

ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας



ΣΒΑΚ
ΒΥΡΩΝΑ

Ανάδοχοι:

ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.
ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2022

ISO CODE: 2102-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-02-0

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας**

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ISO CODE: 2102-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-02-0

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΕΓΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΝΟΕ. 2022	ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ	ΚΟΣΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ	Πακέτο Εργασίας 2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1	Συμβατικά	1
1.2	Αντικείμενο της Υπηρεσίας	1
1.3	Στοιχεία που Λήφθηκαν Υπόψη	5
1.4	Ομάδα Έργου	6
2.	ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ	7
2.1	Κύρια Σημεία της 1 ^{ης} Διαβούλευση με τους Πολίτες και τα Εμπλεκόμενα Μέρη	7
2.2	Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων).....	8
2.2.1	Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά στοιχεία.....	8
2.2.2	Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης	20
2.2.3	Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	21
2.2.4	Ζώνες Προστασίας Υμηπτού (Π.Δ. με Φ.Ε.Κ. 187Δ/16.06.2011)	30
2.2.5	Πόλοι Έλξης Ευρύτερης Περιοχής (6χλμ. ακτίνα).....	33
2.2.6	Βασικό Οδικό Δίκτυο Αττικής.....	37
2.2.7	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει ΓΠΣ	37
2.2.8	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Πραγματικής Λειτουργίας.....	38
2.2.9	Δίκτυο Πεζοδρόμων και Ποδηλατοδρόμων	39
2.2.10	Δημόσια Συγκοινωνία (ΜΜΜ).....	41
2.2.11	Ταξί.....	46
2.2.12	Τροχαία Συμβάντα	47
2.2.13	Ανάλυση Ερωτηματολογίων	51
2.2.14	Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού ΟΑΣΑ (2006).....	52
2.2.15	Μετρήσεις και Έρευνες για την Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης 55	
2.2.15.1	Απογραφές Στάθμευσης (έτους 2022).....	55
2.2.15.2	Μετρήσεις Παλαιότερων Μελετών.....	66
2.2.15.3	Μετρήσεις Αυτόματων Μετρητών.....	71
2.2.15.4	Συγκρίσεις Κυκλοφοριακών Μετρήσεων	74
2.2.15.4.1	Σύγκριση Κυκλοφοριακών Μετρήσεων Αυτόματων Μετρητών	74
2.2.15.4.2	Σύγκριση Ωριαίων Κυκλοφοριακών Μετρήσεων και Σύνθεσης Κυκλοφορίας.....	78
2.2.15.5	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων (έτους 2022)	83
2.3	Η Έννοια της Βαδισιμότητας – Walkability	139
2.3.1	Εισαγωγή – Ορισμοί	139
2.3.2	Πλάτος Πεζοδρομίων	146
2.3.3	Ποιοτική Κατάσταση Πεζοδρομίων	150
2.3.4	Εμπόδια επί των Πεζοδρομίων	151
2.3.5	Πεζόδρομοι	152
2.3.6	Ράμπες ΑΜΚ.....	152
2.3.7	Οδεύσεις Τυφλών	152
2.4	Υποβολή Σχετικών Χαρτών	153

2.5	Ανάλυση SWOT (Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών)	154
2.5.1	Γενικά	154
2.5.2	Πλεονεκτήματα - Strengths	156
2.5.3	Αδυναμίες - Weaknesses	157
2.5.4	Ευκαιρίες - Opportunities	158
2.5.5	Απειλές - Threats	159
2.5.6	Συγκεντρωτικά Στοιχεία Ανάλυσης SWOT	160
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ		161
Παράρτημα I:	ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ	162
Παράρτημα II:	ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ	163
Παράρτημα II.1:	Μετρήσεις αυτόματων μετρητών	164
Παράρτημα II.2:	Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου	165
Παράρτημα III:	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	166
	α) Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2018)	166
	β) Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων (βάσει Τροχαίας 2017-2020)	166
Παράρτημα IV:	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ	167
Παράρτημα V:	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟΥ	168
	α) Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου	168
	β) Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη	168
Παράρτημα VI:	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	169
	Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη	169

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Μόνιμος και Πραγματικός (De Facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες).....	9
Πίνακας 2-2: Μόνιμος και Πραγματικός (de facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 των Δήμων της ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών.....	10
Πίνακας 2-3: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες).....	11
Πίνακας 2-4: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνος.....	12
Πίνακας 2-5: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνα με βάση το φύλο (2011).....	12
Πίνακας 2-6: Πλήθος νοικοκυριών και μελών αυτών στον Δήμο Βύρωνα (2011).....	15
Πίνακας 2-7: Κατανομή πλήθους νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων στον Δήμο Βύρωνα (2011).....	16
Πίνακας 2-8: Κατανομή πλήθους νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στον Δήμο Βύρωνα (2011).....	17
Πίνακας 2-9: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Βύρωνα κατά κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011).....	18
Πίνακας 2-10: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Βύρωνα κατά επάγγελμα (2011).....	19
Πίνακας 2-11: Σχολεία Δήμου Βύρωνα.....	23
Πίνακας 2-12: Παιδικές χαρές του Δήμου Βύρωνα.....	24
Πίνακας 2-13: Πλατείες του Δήμου Βύρωνα.....	25
Πίνακας 2-14: Πάρκα του Δήμου Βύρωνα.....	25
Πίνακας 2-15: Κτήρια Υγείας και Πρόνοιας Δήμου Βύρωνα.....	27
Πίνακας 2-16: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής επέμβασης.....	33
Πίνακας 2-17: Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι.....	39
Πίνακας 2-18: Μη Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι.....	40
Πίνακας 2-19: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση Γραμμών (ΟΣΥ) – Τυπική Καθημερινή (2019).....	41
Πίνακας 2-20: Στάσεις ΟΑΣΑ με τηλεματική.....	41
Πίνακας 2-21: Στάσεις ΟΑΣΑ με προεξοχή για ΑΜΕΑ.....	42
Πίνακας 2-22: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019.....	47
Πίνακας 2-23: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019.....	48
Πίνακας 2-24: Τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019.....	49
Πίνακας 2-25: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019.....	49
Πίνακας 2-26: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2017-2020.....	50
Πίνακας 2-27: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2017-2020.....	50
Πίνακας 2-28: Τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2017-2020.....	51
Πίνακας 2-29: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2018-2020.....	51
Πίνακας 2-30: Κατανομή μέσου μετακίνησης στον Δήμο Βύρωνα.....	52
Πίνακας 2-31: Δήμοι προορισμού με προέλευση τον Δήμο Βύρωνα.....	53
Πίνακας 2-32: Απογραφή Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα (Περιοχή 1).....	58
Πίνακας 2-33: Απογραφή Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα (Περιοχή 2).....	60
Πίνακας 2-34: Απογραφή Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα (Περιοχή 3).....	62
Πίνακας 2-35: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομα) στην περιοχή 1.....	65
Πίνακας 2-36: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομα) στην περιοχή 2.....	65
Πίνακας 2-37: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομα) στην περιοχή 3.....	65
Πίνακας 2-38: 24 ^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μυσίας.....	66
Πίνακας 2-39: 24 ^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	68
Πίνακας 2-40: Σύνθεση κυκλοφορίας.....	70
Πίνακας 2-41: 24 ^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μυσίας.....	74
Πίνακας 2-42: Ποσοστιαία μεταβολή κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μυσίας.....	74
Πίνακας 2-43: 24 ^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	76
Πίνακας 2-44: Ποσοστιαία μεταβολή κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	76
Πίνακας 2-45: Ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:00-09:00) στην οδό Ταταούλων, έτη 2005 (Τρίτη 7/6) – 2022 (Τρίτη 31/5).....	78
Πίνακας 2-46: Ποσοστιαία μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Ταταούλων.....	78
Πίνακας 2-47: Ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:00-09:00) στην οδό Μεσολογγίου, έτη 2005 (Τρίτη 7/6) – 2022 (Τρίτη 31/5).....	79
Πίνακας 2-48: Ποσοστιαία μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μεσολογγίου.....	79
Πίνακας 2-49: Ποσοστιαία μεταβολή (%) ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου νοτιοανατολικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022.....	81

Πίνακας 2-50: Ποσοστιαία μεταβολή (%) ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου βορειοδυτικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022.....	82
Πίνακας 2-51: Εξεταζόμενοι Κόμβοι και Ημερομηνίες & Ώρες Μετρήσεων.....	83
Πίνακας 2-52: Οφέλη από βελτιωμένη βαδισιμότητα.....	141
Πίνακας 2-53: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους – Περιοχή 1.....	147
Πίνακας 2-54: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους – Περιοχή 2.....	147
Πίνακας 2-55: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους – Περιοχή 3.....	149
Πίνακας 2-56: Ποσοστά εμποδίων – Περιοχή 1.....	151
Πίνακας 2-57: Ποσοστά εμποδίων – Περιοχή 2.....	152
Πίνακας 2-58: Ποσοστά εμποδίων – Περιοχή 3.....	152

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1-1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019).....	2
Εικόνα 2-1: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Βύρωνα.....	20
Εικόνα 2-2: Πλατεία Αγίου Λαζάρου.....	25
Εικόνα 2-3: Πλατεία Εθνικής Αντίστασης.....	25
Εικόνα 2-4: Πλατεία Δημήτρη Νικολαΐδη.....	25
Εικόνα 2-5: Πάρκο Καραολή και Δημητρίου.....	25
Εικόνα 2-6: Πρότυπος Πολυχώρος Αναψυχής Κατερίνα Κουγιά (Καρέας).....	26
Εικόνα 2-7: Πλατεία Σμύρνης.....	26
Εικόνα 2-8: Πλατεία Βυζαντίου.....	26
Εικόνα 2-9: Πλατεία Δημήτρη Βαρουτίδη.....	26
Εικόνα 2-10: Πλατεία Γιώργου Κολημένου.....	26
Εικόνα 2-11: Πάρκο Φρυγίας.....	26
Εικόνα 2-12: Πλατεία Γρηγορίου Αυξεντίου.....	26
Εικόνα 2-13: Πλατεία Θεόφιλου Φατσέα.....	26
Εικόνα 2-14: Κλειστό Κολυμβητήριο Βύρωνα «Χρήστος Ταμπαξής».....	28
Εικόνα 2-15: 1 ^ο Αθλητικό Κέντρο Αγίας Τριάδας.....	28
Εικόνα 2-16: 2 ^ο Αθλητικό Κέντρο Βύρωνα.....	28
Εικόνα 2-17: Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα.....	28
Εικόνα 2-18: Κλειστό Γυμναστήριο.....	29
Εικόνα 2-19: Κλειστό Γυμναστήριο.....	29
Εικόνα 2-20: Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου.....	29
Εικόνα 2-21: Γήπεδα 5Χ5 (Περιοχή Εργάνης).....	29
Εικόνα 2-22: Κλειστό Γυμναστήριο.....	29
Εικόνα 2-23: Αθλητικό Κέντρο Καρέα.....	29
Εικόνα 2-24: Προστατευόμενες Ζώνες Όρους Υμηττού βάσει του ΠΔ (ΦΕΚ 187/Δ/16.06.2011).....	31
Εικόνα 2-25: Δήμος Βύρωνα & Προστατευόμενες περιοχές.....	32
Εικόνα 2-26: Στάση «Νέο Παγκράτι» ΟΑΣΑ Δήμου Βύρωνα.....	42
Εικόνα 2-27: Στάση «Παλαιό Τέρμα» ΟΑΣΑ Δήμου Βύρωνα.....	42
Εικόνα 2-28: Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Βύρωνα και Ακτίνες Επιρροής.....	43
Εικόνα 2-29: Στάσεις Γραμμής 10 Δημοτικής Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα.....	44
Εικόνα 2-30: Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα.....	44
Εικόνα 2-31: Στάση «Αγαλματάκια» Δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Βύρωνα.....	45
Εικόνα 2-32: Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα και Ακτίνες Επιρροής.....	45
Εικόνα 2-33: «Πιάτσα» ταξί επί της οδού Νικηφορίδη.....	46
Εικόνα 2-34: Περιοχές Απογραφών Στάθμευσης.....	55
Εικόνα 2-35: Περιοχή 1 Απογραφών Στάθμευσης.....	56
Εικόνα 2-36: Περιοχή 3 Απογραφών Στάθμευσης.....	56
Εικόνα 2-37: Περιοχή 2 Απογραφών Στάθμευσης.....	56
Εικόνα 2-38: Φωτογραφίες Σταθμού στην οδό Μυσίας.....	71
Εικόνα 2-39: Φωτογραφίες Σταθμού στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	71
Εικόνα 2-40: Σκαρίφημα κόμβου και κυκλοφοριακοί φόρτοι (2005).....	80
Εικόνα 2-41: Σκαρίφημα κόμβου Φορμίωνος και Καραολή & Δημητρίου (νοτιοανατολικά της Καραολή & Δημητρίου).....	81
Εικόνα 2-42: Σκαρίφημα κόμβου Φορμίωνος και Καραολή & Δημητρίου (βορειοδυτικά της Καραολή & Δημητρίου).....	81
Εικόνα 2-43: Περιοχές Απογραφών Στάθμευσης.....	145

Εικόνα 2-44: Περιοχή 1 Απογραφών Στάθμευσης	146
Εικόνα 2-45: Περιοχή 3 Απογραφών Στάθμευσης	146
Εικόνα 2-46: Περιοχή 2 Απογραφών Στάθμευσης	146

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών & Δήμου Βύρωνα	9
Διάγραμμα 2-2: Ποσοστιαία Κατανομή του Μόνιμου Πληθυσμού (2011) των Δήμων της Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	10
Διάγραμμα 2-3: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνα (2011).....	13
Διάγραμμα 2-4: Ποσοστιαία κατανομή του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το φύλο (2011)	13
Διάγραμμα 2-5: Ηλικιακή κατανομή των αρρένων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα (2011) ...	14
Διάγραμμα 2-6: Ηλικιακή κατανομή των θηλέων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα (2011)	14
Διάγραμμα 2-7: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το πλήθος των μελών τους (2011).....	15
Διάγραμμα 2-8: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το πλήθος των αυτοκινήτων (2011)	16
Διάγραμμα 2-9: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το πλήθος των θέσεων στάθμευσης (2011).....	17
Διάγραμμα 2-10: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με την κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011)	18
Διάγραμμα 2-11: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το επάγγελμα (2011).....	19
Διάγραμμα 2-12: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα (2012-2019).....	48
Διάγραμμα 2-13: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα, 2017-2020	50
Διάγραμμα 2-14: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα στην οδό Μυσίας (2005).....	67
Διάγραμμα 2-15: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα στην οδό Καραολή & Δημητρίου (2005) .	69
Διάγραμμα 2-16: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα, στην οδό Μυσίας	72
Διάγραμμα 2-17: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Μυσίας.....	72
Διάγραμμα 2-18: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα, στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	73
Διάγραμμα 2-19: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	73
Διάγραμμα 2-20: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Μυσίας.....	75
Διάγραμμα 2-21: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Μυσίας.....	75
Διάγραμμα 2-22: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	77
Διάγραμμα 2-23: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Καραολή & Δημητρίου.....	77
Διάγραμμα 2-24: Μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Ταταούλων, 2005-2022.....	78
Διάγραμμα 2-25: Μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μεσολογγίου, 2005-2022.....	79
Διάγραμμα 2-26: Μεταβολή του ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου νοτιοανατολικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022.....	82
Διάγραμμα 2-27: Μεταβολή του ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου βορειοδυτικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022.....	82
Διάγραμμα 2-28: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων - Περιοχή 1	147
Διάγραμμα 2-29: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων – Περιοχή 2	148
Διάγραμμα 2-30: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων – Περιοχή 3	149
Διάγραμμα 2-31: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων – Περιοχή 1	150
Διάγραμμα 2-32: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων – Περιοχή 2	150
Διάγραμμα 2-33: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων – Περιοχή 3	151

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ (συνοδεύουν το παραδοτέο)

α/α	ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ
1	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Γ.Π.Σ.	1:5.000	X.1
2	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Υφιστάμενης Λειτουργίας	1:5.000	X.2
3	Χρήσεις Γης & Αστικές Υποδομές	1:5.000	X.3
4	Πόλοι Έλξης	1:20.000	X.4
5	Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019 και βάσει Τροχαίας 2017-2020)	1:5.000	X.5
6	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εντός του Δήμου Βύρωνα	1:5.000	X.6
7	Ακτίνες Επιρροής Αστικής Συγκοινωνίας	1:5.000	X.7
8	Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα και Ακτίνες Επιρροής	1:5.000	X.8

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

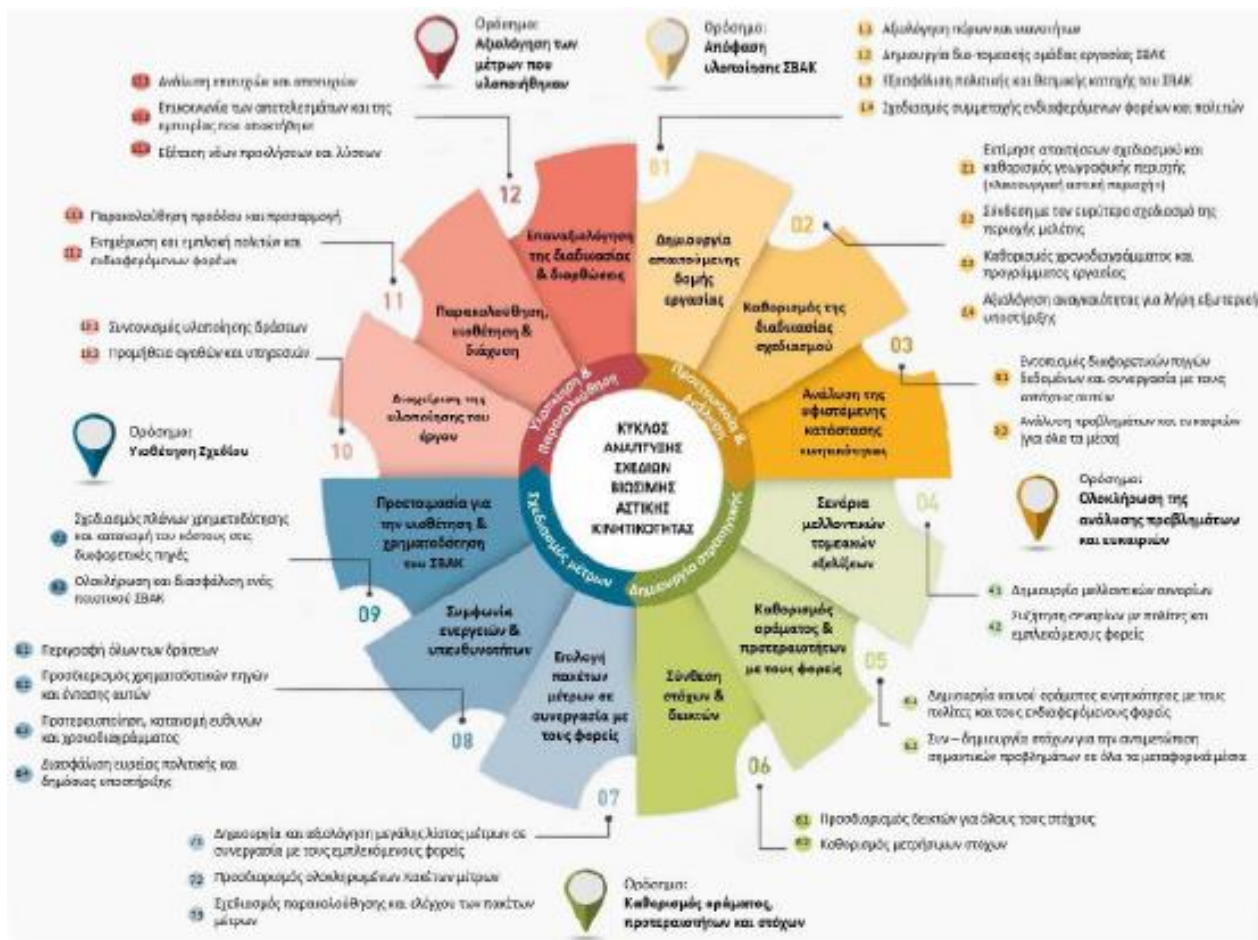
Σύμφωνα με την από 23/07/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 13404) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Βύρωνα κ. **Γρηγόριο Κατωπόδη** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ του ΣΙΜΟΥ», η «**Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί το **Πακέτο Εργασίας 2** (εκ των έξι πακέτων εργασίας) **τμήμα της εν λόγω παροχής υπηρεσιών και αφορά στην Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας**.

1.2 Αντικείμενο της Υπηρεσίας

Σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκπόνηση και εφαρμογή των ΣΒΑΚ, προκύπτουν οι ακόλουθες κωδικοποιημένες οδηγίες εκπόνησης (με τις αναγκαίες προσαρμογές στα ελληνικά δεδομένα και τη σχετική ορολογία), τις οποίες οφείλει να ακολουθήσει ο Δήμος προκειμένου το ΣΒΑΚ που θα εκπονήσει να είναι αποδεκτό από τους ευρωπαϊκούς φορείς αξιολόγησης και ο Δήμος έτσι να είναι επιλέξιμος για τη συμμετοχή του σε σχετικά Ευρωπαϊκά Προγράμματα. Η κωδικοποίηση και μετάφραση των οδηγιών έχει γίνει με ευθύνη του Συμβούλου από το πρωτότυπο έγγραφο της ΕΕ. Από το 2013 έως τον Οκτώβριο του 2019, οι Οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ELTIS) που ήταν σε ισχύ, ήταν οι «Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2013). Το ELTIS, βασισμένο στην εμπειρία από την εκπόνηση ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκές πόλεις, προχώρησε στην επανεξέταση και ενημέρωση των οδηγιών με νέες προδιαγραφές, όπως αναθεωρήθηκαν από τον Οκτώβριο του 2019, με το Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd Edition.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο νέος «Κύκλος ΣΒΑΚ» που βασίζεται στις πρόσφατες αυτές προδιαγραφές. Ο νέος κύκλος ΣΒΑΚ διαχωρίζεται σε 4 φάσεις, 12 βήματα και 32 δραστηριότητες. Επίσης υπάρχουν και 5 ορόσημα, από τα οποία τα 4 βρίσκονται στο τέλος στη κάθε φάση και το 1 στην αρχή της εκπόνησης.



Εικόνα 1-1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019)

Αντικείμενο της παρούσας σύμβασης είναι η υποβοήθηση της Υπηρεσίας του Δήμου Βύρωνα στην εκπόνηση των Βημάτων 1-9 του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία απαιτούν τη συγκρότηση μιας διεπιστημονικής ομάδας επιστημόνων υψηλού επιπέδου και ειδικευσης.

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε κάθε ΣΒΑΚ πρέπει να απευθύνονται σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών, επιβατικών και εμπορευματικών, μηχανοκίνητων και μη, καθώς και τη μετακίνηση και τη στάθμευση. Κάθε ΣΒΑΚ αποτελεί μια στρατηγική για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προβλημάτων μεταφορών σε αστικές περιοχές, με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα νομικά πλαίσια των κρατών-μελών.

Τα ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν πιο αποτελεσματικά τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, στις αστικές περιοχές. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας, τα στάδια της οποίας θα περιγραφούν αναλυτικά στη συνέχεια.

Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής
- Συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- Ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλους τους χρήστες

- Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση (μετακινήσεις σε δίκτυο, συνεχείς ροές, όχι αποσπασματικότητα μετακινήσεων)
- Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων
- Τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων
- Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς

Στις αστικές περιοχές, οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να καλύπτουν όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των:

- δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών,
- των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών,
- των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα,
- την κίνηση και τη στάθμευση.
- Πρόσθετα θα πρέπει να καλύπτονται οι ανάγκες όλων των χρηστών εξασφαλίζοντας την ισότιμη πρόσβαση και την προσπελασιμότητα της πόλης, όπως:
 - των κατοίκων
 - των εργαζομένων
 - των επισκεπτών ή και τουριστών
 - των ατόμων με ειδικές ανάγκες (άτομα με αναπηρία, άτομα με μειωμένη δυνατότητα κινητικότητας, τυφλοί, κλπ.)
 - των λοιπών εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, υπερήλικες, γονείς με μικρά παιδιά, έγκυες γυναίκες, νήπια και μικρά παιδιά, κλπ.)

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα θα αποτελεί ένα κείμενο στρατηγικής με ειδικό περιεχόμενο. Η αποστολή του είναι να επιφέρει τη στροφή του Δήμου προς τη βιώσιμη κινητικότητα.

Αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο με τη βοήθεια του οποίου μπορούν να επιτευχθούν τα ακόλουθα:

1. Καλύτερη Ποιότητα Ζωής
2. Εξοικονόμηση κόστους για τις καθημερινές μετακινήσεις
3. Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία
4. Απρόσκοπτες μετακινήσεις και βελτιωμένη προσβασιμότητα
5. Αποτελεσματική χρήση των πόρων
6. Δημόσια υποστήριξη
7. Στροφή προς μια νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας
8. Προετοιμασία καλύτερων μελετών και σχεδίων για κάθε επιμέρους θέμα κινητικότητας
9. Αξιοποίηση συνεργειών
10. Μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν θα πρέπει να αιτιολογούνται με γνώμονα τη συνεισφορά της κάθε μίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα έχουν εντοπιστεί από την ανάλυση και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και άλλων στόχων του έργου και ειδικότερα των γενικότερων στόχων εθνικού επιπέδου. Κάθε παρέμβαση θα διατυπωθεί σε αδρές γραμμές, αλλά με τρόπο ώστε να προκύπτει το φυσικό της αντικείμενο και τα τεχνικά και λειτουργικά της χαρακτηριστικά. Η περιγραφή κάθε παρέμβασης θα πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση των επιπτώσεών της σε προκαταρκτικό επίπεδο με αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης που θα έχουν τεθεί. Οι παρεμβάσεις θα λάβουν υπόψη τους τα υπό εκτέλεση και

προγραμματισμένα έργα υποδομής και τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες πολεοδομικές πολιτικές και παρεμβάσεις. Επίσης θα παρουσιαστούν συνολικά συμπεράσματα των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε βραχύ, μέσο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα για κάθε περιοχή. Αναφορικά με τη διερεύνηση επίλυσης τοπικών κυκλοφοριακών προβλημάτων οι προτάσεις και εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να είναι πλήρως τεκμηριωμένες.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

1.1 Διαμόρφωση των Δομών Εργασίας

- 1.1.1. Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι
- 1.1.2. Η Ομάδα του ΣΒΑΚ
- 1.1.3. Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης
- 1.1.4. Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών

1.2. Προσδιορισμός Πλαισίου Σχεδιασμού

- 1.2.1. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ
- 1.2.2. Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού
- 1.2.3. Χρονοδιάγραμμα και διάγραμμα εργασίας
- 1.2.4. Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύμβουλο

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

2.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων

2.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ, ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΣΤΟΧΩΝ, ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων

- 3.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης
- 3.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Επικρατέστερο σενάριο

3.2 Ανάπτυξη Οράματος και Γενικών Στόχων του ΣΒΑΚ

- 3.2.1 Όραμα
- 3.2.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης - Γενικοί στόχοι

3.3 Προσδιορισμός Ειδικών Στόχων και Δεικτών Παρακολούθησης

- 3.3.1 Δείκτες παρακολούθησης
- 3.3.2 Ειδικοί στόχοι

3.4 Πακέτα Μέτρων

- 3.4.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Λίστα μέτρων
- 3.4.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
- 3.4.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

4.1 Σχέδιο Δράσης

4.1.1 Ενέργειες

4.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης

4.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα

4.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης

4.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ

4.2.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης

4.2.2 Διασφάλιση ποιότητας

4.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

5.1. Δημιουργία και διαχείριση social media (facebook group)

5.2. Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

6.1 Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης (4)

1.3 Στοιχεία που Λήφθηκαν Υπόψη

- Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Βύρωνα
- Λοιπές, σχετικές με το ΣΒΑΚ, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ.
- Στοιχεία Τροχαίων συμβάντων της ΕΛ.ΣΤΑΤ.
- Στοιχεία Τροχαίων συμβάντων της Τροχαίας

1.4 Ομάδα Έργου

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

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng), MSc (Fin), Ανάδοχος Μελέτης – Κοινός Εκπρόσωπος
Κοσμάς Αναγνωστόπουλος,	Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος - Πολεοδόμος Msc, Ανάδοχος Μελέτης – Αναπληρωτής Εκπρόσωπος
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Γεωργία Προμπονά,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών
Χαραλαμπία Καραγιάννη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός & Μηχανικός Πληροφορικής ΕΜΠ
Στέργιος - Ζήκος Πασχαλίδης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Χρήστος Γιολλάσης,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, PhD
Μαρία Καλαντζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, Πολεοδόμος – Χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE
Κατερίνα Νικολοπούλου,	Πολιτική Επιστήμων, Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ματίνα Μελά,	Απόφοιτη Τμήματος Δημοσιογραφίας & Μ.Μ.Ε., ΑΠΘ
Εύα Φιλανθρωποπούλου	Ψυχοθεραπεύτρια, Πιστοποιημένη Εκπαιδύτρια Ενηλίκων
Ελένη Καραπάνου	Μηχανικός Πληροφορικής
Φωτεινή Χωνιανάκη	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc
Σπυρίδων Παπαγιαννάκης,	Υποψήφιος Διδάκτορας Πολεοδομίας & Χωροταξίας, ΕΜΠ/ Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πτυχιούχος ΜΔΕ Πολεοδομίας & Χωροταξίας - MSc ΕΜΠ
Ζωή Χριστοφόρου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, με MSc Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού (Université Paris-Est, FR) και MSc Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού της Σχολής Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ και Δρ. Συγκοινωνιολόγος της Σχολής Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) της Γαλλίας

2. ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ

2.1 Κύρια Σημεία της 1^{ης} Διαβούλευση με τους Πολίτες και τα Εμπλεκόμενα Μέρη

Τη Δευτέρα 11 Απριλίου πραγματοποιήθηκε στο Δημαρχείο του Βύρωνα η πρώτη Ανοιχτή Εκδήλωση Ενημέρωσης και Διαβούλευσης με πολίτες και εκπροσώπους τοπικών φορέων, στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου.

Παρευρέθηκαν ο Δήμαρχος, Δημοτικοί Σύμβουλοι, η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και δημότες που συμμετείχαν στη γνωριμία και στη συζήτηση, εκδηλώνοντας μεγάλο ενδιαφέρον να μάθουν τι περιλαμβάνει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και ποια είναι τα οφέλη που μπορούν να προσδοκούν από αυτό στην καθημερινή τους ζωή.

Η 1^η Ανοιχτή Εκδήλωση Ενημέρωσης και Διαβούλευσης ήρθε ως συνέχεια μιας σειράς συσκέψεων που έγιναν με τη Δημοτική Αρχή και τις υπηρεσίες του Δήμου.

Σε πολύπλοκα και πολυπαραγοντικά ζητήματα, όπως αυτό της αστικής κινητικότητας, εφελτήριο όλης της διαδικασίας είναι η καταγραφή του οικοσυστήματος των εμπλεκόμενων και ενδιαφερόμενων μερών και η κατανόηση της οπτικής του καθενός για τη συνθετική διαμόρφωση μιας πλούσιας εικόνας των προκλήσεων αλλά και των ευκαιριών, στις οποίες καλείται να δώσει απαντήσεις το ΣΒΑΚ Βύρωνα.

Σε αυτό το πλαίσιο, σκοπός της 1^{ης} Ανοιχτής Εκδήλωσης ήταν να δημιουργηθεί ένας «τόπος συνάντησης και ανταλλαγής απόψεων» μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων, ώστε να αρχίσει να αναπτύσσεται ένα κοινό επίπεδο κατανόησης της κατάστασης.

Συγκεκριμένα, στόχοι αυτής της πρώτης ανοιχτής διαβούλευσης ήταν:

1. Να ενημερωθούν οι πολίτες, μέσα από παρουσιάσεις των αναδόχων του έργου, σχετικά με το τι είναι και τι περιλαμβάνει ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) καθώς και ποια οφέλη μπορεί να επιφέρει στην πόλη αλλά και στην καθημερινότητα των πολιτών.
2. Να παρουσιαστούν συνοπτικά οι έως τώρα δράσεις της ομάδας έργου ΣΒΑΚ Βύρωνα.
3. Να καταγραφούν ανάγκες πολιτών και φορέων, καθώς και ευκαιρίες που παρουσιάζει ο Δήμος του Βύρωνα, δηλαδή θετικά σημεία και χαρακτηριστικά της πόλης τα οποία αξίζει να ενισχυθούν ακόμα περισσότερο.

Η Διαβούλευση ξεκίνησε με καλωσόρισμα των συμμετεχόντων από τον Δήμαρχο του Δήμου Βύρωνα.

Στη συνέχεια ακολούθησε η παρουσίαση από τον Εκπρόσωπο της Σύμπραξης Αναδόχων, κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη (Συγκοινωνιολόγος MSc, εκπρόσωπος MSM Consulting), ο οποίος εστίασε στο τι είναι το ΣΒΑΚ και γιατί χρειάζεται η εκπόνηση ενός τέτοιου σχεδίου για τον Δήμο Βύρωνα. Η παρουσίαση παρατίθεται αναλυτικά στο Παράρτημα VI.

Στο δεύτερο μέρος, ακολούθησε συζήτηση με τους πολίτες κατά την οποία εκφράστηκαν απορίες, ανησυχίες αλλά και προτάσεις.

Τα σημεία και τα συσχετιζόμενα με αυτά προβλήματα ή και ευκαιρίες που αναδείχθηκαν από τους κατοίκους στο πλαίσιο της διαβούλευσης θα τροφοδοτήσουν περαιτέρω το έργο της ομάδας των μηχανικών και συγκοινωνιολόγων προκειμένου να προταθούν λύσεις που θα λύνουν τα προβλήματα και στα συγκεκριμένα σημεία. Παράλληλα αναμένονται οι επόμενες τρεις διαβουλεύσεις που θα πλαισιώνουν τις παρουσιάσεις των επόμενων σταδίων και παραδοτέων του ΣΒΑΚ.

2.2 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων)

2.2.1 Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά στοιχεία

Τα στοιχεία του μόνιμου ή πραγματικού πληθυσμού ενός Δήμου αντλούνται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή, η οποία κάθε 10 έτη διενεργεί απογραφή πληθυσμού. Τα στοιχεία που δίνονται αφορούν το μόνιμο και τον πραγματικό (de facto) πληθυσμό.

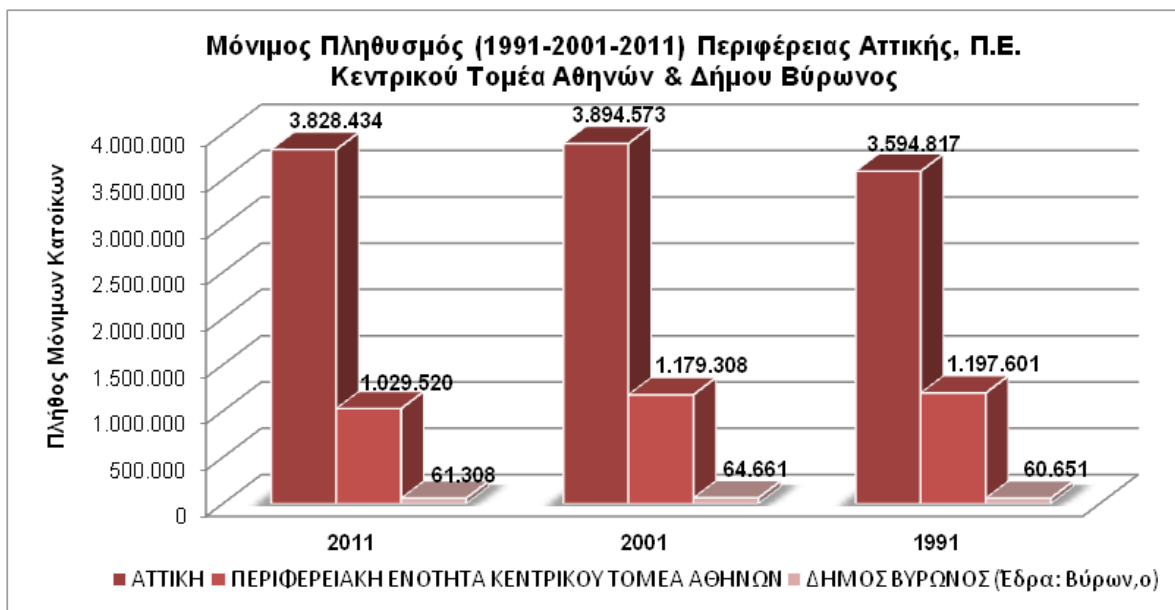
Ως πραγματικό πληθυσμό ενός τόπου οι στατιστικές υπηρεσίες μέχρι το 2001 όριζαν τον συνολικό πληθυσμό που βρέθηκε και απογράφηκε κατά την ημέρα απογραφής στο συγκεκριμένο αυτό τόπο, ανεξάρτητα από το αν διέμενε μόνιμα στον τόπο αυτό, ή αν είναι προσωρινός ή περαστικός. Ως μόνιμος πληθυσμός ορίζεται ο συνολικός πληθυσμός που δήλωσε έναν τόπο (για τη περίπτωση της παρούσας έκθεσης παραδοτέου τον Δήμο Βύρωνα) ως μόνιμη κατοικία του κατά την απογραφή του τον συγκεκριμένο τόπο, ανεξάρτητα από το που βρέθηκε και απογράφηκε στην επικράτεια της χώρας. Ως νόμιμος πληθυσμός θεωρείται ο αριθμός των δημοτών κάθε δήμου της χώρας με την υπηκοότητα της χώρας που διαμένουν μόνιμα στη χώρα.

Τα πληθυσμιακά στοιχεία μόνιμου και του πραγματικού (De Facto) πληθυσμού του **Δήμου Βύρωνα**, συμπεριλαμβανομένων των δημοτικών κοινοτήτων, σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τα έτη 1991, 2001 και 2011, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες και Διαγράμματα. Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στα δεδομένα του μόνιμου πληθυσμού.

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., **ο συνολικός μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Βύρωνα για το 2011 ανέρχεται σε 61.308 κατοίκους**. Η πληθυσμιακή πυκνότητα που αντιστοιχεί ανέρχεται σε 6.661 κατοίκους/ km², ενώ η πραγματική πληθυσμιακή πυκνότητα είναι τουλάχιστον διπλάσια (λαμβάνοντας υπόψη την έκταση του οικιστικού τμήματος του Δήμου), καθιστώντας τον Δήμο Βύρωνα ως έναν από πιο πυκνοκατοικημένους. Η συνολική έκταση του Δήμου είναι 9,204 km² (συμπ. του περιαστικού πρασίνου - τμήματος του Υμηττού).

Πίνακας 2-1: Μόνιμος και Πραγματικός (De Facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)

Περιγραφή Καλλικράτης) ("Πρόγραμμα")	Πληθυσμοί					
	2011		2001		1991	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
ΑΤΤΙΚΗ	3.828.434	3.787.386	3.894.573	3.761.810	3.594.817	3.523.407
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1.029.520	1.022.853	1.179.308	1.112.133	1.197.601	1.141.194
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΟΣ (Έδρα: Βύρων,ο)	61.308	60.193	64.661	61.102	60.651	58.523
Βύρων,ο	61.308	60.193	64.661	61.102	60.651	58.523



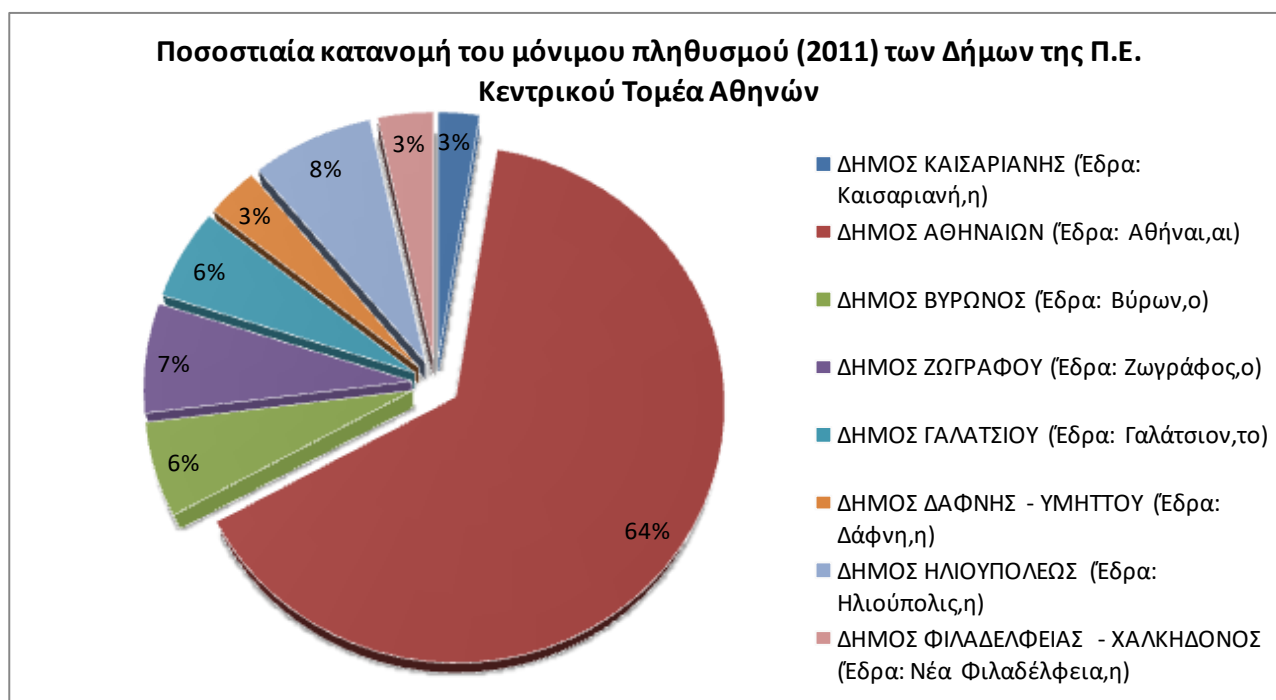
Διάγραμμα 2-1: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών & Δήμου Βύρωνα

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 2-2: Μόνιμος και Πραγματικός (de facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 των Δήμων της ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών

Περιγραφή Καλλικράτης ("Πρόγραμμα")	Πληθυσμοί					
	1991		2001		2011	
	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1.197.601	1.141.194	1.179.308	1.112.133	1.029.520	1.022.853
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΟΣ (Έδρα: Βύρων,ο)	60.651	58.523	64.661	61.102	61.308	60.193
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ (Έδρα: Αθήναι,αι)	816.556	772.072	789.166	745.514	664.046	664.612
ΔΗΜΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ (Έδρα: Καισαριανή,η)	27.345	26.803	27.193	26.419	26.458	26.076
ΔΗΜΟΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ (Έδρα: Ζωγράφος,ο)	82.615	80.492	81.435	76.115	71.026	69.917
ΔΗΜΟΣ ΓΑΛΑΤΣΙΟΥ (Έδρα: Γαλάτσιον,το)	59.533	57.230	63.418	58.042	59.345	57.563
ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ (Έδρα: Δάφνη,η)	37.003	35.823	36.804	34.813	33.628	33.066
ΔΗΜΟΣ ΗΛΙΟΥΠΟΛΕΩΣ (Έδρα: Ηλιούπολις,η)	77.476	75.037	81.024	75.904	78.153	76.466
ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ - ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ (Έδρα: Νέα Φιλαδέλφεια,η)	36.422	35.214	35.607	34.224	35.556	34.960

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 2-2: Ποσοστιαία Κατανομή του Μόνιμου Πληθυσμού (2011) των Δήμων της Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Βύρωνος παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά (-3,55%) την τελευταία δεκαετία (2011-2021), ενώ είχε σημειωθεί μείωση και την προηγούμενη δεκαετία (2001-2011), η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο (-5,19%).

Μείωση πληθυσμού σημειώνεται για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Κεντρικού Τομέα Αθηνών (-3,23%) για τον μόνιμο πληθυσμό για την τελευταία δεκαετία (2011-2021) και πάλι μείωση (-12,70%) για τον μόνιμο πληθυσμό για την προηγούμενη δεκαετία (2001-2011).

Αντίστοιχα, στην Περιφέρεια Αττικής, όπου ανήκει ο Βύρωνος, σημειώνεται μείωση (-0,94%) μόνιμου πληθυσμού για την τελευταία δεκαετία (2011-2021), ενώ την προηγούμενη δεκαετία (2001-2011) είχε σημειωθεί και πάλι μείωση (-1,70%).

Πίνακας 2-3: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)

	Έτος	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ (de facto) ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	
		Πληθυσμός	% Μεταβολή 2001-2011	Πληθυσμός	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (Έδρα: Αθήναι,αι)	2021	3.792.469	-1,70%	-	0,68%
	2011	3.828.434		3.787.386	
	2001	3.894.573	-0,94%	3.761.810	
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	2021	996.283	-12,70%	-	-8,03%
	2011	1.029.520		1.022.853	
	2001	1.179.308	-3,23%	1.112.133	
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΟΣ (Έδρα: Βύρων,ο)	2021	59.134	-5,19%	-	-1,49%
	2011	61.308		60.193	
	2001	64.661	-3,55%	61.102	

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 2001-2011-2021, Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, σε αντιστοιχία με την υπόλοιπη Περιφερειακή Ενότητα και την Αττική.

Ηλικιακή Κατανομή και Κατανομή Φύλου

Στον επόμενο Πίνακα, παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα. Η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι οι κάτοικοι μεταξύ 30 και 39 ετών με ποσοστό ~16% και οι κάτοικοι μεταξύ 40 και 49 ετών (~15%). Ακολουθούν με φθίνουσα σειρά οι ηλικίες 50-59 και 20-29, 60-69, 10-19, 70-79, 0-9, 80+ (με ποσοστά από 13% έως 5%), ενώ οι μεγαλύτερες ηλικίες, άνω των 80 ετών, αποτελούν τις μικρότερες πληθυσμιακά ομάδες.

Όσον αφορά την κατανομή φύλου, στον Δήμο Βύρωνα το 47,29% του μόνιμου πληθυσμού αποτελείται από άντρες και το 52,71% από γυναίκες.

Όσον αφορά στους άντρες, η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι οι κάτοικοι μεταξύ 30 και 34, 35-39 και 40-44 ετών με ποσοστά ~8 – 9,7%. Ακολουθούν με φθίνουσα σειρά οι ηλικίες 25-29, 45-49, 50-54, 20-24, 55-59, 60-64, 15-19, 0-4, 10-14, 5-9 (με ποσοστά από 4,5% έως 8%), ενώ οι μεγαλύτερες ηλικίες, άνω των 65 ετών, αποτελούν τις μικρότερες πληθυσμιακά ομάδες.

Όσον αφορά στις γυναίκες, η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι οι κάτοικοι μεταξύ 40 και 44, 30-34, 35-39, 45-49 και 50-54 ετών με ποσοστά ~7,3 – 7,9%. Ακολουθούν με φθίνουσα σειρά οι ηλικίες 25-29, 55-59, 80+, 60-64, 20-24, 70-74, 65-69, 75-79, 0-4, 15-19, 5-9, 10-14 (με ποσοστά από 3,8% έως 6,7%).

Συνεπώς, ο πληθυσμός του Δήμου Βύρωνα είναι νέος, με τις παραγωγικά ενεργές ομάδες να αποτελούν τις πολυπληθέστερες.

Πίνακας 2-4: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνος

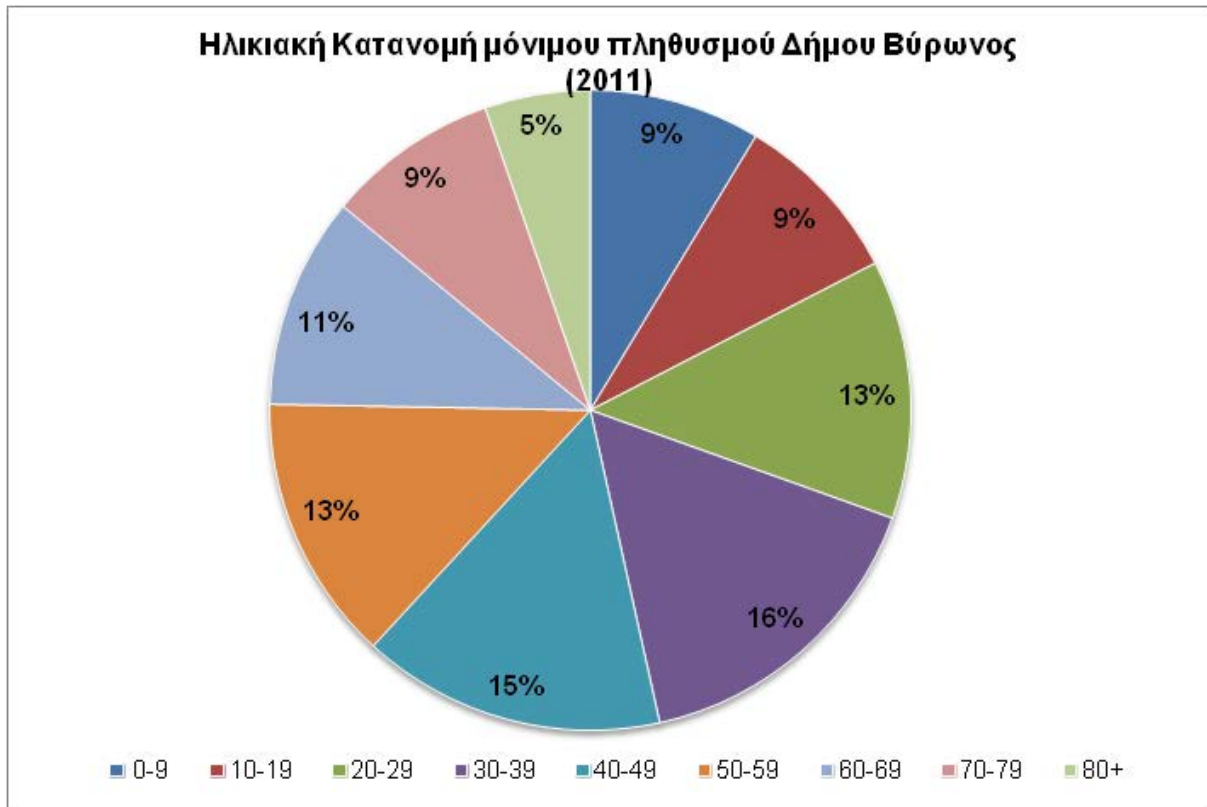
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΟΣ	Σύνολο	Ηλικιακή Ομάδα								
		0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
	61.308	5.296	5.374	8.014	9.842	9.386	8.255	6.551	5.328	3.262
		8,64%	8,77%	13,07%	16,05%	15,31%	13,46%	10,69%	8,69%	5,32%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 2-5: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνα με βάση το φύλο (2011)

Ηλικία	Άρρενες		Θήλεις	
	Πλήθος	Ποσοστό	Πλήθος	Ποσοστό
0-4	1.379	4,76%	1.367	4,23%
5-9	1.312	4,53%	1.238	3,83%
10-14	1.350	4,66%	1.225	3,79%
15-19	1.441	4,97%	1.358	4,20%
20-24	1.874	6,46%	1.805	5,59%
25-29	2.150	7,42%	2.185	6,76%
30-34	2.532	8,73%	2.491	7,71%
35-39	2.364	8,15%	2.455	7,60%
40-44	2.325	8,02%	2.537	7,85%
45-49	2.087	7,20%	2.437	7,54%
50-54	1.926	6,64%	2.365	7,32%
55-59	1.818	6,27%	2.146	6,64%
60-64	1.718	5,93%	1.973	6,11%
65-69	1.278	4,41%	1.582	4,90%
70-74	1.229	4,24%	1.640	5,07%
75-79	990	3,41%	1.469	4,55%
80+	1.219	4,20%	2.043	6,32%
Σύνολο	28.992	100%	32.316	100%
Σύνολο μόνιμου πληθυσμού	61.308			
Ποσοστιαία κατανομή φύλου	47,29%		52,71%	

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

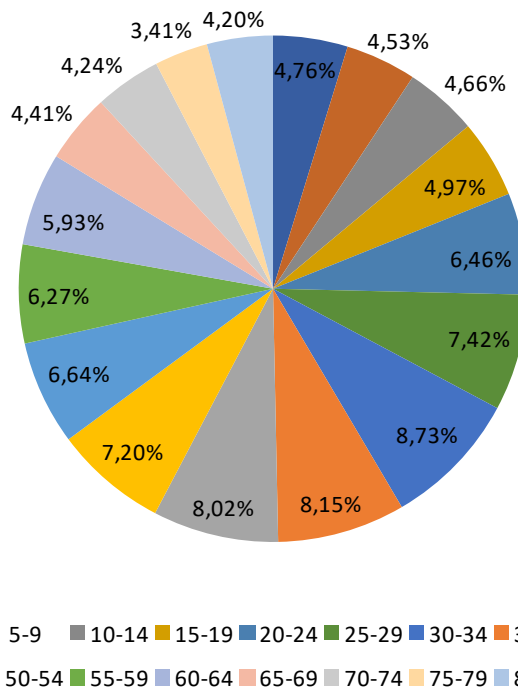


Διάγραμμα 2-3: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνος (2011)
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 2-4: Ποσοστιαία κατανομή του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνος ανάλογα με το φύλο (2011)
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

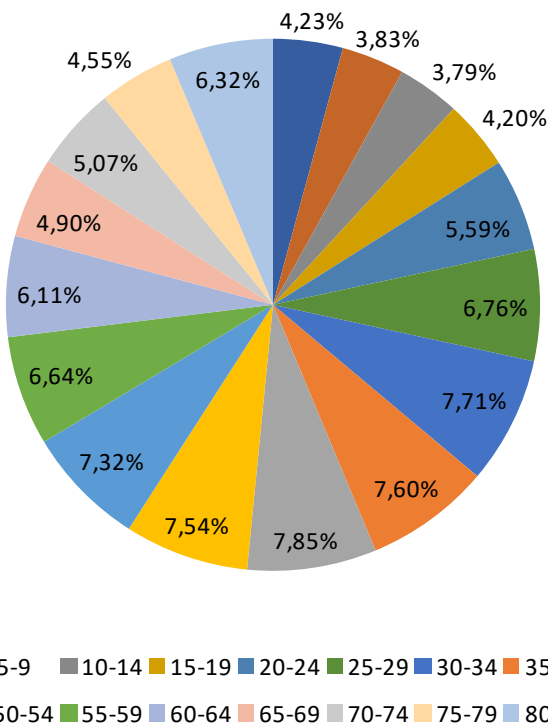
Ηλικιακή κατανομή αρρένων μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνα



Διάγραμμα 2-5: Ηλικιακή κατανομή των αρρένων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Ηλικιακή κατανομή θηλέων μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνα



Διάγραμμα 2-6: Ηλικιακή κατανομή των θηλέων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

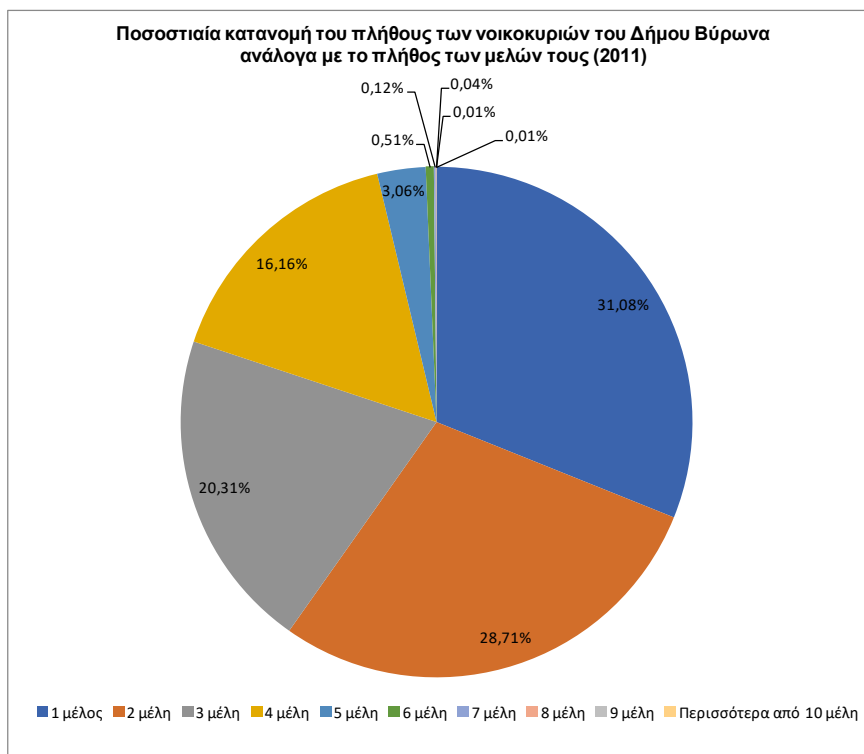
Κατανομή νοικοκυριών και μελών

Όπως παρουσιάζεται ακολούθως, το μεγαλύτερο ποσοστό (31,08%) των νοικοκυριών αφορά σε αυτά με 1 μέλος και ακολουθούν τα νοικοκυριά με 2, με 3 και 4 μέλη, με ποσοστά ~16%-28%. Τα 5μελή νοικοκυριά αποτελούν το 3,06% των συνολικών νοικοκυριών, ενώ οι πολύτεκνες οικογένειες αποτελούν μικρότερο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα (0,68%), όπως ήταν αναμενόμενο.

Πίνακας 2-6: Πλήθος νοικοκυριών και μελών αυτών στον Δήμο Βύρωνα (2011)

Πλήθος μελών νοικοκυριού		Πλήθος	Ποσοστό
1 μέλος	Νοικοκυριά	7.928	31,08%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	7.928	
2 μέλη	Νοικοκυριά	7.323	28,71%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	14.646	
3 μέλη	Νοικοκυριά	5.181	20,31%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	15.543	
4 μέλη	Νοικοκυριά	4.123	16,16%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	16.492	
5 μέλη	Νοικοκυριά	781	3,06%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	3.905	
6 μέλη	Νοικοκυριά	130	0,51%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	780	
7 μέλη	Νοικοκυριά	30	0,12%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	210	
8 μέλη	Νοικοκυριά	9	0,04%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	72	
9 μέλη	Νοικοκυριά	2	0,01%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	18	
10 μέλη και άνω	Νοικοκυριά	2	0,01%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	22	
Σύνολο	Νοικοκυριά	25.509	100,0%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	59.616	

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 2-7: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το πλήθος των μελών τους (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

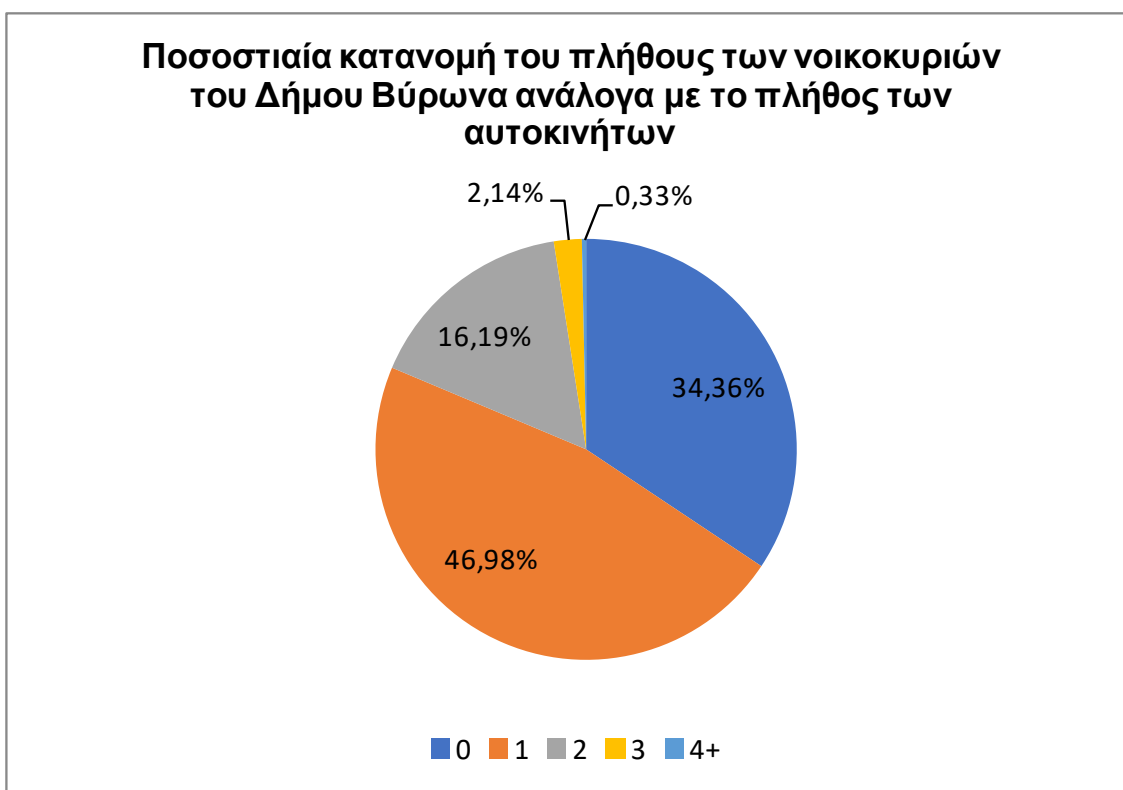
Κατανομή νοικοκυριών σε σχέση με το πλήθος των αυτοκινήτων

Όπως παρουσιάζεται ακολούθως, το μεγαλύτερο ποσοστό (46,98%) των νοικοκυριών αφορά σε αυτά με ένα (1) αυτοκίνητο και ακολουθούν τα νοικοκυριά με κανένα (34,36%) και 2 αυτοκίνητα (16,19%). Τα νοικοκυριά με 3 αυτοκίνητα αποτελούν το 2,14% των συνολικών νοικοκυριών, ενώ τα νοικοκυριά με περισσότερα από 4 αυτοκίνητα αποτελούν μικρότερο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα (0,33%), όπως ήταν αναμενόμενο.

Πίνακας 2-7: Κατανομή πλήθους νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων στον Δήμο Βύρωνα (2011)

Αριθμός αυτοκινήτων					Σύνολο Νοικοκυριών
0	1	2	3	4+	
8.766	11.983	4.131	546	83	25.509
34,36%	46,98%	16,19%	2,14%	0,33%	100%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 2-8: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το πλήθος των αυτοκινήτων (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

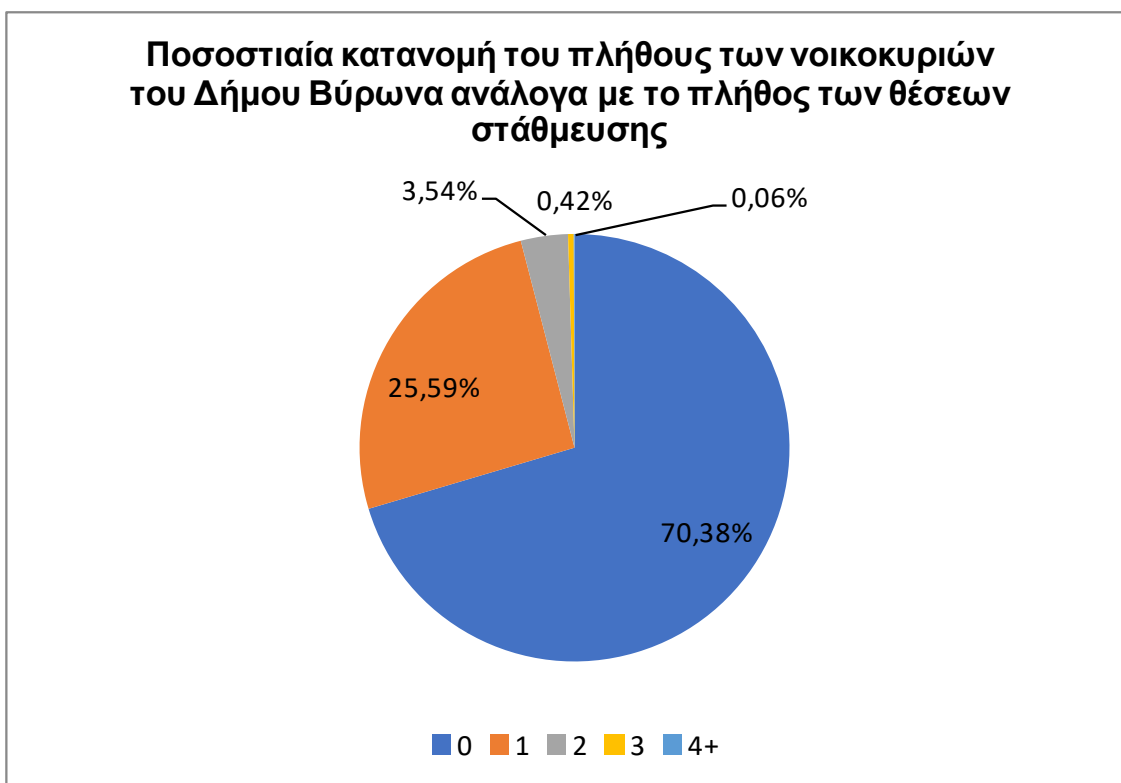
Κατανομή νοικοκυριών σε σχέση με το πλήθος των θέσεων στάθμευσης

Το μεγαλύτερο ποσοστό (70,38%) των νοικοκυριών αφορά σε αυτά με καμία θέση στάθμευσης και ακολουθούν τα νοικοκυριά με μία θέση στάθμευσης (25,59%) και με 2 θέσεις στάθμευσης (3,54%). Τα νοικοκυριά με 3 θέσεις στάθμευσης αποτελούν το 0,42% των συνολικών νοικοκυριών, ενώ τα νοικοκυριά με περισσότερες από 4 θέσεις στάθμευσης αποτελούν μικρότερο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα (0,06%), όπως ήταν αναμενόμενο.

Πίνακας 2-8: Κατανομή πλήθους νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στον Δήμο Βύρωνα (2011)

Αριθμός θέσεων στάθμευσης					Σύνολο Νοικοκυριών
0	1	2	3	4+	
17.954	6.528	904	108	15	25.509
70,38%	25,59%	3,54%	0,42%	0,06%	100%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 2-9: Ποσοστιαία κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το πλήθος των θέσεων στάθμευσης (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

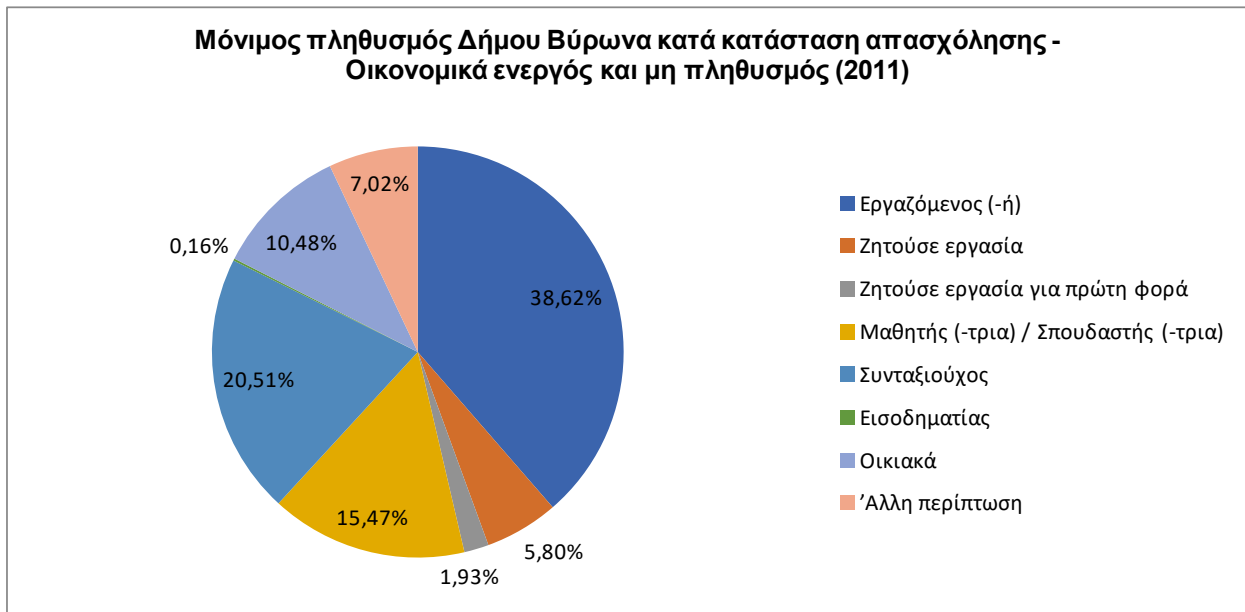
Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011), η πλειοψηφία των μόνιμων κατοίκων (53,64%) αφορά σε μη ενεργό οικονομικά πληθυσμός. Οι εργαζόμενοι αφορούν στο 38,62% των μόνιμων κατοίκων, ενώ το 7,74% αφορά σε ανέργους.

Πίνακας 2-9: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Βύρωνα κατά κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011)

Σύνολο	Εργαζόμενος (-η)	Ζητούσε εργασία	Ζητούσε εργασία για 1 ^η φορά	Μαθητής (-τρια) ή σπουδαστής (-τρια)	Συνταξιούχος	Εισοδηματίας	Οικιακά	Άλλη περίπτωση
61.308	23.679	3.558	1.186	9.483	12.575	101	6.424	4.302
100,0%	38,62%	5,80%	1,93%	15,47%	20,51%	0,16%	10,48%	7,02%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 2-10: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με την κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το επάγγελμα

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011), η πλειοψηφία των μόνιμων κατοίκων (24,25%) αφορά σε απασχολούμενους στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές. Ακολουθούν οι επαγγελματίες (22,35%), οι τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα (12,61%), οι υπάλληλοι γραφείου (12,41%) και οι ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα (10,76%). Τέλος, με χαμηλότερα ποσοστά ακολουθούν οι ανειδίκευτοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες (6,92%), τα ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη (5,34%), οι χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι) (4,87%) και οι ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς (0,48%).

Πίνακας 2-10: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Βύρωνα κατά επάγγελμα (2011)

Επάγγελμα	Πλήθος	Ποσοστό
Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	1.265	5,34%
Επαγγελματίες	5.293	22,35%
Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	2.986	12,61%
Υπάλληλοι γραφείου	2.939	12,41%
Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	5.742	24,25%
Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	114	0,48%
Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	2.548	10,76%
Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μονταδόροι)	1.154	4,87%
Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες	1.638	6,92%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

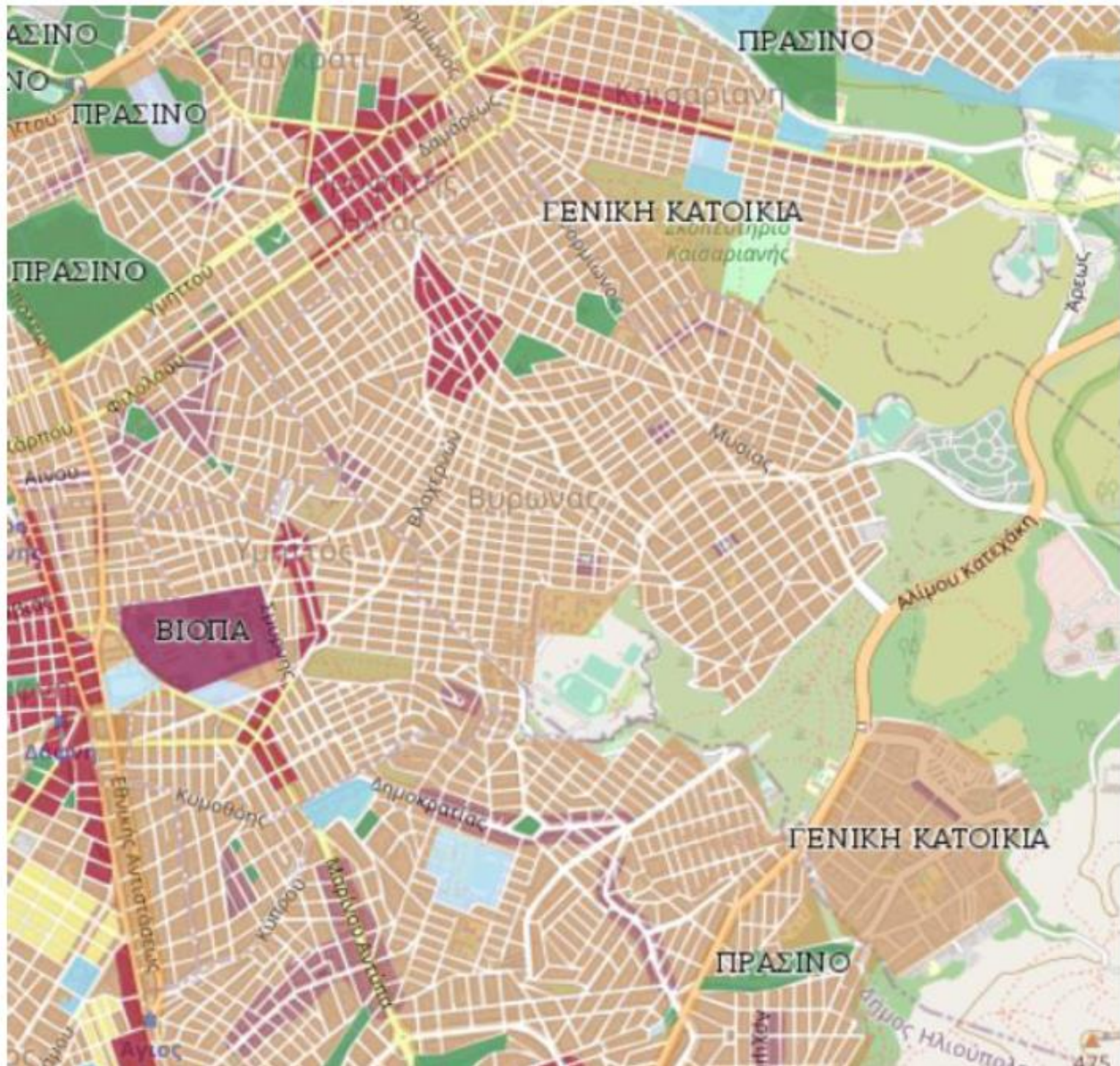


Διάγραμμα 2-11: Ποσοστιαία κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Βύρωνα ανάλογα με το επάγγελμα (2011)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

2.2.2 Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Όσον αφορά σε θεσμοθετημένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), έχουν δημοσιευθεί οι Υ.Α. 30958/1269/12.03.90 (Φ.Ε.Κ. 221 Δ'/10-04-90), περί «Έγκρισης γενικού πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Βύρωνα» και Υ.Α. 101505/7705/96 (Φ.Ε.Κ.108Δ'/05.02.96) για τη δημοσίευση των χαρτών. Στην παρούσα φάση εκπονείται μελέτη για την τροποποίηση του ισχύοντος ΓΠΣ Δήμου Βύρωνα (σε φάση διαβούλευσης). Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ, ο Δήμος χωρίζεται σε έντεκα (11) πολεοδομικές ενότητες - γειτονίες (Π.Ε.). Η υπό μελέτη τροποποίηση ΓΠΣ προτείνει αναδιοργάνωση των Π.Ε. σε επτά (7). Σημειώνεται ότι το εγκεκριμένο και σε ισχύ ΓΠΣ δεν περιλαμβάνει την περιοχή «Καρέας».



Εικόνα 2-1: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Βύρωνα
(Πηγή: [MSA GIS \(GIS.ORGANISMOSATHINAS.GR\)](http://MSA.GIS.ORGANISMOSATHINAS.GR) (ypeka.gr))

2.2.3 Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Η πολεοδομική οργάνωση μιας περιοχής είναι απόλυτα συνυφασμένη με την κινητικότητά της και αποτελεί ένα από τα κείρια σημεία της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήσεις γης μιας περιοχής (είδη χρήσεων γης και κατανομή τους στον χώρο) διαμορφώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και τα πρότυπα των μετακινήσεων. Επομένως, η μελέτη τους συνεισφέρει αφενός στη βαθιά κατανόηση των μηχανισμών μετακίνησης στην εν λόγω περιοχή, αφετέρου στην κατανόηση των ευκαιριών και των προβλημάτων (σχετικών με θέματα κινητικότητας) που απορρέουν από αυτές. Στην εν λόγω ενότητα εξετάζονται οι υφιστάμενες χρήσεις γης, όπως αυτές χωροθετούνται στον Δήμο Βύρωνα, γίνεται σύγκριση μεταξύ θεσμοθετημένων και υφιστάμενων χρήσεων γης, ενώ παράλληλα εντοπίζονται θύλακες με συγκεκριμένες χρήσεις ή θύλακες οι οποίοι χαρακτηρίζονται από συνδυασμό χρήσεων γης.

Οι πραγματικές χρήσεις γης του Δήμου Βύρωνα, έτσι όπως αυτές προέκυψαν μέσα από διαδικτυακή αναζήτηση για συγκεκριμένες χρήσεις γης (δημόσιες ή δημοτικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, υποδομές υγείας και πρόνοιας, κ.λπ.), αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων, παρατίθενται στη συνέχεια.

↳ **Εμπόριο**

Ο Δήμος Βύρωνα από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων. Η εμπορική δραστηριότητα εντοπίζεται στο κέντρο του Δήμου με την «Αγορά Βύρωνα» (οδός Αγ. Σοφίας και πέριξ αυτής) αλλά και ειδικότερα κατά μήκος των οδικών αξόνων Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, Λ. Κύπρου, Κολοκοτρώνη, Χειμάρρας. Επιπλέον, εμπορική δραστηριότητα σημειώνεται και επί των οδών Φορμίωνος και Καραολή & Δημητρίου.

Στις εμπορικές χρήσεις επισημαίνονται και οι λαϊκές αγορές που πραγματοποιούνται στις παρακάτω οδούς:

Τρίτη – Περιοχή Καρέας: Οδός **Ρόδων** (από Μάρτιο έως Αύγουστο 2022)
Οδός **Βασιλείου Αντωνιάδου**
(από αρχές Σεπτεμβρίου 2022 έως Φεβρουάριο 2023)

Πέμπτη – Περιοχή Νεραίδα: Οδός **Αδαμαντίου Κοραή (Μερκουριάδη έως Εμπεδοκλέους)**
(από μέσα Ιουλίου 2021 έως αρχές Ιανουαρίου 2022)
Οδός **Αδαμαντίου Κοραή (Εμπεδοκλέους έως Ευμένους)**
(από μέσα Ιανουαρίου έως αρχές Ιουλίου 2022)

Παρασκευή – Περιοχή Νέα Ελβετία: Οδός **Παλαιών Πατρών Γερμανού**
(από μέσα Ιανουαρίου 2022 έως αρχές Ιουλίου 2022)
Οδός **Μαγνησία** (από μέσα Ιουλίου 2022)

↳ **Πολιτισμός**

Αναφορικά με τις **υποδομές πολιτισμού** στον Δήμο Βύρωνα, εντοπίζονται διάφοροι χώροι που φιλοξενούν πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Η σημαντικότερη πολιτιστική υποδομή συγκαταλέγεται το Θέατρο Βράχων Υμηττού – Βύρωνα που περιλαμβάνει δύο σκηνές: «Μελίνα Μερκούρη» και «Άννα Συνοδινού». Το Θέατρο Βράχων κατασκευάστηκε το 1986 στα νταμάρια Υμηττού (στα όρια των Δήμων Βύρωνα, Υμηττού και Ηλιούπολης), αναβαθμίζοντας σημαντικά τη -μέχρι τότε υποβαθμισμένη- τριγύρω περιοχή.

Φιλοξενεί κάθε καλοκαίρι το Φεστιβάλ Δήμου Βύρωνα, με πλήθος εκδηλώσεων - παραστάσεων - συναυλιών και αποτελεί τοπόσημο και πόλο έλξης για όλη την Αττική.

Στις πολιτιστικές υποδομές συγκαταλέγεται και ο Δημοτικός Κινηματογράφος «Νέα Ελβετία», όπου πραγματοποιούνται και εκδηλώσεις, ομιλίες, κλπ., καθώς και το Πνευματικό Κέντρο Δήμου Βύρωνα, ενώ σε ξεχωριστό κτίριο λειτουργεί η Δημοτική Βιβλιοθήκη.

Κάποια χαρακτηριστικά κτίρια της πόλης είναι τα εξής:

- Ταπητουργείο (οδός Βαινηρίου, κτίσμα του 1923-1924)
- Παλιό Δημαρχείο (οδός Κύπρου και Ευαγγελικής Σχολής, κτίσμα του 1924)
- Παλιά Αγορά (εν μέρει κατεδαφισμένη, Λεωφόρος Χρυσοστόμου Σμύρνης)
- Προσφυγικές οικίες κεντρικού οικισμού (διατηρούνται κάποιες μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη, Καισαρείας, Βουτζά & Μεσολογγίου).
- Παλιά σχολεία (1^ο Δημοτικό Βύρωνα, 4^ο Δημοτικό Βύρωνα).
- Μονή Αγίου Ιωάννου Καρέα (11^{ος}-12^{ος} αι.)
- Μονή Αγίου Γεωργίου Κουταλά (15^{ος} αι. ή αργότερα)

Τέλος, στον Δήμο Βύρωνα χωροθετείται το Σταθοπούλειο Πολιτιστικό Κέντρο και το «Αστικό Κέντρο Καρέα».

↳ Εκπαίδευση

Για την **εκπαιδευτική υποδομή** ο Δήμος καλύπτει την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Συγκεκριμένα στα όρια του Δήμου λειτουργούν:

- οκτώ (8) Παιδικοί και Βρεφονηπιακοί Σταθμοί
- δέκα τρία (13) Δημόσια Νηπιαγωγεία
- δύο (2) Ιδιωτικά Νηπιαγωγεία
- έντεκα (11) Δημοτικά Σχολεία
- τέσσερα (4) Δημόσια Γυμνάσια
- ένα (1) Ιδιωτικό Γυμνάσιο
- τέσσερα (4) Δημόσια Γενικά Λύκεια
- ένα (1) Ιδιωτικό Λύκειο
- η Φιλιππινέζικη Σχολή της Ελλάδας, η οποία λειτουργεί υπό το Πολιτιστικό Τμήμα της Πρεσβείας των Φιλιππίνων στην Αθήνα και είναι το μοναδικό Φιλιππινέζικο κοινοτικό σχολείο στην Ευρώπη.

Πίνακας 2-11: Σχολεία Δήμου Βύρωνα

A/A	ΣΧΟΛΕΙΑ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
1	1 ^ο Νηπιαγωγείο	Ερυθραίας & Μεσολογγίου
2	2 ^ο Νηπιαγωγείο	Σωκίων 38
3	3 ^ο Νηπιαγωγείο	Θυμάτων Πολέμου 27
4	4 ^ο Νηπιαγωγείο	Κολοκοτρώνη 40
5	5 ^ο Νηπιαγωγείο	Ερυθραίας & Μεσολογγίου
6	6 ^ο Νηπιαγωγείο	Αιγιαλείας 33Α & Π. Π. Γερμανού
7	7 ^ο Νηπιαγωγείο	Αιγιαλείας 33α & Π. Π. Γερμανού
8	8 ^ο Νηπιαγωγείο	Ερυθραίας & Κωνσταντιλιέρη
9	9 ^ο Νηπιαγωγείο	Ερυθραίας & Κωνσταντιλιέρη
10	10 ^ο Νηπιαγωγείο	Ταταούλων & Βυζαντίου 1
11	11 ^ο Νηπιαγωγείο	Ταταούλων & Βυζαντίου 1
12	12 ^ο Νηπιαγωγείο	Ηπείρου 11
13	13 ^ο Νηπιαγωγείο	Μίνωος 1 & Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου
14	Ιδιωτικό Νηπιαγωγείο Παπαστάμου Παναγιώτας	Σωκίων 21
15	Ιδιωτικό Νηπιαγωγείο «Ηλιοχαμόγελο»	Ερμού 16
ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΣΧΟΛΕΙΑ		
1	1 ^ο Δημοτικό	Ερυθραίας & Κωνσταντιλιέρη
2	3 ^ο Δημοτικό	Ερυθραίας & Μεσολογγίου
3	4 ^ο Δημοτικό (προσωρινό)	Ελλήνων Αξιωματικών 8
4	5 ^ο Δημοτικό	Ταταούλων & Βυζαντίου 1
5	6 ^ο Δημοτικό	Αδάνων 3
6	7 ^ο Δημοτικό	Σωκίων 38
7	8 ^ο Δημοτικό	Αιγιαλείας 33α
8	9 ^ο Δημοτικό	Θυμάτων Πολέμου 27
9	10 ^ο Δημοτικό	Ιωαννίνων 12
10	11 ^ο Δημοτικό	Ταταούλων & Βυζαντίου 1
11	12 ^ο Δημοτικό	Ιακώβου Μερκουριάδη
12	4 ^ο Δημοτικό	Κολοκοτρώνη 4
ΓΥΜΝΑΣΙΑ		
1	1 ^ο Γυμνάσιο	Γ. Γεννηματά 34
2	3 ^ο Γυμνάσιο	Ταταούλων 2
3	4 ^ο Γυμνάσιο	Κριεζώτου και Τσακάλωφ 2
4	Γυμνάσιο Καρέα	Ελλήνων Αξιωματικών 2
5	Ιδιωτικό Γυμνάσιο «Σύγχρονη Παιδεία»	Π. Μελά 29
ΛΥΚΕΙΑ		
1	1 ^ο Γενικό Λύκειο	Γ. Γεννηματά 34
2	3 ^ο Γενικό Λύκειο	Ταταούλων 2
3	5 ^ο Γενικό Λύκειο	Μηδείας & Ταταούλων 2
4	Γενικό Λύκειο Καρέα	Ελλήνων Αξιωματικών 4
5	Ιδιωτικό Λύκειο «Σύγχρονη Παιδεία»	Π. Μελά 29
ΆΛΛΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ		
1	Φιλιππινέζικη Σχολή της Ελλάδας	Θυμάτων Πολέμου 15

↪ Κοινόχρηστοι Χώροι - Χώροι Πρασίνου

Ως προς τους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, εντοπίζονται διάσπαρτοι σε όλη την έκταση του Δήμου, όπως πλατείες, παιδικές χαρές και πάρκα. Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνονται όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου που εντοπίζονται εντός του Δήμου.

Πίνακας 2-12: Παιδικές χαρές του Δήμου Βύρωνα

A/A	Παιδική Χαρά
1	Παιδική Χαρά ΚΕ Θυμάτων Πολέμου (Καρέας)
2	Παιδική Χαρά Κ. Παξινού
3	Παιδική Χαρά Ιγνατίου Άρτης
4	Παιδική Χαρά Νεάρχου
5	Παιδική Χαρά Κάλβου
6	Παιδική Χαρά «Κατερίνα Κουγιά» (στον Καρέα)
7	Παιδική Χαρά Παύλου Μελά
8	Παιδική Χαρά Βιάνου
9	Παιδική Χαρά Πλατείας Δ. Νικολαΐδη
10	Παιδική Χαρά Προσφυγικών (Καρέας) Κισσού
11	Παιδική Χαρά Μανωλη
12	Παιδική Χαρά Καραολή & Δημητρίου
13	Παιδική Χαρά Νέας Ελβετίας
14	Παιδική Χαρά Ανάληψης
15	Παιδική Χαρά Αγίας Τριάδας
16	Παιδική Χαρά Ραιδεστού
17	Παιδική Χαρά Ντάνκαν
18	Παιδική Χαρά Γράμμου
19	Παιδική Χαρά Προποντίδος & Επταπύργου
20	Παιδική Χαρά Αγαλματάκια
21	Παιδική Χαρά Λιντ (Καρέας)

Πίνακας 2-13: Πλατείες του Δήμου Βύρωνα

A/A	Πλατεία
1	Πλατεία Αγίου Λαζάρου
2	Πλατεία Εθνικής Αντίστασης (πρώην Ταπητουργείου)
3	Πλατεία Δημήτρη Νικολαΐδη
4	Πλατεία Σμύρνης
5	Πλατεία Βυζαντίου
6	Πλατεία Δημήτρη Βαρουτίδη - Αγαλματάκια
7	Πλατεία Γιώργου Κολημένου (πρώην Τσιρακοπούλου)
8	Πλατεία Αυγούστου Λιντ (Καρέας)
9	Πλατεία Αγίου Δημητρίου
10	Πλατεία Βαγγέλη Μαρτάκη
11	Πλατεία Γρηγορίου Αυξεντίου
12	Πλατεία Μαριάννας
13	Πλατεία Καραϊσκάκη
14	Πλατεία Αναπηρικών
15	Πλατεία Γράμμου
16	Πλατεία Βιάνου (Καρέας)
17	Πλατεία Φρυγίας
18	Πλατεία Θεόφιλου Φατσέα
19	Πλατεία Καλλιπόλεως

Πίνακας 2-14: Πάρκα του Δήμου Βύρωνα

A/A	Πάρκο
1	Πάρκο Καραολή και Δημητρίου
2	Πρότυπος Πολυχώρος Αναψυχής Κατερίνα Κουγιά (Καρέας)
3	Πάρκο Φρυγίας
4	Πάρκο Δεξαμενής
5	Πάρκο Ανάληψης
6	Πάρκο Αγίας Τριάδας



Εικόνα 2-2: Πλατεία Αγίου Λαζάρου



Εικόνα 2-3: Πλατεία Εθνικής Αντίστασης



Εικόνα 2-4: Πλατεία Δημήτρη Νικολαΐδη



Εικόνα 2-5: Πάρκο Καραολή και Δημητρίου



Εικόνα 2-6: Πρότυπος Πολυχώρος Αναψυχής Κατερίνα Κουγιά (Καρέας)



Εικόνα 2-7: Πλατεία Σμύρνης



Εικόνα 2-8: Πλατεία Βυζαντίου



Εικόνα 2-9: Πλατεία Δημήτρη Βαρουτζίδη



Εικόνα 2-10: Πλατεία Γιώργου Κολημένου



Εικόνα 2-11: Πάρκο Φρυγίας



Εικόνα 2-12: Πλατεία Γρηγορίου Αυξεντίου



Εικόνα 2-13: Πλατεία Θεόφιλου Φατσέα

↳ Υγεία και Πρόνοια

Ως προς τις υπηρεσίες **υγείας και πρόνοιας** λειτουργούν τρία (3) ΚΑΠΗ, πέντε (5) δημοτικοί παιδικοί σταθμοί, τρεις (3) βρεφονηπιακοί σταθμοί, ένα (1) Κέντρο Κοινότητας, ένα (1) Κοινωνικό Φαρμακείο, ένα (1) Κοινωνικό Παντοπωλείο, μία (1) Δομή Παροχής Συσσιτίου και το Κέντρο Υγείας Βύρωνα. Επίσης, ο Δήμος διαθέτει ένα (1) Κοινωνικό Φροντιστήριο, ένα (1) Κοινωνικό Ωδείο, ένα (1) Κέντρο Δια βίου Μάθησης, έναν (1) Κοινωνικό Ξενώνα, καθώς και πρόγραμμα «Βοήθεια στο σπίτι».

Πίνακας 2-15: Κτήρια Υγείας και Πρόνοιας Δήμου Βύρωνα

A/A	Κτήρια Υγείας & Πρόνοιας	Διεύθυνση
ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΠΑΙΔΙΚΟΙ & ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ		
1	1 ^{ος} Παιδικός Σταθμός	Σωσιγένους 10
2	2 ^{ος} Παιδικός Σταθμός	Δήλου 2
3	3 ^{ος} Παιδικός Σταθμός	Γρανικού και Ζακύνθου
4	4 ^{ος} Βρεφονηπιακός Σταθμός	Χείλωνος 34
5	5 ^{ος} Παιδικός Σταθμός	Βορείου Ηπείρου 7
6	6 ^{ος} Βρεφικός Σταθμός	Βορείου Ηπείρου 7
7	7 ^{ος} Παιδικός Σταθμός	Λ. Καρέα & Δάφνης
8	8 ^{ος} Βρεφονηπιακός Σταθμός	Αναλήψεως 46 & Κορδελίου
ΚΑΠΗ		
1	A' ΚΑΠΗ Αγίας Τριάδας	Βουτζά 73
2	B' ΚΑΠΗ Μεταμόρφωσης	Καλλιπόλεως 59
3	Γ' ΚΑΠΗ Καρέα	28ης Οκτωβρίου 1
ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ		
1	Κέντρο Υγείας Βύρωνα	Κορυτσάς 3
ΠΡΟΝΟΙΑ		
1	Κέντρο Κοινότητας	Καλλιπόλεως 59 και Αγίας Σοφίας
2	Κοινωνικό Παντοπωλείο	Ιθώμης 6
3	Δομή Παροχής Συσσιτίου	Ιθώμης 6
4	Κοινωνικό Φαρμακείο	Καλλιπόλεως 59 & Αγ. Σοφίας
5	Κοινωνικό Φροντιστήριο	Ευαγγελικής Σχολής 26
6	Κοινωνικό Ωδείο	Κολοκοτρώνη 114
7	Κοινωνικός Ξενώνας Καρέα	Λ. Αγίου Ιωάννη Καρέα 116
8	Κέντρου Διά Βίου Μάθησης	
9	Βοήθεια στο σπίτι	

↪ Αθλητισμός

Σχετικά με τις υποδομές **αθλητισμού** υπάρχουν ανοιχτοί και κλειστοί χώροι άθλησης. Οι σημαντικότερες υποδομές είναι:

- Κλειστό Κολυμβητήριο Βύρωνα «Χρήστος Ταμπαζής»
- 1^ο Αθλητικό Κέντρο Αγίας Τριάδας
- 2^ο Αθλητικό Κέντρο Βύρωνα
- Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα
- Κλειστό Γυμναστήριο «Στέφανος Καραλής»
- Κλειστό Γυμναστήριο «Μυρακτής»
- Κλειστό Γυμναστήριο «Δημήτρης Καλτσάς»
- Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου «Δημήτρης Νικολαΐδης»
- Γήπεδα 5Χ5 (Περιοχή Εργάνης)
- Κλειστό Γυμναστήριο «Τάκης Παπαγεωργίου»
- Αθλητικό Κέντρο Καρέα
- Γήπεδα Χειροσφαίρισης Αθηναϊκού (handball)

Επίσης, στον Δήμο Βύρωνα υπάρχει πληθώρα Αθλητικών Σωματείων, όπως ο «Αθηναϊκός» Αθλητικός Σύλλογος Βύρωνα, ο Αθλητικός Όμιλος «Νέοι Βύρωνος» και ο Αθλητικός Όμιλος «Καρέα».



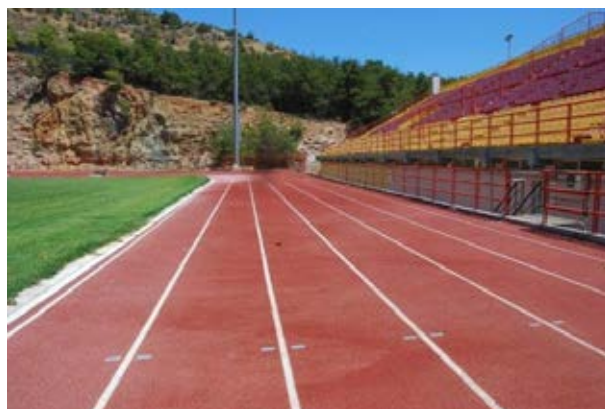
Εικόνα 2-14: Κλειστό Κολυμβητήριο Βύρωνα «Χρήστος Ταμπαζής»



Εικόνα 2-15: 1^ο Αθλητικό Κέντρο Αγίας Τριάδας



Εικόνα 2-16: 2^ο Αθλητικό Κέντρο Βύρωνα



Εικόνα 2-17: Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα



Εικόνα 2-18: Κλειστό Γυμναστήριο
«Στέφανος Καραλίδης»



Εικόνα 2-19: Κλειστό Γυμναστήριο
«Δημήτρης Καλτσάς»



Εικόνα 2-20: Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου
«Δημήτρης Νικολαΐδης»



Εικόνα 2-21: Γήπεδα 5Χ5 (Περιοχή Εργάνης)



Εικόνα 2-22: Κλειστό Γυμναστήριο
«Τάκης Παπαγεωργίου»



Εικόνα 2-23: Αθλητικό Κέντρο Καρέα

↪ Διοικητικές Υπηρεσίες

Διάσπαρτα στο όριο του Δήμου εντοπίστηκαν γραφεία δημόσιων υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το Δημαρχείο, το Αστυνομικό Τμήμα, τα ΕΛΤΑ και τα ΚΕΠ.

↪ Ειδικές χρήσεις γης

Στις ειδικές χρήσεις γης εντάσσεται το Κοιμητήριο Βύρωνα. Επίσης, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Βύρωνα βρίσκονται και οι χρήσεις που ακολουθούν:

- Εθνικό Σκοπευτήριο Βύρωνα
- Στρατιωτικές εγκαταστάσεις Καρέα (Ειδικό Κέντρο Εφοδιασμού Μονάδων Στρατού - ΕΚΕΜΣ, Στρατόπεδο Σακέτα Καρέα, Σχολή Αξιωματικών Νοσηλευτικής - ΣΑΝ, Ανώτατη Στρατιωτική Διοίκηση Εσωτερικού και Νήσων - ΑΣΔΕΝ, κα.)
- Προστατευόμενες περιοχές Υμηπτού.

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης παρουσιάζονται στον Χάρτη 3 που συνοδεύει το παρόν Παραδοτέο.

2.2.4 Ζώνες Προστασίας Υμηττού (Π.Δ. με Φ.Ε.Κ. 187Δ/16.06.2011)

Το Όρος Υμηττός προστατεύεται με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 187/Δ/16.06.2011) «Καθορισμός μέτρων προστασίας της περιοχής του όρους Υμηττού και των Μητροπολιτικών Πάρκων Γουδή – Ιλισίων».

Ζώνες Προστασίας Υμηττού

Ως περιοχή προστασίας καθορίζεται ο ορεινός όγκος του Υμηττού και οι περιφερειακές του πεδινές ή ημιορεινές ζώνες. Τα όρια της περιοχής προστασίας βρίσκονται εντός των Δήμων Αγίας Παρασκευής, Παπάγου – Χολαργού, Αθηναίων, Ζωγράφου, Καισαριανής, Βύρωνα, Ηλιούπολης, Ελληνικού – Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης, Κρωπίας και Παιανίας.

Ορίζονται ζώνες προστασίας με τα στοιχεία Α, Β, Γ, Δ και Ε και καθορίζονται κατά ζώνη χρήσεις γης:

Ζώνη Α – Απόλυτη προστασία της φύσης και των μνημείων

- ⇒ Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή απόλυτης προστασίας της φύσης, με στόχο την απόλυτη προστασία των οικοτόπων, των ειδών χλωρίδας και πανίδας και την οικολογικά συμβατή ανάδειξη των ιδιαίτερων φυσικών, γεωλογικών και ιστορικών χαρακτηριστικών του Υμηττού.

Ζώνη Β – Περιφερειακή ζώνη προστασίας

- ⇒ Καθορίζεται ως περιοχή γεωργικής χρήσης, εκπαίδευσης και υπαίθριας αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.

Ζώνη Γ – Αρχαιολογικής προστασίας

- ⇒ Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή προστασίας αρχαιολογικών χώρων.

Ζώνη Δ – Μητροπολιτικά πάρκα Γουδή και Ιλισίων

- ⇒ Η Ζώνη Δ καθορίζεται ως περιοχή σύνδεσης του ορεινού οικοσυστήματος με την πόλη, εντός της οποίας ιδρύονται το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή (Δ-Γουδή) και το Μητροπολιτικό Πάρκο Ιλισίων (Δ-Ιλισίων).

Ζώνη Ε – Ειδικές χρήσεις

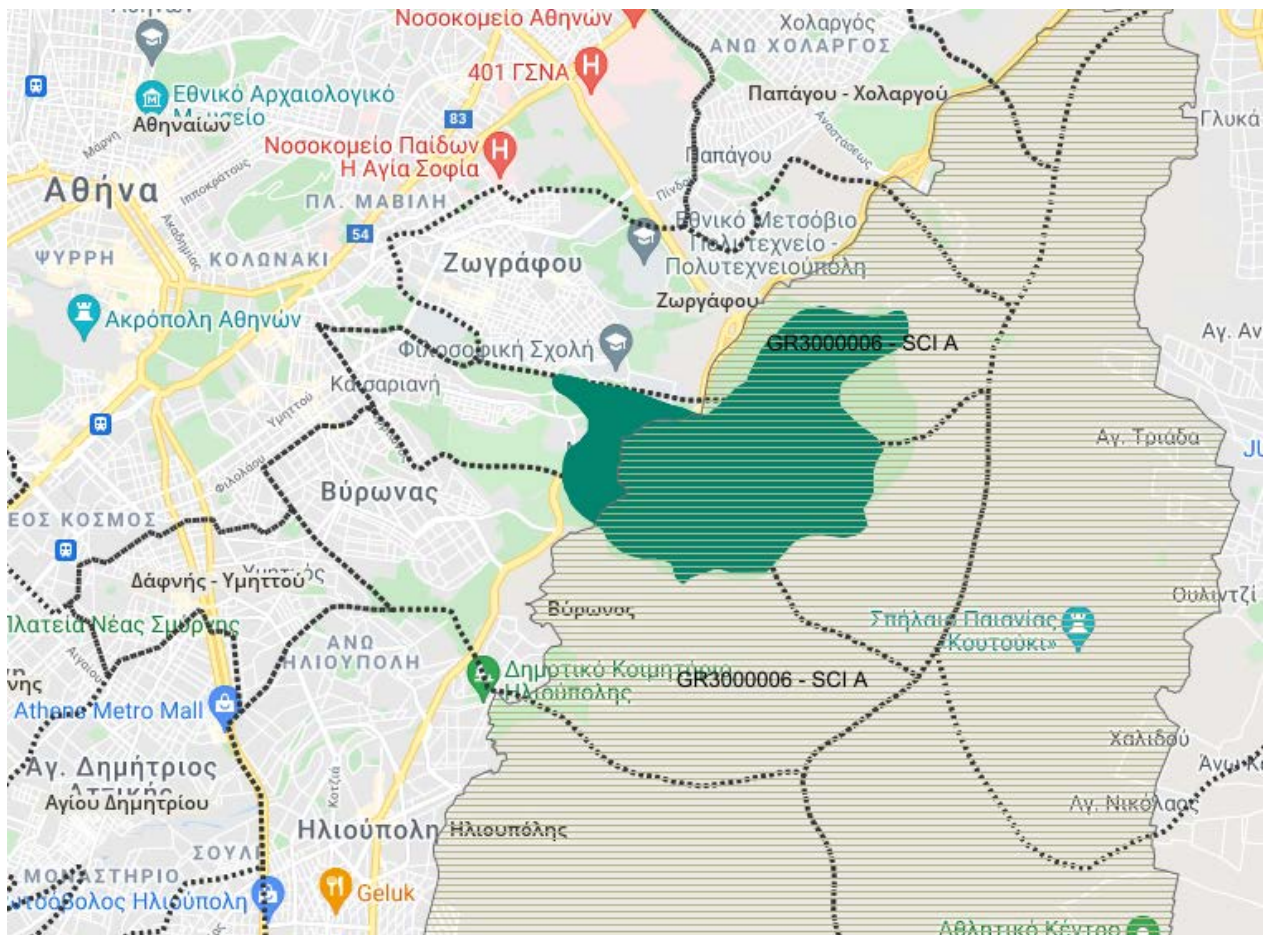
- ⇒ Εντός αυτής είναι δυνατή η λειτουργία υφιστάμενων κοιμητηρίων, με την προϋπόθεση της τήρησης της περί νεκροταφείων ειδικότερης νομοθεσίας.

Υμηττός & Αισθητικό Δάσος Καισαριανής

Επιπλέον των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, το Όρος Υμηττός προστατεύεται σύμφωνα με τον Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α/31.03.2011) περί Διατήρησης της Βιοποικιλότητας, ενώ εντάσσεται και στο Δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Natura2000. Επίσης, έκταση της περιοχής του Υμηττού έχει χαρακτηριστεί ως αισθητικό δάσος (βάσει ΦΕΚ 31/Α/1974), τμήμα του οποίου περιλαμβάνεται και στον Δήμο Βύρωνα. Συγκεκριμένα:

- Δίκτυο Natura2000:
 - o «ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ», με κωδικό περιοχής GR3000015 - SPA. Έχει έκταση 8.305 ha
 - o «ΥΜΗΤΤΟΣ - ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΔΑΣΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ - ΛΙΜΝΗ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ», με κωδικό περιοχής GR3000006 - SCI A. Έχει έκταση 8.813 ha
- Αισθητικό Δάσος Καισαριανής Αττικής, έκτασης 463.57 στρ. (ΦΕΚ 31/Α/1974)

Επίσης, η περιοχή έχει ενταχθεί στο ευρωπαϊκό δίκτυο CORINE για τους σημαντικούς βιότοπος, ενώ περιλαμβάνεται και στις προτάθηκε Σημαντικές Περιοχές για τα Πουλιά [Ονομασία περιοχής "Όρος Υμηττός", Κωδικός GR126, έκτασης 8.098 ha].



Εικόνα 2-25: Δήμος Βύρωνα & Προστατευόμενες περιοχές
Πηγή: <http://www.oikoskopio.gr/map/>

2.2.5 Πόλοι Έλξης Ευρύτερης Περιοχής (6χλμ. ακτίνα)

Η τοποθεσία του Δήμου Βύρωνα αποτελεί ιδιαίτερο χαρακτηριστικό για τη σύνδεση του με γειτονικές περιοχές, οι οποίες περιλαμβάνουν σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους έλξης.

Οι πόλοι έλξης που παρουσιάζονται παρακάτω -ομαδοποιημένοι ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν- συγκροτούν ένα μεγάλο πλέγμα αλληλεπίδρασης με την περιοχή μελέτης. Η καταγραφή και μελέτη των σημείων ή επιφανειών αυτών συνιστά μία πρώτη ανάγνωση των οδικών τμημάτων που επηρεάζονται και στα οποία μπορεί να δημιουργούνται φαινόμενα κορεσμού. Επίσης, οι γειτονικοί πόλοι έλξης αποτελούν μία πρόκληση για τον Δήμο, καθώς επηρεάζουν άμεσα τις δραστηριότητες των πολιτών του.

Ως εκ τούτου, καταγράφηκαν οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Βύρωνα (σε ακτίνα 6 χλμ. από το κέντρο του Δήμου), όπως παρατίθενται στον ακόλουθο Πίνακα και παρουσιάζονται στον Χάρτη 4 που συνοδεύει το παρόν Παραδοτέο.

Πίνακας 2-16: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής επέμβασης

Χώροι υγείας	
METROPOLITAN GENERAL	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Γεννηματάς - Γενικό Νοσοκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Σωτηρία	Δήμος Αθηναίων
401 Γενικό Στρατιωτικό Νοσοκομείο Αθηνών (ΓΣΝΑ)	Δήμος Αθηναίων
251 Γενικό Νοσοκομείο Αεροπορίας	Δήμος Αθηναίων
Λητώ - Μαιευτικό Γυναικολογικό & Χειρουργικό Κέντρο Α.Ε.	Δήμος Αθηναίων
Ιατρικό Ψυχικού	Δήμος Αθηναίων
Γηροκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
"Αγία Σοφία" Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο Παίδων - Γενικό Νοσοκομείο Παίδων Αθηνών Παναγιώτη και Αγλαΐας Κυριακού - Ογκολογική Μονάδα Παίδων Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη "ΕΛΠΙΔΑ"	Δήμος Αθηναίων
Ερυθρός Σταυρός - Νοσοκομείο "Κοργιαλένιο Μπενάκειο"	Δήμος Αθηναίων
Ερρίκος Ντυνάν Hospital Center	Δήμος Αθηναίων
Νοσοκομείο Παίδων	Δήμος Αθηναίων
Λαϊκό Γενικό Νοσοκομείο	Δήμος Αθηναίων
Νοσοκομείο "Ελπίς"	Δήμος Αθηναίων
Άγιος Σάββας Αντικαρκινικό - Ογκολογικό Νοσοκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
"Αγία Ελένη" Σπηλιοπούλειο Παθολογικό Νοσοκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο- Μαιευτήριο "Ελενα Βενιζέλου"	Δήμος Αθηναίων
Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
"Αλεξάνδρα" Γενικό Νοσοκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Αρεταίειο Νοσοκομείο	Δήμος Αθηναίων
Γενικό Νοσοκομείο Αθηνών "Ιπποκράτειο"	Δήμος Αθηναίων
Ευγενίδειο Θεραπευτήριο "Η Αγία Τριάς"	Δήμος Αθηναίων
Λευκός Σταυρός	Δήμος Αθηναίων
417 ΝΙΜΤΣ (Νοσηλευτικό Ίδρυμα Μετοχικού Ταμείου Στρατού)	Δήμος Αθηναίων
Ανδρέας Συγγρός	Δήμος Αθηναίων
Γ.Ν. THERAPIS	Δήμος Αθηναίων
"Ευαγγελισμός" Γενικό Νοσοκομείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Euromedica ΑΘΗΝΑΙΟΝ Γενική Κλινική	Δήμος Δάφνης-Υμηττού
Αιγινήτειο	Δήμος Αθηναίων
Αττικό Θεραπευτήριο	Δήμος Αθηναίων
Doctors Hospital	Δήμος Αθηναίων

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Χώροι αθλητισμού	
Γήπεδο Απόλλωνα Χαλανδρίου	Δήμος Χαλανδρίου
Γήπεδο Χολαργού	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Κλειστό Γυμναστήριο Χολαργού "Αντώνης Τρίτσης"	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Δημοτικό Στάδιο Χολαργού "Μαρκ Μαρσω"	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Όμιλος Αντισφαίρισης Χολαργού	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Όμιλος Αντισφαίρισης Παπάγου	Δήμος Ζωγράφου
Αθλητικό Κέντρο Παπάγου	Δήμος Αθηναίων
Κολυμβητήριο Γουδή	Δήμος Αθηναίων
Όμιλος Αντισφαίρισης Γουδή	Δήμος Αθηναίων
Δημοτικό Στάδιο Ζωγράφου	Δήμος Ζωγράφου
Γήπεδο "Απόστολος Νικολαΐδης"	Δήμος Αθηναίων
Δημοτικό Γυμναστήριο Ιλισίων "Αντώνης Φώτσης"	Δήμος Αθηναίων
Ανοικτό Κολυμβητήριο και Αθλητικό Κέντρο Ιλισίων	Δήμος Αθηναίων
Δημοτικό Στάδιο Υμηττού	Δήμος Δάφνης-Υμηττού
Δημοτικό Στάδιο Καλλιθέας "Γρηγόρης Λαμπράκης"	Δήμος Καλλιθέας
Κολυμβητήριο Ν. Σμύρνης	Δήμος Ν. Σμύρνης
Γήπεδο Πανιωνίου	Δήμος Ν. Σμύρνης
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο "Μ. Μουρούτσος"	Δήμος Δάφνης-Υμηττού
Α' Δημοτικό Στάδιο Ηλιούπολης	Δήμος Ηλιούπολης
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Ηλιούπολης	Δήμος Ηλιούπολης
Δημοτικό Κολυμβητήριο Ηλιούπολης	Δήμος Ηλιούπολης
Δημοτικό Γυμναστήριο Αργυρούπολης	Δήμος Αργυρούπολης
Χώροι εκπαίδευσης	
Αрсάκειο Ψυχικού	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Σχολή Μωραΐτη	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Βαρβάκειος Πρότυπος Σχολή	Δήμος Αθηναίων
Οδοντιατρική Σχολή Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Ιατρική Σχολή Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)	Δήμος Ζωγράφου
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ)	Δήμος Ζωγράφου
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο - Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών	Δήμος Αθηναίων
Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΟΠΑ)	Δήμος Αθηναίων
Πάντειο Πανεπιστήμιο	Δήμος Καλλιθέας
Σχολή Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού (ΤΕΦΑΑ)	Δήμος Δάφνης-Υμηττού
Χώροι αναψυχής	
Κινηματογράφος "Cine Αλεξάνδρα"	Δήμος Χαλανδρίου
Κηποθέατρο Παπάγου	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Θερινός Κινηματογράφος "Αττικόν Άλσος"	Δήμος Αθηναίων
Θέατρο Αττικού Άλσους "Κατίνα Παξινού"	Δήμος Αθηναίων
Κινηματογράφος "Δαναός"	Δήμος Αθηναίων
Κινηματογράφος "Παναθήναια"	Δήμος Αθηναίων
Θέατρο Ιλίσια	Δήμος Αθηναίων
Θέατρο Λαμπέτη	Δήμος Αθηναίων
Θέατρο Άνεσις	Δήμος Αθηναίων
Κινηματογράφος "Ελληνίς Cinemax"	Δήμος Αθηναίων
Δημοτικό Θέατρο Ζωγράφου	Δήμος Ζωγράφου
Κινηματογράφος "Village Παγκράτι"	Δήμος Αθηναίων
Κινηματογράφος "Σινε Δάφνη"	Δήμος Δάφνης-Υμηττού
Θέατρο Βράχων Μελίνα Μερκούρη	Δήμος Δάφνης-Υμηττού & Δήμος Βύρωνος
Athens Metro Mall	Δήμος Αγίου Δημητρίου
Θέατρο Άλσους Ηλιούπολης "Δημήτρης Κιντής"	Δήμος Ηλιούπολης

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Χώροι εμπορίου	
Εμπορικό Τρίγωνο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Το ιστορικό και εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας	Δήμος Αθηναίων
Εμπορικά Κέντρα των γειτονικών Δήμων (Μοσχάτου - Ταύρου, Νέας Σμύρνης, Αγίου Δημητρίου, Ηλιούπολης, Βύρωνα)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Δήμος Ν. Σμύρνης, Δήμος Αγ. Δημητρίου, Δήμος Ηλιούπολης & Δήμος Βύρωνος
Χώροι αρχαιολογικού και πολιτισμικού ενδιαφέροντος	
Ακρόπολη Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Άρειος Πάγος	Δήμος Αθηναίων
Αρχαία Αγορά	Δήμος Αθηναίων
Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού	Δήμος Αθηναίων
Βιβλιοθήκη Αδριανού	Δήμος Αθηναίων
Ναός Ηφαίστου	Δήμος Αθηναίων
Στήλες Ολυμπίου Διός	Δήμος Αθηναίων
Ρωμαϊκή Αγορά	Δήμος Αθηναίων
Στοά Αττάλου	Δήμος Αθηναίων
Ιστορικό και Εμπορικό Τρίγωνο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Λύκειο Αριστοτέλη	Δήμος Αθηναίων
Καλλιμάρμαρο	Δήμος Αθηναίων
Μνημείο Αγνώστου Στρατιώτη	Δήμος Αθηναίων
Εθνική Πινακοθήκη	Δήμος Αθηναίων
Μουσείο Μπενάκη	Δήμος Αθηναίων
Εθνικόν Αστεροσκοπείον Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο	Δήμος Αθηναίων
Μέγαρο Μουσικής Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Εθνική Γλυπτοθήκη - Μουσείο Αλέξανδρου Σούτσου	Δήμος Αθηναίων
Πολεμικό Μουσείο	Δήμος Αθηναίων
Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο	Δήμος Αθηναίων
Θέατρο Βράχων Μελίνα Μερκούρη	Δήμος Δάφνης-Υμηττού & Δήμος Βύρωνος
Ζάππειο Μέγαρο	Δήμος Αθηναίων
Μουσείο Ακρόπολης	Δήμος Αθηναίων
Μουσείο ΦΙΞ	Δήμος Αθηναίων
Νομισματικό Μουσείο	Δήμος Αθηναίων
Εθνικό Ιστορικό Μουσείο	Δήμος Αθηναίων
Μουσείο Φιλελληνισμού	Δήμος Αθηναίων
Βίλα Κοτοπούλη	Δήμος Ζωγράφου
Μουσείο Γ. Γουναρόπουλου	Δήμος Ζωγράφου
Μουσείο Μπουζιάνη	Δήμος Δάφνης-Υμηττού
Χώροι πρασίνου και ελεύθεροι χώροι	
Άσος Αθανάτων	Δήμος Αθηναίων
Εθνικός Κήπος	Δήμος Αθηναίων
Λόφος Φιλοπάππου	Δήμος Αθηναίων
Λόφος Λυκαβηττού	Δήμος Αθηναίων
Λόφος Στρέφη	Δήμος Αθηναίων
Πεδίον Άρεως	Δήμος Αθηναίων
Άσος Ηλιούπολης	Δήμος Ηλιούπολης
Άσος Νέας Σμύρνης	Δήμος Νέας Σμύρνης
Πλατεία Νέας Σμύρνης	Δήμος Νέας Σμύρνης
Πάρκο Ασυρμάτου	Δήμος Νέας Σμύρνης
Άσος Ιλισίων	Δήμος Αθηναίων
Άσος Χολαργού	Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Αττικό Άσος	Δήμος Αθηναίων, Δήμος Γαλατσίου & Δήμος Φιλοθέης - Ψυχικού
Πάρκο Αλεξάνδρου Άρη	Δήμος Δάφνης-Υμηττού

Υπουργεία και Πρεσβείες	
Υπουργείο Εσωτερικών	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Εξωτερικών	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Τουρισμού	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δήμος Αθηναίων & Δήμος Παπάγου - Χολαργού
Υπουργείο Δικαιοσύνης	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας	Δήμος Αθηναίων
Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού	Δήμος Αθηναίων
Πρεσβεία ΗΠΑ	Δήμος Αθηναίων
Πρεσβεία Ρουμανίας	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Πρεσβεία Βουλγαρίας	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Πρεσβεία Ιράκ	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Πρεσβεία Πολωνίας	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Προξενείο Τουρκίας	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Πρεσβεία Ταϊλάνδης	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Πρεσβεία Καζακστάν	Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού
Πρεσβεία Ισραήλ	Δήμος Αθηναίων
Πρεσβεία Αφγανιστάν	Δήμος Αθηναίων
Πρεσβεία Ιορδανίας	Δήμος Αθηναίων
Ειρηνοδικείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Εφετείο Αθηνών	Δήμος Αθηναίων
Κοιμητήρια	
Δημοτικό Κοιμητήριο Ζωγράφου	Δήμος Ζωγράφου
Α' Κοιμητήριο Δήμου Αθηναίων	Δήμος Αθηναίων
Κοιμητήριο Δάφνης	Δήμος Αγίου Δημητρίου
Χώροι περιεριστικού πρασίνου	
Ορεινός όγκος Ύμηττου	
Υποδομές	
Λιμάνι Πειραιά	
Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος"	

Εκτός από τα παραπάνω, από πλευράς διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος Βύρωνα έχει άμεση σχέση με το κέντρο της Αθήνας και, συνεπώς, πόλοι έλξης για αυτόν αποτελούν οι διάφορες υπηρεσίες, τα υπουργεία, καθώς και οι πρεσβείες των διάφορων κρατών, οι οποίες χωροθετούνται στο κέντρο της Αθήνας.

2.2.6 Βασικό Οδικό Δίκτυο Αττικής

Σύμφωνα με τον καθορισμό του Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 561/Δ/12-10-1990 & 701/Δ/13-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής και οι οποίοι ανήκουν στον Δήμο Βύρωνα είναι οι ακόλουθοι:

- Φορμίωνος – Καραολή & Δημητρίου – Αγίου Ιωάννου Καρέα (Ρηγίλλης – Βασ. Γεωργίου – Φορμίωνος – Καραολή & Δημητρίου – Αγίου Ιωάννου Καρέα)
- Αρχιεπισκόπου Αθηνών Χρυσοστόμου
- Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ηλιουπόλεως – Χειμάρρας (Χρεμωνίδου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ηλιουπόλεως – Χειμάρρας – Βλαχερνών – Διάκου – Κωνσταντινουπόλεως – Αναγεννήσεως)
- Φρύνης – Κύπρου – Κολοκοτρώνη – Ελλησπόντου (Φρύνης – Κύπρου – Κολοκοτρώνη – Ελλησπόντου – Παπαστράτου – Κωνσταντινουπόλεως – Ελευθερωτών)
- Υφιστάμενη περιμετρική διαδρομή Καρέα – Αλίμου (από Καρέα μέχρι οδ. Αξιουπόλεως)
- Περιφερειακή Υμηπτού λεωφόρος Βάρης/ Κορωπίου έως Παλλήνη

2.2.7 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει ΓΠΣ

Οι αστικές οδοί κατατάσσονται ιεραρχικά σε διάφορες κατηγορίες, από κύριες αρτηρίες έως τοπικές οδούς, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Όσο μεταβαίνουμε από την πρώτη στη δεύτερη κατηγορία μειώνεται η σημασία της κινητικότητας και αυξάνεται η σημασία της πρόσβασης.

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

- **Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι (expressways):** Πρόκειται για κύριες αρτηρίες που προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες και προβλέπεται μερικός έλεγχος των προσβάσεων. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται ανισόπεδες ή ισόπεδες με φωτεινή σηματοδότηση, ενώ οι δευτερεύουσες οδοί που συναντούν μια ταχεία λεωφόρο είτε τερματίζονται στις παράπλευρες οδούς είτε διαμορφώνονται σαν αδιέξοδοι.
- **Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες (arterial streets):** Σ' αυτές δεν προβλέπεται έλεγχος των προσβάσεων, αλλά περιορίζονται στο ελάχιστο η απ' ευθείας πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και οι διασταυρώσεις με τις οδούς του δευτερεύοντος δικτύου. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται σαν ισόπεδοι κόμβοι με υψηλά πρότυπα και ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση.
- **Δευτερεύουσες Αρτηρίες:** Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται με το σύστημα των κύριων αρτηριών, το οποίο και συμπληρώνουν. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους με κάπως χαμηλότερα πρότυπα από ότι οι κύριες αρτηρίες. Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες είναι δυνατό να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.

- **Συλλεκτήριες Οδοί** (collector streets): Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τις ενδοδημοτικές ανάγκες και τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες κατοικίας και τις εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές και επιδιώκουν τη σύνδεση των κέντρων γειτονιάς. Ουσιαστικά, αφενός, κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση στη συλλεκτήρια οδό ή σε μία τοπική οδό και, αφετέρου, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στις αρτηρίες.
- **Τοπικές Οδοί** (local streets): Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας, και συνήθως δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Χαμηλές ταχύτητες είναι επιθυμητές γι' αυτή την κατηγορία οδών όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποίησής τους για διαμπερείς κινήσεις.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 221/Δ/10-04-90, ΦΕΚ 108/Δ/05-02-96), παρουσιάζεται στον Χάρτη 1 και είναι η εξής:

<i>Ταχεία Λεωφόρος:</i>	Λ. Αλίμου Κατεχάκη
<i>Δευτερεύουσες αρτηρίες:</i>	Λ. Αγίου Ιωάννη Καρέα, Αρχιεπισκόπου Αθηνών Χρυσοστόμου – Μυσίας – Φορμίωνος, Αμασειάς
<i>Συλλεκτήριες:</i>	Ιλιάδος, Αρήτης – Νικηφορίδη, Νεοπτόλεμου, Π. Τσαλδάρη, Φρύνης – Κύπρου – Κολοκοτρώνη – Ραϊδεστού – Ελλησπόντου, Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ν. Ελβετίας, Μεσολογγίου – Παπανδρέου, Καραολή και Δημητρίου – Ταταούλων – Βοσπόρου, Δικαιάρχου – Σεβδικίου – Ναυπλίου – Βοιωτίας – Μελίνας Μερκούρη, Αγίας Σοφίας – Κορδελιού, Θεοτοκόπουλου

2.2.8 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Πραγματικής Λειτουργίας

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα **βάσει της πραγματικής λειτουργίας** του παρουσιάζεται στον Χάρτη 2 και έχει ως εξής:

<u><i>Πρωτεύουσες Αρτηρίες:</i></u>	Ελλήνων Αξιωματικών – Λ. Αγ. Ι. Καρέα – Λ. Αλίμου Κατεχάκη
<u><i>Δευτερεύουσες Αρτηρίες:</i></u>	Λ. Αγ. Ι. Καρέα, Αρχιεπισκόπου Αθηνών Χρυσοστόμου, Φορμίωνος, Μυσίας – Καραολή & Δημητρίου, Χρεμωνίδου – Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ηλιουπόλεως – Χειμάρρας – Βλαχερνών, Φρύνης – Κύπρου – Κολοκοτρώνη – Ραϊδεστού – Ελλησπόντου
<u><i>Συλλεκτήριες:</i></u>	Καραολή & Δημητρίου – Ταταούλων – Βοσπόρου – Αγίας Σοφίας (σε όλο της το μήκος) – Κορδελιού, Κωνσταντινουπόλεως, Κολοκοτρώνη (από Ραϊδεστού) – Ουσακίου – Ν. Ελβετίας (έως Καραολή & Δημητρίου), Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ηλιουπόλεως – έως Ν. Ελβετίας), Π. Τσαλδάρη (από Κύπρου – έως Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης), Λ. Κύπρου (από Κολοκοτρώνη) – Βουτζά, Καισαρείας – Βουτζά, Γ. Παπανδρέου (από Φορμίωνος) – Μεσολογγίου, Νικηφορίδη, 28 ^{ης} Οκτωβρίου, Ελλήνων Πατριωτών, Θυμάτων Πολέμου, Αναπήρων Πολέμου.

Οι υπόλοιποι οδοί ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο.

2.2.9 Δίκτυο Πεζοδρόμων και Ποδηλατοδρόμων

Στον Δήμο Βύρωνα υπάρχουν αρκετά πεζοδρομημένα οδικά τμήματα, χωρίς ωστόσο να αποτελούν ενιαίο δίκτυο. Επίσης, υπάρχει μεγάλο πλήθος οδών που έχουν θεσμοθετηθεί ως πεζόδρομοι αλλά δεν έχουν υλοποιηθεί ως τέτοιοι μέχρι και σήμερα. Στους Πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι διαμορφωμένοι πεζόδρομοι και οι μη διαμορφωμένοι πεζόδρομοι.

Πίνακας 2-17: Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΟΔΟΥ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Η.ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΛΥΔΙΑΣ	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	258/1996 , 259/1996
Η.ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	Γ.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ(ΤΡΙΓΩΝΟ)	258/1996 , 259/1996
ΤΡΑΛΛΕΩΝ	ΛΥΔΙΑΣ	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	258/1996 , 259/1996
ΕΚΦΑΝΤΙΔΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ	ΜΟΡΚΕΝΤΑΟΥ	258/1996 , 259/1996
ΚΥΠΡΟΥ	ΜΟΡΚΕΝΤΑΟΥ	ΠΛ.ΧΡ.ΣΜΥΡΝΗΣ	258/1996 , 259/1996
ΙΘΩΜΗΣ	ΚΥΠΡΟΥ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	258/1996 , 259/1996
ΚΥΔΩΝΙΩΝ	ΧΕΙΜΑΡΑΣ	ΑΓ.ΣΟΦΙΑΣ	258/1996 , 259/1996
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	ΧΕΙΜΑΡΑΣ	ΑΓ.ΣΟΦΙΑΣ	258/1996 , 259/1996
ΦΩΚΑΙΑΣ	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	ΜΥΡΑΚΤΗΣ	258/1996 , 259/1996
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	Ν.ΕΛΒΕΤΙΑΣ	258/1996 , 259/1996
ΠΛ.ΚΡΗΤΗΣ - ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ ΔΕΞΙΑ	ΤΜΩΛΟΥ	ΕΡΜΟΥ	353/1996 ,354/1996
ΠΛ.ΚΡΗΤΗΣ - ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΤΜΩΛΟΥ	ΕΡΜΟΥ	353/1996 ,354/1996
ΜΕΡΚΟΥΡΙΑΔΗ (ΠΡΩΗΝ ΤΑΡΣΟΥ)	ΣΙΒΡΙΣΑΡΙΟΥ	ΑΛΑΤΣΑΤΩΝ κ' ΤΡΙΓΩΝΟ	353/1996 ,354/1996
ΑΡΤΑΚΗΣ	ΟΥΣΑΚΙΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	353/1996 ,354/1996
ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΥ	ΟΥΣΑΚΙΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	353/1996 ,354/1996
ΑΙΝΟΥ	Ν.ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	353/1996 ,354/1996
ΤΣΟΛΙΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Ν.ΕΛΒΕΤΙΑΣ	353/1996 ,354/1996
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Ν.ΕΛΒΕΤΙΑΣ	353/1996 ,354/1996
ΔΕΛΦΩΝ	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε'	ΦΛΕΜΙΓΚ	353/1996 ,354/1996
ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε'	ΣΟΛΩΜΟΥ	353/1996 ,354/1996
ΣΟΛΩΜΟΥ	ΔΕΛΦΩΝ	ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ	353/1996 ,354/1996
ΠΥΘΑΓΟΡΑ	ΔΕΛΦΩΝ	ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ	353/1996 ,354/1996
ΚΡΑΤΗΣΙΚΛΕΙΑΣ	ΒΡΥΟΥΛΛΩΝ	ΚΟΡΑΗ	353/1996 ,354/1996
ΠΡΟΥΣΣΗΣ	ΚΩΝ/ΠΟΛΕΩΣ	ΑΙΔΙΝΙΟΥ	353/1996 ,354/1996
Ι.ΝΑΟΣ ΜΕΤΑΜ/ΣΕΩΣ- ΠΑΡΟΔΟΣ	ΚΕΡΑΣΟΥΝΤΟΣ	ΕΠΤΑΠΥΡΓΟΥ	353/1996 ,354/1996
ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	31/2011 Απ. Ε.Π.Ζ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	136/2003 Απ. Δ.Σ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΕΥΑΓ. ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	136/2003 Απ. Δ.Σ
ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Ν.ΕΛΒΕΤΙΑΣ	
ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΥ	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	ΠΡΩΤΕΣΙΛΑΟΥ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΛΥΔΙΑΣ	Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΦΡΥΓΙΑΣ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΡΟΔΟΠΗΣ	ΟΛΥΜΠΟΥ	ΚΑΡΑΟΛΗ κ' ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΣΟΥΡΜΕΝΩΝ	Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	Γ. ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΒΟΣΠΟΡΟΥ	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	ΝΑΥΠΛΙΟΥ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΒΟΥΤΖΑ	Π.Π. ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΦΛΕΜΙΓΚ	112/1995 Απ.Δ.Σ
ΑΛΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ	Π.Π. ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΣΩΣΟΥ	
ΑΔΑΝΩΝ	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ&ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	112/1995 Απ.Δ.Σ

Πίνακας 2-18: Μη Διαμορφωμένοι Πεζόδρομοι

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΟΔΟΥ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Β. ΗΠΕΙΡΟΥ	ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΕΥΑΓ. ΣΧΟΛΗΣ	266/1995 Απ.Δ.Σ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΕΥΑΓ. ΣΧΟΛΗΣ	ΒΟΥΤΖΑ	266/1995 Απ.Δ.Σ
ΜΑΝΩΛΑ	ΝΕΟΠΤΟΛΕΜΟΥ	ΑΡΥΒΟΥ	353/1996 ,354/1996
ΠΡΟΥΣΣΗΣ	ΑΙΔΙΝΙΟΥ	ΚΕΡΑΣΟΥΝΤΟΣ	353/1996 ,354/1996

Ο Δήμος Βύρωνα δεν διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

2.2.10 Δημόσια Συγκοινωνία (MMM)

Ο Δήμος Βύρωνα διαθέτει ένα πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας που περιλαμβάνει λεωφορειακές γραμμές και τρόλεϊ του ΟΑΣΑ και Δημοτική Συγκοινωνία.

Αστική Συγκοινωνία

Η Δημόσια Συγκοινωνία αφορά στην εξυπηρέτηση με λεωφορεία και τρόλεϊ του ΟΑΣΑ με 9 Λεωφορειακές Γραμμές και 1 Γραμμή Τρόλεϊ να διέρχονται ή να έχουν αφετηρία/τέρμα εντός του Δήμου Βύρωνα. Όλες οι Γραμμές πραγματοποιούν μετεπιβίβαση σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς.

Συγκεκριμένα όλες οι γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Βύρωνα παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί. Επιπλέον, παρουσιάζονται τα στοιχεία της ημερήσιας επιβατικής κίνησης, όπως παραχωρήθηκαν από τον ΟΑΣΑ στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ με το υπ' αριθμ. πρωτ. 14410/07-10-2021 έγγραφο.

Πίνακας 2-19: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση Γραμμών (ΟΣΥ) – Τυπική Καθημερινή (2019)

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Ημερήσια Επιβατική Κίνηση
Λεωφορειακές Γραμμές		
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	7.050
203	ΚΑΡΕΑΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	6.859
204	ΣΤΡ.ΣΑΚΕΤΑ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	-
204B	ΕΚΕΜΣ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	220
209	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	2.020
211	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.100
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	2.350
214	ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	7.350
227	ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ-ΑΓ.ΑΡΤΕΜΙΟΣ	5.300
Γραμμές Τρόλεϊ		
11	ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - Ν. ΠΑΓΚΡΑΤΙ - Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ	17.150

Σημειώνεται ότι η Γραμμή 204B ΕΚΕΜΣ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ λειτουργεί Δευτέρα – Σάββατο (με 11 προγραμματισμένα δρομολόγια Δευτέρα έως Πέμπτη και 13 προγραμματισμένα δρομολόγια τις υπόλοιπες ημέρες). Επίσης, η Γραμμή 204 ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΣΑΚΕΤΑ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ λειτουργεί την Κυριακή με 13 προγραμματισμένα δρομολόγια.

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζονται οι στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Βύρωνα που διαθέτουν εξοπλισμό τηλεματικής.

Πίνακας 2-20: Στάσεις ΟΑΣΑ με τηλεματική

Κωδικός στάσης	Περιγραφή	Διερχόμενες Γραμμές
140007	ΣΙΝΕ ΑΡΚΑΔΙΑ	203, 204, 204B, 212
140019	ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ	203, 204, 204B, 212
140024	ΚΑΜΠΟΥΡΗ	11, 140, 203, 204, 204B, 209, 211
140025	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	11, 140, 203, 204, 204B, 209, 211
140026	ΝΕΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ	11
140031	ΣΧΟΛΕΙΟ	140, 209, 211
140037	ΤΣΙΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	140, 209, 211, 212
140039	ΑΓΟΡΑ	140, 209, 211, 212
140046	ΒΟΥΤΖΑ	11, 203, 204, 204B, 212
140057	3 ^η ΚΑΡΕΑ	203,212
140059	1 ^η ΚΑΡΕΑ	203,212
140001	ΓΕΦΥΡΑ	11, 140, 203, 204, 204B, 209, 211
140002	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	11, 203, 204, 204B
140003	ΑΓΟΡΑ ΒΥΡΩΝΑ	11, 203, 204, 204B
140004	ΜΑΝΩΛΗ	11, 203, 204, 204B, 212

Στον Δήμο Βύρωνα υπάρχουν συνολικά **15 στάσεις με εξοπλισμό τηλεματικής**, από τις 86 στάσεις που διαθέτει συνολικά ο Δήμος.

Η κάλυψη του Δήμου Βύρωνα από την Αστική Συγκοινωνία είναι 89%.

Στάσεις ΟΑΣΑ με προεξοχή για ΑΜΕΑ

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζονται οι στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Βύρωνα που διαθέτουν προεξοχή για ΑΜΕΑ.

Πίνακας 2-21: Στάσεις ΟΑΣΑ με προεξοχή για ΑΜΕΑ

Κωδικός στάσης	Περιγραφή	Διερχόμενες Γραμμές
60888	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	227
140003	ΑΓΟΡΑ ΒΥΡΩΝΑ	11, 203, 204, 204B
140006	ΙΚΑ	203, 204, 204B, 212
140025	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	11, 140, 203, 204, 204B, 209, 211
140026	ΝΕΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ	11
140030	ΦΟΥΡΝΟΣ	140, 209, 211
140047	ΠΑΛΑΙΟ ΤΕΡΜΑ	214
140068	ΒΟΥΤΖΑ	11, 203, 204, 204B

(Πηγή: <https://catalog.hcapdata.gr/group/sygkoinwnies-athinwn>)

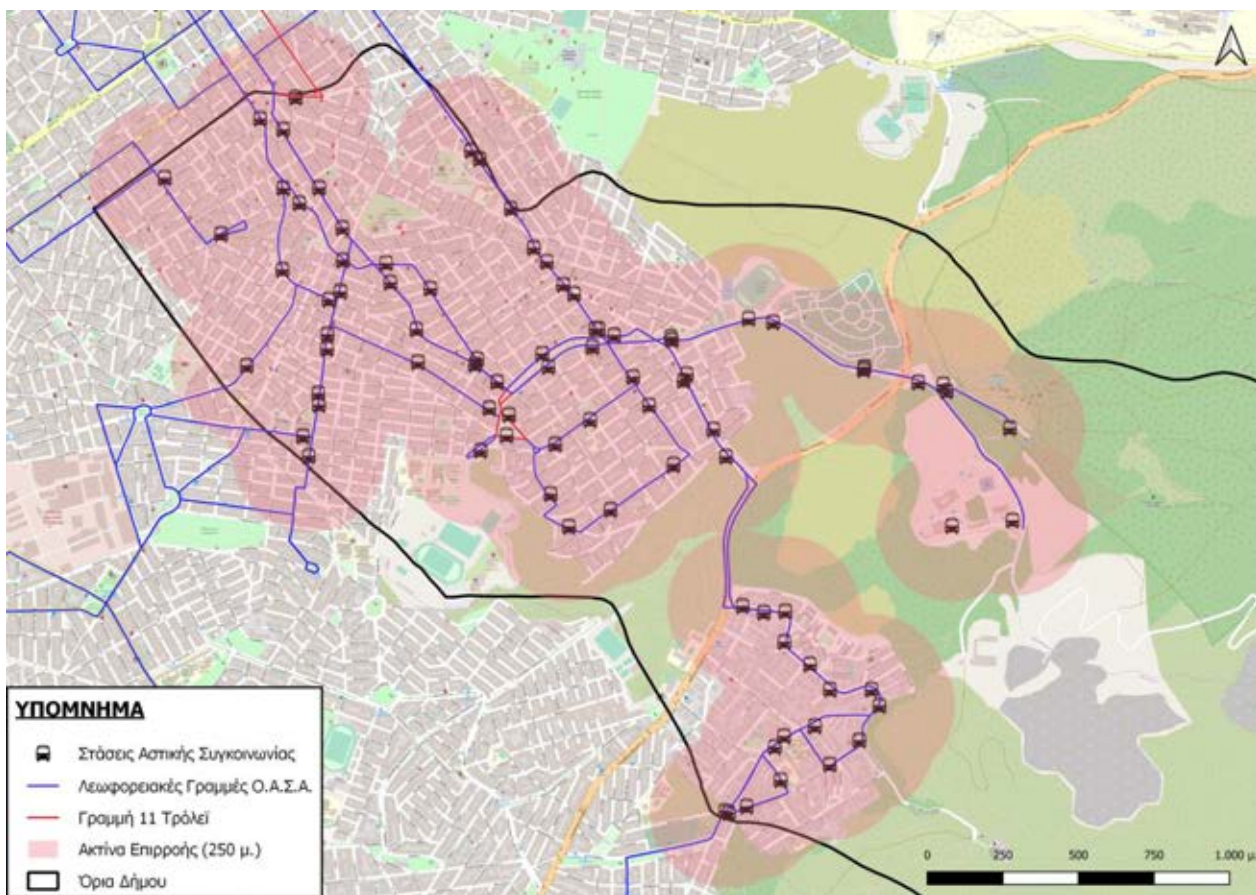
Στον Δήμο Βύρωνα υπάρχουν συνολικά **7 στάσεις με προεξοχή για ΑΜΕΑ**, από τις 86 στάσεις που διαθέτει συνολικά ο Δήμος.



**Εικόνα 2-26: Στάση «Νέο Παγκράτι» ΟΑΣΑ
Δήμου Βύρωνα**
(Πηγή: Google Maps)



**Εικόνα 2-27: Στάση «Παλαιό Τέρμα» ΟΑΣΑ
Δήμου Βύρωνα**
(Πηγή: Google Maps)



Εικόνα 2-28: Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Βύρωνα και Ακτίνες Επιρροής

Δημοτικές Γραμμές

Στον Δήμο Βύρωνα λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία η οποία αποτελείται από δύο (2) γραμμές: μία γραμμή για την εξυπηρέτηση των κατοίκων (ΓΡΑΜΜΗ 10) και μία γραμμή για την εξυπηρέτηση των μαθητών (ΓΡΑΜΜΗ 30 - ΣΧΟΛΙΚΟ). Τα δρομολόγια εκτελούνται με σύγχρονα οχήματα τύπου mini bus. Η Γραμμή 10 λειτουργεί εντός του Δήμου Βύρωνα καθημερινά, με συχνότητα δρομολογίων ανά 30', εκτελώντας κυκλικό δρομολόγιο, με αφετηρία στις 08:00. Η Γραμμή 10 πραγματοποιεί τις παρακάτω στάσεις:



Εικόνα 2-29: Στάσεις Γραμμής 10 Δημοτικής Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα
 (Πηγή: [Δημοτική Συγκοινωνία: Δήμος Βύρωνα \(https://www.dimosbyrona.gr/article.php?cat=67\)](https://www.dimosbyrona.gr/article.php?cat=67))

Η Γραμμή 30 αφορά στο σχολικό δρομολόγιο με διαδρομή «Νεραΐδα» - Σχολικό Συγκρότημα Ταταούλων και λειτουργεί καθημερινά εκτός Σαββατοκύριακου. Η Γραμμή 30 ξεκινά από την Αφετηρία στις 07:40 και πραγματοποιεί τις εξής στάσεις: Νεραΐδα (Αφετηρία) – Μαδύτου – Σχολικό Συγκρότημα Ταταούλων (Τέρμα).



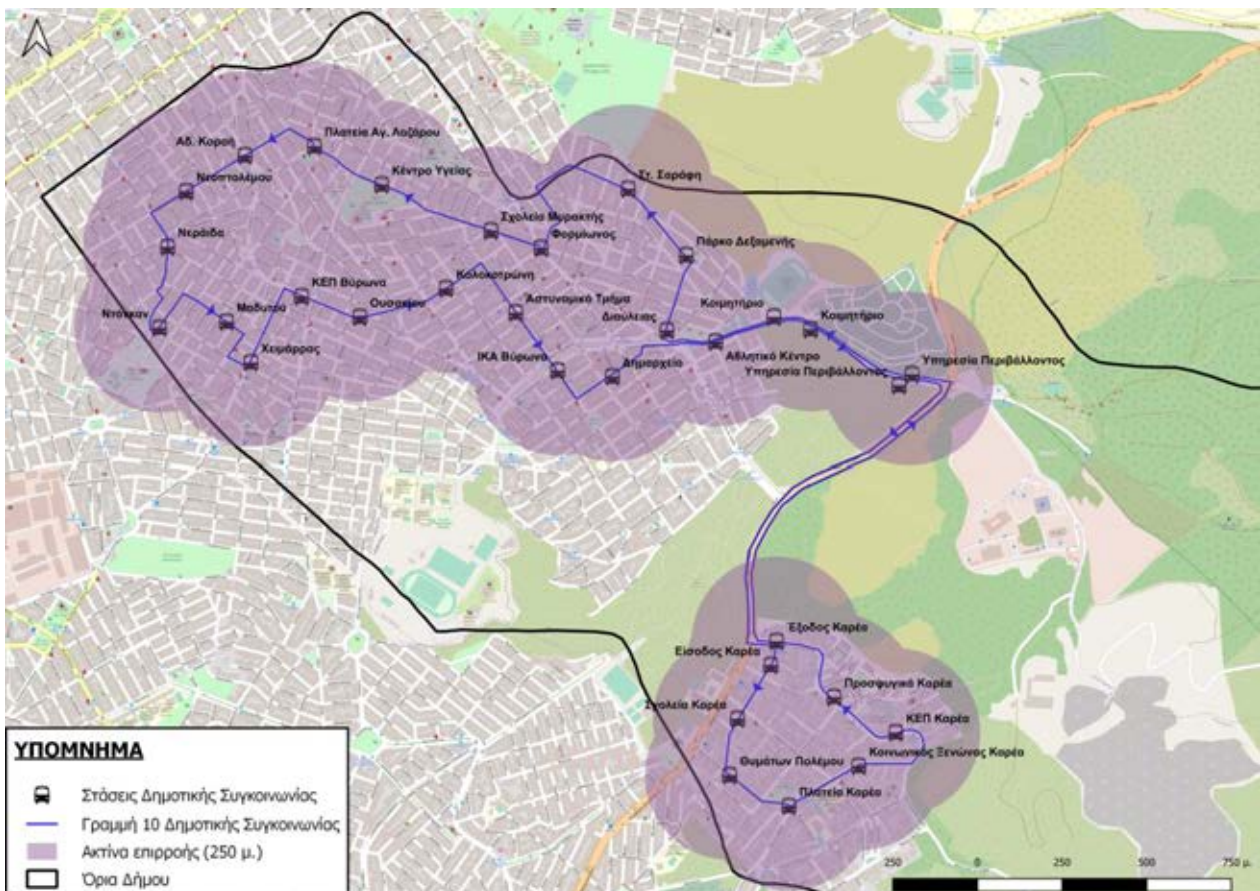
Εικόνα 2-30: Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα
 (Πηγή: [Δημοτική Συγκοινωνία: Δήμος Βύρωνα \(https://www.dimosbyrona.gr/article.php?cat=67\)](https://www.dimosbyrona.gr/article.php?cat=67))

Στα ιδιαίτερα θετικά της δημοτικής συγκοινωνίας σημειώνεται η ειδική διαμόρφωση των στάσεων με στέγαστρα και πλατφόρμες, προκειμένου να αποτρέπεται η παράνομη στάθμευση, ενώ διαθέτουν και ράμπες για να διευκολύνουν την προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρίες (ΑΜΕΑ), ηλικιωμένους, κλπ. Επίσης, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι στάσεις διαθέτουν σύστημα τηλεματικής (αν και όχι στο σύνολό τους).



Εικόνα 2-31: Στάση «Αγαλαματάκια» Δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Βύρωνα
(Λήψη φωτογραφιών: 03.2021, Ομάδα Έργου)

Η κάλυψη του Δήμου Βύρωνα από τη Δημοτική Συγκοινωνία είναι 69,2%.



Εικόνα 2-32: Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα και Ακτίνες Επιρροής

2.2.11 Ταξί

Στον Δήμο Βύρωνα εντοπίστηκε ένα (1) σημείο στάθμευσης ταξί (πιάτσα).

Το σημείο αυτό βρίσκεται επί της οδού Νικηφορίδη, στο ύψος της οδού Χρεμωνίδου. Το σημείο μπορεί να εξυπηρετήσει περίπου 5 οχήματα, με τη στάθμευση να γίνεται παρά την οδό χωρίς να υπάρχουν διαμορφωμένες εσοχές.



Εικόνα 2-33: «Πιάτσα» ταξί επί της οδού Νικηφορίδη
(Πηγή: Google Maps)

2.2.12 Τροχαία Συμβάντα

Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων που πραγματοποιήθηκαν από την αρμόδια τροχαία και συγκεντρώθηκαν σε βάσεις δεδομένων της ΕΛΣΤΑΤ. Τα δεδομένα αυτά αφορούν στην περίοδο 2012-2019. Η επιλογή των πιο πρόσφατων στοιχείων σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο και συνεπώς, με τη χρήση τους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων.

Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα ανάλυση σχετίζεται με τα **τροχαία συμβάντα** που καταγράφηκαν εντός του **Δήμου Βύρωνα τα έτη 2012-2019** και στα οποία υπήρξαν **παθόντες** (νεκροί και τραυματίες, βαριά ή ελαφρά). Δεν λαμβάνονται υπόψη τα τροχαία συμβάντα στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές, καθώς η αρμόδια τροχαία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων περιπτώσεων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., για το χρονικό διάστημα 2012-2019, στον Δήμο Βύρωνα καταγράφονται 343 τροχαία συμβάντα με παθόντες, στα οποία καταγράφονται συνολικά 1 θάνατος, 13 βαριά τραυματίες και 386 ελαφρά τραυματίες. Συνεπώς, στον Δήμο Βύρωνα λαμβάνουν χώρα ετησίως 43 τροχαία συμβάντα, το 3,5% των οποίων είναι σοβαρά (με νεκρό ή βαριά τραυματία).

Ο μεγαλύτερος αριθμός τροχαίων συμβάντων παρατηρήθηκε κατά το έτος 2015 με συνολικό πλήθος τροχαίων συμβάντων 54, εκ των οποίων το 1 είναι σοβαρό. Πολύ κοντά σε αυτά τα νούμερα είναι και το έτος 2019 με 49 τροχαία ατυχήματα, εκ των οποίων τα 6 είναι σοβαρά, αλλά και το έτος 2016 με 49 τροχαία ατυχήματα, εκ των οποίων τα 2 είναι σοβαρά. Ο μικρότερος αριθμός τροχαίων συμβάντων σημειώθηκε το έτος 2012 με 32 τροχαία συμβάντα, εκ των οποίων το 1 ήταν σοβαρό.

Στους Πίνακες που ακολουθούν, παρουσιάζονται αναλυτικά τα σχετικά στοιχεία.

Πίνακας 2-22: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019

Δήμος Βύρωνα				
Έτος	Πλήθος τροχαίων συμβάντων	Πλήθος θανάτων	Πλήθος βαριά τραυματισμένων	Πλήθος ελαφρά τραυματισμένων
2012	32	0	1	36
2013	36	0	2	43
2014	42	0	2	44
2015	54	1	0	57
2016	49	0	2	55
2017	41	0	0	50
2018	40	0	0	49
2019	49	0	6	52
Σύνολο	343	1	13	386

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

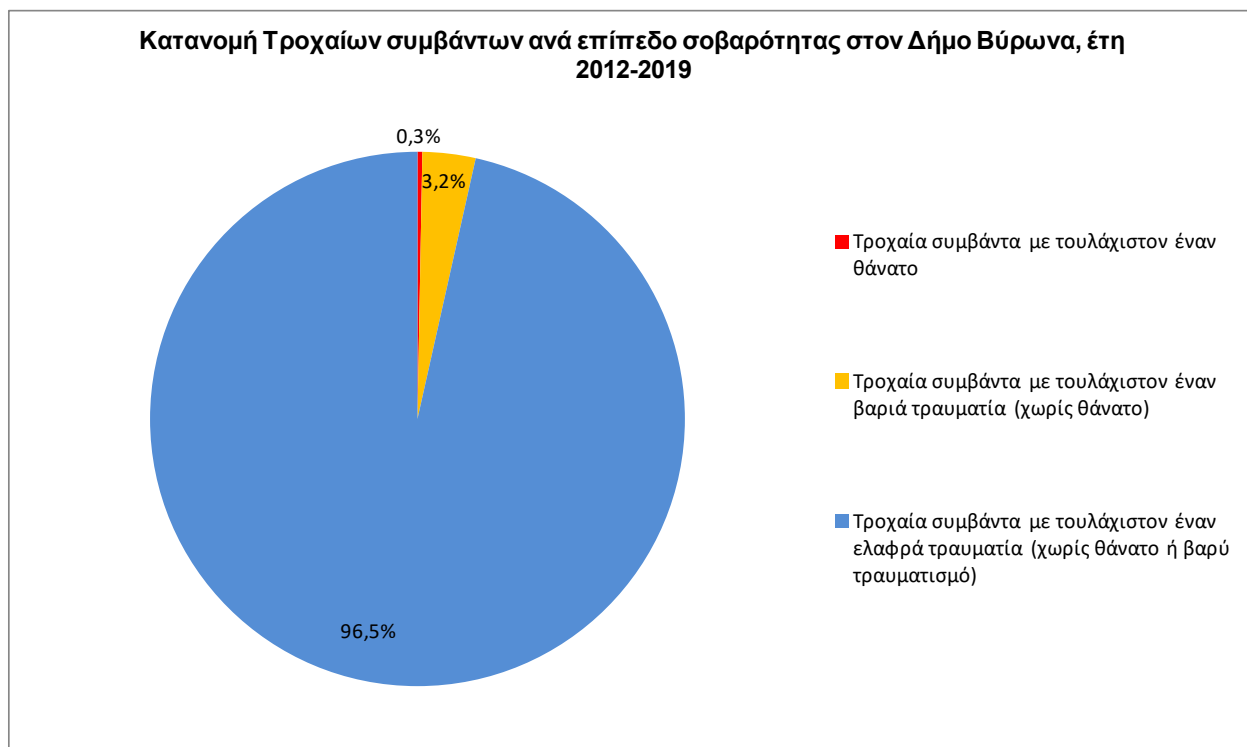
Ο σχετικός Χάρτης 5 «*ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019 και βάσει Τροχαίας 2017-2020)*» έχει συναχτεί για τα τροχαία που υπάρχει η ακριβής θέση του ατυχήματος επί του οδικού δικτύου. Αναλυτικά τα τροχαία συμβάντα του Δήμου Βύρωνα παρουσιάζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-23: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019

Δήμος Βύρωνα				
Έτος	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία (χωρίς θάνατο)	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρά τραυματία (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)
2012	32	0	1	31
2013	36	0	2	34
2014	42	0	2	40
2015	54	1	0	53
2016	49	0	1	48
2017	41	0	0	41
2018	40	0	0	40
2019	49	0	5	44
Σύνολο	343	1	11	331
Ποσοστό επί του συνόλου		0,3%	3,2%	96,5%
Συμβάντα/έτος	42,9	0,1	1,4	41,4

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου



Διάγραμμα 2-12: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα (2012-2019)

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Στη συνέχεια, πραγματοποιείται και επιμέρους ανάλυση των τροχαίων συμβάντων σε σχέση με του εμπλεκόμενους πεζούς, καθώς και την εποχιακή κατανομή, η οποία αφορά στη χρονική περίοδο 2012-2019.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του επόμενου Πίνακα, τα τροχαία συμβάντα που εμπλέκεται πεζός είναι σχετικά υψηλά καθώς ανέρχονται στο 23,9% των συνολικών τροχαίων συμβάντων. Συνολικά για το διάστημα 2012-2019, καταγράφονται ετησίως 10,3 τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Βύρωνα.

Πίνακας 2-24: Τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019

Δήμος Βύρωνα	
Έτος	Τροχαία συμβάντα με εμπλοκή πεζού
2012	11
2013	15
2014	13
2015	5
2016	9
2017	9
2018	13
2019	7
Σύνολο	82
Ποσοστό επί του συνόλου	23,9%
Συμβάντα ανά έτος	10,3

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Αν τώρα κατανεμηθούν τα τροχαία συμβάντα ανά εποχή που συνέβησαν, παρατηρείται ότι, για το διάστημα 2012-2019, τα περισσότερα τροχαία συμβάντα εμφανίστηκαν κατά τους φθινοπωρινούς μήνες και ακολουθούν οι καλοκαιρινοί, οι ανοιξιάτικοι και οι χειμερινοί μήνες.

Πίνακας 2-25: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2012-2019

Δήμος Βύρωνα				
Έτος	Τροχαία συμβάντα ανά Εποχή			
	Χειμώνας	Άνοιξη	Καλοκαίρι	Φθινόπωρο
2012	9	10	7	6
2013	4	7	13	12
2014	10	10	8	14
2015	11	14	14	15
2016	7	11	19	12
2017	12	9	10	10
2018	12	5	11	12
2019	5	12	14	18
Σύνολο ανά εποχή	70	78	96	99
Σύνολο 2012-2019	343			
Ποσοστό επί του συνόλου	20,4%	22,7%	28,0%	28,9%
Μ.Ο. ανά μήνα ανά έτος	2,9	3,3	4,0	4,1

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Επίσης, η **Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών** -Τμήμα Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων- στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, με την υπ' αριθμ. πρωτ. 2514/9/7110-α' ηλεκτρονική επιστολή του, απάντηση στο υπ' αριθμ. 14053/04.08.2021 έγγραφο του Δήμου απέστειλε τα τροχαία συμβάντα με τη χωρική τοποθέτησή τους για το χρονικό διάστημα 1.7.2017 έως 31.12.2020.

Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα ανάλυση αφορά στα **τροχαία συμβάντα** που καταγράφηκαν εντός του **Δήμου Βύρωνα τα έτη 2017-2020** και στα οποία υπήρξαν **παθόντες** (νεκροί και τραυματίες, βαριά ή ελαφρά). Δεν λαμβάνονται υπόψη τα τροχαία συμβάντα στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές, καθώς η αρμόδια τροχαία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων περιπτώσεων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τροχαίας, για το χρονικό διάστημα 2017-2020, στον Δήμο Βύρωνα καταγράφονται 103 τροχαία συμβάντα με παθόντες, στα οποία καταγράφονται 3 νεκροί, 6 βαριά τραυματίες και 121 ελαφρά τραυματίες. Προκύπτει λοιπόν, με βάση τα στοιχεία της Τροχαίας, ότι στον Δήμο Βύρωνα λαμβάνουν χώρα ετησίως 25,8 τροχαία συμβάντα, το 7,8% των οποίων είναι σοβαρά (με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία).

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Ο μεγαλύτερος αριθμός τροχαίων συμβάντων παρατηρήθηκε για τον Δήμο κατά το έτος 2018.

Στους Πίνακες που ακολουθούν, παρουσιάζονται αναλυτικά τα σχετικά στοιχεία.

Πίνακας 2-26: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2017-2020

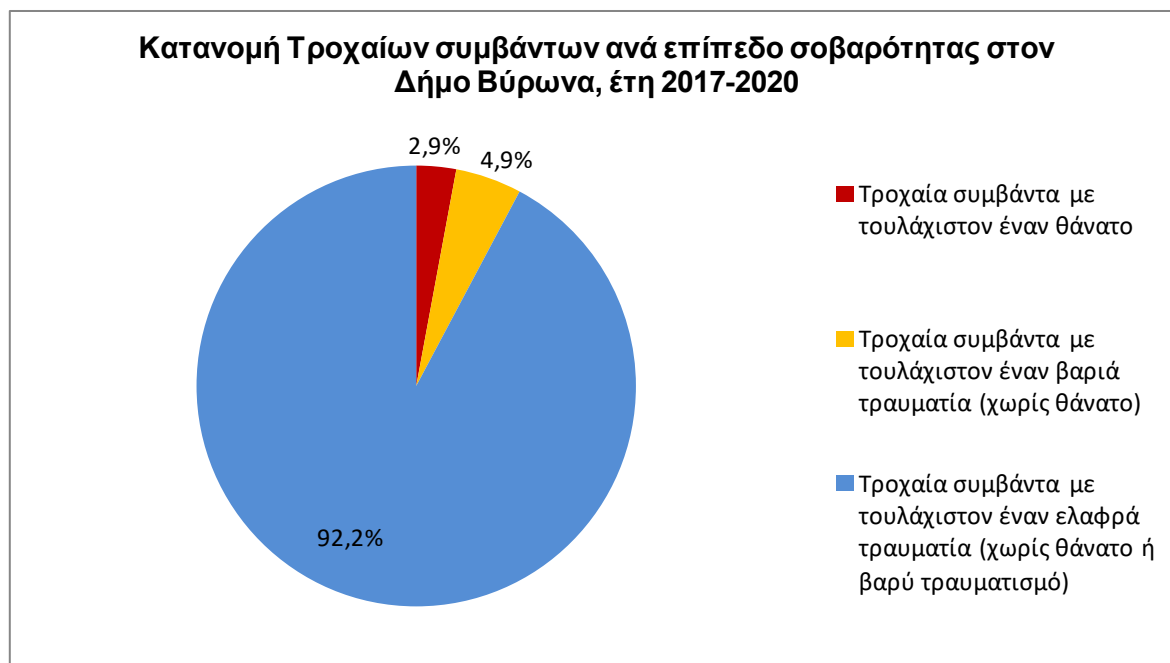
Δήμος Βύρωνα				
Έτος	Πλήθος τροχαίων συμβάντων	Πλήθος θανάτων	Πλήθος βαριά τραυματισμένων	Πλήθος ελαφρά τραυματισμένων
2017	5	0	0	6
2018	46	2	0	56
2019	36	1	5	38
2020	16	0	1	21
Σύνολο	103	3	6	121

Πηγή στοιχείων: Τροχαία. Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης

Πίνακας 2-27: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2017-2020

Δήμος Βύρωνα				
Έτος	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία (χωρίς θάνατο)	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρά τραυματία (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)
2017	5	0	0	5
2018	46	2	0	44
2019	36	1	4	31
2020	16	0	1	15
Σύνολο	103	3	5	95
Ποσοστό επί του συνόλου		2,9%	4,9%	92,2%
Συμβάντα/έτος	25,8	0,8	1,3	23,8

Πηγή στοιχείων: Τροχαία. Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης



Διάγραμμα 2-13: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Βύρωνα, 2017-2020

Πηγή στοιχείων: Τροχαία. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Στη συνέχεια, πραγματοποιείται και επιμέρους ανάλυση των τροχαίων συμβάντων σε σχέση με του εμπλεκόμενους πεζούς, καθώς και την εποχιακή κατανομή, για τη χρονική περίοδο 2017-

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

2020. Σύμφωνα με τα στοιχεία του επόμενου Πίνακα, ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων που εμπλέκεται πεζός είναι ψηλός καθώς ανέρχονται στο 18,4% των συνολικών τροχαίων συμβάντων για τον Δήμο Βύρωνα. Συνεπώς, για το διάστημα 2017-2020, καταγράφονται ετησίως 4,8 τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Βύρωνα.

Πίνακας 2-28: Τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2017-2020

Δήμος Βύρωνα	
Έτος	Πλήθος τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό
2017	3
2018	9
2019	4
2020	3
Σύνολο	19
Ποσοστό επί του συνόλου	18,4%
Συμβάντα/έτος	4,8

Πηγή στοιχείων: Τροχαία. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Αν τώρα κατανεμηθούν τα τροχαία συμβάντα ανά εποχή που συνέβησαν, παρατηρείται ότι στον Δήμο Βύρωνα, για το διάστημα 2018-2020, τα περισσότερα τροχαία συμβάντα εμφανίστηκαν κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και ακολουθούν οι ανοιξιάτικοι, οι χειμερινοί και οι φθινοπωρινοί μήνες.

Για το έτος 2017 η βάση δεδομένων της Τροχαίας είχε καταγραφές των τροχαίων συμβάντων μόνο από την 1^η Ιουλίου έως το τέλος του έτους, και συνεπώς το 2017 δεν συμπεριλήφθη στη σχετική ανάλυση.

Πίνακας 2-29: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή στον Δήμο Βύρωνα, έτη 2018-2020

Δήμος Βύρωνα				
Έτος	Τροχαία Συμβάντα ανά Εποχή			
	Χειμώνας	Άνοιξη	Καλοκαίρι	Φθινόπωρο
2017				
2018	10	11	13	12
2019	4	14	14	4
2020	8	3	2	3
Σύνολο	22	28	29	19
Σύνολο 2018-2020	98			
Ποσοστό επί του συνόλου	22,4%	28,6%	29,6%	19,4%
Μ.Ο. ανά Μήνα ανά Έτος	2,4	3,1	3,2	2,1

Πηγή στοιχείων: Τροχαία. Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

2.2.13 Ανάλυση Ερωτηματολογίων

Μέχρι και την Υποβολή του παρόντος Παραδοτέου έχουν συγκεντρωθεί 508 ερωτηματολόγια κατοίκων και 9 ερωτηματολόγια μαθητών. Τα ερωτηματολόγια των μαθητών παραμένουν ανοιχτά προς συμπλήρωση, προκειμένου να συγκεντρωθεί ένα ικανοποιητικό δείγμα.

Η ανάλυση των ερωτηματολογίων θα παρουσιαστεί σε επόμενο Παραδοτέο.

Στο Παράρτημα IV παρατίθενται τα ερωτηματολόγια των κατοίκων και των μαθητών.

2.2.14 Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού ΟΑΣΑ (2006)

Γενικά χαρακτηριστικά

Οι μετακινήσεις που είχαν προέλευση τον Δήμο Βύρωνα είναι το 0,90% του δείγματος και οι μετακινήσεις που είχαν προορισμό τον Δήμο αντιπροσωπεύουν το 0,90% του δείγματος. Έτσι, ο λόγος μεταξύ των αφίξεων και των αναχωρήσεων από τον Δήμο είναι 1. Αυτό ενδεχομένως εξηγείται από τον πολεοδομικό χαρακτήρα του Δήμου Βύρωνα, όπου αποτελεί μία περιοχή με οικιστικές και εμπορικές χρήσεις. Το ποσοστό των ενδοδημοτικών μετακινήσεων για τον Δήμο αγγίζει το 31% και αυτό, όπως προαναφέρθηκε, οφείλεται στον οικιστικό χαρακτήρα του Δήμου Βύρωνα.

Αξίζει να τονισθεί, επίσης, πως τόσο οι μετακινήσεις με προέλευση όσο και με προορισμό τον Δήμο Βύρωνα πραγματοποιούνται κατά 26,7% με ιδιωτικό όχημα και κατά 29,6% με την αστική συγκοινωνία.

Όπως παρατηρείται στον πίνακα που παρατίθεται παρακάτω, το μεγαλύτερο ποσοστό κατανομής μέσου μετακίνησης για τον Δήμο Βύρωνα ανήκει στην κατηγορία της μετακίνησης με αστικό λεωφορείο. Ομοίως, σημαντικά μεγάλα ποσοστά εντοπίστηκαν και στις κατηγορίες της μετακίνησης ως οδηγός Ι.Χ. και της μετακίνησης με τα πόδια.

Πίνακας 2-30: Κατανομή μέσου μετακίνησης στον Δήμο Βύρωνα

Μέσο Μετακίνησης	Ποσοστό (%)
ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ	12,9%
ΠΟΔΗΛΑΤΟ/ ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΟ	0,4%
ΔΙΚΥΚΛΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ	7,1%
ΙΧ ΕΠΙΒΑΤΗΣ	3,9%
ΙΧ ΟΔΗΓΟΣ	26,7%
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	0,4%
ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ ΕΙΔΙΚΟ	2,1%
ΤΑΞΙ (ΕΠΙΒΑΤΗΣ)	2,2%
ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ	0,4%
ΦΟΡΤΗΓΟ	Ποσοστό <=0,1%
ΑΣΤΙΚΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	29,6%
ΤΡΟΛΕΪ	7,9%
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ	1,2%
ΜΕΤΡΟ	4,8%
ΤΡΑΜ	0,2%
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	Ποσοστό <=0,1%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	0,4%

Το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων για τον Δήμο καταλαμβάνει η κατηγορία της επιστροφής στο σπίτι (39,0%) και ακολουθούν οι κατηγορίες της μετακίνησης για εργασία (19,2%) και της αλλαγής μέσου (14,7%). Οι επαγγελματικές μετακινήσεις αντιστοιχούν στο ποσοστό 1,9%, η εκπαίδευση στο 2,6%, τα ψώνια στο 6,1%, οι κοινωνικές δραστηριότητες στο 3,3%, η ψυχαγωγία/ άθληση στο 4,9%, η συνοδεία προσώπου στο 2,1%, οι ατομικές υποθέσεις στο 6,2% και οι μεταφορές 0,1%.

Ανάλυση προέλευσης - προορισμού

Στον παρακάτω πίνακα αναγράφονται τα ποσοστά μετακινήσεων με προέλευση τον Δήμο Βύρωνα. Οι Δήμοι με τα μεγαλύτερα ποσοστά προορισμού είναι οι Δήμοι Αθηναίων (39%), Βύρωνα (31%), & Καισαριανής (3%).

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-31: Δήμοι προορισμού με προέλευση τον Δήμο Βύρωνα

Δήμοι προορισμού με προέλευση τον Δήμο Βύρωνα	Ποσοστό (%) Μετακινήσεων
ΑΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΤΗ	0,30
02-ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ	0,30
03-ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	0,15
04-ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	0,90
06-ΑΘΗΝΑ	38,96
07-ΑΙΓΑΛΕΩ	0,45
08-ΑΛΙΜΟΣ	0,15
09-ΜΑΡΟΥΣΙ	0,60
11-ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	1,19
12-ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	0,15
14-ΒΥΡΩΝΑΣ	30,60
15-ΓΑΛΑΤΣΙ	0,15
16-ΓΛΥΦΑΔΑ	1,64
17-ΔΑΦΝΗ	2,24
19-ΕΛΕΥΣΙΝΑ	0,15
20-ΖΩΓΡΑΦΟΥ	1,79
21-ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	2,54
22-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	0,45
23-ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	3,28
24-ΚΑΛΛΙΘΕΑ	0,75
27-ΚΗΦΙΣΙΑ	0,15
31-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ	0,15
33-ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ	0,15
34-ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ	0,30
36-ΙΛΙΟΝ	0,90
37-ΝΙΚΑΙΑ	0,15
38-ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ	0,30
39-ΠΑΙΑΝΙΑ	0,15
40-ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1,79
41-ΠΕΡΑΜΑ	0,15
42-ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	0,30
44-ΣΠΑΤΑ	0,45
45-ΤΑΥΡΟΣ	0,30
46-ΥΜΗΤΤΟΣ	2,54
47-ΧΑΙΔΑΡΙ	0,15
48-ΧΑΛΑΝΔΡΙ	0,90
49-ΧΟΛΑΡΓΟΣ	0,60
50-ΑΓΙΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	0,45
52-ΒΑΡΗ	0,30
53-ΒΟΥΛΑ	0,30
59-ΕΛΛΗΝΙΚΟ	0,30
61-ΚΡΥΟΝΕΡΙ	0,15
69-ΝΕΟ ΨΥΧΙΚΟ	0,15
70-ΠΑΛΛΗΝΗ	0,30
71-ΠΑΠΑΓΟΥ	0,30
77-ΨΥΧΙΚΟ	0,30
78-ΑΝΘΟΥΣΑ	0,15
79-ΑΡΤΕΜΙΣ	0,15
80-ΓΕΡΑΚΑΣ	0,15
912-ΚΕΡΑΤΕΑ	0,15
914-ΛΑΥΡΙΟ	0,15
951-ΣΑΛΑΜΙΣ	0,15
961-ΜΕΓΑΡΑ	0,15
ΝΟΜΟΣ ΒΙΩΤΙΑΣ-ΕΠΑΡΧΙΑ ΘΗΒΩΝ	0,30

Μετακινήσεις ανά Τομέα

Το σύνολο του Νομού Αττικής διακρίνεται, για τις ανάγκες της μελέτης, στη σημερινή Περιοχή Εξυπηρέτησης των Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΕΑΣ) και στην Υπόλοιπη Αττική (ΥΑ). Εντός της ΠΕΑΣ γίνεται διάκριση του Κέντρου της Αθήνας στο οποίο δίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα λόγω του σημαντικού αριθμού και του είδους των μετακινήσεων που έχουν άκρο σε αυτό, και θα μελετηθεί σε μεγαλύτερη ανάλυση. Η ΠΕΑΣ αποτελείται από 84 Δήμους και Κοινότητες. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του έργου, οι παραπάνω Δήμοι και Κοινότητες της ΠΕΑΣ ομαδοποιούνται σε 10 Τομείς Αστικών Συγκοινωνιών, οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν για την παρουσίαση των τελικών αποτελεσμάτων της έρευνας και την ανάλυση των δεδομένων.

Ο Δήμος Βύρωνα ανήκει στον Τομέα 2. Ο εν λόγω Τομέας περιλαμβάνει τους Δήμους Δάφνης, Αγίου Δημητρίου, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Ζωγράφου, Καισαριανής, Βύρωνα και Υμηττού.

Ο τομέας που παράγει και δέχεται τα μεγαλύτερα μεγέθη μετακινήσεων είναι ο τομέας 0, που αφορά στον Δήμο της Αθήνας. Είναι αξιοσημείωτο ότι, με εξαίρεση τις ενδοτομεακές μετακινήσεις, οι σημαντικότερες μετακινήσεις με προέλευση τον Δ. Αθήνας (τομέας 0) έχουν προορισμούς προς τον τομέα 2 (ποσοστό 5,2% επί του συνόλου των μη ενδοτομεακών μετακινήσεων).

Επιπρόσθετα, έχουν παρατηρηθεί αξιοσημείωτες μετακινήσεις από τον τομέα 1 (Π. Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό, Ν. Σμύρνη, Γλυφάδα, Βούλα, κλπ.) προς τον τομέα 2 (Δάφνη, Ηλιούπολη, Ζωγράφου, Αργυρούπολη, Υμηττός, Βύρωνα, κλπ.) και αντίστροφα, συνολικά ποσοστό 2,24% επί του συνόλου των μη ενδοτομεακών μετακινήσεων.

2.2.15 Μετρήσεις και Έρευνες για την Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης

2.2.15.1 Απογραφές Στάθμευσης (έτους 2022)

Στο πλαίσιο της μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Βύρωνα πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης στις περιοχές που περικλείεται από τις οδούς:

1. Ευαγγελική Σχολή – Μεσολογγίου – Αδαμ. Κοραή – Βορείου Ηπείρου (Περιοχή 1)
2. Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης (Περιοχή 2)
3. Νέας Ελβετίας – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου – Σαμψούντος – Καραολή & Δημητρίου (Περιοχή 3)



Εικόνα 2-34: Περιοχές Απογραφών Στάθμευσης
(Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία)



Εικόνα 2-35: Περιοχή 1 Απογραφών Στάθμευσης



Εικόνα 2-36: Περιοχή 3 Απογραφών Στάθμευσης



Εικόνα 2-37: Περιοχή 2 Απογραφών Στάθμευσης

Υπενθυμίζεται ότι, βάσει του Κ.Ο.Κ. (Άρθρο 4, Παραγρ. 2.), η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

- α) Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές.
- β) Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροchioδρομικών οχημάτων.
- γ) Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.
- δ) Σε σιδηροδρομικές ή τροchioδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροchioδρομικών οχημάτων.

- ε) Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατόδρομους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.
- στ) Πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι.
- ζ) Πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.
- η) Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.
- θ) Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών.
- ι) Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.
- ια) Πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες.
- ιβ) Στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση.
- ιγ) Σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης.
- ιδ) Σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν το σκοπό.
- ιε) Επί σημασμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως.
- ιστ) Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- ιζ) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- ιη) Σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Οι απογραφές πραγματοποιήθηκαν τον Ιούλιο του 2022, τυπικές καθημερινές τις ώρες 9:30-17:30.

Για τις ανάγκες της απογραφής, κατεγράφησαν τα εξής:

- Η οριζόντια και κάθετη σήμανση στάθμευσης ανά εξεταζόμενη οδό, η οποία οριοθετεί -σε συνδυασμό και με λοιπές διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας- τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης
- Το καθεστώς στάθμευσης για τις νόμιμες παρά την οδό θέσεις:
 - Χωρίς περιορισμό
 - Με περιορισμό: μηνιαίο (βάσει των πινακίδων σήμανσης P-41, P-42 του Κ.Ο.Κ.)
 - Ειδικές θέσεις (για ΑΜΕΑ κλπ.)

Στους Πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται αναλυτικά, ανά οδικό τμήμα, το πλήθος των νόμιμων και παράνομων σταθμευμένων οχημάτων (π.χ. στάθμευση επί του πεζοδρομίου) που καταγράφηκαν κατά την αυτοψία.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-32: Απογραφή Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα (Περιοχή 1)

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	Δεξιά	0	0
2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	Αριστερά	0	0
3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	Δεξιά	0	0
4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	Αριστερά	0	0
5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Δεξιά	0	0
6	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Αριστερά	0	0
7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Δεξιά	0	1
8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Αριστερά	0	0
9	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Δεξιά	0	1
10	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Αριστερά	1	0
11	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Δεξιά	0	0
12	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Αριστερά	0	5
13	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	Δεξιά	3	0
14	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	Αριστερά	0	0
15	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Δεξιά	3	1
16	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Αριστερά	0	0
17	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Δεξιά	4	3
18	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Αριστερά	0	0
19	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Δεξιά	4	1
20	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Αριστερά	2	0
21	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Δεξιά	11	4
22	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Αριστερά	8	2
23	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Δεξιά	0	6
24	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Αριστερά	0	4
25	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Δεξιά	6	3
26	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Αριστερά	7	2
27	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Δεξιά	10	3
28	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Αριστερά	9	2
29	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Δεξιά	0	0
30	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Αριστερά	0	0
31	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Δεξιά	3	3
32	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	Αριστερά	5	2
33	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	Δεξιά	0	0
34	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	Αριστερά	0	0

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
35	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	Δεξιά	0	0
36	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	Αριστερά	0	0
37	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Δεξιά	0	0
	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Αριστερά	0	0
38	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Δεξιά	0	0
39	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Αριστερά	0	0
Σύνολο					76	43

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-33: Απογραφή Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα (Περιοχή 2)

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
1	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	Δεξιά	4	2
2	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	Αριστερά	0	2
3	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	Δεξιά	4	2
4	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	Αριστερά	3	4
5	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	Δεξιά	2	3
6	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	Αριστερά	3	3
7	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	Δεξιά	2	5
8	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	Αριστερά	4	4
9	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	Δεξιά	0	1
10	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	Αριστερά	3	1
11	ΞΑΝΘΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	Δεξιά	1	1
12	ΞΑΝΘΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	Αριστερά	0	0
13	ΞΑΝΘΗΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	Δεξιά	0	0
14	ΞΑΝΘΗΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	Αριστερά	0	5
15	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	Δεξιά	2	2
16	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	Αριστερά	4	4
17	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	Δεξιά	0	3
18	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	Αριστερά	0	2
19	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	Δεξιά	7	2
20	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	Αριστερά	3	4
21	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΑΓΚΥΡΑΣ	Δεξιά	3	2
22	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΑΓΚΥΡΑΣ	Αριστερά	2	1
23	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	Δεξιά	0	3
24	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	Αριστερά	1	3
25	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	Δεξιά	4	1
26	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	Αριστερά	5	6
27	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	Δεξιά	1	1
28	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	Αριστερά	1	2
29	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	Δεξιά	0	0
30	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	Αριστερά	0	2
31	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	Δεξιά	0	0
32	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	Αριστερά	5	3
33	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	Δεξιά	0	1
34	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	Αριστερά	6	4
35	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	Δεξιά	2	3

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
36	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	Αριστερά	0	0
37	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΓΚΥΡΑΣ	Δεξιά	4	1
38	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΓΚΥΡΑΣ	Αριστερά	0	5
39	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	Δεξιά	0	0
40	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	Αριστερά	4	2
41	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	Δεξιά	0	0
42	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	Αριστερά	2	4
43	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	Δεξιά	6	1
44	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	Αριστερά	0	3
45	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	Δεξιά	0	0
46	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	Αριστερά	0	1
Σύνολο					88	99

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-34: Απογραφή Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα (Περιοχή 3)

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
1	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Δεξιά	5	1
2	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Αριστερά	5	0
3	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Δεξιά	0	0
4	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Αριστερά	1	1
5	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ	Δεξιά	0	1
6	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ	Αριστερά	1	0
7	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	Δεξιά	0	1
8	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	Αριστερά	0	1
9	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Δεξιά	0	1
10	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Αριστερά	0	4
11	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δεξιά	3	1
12	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Αριστερά	0	0
13	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Δεξιά	0	4
14	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Αριστερά	2	0
15	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	Δεξιά	0	1
16	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	Αριστερά	2	0
17	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Δεξιά	2	1
18	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Αριστερά	3	1
19	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Δεξιά	2	2
20	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Αριστερά	3	1
21	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΗΔΕΙΑΣ	Δεξιά	3	1
22	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΗΔΕΙΑΣ	Αριστερά	5	0
23	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Δεξιά	11	2
24	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Αριστερά	9	1
25	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Δεξιά	3	2
26	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Αριστερά	2	1
27	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δεξιά	0	0
28	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Αριστερά	3	1
29	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	Δεξιά	0	0
30	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	Αριστερά	3	2
31	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Δεξιά	6	1
32	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Αριστερά	1	2

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
33	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Δεξιά	3	0
34	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Αριστερά	3	2
35	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ	Δεξιά	3	0
36	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ	Αριστερά	6	2
37	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	Δεξιά	5	0
38	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	Αριστερά	14	0
39	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Δεξιά	9	0
40	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Αριστερά	3	0
41	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΗΔΕΙΑΣ	Δεξιά	0	1
42	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΗΔΕΙΑΣ	Αριστερά	12	1
43	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Δεξιά	10	2
44	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Αριστερά	0	0
45	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Δεξιά	0	0
46	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	Αριστερά	4	1
47	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	Δεξιά	0	1
48	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	Αριστερά	4	1
49	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δεξιά	2	0
50	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Αριστερά	0	2
51	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Δεξιά	2	1
52	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Αριστερά	2	0
53	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	Δεξιά	4	0
54	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	Αριστερά	4	0
55	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δεξιά	3	0
56	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Αριστερά	3	2
57	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Δεξιά	4	0
58	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Αριστερά	2	1
59	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	Δεξιά	3	2
60	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	Αριστερά	3	0
61	ΤΣΟΛΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δεξιά	1	0
62	ΤΣΟΛΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Αριστερά	1	0
63	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δεξιά	2	0
64	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Αριστερά	0	0
65	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Δεξιά	0	0

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας**

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Πλευρά	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)	
		Από	Έως		Νόμιμα	Παράνομα
66	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Αριστερά	4	1
Σύνολο					191	54

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Στους παρακάτω Πίνακες παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα της νόμιμης και της παράνομης στάθμευσης στις τρεις (3) περιοχές του Δήμου Βύρωνα.

Πίνακας 2-35: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομα) στην περιοχή 1

ΠΕΡΙΟΧΗ 1 (περικλείεται από τις οδούς Ευαγγελική Σχολή – Μεσολογγίου – Αδαμ. Κοραή – Βορείου Ηπείρου)	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα	76	63,95
Παράνομα σταθμευμένα οχήματα	43	36,1%
Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων	119	100%

Πίνακας 2-36: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομα) στην περιοχή 2

ΠΕΡΙΟΧΗ 2 (περικλείεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης)	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα	88	47,1%
Παράνομα σταθμευμένα οχήματα	99	52,9%
Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων	187	100%

Πίνακας 2-37: Συνολική ζήτηση στάθμευσης (νόμιμα και παράνομα) στην περιοχή 3

ΠΕΡΙΟΧΗ 3 (περικλείεται από τις οδούς Νέας Ελβετίας – Κωνσταντίνου Παλαιολόγου – Σαμψούντος – Καραολή & Δημητρίου)	ΠΛΗΘΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα	191	78,0%
Παράνομα σταθμευμένα οχήματα	54	22,0%
Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων	245	100%

2.2.15.2 Μετρήσεις Παλαιότερων Μελετών

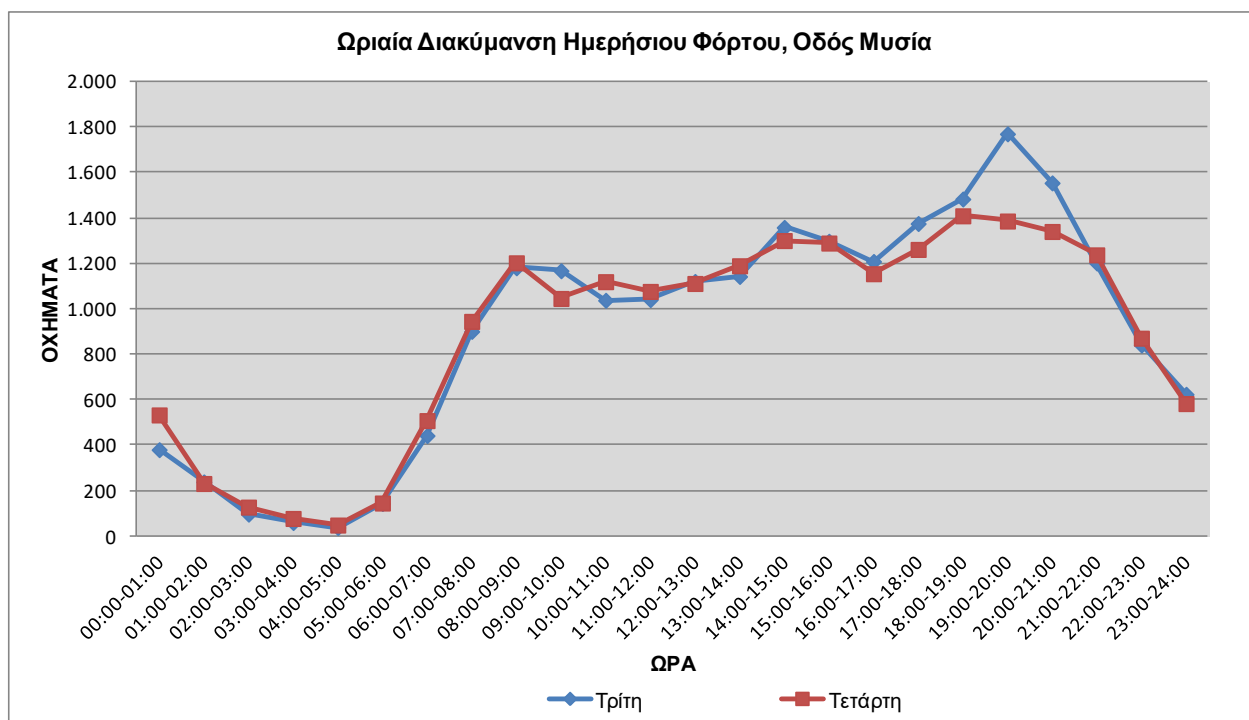
Στα πλαίσια της μελέτης «**Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα**» από το γραφείο «Ν. Ποριώτης και Συνεργάτες» πραγματοποιήθηκαν απογραφές κυκλοφοριακών φόρτων και στρεφουσών κινήσεων σε κεντρικά σημεία του Δήμου.

Πίνακας 2-38: 24^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μυσίας

Ωρα	Οχήματα (Τρίτη, 14/6/2005)	Οχήματα (Τετάρτη, 15/6/2005)
00:00-01:00	380	533
01:00-02:00	238	231
02:00-03:00	96	127
03:00-04:00	59	77
04:00-05:00	37	48
05:00-06:00	143	145
06:00-07:00	442	508
07:00-08:00	901	945
08:00-09:00	1.181	1.203
09:00-10:00	1.168	1.046
10:00-11:00	1.038	1.120
11:00-12:00	1.041	1.077
12:00-13:00	1.121	1.112
13:00-14:00	1.143	1.190
14:00-15:00	1.359	1.301
15:00-16:00	1.298	1.290
16:00-17:00	1.209	1.155
17:00-18:00	1.376	1.262
18:00-19:00	1.484	1.410
19:00-20:00	1.771	1.387
20:00-21:00	1.555	1.341
21:00-22:00	1.202	1.238
22:00-23:00	841	871
23:00-24:00	624	583
ΣΥΝΟΛΟ	21.707	21.200

(Πηγή: Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, 2005)

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας**



Διάγραμμα 2-14: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα στην οδό Μυσίας (2005)
(Πηγή: Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, 2005)

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-39: 24^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Καραολή & Δημητρίου

Ωρα	Οχήματα (Τρίτη, 14/6/2005)	Οχήματα (Τετάρτη, 15/6/2005)
00:00-01:00	324	752
01:00-02:00	244	425
02:00-03:00	132	141
03:00-04:00	83	92
04:00-05:00	88	93
05:00-06:00	274	260
06:00-07:00	902	897
07:00-08:00	1.146	1.129
08:00-09:00	1.138	1.108
09:00-10:00	1.064	1.054
10:00-11:00	1.006	990
11:00-12:00	961	1.022
12:00-13:00	918	908
13:00-14:00	1.025	1.015
14:00-15:00	1.043	1.053
15:00-16:00	1.025	1.143
16:00-17:00	941	1.047
17:00-18:00	1.055	1.099
18:00-19:00	1.094	1.205
19:00-20:00	1.055	1.095
20:00-21:00	996	1.002
21:00-22:00	1.079	1.018
22:00-23:00	724	756
23:00-24:00	557	492
ΣΥΝΟΛΟ	18.874	19.796

(Πηγή: Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις πρόελευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, 2005)

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας



Διάγραμμα 2-15: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα στην οδό Καραολή & Δημητρίου (2005)

(Πηγή: Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνας, 2005)

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Στις 14/6/2005 πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στις οδούς Καραολή & Δημητρίου προς/ από Καρέα (Θέση Α, Β), Ταταούλων (Θέση Γ), Χρυσοστόμου Σμύρνης (Θέση Δ), Ουσακίου (Θέση Ε) και Μεσολογγίου (Θέση Η). Στους επόμενους Πίνακες παρουσιάζονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στις διάφορες θέσεις.

Πίνακας 2-40: Σύνοψη κυκλοφορίας

Ωρα	ΙΧ	Δίκυκλα	Ημιφορτηγά	Ταξί	Λεωφορεία	Φορτηγά
ΘΕΣΗ Α						
7:00-8:00	582	81	42	30	18	42
8:00-9:00	603	108	33	18	24	45
12:00-13:00	465	102	57	42	12	36
14:00-15:00	519	120	33	30	18	42
17:00-18:00	588	90	30	84	9	12
18:00-19:00	717	117	21	48	12	6
ΘΕΣΗ Β						
7:00-8:00	255	39	24	24	27	24
8:00-9:00	417	45	54	30	9	15
12:00-13:00	252	66	12	15	12	27
14:00-15:00	381	75	24	27	15	3
17:00-18:00	465	96	15	54	12	18
18:00-19:00	612	105	21	33	9	12
ΘΕΣΗ Γ						
7:00-8:00	612	63	45	21	15	24
8:00-9:00	561	27	45	18	12	24
12:00-13:00	372	66	30	30	0	21
14:00-15:00	339	81	30	21	12	30
17:00-18:00	444	84	9	27	0	6
18:00-19:00	465	54	9	33	0	6
ΘΕΣΗ Δ						
7:00-8:00	276	102	18	102	51	24
8:00-9:00	438	195	54	108	24	21
12:00-13:00	264	222	51	123	27	27
14:00-15:00	255	180	42	90	30	15
17:00-18:00	369	135	15	135	12	6
18:00-19:00	360	210	15	99	21	6
ΘΕΣΗ Ε						
7:00-8:00	246	51	30	24	21	15
12:00-13:00	375	141	45	42	21	21
17:00-18:00	333	96	30	54	12	9
ΘΕΣΗ Η						
8:00-9:00	273	90	21	6	6	18
14:00-15:00	312	84	42	36	6	3
18:00-19:00	294	153	21	27	0	0

(Πηγή: Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, 2005)

2.2.15.3 Μετρήσεις Αυτόματων Μετρητών

Στο πλαίσιο της υπηρεσίας με τίτλο «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα» πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, με αυτόματους μετρητές, σε δύο (2) κεντρικούς οδούς του Δήμου, στις 31/5/2022 και στις 1/6/2022 για δύο 24ωρα, στις ίδιες θέσεις (στις ίδιες τυπικές ημέρες) με τις μετρήσεις του έτους 2005. Οι θέσεις που μετρήθηκαν οι φόρτοι είναι οι ακόλουθες:

- Μυσίας, μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Δαύλειας
- Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ των οδών Ολύμπου και Μητροπολίτου Κίτρου Βαρνάβα

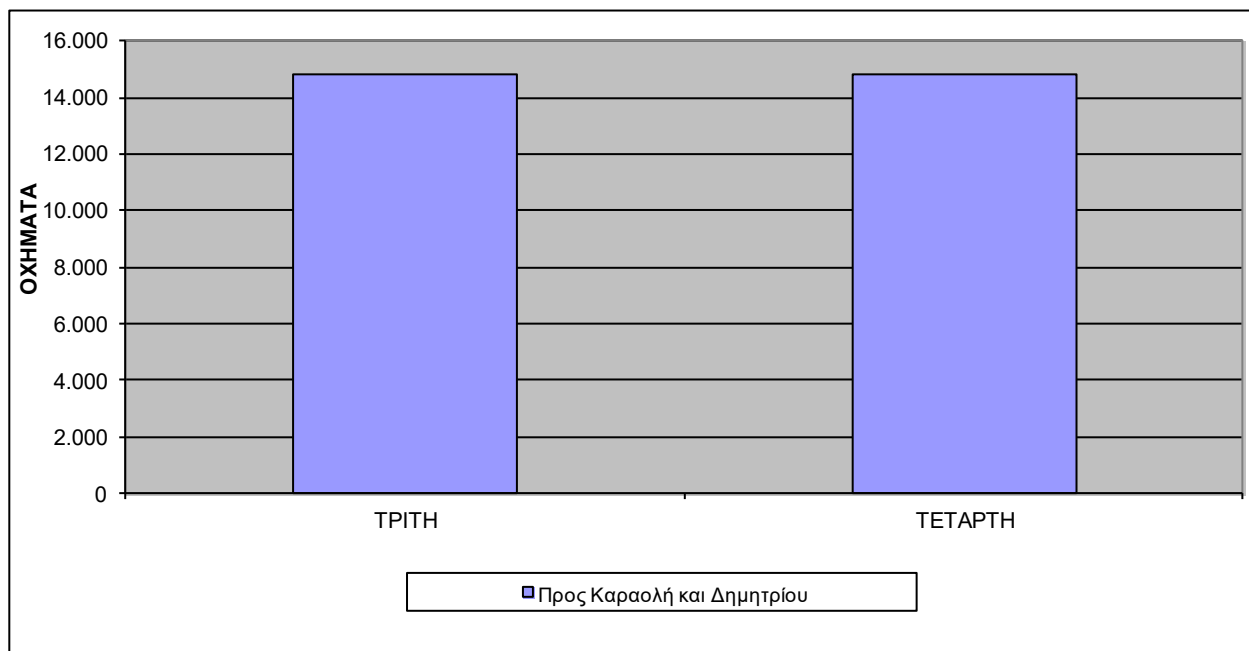


Εικόνα 2-38: Φωτογραφίες Σταθμού στην οδό Μυσίας

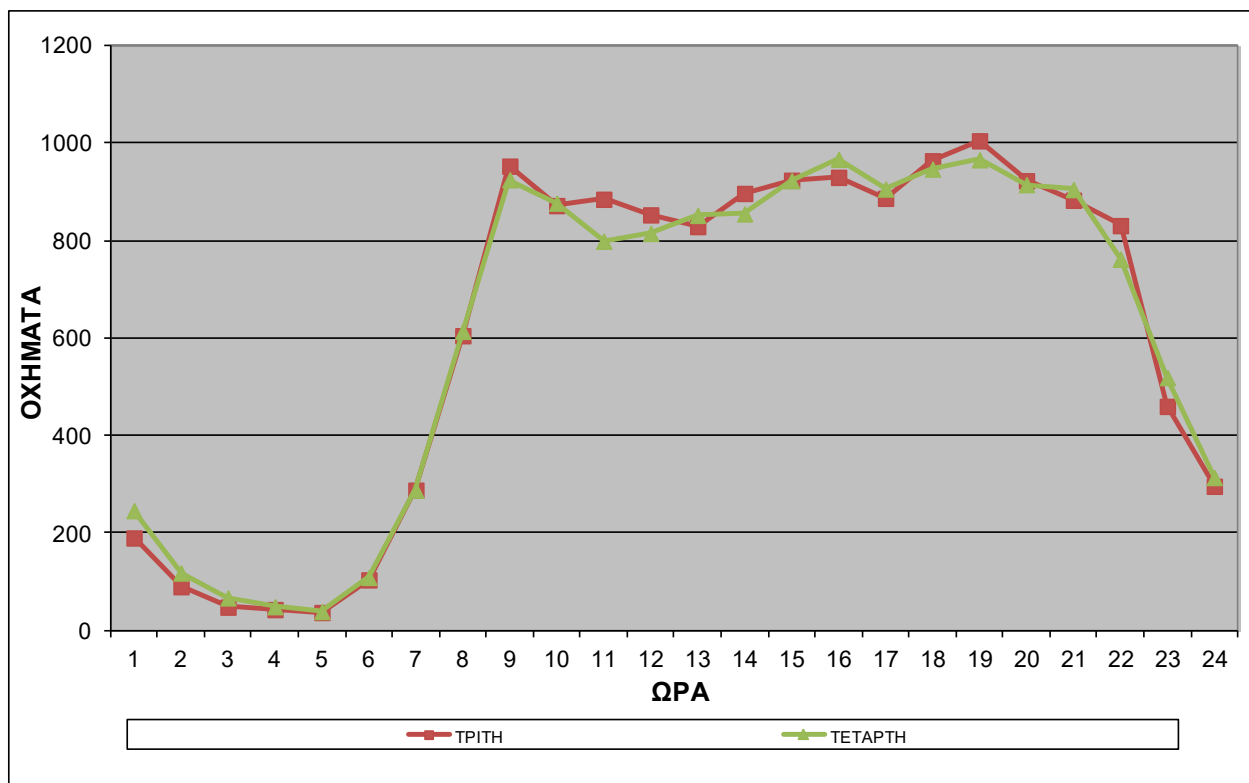


Εικόνα 2-39: Φωτογραφίες Σταθμού στην οδό Καραολή & Δημητρίου

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

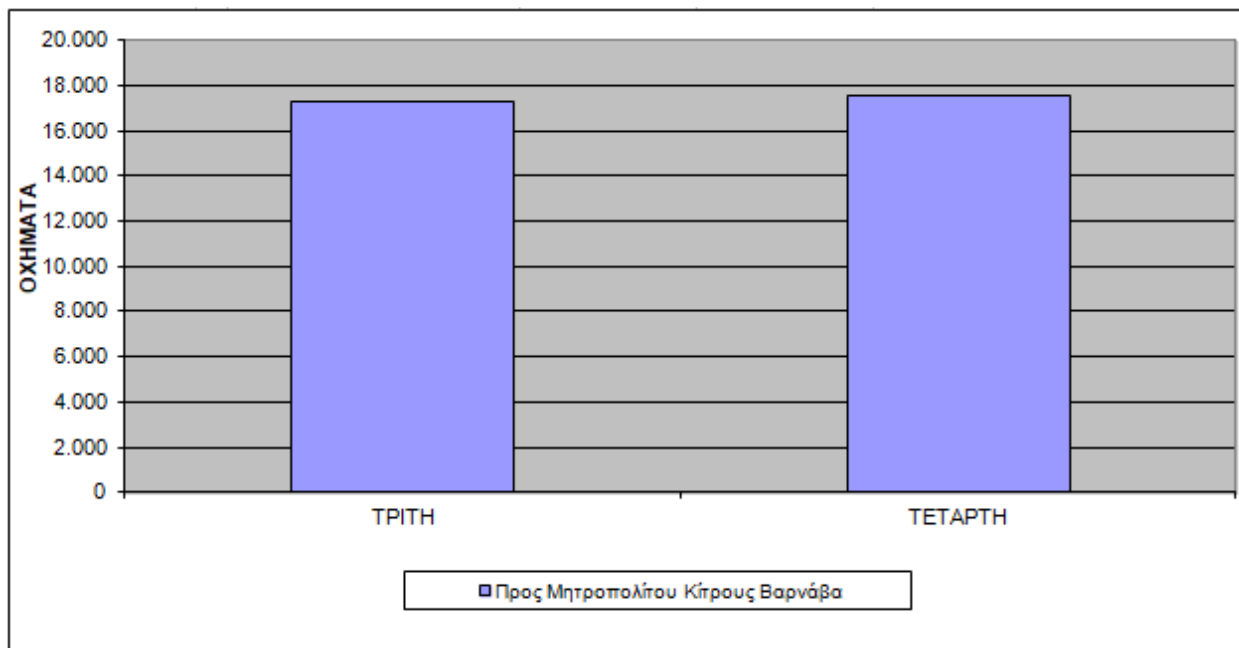


Διάγραμμα 2-16: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα, στην οδό Μυσίας

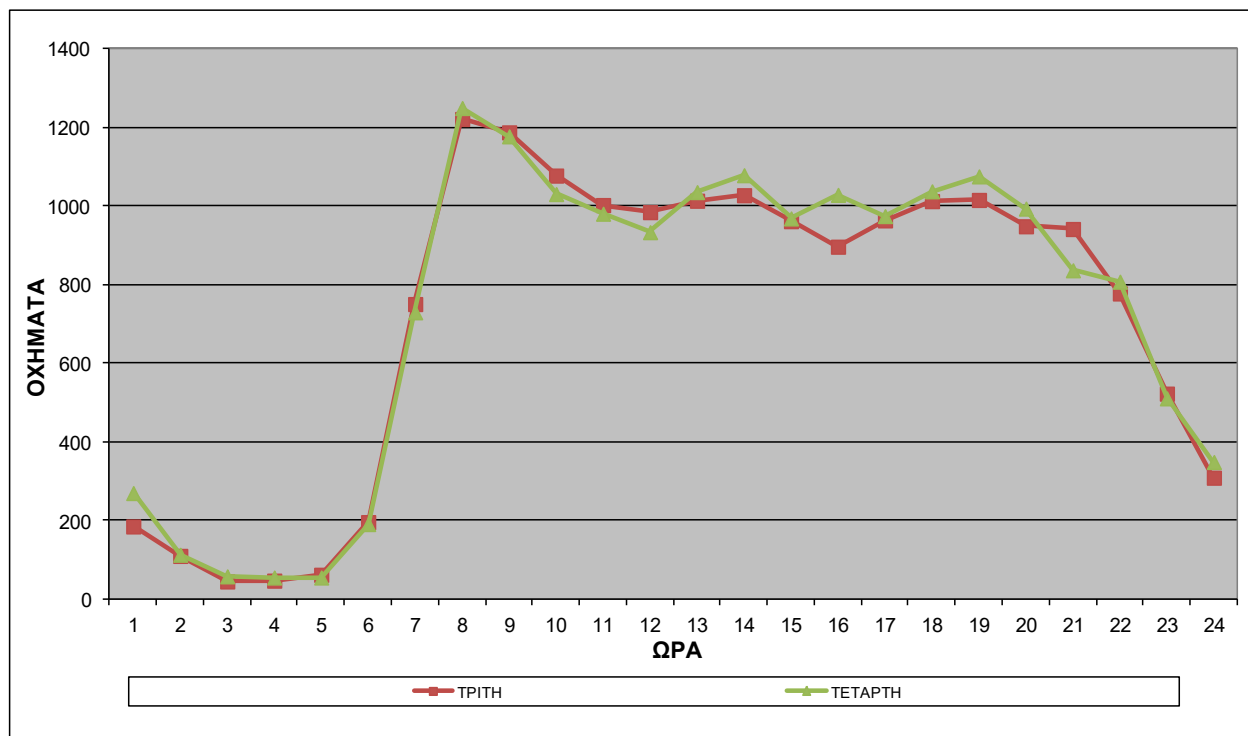


Διάγραμμα 2-17: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Μυσίας

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας



Διάγραμμα 2-18: Ημερήσιος Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά μέρα, στην οδό Καραολή & Δημητρίου



Διάγραμμα 2-19: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Καραολή & Δημητρίου

2.2.15.4 Συγκρίσεις Κυκλοφοριακών Μετρήσεων

2.2.15.4.1 Σύγκριση Κυκλοφοριακών Μετρήσεων Αυτόματων Μετρητών

Από την σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν με αυτόματους μετρητές σε δύο (2) οδούς του Δήμου Βύρωνος (Μυσίας και Καραολή & Δημητρίου), παρατηρήθηκε ότι υπάρχει **μείωση** του κυκλοφοριακού φόρτου που κυμαίνεται περίπου στο -30% για την οδό Μυσίας και στο -10% για την οδό Καραολή & Δημητρίου. Στους επόμενους Πίνακες και Διαγράμματα παρατίθενται αναλυτικά τα συγκριτικά αποτελέσματα των μετρήσεων.

Πίνακας 2-41: 24^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μυσίας

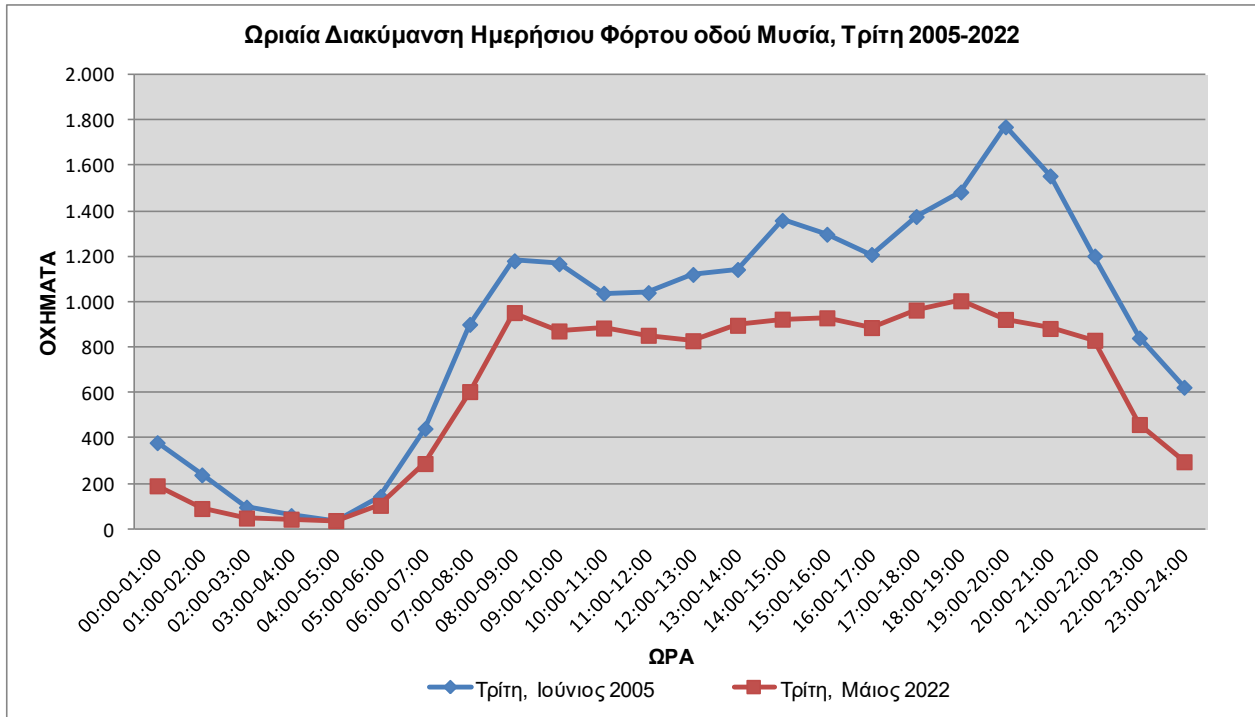
Ωρα	Οχήματα (Τρίτη, Ιούνιος 2005)	Οχήματα (Τρίτη, Μάιος 2022)	Οχήματα (Τετάρτη, Ιούνιος 2005)	Οχήματα (Τετάρτη, Μάιος 2022)
00:00-01:00	380	190	533	246
01:00-02:00	238	90	231	118
02:00-03:00	96	48	127	67
03:00-04:00	59	43	77	49
04:00-05:00	37	37	48	39
05:00-06:00	143	104	145	109
06:00-07:00	442	288	508	288
07:00-08:00	901	605	945	614
08:00-09:00	1.181	953	1.203	925
09:00-10:00	1.168	872	1.046	877
10:00-11:00	1.038	885	1.120	799
11:00-12:00	1.041	853	1.077	815
12:00-13:00	1.121	829	1.112	852
13:00-14:00	1.143	897	1.190	855
14:00-15:00	1.359	924	1.301	923
15:00-16:00	1.298	930	1.290	967
16:00-17:00	1.209	887	1.155	906
17:00-18:00	1.376	964	1.262	947
18:00-19:00	1.484	1.005	1.410	966
19:00-20:00	1.771	923	1.387	915
20:00-21:00	1.555	883	1.341	905
21:00-22:00	1.202	831	1.238	762
22:00-23:00	841	460	871	519
23:00-24:00	624	296	583	314
ΣΥΝΟΛΟ	21.707	14.797	21.200	14.777

Πίνακας 2-42: Ποσοστιαία μεταβολή κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μυσίας

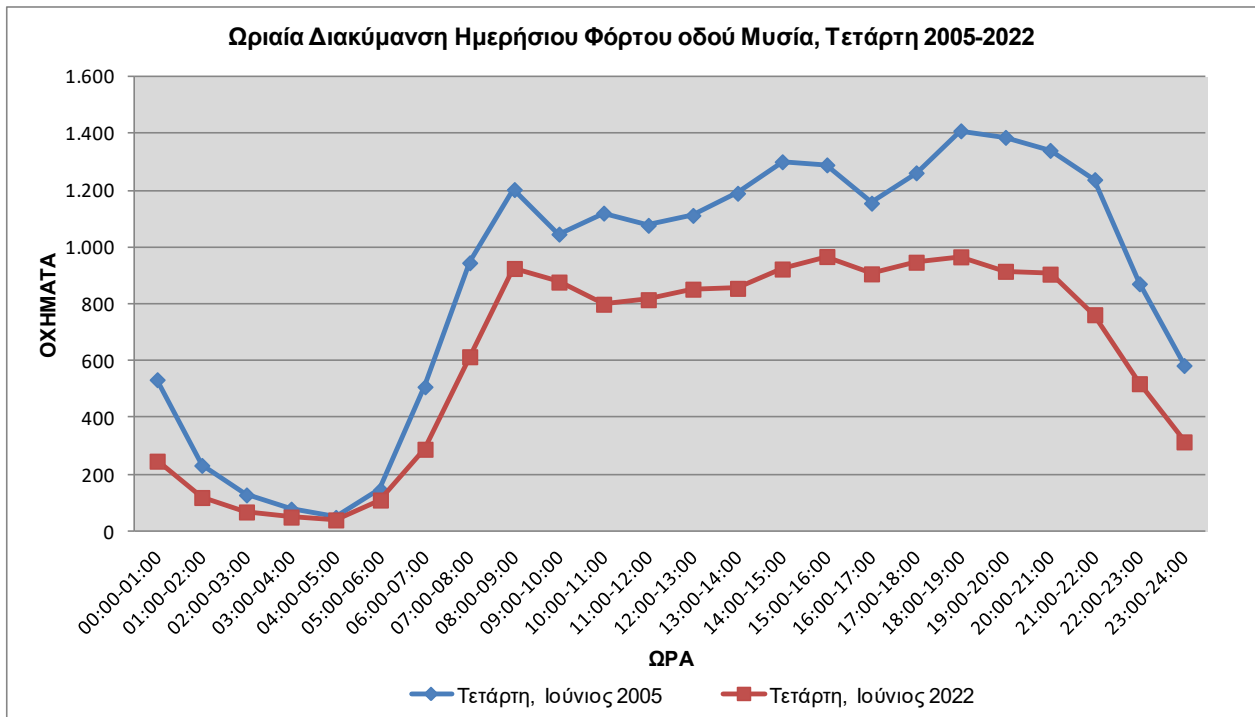
Ημερομηνία	Φόρτος (Οχήματα)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%) 2005-2022
Τρίτη, Ιούνιος 2005	21.707	-31,83%
Τρίτη, Μάιος 2022	14.797	
Τετάρτη, Ιούνιος 2005	21.200	-30,30%
Τετάρτη, Ιούνιος 2022	14.777	

(Πηγή: Ίδια επεξεργασία)

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας



Διάγραμμα 2-20: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Μυσίας



Διάγραμμα 2-21: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Μυσίας

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

Πίνακας 2-43: 24^{ωρες} αυτόματες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Καραολή & Δημητρίου

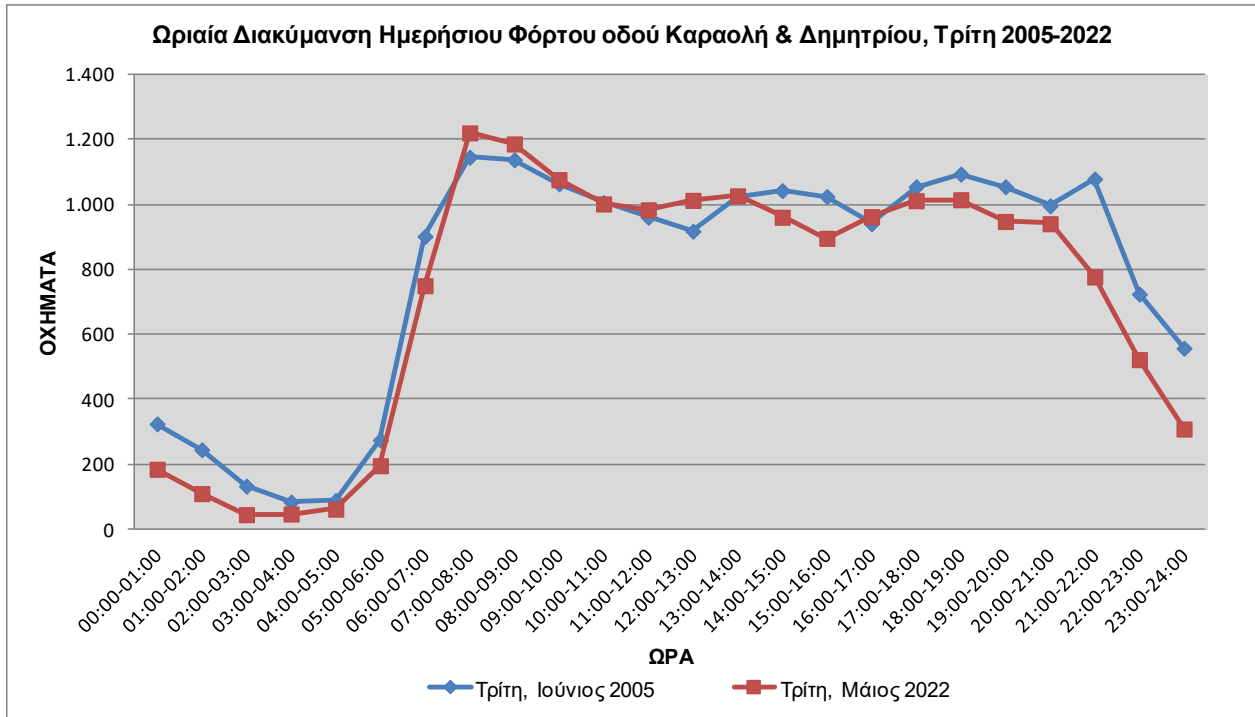
Ωρα	Οχήματα (Τρίτη, Ιούνιος 2005)	Οχήματα (Τρίτη, Μάιος 2022)	Οχήματα (Τετάρτη, Ιούνιος 2005)	Οχήματα (Τετάρτη, Μάιος 2022)
00:00-01:00	324	184	752	269
01:00-02:00	244	109	425	112
02:00-03:00	132	44	141	57
03:00-04:00	83	46	92	54
04:00-05:00	88	61	93	54
05:00-06:00	274	195	260	190
06:00-07:00	902	750	897	729
07:00-08:00	1.146	1.221	1.129	1.249
08:00-09:00	1.138	1.187	1.108	1.177
09:00-10:00	1.064	1.077	1.054	1.030
10:00-11:00	1.006	1.002	990	980
11:00-12:00	961	984	1.022	933
12:00-13:00	918	1.013	908	1.035
13:00-14:00	1.025	1.027	1.015	1.078
14:00-15:00	1.043	961	1.053	968
15:00-16:00	1.025	896	1.143	1.028
16:00-17:00	941	963	1.047	974
17:00-18:00	1.055	1.012	1.099	1.037
18:00-19:00	1.094	1.015	1.205	1.075
19:00-20:00	1.055	948	1.095	993
20:00-21:00	996	941	1.002	836
21:00-22:00	1.079	777	1.018	807
22:00-23:00	724	522	756	510
23:00-24:00	557	308	492	348
ΣΥΝΟΛΟ	18.874	17.243	19.796	17.523

Πίνακας 2-44: Ποσοστιαία μεταβολή κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Καραολή & Δημητρίου

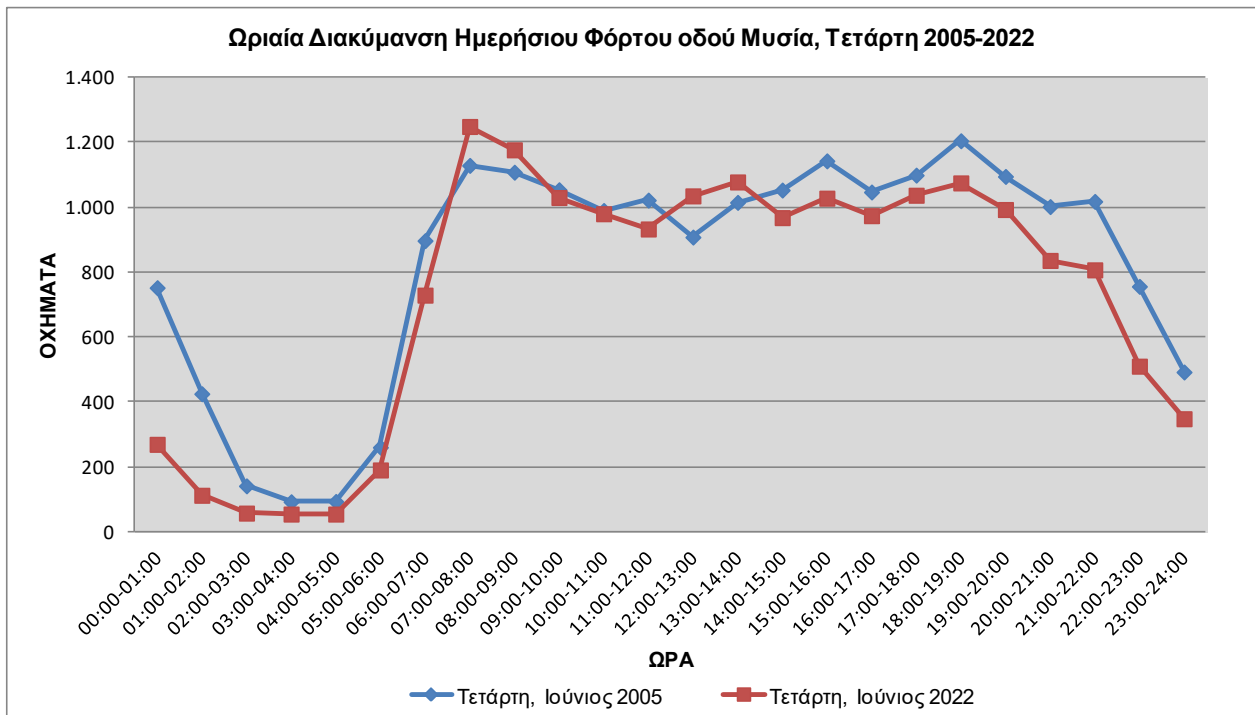
Ημερομηνία	Φόρτος (Οχήματα)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%) 2005-2022
Τρίτη, Ιούνιος 2005	18.874	-8,64%
Τρίτη, Μάιος 2022	17.243	
Τετάρτη, Ιούνιος 2005	19.796	-11,48%
Τετάρτη, Ιούνιος 2022	17.523	

(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας



Διάγραμμα 2-22: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Καραολή & Δημητρίου



Διάγραμμα 2-23: Ωριαία διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου, στην οδό Καραολή & Δημητρίου

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

2.2.15.4.2 Σύγκριση Ωριαίων Κυκλοφοριακών Μετρήσεων και Σύνθεσης Κυκλοφορίας

Στους επόμενους Πίνακες και Διαγράμματα παρουσιάζονται οι μεταβολές του ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου (08:00-09:00) στις οδούς Ταταούλων και Μεσολογγίου, για τα έτη 2005 (Τρίτη 7/6) – 2022 (Τρίτη 31/5).

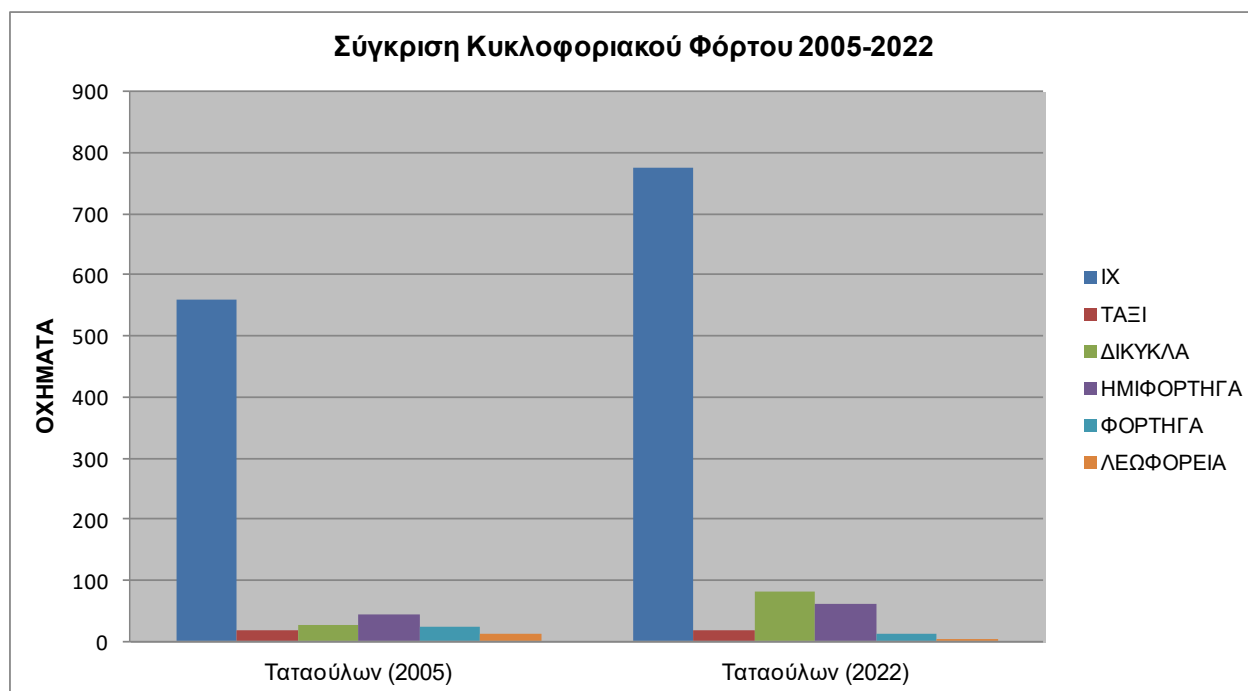
Πίνακας 2-45: Ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:00-09:00) στην οδό Ταταούλων, έτη 2005 (Τρίτη 7/6) – 2022 (Τρίτη 31/5)

Θέση 1: Ταταούλων														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	(ΟΧΗΜ.)	(ΜΕΑ)
Θέση 1 (2005)	561	561	18	18	27	14	45	45	24	26	12	36	687	722
Θέση 1 (2022)	774	774	19	19	81	41	63	63	13	26	2	6	952	929

Πίνακας 2-46: Ποσοστιαία μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Ταταούλων

	ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%) Οχημάτων 2005-2022	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%) ΜΕΑ 2005-2022
Ταταούλων (2005)	687	38,57%	722	28,69%
Ταταούλων (2022)	952		952	

(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 2-24: Μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Ταταούλων, 2005-2022

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

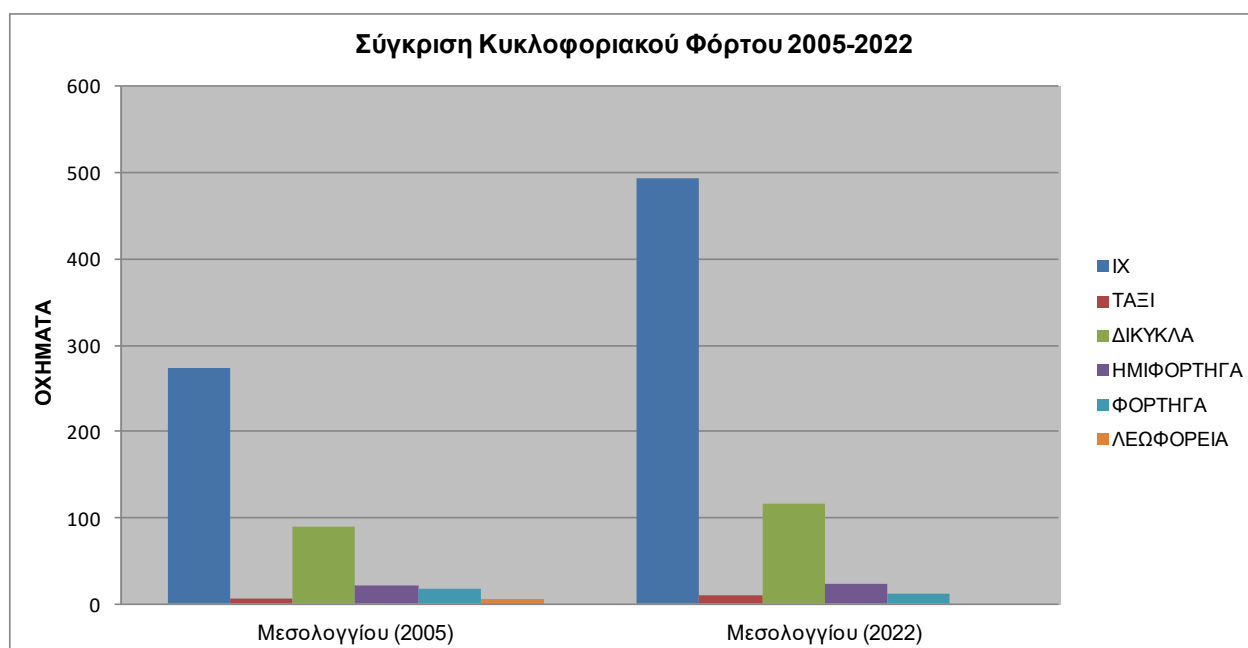
Πίνακας 2-47: Ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (08:00-09:00) στην οδό Μεσολογίου, έτη 2005 (Τρίτη 7/6) – 2022 (Τρίτη 31/5)

Θέση 2: Μεσολογίου														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Θέση 2 (2005)	273	273	6	6	90	45	21	21	18	36	6	18	414	399
Θέση 2 (2022)	493	493	11	11	116	58	24	24	13	26	0	0	657	612

Πίνακας 2-48: Ποσοστιαία μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μεσολογίου

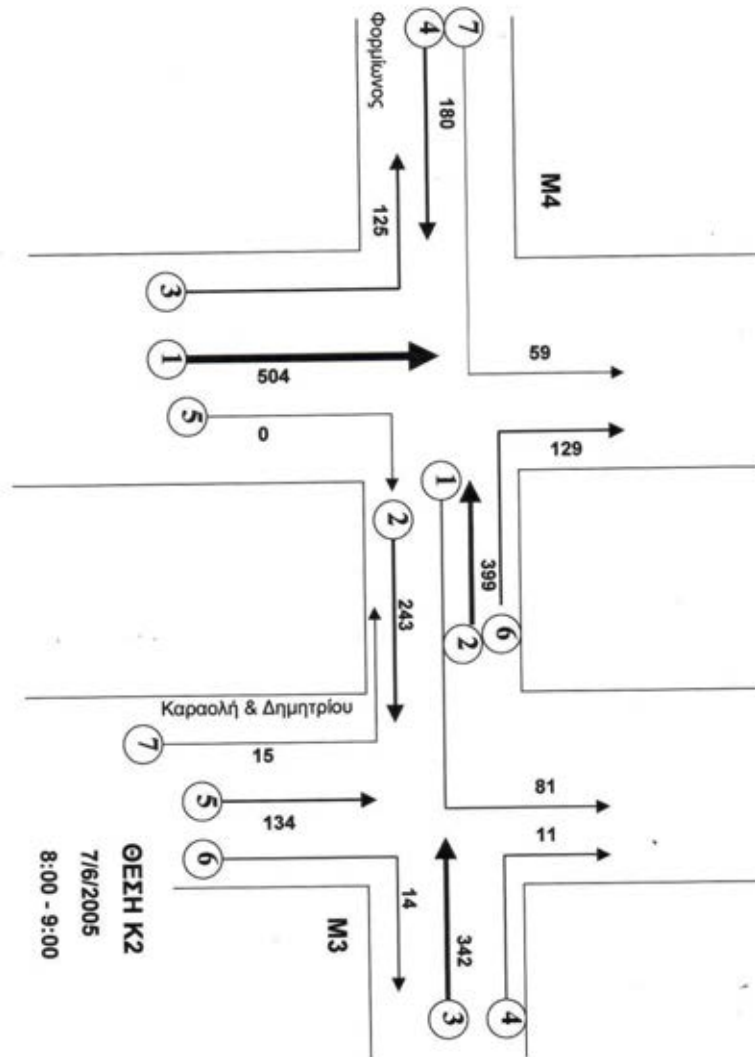
	ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%) Οχημάτων 2005-2022	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%) ΜΕΑ 2005-2022
Ταταούλων (2005)	399	58,70%	399	53,38%
Ταταούλων (2022)	612		612	

(Πηγή: Ϊδια επεξεργασία)



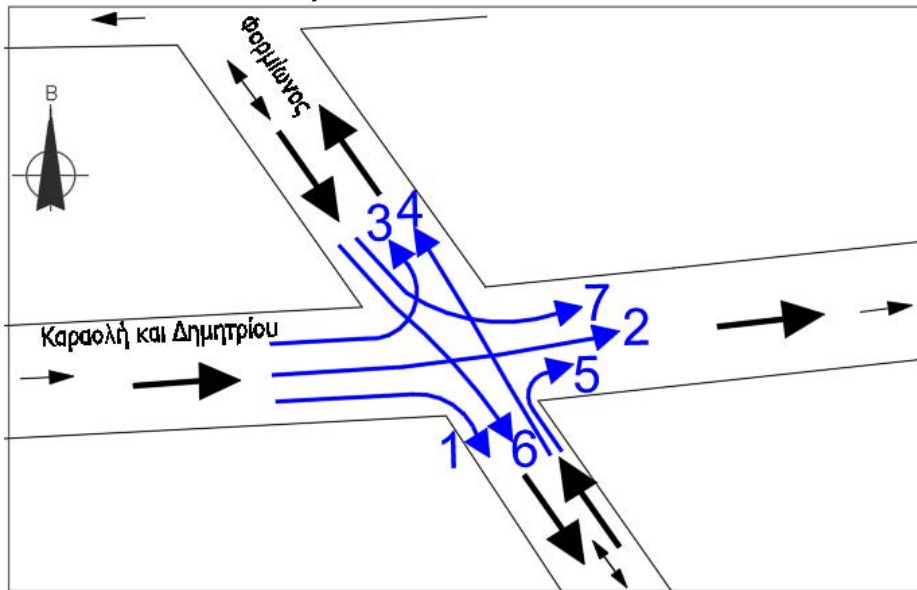
Διάγραμμα 2-25: Μεταβολή ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό Μεσολογίου, 2005-2022

Στη συμβολή των οδών Καραολή & Δημητρίου και Φορμίωνος, τον Μάιο του 2022, πραγματοποιήθηκαν ωριαίες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων. Για την εκπόνηση της μελέτης «Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα» (7/6/2005) από το γραφείο «Ν. Ποριώτης και Συνεργάτες», είχαν γίνει ωριαίες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας. Στους επόμενους Πίνακες και Διαγράμματα παρουσιάζονται οι μεταβολές του κυκλοφοριακού φόρτου στον Κόμβο. Η σύγκριση των κυκλοφοριακών φόρτων δεν μπορεί να γίνει για όλες τις κινήσεις, καθώς έχει αλλάξει η κατεύθυνση της οδού Καραολή & Δημητρίου.

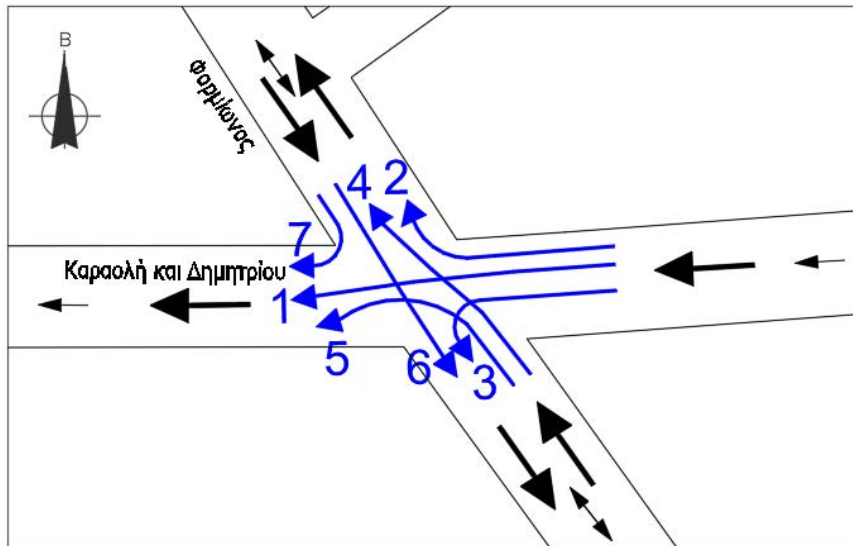


Εικόνα 2-40: Σκαρίφημα κόμβου και κυκλοφοριακοί φόρτοι (2005)

(Πηγή: Έργο: μέτρηση κυκλοφοριακού φόρτου, μετρήσεις προέλευσης – προορισμού και στρεφουσών κινήσεων βασικού δικτύου του Δήμου Βύρωνα, 2005)



Εικόνα 2-41: Σκαρίφημα κόμβου Φορμίωνος και Καραολή & Δημητρίου (νοτιοανατολικά της Καραολή & Δημητρίου)

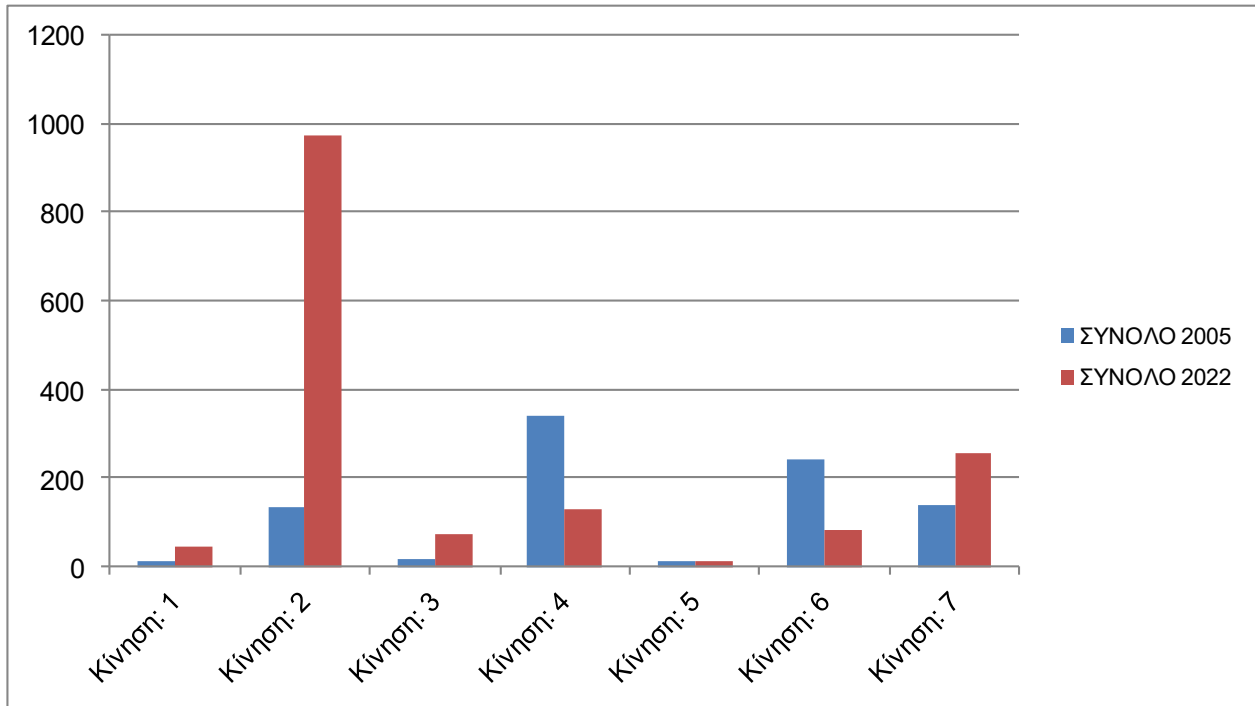


Εικόνα 2-42: Σκαρίφημα κόμβου Φορμίωνος και Καραολή & Δημητρίου (βόρειοδυτικά της Καραολή & Δημητρίου)

Πίνακας 2-49: Ποσοστιαία μεταβολή (%) ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου νοτιοανατολικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022

	Σύνολο (ΜΕΑ) 2005	Σύνολο (ΜΕΑ) 2022	Ποσοστιαία μεταβολή (%) 2005-2022
Κίνηση 1	14	43	203,57%
Κίνηση 2	134	972	625,00%
Κίνηση 3	15	75	400,00%
Κίνηση 4	342	128	-62,57%
Κίνηση 5	11	13	13,64%
Κίνηση 6	243	83	-66,05%
Κίνηση 7	140	255	81,79%

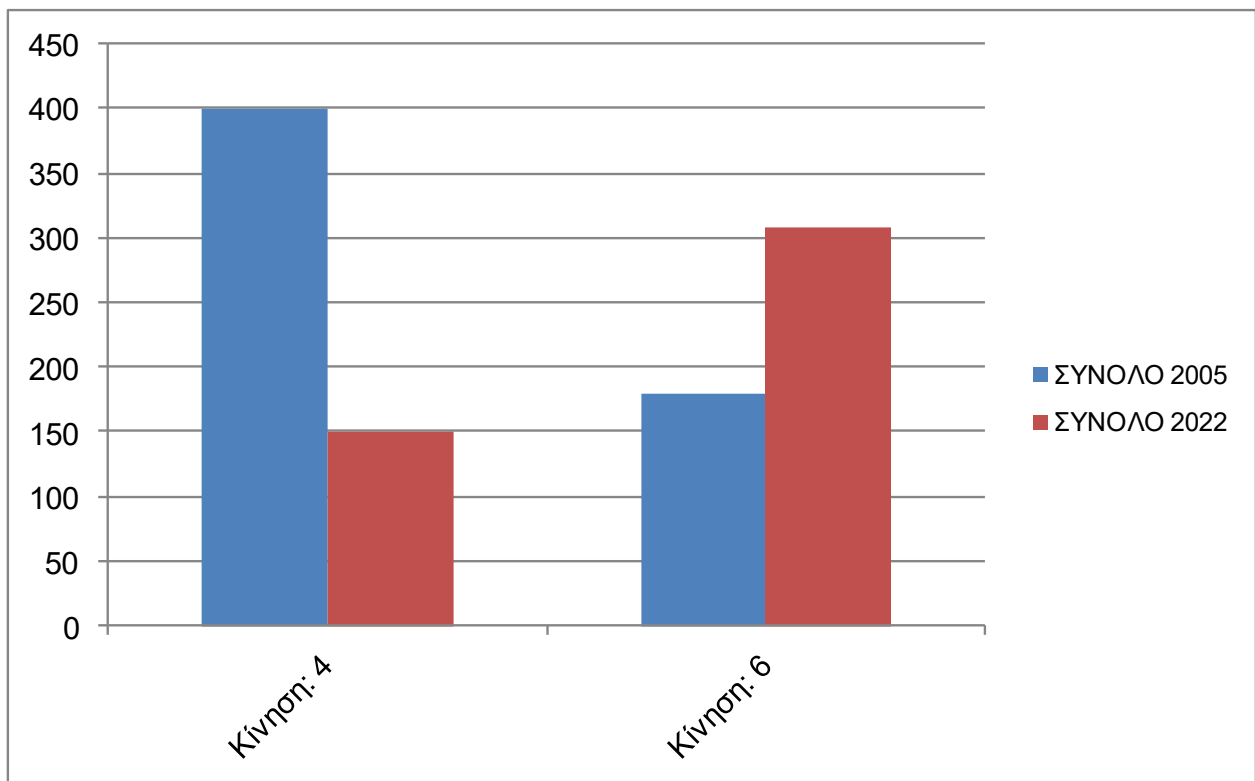
«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας



Διάγραμμα 2-26: Μεταβολή του ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου νοτιοανατολικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022

Πίνακας 2-50: Ποσοστιαία μεταβολή (%) ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου βορειοδυτικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022

	Σύνολο (ΜΕΑ) 2005	Σύνολο (ΜΕΑ) 2022	Ποσοστιαία μεταβολή (%) 2005-2022
Κίνηση 4	399	151	-62,28%
Κίνηση 6	180	308	70,83%



Διάγραμμα 2-27: Μεταβολή του ωριαίου κυκλοφοριακού φόρτου βορειοδυτικά της Καραολή & Δημητρίου, 2005-2022

2.2.15.5 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων (έτους 2022)

Στο πλαίσιο της παρούσας διεξήχθησαν οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας (2022) σε κόμβους/ διασταυρώσεις του Δήμου Βύρωνα.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις από την ομάδα μελέτης που αφορούσαν σε στρέφουσες και σύνθεση της κυκλοφορίας σε **13 κόμβους για πρωινή αιχμή σε τυπική καθημερινή ημέρα** (Τρίτη).

Οι κόμβοι που έλαβαν χώρα οι εν λόγω μετρήσεις παρουσιάζονται στους Πίνακες που ακολουθούν. Στους ίδιους Πίνακες παρουσιάζονται και χρονικές περίοδοι (ημερομηνίες και ώρες) που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις.

Σημειώνεται ότι, για την αναγωγή των οχημάτων που μετρήθηκαν σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ), χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι ισοδύναμοι συντελεστές:

Δίκυκλα	0,5
Ι.Χ. Επιβατικά - Ταξί	1
Ημιφορηγά	1
Φορηγά	2
Λεωφορεία	3

Πίνακας 2-51: Εξεταζόμενοι Κόμβοι και Ημερομηνίες & Ώρες Μετρήσεων

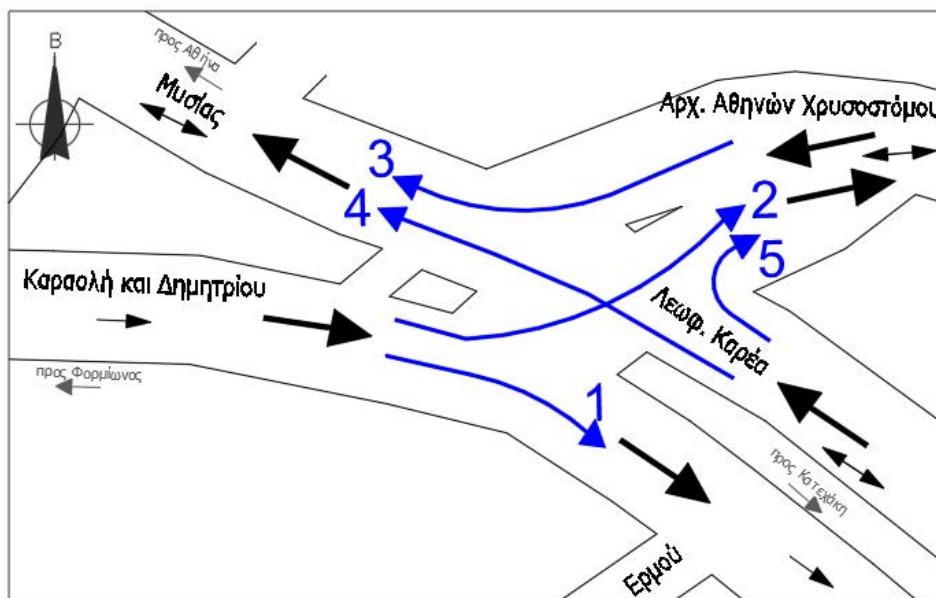
Δήμος Βύρωνα				
A/A	Περιοχή	Κόμβος	Ημερομηνία	Ώρα
1	Βύρωνα	ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΜΥΣΙΑΣ - Λ. ΚΑΡΕΑ - Λ. ΑΡΧ. ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
2	Βύρωνα	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
3	Βύρωνα	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
4	Βύρωνα	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΜΥΣΙΑΣ - ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
5	Βύρωνα	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
6	Βύρωνα	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ - ΠΑΝ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
7	Βύρωνα	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΧΕΙΜΑΡΑΣ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
8	Βύρωνα	ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
9	Βύρωνα	ΜΥΣΙΑΣ - ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
10	Βύρωνα	ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
11	Βύρωνα	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ - ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
12	Βύρωνα	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ - ΑΙΝΟΥ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00
13	Βύρωνα	ΤΑΤΑΟΥΛΩΝ - ΚΟΜΝΗΝΩΝ	Τρίτη, 31/05/2022	08:00 - 09:00

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ανά κόμβο, τα αποτελέσματα των μετρήσεων.

Κόμβος 1: ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΜΥΣΙΑΣ - Λ. ΚΑΡΕΑ - Λ. ΑΡΧ. ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 1



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Καραολή & Δημητρίου – Μυσίας – Λ. Καρέα – Λ. Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η στρέφουσα Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Καραολή & Δημητρίου με κατεύθυνση από την οδό Φορμίωνος προς τη Λ. Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 682 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,83%.

Ακολουθεί η κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Λεωφόρο Καρέα, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Ερμού, με κατεύθυνση την Κατεχάκη. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 579 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,31%.

Ο συνολικός πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ της οδού Φορμίωνος και της Λεωφόρου Καρέα, με προέλευση τη Φορμίωνος (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 1.260 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,79%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($682 / 1.260 * 100\% = 54,1\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Λεωφόρου Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, μεταξύ Λεωφόρου Καρέα και Θησέως, με προορισμό τη Θησέως (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,83%. Το υπόλοιπο 45,9% ($=579 / 1.260 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Λεωφόρου Καρέα, μεταξύ Λεωφόρο Καραολή & Δημητρίου και Ερμού, με προορισμό την Κατεχάκη (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,31%.

Ο συνολικός πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Μυσίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ οδού Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου και οδού Δαύλειας, με προορισμό την Αθήνα (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 951 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,86%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($510 / 951 * 100\% = 53,6\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση τη Λεωφόρο Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ της οδού Θησέως και της Λεωφόρου Καρέα, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,96% (στρέφουσα κίνηση 3). Ακολουθούν οι μετακινήσεις με προέλευση τη Λεωφόρο Καρέα και

συγκεκριμένα από Κατεχάκη με προορισμό την Αθήνα, με ποσοστό $(441 / 951 * 100\% =)$ 46,4% (Κίνηση 4) και ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,92%.

Ο συνολικός πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στη Λεωφόρο Καρέα, στο οδικό τμήμα μεταξύ Κατεχάκης και Λεωφόρου Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου με προέλευση την Κατεχάκη (Κινήσεις 4+5), είναι ίσος με 453 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,84%. Η συντριπτική πλειοψηφία $(441 / 453 * 100\% = 97,4\%)$ των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στην οδό Μυσίας, με προορισμό την Αθήνα, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,92% (Κίνηση 4). Το υπόλοιπο 2,6% $(= 12 / 453 * 100\%)$ των μετακινήσεων εισέρχεται στη Λεωφόρο Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, με προορισμό την οδό Θησέως (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στη Λεωφόρο Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, στο οδικό τμήμα μεταξύ της Λεωφόρου Καρέα και της οδού Θησέως, με κατεύθυνση την οδό Θησέως (Κινήσεις 2+5), είναι ίσος με 693 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,82%. Η συντριπτική πλειοψηφία $(682 / 693 * 100\% = 98,3\%)$ των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση την οδό Καραολή & Δημητρίου και έχει ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,83% (στρέφουσα κίνηση 2). Το υπόλοιπο 1,7% $(= 12 / 693 * 100\%)$ των ΜΕΑ έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Λεωφόρου Καρέα, μεταξύ Στρατάρχου Αλεξ. Παπάγου και Λ. Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, με προορισμό τη Λ. Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στη Λεωφόρο Καρέα, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Ερμού με κατεύθυνση την Κατεχάκη (Κίνηση 1), ανέρχεται σε 579 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,31%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση εξ' ολοκλήρου από το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου μεταξύ της οδού Φορμίωνος και Λεωφόρου Καρέα (Κίνηση 1).

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στη Λ. Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Θησέως και Μυσίας με κατεύθυνση την Αθήνα (Κίνηση 3), ανέρχεται σε 510 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,96%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση εξ' ολοκλήρου από το οδικό τμήμα της Λ. Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου μεταξύ των οδών Θησέως και Μυσίας με κατεύθυνση την Αθήνα (στρέφουσα κίνηση 3).

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	453	453	13	13	51	26	38	38	8	16	11	33	574	579
Κίνηση: 2	576	576	13	13	97	49	30	30	4	8	2	6	722	682
Κίνηση: 3	430	430	19	19	36	18	32	32	4	8	1	3	522	510
Κίνηση: 4	339	339	21	21	48	24	24	24	6	12	7	21	445	441
Κίνηση: 5	9	9	0	0	3	2	1	1	0	0	0	0	13	12

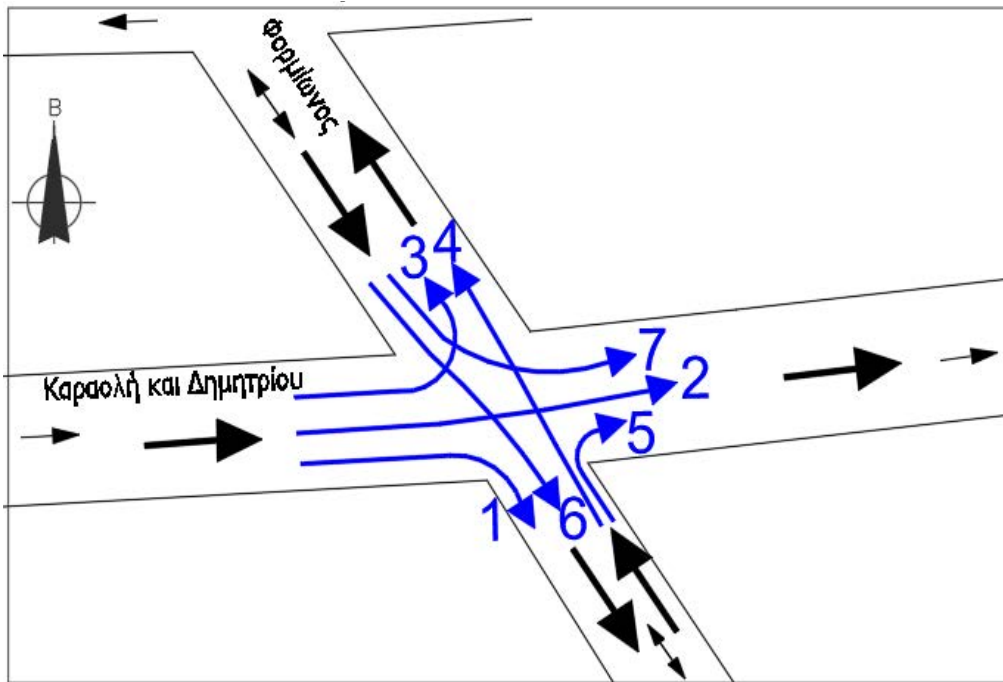
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																	
Διασαύρωση: ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΜΥΣΙΑΣ - Λ. ΚΑΡΕΑ - Λ. ΑΡΧ. ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ																	
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.06.2022, 08:00-09:00																	
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞΙ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
Λ. Καρεά (μεταξύ Κατεχάκης και Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου, με προέλευση την Κατεχάκη)	4+5	348	348	21	21	51	26	25	25	6	12	7	21	458	453	2,84%	
Λ. Καρεά (μεταξύ Καραολή & Δημητρίου και Ερμού, προς Κατεχάκη)	1	453	453	13	13	51	26	38	38	8	16	11	33	574	579	3,31%	
Καραολή & Δημητρίου (μεταξύ Φορμίωνος και Λ. Καρεά, με προέλευση τη Φορμίωνος)	1+2	1029	1029	26	26	148	74	68	68	12	24	13	39	522	1260	4,79%	
Μυσίας (μεταξύ Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου και Δαύλειας, προς Αθήνα)	3+4	769	769	40	40	84	42	56	56	10	20	8	24	967	951	1,86%	
Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου (από Λεωφ. Καρεά προς Θησέως)	2+5	585	585	13	13	100	50	31	31	4	8	2	6	735	693	0,82%	
Αρχ. Αθηνών Χρυσοστόμου (μεταξύ Θησέως και Μυσίας, προς Αθήνα)	3	430	430	19	19	36	18	32	32	4	8	1	3	522	510	0,96%	



Κόμβος 2: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 2



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Φορμίωνος – Νοτιοανατολικός κλάδος Καραολή & Δημητρίου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Καραολή & Δημητρίου με προέλευση την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου και προορισμό τη Λεωφόρο Καρέα. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 972 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,33%.

Ακολουθεί η στρέφουσα Κίνηση 7, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Φορμίωνος με προέλευση τον βορειοδυτικό κλάδο της οδού Καραολή & Δημητρίου και προορισμό τη Λεωφόρο Καρέα. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 255 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,43%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ της οδού Φορμίωνος και της Λεωφόρο Καρέα, με προορισμό τη Λεωφόρο Καρέα (Κινήσεις 2+5+7), είναι ίσος με 1.239 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,11%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($972 / 1.239 * 100\% = 78,4\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,33% (Κίνηση 2). Ακολουθούν οι μετακινήσεις από την οδό Φορμίωνος, με προέλευση τον βορειοδυτικό κλάδο της οδού Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό ($255 / 1.239 * 100\% =$) 20,5% (στρέφουσα κίνηση 7) και ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,43%. Το υπόλοιπο 1,1% ($=13 / 1.239 * 100\%$) των ΜΕΑ έχει προέλευση την οδό Φορμίωνος, και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ολύμπου και Καραολή & Δημητρίου (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος, με

προορισμό τη Φορμίωνος (Κινήσεις 1+2+3), είναι ίσος με 1.089 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,14%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($972 / 1.089 * 100\% = 89,2\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ των οδών Φορμίωνος και Ολύμπου, με προορισμό τη Λεωφόρο Καρέα, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,33% (Κίνηση 2). Ακολουθούν οι μετακινήσεις που εισέρχονται στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Αργυρουπόλεως, με προορισμό την Αθήνα, με ποσοστό ($75 / 1.089 * 100\% =$) 6,9% των ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 3) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,12%. Το υπόλοιπο 3,9% ($=43 / 1.089 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Ολύμπου, με προορισμό την Κατεχάκη (στρέφουσα κίνηση 1) με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Ολύμπου, με προορισμό την οδό Ολύμπου (Κινήσεις 1+6), είναι ίσος με 125 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,61%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($83 / 125 * 100\% = 66,4\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στην οδό Φορμίωνος, με προέλευση το οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου και του νοτιοανατολικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 10,39% (Κίνηση 6). Το υπόλοιπο 33,6% ($= 43 / 125 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Φορμίωνος, με προέλευση το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 1), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ολύμπου και Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση την Ολύμπου (Κινήσεις 4+5), είναι ίσος με 141 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,00%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($128 / 141 * 100\% = 90,7\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζουν ευθεία στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ του νοτιοανατολικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου και του βορειοδυτικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με κατεύθυνση τον βορειοδυτικό κλάδο της Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,51%. Το υπόλοιπο 9,2% ($= 13 / 141 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ των οδών Φορμίωνος και Ολύμπου, με κατεύθυνση τη Λεωφόρο Καρέα (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ του βορειοδυτικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου και του νοτιοανατολικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση τον βορειοδυτικό κλάδο της Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 6+7), ανέρχεται σε 337 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,37%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($255 / 337 * 100\% = 75,5\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου μεταξύ των οδών Φορμίωνος και Ολύμπου, με κατεύθυνση τη Λεωφόρο Καρέα (στρέφουσα κίνηση 7), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,43%. Το υπόλοιπο 24,5% ($= 83 / 337 * 100\%$) των ΜΕΑ συνεχίζουν ευθεία στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Ολύμπου, με κατεύθυνση την οδό Ολύμπου (Κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 10,39%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ του βορειοδυτικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου και του νοτιοανατολικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με κατεύθυνση τον βορειοδυτικό κλάδο της Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 3+4), ανέρχεται σε 203 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,70%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($128 / 203 * 100\% = 63,1\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ολύμπου και Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,51%. Το υπόλοιπο 36,9% ($= 75 / 203$

* 100%) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,12%.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	39	39	2	2	3	2	0	0	0	0	0	0	44	43
Κίνηση: 2	792	792	18	18	95	48	58	58	13	26	10	30	986	972
Κίνηση: 3	50	50	5	5	32	16	1	1	0	0	1	3	89	75
Κίνηση: 4	87	87	6	6	22	11	5	5	2	4	5	15	127	128
Κίνηση: 5	10	10	0	0	1	1	2	2	0	0	0	0	13	13
Κίνηση: 6	40	40	5	5	19	10	5	5	1	2	7	21	77	83
Κίνηση: 7	201	201	8	8	57	29	9	9	4	8	0	0	279	255

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

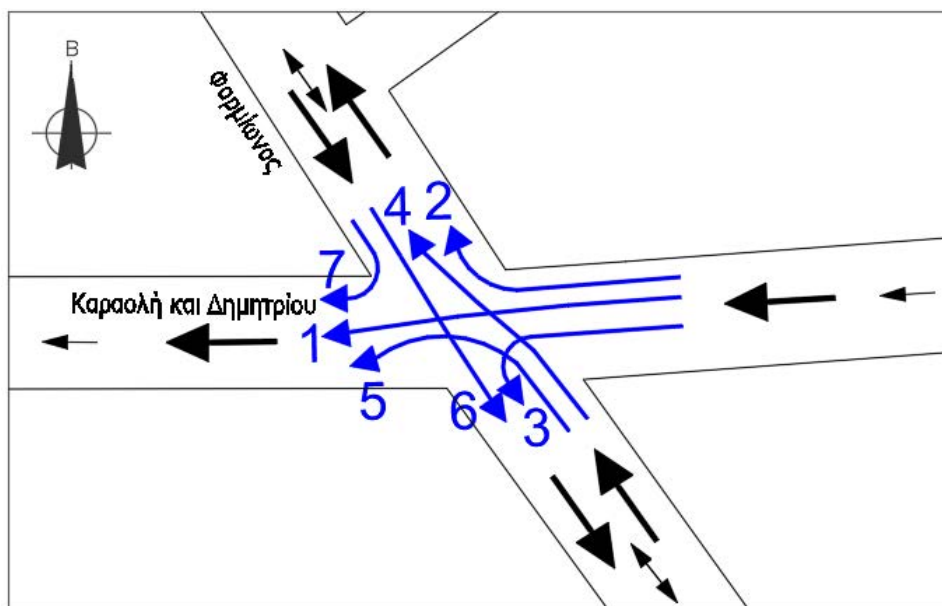
Διασταύρωση: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Καραολή & Δημητρίου (από Πατριάρχου Γρηγορίου προς Φορμίωνος)	1+2+3	881	881	25	25	130	65	59	59	13	26	11	33	1119	1089	2,14%
Καραολή & Δημητρίου (από Φορμίωνος προς Λεωφ. Καρέα)	2+5+7	1003	1003	26	26	153	77	69	69	17	34	10	30	1278	1239	2,11%
Φορμίωνος (από Καραολή & Δημητρίου προς Ολύμπου)	1+6	79	79	7	7	22	11	5	5	1	2	7	21	121	125	6,61%
Φορμίωνος (από Ολύμπου προς Καραολή & Δημητρίου)	4+5	97	97	6	6	23	12	7	7	2	4	5	15	140	141	5,00%
Φορμίωνος (από βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	6+7	241	241	13	13	76	38	14	14	5	10	7	21	356	337	3,37%
Φορμίωνος (από νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	3+4	137	137	11	11	54	27	6	6	2	4	6	18	216	203	3,70%



Κόμβος 3: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 3



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Φορμίωνος – βορειοδυτικός κλάδος Καραολή & Δημητρίου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Καραολή & Δημητρίου με προέλευση την οδό Μυσίας και προορισμό την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 388 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,94%.

Ακολουθεί η Κίνηση 6, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Φορμίωνος με προέλευση την οδό Σωκίων και προορισμό την οδό Ολύμπου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 308 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,38%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Φορμίωνος και Πατριάρχου Γρηγορίου, με κατεύθυνση την Πατριάρχου Γρηγορίου (Κινήσεις 1+5+7), είναι ίσος με 507 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,88%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($388 / 507 * 100\% = 76,5\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Μυσίας και Φορμίωνος, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,94% (Κίνηση 1). Ακολουθούν οι μετακινήσεις που προέρχονται από την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Σωκίων και Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό ($67 / 507 * 100\% =$) 13,2% των ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 7), και ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,41%. Το υπόλοιπο 10,3% ($= 52 / 507 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Μυσίας και Φορμίωνος, με προέλευση την οδό Μυσίας (Κινήσεις 1+2+3), είναι ίσος με 432 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,12%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($388 / 432 * 100\% = 89,8\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Φορμίωνος και Πατριάρχου

Γρηγορίου (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,94%. Ακολουθούν οι μετακινήσεις που εισέρχονται στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό $(35 / 432 * 100\% =)$ 8,1% των ΜΕΑ (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,56%. Το υπόλοιπο 2,1% $(= 9 / 432 * 100\%)$ των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Καραολή & Δημητρίου και Σωκίων, με προορισμό την Σωκίων (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,11%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και Σωκίων, με κατεύθυνση την οδό Σωκίων (Κινήσεις 2+4), είναι ίσος με 160 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,73%. Η συντριπτική πλειοψηφία $(151 / 160 * 100\% = 94,4\%)$ των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ νοτιοανατολικού και βορειοδυτικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,38% (Κίνηση 4). Το υπόλοιπο 5,6% $(= 9 / 160 * 100\%)$ των ΜΕΑ προέρχεται από το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ των οδών Μυσίας και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,11%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ Σωκίων και βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου, με κατεύθυνση τον βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 6+7), είναι ίσος με 375 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,03%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $(308 / 375 * 100\% = 82,1\%)$ των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζουν ευθεία στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού και νοτιοανατολικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,38%. Το υπόλοιπο 17,9% $(= 67 / 375 * 100\%)$ των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Φορμίωνος και Πατριάρχου Γρηγορίου, με προορισμό την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου (στρέφουσα κίνηση 7), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,41%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού και νοτιοανατολικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με κατεύθυνση το νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 3+6), ανέρχεται σε 343 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,60%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $(308 / 343 * 100\% = 89,8\%)$ των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Σωκίων και Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,38%. Το υπόλοιπο 10,2% $(= 35 / 343 * 100\%)$ των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Μυσίας και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,56%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ νοτιοανατολικού και βορειοδυτικού κλάδου της Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση το νοτιοανατολικό κλάδο της Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 4+5), ανέρχεται σε 202 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,20%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $(151 / 202 * 100\% = 74,5\%)$ των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Σωκίων (Κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,38%. Το υπόλοιπο 25,5% $(= 52 / 202 * 100\%)$ των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Φορμίωνος και Πατριάρχου Γρηγορίου (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	279	279	10	10	50	25	27	27	10	20	9	27	385	388
Κίνηση: 2	5	5	1	1	2	1	0	0	1	2	0	0	9	9
Κίνηση: 3	22	22	1	1	8	4	3	3	1	2	1	3	36	35
Κίνηση: 4	96	96	8	8	43	22	6	6	2	4	5	15	160	151
Κίνηση: 5	41	41	1	1	15	8	2	2	0	0	0	0	59	52
Κίνηση: 6	221	221	13	13	67	34	13	13	6	12	5	15	325	308
Κίνηση: 7	49	49	6	6	10	5	5	5	1	2	0	0	71	67

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

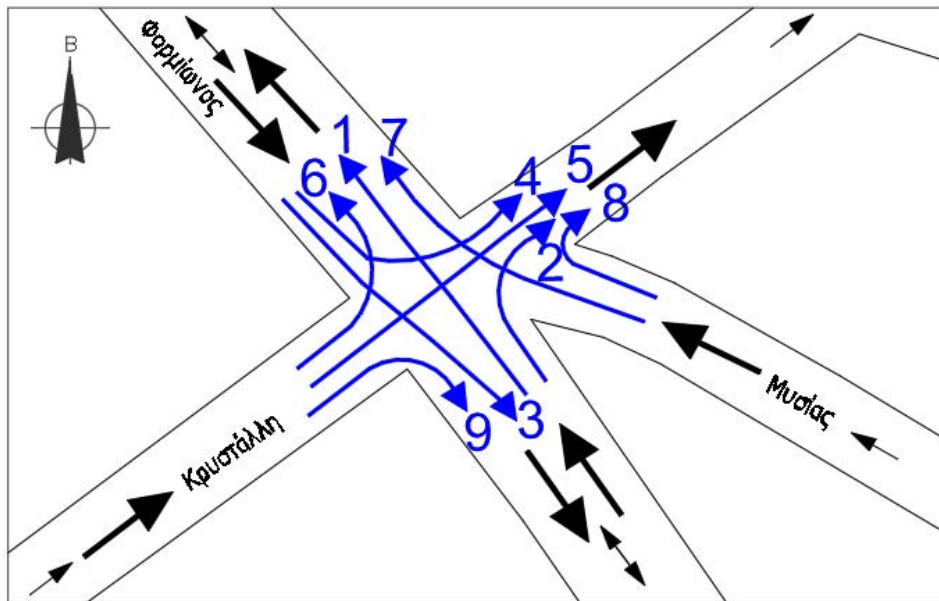
Διασταύρωση: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
Καραολή & Δημητρίου (από Μυσίας προς Φορμίωνος)	1+2+3	306	306	12	12	60	30	30	30	12	24	10	30	430	432	5,12%
Καραολή & Δημητρίου (από Φορμίωνος προς Πατριάρχου Γρηγορίου)	1+5+7	369	369	17	17	75	38	34	34	11	22	9	27	515	507	3,88%
Φορμίωνος (από βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς Σωκίων)	2+4	101	101	9	9	45	23	6	6	3	6	5	15	169	160	4,73%
Φορμίωνος (από Σωκίων προς βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	6+7	270	270	19	19	77	39	18	18	7	14	5	15	396	375	3,03%
Φορμίωνος (από βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	3+6	243	243	14	14	75	38	16	16	7	14	6	18	361	343	3,60%
Φορμίωνος (από νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	4+5	137	137	9	9	58	29	8	8	2	4	5	15	219	202	3,20%



Κόμβος 4: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΜΥΣΙΑΣ - ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 4



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Φορμίωνος - Μυσίας - Κρυστάλλη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 7, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται από το οδικό τμήμα της Μυσίας, μεταξύ Σπάρτης και Κρυστάλλη, στην οδό Φορμίωνος. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 610 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,74%.

Ακολουθεί η Κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Φορμίωνος με προέλευση την οδό Δελφών και κατεύθυνση την οδό Σωκίων. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 333 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,37%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κρυστάλλη και Δελφών, με κατεύθυνση την οδό Δελφών (Κινήσεις 1+6+7), είναι ίσος με 844 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,73%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($610 / 844 * 100\% = 72,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Μυσίας, μεταξύ Σπάρτης και Κρυστάλλη, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,74% (Κίνηση 7). Ακολουθούν οι μετακινήσεις που προέρχονται από την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Σωκίων και Κρυστάλλη, με ποσοστό ($192 / 844 * 100\% =$) 22,7% των ΜΕΑ (Κίνηση 1) και ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,45%. Το υπόλοιπο 5,0% ($=42 / 844 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Κρυστάλλη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,55%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Δελφών και Κρυστάλλη, με προέλευση την οδό Δελφών (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 335 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,63%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($333 / 335 * 100\% = 99,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Κρυστάλλη και Σωκίων (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,37%. Το υπόλοιπο 0,7% ($=3 / 335 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα

της Κρυστάλλη, μεταξύ Φορμίωνος και Γεωγ. Παπανδρέου, με προορισμό τη Γεωγ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 50,00%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κρυστάλλη, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος, με προέλευση την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου (Κινήσεις 5+6+9), είναι ίσος με 92 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,21%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($42 / 92 * 100\% = \sim 45,0\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Κρυστάλλη και Δελφών (στρέφουσα κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,55%. Ακολουθούν οι μετακινήσεις που συνεχίζουν ευθεία στην οδό Κρυστάλλη και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Φορμίωνος και Γεωγ. Παπανδρέου, με ποσοστό ($35 / 92 * 100\% =$) 38% των ΜΕΑ (Κίνηση 5), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,88%. Το υπόλοιπο $\sim 17,0\%$ ($= 16 / 92 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Κρυστάλλη και Σωκίων, με προορισμό την Σωκίων (στρέφουσα κίνηση 9), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κρυστάλλη, στο οδικό τμήμα μεταξύ Φορμίωνος/ Μυσίας και Γεωγ. Παπανδρέου, με κατεύθυνση την οδό Γεωγ. Παπανδρέου (Κινήσεις 2+4+5+8), είναι ίσος με 97 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,42%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($42 / 97 * 100\% = 43,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Μυσίας, μεταξύ Σπάρτης και Κρυστάλλη, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,64% (στρέφουσα κίνηση 8). Ακολουθούν οι μετακινήσεις που προέρχονται από την οδό Κρυστάλλη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος, με ποσοστό ($35 / 97 * 100\% =$) 36,1% των ΜΕΑ (Κίνηση 5) και ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,88%. Οι μετακινήσεις που προέρχονται από το οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Σωκίων και Κρυστάλλη (στρέφουσα κίνηση 2), καταλαμβάνουν ποσοστό ($17 / 97 * 100\% = 17,5\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν και έχουν μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το υπόλοιπο 3,1% ($= 3 / 97 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Δελφών και Κρυστάλλη (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 50,00%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ Σωκίων και Κρυστάλλη, με προέλευση την οδό Σωκίων (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 209 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,91%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($192 / 209 * 100\% = 91,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Κρυστάλλη και Δελφών (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,45%. Το υπόλοιπο 8,1% ($= 17 / 209 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Κρυστάλλη, μεταξύ Φορμίωνος και Γεωργ. Παπανδρέου, με προορισμό την οδό Γεωργ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 2), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ Κρυστάλλη και Σωκίων, με κατεύθυνση την οδό Σωκίων (Κινήσεις 3+9), ανέρχεται σε 348 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,22%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($333 / 348 * 100\% = \sim 95,5\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Δελφών και Κρυστάλλη (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,37%. Το υπόλοιπο $\sim 4,5\%$ ($= 16 / 348 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Κρυστάλλη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 9), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Μυσίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Σπάρτης και Κρυστάλλη, με προέλευση την οδό Σπάρτης (Κινήσεις 7+8), ανέρχεται σε 652 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,89%. Η συντριπτική πλειοψηφία (610

/ $652 * 100\% = 93,6\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κρυστάλλη και Δελφών (Κίνηση 7), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,74%. Το υπόλοιπο 6,4% ($= 42 / 652 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Κρυστάλλη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Μυσίας και Γεωργ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 8), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,64%.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	124	124	7	7	54	27	6	6	5	10	6	18	202	192
Κίνηση: 2	12	12	0	0	10	5	0	0	0	0	0	0	22	17
Κίνηση: 3	229	229	20	20	81	41	14	14	7	14	5	15	356	333
Κίνηση: 4	0	0	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3
Κίνηση: 5	30	30	0	0	2	1	0	0	2	4	0	0	34	35
Κίνηση: 6	33	33	0	0	9	5	0	0	2	4	0	0	44	42
Κίνηση: 7	505	505	26	26	68	34	23	23	11	22	0	0	633	610
Κίνηση: 8	21	21	0	0	30	15	2	2	2	4	0	0	55	42
Κίνηση: 9	14	14	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	17	16

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)

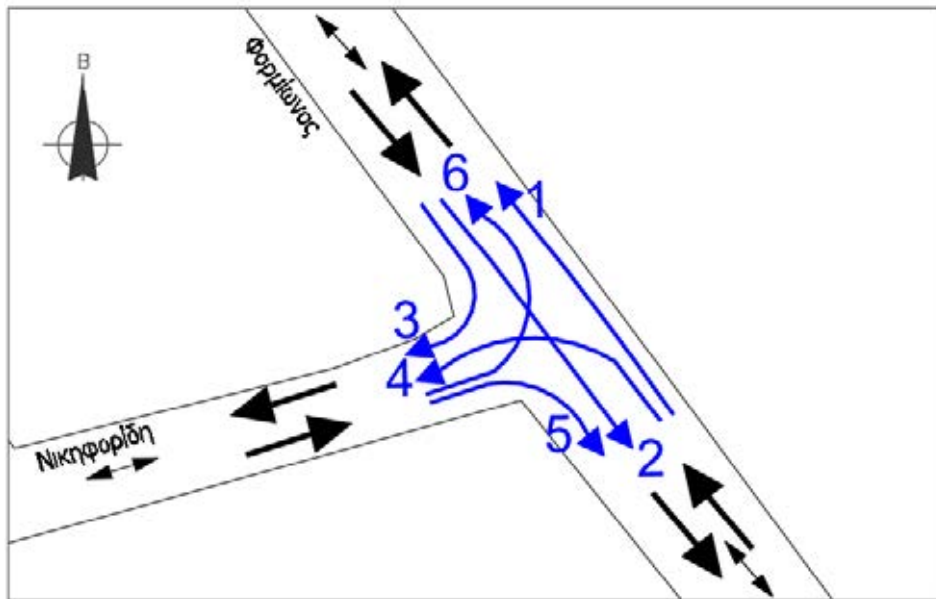
Διασταύρωση: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΜΥΣΙΑΣ - ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ		
Κρυστάλλη (από Πατριάρχου Γρηγορίου προς Φορμίωνος)	5+6+9	77	77	0	0	14	7	0	0	4	8	0	0	95	92	4,21%
Κρυστάλλη (από Φορμίωνος/ Μυσίας προς Γεωγ. Παπανδρέου)	2+4+5+8	63	63	0	0	43	22	2	2	5	10	0	0	113	97	4,42%
Φορμίωνος (από Σωκίων προς Κρυστάλλη)	1+2	136	136	7	7	64	32	6	6	5	10	6	18	224	209	4,91%
Φορμίωνος (από Κρυστάλλη προς Σωκίων)	3+9	243	243	20	20	84	42	14	14	7	14	5	15	373	348	3,22%
Φορμίωνος (από Κρυστάλλη προς Δελφών)	1+6+7	662	662	33	33	131	66	29	29	18	36	6	18	879	844	2,73%
Φορμίωνος (από Δελφών προς Κρυστάλλη)	3+4	229	229	20	20	82	41	14	14	8	16	5	15	358	335	3,63%
Μυσίας (από Σπάρτης προς Κρυστάλλη)	7+8	526	526	26	26	98	49	25	25	13	26	0	0	688	652	1,89%



Κόμβος 5: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 5



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Φορμίωνος - Νικηφορίδη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Φορμίωνος, με προέλευση το οδικό τμήμα της, μεταξύ Ναυπακτίας και Νικηφορίδη και κατεύθυνση την οδό Αρήτης. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 608 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,65%.

Ακολουθεί η αντίστροφη κίνηση (Κίνηση 2), ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Φορμίωνος με κατεύθυνση από την οδό Αρήτης προς την οδό Ναυπακτίας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 248 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 10,00%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ναυπακτίας και Νικηφορίδη, με κατεύθυνση την οδό Νικηφορίδη (Κινήσεις 1+4), είναι ίσος με 728 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,79%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($608 / 728 * 100\% = 83,5\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Νικηφορίδη και Αρήτης, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,65% (Κίνηση 1). Το υπόλοιπο 16,5% ($=120 / 728 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Νικηφορίδη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Φορμίωνος και Κόνωνος (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,48%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νικηφορίδη και Ναυπακτίας, με κατεύθυνση την οδό Ναυπακτίας (Κινήσεις 2+5), είναι ίσος με 298 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 8,91%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($248 / 298 * 100\% = 83,2\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Αρήτης και Νικηφορίδη (Κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 10,00%. Το υπόλοιπο 16,8% ($=50 / 298 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από το οδικό τμήμα της Νικηφορίδη, μεταξύ Κόνωνος και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 5), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,77%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νικηφορίδη και Αρήτης, με κατεύθυνση την οδό Αρήτης (Κινήσεις 1+6), είναι ίσος με 833 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,25%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($608 / 833 * 100\% = 73,0\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Ναυπακτίας και Νικηφορίδη (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,65%. Το υπόλοιπο 27,0% ($=225 / 833 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από το οδικό τμήμα της Νικηφορίδη, μεταξύ Κόνωνος και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,13%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Φορμίωνος, στο οδικό τμήμα μεταξύ Αρήτης και Νικηφορίδη, με προέλευση την οδό Αρήτης (Κινήσεις 2+3), είναι ίσος με 290 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 10,38%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($248 / 290 * 100\% = \sim 85,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Φορμίωνος, μεταξύ Νικηφορίδη και Ναυπακτίας, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 10% (Κίνηση 2). Το υπόλοιπο $\sim 14,7\%$ ($=43 / 290 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Νικηφορίδη και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Φορμίωνος και Κόνωνος (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 12,82%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νικηφορίδη, στο οδικό τμήμα μεταξύ Φορμίωνος και Κόνωνος, με κατεύθυνση την οδό Κόνωνος (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 163 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,36%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($120 / 163 * 100\% = 73,6\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Ναυπακτίας και Νικηφορίδη (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,48%. Το υπόλοιπο 26,4% ($= 43 / 163 * 100\%$) των ΜΕΑ έχουν προέλευση την οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Αρήτης και Νικηφορίδη (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 12,82%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νικηφορίδη, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κόνωνος και Φορμίωνος, με προέλευση την οδό Κόνωνος (Κινήσεις 5+6), ανέρχεται σε 275 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,43%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($225 / 275 * 100\% = 81,8\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νικηφορίδη και Αρήτης (στρέφουσα κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,13%. Το υπόλοιπο 18,2% ($= 50 / 275 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Φορμίωνος και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νικηφορίδη και Ναυπακτίας (στρέφουσα κίνηση 5), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,77%.

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας**

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	419	419	32	32	160	80	23	23	18	36	6	18	658	608
Κίνηση: 2	111	111	31	31	67	34	16	16	19	38	6	18	250	248
Κίνηση: 3	22	22	5	5	5	3	2	2	4	8	1	3	39	43
Κίνηση: 4	72	72	12	12	40	20	4	4	6	12	0	0	134	120
Κίνηση: 5	32	32	5	5	12	6	2	2	1	2	1	3	53	50
Κίνηση: 6	188	188	3	3	30	15	9	9	5	10	0	0	235	225

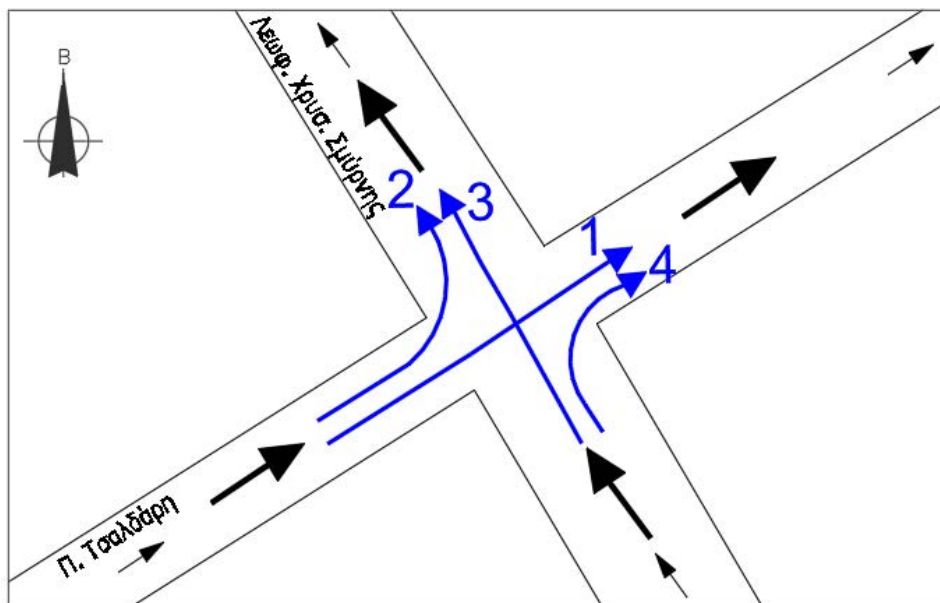
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																
Διασταύρωση: ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ - ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ % ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Φορμίωνος (από Ναυακτίας προς Νικηφορίδη)	1+4	491	491	44	44	200	100	27	27	24	48	6	18	792	728	3,79%
Φορμίωνος (από Νικηφορίδη προς Ναυακτίας)	2+5	143	143	36	36	79	40	18	18	20	40	7	21	303	298	8,91%
Φορμίωνος (από Νικηφορίδη προς Αρήτης)	1+6	607	607	35	35	190	95	32	32	23	46	6	18	893	833	3,25%
Φορμίωνος (από Αρήτης προς Νικηφορίδη)	2+3	133	133	36	36	72	36	18	18	23	46	7	21	289	290	10,38%
Νικηφορίδη (από Φορμίωνος προς Κόνωνος)	3+4	94	94	17	17	45	23	6	6	10	20	1	3	173	163	6,36%
Νικηφορίδη (από Κόνωνος προς Φορμίωνος)	5+6	220	220	8	8	42	21	11	11	6	12	1	3	288	275	2,43%



Κόμβος 6: ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ - ΠΑΝ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 6



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Χρυσοστόμου Σμύρνης – Παν. Τσαλδάρη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης που προέρχεται από το οδικό τμήμα της, μεταξύ Ευαγγελικής Σχολής και Π. Τσαλδάρη και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Κοραή Αδαμαντίου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 516 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,42%.

Ακολουθεί η Κίνηση 4, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης με προέλευση το οδικό τμήμα της, μεταξύ Ευαγγελικής Σχολής και Π. Τσαλδάρη, και προορισμό το οδικό τμήμα της Π. Τσαλδάρη, μεταξύ Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης και Μεσολογγίου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 135 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,67%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στη Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ευαγγελικής Σχολής και Π. Τσαλδάρη, με προέλευση την οδό Ευαγγελικής Σχολής (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 651 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,39%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($516 / 651 * 100\% = 79,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζουν ευθεία στο οδικό τμήμα της Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, μεταξύ Π. Τσαλδάρη και Κοραή Αδαμαντίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,42% (Κίνηση 3). Το υπόλοιπο 20,7% ($=135 / 651 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Π. Τσαλδάρη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης και Μεσολογγίου (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,67%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στη Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Π. Τσαλδάρη και Κοραή Αδαμαντίου, με κατεύθυνση την οδό Κοραή Αδαμαντίου (Κινήσεις 2+3), είναι ίσος με 568 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,20%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($516 / 568 * 100\% = 90,8\%$) των ΜΕΑ έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Π. Τσαλδάρη, μεταξύ Ευαγγελικής Σχολής και Π. Τσαλδάρη (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,42%. Το υπόλοιπο 9,2% ($=52 / 568 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Π. Τσαλδάρη, μεταξύ Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης και Μεσολογγίου (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,67%.

100%) των ΜΕΑ προέρχεται από το οδικό τμήμα της Π. Τσαλδάρη, μεταξύ Βορείου Ηπείρου και Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, με προέλευση τη Βορείου Ηπείρου (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,28%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Π. Τσαλδάρη, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Βορείου Ηπείρου και Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, με προέλευση την οδό Βορείου Ηπείρου (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 173 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,01%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($121 / 173 * 100\% = 69,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Π. Τσαλδάρη, μεταξύ Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης και Μεσολογγίου (Κίνηση 1), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το υπόλοιπο 30,1% ($=52 / 173 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Π. Τσαλδάρη, μεταξύ Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κοραή Αδαμαντίου, με προορισμό την οδό Κοραή Αδαμαντίου (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,28%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Π. Τσαλδάρη, στο οδικό τμήμα μεταξύ Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης και Μεσολογγίου, με κατεύθυνση την οδό Μεσολογγίου (Κινήσεις 1+4), είναι ίσος με 256 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,35%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($135 / 256 * 100\% = 52,7\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, μεταξύ Ευαγγελικής Σχολής και Π. Τσαλδάρη, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,67% (στρέφουσα κίνηση 4). Το υπόλοιπο 47,3% ($=121 / 256 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Π. Τσαλδάρη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Βορείου Ηπείρου και Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης (Κίνηση 1), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	93	93	4	4	33	17	7	7	0	0	0	0	137	121
Κίνηση: 2	34	34	3	3	22	11	0	0	2	4	0	0	61	52
Κίνηση: 3	338	338	21	21	138	69	9	9	8	16	21	63	535	516
Κίνηση: 4	110	110	7	7	30	15	1	1	1	2	0	0	149	135

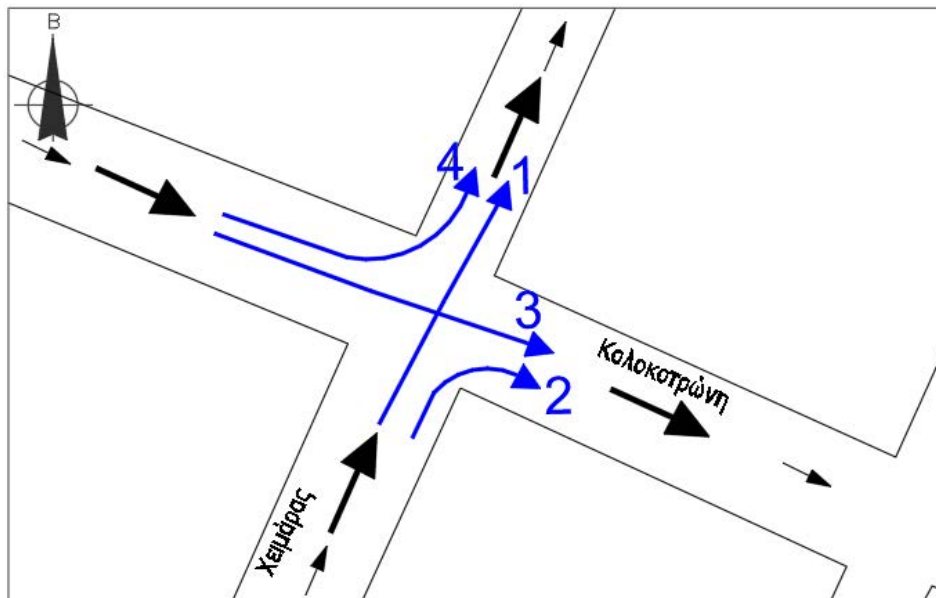
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																
Διασταύρωση: ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ - ΠΑΝ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ % ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ευαγγελικής Σχολής προς Π. Τσαλδάρη)	3+4	448	448	28	28	168	84	10	10	9	18	21	63	684	651	4,39%
Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Π. Τσαλδάρη προς Κοραή Αδαμαντίου)	2+3	372	372	24	24	160	80	9	9	10	20	21	63	596	568	5,20%
Π. Τσαλδάρη (από Βορείου Ηπείρου προς Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης)	1+2	127	127	7	7	55	28	7	7	2	4	0	0	198	173	1,01%
Π. Τσαλδάρη (από Λεωφ. Χρυσοστόμου Σμύρνης προς Μεσολογγίου)	1+4	203	203	11	11	63	32	8	8	1	2	0	0	286	256	0,35%



Κόμβος 7: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 7



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Κολοκοτρώνη - Χειμάρρας, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της Χειμάρρας που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Χειμάρρας, μεταξύ Μαγνησίας και Κολοκοτρώνη, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Νεαπόλεως. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 447 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,84%.

Ακολουθεί η Κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Κολοκοτρώνη που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Κολοκοτρώνη, μεταξύ Ραιδέστου και Χειμάρρας, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Ιθώμης. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 288 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,78%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Χειμάρρας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Μαγνησίας και Κολοκοτρώνη, με προέλευση την οδό Μαγνησίας (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 544 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,76%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($447 / 544 * 100\% = 82,2\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Χειμάρρας, μεταξύ Κολοκοτρώνη και Νεαπόλεως, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,84% (Κίνηση 1). Το υπόλοιπο 17,8% ($=97 / 544 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Κολοκοτρώνη και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Χειμάρρας και Ιθώμης (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,38%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Χειμάρρας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Νεαπόλεως, με κατεύθυνση την οδό Νεαπόλεως (Κινήσεις 1+4), είναι ίσος με 504 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,12%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($447 / 504 * 100\% = 88,7\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Χειμάρρας, μεταξύ Μαγνησίας και Κολοκοτρώνη (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,84%. Το υπόλοιπο 11,3% ($=57 / 504 * 100\%$) των ΜΕΑ

προέρχεται από το οδικό τμήμα της Κολοκοτρώνη, μεταξύ Ραιδέστου και Χειμάρρας (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,28%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κολοκοτρώνη, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ραιδέστου και Χειμάρρας, με προέλευση την οδό Ραιδέστου (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 345 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,35%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($288 / 345 * 100\% = 83,5\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Κολοκοτρώνη, μεταξύ Χειμάρρας και Ιθώμης (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,78%. Το υπόλοιπο 16,5% ($=57 / 345 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Χειμάρρας, μεταξύ Κολοκοτρώνη και Νεαπόλεως, με προορισμό την Νεαπόλεως (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,28%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κολοκοτρώνη, στο οδικό τμήμα μεταξύ Χειμάρρας και Ιθώμης, με κατεύθυνση την οδό Ιθώμης (Κινήσεις 2+3), είναι ίσος με 385 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,93%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($288 / 385 * 100\% = 74,8\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Κολοκοτρώνη, μεταξύ Ραιδέστου και Χειμάρρας, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,78% (Κίνηση 3). Το υπόλοιπο 25,2% ($=97 / 385 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Χειμάρρας και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Μανγησίας και Κολοκοτρώνη (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,38%.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	363	363	18	18	64	32	26	26	4	8	0	0	475	447
Κίνηση: 2	67	67	3	3	9	5	9	9	5	10	1	3	94	97
Κίνηση: 3	186	186	14	14	60	30	17	17	10	20	7	21	294	288
Κίνηση: 4	39	39	0	0	13	7	7	7	2	4	0	0	61	57

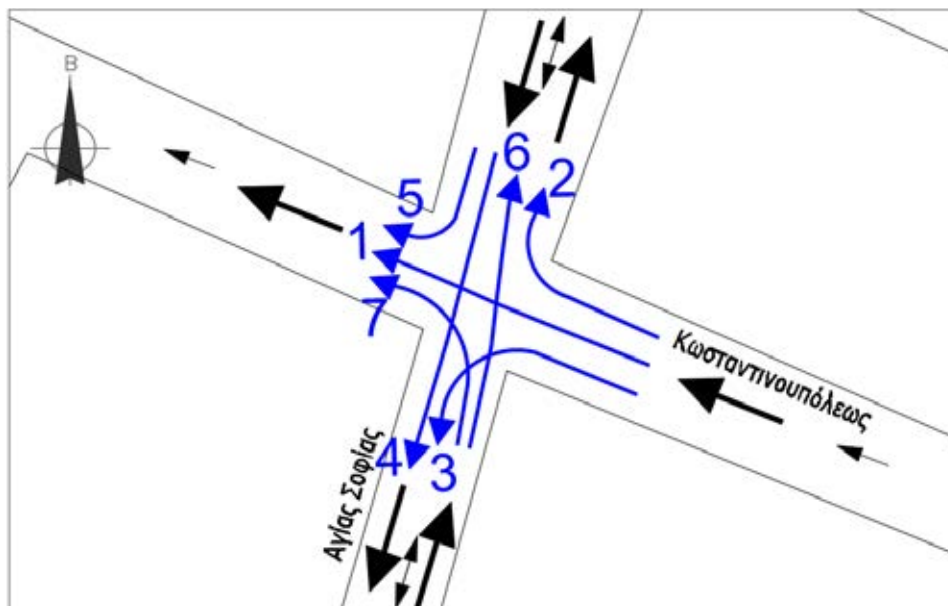
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																
Διασταύρωση: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΧΕΙΜΑΡΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ
Χειμάρρας (από Μαγνησίας προς Κολοκοτρώνη)	1+2	430	430	21	21	73	37	35	35	9	18	1	3	569	544	1,76%
Χειμάρρας (από Κολοκοτρώνη προς Νεαπόλεως)	1+4	402	402	18	18	77	39	33	33	6	12	0	0	536	504	1,12%
Κολοκοτρώνη (από Ραιδέστου προς Χειμάρρας)	3+4	225	225	14	14	73	37	24	24	12	24	7	21	355	345	5,35%
Κολοκοτρώνη (από Χειμάρρας προς Ιθώμης)	2+3	253	253	17	17	69	35	26	26	15	30	8	24	388	385	5,93%



Κόμβος 8: ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 8



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Αγίας Σοφίας - Κωνσταντινουπόλεως, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 6, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Αγίας Σοφίας, μεταξύ Αϊδινίου και Κωνσταντινουπόλεως, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Μαγνησίας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 418 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 6,18%.

Ακολουθεί η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Κωνσταντινουπόλεως με προέλευση το οδικό τμήμα της, μεταξύ Συνταγματάρχου Δαβάκη και Αγίας Σοφίας, που συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Ρήγα Φεραίου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 285 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,27%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κωνσταντινουπόλεως, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Συνταγματάρχου Δαβάκη και Αγίας Σοφίας, με προέλευση την οδό Συνταγματάρχου Δαβάκη (Κινήσεις 1+2+3), είναι ίσος με 452 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,59%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($285 / 452 * 100\% = 63,1\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Κωνσταντινουπόλεως, μεταξύ Αγίας Σοφίας και Ρήγα Φεραίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,27% (Κίνηση 1). Ακολουθούν οι μετακινήσεις που εισέρχονται στην οδό Αγίας Σοφίας και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κωνσταντινουπόλεως και Αϊδινίου, με ποσοστό ($123 / 452 * 100\% =$) 27,2% των ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,76%. Το υπόλοιπο 9,7% ($=44 / 452 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Αγίας Σοφίας και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κωνσταντινουπόλεως και Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,00%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κωνσταντινουπόλεως, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Αγίας Σοφίας και Ρήγα Φεραίου, με κατεύθυνση την οδό Ρήγα Φεραίου (Κινήσεις 1+5+7), είναι ίσος με 346 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς

κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,13%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($285 / 346 * 100\% = 82,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Κωνσταντινουπόλεως, μεταξύ Συνταγματάρχου Δαβάκη και Αγίας Σοφίας (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,27%. Ακολουθούν οι μετακινήσεις που προέρχονται από την οδό Αγίας Σοφίας και συγκεκριμένα από το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Αϊδινίου και Κωνσταντινουπόλεως, με ποσοστό ($49 / 346 * 100\% =$) 14,1% των ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 7), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,92%. Το υπόλοιπο 3,6% ($=13 / 346 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται από το οδικό τμήμα της Αγίας Σοφίας, μεταξύ Μαγνησίας και Κωνσταντινουπόλεως (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Αγίας Σοφίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Αϊδινίου και Κωνσταντινουπόλεως, με προέλευση την οδό Αϊδινίου (Κινήσεις 6+7), είναι ίσος με 466 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,71%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($418 / 466 * 100\% = \sim 89,6\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Αγίας Σοφίας, μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,18%. Το υπόλοιπο $\sim 10,4\%$ ($=49 / 466 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Κωνσταντινουπόλεως, μεταξύ Αγίας Σοφίας και Ρήγα Φεραίου (στρέφουσα κίνηση 7), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,92%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Αγίας Σοφίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Αϊδινίου, με κατεύθυνση την οδό Αϊδινίου (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 271 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,79%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($148 / 271 * 100\% = 54,6\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Αγίας Σοφίας, μεταξύ Μαγνησίας και Κωνσταντινουπόλεως, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 6,04% (Κίνηση 4). Το υπόλοιπο 45,4% ($=123 / 271 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Κωνσταντινουπόλεως και συγκεκριμένα από το οδικό τμήμα μεταξύ Συνταγματάρχου Δαβάκη και Αγίας Σοφίας (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,76%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Αγίας Σοφίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ Μαγνησίας και Κωνσταντινουπόλεως, με προέλευση την οδό Μαγνησίας (Κινήσεις 4+5), είναι ίσος με 160 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,49%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($148 / 160 * 100\% = \sim 92,0\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζουν ευθεία στην οδό Αγίας Σοφίας και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Αϊδινίου (Κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,04%. Το υπόλοιπο $\sim 8,0\%$ ($= 13 / 160 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Κωνσταντινουπόλεως, μεταξύ Αγίας Σοφίας και Ρήγα Φεραίου, με προορισμό την οδό Ρήγα Φεραίου (στρέφουσα κίνηση 5), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Αγίας Σοφίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Μαγνησίας, με κατεύθυνση την οδό Μαγνησίας (Κινήσεις 2+6), ανέρχεται σε 461 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 5,73%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($418 / 461 * 100\% = 90,6\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση την οδό Αγίας Σοφίας και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Αϊδινίου και Κωνσταντινουπόλεως (Κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 6,18%. Το υπόλοιπο 9,4% ($= 44 / 461 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Κωνσταντινουπόλεως και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Συνταγματάρχου Δαβάκη και Αγίας Σοφίας (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,00%.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	219	219	3	3	62	31	17	17	6	12	1	3	308	285
Κίνηση: 2	27	27	3	3	17	9	2	2	0	0	1	3	50	44
Κίνηση: 3	87	87	6	6	10	5	4	4	6	12	3	9	116	123
Κίνηση: 4	84	84	7	7	33	17	16	16	3	6	6	18	149	148
Κίνηση: 5	9	9	0	0	5	3	1	1	0	0	0	0	15	13
Κίνηση: 6	249	249	29	29	91	46	26	26	10	20	16	48	421	418
Κίνηση: 7	33	33	3	3	11	6	4	4	0	0	1	3	52	49

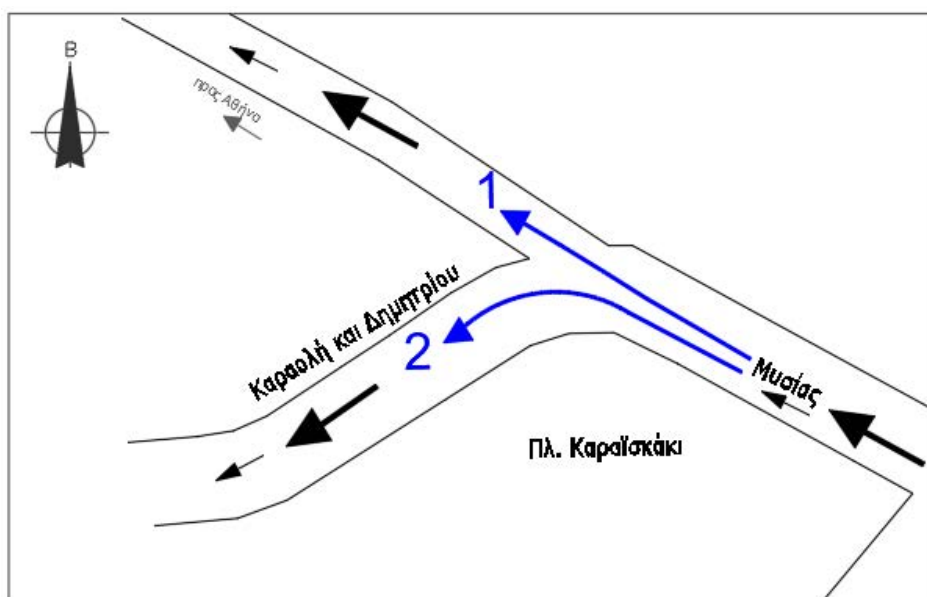
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																
Διασταύρωση: ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κωνσταντινούπολεως (από Συνταγματάρχου Δαβάκη προς Αγίας Σοφίας)	1+2+3	333	333	12	12	89	45	23	23	12	24	5	15	474	452	3,59%
Κωνσταντινούπολεως (από Αγίας Σοφίας προς Ρήγα Φεραίου)	1+5+7	261	261	6	6	78	39	22	22	6	12	2	6	375	346	2,13%
Αγίας Σοφίας (από Αϊδινίου προς Κωνσταντινούπολεως)	6+7	282	282	32	32	102	51	30	30	10	20	17	51	473	466	5,71%
Αγίας Σοφίας (από Κωνσταντινούπολεως προς Αϊδινίου)	3+4	171	171	13	13	43	22	20	20	9	18	9	27	265	271	6,79%
Αγίας Σοφίας (από Κωνσταντινούπολεως προς Μαγνησίας)	2+6	276	276	32	32	108	54	28	28	10	20	17	51	471	461	5,73%
Αγίας Σοφίας (από Μαγνησίας προς Κωνσταντινούπολεως)	4+5	93	93	7	7	38	19	17	17	3	6	6	18	164	160	5,49%



Κόμβος 9: ΜΥΣΙΑΣ - ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 9



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη (μη σηματοδοτούμενη) διασταύρωση των οδών Μυσίας – Καραολή & Δημητρίου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Μυσίας, μεταξύ Δαύλειας και Καραολή & Δημητρίου και συνεχίζει ευθεία προς Αθήνα. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 525 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,37%.

Ακολουθεί η στρέφουσα κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Καραολή & Δημητρίου με προέλευση το οδικό τμήμα της Μυσίας, μεταξύ Δαύλειας και Καραολή & Δημητρίου, και κατεύθυνση το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Μυσίας και Φορμίωνος. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 425 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,93%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Μυσίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Δαύλειας και Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση την οδό Δαύλειας (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 950 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 2,39%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($525 / 950 * 100\% = 55,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Μυσίας, μεταξύ Καραολή & Δημητρίου και Αργυρουπόλεως, με κατεύθυνση προς Αθήνα, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 0,37% (Κίνηση 1). Το υπόλοιπο 44,7% ($=425 / 950 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Μυσίας και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,93%.

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Μυσίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Αργυρουπόλεως με κατεύθυνση προς Αθήνα (Κίνηση 1), ανέρχεται σε 525 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,37%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση εξ' ολοκλήρου από το οδικό τμήμα της Μυσίας μεταξύ των οδών Δαύλειας και Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 1).

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Μυσίας και Φορμίωνος (στρέφουσα κίνηση 2), ανέρχεται σε 425

ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,93%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση εξ' ολοκλήρου από το οδικό τμήμα της Μυσίας μεταξύ των οδών Δαύλειας και Καραολή & Δημητρίου (στρέφουσα κίνηση 2).

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	462	462	31	31	31	16	12	12	2	4	0	0	538	525
Κίνηση: 2	301	301	12	12	64	32	28	28	11	22	10	30	426	425

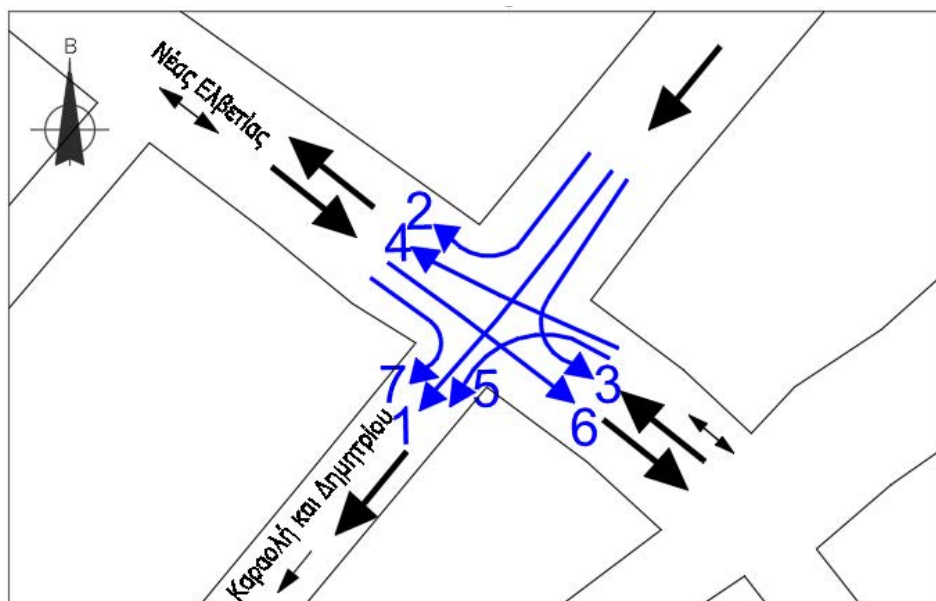
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																		
Διασταύρωση: ΜΥΣΙΑΣ - ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ																		
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																		
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ		
Μυσίας (από Λεωφ.Καρέα προς Καραολή & Δημητρίου)	1+2	763	763	43	43	95	48	40	40	13	26	10	30	964	950			2,39%
Μυσίας (από Καραολή & Δημητρίου προς Αργυρουπόλεως)	1	462	462	31	31	31	16	12	12	2	4	0	0	538	525			0,37%
Καραολή & Δημητρίου (από Μυσίας προς Φορμίωνος)	2	301	301	12	12	64	32	28	28	11	22	10	30	426	425			4,93%



Κόμβος 10: ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 10



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη (μη σηματοδοτούμενη) διασταύρωση των οδών Καραολή & Δημητρίου – Νέας Ελβετίας, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Θείρων και Νέας Ελβετίας, και συνεχίζει ευθεία στην οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 405 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,36%.

Ακολουθεί η Κίνηση 6, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Νέας Ελβετίας με προέλευση το οδικό τμήμα της, μεταξύ Μπουμπουλίνας και Καραολή & Δημητρίου, και κατεύθυνση το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 288 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,68%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Θείρων και Νέας Ελβετίας, με προέλευση την οδό Θείρων (Κινήσεις 1+2+3), είναι ίσος με 497 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,66%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($405 / 497 * 100\% = \sim 81,4\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,36% (Κίνηση 1). Ακολουθούν οι μετακινήσεις που εισέρχονται στην οδό Νέας Ελβετίας και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου και Μπουμπουλίνας, με ποσοστό $(71 / 497 * 100\% =) \sim 14,3\%$ των ΜΕΑ (Κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,75%. Το υπόλοιπο $\sim 4,3\%$ ($=22 / 497 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Νέας Ελβετίας και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 9,09%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Καραολή & Δημητρίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας, με κατεύθυνση την

οδό Μαγνησίας (Κινήσεις 1+5+7), είναι ίσος με 469 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,98%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($405 / 469 * 100\% = 86,4\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Θείρων και Νέας Ελβετίας (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,36%. Ακολουθούν οι μετακινήσεις που προέρχονται από την οδό Νέας Ελβετίας και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ Μπουμπουλίνας και Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό ($55 / 469 * 100\% =$) 11,7% των ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 7), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,84%. Το υπόλοιπο 1,9% ($=9 / 469 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Νέας Ελβετίας και συγκεκριμένα από το οδικό τμήμα μεταξύ νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου (στρέφουσα κίνηση 5), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,11%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νέας Ελβετίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση το νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 4+5), είναι ίσος με 100 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,05%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($91 / 100 * 100\% = 91\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ Καραολή & Δημητρίου και Μπουμπουλίνας (Κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,44%. Το υπόλοιπο 9% ($=9 / 100 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας, με προορισμό την οδό Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 5), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,11%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νέας Ελβετίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου, με κατεύθυνση το νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου (Κινήσεις 3+6), είναι ίσος με 310 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,05%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($288 / 310 * 100\% = 92,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ Μπουμπουλίνας και Καραολή & Δημητρίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 3,68% (Κίνηση 6). Το υπόλοιπο 7,1% ($=22 / 310 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Θείρων και Νέας Ελβετίας (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 9,09%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νέας Ελβετίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ Μπουμπουλίνας και βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου, με προέλευση την οδό Μπουμπουλίνας (Κινήσεις 6+7), είναι ίσος με 343 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,29%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($288 / 343 * 100\% = 83,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζουν ευθεία στην οδό Νέας Ελβετίας και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 6), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,68%. Το υπόλοιπο 16,1% ($= 55 / 343 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Καραολή & Δημητρίου, μεταξύ Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας, με προορισμό την οδό Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 7), και ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,84%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νέας Ελβετίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και Μπουμπουλίνας, με κατεύθυνση την οδό Μπουμπουλίνας (Κινήσεις 2+4), ανέρχεται σε 161 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,12%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($91 / 161 * 100\% = \sim 56,0\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση την οδό Νέας Ελβετίας και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ νοτιοανατολικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου και βορειοδυτικού κλάδου Καραολή & Δημητρίου (Κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,44%. Το υπόλοιπο $\sim 44,0\%$ ($= 71 / 161 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Καραολή & Δημητρίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα

μεταξύ των οδών Θείρων και Νέας Ελβετίας (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,75%.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	311	311	9	9	58	29	25	25	11	22	3	9	417	405
Κίνηση: 2	37	37	4	4	31	16	5	5	0	0	3	9	80	71
Κίνηση: 3	13	13	0	0	7	4	0	0	1	2	1	3	22	22
Κίνηση: 4	66	66	2	2	15	8	3	3	0	0	4	12	90	91
Κίνηση: 5	4	4	0	0	4	2	0	0	0	0	1	3	9	9
Κίνηση: 6	208	208	7	7	60	30	13	13	3	6	8	24	299	288
Κίνηση: 7	35	35	2	2	8	4	2	2	0	0	4	12	51	55

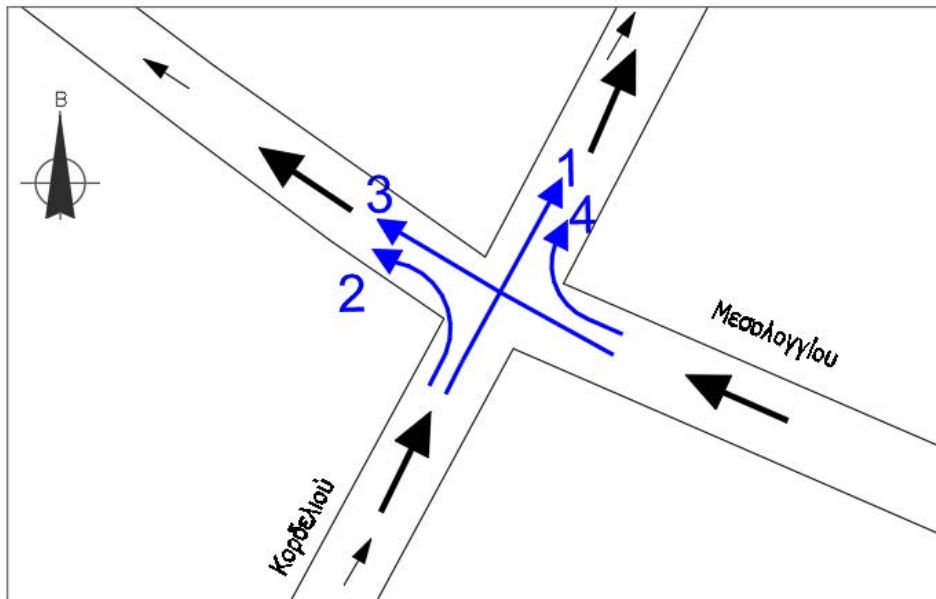
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																	
Διασταύρωση: ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ																	
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																	
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
Καραολή & Δημητρίου (από Θείρων προς Νέας Ελβετίας)	1+2+3	361	361	13	13	96	48	30	30	12	24	7	21	519	497	3,66%	
Καραολή & Δημητρίου (από Νέας Ελβετίας προς Μαγνησίας)	1+5+7	350	350	11	11	70	35	27	27	11	22	8	24	477	469	3,98%	
Νέας Ελβετίας (από νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	4+5	70	70	2	2	19	10	3	3	0	0	5	15	99	100	5,05%	
Νέας Ελβετίας (από βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς νοτιοανατολικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	3+6	221	221	7	7	67	34	13	13	4	8	9	27	321	310	4,05%	
Νέας Ελβετίας (από βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου προς Μπουμπουλίνας)	2+4	103	103	6	6	46	23	8	8	0	0	7	21	170	161	4,12%	
Νέας Ελβετίας (από Μπουμπουλίνας προς βορειοδυτικό κλάδο Καραολή & Δημητρίου)	6+7	243	243	9	9	68	34	15	15	3	6	12	36	350	343	4,29%	



Κόμβος 11: ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ - ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 11



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη (μη σηματοδοτούμενη) διασταύρωση των οδών Μεσολογγίου – Κορδελιού - Αγ. Σοφίας, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 3, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Μεσολογγίου, μεταξύ Σειρήνων και Κορδελιού, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Ερυθραίας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 532 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,58%.

Ακολουθεί η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται από το οδικό τμήμα της Κορδελιού, μεταξύ Κωνσταντιλιέρη και Μεσολογγίου, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Ανδρομέδας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 318 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,49%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Μεσολογγίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Σειρήνων και Κορδελιού, με προέλευση την οδό Σειρήνων (Κινήσεις 3+4), είναι ίσος με 612 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,98%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($532 / 612 * 100\% = 86,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Μεσολογγίου, μεταξύ Κορδελιού και Ερυθραίας, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,58% (Κίνηση 3). Το υπόλοιπο 13,1% ($=80 / 612 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Κορδελιού και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Μεσολογγίου και Ανδρομέδας (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,65%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Μεσολογγίου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κορδελιού και Ερυθραίας, με κατεύθυνση την οδό Ερυθραίας (Κινήσεις 2+3), είναι ίσος με 613 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,82%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($532 / 613 * 100\% = 86,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχεται από το οδικό τμήμα της Μεσολογγίου, μεταξύ Σειρήνων και Κορδελιού (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,58%. Το υπόλοιπο 13,1% ($=81 / 613 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από το οδικό τμήμα της Κορδελιού, μεταξύ Κωνσταντιλιέρη και Μεσολογγίου (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,41%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κορδελιού, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κωνσταντιλιέρη και Μεσολογγίου, με προέλευση την οδό Κωνσταντιλιέρη (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 399 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,89%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($318 / 399 * 100\% = 79,7\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Κορδελιού, μεταξύ Μεσολογγίου και Ανδρομέδας (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,49%. Το υπόλοιπο 20,3% ($=81 / 399 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Μεσολογγίου, μεταξύ Κορδελιού και Ερυθραίας (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,41%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κορδελιού, στο οδικό τμήμα μεταξύ Μεσολογγίου και Ανδρομέδας, με κατεύθυνση την οδό Ανδρομέδας (Κινήσεις 1+4), είναι ίσος με 398 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 2,13%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($318 / 398 * 100\% = 79,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχει προέλευση το οδικό τμήμα της Κορδελιού, μεταξύ Κωνσταντιλιέρη και Μεσολογγίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,49% (Κίνηση 1). Το υπόλοιπο 20,1% ($=80 / 398 * 100\%$) των ΜΕΑ προέρχεται από την οδό Μεσολογγίου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Σειρήνων και Κορδελιού (στρέφουσα κίνηση 4), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,65%.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	245	245	26	26	46	23	14	14	5	10	0	0	336	318
Κίνηση: 2	61	61	2	2	21	11	1	1	3	6	0	0	88	81
Κίνηση: 3	436	436	10	10	96	48	20	20	9	18	0	0	571	532
Κίνηση: 4	57	57	1	1	20	10	4	4	4	8	0	0	86	80

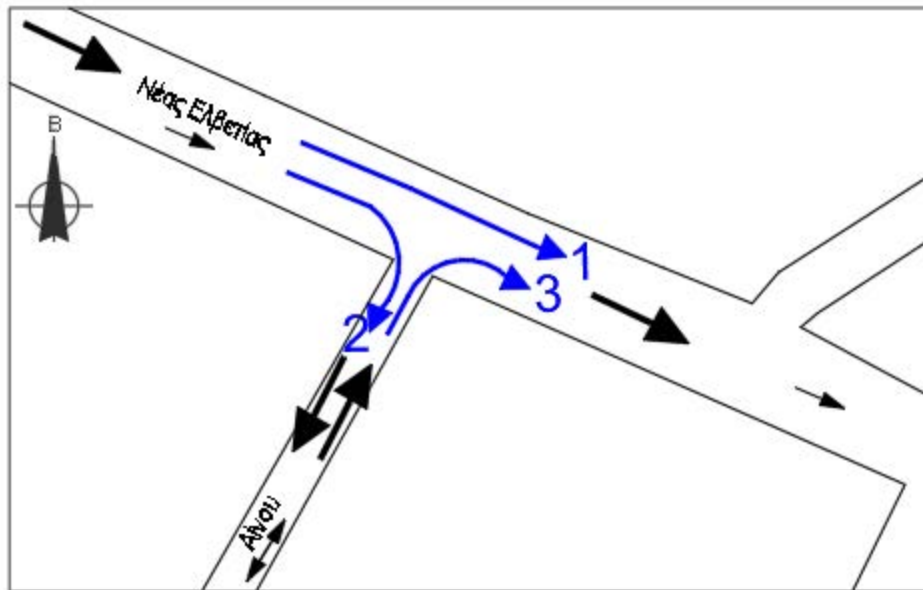
1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																	
Διασταύρωση: ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ - ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ																	
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																	
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ % ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
Μεσολογγίου Σειρήνων Κορδελιού)	(από προς	3+4	493	493	11	11	116	58	24	24	13	26	0	0	657	612	1,98%
Μεσολογγίου Κορδελιού Ερυθραίας)	(από προς	2+3	497	497	12	12	117	59	21	21	12	24	0	0	659	613	1,82%
Κορδελιού Κωνσταντιλιέρη Μεσολογγίου)	(από προς	1+2	306	306	28	28	67	34	15	15	8	16	0	0	424	399	1,89%
Κορδελιού Μεσολογγίου Ανδρομέδας)	(από προς	1+4	302	302	27	27	66	33	18	18	9	18	0	0	422	398	2,13%



Κόμβος 12: ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ - ΑΙΝΟΥ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 12



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη (μη σηματοδοτούμενη) διασταύρωση των οδών Νέας Ελβετίας - Αίνου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος που προέρχεται από το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ Αττάλειας και Αίνου, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Δεنيζλίου. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 420 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,87%.

Ακολουθεί η Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Αίνου με προέλευση το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ Αττάλειας και Αίνου, και προορισμό το οδικό τμήμα της Αίνου, μεταξύ Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 12 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 44,44%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νέας Ελβετίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Αττάλειας και Αίνου, με προέλευση την οδό Αττάλειας (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 432 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,68%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($420 / 432 * 100\% = 97,2\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν συνεχίζει ευθεία στο οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ Αίνου και Δεنيζλίου, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 4,87% (Κίνηση 1). Το υπόλοιπο 2,7% ($=12 / 432 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται στην οδό Αίνου και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 2), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 44,44%.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Νέας Ελβετίας, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Αίνου και Δεنيζλίου, με κατεύθυνση την οδό Δεنيζλίου (Κινήσεις 1+3), είναι ίσος με 423 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,08%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($420 / 423 * 100\% = 99,3\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται από το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας, μεταξύ Αττάλειας και Αίνου (Κίνηση 1), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 4,87%. Το υπόλοιπο 0,7% ($=3 / 423 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται από το οδικό τμήμα της Αίνου, μεταξύ Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 50,00%.

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Αίνου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Μαγνησίας και Νέας Ελβετίας με κατεύθυνση την Νέας Ελβετίας (στρέφουσα κίνηση 3), ανέρχεται σε 3 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 50,00%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχονται εξ' ολοκλήρου σ το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας μεταξύ των οδών Αίνου και Δениζλίου (στρέφουσα κίνηση 3).

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Αίνου, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Νέας Ελβετίας και Μαγνησίας, με κατεύθυνση τη Μαγνησίας (στρέφουσα κίνηση 2), ανέρχεται σε 12 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 44,44%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προέλευση εξ' ολοκλήρου από το οδικό τμήμα της Νέας Ελβετίας μεταξύ των οδών Αττάλειας και Αίνου (στρέφουσα κίνηση 2).

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

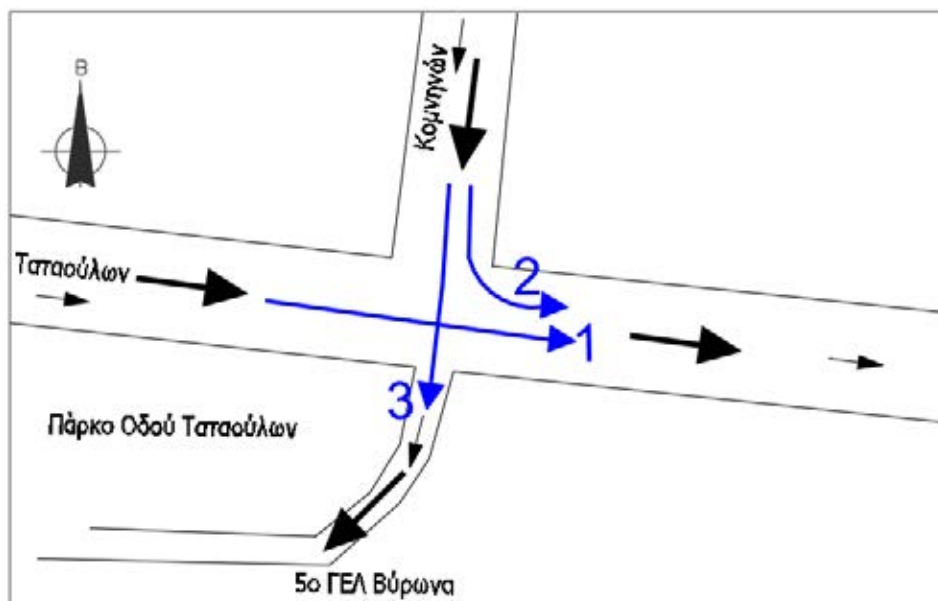
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	279	279	17	17	88	44	26	26	9	18	12	36	431	420
Κίνηση: 2	2	2	0	0	3	2	0	0	4	8	0	0	9	12
Κίνηση: 3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	3

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																	
Διασταύρωση: ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ - ΑΙΝΟΥ																	
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00																	
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
Νέας Ελβετίας (από Αττάλειας προς Αίνου)	1+2	281	281	17	17	91	46	26	26	13	26	12	36	440	432	5,68%	
Νέας Ελβετίας (από Αίνου προς Δενιζλίου)	1+3	280	280	17	17	88	44	26	26	10	20	12	36	433	423	5,08%	
Αίνου (από Μαγνησίας προς Νέας Ελβετίας)	3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	3	50,00%	
Αίνου (από Νέας Ελβετίας προς Μαγνησίας)	2	2	2	0	0	3	2	0	0	4	8	0	0	9	12	44,44%	

Κόμβος 13: ΤΑΤΑΟΥΛΩΝ - ΚΟΜΝΗΝΩΝ

Ημερομηνία: Τρίτη 31/05/2022, 8:00-9:00

Σκαρίφημα Κόμβου 13



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρα μέτρησης 8:00-9:00) για τη (μη σηματοδοτούμενη) διασταύρωση των οδών Ταταούλων - Κομνηνών, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στην πρωινή αιχμή, η κίνηση με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο είναι η Κίνηση 1, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Ταταούλων που προέρχεται από το οδικό τμήμα της, μεταξύ των οδών Κων/νου Παλαιολόγου και Κομνηνών, και συνεχίζει ευθεία με κατεύθυνση την οδό Μήδειας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 920 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,59%.

Ακολουθεί η Κίνηση 2, ήτοι ο κυκλοφοριακός φόρτος με προέλευση την οδό Κομνηνών και συγκεκριμένα το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Βοσπόρου και Ταταούλων, και προορισμό το οδικό τμήμα της Ταταούλων, μεταξύ των οδών Κομνηνών και Μήδειας. Ο εν λόγω φόρτος ανέρχεται σε 9 ΜΕΑ και έχει μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Ταταούλων, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κομνηνών και Μήδειας, με κατεύθυνση την οδό Μήδειας (Κινήσεις 1+2), είναι ίσος με 929 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,58%. Η συντριπτική πλειοψηφία ($920 / 929 * 100\% = 99,0\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται από το οδικό τμήμα της Ταταούλων, μεταξύ Κων/νου Παλαιολόγου και Κομνηνών, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 1,59% (Κίνηση 1). Το υπόλοιπο 1,0% ($=9 / 929 * 100\%$) των ΜΕΑ εισέρχεται από την οδό Κομνηνών, και συγκεκριμένα από το οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Βοσπόρου και Ταταούλων (στρέφουσα κίνηση 2), με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8:00-9:00) στην οδό Κομνηνών, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Βοσπόρου και Ταταούλων, με προέλευση την οδό Βοσπόρου (Κινήσεις 2+3), είναι ίσος με 17 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 5,26%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ($9 / 17 * 100\% = 52,9\%$) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Ταταούλων, μεταξύ Κομνηνών και Μήδειας, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (στρέφουσα κίνηση 2). Το υπόλοιπο 47,1% ($=8 / 17 * 100\%$) των ΜΕΑ συνεχίζει

ευθεία στην οδό Κομνηνών, και συγκεκριμένα στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ταταούλων και Βενετίας (Κίνηση 3), με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (σε οχημ.) 11,11%.

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Ταταούλων, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Κων/νου Παλαιολόγου και Κομνηνών με προέλευση την Κων/νου Παλαιολόγου (Κίνηση 1), ανέρχεται σε 920 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,59%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχονται εξ' ολοκλήρου στο οδικό τμήμα της Ταταούλων μεταξύ των οδών Κομνηνών και Μήδειας (Κίνηση 1).

Ο πρωινός (8:00-9:00) ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος στην οδό Κομνηνών, στο οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ταταούλων και Βενετίας (Κίνηση 3), ανέρχεται σε 8 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,11%. Τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν προέρχονται εξ' ολοκλήρου από το οδικό τμήμα της Κομνηνών μεταξύ των οδών Βοσπόρου και Ταταούλων (Κίνηση 3).

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:00-09:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	767	767	19	19	79	40	62	62	13	26	2	6	942	920
Κίνηση: 2	7	7	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	10	9
Κίνηση: 3	4	4	0	0	4	2	0	0	1	2	0	0	9	8

1 ΩΡΑ (ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ)																	
Διασταύρωση: ΤΑΤΑΟΥΛΩΝ - ΚΟΜΝΗΝΩΝ																	
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 31.05.2022, 08:0-09:00																	
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΟΥΛΜΑΝ ΤΡΙΑΞ ΦΟΡΤΗΓΑ		ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ		
Ταταούλων (από Κων/νου Παλαολόγου προς Κομνηνών)	1	767	767	19	19	79	40	62	62	13	26	2	6	942	920	1,59%	
Ταταούλων (από Κομνηνών προς Μήδειας)	1+2	774	774	19	19	81	41	63	63	13	26	2	6	952	929	1,58%	
Κομνηνών (από Βοσπόρου προς Ταταούλων)	2+3	11	11	0	0	6	3	1	1	1	2	0	0	19	17	5,26%	
Κομνηνών (από Ταταούλων προς Βενετίας)	3	4	4	0	0	4	2	0	0	1	2	0	0	9	8	11,11%	



2.3 Η Έννοια της Βαδισιμότητας – Walkability

2.3.1 Εισαγωγή – Ορισμοί

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η έννοια της βαδισιμότητας (walkability) και επιδιώκεται η απόδοση του ορισμού της, κυρίως μέσω της διεθνούς βιβλιογραφίας. Επιπλέον αναφέρονται τα κυριότερα οφέλη της βαδισιμότητας που κατηγοριοποιούνται σε οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά. Κατά συνέπεια είναι ανάγκη να προσδιοριστούν μέθοδοι μέτρησης της βαδισιμότητας ανά περιοχή και για αυτό τον λόγο αναφέρονται οι πιο διαδεδομένοι τρόποι μέτρησής της, δηλαδή με ερωτηματολόγια, με εργαλεία ελέγχου (audit tools) και με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (G.I.S.). Ανά περίπτωση παρουσιάζονται και παραδείγματα εφαρμογών στο αστικό περιβάλλον.

Ορισμός βαδισιμότητας - Walkability

Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας η έννοια της «βαδισιμότητας» αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τον σχεδιασμό του αστικού χώρου. Οι «περπατήσιμες» κοινωνίες χαρακτηρίζονται από την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο έναντι των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς. Ωστόσο, η διεθνής βιβλιογραφία δε παρέχει ένα κοινώς αποδεκτό ορισμό για την έννοια της «βαδισιμότητας», αλλά αναλώνεται στην παρουσίαση χαρακτηριστικών που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση.

Για ένα περπατήσιμο οδικό περιβάλλον γενικά συμπεραίνεται πως η ύπαρξη υποδομής πεζοδρομίων αυξάνει τη βαδισιμότητα μιας περιοχής. Όμως υπάρχουν σημαντικές μεταβλητές που επιδρούν στη βαδισιμότητα μιας περιοχής και βρίσκονται υπό επιστημονική διερεύνηση, όπως η σύνδεση με τις χρήσεις γης, η συνδεσιμότητα του δικτύου, η ύπαρξη φωτισμού, κλπ. Γενικότερος στόχος από τη διερεύνηση του όρου «Walkability» είναι η αναγνώριση των σημαντικότερων παραγόντων που επηρεάζουν τη συμπεριφορά των ανθρώπων για πεζή μετακίνηση.

Ο όρος «walkability» μιας κοινότητας, αναφέρεται ως το βαθμό στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατήσουν με σκοπό τη σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία (Leslie et al 2006), ή ως το βαθμό εκείνο που το δομημένο περιβάλλον είναι φιλικό προς τους πεζούς (Abley and Turner 2011)

Από την άλλη, οι Pivo et al (2010) ορίζουν τη βαδισιμότητα ως το βαθμό που οι κάτοικοι της περιοχής ενθαρρύνονται να προσεγγίσουν τους προορισμούς που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση πεζή. Υποστηρίζουν πως διάφορα φυσικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής επηρεάζουν το βαθμό της βαδισιμότητας της. Τέτοιου είδους χαρακτηριστικά είναι η πυκνότητα του πληθυσμού, η μίξη των χρήσεων γης, η συνδεσιμότητα του δικτύου, ο κυκλοφοριακός φόρτος, η απόσταση από τους προορισμούς, το πλάτος των πεζοδρομίων και η συνέχεια του δικτύου των πεζοδρομίων, το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων, η τοπογραφία της περιοχής, καθώς και η αντιλαμβανόμενη από τους πεζούς ασφάλεια και αισθητική των οδών.

Υψηλής βαδισιμότητας περιοχές, χαρακτηρίζονται αυτές με υψηλή οικιστική πυκνότητα, μίξη χρήσεων γης, συνδεσιμότητα οδικού δικτύου και οδική ασφάλεια με βάση την έρευνα των Saelens et al (2003).

Επίσης, ο Litman (2014) αναφέρεται στον όρο βαδισιμότητα ως την ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή

μετακίνηση όπως η ύπαρξη υποδομής πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρετικότητα.

Σύμφωνα με την έρευνα των Hess et al (2011), η βαδισιμότητα είναι μια ποσοτική αλλά και ποιοτική μέτρηση του κατά πόσο μια περιοχή προσελκύει ή όχι τους πεζούς. Επιπλέον, επισημαίνουν ότι οι πόλεις δείχνουν συνεχώς και περισσότερο ενδιαφέρον για την πεζή μετακίνηση και πως η σχέση μεταξύ περπατήματος και κοινωνικής ζωντανίας στις γειτονιές γίνεται όλο και πιο σαφής. Παράλληλα, οι περιοχές που προωθούν και διευκολύνουν την πεζή μετακίνηση προς καταστήματα, σχολεία και άλλες υπηρεσίες, παρουσιάζονται ως μέρη με καλύτερη ποιότητα ζωής, υψηλότερες τιμές ακινήτων, προώθηση πιο υγιεινών τρόπων ζωής και έχουν υψηλότερα επίπεδα κοινωνικής συνοχής.

Το στρατηγικό σχέδιο για το περπάτημα για την πόλη του Λονδίνου (Transport for London) αναφέρεται στον όρο «walkability» ως το βαθμό στον οποίο η πεζή μετακίνηση είναι διαθέσιμη στους πολίτες ως ασφαλής και ευχάριστη δραστηριότητα.

Ορίζονται πέντε βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μιας περιοχής, τα λεγόμενα “5Cs”:

- Η **συνδεσιμότητα** (Connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων, ελκυστικών τοπίων και αρχιτεκτονικής και η αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα [walkscore.com](https://www.walkscore.com)¹, τα χαρακτηριστικά μιας βαθιάς γειτονιάς είναι τα εξής:

- Το κέντρο, λειτουργεί ως ένας ενιαίος δημόσιος χώρος με πεζοδρομήσεις και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας
- Υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, έτσι ώστε να υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και συχνή δημόσια συγκοινωνία
- Μικτά εισοδήματα και μεικτές χρήσεις γης, για να είναι προσιτή η στέγαση κοντά στις εμπορικές χρήσεις γης
- Δημόσιοι χώροι πρασίνου, που ευνοούν τη συνάθροιση και το παιχνίδι
- Σχεδιασμός με επίκεντρο τον πεζό
- Ύπαρξη σχολείων και χώρων εργασίας σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες
- Σχεδιασμός των δρόμων με βάση τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας.

Παράλληλα στην έρευνα του Southworth (2005) η βαδισιμότητα αναφέρεται ως ο βαθμός στον οποίο το δομημένο περιβάλλον υποστηρίζει και ενθαρρύνει το περπάτημα και παρέχει άνεση, ασφάλεια, συνδέει τους ανθρώπους με διάφορους προορισμούς σε κοντινή απόσταση και ελκύει το οπτικό ενδιαφέρον του πεζού κατά μήκος του δικτύου.

¹ <https://www.walkscore.com/>

Είναι εμφανές από τη διεθνή βιβλιογραφία, ότι υπάρχουν πολλοί ορισμοί για τη βαδισιμότητα, οι οποίοι παρουσιάζουν συνήθως μικρές διαφορές μεταξύ τους. Από όλα τα παραπάνω όμως γίνεται φανερό ότι είναι μια πολύπλευρη έννοια που περιλαμβάνει τα περισσότερα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος μιας περιοχής.

Οφέλη βαδισιμότητας - Walkability

Τα βασικότερα οφέλη της βαδισιμότητας εντάσσονται στον οικονομικό τομέα. Ωστόσο οφέλη παρουσιάζονται τόσο σε κοινωνικά όσο και σε περιβαλλοντικά ζητήματα. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά, τα οφέλη από τη βελτίωση της βαδισιμότητας (Litman 2014).

Πίνακας 2-52: Οφέλη από βελτιωμένη βαδισιμότητα

Οικονομικά	Κοινωνικά	Περιβαλλοντικά
Βελτιωμένη προσβασιμότητα, ιδιαίτερα για τους οδηγούς μη μηχανοκίνητων μέσων	Αυξημένη προσβασιμότητα σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα	Μείωση του αστικού χώρου που χρησιμοποιείται για κατασκευή οδών και θέσεων οχημάτων στάθμευσης
Μείωση του κόστους μετακίνησης	Μειωμένα εξωτερικά κόστη, όπως ατυχήματα, ρύπανση περιβάλλοντος	Διατήρηση ανοιχτών κοινόχρηστων χώρων
Αυξημένη επάρκεια των χώρων στάθμευσης	Αυξημένη κοινωνική συνοχή και αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων μιας γειτονιάς	Μείωση ενεργειακής κατανάλωσης και ατμοσφαιρικών ρύπων
Βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των θέσεων εργασίας	Βελτίωση της αρχιτεκτονικής και διατήρηση παραδοσιακών κτιρίων	Βελτίωσης της αισθητικής του αστικού περιβάλλοντος
Υποστήριξη εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και MMM	Αύξηση της σωματικής δραστηριότητας	Μείωση του φαινομένου των "θερμών νησίδων"
Αποταμίευση κόστους από υγειονομικές υπηρεσίες εξαιτίας αυξημένης σωματικής άσκησης		

Πηγή: Litman (2014)

Η εξάρτηση από τα μηχανοκίνητα μέσα έχει προκαλέσει πολλά προβλήματα στις σύγχρονες πόλεις με μεγάλο οικονομικό κόστος. Ο σχεδιασμός περπατήσιμων πόλεων και η μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων κατά ορισμένες εκατοντάδες οχήματα τη μέρα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών ακινήτων κατά 18% σε έρευνα του Litman (1999). Αντίστοιχα για την πόλη του Λονδίνου προέκυψε από τον οργανισμό «Transport for London» πως η δημιουργία περπατήσιμων οδών μπορούν να προσθέσουν μέχρι και 30.000£ στη μέση τιμή ενός ακινήτου.

Πράγματι, από την έρευνα «How Walkability raises home values in U.S. cities» που πραγματοποιήθηκε, καθίσταται σαφές ότι η έννοια της βαδισιμότητας συνδέεται στενά με τις υψηλότερες τιμές κατοικιών σε όλες σχεδόν τις μητροπολιτικές περιοχές. Η επιλογή, η ευκολία και η ποικιλία για περπατήσιμες περιοχές αντικατοπτρίζεται στις αγορές κατοικιών και είναι βασικό προϊόν ζήτησης των καταναλωτών. Για αυτό τον λόγο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη βαδισιμότητα των γειτονιών, ως μια βασική παράμετρος της αστικής ζωής και ως ώθηση για τη δημόσια πολιτική που θα αυξήσει τις συνολικές αξίες των ακινήτων (Joe Cortright 2009).

Συγχρόνως, σημαντικά οφέλη παρατηρούνται στη σωματική υγεία των κατοίκων περπατήσιμων γειτονιών. Βασικοί παράμετροι της βαδισιμότητας όπως η μίξη των χρήσεων γης, η πυκνότητα του πληθυσμού καθώς και η συνδεσιμότητα του δικτύου είναι θετικά και άμεσα συνυφασμένες με το χρόνο που διαθέτει κάθε άνθρωπος για σωματική άσκηση κάθε μέρα (Frank et al 2005). Στην έρευνα που είχε πραγματοποιηθεί «Σύνδεση αντικειμενικών μετρήσεων φυσικής δραστηριότητας με αντικειμενικά μετρήσιμες παραμέτρους του δομημένου αστικού περιβάλλοντος» (Linking Objectively Measured Physical Activity with Objectively Measured Urban Form), το 37% των

ανθρώπων σε περιοχές υψηλής βαδισιμότητας περπατούν πάνω από 30 λεπτά την ημέρα, σε αντίθεση με μόλις το 18% των κατοίκων γειτονιών χαμηλής βαδισιμότητας. Η μειωμένη σωματική άσκηση έχει ως αποτέλεσμα αυξημένα προβλήματα υγείας και μπορεί να οδηγήσει σε παχυσαρκία, καρδιακά νοσήματα και διαβήτη. Επομένως, μια περιοχή σχεδιασμένη στα πρότυπα της βιώσιμης κινητικότητας μπορεί να βελτιώσει την υγεία των κατοίκων της με ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης.

Συνοψίζοντας, τα οφέλη της βαδισιμότητας μπορεί να παρουσιάζονται σε διάφορες πτυχές, όμως η οικονομική ανάπτυξη που μπορεί να προσφέρει, ειδικότερα στη σημερινή εποχή της οικονομικής κρίσης είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Μέθοδοι μέτρησης βαδισιμότητας

Κατά κοινή ομολογία, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η έννοια της βαδισιμότητας περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία των χαρακτηριστικών του δομημένου περιβάλλοντος. Έτσι, αναπόφευκτα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια προσπάθεια συσχέτισης των στοιχείων του περιβάλλοντος με τη βιώσιμη κινητικότητα. Ωστόσο, από σύγχρονες έρευνες έχει προκύψει πως οι διαφορετικές εκφάνσεις της πεζή μετακίνησης όπως για αναψυχή, εργασία, προσέγγιση υπηρεσιών, επηρεάζονται αντίστοιχα και από διαφορετικούς παράγοντες του δικτύου των πεζών (Owen et al 2004). Επομένως, όπως είναι φυσικό για να γίνει κατανοητή η επίδραση του αστικού οδικού περιβάλλοντος στη φυσική μετακίνηση είναι και απαραίτητη η ανάπτυξη υψηλής ποιότητας δεικτών και μεθοδολογιών (Γαλάνης 2011).

Γενικότερα χρησιμοποιούνται τρεις κατηγορίες μεθοδολογιών:

- Ερωτηματολόγια, που αποτυπώνουν την υποκειμενική αντίληψη των πεζών για την προσβασιμότητα, την ελκυστικότητα καθώς και την άνεση του δικτύου των πεζοδρομίων.
- Εργαλεία συστηματικού ελέγχου, γνωστά ως και audit tools, με σκοπό την ποσοτικοποίηση των χαρακτηριστικών του οδικού περιβάλλοντος από αντικειμενική σκοπιά.
- Επεξεργασία και αξιολόγηση των δεδομένων του αστικού περιβάλλοντος με χρήση των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών GIS.

Ερωτηματολόγια

Αρχικά, πρέπει να σημειωθεί πως με τη χρήση ερωτηματολογίων αποτυπώνονται προσωπικές απόψεις και προτιμήσεις των πεζών και όχι αντικειμενικά στοιχεία του περιβάλλοντος. Ωστόσο αποτελεί μια επιτυχημένη μέθοδος συλλογής δεδομένων με σκοπό τη συσχέτιση του αστικού περιβάλλοντος με φυσικά μέσα μετακίνησης. Τα κύρια χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος που χρησιμοποιούνται συνήθως είναι η λειτουργικότητα, η ασφάλεια, η αισθητική και ο προορισμός (Pikora et al 2003). Για την εκτίμηση των δεικτών μέσω ερωτηματολογίων, συλλέγονται δεδομένα από συνεντεύξεις ή μέσω επιστολών (ταχυδρομικές ή e-mail). Μέσω των απαντήσεων δύναται να εκτιμηθούν τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος ανάλογα την πληθυσμιακά ομάδα, τη γεωγραφική περιοχή σε σχέση με την πεζή μετακίνηση ή και το ποδήλατο.

Λόγω της υποκειμενικότητας που χαρακτηρίζει τον δείκτη ανάλογα με το δείγμα των αντίστοιχων ερωτηματολογίων, υπάρχει η πιθανότητα απόκλισης του αποτελέσματος από τα πραγματικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος. Επομένως, δημιουργήθηκαν και άλλοι τρόποι μέτρησης της βαδισιμότητας μιας περιοχής.

Εργαλεία συστηματικού ελέγχου - Audit Tools

Με τη διενέργεια μετρήσεων πεδίου μπορούν να αξιολογηθούν τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος και για αυτό το λόγο αναπτύχθηκαν τα κατάλληλα εργαλεία. Για τη χρήση των «Audit Tools» απαιτείται η προσωπική παρατήρηση στο πεδίο για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων, αποτυπώνοντας τα σε ένα κατάλογο ελέγχου (checklist).

Από τα πλέον γνωστά και εφαρμόσιμα εργαλεία ελέγχου είναι το PERS – «Pedestrian Environment Review System», το οποίο έχει αναπτυχθεί από την εταιρία TRL Limited – Transport Research Laboratory. Το εν λόγω εργαλείο αποτελείται από δύο κομμάτια, τα έντυπα ελέγχου για τη συλλογή των δεδομένων στο πεδίο και από το λογισμικό που γίνεται η επεξεργασία και παρουσιάζεται η αξιολόγηση των δεδομένων. Το PERS αξιολογεί τα εξής ποιοτικά αλλά και ποσοτικά χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος:

- Τους συνδέσμους της οδικής υποδομής. Κάθε πεζοδρόμιο, μονοπάτι ή αυτοκινητόδρομο.
- Τις διασταυρώσεις, ειδικότερα όπου τα πεζοδρόμια διασταυρώνονται με κάποιο αυτοκινητόδρομο.
- Τις διαδρομές που μπορεί να ακολουθήσει κάποιος όπως για παράδειγμα από την κατοικία στο χώρο εργασίας.
- Τις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Τους χώρους μεταξύ των στάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, ειδικότερα τις διαδρομές που χρησιμοποιούνται για την εναλλαγή κάποιου μέσου της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Τους δημόσιους χώρους. Από μικρές πλατείες έως μεγάλα πάρκα.

Το σύστημα βαθμολόγησης του PERS κυμαίνεται από -3 έως +3. Σύμφωνα με το λογισμικό που χρησιμοποιείται κατανέμονται τα ανάλογα βάρη σε κάθε παράμετρο ανάλογα το σκοπό για τον οποίο γίνεται η έρευνα, ώστε να εξαχθεί ο τελικός δείκτης.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως λόγω της διαφοροποίησης των χαρακτηριστικών της υποδομής ανά περιοχή, δεν είναι δυνατό ένα εργαλείο ελέγχου να αποτυπώνει πλήρως τα χαρακτηριστικά της ή να μπορεί να εφαρμοσθεί παντού.

Ο ρόλος των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Η επιστήμη της Γεωγραφικής Πληροφορίας και ειδικότερα, η τεχνολογία των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, με τη συνεχή εξέλιξή της καθιστά δυνατή την αποθήκευση, διαχείριση, επεξεργασία και ανάλυση μεγάλου όγκου δεδομένων που αποτυπώνουν χωρικά και ποσοτικά το φυσικό περιβάλλον. Η αξιοποίησή της επομένως, μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά, όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, στην ανάγκη για βιώσιμες και φιλικές προς τους πεζούς πόλεις (Tal and Handy, 2012).

Σήμερα υπάρχουν αρκετές διαδικτυακές εφαρμογές (για υπολογιστές και κινητά τηλέφωνα) που μελετούν τη βαδισιμότητα και το πως αυτή επηρεάζει το αστικό περιβάλλον. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι το www.walkonomics.com.

Ιδιαίτερα το walkscore, μετρά τη βαδισιμότητα οποιασδήποτε διαδρομής, ενώ αναπτύσσει και την αντίστοιχη μεθοδολογία για το πόσο φιλική είναι η περιοχή ως προς τη χρήση του ποδηλάτου. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιεί είναι διεθνώς κατοχυρωμένη ως ευρεσιτεχνία (πατέντα) και περιλαμβάνει ως πηγές δεδομένων το Google, το OpenStreetMap, το Education.com και μέρη που έχουν προστεθεί από την κοινότητα των χρηστών.

Η βαθμολογία που προκύπτει από το πρόγραμμα αυτό είναι σε κλίμακα από 0 έως 100, όπου η βαθμίδα 0 έως 24 σημαίνει πλήρη εξάρτηση από το αυτοκίνητο, ενώ τπ 90 έως 100 υποδηλώνει ότι οι μετακινήσεις δεν απαιτούν καθόλου τη χρήση αυτοκινήτου.

Όσον αφορά στην Ελλάδα, η βιβλιογραφία είναι ελλιπής τόσο στο θέμα της βαδισιμότητας όσο και στις μεθόδους μέτρησής της. Εντούτοις έχουν πραγματοποιηθεί κάποιες πολύ αξιόλογες εργασίες. Ο Μπαρτζώκας (2013) παρουσιάζει τη διαδικασία υλοποίησης ενός δείκτη βαδισιμότητας που στηρίζεται στις κύριες παραμέτρους της διεθνούς βιβλιογραφίας, δηλαδή στην οικιστική πυκνότητα, στη μίξη χρήσεων γης, στην εγγύτητα χρήσεων γης και στη συνδεσιμότητα του δικτύου κίνησης πεζών. Στις παραμέτρους αυτές δόθηκαν βάρη με βάση τα αποτελέσματα ενός διαδικτυακού ερωτηματολογίου και χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος απόδοσης βαρών, ώστε να προκύψουν οι τελικές τιμές του δείκτη, σε κλίμακα 0-100. Ο Σβορώνος (2014) αξιοποιεί μεθόδους και τεχνικές γεωχωρικής ανάλυσης, και αξιολόγησε τη βαδισιμότητα του Δήμου Χαλανδρίου με βάση και πάλι, τις παραμέτρους που ορίζει η διεθνής βιβλιογραφία. Η μεθοδολογία περιελάμβανε διαχείριση raster εικόνων και εφαρμόστηκαν τρεις διαφορετικές περιπτώσεις κατανομής βαρών στις παραμέτρους. Η Κάλφα (2015) δημιούργησε δύο δείκτες βαδισιμότητας, εκ των οποίων ο ένας βασίζεται σε πραγματικά μεγέθη (αριθμό πεζών) που συλλέχτηκαν με επιτόπια έρευνα και ο δεύτερος, είναι ένας χωρικός δείκτης βαδισιμότητας που προέκυψε από τις παραμέτρους που αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία (εγγύτητα χρήσεων γης, μίξη χρήσεων γης, πληθυσμιακή πυκνότητα, συνδεσιμότητα δικτύου πεζοδρομίων), τα στοιχεία που αφορούν τις υπάρχουσες υποδομές (πλάτος και κατάσταση πεζοδρομίων, αριθμός εμποδίων) και ένα επιπλέον στοιχείο, την ύπαρξη πληροφόρησης κατά μήκος των διαδρομών.

Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την ανάλυση του δικτύου κίνησης πεζών στον Δήμο Βύρωνα. Χρησιμοποιούνται παράμετροι που συναντώνται στην ελληνική βιβλιογραφία, και ειδικότερα:

- Η ποιότητα των πεζοδρομίων
- Τα πλάτη των πεζοδρομίων
- Τα εμπόδια επί των πεζοδρομίων
- Οι πεζόδρομοι
- Οι Ράμπες ΑΜΚ
- Οι οδεύσεις τυφλών

Ανάλυση δικτύου πεζοδρομίων

Για τον Δήμο Βύρωνα πραγματοποιήθηκε ανάλυση του δικτύου πεζοδρομίων σε τρεις περιοχές (3) του Δήμου:

- **Περιοχή 1**
Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ευαγγελικής Σχολής – Μεσολογγίου – Αδαμ. Κοραή – Βορείου Ηπείρου
- **Περιοχή 2**
Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης
- **Περιοχή 3**
Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Νέας Ελβετίας – Παλαιολόγου – Σαμφούντος – Καραολή & Δημητρίου.

Η αποτύπωση της βαδισιμότητας πραγματοποιήθηκε την τυπική καθημερινή ημέρα.

Το δίκτυο κίνησης πεζών στην περιοχή που έγιναν οι απογραφές ανέρχεται σε περίπου 7,31 χλμ. Αναλυτικά παρουσιάζονται τα κυριότερα στοιχεία μετά την επεξεργασία των δεδομένων που συλλέχθηκαν.



Εικόνα 2-43: Περιοχές Απογραφών Στάθμευσης
(Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία)



Εικόνα 2-44: Περιοχή 1 Απογραφών
Στάθμευσης



Εικόνα 2-45: Περιοχή 3 Απογραφών
Στάθμευσης



Εικόνα 2-46: Περιοχή 2 Απογραφών Στάθμευσης

2.3.2 Πλάτος Πεζοδρομίων

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

Περιοχή 1

Στην περιοχή 1 το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων είναι 2,40 μέτρα.

**Στο πλάτος των πεζοδρομίων της περιοχής 1 έχουν υπολογιστεί οι πρασιές, οι οποίες είναι της τάξης των 2,00μ. περίπου.*

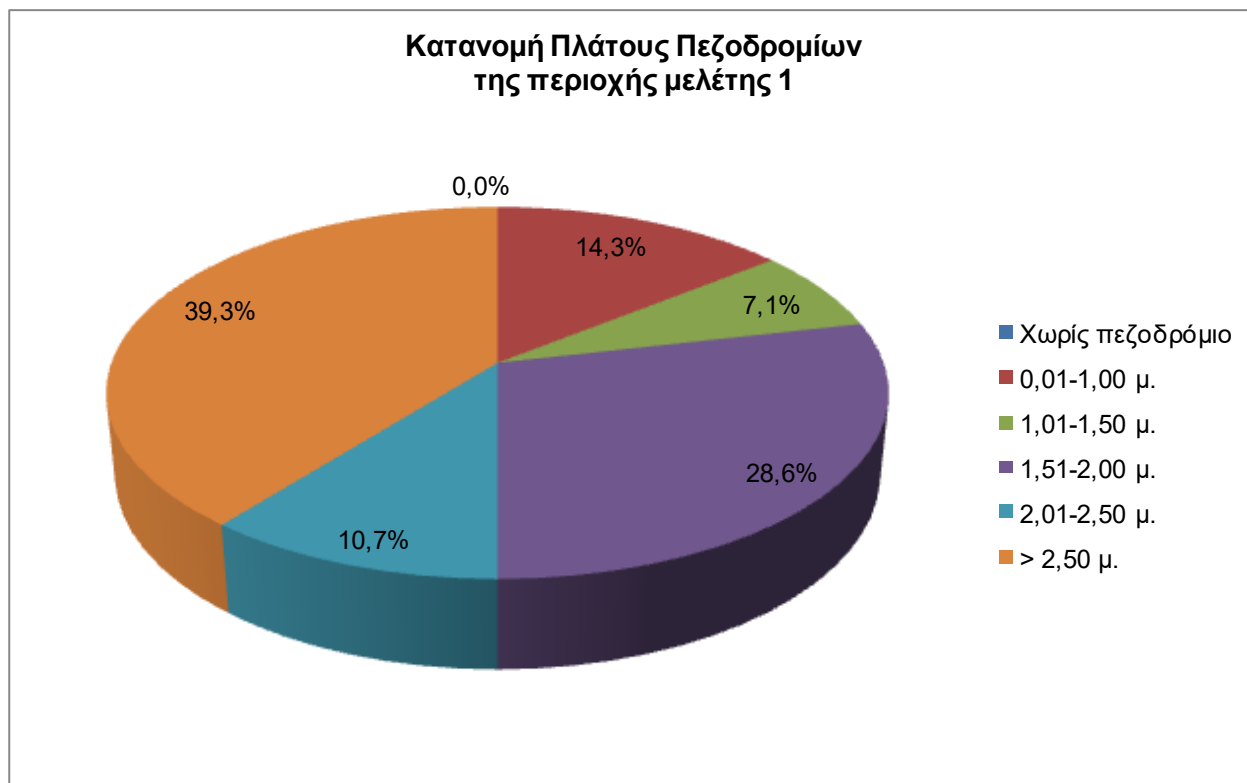
Παράλληλα, το 78,6% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο, ενώ τα πεζοδρόμια με πλάτος μεγαλύτερο από 2 μέτρα αποτελούν το 50,0% του δικτύου. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι το ποσοστό του δικτύου κίνησης των πεζών στο οποίο παρατηρείται παντελής έλλειψη πεζοδρομίου είναι μηδενικό.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το πλήθος των πεζοδρομίων και το ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους για την περιοχή ανάλυσης. Η μονάδα μέτρησης του πλήθους των πεζοδρομίων είναι το πεζοδρόμιο μίας πλευράς οικοδομικού τετραγώνου.

Πίνακας 2-53: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους – Περιοχή 1

Πλάτος Πεζοδρομίου (μ.)	0	έως 1	1,01-1,5	1,51-2	2,01-2,5	2,51 και άνω
Πλήθος Πεζοδρομίων	0	4	2	8	3	11
Ποσοστό	0,0%	14,3%	7,1%	28,6%	10,7%	39,3%

Αναλυτικά παρουσιάζεται το ποσοστό των πεζοδρομίων ανάλογα το πλάτος τους και στο παρακάτω διάγραμμα για την περιοχή ανάλυσης.



Διάγραμμα 2-28: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων - Περιοχή 1

Περιοχή 2

Στην περιοχή 2 το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων είναι 1,40 μέτρα.

Παράλληλα, μόλις το 28,3% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο, ενώ τα πεζοδρόμια με πλάτος μεγαλύτερο από 2 μέτρα αποτελούν μόλις το 10,9% του δικτύου. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι το ποσοστό του δικτύου κίνησης των πεζών στο οποίο παρατηρείται παντελή έλλειψη πεζοδρομίου είναι μηδενικό.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το πλήθος των πεζοδρομίων και το ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους για την περιοχή ανάλυσης. Η μονάδα μέτρησης του πλήθους των πεζοδρομίων είναι το πεζοδρόμιο μίας πλευράς οικοδομικού τετραγώνου.

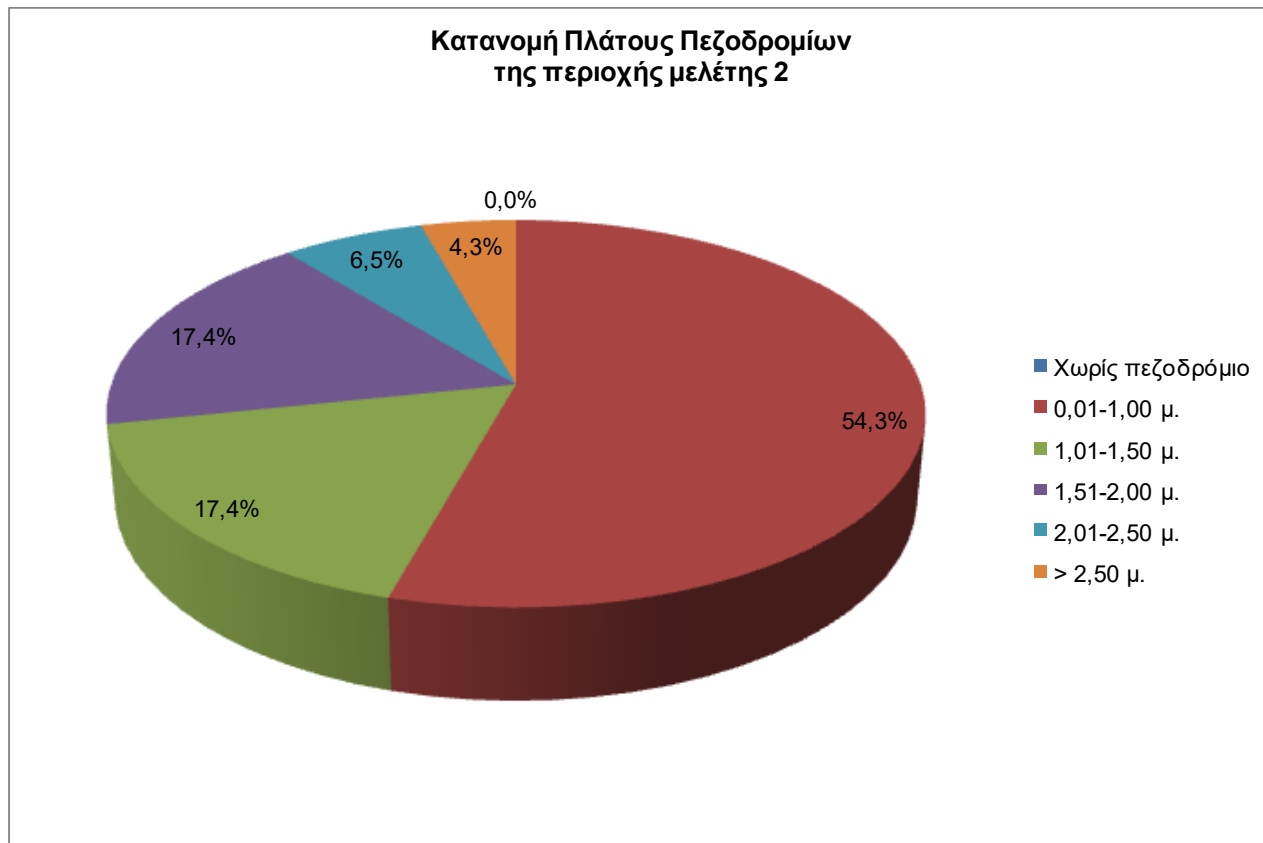
Πίνακας 2-54: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους – Περιοχή 2

Πλάτος Πεζοδρομίου (μ.)	0	έως 1	1,01-1,5	1,51-2	2,01-2,5	2,51 και άνω
-------------------------	---	-------	----------	--------	----------	--------------

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 2: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας**

Πλήθος Πεζοδρομίων	0	25	8	8	3	2
Ποσοστό	0,0%	54,3%	17,4%	17,4%	6,5%	4,3%

Αναλυτικά παρουσιάζεται το ποσοστό των πεζοδρομίων ανάλογα το πλάτος τους και στο παρακάτω διάγραμμα για την περιοχή ανάλυσης.



Διάγραμμα 2-29: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων – Περιοχή 2

Περιοχή 3

Στην περιοχή 1 το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων είναι 1,80 μέτρα.

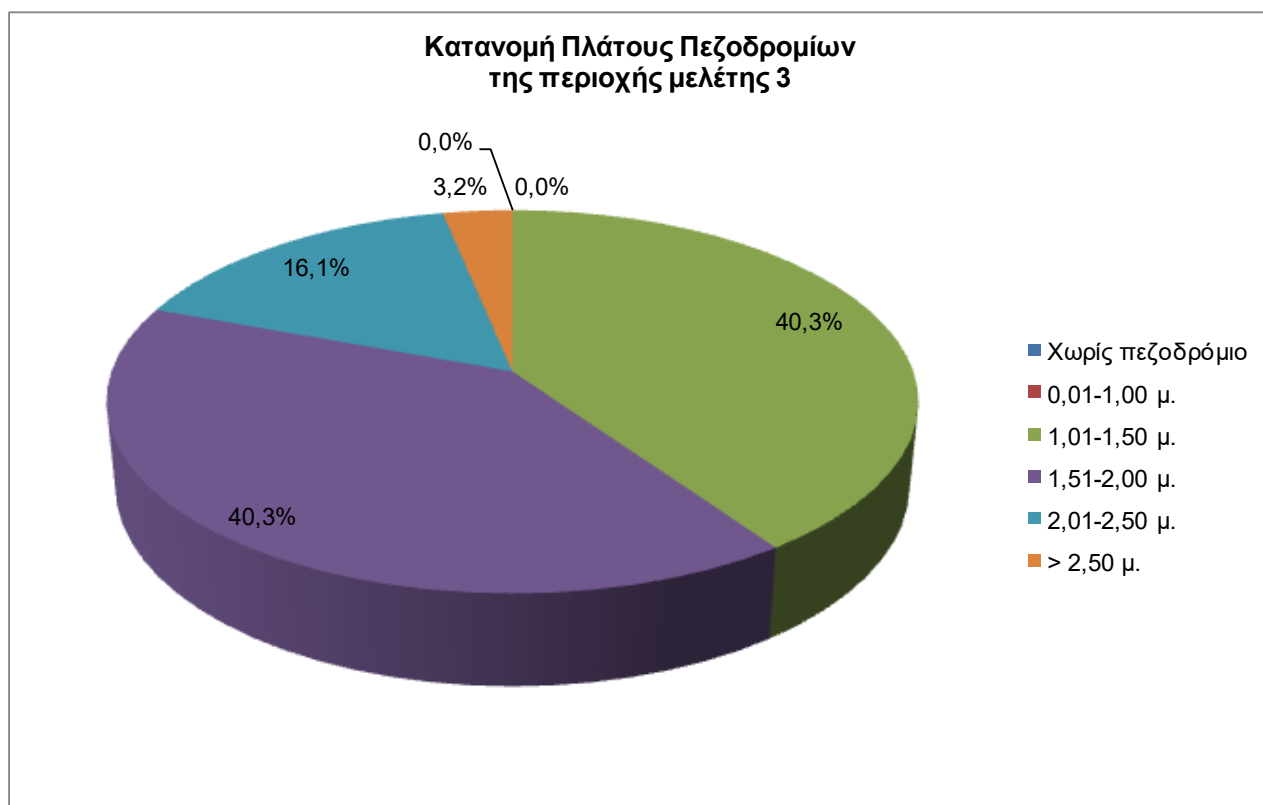
Παράλληλα, μόλις το 59,7% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο, ενώ τα πεζοδρόμια με πλάτος μεγαλύτερο από 2 μέτρα αποτελούν μόλις το 19,4% του δικτύου. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι το ποσοστό του δικτύου κίνησης των πεζών στο οποίο παρατηρείται παντελή έλλειψη πεζοδρομίου είναι μηδενικό.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το πλήθος των πεζοδρομίων και το ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους για την περιοχή ανάλυσης. Η μονάδα μέτρησης του πλήθους των πεζοδρομίων είναι το πεζοδρόμιο μίας πλευράς οικοδομικού τετραγώνου.

Πίνακας 2-55: Πλήθος πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού για κάθε κατηγορία πλάτους – Περιοχή 3

Πλάτος Πεζοδρομίου (μ.)	0	έως 1	1,01-1,5	1,51-2	2,01-2,5	2,51 και άνω
Πλήθος Πεζοδρομίων	0	0	25	25	10	2
Ποσοστό	0,0%	0,0%	40,3%	40,3%	16,1%	3,2%

Αναλυτικά παρουσιάζεται το ποσοστό των πεζοδρομίων ανάλογα το πλάτος τους και στο παρακάτω διάγραμμα για την περιοχή ανάλυσης.



Διάγραμμα 2-30: Ποσοστό Πλάτους Πεζοδρομίων – Περιοχή 3

2.3.3 Ποιοτική Κατάσταση Πεζοδρομίων

Περιοχή 1

Από την επεξεργασία των στοιχείων όσον αφορά στην ποιοτική πληροφορία της κατάστασης των πεζοδρομίων προέκυψε ότι το 32,1% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση. Αντίστοιχα το 50,0% των πεζοδρομίων είναι σε μέτρια κατάσταση, ενώ το 17,9% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση παρουσιάζοντας έλλειψη συντήρησης, φθορές, ή ακόμα και έλλειψη πλακόστρωσης. Παρακάτω παρατίθεται το διάγραμμα με το ποσοστό της κατάστασης των πεζοδρομίων για το σύνολο των οδικών τμημάτων της περιοχής 1.



Διάγραμμα 2-31: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων – Περιοχή 1

Περιοχή 2

Από την επεξεργασία των στοιχείων όσον αφορά στην ποιοτική πληροφορία της κατάστασης των πεζοδρομίων προέκυψε ότι το 2,2% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση. Αντίστοιχα το 21,7% των πεζοδρομίων είναι σε μέτρια κατάσταση, ενώ το 76,1% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση παρουσιάζοντας έλλειψη συντήρησης, φθορές, ή ακόμα και έλλειψη πλακόστρωσης. Παρακάτω παρατίθεται το διάγραμμα με το ποσοστό της κατάστασης των πεζοδρομίων για το σύνολο των οδικών τμημάτων της περιοχής 2.



Διάγραμμα 2-32: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων – Περιοχή 2

Περιοχή 3

Από την επεξεργασία των στοιχείων όσον αφορά στην ποιοτική πληροφορία της κατάστασης των πεζοδρομίων προέκυψε ότι το 29,0% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση. Αντίστοιχα το 45,2% των πεζοδρομίων είναι σε μέτρια κατάσταση, ενώ το 25,8% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση παρουσιάζοντας έλλειψη συντήρησης, φθορές, ή ακόμα και έλλειψη πλακόστρωσης. Παρακάτω παρατίθεται το διάγραμμα με το ποσοστό της κατάστασης των πεζοδρομίων για το σύνολο των οδικών τμημάτων της περιοχής 3.



Διάγραμμα 2-33: Ποσοστό κατάστασης πεζοδρομίων – Περιοχή 3

2.3.4 Εμπόδια επί των Πεζοδρομίων

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που αξίζει να αναφερθεί είναι τα ευρισκόμενα επί των πεζοδρομίων εμπόδια που δυσχεραίνουν τη διέλευση των πεζών.

Περιοχή 1

Στην περιοχή ανάλυσης 1, τα εμπόδια που παρατηρούνται πιο συχνά κατά μήκος του πεζοδρομίου είναι τα δέντρα, ακολουθούν τα «κολωνάκια», οι κάδοι, οι στάσεις λεωφορείων καθώς και τα εμπορεύματα.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται το ποσοστό κάθε κατηγορίας εμποδίων στην περιοχή ανάλυσης 1.

Πίνακας 2-56: Ποσοστά εμποδίων – Περιοχή 1

Είδος Εμποδίου	Δέντρα	Κάδοι	Κολώνες - Κολωνάκια	Στάσεις	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Κρουοί
Ποσοστό	85,71%	50,00%	60,71%	7,14%	7,14%	0,00%	0,00%

Περιοχή 2

Στην περιοχή ανάλυσης 2, τα εμπόδια που παρατηρούνται πιο συχνά κατά μήκος του πεζοδρομίου είναι τα δέντρα, ακολουθούν τα «κολωνάκια» και οι κάδοι.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται το ποσοστό κάθε κατηγορίας εμποδίων στην περιοχή ανάλυσης 2.

Πίνακας 2-57: Ποσοστά εμποδίων – Περιοχή 2

Είδος Εμποδίου	Δέντρα	Κάδοι	Κολώνες - Κολωνάκια	Στάσεις	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Κρουοί
Ποσοστό	76,09%	32,61%	58,70%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Περιοχή 3

Στην περιοχή ανάλυσης 3, τα εμπόδια που παρατηρούνται πιο συχνά κατά μήκος του πεζοδρομίου είναι τα δέντρα, ακολουθούν τα «κολωνάκια», οι κάδοι, οι στάσεις λεωφορείων, τα εμπορεύματα καθώς και τα περίπτερα.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται το ποσοστό κάθε κατηγορίας εμποδίων στην περιοχή ανάλυσης 3.

Πίνακας 2-58: Ποσοστά εμποδίων – Περιοχή 3

Είδος Εμποδίου	Δέντρα	Κάδοι	Κολώνες - Κολωνάκια	Στάσεις	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Κρουοί
Ποσοστό	85,48%	27,42%	59,68%	27,42%	11,29%	3,23%	0,00%

2.3.5 Πεζόδρομοι

Το βασικό ζητούμενο όσον αφορά στους πεζόδρομους είναι να μπορεί ο πεζός να κινείται άνετα και ευχάριστα στο σύνολο της αστικής επιφάνειας. Στην περιοχή ανάλυσης υπάρχουν 0,8χλμ. συνολικό δίκτυο πεζοδρόμων και ήπιας μετακίνησης.

Το συνολικό δίκτυο πεζοδρόμων και ήπιας μετακίνησης του Δήμου Βύρωνα καταλαμβάνει ποσοστό 11,1% σε σχέση με το συνολικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης.

2.3.6 Ράμπες ΑΜΚ

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντα ώστε να υπάρχει ένα δομημένο περιβάλλον, φιλικό, προσεγγίσιμο και ασφαλές για όλες τις κατηγορίες των χρηστών, ειδικότερα για Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ), αποτελούν οι ράμπες. Στην περιοχή ανάλυσης παρατηρήθηκε μικρός αριθμός πεζοδρομίων που να είναι εξοπλισμένοι με ράμπες ΑΜΚ.

Συγκεκριμένα:

- Στην περιοχή 1 παρατηρούνται 3 πεζοδρόμια (10,7%) εξοπλισμένα με ράμπες ΑΜΚ.
- Στην περιοχή 2 δεν παρατηρείται κανένα πεζοδρόμιο εξοπλισμένο με ράμπες ΑΜΚ.
- Στην περιοχή 3 παρατηρούνται 10 πεζοδρόμια (16,1%) εξοπλισμένα με ράμπες ΑΜΚ.

2.3.7 Οδεύσεις Τυφλών

Ένας σημαντικός παράγοντας που αξίζει να αναφερθεί είναι οι οδεύσεις τυφλών, καθώς είναι απαραίτητες για την ασφάλεια που προσφέρουν σε ένα δίκτυο πεζοδρομίων. Στην περιοχή ανάλυσης παρατηρήθηκε μικρός αριθμός πεζοδρομίων που να διαθέτει οδεύσεις τυφλών.

Συγκεκριμένα:

- Στην περιοχή 1 παρατηρείται 1 πεζοδρόμιο (3,6%), το οποίο διαθέτει οδεύσεις τυφλών.
- Στην περιοχή 2 δεν παρατηρείται κανένα πεζοδρόμιο που να διαθέτει οδεύσεις τυφλών.
- Στην περιοχή 3 παρατηρούνται 13 πεζοδρόμια (21,0%), τα οποία διαθέτουν οδεύσεις τυφλών.

2.4 Υποβολή Σχετικών Χαρτών

Η Ομάδα Έργου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα αναφερόμενα στο παρόν κεφάλαιο σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση και κατόπιν απογραφών της σε σχέση με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, την ιεράρχηση, κλπ, και αξιοποιώντας τα διαθέσιμα ψηφιακά αρχεία, συνέταξε τους ακόλουθους χάρτες, που επισυνάπτονται στο τεύχος της μελέτης:

<i>α/α</i>	<i>ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ</i>	<i>ΚΛΙΜΑΚΑ</i>	<i>ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ</i>
1	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Γ.Π.Σ.	1:5.000	Χ.1
2	Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει Υφιστάμενης Λειτουργίας	1:5.000	Χ.2
3	Χρήσεις Γης & Αστικές Υποδομές	1:5.000	Χ.3
4	Πόλοι Έλξης	1:20.000	Χ.4
5	Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019 και βάσει Τροχαίας 2017-2020)	1:5.000	Χ.5
6	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εντός του Δήμου Βύρωνα	1:5.000	Χ.6
7	Ακτίνες Επιρροής Αστικής Συγκοινωνίας	1:5.000	Χ.7
8	Δημοτική Συγκοινωνία Δήμου Βύρωνα και Ακτίνες Επιρροής	1:5.000	Χ.8

2.5 Ανάλυση SWOT (Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών)

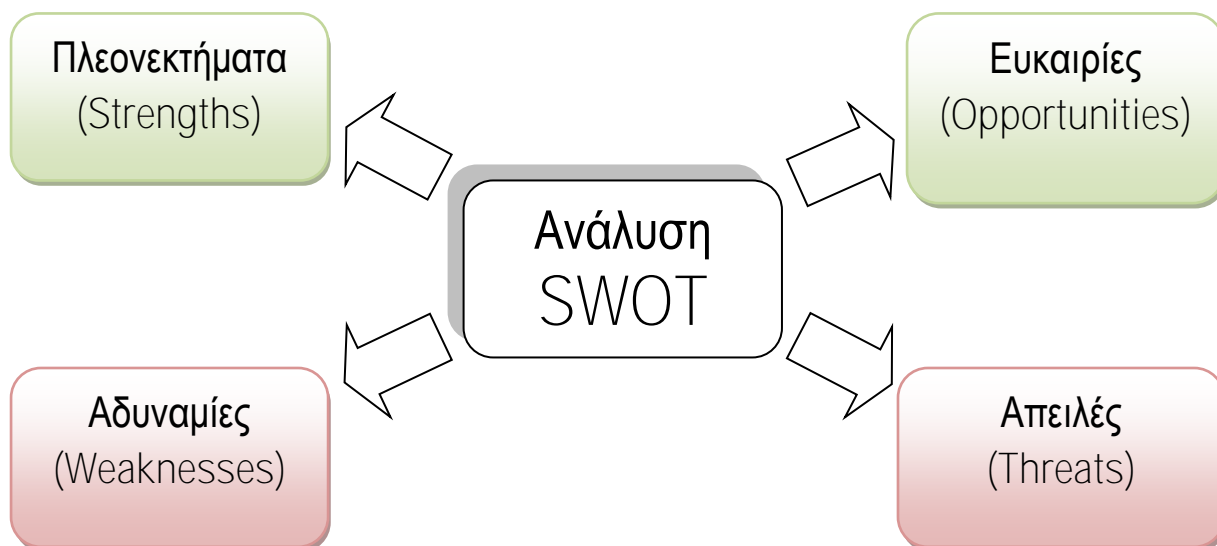
2.5.1 Γενικά

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ενός στρατηγικού σχεδιασμού που σκοπό έχει τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους, την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών. Συγκεκριμένα, κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ αποτελούν η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής.

Το ΣΒΑΚ, αφού εξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση και διαμορφώσει ένα επίπεδο αναφοράς (baseline), παρουσιάζει μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής, των μεταφορών και της κινητικότητας. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, το ΣΒΑΚ ενσωματώνει στον σχεδιασμό μια βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής αυτής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα της υλοποίησης, κατανέμοντας τις προτεραιότητες και επισημαίνοντας τους στόχους.

Τα παραπάνω αποτελούν χαρακτηριστικά ενός στρατηγικού σχεδιασμού. Γενικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός αναφέρεται σε μια δομημένη διαδικασία ανάλυσης της σημερινής κατάστασης μιας οντότητας, στη συγκεκριμένη περίπτωση ενός αστικού περιβάλλοντος, και καθορισμού του οράματος με το οποίο η οντότητα θα εξελιχθεί και θα τοποθετηθεί ως προς το περιβάλλον της. Ωστόσο, ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν αποτελεί πρόβλεψη των εξελίξεων και των τάσεων του μέλλοντος. Αντιθέτως, με το στρατηγικό σχέδιο, η εκάστοτε οντότητα αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο θα επιβιώσει στο ταραχώδες και απρόβλεπτο περιβάλλον των μελλοντικών εξελίξεων.

Η ανάλυση SWOT είναι μια δημοφιλής γενική εκδοχή του στρατηγικού σχεδιασμού, η οποία αναλύει το εσωτερικό (πλεονεκτήματα και αδυναμίες) και εξωτερικό περιβάλλον (ευκαιρίες και απειλές) μιας οντότητας. Κατά την ανάλυση SWOT, εξετάζονται τα Πλεονεκτήματα (Strengths) και τις Αδυναμίες (Weaknesses) μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής (όπως κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ), καθώς και οι Ευκαιρίες (Opportunities) και οι Απειλές (Threats) που υπάρχουν.



Συγκεκριμένα, αναφορικά με την εφαρμογή της ανάλυσης SWOT στον στρατηγικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, γίνεται προσπάθεια εντοπισμού και μελέτης των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών του εσωτερικού περιβάλλοντος του Δήμου, κυρίως μέσω της καταγραφής της υφιστάμενης

κατάστασης (σε επόμενο στάδιο). Επιπλέον, επιχειρείται η εξέταση των ευκαιριών και των απειλών που αντανakλούν οι μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος, τις οποίες ο σχεδιασμός οφείλει να αντιμετωπίσει και να προσαρμοστεί σε αυτές (π.χ. μελλοντικές εξελίξεις και τάσεις, ανάγκες κ.ά.).

Σε επόμενο στάδιο, θα γίνει καταγραφή των συντελεστών της ανάλυσης SWOT για το ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα. Κατά την ανάλυση θα απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα για την περιοχή:

Πλεονεκτήματα - Strengths

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;
- Ποια είναι η ενδογενής δύναμη της περιοχής;
- Ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι που είναι μοναδικοί ή έχουν το μικρότερο συγκριτικά κόστος;

Αδυναμίες - Weaknesses

- Τι προβλήματα παρουσιάζονται στον Δήμο;
- Ποια είναι η ενδογενής αδυναμία της περιοχής;
- Τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;

Ευκαιρίες - Opportunities

- Ποιες είναι οι ενδεχόμενες ευκαιρίες;
- Ποιες είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις εξέλιξης που αφορούν στην περιοχή του Δήμου;
- Ποιες ευκαιρίες αναδύονται με εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της περιοχής;
- Ποιες ευκαιρίες αξιοποιούνται με την εξάλειψη των αδυναμιών της περιοχής;

Απειλές - Threats

- Ποια εμπόδια μπορεί να προκύψουν;
- Οι μελλοντικές τάσεις εξέλιξης απειλούν την περιοχή;
- Μπορεί κάποια από τις αδυναμίες να αποτελέσει απειλή για την ανάπτυξη της περιοχής;

2.5.2 Πλεονεκτήματα - Strengths

Ο Δήμος Βύρωνα αποτελεί οικιστική περιοχή του Κεντρικού Τομέα των Αθηνών. Σημαντικό πλεονέκτημα του Δήμου είναι ότι βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας. Η γεωγραφική του θέση αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό του, καθώς η μεγαλύτερη έκταση του Δήμου καταλαμβάνεται από τον ορεινό όγκο του Υμηττού.

Επιπλέον, ο Δήμος διαθέτει πληθώρα παροχών και εξυπηρετήσεων σε επίπεδο εκπαίδευσης, υγείας και πρόνοιας καθώς και σε επίπεδο αθλητισμού (κέντρα άθλησης, υπαίθρια γήπεδα, κλπ.), αναψυχής και πολιτισμού (π.χ. Θέατρο Βράχων, Δημοτική Βιβλιοθήκη, κ.ά.). Στον Δήμο, επίσης, εντοπίζονται 20 παιδικές χαρές και 19 πλατείες, καθώς και 6 άλση, που συμβάλλουν στην αναζωογόνηση των κατοίκων της περιοχής.

Το μεγάλο πλεονέκτημα του Δήμου είναι ο ορεινός όγκος του Υμηττού, ο οποίος καθορίζει τον χαρακτήρα του Δήμου, προσφέροντας όλα τα πλεονεκτήματα ενός τόσο σημαντικού πνεύμονα περιαστικού πρασίνου, καθώς συμβάλλει στην αναζωογόνηση και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και ταυτόχρονα συνδυάζει δραστηριότητες αναψυχής. Ο Υμηττός περιλαμβάνει προστατευόμενες ζώνες με πεζοπορικά μονοπάτια που προσελκύουν κατοίκους και επισκέπτες και αναδεικνύουν τη φυσική ομορφιά του τοπίου.

Κυρίαρχη χρήση γης στον Δήμο Βύρωνα είναι η κατοικία, γεγονός που ευνοεί την προώθηση των βιώσιμων αρχών της κινητικότητας του στρατηγικού σχεδιασμού.

Επιπλέον, σημαντικό προσόν της περιοχής αποτελεί το γεγονός ότι εξυπηρετείται από ένα ευρύ δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Συγκεκριμένα, εξυπηρετείται από 9 λεωφορειακές γραμμές και 1 γραμμή τρόλεϊ του ΟΑΣΑ, καθώς και από δύο (2) γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Αναφορικά με το οδικό δίκτυο της περιοχής ο Δήμος Βύρωνα εξυπηρετείται από τη Λ. Αλίμου – Κατεχάκη η οποία αποτελεί σημαντικό υπερτοπικό άξονα.

Ο Δήμος βρίσκεται στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, με το αστικό τμήμα του να γειτνιάζει με τους Δήμους Αθηναίων, Καισαριανής, Ηλιούπολης, Δάφνης - Υμηττού και με τον ορεινό όγκο του Υμηττού να συνορεύει από την ανατολική του πλευρά με τον Δήμο Κρωπίας. Η άμεση γειτνίαση με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, επιδρά τόσο στη δημογραφική όσο και στην κοινωνικο-χωρική εξέλιξη του Δήμου.

Σχετικά με τις ήπιες μετακινήσεις, ο Δήμος έχει κατασκευασμένους πεζόδρομους. Σημαντικός δείκτης για την κίνηση των πεζών είναι το πλάτος των πεζοδρομίων στον Δήμο. Πιο συγκεκριμένα:

- Στην περιοχή 1, το 78,6% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο
- Στην περιοχή 2, το 28,3% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο
- Στην περιοχή 3, το 59,7% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο

Επομένως, στον Δήμο Βύρωνα αρκετά μεγάλο ποσοστό των πεζοδρομίων ικανοποιεί τις προδιαγραφές του >1,5μ. για την απρόσκοπτη διέλευση των πεζών. Αξιοσημείωτο είναι, ακόμη, το γεγονός ότι διαθέτει πεζοδρόμια στο σύνολο του οδικού δικτύου. Επίσης, η κατάσταση των πεζοδρομίων στον Δήμο είναι καλή σε μεγάλο ποσοστό. Συγκεκριμένα:

- Στην περιοχή 1, το 32,1% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση, ενώ το 17,9% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση
- Στην περιοχή 2, το 2,2% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση, ενώ το 76,1% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση

- Στην περιοχή 3, το 29,0% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση, ενώ το 25,8% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση

Όσον αφορά την κίνηση των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) στον Δήμο υπάρχουν ράμπες ΑΜΚ, όπως και οδεύσεις τυφλών.

Τέλος, θετικό χαρακτηριστικό αποτελεί η καλή στελέχωση του Δήμου. Το ανθρώπινο δυναμικό του Δήμου Βύρωνα αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο, το οποίο μάλιστα, θα διευκολύνει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

2.5.3 Αδυναμίες - Weaknesses

Οι αδυναμίες του Δήμου Βύρωνα σχετίζονται άμεσα με το οδικό δίκτυο και τη συγκοινωνιακή υποδομή. Στον Δήμο Βύρωνα, οι αυξημένες απαιτήσεις των τελευταίων ετών, που προέκυψαν κυρίως λόγω της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική συχνά υποδομή και τη λανθασμένη διαχείριση της κυκλοφορίας, έχουν αναγάγει το ζήτημα των μεταφορών σε μείζον πρόβλημα για την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού.

Σημαντικές αδυναμίες του Δήμου αποτελούν οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (π.χ. Καραολή & Δημητρίου), καθώς και τα προβλήματα παράνομης στάθμευσης στο σύνολο του Δήμου λόγω της μεγάλης ζήτησης, που δημιουργούν όχληση στην περιοχή. Επίσης, η οδός Φορμίωνος αποτελεί διαμπερή οδικό άξονα για τον Βύρωνα, με αυξημένους φόρτους και υψηλές ταχύτητες.

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

Η στάθμευση πολλές φορές χαρακτηρίζεται από παραβάσεις του ΚΟΚ, όπως στάθμευση επί των πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, κλπ, με αποτέλεσμα τη μείωση της οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα. Επίσης, στον Δήμο εντοπίζεται έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης.

Αρνητικό χαρακτηριστικό είναι τα καταγεγραμμένα τροχαία συμβάντα εντός των ορίων του Δήμου. Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., για τα έτη 2012 – 2019, τα ατυχήματα ανέρχονται τουλάχιστον σε 43 με παθόντες ανά έτος, εκ των οποίων το 3,5% είναι είτε θανατηφόρα είτε με σοβαρό τραυματισμό. Επίσης, υψηλός είναι δείκτης των τροχαίων συμβάντων που εμπλέκεται πεζός, ο οποίος ανέρχεται στα 10,3 τροχαία συμβάντα ετησίως.

Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Υποδιεύθυνσης Τροχαίας Αθηνών, για τα έτη 2017 – 2020, τα ατυχήματα ανέρχονται τουλάχιστον σε 25,8 με παθόντες ανά έτος, εκ των οποίων το 7,8% είναι είτε θανατηφόρα είτε με σοβαρό τραυματισμό. Επίσης, υψηλός είναι δείκτης των τροχαίων συμβάντων που εμπλέκεται πεζός, ο οποίος ανέρχεται στα 4,8 τροχαία συμβάντα ετησίως.

Παράλληλα, σημαντικό μειονέκτημα του Δήμου Βύρωνα αποτελεί η έλλειψη δικτύου προσβάσιμων διαδρομών. Στον Δήμο υπάρχουν αποσπασματικές μόνο διαμορφώσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία (οδεύσεις τυφλών, ράμπες ΑΜΚ, κ.ά.). Στον Δήμο υπάρχουν πεζοδρομημένα οδικά τμήματα, χωρίς ωστόσο να αποτελούν ένα ενιαίο δίκτυο. Επιπλέον, δεν υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Η δημιουργία ποδηλατοδρόμου αποτελεί έργο ανάπλασης και αισθητικής αναβάθμισης που προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα και διευκολύνει τον σχεδιασμό.

Τέλος, παρά την ύπαρξη πεζοδρομίων, στο δίκτυο εντοπίζονται προβλήματα κίνησης των πεζών και ιδιαίτερα ευπαθών σε μετακινήσεις ομάδων καθώς το μικρό πλάτος πεζοδρομίων σε συνδυασμό με τη μέτρια/ κακή κατάσταση αυτών αναγκάζει τους διερχόμενους πεζούς να κινούνται επί του οδοστρώματος, με αποτέλεσμα να επιδεινώνονται τα προβλήματα οδικής ασφάλειας.

2.5.4 Ευκαιρίες - Opportunities

Η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων του Δήμου και η εξάλειψη των αδυναμιών του θα επιφέρουν μια σειρά από ευκαιρίες για την ανάπτυξη του.

Η σημαντικότερη και προφανέστερη ευκαιρία του Δήμου που σχετίζεται με το σύστημα μεταφορών είναι η μελλοντική κατασκευή και λειτουργία της Γραμμής 5 του Μετρό (Βύρωνας – Άνω Λιόσια).

Η κατοικία δεν αποτελεί τροχοπέδη για την πόλη αλλά ευκαιρία να ενισχυθούν οι ήπιοι τρόποι για τις καθημερινές μετακινήσεις, αλλάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση όπου οι καθημερινές ανάγκες μετακίνησης εξυπηρετούνται με όχημα. Η πρόσβαση στο σχολείο, στο σούπερ μάρκετ και την τράπεζα, στους χώρους άθλησης, με διαδρομές ασφαλείς για τους μαθητές και εύκολα προσβάσιμες από ευπαθείς ομάδες (ηλικιωμένους, ΑΜΕΑ) είναι το ζητούμενο κατά την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα απαίτηση και ανάγκη κάθε κατοίκου στην καθημερινότητά του.

Η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών για την ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης, με κατασκευή πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, η οποία να συνδέει όχι μόνο τις γειτονιές μεταξύ τους αλλά και ολόκληρο τον Δήμο με τους όμορους Δήμους αποτελεί μια ευκαιρία εξέλιξης για την περιοχή.

Όσον αφορά στις μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αν και σε μεγάλο βαθμό είναι ικανοποιητική η εξυπηρέτηση από τον ΟΑΣΑ, η επέκταση των γραμμών της Δημοτικής Συγκοινωνίας θα αποτελέσει μια σημαντική ευκαιρία μετακινήσεων χωρίς επιβατικό ΙΧ σε επίπεδο Δήμου.

Επιπλέον, η αντιμετώπιση των φαινομένων της παράνομης στάθμευσης, της αυξημένης χρήσης Ι.Χ. και των αυξημένων διαμπερών κινήσεων θα προσδώσει στον Δήμο μια θετικότερη εικόνα. Η δυνατότητα εφαρμογής ενός Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, αποτελεί ευκαιρία για να αντιμετωπιστεί η έλλειψη σε θέσεις στάθμευσης και το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης.

Αντίστοιχα, οι ευνοϊκές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή (χρήσεις κατοικίας, άλση, κ.ά.) για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών, δίνει την ευκαιρία στον Δήμο να μετατραπεί σε μια βιώσιμη αστική περιοχή που προωθεί την προστασία του περιβάλλοντος και την καλή ποιότητα ζωής.

Ακόμη, οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως για παράδειγμα η ηλεκτροκίνηση, θα δώσουν στον Δήμο τη δυνατότητα, μέσα από την υιοθέτηση τους, να αποτελέσει παράδειγμα καλών πρακτικών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε άλλους Δήμους.

Μεγάλη ευκαιρία για τον Δήμο Βύρωνα είναι -διαχρονικά- το Όρος Υμηττός, με τις μεγάλες δυνατότητες ανάδειξής του. Στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχουν πολλά πεζοπορικά μονοπάτια, τα οποία ωστόσο δεν έχουν αφετηρία/τέρμα εντός του Δήμου Βύρωνα. Ο ορεινός όγκος του Υμηττού προσφέρει σημαντική «ανάσα» πρασίνου για την περιοχή, με τεράστιες δυνατότητες αξιοποίησης του για αναψυχή, ξεκούραση και δραστηριότητες στη φύση.

Η πόλη μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να αναμορφωθεί, να αναγεννηθεί και να εκσυγχρονιστεί μέσα από τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ. Μέσω των προτεινόμενων παρεμβάσεων και αναπλάσεων επαναπροσδιορίζεται η αντίληψη της πόλης για τις μετακινήσεις και την προσβασιμότητα και η σχέση του κατοίκου-πολίτη με την ίδια την πόλη.

2.5.5 Απειλές - Threats

Στις απειλές που ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή εντάσσονται όλες οι αδυναμίες που προαναφέρθηκαν, αν δεν αντιμετωπιστούν και συνεχίζουν να επιβαρύνουν τον Δήμο και να γιγαντώνονται. Επιπλέον, οι τάσεις εξέλιξης του μέλλοντος ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή αν δεν αντιμετωπιστούν ορθά.

Πρωτίστως, οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης λόγω της αυξημένης χρήσης του επιβατικού ΙΧ, οι επικίνδυνοι κόμβοι και τα επακόλουθα προβλήματα οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα τα τροχαία συμβάντα, πρέπει να αντιμετωπιστούν με δραστικά μέτρα.

Στις απειλές για την πόλη επισημαίνεται ξανά η έλλειψη διαδρομών κίνησης πεζών και ποδηλάτων με σύνδεση των φυσικών τοπίων, καθώς όσο δεν λαμβάνονται μέτρα ανάδειξης τους τόσο εντείνεται ο κίνδυνος υποβάθμισης των φυσικών προστατευόμενων τμημάτων της περιοχής.

2.5.6 Συγκεντρωτικά Στοιχεία Ανάλυσης SWOT

Ο παρακάτω πίνακας συγκεντρώνει τους συντελεστές ανάλυσης SWOT για τον Δήμο Βύρωνα.

Πλεονεκτήματα (Strengths)	Αδυναμίες (Weaknesses)	Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Μικρή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας ✓ Ορεινός όγκος Υμηττού ✓ Πληθώρα παροχών και εξυπηρετήσεων σε επίπεδο εκπαίδευσης, υγείας και πρόνοιας αθλητισμού, αναψυχής και πολιτισμού ✓ Χρήσεις κατοικίας ✓ Ευρύ δίκτυο Μ.Μ.Μ. ✓ Εξυπηρέτηση από Λ. Αλίμου - Κατεχάκη ✓ Πεζόδρομοι ✓ Πλάτος πεζοδρομίων ✓ Καλή Στελέχωση Δήμου 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Υψηλό ποσοστό κυκλοφοριακών φόρτων ✓ Παράνομη Στάθμευση ✓ Ατυχήματα ✓ Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης πεζών ✓ Έλλειψη διαδρομών για ευάλωτες ομάδες (π.χ. ΑΜΚ) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Γραμμή 5 του Μετρό ✓ Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων και ήπιων μορφών μετακίνησης ✓ Επέκταση Γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας ✓ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) ✓ Χρήσεις κατοικίας και χώροι πρασίνου ✓ Τεχνολογικές εξελίξεις ✓ Όρος Υμηττός 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Έλλειψη διαδρομών κίνησης πεζών και ποδηλάτων ✓ Αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ✓ Φαινόμενα παράνομης στάθμευσης ✓ Επικίνδυνοι κόμβοι ✓ Ύπαρξη τροχαίων συμβάντων

Αθήνα, Νοέμβριος 2022

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων
 « ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./
 ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ»



Ο κοινός εκπρόσωπος της Ένωσης των Οικονομικών Φορέων
 Θεόδωρος Μαυρογεώργης
 Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι:

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Βύρωνας : 31-08-2021

Αρ. Πρωτ.: 15371

ΘΕΜΑ: Ορισμός Επόπτη της σύμβασης "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα"

Α Π Ο Φ Α Σ Η
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

- 1) Τις διατάξεις του Ν.4412/16, όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει κατά τη Διακήρυξη του έργου του θέματος και ειδικά το άρθρο 216.
- 2) Τη με αρ.πρωτ. 13404/23-07-2021 (21SYMV008971028) Σύμβαση με τίτλο "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα"
- 3) Τις ανάγκες της Υπηρεσίας

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

Ορίζουμε την υπάλληλο του Δήμου Μαρία Μίχου, Αρχιτέκτων Μηχανικό με Βαθμό Α' ως επόπτη για την παρακολούθηση της σύμβασης με τίτλο "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα".

Τα καθήκοντα του επόπτη είναι, ενδεικτικά:

- (α) Η πιστοποίηση της εκτέλεσης του αντικείμενου της σύμβασης,
- (β) Ο έλεγχος της συμμόρφωσης του αναδόχου με τους όρους της σύμβασης,
- (γ) Εισήγηση προς την Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών, προκειμένου να αποσταλούν έγγραφες οδηγίες και εντολές προς τον ανάδοχο που αφορούν στην εκτέλεση της σύμβασης.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Τ.Υ.Δ.Β.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ
Πολιτικός Μηχανικός με Α' βαθμό



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

Βύρωνα, 31-08-2021
Αρ.Πρωτ.: 15384

Α Π Ο Φ Α Σ Η 461 ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

ΘΕΜΑ: ΣΥΣΤΑΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

Ο Δήμαρχος Βύρωνα, έχοντας υπόψη:

- ≠ Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/10 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» περί «Αρμοδιοτήτων Δημάρχου»
- ≠ Τις διατάξεις του Ν.2690/99 Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
- ≠ Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου μας και το υφιστάμενο προσωπικό.
- ≠ Τις διατάξεις του Ν.4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις»
- ≠ Την ανάγκη συγκρότησης μίας Ομάδας Εργασίας με κύριες αρμοδιότητες την προετοιμασία, τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της παροχής υπηρεσίας: "Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα"
- ≠ Το με αρ. πρωτ. ΑΛΧ-73784/16-08-2021 έγγραφο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
- ≠ Το με αρ. πρωτ. 11638/20-08-2021 έγγραφο της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Τη σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε.) του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα (κατά το Ν.4784/2021 άρ.5), αποτελούμενη από τους:

1. Κο **Καραγιάννη Μιχάλη**, Αντιδήμαρχος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
2. Κα **Μίχου Μαρία**, κλάδου Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
3. Κο **Κόλλια Δημήτρη**, κλάδου Τοπογράφων Μηχανικών, προϊστάμενος του Τμήματος Υποδομών
4. Κα **Άννα Αναστασάκη** (εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε) Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών με αναπληρωτή τον κο **Δημήτρη Παναγιωτακόπουλο** αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών

5. Κα **Μαρία-Ελένη Μιχάλη**, (εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ Α.Ε.) Πολιτικός Μηχανικός – Συγκ/γος, Προισταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου με αναπληρώτρια την κα **Ζαμπέτα Αρμένη**, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκ/γος, Προισταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος ως

Επικεφαλής της ανωτέρω Ομάδας Εργασίας ορίζεται η κα **Μαρία Μίχου, υπάλληλος της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών**, η οποία είναι και υπεύθυνη για του συντονισμό του έργου της.

Έργο της ομάδας εργασίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.4784/2021 είναι:

- α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,
- γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
- δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,
- ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,
- στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
- ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
- η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14049

Προς: Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)
Μάρνης 17, Αθήνα 104 33
Τηλ.: 210 5221123
Email: syndikatotaxi@gmail.com, satataxi@satataxi.gr

Θέμα: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνας έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη.

Στο πλαίσιο εκπόνησης της στο Θέμα αναφερόμενης υπηρεσίας, είναι αναγκαία η συγκέντρωση στοιχείων σχετικά με τις μετακινήσεις που εξυπηρετούνται με ταξί.

Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η χρησιμοποίηση των διαθέσιμων στοιχείων που έχετε στη διάθεση σας σχετικά με:

- Το που βρίσκονται οι χωροθετημένες (με κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση) πιάτσες ταξί (π.χ. οδός), εντός των ορίων του Δήμου Βύρωνας
- Το που βρίσκονται οι μη χωροθετημένες (άτυπες, χωρίς κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση) πιάτσες ταξί (π.χ. οδός), εντός των ορίων του Δήμου Βύρωνας
- Ποιος είναι ο ενεργός συνολικός στόλος ταξί με έδρα την Αττική
- Ποια είναι η μέση τιμολόγηση ανά χιλιόμετρο
- Αν έχετε στη διάθεση σας στοιχεία συχνότερων διαδρομών, εντός των ορίων του Δήμου που να αφορούν είτε την προέλευση, είτε τον προορισμό

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνα, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14051

Προς: Ελληνική Στατιστική Αρχή
Πειραιώς 36 & Επονιτών 18510 Πειραιάς
(e.dimitrakopoulou@statistics.gr,
elstat@statistics.gr)

Θέμα: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνα έχει ξεκινήσει την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την πόλη.

Παρακαλούμε όπως μας χορηγήσετε τα κάτωθι στατιστικά στοιχεία προκειμένου να τα χρησιμοποιήσουμε για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα.

- Μόνιμο Πληθυσμό απογραφής 2011 κατά Οικοδομικό Τετράγωνο, φύλο, ηλικιακή ομάδα, αριθμό μελών νοικοκυριού και εισόδημα για το Δήμο Βύρωνα
- Πυκνότητα πληθυσμού ανά Οικοδομικό Τετράγωνο
- Στοιχεία ατομικών επαγγελματιών απογραφής 2011 ανά οικοδομικό τετράγωνο για το Δήμο Βύρωνα
- Στοιχεία ανεργίας απογραφής 2011 ανά οικοδομικό τετράγωνο για το Δήμο Βύρωνα
- Ψηφιακά χαρτογραφικά υπόβαθρα απογραφής 2011 σε διανυσματική μορφή shp κατά Οικοδομικό Τετράγωνο και Απογραφικό Τομέα για το Δήμο Βύρωνα
- Αριθμό ιδιοκτητών αυτοκινήτων ανά Οικοδομικό Τετράγωνο / Δημοτική Ενότητα / Δήμου
- Αριθμός ιδιοκτησίας θέσεων στάθμευσης
- Κατά κεφαλήν εισόδημα του Δήμου Βύρωνα και αν δεν είναι διαθέσιμο της περιφέρειας Αττικής
- Οχήματα ΙΧ με συμβατικό ή άλλο καύσιμο
- Περιβαλλοντικά στοιχεία (αέριοι ρύποι στον Δήμο Βύρωνα ή στην Περιφέρεια Αττικής)

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32

Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14053

Προς: Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
Θεοδ. Δηλιγιάννη 24-26,
Αθήνα, Τ.Κ. 104 38
Τηλ.: 210 5284113, 210 5284210
Fax: 210 5284023 (tota.athinon@astynomia.gr)

Θέμα: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνα βρίσκεται σε διαδικασία ανάθεσης της στο Θέμα αναφερόμενης υπηρεσίας.

Στο πλαίσιο εκπόνησης της στο Θέμα αναφερόμενης υπηρεσίας, είναι αναγκαία η συγκέντρωση στοιχείων σχετικά με τα τροχαία συμβάντα στο οδικό δίκτυο του Δήμου Βύρωνα. Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η χρησιμοποίηση των διαθέσιμων στοιχείων της Υπηρεσίας σας σχετικά με τα καταγεγραμμένα τροχαία συμβάντα (**χωρίς υλικές ζημιές**) που έχουν λάβει χώρα στο σύνολο του Δήμου Βύρωνα, κατά την τελευταία δετία (2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020).

Τα στοιχεία αυτά είναι σκόπιμο να περιέχουν πληροφορία σχετικά με:

- Την ημερομηνία και την ώρα του ατυχήματος
- Τον τόπο του ατυχήματος (π.χ. Λεωφόρου Κύπρου αριθμ. ..., Διασταύρωση Λεωφόρου Κύπρου με οδό Π. Τσαλδάρη, κλπ.....)

Στο πλαίσιο ανάλυσης της διαχρονικής εξέλιξης και της υφιστάμενης κατάστασης της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μελέτης, τα δηλωμένα στην Υπηρεσία σας ατυχήματα είναι χρήσιμο να διακρίνονται σε ατυχήματα με τραυματισμό/ούς (και αριθμό τραυματισμών) και σε ατυχήματα με θάνατο/ους (και αριθμό θανάτων).

Τέλος, μια εξίσου σημαντική πληροφορία είναι η διάκριση των καταγεγραμμένων ατυχημάτων (είδος σύγκρουσης), σε ατυχήματα:

- μεταξύ κινούμενων οχημάτων (Κ-Κ)
- μεταξύ κινούμενων οχημάτων και πεζών (Κ-Π)
- μεταξύ κινούμενου και σταθμευμένου οχήματος (Κ-Σ)

σύμφωνα με το παρακάτω **υπόδειγμα**.

A/α	Αρ. Πρωτ.	Ημ/νια	Ωρα	Περιοχή/ Οδός	Βαριά Τραυματίες	Ελαφρά Τραυματίες	Τραυματίες (αριθμός)	Νεκροί (αριθμός)	Είδος Σύγκρουσης	Αριθμός Εμπλεκομένων IX Αυτοκινήτων	Αριθμός Εμπλεκομένων Μοτοποδηλάτων	Αριθμός Εμπλεκομένων Πεζών

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Καραολή & Δημητρίου 36-44
ΒΥΡΩΝΑΣ ΤΚ 162 32
Πληροφ.: κα Μαρία Μίχου
Τηλ.: 213 2008683

Βύρωνας, 04/08/2021
Αρ. Πρωτ: 14054

Προς: 1. Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών

Θεοδ. Δηλιγιάννη 24-26,
Αθήνα, Τ.Κ. 104 38
Τηλ.: 210 5284113, 210 5284210
Fax: 210 5284023 (tota.athinon@astynomia.gr)

2. Όμοροι Δήμοι

Δήμο Καισαριανής, dimos@kessariani.gr

Δήμο Αθηναίων d.sx.po.ast.perivallontos@athens.gr

Δήμο Δάφνης-Υμηττού infotexniki@dafni-ymittos.gov.gr

Δήμο Ηλιούπολης, epikoinonia.ilioupoli.gr@outlook.com

Δήμο Κρωπίας tykoropi@gmail.com

3. Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (Δι.Κ.Ε.Σ.Ο.)

Παναγή Τσαλδάρη 15, Καλλιθέα ΤΚ 176 76
Τηλ.: 210 9215813
Email: vpanagou@patt.gov.gr

4. Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής

Κατεχάκη 56, Αθήνα ΤΚ 115 25
Τηλ.: 213 2035611, 213 2035611
Email: dioikisi@attica.gr

Θέμα: ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Αξιότιμοι Κύριοι και Αξιότιμες Κυρίες,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζουμε ότι ο Δήμος Βύρωνας ξεκίνησε πρόσφατα την εκπόνηση του **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**.

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές

υποδομές, τη ενεργειακή απόδοση της πόλης, καθώς και την καθημερινότητα των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών. Ταυτόχρονα δίνει έμφαση σε ζητήματα ασφάλειας, πρόσβασης σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας και άμβλυνσης των συγκρούσεων των χρήσεων γης.

Στο παρόν στάδιο επιδιώκεται η σύσταση του Δικτύου Φορέων του ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα. Για το λόγο αυτό σας παρακαλούμε να ορίσετε και ακολούθως να μας γνωστοποιήσετε τον εκπρόσωπο του Φορέα σας που θα εκπροσωπεί το Φορέα σας στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα.

Παρακαλούμε για την ανταπόκρισή σας.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΡ/ΣΜΟΥ ΕΡΓΩΝ

Πληροφορίες: Μαρία Μίχου

Ταχ. Δ/ση : Καραολή & Δημητρίου 36-44

ΤΚ 16233

Τηλ. : 2132008683

E-mail: michou@dimosbyrona.gr



ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
www.dimosbyrona.gr

Βύρωνας, 04-08-2021

Αρ.Πρωτ.: 14048

ΠΡΟΣ: .1. **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.**
(info@ametro.gr)

ΘΕΜΑ: Ορισμός εκπροσώπου στην ομάδα εργασίας παρακολούθησης για την υλοποίηση του προγράμματος “Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βύρωνας”

Σας ενημερώνουμε ότι Ο Δήμος Βύρωνας, με την υπ αρ. 13404/23-07-2021 σύμβαση παροχής υπηρεσίας «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνας», προχωρεί στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Παρακαλούμε για τον ορισμό εκπροσώπου στην ομάδα εργασίας παρακολούθησης για την υλοποίηση του προγράμματος του θέματος, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 άρθρο 5 του Ν. 4784/2021.

Σύμφωνα με την παρ. 5 άρθρου 5 του Ν. 4784/2021 στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων ή εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας. Παρακαλούμε να ορίσετε εκπρόσωπο και αναπληρωτή με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΡ/ΣΜΟΥ ΕΡΓΩΝ

Πληροφορίες: Μαρία Μίχου

Ταχ. Δ/ση : Καραολή & Δημητρίου 36-44

ΤΚ 16233

Τηλ. : 2132008683

E-mail: michou@dimosbyrona.gr



ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
www.dimosbyrona.gr

Βύρωνας, 04-08-2021

Αρ.Πρωτ.: 14044

ΠΡΟΣ: .1. **Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.** – Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

(αποστολή στα mail : oasa@oasa.gr

mmichali@oasa.gr)

ΘΕΜΑ: Ορισμός εκπροσώπου στην ομάδα εργασίας παρακολούθησης για την υλοποίηση του προγράμματος “Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βύρωνας”

Σας ενημερώνουμε ότι Ο Δήμος Βύρωνας, με την υπ αρ. 13404/23-07-2021 σύμβαση παροχής υπηρεσίας «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνας», προχωρεί στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Παρακαλούμε για τον ορισμό εκπροσώπου στην ομάδα εργασίας παρακολούθησης για την υλοποίηση του προγράμματος του θέματος, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 άρθρο 5 του Ν. 4784/2021.

Σύμφωνα με την παρ. 5 άρθρου 5 του Ν. 4784/2021 στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων ή εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας. Παρακαλούμε να ορίσετε εκπρόσωπο και αναπληρωτή με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.

Ο Διευθυντής
Τεχνικής Υπηρεσίας

Αναστάσιος Βαλλιανάτος
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.

Θέμα: FW: ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ
Συνημμένα: ΒΥΡΩΝΑΣ.xlsx; 5_20210723_Letter to Troxaia.pdf

Θέμα: ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ
Ημερομηνία: Thu, 12 Aug 2021 12:17:02 +0300
Από: ΥΠΟΔ/ΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ/Τ.Ο.Τ.Α <tota.athinon@astynomia.gr>
Προς: michou@dimosbyrona.gr

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΥΠΟΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
Ταχ. Δ/ση: Θ. Δηλιγιάννη 24-26 Τ.Κ 10438
Τηλέφωνο:2105284081
Αρμόδιος: Αρχ/κας ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
[Email:tota.athinon@astynomia.gr](mailto:tota.athinon@astynomia.gr)
Αρ. Πρωτ:2514/9/7110-α

Σε απάντηση της υπ αρ 14053 από 4/8/2021 ηλεκτρονική επιστολής σας , σας αποστέλλουμε συνημμένα σε μορφή excel πίνακα με στοιχεία από 1-7-2017 μέχρι και 31-12-2020 και παρακαλούμε για την ενημέρωση σας.

Συμπληρωματικά σας γνωρίζουμε ότι για το διάστημα πριν την 1-7-2017 από το καταργηθέν Τ.Τ. Καισαριανής δεν υπάρχει ψηφιακό αρχείο ατυχημάτων.

07.10.2021 08:46:10

Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΑΡ. ΠΡΩΤ. : 14410

Προς:

ΜΣΜ-Μαυρογιώργης &
Συνεργάτες Μελετητική ΙΚΕ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : 07-10-2021

mmat@otenet.gr

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Μ. Μιχάλη

ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 2108200907

ΘΕΜΑ : Χορήγηση Στοιχείων για την εκπόνηση ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα

ΣΧΕΤΙΚΟ : Η με αριθ. πρωτ. ΟΑΣΑ 10542/26-07-2021 εισερχόμενη επιστολή σας.

Σε συνέχεια της ανωτέρω σχετικής σας επιστολής, με την οποία ζητούνται συγκοινωνιακά στοιχεία για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Βύρωνα, σας χορηγούμε τα παρακάτω:

1. Στοιχεία ημερήσιας επιβατικής κίνησης (2019) διερχόμενων λεωφορειακών γραμμών εντός του δήμου Βύρωνα (Πιν1). Στοιχεία παλαιότερων ετών δεν είναι διαθέσιμα.
2. Στοιχεία στάσεων και διερχόμενων γραμμών από τον Δήμο Βύρωνα (αρχείο σε μορφή .xls με τον κωδικό, την ονομασία και την θέση των στάσεων και αρχεία σε μορφή .shp).

Στην διάθεσή σας για κάθε διευκρίνιση.

Με εκτίμηση,
Ελένη Τζιβέλου

Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος
Διευθύντρια Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Γραφείο Δ/ντος Συμβούλου
2. Αρχείο
3. Μ. Μιχάλη

Για την ακρίβεια

Η Προϊσταμένη Διοικητικής Υποστήριξης

Μαρία Τσέλιου

ΣΥΝ.:

1. Πιν.1. Ημερήσια Επιβατική Κίνηση γραμμών ΟΣΥ
2. Δύο αρχεία .xls με στοιχεία γραμμών και στάσεων
3. Δύο συμπιεσμένα αρχεία .rar με στοιχεία γραμμών και στάσεων

ΠΙΝ.1-ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΟΣΥ -ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (2019)

ΟΣΥ - ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ		
ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜ. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	7.050
203	ΚΑΡΕΑΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	6.859
204	ΣΤΡ.ΣΑΚΕΤΑ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	
204B	ΕΚΕΜΣ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	220
209	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	2.020
211	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.100
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	2.350
214	ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	7.350
227	ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ-ΑΓ.ΑΡΤΕΜΙΟΣ	5.300
11 τρολεϊ	ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - Ν. ΠΑΓΚΡΑΤΙ - Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ	17.150

Διευκρινήσεις:

- Η Γραμμή 204B ΕΚΕΜΣ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ λειτουργεί Δευτέρα-Σάββατο (με 11 προγραμματισμένα δρομολόγια Δευτέρα έως Πέμπτη και 13 προγραμματισμένα δρομολόγια τις υπόλοιπες ημέρες)
- Η Γραμμή 204 ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΣΑΚΕΤΑ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ λειτουργεί την Κυριακή με 13 προγραμματισμένα δρομολόγια

Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Βύρωνα, με την υπ αρ. 13404/23-07-2021 σύμβαση, προχωρεί στην εκπόνηση:
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Με την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφορικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το Σ.Β.Α.Κ. αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Η δημιουργία Σ.Β.Α.Κ. είναι μια μακροχρόνια, κυκλική διαδικασία που περιλαμβάνει:

- την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- την ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- την προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- την αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης,
- την μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- την διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- την ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Το Δίκτυο φορέων αποτελεί ένα συλλογικό όργανο με συμβουλευτικό ρόλο, το οποίο καλείται να:

1. παρέχει στοιχεία και δεδομένα για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
2. συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ.,
3. υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και προϋποθέτει την υπογραφή ενός Συμφώνου Συμμετοχής, το οποίο περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του δικτύου φορέων.

Με την παρούσα, απευθύνουμε δημόσια πρόσκληση, σύμφωνα με το άρθρο 4, παρ. β του ν.4784/2021, προς όλα τα σωματεία, τις αστικές εταιρείες, τα επιμελητήρια, τους συλλόγους και τις οργανώσεις ή άλλους φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ανωτέρω νόμου, καθώς και τους φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία, οι οποίοι επιθυμούν τη συμμετοχή τους στο Δίκτυο Φορέων, να τα γνωρίσουν στο Δήμο Βύρωνα με απόφαση τους στην οποία να ορίζεται ένας εκπρόσωπος και ο αναπληρωτής του, με τα αντίστοιχα στοιχεία επικοινωνίας.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνήσετε με την υπάλληλο της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Βύρωνα, κα Μίχου Μαρία, Αρχιτέκτων Μηχανικό, τηλ. 2132008683, email: texniki@dimosbyrona.gr

Παράρτημα II: ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ

Παράρτημα II.1: Μετρήσεις αυτόματων μετρητών

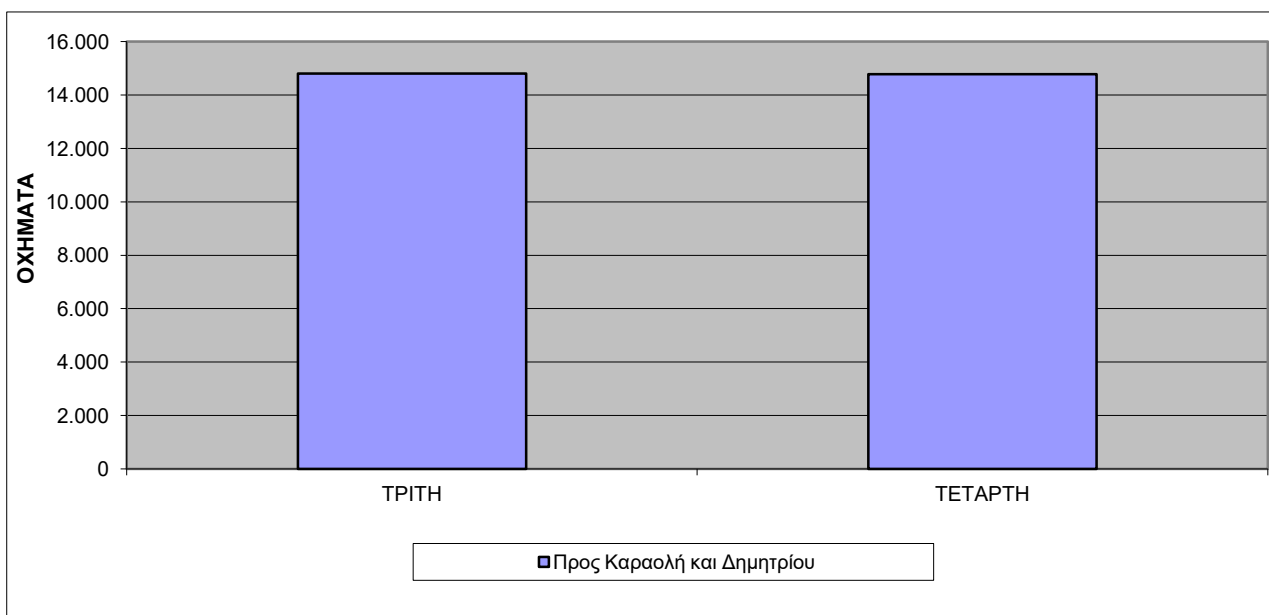
ΣΒΑΚ Βύρωνα - 24ωρες Μετρήσεις με Αυτόματους Μετρητές στην κεντρική περιοχή του Βύρωνα

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	Λ-1	ΚΩΔ. ΜΗΧ:	MC-32
ΟΔΟΣ:	Μυσίας		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Καραολή και Δημητρίου και Δαύλειας		
ΓΕΩΓ. ΠΛΑΤΟΣ:	37°57'26.01"Β	ΓΕΩΓ. ΜΗΚΟΣ:	23°45'54.38"Α
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 31/5/2022	Τέλος:	1/6/2022

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ



ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ



ΣΒΑΚ Βύρωνα - 24ωρες Μετρήσεις με Αυτόματους Μετρητές στην κεντρική περιοχή του Βύρωνα

24ΩΡΕΣ ΑΥΤΟΜΑΤΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ: Λ-1

ΟΔΟΣ: Μυσίας

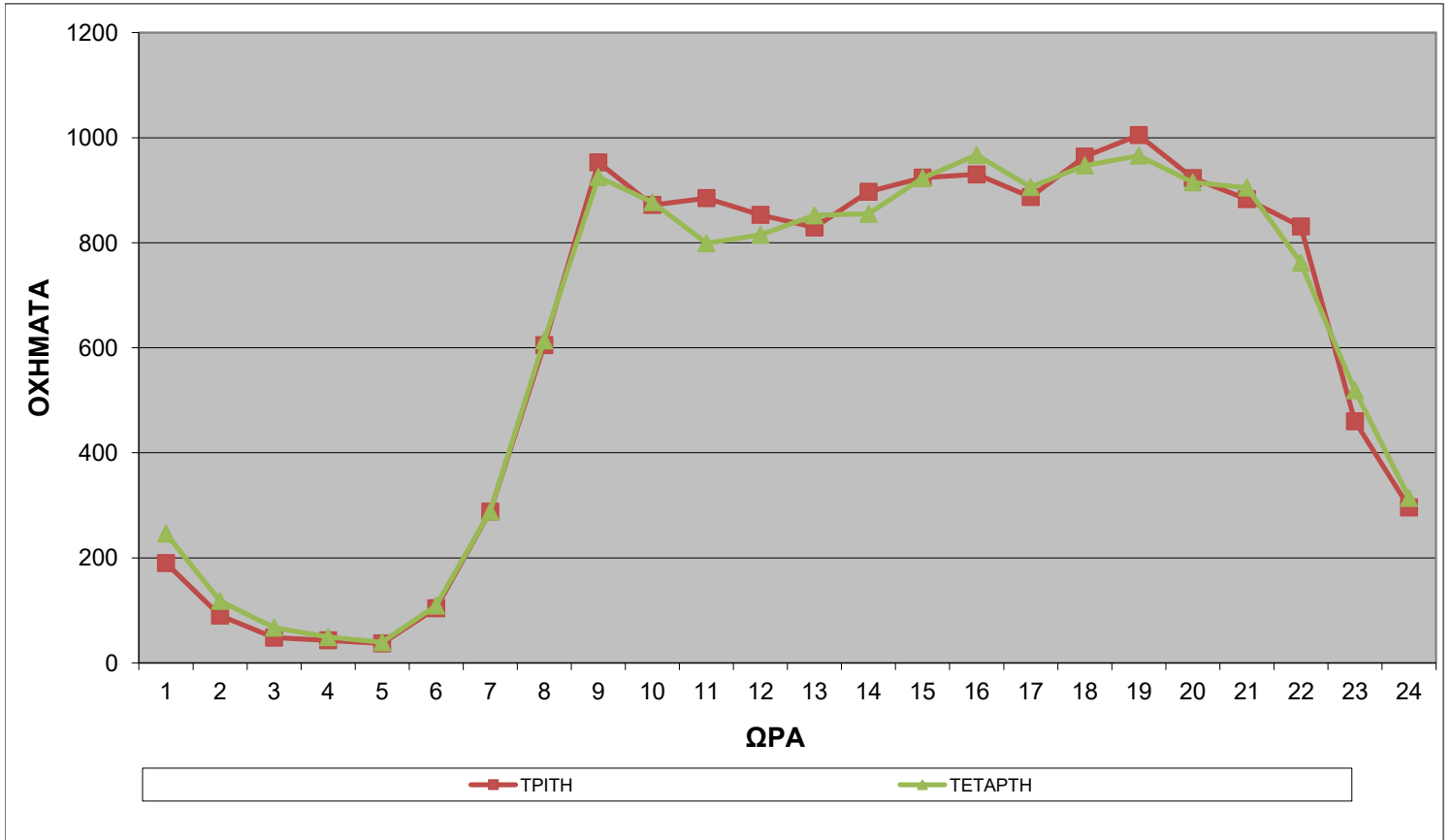
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: Μεταξύ των οδών Καραολή και Δημητρίου και Δαύλειας

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Καραολή και Δημητρίου

ΩΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
	31/5/2022	1/6/2022	
00:00-01:00	190	246	218
01:00-02:00	90	118	104
02:00-03:00	48	67	58
03:00-04:00	43	49	46
04:00-05:00	37	39	38
05:00-06:00	104	109	107
06:00-07:00	288	288	288
07:00-08:00	605	614	610
08:00-09:00	953	925	939
09:00-10:00	872	877	875
10:00-11:00	885	799	842
11:00-12:00	853	815	834
12:00-13:00	829	852	841
13:00-14:00	897	855	876
14:00-15:00	924	923	924
15:00-16:00	930	967	949
16:00-17:00	887	906	897
17:00-18:00	964	947	956
18:00-19:00	1005	966	986
19:00-20:00	923	915	919
20:00-21:00	883	905	894
21:00-22:00	831	762	797
22:00-23:00	460	519	490
23:00-24:00	296	314	305
ΣΥΝΟΛΟ:	14.797	14.777	14.787

ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ: Λ-1
ΟΔΟΣ: Μυσίας
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: Μεταξύ των οδών Καραολή και Δημητρίου και Δαύλειας
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Καραολή και Δημητρίου



ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥΣ ΜΕΤΡΗΤΕΣ

ΟΔΟΣ: **Μυσίας**
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: Τρίτη, 31 Μαΐου 2022
 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: **Μεταξύ των οδών Καραολή και Δημητρίου και Δαύλειας**
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: **Προς Καραολή και Δημητρίου**

ΩΡΑ / ΟΧΗΜΑ	1	2	3	ΣΥΝΟΛΟ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	
00:00-01:00	34	154	2	190
01:00-02:00	19	71	0	90
02:00-03:00	8	40	0	48
03:00-04:00	10	32	1	43
04:00-05:00	6	29	2	37
05:00-06:00	10	84	10	104
06:00-07:00	40	230	18	288
07:00-08:00	84	488	33	605
08:00-09:00	87	816	50	953
09:00-10:00	99	736	37	872
10:00-11:00	110	744	31	885
11:00-12:00	120	705	28	853
12:00-13:00	118	682	29	829
13:00-14:00	142	710	45	897
14:00-15:00	131	759	34	924
15:00-16:00	99	796	35	930
16:00-17:00	98	754	35	887
17:00-18:00	111	826	27	964
18:00-19:00	124	852	29	1.005
19:00-20:00	110	780	33	923
20:00-21:00	124	738	21	883
21:00-22:00	159	652	20	831
22:00-23:00	82	364	14	460
23:00-24:00	68	227	1	296
ΣΥΝΟΛΟ:	1.993	12.269	535	14.797

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥΣ ΜΕΤΡΗΤΕΣ

ΟΔΟΣ: **Μυσίας**
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: Τετάρτη, 01 Ιουνίου 2022
 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: **Μεταξύ των οδών Καραολή και Δημητρίου και Δαύλειας**
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: **Προς Καραολή και Δημητρίου**

ΩΡΑ / ΟΧΗΜΑ	1	2	3	ΣΥΝΟΛΟ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	
00:00-01:00	61	183	2	246
01:00-02:00	28	90	0	118
02:00-03:00	12	55	0	67
03:00-04:00	9	39	1	49
04:00-05:00	6	30	3	39
05:00-06:00	20	81	8	109
06:00-07:00	36	232	20	288
07:00-08:00	61	528	25	614
08:00-09:00	90	797	38	925
09:00-10:00	79	768	30	877
10:00-11:00	94	674	31	799
11:00-12:00	121	668	26	815
12:00-13:00	132	688	32	852
13:00-14:00	110	711	34	855
14:00-15:00	142	752	29	923
15:00-16:00	117	809	41	967
16:00-17:00	102	774	30	906
17:00-18:00	113	801	33	947
18:00-19:00	96	840	30	966
19:00-20:00	110	777	28	915
20:00-21:00	120	766	19	905
21:00-22:00	125	617	20	762
22:00-23:00	98	407	14	519
23:00-24:00	71	238	5	314
ΣΥΝΟΛΟ:	1.953	12.325	499	14.777

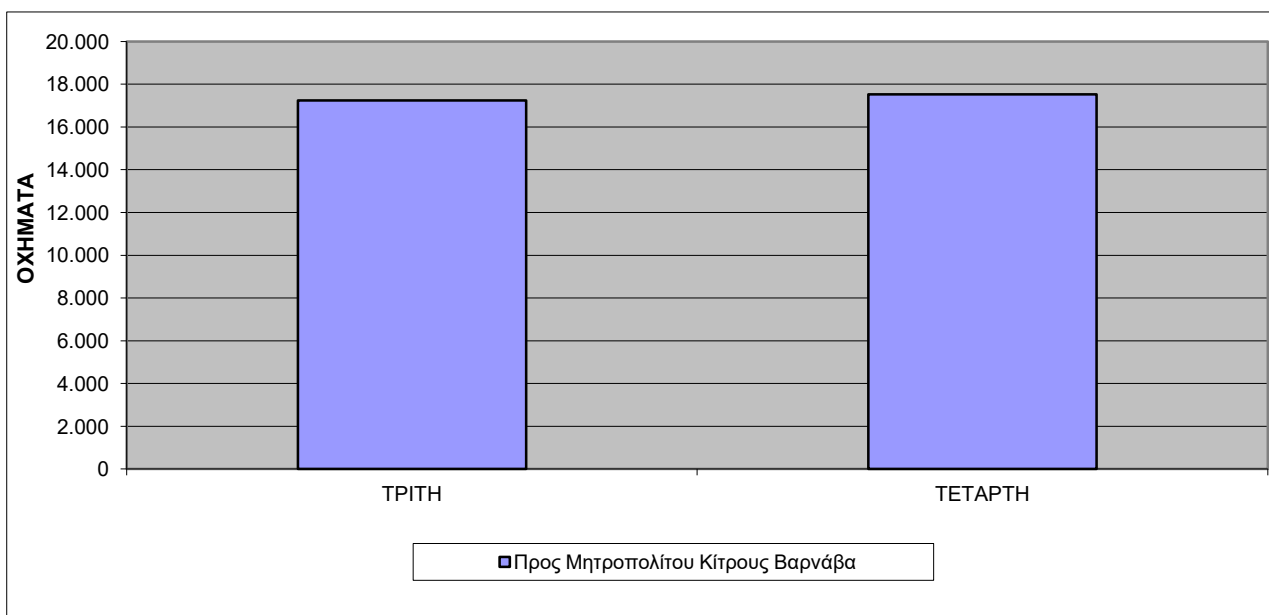
ΣΒΑΚ Βύρωνα - 24ωρες Μετρήσεις με αυτόματους μετρητές στην κεντρική περιοχή του Βύρωνα

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ:	Λ-2	ΚΩΔ. ΜΗΧ:	MC-35
ΟΔΟΣ:	Καραολή και Δημητρίου		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:	Μεταξύ των οδών Ολύμπου και Μητροπολίτου Κίτρου Βαρνάβα		
ΓΕΩΓ. ΠΛΑΤΟΣ:	37°57'25.05"B	ΓΕΩΓ. ΜΗΚΟΣ:	23°45'53.13"A
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	Αρχή: 31/5/2022	Τέλος:	1/6/2022

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ



ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ



ΣΒΑΚ Βύρωνα - 24ωρες Μετρήσεις με αυτόματους μετρητές στην κεντρική περιοχή του Βύρωνα

24ΩΡΕΣ ΑΥΤΟΜΑΤΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ: Λ-2

ΟΔΟΣ: Καραολή και Δημητρίου

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: Μεταξύ των οδών Ολύμπου και Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα

ΩΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
	31/5/2022	1/6/2022	
00:00-01:00	184	269	227
01:00-02:00	109	112	111
02:00-03:00	44	57	51
03:00-04:00	46	54	50
04:00-05:00	61	54	58
05:00-06:00	195	190	193
06:00-07:00	750	729	740
07:00-08:00	1221	1249	1235
08:00-09:00	1187	1177	1182
09:00-10:00	1077	1030	1054
10:00-11:00	1002	980	991
11:00-12:00	984	933	959
12:00-13:00	1013	1035	1024
13:00-14:00	1027	1078	1053
14:00-15:00	961	968	965
15:00-16:00	896	1028	962
16:00-17:00	963	974	969
17:00-18:00	1012	1037	1025
18:00-19:00	1015	1075	1045
19:00-20:00	948	993	971
20:00-21:00	941	836	889
21:00-22:00	777	807	792
22:00-23:00	522	510	516
23:00-24:00	308	348	328
ΣΥΝΟΛΟ:	17.243	17.523	17.383

ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ

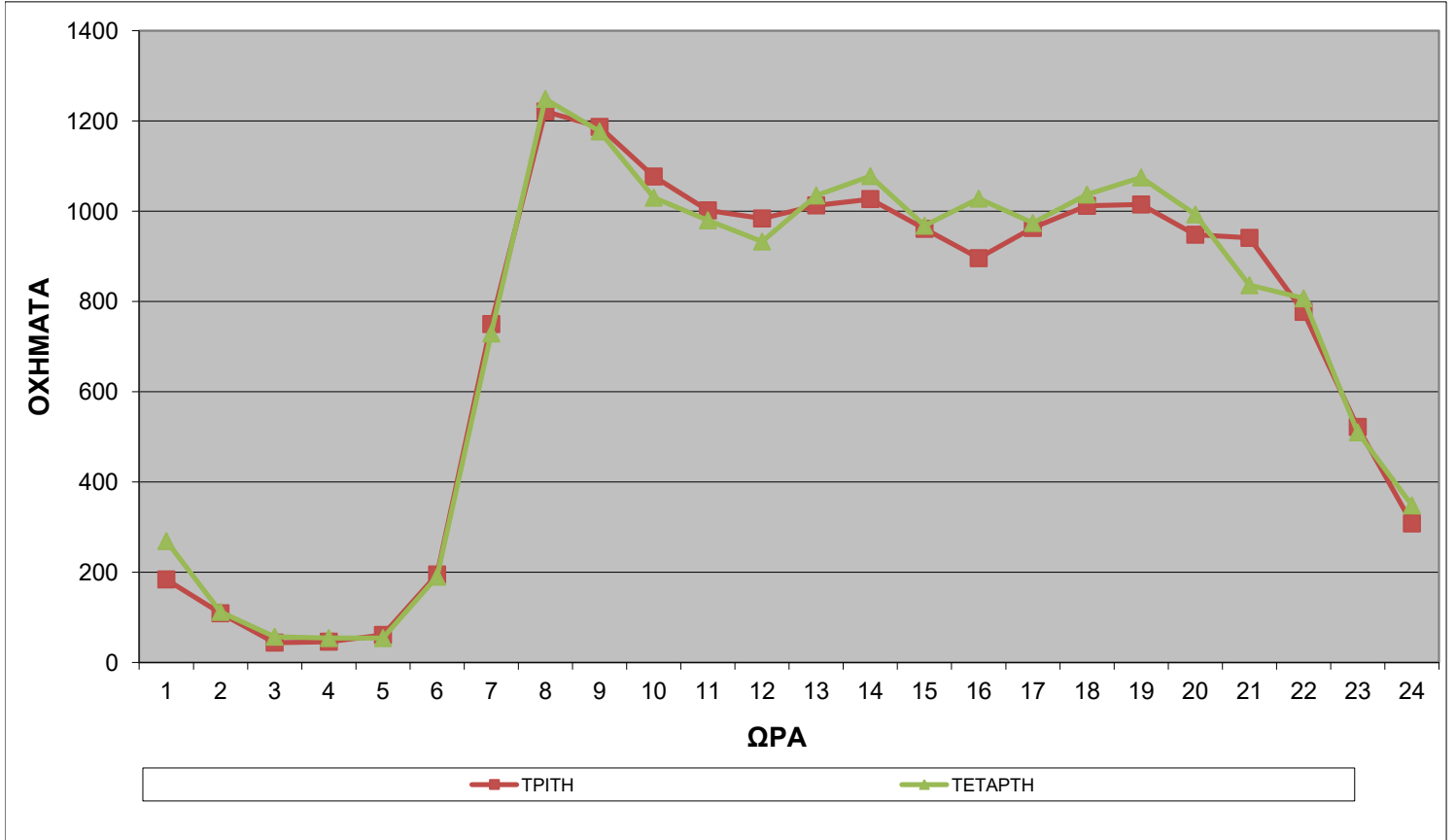
ΚΩΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ: Λ-2

ΟΔΟΣ: Καραολή και Δημητρίου

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: Μεταξύ των οδών Ολύμπου και Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβ

1/6/2022

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: Προς Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα



ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥΣ ΜΕΤΡΗΤΕΣ

ΟΔΟΣ: **Καραολή και Δημητρίου**
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: **Τρίτη, 31 Μαΐου 2022**
 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: **Μεταξύ των οδών Ολύμπου και Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα**

1/6/2022

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: **Προς Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα**

ΩΡΑ / ΟΧΗΜΑ	1	2	3	ΣΥΝΟΛΟ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	
00:00-01:00	28	154	2	184
01:00-02:00	12	97	0	109
02:00-03:00	6	38	0	44
03:00-04:00	7	39	0	46
04:00-05:00	8	53	0	61
05:00-06:00	27	166	2	195
06:00-07:00	55	674	21	750
07:00-08:00	75	1.113	33	1.221
08:00-09:00	104	1.051	32	1.187
09:00-10:00	82	964	31	1.077
10:00-11:00	78	901	23	1.002
11:00-12:00	109	846	29	984
12:00-13:00	89	886	38	1.013
13:00-14:00	112	871	44	1.027
14:00-15:00	80	851	30	961
15:00-16:00	78	782	36	896
16:00-17:00	69	863	31	963
17:00-18:00	97	886	29	1.012
18:00-19:00	124	864	27	1.015
19:00-20:00	101	817	30	948
20:00-21:00	114	812	15	941
21:00-22:00	112	644	21	777
22:00-23:00	86	426	10	522
23:00-24:00	66	225	17	308
ΣΥΝΟΛΟ:	1.719	15.023	501	17.243

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥΣ ΜΕΤΡΗΤΕΣ

ΟΔΟΣ: **Καραολή και Δημητρίου**
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: **Τετάρτη, 01 Ιουνίου 2022**
 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ: **Μεταξύ των οδών Ολύμπου και Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα**

1/6/2022

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: **Προς Μητροπολίτου Κίτρους Βαρνάβα**

ΩΡΑ / ΟΧΗΜΑ	1	2	3	ΣΥΝΟΛΟ
	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΒΑΡΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	
00:00-01:00	37	231	1	269
01:00-02:00	17	94	1	112
02:00-03:00	9	48	0	57
03:00-04:00	6	47	1	54
04:00-05:00	7	47	0	54
05:00-06:00	26	159	5	190
06:00-07:00	58	644	27	729
07:00-08:00	66	1.134	49	1.249
08:00-09:00	86	1.057	34	1.177
09:00-10:00	71	927	32	1.030
10:00-11:00	80	869	31	980
11:00-12:00	97	803	33	933
12:00-13:00	84	909	42	1.035
13:00-14:00	100	938	40	1.078
14:00-15:00	114	820	34	968
15:00-16:00	117	865	46	1.028
16:00-17:00	95	842	37	974
17:00-18:00	76	931	30	1.037
18:00-19:00	100	947	28	1.075
19:00-20:00	121	838	34	993
20:00-21:00	112	709	15	836
21:00-22:00	116	673	18	807
22:00-23:00	90	404	16	510
23:00-24:00	62	277	9	348
ΣΥΝΟΛΟ:	1.747	15.213	563	17.523

Παράρτημα II.2: Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.2: Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Μήκος Οδικού Τμήματος	Πλάτος Οδού	Πλευρά	Πλάτος Πεζοδρομίου	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)		Κατάσταση	Αστικός Εξοπλισμός							
		Από	Έως					Νόμιμα	Παράνομα		καλή-μέτρια-κακή	Δέντρα	Κάδοι	Στάσεις	Κολώνες - Κολωνάκια	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Οδευση Τυφλών
1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	30,6	6	Δεξιά	-	0	0	καλή						√		
2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ			Αριστερά	-	0	0	καλή								
3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	31,2	5,3	Δεξιά	-	0	0	καλή	√							
4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΙΣΣΑΜΟΥ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ			Αριστερά	-	0	0	καλή								
5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	49,1	10,1	Δεξιά	-	0	0	καλή	9							
6	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ			Αριστερά	-	0	0	καλή	5							
7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	41,4	3,8	Δεξιά	2,9	0	1	καλή	4	√		√				
8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ			Αριστερά	2,0	0	0	καλή	5	√			√			
9	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	87	3,4	Δεξιά	3,0	0	1	μέτρια	3			√				
10	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ			Αριστερά	1,9	1	0	καλή	10				√			
11	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	82,5	5	Δεξιά	2,5	0	0	κακή	7	√		√				
12	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ			Αριστερά	0,6	0	5	κακή	2							
13	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	13,8	5,1	Δεξιά	1,6	3	0	μέτρια	1	√						
14	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ			Αριστερά	0,6	0	0	κακή	0							
16	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	44,8	5,1	Αριστερά	2,1	0	0	μέτρια	6			√				
17	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	46,2	5	Δεξιά	1,4	4	3	καλή	0	√			√			
18	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ			Αριστερά	3-3,8	0	0	καλή	7				√			
19	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	25,1	5,9	Δεξιά	3,0	4	1	μέτρια	4			√				
20	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ			Αριστερά	1,7	2	0	μέτρια	2	√			√			
21	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	91,6	6,8	Δεξιά	2,0	11	4	μέτρια	6	√	√					
22	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ			Αριστερά	1,6	8	2	μέτρια	6	√						
23	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	81,3	4,6	Δεξιά	0,8	0	6	κακή	3	√		√				
24	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ			Αριστερά	0,8	0	4	κακή	2	√						
25	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	67,4	7,5	Δεξιά	3,6	6	3	καλή	10	√	√	√		√	√	
26	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ			Αριστερά	3,5	7+2δ	2	καλή	9							
27	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ	81,2	7,5	Δεξιά	1,5	10	3	καλή	6	√		√				
28	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΟΡΑΗ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ			Αριστερά	3,5	9	2	καλή	3	√						
29	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ	50,3	2,8	Δεξιά	4,0	0	0	καλή	0							
30	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	Π. ΤΣΑΛΔΑΡΗ			Αριστερά	2,9	0	0	καλή	0							
31	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	45,3	7,5	Δεξιά	1,8	3	3	μέτρια	5	√					√	
32	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ			Αριστερά	3,7	5+1δ	2	καλή	5							
33	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	31,2	3,6	Δεξιά	2,5	0	0	μέτρια	0			√				
34	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΛΕΩΦ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ			Αριστερά	4,3	0	0	μέτρια	2			√	√			
35	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	17,6	3,6	Δεξιά	4,5	0	0	μέτρια	0			√			√	
36	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΚΩΣΤΑΝΤΙΛΙΕΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ			Αριστερά	4,3	0	0	μέτρια	1			√				
37	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	41,5	3,6	Δεξιά	4,5	0	0	μέτρια	6			√				
38	Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ			Αριστερά	1,7	0	0	μέτρια	5			√				
39	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	57,8	6	Δεξιά	-	0	0	καλή	1							
40	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ			Αριστερά	-	0	0	καλή	3							

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.2: Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Μήκος Οδικού Τμήματος	Πλάτος Οδού	Πλευρά	Πλάτος Πεζοδρομίου	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)		Κατάσταση* καλή-μέτρια-κακή	Αστικός Εξοπλισμός								
		Από	Έως					Νόμιμα	Παράνομα		Δέντρα	Κάδοι	Στάσεις	Κολώνες - Κολωνάκια	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Όδευση Τυφλών	Ράμπα ΑμΕΑ	Κρουρός
1	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	39	6,5	Δεξιά	1,0	4	2	μέτρια	0								
2	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ			Αριστερά	1,0	0	2	κακή	3	√		√					
3	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	36,6	6,5	Δεξιά	1,0	4	2	κακή	0			√					
4	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ			Αριστερά	1,0	3	4	μέτρια	7	√							
5	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	36,8	6,5	Δεξιά	1,0	2	3	κακή	4								
6	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΧΡΥΣΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ			Αριστερά	1,0	3	3	κακή	6	√		√					
7	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	40,3	6,5	Δεξιά	1,0	2	5	μέτρια	4								
8	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΚΕΣΚΙΝΙΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ			Αριστερά	1,0	4	4	κακή	0	√		√					
9	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	12,5	6,5	Δεξιά	1,0	0	1	κακή	2								
10	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ			Αριστερά	1,0	3	1	κακή	0			√					
11	ΞΑΝΘΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	85	4	Δεξιά	1,0	1	1	κακή	13	√		√					
12	ΞΑΝΘΗΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ			Αριστερά	1,0	0	0	κακή	0				√				
13	ΞΑΝΘΗΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	52,2	4	Δεξιά	1,0	0	0	κακή	7			√					
14	ΞΑΝΘΗΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ			Αριστερά	1,0	0	5	κακή	1				√				
15	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	64	4,5	Δεξιά	1,5	2	2	μέτρια	5			√					
16	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ			Αριστερά	1,5	4+1δ	4	κακή	2				√				
17	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	33,8	4,2	Δεξιά	1,0	0	3	κακή	1			√					
18	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ			Αριστερά	1,0	0	2	κακή	0	√							
19	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	81,7	7	Δεξιά	1,5	7+1δ	2	κακή	7	√		√					
20	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ			Αριστερά	2,0	3	4	κακή	5								
21	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΑΓΚΥΡΑΣ	37,3	7	Δεξιά	1,5	3+2δ	2	κακή	6								
22	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΑΓΚΥΡΑΣ			Αριστερά	2,0	2+3δ	1	κακή	3								
23	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	41,6	7	Δεξιά	1,5	0	3	κακή	3	√		√					
24	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ			Αριστερά	2,0	1	3	κακή	3	√			√				
25	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	57	7	Δεξιά	1,5	4+2δ	1	κακή	11	√							
26	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ			Αριστερά	2,0	5	6	κακή	9								
27	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	31,2	7	Δεξιά	1,5	1+1δ	1	μέτρια	5	√							
28	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ			Αριστερά	2,0	1	2	κακή	1								
29	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	18,5	5,8	Δεξιά	1,6	0	0	μέτρια	3			√					
30	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΟΣΧΟΝΗΣΙΩΝ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ			Αριστερά	2,0	0	2	κακή	0								
31	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	63,7	4	Δεξιά	1,0	0	0	κακή	2			√					
32	ΣΟΥΡΜΕΛΑ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ			Αριστερά	1,0	5	3	κακή	10								
33	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	58,7	4	Δεξιά	1,0	0	1	κακή	6			√					
34	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ			Αριστερά	1,0	6+2δ	4	κακή	1								
35	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	59,5	4	Δεξιά	1,0	2	3	κακή	2			√					
36	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ			Αριστερά	1,0	0	0	κακή	10	√		√					
37	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΓΚΥΡΑΣ	44,5	5,6	Δεξιά	1,5	4	1	κακή	6			√					
38	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΓΚΥΡΑΣ			Αριστερά	2,7	0	5	κακή	5				√				
39	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	36	5,6	Δεξιά	1,0	0	0	μέτρια	0	√							
40	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΑΓΚΥΡΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ			Αριστερά	2,3	4	2	μέτρια	4	√			√				
41	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	37,8	5,6	Δεξιά	0,7	0	0	κακή	0			√					
42	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΣΑΡΔΕΩΝ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ			Αριστερά	2,3	2	4	μέτρια	4	√			√				
43	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	42,2	5,6	Δεξιά	1,6	6	1	καλή	4			√					
44	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ			Αριστερά	2,7	0	3	μέτρια	3								
45	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ	36,9	3,2	Δεξιά	0,8	0	0	κακή	0								
46	ΓΕΩΡ. ΣΕΦΕΡΗ	ΚΟΡΥΤΣΑΣ	ΞΑΝΘΗΣ			Αριστερά	2,3	0	1	κακή	0				√				

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.2: Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Μήκος Οδικού Τμήματος	Πλάτος Οδού	Πλευρά	Πλάτος Πεζοδρομίου	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)		Κατάσταση*	Αστικός Εξοπλισμός							
		Από	Έως					Νόμιμα	Παράνομα		καλή-μέτρια-κακή	Δέντρα	Κάδοι	Στάσεις	Κολώνες - Κολωνάκια	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Όδευση Τυφλών
1	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	37,3	7,5	Δεξιά	2,2	5	1	κακή	1			√				
2	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ			Αριστερά	1,5	5	0	μέτρια	2				√			
3	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	50,4	5,1	Δεξιά	1,8	0	0	μέτρια	3		√	√				
4	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ			Αριστερά	2,3	1	1	κακή	0	√						
5	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ	37,8	9,0	Δεξιά	1,7	0	1	καλή	2			√				
6	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ			Αριστερά	2,4	1	0	μέτρια	5	√			√		√	
7	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	42	6,9	Δεξιά	1,7	0	1	καλή	4	√		√				
8	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ			Αριστερά	1,6	0	1	μέτρια	5				√		√	
9	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	29,1	6,8	Δεξιά	1,7	0	1	καλή	2			√				
10	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ			Αριστερά	1,7	0	4	καλή	1				√		√	
11	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	56,4	8,2	Δεξιά	1,8	3	1	κακή	8	√		√		√		
12	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Αριστερά	2,2	0	0	μέτρια	10				√		√	
13	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	33,6	17,5	Δεξιά	12,0	0	4	κακή	15	√		√	√			
14	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ			Αριστερά	1,8	2	0	καλή	1				√			
15	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	52,7	10,7	Δεξιά	3,2	0	1	μέτρια	4			√	√			
16	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ			Αριστερά	2,2	2	0	καλή	8	√	√		√			
17	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	40,8	7,0	Δεξιά	1,5	2	1	μέτρια	9		√					
18	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ			Αριστερά	1,7	3	1	μέτρια	8		√					
19	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	37	7,2	Δεξιά	1,7	2	2	καλή	0	√	√					
20	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ			Αριστερά	1,6	3	1	καλή	6		√					
21	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΗΔΕΙΑΣ	63,7	8,8	Δεξιά	1,7	3+2δ	1	κακή	5		√					
22	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΗΔΕΙΑΣ			Αριστερά	1,7	5+1δ	0	μέτρια	4	√	√					
23	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	91,6	7,9	Δεξιά	1,6	11	2	μέτρια	13		√					
24	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ			Αριστερά	1,4	9	1	κακή	11		√					
25	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	54	7,1	Δεξιά	1,3	3+1δ	2	μέτρια	6		√					
26	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ			Αριστερά	1,6	2	1	καλή	7		√					
27	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	44	5,7	Δεξιά	1,2	0	0	μέτρια	1		√					
28	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Αριστερά	1,1	3	1	μέτρια	8	√	√					
29	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	50,6	5,7	Δεξιά	1,3	0	0	μέτρια	5	√	√	√				
30	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ			Αριστερά	1,2	3+1δ	2	μέτρια	4		√					
31	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	37,8	9,1	Δεξιά	1,3	6	1	μέτρια	0				√			
32	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ			Αριστερά	1,5	1	2	κακή	1					√		

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.2: Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου

Α/Α	Οδός	Οδικό τμήμα		Μήκος Οδικού Τμήματος	Πλάτος Οδού	Πλευρά	Πλάτος Πεζοδρομίου	Στάθμευση (Γωνία, κλπ)		Κατάσταση*	Αστικός Εξοπλισμός							
		Από	Έως					Νόμιμα	Παράνομα		καλή-μέτρια-κακή	Δέντρα	Κάδοι	Στάσεις	Κολώνες - Κολωνάκια	Εμπορεύματα	Περίπτερα	Όδευση Τυφλών
33	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	37,8	9,3	Δεξιά	1,3	3	0	κακή	2	√						
34	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ			Αριστερά	1,3	3	2	κακή	7			√				
35	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ	39,6	9,0	Δεξιά	1,3	3	0	μέτρια	1			√				
36	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΤΣΟΛΙΑ			Αριστερά	1,3	6	2	κακή	6	√						
37	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	40,2	9,3	Δεξιά	1,4	5	0	μέτρια	1							
38	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΤΣΟΛΙΑ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ			Αριστερά	1,3	14	0	κακή	9				√			
39	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	40,8	8,9	Δεξιά	1,3	9	0	κακή	2			√		√		
40	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ			Αριστερά	1,3	3	0	κακή	4			√	√			
41	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΗΔΕΙΑΣ	72,9	8,1	Δεξιά	2,1	0	1	μέτρια	7			√	√		√	√
42	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΜΗΔΕΙΑΣ			Αριστερά	2,0	12	1	καλή	3				√			√
43	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	66,8	8,0	Δεξιά	2,1	10	2	καλή	3		√	√			√	√
44	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ			Αριστερά	2,2	0	0	καλή	6				√			√
45	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	38,2	8,1	Δεξιά	2,0	0	0	καλή	3			√			√	√
46	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ			Αριστερά	2,1	4	1	καλή	3							√
47	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	37,8	8,1	Δεξιά	2,1	0	1	μέτρια	1	√		√			√	√
48	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ			Αριστερά	1,8	4	1	μέτρια	5				√			√
49	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	52,5	3,6	Δεξιά	1,8	2	0	καλή	10	√		√			√	√
50	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Αριστερά	1,8	0	2	καλή	3	√			√	√		
51	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	48,2	7,1	Δεξιά	1,6	2	1	μέτρια	0							
52	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ			Αριστερά	1,5	2	0	μέτρια	6	√			√			
53	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	51,9	6,9	Δεξιά	1,8	4	0	καλή	7			√				√
54	ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ			Αριστερά	1,6	4	0	καλή	5				√			
55	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	50,4	7,0	Δεξιά	1,1	3	0	μέτρια	0							
56	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Αριστερά	1,1	3	2	μέτρια	0				√			
57	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	51,1	8,0	Δεξιά	1,1	4	0	μέτρια	0							
58	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ			Αριστερά	1,1	2	1	κακή	1	√						
59	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	51	7,9	Δεξιά	1,1	3	2	μέτρια	0			√				
60	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ			Αριστερά	1,0	3	0	κακή	4				√			
61	ΤΣΟΛΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	50,7	3,0	Δεξιά	2,0	1	0	μέτρια	3							
62	ΤΣΟΛΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Αριστερά	2,0	1	0	μέτρια	4							
63	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	50	4,6	Δεξιά	1,2	2	0	μέτρια	0							
64	ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ			Αριστερά	1,4	0	0	μέτρια	5							
65	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	52,7	5,4	Δεξιά	1,4	0	0	μέτρια	0							
66	ΜΗΔΕΙΑΣ	ΣΑΜΨΟΥΝΤΟΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ			Αριστερά	1,5	4	1	κακή	2				√			

Παράρτημα ΙΙΙ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

- α) Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2018)**
- β) Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων (βάσει Τροχαίας 2017-2020)**

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	№	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
1	2012	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	1	2		1	7	21
2	2012	ΑΔΡΑΜΥΤΤΙΟΥ	999		0	0	1	2		1	7	11
3	2012	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1	6	1	1	20
4	2012	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	999	ΙΘΩΜΗΣ	0	0	1	2		1	5	14
5	2012	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	0	0	2	2		2	4	15
6	2012	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999		0	0	1	2		2	6	5
7	2012	ΟΛΥΜΠΟΥ	999	ΦΛΕΜΙΝΓΚ	0	0	1	2		2	4	15
8	2012	ΗΛΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	999		0	1	0	2		3	7	7
9	2012	ΙΛΙΑΔΟΣ	999	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	0	0	1	1	1	3	4	14
10	2012	ΔΙΚΑΙΑΡΧΟΥ	96		0	0	1	1	1	3	7	14
11	2012	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	1	2		3	6	15
12	2012	ΜΕΡΚΟΥΡΗ ΜΕΛΙΝΑΣ	999		0	0	1	2		3	6	19
13	2012	ΗΛΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	999		0	0	2	2		4	7	12
14	2012	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999		0	0	3	2		4	2	13
15	2012	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		4	4	23
16	2012	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	241		0	0	1	1	5	5	6	15
17	2012	ΦΡΥΝΗΣ	999		0	0	1	2		5	5	14
18	2012		999		0	0	1	1	1	6	2	11
19	2012	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	999		0	0	1	2		6	7	4
20	2012	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	999	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	0	0	1	2		6	6	9
21	2012	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	3		6	7	20
22	2012	ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	999		0	0	1	1	5	7	7	17
23	2012	ΒΑΙΝΔΗΡΙΟΥ	999		0	0	1	1	3	8	4	8
24	2012	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		8	1	12
25	2012	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	218		0	0	1	2		9	1	4
26	2012		233		0	0	1	1		10	4	2
27	2012		999		0	0	1	1	4	10	5	9
28	2012		141		0	0	1	1	4	10	7	10
29	2012	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	141		0	0	1	1	5	11	2	12
30	2012	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	72		0	0	1	1	4	11	5	17
31	2012	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999	ΤΙΜΟΘΕΟΥ	0	0	1	2		12	3	15
32	2012	ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ	999	ΕΠΤΑΠΥΡΓΟΥ	0	0	2	2		12	6	15
33	2013	ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ	999	ΒΟΣΠΟΡΟΥ	0	0	1	2		2	1	12
34	2013	ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ	999	ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	0	0	2	2		2	5	15
35	2013	ΔΗΛΒΟΗ	999	ΔΕΛΗΛΑΜΠΡΟΥ	0	0	2	2		4	1	8
36	2013	ΦΛΕΜΙΝΓΚ	999	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	0	0	1	1	1	4	3	10
37	2013		999		0	0	1	3		5	4	19
38	2013		999		0	1	1	3		5	4	23
39	2013	ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ ΚΙΤΡΟΥΣ ΒΑΡΝΑΒΑ	999		0	0	1	2		5	2	15
40	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	0	0	1	2		5	2	14
41	2013	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	1	0	1	3	5	6	11
42	2013		999	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	0	0	1	2		6	6	15
43	2013	ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	999	ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΟΣ	0	0	1	2		6	2	11
44	2013	ΑΡΩΝΗ	999	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	0	0	1	2		6	3	11
45	2013	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999		0	0	1	1	5	6	6	9
46	2013	ΚΟΡΑΗ	999	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	1	2		6	2	12

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	№	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
47	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	164		0	0	1	1	4	6	2	8
48	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΦΩΚΑΙΑΣ	0	0	1	1	4	7	4	11
49	2013	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	2	2		7	3	10
50	2013	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	1	1	7	7	12
51	2013	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑΣ	999		0	0	1	2		8	5	23
52	2013	ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	999		0	0	1	2		8	2	13
53	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	136		0	0	1	1	5	8	5	13
54	2013	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	999		0	0	1	2		8	5	18
55	2013	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	999	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	0	0	1	1	5	9	4	19
56	2013	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999		0	0	1	2		9	4	21
57	2013	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΦΛΕΜΙΝΓΚ	0	0	1	1	3	9	4	10
58	2013		999	ΑΔΑΝΩΝ	0	0	1	1	5	9	6	13
59	2013		999		0	0	1	1	4	10	5	9
60	2013		999		0	0	4	2		10	5	23
61	2013		999		0	0	1	2		10	1	7
62	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		11	7	10
63	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	0	0	1	1	1	11	4	15
64	2013		999		0	0	1	1	1	11	4	19
65	2013	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	0	1	1	1	11	2	9
66	2013	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999	ΔΕΛΜΟΥΖΟΥ Α.	0	0	1	2		11	5	17
67	2013	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	0	2	2		12	6	8
68	2013	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	2	1	5	12	7	19
69	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	1	0	1	5	1	6	18
70	2014	ΤΡΑΠΕΖΟΥΝΤΟΣ	999	ΦΩΚΑΙΑΣ	0	0	1	3		1	4	19
71	2014		999		0	0	1	2		1	1	16
72	2014	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	999		0	0	2	1	4	1	2	11
73	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999		0	0	1	1	4	1	4	12
74	2014	ΟΛΥΜΠΟΥ	999		0	0	1	1	3	2	4	16
75	2014	ΤΡΑΛΛΕΩΝ	999		0	0	1	2		2	6	14
76	2014	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	1		2	5	23
77	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		3	5	13
78	2014	ΑΡΧΙΕΠ/ΠΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ	999		0	0	1	1		3	7	6
79	2014		999		0	0	1	2		3	7	12
80	2014	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	999	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	0	0	1	2		4	6	16
81	2014	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		4	3	16
82	2014	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΟΛΥΜΠΟΥ	0	0	1	2		4	6	16
83	2014		999		0	0	1	2		5	5	14
84	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	2	2		5	1	18
85	2014	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	999	ΗΠΕΙΡΟΥ	0	0	1	2		5	5	7
86	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	1	2		5	7	10
87	2014	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	049		0	0	1	1	4	7	3	14
88	2014		1		0	0	1	1		8	3	14
89	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	2	2		8	2	11
90	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		8	7	14
91	2014	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	0	0	1	1	5	8	3	20
92	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	2	2		8	3	19

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	Νο	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
93	2014	ΣΕΒΔΙΚΙΟΥ	999		0	0	1	2		8	4	11
94	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	1	2		8	3	22
95	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	1	2		9	5	13
96	2014	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	87		0	0	1	2		9	7	12
97	2014	ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ	006		0	0	1	1	4	9	6	16
98	2014	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	999	ΚΟΡΑΗ	0	0	1	2		9	7	23
99	2014	ΙΛΙΑΔΟΣ	999	ΦΡΥΝΗΣ	0	0	1	1	5	10	7	17
100	2014	ΚΥΠΡΟΥ	086		0	0	1	2		10	2	12
101	2014	ΠΑΝΟΡΜΟΥ	999	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	1	2		10	5	8
102	2014	ΑΜΑΣΕΙΑΣ	999	ΤΕΛΑΜΩΝΟΣ	0	0	1	2		10	4	12
103	2014	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	3		10	1	18
104	2014	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	1	2		11	5	22
105	2014	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999	ΖΩΟΔΟΧΟΥ ΠΗΓΗΣ	0	1	0	1	4	11	2	19
106	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1	3	11	3	17
107	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	1	1	11	2	13
108	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	0	0	1	1	2	11	7	18
109	2014	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	2		12	6	18
110	2014	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	75		0	0	1	1	3	12	6	13
111	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	134		0	0	1	2		1	3	11
112	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	232	ΟΛΥΜΠΟΥ	0	0	1	3		2	4	20
113	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ	0	0	1	2		2	5	23
114	2015	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		2	7	1
115	2015	ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	999	ΦΡΥΓΙΑΣ	0	0	1	2		2	3	16
116	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1	5	2	1	15
117	2015	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999		0	0	1	1	5	3	4	10
118	2015	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	999	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	0	0	1	2		3	5	9
119	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΑΔΑΝΩΝ	0	0	1	2		3	6	12
120	2015	ΡΑΙΔΕΣΤΟΥ	999		0	0	1	2		3	2	21
121	2015	ΚΟΡΑΗ	999	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	1	2		3	2	22
122	2015	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	051		0	0	1	1		4	6	22
123	2015	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	999	ΤΙΜΟΘΕΟΥ	0	0	1	2		4	6	19
124	2015	ΣΕΒΔΙΚΙΟΥ	007		0	0	1	1		5	5	1
125	2015	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	999	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	1	2		5	4	8
126	2015	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε	0	0	1	1	5	5	7	9
127	2015	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999	ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΥ	0	0	1	2		5	4	14
128	2015	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ	0	0	1	2		5	5	8
129	2015	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ	999	ΩΛΕΝΗΣ	0	0	2	2		5	6	15
130	2015	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	0	1	1		5	3	15
131	2015	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	999	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	0	0	2	2		6	5	1
132	2015	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		6	6	0
133	2015	ΔΕΛΗΛΑΜΠΡΟΥ	999	ΕΙΣΟΔΙΩΝ ΠΑΝΑΓΙΑΣ	0	0	1	2		6	7	9
134	2015	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	0	0	1	2		6	1	19
135	2015	ΤΜΩΛΟΥ	999	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	1	0	0	2		7	6	23
136	2015	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	1	4	7	1	15
137	2015		999		0	0	1	2		7	3	15
138	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1	5	7	4	11

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	№	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
139	2015	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	2	2		7	4	21
140	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		8	3	14
141	2015	ΕΙΣΟΔΙΩΝ ΠΑΝΑΓΙΑΣ	999		0	0	1	2		8	3	17
142	2015		999		0	0	1	2		8	4	14
143	2015	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	0	0	1	2		8	6	21
144	2015	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999		0	0	1	2		8	6	3
145	2015	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	1	2		9	4	4
146	2015	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	0	0	1	2		9	5	16
147	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		9	3	1
148	2015	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	1	2		9	4	8
149	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		9	6	10
150	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	0	0	1	2		9	7	14
151	2015	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	3		9	3	20
152	2015	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999	ΣΕΒΔΙΚΙΟΥ	0	0	1	2		10	5	21
153	2015	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	1		10	2	1
154	2015	ΦΡΥΝΗΣ	999	ΙΛΙΑΔΟΣ	0	0	1	1		10	2	22
155	2015	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		10	6	19
156	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΔΕΛΦΩΝ	0	0	2	2		10	2	13
157	2015	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0	0	1	2		11	3	23
158	2015	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	1		11	1	19
159	2015		999		0	0	1	2		11	2	16
160	2015	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		12	6	16
161	2015	ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ ΒΑΣ.	999	ΘΥΜΑΤΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ	0	0	1	2		12	4	23
162	2015	ΜΥΣΙΑΣ	999	ΔΑΥΛΕΙΑΣ	0	0	1	2		12	6	15
163	2015	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	0	0	1	2		12	1	1
164	2015	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999	ΚΟΡΑΗ	0	0	1	2		12	6	19
165	2016	ΣΕΒΔΙΚΙΟΥ	999		0	0	1	2		1	1	19
166	2016		999		0	0	1	2		1	3	21
167	2016	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	999		0	0	1	2		2	6	14
168	2016	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999		0	0	1	2		2	5	22
169	2016	ΚΟΜΝΗΝΩΝ	999		0	0	1	2		2	2	13
170	2016	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	38		0	0	1	2		2	3	20
171	2016	ΣΕΙΡΗΝΩΝ	999	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	0	0	1	2		3	4	15
172	2016	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999		0	0	1	2		3	1	14
173	2016	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	999		0	0	1	2		4	1	8
174	2016	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		4	6	20
175	2016	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	1	2		4	2	1
176	2016	ΤΜΩΛΟΥ	999	ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ ΚΙΤΡΟΥΣ ΒΑΡΝΑΒΑ	0	0	1	2		4	2	11
177	2016	ΚΥΠΡΟΥ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	2	2		4	5	23
178	2016	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		5	2	13
179	2016		999		0	0	1	2		5	4	18
180	2016	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	999	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	0	0	1	2		5	4	13
181	2016	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	009		0	0	1	3		5	3	22
182	2016	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	999	ΟΔΕΜΗΣΙΟΥ	0	0	1	1		6	4	13
183	2016	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999	ΑΡΤΟΤΙΝΗΣ	0	0	1	1	5	6	5	19
184	2016	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	999	ΒΡΥΟΥΛΩΝ	0	0	1	2		6	2	18

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	№	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
185	2016	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	0	0	1	2		6	4	14
186	2016	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	2	0	1		7	7	3
187	2016	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999		0	0	2	1	4	7	5	22
188	2016	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	195		0	0	1	1	1	7	4	11
189	2016	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		7	5	19
190	2016	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		7	5	15
191	2016	ΙΘΩΜΗΣ	999		0	0	1	2		7	6	2
192	2016	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		7	3	12
193	2016	ΡΟΥΜΕΛΗΣ	999		0	0	1	2		7	2	9
194	2016	ΕΚΦΑΝΤΙΔΟΥ	999		0	0	1	2		7	1	17
195	2016	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	0	0	1	2		7	1	16
196	2016	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑΣ	999		0	0	2	2		8	6	16
197	2016	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.			0	0	2	2		8	3	16
198	2016	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999	ΒΟΥΤΖΑ	0	0	1	1	5	8	6	9
199	2016	ΑΡΧΙΕΠ/ΠΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ	999		0	0	1	1		8	2	23
200	2016	ΕΥΦΡΑΤΟΥ	999	ΑΕΤΟΥ	0	0	1	1	5	8	2	11
201	2016	ΔΙΑΚΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	007		0	0	1	1	5	9	1	19
202	2016	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999	ΧΛΟΗΣ	0	0	1	2		9	2	8
203	2016		999		0	0	2	1	4	9	6	18
204	2016	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.			0	0	1	1		9	5	21
205	2016	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	999		0	0	1	1	5	10	5	14
206	2016	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		10	6	7
207	2016	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.			0	0	1	2		11	7	15
208	2016	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	2	2		11	1	13
209	2016	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0	0	1	2		11	2	20
210	2016		999		0	0	1	2		11	1	17
211	2016	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999	ΚΟΝΩΝΟΣ	0	0	1	1	4	11	4	13
212	2016	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ ΛΕΩΦ.	999	ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	0	0	2	2		11	6	11
213	2016	ΤΜΩΛΟΥ	999		0	0	1	2		12	5	0
214	2017	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	26		0	0	1	2		1	5	15
215	2017	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		1	6	16
216	2017	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.			0	0	2	3		2	5	17
217	2017	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	097		0	0	1	2		2	3	13
218	2017	ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	999		0	0	1	2		2	7	23
219	2017	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999		0	0	1	2		3	4	13
220	2017	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999	ΒΟΥΤΖΑ	0	0	1	1	4	3	5	19
221	2017	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	999		0	0	1	1	1	3	4	9
222	2017	ΜΑΔΥΤΟΥ	999	ΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	0	0	1	2		3	6	19
223	2017	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999		0	0	2	2		3	2	11
224	2017	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	2		3	1	12
225	2017	ΚΥΠΡΟΥ	999		0	0	1	1		3	6	18
226	2017	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999		0	0	1	2		4	3	21
227	2017	ΤΜΩΛΟΥ	999	ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	0	0	1	2		5	7	12
228	2017	ΘΑΛΕΙΑΣ	999	ΖΩΟΔΟΧΟΥ ΠΗΓΗΣ	0	0	1	1	1	6	3	23
229	2017	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1		6	7	3
230	2017	ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	999		0	0	1	1		6	6	14

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	Νο	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
231	2017	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999		0	0	1	1	1	6	7	12
232	2017	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	2	2		7	1	16
233	2017	ΑΡΗΤΗΣ	999	ΤΙΜΟΘΕΟΥ	0	0	2	2		7	2	13
234	2017	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		7	5	16
235	2017	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	3	2		8	7	17
236	2017	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	999	ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	0	0	1	2		8	7	17
237	2017	ΒΡΥΟΥΛΩΝ	999		0	0	1	1		8	7	11
238	2017	ΒΡΥΟΥΛΩΝ	999		0	0	1	2		9	3	18
239	2017	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	2	2		9	2	12
240	2017	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	999	ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΥ	0	0	1	1	1	9	6	0
241	2017	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999		0	0	1	1	6	9	6	12
242	2017	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	999	ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ	0	0	1	2		10	2	9
243	2017	ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ	024		0	0	1	2		10	2	17
244	2017	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	999	ΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	0	0	2	2		10	2	19
245	2017	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	999	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	1	2		10	6	23
246	2017	ΕΥΦΡΑΤΟΥ	999	ΕΠΤΑΠΥΡΓΟΥ	0	0	1	2		11	4	21
247	2017	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999		0	0	1	1	5	11	3	14
248	2017	ΡΟΥΜΕΛΗΣ	999		0	0	1	2		12	6	18
249	2017	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	0	0	1	2		12	5	10
250	2017	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999		0	0	1	2		12	5	8
251	2017	ΦΡΥΝΗΣ	999	ΙΛΙΑΔΟΣ	0	0	2	1	5	12	7	12
252	2017		999		0	0	1	1	5	12	7	12
253	2017		999		0	0	1	2		12	4	8
254	2017		999		0	0	1	2		12	5	10
255	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	2		1	1	18
256	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	2	2		1	4	4
257	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1	4	1	2	19
258	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	2	2		1	2	11
259	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	2	2		2	3	15
260	2018	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	0	1	2		2	5	13
261	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	1	1	4	2	6	17
262	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		2	6	15
263	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		2	3	21
264	2018	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	999	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	0	0	2	2		2	1	2
265	2018	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999		0	0	1	2		2	5	22
266	2018	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	11		0	0	1	2		3	3	8
267	2018	ΝΑΡΚΙΣΣΟΥ	999		0	0	1	2		3	7	17
268	2018	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	020		0	0	1	2		3	2	14
269	2018	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999	28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΛΕΩΦ.	0	0	1	3		4	1	21
270	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	3		4	3	10
271	2018				0	0	1	2		6	3	14
272	2018	ΦΡΥΝΗΣ	999		0	0	1	1	3	6	4	9
273	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	2	2	6	6	2	9
274	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΟΛΥΜΠΟΥ	0	0	1	2		7	2	1
275	2018	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	51		0	0	1	1	1	7	2	14
276	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	196		0	0	1	1	4	7	7	14

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	Νο	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
277	2018		999		0	0	2	2		7	1	16
278	2018	ΔΗΛΒΟΗ	999		0	0	1	2		7	1	17
279	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	2	2		8	6	14
280	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	2	2		8	1	2
281	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΑΜΑΣΕΙΑΣ	0	0	1	2		8	7	13
282	2018	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999	28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΛΕΩΦ.	0	0	1	1	1	9	7	17
283	2018		999		0	0	1	2		9	3	23
284	2018		999		0	0	1	1	6	9	4	20
285	2018		999		0	0	1	2		9	7	12
286	2018		999		0	0	1	2		10	1	13
287	2018	ΚΟΡΑΗ	999	ΚΥΠΡΟΥ	0	0	1	2		10	4	8
288	2018	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	104		0	0	1	1	1	10	4	11
289	2018	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ ΝΙΚ.	043		0	0	1	1	1	10	7	11
290	2018	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999	ΑΡΧΙΕΠ/ΠΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ	0	0	1	1	6	11	2	20
291	2018	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	999	ΙΕΡΟΥ ΛΟΧΟΥ	0	0	1	1	4	11	2	21
292	2018	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	999	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	0	0	1	2		11	7	20
293	2018	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	999	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	2	2		11	2	20
294	2018	ΧΡΥΣΟΘΕΜΙΔΟΣ	006		0	0	1	1	3	12	5	10
295	2019	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	2		1	1	22
296	2019				0	0	1	2		1	3	12
297	2019	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	999	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	4	2		3	4	22
298	2019	ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ	999	ΚΟΝΩΝΟΣ	0	0	1	2		3	7	1
299	2019	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	2	2		4	1	15
300	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	1	2		4	1	23
301	2019	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ ΛΕΩΦ.	0	0	1	2		4	2	13
302	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΧΕΙΜΑΡΡΑΣ	0	0	1	2		5	7	13
303	2019	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	999	ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	0	0	1	2		5	2	14
304	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999		0	0	2	2		5	6	1
305	2019	ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ ΒΑΣ.	999		0	0	1	2		5	4	17
306	2019	ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	999	ΜΑΚΡΑΣ ΓΕΦΥΡΑΣ	0	0	1	2		5	1	13
307	2019		999		0	0	1	1		5	7	10
308	2019	ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	2		5	7	22
309	2019	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	999	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	0	1	0	2		6	6	16
310	2019	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑΣ	999	ΑΞΑΡΙΟΥ	0	0	1	2		6	6	23
311	2019		999		0	0	1	1		6	4	0
312	2019	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	999	ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	0	2	0	2		6	5	22
313	2019	ΑΡΗΤΗΣ	999	ΤΕΛΑΜΩΝΟΣ	0	1	0	2		7	4	20
314	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	0	0	1	2		7	2	11
315	2019	ΚΥΠΡΟΥ	10		0	0	1	2		7	6	22
316	2019	ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	999		0	0	1	1		7	2	3
317	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	160		0	1	0	1	4	7	6	11
318	2019	ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	999		0	0	1	2		7	2	7
319	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	3		7	6	16
320	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	0	0	1	2		7	4	0
321	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	2		7	6	16
322	2019	ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	999		0	0	1	2		7	2	7

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (α): Τροχαία Συμβάντα (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2012-2019)

α/α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	№	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
323	2019	ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	999	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	0	0	1	2		9	2	17
324	2019	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999	ΚΟΡΑΗ	0	0	1	2		9	4	10
325	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	999	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	0	0	1	2		9	4	17
326	2019	ΗΛΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	999		0	0	1	2		9	4	21
327	2019	ΑΡΗΤΗΣ	999	ΚΟΝΩΝΟΣ	0	0	1	2		9	7	11
328	2019		999		0	0	1	1	5	10	5	21
329	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999	ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ	0	0	1	2		10	2	9
330	2019	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	999		0	0	4	3		10	2	16
331	2019	ΕΙΣΟΔΙΩΝ ΠΑΝΑΓΙΑΣ	999	ΕΥΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ	0	0	1	2		10	5	14
332	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	0	1	1		10	5	22
333	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	022		0	0	1	1		10	5	22
334	2019	ΚΟΝΩΝΟΣ	999	ΑΡΗΤΗΣ	0	0	1	2		11	3	16
335	2019	ΣΕΙΡΗΝΩΝ	999	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	0	0	1	2		11	6	19
336	2019	28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ ΛΕΩΦ.	999		0	0	1	1	6	11	6	7
337	2019	ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΠΑΝΑΓΗ	999	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	0	0	1	1	6	11	2	13
338	2019	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	999	ΜΑΚΡΗΣ	0	1	0	1		11	7	11
339	2019		999		0	0	1	1	1	11	2	10
340	2019		999		0	0	1	2		11	7	16
341	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	999	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ	0	0	1	2		12	7	8
342	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	132		0	0	1	1	1	12	5	16
343	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ-ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	999		0	0	1	1	4	12	2	20

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (β): Τροχαία Συμβάντα (βάσει Τροχαίας 2017-2020)

Α/Α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	Νο.	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΛΗΘΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
1	2017	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	170		0	0	1	1		1	7	1	21.40
2	2017	28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ		ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ	0	0	2		1	2	7	1	00.30
3	2017	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	2			7	7	16.00
4	2017	ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ		ΑΓ.ΦΑΝΟΥΡΙΟΥ	0	0	1		1	1	9	5	23.50
5	2017	ΑΓ.ΣΟΦΙΑΣ		ΚΕΡΑΣΟΥΝΤΟΣ	0	0	1		2		9	6	22.45
6	2018	Λ.ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ			0	0	3	1			1	1	07.30
7	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΤΙΜΩΛΟΥ	0	0	1	2			1	7	18.30
8	2018	40 ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ		ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	0	0	1	1	1		1	4	16.00
9	2018	ΚΑΡΑΟΛΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	34		0	0	1	1	1		2	4	12.30
10	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	194		0	0	1	1		1	2	5	17.15
11	2018	ΑΓ.ΣΟΦΙΑΣ		ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0	0	1	1	1		2	4	19.00
12	2018	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ		ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	0	0	2	1	1		2	7	01.50
13	2018	Λ.ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ			0	0	1	1	1		2	1	21.20
14	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	41		0	0	1		1	1	3	6	12.20
15	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	1	0	1		1	1	3	7	09.35
16	2018	ΟΔΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜ.		ΘΥΜΑΤΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ	0	0	1	1	1		3	7	12.50
17	2018	ΒΥΡΩΝΑΣ		ΟΔ.Ν.ΕΛΒΕΤΙΑΣ ΑΡ.11	0	0	1	2			3	2	08.05
18	2018	ΑΓ.ΚΑΡΕΑ		ΝΑΡΚΙΣΣΟΥ	0	0	1	1	1		3	6	16.40
19	2018	ΑΛΑΤΣΕΑΤΩΝ		ΠΑΝΑΓΙΑΣ	0	0	2		2		4	3	08.35
20	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ	0	0	1	1	1		4	4	22.30
21	2018	Λ.ΚΑΡΕΑ		28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	0	0	1	3			4	7	21.05
22	2018	ΚΩΝ/ΠΟΛΕΩΣ		ΣΕΒΑΣΤΕΙΑΣ	0	0	1	1	1		4	1	00.20
23	2018	ΤΙΜΟΘΕΟΥ	72		0	0	1	1	1		4	5	09.30
24	2018	ΦΛΕΜΙΓΚ		ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	0	0	1	2			4	1	13.00
25	2018	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ		ΚΟΜΝΗΝΩΝ	0	0	2		2		6	6	19.05
26	2018	ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ		ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ	0	0	1	1	1		6	7	10.30
27	2018	ΤΙΜΟΘΕΟΥ		ΑΡΗΤΗΣ	0	0	1	1	1		6	4	21.45
28	2018	ΦΡΥΝΗΣ	59		0	0	1	1		1	6	3	09.00
29	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΦΩΚΑΙΑΣ	0	0	2	1	1		6	1	09.00
30	2018	ΒΛΑΧΕΡΝΩΝ		ΧΕΙΜΜΑΡΑΣ-ΞΕΡΒΔΙΚΟΥ	0	0	2	2			6	5	10.30
31	2018	Λ.ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ		ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ	0	0	2	2			7	7	15/43
32	2018	ΔΗΛΒΟΗΣ		ΑΝ.ΘΡΑΚΗΣ	0	0	1	1	1		7	7	14.00
33	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΟΛΥΜΠΟΥ	0	0	1	1	1		6	6	01.10
34	2018	Λ.ΑΓ.ΙΩΑΝ.ΚΑΡΕΑ		ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ	0	0	1	1	1		7	1	10.45
35	2018	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΑΜΑΛΕΙΑΣ	0	0	1	1	1		8	6	13.15
36	2018	ΚΑΡΑΟΛΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	54		0	0	1	1	1		8	3	15.00
37	2018	Λ.ΚΑΡΕΑ		28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	0	0	1	1		1	9	6	17.00

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (β): Τροχαία Συμβάντα (βάσει Τροχαίας 2017-2020)

Α/Α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	No.	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΛΗΘΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
38	2018	ΚΑΡΑΟΛΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		ΟΛΥΜΠΟΥ	0	0	1	1		1	9	3	20.10
39	2018	ΒΥΡΩΝΟΣ		ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	0	0	1	1	1		6	7	13.00
40	2018	ΦΩΡΜΙΩΝΟΣ		ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΟΥ	0	0	1	1	1		9	2	23.05
41	2018	ΛΕΩΦ.Ι.ΚΑΡΕΑ	52		0	0	2	3			9	6	00.05
42	2018	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ		Π.Π ΓΕΡΜΑΝΟΥ	0	0	2		2		9	3	16.40
43	2018	ΚΥΠΡΟΥ		ΑΔ.ΚΟΡΑΗ	0	0	1	1	1		10	3	08.25
44	2018	ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ	109		0	0	1	1		1	10	3	11.30
45	2018	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ		ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ	0	0	1	1	1		11	6	18.40
46	2018	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ		ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	2	1	1		11	1	22.20
47	2018	ΦΩΡΜΙΩΝΟΣ	178-180		1	0	0		1		11	5	03.30
48	2018	ΚΑΙΣΑΡΕΙΑΣ	55	ΔΑΡΔΑΝΑΛΛΙΩΝ	0	0	1	1	1		11	1	00.30
49	2018	Λ.ΚΑΡΕΑ		ΙΕΡΟΥ ΛΟΧΟΥ	0	0	1	1		1	11	1	20.30
50	2018	ΦΩΡΜΙΩΝΟΣ		ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	0	0	1	1		1	12	4	16.00
51	2018	ΧΡΥΣΟΘΕΜΙΔΟΣ			0	0	1	1	1		12	4	09.30
52	2019	ΠΡΙΓΚΗΠΟΝΝΗΣΩΝ		ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	0	0	1	2			1	4	14.23
53	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		ΧΕΙΜΜΑΡΑΣ	0	0	1	1	1		1	7	22.10
54	2019	ΛΕΩΦ.ΚΑΡΕΑΣ	10		1	0	0		1		2	7	20.45
55	2019	ΚΟΝΩΝΟΣ		ΚΙΟΥΤΑΧΕΙΑΣ	0	0	1	1	1		3	6	01.00
56	2019	ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ ΒΥΡΩΝΑ		ΑΡΧ.ΑΘΗΝΩΝ	0	0	1	1	1		3	5	10.30
57	2019	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ		ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ	0	0	4	2			3	3	21.55
58	2019	Λ.ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ		Λ.ΚΑΡΕΑ	0	1	0	1	1		4	1	13.10
59	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		ΧΡ.ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	1	1	1		4	7	23.20
60	2019	ΦΟΚΙΩΝΟΣ	168		0	0	2	1		1	4	4	14.00
61	2019	Λ.ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΡΕΑ		ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	0	0	1	1	1		4	7	14.40
62	2019	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ	21		0	0	1	1	1		1	5	08.30
63	2019	ΛΕΩΦ.ΚΑΡΕΑ ΙΩΑΝΝΟΥ			0	0	4	1	1		5	3	11.45
64	2019	ΘΥΜΑΤΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ		Β.ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ	0	0	1	1	1		5	3	16.45
65	2019	ΦΩΡΜΙΩΝΟΣ		ΜΑΚΡΑΣ ΓΕΦΥΡΑΣ	0	0	1	1	1		5	5	09.55
66	2019	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ		Κ.ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	0	0	1	1			5	6	10.10
67	2019	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ		ΜΑΚΡΑΣ ΓΕΦΥΡΑΣ	0	0	1	1	1		5	7	13.20
68	2019	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ		Π.ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ	0	0	1	2			5	1	12.30
69	2019	Λ.ΑΛΙΜΟΥ ΚΑΤΕΧΑΚΗ		Λ.ΚΑΡΕΑ	0	0	1	1	1		6	1	13.30
70	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	26	ΦΛΕΜΙΝΓΚ	0	0	1		1		6	3	00.01
71	2019	ΑΓ.ΣΟΦΙΑΣ		ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	0	2	0	1	1		5	1	22.10
72	2019	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ		ΑΞΑΡΙΟΥ	0	0	1	2			6	5	22.55

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ (β): Τροχαία Συμβάντα (βάσει Τροχαίας 2017-2020)

Α/Α	ΕΤΟΣ	ΟΔΟΣ	No.	ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΠΛΗΘΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΛΗΘΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	ΠΕΖΟΙ	ΜΗΝΑΣ	ΗΜΕΡΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	ΩΡΑ
73	2019	ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ		ΕΤΑΓ.ΣΧΟΛΗΣ	0	0	1	1		1	6	6	22.00
74	2019	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		Π.ΤΣΑΛΔΑΡΗ	0	0	1	1	1		7	3	23.40
75	2019	ΚΥΠΡΟΥ	10		0	0	1	1	1		7	5	22.20
76	2019	ΑΡΗΤΗΣ		ΖΑΛΕΜΩΝΟΣ	0	0	1	1	1		7	3	19.40
77	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	2			7	5	15.40
78	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΞΥΠΕΤΗΣ	0	0	1	1	1		7	7	01.00
79	2019	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ		ΒΡΥΟΥΛΩΝ	0	0	1	1	1		7	7	22.50
80	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΤΜΩΛΟΥ	0	0	1	1	1		7	2	21.50
81	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	160		0	1	0		1	1	7	5	10.30
82	2019	ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ (ΕΝΑΝΤΙ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟΥ)			0	0	1	1	1		7	1	07.20
83	2019	ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ		ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	0	1	0	1	1		8	1	17.25
84	2019	ΚΑΡΑΟΛΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	22		0	0	1	1	1		9	2	08.10
85	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ		ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	0	0	1	1	1		9	3	17.10
86	2019	ΕΥΑΓ.ΣΧΟΛΗΣ		ΕΙΣΟΔΙΩΝ ΛΑΝΝΙΑΣ	0	0	1		2		10	4	13.40
87	2019	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	194		0	0	1	1		1	10	4	21.20
88	2020	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ		ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	1	1		1	1	7	11.10
89	2020	ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ	90		0	0	1	1	1		1	2	08.00
90	2020	Λ. ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ		ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ 90 Μ ΑΠΟ ΦΑΝΑΡΙΑ ΒΥΡΩΝΑ	0	0	2	3	1		1	4	09.05
91	2020	ΣΜΥΡΝΗΣ		ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ	0	1	1	1	1		2	1	01.05
92	2020	ΣΟΛΩΜΟΝΙΔΟΥ		ΣΕΒΔΙΚΙΟΥ	0	0	1	2			2	3	19.05
93	2020	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ		ΧΕΙΜΑΡΑΣ	0	0	1	1	1		2	7	14.55
94	2020	ΕΥΑΓΓ. ΣΧΟΛΗΣ		ΜΑΔΥΤΟΥ	0	0	1	1	1		2	5	11.55
95	2020	ΕΜΠΕΔΟΚΛΕΟΥΣ	114-116		0	0	1		1	1	2	5	10.00
96	2020	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		ΦΛΕΜΙΝΓΚ	0	0	1	2			3	7	09.55
97	2020	ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ		ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	0	0	1	1	1		3	5	12.50
98	2020	Λ.ΑΛΙΜΟΥ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ		Λ.ΑΓ.Ι.ΚΑΡΕΑ	0	0	2	1	1		4	5	15.40
99	2020	ΛΕΩΦ. ΑΛΙΜΟΥ ΚΑΤΕΧΑΚΗ			0	0	2	1	1		7	7	00.50
100	2020	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	7		0	0	1	1		1	8	5	10.15
101	2020	ΑΡΥΒΟΥ		ΒΡΥΟΥΛΩΝ	0	0	3		1		10	1	21.00
102	2020	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ		ΦΛΕΜΙΝΓΚ	0	0	1	1	1		10	3	16.25
103	2020	ΕΛΛΗΝΩΝ		ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	0	0	1	1	1		10	4	09.40

Παράρτημα IV:

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ



ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ);

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο στρατηγικής του Δήμου για να γίνουν καλύτερες οι μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών στην περιοχή εφαρμογής του.

Περιλαμβάνει θέματα όπως ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, ασφάλεια στην κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων, προώθηση περιβαλλοντικά φιλικών τρόπων μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα), προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, γονείς, άτομα με κινητικά προβλήματα), οργάνωση τροφοδοσίας καταστημάτων κ.ά.

Το ΣΒΑΚ θα βοηθήσει να καταγραφούν τα όποια προβλήματα και να αποφασιστεί συλλογικά πώς θα επιλυθούν με τον πιο αποτελεσματικό, περιβαλλοντικά φιλικό και κοινωνικά επωφελή τρόπο. Παράλληλα, θα αποτελέσει το βασικό εργαλείο του Δήμου για την αναζήτηση πόρων, προκειμένου να γίνουν τα απαραίτητα έργα και πολιτικές που θα βελτιώσουν σημαντικά την ποιότητα ζωής όλων.

Γιατί να συμπληρώσετε αυτό το ερωτηματολόγιο;

Συμπληρώνοντας αυτό το ερωτηματολόγιο, βοηθάτε την ομάδα του ΣΒΑΚ:

- να καταγράψει τα προβλήματα της πόλης και να αξιολογήσει την βαρύτητα καθενός από αυτά
- να θέσει τις σωστές προτεραιότητες, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες και τις προτάσεις των άμεσα ενδιαφερόμενων
- να βρει τις λύσεις που "ταιριάζουν" περισσότερο στην περιοχή
- να σχεδιάσει δημόσιους χώρους προσβάσιμους και ασφαλείς για όλους
- να βρει τους κατάλληλους τρόπους για να περιοριστεί η ρύπανση, ο θόρυβος, τα ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η κατανάλωση ενέργειας κ.ά.
- να σχεδιάσει προτάσεις για τη βελτίωση της εικόνας της περιοχής, την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και την αύξηση των θέσεων εργασίας.

Περισσότερες πληροφορίες για το ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα:

Website: <https://vyronas.sump.gr/>

Email: vyronas.sump.gr@gmail.com

Τηλέφωνο: 210 77 10 979

Απαραίτητες πληροφορίες

Το ερωτηματολόγιο συντάχθηκε από την Ομάδα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα και αποσκοπεί στην καταγραφή των βασικών



χαρακτηριστικών (ανάγκες, συνήθειες, επιλογές, προβλήματα) της μετακίνησης των μαθητών στην περιοχή του Δήμου, καθώς και των απόψεών τους σχετικά με τα παρεχόμενα μέσα και τρόπους μεταφοράς.

Σε περίπτωση που χρειαστείτε οποιαδήποτε βοήθεια στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου μπορείτε να επικοινωνήσετε απευθείας με την Ομάδα του ΣΒΑΚ, στο τηλέφωνο 2107710979.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων (GDPR), τα στοιχεία που συλλέγονται μέσα από την παρούσα φόρμα θα τηρούνται σε ιδιωτικό ψηφιακό αρχείο (μη προσβάσιμο από μη εξουσιοδοτημένα άτομα) και δεν θα χρησιμοποιούνται για κανέναν άλλο σκοπό εκτός από τις ανάγκες εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα. Επίσης, δεν θα χορηγούνται σε τρίτα πρόσωπα ή φορείς έναντι οποιουδήποτε ανταλλάγματος.

[Συνδεθείτε στο Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

Επόμενο

Εκκαθάριση φόρμας

Μην υποβάλετε ποτέ κωδικούς πρόσβασης μέσω των Φορμών Google.

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης - Όροι Παροχής Υπηρεσιών - Πολιτική απορρήτου](#)

Google





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Α. Θυμηθείτε μία μόνο μετακίνηση (από πόρτα σε πόρτα) που κάνατε χθες με αφετηρία ή προορισμό τον Δήμο Βύρωνα και απαντήστε στα παρακάτω ερωτήματα:

Το σημείο αφετηρίας ήταν: *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Εντός του Δήμου
- Σε άλλο Δήμο εντός Λεκανοπεδίου Αθήνας
- Εκτός Λεκανοπεδίου Αθήνας

Ο τελικός προορισμός σας ήταν: *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Εντός του Δήμου
- Σε άλλο Δήμο εντός Λεκανοπεδίου Αθήνας
- Εκτός Λεκανοπεδίου Αθήνας



Ο βασικός σκοπός της μετακίνησής σας ήταν: *

εάν η μετακίνησή σας έγινε για παραπάνω από έναν σκοπούς, επιλέξτε όλους τους σκοπούς

- Μετάβαση στο σχολείο
- Μετάβαση στο Φροντιστήριο – Ξένες Γλώσσες
- Επιστροφή στο σπίτι
- Αγορές
- Διασκέδαση, αναψυχή, κοινωνικές συναναστροφές
- Αθλητισμός
- Ιατρική επίσκεψη
- Άλλο: _____

Το βασικό μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιήσατε για να πραγματοποιήσετε το μεγαλύτερο τμήμα (σε διάρκεια) αυτής της μετακίνησης ήταν: *
συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Πεζή ή αναπηρικό αμαξίδιο
- Αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ
- Τραμ
- Προαστιακός Σιδηρόδρομος
- Μετρό
- Ποδήλατο ή Πατίνι
- ΙΧ ως συνεπιβάτης
- Ταξί



Μηχανή

Άλλο: _____

Εάν χρησιμοποιήσατε και δεύτερο μέσο για την πραγματοποίηση της ίδιας πάντα μετακίνησης, επιλέξτε το: *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

Πεζή ή αναπηρικό αμαξίδιο

Αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ

Τραμ

Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Μετρό

Ποδήλατο ή Πατίνι

ΙΧ ως συνεπιβάτης

Ταξί

Μηχανή

Άλλο: _____

Η διάρκεια της μετακίνησης σας ήταν περίπου: *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

Έως 15 λεπτά

16-30 λεπτά

31-45 λεπτά

46-60 λεπτά

61-75 λεπτά



76-90 λεπτά

> 90 λεπτά

Για ποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες μετακινείστε μόνοι σας ή με συνομήλικους φίλους σας (χωρίς συνοδεία γονέα ή κηδεμόνα);
συμπληρώστε ένα μόνο κελί *

	Ποτέ	Λίγες φορές	Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	Μόνο τα Σαββατοκύριακα
Μετάβαση στο σχολείο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Μετάβαση στο Φροντιστήριο – Ξένες Γλώσσες	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Επιστροφή στο σπίτι	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αγορές	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Διασκέδαση, αναψυχή, κοινωνικές αναστροφές	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αθλητισμός	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ιατρική επίσκεψη	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Άλλο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

[Εκκαθάριση φόρμας](#)

Μην υποβάλετε ποτέ κωδικούς πρόσβασης μέσω των Φορμών Google.



Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Β. Θυμηθείτε όλες τις μετακινήσεις που κάνατε κατά τη διάρκεια της ίδιας ημέρας (χθες).



Για πόση ώρα συνολικά χρησιμοποιήσατε κάθε μέσο ή τρόπο μεταφοράς, ακόμα και για πολύ μικρές μετακινήσεις (ως οδηγός ή ως επιβάτης); *

συμπληρώστε το αντίστοιχο κελί για κάθε μέσο ή τρόπο μεταφοράς

	0 (καθόλου)	έως 15 λεπτά	15 – 30 λεπτά	30 – 60 λεπτά	Πάνω από 1 ώρα
ΙΧ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τραμ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετρό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ταξί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μηχανή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδήλατο ή πατίνι	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πεζή ή αναπηρικό αμαξίδιο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άλλο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Πίσω

Επόμενο

Εκκαθάριση φόρμας

Μην υποβάλετε ποτέ κωδικούς πρόσβασης μέσω των Φορμών Google.

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης - Όροι Παροχής Υπηρεσιών - Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Γ. Απαντήστε στα παρακάτω ερωτήματα σχετικά με τις μετακινήσεις και τις υποδομές αποκλειστικά εντός του Δήμου Βύρωνα σύμφωνα με την εμπειρία σας.

Ποια είναι η σχέση σας με το Δήμο Βύρωνα; *

εάν ισχύουν παραπάνω από ένα κελιά, επιλέξτε όλα όσα ισχύουν

- Κάτοικος
- Προσωρινά φιλοξενούμενος
- Μαθητής σε σχολείο της περιοχής
- Επισκέπτης (για να δω φίλους ή συγγενείς, για αγορές, αναψυχή, μαθήματα, δουλειά κ.ά)
- Άλλο: _____



Α. ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις * σχετικά με το περπάτημα εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση με τα πόδια στους περισσότερους προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα των υποδομών περπατήματος (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, σκάλες, ράμπες, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη διέλευση (χωρίς παρεμβολή εμποδίων όπως κολώνες, κάδοι σκουπιδιών, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα, παράνομα σταθμευμένα οχήματα, δένδρα, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ύπαρξη ασφάλειας στα σημεία διασταύρωσης των πεζών με την κυκλοφορία (διαμορφωμένες διαβάσεις, σήμανση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



προτεραιότητας,
κ.ά.)

Σεβασμός οδηγών
προς τους πεζούς

Αίσθημα
ασφάλειας στο

δημόσιο χώρο από
τη σκοπιά της
εγκληματικότητας

Παρουσία αρκετών
σημείων στάσης
και ανάπαυσης

Επαρκείς
δυνατότητες
προστασίας από
καιρικά φαινόμενα
(ήλιος, αέρας,
βροχή, πλημμύρα
κ.ά.)

Κατάλληλος
φωτισμός (οδών,
πεζοδρόμων,
πεζοδρομίων κ.ά.)



Β. ΑΝΑΠΗΡΙΚΟ ΑΜΑΞΙΔΙΟ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες *
διατυπώσεις σχετικά με την χρήση αναπηρικού αμαξιδίου εντός της περιοχής του Δήμου
Βύρωνα;

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να
επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα των υποδομών (ύπαρξη ήπιων κλίσεων και ραμπών στις περισσότερες διαδρομές μου)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη διέλευση (χωρίς παρεμβολή εμποδίων όπως κολώνες, κάδοι σκουπιδιών, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα, παράνομα σταθμευμένα οχήματα, δένδρα, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ύπαρξη ασφάλειας στα σημεία διασταύρωσης με την κυκλοφορία (διαμορφωμένες διαβάσεις, σήμανση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



προτεραιότητας,
κ.ά.)

Σεβασμός των
οδηγών ΙΧ προς τα
ΑμεΑ

Αίσθημα
ασφάλειας στο
δημόσιο χώρο από
τη σκοπιά της
εγκληματικότητας

Ύπαρξη αρκετών
σημείων στάσης
και ανάπαυσης

Ύπαρξη
κατάλληλου
αστικού
εξοπλισμού
(χειρολαβές, κάδοι
απορριμμάτων,
φωτισμός κ.ά.)

Επαρκείς
δυνατότητες
προστασίας από
καιρικά φαινόμενα
(ήλιος, αέρας,
βροχή, πλημμύρα
κ.ά.)

Εύκολη πρόσβαση
και χρήση της
δημόσιας
συγκοινωνίας



Γ. ΠΟΔΗΛΑΤΟ/ΠΑΤΙΝΙ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις σχετικά με τη χρήση ποδηλάτου/πατινιού εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;

*

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση και στάθμευση πολύ κοντά στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα των παρεχόμενων υποδομών (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα ειδικών χώρων στάθμευσης για ποδήλατα/πατίνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητική ταχύτητα πρόσβασης στον προορισμό μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οδική ασφάλεια και σεβασμός των οδηγών προς τους χρήστες ποδηλάτων και οχημάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



...
μικροκινητικότητα

Πιθανότητα
κλοπής/
βανδαλισμού

Ύπαρξη αρκετών
σημείων στάσης και
ανάπαυσης

Κατάλληλος
φωτισμός (οδών,
πεζοδρόμων,
πεζοδρομίων κ.ά.)

Δ. ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ/ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας *
ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις σχετικά με τη χρήση λεωφορείου/δημοτικής
συγκοινωνίας εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;
Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να
επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Καλή πρόσβαση του δικτύου δρομολογίων στους περισσότερους επιθυμητούς προορισμούς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής συχνότητα και βολικό ωράριο των δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αξιοπιστία των δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλός χρονικός συντονισμός μεταξύ των δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για την θέση των λεωφορείων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητική ασφάλεια μετακίνησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητικές					



συνθήκες μετακίνησης (άνεση, καθαριότητα)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητική ταχύτητα μετακίνησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και πυκνότητα στάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλή ποιότητα και κατάσταση των στάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κατάλληλη θέση στάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καταλληλότητα των στάσεων απέναντι στα καιρικά φαινόμενα (ήλιος, αέρας, βροχή, πλημμύρα κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λογικό κόστος εισιτηρίου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτου / πατινιού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



ΣΤ. ΜΗΧΑΝΗ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις σχετικά με τη χρήση μηχανής εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα; *
Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση και στάθμευση πολύ κοντά στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλή ποιότητα και κατάσταση του οδικού δικτύου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επάρκεια και καταλληλότητα των χώρων στάθμευσης για μηχανές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνθήκες οδικής ασφάλειας (ποιότητα οδοστρώματος, επάρκεια και ορατότητα σήμανσης και φωτεινής σηματοδότησης, επάρκεια διαμορφώσεων στις διασταυρώσεις, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Οδική ασφάλεια
και σεβασμός
των οδηγών ΙΧ
προς τους
δικυκλιστές



Περιορισμένη
πιθανότητα
κλοπής



Πίσω

Επόμενο

Εκκαθάριση φόρμας

Μην υποβάλετε ποτέ κωδικούς πρόσβασης μέσω των Φορμών Google.

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης - Όροι Παροχής Υπηρεσιών - Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Δ. Προσωπικές προτιμήσεις

Έχετε κάποια στέκια σε δρόμους ή πλατείες, όπου συναντιέστε με φίλους/ες σας; *

- Ναι
- Όχι

Προτιμάτε αυτά τα στέκια στο δημόσιο χώρο γιατί: *

Πολλαπλή επιλογή

- Είναι πιο ασφαλή ως προς την κυκλοφορία (συχνή διέλευση αυτοκινήτων/μηχανών, κίνδυνος ατυχημάτων, θόρυβος)
- Έχουν ικανοποιητικό χώρο για να συναντηθείτε ή να παίξετε με αρκετά παιδιά
- Έχουν κατάλληλο αστικό εξοπλισμό (παγκάκια, φωτισμός, φύτευση/σκιά)
- Βρίσκονται κοντά σε στάση ή σταθμό της δημόσιας ή δημοτικής συγκοινωνίας (μετρό, τραμ, λεωφορείο, τρόλεϊ)
- Βρίσκονται κοντά στο σχολείο
- Βρίσκονται κοντά σε παιδική χαρά ή αθλητικό κέντρο (γυμναστήριο, γήπεδο, κολυμβητήριο)
- Βρίσκονται κοντά σε μαγαζιά γρήγορου φαγητού ή αναψυχής (π.χ. κινηματογράφοι)



Έχετε το δικό σας ποδήλατο ή πατίνι; *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

Ναι

Όχι

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

[Εκκαθάριση φόρμας](#)

Μην υποβάλετε ποτέ κωδικούς πρόσβασης μέσω των Φορμών Google.

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Ε. Αν έχετε δικό σας ποδήλατο ή πατίνι, απαντήστε στις παρακάτω ερωτήσεις:

Το χρησιμοποιείτε κυρίως μόνος/η σας ή με γονέα/κηδεμόνα; *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Μόνος/η
- Με Γονέα/Κηδεμόνα

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε το ποδήλατο ή το πατίνι; *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Καθημερινά
- Λίγες φορές την εβδομάδα
- Λίγες φορές το μήνα
- Σπάνια
- Ποτέ

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

[Εκκαθάριση φόρμας](#)

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Ζ. Προσωπικά Στοιχεία

Φύλο *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Αγόρι
- Κορίτσι
- Άλλο
- Δεν θέλω να απαντήσω



Ηλικία *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- 6-10
- 10-14
- 14-18
- 18 και άνω
- Δεν θέλω να απαντήσω

Σε ποια τάξη του σχολείου πάτε; *

Η απάντησή σας _____

Δυσκολίες κινητικότητας: *

Πολλαπλή επιλογή

- Σωματική αναπηρία
- Υπέρβαρος/η
- Προσωρινό πρόβλημα λόγω τραυματισμού
- Κανένα πρόβλημα κινητικότητας
- Δεν θέλω να απαντήσω



Η οικογένεια μου διαθέτει τα ακόλουθα ιδιόκτητα οχήματα: *

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
ΙΧ Αυτοκίνητα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μηχανές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδήλατα/ πατίνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βαρέα οχήματα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αγροτικά οχήματα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Πίσω](#)

[Υποβολή](#)

[Εκκαθάριση φόρμας](#)

Μην υποβάλετε ποτέ κωδικούς πρόσβασης μέσω των Φορμών Google.

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΝΗΛΙΚΩΝ - ΦΑΣΗ Α'

Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ);

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο στρατηγικής του Δήμου για να γίνουν καλύτερες οι μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών στην περιοχή εφαρμογής του.

Περιλαμβάνει θέματα όπως ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, ασφάλεια στην κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων, προώθηση περιβαλλοντικά φιλικών τρόπων μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα), προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, γονείς, άτομα με κινητικά προβλήματα), οργάνωση τροφοδοσίας καταστημάτων κ.ά.

Το ΣΒΑΚ θα βοηθήσει να καταγραφούν τα όποια προβλήματα και να αποφασιστεί συλλογικά πώς θα επιλυθούν με τον πιο αποτελεσματικό, περιβαλλοντικά φιλικό και κοινωνικά επωφελή τρόπο. Παράλληλα, θα αποτελέσει το βασικό εργαλείο του Δήμου για την αναζήτηση πόρων, προκειμένου να γίνουν τα απαραίτητα έργα και πολιτικές που θα βελτιώσουν σημαντικά την ποιότητα ζωής όλων.

Ποιος ο ρόλος των κατοίκων και των επισκεπτών;

Στη σύνταξη του ΣΒΑΚ συμμετέχουν οι κάτοικοι, οι επαγγελματίες και οι επισκέπτες της περιοχής, συνεργαζόμενοι με εξειδικευμένους επιστήμονες και τον Δήμο (ομάδα του ΣΒΑΚ).

Καλούνται να συμμετάσχουν στις ανοιχτές συναντήσεις, να συμπληρώσουν ερωτηματολόγια και να καταθέσουν τις ανάγκες τους, τα προβλήματά που αντιμετωπίζουν στις καθημερινές τους μετακινήσεις ή τυχόν δικές τους ιδέες και επιθυμίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη.

Γιατί να συμπληρώσετε αυτό το ερωτηματολόγιο;

Συμπληρώνοντας αυτό το ερωτηματολόγιο, βοηθάτε την ομάδα του ΣΒΑΚ:

- να καταγράψει τα προβλήματα της πόλης και να αξιολογήσει την βαρύτητα καθενός από αυτά
- να εντοπίσει ποιες ομάδες πληθυσμού αντιμετωπίζουν τις μεγαλύτερες δυσκολίες
- να θέσει τις σωστές προτεραιότητες, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες και τις προτάσεις των άμεσα ενδιαφερόμενων
- να βρει τις λύσεις που "ταιριάζουν" περισσότερο στην περιοχή
- να σχεδιάσει δημόσιους χώρους προσβάσιμους και ασφαλείς για όλους
- να βρει τους κατάλληλους τρόπους για να περιοριστεί η ρύπανση, ο θόρυβος, τα ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η κατανάλωση ενέργειας κ.ά.
- να σχεδιάσει προτάσεις για τη βελτίωση της εικόνας της περιοχής, την ενίσχυση



της τοπικής οικονομίας και την αύξηση των θέσεων εργασίας

Περισσότερες πληροφορίες για το ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα:

Website: <https://vyronas.sump.gr/>

Email: vyronas.sump.gr@gmail.com

Τηλέφωνο: 210 77 10 979

Απαραίτητες πληροφορίες

Το ερωτηματολόγιο συντάχθηκε από την Ομάδα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα και αποσκοπεί στην καταγραφή των βασικών χαρακτηριστικών (ανάγκες, συνήθειες, επιλογές, προβλήματα) της μετακίνησης των κατοίκων και των επισκεπτών στην περιοχή του Δήμου, καθώς και των απόψεών τους σχετικά με τα παρεχόμενα μέσα και τρόπους μεταφοράς.

Σε περίπτωση που χρειαστείτε οποιαδήποτε βοήθεια στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου μπορείτε να επικοινωνήσετε απευθείας με την Ομάδα του ΣΒΑΚ, στο τηλέφωνο 2107710979.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων (GDPR), τα στοιχεία που συλλέγονται μέσα από την παρούσα φόρμα θα τηρούνται σε ιδιωτικό ψηφιακό αρχείο (μη προσβάσιμο από μη εξουσιοδοτημένα άτομα) και δεν θα χρησιμοποιούνται για κανέναν άλλο σκοπό εκτός από τις ανάγκες εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Βύρωνα. Επίσης, δεν θα χορηγούνται σε τρίτα πρόσωπα ή φορείς έναντι οποιουδήποτε ανταλλάγματος.

[Συνδεθείτε στο Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

Επόμενο

Εκκαθάριση φόρμας

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)

Google





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΝΗΛΙΚΩΝ - ΦΑΣΗ Α'

[Συνδεθείτε στο Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Α. Θυμηθείτε μία μόνο μετακίνηση (από πόρτα σε πόρτα) που κάνατε χθες με αφετηρία ή προορισμό τον Δήμο Βύρωνα και απαντήστε στα παρακάτω ερωτήματα:

Το σημείο αφετηρίας ήταν: *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Εντός του Δήμου
- Σε άλλο Δήμο εντός Λεκανοπεδίου Αθήνας
- Εκτός Λεκανοπεδίου Αθήνας

Ο τελικός προορισμός σας ήταν: *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Εντός του Δήμου
- Σε άλλο Δήμο εντός Λεκανοπεδίου Αθήνας
- Εκτός Λεκανοπεδίου Αθήνας



Ο βασικός σκοπός της μετακίνησής σας ήταν: *

εάν η μετακίνησή σας έγινε για παραπάνω από έναν σκοπούς, επιλέξτε όλους τους σκοπούς

- Μετάβαση στον κύριο χώρο εργασίας
- Μετακίνηση στο πλαίσιο λοιπών επαγγελματικών δραστηριοτήτων
- Επιστροφή στο σπίτι
- Μετάβαση σε σχολείο, πανεπιστήμιο, φροντιστήριο για εκπαίδευση
- Μετάβαση σε σχολείο, φροντιστήριο για μεταφορά παιδιών
- Αγορές
- Διασκέδαση, αναψυχή, κοινωνικές συναναστροφές
- Αθλητισμός
- Ιατρική επίσκεψη
- Διοικητική διαδικασία, τράπεζα, δημόσιες υπηρεσίες
- Μετακίνηση για εξυπηρέτηση μεταφοράς άλλου ενήλικου ατόμου
- Άλλο



Το βασικό μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιήσατε για να πραγματοποιήσετε το *
μεγαλύτερο τμήμα (σε διάρκεια) αυτής της μετακίνησης ήταν:
συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- ΙΧ ως οδηγός
- ΙΧ ως συνεπιβάτης
- Αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ
- Τραμ
- Προαστιακός Σιδηρόδρομος
- Μετρό
- Ταξί
- Μηχανή
- Ποδήλατο ή πατίνι
- Πεζή ή αναπηρικό αμαξίδιο
- Άλλο



Εάν χρησιμοποιήσατε και δεύτερο μέσο για την πραγματοποίηση της ίδιας πάντα * μετακίνησης, επιλέξτε το:
συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- ΙΧ ως οδηγός
- ΙΧ ως συνεπιβάτης
- Αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ
- Τραμ
- Προαστιακός Σιδηρόδρομος
- Μετρό
- Ταξί
- Μηχανή
- Ποδήλατο ή πατίνι
- Πεζή ή αναπηρικό αμαξίδιο
- Άλλο

Η διάρκεια της μετακίνησης σας ήταν περίπου: *
συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Έως 15 λεπτά
- 16-30 λεπτά
- 31-45 λεπτά
- 46-60 λεπτά
- 61-75 λεπτά



76-90 λεπτά

> 90 λεπτά

Πίσω

Επόμενο

Εκκαθάριση φόρμας

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης - Όροι Παροχής Υπηρεσιών - Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΝΗΛΙΚΩΝ - ΦΑΣΗ Α'

[Συνδεθείτε στο Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Β. Θυμηθείτε όλες τις μετακινήσεις που κάνατε κατά τη διάρκεια της ίδιας ημέρας (χθες).



Για πόση ώρα συνολικά χρησιμοποιήσατε κάθε μέσο ή τρόπο μεταφοράς, ακόμα *
και για πολύ μικρές μετακινήσεις (ως οδηγός ή ως επιβάτης);
συμπληρώστε το αντίστοιχο κελί για κάθε μέσο ή τρόπο μεταφοράς

	0 (καθόλου)	έως 15 λεπτά	15 – 30 λεπτά	30 – 60 λεπτά	Πάνω από 1 ώρα
ΙΧ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αστικό λεωφορείο ή τρόλεϊ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τραμ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετρό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ταξί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μηχανή	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδήλατο ή πατίνι	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πεζή ή αναπηρικό αμαξίδιο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άλλο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Πίσω

Επόμενο

Εκκαθάριση φόρμας

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης - Όροι Παροχής Υπηρεσιών - Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΝΗΛΙΚΩΝ - ΦΑΣΗ Α'

[Συνδεθείτε στο Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Γ. Απαντήστε στα παρακάτω ερωτήματα σχετικά με τις μετακινήσεις και τις υποδομές αποκλειστικά εντός του Δήμου Βύρωνα σύμφωνα με την εμπειρία σας.

Ποια είναι η σχέση σας με το Δήμο Βύρωνα; *

εάν ισχύουν παραπάνω από ένα κελιά, επιλέξτε όλα όσα ισχύουν

- Κάτοικος
- Προσωρινά φιλοξενούμενος
- Εργαζόμενος στην περιοχή
- Σπουδαστής σε εκπαιδευτικό ίδρυμα της περιοχής
- Επισκέπτης (για αγορές, αναψυχή, κοινωνική συναναστροφή, βοήθεια άλλου ατόμου, δουλειές, λοιπές επαγγελματικές δραστηριότητες πλην κύριας εργασίας κ.ά)
- Άλλο



A. ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες *
διατυπώσεις σχετικά με το περπάτημα εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;
Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να
επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση με τα πόδια στους περισσότερους προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα των υποδομών περπατήματος (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, σκάλες, ράμπες, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη διέλευση (χωρίς παρεμβολή εμποδίων όπως κολώνες, κάδοι σκουπιδιών, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα, παράνομα σταθμευμένα οχήματα, δένδρα, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ύπαρξη ασφάλειας στα σημεία διασταύρωσης των πεζών με την κυκλοφορία (διαμορφωμένες διαβάσεις, σήμανση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



προτεραιότητας,
κ.ά.)

Σεβασμός οδηγών
προς τους πεζούς

Αίσθημα
ασφάλειας στο

δημόσιο χώρο από
τη σκοπιά της
εγκληματικότητας

Παρουσία αρκετών
σημείων στάσης
και ανάπαυσης

Επαρκείς
δυνατότητες
προστασίας από
καιρικά φαινόμενα
(ήλιος, αέρας,
βροχή, πλημμύρα
κ.ά.)

Κατάλληλος
φωτισμός (οδών,
πεζοδρόμων,
πεζοδρομίων κ.ά.)



B. ΑΝΑΠΗΡΙΚΟ ΑΜΑΞΙΔΙΟ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις σχετικά με την χρήση αναπηρικού αμαξιδίου εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα; *

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα των υποδομών (ύπαρξη ήπιων κλίσεων και ραμπών στις περισσότερες διαδρομές μου)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη διέλευση (χωρίς παρεμβολή εμποδίων όπως κολώνες, κάδοι σκουπιδιών, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα, παράνομα σταθμευμένα οχήματα, δένδρα, κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ύπαρξη ασφάλειας στα σημεία διασταύρωσης με την κυκλοφορία (διαμορφωμένες διαβάσεις, σήμανση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



προτεραιότητας,
κ.ά.)

Σεβασμός των
οδηγών ΙΧ προς τα
ΑμεΑ

Αίσθημα
ασφάλειας στο
δημόσιο χώρο από
τη σκοπιά της
εγκληματικότητας

Ύπαρξη αρκετών
σημείων στάσης
και ανάπαυσης

Ύπαρξη
κατάλληλου
αστικού
εξοπλισμού
(χειρολαβές, κάδοι
απορριμμάτων,
φωτισμός κ.ά.)

Επαρκείς
δυνατότητες
προστασίας από
καιρικά φαινόμενα
(ήλιος, αέρας,
βροχή, πλημμύρα
κ.ά.)

Εύκολη πρόσβαση
και χρήση της
δημόσιας
συγκοινωνίας



Γ. ΠΟΔΗΛΑΤΟ/ΠΑΤΙΝΙ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες *
διατυπώσεις σχετικά με την χρήση ποδηλάτου/πατινιού εντός της περιοχής του
Δήμου Βύρωνα;

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να
επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση και στάθμευση πολύ κοντά στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα των παρεχόμενων υποδομών (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και ποιότητα ειδικών χώρων στάθμευσης για ποδήλατα/πατίνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητική ταχύτητα πρόσβασης στον προορισμό μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οδική ασφάλεια και σεβασμός των οδηγών προς τους χρήστες ποδηλάτων και οχημάτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



...
μικροκινητικότητα

Πιθανότητα
κλοπής/
βανδαλισμού

Ύπαρξη αρκετών
σημείων στάσης και
ανάπαυσης

Κατάλληλος
φωτισμός (οδών,
πεζοδρόμων,
πεζοδρομίων κ.ά.)

Δ. ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ/ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας *
ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις σχετικά με την χρήση λεωφορείου/δημοτικής
συγκοινωνίας εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να
επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Καλή πρόσβαση του δικτύου δρομολογίων στους περισσότερους επιθυμητούς προορισμούς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής συχνότητα και βολικό ωράριο των δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αξιοπιστία των δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλός χρονικός συντονισμός μεταξύ των δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για την θέση των λεωφορείων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητική ασφάλεια μετακίνησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητικές					



συνθήκες μετακίνησης (άνεση, καθαριότητα)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητική ταχύτητα μετακίνησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επαρκής ποσότητα και πυκνότητα στάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλή ποιότητα και κατάσταση των στάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κατάλληλη θέση στάσεων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καταλληλότητα των στάσεων απέναντι στα καιρικά φαινόμενα (ήλιος, αέρας, βροχή, πλημμύρα κ.ά.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λογικό κόστος εισιτηρίου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτου / πατινιού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Ε. ΙΧ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες *
διατυπώσεις σχετικά με την χρήση ΙΧ αυτοκινήτου εντός της περιοχής του Δήμου
Βύρωνα;

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να
επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύκολη εύρεση χώρου στάθμευσης πολύ κοντά στους περισσότερους προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλή ποιότητα και κατάσταση του οδικού δικτύου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλή ποιότητα και κατάσταση των δημόσιων χώρων στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Φαινόμενα παράνομης στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Φαινόμενα κυκλοφοριακής	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



συμφόρησης

Συνθήκες οδικής
ασφάλειας
(ποιότητα
οδοστρώματος,
επάρκεια και
ορατότητα

σήμανσης και
φωτεινής
σηματοδότησης,
επάρκεια
διαμορφώσεων
στις
διασταυρώσεις,
κ.ά.)

Επαρκής
πληροφόρηση
για τη
διαθεσιμότητα
θέσεων
στάθμευσης



ΣΤ. ΜΗΧΑΝΗ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας ισχύουν οι ακόλουθες διατυπώσεις σχετικά με την χρήση μηχανής εντός της περιοχής του Δήμου Βύρωνα;

*

Επιλέξτε το βαθμό επιβεβαίωσης σε κάθε πρόταση. Για ό,τι δεν γνωρίζετε, μπορείτε να επιλέξετε την στήλη «δεν γνωρίζω»

	Καθόλου	Λίγο	Πολύ	Πάρα πολύ	Δεν γνωρίζω
Εύκολη πρόσβαση και στάθμευση πολύ κοντά στους περισσότερους καθημερινούς προορισμούς μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καλή ποιότητα και κατάσταση του οδικού δικτύου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επάρκεια και καταλληλότητα των χώρων στάθμευσης για μηχανές	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνθήκες οδικής ασφάλειας (ποιότητα οδοστρώματος, επάρκεια και ορατότητα σήμανσης και φωτεινής σηματοδότησης, επάρκεια διαμορφώσεων στις διασταυρώσεις,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



κ.ά.)

Οδική ασφάλεια
και σεβασμός
των οδηγών ΙΧ
προς τους
δικυκλιστές

Περιορισμένη
πιθανότητα
κλοπής

[Πίσω](#)

[Επόμενο](#)

[Εκκαθάριση φόρμας](#)

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)

Google Φόρμες





ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΝΗΛΙΚΩΝ - ΦΑΣΗ Α'

Συνδεθείτε στο [Google](#), για να αποθηκεύσετε την πρόοδό σου. [Μάθετε περισσότερα](#)

* Απαιτείται

Δ. Δηλώστε τα προσωπικά σας στοιχεία

Φύλο *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Άνδρας
- Γυναίκα
- Άλλο
- Δεν θέλω να απαντήσω



Ηλικία *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- 15-24
- 25-29
- 30-49
- 50-64
- 65 και άνω
- Δεν θέλω να απαντήσω

Μηνιαίο μεικτό ατομικό εισόδημα *

συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Έως 650€
- 651 – 1000 €
- 1001 – 1500 €
- 1501 – 2000€
- 2001 – 3000€
- άνω των 3000€
- Δεν θέλω να απαντήσω



Κύρια απασχόληση *


συμπληρώστε ένα μόνο κελί

- Εργαζόμενος-η στον τομέα των μεταφορών
- Υπάλληλος σε δημόσιο φορέα
- Ιδιοκτήτης-τρια επιχείρησης / επαγγελματίας
- Υπάλληλος σε ιδιωτική επιχείρηση
- Αγρότης-ισσα / κτηνοτρόφος / ψαράς
- Εργάτης-τρια με μεροκάματο
- Άνεργος-η
- Μαθητής-τρια ή Φοιτητής-τρια
- Συνταξιούχος
- Εισοδηματίας / εκμετάλλευση ακινήτων
- Οικιακά
- Στρατευμένος
- Δεν θέλω να απαντήσω
- Άλλο



Το νοικοκυριό μου διαθέτει τα ακόλουθα ιδιόκτητα οχήματα *
συμπληρώστε το πλήθος των οχημάτων για κάθε τύπο οχήματος

	0	1	2	3	4	5	6	7	8
ΙΧ Αυτοκίνητα:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μηχανές:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ποδήλατα/ πατίνια:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βαρέα οχήματα:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αγροτικά οχήματα:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Δυσκολίες κινητικότητας *
πολλαπλή επιλογή

- Σωματική αναπηρία
- Ψυχική αναπηρία
- Ηλικιωμένος
- Υπέρβαρος
- Γονιός με παιδί σε βρεφική ηλικία
- Προσωρινό πρόβλημα λόγω τραυματισμού
- Κανένα πρόβλημα κινητικότητας
- Δεν θέλω να απαντήσω

Πίσω

Υποβολή

Εκκαθάριση φόρμας

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google. [Αναφορά κακής χρήσης](#) - [Όροι Παροχής Υπηρεσιών](#) - [Πολιτική απορρήτου](#)





Παράρτημα V: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟΥ

- α) Παρουσίαση κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου*
- β) Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη*

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ
Δ/ΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ταχ. Δ/ση: Καραολή & Δημητρίου 36-44
Τ.Κ.: 16233, Βύρωνας
Τηλ.: 213 2008 655
Fax: 213 2008 660
E-mail: texniki@dimosbyrona.gr

ΒΥΡΩΝΑΣ, 11/2/2022
ΑΡ. ΠΡΩΤ.: 2609

ΠΡΟΣ: ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

1. ΦΡΑΓΚΕΔΑΚΗ ΜΑΡΙΑ , ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
fragedaki@dimosbyrona.gr,
2. ΛΑΓΑΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΕΠ
lagaris@dimosbyrona.gr
3. ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
thomopoulou@dimosbyrona.gr
4. ΒΑΣΙΛΑΚΑΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ
d.vasilakakos@dimosbyrona.gr
5. ΑΛΕΞΙΑΔΟΥ ΙΩΑΝΝΑ- ΕΥΜΟΡΦΙΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
alexiadou@dimosbyrona.gr
6. ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΛΑΪΑ, ΔΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ
stergiopoulou@dimosbyrona.gr
7. ΤΖΟΒΑΡΑ ΜΑΡΙΑΝΝΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΒΡΕΦΙΚΩΝ – ΠΑΙΔΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ
tzovara@dimosbyrona.gr
8. ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΔΝΣΗ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΠΟΛ/ΣΜΟΥ ΑΘΛ/ΣΜΟΥ
monastiriotis@dimosbyrona.gr

ΚΟΙΝ: ΔΗΜΑΡΧΟ ΒΥΡΩΝΑ,
dimarxos@dimosbyrona.gr
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ,
grammateas@dimosbyrona.gr
ΣΥΜΒΟΥΛΟΥΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ:
1. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ,
ka.civinet@gmail.com
2. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ,
mmat@otenet.gr

ΘΕΜΑ: ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ, Τετάρτη 16/2/2022 13:00μμ

Ο Δήμος Βύρωνας, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για την Κλιματική Κρίση και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών του, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Το ΣΒΑΚ είναι ένα ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών σε μια περιοχή και εκπονείται με τη συνεργασία

της τοπικής αυτοδιοίκησης, εξειδικευμένων επιστημόνων, αλλά και των ίδιων των κατοίκων και των επαγγελματιών της περιοχής.

Η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας θα βοηθήσει να καταγραφούν τα προβλήματα στις καθημερινές μετακινήσεις και να αποφασιστεί συλλογικά πώς θα επιλυθούν με τον πιο αποτελεσματικό, περιβαλλοντικά φιλικό και κοινωνικά επωφελή τρόπο. Στη συνέχεια, αυτό το Σχέδιο θα αποτελέσει το βασικό εργαλείο του Δήμου για την αναζήτηση πόρων, προκειμένου να υλοποιηθούν μέτρα και παρεμβάσεις που θα βελτιώσουν σημαντικά την ποιότητα ζωής όλων.

Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τους παραδοσιακούς τρόπους σχεδιασμού, καθώς η φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας εστιάζει στον άνθρωπο και όχι στο αυτοκίνητο. Έτσι, σε αντίθεση με το παρελθόν, η προτεραιότητα δίνεται τώρα στην αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και στην ανάδειξη του δημόσιου χώρου, προωθούνται τα λιγότερο ρυπογόνα και ενεργοβόρα μέσα μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, εναλλακτικά οχήματα και καύσιμα) ενώ η δημόσια υγεία και ασφάλεια αποτελούν βασική μέριμνα σε κάθε βήμα.

Το ΣΒΑΚ καινοτομεί και στον τρόπο εκπόνησής του, καθώς ενθαρρύνει τη συμμετοχή των πολιτών και των τοπικών φορέων σε κάθε στάδιο του. Με τον τρόπο αυτό, όλοι πια μπορούν να έχουν ενεργό ρόλο και λόγο στη διαμόρφωση της γειτονιάς τους.

Η συμμετοχικότητα επιτυγχάνεται τόσο μέσα από τις διαδικτυακές και φυσικές διαβουλεύσεις, όσο και μέσα από την συμπλήρωση ερωτηματολογίων.

Για όλα τα παραπάνω, σας καλούμε:

- Να μπείτε στην **ιστοσελίδα** του ΣΒΑΚ Βύρωνα για να ενημερωθείτε <https://vyronas.sump.gr/>
- Να ακολουθείτε τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του ΣΒΑΚ Βύρωνα για να ενημερώνεστε άμεσα και να ανταλλάσετε απόψεις <https://bit.ly/3Giqd4S>
<https://www.facebook.com/groups/952080342037962>
- Να συμμετάσχετε στην **1^η ενημερωτική συνάντηση** που διοργανώνεται την Τετάρτη **16/2/2022 στις 13:00 μμ στην αίθουσα συσκέψεων στον Δ. Βύρωνα (Καραολή και Δημητρίου 36-44)**, προκειμένου να αποφασίσετε εάν θέλετε να εμπλακείτε στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ με κάποιο τρόπο.

Για την ενεργό συμμετοχή σας στο ΣΒΑΚ, και ανεξάρτητα από την συμμετοχή σας στην ανωτέρω συνάντηση, μπορείτε να καταχωρήσετε τα στοιχεία επικοινωνίας σας στην ακόλουθη φόρμα, προκειμένου να έρθουν σε επαφή μαζί σας οι επιστημονικοί συνεργάτες του Δήμου: <https://forms.gle/kk7xAk2hoF47Bkdm8>

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την ανταπόκρισή σας.

Με εκτίμηση,

Ο Δ/ΝΤΗΣ Τ.Υ.Δ.Β.

ΒΑΛΛΙΑΝΑΤΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ



Κοσμάς Αναγνωστόπουλος
Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδομίας MSc (EMPI)
CIVINET Greece-Cyprus



Θεόδωρος Μαυρογεώργης
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολ. Μηχ. ΕΜΠ, MSc (Fin)
MSM IKE

Τι είναι το Δίκτυο CIVITAS

- Το **μεγαλύτερο** Δίκτυο Δήμων για την Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ευρώπη!
- Ιδρύθηκε το **2002** από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή & έχει πάνω από **340** Δημοσ-μέλη από **43** χώρες
- Πάνω από **900** μέτρα/παρεμβάσεις σε περισσότερες από **80** πόλεις «πλάτους»
- Προϋπολογισμός άνω των **250** εκ. ευρώ
- Απευθείας συνεργασία με την **DG MOVE**
- Καινοτόμα **Ευρωπαϊκά έργα**, όπως τα: HARMONY, MOMENTUM, SUMP-PLUS, ELEVATE, SPROUT, CYCLELOGISTICS, DESTINATIONS, SUMPS UP, SATELLITE, SUITS, CITIES4PEOPLE, NOVELOG, U-TURN, SUNRISE



Τι είναι το Δίκτυο CIVINET Greece-Cyprus

Η μεγαλύτερη συμμαχία για την Βιώσιμη Κινητικότητα σε Ελλάδα και Κύπρο!

120 Δήμοι
6 Περιφέρειες
4 Υπουργεία
37 Επιστημ. φορείς
8 Λοιποί φορείς

175 Φορείς



Τι είναι η βιώσιμη κινητικότητα

Ο σύγχρονος τρόπος σχεδιασμού των μεταφορών, που προκύπτει με **αλλαγή των προτεραιοτήτων**, και οφείλει να είναι:

- φιλικός στο περιβάλλον
- ανθρωποκεντρικός
- δημοκρατικός / συμμετοχικός

Περιλαμβάνει **όλα τα μέσα και τους τρόπους μεταφορών**:

- από το περπάτημα και το ποδήλατο
- μέχρι τις οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες & εναέριες μεταφορές



Στρατηγική Επιλογή για τον Δήμο



- Προϋπόθεση για την άντληση **χρηματοδοτήσεων**
- Συνδυάζεται με παρεμβάσεις σε **άλλους τομείς**
- Περισσότερο **υλοποιήσιμη** στην παρούσα συγκυρία
- Κάνει **ελκυστικότερη την ταυτότητα** του Δήμου
- Διασφαλίζει ένα **καλύτερο περιβάλλον ζωής και εργασίας**

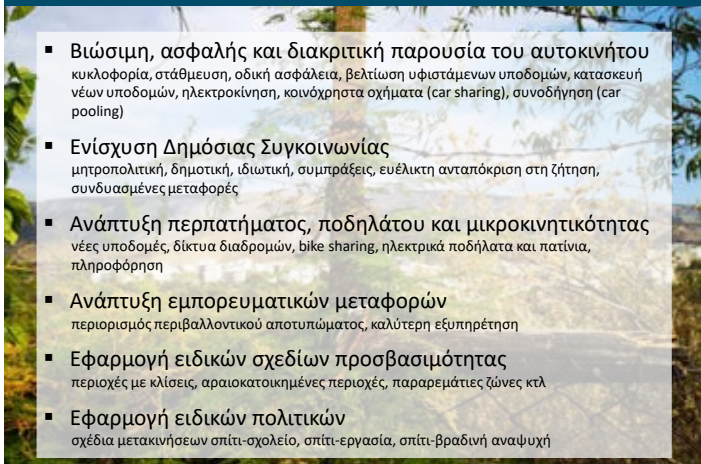
Γενικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ



να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών & ειδικότερα:

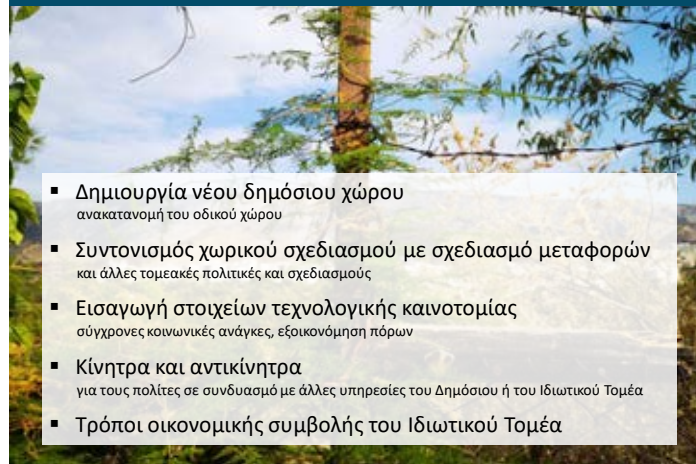
- εξασφάλιση **προσβασιμότητας για όλους**
- βελτίωση δημόσιας **υγείας & ασφάλειας** των μεταφορών
- μείωση **ρύπανσης, εκπομπών, θορύβου & κατανάλωσης ενέργειας**
- αύξηση **αποτελεσματικότητας & οικονομικής αποδοτικότητας** των μεταφορών
- ενίσχυση **ελκυστικότητας & ποιότητας** του αστικού περιβάλλοντος

Ειδικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ



- Βιώσιμη, ασφαλής και διακριτική παρουσία του αυτοκινήτου κυκλοφορία, στάθμευση, οδική ασφάλεια, βελτίωση υφιστάμενων υποδομών, κατασκευή νέων υποδομών, ηλεκτροκίνηση, κοινόχρηστα οχήματα (car sharing), συνοδήγηση (car pooling)
- Ενίσχυση Δημόσιας Συγκοινωνίας μητροπολιτική, δημοτική, ιδιωτική, συμπράξεις, ευέλικτη ανταπόκριση στη ζήτηση, συνδυασμένες μεταφορές
- Ανάπτυξη περπατήματος, ποδηλάτου και μικροκινητικότητας νέες υποδομές, δίκτυα διαδρομών, bike sharing, ηλεκτρικά ποδήλατα και πατινιά, πληροφόρηση
- Ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών περιορισμός περιβαλλοντικού αποτυπώματος, καλύτερη εξυπηρέτηση
- Εφαρμογή ειδικών σχεδίων προσβασιμότητας περιοχές με κλίσεις, αραιοκατοικημένες περιοχές, παραρεμάτιες ζώνες κτλ
- Εφαρμογή ειδικών πολιτικών σχέδια μετακινήσεων σπίτι-σχολείο, σπίτι-εργασία, σπίτι-βραδινή αναψυχή

Ειδικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ



- Δημιουργία νέου δημόσιου χώρου ανακατανομή του οδικού χώρου
- Συντονισμός χωρικού σχεδιασμού με σχεδιασμό μεταφορών και άλλες τομεακές πολιτικές και σχεδιασμού
- Εισαγωγή στοιχείων τεχνολογικής καινοτομίας σύγχρονες κοινωνικές ανάγκες, εξοικονόμηση πόρων
- Κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες του Δημόσιου ή του Ιδιωτικού Τομέα
- Τρόποι οικονομικής συμβολής του Ιδιωτικού Τομέα

το πλαίσιο του ΣΒΑΚ στο Δήμο Βύρωνα

- Μεταξύ κέντρου Αθήνας και Υμηττού
- Διασχίζεται από τη Λ. Αλίμου-Κατεχάκη και τη Φορμίωνος
- Δεν εξυπηρετείται από το Μετρό ή άλλο μέσο σταθερής τροχιάς
- Έντονο ανάγλυφο
- Προβλήματα ρυμοτομίας, έλλειψη επαρκών δημόσιων χώρων
- Μεγάλοι χώροι πρασίνου (Σκοπευτήριο, Υμηττός)
- Θέατρο Βράχων και αθλητικές εγκαταστάσεις ως μητροπολιτικοί πόλοι έλξης
- Ειδικές Χρήσεις στις παρυφές του Δήμου (στρατιωτικές εγκαταστάσεις Σακέτα, Εθνικό Σκοπευτήριο, Εργάνη, νεκροταφείο)
- Εργατικές και προσφυγικές κατοικίες
- Ευάλωτες κοινωνικές ομάδες

διαφορές από παραδοσιακά εργαλεία σχεδιασμού

ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Εστιάζουν στην κυκλοφορία των ΙΧ	Εστιάζουν στην μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών
Προτεραιότητες: Κυκλοφοριακή ικανότητα & υψηλή ταχύτητα	Άλλες προτεραιότητες: προσβασιμότητα, ποιότητα ζωής, βιωσιμότητα, βελτίωση περιβάλλοντος, δημόσια υγεία
Αποσπασματική διαχείριση των μέσων μεταφοράς (κυρίως ΙΧ και Δημόσιας Συγκοινωνίας)	Ισορροπη ανάπτυξη όλων των μέσων και τρόπων μεταφοράς, διατροφικότητα και στροφή προς βιώσιμα και καθαρά μέσα
Εστίαση στις υποδομές	Ανάπτυξη ολοκληρωμένης δέσμης ενεργειών, πολιτικών και παρεμβάσεων για μέγιστα θετικά αποτελέσματα με μικρότερο δυνατό κόστος (minimum cost / maximum impact)
Τομεακός σχεδιασμός, ανεξάρτητος από υπόλοιπες πολιτικές	Σχεδιασμός που συναρτάται , συμπληρώνει και ολοκληρώνεται με χωρικό, περιβαλλοντικό και ενεργειακό σχεδιασμό, σχεδιασμό κοινωνικής πολιτικής, δημόσιας υγείας και ασφάλειας

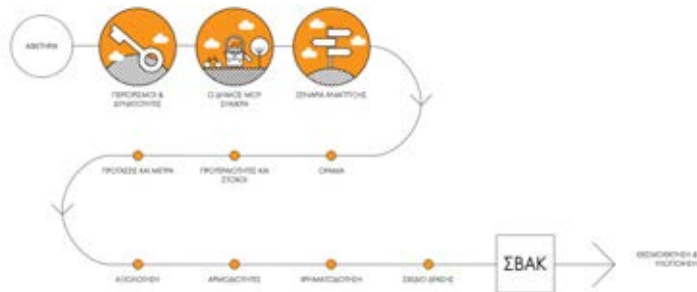
διαφορές από παραδοσιακά εργαλεία σχεδιασμού

ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Σχεδιασμός σε βραχύ και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα	Σχεδιασμός σε βραχύ και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, ενσωματωμένος σε μακροπρόθεσμο όραμα και ευρύτερη στρατηγική
Χωρικά προσδιορισμένα εντός συγκεκριμένης διοικητικής ενότητας	Χωρικά προσδιορισμένα εντός συγκεκριμένης λειτουργικής ενότητας
Εκπονούνται σχεδόν αποκλειστικά από κυκλοφοριολόγους	Εκπονούνται από διεπιστημονική ομάδα μηχανικών και άλλων επιστημόνων
Εκπονούνται αποκλειστικά από ειδικούς	Εκπονούνται μέσα από διαφανείς διαδικασίες συμμετοχικού / δημοκρατικού σχεδιασμού
Απουσία παρακολούθησης των επιπτώσεων του σχεδιασμού	Συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής και επίδρασης του σχεδιασμού, μέσω δεικτών και διαδικασιών

Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ



Το «φιδάκι» του ΣΒΑΚ



Επικοινωνία & συμμετοχή στο ΣΒΑΚ



vyronas.sump.gr

Επικοινωνία & συμμετοχή στο ΣΒΑΚ



**Ψηφιακή Επικοινωνία
& Συμμετοχή**



**Φυσική Επικοινωνία
& Συμμετοχή**

Ψηφιακή επικοινωνία / διαβούλευση ΣΒΑΚ

1. Ιστοσελίδα
2. Social media (FB Page and/or Group)
3. Ερωτηματολόγια
4. Newsletter
5. Δελτία τύπου και άρθρα σε τοπικά ΜΜΕ
6. Τελικό επικοινωνιακό τεύχος ΣΒΑΚ



Ψηφιακή επικοινωνία / διαβούλευση ΣΒΑΚ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Ερωτηματολόγιο Κατάθεση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Ερωτηματολόγιο Κατάθεση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση
Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση	Αξιολόγηση

ISBAK BYRONIA (group)

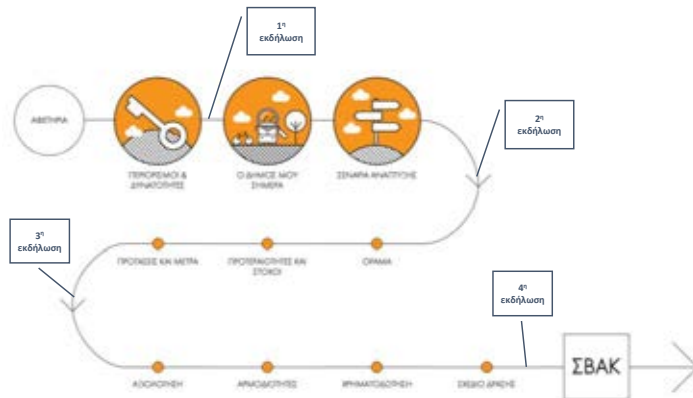
Φυσική επικοινωνία / διαβούλευση ΣΒΑΚ



1. Γνωριμία με Δήμο / συγκρότηση Ομάδας ΣΒΑΚ
2. Χαρτογράφηση τοπικών φορέων - γνωριμία μαζί τους
3. Διοργάνωση 4 ανοικτών εκδηλώσεων ενημέρωσης και διαβούλευσης
4. Διοργάνωση ειδικών δράσεων με ομάδες στόχου*
5. Συμμετοχή σε δράσεις τοπικών φορέων*

* Προαιρετικό

Χρονοδιάγραμμα κύριων εκδηλώσεων



Ο ρόλος μου στο ΣΒΑΚ του Δήμου

1. Πρόθεση για συμμετοχή στην Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ
2. Συμπλήρωση Ερωτηματολογίου
3. Προώθησή Ερωτηματολογίου σε άτομα και φορείς της αρμοδιότητάς μου και του φιλικού/συγγενικού μου κύκλου
4. Παροχή στοιχείων και πληροφοριών (προβλημάτων, αναγκών και προτάσεων) για τα θέματα του ΣΒΑΚ που σχετίζονται με το αντικείμενό μου
5. Υπόδειξη τοπικών φορέων στους οποίους πρέπει να απευθυνθεί η ομάδα του ΣΒΑΚ
6. Συμβολή στην επιτυχία της 1ης ανοικτής εκδήλωσης
7. Συμβολή ή διοργάνωση επόμενων δράσεων του ΣΒΑΚ

Φόρμα συμμετοχής <https://forms.gle/GJ89S6AB1ixuWZco6>



Ευχαριστούμε πολύ!

vronas.sump.gr@gmail.com

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»



ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ / Αναγνωστόπουλος Κοσμάς

Θοδωρής Μαυρογεώργης,
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Βύρωνας, Τετάρτη 16 Φεβρουαρίου 2022

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΤΙ ΕΙΝΑΙ το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)



- ▶ ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη
- ▶ **Κινητικότητα** = Μεταφορά – Μετακίνηση - Προσβασιμότητα
- ▶ **Βιώσιμη** = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία (βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)
- ▶ Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης
- ▶ Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος
- ▶ Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΜΣΜ
Consulting

3

ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. με δ.τ. «ΜΣΜ CONSULTING»

Ασκληπιοῦ 26-28, Τ.Κ. 10680, τηλ: 2103306742, fax: 2103606762, e-mail: info@msmconsulting.gr, mamat@otenet.gr

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοξης Σύμπραξης σε (19) ΣΒΑΚ Δήμων: Αθηναίων (έχει ολοκληρωθεί), Πειραιά (έχει ολοκληρωθεί), Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου (έχει ολοκληρωθεί), Χαλανδρίου (έχει ολοκληρωθεί), Ελληνικού-Αργυρούπολης (έχει ολοκληρωθεί), Κηφισιάς (έχει ολοκληρωθεί), Δάφνης-Υμηττού (έχει ολοκληρωθεί), Πεντέλης (έχει ολοκληρωθεί), Χαλκίδας (έχει ολοκληρωθεί), Ζωγράφου (έχει ολοκληρωθεί), Καρδίτσας (έχει ολοκληρωθεί), Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Θήρας, Αγ. Δημητρίου, Μυτιλήνης, Π. Φαλήρου
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικές Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"), κα

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΜΣΜ
Consulting

2

Γιατί Σ.Β.Α.Κ.



Κλιματική Αλλαγή:

- ❖ αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- ❖ άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- ❖ και άλλα ακόμα πιο κερφαία καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΜΣΜ
Consulting

4

Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή



Η κινητικότητα μεταμορφώνεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, αλλάζοντας τον τρόπο που άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών.

1. Τέσσερις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το ½ του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής



- ❖ εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- ❖ αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- ❖ εμφάνιση παγετώνων
- ❖ θέρμανση των ωκεανών
- ❖ οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO₂)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ καίόμενα δάση στις ΗΠΑ
- ❖ ακραία καιρικά φαινόμενα

Η θερμοκρασία που έχει ο πλανήτης σήμερα είχε σημειωθεί πριν 150.000 χρόνια, με τη διαφορά ότι η στάθμη της θάλασσας ήταν υψηλότερη κατά 8μ. από τη σημερινή.

Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής



- ▶ Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη **υγεία**, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως**, στην Ευρώπη μόνο.
- ▶ Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.
- ▶ Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την **οικονομία** των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**
- ▶ **Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα** να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.

Βιώσιμη Κινητικότητα και ΠΟΔΗΛΑΤΟ



- ❖ Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές CO₂ μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. € ετησίως**.
- ❖ Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;



- ▶ η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία,
- ▶ η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- ▶ **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;



Έτος	Στάλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2018	5.249.135 επιβατικά ΙΧ

Σημείωση: Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.



Χρηματοδοτικό Εργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ**.

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.



- ▶ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των αστικών έργων στον τομέα της κινητικότητας με την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής, από πλευράς των πόλεων, για τις μετακινήσεις.
- ▶ Προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η σύνδεση των κονδυλίων της περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής, με τις επιδόσεις και την αειφορία της αστικής κινητικότητας.
- ▶ Η Ευρωπαϊκή Ένωση ζητά να υιοθετηθούν ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές με έμφαση στις αστικές περιοχές. Η αναβάθμιση και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών γίνεται μέσω τη βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

- ▶ **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- ▶ Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- ▶ Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για **ΟΛΟΥΣ** ... και με **ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ**
- ▶ Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**



Ο κύκλος του Σ.Β.Α.Κ. (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



- Συλλογικά μέσα μεταφοράς
- Μη- μηχανοκίνητα μέσα
- Συνδυασμένες μεταφορές
- Οδική ασφάλεια
- Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης / κινητικότητας
- Ευφυή συστήματα μεταφορών
- Κίνητρα / Αντικίνητρα
- Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων
- Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων
Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



Από Συμβατικά αυτοκίνητα

Από Ηλεκτρικά αυτοκίνητα

Από αυτοκίνητα Χωρίς Οδηγό



Τι πόλη θέλουμε ;;;



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

17

ΜΣΜ
Consulting

17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

18

ΜΣΜ
Consulting

ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ELTIS



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

19

ΜΣΜ
Consulting

Θεσμικό Πλαίσιο



- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».
- Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

20

ΜΣΜ
Consulting

Ηλεκτροκίνητα Οχήματα



Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει έναν τουλάχιστον ηλεκτροκίνητηρα για την κίνησή του.

Διαδεδομένη -πλέον- εφαρμογή σε:

- ✓ Λεωφορεία
- ✓ Αυτοκίνητα
- ✓ Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (scooter)
- ✓ Ποδήλατα
- ✓ Πατίνια

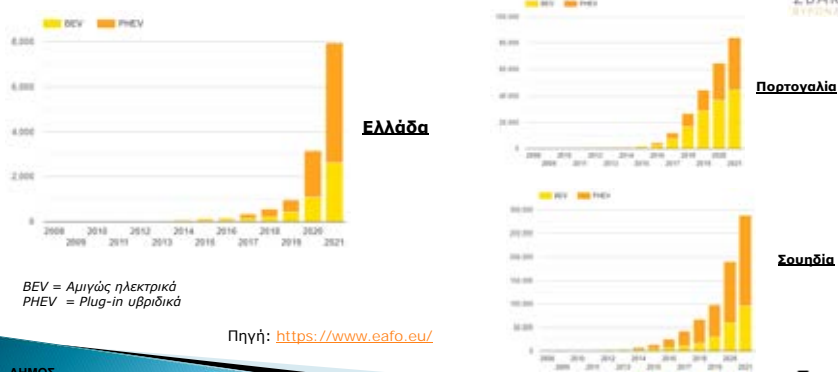
- Αξιοποίηση ηλεκτρικών οχημάτων σε εφαρμογές όπως car-sharing, κλπ

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

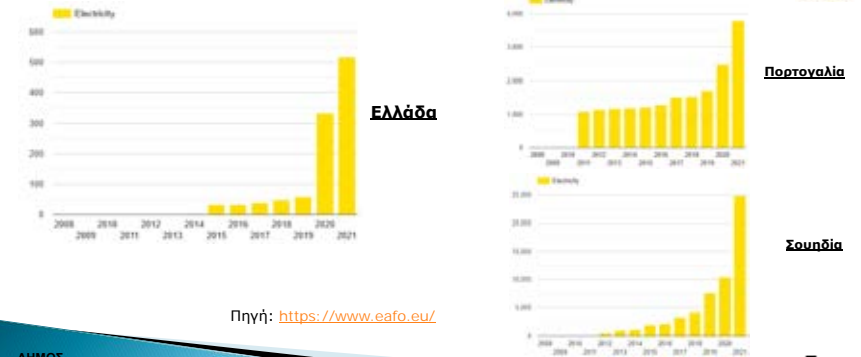


- A. Η ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)
- B. Η ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ



Το ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα, κατά ένα μέρος χρηματοδοτείται από το **Πράσινο Ταμείο** και το υπόλοιπο από **ιδίους πόρους** του Δήμου.

Χρονοδιάγραμμα Σ.Β.Α.Κ.



Στις 23/7/2021 υπογράφηκε η Σύμβαση για την Υπηρεσία του ΣΒΑΚ.

Ο συνολικός χρόνος εκπόνησης της Υπηρεσίας είναι 24 μήνες.

Ο καθαρός χρόνος εκπόνησης της Υπηρεσίας είναι 18 μήνες.

Παραδοτέα Σ.Β.Α.Κ.



- ▶ Πακέτο Εργασίας 1 ➡ 22/10/2021 (ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ)
- ▶ Πακέτο Εργασίας 2 (Υφιστάμενη Κατάσταση) ➡ 23/6/2022 (ΥΠΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗ)
- ▶ 2 μήνες για έγκριση του Π.Ε. 2
- ▶ Πακέτο Εργασίας 3 (Όραμα, Στόχοι, Πακέτα Μέτρων) ➡ 23/2/2022
- ▶ 1 μήνας για έγκριση Π.Ε. 3
- ▶ Πακέτο Εργασίας 4 (Σχέδιο Δράσης) ➡ 23/6/2023
- ▶ Πακέτο Εργασίας 5^α ➡ 21/9/2021 (ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ)
- ▶ Πακέτο Εργασίας 5^β ➡ 23/6/2023

ΣΤΑΔΙΑ Σ.Β.Α.Κ.



Μεταξύ άλλων:

- ▶ Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- ▶ Ενδεικτικές Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων
- ▶ Ενδεικτικές Απογραφές στάθμευσης
- ▶ Συμμετοχικός Σχεδιασμός/ Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ/ Ερωτηματολόγια/ Διαβουλεύσεις
- ▶ Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
- ▶ Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
- ▶ Σύνταξη του Σχεδίου Δράσης
- ▶ Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ

Σημαντικές Επόμενες Δράσεις



Ημερομηνία 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης 21/03/2022

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ



- ▶ Οδικοί άξονες υπερτοπικής σημασίας (π.χ. Λ. Καρέα, κ.ά.)
- ▶ Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών.
- ▶ Οδικά τμήματα με ανεπαρκή πεζοδρόμια και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά,
- ▶ Συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα.
- ▶ Πρόβλημα παράνομης στάθμευσης.
- ▶ Αδυναμία κάλυψης όλου του Δήμου από την Αστική Συγκοινωνία.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ & ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



Στα πεζοδρόμια συχνά:

- μόνιμα εμπόδια (στάλοι, κάδοι, στάσεις, δένδρα, κλπ) ή προσωρινά εμπόδια (παράνομα σταθμευμένα οχήματα)
- **Μικρό πλάτος/** αδιαμόρφωτα

Συνέπεια:

- Αποθάρρυνση της πεζή μετακίνησης
- Αύξηση αριθμού ατυχημάτων/ μειωμένη οδική ασφάλεια
- Περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση

Πρόβλημα παράνομης στάθμευσης:

- παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων
- διπλοπαρκάρισμα
- παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ



- ▶ Έλλειψη μακροχρόνιου κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- ▶ Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ
- ▶ Έντονα προβλήματα σε σχέση με τη στάθμευση
- ▶ Περιοχές έντονης συνύπαρξης πεζών και οχημάτων
- ▶ Έλλειψη λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων
- ▶ Ασυμφωνίες μεταξύ κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ



- ▶ Αντιμετώπιση των ζητημάτων της κινητικότητας ως κυκλοφοριακό πρόβλημα και όχι σε συνάρτηση με την ποιότητα και λειτουργία του δημόσιου χώρου και των χρήσεων
- ▶ Προβλήματα στην προσπελασιμότητα των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
- ▶ Απουσία συστηματικών διαδικασιών συμμετοχικότητας σε σχέση με τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας
- ▶ Τέλος, ιδιαίτερα σε θύλακες κατοικίας, η πρόσβαση σε δίκτυο διαδρομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, κλπ), ΑΜΕΑ/ ΑΜΚ και το καθεστώς της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων υστερεί και χρήζει βελτίωσης.

Πίνακας Προβλημάτων



Α/Α	Πρόβλημα στο Σύστημα Μεταφοράς	Μετρήσιμη επιβαρυντική παράμετρος 1-5 (1= Λιγότερο σοβαρό, 5= Πολύ σοβαρό)	Επίπεδο που έχουν γίνει για την επίλυση του προβλήματος	Πρόσβαση για επίλυση του προβλήματος
1	Υπαρξη οδικών/οδικών τμήματος στη γειτονιά			
2	Μη εφαρμογή του πλάτους της οδού που προβλέπεται στα Ρυθμιστικά Σχέδια, στο οδικό τμήμα στη γειτονιά			
3	Παράταση στάθμευσης στα ακόλουθα οδικά τμήματα στη γειτονιά			
4	Επικόλλητοι κίονες κλάδοι στη γειτονιά			
5	Ακόμματα πεζοδρόμια στα ακόλουθα οδικά τμήματα στη γειτονιά			
6	Επιπλέον οδικά τμήματα παρά των ορίων της γειτονιάς			
7	Ανεπιθύμητα Μέσα Μεταφοράς (π.χ. φορτηγό/ταξί, Γ.ρ. κλπ)			
8	Ελλιπής σήμανση ΑΜΕΑ, ιδιαίτερα στη γειτονιά			
9	Έλλειψη φωνητικών/οπτικών σήμανσης επίσημης οδού			
10	Απουσία διαβάσεων πεζών			
11	Απουσία φαναριών και ταχυπαράκων			
12	Μη επαρκής φωτισμός οδών			
13	Απουσία πεζοδρομίων			
14	Απουσία οδών άμεσης κυκλοφορίας			
15	Απουσία αναβάσεων/αποβάσεων			
16	Απουσία κοινόχρηστων χώρων (π.χ. πάρκα, πλατείες, πεζόδρομοι κλπ.)			
17	Άλλο			

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY ΟΡΙΣΜΟΣ



- ▶ Οι Leslie et al (2006) η βαδισιμότητα αναφέρεται ως: *«ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατούν με σκοπό την σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία.»*
- ▶ Ο Litman (2003) αναφέρεται στη βαδισιμότητα ως: *«η ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρετικότητα»*

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY



Οι πέντε (5) βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μια περιοχής είναι:

- ▶ Η **συνδεσιμότητα** (connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- ▶ Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- ▶ Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- ▶ Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων, ελκυστικών τοπιών και αρχιτεκτονικής** και η **αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- ▶ Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY



Τα χαρακτηριστικά μια βατής γειτονιάς είναι (walkscore.com):

- ▶ Το κέντρο, λειτουργεί ως ένας ενιαίος δημόσιος χώρος με πεζοδρομήσεις και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας
- ▶ Υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, έτσι ώστε να υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και συχνή δημόσια συγκοινωνία
- ▶ Μεικτά εισοδήματα και μεικτές χρήσεις γης, για να είναι προσιτή η στέγαση κοντά στις εμπορικές χρήσεις γης
- ▶ Δημόσιοι χώροι πρασίνου, που ευνοούν τη συνάντηση και το παιχνίδι
- ▶ Σχεδιασμός με επίκεντρο τον πεζό
- ▶ Ύπαρξη σχολείων και χώρων εργασίας σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες
- ▶ Σχεδιασμός των δρόμων με βάση τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ



1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου MMM
4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων
5. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με τα Κέντρα, τους χώρους Πολιτισμού, εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

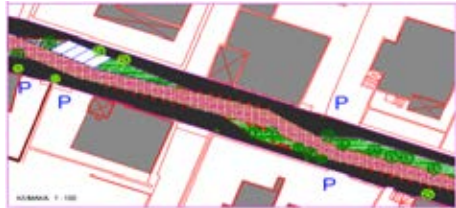


6. Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση
7. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
8. Βελτιώσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
9. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας και ενθάρρυνση εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης
10. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης και ανάδειξη νέων χώρων

Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπτωση με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.



ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

41

ΜΣΜ
Consulting

Ήπιας Κυκλοφορίας



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

42

ΜΣΜ
Consulting

Διαβάσεις Πεζών



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

43

ΜΣΜ
Consulting

Πληροφόρηση - Τοπόσημα



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

44

ΜΣΜ
Consulting



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

45

ΜΣΜ
Consulting

Πάρκα Τσέπης (Parklets)

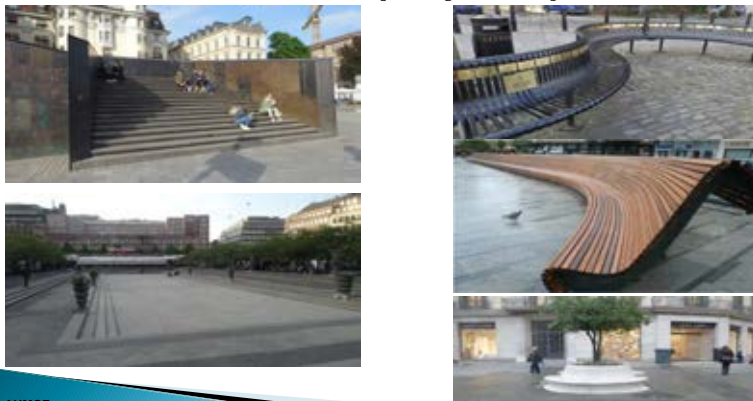


ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

46

ΜΣΜ
Consulting

Αστικές Κερκίδες



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

47

ΜΣΜ
Consulting

Αστικές Κερκίδες - Ρέματα



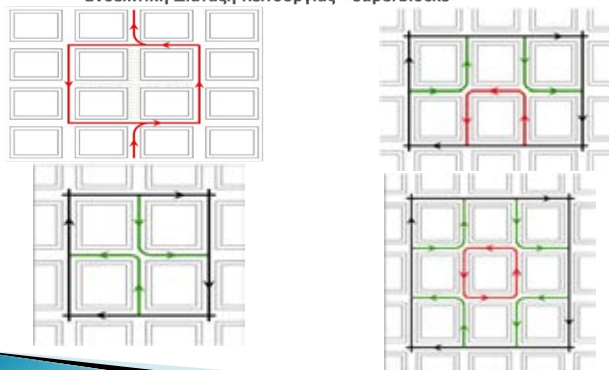
ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

48

ΜΣΜ
Consulting

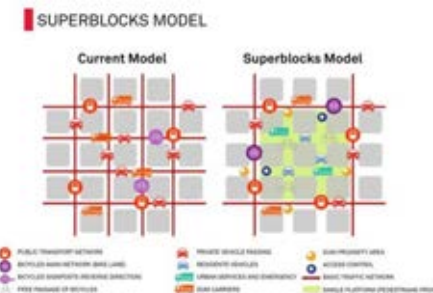
ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη



ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Τρία (3) Σενάρια:

- ▶ **Σενάριο Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- ▶ **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- ▶ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.



ΟΜΑΔΕΣ ΜΕΤΡΩΝ

- 1) Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας
- 2) Οδική ασφάλεια
- 3) Διαχείριση στάθμευσης
- 4) Δημόσια συγκοινωνία
- 5) Πράσινες διαδρομές
- 6) Χώροι πρασίνου-Κοινόχρηστοι χώροι
- 7) Εμπορικές μεταφορές
- 8) Κατανάλωση ενέργειας
- 9) Προώθηση και δράσεις βιώσιμης κινητικότητας - Άλλα μέτρα



Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας



Κυκλοφοριακή οργάνωση

- Νέα Ιεράρχηση
- Μονοδρομήσεις - Αντιδρομήσεις
- Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων
- Απομάκρυνση βαρέων οχημάτων από το κέντρο του Δήμου
- Αναπλάσεις κεντρικών οδών
- Μετατροπή των οδών σε ήπιας κυκλοφορίας και συνύπαρξης πεζών και οχημάτων
- Car pooling/Car sharing
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

53

ΜΣΜ
Consulting

Οδική ασφάλεια



Αναδιαμόρφωση κόμβων

- Δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Σημειακές βελτιώσεις σε ισόπεδους κόμβους



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

54

ΜΣΜ
Consulting

Διαχείριση στάθμευσης



Παρόδια στάθμευση

- Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης εκεί όπου έχουν προτεραιότητα πεζοί και ποδηλάτες
- Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμΕΑ
- Σταθμοί φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
- Δημιουργία σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης
- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων σε δημόσιους χώρους και σε περιοχές μικτών χρήσεων



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

55

ΜΣΜ
Consulting

Δημόσια συγκοινωνία



Αστικές Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη του Δήμου
- Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών
- Εφαρμογή τηλεματικής, στο σύνολο των στάσεων του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου
- Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν το περπάτημα στα πεζοδρόμια, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και να συμβάλουν στην αισθητική της πόλης
- Ανανέωση του στόλου με πιο 'καθαρά' οχήματα



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

56

ΜΣΜ
Consulting

Πράσινες διαδρομές

- Δίκτυα ενθάρρυνσης της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, πατίνι ...)
- Υλοποίηση δικτύου διαδρομών κατάλληλων για ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους...
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων (αποκλειστική ή μικτή υποδομή)
- Κατασκευή πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν
- Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς προσέλασής τους
- Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks», parklet
- Επέκταση συστήματος bike-sharing
- Υλοποίηση θεσμοθετημένων προτάσεων (ΓΠΣ) π.χ. πεζόδρομων



ΜΣΜ
Consulting

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

57

Ενδεικτικές διατομές ποδηλατικών διαδρομών

- Μονόδρομος με μία ζώνη στάθμευσης

Υφιστάμενη



Προτεινόμενη



ΜΣΜ
Consulting

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

58

Ενδεικτικές διατομές ποδηλατικών διαδρομών

- Μονόδρομος με δύο ζώνες στάθμευσης

Υφιστάμενη



Προτεινόμενη



ΜΣΜ
Consulting

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

59

Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

- Υποδομές ενίσχυσης και επέκτασης πρασίνου-δημόσιων χώρων
- Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός της πόλης
- Επανασχεδιασμός Πλατειών και δημιουργία νέων
- Δημιουργία 'πάρκων τσέπης'
- Εγκατάσταση αστικών κερκίδων
- Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, π.χ. σε πεζοδρόμια που διαπλατύνθηκαν, σε νησίδες και κοινόχρηστους χώρους



ΜΣΜ
Consulting

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

60

Εμπορικές μεταφορές



Μέτρα πολιτικής

- Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου για φορτοεκφορτώσεις
- Απαγόρευση χρήσης του τοπικού οδικού δικτύου από μεγάλα οχήματα
- Επιβράβευση επιχειρήσεων με φιλική στο περιβάλλον οργάνωση των μεταφορών τους



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

61

ΜΣΜ
Consulting

Κατανάλωση ενέργειας



Σχέδια

- Εκπόνηση και εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Ανανέωση στόλου

- Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο)



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

62

ΜΣΜ
Consulting

Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Άλλα μέτρα



Μέτρα προώθησης

- Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία
- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών ως προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού
- Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα
- Καθιέρωση ημέρας χωρίς αυτοκίνητα στο κέντρο (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
- Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε όλους τους επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορείων, ταξί) και σε κάθε ενδιαφερόμενο δημότη



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

63

ΜΣΜ
Consulting

Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Άλλα μέτρα



Μέτρα προώθησης

- Εκστρατείες ενημέρωσης – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό – Διενέργεια σεμιναρίων ασφαλούς οδήγησης στους οδηγούς των Μέσων Συλλογικής Μεταφοράς.
- Συνεργασία με την αρμόδια Δ/νση Τροχαίας για την εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας
- Έλεγχος των επαγγελματιών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής τους



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

64

ΜΣΜ
Consulting

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



Κατηγορία	Περιγραφή	Ποσό (€)	Ποσοστό (%)	Προβλ. Ημερομηνία	Υποχρεωτικό	Προβλ. Ημερομηνία	Υποχρεωτικό
Επένδυση	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
	Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι
Επένδυση στην αγορά και εγκατάσταση των ηλεκτρικών δικτύων των Μικρών Μεγαλών, 8η Ομάδα, 4η Τριτομιακή, 4η Τριτομιακή	614	100%	2024	Ναι	2024	Ναι	



Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!

Παράρτημα VI: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Παρουσίαση κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη



ΣΒΑΚ
ΒΥΡΩΝΑ



17:30 - 18:30

Παρουσίαση ΣΒΑΚ
από την ομάδα έργου

18:30 - 20:30

Εργαστήριο Διαβούλευσης

**ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΑΣΤΕ
ΑΛΛΙΩΣ,
ΚΑΝΟΥΜΕ
ΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ
ΚΑΛΥΤΕΡΗ!**

1η εκδήλωση ενημέρωσης
και διαβούλευσης για το Σχέδιο
Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα

**11 Απριλίου
17:30 - 20:30**

Δημαρχείο Βύρωνα
Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου

<https://vyronas.sump.gr/>

<https://www.dimosbyrona.gr/>



ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

– 1^Η ΔΙΑ ΖΩΣΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ –
ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

11 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2022

Ώρα	
17:30 – 17:45	Υποδοχή φορέων/ πολιτών
17:45 - 18:00	Χαιρετισμός Δημάρχου ή αντιπροσώπων του Δήμου
18:00 - 18:35	Παρουσίαση: « <i>Τι είναι ΣΒΑΚ; Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα</i> » <i>Θοδωρής Μαυρογεώργης, ΜΣΜ Consulting</i>
18:35 – 20:00	Διαβούλευση-συμμετοχικό εργαστήριο πολιτών και φορέων σχετικά με την αποτύπωση αναγκών σε τοπικό επίπεδο <i>Εύα Φιλανθρωποπούλου, Ελένη Καραπάνου-Συνηγήσεις</i> Σύνοψη – Επόμενα Βήματα – Κλείσιμο

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»



«Τι είναι ΣΒΑΚ; Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα»

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ / ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ

Θοδωρής Μαυρογεώργης,
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Βύρωνα, Δευτέρα 11 Απριλίου 2022

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΤΙ ΕΙΝΑΙ το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)



- ▶ ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη
- ▶ **Κινητικότητα** = Μεταφορά - Μετακίνηση - Προσβασιμότητα
- ▶ **Βιώσιμη** = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία (βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)
- ▶ Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης
- ▶ Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος
- ▶ Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΜΣΜ
Consulting

3

ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.
με δ.τ. «ΜΣΜ CONSULTING»

Ασκληπιοῦ 26-28, Τ.Κ. 10680, τηλ: 2103306742, fax: 2103606762, e-mail: info@mismconsulting.gr, mimat@otenet.gr

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- **Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοξης Σύμπραξης σε (21) ΣΒΑΚ Δήμων:** Αθηναίων (έχει ολοκληρωθεί), Πειραιά (έχει ολοκληρωθεί), Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου (έχει ολοκληρωθεί), Χαλανδρίου (έχει ολοκληρωθεί), Ελληνικού-Αργυρούπολης (έχει ολοκληρωθεί), Κηφισιάς (έχει ολοκληρωθεί), Δάφνης-Υμηττού (έχει ολοκληρωθεί), Πεντέλης (έχει ολοκληρωθεί), Χαλκίδας (έχει ολοκληρωθεί), Ζωνράφου (έχει ολοκληρωθεί), Καρδίτσας (έχει ολοκληρωθεί), Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Βύρωνα, Θήρας, Αγ. Δημητρίου, Μυτιλήνης, Π. Φαλήρου, Κερασιάνου-Δραπετσώνας
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμοι της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"), κα

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΜΣΜ
Consulting

2

Γιατί Σ.Β.Α.Κ.



Κλιματική Αλλαγή:

- ❖ αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- ❖ άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- ❖ και άλλα ακόμα πιο κερφαία καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

ΜΣΜ
Consulting

4

Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή



Η κινητικότητα μεταμορφώνεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, αλλάζοντας τον τρόπο που άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών.

1. Τέσσερις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και τον θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το ½ του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής



- ❖ εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- ❖ αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- ❖ εμφάνιση παγετώνων
- ❖ θέρμανση των ωκεανών
- ❖ οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO₂)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ καίόμενα δάση στις ΗΠΑ
- ❖ εκκρίει καιρικά φαινόμενα

Η θερμοκρασία που έχει ο πλανήτης σήμερα είχε σημειωθεί πριν 150.000 χρόνια, με τη διαφορά ότι η στάθμη της θάλασσας ήταν υψηλότερη κατά 8μ. από τη σημερινή.

Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής



- ▶ Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη **υγεία**, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως**, στην Ευρώπη μόνο.
- ▶ Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.
- ▶ Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την **οικονομία** των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**
- ▶ **Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα** να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.

Βιώσιμη Κινητικότητα και ΠΟΔΗΛΑΤΟ



- ❖ Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές CO₂ μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. € ετησίως**.
- ❖ Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;



- ▶ η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία,
- ▶ η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- ▶ **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;



Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500 – 9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2020	5.492.176 επιβατικά ΙΧ

Σημείωση Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.



Χρηματοδοτικό Εργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ**.

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.



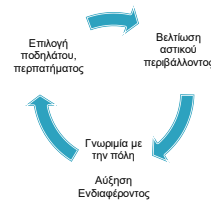
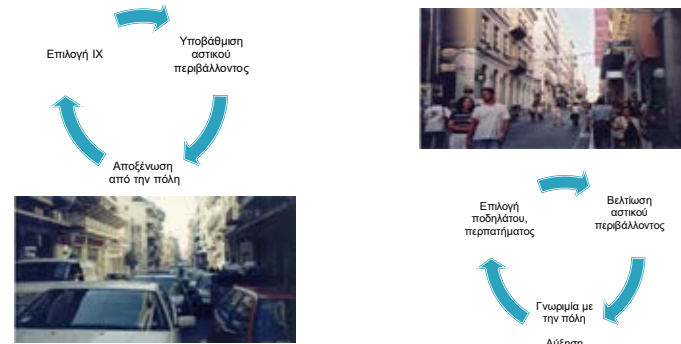
- ▶ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των αστικών έργων στον τομέα της κινητικότητας με την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής, από πλευράς των πόλεων, για τις μετακινήσεις.
- ▶ Η Ευρωπαϊκή Ένωση ζητά να υιοθετηθούν ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές, με έμφαση στις αστικές περιοχές. Η αναβάθμιση και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών γίνεται μέσω τη βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.



- ▶ **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- ▶ Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- ▶ Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για ΟΛΟΥΣ ... και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- ▶ Είναι **υπέρ** του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**

Ο κύκλος του Σ.Β.Α.Κ. (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



- Συλλογικά μέσα μεταφοράς
- Μη- μηχανοκίνητα μέσα
- Συνδυασμένες μεταφορές
- Οδική ασφάλεια
- Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης / κινητικότητας
- Ευφυή συστήματα μεταφορών
- Κίνητρα / Αντικίνητρα
- Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων
- Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων



Τι πόλη θέλουμε ;;;



17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ELTIS



Θεσμικό Πλαίσιο

- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.»
- Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.



Ηλεκτροκίνητα Οχήματα

Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει έναν τουλάχιστον ηλεκτροκίνητηρα για την κίνησή του.

Διαδεδομένη -πλέον- εφαρμογή σε:

- ✓ Λεωφορεία
- ✓ Αυτοκίνητα
- ✓ Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (scooter)
- ✓ Ποδήλατα
- ✓ Πατινά

- Αξιοποίηση ηλεκτρικών οχημάτων σε εφαρμογές όπως car-sharing, κλπ

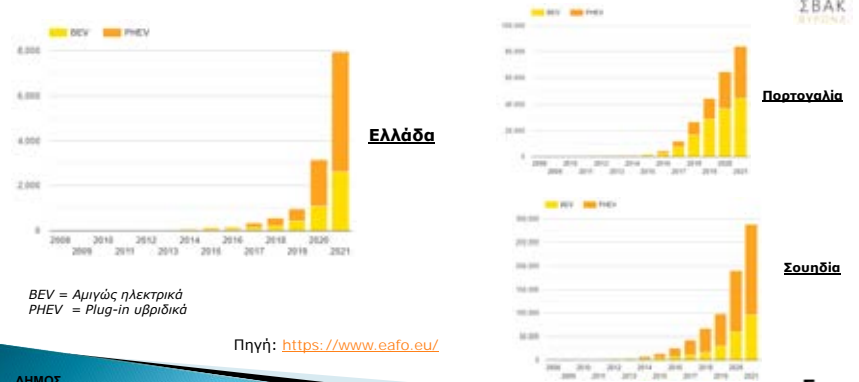


Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

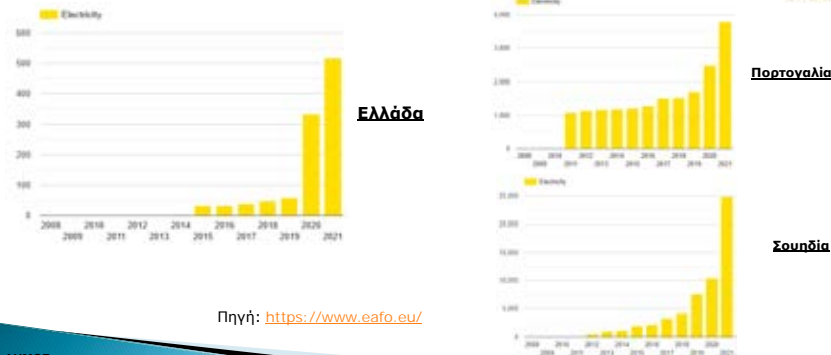


- A. Η ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)
- B. Η ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



Από Συμβατικά αυτοκίνητα

Από Ηλεκτρικά αυτοκίνητα

Από αυτοκίνητα Χωρίς Οδηγό

Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ



Το ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα, κατά ένα μεγάλο μέρος (86%) χρηματοδοτείται από το **Πράσινο Ταμείο** και το υπόλοιπο (14%) από **ιδίους πόρους** του Δήμου.

Χρονοδιάγραμμα Σ.Β.Α.Κ.



Στις 23/7/2021 υπογράφηκε η Σύμβαση για την Υπηρεσία του ΣΒΑΚ.

Ο συνολικός χρόνος εκπόνησης της Υπηρεσίας είναι 24 μήνες.

Ο καθαρός χρόνος εκπόνησης της Υπηρεσίας είναι 18 μήνες.

Παραδοτέα Σ.Β.Α.Κ.



- ▶ Πακέτο Εργασίας 1 ➡ 22/10/2021 (ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ)
- ▶ Πακέτο Εργασίας 2 (Υφιστάμενη Κατάσταση) ➡ ΥΠΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗ
- ▶ 2 μήνες για έγκριση του Π.Ε. 2
- ▶ Πακέτο Εργασίας 3 (Οραμα, Στόχοι, Πακέτα Μέτρων) ➡ 6 μήνες
- ▶ 1 μήνας για έγκριση Π.Ε. 3
- ▶ Πακέτο Εργασίας 4 (Σχέδιο Δράσης) ➡ 3 μήνες
- ▶ Πακέτο Εργασίας 5^α ➡ 21/9/2021 (ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ)
- ▶ Πακέτο Εργασίας 5^β ➡ ΥΠΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗ

ΣΤΑΔΙΑ Σ.Β.Α.Κ.



Μεταξύ άλλων:

- ▶ Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- ▶ Ενδεικτικές Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων
- ▶ Ενδεικτικές Απογραφές στάθμευσης
- ▶ Συμμετοχικός Σχεδιασμός/ Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ/ Ερωτηματολόγια/ Διαβουλεύσεις
- ▶ Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
- ▶ Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
- ▶ Σύνταξη του Σχεδίου Δράσης
- ▶ Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ



- ▶ Ο Δήμος βρίσκεται μεταξύ του Δήμου Αθηναίων και του όρους Υμηττού
- ▶ Δεν εξυπηρετείται από Μετρό
- ▶ Ειδικές χρήσεις στις παρυφές του Δήμου (Στρατιωτικές εγκαταστάσεις, Εθνικό Σκοπευτήριο, Νεκροταφείο)
- ▶ Εργατικές και προσφυγικές κατοικίες
- ▶ Ευάλωτες κοινωνικές ομάδες

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΘΕΤΙΚΑ



- ▶ Ικανοποιητική κάλυψη από λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ (ανά 10' σε ώρες αιχμής)
- ▶ Ύπαρξη δημοτικής συγκοινωνίας
- ▶ Πολλά διάσπαρτα πάρκα, μικρά άλση, παιδικές χαρές, κλπ.



Στάση δημοτικής συγκοινωνίας

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (1/8)



- ▶ Έχουν απαντηθεί 507 ερωτηματολόγια κατοίκων
- ▶ Το 76,7% των ερωτηθέντων είχε αφητηρία τον Δήμο Βύρωνα
- ▶ Το 58,4% των ερωτηθέντων είχε προορισμό τον Δήμο Βύρωνα

Το σημείο αφετηρίας είναι:
507 απαντήσεις



Ο τελικός προορισμός είναι:
507 απαντήσεις



Ο τελικός προορισμός είναι:
507 απαντήσεις

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (2/8)



- ▶ Το 42% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί το ΙΧ ως βασικό μέσο μετακίνησης. Το 26,2% είναι πεζοί, το 18,1% χρησιμοποιεί την Αστική Συγκοινωνία, ενώ ποδήλατο/ πατίνι χρησιμοποιεί μόνο το 1,4%.
- ▶ Το 65,4% των μετακινήσεων έχουν διάρκεια λιγότερη των 30 λεπτών.

Η διάρκεια της μετακίνησης στις ήταν περίπου:
507 απαντήσεις



Το βασικό μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιήσατε για να πραγματοποιήσετε το μεγαλύτερο τμήμα (σε διάρκεια) αυτής της μετακίνησης ήταν:
507 απαντήσεις



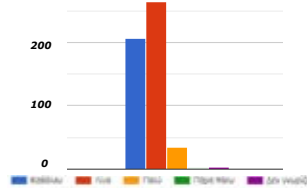
Το βασικό μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιήσατε για να πραγματοποιήσετε το μεγαλύτερο τμήμα (σε διάρκεια) αυτής της μετακίνησης ήταν:
507 απαντήσεις

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (3/8)



Α. ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας είναι επαρκής η ποιότητα και η ποσότητα των υποδομών.

- ▶ Το ~93% θεωρεί «**καθόλου**» έως «**λίγο**» ικανοποιητική την ποιότητα και την ποσότητα των υποδομών



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

33

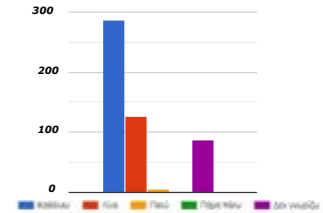
ΜΣΜ
Consulting

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (4/8)



Β. ΑΝΑΠΗΡΙΚΟ ΑΜΑΞΙΔΙΟ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας είναι εύκολη η πρόσβαση στους καθημερινούς προορισμούς;

- ▶ Το ~57% θεωρεί «**καθόλου**» εύκολη την πρόσβαση στους καθημερινούς προορισμούς.



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

34

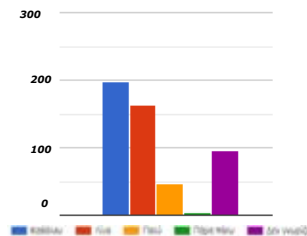
ΜΣΜ
Consulting

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (5/8)



Γ. ΠΟΔΗΛΑΤΟ/ΠΑΤΙΝΙ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας είναι εύκολη η πρόσβαση και η στάθμευση στους καθημερινούς προορισμούς;

- ▶ Το ~39% θεωρεί «**καθόλου**» εύκολη την πρόσβαση και την στάθμευση με ποδήλατο/ πατινι.



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

35

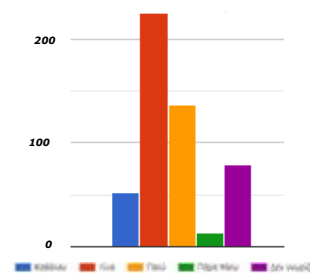
ΜΣΜ
Consulting

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (6/8)



Δ. ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ/ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας είναι καλή η πρόσβαση του δικτύου στους καθημερινούς προορισμούς;

- ▶ Το μεγαλύτερο ποσοστό (~44%) θεωρεί «**λίγο**» καλή την πρόσβαση του δικτύου.



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

36

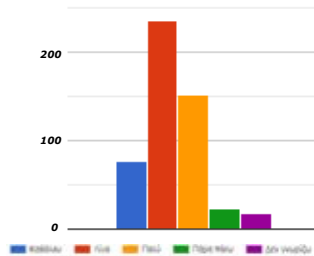
ΜΣΜ
Consulting

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (7/8)



Ε. ΙΧ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ: Σε ποιο βαθμό κατά τη γνώμη σας είναι εύκολη η πρόσβαση στους καθημερινούς προορισμούς;

- ▶ Το μεγαλύτερο ποσοστό (~47%) θεωρεί «**λίγο**» εύκολη την πρόσβαση με ΙΧ στους καθημερινούς προορισμούς.



ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (1/5)



- ▶ Οδικοί άξονες με μεγάλους φόρτους και υψηλές ταχύτητες, διαμεπερούς ή/και υπερτοπικής σημασίας (π.χ. Περιφερειακή Υμηττού, Φορμίωνος). Ιδιαίτερα:
 - Φόρτιση του οδικού δικτύου, λόγω γειννίας με την Περιφερειακή Υμηττού
 - Αποκοπή της οικιστικής περιοχής του Καρέα λόγω της Περιφερειακής Υμηττού
- ▶ Έντονο πρόβλημα **στάθμευσης ΚΑΙ παράνομης στάθμευσης**:
 - Η ζήτηση στάθμευσης είναι υψηλή σχεδόν στο σύνολο της έκτασης του Δήμου (με εξαίρεση τον Καρέα)
 - Μεγάλο πρόβλημα αποτελεί η ζήτηση τη θερινή περίοδο για τις εκδηλώσεις στο Θέατρο Βράχων
 - Υπάρχουν ελάχιστοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- ▶ Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ
- ▶ Περιοχές έντονης συνύπαρξης πεζών και οχημάτων

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (2/5)



- ▶ Ο Δήμος χαρακτηρίζεται από ανεπαρκή πεζοδρόμια και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δημιουργώντας συχνά συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα
- ▶ Έντονο ανάγλυφο Δήμου, με μεγάλες κατά μήκος κλίσεις που δυσχεραίνουν τις ήπιες μετακινήσεις, σε συνδυασμό με την ακατάλληλη υποδομή αντίστοιχων δικτύων (πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, κλπ.)
- ▶ Έλλειψη δικτύου πράσινων διαδρομών
- ▶ Έλλειψη λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων
- ▶ Αδυναμία σύνδεσης των πολλών διάσπαρτων σημείων συνάθροισης κοινού (πλατειών/ πάρκων/ παιδικών χαρών/ αθλητικών χώρων/ κολυμβητηρίου, κ.α.) που διαθέτει ο Δήμος

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (3/5)



- ▶ Αντιμέτωπη των ζητημάτων της κινητικότητας ως κυκλοφοριακό πρόβλημα και όχι σε συνάρτηση με την ποιότητα και λειτουργία του δημόσιου χώρου και των χρήσεων
- ▶ Αδυναμία στην προσαρμοστικότητα των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
- ▶ Τέλος, ιδιαίτερα σε θύλακες κατοικίας, η εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, κλπ), ΑΜΕΑ/ ΑΜΚ και το καθεστώς της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων υστερεί και χρήζει βελτίωσης

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (4/5)



Αναλήψεως, λήψη από Σειρήνων προς Γεννηματά



Λ. Κύπρου, λήψη από Αγίας Σοφίας προς Ηλιουπόλεως



Λ. Χρυσοστόμου Σμύρνης, λήψη από Μικράς Ασίας προς Αγίας Σοφίας

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

41

ΜΣΜ
Consulting

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (5/5)



Φορμίωνος, λήψη από Φώκαιας προς Αμσαΐας



Γεωρ. Παπανδρέου, λήψη από Κεσκινίου προς Χρυσουπόλεως



Μικράς Ασίας, λήψη από Κωνσταντιλιέρη προς Καισαρείας



Μικράς Ασίας, λήψη από Άγκυρας προς Σουρμελά

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

42

ΜΣΜ
Consulting

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ στην ΠΥΡΚΑΛ



Δημιουργία νέου Κυβερνητικού Πάρκου με την επωνυμία «Ανδρέας Λεντάκης»

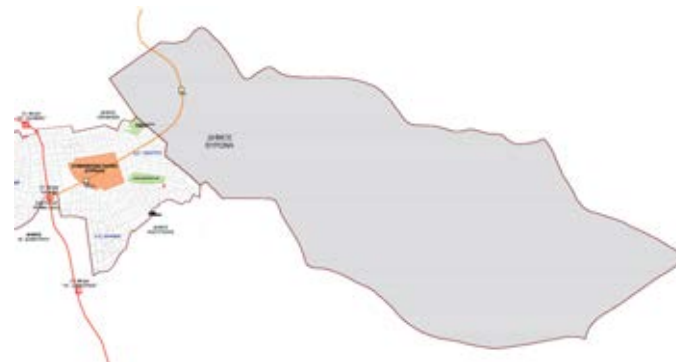
- Ανάπλαση εγκαταστάσεων ΠΥΡ.ΚΑΛ. και μετατροπή σε Πάρκο Δημόσιας Διοίκησης
- ❖ Στον χώρο της ΠΥΡΚΑΛ θα εξυπηρετείται/ μετακινείται καθημερινά πληθυσμός ~ 14.000 εργαζομένων + 1.000 επισκεπτών
- ❖ Ο μελλοντικός σχεδιασμός των ΜΜΜ λόγω του Κυβερνητικού Πάρκου και ιδιαίτερα ο σχεδιασμός της Γραμμής 4 του Μετρό, θα επηρεάσει **θετικά** τον Δήμο Βύρωνα.
 - Διερεύνηση της δυνατότητας επαναπρογραμματισμού των εργασιών, με στόχο την άμεση έναρξη της κατασκευής του τμήματος Γ της Γραμμής 4 του Μετρό και την επέκταση της εντός της ΠΥΡΚΑΛ (αντί της Άνω Ηλιούπολης), με προοπτική την επέκταση προς Καλαμάκι.

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

43

ΜΣΜ
Consulting

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ στην ΠΥΡΚΑΛ



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

44

ΜΣΜ
Consulting



ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΛΥΣΗ

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ 4 (ΓΡΑΜΜΗ 5) ΠΡΟΣ

- ΠΑΓΚΡΑΤΙ
- ΒΥΡΩΝΑ
- ΠΥΡΚΑΛ

ΚΑΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΝΟΤΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ.

ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΓΡΑΜΜΗ 4 ΣΤΟΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟ



ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY ΟΡΙΣΜΟΣ



▶ Οι Leslie et al (2006) η βαδισιμότητα αναφέρεται ως:
«ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατούν με σκοπό την σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία.»

▶ Ο Litman (2003) αναφέρεται στη βαδισιμότητα ως:
«η ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρευτικότητα»

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY



Οι πέντε (5) βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μια περιοχής είναι:

- ▶ Η **συνδεσιμότητα** (connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- ▶ Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- ▶ Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- ▶ Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων, ελκυστικών τοπίων και αρχιτεκτονικής** και η **αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- ▶ Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY



Τα χαρακτηριστικά μια βατής γειτονιάς είναι (walkscore.com):

- ▶ Το κέντρο, λειτουργεί ως ένας ενιαίος δημόσιος χώρος με πεζοδρομήσεις και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας
- ▶ Υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, έτσι ώστε να υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και συχνή δημόσια συγκοινωνία
- ▶ Μεικτά εισοδήματα και μεικτές χρήσεις γης, για να είναι προσιτή η στέγαση κοντά στις εμπορικές χρήσεις γης
- ▶ Δημόσιοι χώροι πρασίνου, που ευνοούν τη συνάντηση και το παιχνίδι
- ▶ Σχεδιασμός με επίκεντρο τον πεζό
- ▶ Ύπαρξη σχολείων και χώρων εργασίας σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες
- ▶ Σχεδιασμός των δρόμων με βάση τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ



1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου ΜΜΜ
4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων
5. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με τα Κέντρα, τους χώρους Πολιτισμού, εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

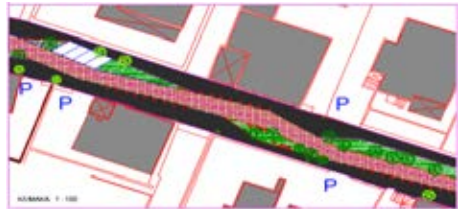


6. Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση
7. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
8. Βελτιώσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
9. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας και ενθάρρυνση εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης
10. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης και ανάδειξη νέων χώρων

Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπτωση με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.



ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

53

ΜΣΜ
Consulting

Ήπιας Κυκλοφορίας



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

54

ΜΣΜ
Consulting

Διαβάσεις Πεζών



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

55

ΜΣΜ
Consulting

Πληροφόρηση - Τοπόσημα



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

56

ΜΣΜ
Consulting

Κυκλικοί Κομβοί



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

57

ΜΣΜ
Consulting

Πάρκα Τσέπης (Parklets)

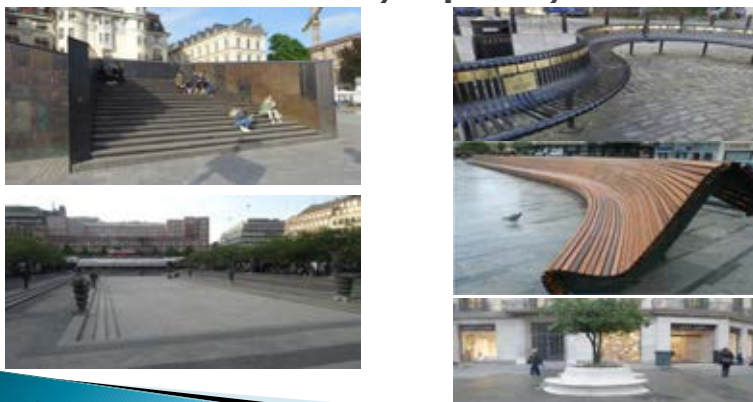


ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

58

ΜΣΜ
Consulting

Αστικές Κερκίδες



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

59

ΜΣΜ
Consulting

Αστικές Κερκίδες - Ρέματα



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

60

ΜΣΜ
Consulting

SUPERBLOCKS

Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

61

ΜΣΜ
Consulting

SUPERBLOCKS

Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη



SUPERBLOCKS MODEL



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

62

ΜΣΜ
Consulting

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ



Τρία (3) Σενάρια:

- ▶ **Σενάριο Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- ▶ **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- ▶ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

63

ΜΣΜ
Consulting

ΟΜΑΔΕΣ ΜΕΤΡΩΝ



- 1) Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας
- 2) Οδική ασφάλεια
- 3) Διαχείριση στάθμευσης
- 4) Δημόσια συγκοινωνία
- 5) Πράσινες διαδρομές
- 6) Χώροι πρασίνου-Κοινόχρηστοι χώροι
- 7) Εμπορικές μεταφορές
- 8) Κατανάλωση ενέργειας
- 9) Προώθηση και δράσεις βιώσιμης κινητικότητας - Άλλα μέτρα



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

64

ΜΣΜ
Consulting

Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας



Κυκλοφοριακή οργάνωση

- Νέα Ιεράρχηση
- Μονοδρομήσεις - Αντιδρομήσεις
- Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων
- Απομάκρυνση βαρέων οχημάτων από το κέντρο του Δήμου
- Αναπλάσεις κεντρικών οδών
- Μετατροπή των οδών σε ήπιας κυκλοφορίας και συνύπαρξης πεζών και οχημάτων
- Car pooling/Car sharing
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας



Οδική ασφάλεια



Αναδιαμόρφωση κόμβων

- Δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Σημειακές βελτιώσεις σε ισόπεδους κόμβους



Διαχείριση στάθμευσης



Παρόδια στάθμευση

- Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης εκεί όπου έχουν προτεραιότητα πεζοί και ποδηλάτες
- Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
- Σταθμοί φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
- Δημιουργία σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης
- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων σε δημόσιους χώρους και σε περιοχές μικτών χρήσεων



Στάθμευση εκτός οδού

- Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου και στα όρια του Δήμου (park n ride)

Δημόσια συγκοινωνία



Αστικές Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη του Δήμου
- Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών
- Εφαρμογή τηλεματικής, στο σύνολο των στάσεων του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου
- Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν το περπάτημα στα πεζοδρόμια, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και να συμβάλουν στην αισθητική της πόλης
- Ανανέωση του στόλου με πιο «καθαρά» οχήματα



Πράσινες διαδρομές

- Δίκτυα ενθάρρυνσης της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, πατινι ...)
- Υλοποίηση δικτύου διαδρομών κατάλληλων για ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων (αποκλειστική ή μικτή υποδομή)
- Κατασκευή πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν
- Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς προσέλασής τους
- Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks», parklet
- Επέκταση συστήματος bike-sharing
- Υλοποίηση θεσμοθετημένων προτάσεων (ΓΠΣ) π.χ. πεζόδρομων



Ενδεικτικές διατομές ποδηλατικών διαδρομών

- Μονόδρομος με δύο ζώνες στάθμευσης

Υφιστάμενη



Προτεινόμενη



Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

- Υποδομές ενίσχυσης και επέκτασης πρασίνου-δημόσιων χώρων
- Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός της πόλης
- Επανασχεδιασμός Πλατειών και δημιουργία νέων
- Δημιουργία «πάρκων τσέπης»
- Εγκατάσταση αστικών κερκίδων
- Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, π.χ. σε πεζοδρόμια που διαπλατύνθηκαν, σε νησίδες και κοινόχρηστους χώρους



Εμπορικές μεταφορές

- Μέτρα πολιτικής

- Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου για φορτοεκφορτώσεις
- Απαγόρευση χρήσης του τοπικού οδικού δικτύου από μεγάλα οχήματα
- Επιβράβευση επιχειρήσεων με φιλική στο περιβάλλον οργάνωση των μεταφορών τους



Κατανάλωση ενέργειας



Σχέδια

- Εκπόνηση και εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων



Ανανέωση στόλου

- Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο)



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

73

ΜΣΜ
Consulting

Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Άλλα μέτρα



Μέτρα προώθησης

- Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία
- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών ως προς τη Βιώσιμη Κινητικότητα με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού
- Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα
- Καθιέρωση ημέρας χωρίς αυτοκίνητα στο κέντρο (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
- Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε όλους τους επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορείων, ταξί) και σε κάθε ενδιαφερόμενο δημότη



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

74

ΜΣΜ
Consulting

Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Άλλα μέτρα



Μέτρα προώθησης

- Εκστρατείες ενημέρωσης - Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό - Διενέργεια σεμιναρίων ασφαλούς οδήγησης στους οδηγούς των Μέσων Συλλογικής Μεταφοράς.
- Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας για την εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας
- Έλεγχοι των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής τους



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

75

ΜΣΜ
Consulting

Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Άλλα μέτρα



Μέτρα προώθησης

- Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας με εκδηλώσεις ενημέρωσης των πολιτών.
- Άλλα μέτρα
- Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως μέσω της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ - Πυροσβεστικής.
- Εκπόνηση Χαρτών θορύβου και λήψη μέτρων σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.



ΔΗΜΟΣ
ΒΥΡΩΝΑ

76

ΜΣΜ
Consulting

ΟΦΕΛΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



Βελτίωση ποιότητας αποφάσεων

Ενθάρρυνση επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

Δημιουργία συναινέσεων ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών συμφερόντων

Ωρίμανση και ενδυνάμωση κοινωνικών ομάδων απέναντι στην έννοια της συμμετοχής

ΠΟΙΟΙ ΕΧΟΥΝ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ;



Τοπική
Αυτοδιοίκηση



Εμπλεκόμενοι
Φορείς



Πολίτες



ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ



► **Πολίτες:**

- Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
- Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του ΣΒΑΚ)

► **Φορείς:**

- Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής
- Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
- Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του ΣΒΑΚ)

Στην Ιστοσελίδα του Δήμου



- Έχει δημιουργηθεί ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα, όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν:
 - να **ενημερωθούν** για το τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ),
 - να απαντήσουν **-μέσω αναρτημένων ερωτηματολογίων-** σε ζητήματα που αφορούν στην καθημερινότητα τους και στις μετακινήσεις τους εντός των ορίων του Δήμου
- Στην ιστοσελίδα τα ερωτηματολόγια παραμένουν ανοιχτά προς συμπλήρωση!



<https://vyronas.sump.gr/>



Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!