



Σχέδιο Δράσης του Δήμου Αγίας Βαρβάρας, περιλαμβάνοντας:

- α) το σύνολο των επιλεγέντων μέτρων και προτεινόμενων παρεμβάσεων,
- β) ενδεικτικό προϋπολογισμό και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης όπου αναφέρονται οι πιθανές πηγές χρηματοδότησης και οι πιθανές συνέργειες μεταξύ των φορέων που απαιτούνται.

A) ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΣΒΑΚ) - ΕΠΙΛΕΓΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ

Προτεινόμενες παρεμβάσεις στο Οδικό δίκτυο - Διαχείριση κυκλοφορίας - Οδική ασφάλεια (έργα υποδομών και υποστηρικτικά - συμπληρωματικά μέτρα)

❖ Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σε εφαρμογή των κάτωθι ρυθμίσεων στο κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου:

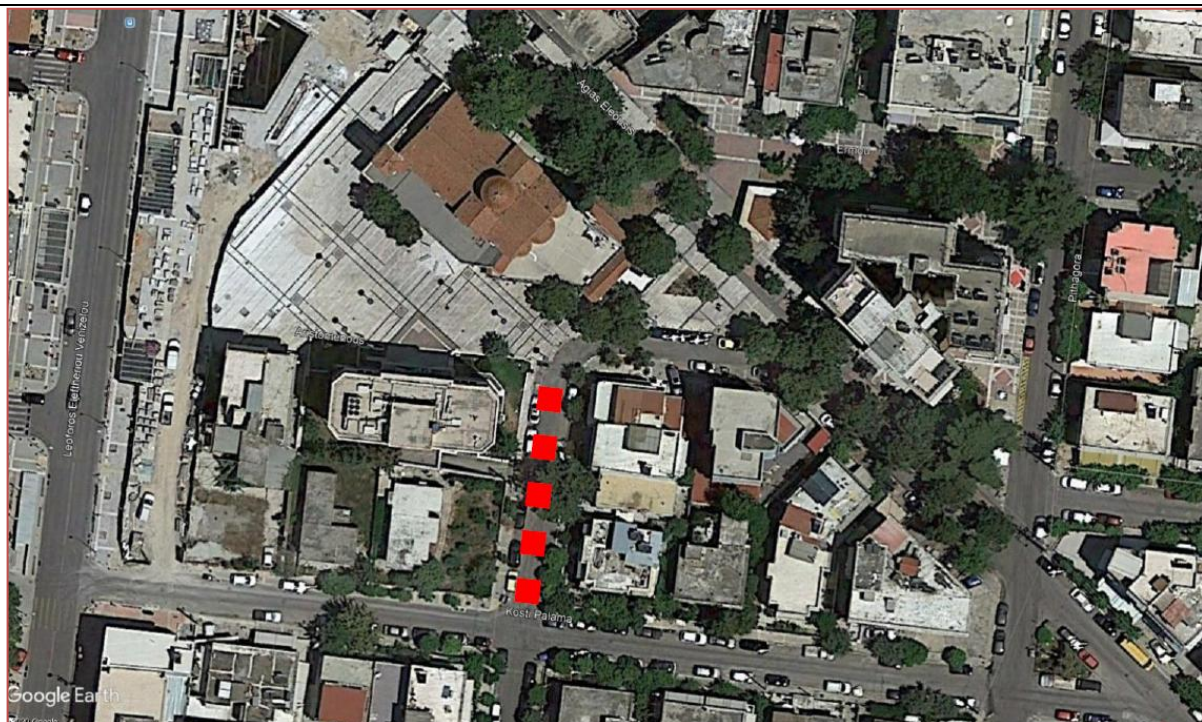
Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:
<ul style="list-style-type: none">▪ Δεν γίνονται παρεμβάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου. Ως εκ τούτου, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου παραμένει ως έχει (βλ. και επόμενο πίνακα).
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:
<ul style="list-style-type: none">▪ Υποβάθμιση της συλλεκτικής οδού Μακαρίου, σε όλο το μήκος της και απένταξή της από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.▪ Υποβάθμιση του συλλεκτικού ζεύγους μονοδρόμων Θεμιστοκλέους - Ρ.Φεραίου, στο μήκος εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου και απένταξή τους από το κύριο οδικό δίκτυο.▪ Υποβάθμιση της συλλεκτικής οδού Παπαφλέσσα, σε όλο το μήκος της και απένταξή της από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.▪ Υποβάθμιση του τμήματος της συλλεκτικής οδού Στ.Σαράφη, μεταξύ των Παπαφλέσσα και Κύπρου και απένταξή του από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:
<ul style="list-style-type: none">▪ Υποβάθμιση της Ηρακλείου στο τμήμα μεταξύ των Μαρ.Αντύπα - Απ.Παύλου/Λυκαβητού και απένταξή του από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.▪ Υποβάθμιση της Π.Πολεμιστών στο τμήμα μεταξύ των Κρήτης - Αβέρωφ και απένταξή του από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.▪ Υποβάθμιση της Στ.Σαράφη στο τμήμα μεταξύ των Κρήτης - Μεγ.Αλεξάνδρου και απένταξή του από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.▪ Υποβάθμιση της Καραολή στο τμήμα μεταξύ των των Μεγ.Αλεξάνδρου - Κύπρου και απένταξή του από το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου.

❖ **Πεζοδρομήσεις οδικού δικτύου**

Πίνακας πεζοδρομήσεων (τοπικών ή/και συλλεκτήριων οδών) ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Διατηρούνται και λαμβάνονται υπόψη ότι θα υλοποιηθούν οι οδοί που είναι χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό και ΓΠΣ του Δήμου. Συγκεκριμένα: <p>Θεσμοθετημένος (μη Υλοποιημένος έως την παρούσα φάση) Πεζόδρομος κατά Εγκεκριμένο Ρ.Σ. Δήμου:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ανώνυμη οδός (μεταξύ 28ης Οκτωβρίου και Βύρωνος) ▪ Ανώνυμη οδός διερχόμενη εντός του Ο.Τ. 117 (ΕΛ.ΣΤΑΤ) ▪ Ανώνυμη οδός διερχόμενη εντός του Ο.Τ. 212 (ΕΛ.ΣΤΑΤ) ▪ Ανώνυμη οδός διερχόμενη εντός του Ο.Τ. 218 (ΕΛ.ΣΤΑΤ) ▪ Ανώνυμη οδός παράλληλη της Αγίας Βαρβάρας (μεταξύ 28ης Κρήνης και Αγίας Μαρίνης) ▪ Βόλου (μεταξύ οδών Υψηλάντου και Αθ. Διάκου) ▪ Γούναρη (μεταξύ οδών Κομνηνού Διομήδη και Κύπρου) ▪ Ερυμάνθου (μεταξύ Κρήνης και Αγίας Μαρίνης) ▪ Ιπποκράτους (μεταξύ οδών Περικλέους και Κυκλάδων) ▪ Κρήνης (μεταξύ 28ης Οκτωβρίου και Ερυμάνθου, αδιάνοικτη οδός) ▪ Κρήνης (μεταξύ Ιερά Οδός και Κατσαρού). Προτείνεται το τμήμα της οδού Κρήνης από την Ιερά οδό έως και την είσοδο/έξοδο του χώρου στάθμευσης του ΜΕΤΡΟ να παραμείνει αμφίδρομο για την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στο χώρο στάθμευσης ενώ το υπόλοιπο τμήμα της οδού σε συνδυασμό και με την οδό Κατσαρού (τμήμα μεταξύ Κρήνης και Αγ.Μαρίνας) να πεζοδρομηθεί. Για την διασφάλιση της εύρυθμης αμφίδρομης κυκλοφορίας στο πρώτο τμήμα της οδού Κρήνης, προτείνεται η τοποθέτηση πλαστικών κολονακίων στον άξονα της οδού, λαμβάνοντας υπόψη την κείμενη νομοθεσία (άρθρο 10, παρ.4 του ΚΟΚ). ▪ Λήμνου (μεταξύ οδών Μεσογείων και Μ. Αντύπα) ▪ Οδός στη προέκταση της Καλατζάκου (μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Πλάτη) ▪ Πάροδος Αγίου Γεωργίου (μεταξύ οδών Μακαρίου και Ηρακλείου) <p>▪ Υψηλάντου στο τμήμα μεταξύ των Μιαούλη - Παπαδιαμάντη.</p> <p>Εξετάζεται η πεζοδρόμηση μόνο στην περίπτωση που ληφθούν οι απαραίτητες παρεμβάσεις/μέτρα για την ηπιοποίηση της οδού Μιαούλη (βλ. και παρακάτω σχετική ενότητα), προκειμένου να υπάρχει άμεση σύνδεση της διαδρομής με την πλατεία Εθν.Αντίστασης.</p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ραιδεστού σε όλο το μήκος.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Δεν προτείνονται πεζοδρομήσεις οδών στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

❖ **Ειδικές παρεμβάσεις σε πεζοδρόμους**

Ειδικές παρεμβάσεις σε πεζοδρόμους - Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας
<p>Πολεοδομική ενότητα 5</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Πλατεία Αγ.Ελεούσας (Δημαρχείο), προτείνεται σύμφωνα και με τα οριζόμενα στη κείμενη νομοθεσία, η διαμόρφωση ενός ελεύθερου από εμπόδια, διαδρόμου 3,5μ. για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση των οχημάτων του Ι.Ν., του οποίου η είσοδος βρίσκεται κατά κανόνα στη συμβολή των οδών Πλατή- Αριστοτέλους.



Εικόνα 1: Ανάπλαση οδού Πλάτη, τμήμα Κ.Παλαμά - Αριστομένους από το Δήμο με επίστρωση κυβόλιθου ή άλλου υλικού για την αποτροπή της οχλούσας στάθμευσης σε αμφότερες τις παρειές της οδού.

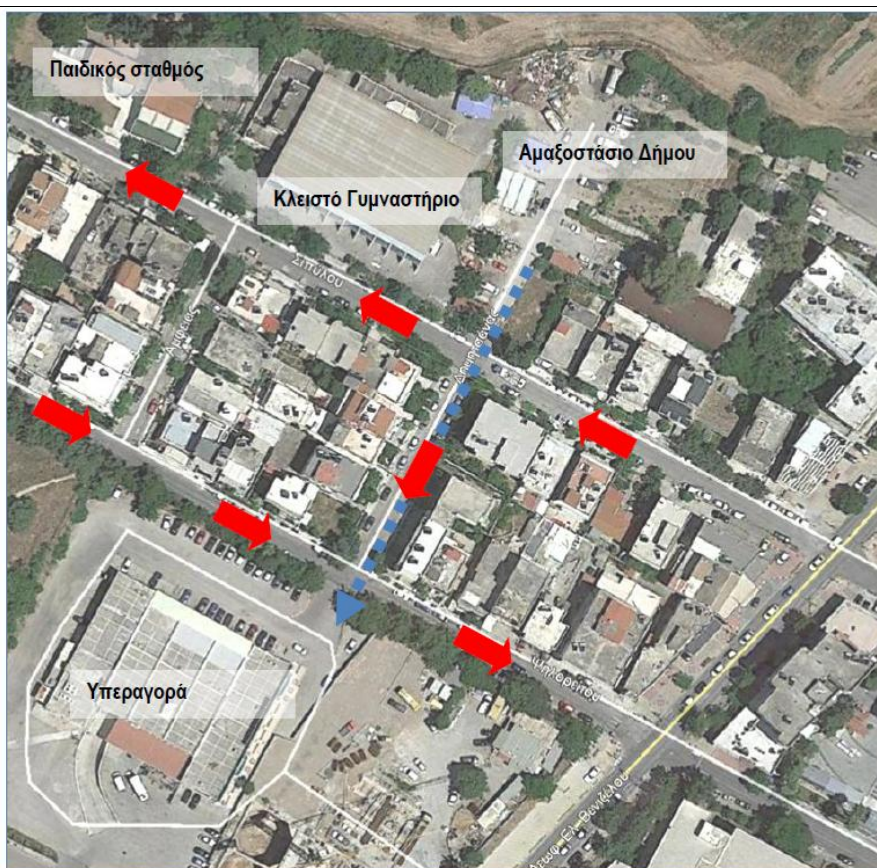
Σύμφωνα με το Δήμο θα υλοποιηθεί η ανάπλαση της οδού Πλάτη (τμήμα μεταξύ των Κ.Παλαμά - Αριστομένους) με επίστρωση κυβόλιθου (σήμερα μολονότι είναι πεζόδρομος παραμένει άσφαλτος και η κυκλοφορία των οχημάτων εκτελείται κανονικά). Τα παραπάνω μέτρα τείνουν να εξασφαλίσουν ή/και να διασφαλίσουν χώρο τόσο για την πεζή μετακίνηση όσο και τις υποδομές ποδηλάτου (βλ. και σχετικό σχέδιο).



Εικόνα 2: Συμβολή των οδών Πλάτη- Αριστομένους (λήψη από Αριστομένους προς πλατεία και από Πλάτη προς πλατεία αντίστοιχα).

❖ **Μονοδρομήσεις οδικού δικτύου**

Πίνακας μονοδρομήσεων (τοπικών ή/και συλλεκτήριων οδών) ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)
Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:
Πολεοδομική ενότητα 2:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αβέρωφ, στο τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου - Διστόμου με φορά κατεύθυνσης προς Διστόμου. ▪ Διστόμου, στο τμήμα μεταξύ των Αβέρωφ - Μεγ.Αλεξάνδρου, με φορά κατεύθυνσης προς Μεγ.Αλεξάνδρου.
Πολεοδομική ενότητα 3:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τριπόλεως, με φορά κατεύθυνσης από Μιχαλάτου προς Α.Δημητρίου.
Πολεοδομική ενότητα 4:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Σικελιανού Αγγέλου, με φορά κατεύθυνσης από Δόξης προς Φλέμινγκ. ▪ Σολωμού, με φορά κατεύθυνσης από Φλέμινγκ προς Δόξης. ▪ Ειρήνης, με φορά κατεύθυνσης από Δόξης προς Φλέμινγκ. ▪ Ναυπάκτου, με φορά κατεύθυνσης από Φλέμινγκ προς Δόξης. ▪ Φαιάκων, με φορά κατεύθυνσης από Δόξης προς Φλέμινγκ. ▪ Μάνης, με φορά κατεύθυνσης από Φλέμινγκ προς Δόξης.
<p>A) Μονοδρόμηση των:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Αρκαδίας, με φορά κατεύθυνσης από Φλέμινγκ προς Δόξης. ▪ Καστοριάς, με φορά κατεύθυνσης από Δόξης προς Φλέμινγκ. ▪ Λακωνίας, με φορά κατεύθυνσης από Φλέμινγκ προς Δόξης. <p>B) Μονοδρόμηση των:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Αρκαδίας, με φορά κατεύθυνσης από Δόξης προς Φλέμινγκ ▪ Καστοριάς, με φορά κατεύθυνσης από Φλέμινγκ προς Δόξης. ▪ Λακωνίας, τμήμα μεταξύ των Κύπρου - Φλέμινγκ με φορά κατεύθυνσης προς Φλέμινγκ. ▪ Λακωνίας, τμήμα μεταξύ των Κύπρου - Δόξης με φορά κατεύθυνσης προς Δόξης. <p>Οι παραπάνω εναλλακτικές έχουν στόχο την εύρυθμη κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση των σχολικών μονάδων στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρόσβαση της Λακωνίας στη συμβολή με την Κύπρου δεν έχει ικανοποιητική ορατότητα για την πραγματοποίηση της αριστερής στρέφουσας και ευθείας κίνησης. Η οριστικοποίηση των εναλλακτικών θα γίνει στο πλαίσιο ειδικής μελέτης παρεμβάσεων για την οδική ασφάλεια των σχολικών μονάδων στο Δήμο.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Σιπύλου, τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Διγενή Ακρίτα, με φορά κατεύθυνσης από Λ.Ελ.Βενιζέλου προς Διγενή Ακρίτα. ▪ Διγενή Ακρίτα, τμήμα μεταξύ των Σιπύλου - Ψηλορείτου, με φορά κατεύθυνσης από Σιπύλου προς Ψηλορείτου. ▪ Δημητσάνας, με φορά κατεύθυνσης από Σιπύλου προς Ψηλορείτου. ▪ Ψηλορείτου, τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Διγενή Ακρίτα, με φορά κατεύθυνσης από Διγενή Ακρίτα προς Λ.Ελ.Βενιζέλου.



Η μονοδρόμηση των παραπάνω οδών έχει στόχο να εξυπηρετήσει την υπάρχουσα και αυξημένη ζήτηση για στάθμευση τόσο από κάτοικους όσο και από επισκέπτες στη συγκεκριμένη ζώνη και παράλληλα να βελτιώσει τη λειτουργία του σηματοδότη στη διασταύρωση των οδών Λ.Ελ.Βενιζέλου - Ψηλορείτου, όπου λόγω της υφιστάμενης οχλούσας στάθμευσης, η αμφίδρομη κίνηση πραγματοποιείται με δυσκολία. Επιπλέον, οι προτεινόμενες φορές κατεύθυνσης επιδιώκουν να εξυπηρετήσουν την ασφαλή και εύκολη πρόσβαση στις χρήσεις επί της οδού Σιπύλου (παιδικός σταθμός, κλειστό Γυμναστήριο και αμαξοστάσιο Δήμου), καθώς και την προσπέλαση των οχημάτων του Δήμου κατά την εξοδό τους από το αμαξοστάσιο (μέσω της οδού Δημητσάνας, συνέχεια Ψηλορείτου, κ.α.). Στο ίδιο πλαίσιο αναφοράς, δεν επηρεάζεται και η πρόσβαση στην υφιστάμενη υπεραγορά που υπάρχει στη συγκεκριμένη ζώνη.

Πολεοδομική ενότητα 5:

Οι κάτωθι μονοδρομήσεις έχουν στόχο να μειώσουν (κατά το δυνατόν περισσότερο) την κυκλοφορία βαρέων ή/και άλλων συναφών οχημάτων (λόγω της φαρμακευτικής βιομηχανίας) από την 28ης Οκτωβρίου, οδό παρακαείμενη του μεγάλου σχολικού συγκροτήματος του Δήμου, όπου συναντώνται (ανά περιόδους) υψηλές ροές πεζών-μαθητών.

Για την υλοποίηση των ρυθμίσεων, **κρίσιμη παράμετρος** αποτελεί η μεταφορά ή μη του αμαξοστασίου του Δήμου σε χώρο πλησίον της πρώην έκτασης της ΒΙΟΧΡΩΜ και ως εκ τούτου για την εύρυθμη κυκλοφορία κατά την προσέλευση/αποχώρηση των οχημάτων του Δήμου, οι παραπάνω οδοί θα παραμείνουν αμφίδρομες.

Η οριστικοποίηση των ρυθμίσεων θα γίνει κατόπιν λήψεως των σχετικών αποφάσεων από το Δήμο.

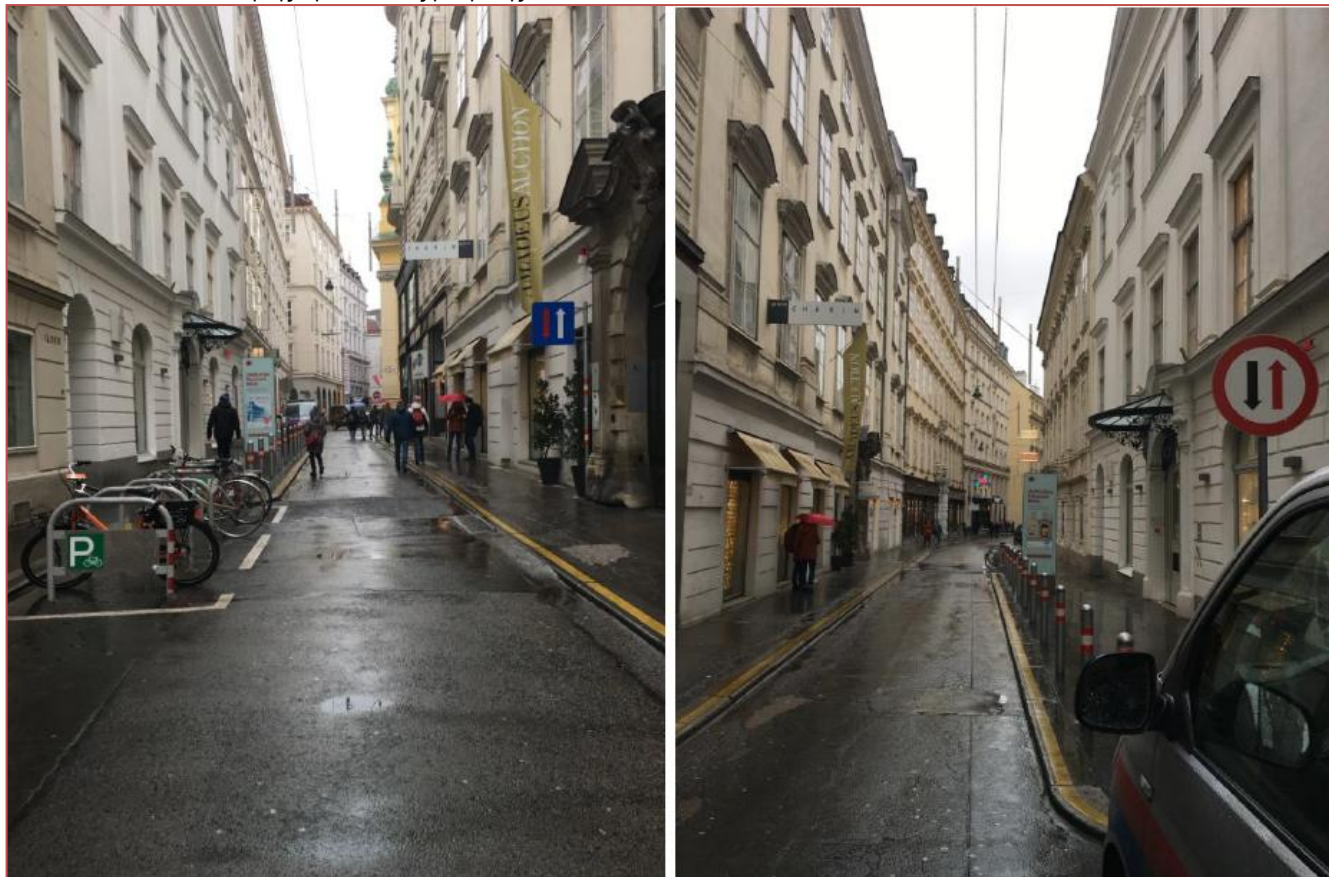
- Ερυμάνθου, με φορά κατεύθυνσης από Βύρωνος προς Λ.Ελ.Βενιζέλου.
- Βύρωνος στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγ.Βαρβάρας - Ερυμάνθου, με φορά κατεύθυνσης από Αγίας Βαρβάρας προς Ερυμάνθου.

Πολεοδομικές ενότητες 6-7:

- Γυθείου, με φορά κατεύθυνσης από Λήμνου προς Τήνου. Το τελευταίο τμήμα της οδού (στα ανατολικά) παραμένει αμφίδρομο λόγω του υφιστάμενου πεζόδρομου και λειτουργεί υπό τη μορφή αδιεξόδου.
- Τριφυλίας, με φορά κατεύθυνσης από Τήνου προς Λήμνου. Το τελευταίο τμήμα της οδού (στα ανατολικά) παραμένει αμφίδρομο λόγω του υφιστάμενου πεζόδρομου.
- Αγ.Διονυσίου, με φορά κατεύθυνσης από Ηρακλείου προς Τριφυλίας.
- Άνδρου, με φορά κατεύθυνσης από Θησέως προς Σμύρνης.
- Ερεχθείου, με φορά κατεύθυνσης από Ρεθύμνου προς Μαντινείας.
- Αγ.Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ των Γεννηματά και Ηρακλείου, με φορά κατεύθυνσης προς Ηρακλείου (ήτοι το τμήμα που εφάπτεται του Κοιμητηρίου).

Η διατομή της οδού είναι ~4,0-4,20μ. και ως εκ τούτου δεν επαρκεί για να **συναντηθούν εν κινήσει δύο αντίθετα κινούμενα επιβατικά**

οχήματα. Όπως παρατηρήθηκε η αμφίδρομη κυκλοφορία των οχημάτων πραγματοποιείται κατά κανόνα μέσω συννενόησης των κινούμενων οχημάτων, τα οποία εισέρχονται στα κενά των παρακείμενων σταθμεύσεων, που βρίσκονται σε διαμορφωμένη εσοχή στάθμευσης, στη δυτική παρεία έναντι του Κοιμητηρίου. Η πρόταση μονοδρόμησης έχει στόχο την διατήρηση της στάθμευσης που είναι αναγκαία για τους επισκέπτες του Κοιμητηρίου καθώς και την ομαλοποίηση της κυκλοφορίας στο εν λόγω τμήμα. Εναλλακτικά, για την διατήρηση της αμφίδρομης κινήσης των οχημάτων στο εν λόγω τμήμα, προτείνεται η **εκ περιτροπής μονοδρόμηση της οδού (πινακίδες P-5 και P-6)** με παράλληλη αναδιαμόρφωση της παρακείμενης εσοχής στάθμευσης. Η φωτογραφική απεικόνιση που ακολουθεί είναι ενδεικτική της προταθείσας ρύθμισης:



Εικόνα 3: Ενδεικτική εκ περιτροπής μονοδρόμηση οδού στη Βιέννη. Απεικονίζονται και διαμορφώσεις θέσεων στάθμευσης και ποδηλατοστάσεων ανά τμήματα στην οδό.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Θεμιστοκλέους, στο τμήμα μεταξύ των Μιχαλάτου και Κρήτης (έμπροσθεν του Κινηματοθέατρου του Δήμου).

Επί της οδού υπάρχει διαμορφωμένη εσοχή στάθμευσης (στη παρεία που εφάπτεται του Κινηματοθέατρου) για την εξυπηρέτηση της στάθμευσης κατά τις εκδηλώσεις.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:

- Αβέρωφ/Ηρακλείου, στο τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου - Μαρ.Αντύπα με φορά κατεύθυνσης προς Μαρ.Αντύπα.

Στην περίπτωση που η μονοδρόμηση εφαρμοστεί θα πρέπει να εξεταστεί εκ νέου η εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους Ελ.Βενιζέλου - Αβέρωφ/Ηρακλείου και Χανίων - Αβέρωφ/Ηρακλείου με δεδομένο ότι θα αλλάξει η κυκλοφοριακή τους λειτουργία και κατ' επέκταση τα κυκλοφοριακά τους δεδομένα.

- Σίφνου (μεταξύ των Απ.Παύλου και Χανίων), με φορά κατεύθυνσης προς την Χανίων.

Οι οδοί Σίφνου και Ηρακλείου θα λειτουργούν ως βασικό ζεύγος μονοδρόμων στην κατεύθυνση Α-Δ.

❖ Αντιδρομήσεις οδικού δικτύου

Πίνακας αντιδρομήσεων (τοπικών ή/και συλλεκτήριων οδών)
ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Κανελλοπούλου, με φορά κατεύθυνσης από Απ.Παύλου προς Μεσογείων.

Με την ρύθμιση αυτή απλοποιείται η λειτουργία του κόμβου Κισσάμου - Απ.Παύλου, καθώς μειώνονται σημαντικά τα σημεία εμπλοκών.

<ul style="list-style-type: none"> Σητείας, με φορά κατεύθυνσης από Μεσογείων προς Απ.Παύλου. <p>Σκοπός της αντιδρόμησης είναι να λειτουργήσει ως ζεύγος με την προαναφερθείσα οδό Κανελλοπούλου.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Στ.Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Αβέρωφ και Μεγ.Αλεξάνδρου, με φορά κατεύθυνσης προς Μεγ.Αλεξάνδρου. <p>Με τη ρύθμιση αυτή, εξυπηρετούνται άμεσα οι προσπελάσεις από Αβέρωφ προς Στ.Σαράφη που σήμερα λόγω της υφιστάμενης ρύθμισης (το εν λόγω τμήμα έχει φορά προς την Αβέρωφ) απαγορεύονταν και πραγματοποιούνταν μέσω του κόμβου Αβέρωφ - Διστόμου - Μεγ.Αλεξάνδρου (στο ύψος της τριγωνικής νησίδας). Λόγω και του εύρους της διασταύρωσης Αβέρωφ - Κανάρη - Στ.Σαράφη καθώς και του μικρού μήκους του υπό εξέταση τμήματος, πολλά από τα κινούμενα οχήματα εισέρχονται αντικανονικά στην οδό για την εισοδό τους προς την Στ.Σαράφη (βόρεια).</p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Δεν προτείνονται αντιδρομήσεις οδών στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p> <ol style="list-style-type: none"> Δεν προτείνονται αντιδρομήσεις οδών στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

❖ Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας – Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας

Πίνακας οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

<p>Πολεοδομική ενότητα 1: Επικρατούσα χρήση είναι η κατοικία ενώ διάσπαρτα εντός της ζώνης υπάρχουν σχολικά συγκροτήματα και ανοικτοί χώροι πρασίνου με σημαντικότερο τοποόσημο να αποτελεί η πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως. Βασικός στόχος για τη μετατροπή του υφιστάμενου οικιστικού θύλακα νότια της οδού Υψηλάντου σε ζώνη ήπιας κυκλοφορίας, είναι η αναδιαμόρφωση και σωστή διαχείριση των τοπικών οδών με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο προκειμένου να ανταποκρίνονται τόσο στη κυκλοφοριακή τους λειτουργία (το σύνολο των οδών είναι μονοδρομοί) όσο και στις ανάγκες χρήσης του από τους πεζοπορούς.</p>
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Καραϊσκάκη, στο τμήμα μεταξύ των Ανεξαρτησίας - Πλάτωνος. Αρχιμήδους, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Μεσολογίου). Ταυγέτου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Καραϊσκάκη - Μεσολογίου). Χειμάρας, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Μεσολογίου. Πλάτωνος, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Π.Π.Γερμανού. Μεσολογίου, στο τμήμα μεταξύ των Αγ.Ιωάννου - Θεμιστοκλέους. Αθ.Διάκου, στο τμήμα μεταξύ των Ανεξαρτησίας - Μιαούλη. Μιαούλη, στο τμήμα μεταξύ των Αθ.Διάκου - Υψηλάντου. <p>Ο κυκλοφοριακός εφρασηχασμός των οδών Αθ.Διάκου > Μιαούλη διευκολύνει την ασφαλή κίνηση των πεζών (και ειδικότερα των μαθητών) από/προς το σχολείο (1ο Γυμνάσιο) προς/από την πλατεία Εθν.Αντίστασης.</p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Λ.Κατσώνη, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Υψηλάντου). Ματσούκα, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Αθ.Διάκου. Μιαούλη, στο τμήμα μεταξύ των Υψηλάντου - Δεληγιάνη.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ζωοδόχου Πηγής, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Αθ.Διάκου. Αγ.Ιωάννου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Μεσολογίου).
<p>Πολεοδομικές ενότητες 2-3: Επικρατούσα χρήση είναι η κατοικία με βασικό χαρακτηριστικό την εγγύτητα της περιοχής στις κεντρικές λειτουργίες του πολεοδομικού κέντρου.</p>
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Κουντουριώτου, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Καραολή. <p>Το υπόλοιπο τμήμα της οδού (μεταξύ των Καραολή - Λ.Ελ.Βενιζέλου) είναι ήδη πεζόδρομος.</p> <ul style="list-style-type: none"> Αφροδίτης, σε όλο το μήκος της (μεταξύ των Αριστοτέλους - Λ.Ελ.Βενιζέλου). <p><i>Για τις οδούς Κουντουριώτου και Αφροδίτης βλ. και επόμενη ενότητα 4.2.5.1: Ειδικές παρεμβάσεις σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Αριστοτέλους, στο τμήμα μεταξύ των Αφροδίτης - Αν.Δημητρίου. <p>Το υπόλοιπο τμήμα της Αριστοτέλους είναι ήδη πεζόδρομος.</p> <ul style="list-style-type: none"> Καλαβρύτων, στο τμήμα μεταξύ των Αφροδίτης - Μιχαλάτου. Δημητρίου Ανδρέα, στο τμήμα μεταξύ των Στ.Σαράφη - Καραολή. Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Αβέρωφ - Μεγ.Αλεξάνδρου. Κανάρη, σε όλο το μήκος της (μεταξύ των Αβέρωφ - Ελ.Βενιζέλου).
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ζεύγος μονοδρόμων Θεμιστοκλέους - Ρ.Φεραίου. <p>Στόχος είναι η συνολική αστική αναζωογόνηση της περιβάλλουσας περιοχής (που έχει αρχίσει ήδη να προτείνεται στο σενάριο 5ετίας), με μέτρα βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος και της κινητικότητας/προσβασιμότητας σε σχέση και με τις υφιστάμενες χρήσεις</p>

<p>(σχολεία, οργανωμένοι ανοικτοί χώροι πρασίνου, κ.α.). Ειδικά όσον αφορά την οδό Ρ.Φεραίου, τα παραπάνω μέτρα τείνουν να εξασφαλίσουν ή/και να διασφαλίσουν χώρο για την πεζή μετακίνηση.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Θεμιστοκλέους, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Κρήτης. <p>Η ηπιοποίηση της οδού έχει στόχο να δημιουργήσει χώρο για τη πεζή μετακίνηση, ειδικά έμπροσθεν του Κινηματοθέατρου, όπου η διατομή των υφιστάμενων πεζοδρόμιων δεν ξεπερνά τα ~1,0-1,5μ.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μιχαλάτου, σε όλο το μήκος της. <p><i>Συγκεκριμένα, στο τμήμα μεταξύ Κρήτης και Θεμιστοκλέους προτείνεται και η απαγόρευση της στάθμευσης σε αμφότερες τις παρειές της οδού, καθώς η διατομή της δεν ξεπερνά τα 4,0μ. (βλ. και σχετική ενότητα περί στάθμευσης στο παρόν τεύχος).</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υψηλάντου (τμήμα μεταξύ της πλατείας Δημοκρατίας - Λ.Ελ.Βενιζέλου). ▪ Διάκου Αθανάσιου (τμήμα μεταξύ των Καλαβρύτων - Λ.Ελ.Βενιζέλου).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αριστείδου, σε όλο το μήκος της. ▪ Πλάτωνος, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Θεμιστοκλέους. ▪ Αν.Δημητρίου, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Στ.Σαράφη. ▪ Καλαβρύτων, στο τμήμα μεταξύ των Μιχαλάτου - Αθ.Διάκου.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου - Χίου. ▪ Μήλου, στο τμήμα μεταξύ των Καλατζάκου - Καβάλας. ▪ Στ.Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Κρήτης - Μεγ.Αλεξάνδρου. ▪ Π.Πολεμιστών, στο τμήμα μεταξύ των Κρήτης - Αβέρωφ.
<p>**Οι οδοί Στ.Σαράφη και Π.Πολεμιστών θα πρέπει να επαναξεταστούν αναφορικά με την ηπιοποίηση τους και σε σχέση με την όδευση της αναδιαμορφωμένης γραμμής 837: ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ-ΣΤ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ-ΣΤ.ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ.</p>
<p>Πολεοδομική ενότητα 4: Επικρατούσα χρήση είναι η κατοικία ενώ περιμετρικά της ζώνης αυτής συναντώνται ανοικτοί χώροι πρασίνου (με σημαντικότερο το άλσος Δόξης), σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις και άλλες συναφείς χρήσεις. Στόχος της μετατροπής επιλεγμένων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή αυτή είναι κυρίως η διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης των πεζών σε οδούς παρακείμενες των παραπάνω χρήσεων.</p>
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Δόξης, από την αρχή της οδού (Αγγ.Σικελιανού) έως την Λακωνίας. <p>Παρακείμενος χώρος είναι το Άλσος Δόξης που αποτελεί βασικό πόλο κοινωνικής συνάθροισης των δημοτών της περιοχής. Το άλσος γεινιάζει νότια με δημοτικό και νηπιαγωγείο. Τα υφιστάμενα πεζοδρόμια επί της Δόξης (σε αμφότερες τις πλευρές) εμφανίζουν ανεπαρκείς διατομές ή/και ασυνέχειες για την ελεύθερη όδευση των πεζών ενώ δεν υπάρχει καθόλου πρόβλεψη για ΑμΕΑ.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κόδρου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Στ.Σαράφη - Λ.Ελ.Βενιζέλου). ▪ Τροίας, στο τμήμα μεταξύ των Κόδρου - Παπαφλέσσα. ▪ Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Κόδρου - Παπαφλέσσα. ▪ Σιπύλου, στο τμήμα μεταξύ των Δημητσάνας - Διγενή Ακρίτα.
<p>Το πλάτος της ηπιοποιημένης οδού θα εξασφαλίζει επαρκή δυνατότητα για την μονόδρομη κίνηση οχημάτων καλύπτοντας παράλληλα τις ανάγκες και απαιτήσεις στάθμευσης των παράπλευρων ιδιοκτησιών και κυρίως των δραστηριοτήτων στο εν λόγω τμήμα. Το τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Δημητσάνας παραμένει ως έχει, με βασικό στόχο την εξυπηρέτηση των οχημάτων που θέλουν να εισέλθουν στο αμαξοστάσιο του Δήμου από την Λ.Ελ.Βενιζέλου ενώ παράλληλα επιδιώκεται να <u>παραμείνει και να πραγματοποιείται</u> η εγκάρσια διάσχιση των πεζών (ή/και ποδηλάτων) επί της Λ.Ελ.Βενιζέλου μέσω του υφιστάμενου σηματοδότη με την οδό Ψηλορείτου (και όχι μέσω της οδού Σιπύλου). Η συγκεκριμένη διασταύρωση λόγω και της ύπαρξης του βενζινάδικου κρίνεται ανεπαρκής για την ασφαλή εξυπηρέτηση των πεζών.</p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Παπαφλέσσα, σε όλο το μήκος της. ▪ Στ.Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Παπαφλέσσα και Κύπρου. ▪ Κύπρου (τμήμα μεταξύ των Στ.Σαράφη - Χίου). <p><i>Στο υπόλοιπο τμήμα της οδού προς ανατολικά ήτοι προς την Λ.Ελ.Βενιζέλου απαγορεύεται η στάθμευση σε αμφότερες τις παρειές της οδού (βλ. και σχετική ενότητα περί στάθμευσης στο παρόν τεύχος).</i></p>
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Χίου και Κύπρου.
<p>Πολεοδομική ενότητα 5: Επικρατούσα χρήση δεν αποτυπώνεται διακριτά στη ζώνη αυτή, καθώς οι κεντρικές λειτουργίες του πολεοδομικού κέντρου (Δημαρχείο, πλατεία Αγ.Ελεούσας, σταθμοί ΜΕΤΡΟ), οι μεγάλης έκτασης χώροι πρασίνου (άλσος Μητέρα, ο περιβάλλοντας χώρος του Γ.Ν. Δυτικής Αττικής, κ.α.) ή/και αδόμητοι χώροι (π.χ. περιοχή πρώην ΒΙΟΧΡΩΜ), το μεγάλο σχολικό συγκρότημα επί της Λ.Ελ.Βενιζέλου, υπεραγορές, αθλητικές εγκαταστάσεις και οργανωμένοι χώροι αναψυχής δεσπόζουν τόσο ως στοιχεία αυτόνομα όσο και σε συλλογικό επίπεδο στο ανατολικό τμήμα του Δήμου.</p>
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ραιδεστού, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Δ.Κομνηνού - 28ης Οκτωβρίου).

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αγ.Βαρβάρας, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Ραιδεστού - Αγ.Μαρίνας).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Δωδεκανήσου, τμήμα μεταξύ των Ραιδεστού και Βύρωνος. Το εναπομένον τμήμα της Δωδεκανήσου μεταξύ των Βύρωνος και Αγ.Μαρίνας παραμένει ως έχει, λόγω διέλευσης του δικτύου ΟΑΣΑ.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αγ.Λαύρας, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Γούναρη).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Σερίφου, τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Γούναρη. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού (έως το Άλσος Μητέρα λειτουργεί ως υφιστάμενη οδός ήπιας κυκλοφορίας/πεζόδρομος (δεν υπάρχει όμως σχετική σήμανση).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ανώνυμη οδός (ανατολικά της Γούναρη, παρακείμενη του Άλσους Μητέρα, στο τμήμα μεταξύ των Σερίφου και Περικλέους).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Γούναρη, στο τμήμα μεταξύ των Αγ.Λαύρας και Περικλέους. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού (μεταξύ των Αγ.Λαύρας - Δ.Κομνηνού είναι ήδη πεζόδρομος.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αριστοφάνους, στο τμήμα μεταξύ των Ιπποκράτους - Κυκλάδων.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Περικλέους, στο τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Αριστοφάνους.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κυκλάδων, στο τμήμα μεταξύ των Αριστοφάνους - Πραξιτέλους.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αιόλου, στο τμήμα μεταξύ των Πραξιτέλους - Λεωνίδου.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Πυθαγόρα, στο τμήμα μεταξύ των Διός - Περικλέους.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λεωνίδου, στο τμήμα μεταξύ των Αιόλου - Κ.Χ. (μικρή τριγωνική νησίδα)(συμβολή Μεγ.Αλεξάνδρου/Αθηνάς).
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Βαλαωρίτου, στο τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Πυθαγόρα.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αθηνάς, στο τμήμα μεταξύ των Προβελέγγιου - Λεωνίδου.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ερμού, στο τμήμα μεταξύ των Πυθαγόρα - Πραξιτέλους.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Διός, στο τμήμα μεταξύ των Πυθαγόρα - Μεγ.Αλεξάνδρου.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κυκλάδων, στο τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου - Αριστοφάνους.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αιόλου, στο τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου - Πραξιτέλους.
<p>Πολεοδομικές ενότητες 6-7: Επικρατούσα χρήση είναι η κατοικία ενώ διάσπαρτα σε όλη την έκταση συναντώνται σημαντικής έκτασης Κ.Χ., οργανωμένοι χώροι αναψυχής, σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, χρήσεις πρόνοιας, πολιτισμού (Δημοτικό Ωδείο) ή/και κεντρικές λειτουργίες του Δήμου (π.χ. ΚΕΠ). Στόχος του εφεισυχασμού της κυκλοφορίας στην ζώνη αυτή είναι η διαμόρφωση και σύνδεση ενός ενιαίου (και όχι με τη σημερινή του μορφή σημειακού) δικτύου δημόσιων χώρων προκειμένου να επιτευχθεί ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών κατοικίας και της οδικής ασφάλειας.</p>
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μακρυγιάννη, σε όλο το μήκος της. Το τμήμα της Μακρυγιάννη μεταξύ των Τερψιθέας - Θράκης είναι ήδη πεζόδρομος.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Βουτένης, στο τμήμα μεταξύ των Γεννηματά - Μεσογείων. Στο τμήμα της Βουτένης μεταξύ των Ηρακλείου και Σίφνου θα παραμείνει η διέλευση των λεωφορείων του ΟΑΣΑ.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τερψιθέας, στο τμήμα μεταξύ των Μακρυγιάννη - Ηρακλείου. Το τμήμα της Τερψιθέας μεταξύ των Ηρακλείου και Σίφνου είναι ήδη πεζόδρομος.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Θράκης, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Γεννηματά - Μακαρίου).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Θησέως, σε όλο το μήκος της. Το τμήμα της Θησέως μεταξύ των Μακρυγιάννη και Ηρακλείου είναι ήδη πεζόδρομος.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Θεσσαλονίκης, στο τμήμα μεταξύ των Λήμνου - Αγ.Γεωργίου.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τριφυλίας, στο τμήμα μεταξύ των Λήμνου - Αγ.Γεωργίου.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Γυθείου, στο τμήμα μεταξύ των Λήμνου - Αγ.Γεωργίου.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ανώνυμη οδός παρακείμενη πλατείας Κ.Βάρναλη (τμήμα μεταξύ των Ηρακλείου - Μακαρίου).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αγ.Μηνά σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Εύξεινου Πόντου - Απ.Παύλου).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αγ.Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ των Ηρακλείου - Σίφνου.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λαμπροπούλου, στο τμήμα μεταξύ των Μαντινείας - Μεσογείων.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μαντινείας, στο τμήμα μεταξύ των Αλαμάνας - Μ.Αντύπα.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Πελοποννήσου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Μεσογείων).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ρεθύμνου, στο τμήμα μεταξύ Σίφνου - Λαμπροπούλου.
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μακαρίου, σε όλο το μήκος της.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τήνου στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου και Γεννηματά.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λήμνου (σε όλο το μήκος της, μεταξύ των Γεννηματά - Ηρακλείου & Ηρακλείου - Μαρ.Αντύπα).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αγ.Διονυσίου (τμήμα μεταξύ των Τριφυλίας - Ηρακλείου).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τερψιθέας (τμήμα μεταξύ των Μακρυγιάννη - Γεννηματά).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λαμπροπούλου (τμήμα μεταξύ των Βουτένης - Σίφνου).

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ρόδου (τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Μεσογείων). ▪ Ιεράπετρας (τμήμα μεταξύ των Βουτένης - Μεσογείων). ▪ Ερεχθείου (τμήμα μεταξύ των Ρεθύμνου - Μαντινείας). ▪ Τ.Κολοκυθά, σε όλο το μήκος της.
<p>Το τμήμα της Τ.Κολοκυθά μεταξύ των Βουτένης και Μ.Αντύπα είναι ήδη πεζόδρομος.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Νάξου (τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Γλυνού). ▪ Σητείας (τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Απ.Παύλου). ▪ Αγ.Γεωργίου (τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Απ.Παύλου). ▪ Συγγρού, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Πελοποννήσου και Απ.Παύλου). ▪ Κακίση (τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου - Μεσογείων). ▪ Ελευθερίας (τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Χανίων). ▪ Γυθείου (τμήμα μεταξύ των Τήνου - Λήμνου). ▪ Τριφυλίας (τμήμα μεταξύ των Τήνου - Λήμνου). ▪ Ρεθύμνου (τμήμα μεταξύ των Λαμπροπούλου - Μεγ.Αλεξάνδρου).
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ηρακλείου, στο τμήμα μεταξύ των Μαρ.Αντύπα - Απ.Παύλου/Λυκαβητού ▪ Σμύρνης, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Γεννηματά. ▪ Αγ.Διονυσίου, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Ηρακλείου. ▪ Μούσκου, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Ηρακλείου. ▪ Πάρου, στο τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Σίφνου. ▪ Γορτυνίας, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Μεσογείων. ▪ Σάμου, στο τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Σίφνου. ▪ Σωτ.Πετρούλα, στο τμήμα μεταξύ των Συγγρού - Μεσογείων. ▪ Κανελοπούλου, στο τμήμα μεταξύ των Απ.Παύλου/Κισσάμου - Μεσογείων. ▪ Αλαμάνας, στο τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Κισσάμου. ▪ Ρόδου, στο τμήμα από πλατεία Γρ.Λαμπράκη - Κισσάμου. ▪ Μεσογείων, στο τμήμα μεταξύ των Μαρ.Αντύπα - Απ.Παύλου.
<p>Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση μετατροπής οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας:</p>



❖ Ειδικές παρεμβάσεις σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Ειδικές παρεμβάσεις σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας - Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας

Πολεοδομική ενότητα 2

- Οδοί Αφροδίτης και Κουντουριώτου, στο τμήμα μεταξύ των Π.Πολεμιστών και Στ.Σαράφη (~100μ. μήκος)

Προτείνεται η εφαρμογή διαμόρφωσης οφιοειδούς διάταξης, ήτοι δημιουργίας τεχνητής εναλλαγής στο διάδρομο κυκλοφορίας των οχημάτων με συνεχείς στροφές, αναγκάζοντας τους οδηγούς να κάνουν δυο συνεχόμενους διαδοχικούς ελιγμούς μειώνοντας την ταχύτητά τους. Η διάταξη αυτή ενδείκνυται για οδούς μονής κατεύθυνσης, ενώ ειδική μέριμνα θα πρέπει να λαμβάνεται για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης των περιοίκων. Οι θέσεις στάθμευσης καθορίζονται είτε με οριζόντια σήμανση είτε με κάλυψη του οδοστρώματος από άλλο υλικό (π.χ. κυβόλιθο).

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση διαμόρφωσης:



❖ Γεωμετρικές ή άλλες συναφείς παρεμβάσεις σε κύριες διασταυρώσεις για βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας

Πίνακας γεωμετρικών ή άλλων συναφών παρεμβάσεων σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Κόμβος Αγ.Γεωργίου - Ηρακλείου.

Προτείνεται η διαμόρφωση υπερυψωμένης διάβασης πεζών (σύμφωνα με τις προδιαγραφές) για την ανάσχεση της ταχύτητας των οχημάτων επί της οδού Ηρακλείου με παράλληλη τοποθέτηση έξυπνου (smart) συστήματος αναφορικά με την συσχέτιση της έντασης του φωτισμού και της παρουσίας πεζών σε αυτή.



- Κόμβος Δωδεκανήσου - Νέστου - Αγ.Μαρίας (Νοσοκομείου).

Προτείνεται η διερεύνηση και εφαρμογή κυκλικού κόμβου (εξωτερικής διαμέτρου 30,0μ.) με μία λωρίδα κυκλοφορίας για την ορθή διοχετευτική διαρρύθμιση των ρευμάτων.

Σύμφωνα με τις αυτοψίες, ο χώρος εντός του Νοσοκομείου δύναται να εξυπηρετήσει βραχυχρόνια στάθμευση των επισκεπτών του, η οποία συσσωρεύεται άναρχα επί της οδού Δωδεκανήσου.

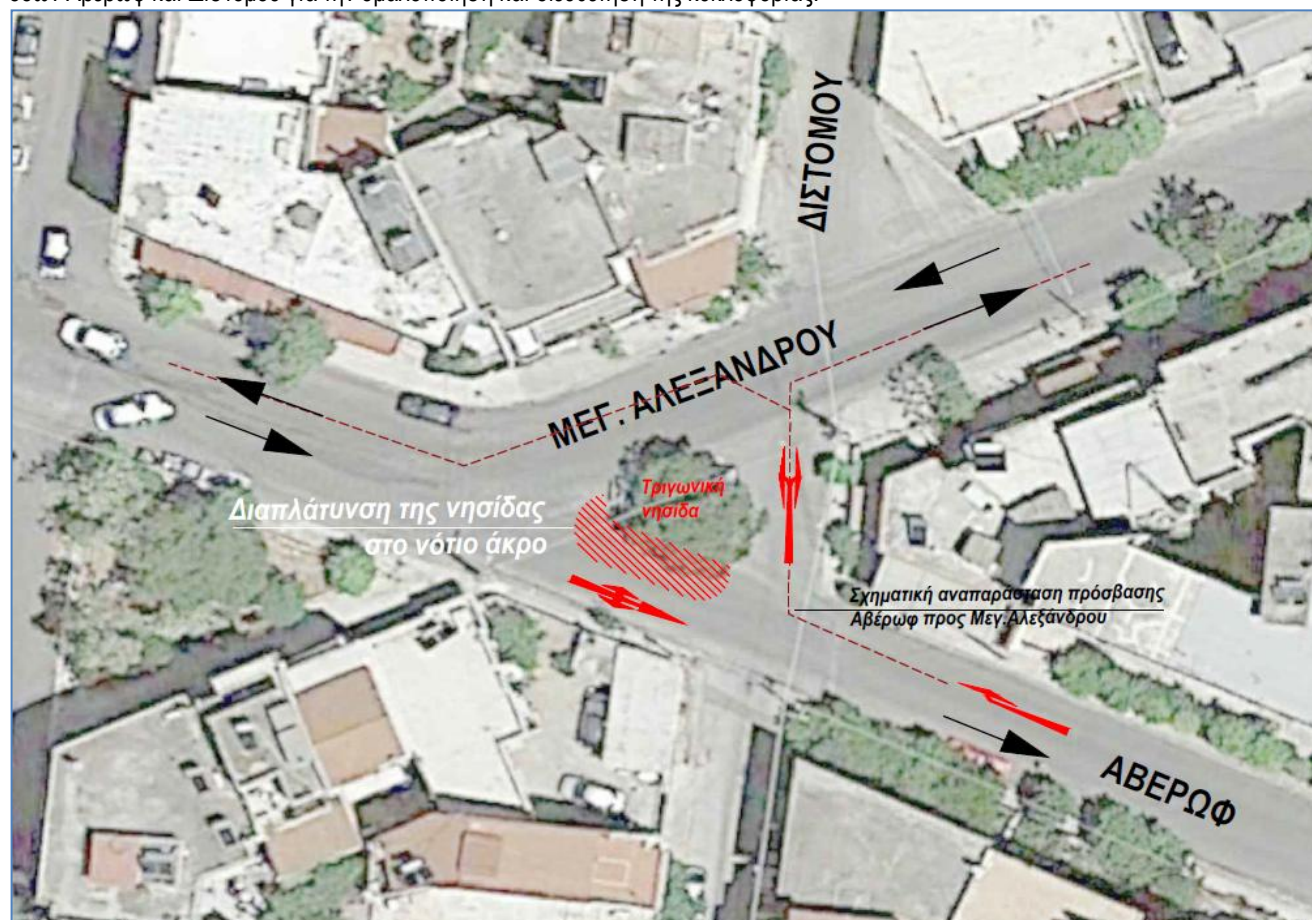
- Κόμβος Κισσάμου - Απ.Παύλου - Κανελοπούλου

Προτείνεται μείωση του εύρους των διασταυρούμενων ρευμάτων των οδών Κανελοπούλου και Κισσάμου, **με την προϋπόθεση ότι θα ισχύσει η πρόταση αντιδρόμησης της οδού Κανελοπούλου.**

- Κόμβος Αβέρωφ - Διστόμου - Μεγ.Αλεξάνδρου (στο ύψος της τριγωνικής νησίδας)

Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου, σε συνδυασμό με τις προαναφερθείσες μονοδρομήσεις τμημάτων των

οδών Αβέρωφ και Διστόμου για την ομαλοποίηση και διευθέτηση της κυκλοφορίας.



Εικόνα 4: Σκαριφηματική ενδεικτική απεικόνιση ρυθμίσεων μονοδρομήσεων στον κόμβο (Πηγή: GoogleEarth).

- Κόμβος Αβέρωφ - Στ.Σαράφη - Κανάρη

Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου, **σε συνδυασμό με την αντιδρόμηση του τμήματος της Στ.Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Αβέρωφ - Μεγ.Αλεξάνδρου**, για την εξυπηρέτηση των προσπελάσεων από Αβέρωφ προς βορρά (ήτοι Στ.Σαράφη).

- Κόμβος Μαρ.Αντύπα - Μακαρίου - Θράκης

Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.

- Κόμβος Ηρακλείου - Τερψιθέας - Μαρ.Αντύπα

Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.

- Κόμβος Μεγ.Αλεξάνδρου - Κισσάμου - Κακίση

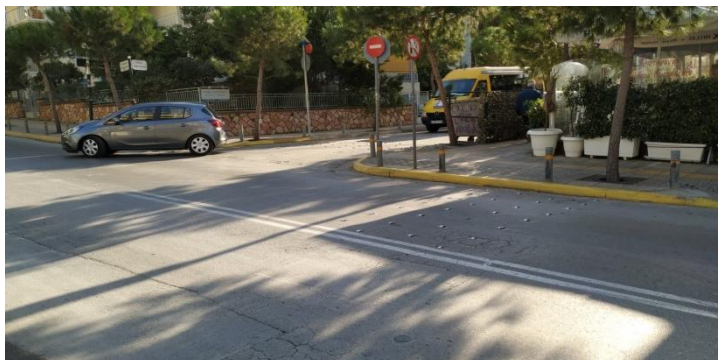
Στην υφιστάμενη κατάσταση, το εύρος του κόμβου και ειδικότερα στην πρόσβαση της Κισσάμου εξυπηρετεί στο να γίνονται με *ασφάλεια* οι πραγματοποιούμενες στρέφουσες κινήσεις προς την Μεγ.Αλεξάνδρου. Παραταύτα, η αριστερή στρέφουσα της Κισσάμου φαίνεται να παρουσιάζει προβλήματα ορατότητας λόγω της υφιστάμενης φύτευσης (δέντρων σε συστοιχία για τα οποία οι κορμοί εμποδίζουν την ορατότητα) και του αστικού εξοπλισμού που υπάρχει στο αναπλασμένο πεζοδρόμιο της Μεγ.Αλεξάνδρου. Ως εκ τούτου, προτείνεται η γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου μέσω διαπλάτυνσης του κρασπέδου/πεζοδρομίου που υπάρχει στη συμβολή των οδών Κισσάμου - Κακίση, προκειμένου να διαχωρίζονται τα ρεύματα των δύο οδών και να δημιουργείται ουσιαστικά ένας νέος κόμβος "Τ" στη συμβολή των οδών Κισσάμου - Μεγ.Αλεξάνδρου, μεταθέτοντας την πρόσβαση της Κισσάμου στη συμβολή της με την Μεγ.Αλεξάνδρου όσο το δυνατόν ανατολικότερα. Υπενθυμίζεται ότι η οδός Κακίση είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς νότο (Μαρίνου Αντύπα) και συνεπώς δεν επηρεάζεται από την εν λόγω διαμόρφωση. Επιπλέον, για την διασφάλιση της ορατότητας στο κόμβο, προτείνεται μετά από έρευνα τριγώνων ορατότητας αναχώρησης και η κοπή των δέντρων που θα αποφασισθούν από αυτά, στην πρόσβαση της Μεγ.Αλεξάνδρου (ρεύμα προς Αιγάλεω) και η αντικατάστασή τους με χαμηλή φύτευση.

- Κόμβος Ηπείρου - Σωκράτους - Οδυσσέως

Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου, μέσω διαμόρφωσης νησίδας ή/και οριζόντιας σήμανσης με οριοθέτησή της από ανακλαστικές οδοστρώματος (μάτια γάτας) για τον ορθό διαχωρισμό των συμβαλλόμενων ρευμάτων. Για την ορθή σχεδίαση της προτεινόμενης νησίδας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το δίκτυο γραμμών ΟΑΣΑ που διέρχεται από το εν λόγω σημείο.

- Δημιουργία τοπικών στενώσεων στις προσβάσεις κόμβου Στ.Σαράφη - Χίου για την διασφάλιση της ορατότητας. Οι παραπάνω διαμορφώσεις μέσω της διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου στις συμβολές των οδών, θα αποτρέψει την στάθμευση των οχημάτων στην άκρη των οικοδομικών τετραγώνων, ενώ επίσης θα μειωθούν και οι ακτίνες στροφής αναγκάζοντας τους οδηγούς να μειώνουν την ταχύτητά τους. Επιπλέον, βελτιώνεται σημαντικά η κυκλοφορία των πεζών ενώ αυξάνεται και ο χώρος που τους αναλογεί, η ευθεία κίνηση και δημιουργούνται εσοχές στάθμευσης. Παραταύτα, για την ορθή εφαρμογή των παραπάνω διαμορφώσεων θα πρέπει να ελεγχθούν οι προσβάσεις στις οποίες δύναται να υλοποιηθούν καθώς από το κόμβο (σήμερα) διέρχεται η λεωφορειακή γραμμή 837. Στην περίπτωση κατάργησής της και υλοποίησης της νέας γραμμής (τοπικής) γραμμής 835 (βλ. και σχετική ενότητα παρακάτω), δεν υπάρχει πρόβλημα διαμόρφωσης στο σύνολο των προσβάσεων του κόμβου.

- Κόμβος Μεσογείων - Μαρ.Αντύπα
Και οι δύο οδοί είναι αμφίδρομοι και ανήκουν στην ίδια λειτουργική βαθμίδα από άποψη ιεράρχησης (ήτοι συλλεκτήριες οδοί). Σήμερα στο κόμβο, δίνεται προτεραιότητα στην οδό Μεσογείων, γεγονός που επιτρέπει να αναπτύσσονται ταχύτητες κατά μήκος της και ειδικά στην βόρεια πρόσβαση (από Μεγ.Αλεξάνδρου), με αποτέλεσμα την πρόκληση ατυχημάτων. Σημειώνεται ότι κατά το τελευταίο χρόνο έχει συμβεί και ατύχημα που περιελάμβανε και παράσυρση πεζού. Ως εκ τούτου προτείνεται ως **πρώτο μέτρο**, η αντιστροφή της προτεραιότητας στο κόμβο, δηλαδή να δοθεί προτεραιότητα στην Μαρ.Αντύπα και τοποθέτηση STOP επί των προσβάσεων της Μεσογείων. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί κατά την αλλαγή της προτεραιότητας για χρονικό διάστημα 3-6 μήνες με ανάρτηση κατάλληλων πληροφοριακών πινακίδων με μηνύματα περί επικείμενης ή συντελεσθείσας αλλαγής προτεραιότητας, κυρίως στο ρεύμα το οποίο θα παραχωρεί προτεραιότητα μετά την αντιστροφή. Η ρύθμιση θα μπορούσε να συμπληρωθεί με προειδοποιητική σήμανση ή/και αναλάμποντα φανό εφόσον τα STOP δεν φέρουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Επιπλέον, δύναται και η τοποθέτηση εγκάρσιας διάταξης από ανακλαστικές οδοστρώματος (μάτια γάτας) για την ανάσχεση της ταχύτητας (που όμως δημιουργούν θέματα θορύβου, ειδικά σε μία τόσο πυκνοδομημένη περιοχή). *Επισημαίνεται ότι εξετάστηκε η δημιουργία κυκλικού κόμβου εξωτερικής διαμέτρου 30,0μ. που όμως δεν είναι εφικτή σύμφωνα με το Ρ.Σ. της περιοχής.* Ενδεικτική είναι η κάτωθι απεικόνιση εφαρμογής του παραπάνω μέτρου στην διασταύρωση των Λεωφ.Καλαμακίου - Θεμιστοκλέους στο Δήμο Αλίμου:



- Σε κόμβους **μονόδρομων** οδών με μεγάλα εύρη (όπου δεν έχουν διαμορφωθεί οι απολήξεις των Ο.Τ.) και σήμερα καταλαμβάνονται *κατά κόρον* από σταθμευμένα οχήματα όπως ενδεικτικά αναφέρονται οι συμβολές των οδών Καραολή - Κανάρη, Πελοποννήσου - Μαντινείας, Στ.Σαράφη - Διστόμου, κ.α., προτείνεται η διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων, λαμβάνοντας πάντα υπόψη την ομαλή κίνηση των στρέφοντων ρευμάτων των υπό εξέταση οδών.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Δεν προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις σε κόμβους στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:

- Δεν προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις σε κόμβους στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

❖ Λοιπές παρεμβάσεις σε οδικά τμήματα για βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας ή/και άλλα συναφή μέτρα

Πίνακας γεωμετρικών ή άλλων συναφών παρεμβάσεων σε οδικά τμήματα ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Σειρά παρεμβάσεων σε οδούς ή/και οδικά τμήματα που περικλείουν ζώνες των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων στα πλαίσια βελτιστοποίησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, ως εφαρμογή του ΦΕΚ Β 2302/2013. Γενικά, τα μέτρα/παρεμβάσεις που προτείνονται θα πρέπει να διασφαλίζουν και να περιλαμβάνουν τα εξής:
- **Σήμανση** (κατακόρυφη και οριζόντια): περιλαμβάνει τις πινακίδες (προειδοποιητικές, αναγγελίας κινδύνου, κ.α.) που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία για σχολεία καθώς και πινακίδες για τον περιορισμό της ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στο/α σχολείο/α.
- **Διαβάσεις πεζών:** Επιβάλλεται η ύπαρξη διάβασης με ή χωρίς σηματοδότηση, λαμβάνοντας υπόψη και το ΦΕΚ Β 85/23-01-

2018 (Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμπιπτος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών).

- **Εμπόδια (κάγκελα)** μπροστά από την είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας: Επιθυμητή είναι η ύπαρξη εμποδίων στο πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο-έξοδο της σχολικής μονάδας, προκειμένου να αποτρέπεται η κατ'ευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό.
- Επιπλέον και εφόσον υπάρχει η δυνατότητα (κάθε σχολική μονάδα ή/και συγκρότημα εξετάζεται ξεχωριστά) μπορούν να γίνουν **παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα**. Συγκεκριμένα, το πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο - έξοδο της σχολικής μονάδας/συγκροτήματος, προτείνεται να διαπλάτυνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Η διαπλάτυνση αυτή εξυπηρετεί κατά κανόνα τις ώρες αιχμής προσέλευσης - αποχώρησης των μαθητών, δασκάλων και γονέων. Ως πρόσθετο μέτρο προστασίας αποτελεί και η **τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων** κατά μήκος του διαπλάτυσμένου ή μη πεζοδρομίου που παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμη και κάτω από αυτά. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, δύναται αντί των μεταλλικών εμποδίων να τοποθετούνται καθιστικά. Κατά μήκος του πεζοδρομίου, θα πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA. Η διαδρομή επί του πεζοδρομίου από την είσοδο της σχολικής μονάδας / συγκροτήματος έως το σημείο της διάβασης είναι δυνατόν να διαμορφώνεται με οριζόντια σήμανση - παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου ('οδηγός κίνησης παιδιών'). Όσον αφορά τις παρεμβάσεις στο οδόστρωμα για τη διαμπερή (εγκάρσια) κίνηση των μαθητών και συνοδών τους, προτείνεται (σε κάθε περίπτωση και όποια και αν είναι η θέση του σχολείου στο Ο.Τ.) η πρόσβαση των πεζών να γίνεται από τη γωνία του πεζοδρομίου που εφάπτεται της εισόδου του σχολείου. Επιπλέον, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επιθυμητή απόσταση των 15μ. από την είσοδο - έξοδο του σχολείου και του σημείου διάβασης. Στη διασταύρωση των οδών που βρίσκεται έμπροσθεν του σημείου πρόσβασης δίνεται η **δυνατότητα υπερυψωμένης διάβασης** που δημιουργείται από υπερυψωμένες λωρίδες σε οδοστρώματα (σαμαράκια) τραπεζοειδούς τύπου. Εάν δεν είναι εφικτός ο παραπάνω τύπος υπερυψωμένης διάβασης, προτείνεται η απλή υπερυψωμένη διάβαση (σύμφωνα με τις προδιαγραφές) ή/και η απλή διάβαση πεζών με ράμπες ΑΜΕΑ. Στην περίπτωση που το πλάτος οδοστρώματος είναι επαρκές, προτείνεται η οφιοειδής διάταξη ως προς την κίνηση των διερχόμενων οχημάτων, σε συνδυασμό με οριοθετημένη στάθμευση ώστε να ανακόπτεται η ταχύτητά τους. Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι σχολικές μονάδες/συγκροτήματα του Δήμου:

Σχολικές μονάδες - συγκροτήματα στο Δήμο Αγίας Βαρβάρας	
1ο Νηπιαγωγείο	Καλαβρύτων και Μιχαλάτου
3ο Νηπιαγωγείο	Προβελεγγίου 14
4ο Νηπιαγωγείο	Χειμάρρας και Καραϊσκάκη
5ο Νηπιαγωγείο	Πελοποννήσου 15
6ο Νηπιαγωγείο	Δόξης και Παπαφλέσσα
10ο Νηπιαγωγείο	Παπαδιαμάντη και Δεληγιάννη
11ο Νηπιαγωγείο	Λυκούργου και Καραολή
12ο Νηπιαγωγείο	Λήμνου και Μακαρίου
13ο Νηπιαγωγείο	Ραιδέστου και Κομνηνού
1ο Δημοτικό	Παπαφλέσσα 21
2ο Δημοτικό	Στ.Σαράφη και Ανδρέα Δημητρίου
4ο Δημοτικό	Σίφνου 18
5ο Δημοτικό	Π.Π.Γερμανού (Ριμινίτικα)
6ο Δημοτικό	Κολοκυθά 31
7ο Δημοτικό	Μεσολογίου 32-36
8ο Δημοτικό	Ραιδέστου και Κομνηνού
1ο Γυμνάσιο	Καραϊσκάκη και Ανεξαρτησίας 42
2ο Γυμνάσιο	Ραιδέστου και Κομνηνού
3ο Γυμνάσιο	Ραιδέστου 2
1ο Λύκειο	Λ.Ελ.Βενιζέλου και Κομνηνού
2ο Λύκειο	Λ.Ελ.Βενιζέλου και 28ης Οκτωβρίου

- Διαμόρφωση της Λ.Ελ.Βενιζέλου, στο τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου - Γεννηματά σε 1 λωρίδα κυκλοφορίας. Η πρόταση έχει στόχο να αποτραπεί η οχλούσα και παράνομη στάθμευση που παρατηρείται στο εν λόγω τμήμα της οδού (λόγω και των υφιστάμενων εμπορικών ή άλλων συναφών χρήσεων). Συγκεκριμένα, κατά μήκος του εν λόγω τμήματος παρατηρείται εκτεταμένη διπλοστάθμευση παρά των διαμορφωμένων εσοχών στάθμευσης, που παρεμποδίζει την εύρυθμη κυκλοφορία της οδού ενώ παράλληλα καταγράφεται και σημαντικός ατυχημάτων με υλικές ζημιές.
- Ανανέωση της οριζόντιας σήμανσης και των ανακλαστήρων οδοστρώματος (μάτια γάτας), καθώς και τοποθέτησής τους (όπου δεν υπάρχει) στον άξονα των οδών Λ.Ελ.Βενιζέλου και Μεγ.Αλεξάνδρου (αρτηριακό δίκτυο) για ενίσχυση της σήμανσης στο ενιαίο οδόστρωμα των αμφίδρομων οδών.
- Λ.Ελ.Βενιζέλου στο ύψος του πεζοφάνταρου.

<p>Προτείνεται η ενίσχυση της κατακόρυφης σήμανσης και η εγκάρσια τοποθέτηση έξι σειρών από ανακλαστήρες οδοστρώματος (μάτια γάτας) για την μείωση των ταχυτήτων στο εν λόγω σημείο. Σύμφωνα και με την ανάλυση των ερωτηματολογίων, αποτυπώνεται σοβαρή δυσφορία από την υψηλή παραβατικότητα των κινούμενων οχημάτων που δεν λαμβάνουν υπόψη το ερυθρό του πεζοφάνταρου.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λ.Ελ.Βενιζέλου, στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος. <p>Προτείνεται να εξεταστεί η διαμόρφωση εσοχής για στάση προκειμένου να εξυπηρετηθεί η αποβίβαση/επιβίβαση των μαθητών (από τους συνοδούς τους), το οποίο προϋποθέτει και την αναδιαμόρφωση των αναπλασμένων πεζοδρομίων της οδού στο συγκεκριμένο τμήμα.</p> <p>Η παραπάνω πρόταση θα πρέπει να εξεταστεί συνδυαστικά με τις λοιπές παρεμβάσεις στην περιβάλλουσα περιοχή του σχολείου κατά την εκπόνηση ειδικής μελέτης παρεμβάσεων για την βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μακαρίου (στο ύψος του νηπιαγωγείου). <p>Προτείνεται η τοποθέτηση εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων οδοστρώματος (σαμαράκια) τραπεζοειδούς ή κυκλικού τύπου στην για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τοποθέτηση πλαστικών κολωνακίων στον άξονα της Κρήνης, στο τμήμα μεταξύ της Ιεράς Οδού και της εισόδου/εξόδου χώρου στάθμευσης του Σταθμού ΜΕΤΡΟ Αγ.Μαρίνας, λαμβάνοντας υπόψη την κείμενη νομοθεσία (άρθρο 10, παρ.4 του ΚΟΚ). <p>Υπενθυμίζεται ότι το λοιπό τμήμα της Κρήνης έως την οδό Κατσαρού πεζοδρομείται (βλ. και σχετικό σχέδιο).</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τοποθέτηση πλαστικών κολωνακίων στον άξονα της Αγ.Μαρίνας λαμβάνοντας υπόψη την κείμενη νομοθεσία (άρθρο 10, παρ.4 του ΚΟΚ). <p>Η ρύθμιση αυτή έχει στόχο να διασφαλιστεί η αμφίδρομη κυκλοφορία των οχημάτων από την οχλούσα και παράνομη στάθμευση που παρατηρείται σε όλο το μήκος της οδού και σε αμφότερες τις παρειές της. Η στάθμευση (με εξαίρεση το πρώτο τμήμα μεταξύ της Ιεράς Οδού και Κατσαρού, όπου απαγορεύεται) θα επιτρέπεται σε μία από τις δύο παρειές, σύμφωνα και με τη διατιθέμενη διατομή της οδού.</p> <p><u>Για την εφαρμογή της παραπάνω ρύθμισης κατά μήκος της οδού θα πρέπει να ληφθεί και η σύμφωνη γνώμη του όμορου Δήμου Αιγάλεω και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής.</u></p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Δεν προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Δεν προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

❖ **Λοιπές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις (π.χ. αναπλάσεις οδών, κ.α.) στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας**

Λοιπές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις, αναπλάσεις οδών στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Ανάπλαση της οδού Χανίων στο τμήμα μεταξύ Γεννηματά και Μεγ.Αλεξάνδρου.

Η προτεινόμενη διαμόρφωση έχει στόχο την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, συνοδευόμενη από εσοχές στάθμευσης και κατάλληλο αστικό εξοπλισμό (φωτισμός, παγκάκια, υποδομές ΑμΕΑ, διαβάσεις πεζών, κ.α.) και την δημιουργία 1 λωρίδας κυκλοφορίας οχημάτων, διατομής 3,6μ..

Η προτεινόμενη ανάπλαση της οδού θα αποτυπώνεται ως η συνέχεια της ανάπλασης που έχει ήδη υλοποιηθεί στο τμήμα της οδού Χανίων (Δημητρακοπούλου) στο Δήμο Κορυδαλλού. Σύμφωνα με την Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, το έργο ανάπλασης της οδού Χανίων πρόκειται να δημοπρατηθεί.



Εικόνα 5: Ενδεικτική απεικόνιση της αναπλασμένης οδού Δημητρακοπούλου (στο Δήμο Κορυδαλλού, πλησίον συμβολής με την οδό Κολοκοτρώνη).

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

2. Πρόγραμμα δράσεων/μέτρων/παρεμβάσεων για την ανάδειξη τοπικών κέντρων πολεοδομικών ενότητων (όπως αυτά ορίζονται από το εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου) για την συνολική ενίσχυση υποδομών βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
3. Εκπόνηση ειδικής μελέτης για την αναθεώρηση του Βασικού Οδικού Δικτύου (ΒΟΔ) Αττικής (ΦΕΚ 701Δ/1990) με αφαίρεση της οδού Κισσάμου από το ΒΟΔ.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:

4. Συνέχιση του προγράμματος δράσεων/μέτρων/παρεμβάσεων για την **ανάδειξη τοπικών κέντρων πολεοδομικών ενότητων** (όπως αυτά ορίζονται από το εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου) για την συνολική ενίσχυση υποδομών βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

❖ Προτάσεις δημιουργίας νέων σηματοδοτούμενων κόμβων στην περιοχή μελέτης

Πρόταση εγκατάστασης φωτεινού σηματοδότη σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Κόμβοι Λ.Ελ.Βενιζέλου - Αβέρωφ/Ηρακλείου και Χανίων - Αβέρωφ/Ηρακλείου.

Όπως προαναφέρθηκε σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση και εξετάζοντας τόσο τη λειτουργία (επίπεδο εξυπηρέτησης) όσο και το ιστορικό ατυχημάτων, οι παραπάνω κόμβοι πληρούν τις προϋποθέσεις για φωτεινή σηματοδότηση.

- Κόμβος Λ.Ελ.Βενιζέλου - Ανδ.Δημητρίου

- Τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη ποδηλάτων στη συμβολή των οδών Σίφνου (συλλεκτήρια οδός) και Τερψιθέας για την ασφαλή διάσχιση των ποδηλάτων.

Βασική προϋπόθεση για την εγκατάσταση του Φ.Σ. ποδηλάτων αποτελούν η υλοποίηση των παρεμβάσεων/μέτρων κυκλοφοριακού εφησυχασμού της περιοχής και είναι πλέον εφικτή η ασφαλής συνύπαρξη του δικτύου ποδηλάτου με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.



Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Δεν προτείνεται η εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:

- Μελέτη φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους Λ.Ελ.Βενιζέλου-Αβέρωφ/Ηρακλείου και Χανίων-Αβέρωφ/Ηρακλείου, **στην περίπτωση που εφαρμοστεί η μονοδρόμηση της Αβέρω/Ηρακλείου στο τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου-**

Μαρ.Αντύπα.

- Μελέτη φωτεινής σηματοδότησης στο κόμβο Σίφνου και Μαρ.Αντύπα λόγω της προτεινόμενης μονοδρόμησης της οδού Σίφνου.
- Επανεξέταση προγραμμάτων Φ.Σ. στους κόμβους:
 1. Ελ.Βενιζέλου - Χίου.
 2. Μεσογείων - Μαρ.Αντύπα.

Το παραπάνω λαμβάνει υπόψη την μελλοντική λειτουργία του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης όπως αυτό θα έχει διαμορφωθεί μετά την υλοποίηση μέρους ή/και ακόμα του συνόλου των προαναφερόμενων παρεμβάσεων κατά τους προηγούμενους χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης.

Πρώθηση ηλεκτροκίνησης στη διαχείριση της κυκλοφορίας

Οι θέσεις είναι αντιπροσωπευτικές με τις υφιστάμενες χρήσεις και τις γειτονιές (πολεοδομικές ενότητες) και θα οριστικοποιηθούν σύμφωνα με το άρθρο 17 του Ν.4710 (ΦΕΚ Α 142/23-7-2020). Επισημαίνεται ότι κατά την παρούσα περίοδο εκπονείται ΣΦΗΟ στο Δήμο Αγίας Βαρβάρας

Πρόταση χωροθέτησης σταθμών ηλεκτροφόρτισης σε αντιπροσωπευτικές θέσεις της περιοχής μελέτης σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας)


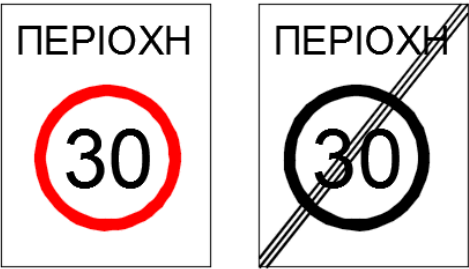
Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

1. Πλησίον του σταθμού ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Μαρίνας' (ενδεικτική θέση στην συμβολή των οδών Κατσαρού και Αγ.Μαρίνας, με διαμόρφωση εσοχής)
2. Στην ευρύτερη περιοχή του Γενικού Νοσοκομείου Δυτικής Αττικής 'Αγ.Βαρβάρα', επί της Δωδεκανήσου.
3. Στο αμαξοστάσιο του Δήμου (με στόχο και την αλλαγή του δημοτικού στόλου σε ηλεκτρικά οχήματα).
4. Στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού κέντρου (περιοχή Δημαρχείου και νέου σταθμού ΜΕΤΡΟ).
5. Στο Δημοτικό ωδείο (επί της Σίφνου).
6. Στην πλατεία Εθνικής Αντίστασης (επί της Π.Π.Γερμανού).



Εικόνα 6: Σταθμός ηλεκτροφόρτισης οχημάτων παρά την οδό, με ειδική σήμανση αρχή - τέλους για την οριοθέτηση της θέσης (Βιέννη).

Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλάτων (έργα υποδομών και υποστηρικτικά - συμπληρωματικά μέτρα)

Προτάσεις ενίσχυσης της πεζής μετακίνησης ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων επί της Π.Π.Γερμανού. Κατά την περίοδο εκπόνησης του ΣΒΑΚ έχει δρομολογηθεί το έργο της βιοκλιματικής αστικής ανάπλασης της οδού Π.Π.Γερμανού (τμήμα από Π.Πολεμιστών έως Δεληγιάννη) στο οποίο, σύμφωνα με το Δήμο, προβλέπεται σταθερή διατομή οδοστρώματος 7,0μ. και διαμόρφωση πεζοδρόμιων σε αμφότερες τις παρειές κατά κανόνα >2,05μ. σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β2621/2009).</p> <p>Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων της Παπαφλέσσα και δημιουργία υποδομών ΑμΕΑ για την εξυπηρέτηση της πεζής μετακίνησης. Η οδός Παπαφλέσσα αποτελεί βασική δίοδο κατά την προσέλευση/αποχώρηση των μαθητών προς/από το σχολικό συγκρότημα της Λ.Ελ.Βενιζέλου.</p> <p>Διαπλάτυνση του ανατολικού πεζοδρομίου της οδού Δόξης (παρακείμενα) του Άλσους και δημιουργία λωρίδας κυκλοφορίας 3,25μ.. Επιβεβλημένη κρίνεται η δημιουργία πεζοδρομίου εμπροσθεν του σχολείου όπου σήμερα είναι ανύπαρκτο. Η στάθμευση κατά κανόνα των παρόδιων κατοικιών παραμένει στη δυτική παρειά (με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ των οδών Σολωμού και Ειρήνης). ✓ Υπενθυμίζεται ότι η οδός Δόξης προτείνεται να μετατραπεί σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, συνοδευόμενη από σχετική σήμανση ή/και συναφείς παρεμβάσεις (π.χ. πλακόστρωση οδού).</p> <p>Κατάργηση της υφιστάμενης διάβασης πεζών στο κόμβο Κύπρου -Λακωνίας - Οδυσσέως, λόγω λανθασμένης χωροθέτησής της και επαναχωροθέτησής της σε σωστή θέση (σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία). Διαμόρφωση μέσω οριζόντιας σήμανσης για αποτροπή της στάθμευσης (υπό γωνία) που παρατηρείται στη συμβολή των οδών.</p> <p>Τοποθέτηση σαφών και κλείσιμο των ανοικτών σημείων εσοχών στις τοπικές διαπλατύνσεις που έχουν δημιουργηθεί στις απολήξεις της οδού Σίφνου με τις διασταυρώσεις της. Προτείνεται επίσης, παράλληλη δημιουργία υποδομών ΑμΕΑ σε όλο το μήκος της οδού.</p> <p>Διόρθωση του ύψους των ραμπών ΑμΕΑ επί της Λ.Ελ.Βενιζέλου. Κατά τις αυτοψίες και απογραφικές εργασίες παρατηρήθηκε ότι μεγάλο μέρος των υφιστάμενων ραμπών παρουσιάζουν 'δόντι' μεγαλύτερο από το αναφερόμενο στις ισχύουσες προδιαγραφές με αποτέλεσμα να είναι σχεδόν αδύνατη η πρόσβαση και διάσχισή τους από ΑΜΕΑ.</p> <p>Αλλαγές στην επιφάνεια της οδού με χρήση κατάλληλων υλικών και χρωματισμού για την διαφοροποίηση των οδικών τμημάτων που αφορούν σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (βλ. και σχετική ενότητα).</p> <p>Συμπλήρωση σχετικής σήμανσης για τις παραπάνω ζώνες με όριο ταχύτητας 30χλμ.ώρα (πινακίδες P-32(30) ή/και P-60 (σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 2302/2013).</p>

<p>Εικόνα 7: Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.</p>

<p>Εικόνα 8: Προτεινόμενη σήμανση για οδούς ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 2302/2013.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <p>Χωροθέτηση διαβάσεων πεζών, κατόπιν ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης/υπηρεσιών υποστήριξης, προκειμένου να επιτυγχάνεται με ασφάλεια η διασύνδεση των χώρων κίνησης πεζών, ειδικά στο κύριο αρτηριακό και συλλεκτοριακό δίκτυο που γειτνιάζουν με πράσινες διαδρομές. Οι διαβάσεις δύναται να υποστηρίζονται και από φωτεινό σηματοδότη ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τον όγκο της κυκλοφορίας (σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ΦΕΚ Β 85/23-1-2018).</p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Η συνολική ανάπλαση των πεζοδρομίων του αρτηριακού και συλλεκτοριακού δικτύου (που δεν έχουν έως και την πρώτη</p>

<p>5ετία υλοποιηθεί) με την κατασκευή ραμπών και οδεύσεις τυφλών για την <u>εξυπηρέτηση των ΑμεΑ</u>. Ειδική μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς διέλευσης των πεζών σε όλο το μήκος των πεζοδρομίων (ήτοι καθαρισμός από τυχόν εμπόδια).</p> <p>Ο σχεδιασμός θα πρέπει να εξασφαλίζει την ελκυστικότητα της διαδρομής τόσο σε επίπεδο στοιχείων υποδομής (φύτευση και φωτισμός) όσο και σε επίπεδο συνδέσεων με χώρους Κ.Χ., πλατείες, οδούς ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.</p> <p>Η όποια παρέμβαση ανακατασκευής ή/και τυχούσας διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων με γεωμετρικά χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις προδιαγραφές (ΦΕΚ Β 2621/2009) <u>δύναται να αποτελέσει και συνεπαγόμενη κατάργηση της μίας ή/και των δύο (ανάλογα και με τη διατομή της οδού) λωρίδων στάθμευσης παρά την οδό.</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> Συνέχιση του προγράμματος τοποθέτησης/εγκατάστασης συστήματος “έξυπνου” φωτισμού (Light Demand) (βλ. και περίπτωση κόμβου Ηρακλείου - Αγ.Γεωργίου) στην πλειοψηφία (αν όχι στο σύνολο) των κύριων αλλά και δευτερευουσών διασταυρώσεων του κύριου οδικού δικτύου.
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p>
<ul style="list-style-type: none"> Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων επί της Απ.Παύλου με συνεπαγόμενη απαγόρευση της στάθμευσης σε αμφότερες παρειές της οδού.
<p>Για την ανάπλαση/παρέμβαση αυτή, θα πρέπει να ληφθεί η <u>σύμφωνη γνώμη του όμορου Δήμου Αιγάλεω.</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση του προγράμματος ανάπλασης των πεζοδρομίων του κύριου οδικού δικτύου του Δήμου, καθώς και της υλοποίησης των πεζοδρόμων ή/και οδών ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα παραπάνω. Τοποθέτηση “έξυπνων” διαβάσεων πεζών στο κύριο (αρτηριακό και συλλεκτριακό) δίκτυο του Δήμου που δύναται να αφορά στην ανίχνευση του αριθμού των πεζών που περιμένουν να περάσουν, επεκτείνοντας τη διάρκεια του σηματοδότη (εάν υπάρχει ανάλογη ζήτηση) ανεξάρτητα από το κύκλο διάρκειας αυτού. Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση του προγράμματος τοποθέτησης/εγκατάστασης συστήματος “έξυπνου” φωτισμού (Light Demand) στο κύριο οδικό δίκτυο και σταδιακή επέκτασή του σε αντιπροσωπευτικά σημεία του τοπικού δικτύου των πολεοδομικών ενότητων.

❖ Δίκτυο ποδηλάτων

Σημειώνεται ότι στο Νέο Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας-Αττικής που περιλαμβάνεται και το Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών προτείνονται οι εξής ποδηλατικές συνδέσεις που έχουν άμεση επιρροή στο Δήμο Αγίας Βαρβάρας: (1) Σύνδεση Πειραιά - Δυτικής Αθήνας με την ποδηλατική διαδρομή να διέρχεται μεταξύ άλλων από τις οδούς Μεγ.Αλεξάνδρου, συνέχεια Λ.Ελ.Βενιζέλου προς Ταξιαρχών (Δήμος Κορυδαλλού) και (2) Σύνδεση Αθήνας - Δυτικών προαστίων που διέρχεται μέσω της Ιεράς οδού. Η παρούσα πρόταση του δικτύου ποδηλάτου (του ΣΒΑΚ) δύναται να λειτουργήσει τόσο αυτόνομα όσο και επικουρικά στις παραπάνω εγκεκριμένες ποδηλατικές διαδρομές. Συγκεκριμένα προτείνεται:

ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ 5-10ετίας			
Περιγραφή οδού		ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΒΑΚ	
Οδός	Υφιστάμενη κατάσταση οδού	Προτεινόμενη κατάσταση οδού	Προτεινόμενος τύπος δικτύου ποδηλάτου
ΔΙΑΔΡΟΜΗ 1: Αφεταιρία/Σύνδεση δικτύου ποδηλάτου από πλατεία Ελ.Φωκά (πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής)			
Χρήσεις - δραστηριότητες: Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, Πλατεία Στρ.Μακρυγιάννη, 4ο και 6ο Δημοτικό σχολείο, πλατεία Γρ.Λαμπράκη, πολεοδομικό κέντρο, Άλσος Μητέρα.			
Μακρυγιάννη Από Χανίων - Τερψιθέας	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση σε αμφότερες τις παρειές της	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Τερψιθέας Από Μακρυγιάννη - Ηρακλείου	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση σε αμφότερες τις παρειές της	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Τερψιθέας Από Ηρακλείου - Σίφνου	Πεζόδρομος		Συνύπαρξη ποδηλάτου και πεζών (P-66)
Συμβολή οδών Τερψιθέας και Σίφνου	Τοποθέτηση Φ.Σ. ποδηλάτων για την ασφαλή διάσχιση των ποδηλάτων στην οδό Ρεθύμνου		
Ρεθύμνου Από Τερψιθέας - Βουτένης	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση σε αμφότερες τις παρειές της	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Βουτένης Από Ρεθύμνου - Λαμπροπούλου	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση σε αμφότερες	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

	τις παρείς της		
Βουτένης Από Λαμπροπούλου - Μεσογειών	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση στη δυτική παρειά (έναντι της πλατείας)	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Μεσογειών Από Ρόδου - Μεγ.Αλεξάνδρου	Αμφίδρομος - απαγορεύεται η στάθμευση σε αμφότερες τις παρείς.	Διατήρηση υφιστάμενης κατάστασης - το δίκτυο ποδηλάτου δεν επηρεάζει την οδό.	Η κίνηση θα γίνεται πεζή με το ποδήλατο μεταφερόμενο λόγω ανεπαρκούς διατομής (~40μ. μήκος)
Συμβολή οδών Μεσογειών - Μεγ.Αλεξάνδρου	Υπάρχει Φ.Σ. για την διευθέτηση της κυκλοφορίας των οχημάτων. Το ποδήλατο θα διέρχεται την Μεγ.Αλεξάνδρου κατά την φάση κίνησης των πεζών		
Μεγ.Αλεξάνδρου Από Μεσογειών - Παν.Ελεούσας	Βόρεια παρειά πεζοδρομίου		Η κίνηση θα γίνεται πεζή με το ποδήλατο μεταφερόμενο λόγω ανεπαρκούς διατομής σε πρώτη φάση. Το τμήμα εντάσσεται στο Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου όταν αυτό υλοποιηθεί.
Παναγίας Ελεούσας Από Μεγ.Αλεξάνδρου - Πυθαγόρα	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση σε αμφότερες τις παρείς της	Κατάργηση της 1 λωρίδας στάθμευσης	Διάδρομος ποδηλάτων (cycle track)
Πυθαγόρα Από Παν.Ελεούσας - Περικλέους. Η οδός Πυθαγόρα τελειώνει ακριβώς στην είσοδο του άλσους Μητέρας με πρόσβαση στον ήδη διαμορφωμένο ποδηλατόδρομο.	Μονόδρομος με 1 λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση σε αμφότερες τις παρείς της	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ 5-10ετίας

Περιγραφή οδού		ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΒΑΚ	
Οδός	Υφιστάμενη κατάσταση οδού	Προτεινόμενη κατάσταση οδού	Προτεινόμενος τύπος δικτύου ποδηλάτου
ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2: Αφετηρία/Σύνδεση Σταθμός ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Μαρίνας'.			
Χρήσεις - δραστηριότητες: Σταθμός ΜΕΤΡΟ, σχολικό συγκρότημα Λ.Ελ.Βενιζέλου, Άλσος Μητέρα.			
Αγ.Μαρίνας Από Κασσαρού - Αγ.Βαρβάρας	Αμφίδρομος με 1 λωρίδα στάθμευσης	Διατήρηση υφιστάμενης κατάστασης - το δίκτυο ποδηλάτου δεν επηρεάζει την οδό.	Διάδρομος ποδηλάτων (cycle track)
Κρίσιμο για την εφαρμογή της παραπάνω χάραξης αποτελεί η εφαρμογή του Ρ.Σ. αναφορικά με την ιδιοκτησία στη συμβολή των οδών Αγ.Βαρβάρας - Αγ.Μαρίνας.			
Αγ.Βαρβάρας Από Αγ.Μαρίνας - Ραιδέστου	Αμφίδρομος με και στάθμευση σε αμφότερες τις παρείς της	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Ραιδέστου Από Αγ.Βαρβάρας - Δ.Κομνηνού	Αμφίδρομος με και στάθμευση σε αμφότερες τις παρείς της	Μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Οδός μικτής χρήσης - συνύπαρξη ποδηλάτου και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Δ.Κομνηνού - Άλσος Μητέρας	Πεζόδρομος		Συνύπαρξη ποδηλάτου και πεζών (Ρ-66)
ΔΙΑΔΡΟΜΗ 2α: Αφετηρία/Σύνδεση Σταθμός ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Μαρίνας'.			
Χρήσεις - δραστηριότητες: Σταθμός ΜΕΤΡΟ, Νοσοκομείο, αθλητικές εγκαταστάσεις, Άλσος Φολλερών Ραούλ και Μαγδαληνής / Άλσος Ειρήνης.			
Αγ.Μαρίνας	Αμφίδρομος με 1 λωρίδα	Διατήρηση υφιστάμενης	Διάδρομος ποδηλάτων (cycle track)

Από Κατσαρού - Αγ.Βαρβάρας	στάθμευσης	κατάστασης - το δίκτυο ποδηλάτου δεν επηρεάζει την οδό.	
Κρίσιμο για την εφαρμογή της παραπάνω χάραξης αποτελεί η εφαρμογή του Ρ.Σ. αναφορικά με την ιδιοκτησία στη συμβολή των οδών Αγ.Βαρβάρας - Αγ.Μαρίνας.			
Αγ.Μαρίνας Από Αγ.Βαρβάρας - Δωδεκανήσου	Αμφίδρομος με 1 λωρίδα στάθμευσης	Διατήρηση υφιστάμενης κατάστασης - το δίκτυο ποδηλάτου δεν επηρεάζει την οδό.	Διάδρομος ποδηλάτων (cycle track)
<i>Εξετάζεται η εφαρμογή του παραπάνω τύπου δικτύου ποδηλάτου ή/και οποιοδήποτε άλλου σύμφωνα με τις υφιστάμενες προδιαγραφές στην περίπτωση υλοποίησης ή μη της πρότασης περί δημιουργίας κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Αγ.Μαρίνας - Δωδεκανήσου - Νέστου (κόμβος Νοσοκομείου).</i>			
Νέστου Από Δωδεκανήσου - Μεγ.Αλεξάνδρου (δυτική παρειά, κάθοδος προς Μεγ.Αλεξάνδρου)	Μονόδρομος με 1 λωρίδα στάθμευσης	Κατάργηση της 1 λωρίδας στάθμευσης	Διάδρομος ποδηλάτων (cycle track)
Μεγ.Αλεξάνδρου Από Νέστου έως Αιόλου	Βόρεια παρειά πεζοδρομίου		Η κίνηση θα γίνεται πεζή με το ποδήλατο μεταφερόμενο λόγω ανεπαρκούς διατομής σε πρώτη φάση. Το τμήμα εντάσσεται στο Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου όταν αυτό υλοποιηθεί.

❖ Στάθμευση ποδηλάτων

Συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης, προτείνεται η χωροθέτηση ποδηλατοστάσεων στις εξής θέσεις σύμφωνα και με την υλοποίηση των προτεινόμενων διαδρομών και δικτύων ποδηλάτου:

Πρόταση χωροθέτησης κατάλληλων δημόσιων υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας-10ετίας), έχοντας υπόψη τις προαναφερόμενες ποδηλατικές διαδρομές
1. Στην οδό Δωδεκανήσου, στο ύψος του Γ.Ν. Δυτικής Αττικής.
2. Στην οδό Νέστου, στο ύψος της εισόδου/εξόδου των αθλητικών εγκαταστάσεων.
3. Στην οδό Ραιϊδέστου, στην αρχή του πεζοδρόμου που βρίσκεται μεταξύ των σχολικών μονάδων (Γυμνάσιο/Λύκειο) και στο ύψος της συμβολής της με την οδό Αγ.Βαρβάρας (βλ. και σχετικό σχέδιο).
4. Στη Δ.Κομνηνού, στην αρχή του πεζοδρόμου (από Λ.Ελ.Βενιζέλου).
5. Στο Δημαρχείο (με δεδομένο ότι στο νέο σταθμό ΜΕΤΡΟ θα τοποθετηθούν αντίστοιχα από τον φορέα).
6. Στην οδό Περικλέους, πλησίον της εισόδου/εξόδου του άλσους Μητέρας.
7. Στην οδό Τερψιθέας (πεζόδρομος) επί των σχολικών μονάδων.
8. Στη πλατεία Ελ.Φωκά (Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής).
9. Στην οδό Μεγ.Αλεξάνδρου, πλησίον συμβολής με την οδό Μεσογείων.



Εικόνα 9: Ενδεικτική απεικόνιση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων παρα την οδό.

❖ Μακροπρόθεσμος Ορίζοντας υλοποίησης 20ετίας

Με δεδομένο ότι θα έχει ήδη υλοποιηθεί το σύνολο ή/και το μεγαλύτερο μέρος του προτεινόμενου δικτύου και στο πλαίσιο συνολικής υποστήριξης της βιώσιμης κινητικότητας και ενίσχυσης του ποδήλατου, προτείνεται η δημιουργία/εγκατάσταση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε επιλεγμένα σημεία της περιοχής (σταθμοί ΜΕΤΡΟ, κεντρικές πλατείες, κ.α.) με σύστημα ηλεκτροφόρτισης και κοινής χρήσης ηλεκτρικών ποδηλάτων για τις ανάγκες τόσο των δημοτών όσο και των επισκεπτών του Δήμου Αγίας Βαρβάρας.

Επιπλέον αναγνωρίζοντας τις υφιστάμενες προσπάθειες του Δήμου για προώθηση της πεζής μετακίνησης μέσω της υλοποίησης σειρών πεζοδρομήσεων σε οδούς παρακείμενες των Κ.Χ. ή/και πλατειών (π.χ. Αγ.Γεωργίου, Εύξεινου Πόντου, κ.α.) στην ανατολική περίμετρο της περιοχής, επιδιώκοντας και την κατ'αρχήν διασύνδεση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου με τις επικρατούσες χρήσεις κατοικίας, προτείνεται στο πλαίσιο προοπτικών επέκτασης των προαναφερθείσων ποδηλατικών διαδρομών, η συνέχιση του δικτύου ποδηλάτου με την εξής ενδεικτική διαδρομή:

Αρχή Επτανήσου (πεζόδρομος - Δήμος Κορυδαλλού) > Αγ.Γεωργίου > Εύξεινου Πόντου > Αγ.Μηνά > Απ.Παύλου > Μεγ.Αλεξάνδρου. Η όδευση αυτή προϋποθέτει:

- Τον διαχωρισμό της κίνησης του ποδήλατου και των πεζών στους πεζοδρόμους των Αγ.Γεωργίου και Εύξεινου Πόντου (βλ. και ΦΕΚ 1053/2016, παρ.3.6).
- Την συνύπαρξη του με τους λοιπούς χρήστες (πεζοί, οχήματα) στην οδό Αγ.Μηνά (με δεδομένο την μετατροπή της οδού σε ήπιας κυκλοφορίας (μικτής χρήσης)).
- Την μονοδρόμηση της Απ.Παύλου, προκειμένου να δημιουργηθεί αποκλειστικός διάδρομος ποδηλάτου (με στοιχείο φυσικού διαχωρισμού (cycle track)) κατά μήκος της. Υπενθυμίζεται ότι στην Απ.Παύλου προτείνεται επίσης σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα 20ετίας, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε αμφότερες τις παρειές της οδού (ειδικά στο δυτικό τμήμα τα υφιστάμενα πεζοδρόμια είναι <1,5μ.), με συνεπαγόμενη απαγόρευση της στάθμευσης, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η πεζή μετακίνηση και η υφιστάμενη αμφιδρόμη κυκλοφορία των οχημάτων. Ως εκ τούτου, για τον σχεδιασμό της προτεινόμενης ποδηλατικής διαδρομής καθίσταται αναγκαία η μονοδρόμηση της οδού (- *σημειώνεται ότι για το σύνολο των περιγραφόμενων ενεργειών, θα πρέπει να ληφθεί η σύμφωνη γνώμη του όμορου Δήμου Αιγάλεω*).
- Σε κάθε περίπτωση, για την ασφαλή διάσχιση του ποδήλατου στις διασταυρώσεις του κύριου οδικού δικτύου, απαιτείται ο σαφής σχεδιασμός των διασταυρώσεων ποδηλάτων και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

❖ Υιοθέτηση πολιτικής - Διαχείρισης Στάθμευσης (έργα υποδομών και υποστηρικτικά - συμπληρωματικά μέτρα)

Προτάσεις Διαχείρισης Στάθμευσης ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Πρόταση εφαρμογής Ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιβάλλουσα περιοχή του νέου σταθμού ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Βαρβάρας'/πολεοδομικού κέντρου.

Η πρόταση θα περιλαμβάνει την περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κουντουριώτου, Στ.Σαράφη, Επτανήσου, Κυκλάδων, Αριστοφάνους, Μεγ.Αλεξάνδρου και Κουντουριώτου.

Ο έλεγχος της στάθμευσης θα **δίνει προτεραιότητα στους κάτοικους** (προσδιορισμός θέσεων για κάτοικους, P-70 ΚΑΤΟΙΚΟΙ) και δευτερευόντως στη βραχυχρόνια στάθμευση των επισκεπτών.

- Πρόταση εφαρμογής ΣΕΣ στην περιοχή του σταθμού ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Μαρίνας'.

Η πρόταση θα περιλαμβάνει όλο το μήκος της Αγ.Μαρίνας (ήτοι στο τμήμα μεταξύ των οδών Κατσαρού - Δωδεκανήσου, γιατί στο τμήμα μεταξύ της Ιεράς Οδού - Κατσαρού, απαγορεύεται η στάθμευση σε αμφότερες τις παρειές) προκειμένου να ομαλοποιηθεί η αμφίδρομη κυκλοφορία των οχημάτων κατά μήκος της οδού.

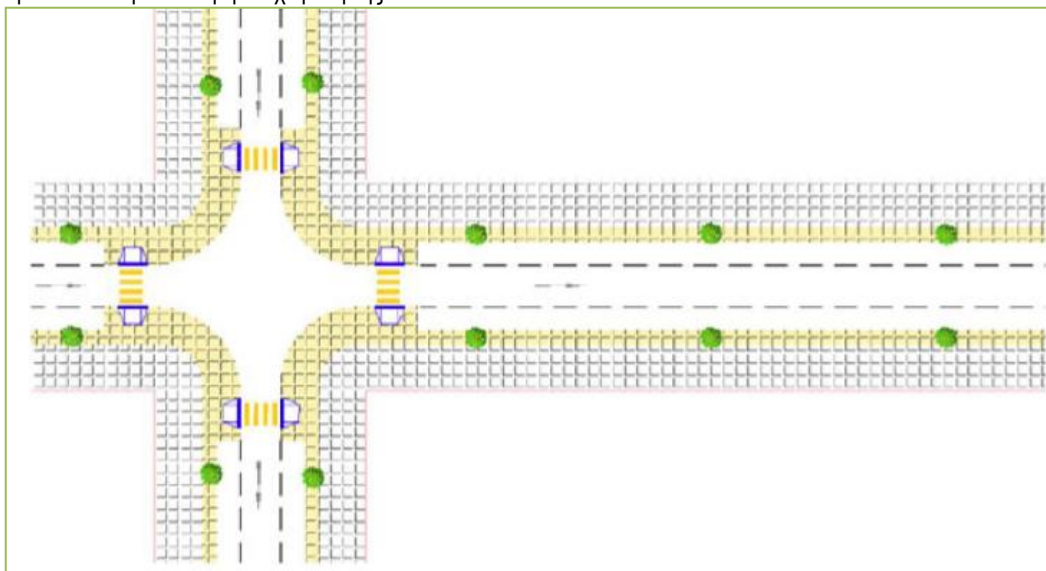
Προτείνεται ο προσδιορισμός θέσεων αποκλειστικά για κάτοικους στις οδούς Κρήνης, στο αδιέξοδο τμήμα νότια του προς υλοποίηση πεζοδρόμου και Κατσαρού πλησίον του σταθμού ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Μαρίνας'.

Σημειώνεται ότι από τη συγκεκριμένη οδό διέρχεται και το δίκτυο ΟΑΣΑ.

Για την εφαρμογή του ΣΕΣ κατά μήκος της οδού, θα πρέπει να ληφθεί και η σύμφωνη γνώμη του όμορου Δήμου Αιγάλεω.



- Διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης επί της Δωδεκανήσου (12μ. από ρ.γ-ρ.γ), στο τμήμα μεταξύ των Βύρωνος - Αγίας Μαρίνας για την αποτελεσματικότερη διαχείριση της οδού.



Εικόνα 10: Οριοθέτηση ζώνης στάθμευσης (εσοχές), τοπικές διαπλάτυνσεις στο κόμβο και υποδομές ΑμεΑ (Πηγή: Πολεοδομικός σχεδιασμός και Μεταφορές, Αραβαντινός 2007).

- Τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο).

Χαρακτηριστικά και ποικίλα είναι τα παραπάνω φαινόμενα οχλούσας στάθμευσης που παρατηρήθηκαν εντός του Δήμου.

- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης **δικύκλων**, ειδικά στις περιοχές πλησίον των σταθμών ΜΕΤΡΟ, του πολεοδομικού κέντρου και της Λ.Ελ.Βενιζέλου, όπου εμφανίζεται η μεγαλύτερη συσσώρευση.

Οι εικόνες των σταθμευμένων δικύκλων στα ποδηλατοστάσια έξωθεν του σταθμού ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Μαρίνας' είναι χαρακτηριστικές της ζήτησης.

- Χωροθέτηση χώρων στάσης/στάθμευσης ΕΔΧ-ΤΑΞΙ, σύμφωνα και με το Ν.4530/2018, σε δύο (2) χαρακτηριστικές για την περιοχή μελέτης, θέσεις (σύμφωνα και με τις κύριους πόλους προσέλευσης μετακινήσεων):

1. στην οδό Δωδεκανήσου (Γ.Νοσοκομείο Δυτικής Ατικής)
2. στην περιοχή του Δημαρχείου και του νέου σταθμού ΜΕΤΡΟ. Συγκεκριμένα, επί της οδού Αν.Δημητρίου, στο τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου - Καραολή.

- Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τον ΚΟΚ, (όπως ισχύει σήμερα, με τις τροποποιήσεις του) στο άρθρο 39, παρ.ε) **Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας...απαγορεύεται η στάθμευση, εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.** Ως εκ τούτου, κατά την μετατροπή των τοπικών οδών σε οδούς ήπιας

κυκλοφορίας (βλ. και σχετική προηγούμενη ενότητα) θα πρέπει κατόπιν ειδικής μελέτης να προσδιορισθούν οι ρυθμίσεις στάθμευσης (επιτρέπεται, απαγορεύεται) για κάθε πλευρά ΟΤ στις υπό εξέταση οδούς.
Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εύρεση χώρων στάθμευσης πλησίον των σταθμών ΜΕΤΡΟ, προς αποφυγή της υπερχειλίσης της στάθμευσης στις περιβάλλουσες περιοχές των σταθμών ΜΕΤΡΟ.
Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Δεν προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις στο συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

- Τέλος, προτείνεται η διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης στο αρτηριακό και συλλεκτειακό δίκτυο με δεδομένο την ασφαλή κινητικότητα των λοιπών μέσων μεταφοράς και στόχο την αποφυγή διπλοπαρκαρίσματος, κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και ακόμα την πραγματοποίηση των εργασιών παράδοσης τόσο στις λωρίδες κυκλοφορίας όσο και στα πεζοδρόμια. Η παροχή χώρων φορτοεκφόρτωσης σε επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου θα πρέπει να γίνει κατόπιν ειδικής μελέτης, προκειμένου να αποτυπωθούν οι ανάγκες στάθμευσης των εμπορευματικών μεταφορών.

❖ **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (έργα υποδομών και υποστηρικτικά - συμπληρωματικά μέτρα)**

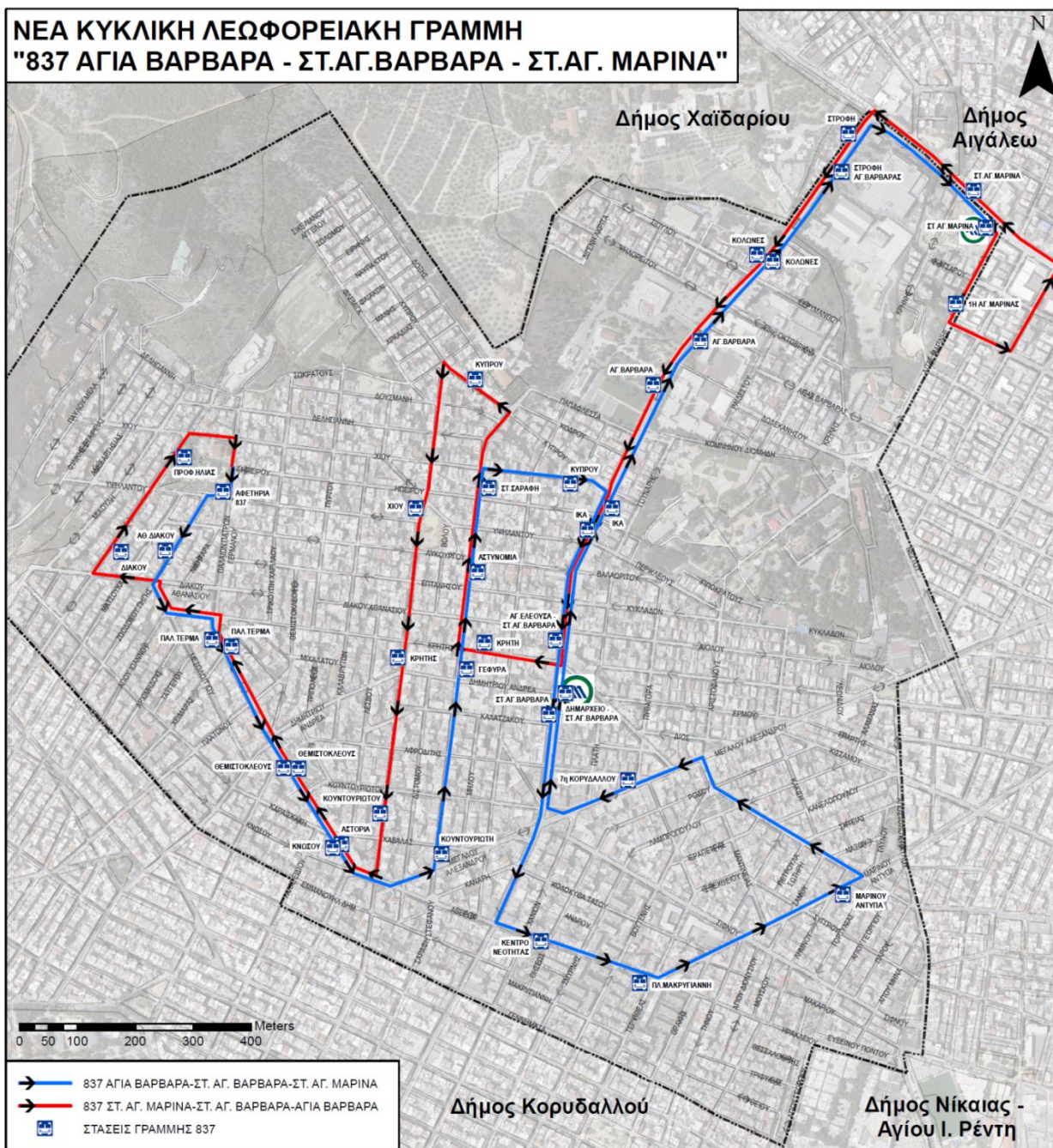
Η συγκοινωνιακή κάλυψη του Δήμου από το δίκτυο του ΟΑΣΑ δεν αφήνει γεωγραφικά ακάλυπτες περιοχές ενώ τα προβλήματα και οι οριακοί δείκτες εξυπηρέτησης των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών, αποπνώνονται και συσσωρεύονται κατά κανόνα στην συχνότητα και αξιοπιστία των δρομολογίων, στους χρόνους διαδρομής ή/και ακόμα και στις ώρες λειτουργίας τους, στην έλλειψη άμεσης διαδημοτικής σύνδεσης με (κάποιους) όμορους Δήμους ή/και κακού συντονισμού δρομολογίων αναφορικά με τις μετεπιβιβάσεις. Οι παραπάνω παράμετροι εξαιρετικά σημαντικές, επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας γενικά στο Δήμο και ως εκ τούτου **την ικανοποίηση των επιβατών**. Παραταύτα αποτελούν στη συντριπτική τους πλειοψηφία, δείκτες που ο φορέας ΟΑΣΑ Α.Ε. καλείται να δεσμευθεί για την βελτίωση των εσωτερικών του διαδικασιών και ως εκ τούτου των παρεχόμενων υπηρεσιών του. Σε αυτό το πλαίσιο αναφοράς και σε μια προσπάθεια βελτιστοποίησης της παρεχόμενης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στην περιοχή μελέτης σε άμεση σχέση και με την λειτουργία του νέου σταθμού ΜΕΤΡΟ στην πλατεία Αγ.Ελεούσας, ο Δήμος σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ Α.Ε. προχώρησε στην κατάργηση της υφιστάμενης λεωφορειακής γραμμής 837 και την επανίδρυση της με νέα διαδρομή και μετονομασία της σε "837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ- ΣΤ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ" (Έγγραφο ΟΑΣΑ Α.Ε./Γενική Δ/ση Συγκοινωνιακής και Εμπορικής Λειτουργίας, Δ/ση Συγκοινωνιακού έργου με αρ.Πρωτ: 9217/30-6-2020).

Η γραμμή με αφητηρία επί της οδού Π.Π.Γερμανού διατρέχει μεγάλο τμήμα των πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών) μέσω του κύριου αρτηριακού και συλλεκτειακού δικτύου (Μεγ.Αλεξάνδρου, Π.Π.Γερμανού, Χίου, Λ.Ελ.Βενιζέλου, Ηρακλείου, Σίφνου, Μαρ.Αντύπα, Αγ.Μαρίνας) με έμφαση στους δύο σταθμούς ΜΕΤΡΟ, παρέχοντας και τις αναμενόμενες μετεπιβιβάσεις. Βασικοί στόχοι της γραμμής συνοψίζονται:

- Στην διασύνδεση και προσβασιμότητα του πολεοδομικού κέντρου (κεντρικές λειτουργίες, δημόσιες υπηρεσίες, υποδομές υγείας και πρόνοιας), των γραμμικών εμπορικών συγκεντρώσεων επί της Λ.Ελ.Βενιζέλου και Μεγ.Αλεξάνδρου (πελάτες, επισκέπτες εμπορικών καταστημάτων) αλλά ακόμα και την εξυπηρέτηση των μαθητών των σχολείων που υπάρχουν στη ζώνη επιρροής της νέας γραμμής.
- Στην συνδυασμένη μεταφορά μετακινήσεων των λεωφορειακών γραμμών και του ΜΕΤΡΟ (για την καταρχήν εξυπηρέτηση των εργαζόμενων στην μετάβαση/επιστροφή στην/από την εργασία τους, καθώς και των μετακινούμενων για λοιπούς σκοπούς (αναψυχής, κοινωνικοί, κ.α.).
- Στην βελτίωση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων.

Η οδευση της (κυκλικής) γραμμής 837 είναι: Από Παλαιών Πατρών Γερμανού (αφητηρία), δεξιά Υψηλάντου, αριστ. Ζωοδόχου Πηγής, αριστ. Μεσολογγίου, αριστ. Κρήτης, δεξιά Παλαιών Πατρών Γερμανού, αριστ. Αβέρωφ, αριστ. Λεωφ.Μεγ. Αλεξάνδρου, αριστ. Στεφ. Σαράφη, δεξιά Χίου, δεξιά Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου, σταθμός μετρό Αγ. Βαρβάρα, Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου, αριστ. Ηρακλείου, αριστ. Μαρίνου Αντύπα, αριστ. Μεσογείων, αριστ. Μεγ. Αλεξάνδρου, δεξιά Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου, δεξιά Ιερά Οδός, δεξιά Αγ.Μαρίνας, αριστ. Κυπαρισσίας, αριστ. Ψαρών, αριστ. Ιερά Οδό, αριστ. Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου, δεξιά Κρήτης, δεξιά Στ. Σαράφη, αριστ. Κύπρου, αριστ. Οδυσσέως, Παλαιών Πολεμιστών, δεξιά Παλαιών Πατρών Γερμανού, αριστ. Κρήτης, δεξιά Μεσολογγίου, αριστ. Αθ. Διάκου, δεξιά Παπαδιαμάντη, δεξιά Χίου, δεξιά Παλαιών Πατρών Γερμανού (τέρμα/αφητηρία). Το μήκος της νέας γραμμής ανέρχεται σε ~10,5χλμ..

ΝΕΑ ΚΥΚΛΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ "837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ"



Τέλος, στο πλαίσιο πρόσκλησης από το πρόγραμμα ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ, στην οποία χρηματοδοτείται η προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου και κατόπιν έκφρασης επιθυμίας του Δήμου για την προμήθεια και δρομολόγηση ηλεκτρικού λεωφορείου, ζητήθηκε η εξέταση πρόσθετης εξυπηρέτησης των δυτικών περιοχών του Δήμου που εμφανίζουν έντονο ανάγλυφο (π.χ. Ριμινίτικα, ευρύτερη περιοχή Πάνθεον) με αποτέλεσμα να *επηρεάζεται* η προσβασιμότητά τους προς το πολεοδομικό κέντρο και κατέπτεκταση προς το νέο σταθμό ΜΕΤΡΟ "Αγ.Βαρβάρα". Ως εκ τούτου, προτείνεται να εξεταστεί η δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας, με **αποκλειστικό σκοπό** τη βέλτιστη εξυπηρέτησή τους καθώς και την συνέργεια της γραμμής αυτής τόσο με το υφιστάμενο δίκτυο ΟΑΣΑ όσο και με το σταθμό ΜΕΤΡΟ (ανταπόκριση για μετεπιβίβαση).

Ενδεικτική διαδρομή της προτεινόμενης γραμμής της δημοτικής συγκοινωνίας δύναται να είναι:

Λ.Ελ.Βενιζέλου (Σταθμός ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Βαρβάρα'), Λ.Ελ.Βενιζέλου, αριστερά Παπαφλέσσα, αριστερά Στ.Σαράφη, δεξιά Κύπρου, Κύπρου ευθείας έως και την Αγγ.Σικελιανού, αριστερά Αγγ.Σικελιανού, αριστερά Φλέμινγκ, αριστερά Λακωνίας (θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το καθεστώς μονοδρόμησης της οδού Λακωνίας που έχει προταθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, καθώς δίδεται και εναλλακτική που απαγορεύει την προαναφερόμενη όδευση της γραμμής), δεξιά Οδυσσεύς, δεξιά Δεληγιάνη, αριστερά Παπαδιαμάντη, αριστερά Αθ.Διάκου, δεξιά Μεσολογίου, αριστερά Κρήτης, δεξιά Π.Π.Γερμανού, αριστερά Δημ.Ανδρέα, αριστερά Λ.Ελ.Βενιζέλου - Σταθμός ΜΕΤΡΟ 'Αγ.Βαρβάρα'. Το μήκος της γραμμής ανέρχεται σε ~3,5χλμ. και απεικονίζεται με μπλε χρώμα. Επιπλέον, με κόκκινο χρώμα παρατίθεται και

εναλλακτική δρομολόγηση που θα μπορούσε να εξεταστεί στο πλαίσιο διαμόρφωσης του δικτύου. Η παραπάνω διαδρομή (με την εναλλακτική) δίδονται και στο ακόλουθο σκαρίφημα:



Επισημαίνεται ότι οι παραπάνω πορείες είναι προκαταρκτικές χωρίς να έχει ελεγχθεί η εφικότητά τους, όσον αφορά θέματα κλίσεων. Για τον προσδιορισμό του τελικού δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας (σχεδιασμός χάραξης, προτεινόμενες στάσεις, τύπος οχήματος, ημέρες και ώρες λειτουργίας, μέση συχνότητα δρομολογίων, κλπ.) απαιτείται ειδική μελέτη Δημιουργίας Δημοτικής Συγκοινωνίας, η οποία θα πρέπει να εγκριθεί από τον ΟΑΣΑ Α.Ε..

Νέος σταθμός
METPO 'Αγ. Βαρβάρα'

Λοιπές προτάσεις στο πλαίσιο αναβάθμισης και βελτιστοποίησης του συστήματος και των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 20ετίας)
<p>Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων (υφιστάμενων και νέων που δημιουργούνται μέσω της νέας γραμμής 837). <p>Υπενθυμίζεται ότι έχουν τοποθετηθεί σχετικές υποδομές σε 6 μόλις στάσεις (ποσοστό 9%) από τις συνολικά 58 που υπάρχουν εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου.</p> <p>Η επάρκεια πληροφόρησης αποτελεί καθοριστική παράμετρο (δείκτη) για την αξιοπιστία του συστήματος.</p> <ul style="list-style-type: none"> Τοποθέτηση κατάλληλου φωτισμού (στην περίπτωση που δεν υπάρχει) στο σύνολο των στάσεων και γενικά του περιβάλλοντα χώρου προκειμένου να συνθέτουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τους εν αναμονή επιβάτες. Τοποθέτηση υποδομών στεγαστρών ή καθιστικού εξοπλισμού όπου οι συνθήκες το επιτρέπουν (π.χ. οδός Σίφνου). <p>Παραταύτα, αναγνωρίζεται η ανεπάρκεια ικανού πλάτους πεζοδρομίων στη συντριπτική πλειοψηφία του συλλεκτριακού δικτύου (από όπου και διέρχεται το δίκτυο του ΟΑΣΑ).</p> <p>Σημειώνεται ότι ο Δήμος έχει ήδη καταθέσει αίτηση στο πρόγραμμα 'ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II' για την δυνητική του χρηματοδότηση αναφορικά με την προμήθεια εξοπλισμού, τοποθέτησης και γενικά τον εξωραϊσμό και αναβάθμιση υφιστάμενων στάσεων του δικτύου του, στο πλαίσιο βελτίωσης των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας.</p>
<p>Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία υποδομών που εξυπηρετούν την προσβασιμότητα των πεζών, ποδηλάτων, ΑμεΑ ακόμα και οχημάτων (τύπου <i>Kiss and ride</i>) στις στάσεις. <p>Για την προσβασιμότητα των πεζών και ΑμεΑ λαμβάνονται υπόψη η ύπαρξη και η κατάσταση πεζοδρομίων καθώς και ραμπών ΑμεΑ αντίστοιχα, ενώ για τους ποδηλάτες λαμβάνεται υπόψη και η παροχή ή μη ποδηλατοστάσεων πλησίον των στάσεων ή ακόμα και στην εγγύτερη περιοχή. Η ύπαρξη ποδηλατοστάσεων έξωθεν του σταθμού METPO 'Αγ.Μαρίνας' είναι ενδεικτική.</p> <p>Όσον αφορά την πρόσβαση των οχημάτων κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη διαμορφωμένων χώρων <i>Kiss and ride</i> τουλάχιστον για τις αφετηρίες των κεντρικών λεωφορειακών γραμμών (ήτοι στις οδούς Νέστου, Σίφνου και Π.Π.Γερμανού).</p>
<p>Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 20ετίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Συνέχιση και ολοκλήρωση του προγράμματος τοποθέτησης υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου.



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

- | |
|--|
| ▪ Συνέχιση και ολοκλήρωση του προγράμματος τοποθέτησης υποδομών στεγάστρων ή καθιστικού εξοπλισμού όπου οι συνθήκες το επιπτρέπουν. |
| ▪ Συνέχιση και Ολοκλήρωση του προγράμματος δημιουργίας υποδομών που εξυπηρετούν την προσβασιμότητα των πεζών, ποδηλάτων, ΑμΕΑ ακόμα και οχημάτων στις στάσεις. |

Παρατίθενται σε σμίκρυνση, τα θεματικά σχέδια που συνοδεύουν το Σχέδιο Δράσης του Δήμου Αγίας Βαρβάρας:



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ



ΑΝΗΛΟΥΧΙΑ ΝΕΑΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ
(ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΥΠ.ΑΡ. ΠΡΟΤ.: 9217/30-6-2020 ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΟΥ ΟΑΣ Α.Ε.)

Α/Α	ΚΩΔ.	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΔΡΟΜΟΣ	ΠΡΟΦΟΡΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΣ	ΕΡΩΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΣ	ΔΕΙΞΟΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
1	830014	ΑΣΕΤΕΡΙΑ 817	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	837
2	830075	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΠΙΣΕ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	830 837
3	830086	ΠΑΛ. ΤΕΡΜΑ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΚΕΚΑΡΑΚΗ	830 837
4	830077	ΘΕΜΕ ΤΟΚΑΛΟΣ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΗΡΕΑ ΒΕΡΑΝΟΥ	ΚΑΡΑΚΑΚΗ	830 837
5	830084	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΓΑΛΑΞΙΔΟΥ	ΚΙΝΟΥΣ	830 837
6	830089	ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ	ΣΤΗΘ. ΣΑΡΑΦΗ	ΜΕΤ. ΑΔ. ΛΗΜΟΥ	ΚΑΒΑΛΑΣ	837
7	830090	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΣΤΗΘ. ΣΑΡΑΦΗ	ΑΝΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	837
8	830098	ΣΥΛΛΟΓΟΥ	ΣΤΗΘ. ΣΑΡΑΦΗ	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	ΕΠΙΣΤΗΜΟΥ	830 837
9	830092	ΣΤ. ΛΑΡΝΑ	ΣΤΗΘ. ΣΑΡΑΦΗ	ΗΡΕΩΣ	ΚΟΥ	837
10	830087	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΑΔΥ	ΚΑΡΑΚΑΚΗ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	837
11	830093	ΣΤ. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΝΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΚΑΛΑΝΤΑΚΟΥ	830 837
12	830094	ΝΕΩΤΕΡΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΚΑΝΙΝ	ΜΕΣΣΕ	830 837
13	830096	Π.Δ. ΜΑΡΤΥΡΩΝ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΒΟΥΡΝΕΣ	ΤΡΕΠΕΔΑΣ	830 837
14	830087	ΜΑΡΚΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑ	ΜΑΡ. ΑΝΤΩΝΙΑ	ΓΑΜΟΥ	ΜΕΣΣΕ	750 831 835 837
15	830081	Π.Δ. ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ	ΜΑΡ. ΑΝΤΩΝΙΑ	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΕΥΛΑΧΗ	807 831 838 837
16	830087	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΚΑΛΑΝΤΑΚΟΥ	ΚΑΛΑΝΤΑΚΟΥ	830 837
17	830097	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΚΕΦ. ΠΑΠΑΝΑ	ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡ.	830 837
18	830094	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΣΤΡΩΦ.	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	830 837
19	830095	ΚΟΚΚΙΝΗΣ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΕΡΑΤ. ΟΔΟΥ	837 891 892
20	830096	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΕΡΑΤ. ΟΔΟΥ	837 891
21	830095	ΣΤ.ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	ΕΡΑΤ. ΟΔΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	801 801 811 816 817 818 819
22	830096	ΣΤ.ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	ΕΡΑΤ. ΟΔΟΥ	ΚΑΤΑΡΤΙΣΤΩΝ	ΕΥΡΩΣΟΥ	801 801 811 816 817 818 819
23	830097	ΣΤ.ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	ΕΡΑΤ. ΟΔΟΥ	ΚΑΛΩΝ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	801 801 811 816 817 818 819
24	830091	ΤΡΙΠΩΝ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΒΕΛ. ΟΔΟΥ	ΕΥΡΩΣΟΥ	837
25	830092	ΚΟΚΚΙΝΗΣ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΜΑΡ. Α. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΕΥΡΩΣΟΥ	837
26	830093	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	830 837
27	830099	ΚΑΛΑΝΤΑΚΟΥ	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΗΡΕΩΣ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	830 837
28	830090	ΒΑΡΒΑΡΑ (ΜΕΤ.)	ΛΕΩΦ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	830 837
29	830091	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΚΕΚΑΡΑΚΗ	ΣΤΗΘ. ΣΑΡΑΦΗ	830 837
30	830092	ΣΤ. ΛΑΡΝΑ	ΣΤΗΘ. ΣΑΡΑΦΗ	ΗΡΕΩΣ	ΚΟΥ	837
31	830097	ΕΥΡΩΣΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΣΑΡΑΦΗ	ΣΟΦΟΚΛΕΟΥ	837
32	830098	ΚΟΥ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΗΡΕΩΣ	ΚΗΡΥΤΕΣ	837
33	830095	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΟΛΥΜΕΤΩΝ	ΚΗΡΥΤΕΣ	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	837
34	830090	ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΟΛΥΜΕΤΩΝ	ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ	ΚΑΒΑΛΑΣ	837
35	830090	ΑΙΤΩΡΙΑ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΟΛΥΜΕΤΩΝ	ΚΑΒΑΛΑΣ	830 837
36	830091	ΘΕΜΕ ΤΟΚΑΛΟΣ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	830 837
37	830092	ΠΑΛ. ΤΕΡΜΑ	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΠΟΛΥΜΕΤΩΝ	ΚΗΡΥΤΕΣ	830 837
38	830096	ΔΙΑΔΟΥ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΟΛΥΜΕΤΩΝ	ΑΔ. ΔΙΑΔΟΥ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	830 837
39	830090	ΕΡΑΤ. ΟΔΟΥ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΟΛΥΜΕΤΩΝ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	ΚΟΥ	830 837
40	830084	ΑΣΕΤΕΡΙΑ 817	ΓΕΡΜΑΝΟΥ	ΗΡΕΩΣ	ΥΠΗΛΑΝΤΟΥ	837

Μηλιά	Αναθεωρήσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Ι ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ
Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών και Περιβάλλοντος

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΣΤΑΔΙΟ: ΦΑΣΗ Β: Τελικό Σχέδιο ΣΒΑΚ Δήμου Αγίας Βαρβάρας

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ΒΙΩΣ. ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ
SV-AG-BARB-05

ΒΡΑΧΙΩΝ: 11/2020 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: ΠΡΟΣΑΡΤΑΤΑ ΣΤΗ ΤΕ-Β

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΝΕΑ ΚΥΚΛΙΚΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ: "837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ - ΣΤ.ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ" (Σύμφωνα με το έγγραφο ΟΑΣ Α.Ε. με αρ. Πρωτ.: 9217/30.06.2020)

ΑΝΑΘΕΣΗ: Σύνταξη Σχεδίου
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ: Σύνταξη Σχεδίου

ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ: Σύνταξη Σχεδίου

ΕΛΕΓΧΟΙ/ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών και Περιβάλλοντος



Β) ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ/ΜΕΤΡΩΝ/ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα προτεινόμενα (επιλεγέντα) μέτρα/έργα υποδομών ανά τομέα παρέμβασης με **εκτίμηση** του κόστους των απαιτούμενων μελετών τόσο ανά τομέα όσο και συνολικά, ή/και λοιπών ενεργειών που θα χρειασθούν για την υλοποίησή τους με αντίστοιχες **ενδεικτικές** πηγές χρηματοδότησης καθώς και χρονοδιάγραμμα ανά χρονικό ορίζοντα.

Πιθανοί (εμπλεκόμενοι) φορείς που θα κληθούν είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν τα επιλεγέντα μέτρα του ΣΒΑΚ είναι:

- Δήμος Αγίας Βαρβάρας
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση
- Περιφέρεια Αττικής
- ΟΑΣΑ Α.Ε.



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2021	2022	2023	2024	2025	ΚΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Τοπογραφικές αποτυπώσεις στο Δήμο					80.000,00 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (μονοδρομήσεων, αντιδρομήσεων, κ.α.) στο Δήμο	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης - Προμήθεια/Τοποθέτηση				20.000,00 €	60.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 1	Μελέτη εφαρμογής				115.450,21 €	1.924.170,24 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Καριασκάκη, στο τμήμα μεταξύ των Ανεξαρτησίας - Πλάτωνος		3744,8	m2	128		479.335,68 €						
Αρχιμήδους, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Μεσολλογίου)		1795,1	m2	128		229.774,72 €						
Ταυγέτου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Καριασκάκη - Μεσολλογίου)		493,36	m2	128		63.150,08 €						
Χειμάρας, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Μεσολλογίου		1560	m2	128		199.680,64 €						
Πλάτωνος, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Π.Π.Γερμανού		2138,4	m2	128		273.715,20 €						
Μεσολλογίου, στο τμήμα μεταξύ των Αγ.Ιωάννου - Θεμιστοκλέους		3162,2	m2	128		404.759,04 €						
Αθ.Διάκου, στο τμήμα μεταξύ των Ανεξαρτησίας - Μισαύλη		237,51	m2	128		30.401,28 €						
Μισαύλη, στο τμήμα μεταξύ των Αθ.Διάκου - Υψηλάντου		1901,2	m2	128		243.353,60 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 2	Μελέτη εφαρμογής				85.512,35 €	1.425.205,76 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Κουντουριώτου, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Καραολή		3287,6	m2	128		420.812,80 €						
Αφροδίτης, σε όλο το μήκος της (μεταξύ των Αριστοτέλους - Λ.Ελ.Βενιζέλου)		3772,6	m2	128		482.895,36 €						
Αριστοτέλους, στο τμήμα μεταξύ των Αφροδίτης - Αν.Δημητρίου		383,9	m2	128		49.139,20 €						
Καλαβρύτων, στο τμήμα μεταξύ των Αφροδίτης - Δημητρίου Ανδρέα		758,1	m2	128		97.036,80 €						
Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Αβέρωφ - Μεγ.Αλεξάνδρου		1243,5	m2	128		159.168,00 €						
Κανάρη, σε όλο το μήκος της (μεταξύ των Αβέρωφ - Ελ.Βενιζέλου)		1688,7	m2	128		216.153,60 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 3	Μελέτη εφαρμογής				11.740,42 €	195.673,60 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Καλαβρύτων, στο τμήμα μεταξύ των Δημητρίου Ανδρέα - Μιχαλάτου		663,3	m2	128		84.902,40 €						
Δημητρίου Ανδρέα, στο τμήμα μεταξύ των Στ.Σαράφη - Καραολή		865,4	m2	128		110.771,20 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 4	Μελέτη εφαρμογής				58.548,94 €	975.815,68 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Δόξης, από την αρχή της οδού (Αγγ.Σικελιανού) έως την Λακωνίας		2675,9	m2	128		342.517,76 €						
Κόδρου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Στ.Σαράφη - Λ.Ελ.Βενιζέλου)		1695	m2	128		216.965,12 €						
Τροίας, στο τμήμα μεταξύ των Κόδρου - Παπαφλέσσα		292,95	m2	128		37.497,60 €						
Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Κόδρου - Παπαφλέσσα		358,29	m2	128		45.861,12 €						
Σπύλου, στο τμήμα μεταξύ των Δημητριάδας - Διγενή Ακρίτα		2601,4	m2	128		332.974,08 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 5	Μελέτη εφαρμογής				141.007,18 €	2.350.119,68 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Ραιδεστού, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Δ.Κοιμητού - 28ης Οκτωβρίου)		2411,3	m2	128		308.647,68 €						
Αγ.Βαρβάρας, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Ραιδεστού - Αγ.Μαρίνας)		4235,2	m2	128		542.105,60 €						
Δωδεκανήσου, τμήμα μεταξύ των Ραιδεστού - Βύρωνος		1092,8	m2	128		139.883,52 €						
Αγ.Λαύρας, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Γούναρη)		495,63	m2	128		63.440,64 €						
Σερφίου, τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Γούναρη		439,6	m2	128		56.268,80 €						
Ανώνη οδός (ανατολικά της Γούναρη, παρακαείμενη του Άλσους Μητέρα, στο τμήμα μεταξύ των Σερφίου - Περικλέους)		360,63	m2	128		46.160,64 €						
Γούναρη, στο τμήμα μεταξύ των Αγ.Λαύρας - Περικλέους		1027,3	m2	128		131.493,12 €						
Αριστοφάνους, στο τμήμα μεταξύ των Ιπποκράτους - Κυκλάδων		440,99	m2	128		56.446,72 €						
Περικλέους, στο τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ.Βενιζέλου - Αριστοφάνους		2363,6	m2	128		302.538,24 €						
Κυκλάδων, στο τμήμα μεταξύ των Αριστοφάνους - Πραξιτέλους		1041,8	m2	128		133.355,52 €						
Αίολου, στο τμήμα μεταξύ των Πραξιτέλους - Λεωνίδου		1096,3	m2	128		140.326,40 €						
Πυθαγόρα, στο τμήμα μεταξύ των Διός - Περικλέους		2816	m2	128		360.448,00 €						
Λεωνίδου, στο τμήμα μεταξύ των Αίολου - Κ.Χ.		539,1	m2	128		69.004,80 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 6	Μελέτη εφαρμογής				69.728,95 €	1.162.149,12 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Βουτιένης, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Μεσογείων		2095,6	m2	128		268.238,08 €						
Ρεθύμνου, στο τμήμα μεταξύ Σίφνου - Λαμπροπούλου		1316	m2	128		168.448,00 €						
Πελοποννήσου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Σίφνου και Μεσογείων)		1525,2	m2	128		195.225,60 €						
Μαντινείας, στο τμήμα μεταξύ των Αλαμάνας - Μ.Αντίπα		2494	m2	128		319.228,88 €						
Λαμπροπούλου, στο τμήμα μεταξύ των Μαντινείας - Μεσογείων		372,2	m2	128		47.641,60 €						
Αγ.Μηνά, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Απ.Παύλου		1276,3	m2	128		163.368,96 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 7	Μελέτη εφαρμογής				118.370,15 €	1.972.835,84 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Μακρυγιάννη, σε όλο το μήκος της		2305,4	m2	128		295.091,20 €						
Βουτιένης, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Γεννηματά		3661,2	m2	128		468.633,60 €						
Γερμιθέας, στο τμήμα μεταξύ των Μακρυγιάννη - Ηρακλείου		1259,9	m2	128		161.272,32 €						
Θησέως, σε όλο το μήκος της		1905,2	m2	128		243.865,60 €						
Θράκης, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Γεννηματά και Μακαρίου)		2261,7	m2	128		289.497,60 €						



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΕΙΣ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2021	2022	2023	2024	2025	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Θεσσαλονίκης, στο τμήμα μεταξύ των Λήμιου και Αγ. Γεωργίου		681,6	m2	128		87.244,80 €						
Τριφυλίας, στο τμήμα μεταξύ των Λήμιου και Αγ. Γεωργίου		759,04	m2	128		97.157,12 €						
Γυθείου, στο τμήμα μεταξύ των Λήμιου και Αγ. Γεωργίου		834,96	m2	128		106.874,88 €						
Αγ. Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ των Ηρακλείου και Σίφνου		798,16	m2	128		102.164,48 €						
Αγ. Μηνά, στο τμήμα μεταξύ των Εύξεινου Πόντου και Σίφνου		554,08	m2	128		70.922,24 €						
Ανώριμη οδός παρακείμενη πλατείας Κ. Βάρναλη (τμήμα μεταξύ των Ηρακλείου - Μακαρίου)		391,5	m2	128		50.112,00 €						
Πεζοδρόμηση οδού Υψηλάντου, τμήμα μεταξύ Μισαύλη και Παπαδιαμάντη (στην περίπτωση που τελικά επιλεγεί από το Δήμο η λύση της πεζοδρόμησης)	Μελέτη εφαρμογής	419,04	m2	128	3.218,23 €	53.637,12 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Πεζοδρόμηση τμήματος οδού Κρήνης, τμήμα μεταξύ εισόδου/εξόδου Σταθμού ΜΕΤΡΟ Αγ.Μαρίνας - Κατσαρού	Μελέτη εφαρμογής	568,9	m2	128	4.369,15 €	72.819,20 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Πεζοδρόμηση οδού Κατσαρού, τμήμα μεταξύ των Κρήνης - Αγ.Μαρίνας	Μελέτη εφαρμογής	1035,7	m2	128	7.954,33 €	132.572,16 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
*Σημείωση: Στους οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τους πεζοδρόμους λαμβάνεται υπόψη ότι θα πραγματοποιηθεί διάσωση της συνολικής επιφάνειας με κιβώλιο (Μέσο κόστος παρέμβασης=128€/m2 - περιλαμβάνεται ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ, σύμφωνα με το αρχείο του Οδηγού Ανασχεδιασμού Αστικών οδών)												
**Σημείωση: Για τον υπολογισμό, λήφθηκε υπόψη η διατομή του κάθε οδικού τμήματος από ρ.γ. σε ρ.γ.												
Διαπλάτυνση του ανατολικού πεζοδρομίου της οδού Δόξης	Μελέτη εφαρμογής	375,12	m2	128	2.880,92 €	48.015,36 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Διαπλάτυνση/ανάπλαση πεζοδρομίων της Παπαφλέσσα	Μελέτη εφαρμογής	1086	m2	128	8.340,48 €	139.008,00 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Διαπλάτυνση/ανάπλαση πεζοδρομίων της Π.Π.Γερμανού	Μελέτη εφαρμογής	8988,7	m2	128	69.033,37 €	1.150.556,16 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Ανάπλαση της οδού Χανίων, στο τμήμα Γ.Γεννηματά και Μεγ.Αλεξάνδρου	Μελέτη εφαρμογής	1819,5	m2	128	13.973,99 €	232.899,84 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση της Λ.Ελ.Βενιζέλου, στο τμήμα Γ.Γεννηματά και Μεγ.Αλεξάνδρου - Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Μελέτη εφαρμογής	1140	m2	128	8.755,20 €	145.920,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Παρεμβάσεις σε οδούς/περιβάλλουσες περιοχές σχολικών μονάδων/συγκροτημάτων	Μελέτη ρυθμίσεων/παρεμβάσεων οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολείων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013) - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων λοιπού εξοπλισμού σημασίας				20.000,00 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομήσεις, πεζοδρόμα, κ.α.)						738.883,87 €	11.981.397,76 €					
ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ - ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ												
Κόμβος Ηρακλείου - Αγ.Γεωργίου	Μελέτη εφαρμογής				1.339,96 €	22.332,60 €						ΕΣΠΑ
Διαμόρφωση υπερυψωμένης διάβασης		184,1	m2	86		15.832,60 €						
Εγκατάσταση συστήματος έξυπνου (smart) φωτισμού						6.500,00 €						
Διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στις οδούς Νέατου - Δωδεκανήσου - Αγ.Μαρίνας					9.000,00 €	150.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Κισιάμου - Απ.Παύλου - Κανελοπούλου		307	m2	86		26.402,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Μαρ.Αντίπα - Μακαρίου - Θράκης		146	m2	86		12.556,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Ηρακλείου - Τερμιθέας - Μαρ.Αντίπα		379	m2	86		32.594,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Μεγ.Αλεξάνδρου - Κισιάμου - Κακιάς		177	m2	86		15.222,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Αβέρωφ - Διστόμου - Μεγ.Αλεξάνδρου		20,5	m2	86		1.763,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Αβέρωφ - Στ.Σαράρη - Κανάρη		220	m2	86		18.920,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση κόμβου Ηπείρου - Σωκράτους - Οδυσσεύς		110	m2	86		9.460,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Δημιουργία τοπικών στενώσεων στις προσβάσεις των οδών Στ.Σαράρη και Χίου		100	m2	86		8.600,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ						30.339,96 €	297.849,60 €					
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ												
Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους Λ.Ελ.Βενιζέλου - Αβέρωφ/Ηρακλείου και Χανίων - Αβέρωφ/Ηρακλείου	Μελέτη - Εγκατάσταση Φ.Σ. στους κόμβους	2			7.800,00 €	130.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στον κόμβο Λ.Ελ.Βενιζέλου - Ανθ.Δημητρίου	Μελέτη - Εγκατάσταση Φ.Σ. στον κόμβο	1			3.900,00 €	65.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ						11.700,00 €	195.000,00 €					
ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ, ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΟΔΟΥΣ												
Συμπλήρωση σημανσης και λοιπού εξοπλισμού στο κιβώλιο Μεσογειων - Μαρ.Αντίπα												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας στο ύψος του υφιστάμενου πεζοφάνταρου επί της Λ.Ελ.Βενιζέλου - Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2021	2022	2023	2024	2025	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Επαναδιαγράμμιση/βελτίωση μέσω οριζόντιας σήμανσης κόμβου Κύπρου - Λακωνίας - Οδυσσεύς												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Επαναδιαγράμμιση/βελτίωση οριζόντιας σήμανσης και τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος στους άξονες του αρτηριακού δικτύου, ήτοι οδοί Λ.Ε.Α. Βενιζέλου και Μεγ. Αλεξάνδρου						10.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Τοποθέτηση εύκαμπτων πλαστικών κολονακίων στον άξονα της Κρήνης (τμήμα από Ιερά Οδό έως είσοδο/έξοδο χώρου στάθμευσης σταθμού ΜΕΤΡΟ)(σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ήτοι άρθρο 10, παρ.4 του ΚΟΚ)												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Τοποθέτηση εύκαμπτων πλαστικών κολονακίων στον άξονα της Αγ. Μαρίας (σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ήτοι άρθρο 10, παρ.4 του ΚΟΚ)												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Τοποθέτηση εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων οδοστρώματος (σαμαράκια) τραπεζοειδούς ή κυκλικού τύπου στην Μακαρίου (στο ύψος του νηπιαγωγείου)												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Τοποθέτηση σχαρών/κλείσιμο ανοικτών σημείων εσοχών στις τοπικές διαπλατυσεις επί της Σίφνου						30.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διόρθωση ύψους ραμπών ΑμεΑ επί της Λ.Ε.Α. Βενιζέλου		25	τηχ	150		3.750,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑμεΑ (με σκοπό αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης)						20.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΛΟΙΠΩΝ ΜΕΤΡΩΝ/ΕΡΓΩΝ						20.000,00 €	43.750,00 €					
ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ												
Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου διαδρομής 1	Μελέτη εφαρμογής					729,75 €	12.162,50 €					ΕΣΠΑ
Α) Τοπικές οδοί χωρίς λωρίδα αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου (σε οδό ήπιας κυκλοφορίας)		2491,5	m2									
Β) Τοπικές οδοί με λωρίδα αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου		173,75	m2	70		729,75 €	12.162,50 €					
Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου διαδρομής 2	Μελέτη εφαρμογής					3.776,85 €	62.947,50 €					ΕΣΠΑ
Α) Τοπικές οδοί χωρίς λωρίδα αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου (σε οδό ήπιας κυκλοφορίας)		1367,7	m2									
Β) Τοπικές οδοί με λωρίδα αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου		899,25	m2	70		3.776,85 €	62.947,50 €					
Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου διαδρομής 2α	Μελέτη εφαρμογής					4.481,09 €	74.684,75 €					ΕΣΠΑ
Α) Τοπικές οδοί χωρίς λωρίδα αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου (σε οδό ήπιας κυκλοφορίας)		305,43	m2									
Β) Τοπικές οδοί με λωρίδα αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτου		1066,9	m2	70		4.481,09 €	74.684,75 €					
Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων		9	Ποδηλατοστάσι α-τηχ	200			1.800,00 €					ΕΣΠΑ
Τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη για ποδήλατα στη συμβολή των οδών Σίφνου - Τερψιθέας	Μελέτη - Εγκατάσταση Φ.Σ. στον κόμβο					3.900,00 €	65.000,00 €					ΕΣΠΑ
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ						12.887,69 €	216.594,75 €					
ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ												
Εξωραϊσμός - Αναβάθμιση υποδομών αστικής συγκοινωνίας	Μελέτη εφαρμογής						124.000,00 €					
Α) Τοποθέτηση κατάλληλου φωτισμού			Ιστοί φωτισμού									
Β) Τοποθέτηση υποδομών στεγάστρων και καθιστικού εξοπλισμού		12	Μεταλλικά στεγάστρα (Τύπου Α ή Β) στάσεων επιβατικού κοινού	4000		20.000,00 €	48.000,00 €					ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		19					76.000,00 €					Αναμένεται έγκριση για χρηματοδότηση από το ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II
Τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων ΟΑΣΑ (με εξαίρεση 6 που έχουν ήδη τοποθετηθεί)			Υποδομές τηλεματικής				ΟΑΣΑ Α.Ε.					ΟΑΣΑ Α.Ε.
Υποστήριξη του Δήμου για την ίδρυση δημοτικής συγκοινωνίας	Υπηρεσίες συμβούλου					20.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου (για τη λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας)							300.000,00 €					ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ						40.000,00 €	424.000,00 €					
*Σημείωση: Το κόστος για την τοποθέτηση φωτισμού θα προκύψει μετά από υπολογισμό των απαιτούμενων έργων και υλικών (π.χ. ύπαρξη pillar ή όχι, κλπ.)												
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ												

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2021	2022	2023	2024	2025	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Λειτουργία Ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής ΣΕΣ - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων	750	θέσεις	75	10.000,00 €	56.250,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Λειτουργία Ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή της Αγίας Μαρίας	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής ΣΕΣ - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων	52	θέσεις	75	10.000,00 €	3.896,25 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Διαμόρφωση εσοχών στάθμευσης κατά μήκος της Δωδεκανήσου, τμήμα Βύρωνος και Αγ.Μαρίας	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής	310	m2	70	1.302,00 €	21.700,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Χωροθέτηση θέσεων κατοίκων (μέσω σήμανσης Ρ-70) επί της Κρήνης	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής διατάξης - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων	20	θέσεις	75		1.500,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Χωροθέτηση θέσεων δικύκλων στην περιοχή των σταθμών ΜΕΤΡΟ του Δήμου	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων	200	θέσεις	10		2.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
<i>Δημιουργία εσοχής για στάση για την απο-επιβίβαση μαθητών επί της Α.ΕΑ Βενιζέλου (σε περίπτωση που τελικά επιλεγεί από το Δήμο)</i>	<i>Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής</i>	<i>30</i>	<i>m2</i>	<i>70</i>		<i>2.100,00 €</i>						<i>ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ</i>
Χωροθέτηση χώρων στάσης/στάθμευσης ΕΔΧ-ΤΑΞΙ στην περιοχή του Νοσοκομείου και πλησίον του νέου σταθμού ΜΕΤΡΟ αντίστοιχα επί της οδού Αγδ.Δημητρίου	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων	12	θέσεις	75		900,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ						21.302,00 €	88.346,25 €					
ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ												
Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Σύνταξη ΣφHO - Προμήθεια/εγκατάσταση υποδομών	27	Σταθμός φόρτισης	4000	32.000,00 €	108.000,00 €						ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ						32.000,00 €	108.000,00 €					



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (10ΕΤΙΑΣ)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2026	2027	2028	2029	2030	ΦΡΟΝΙΜΟΤΗΤΗ*
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 1	Μελέτη εφαρμογής				32.660,35 €	544.339,20 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Λ. Κατσώνη, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Κερκίρας - Υψηλάντου)		720,24	m2	128		92.190,72 €						
Ματσούκα, στο τμήμα μεταξύ των Κερκίρας - Αθ. Διάκου		1692,7	m2	128		216.668,16 €						
Μισούλη, στο τμήμα μεταξύ των Υψηλάντου - Δεληγιάννη		1839,7	m2	128		235.480,32 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 2	Μελέτη εφαρμογής				25.326,80 €	422.113,28 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Θεμιστοκλέους (τμήμα Π.Π.Γερμανού - όρια Δήμου)		1937,6	m2	128		248.012,80 €						
Ρ. Φεραίου (τμήμα Π.Π.Γερμανού - όρια Δήμου)		1360,2	m2	128		174.100,48 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 3	Μελέτη εφαρμογής				103.825,61 €	1.730.426,88 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Θεμιστοκλέους, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Κρήτης		1787,3	m2	128		228.774,40 €						
Μιχαλάτου, σε όλο το μήκος της		1615,1	m2	128		206.737,92 €						
Υψηλάντου (τμήμα μεταξύ της πλατείας Δημοκρατίας - Λ.Ελ. Βενιζέλου)		2239,2	m2	128		286.617,60 €						
Διάκου Αθανάσιου (τμήμα μεταξύ των Καλαβρύτων - Λ.Ελ. Βενιζέλου)		1503,9	m2	128		192.499,20 €						
Αριστέιδου, σε όλο το μήκος της		1157,5	m2	128		148.162,56 €						
Πλάτωνος, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Θεμιστοκλέους		776,8	m2	128		99.430,40 €						
Αν. Δημητρίου, στο τμήμα μεταξύ των Π.Π.Γερμανού - Στ. Σαράφη		3422,6	m2	128		438.092,80 €						
Καλαβρύτων, στο τμήμα μεταξύ των Μιχαλάτου - Αθ. Διάκου		1016,5	m2	128		130.112,00 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 4	Μελέτη εφαρμογής				20.042,34 €	334.039,04 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Παπαφλέσσα, σε όλο το μήκος της		745,73	m2	128		95.457,28 €						
Στ. Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Παπαφλέσσα και Κύπρου		572,4	m2	128		73.267,20 €						
Κύπρου (τμήμα μεταξύ των Στ. Σαράφη - Χίου)		1291,5	m2	128		165.314,56 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 5	Μελέτη εφαρμογής				71.747,33 €	1.195.788,80 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Βαλαωφίτου, στο τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ. Βενιζέλου - Πυθαγόρα		1486,6	m2	128		190.284,80 €						
Αθηνών, στο τμήμα μεταξύ των Προβλεπείου - Λεωνίδου		4124,6	m2	128		527.948,80 €						
Εριμού, στο τμήμα μεταξύ των Πυθαγόρα - Προβλεπείου		2266,2	m2	128		290.073,60 €						
Διός, στο τμήμα μεταξύ των Πυθαγόρα - Μεγ. Αλεξάνδρου		1464,7	m2	128		187.481,60 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 6	Μελέτη εφαρμογής				115.638,37 €	1.927.306,24 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Ρόδου (τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Μεσογείων)		1849,4	m2	128		236.718,08 €						
Λαμπροπούλου (τμήμα μεταξύ των Βουτινής - Σίφνου)		1444,6	m2	128		184.912,64 €						
Ιεράπετρας (τμήμα μεταξύ των Βουτινής - Μεσογείων)		1778,9	m2	128		227.699,20 €						
Ερεχθίου (τμήμα μεταξύ των Ρεθύμιου - Μαντινείας)		916,63	m2	128		117.328,64 €						
Συγγρού, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Πελοποννήσου και Απ. Παύλου)		739,9	m2	128		94.707,20 €						
Λήμνου (σε όλο το μήκος της, μεταξύ των Γεννηματά - Ηρακλείου & Ηρακλείου - Μαρ. Αντίπα)		857,29	m2	128		109.733,12 €						
Αγ. Γεωργίου (τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Απ. Παύλου)		1715,9	m2	128		219.637,76 €						
Νόσου (τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Γλυνού)		659,76	m2	128		84.449,28 €						
Σητείας (τμήμα μεταξύ των Μεσογείων - Απ. Παύλου)		1718,8	m2	128		220.006,40 €						
Ρεθύμιου (τμήμα μεταξύ των Λαμπροπούλου - Μεγ. Αλεξάνδρου)		961,5	m2	128		123.072,00 €						
Κακίση (τμήμα μεταξύ των Μεγ. Αλεξάνδρου - Μεσογείων)		2414,4	m2	128		309.041,92 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 7	Μελέτη εφαρμογής				93.505,00 €	1.558.416,64 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
Ελευθερίας (τμήμα μεταξύ των Λ.Ελ. Βενιζέλου - Χανίων)		505,89	m2	128		64.753,92 €						
Τ. Κολοκυθά, σε όλο το μήκος της		2003	m2	128		256.384,00 €						
<i>(Το τμήμα μεταξύ των Βουτινής και Μ. Αντίπα είναι ήδη πεζοδρόμος)</i>												
Τεριψιδάς (τμήμα μεταξύ των Μακρυγιάννη - Γεννηματά)		406,01	m2	128		51.969,28 €						
Γυθίου (τμήμα μεταξύ των Τήνου - Λήμνου)		906,4	m2	128		77.619,20 €						
Τριφυλίας (τμήμα μεταξύ των Τήνου - Λήμνου)		635,36	m2	128		81.326,08 €						
Τήνου στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου και Γεννηματά		2147,8	m2	128		274.923,52 €						
Αγ. Διονυσίου (τμήμα μεταξύ των Τριφυλίας - Ηρακλείου)		626,08	m2	128		80.138,24 €						
Λήμνου (σε όλο το μήκος της, μεταξύ των Γεννηματά - Ηρακλείου & Ηρακλείου - Μαρ. Αντίπα)		2426,3	m2	128		310.567,68 €						
Μακαρίου, σε όλο το μήκος της		2818,2	m2	128		360.734,72 €						
Πεζοδρόμηση οδού Ραιδεστού	Μελέτη εφαρμογής	2067,7	m2	128	15.879,94 €	264.665,60 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΟΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣΗΣ
*Σημείωση: Στους οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τους πεζοδρόμους λαμβάνεται υπόψη ότι θα πραγματοποιηθεί διάστρωση της συνολικής επιφάνειας με κιβώτιο (Μέσο κόστος παρτίδας=128€/m ² - περιλαμβάνει ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ, σιμφωνα με το αρχείο του Οδηγού Ανασχεδιασμού Αστικών οδών)												
**Σημείωση: Για τον υπολογισμό, λήφθηκε υπόψη η διατομή του κάθε οδικού τμήματος από ρ.γ. σε ρ.γ.												
ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομήσεις, πεζοδρόμια, κ.α.)						478.625,74 €	7.977.095,68 €					
ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ												
Δημιουργία υποδομών Kiss and Ride σε αφηρητές λεωφορειακών γραμμών επί των οδών Νέστου, Σίφνου και Π.Π.Γερμανού	Μελέτη εφαρμογής	40		70		8.400,00 €						ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ/ΙΔΙΟΥ ΠΟΡΟΥ
ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ/ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ												
Απένταξη της οδού Κισσάμου και αναθεώρηση του ΒΟΔ Αττικής (ΦΕΚ Δ701/1990)	Μελέτη/Υπηρεσία											ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (20ΕΤΙΑΣ)

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΪ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2030	2031	2032	2033	2034	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 1	Μελέτη εφαρμογής				29.155,51 €	485.925,12 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Ζωοδόχου Πηγής, στο τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Αθ.Διάκου		1946,1	m2	128		249.096,96 €						
Αγ.Ιωάννου, σε όλο το μήκος της (τμήμα μεταξύ των Κερκύρας - Μεσαλογγίου)		1850,2	m2	128		236.828,16 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 2	Μελέτη εφαρμογής				99.367,07 €	1.656.117,76 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Μεγ.Αλεξάνδρου - Δημ.Ανδρέα		2644,7	m2	128		338.521,60 €						
Μήλου, στο τμήμα μεταξύ των Καλατζάκου - Καβάλας		2181,6	m2	128		279.244,80 €						
Στ.Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Δημ.Ανδρέα - Μεγ.Αλεξάνδρου		3847,4	m2	128		492.472,32 €						
Π.Πολιμισίων, στο τμήμα μεταξύ των Κρήτης - Αβέρωφ		4264,7	m2	128		545.879,04 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 3	Μελέτη εφαρμογής				36.754,48 €	612.574,72 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Δημ.Ανδρέα - Χίου		3683,3	m2	128		471.462,40 €						
Στ.Σαράφη, στο τμήμα μεταξύ των Δημ.Ανδρέα - Κρήτης		561,72	m2	128		71.900,16 €						
Π.Πολιμισίων, στο τμήμα μεταξύ των Κρήτης - Δημ.Ανδρέα		540,72	m2	128		69.212,16 €						
*Σημείωση: Οι οδοί Στ.Σαράφη και Π.Πολιμισίων θα πρέπει να επαναδιασταθούν αναφορικά με την ηλιοπροστασία τους και σε σχέση με την οδούση της αναδιαμορφωμένης γραμμής 837- ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ-ΣΤ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ-ΣΤ.ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ												
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 4	Μελέτη εφαρμογής				4.009,73 €	66.828,80 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Καραολή, στο τμήμα μεταξύ των Χίου και Κύπρου		522,1	m2	128		66.828,80 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 5	Μελέτη εφαρμογής				47.109,12 €	785.152,00 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Κυκλάδων, στο τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου - Αριστοφάνους		2512,4	m2	128		321.587,20 €						
Αιόλου, στο τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου - Πραξιτέλους		3621,6	m2	128		463.564,80 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 6	Μελέτη εφαρμογής				82.044,13 €	1.367.402,24 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Ρόδου, στο τμήμα από πλατεία Γρ.Λαμπράκη - Κισσάμου		1189,2	m2	128		152.221,44 €						
Αλομόνας, στο τμήμα μεταξύ των Μεσογειών - Κισσάμου		1829,3	m2	128		234.150,40 €						
Κανελοπούλου, στο τμήμα μεταξύ των Απ.Παύλου/Κισσάμου - Μεσογειών		1794,6	m2	128		229.708,80 €						
Επιτ.Πετρούλα, στο τμήμα μεταξύ των Συγγρού - Μεσογειών		674,32	m2	128		86.312,96 €						
Σάμου, στο τμήμα μεταξύ των Μεσογειών - Σίφνου		1407,2	m2	128		180.121,60 €						
Γορτυνίας, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Μεσογειών		1448,5	m2	128		185.405,44 €						
Πάρου, στο τμήμα μεταξύ των Μεσογειών - Σίφνου		1423	m2	128		182.138,88 €						
Μεσογειών, στο τμήμα μεταξύ των Μαρ.Αντύπα - Απ.Παύλου		916,74	m2	128		117.342,72 €						
Διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας στην πολεοδομική ενότητα 7	Μελέτη εφαρμογής				72.627,81 €	1.210.460,16 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
Ηρακλείου, στο τμήμα μεταξύ των Μαρ.Αντύπα - Απ.Παύλου/Λυκαβηττού		4708,7	m2	128		602.708,48 €						
Εμύρνης, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Γεννηματά		2989,1	m2	128		382.604,80 €						
Αγ.Διονυσίου, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Ηρακλείου		894,48	m2	128		114.493,44 €						
Μούσκου, στο τμήμα μεταξύ των Σίφνου - Ηρακλείου		864,48	m2	128		110.653,44 €						
Διαπλάτυνση/ανάπλαση πεζοδρομίων της Απ.Παύλου (η προμέτρηση αφορά μόνο στη δυτική πλευρά της οδού - εντός ορίων Δήμου)	Μελέτη εφαρμογής	762,24	m2	128	5.854,00 €	97.566,72 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ
*Σημείωση: Στους οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τους πεζοδρομικούς λαμβάνεται υπόψη ότι θα πραγματοποιηθεί διάσπαρτη της συνολικής επιφάνειας με κυβάλιθο (Μέσο κόστος παρόμβασης=128€/m ²)												
**Σημείωση: Για τον υπολογισμό, λήφθηκε υπόψη η διατομή του κάθε οδικού τμήματος από π.χ. σε π.χ.												
ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομήσεις, πεζοδρόμια, κ.α.)						376.921,85 €	6.282.027,52 €					
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ												
Μελέτη Φ.Σ. στο κάμβο Σίφνου - Μαρ.Αντύπα	Μελέτη	1			5.000,00 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Μελέτη Φ.Σ. στους κάμβους Α.Ελ.Βενιζέλου - Χίου και Μεσογειών - Μαρ.Αντύπα	Μελέτη - Εγκατάσταση Φ.Σ. στον κάμβο	2			7.800,00 €	130.000,00 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
ΣΥΝΟΛΟ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ						12.800,00 €	130.000,00 €					
ΛΟΙΠΑ ΜΕΤΡΑ												
Εισαγωγή συστημάτων bike sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Μελέτη εφαρμογής				5.000,00 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΕΥΡΕΣΗ ΧΟΡΗΓΙΑΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΛΟΙΠΩΝ ΜΕΤΡΩΝ						5.000,00 €						