

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ



ΣΤΑΔΙΟ 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων

- 2.1 Κύρια σημεία 1ης Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη
- 2.2 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης
- 2.3 Σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης

Περιεχόμενα

1. Κύρια σημεία 1ης Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη.....	3
1.1 Πρακτικά τηλεδιάσκεψης	3
1.2 Έντυπο τοποθέτησης φορέων.....	5
2. Έκθεση Ανάλυσης Υφιστάμενης Κατάστασης.....	7
2.1 Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης.....	7
2.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	8
2.2.1 Βασικά πληθυσμιακά στοιχεία - Μόνιμος πληθυσμός.....	8
2.2.2 Πυκνότητα πληθυσμού.....	9
2.2.3 Ιδιοκτησία Ι.Χ. και θέσεις στάθμευσης	11
2.3 Πολεοδομική οργάνωση – Χρήσεις γης.....	12
2.3.1 Υφιστάμενες χρήσεις γης	14
2.4 Σημεία ενδιαφέροντος, τοπόσημα και σημαντικοί υπερτοπικοί πόλοι έλξης.....	16
2.4.1 Αρχαιολογικοί Χώροι και Ιστορικά Μνημεία.....	16
2.4.2 Μητροπολιτικό Πάρκο «Αντώνης Τρίτσης».....	17
2.4.3 Ποικίλο Όρος	18
2.4.4 Υπερτοπικοί πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής	18
2.5 Υφιστάμενη λειτουργία οδικού δικτύου	19
2.5.1 Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου	19
2.6 Σηματοδοτούμενοι κόμβοι	24
2.7 Δίκτυο πεζών και ποδηλάτου.....	25
2.7.1 Δίκτυο ποδηλάτου.....	25
2.7.2 Δίκτυο Πεζών.....	25
2.8 Πλάτος οδοστρώματος	27
2.9 Αξιολόγηση πεζοδρομίων	29
2.9.1 Πλάτος πεζοδρομίων	29
2.10 Ποιότητα πεζοδρομίων	31
2.10.1 Συμπληρωματικά στοιχεία μετρήσεων πεζοδρομίων	32
2.11 Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης.....	33
2.12 Επικίνδυνα σημεία.....	37
2.13 Δημόσια συγκοινωνία	39
2.13.1 Δίκτυο ΟΑΣΑ	39
2.13.2 Δημοτική συγκοινωνία	43
2.13.3 Μέσα σταθερής τροχιάς	43

2.13.4	Επέκταση γραμμής 2 και γραμμής 4 μετρό	45
2.14	Μηχανοκίνητη κυκλοφορία	46
2.14.1	Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε διατομές	46
2.14.2	Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε κόμβους	52
2.15	Χρήση ηλεκτροκίνησης	56
2.16	Εμπορευματικές μεταφορές	56
2.17	Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών	56
2.18	Έρευνα διερεύνησης χαρακτηριστικών μετακινήσεων	56
2.19	Ανάλυση S.W.O.T	67
2.20	Mobility Status	68
3.	Δόμηση Μελλοντικών Σεναρίων Κινητικότητας	72
3.1	Φιλοσοφία ανάπτυξης σεναρίων	72
3.1.1	Στόχοι	72
3.1.2	Δραστηριότητες	72
3.2	Η σημασία της συζήτησης σεναρίων με πολίτες και φορείς	73
3.2.1	Σκοπός	74
3.2.2	Δραστηριότητες	74
3.3	Διαμόρφωση σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας ...	74
3.3.1	Σενάριο Α: Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing)	75
3.3.2	Σενάριο Β: Προώθηση ήπιων μέσων μεταφοράς περπάτημα και ποδήλατο έλεγχος της στάθμευσης και περιορισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων	76
3.3.3	Σενάριο Γ: Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας	80
3.3.4	Σενάριο Δ: Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)	82
3.4	Αποτελέσματα και σύγκριση Σεναρίων	88
3.5	Σύγκριση Εναλλακτικών Σεναρίων με Μηδενικό Σενάριο	93
3.6	Ποιοτική αξιολόγηση Σεναρίων	97

1. Κύρια σημεία 1ης Διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Βασική προϋπόθεση για τη σωστή και ολοκληρωμένη εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε έναν Δήμο αποτελεί η συμμετοχή σε αυτό κατά το δυνατόν των περισσότερων εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών οι οποίοι δύναται να επηρεαστούν από την υλοποίησή του ή/και να την επηρεάσουν. Ως επέκταση αυτής της συμμετοχικής προσέγγισης των ΣΒΑΚ, καθίσταται υψίστης σημασίας η ενεργή και άμεση συμμετοχή των φορέων μεταφορικού έργου.

Η Ομάδα Εργασίας του Δήμου σε συνεργασία με την ανάδοχη εταιρία (LEVER) ανταποκρινόμενη στις ανάγκες του ΣΒΑΚ Αγίων Αναργύρων - Καματερού οργάνωσε τη διεξαγωγή του 1ου κύκλου Διαβούλευσης. Στόχος του ήταν η ενημέρωση του δικτύου φορέων και των εμπλεκόμενων ομάδων πολιτών αναφορικά με την έννοια του ΣΒΑΚ, την αναγκαιότητά του και πληροφορίες του υπό εκπόνηση Σχεδίου. Επιπρόσθετα, μέσω της Διαβούλευσης οι συμμετέχοντες ενημερώνονται για τις αρμοδιότητές τους, για το πλάνο επικοινωνίας, καθώς και για τις διεργασίες στις οποίες θα απαιτηθεί η συμβολή τους. Εκτός από την ενημέρωση των συμμετεχόντων για τη διαδικασία του ΣΒΑΚ, ζητείται η συμβολή τους στην ανάδειξη των πραγματικών ζητημάτων κινητικότητας της περιοχής μελέτης. Οι απόψεις των φορέων και των ομάδων πολιτών καταγράφονται και αποτελούν τη βάση για την ανάπτυξη του οράματος του ΣΒΑΚ και των σεναρίων σε επόμενα στάδια.

Η Διαβούλευση έλαβε χώρα την Πέμπτη 16 Δεκεμβρίου 2021 (από 12:00 - 13:30) διαδικτυακά λόγω της έκτακτης κατάστασης που έχει προκαλέσει η πανδημία του κορωνοϊού (COVID-19). Στο Παράρτημα του 2^{ου} Παραδοτέου παρουσιάζεται η σχετική ανάρτηση για την 1η Διαβούλευση στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου.

Πέρα από την πραγματοποίηση της 1^{ης} Διαβούλευσης διαδικτυακά, διαμορφώθηκε ειδικό «Ερωτηματολόγιο – Έντυπο Τοποθέτησης Φορέων» προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ.

1.1 Πρακτικά τηλεδιάσκεψης

Επισημαίνεται ότι η συμμετοχή από την πλευρά των Φορέων ήταν μικρή με μόλις δύο φορείς να συμμετέχουν στην 1η Διαβούλευση. Πιο αναλυτικά οι συμμετέχοντες της συνάντησης ήταν οι κάτωθι:

Πίνακας 1: Φορείς που συμμετείχαν στην Α' Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δ. Αγ. Αναργύρων - Καματερού

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
1	Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ)	Σοφία Χωματά
2	Πρωτοβουλία Πολιτών Για Τα Δικαιώματα Των Πεζών – ΠΕΖΗ	Βαγγέλης Δήμας

Τη συζήτηση άνοιξε ο κος **Δανάκος**, Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών και Δόμησης του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού, ο οποίος τόνισε τη σημασία της εκπόνησης του ΣΒΑΚ στον Δήμο. Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι πλέον έχει έρθει το πλήρωμα του χρόνου να δοθεί προτεραιότητα στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ κτλ) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας όπως γίνεται μέχρι σήμερα. Η τήρηση των Ευρωπαϊκών Οδηγιών και καλών πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας είναι πλέον επιτακτική ανάγκη για πόλεις οι οποίες θα έχουν επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι το ΙΧ. Ο κος Δανάκος σε μετέπειτα παρέμβασή του στη συζήτηση επισήμανε τα εξής:

- Η προτεραιότητα στον πεζό αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη της πόλης και της βελτίωσης της ποιότητας της ζωής των κατοίκων.
- Ένα από τα μεγαλύτερα κυκλοφοριακά προβλήματα της πόλης είναι η διερχόμενη κίνηση από και προς τον Κηφισό, αλλά από και προς όμορους δήμους.
- Υφίσταται μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης λόγω έλλειψης των απαραίτητων χώρων, ειδικά στους Αγίους Αναργύρους.
- Η μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας για την οδό Κωστή Παλαμά στο Καματερό, στην οποία παρατηρείται μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων από και προς τις Λεωφόρους Φυλής και Δημοκρατίας, προβλέπει τη μείωση του πλάτους του οδοστρώματος στα 6,5 μέτρα και τη διαπλάτυνση του πεζοδρομίου προβλέποντας και την κατασκευή ποδηλατοδρόμου.
- Η μελέτη στην περιοχή Τσούμπα (πίσω από το παλιό Δημαρχείο) προβλέπει τη μετατροπή της σε ήπιας κυκλοφορία με μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα στα 30 χλμ/ώρα και υπερυψωμένες διαβάσεις.

Ακολούθησαν οι παρουσιάσεις των κυρίων **Ανδρουλιδάκη** και **Τσακίρη** για λογαριασμό της Συμβούλου Εταιρίας Lever, οι οποίες είχαν να κάνουν με την ενημέρωση των παρευρισκόμενων όσον αφορά τη μεθοδολογία, τη φιλοσοφία και την πορεία υλοποίησης των ΣΒΑΚ (Παράρτημα).

Στη συνέχεια τον λόγο έλαβε ο κος **Δήμας** από τον οργανισμό Πρωτοβουλία Πολίτων Για Τα Δικαιώματα Των Πεζών – ΠΕΖΗ. Ο κος Δήμας επεσήμανε τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την επιτυχή διεξαγωγή του ΣΒΑΚ. Πιο συγκεκριμένα τόνισε τη σημασία της πολιτικής βούλησης και του οράματος καθώς μπορούν να γίνουν πολλά πράγματα χωρίς να δαπανηθούν πολλά χρήματα. Επίσης, ως απαραίτητη προϋπόθεση ανέφερε τις καλά οργανωμένες ενημερωτικές εκστρατείες σε ό,τι αφορά την προτεραιότητα των άλλων μέσων μετακίνησης πλην των μηχανοκίνητων. Επιπλέον, ζωτικής σημασίας για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ είναι η συνεργασία της Αστυνομίας και της Τροχαίας καθώς χωρίς την απαραίτητη αστυνομική επιτήρηση συνήθως οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν τηρούνται στην ελληνική πραγματικότητα. Επιπρόσθετα, ο κος Δήμας πρότεινε τις παρακάτω παρεμβάσεις για τον Δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού:

- Για την ασφαλή κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου να είναι τέτοιο ώστε να μπορούν να χωρούν δύο αντιθέτως κινούμενα αναπηρικά αμαξίδια (~1,5μ). Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν είναι εφικτό η οδός να διαμορφώνεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.
- Ο υφιστάμενος ποδηλατοδρόμος-πεζόδρομος της οδού Κωνσταντινουπόλεως να επεκταθεί και να γίνει ένα πλέγμα με αφητηρία την εν λόγω οδό.
- Συνέπεια στις διαδρομές και στις ράμπες των αναπήρων ατόμων με σωστές προδιαγραφές και σωστή ενσωμάτωση ώστε να διευκολύνεται η κινητικότητά.
- Το όριο εντός πόλης, τουλάχιστον στις περιοχές με πυκνές διαβάσεις, να καθοριστεί στα 30 χλμ/ώρα.

Τέλος, η κα **Χωματά**, από τον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δυτικής Αττικής (ΑΣΔΑ), αρχικά αναφέρθηκε στο Πρόγραμμα Ανθεκτική Δυτική Αθήνα 2030 το οποίο έχει ως απαραίτητη προϋπόθεση την επικαιροποίηση των ΣΒΑΚ αφού ολοκληρωθούν, ενώ η εκπόνησή τους είναι προαπαιτούμενο για τα μετέπειτα έργα. Παράλληλα, η κα Χωματά επισήμανε ότι στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος, αλλά και γενικότερα είναι σημαντική η διαδημοτική συνεργασία όσον αφορά τα ΣΒΑΚ και ότι ο ΑΣΔΑ είναι διατεθειμένος να βοηθήσει τον Δήμο προς αυτή την κατεύθυνση. Επιπλέον, η κα Χωματά έκανε της εξής παρατηρήσεις:

- Στις κεντρικές περιοχές του Δήμου υφίσταται έντονο πρόβλημα στάθμευσης.

- Η καινούρια θέση του Δημαρχείου είναι σωστή από κυκλοφοριακής άποψης, καθώς δε βρίσκεται σε κεντρικό σημείο.
- Η συμμετοχή των λοιπών φορέων είναι ζωτικής σημασίας και ιδίως των φορέων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΟΑΣΑ, Αττικό Μετρό), τουλάχιστον μέσω των ερωτηματολογίων.
- Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.
- Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους πεζούς και αντικίνητρα στη μηχανοκίνητη μετακίνηση.
- Πρόβλεψη για αναβάθμιση της Δημόσιας Συγκοινωνίας.

1.2 Έντυπο τοποθέτησης φορέων

Όπως αναφέρεται παραπάνω, πέρα από την πραγματοποίηση της 1^{ης} Διαβούλευσης μέσω τηλεδιάσκεψης, διαμορφώθηκε ειδικό «Ερωτηματολόγιο – Έντυπο Τοποθέτησης Φορέων» προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ. Το εν λόγω ερωτηματολόγιο στόχο έχει την τοποθέτηση των εμπλεκόμενων Φορέων σε θέματα κινητικότητας, ανεξαρτήτως αν θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στην τηλεδιάσκεψη και για αυτό απεστάλη στο δίκτυο φορέων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Παρ' όλα αυτά οι φορείς που συμμετείχαν στην τηλεδιάσκεψη ήταν και αυτοί που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο.

Η Ομάδα Εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τον χαμηλό βαθμό εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας (και γενικότερα της ελληνικής κοινωνίας) στις μεθόδους συμμετοχικού σχεδιασμού, διαμόρφωσε το εν λόγω έντυπο με λεπτομερείς οδηγίες και ερωτήσεις που οδηγούν προοδευτικά στο ζητούμενο αποτέλεσμα. Παράλληλα, συντάχθηκε ενημερωτικό έντυπο για το ΣΒΑΚ του Δήμου ώστε να ενημερωθούν οι εκπρόσωποι των φορέων και να είναι καλύτερα προετοιμασμένοι για τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου. Ο κάθε εκπρόσωπος, έχοντας συμπληρώσει ή απλώς εξετάσει το έντυπο εντός του διαθέσιμου χρονικού διαστήματος προετοιμασίας, θα ήταν σε θέση να παράσχει στοχευμένα όσα στοιχεία εκφράζουν τον φορέα ή την κοινωνική ομάδα που εκπροσωπεί.

Τα πιο χαρακτηριστικά και ενδιαφέροντα σχόλια που συγκεντρώθηκαν είναι τα εξής:

- ✓ «Υπάρχουν διαδρομές, για να περπατήσεις με ασφάλεια και άνεση(π.χ. ο μεγάλος πεζόδρομος ποδηλατόδρομος παράλληλα της οδού Κωνσταντινουπόλεως. Μακάρι να δημιουργήσετε όσο το δυνατόν περισσότερες τέτοιου είδους διαδρομές.»
- ✓ «...βλέπεις συχνά πεζόδρομους, θετικό, συχνά με σταθμευμένα αυτοκίνητα, αρνητικό, που αποτρέπουν τα παιδιά να βγουν έξω να παίζουν.»
- ✓ «...να δοθεί προτεραιότητα στους πεζούς και αυτό θα γίνει με τη δημιουργία πεζοδρομίων με κατάλληλες προδιαγραφές, διαβάσεων, πολλών δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, να κατασκευαστούν ράμπες αναπήρων σε όλες τις άκρες πεζοδρομίων...»
- ✓ «Φροντίστε να είναι πυκνές και καλοβαμμένες οι διαβάσεις πεζών. Εκτός από τη λειτουργική τους ιδιότητα για την οδική ασφάλεια των πεζών, χρησιμεύουν και ως διαφήμιση για την πεζή μετακίνηση και δείχνουν το ενδιαφέρον του δήμου.»
- ✓ «Προτιμάτε να τοποθετείτε τους κάδους απορριμμάτων στο δρόμο, παρά σε εγκοπή του πεζοδρομίου, όπου είναι δυνατό.»
- ✓ «Χωροθετείστε θέσεις στάθμευσης για μηχανές στο δρόμο, ώστε να μην παρκάρουν στα πεζοδρόμια, και τοποθετείστε δέστρες για ποδήλατα, ενθαρρύνοντας έτσι τη χρήση του ποδηλάτου.»
- ✓ «Μη δείχνετε καμιά ανοχή στη στάθμευση σε διαβάσεις πεζών και στις ράμπες αναπήρων.»
- ✓ «Μετατρέψτε περισσότερους δρόμους σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, όταν έχουν μικρή κίνηση και δεν έχουν επαρκή πεζοδρόμια.»
- ✓ «Κάντε πιο δύσκολη τη διαμπερή κυκλοφορία σε αυτοκίνητα. Διευκολύνετε την ευθεία κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων.»

- ✓ «Εφαρμόστε την ελεγχόμενη στάθμευση στις κυκλοφορικά κορεσμένες εμπορικές περιοχές, δίνοντας προτεραιότητα στους κατοίκους και στη βραχυπρόθεσμη στάθμευση.»
- ✓ «Προσθέστε ενημερωτικό υλικό στην ιστοσελίδα σας, δηλώνοντας ότι στηρίζετε τη μετακίνηση με περπάτημα, ποδήλατο, και μέσα μαζικής μεταφοράς.»
- ✓ Σχετικά με τα προβλήματα της κυκλοφορίας ΙΧ και μοτοσυκλετών: «Αποτελώντας κόμβο για είσοδο στην εθνική οδό, δημιουργείται αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων.»
- ✓ «Δεν υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης, γεγονός που δυσκολεύει την επισκεψιμότητα του εμπορικού κέντρου.»
- ✓ «Μικρά πεζοδρόμια και ένα μη εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων.»
- ✓ «Επικίνδυνη η κυκλοφορία ποδηλάτων/πατινιών, λόγω έλλειψης εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και αυξημένης κυκλοφορίας οχημάτων.»
- ✓ «Καθυστερήσεις, λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας οχημάτων και της έλλειψης κοντινών σταθμών ΜΕΤΡΟ.»
- ✓ «Δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας των καταστημάτων.»
- ✓ «Υπάρχουν προβλήματα ασφάλειας μετακινήσεων, λόγω των ελλείψεων δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.»

Η παρουσίαση του ερωτηματολογίου και του ενημερωτικού εντύπου, τα οποία εστάλησαν στους φορείς, γίνεται στο Παράρτημα του Παραδοτέου 2 του ΣΒΑΚ.

2. Έκθεση Ανάλυσης Υφιστάμενης Κατάστασης

2.1 Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης

Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού είναι ένας από τους δήμους της περιφέρειας Αττικής που προέκυψε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης το 2010 από τη συνένωση των παλαιότερων Δήμων Αγίων Αναργύρων και Καματερού. Έδρα του Δήμου είναι οι Άγιοι Ανάργυροι. Έχει έκταση 9.11 χλμ², πληθυσμό 62.529 κατοίκων σύμφωνα με την απογραφή του 2011 και αποτελεί τον 52^ο μεγαλύτερο Δήμο της Ελλάδας από άποψης πληθυσμού.



Εικόνα 1: Όρια Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού και θέση του εντός της Αττικής

Βρίσκεται στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της πόλης των Αθηνών, σε απόσταση περίπου 6 χλμ από το κέντρο της, 18 χλμ από το λιμάνι του Πειραιά, 36 χλμ από τον Διεθνή Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» και 5 χλμ από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Αθηνών – Λαμίας. Στο ανατολικό του άκρο εφάπτεται με την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας, αρκετά κοντά στο σημείο που αυτή συναντά την Αττική Οδό, ενώ τέμνεται από τη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, που χρησιμοποιείται και από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Πιο συγκεκριμένα καταλαμβάνει μέρος του βορειοδυτικού τμήματος του λεκανοπεδίου της Αττικής. Συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Αχαρνών (Μενιδίου) και Φυλής, ανατολικά με τους Δήμους Ν. Φιλαδέλφειας – Ν. Χαλκηδόνας, νότια με τον Δήμο Αθηναίων και Περιστερίου και δυτικά με τον Δήμο Ιλίου (Ν. Λιοσίων) και Πετρούπολης.

Διοικητικά - στο πλαίσιο της αποκεντρωμένης διοίκησης - ανήκει στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής με έδρα την Αθήνα. Σε επίπεδο του δεύτερου βαθμού αυτοδιοίκησης, ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού εντάσσεται στην Περιφέρεια Αττικής εντός των ίδιων ορίων με αυτά της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, η οποία διακρίνεται στις οκτώ επιμέρους Περιφερειακές Ενότητες (Π.Ε.) Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών, Νοτίου Τομέα Αθηνών, Πειραιώς, Νήσων Αττικής, Ανατολικής Αττικής και Δυτικής Αττικής. Συγκεκριμένα, η περιοχή

παρέμβασης υπάγεται στην Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών. Αναφορικά με τη διοικητική του δομή, ο σημερινός Δήμος αποτελεί προϊόν της διοικητικής μεταρρύθμισης του Προγράμματος "Καλλικράτης" (Ν. 3852/2010 - ΦΕΚ 87/Α/2010) βάσει του οποίου καθορίστηκε η υφιστάμενη διοίκηση διαίρεση της χώρας και τα όρια των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Η περιοχή χωρίζεται σε τρεις οικιστικές λωρίδες οι οποίες ορίζονται κατά μήκος τριών συγκοινωνιακών αξόνων που διατρέχουν την περιοχή, την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας, τις σιδηροδρομικές γραμμές Αθηνών – Θεσσαλονίκης - Πελοποννήσου και τη Λεωφόρο Δημοκρατίας.

2.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

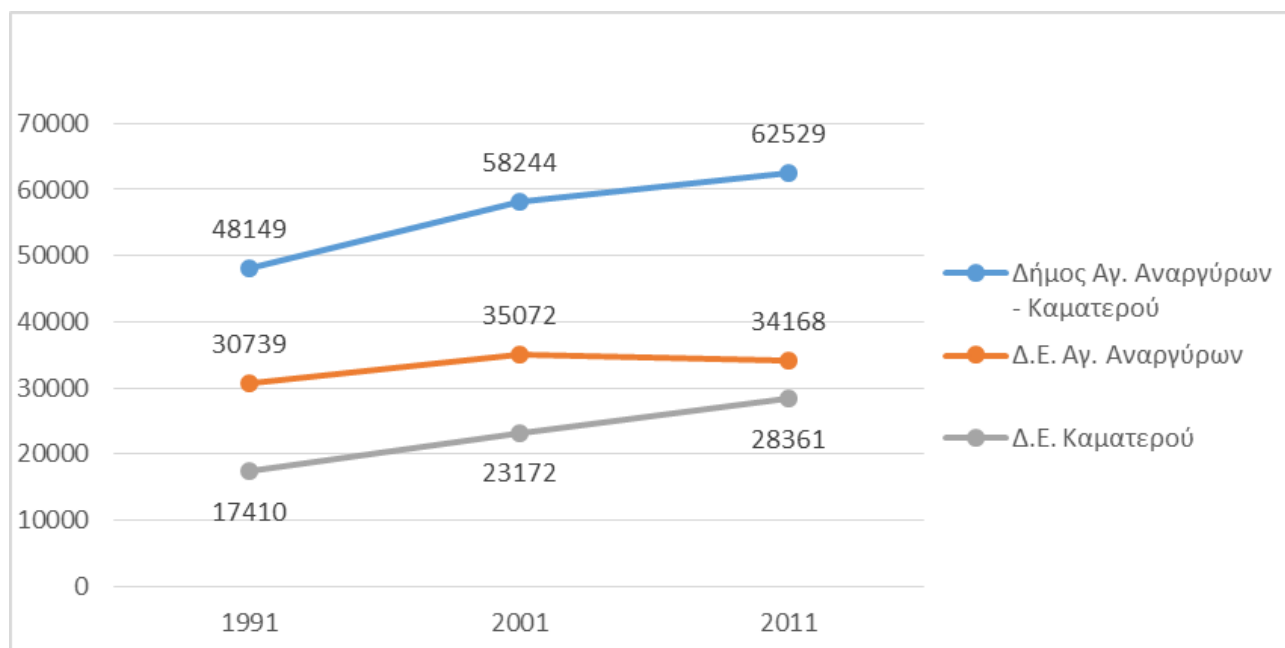
2.2.1 Βασικά πληθυσμιακά στοιχεία - Μόνιμος πληθυσμός

Με βάση την πιο πρόσφατη διαθέσιμη απογραφή του 2011, προκύπτει ότι στον Δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού κατοικούν μόνιμα 62.529 άτομα. Τα πληθυσμιακά δεδομένα πριν το 2011 είναι ξεχωριστά για τις δύο επιμέρους δημοτικές ενότητες, καθώς τόσο οι Άγιοι Ανάργυροι όσο και το Καματερό αποτελούσαν ξεχωριστούς δήμους. Για τις ανάγκες της μελέτης της διακύμανσης του πληθυσμού κατά τις περασμένες δεκαετίες, πραγματοποιήθηκε άθροιση των δεδομένων.

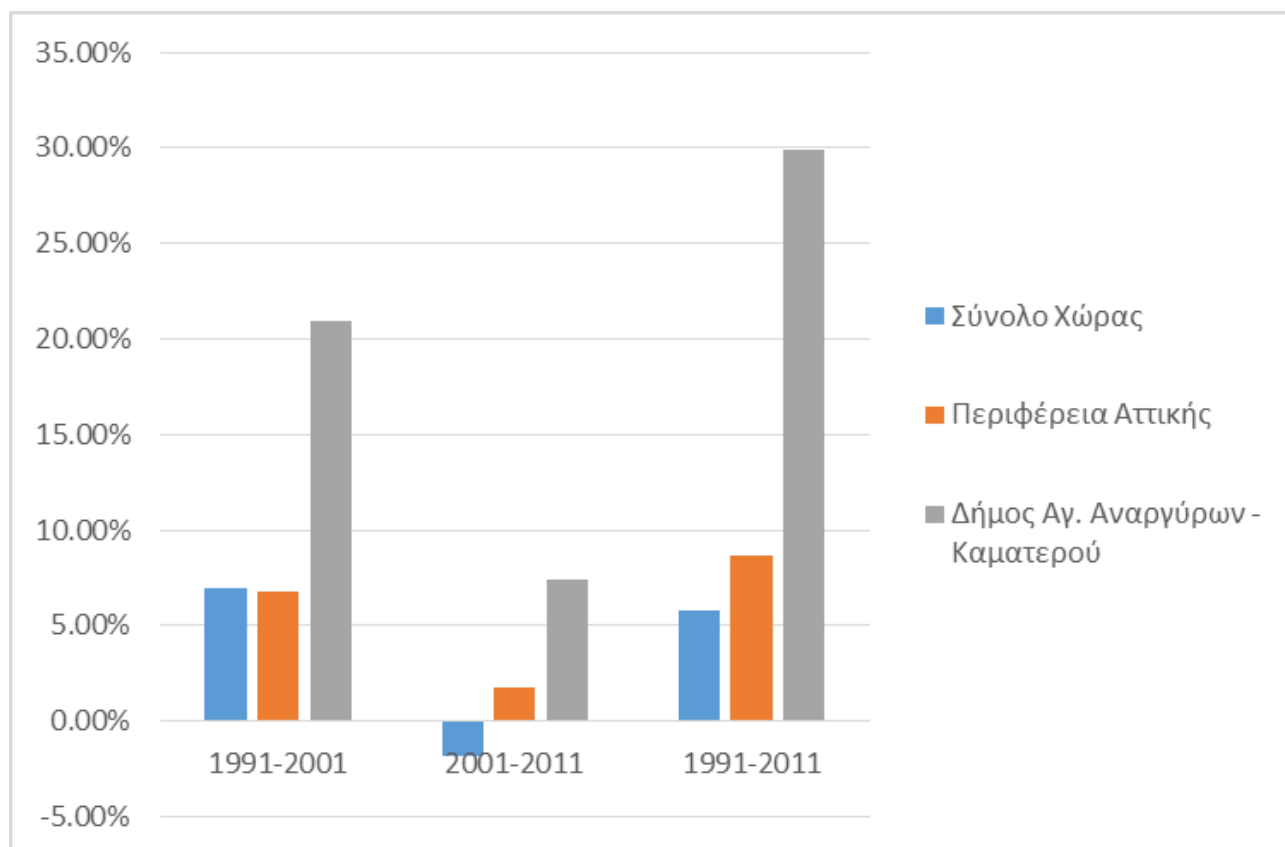
Βάσει των αποτελεσμάτων, παρατηρείται σημαντική αυξητική πορεία του πληθυσμού, εντονότερα από το 1991 έως το 2001 (20,97%) και σε μικρότερο ποσοστό μέχρι το 2011 (7,36%). Αξιοσημείωτο παραμένει το γεγονός πως τα ποσοστά αύξησης είναι πολλαπλάσια συγκριτικά με τις αντίστοιχες μεταβολές στην περιφέρεια Αττικής αλλά και σε επίπεδο χώρας. Επιπλέον, οριακά το 30% του πληθυσμού κατοικεί στην περιοχή μόλις τα τελευταία τριάντα χρόνια με τη Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων να κατέχει το μεγαλύτερο πληθυσμιακό ποσοστό του δήμου για το 2011 (54,64%) ενώ στη Δ.Ε. Καματερού βρίσκεται το υπόλοιπο (45,36%).

Πίνακας 2: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011

Χωρικό Επίπεδο	Μόνιμος Πληθυσμός			Μεταβολή Πληθυσμού		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Σύνολο Χώρας	10.221.977	10.934.097	10.816.286	6,97%	-1,08%	5,81%
Περιφέρεια Αττικής	3.523.407	3.761.810	3.828.434	6,77%	1,77%	8,66%
Δήμος Αγ. Αναργύρων Καματερού	48.149	58.244	62.529	20,97%	7,36%	29,87%
Δ.Ε. Αγ. Αναργύρων	-	-	34.168	-	-	-
Δ.Ε. Καματερού	-	-	28.361	-	-	-
Δήμος Αγ. Αναργύρων	30.739	35.072	-	-	-	-
Δήμος Καματερού	17.410	23.172	-	-	-	-



Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011



Διάγραμμα 2: Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011

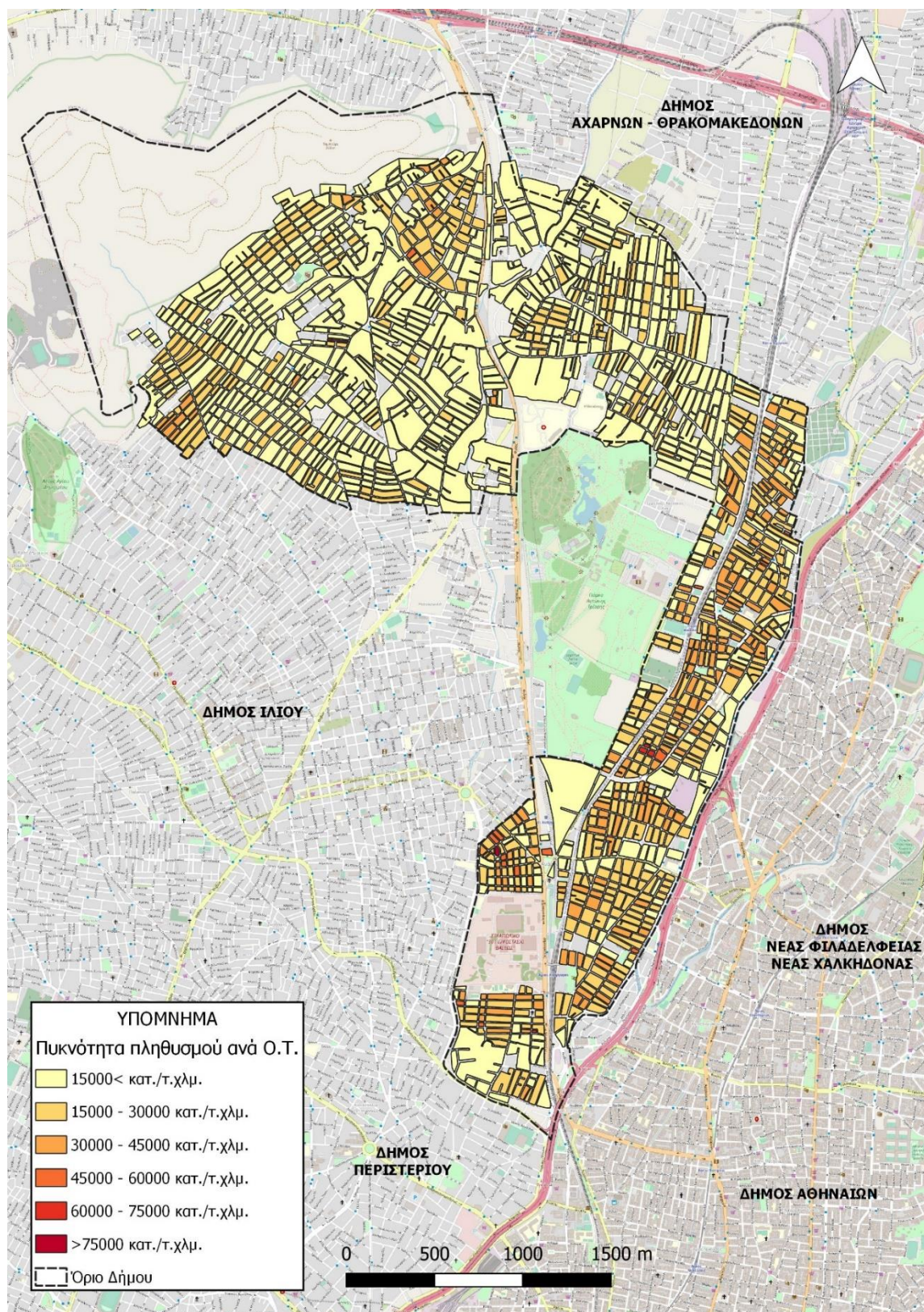
2.2.2 Πυκνότητα πληθυσμού

Για τη δημιουργία του σχετικού χάρτη χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ. ως προς τον πληθυσμό ανά Ο.Τ. και μέσω της χρήσης Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών υπολογίστηκε η πυκνότητα πληθυσμού ως πηλίκο του πληθυσμού ανά Ο.Τ. ως προς το εμβαδό του αντίστοιχου

Ο.Τ. Η τιμή της πυκνότητας υπολογίστηκε σε κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Βάσει των αποτελεσμάτων της απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2011 όπου ο μόνιμος πληθυσμός ανέρχεται σε 62.529 κατοίκους, προκύπτει πως η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου ανέρχεται σε 6.383 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Από τον χάρτη πυκνότητας πληθυσμού προκύπτει ότι ο Δήμος δεν εμφανίζει τις ίδιες τιμές σε όλη την έκτασή του. Αναλυτικότερα, στη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) των Αγίων Αναργύρων η πυκνότητα φαίνεται να είναι υψηλότερη γεγονός που αποδεικνύει ότι πρόκειται για το πιο πυκνοκατοικημένο τμήμα του Δήμου. Οι συγκεντρώσεις αυτές εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος της Λεωφόρου Δημοκρατίας. Περιμετρικά του Μητροπολιτικού Πάρκου «Αντώνης Τρίτσης» παρατηρούνται πιο χαμηλές τιμές ενώ ακόμα χαμηλότερες είναι οι τιμές στη Δ.Ε. Καματερού. Παρατηρώντας τον παρακάτω χάρτη, είναι εμφανές ότι αυτή είναι η πλέον αραιοκατοικημένη περιοχή του Δήμου με μικρές εξαιρέσεις κατά τόπους. Οι εν λόγω εξαιρέσεις, όπου η πυκνότητα των κατοίκων είναι ελαφρώς μεγαλύτερη, αφορούν τη γειτονιά στο βορειότερο τμήμα του Καματερού και τις γειτονιές κατά μήκος των οδών Αγίου Νικολάου και Κωστή Παλαμά.

Επίσης είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι κατά μήκος των οδικών αξόνων Θηβών και Φυλής δεν παρατηρούνται υψηλές συγκεντρώσεις πληθυσμού, γεγονός το οποίο τονίζει τη λειτουργία τους ως άξονες υπηρεσιών και εμπορίου.



Χάρτης 1: Πυκνότητα πληθυσμού Αγίων Αναργύρων – Καματερού ανά Ο.Τ. (2011)

2.2.3 Ιδιοκτησία Ι.Χ. και θέσεις στάθμευσης

Από τα ίδια στοιχεία της τελευταίας απογραφής, προκύπτει ότι σε ποσοστό περί το ~48% από τα νοικοκυριά του Δήμου διαθέτουν τουλάχιστον 1 αυτοκίνητο, ενώ ενδιαφέρον αποτελεί ότι το ποσοστό των νοικοκυριών με 2 ή/και περισσότερα αυτοκίνητα είναι σχεδόν παρεμφερές με εκείνο των νοικοκυριών που δε διαθέτουν κανένα αυτοκίνητο.

Πίνακας 3: Διάκριση των νοικοκυριών του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού ανάλογα με τον αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους

Χωρικό Επίπεδο	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους					
		0 αυτοκίνητα	%	1 αυτοκίνητο	%	2 + αυτοκίνητα	%
Σύνολο χώρας	4.134.540	1.255.683	30,37%	1.881.231	45,50%	997.626	24,13%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	449.773	29,74%	697.5	46,13%	364.824	24,13%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184.972	51.882	28,05%	89.889	48,60%	43.201	23,36%
Δήμος Αγ. Αναργύρων - Καματερού	22.679	5.521	24,34%	10.884	47,99%	6.274	27,66%

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά κάτοικο και ανά νοικοκυριό είναι 0,43 και 0,37 αντίστοιχα (370 Ι.Χ. ανά 1.000 κάτοικους).

Στο ίδιο πλαίσιο ανάλυσης, η κατανομή των οχημάτων των νοικοκυριών σε σχέση με τις ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης έχει ως εξής:

Πίνακας 4: Διάκριση των νοικοκυριών του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού ανάλογα με τον αριθμό θέσεων στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους

Χωρικό Επίπεδο	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους			
		0 θέσεις στάθμευσης	%	1 + θέσεις στάθμευσης	%
Σύνολο χώρας	4.134.540	2.727.304	65,96%	1.407.236	34,04%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	963.422	63,71%	548.675	36,29%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184.972	133.319	72,08%	51.653	27,92%
Δήμος Αγ. Αναργύρων - Καματερού	22.679	15.240	67,20%	7.439	32,80%

Από τα παραπάνω στοιχεία, προκύπτει ότι ένα σημαντικό υψηλό ποσοστό (67,2%) των νοικοκυριών δε διαθέτει καμία ιδιωτική θέση στάθμευσης. Αυτό ενδεχομένως να οφείλεται στο ότι οι περισσότερες κατοικίες εντός του Δήμου είναι μονοκατοικίες χωρίς να διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης εντός του οικοπέδου.

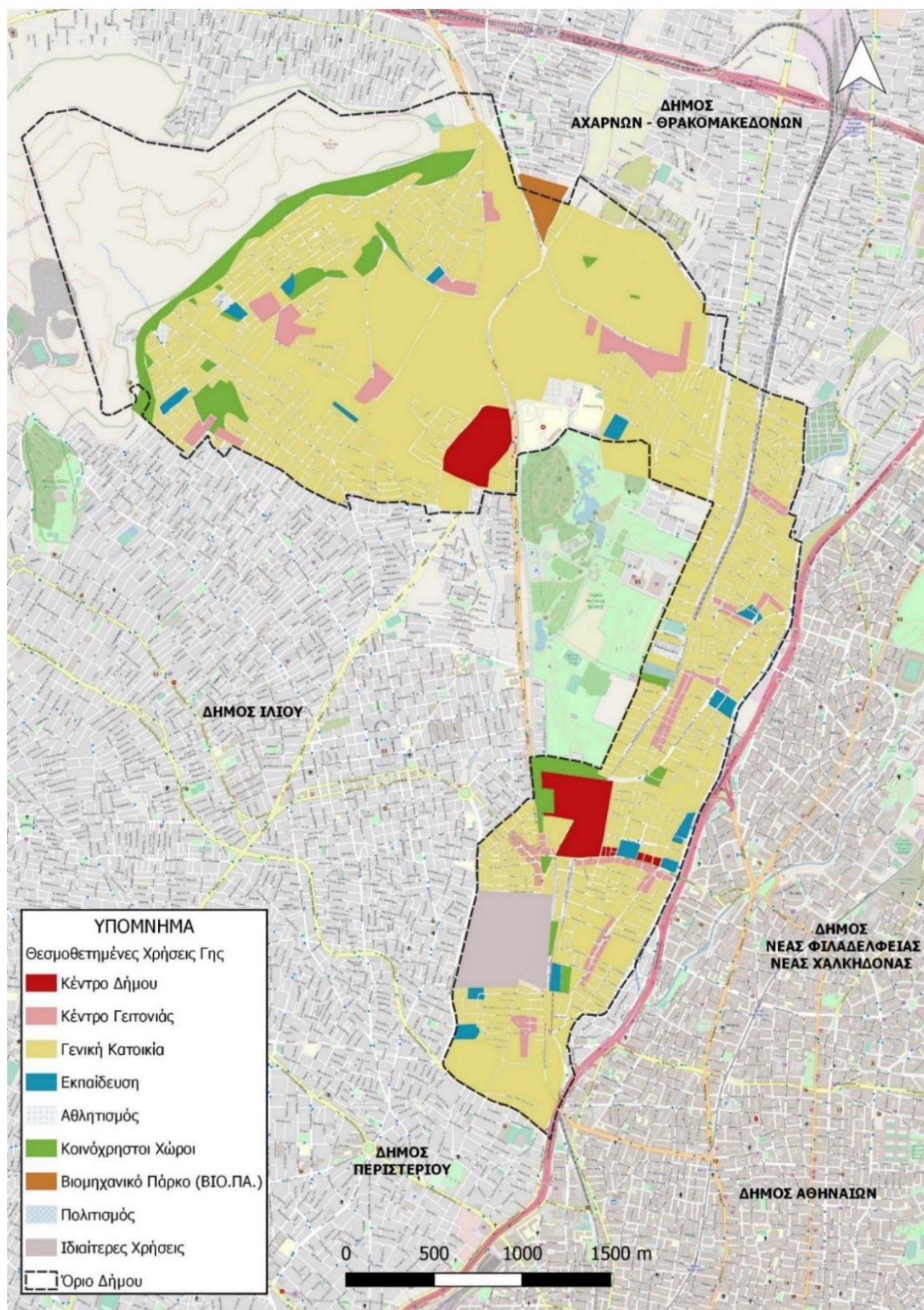
2.3 Πολεοδομική οργάνωση – Χρήσεις γης

Ο οικισμός των Αγίων Αναργύρων, με το Διάταγμα της 29ης Σεπτεμβρίου 1927 (ΦΕΚ 207/1927) αποσπάται από την κοινότητα των Νέων Λιοσίων και αναγνωρίζεται ως ανεξάρτητη Κοινότητα. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε την πρώτη συρρίκνωση αυτής της διοικητικής περιφέρειας και προκάλεσε σωρεία προστριβών για μεγάλο χρονικό διάστημα. Οι Άγιοι Ανάργυροι «...αναγνωρίζονται ως

κοινότητα αποσπώμενη από τον Δήμο Αθηναίων» το 1934 (ΦΕΚ Α22/1934). Το 1972 προάγεται σε Δήμο. Διοικητικά, ανήκει στον Δυτικό Τομέα της Περιφέρειας Αττικής.

Το Καματερό υπήρξε ένα μικρό αγροτικό χωριό μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του '50. Μέχρι τότε, κύρια απασχόληση των κατοίκων ήταν η γεωργία και η κτηνοτροφία, ενώ πολλοί εργαζόνταν στα κτήματα του «Πύργου Βασιλίσσης». Αλματώδης ήταν η εξέλιξη της περιοχής, δημογραφική και οικιστική, τις επόμενες δεκαετίες: από 783 κατοίκους το 1950 έφθασε στους 3.304 κατοίκους το 1961. Το Καματερό αναπτύχθηκε μεταπολεμικά από την εγκατάσταση εσωτερικών μεταναστών ενώ «...αναγνωρίζεται ως κοινότητα αποσπώμενη από το Δήμο Αθηναίων» το 1934 (ΦΕΚ Α22/1934). Το 1972 προάγεται σε Δήμο. Διοικητικά ανήκει στον Δυτικό Τομέα της Περιφέρειας Αττικής. Το 1989, από κοινού με τους Δήμους Αγίας Βαρβάρας, Αγίων Αναργύρων, Αιγάλεω, Ζεφυρίου, Ιλίου, Περιστερίου, Πετρούπολης και Χαϊδαρίου, ιδρύει τον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ), στον οποίο σήμερα, συμμετέχει και ο Δήμος Κορυδαλλού.

Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιό του Δήμου, είχε εγκριθεί το 1988 για τη δημοτική ενότητα Καματερού (ΦΕΚ 542Δ/88) και το 1989 για τη δημοτική ενότητα Αγίων Αναργύρων (ΦΕΚ 518Δ/89). Αμφότερα προβλέπουν τη δημιουργία περιοχών γενικής κατοικίας, ενώ ταυτόχρονα ενισχύεται ο ρόλος των γειτονιών με τις προτάσεις εγκατάστασης των απαραίτητων κοινωνικών εξοπλισμών όπως είναι οι υποδομές εκπαίδευσης, αθλητισμού και ελεύθεροι χώροι. Ακολουθεί ο σχετικός Χάρτης με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης βάσει των ισχυόντων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ).



Χάρτης 2: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού Πηγή: ΓΠΣ Αγίων Αναργύρων, ΓΠΣ Καματερού

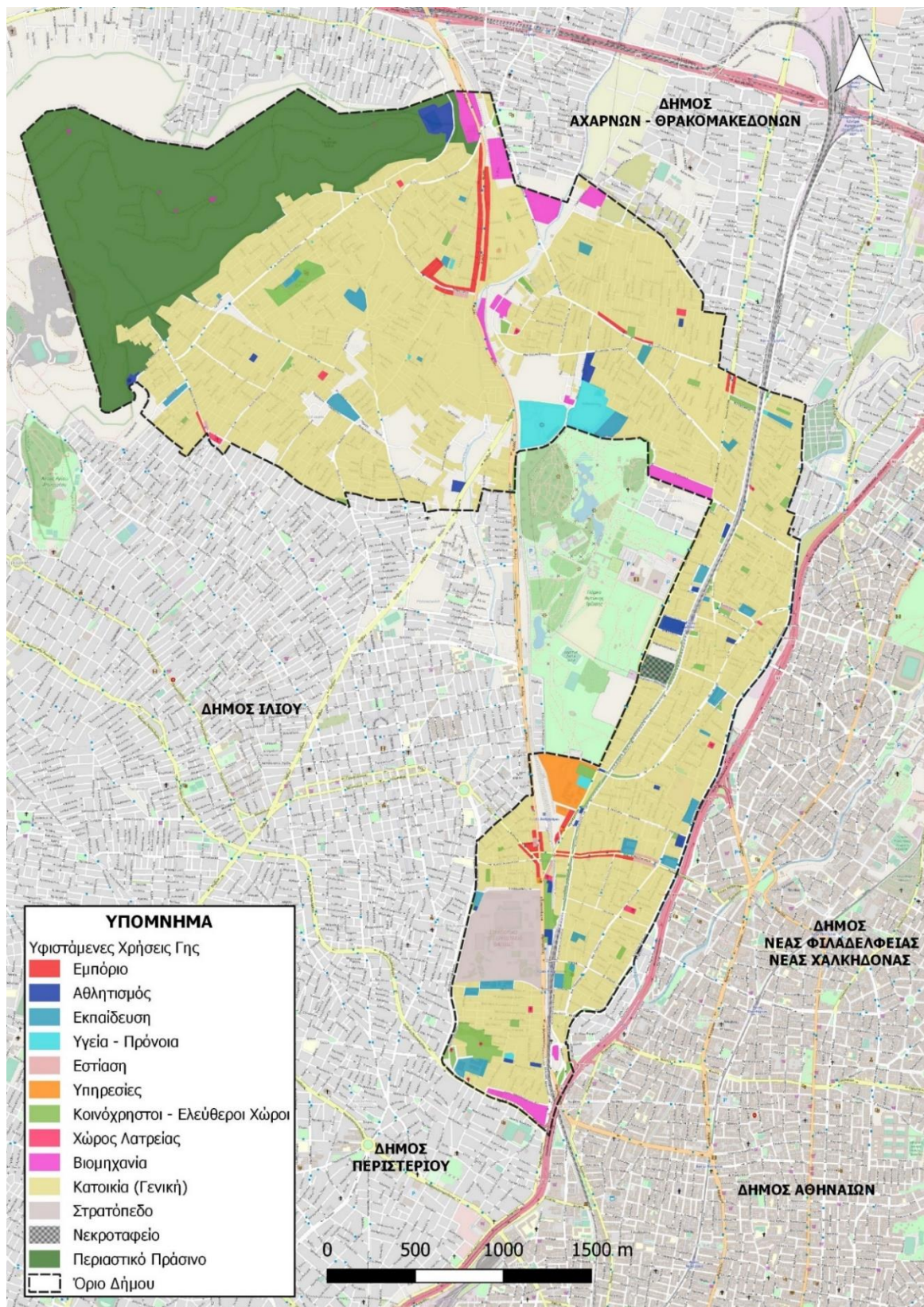
2.3.1 Υφιστάμενες χρήσεις γης

Για τη μελέτη των καλύψεων γης που διαμορφώνουν το δομημένο και φυσικό περιβάλλον του Δήμου, χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα από το CORINE Land Cover (CLC) για το έτος 2012. Το CORINE Land Cover αποτελεί μια κοινοτική πρωτοβουλία που ξεκίνησε το 1985 και ενημερώνεται κάθε 6 χρόνια,

στοχεύοντας στη δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος πληροφοριών για την κατάσταση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χρησιμοποιώντας κοινή ορολογία (επίτευξη σημασιολογικής διαλειτουργικότητας) και επιτρέποντας τις διαχρονικές συγκρίσεις και τον έλεγχο των αλλαγών που επέρχονται σε κάθε χρήση. Ταυτόχρονα, μέσω της επεξεργασίας των δεδομένων διεξάγονται εκτιμήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η αλλαγή αυτή και των τάσεων που δημιουργούνται προς την οικοδομική κυρίως δραστηριότητα. Στον παρακάτω Πίνακα παρατίθεται το σύνολο των εμβαδών ανά χρήση που εντοπίζεται στον Δήμο Αγ. Αναργύρων-Καματερού, ενώ έχει υπολογιστεί και το ποσοστό που καταλαμβάνει κάθε κάλυψη επί της συνολικής έκτασης του Δήμου.

Πίνακας 5: Χρήσεις Γης στο Δήμο Αγ. Αναργύρων - Καματερού

Χρήσεις Γης	Εμβαδό (μ ²)	Ποσοστό επί του Δήμου
Κατοικία (Γενική)	5.685.817,88	58.04%
Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι	683.124,43	6.97%
Εκπαίδευση	147.641,04	1.51%
Αθλητισμός	76.218,70	0.78%
Εστίαση	13.302,93	0.14%
Εμπόριο	90.845,24	0.93%
Υπηρεσίες	57.471,34	0.59%
Υγεία - Πρόνοια	118.183,73	1.21%
Χώροι Λατρείας	16.916,25	0.17%
Βιομηχανία	512.374,42	5.23%
Στρατόπεδο	216.819,92	2.21%
Νεκροταφείο	21.024,09	0.21%
Περιαστικό Πράσινο	1.751.343,44	17.88%



Χάρτης 3: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

2.4 Σημεία ενδιαφέροντος, τοπότητα και σημαντικοί υπερτοπικοί πόλοι έλξης

2.4.1 Αρχαιολογικοί Χώροι και Ιστορικά Μνημεία

- ο Η Ελιά του Πεισίστρατου

Το εν λόγω ελαιόδεντρο, έχει αποδεδειγμένη ηλικία 2500 ετών και υποστηρίζεται πως είναι το αρχαιότερο της χώρας. Πρόκειται για ένα μέρος με εξέχουσα ιστορικής σημασίας, καθώς συνδέει τη σύγχρονη περιοχή του Δήμου με την ιστορία της αρχαίας Αθήνας. Για την Ελιά του Πεισιστράτου, κάθε Σεπτέμβριο από το 2014 και μετά, οργανώνονται οι εκδηλώσεις με τίτλο "Πεισιστράτεια" όπου διεξάγονται διάφορες πολιτιστικές δράσεις. Βρίσκεται στην οδό Πεισιστράτους εντός διαμορφωμένου χώρου πρασίνου και είναι επισκέψιμη όλη μέρα.

ο **Το τείχος του Γεροβουνού**

Το τείχος αυτό εντοπίζεται ένα χιλιόμετρο ανατολικά της βόρειας κατάληξης του όρους Αιγάλεω και του οικισμού Καματερό και εντάσσεται στα οχυρωματικά και φρουριακά έργα του Λεκανοπεδίου των Αθηνών. Βρισκόταν στο ομώνυμο ύψωμα που ήλεγχε το δρόμο από την Αθήνα προς το Μενίδι και τη Χασιά. Ως κατασκευή, περιέκλειε μια έκταση 60 στρεμμάτων και περιελάμβανε πιθανόν επτά αμυντικούς πύργους.

ο **Το τείχος του Καματερού**

Η ύπαρξή του συνδέεται με το τείχος στο Γεροβουνό και εντάσσεται στην ευρύτερη οχυρωματική κάλυψη της περιοχής του πεδίου των Επάνω Λιοσίων (νυν Άνω Λιοσίων) και ειδικότερα με το κλείσιμο του περάσματος μεταξύ Πάρνηθας και Αιγάλεω και για αυτό γινόταν η υπόθεση ότι το τείχος πρέπει να εκτεινόταν βόρεια προκειμένου να εμποδίζει πιθανούς εισβολείς στο αθηναϊκό πεδίο.

ο **Ευρήματα αρχαίων τάφων του 4^{ου} αιώνα μ.Χ. και ευρήματα αρχαίου αγωγού**

Τον Απρίλιο του 2008, στην οδό Ζορμπά, κοντά στην κεντρική πλατεία του Καματερού βρέθηκαν δύο τάφοι, ο ένας κιβωπιόσχημος και χριστός στο έδαφος μαζί με μία μαρμάρινη επιτύμβια στήλη που χρονολογείται από τον 4^ο αιώνα μ.Χ. και ο δεύτερος κεραμοσκεπής και μικρότερου μεγέθους. Παρά τη δημιουργία προστατευτικών στεγαστρων των μνημείων, δεν έχει υπάρξει περαιτέρω ανάπλαση στον χώρο και πολλοί προσπερνούν το σημείο χωρίς να αντιληφθούν τη σημασία του αφού δεν υπάρχει κάποια επιγραφή που περιγράφει τα αρχαιολογικά ευρήματα.

2.4.2 Μητροπολιτικό Πάρκο «Αντώνης Τρίτσης»

Το πάρκο «Αντώνης Τρίτσης», (επίσημη ονομασία: Μητροπολιτικό Πάρκο Περιβαλλοντικών και Εκπαιδευτικών Δραστηριοτήτων και Ανάπτυξης Κοινωνικής Οικονομίας «Αντώνης Τρίτσης»), γνωστό και ως Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Αντώνης Τρίτσης», σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 2021 έχει χαρακτηριστεί μητροπολιτικής σημασίας, και σε συνδυασμό με το άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας, Τουρκοβουνίων, Γουδή, Σελεπίτσαρι, Φαληρικού Όρμου και Ελληνικού αποτελούν τους βασικούς αστικούς πνεύμονες πρασίνου της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Περιβάλλεται από τη Λεωφόρο Δημοκρατίας και τις οδούς Φυλής, Μπίμπιτσα και Γούναρη. Ο καθοριστικός ρόλος του στην αναζωογόνηση της περιοχής είναι εμφανής καθώς είναι ο μεγαλύτερος πνεύμονας πρασίνου στην Αθήνα και ένας από τους μεγαλύτερους στα Βαλκάνια με έκταση περίπου 900 στρέμματα.

Αν και βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του δήμου Ιλίου, ουσιαστικά συνδέεται άρρηκτα με το δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού καθώς από τα περίπου 5,2 χλμ της περιμέτρου του πάρκου, τα 3,4 χλμ αυτής, που αντιστοιχούν στο 65% του συνόλου, συνορεύουν με την περιοχή μελέτης. Επομένως, λόγω του κοινού μετώπου μεταξύ πάρκου και Δήμου, η πρόσβαση σε αυτό είναι εξαιρετικά εύκολη καθιστώντας το έναν ιδιαίτερα σημαντικό πόλο έλξης και πρόκλησης μετακινήσεων, οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία της ευρύτερης περιοχής.

Αναλυτικότερα, το πάρκο απέχει απόσταση περίπου 9 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας, 3 χλμ από το Άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας και 3 χλμ από το Ποικίλο όρος, ενώ περιμετρικά του πάρκου

εντοπίζονται κέντρα γειτονιών τόσο του Δήμου Αγ. Αναργύρων – Καματερού όσο και των όμορων Δήμων. Ως προς το οικοσύστημα, το πάρκο παρουσιάζει έντονη ποικιλία στη χλωρίδα με δέντρα όπως κυπαρίσσια, πεύκα, ευκαλύπτους, ενώ εντοπίζονται πάνω από 177 διαφορετικά είδη πτηνών τα οποία δεν συναντώνται σε πυκνούς αστικούς ιστούς συνθέτοντας έτσι, μια ευαίσθητη και αξιοσημείωτη πανίδα. Εκτός από τα πτηνά, έχουν καταγραφεί μερικά ήδη ερπετών, εντόμων και θηλαστικών. Επίσης, σε διάφορα τμήματα του πάρκου υπάρχουν τεχνητές λίμνες οι οποίες συμβάλλουν στον αίσθηση ευεξίας και την επαφή με το υδάτινο στοιχείο. Για τις υποδομές, μέσα στο πάρκο έχουν χωροθετηθεί ποικίλες χρήσεις γης οι οποίες ενισχύουν την ελκυστικότητά του. Τέτοιοι χώροι είναι: χώροι αναψυχής, αθλητισμού, εκδηλώσεων, πολιτισμού, το φυτώριο του Δήμου Ιλίου και οι εγκαταστάσεις των παλιών βασιλικών στάβλων. Ταυτόχρονα, έχουν χαραχθεί πεζοπορικές διαδρομές και έχει τοποθετηθεί βασικός εξοπλισμός όπως είναι βρύσες, καθιστικά, πέργκολες και ενημερωτικές πινακίδες.

2.4.3 Ποικίλο Όρος

Το Ποικίλο Όρος είναι χαμηλό βουνό (ύψους 446 μέτρων) της Αττικής που αποτελεί το φυσικό όριο ανάμεσα στο λεκανοπέδιο της Αθήνας και το Θριάσιο Πεδίο. Εκτείνεται με κατεύθυνση από ΝΔ προς ΒΑ, μεταξύ του Όρους Αιγάλεω και της Πάρνηθας σχηματίζοντας μία χαμηλή κορυφογραμμή συνολικού μήκους 11 χλμ. Κατά κάποιους αποτελεί κομμάτι του Όρους Αιγάλεω, αλλά μπορεί να θεωρηθεί ξεχωριστή οντότητα καθώς τα δύο όρη χωρίζονται από τη Λεωφόρο Αθηνών.

Ως ένα από τα φυσικά όρια της λεκάνης των Αθηνών, το Ποικίλο Όρος έχει έντονο ρόλο στη διαμόρφωση των κλιματικών συνθηκών της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής. Μεγάλο μέρος περιμετρικά του βουνού, έχει χρησιμοποιηθεί ανά περιόδους για τη δημιουργία λατομείων.

Καθώς περικλείεται από αστικές και βιομηχανικές ζώνες, δεν έχει το μέγεθος, τη χλωρίδα και την πανίδα άλλων βουνών της Αττικής. Ωστόσο, στην περιοχή του απαντώνται αρκετά είδη πτηνών και περίπου 650 είδη φυτών. Ανάμεσα στους περιμετρικούς δρόμους της περιοχής έχουν ανοιχτεί αρκετές πεζοπορικές διαδρομές και διαδρομές ποδηλάτου βουνού. Τα μονοπάτια αυτά είναι πολύ καθαρά και σαφή και θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως τμήματα μεγαλύτερων πεζοπορικών διαδρομών. Επομένως, αποτελεί έναν σημαντικό χώρο περιαστικού πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα, ο οποίος μπορεί να προσφέρει εναλλακτικές επιλογές στους κατοίκους.

2.4.4 Υπερτοπικοί πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής

Εντός των Δήμων που γεινιάζουν με αυτόν των Αγ. Αναργύρων – Καματερού, συναντάται πλήθος σημαντικών πόλων έλξης υπερτοπικού χαρακτήρα. Αρκετοί από αυτούς δύναται να προκαλέσουν τη μετακίνηση κατοίκων του Δήμου προς τις όμορες περιοχές με σκοπό την ικανοποίηση διαφόρων αναγκών τους, σε περίπτωση που αυτές δεν καλύπτονται από την ποικιλία των χρήσεων γης στο εσωτερικό του. Ως εκ τούτου, οι μετακινήσεις από και προς τους εν λόγω πόλους επιδρούν κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά σε όλους τους όμορους Δήμους αλλά και τον ίδιο. Η ύπαρξη τέτοιων πόλων αποτελεί ταυτόχρονα απειλή και ευκαιρία για τον Δήμο και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον ίδιο πώς θα τους διαχειριστεί. Τέλος, οι μετακινήσεις που προκαλούνται είναι καταλυτικές για τη λειτουργία του οδικού δικτύου και το βαθμό που αυτό θα μπορέσει να τις εξυπηρετήσει.

Πίνακας 6: Υπερτοπικοί πόλοι έλξης των περιοχών ευρύτερα του Δήμου

Εμπορικά Κέντρα	
Εμπορικό κέντρο Μπουρναζίου	Δήμος Περιστερίου
Εμπορικό κέντρο Περιστερίου	Δήμος Περιστερίου
Εμπορικό κέντρο Πετρούπολης	Δήμος Πετρούπολης
Εμπορικό κέντρο Ιλίου	Δήμος Ιλίου
Εμπορικό κέντρο Νέας Ιωνίας	Δήμος Νέας Ιωνίας
Εμπορικό κέντρο Νέας Φιλαδέλφειας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
Εμπορικό κέντρο Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Χώροι Αστικού Πρασίνου	
Άσος Αγίου Δημητρίου	Δήμος Πετρούπολης
Άσος Περιστερίου	Δήμος Περιστερίου
Άσος Νέας Φιλαδέλφειας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
Υποδομές Υγείας	
Η Παμμακάριστος - Νοσοκομείο Θείας Πρόνοιας	Δήμος Αθηναίων
Κωνσταντοπούλειο Γενικό Νοσοκομείο (Αγία Όλγα)	Δήμος Νέας Ιωνίας
Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο «Αττικών»	Δήμος Χαϊδαρίου
Χώροι Αθλητισμού	
Στάδιο Α.Ε.Κ «Αγία Σοφία» (πρόκειται να ολοκληρωθεί εντός του 2022)	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
Γήπεδο Ριζούπολης «Γεώργιος Καμάρας»	Δήμος Αθηναίων
Χώροι Πολιτισμού	
Θέατρο Πέτρας	Δήμος Πετρούπολης
Υποδομές Μεταφορών	
Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ)	Δήμος Αχαρνών

2.5 Υφιστάμενη λειτουργία οδικού δικτύου

2.5.1 Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου

Εξετάζοντας το σύνολο του οδικού δικτύου του Δυτικού Τομέα Αθηνών αλλά και της ευρύτερης περιοχής, διαπιστώνεται πως από συγκοινωνιακής άποψης ο Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού κατέχει σημαίνουσα θέση, καθώς γειτνιάζει με σημαντικούς οδικούς άξονες υπερτοπικού-μητροπολιτικού χαρακτήρα, τόσο στην κατεύθυνση Βορρά–Νότου, όσο και στην κατεύθυνση

Ανατολής–Δύσης. Συγκεκριμένα, ο Δήμος περικλείεται από την Αττική Οδό στα βόρεια, τη Λεωφόρο Κηφισού στα ανατολικά και την Περιφερειακή Αιγάλεω στα δυτικά, οι οποίες αποτελούν κύριες αρτηρίες.

Επιπρόσθετα, ο Δήμος αποτελεί το κέντρο διασύνδεσης των βορειοδυτικών δήμων του λεκανοπεδίου της Αττικής με την Αθήνα, όπως των Αχαρνών, των Άνω Λιοσίων και του Ιλίου, αλλά παράλληλα και δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής όπως κυρίως αυτοί του Ασπροπύργου και της Φυλής. Καθοριστικοί στον κομβικό συγκοινωνιακό χαρακτήρα της περιοχής είναι πολλοί βασικοί άξονες του οδικού της δικτύου, οι οποίοι επιτρέπουν τη διαμπερή διέλευση εντός του δήμου μελέτης από τους γειτονικούς δήμους είτε προς το κέντρο της Αθήνας είτε προς τους υπερτοπικούς - μητροπολιτικούς άξονες. Συνεπώς, ο Δήμος καθίσταται αποδέκτης αυξημένου κυκλοφοριακού φόρτου πρωτίστως από Βορρά προς Νότο, δευτερευόντως από Δύση προς Ανατολή και αντίστροφα.

Κυκλοφοριακά, η περιοχή μελέτης καλύπτεται από δύο μεγάλους οδικούς άξονες, τη Λεωφόρο Φυλής και τη Λεωφόρο Δημοκρατίας. Ειδικότερα, η Λεωφόρος Φυλής, κατέχει κεντροβαρική θέση στον Δήμο, η οποία σχεδόν τον διχοτομεί. Συμπληρωματικοί άξονες, που λειτουργούν ανακουφιστικά στις δύο μεγάλες Λεωφόρους, είναι οι οδοί Κωστή Παλαμά και Δημητρίου Γούναρη.

Όσον αφορά τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η οποία προσδιορίζεται από το είδος της εξυπηρέτησης που προσφέρει κάθε οδικό τμήμα, εντοπίζονται σημαντικές διαφορές συγκριτικά με τη θεσμοθετημένη ιεραρχική κατάταξη των οδών. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση των Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (*Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005*), εντός της περιοχής μελέτης συναντώνται, συνολικά, τέσσερις (4) κατηγορίες οδών. Πιο αναλυτικά:

Πρωτεύουσες Αρτηρίες

Πρόκειται για κύριες αρτηρίες, στις οποίες δεν προβλέπεται έλεγχος των προσβάσεων, αλλά περιορίζεται στο ελάχιστο η απ' ευθείας πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και οι διασταυρώσεις με τις οδούς του δευτερεύοντος δικτύου. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται σαν ισόπεδοι κόμβοι με υψηλά πρότυπα και ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση.

Δευτερεύουσες Αρτηρίες

Πρόκειται για αρτηρίες που εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους, με κάπως χαμηλότερα πρότυπα συγκριτικά με τις κύριες, τις οποίες συμπληρώνουν.

Συλλεκτήριες Οδοί

Πρόκειται για οδούς που εξυπηρετούν τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες και, οι οποίες, αφενός, κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση στη συλλεκτήρια οδό ή σε μία τοπική οδό και, αφετέρου, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στις αρτηρίες.

Τοπικές Οδοί

Στις τοπικές οδούς κατατάσσεται το υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Ουσιαστικά, πρόκειται για οδούς τοπικής σημασίας, που χρησιμοποιούνται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης και εξυπηρετούν τις μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες. Στην κατηγορία αυτή, ανήκει η πλειοψηφία των οδών, σε ποσοστό που ανέρχεται σε περίπου 80% του συνολικού οδικού δικτύου.

Ουσιαστικά, μέσω της εν λόγω διαδικασίας, οι δρόμοι κατατάσσονται ιεραρχικά, στις διάφορες κατηγορίες, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, τον φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά.

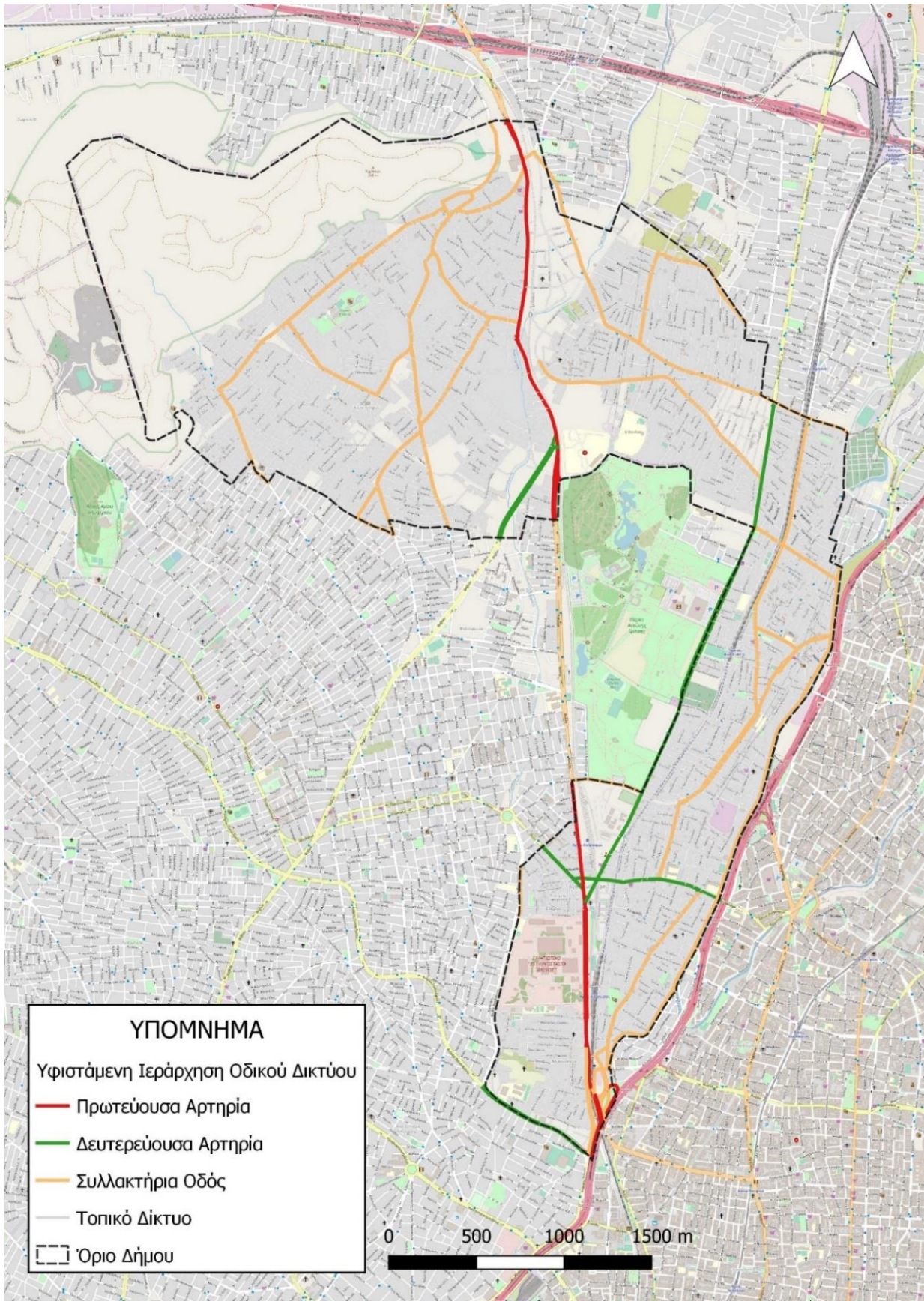
Συγκεκριμένα, η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού περιλαμβάνει τις εξής βαθμίδες:

Πίνακας 7: Υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου του δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Βαθμίδα Ιεράρχησης	Οδός
Πρωτεύουσα Αρτηρία	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λεωφόρος Φυλής ▪ Λεωφόρος Δημοκρατίας (Από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Λιοσίων) ▪ Ηρώων Πολυτεχνείου ▪ Α/Δ ΠΑΘΕ
Δευτερεύουσα Αρτηρία	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Λεωφόρος Θηβών ▪ Λεωφόρος Δημοκρατίας (Από Κωστή Παλαμά έως Ηρώων Πολυτεχνείου) ▪ Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου ▪ Κύπρου ▪ Αγίων Αναργύρων ▪ Δ. Δημητρίου (Από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Κύπρου)
Συλλεκτήρια Οδός	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αγίου Νικολάου (Από Αλεξάνδρου Παπάγου έως Πίνδου) ▪ Αγίου Τρύφωνος (Από Κωνσταντινουπόλεως έως Μαβίλη) ▪ Αιμιλίας Δάφνη ▪ Αλεξάνδρας ▪ Αλέξανδρου Παπάγου (Από Αγίου Νικολάου έως Βούρβαχη) ▪ Αντιγόνης (Από Ιερού Λόχου έως Χαριλάου Τρικούπη) ▪ Αυλώνος ▪ Βούρβαχη (Από Ιερού Λόχου έως Χαριλάου Τρικούπη) ▪ Γεωργίου Παπανδρέου (Από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Λάμπρου Κατσώνη) ▪ Δάφνης ▪ Δημητρίου Γούναρη ▪ Ελλησπόντου ▪ Ευβοίας ▪ Θεοτόκου ▪ Θεολόγου Σπύρου ▪ Ιερού Λόχου (Από βόρειο σύνορο του Δήμου έως Βούρβαχη) ▪ Καλπακίου (Από Ελλησπόντου μέχρι Παραμυθιάς) ▪ Καματερού ▪ Κρουονερίου (Από Στουρνάρα έως Γεωργίου Παπανδρέου) ▪ Κωνσταντινουπόλεως (Από Νικολάου Πλαστήρα έως Αυλώνος) ▪ Κωνσταντινουπόλεως (Από Φαιστού έως Κωστή Παλαμά) ▪ Κωνσταντινουπόλεως (Από Αγίου Τρύφωνος έως Θεμιστοκλέους) ▪ Κωστή Παλαμά ▪ Λάμπρου Κατσώνη ▪ Μαβίλη (Από Αλεξάνδρου Παπάγου έως Αγίου Τρύφωνος) ▪ Μπίμπιζα ▪ Νικολάου Πλαστήρα ▪ Νιρβάνα

	<ul style="list-style-type: none">▪ Παναγίας Γρηγορούσης (Από Φυλής έως 28ης Οκτωβρίου)▪ Παραμυθιάς▪ Σοφοκλή Βενιζέλου (Από Αγίων Αναργύρων έως Γεωργίου Παπανδρέου)▪ Στουρνάρα▪ Σωκράτους▪ Φαναριωτών▪ Χαριλάου Τρικούπη (Από Αντιγόνης έως Καματερού)▪ 28ης Οκτωβρίου
--	--

Παρατίθεται θεματικός Χάρτης με την υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου:



Χάρτης 4: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου στο Δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού

2.6 Σηματοδοτούμενοι κόμβοι

Οι φωτεινοί σηματοδότες χρησιμοποιούνται τόσο για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όσο και για τη σήμανση ή προειδοποίηση επικίνδυνων σημείων και χώρων, με παλλόμενη κίτρινη ένδειξη, με στόχο την ομαλή λειτουργία ενός δικτύου. Εκτός από τη ρύθμιση της κίνησης των μηχανοκίνητων μέσων, οι φωτεινοί σηματοδότες χρησιμοποιούνται, συγχρόνως και για τη ρύθμιση της διέλευσης πεζών και ποδηλατών.

Φωτεινούς σηματοδότες, συναντάμε, κυρίως, σε ισόπεδους κόμβους με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους, σε ισόπεδες διαβάσεις σιδηροδρόμων, σε διαβάσεις πολυσύχναστων δρόμων, όπου συγκεντρώνεται αυξημένος φόρτος πεζών κ.λπ. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ, σε μία σηματοδοτούμενη διασταύρωση, όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου, υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών (εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμο), οι οποίες υπερισχύουν έναντι οποιωνδήποτε πινακίδων προτεραιότητας που είναι τοποθετημένες πάνω στους σηματοδότες.

Συγκεκριμένα, στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερών υπάρχουν 26 ισόπεδοι κόμβοι, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και ειδικότερα, δέκα (11) επί της Λεωφόρου Δημοκρατίας, επτά (7) επί της Λεωφόρου Φυλής, τρεις (3) επί της Ηρώων Πολυτεχνείου, δύο (2) επί της Αγίων Αναργύρων και ένας (1) επί της Λεωφόρου Ανδρέα Παπανδρέου, της Αγίου Νικολάου και της Κύπρου.

Πιο αναλυτικά, φωτεινοί σηματοδότες υπάρχουν στις συμβολές των οδών:

Πίνακας 8: Θέσεις φωτεινών σηματοδοτών εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Λεωφόρος Δημοκρατίας	και Κωστή Παλαμά
	και Ιωαννίνων
	και Φωκίδος
	και Μεσολογγίου
	και Δημοκρίτου
	και Ζαλόγγου
	και Μπίμπιζα
	Στρατόπεδο
	και Ψαρών (βοηθητική πύλη στρατοπέδου)
	και Αλεξάνδρου Διάκου
	και Θράκης
Λεωφόρος Φυλής	και Παναγίας Γρηγορούσσης
	και Καματερού (βόρεια)
	και Ιφιγένειας
	και Καματερού (νότια)

	και Θηβών
	και Θεολόγου Σπύρου
	και Μπίμπιζα
Ηρώων Πολυτεχνείου	και Αγίων Αναργύρων
	και Κύπρου
	και Μάχης Κρήτης
Αγίων Αναργύρων	και Σοφοκλή Βενιζέλου
	και Νικολάου Πλαστήρα
Λεωφόρος Ανδρέα Παπανδρέου	και Νίκου Καζαντζάκη
Αγίου Νικολάου	μεταξύ Αραχώβης και Αλαμάνας (φανάρι πεζών)
Κύπρου	και Πλάτωνος

2.7 Δίκτυο πεζών και ποδηλάτου

2.7.1 Δίκτυο ποδηλάτου

Ήδη από το 2014, στη Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων υφίσταται ποδηλατόδρομος μήκους 2 χλμ. που συνδέει τον σταθμό του προαστιακού σιδηροδρόμου «Άγιοι Ανάργυροι» με τον σταθμό «Πύργος Βασιλίσσης». Το δίκτυο κατασκευάστηκε άνωθεν της προσφάτως υπογειοποιημένης σιδηροδρομικής γραμμής και διατρέχει μεγάλο τμήμα της οδού Κωνσταντινουπόλεως. Ως εκ τούτου, η μετακίνηση με ποδήλατο έχει αρχίσει να αυξάνεται εντός του Δήμου. Επιπλέον, η τοπογραφία της περιοχής επιτρέπει τη χρήση του ποδηλάτου με ευκολία. Εξαιρέση αποτελούν κάποια τμήματα στο Καματερό, τα οποία εμφανίζουν αρκετά έντονες κλίσεις, καθώς βρίσκονται στους πρόποδες του Ποικίλου Όρους.

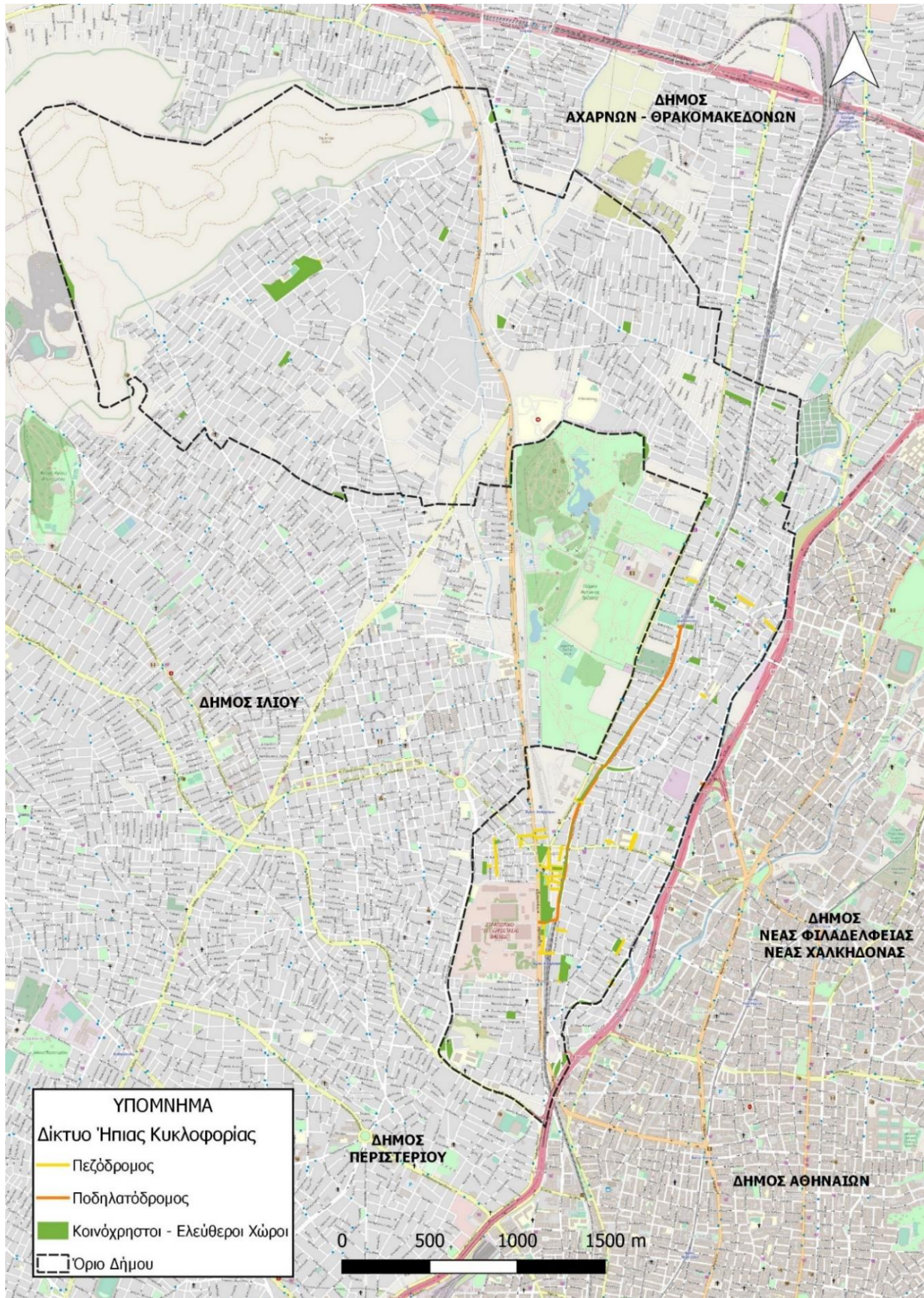
Αξίζει να σημειωθεί πως η στρατηγική του Υπουργείου Ενέργειας για την προώθηση της χρήσης ποδηλάτου, στο πλαίσιο μιας συνολικής πολιτικής για τη βιώσιμη κινητικότητα και την ανάδειξή της ως βασικό στοιχείο της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. Τα οφέλη της χρήσης ποδηλάτου είναι πολλαπλά (οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά) και αντικατοπτρίζονται άμεσα στην ενίσχυση της τοπικής κοινωνίας, το οποίο αποτελεί σημαντική ευκαιρία για τον Δήμο και την υλοποίηση μέτρων και δράσεων σε αυτό το πλαίσιο.

2.7.2 Δίκτυο Πεζών

Το δίκτυο πεζοδρόμων εκτείνεται σε μήκος 8,2 χλμ εντός του Δήμου και αποτελεί το 2,6% του συνολικού αστικού δικτύου του. Αν και το ποσοστό του δικτύου είναι μικρό, λειτουργεί καταλυτικά στην ασφαλή και εύκολη μετακίνηση των πεζών. Παράλληλα, η πεζοδρομηση ορισμένων οδών στις πιο κεντρικές γειτονιές του Δήμου έχει οδηγήσει στην αύξηση του εμπορικού τους χαρακτήρα.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι ο Δήμος συμμετείχε στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα URBACT III με τα έργα SUMPNETWORK και CITYMOBILNET με αντικείμενο την εκπόνηση ενός αρχικού Στρατηγικού Σχεδίου Δράσης για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην πόλη. Το εν λόγω Σχέδιο διαπνέεται από τις αρχές (α) της ενιαίας προσέγγισης και στρατηγικής αντί μεμονωμένων μέτρων, (β) της αξιοποίησης των δυνατών σημείων της πόλης και (γ) της έμφασης σε μέτρα με μεγάλες πιθανότητας χρηματοδότησης, ωστόσο μόνο αποσπασματικά έχει γίνει η υλοποίηση δράσεων και παρεμβάσεων.

Ακολουθεί Χάρτης στον οποίο απεικονίζονται οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι εντός των ορίων του Δήμου.



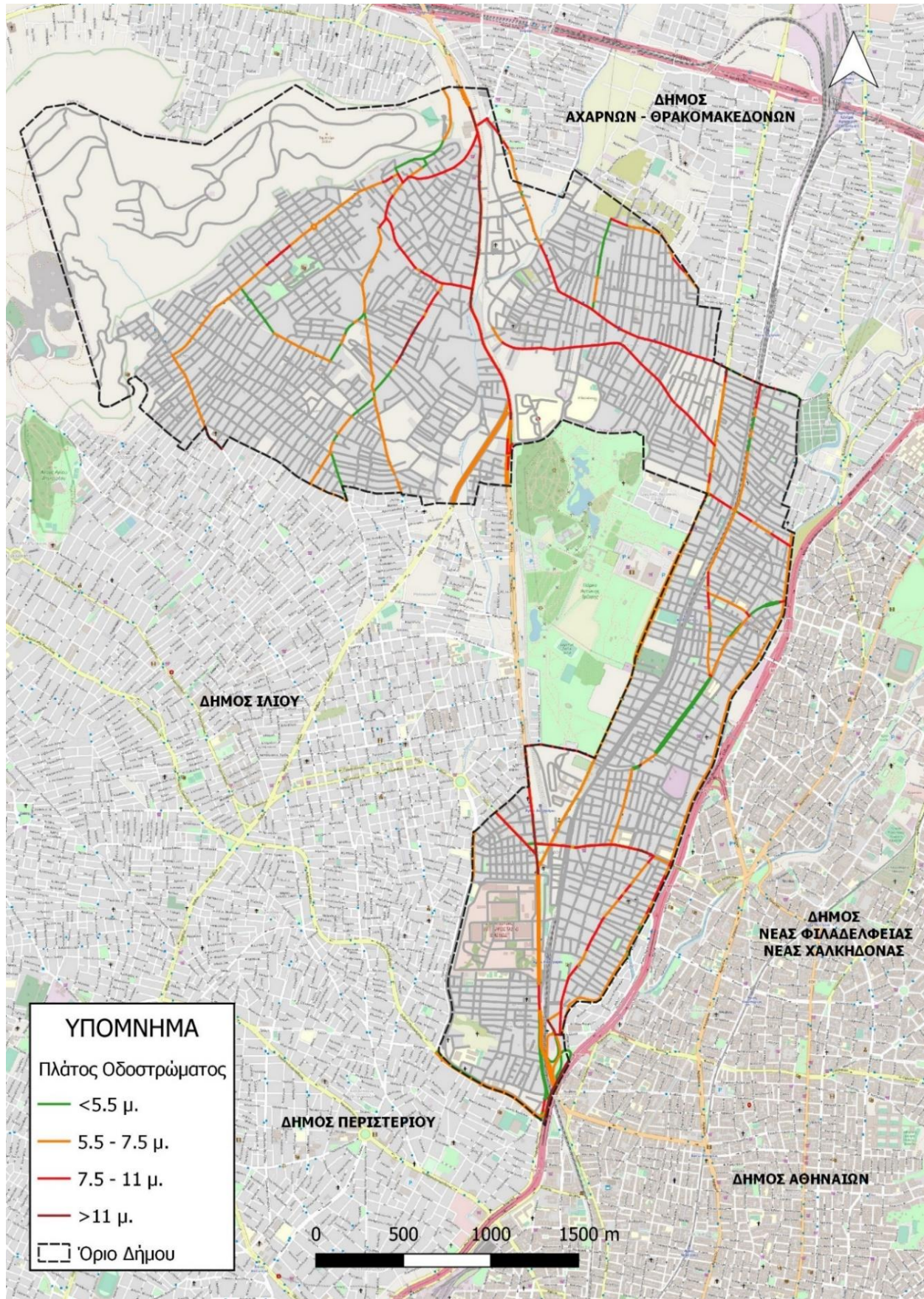
Χάρτης 5: Υφιστάμενο δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας (πεζού – ποδηλάτη) στον Δήμο

2.8 Πλάτος οδοστρώματος

Το πλάτος οδοστρώματος αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό παράγοντα που καθορίζει το επίπεδο οδικής ασφάλειας σε μια περιοχή. Είναι γεγονός ότι οι οδοί που διαθέτουν μεγάλο πλάτος οδοστρώματος, το οποίο υπερβαίνει τα ανώτατα επιθυμητά όρια, μπορούν να δημιουργήσουν συνθήκες επίτευξης υψηλών ταχυτήτων, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τις πιθανότητες τροχαίου συμβάντος.

Κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, πραγματοποιήθηκε καταγραφή του πλάτους των αξόνων του βασικού οδικού δικτύου εντός του Δήμου. Ειδικότερα, μετρήθηκε το πλάτος της επιφάνειας του οδοστρώματος και αυτά τα στοιχεία περάστηκαν στο γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS). Από τη διαδικασία αυτή προέκυψε Χάρτης, στον οποίο το πλάτος του οδοστρώματος απεικονίζεται με κατάλληλη χρωματική διαβάθμιση. Συγκεκριμένα, οι δρόμοι κατατάχθηκαν στις ακόλουθες 4 επιμέρους κατηγορίες:

- I. σε δρόμους με πλάτος οδοστρώματος μικρότερο ή ίσο με 5,5 μέτρα.
- II. σε δρόμους με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται πάνω από 5,5 μέτρα έως 7,5 μέτρα.
- III. σε δρόμους με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται πάνω από 7,5 μέτρα έως 11 μέτρα.
- IV. σε δρόμους με πλάτος οδοστρώματος που ξεπερνά τα 11 μέτρα.



Χάρτης 6: Πλάτος οδών του βασικού οδικού δικτύου στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Πίνακας 9: Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος

Πλάτος Οδοστρώματος	Μήκος (χλμ.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού μήκους ιεραρχημένου οδικού δικτύου
5,5 < μ.	5,2	12,24%
5,5 – 7,5 μ.	21,7	51,51%
7,5 – 11 μ.	13,0	30,99%
>11 μ.	2,2	5,25%
Σύνολο	42,1	100%

Η πλειοψηφία των οδών (51,51%) ανήκει στην κατηγορία πλάτους 5,5 – 7,5 μ. ενώ ακολουθεί η κατηγορία 7,5 – 11 μ. (30,99%). Οι περισσότεροι δρόμοι του ιεραρχημένου οδικού δικτύου είναι αμφίδρομοι και επομένως εξηγείται το συνολικά μεγάλο ποσοστό για πλάτος άνω των 7,5 μ. (36,24%). Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι σε μεγάλα τμήματα οδών όπως οι Λεωφόροι Δημοκρατίας, Φυλής, Θηβών καθώς και η οδός Γεωργίου Παπανδρέου υπάρχει διαχωριστική νησίδα μεταξύ των αντίθετων ρευμάτων. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το πλάτος του οδοστρώματος μετρήθηκε ανά ρεύμα. Συνεπώς, οι πραγματικές τιμές του συνόλου του καθαρού πλάτους οδοστρώματος αυτών των δρόμων προκύπτει από το άθροισμα του πλάτους των επιμέρους ρευμάτων.

2.9 Αξιολόγηση πεζοδρομίων

2.9.1 Πλάτος πεζοδρομίων

Το πλάτος πεζοδρομίου αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την προσβασιμότητα όλων των κοινωνικών ομάδων και κατά συνέπεια το ποσοστό περπατήματος στην πόλη. Μικρά πλάτη πεζοδρομίου που δεν πληρούν τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία (ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου 1,50 μ. και 2,10 μ. μαζί με τη ζώνη αστικού εξοπλισμού) λειτουργούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για τον λόγο αυτόν, κρίνεται απαραίτητο να γίνει καταγραφή του πλάτους ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών.

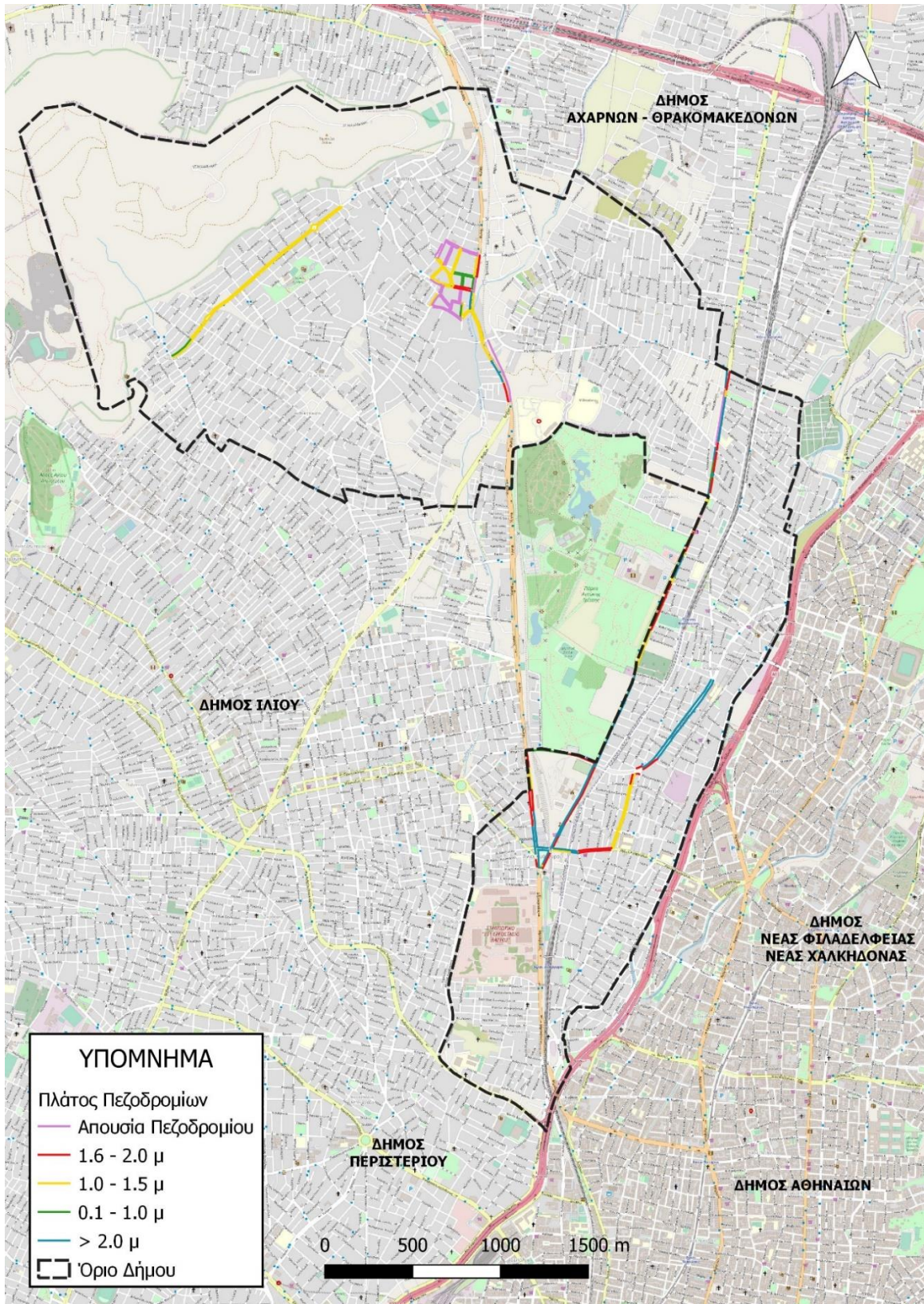
Η καταγραφή του πλάτους πεζοδρομίων πραγματοποιήθηκε σε επιλεγμένες περιοχές και οδούς του βασικού οδικού δικτύου του Δήμου. Όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, το δίκτυο των πεζοδρομίων ως προς τα πλάτη δεν κατανέμεται ομοιόμορφα. Πιο συγκεκριμένα, στη Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων, εμφανίζονται τα μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίων. Αυτά, εντοπίζονται τμηματικά στην οδό Γεωργίου Παπανδρέου και στο κεντρικό τμήμα της Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων. Εκτός, όμως, από τις κεντρικές αρτηρίες της πόλης, η απουσία υποδομών πεζοδρομίων είναι εμφανής, αποθαρρύνοντας την μετακίνηση των πεζών. Το μέσο πλάτος των υποδομών ισούται με **1,28 μέτρα** το οποίο είναι μικρότερο από τις απαιτούμενες προδιαγραφές δυσχεραίνοντας έτσι τη μετακίνηση των πολιτών ως πεζοί και με αποτέλεσμα τη χρήση Ι.Χ.

Πίνακας 10: Πλάτη μετρημένων πεζοδρομίων στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Πλάτος Πεζοδρομίου (μ)	Χιλιόμετρα Πεζοδρομίων	Ποσοστό επί του Συνόλου
Απουσία Πεζοδρομίου	2,65	16,92 %
0,1 – 1,0	1,03	6,58 %
1,1 – 1,5	5,54	35,38 %
1,6 – 2,0	2,76	17,62 %
> 2	3,68	23,50 %

Από τον παραπάνω Πίνακα είναι φανερό ότι η απουσία πεζοδρομίου εμφανίζει πολύ υψηλό ποσοστό. Ωστόσο, είναι ενθαρρυντικό ότι η τελευταία κατηγορία εμφανίζει ποσοστό 23,5% και ότι η

κατηγορία 1,5 - 2,1 μ. έχει ποσοστό 17,62%. Επομένως, ένα ποσοστό περί του 40% των μετρημένων πεζοδρομίων καλύπτει τις απαιτούμενες προδιαγραφές ως προς το πλάτος.



Χάρτης 7: Πλάτος των επιλεγμένων πεζοδρομίων στο δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού

2.10 Ποιότητα πεζοδρομίων

Εκτός από το πλάτος των πεζοδρομίων, η ποιότητά τους αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της πόλης. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δενδροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό και την ποιότητα των μετακινήσεων με τα πόδια όλων των κοινωνικών ομάδων με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα ΑμεΑ. Έτσι, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου των πεζοδρομίων του Δήμου. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την ποιότητα των πεζοδρομίων είναι η ύπαρξη μόνιμων και μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και η ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων.

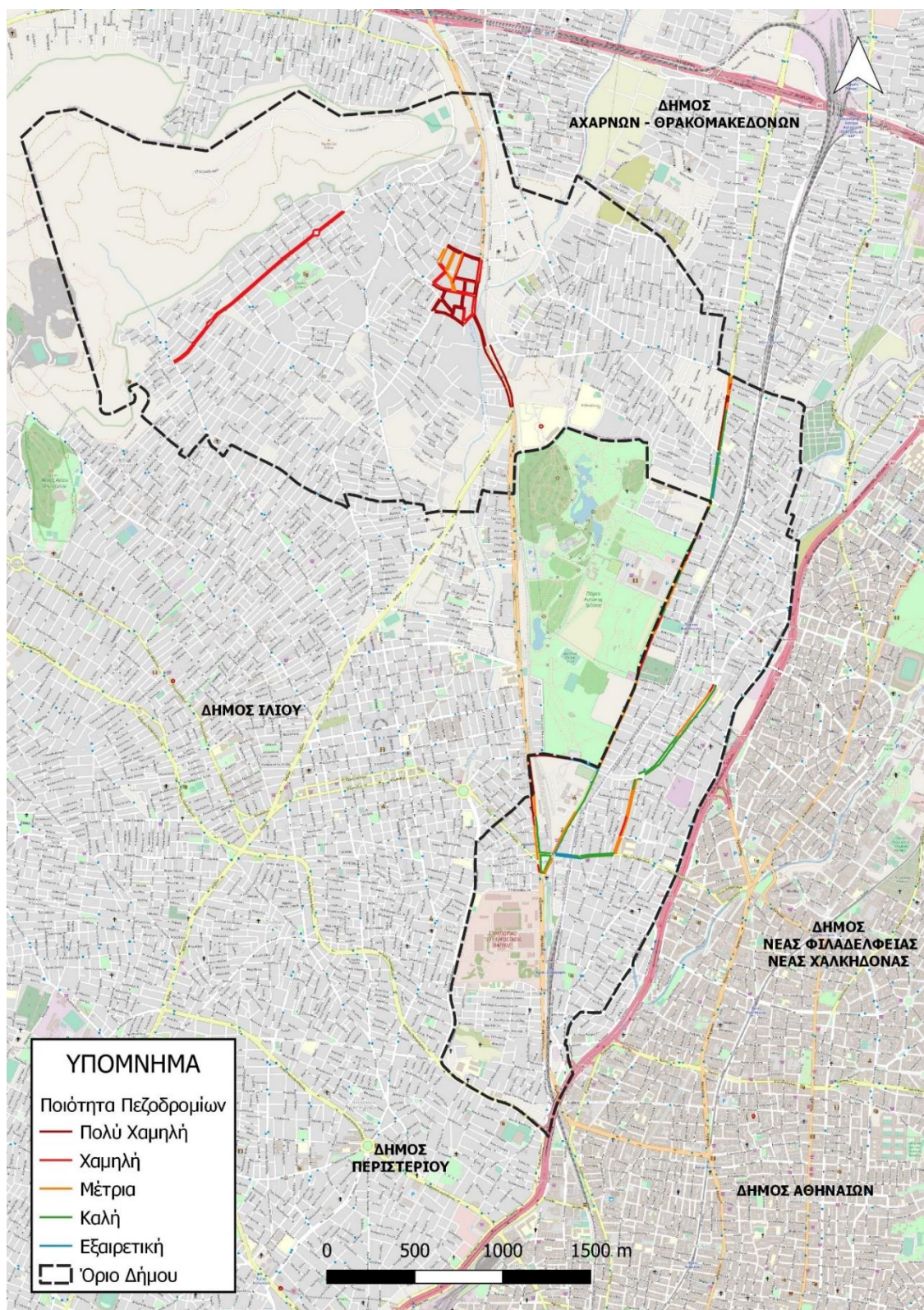
Η καταγραφή της ποιότητας των πεζοδρομίων έγινε βάσει κωδικοποίησης η οποία περιλαμβάνει πέντε κατηγορίες. Αυτές οι κατηγορίες είναι:

- Πολύ Χαμηλή ποιότητα
- Χαμηλή ποιότητα
- Μέτρια ποιότητα
- Καλή ποιότητα
- Εξαιρετική ποιότητα

Από το σύνολο του δικτύου που διαθέτει πεζοδρόμια, δηλαδή εξαιρώντας τα τμήματα εκείνα όπου παρατηρείται απουσία πεζοδρομίου, η πλειοψηφία των πεζοδρομίων διαθέτει μέτρια, χαμηλή ή πολύ χαμηλή ποιότητα (53.98%). Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι τα πεζοδρόμια με εξαιρετική ποιότητα πεζοδρομίου συγκεντρώνουν ποσοστό της τάξης του 21.98%. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν οι υποδομές για το περπάτημα ιδίως στο κέντρο της πόλης. Βέβαια, όπως αναφέρεται προηγουμένως, τα πλατιά πεζοδρομίων δεν πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές ενώ απουσιάζουν σε μεγάλο βαθμό από μερικά τμήματα, τα οποία βρίσκονται εκτός της κεντρικής περιοχής του Δήμου

Πίνακας 11: Ποιότητα μετρημένων πεζοδρομίων στο δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Ποιότητα Πεζοδρομίου	Χιλιόμετρα Πεζοδρομίων	Ποσοστό επί του Συνόλου
Πολύ Χαμηλή	3,96	25,32%
Χαμηλή	4,75	30,24%
Μέτρια	3,19	20,40%
Καλή	3,14	20,08%
Εξαιρετική	0,62	3,96%



Χάρτης 8: Ποιότητα των επιλεγμένων πεζοδρομίων στο δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού

2.10.1 Συμπληρωματικά στοιχεία μετρήσεων πεζοδρομίων

Παράλληλα με τις μετρήσεις πλάτους και την αξιολόγηση της κατάστασης των πεζοδρομίων, πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση των οδεύσεων τυφλών και των ραμπών ΑμεΑ.

Ως προς τις οδεύσεις τυφλών, παρατηρείται εξαιρετικά μεγάλη έλλειψη τους καθώς περίπου το 78% των μετρημένων πεζοδρομίων δε διαθέτει καθόλου. Επιπλέον, ακόμα και στα πεζοδρόμια όπου συναντώνται σχετικές υποδομές, μόνο το 8% συμφωνεί με τις προδιαγραφές.

Πίνακας 12: Αξιολόγηση οδεύσεων τυφλών στα καταγεγραμμένα πεζοδρόμια του δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Αξιολόγηση Οδεύσης Τυφλών	Χιλιόμετρα Πεζοδρομίων	Ποσοστό επί του Συνόλου
Δεν υπάρχει	12,21	77,96 %
Υπάρχει με αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	2,16	13,76 %
Υπάρχει σύμφωνα με τις προδιαγραφές	1,30	8,28 %

Ως προς την αξιολόγηση των ραμπών ΑμεΑ, η κατάσταση είναι ελαφρώς καλύτερη. Στα μετρημένα πεζοδρόμια, περίπου το 63% διαθέτει ράμπες. Ωστόσο, στο 43% των πεζοδρομίων, παρά την ύπαρξη ραμπών, αυτές απαντώνται σε λίγες θέσεις ενώ ταυτόχρονα αποκλίνουν σημαντικά από τις υπάρχουσες οδηγίες.

Πίνακας 13: : Αξιολόγηση ραμπών ΑμεΑ στα καταγεγραμμένα πεζοδρόμια του δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Αξιολόγηση Ραμπών ΑμεΑ	Χιλιόμετρα Πεζοδρομίων	Ποσοστό επί του Συνόλου
Δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο	5,82	37,07 %
Υπάρχουν σε λίγες θέσεις / Υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	6,73	42,87%
Υπάρχουν με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές	2,29	14,59%
Υπάρχουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές	0,86	5,47 %

Εν κατακλείδι, για τα δίκτυα κινητικότητας ευπαθών ατόμων συνιστάται η απόδοση ιδιαίτερης προσοχής και ενδιαφέροντος, έτσι ώστε ο Δήμος να πετύχει την αποτελεσματική αναβάθμισή τους και να συμβαδίσει με τα διεθνή πρότυπα.

2.11 Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, πραγματοποιήθηκαν πρωινές καταγραφές παράνομης και νόμιμης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς του Δήμου, όπως και σε μία περιοχή εντός της Δ.Ε. Καματερού. Οι καταγραφές πραγματοποιήθηκαν Τετάρτη, Πέμπτη και Παρασκευή 9, 10 και 11 Φεβρουαρίου. Οι πιο σημαντικές οδοί, των οποίων μετρήθηκαν τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης είναι οι:

- Αγίων Αναργύρων
- Αλέξανδρου Παπάγου
- Γεωργίου Παπανδρέου
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Λ. Δημοκρατίας
- Λ. Φυλής

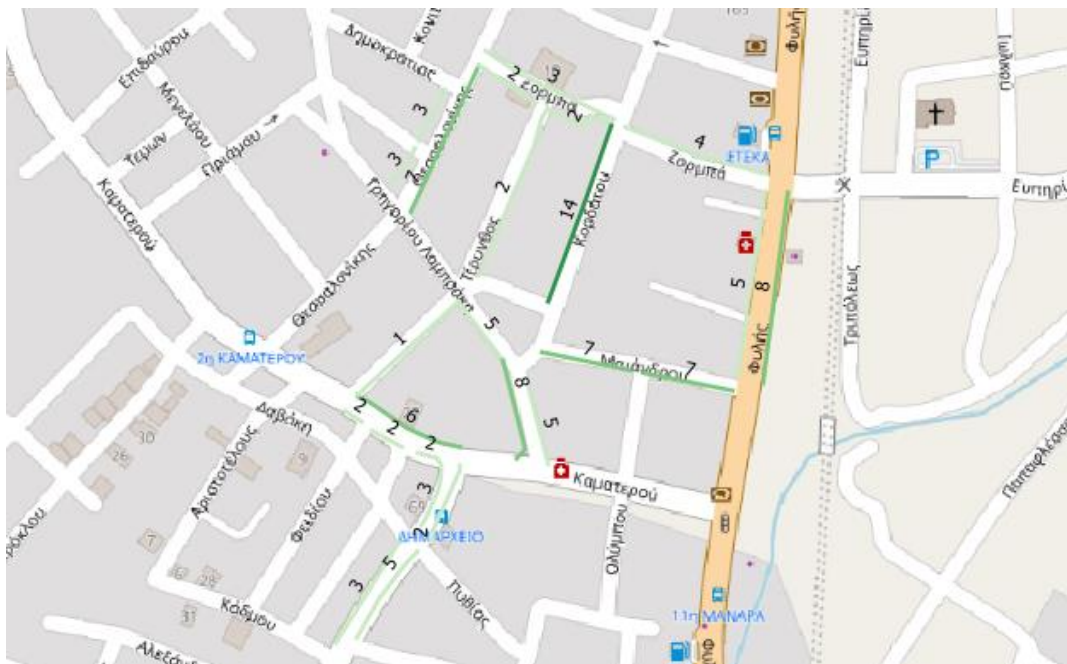
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων

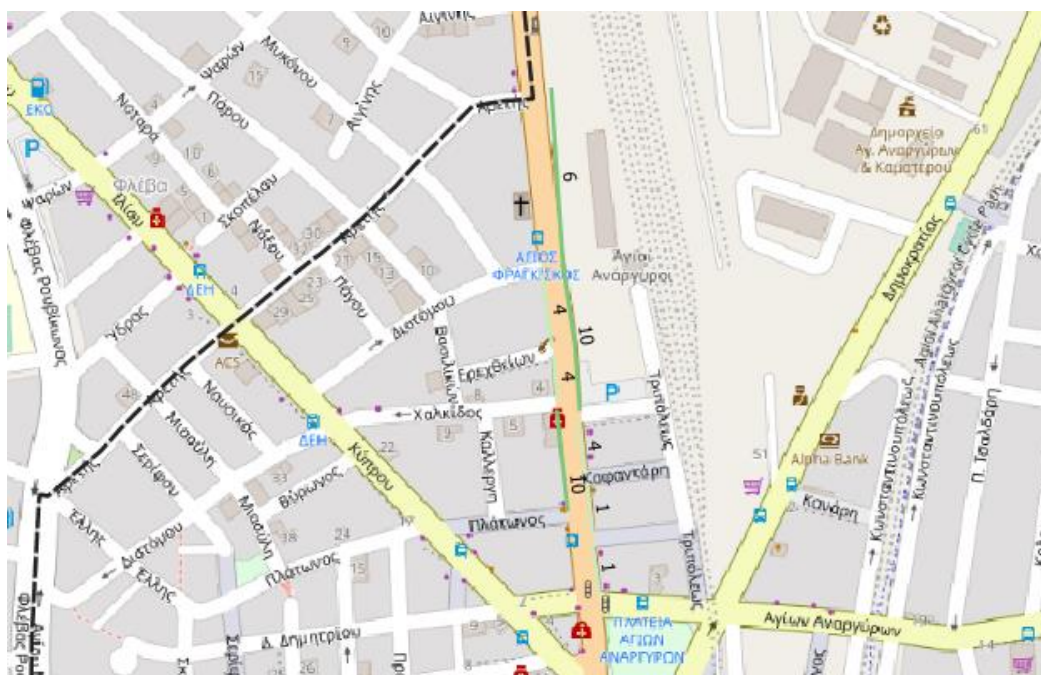
Συνολικά καταγράφηκαν 181 (35.63%) νόμιμα σταθμευμένα οχήματα και 327 (64.37%) παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Από τα 181 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα, τα 180 (99.99%) ήταν αυτοκίνητα ενώ το 1 (0.01) μηχανοκίνητο δίκυκλο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκε κανένα νόμιμα σταθμευμένο βαρύ όχημα.

Στα παράνομα σταθμευμένα, καταγράφηκαν 276 οχήματα (84.49%), τα μηχανοκίνητα δίκυκλα συγκέντρωσαν ένα μεγάλο ποσοστό επί του συνολικού ίσο με 13.15% (43) ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των βαρέων οχημάτων ήταν ίσο με 2.45% (8).

Στις παρακάτω Εικόνες, παρουσιάζονται οι παρατηρήσεις από τα διάφορα οδικά τμήματα που μετρήθηκαν εντός του Δήμου.



Χάρτης 9: Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα στην περιοχή του Καματερού



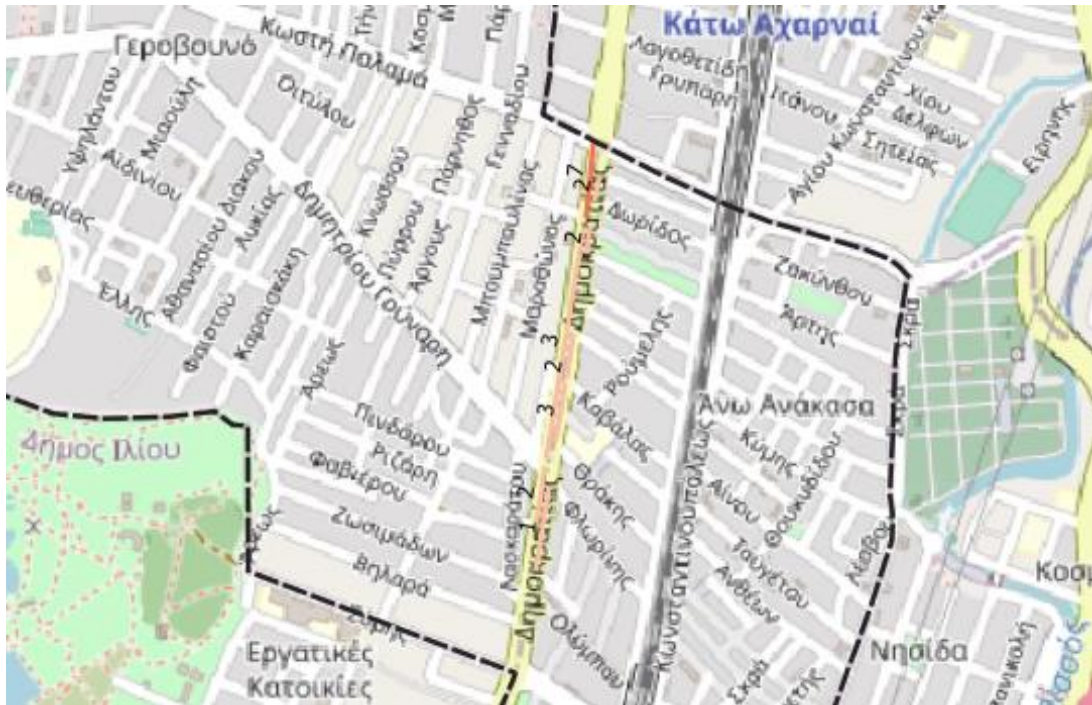
Χάρτης 10: Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα στο κέντρο των Αγίων Αναργύρων



Χάρτης 11: Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα στο κοιμητήριο του Δήμου

Σημαντικότερη παρατήρηση αποτελεί η απαγόρευση της στάθμευσης στο κεντρικό τμήμα της Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων, είτε με πινακίδα P39 είτε με P40. Πιο συγκεκριμένα, οριακά στο σύνολο των οδικών αξόνων που μετρήθηκαν στην εν λόγω περιοχή απαγορεύεται η στάθμευση και επομένως τα δεδομένα για νόμιμα σταθμευμένα ΙΧ είναι μηδενικά. Εξάιρεση αποτελεί το τμήμα της Λ. Δημοκρατίας στο κοιμητήριο του Δήμου όπου έχει προβλεφθεί νόμιμη στάθμευση για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Η κατάσταση είναι αρκετά διαφορετική στη Δ.Ε. Καματερού όπου δεν υφίστανται παρόμοιες ρυθμίσεις και συνεπώς οι οδηγοί έχουν τη δυνατότητα να σταθμεύουν νόμιμα σε περισσότερα σημεία.

Στον αντίποδα, η ρύθμιση της στάθμευσης στο βασικό οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων οδήγησε άμεσα στο χαρακτηρισμό των περισσότερων οχημάτων που παρατηρήθηκαν, ως παράνομα σταθμευμένα λόγω της παραβίασης των πινακίδων του ΚΟΚ. Επιπλέον, και στη Δ.Ε. Καματερού εντοπίστηκαν παρανομίες, οι οποίες όμως σχετίζονταν με τη στάθμευση πάνω στον χώρο του πεζοδρομίου ή λιγότερο από 5 μέτρα κοντά σε διασταύρωση.



Χάρτης 14: Παράνομα σταθμευμένα οχήματα στο βόρειο τμήμα της Λ. Δημοκρατίας

2.12 Επικίνδυνα σημεία

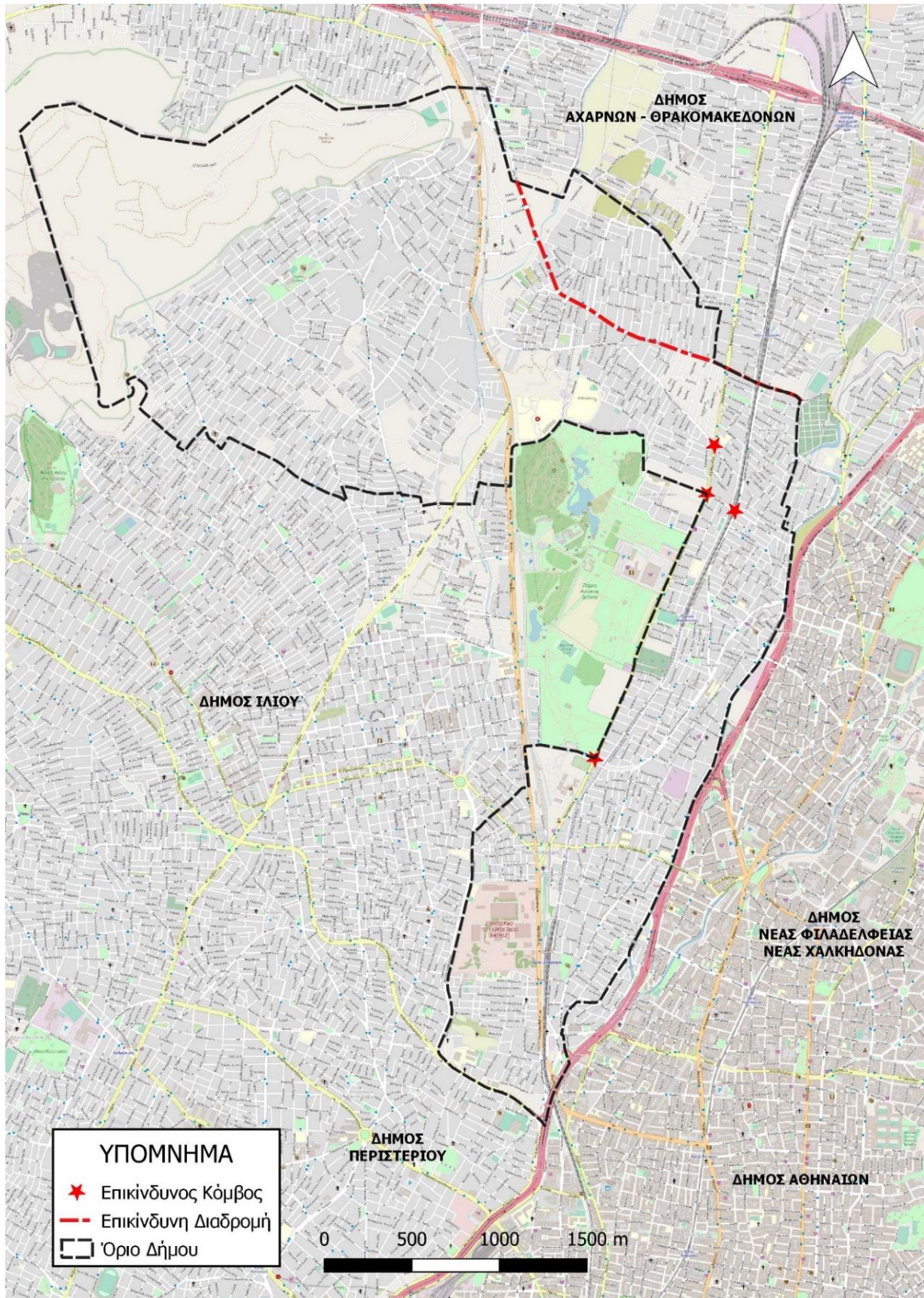
Για τον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού έχουν συλλεχθεί από τη Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής στοιχεία σχετικά με τροχαία συμβάντα ετησίως. Πιο συγκεκριμένα, για τα έτη 2018 – 2020 προκύπτουν τα εξής:

- Το έτος 2018 έλαβαν χώρα στον Δήμο συνολικά 172 τροχαία συμβάντα εκ των οποίων τα 139 ήταν συμβάντα υλικών ζημιών και τα 33 συμβάντα με τραυματισμό χωρίς κανένα από αυτά να είναι θανατηφόρο.
- Το έτος 2019 έλαβαν χώρα στον Δήμο συνολικά 175 τροχαία συμβάντα εκ των οποίων τα 127 ήταν συμβάντα υλικών ζημιών και τα 48 συμβάντα με τραυματισμό χωρίς κανένα από αυτά να είναι θανατηφόρο.
- Το έτος 2020 έλαβαν χώρα στον Δήμο συνολικά 93 τροχαία συμβάντα εκ των οποίων τα 68 ήταν συμβάντα υλικών ζημιών και τα 25 συμβάντα με τραυματισμό με 1 από αυτά να είναι θανατηφόρο.

Επιπλέον, τα περισσότερα τροχαία συμβάντα έλαβαν χώρα στις συμβολές των παρακάτω οδών:

- Λ. Δημοκρατίας & Γούναρη – Καματερό
- Λ. Δημοκρατίας & Ευβοίας – Άγιοι Ανάργυροι
- Ευβοίας & Κωνσταντινουπόλεως – Άγιοι Ανάργυροι
- Λ. Δημοκρατίας & Μπίμπιζα – Άγιοι Ανάργυροι
- Κατά μήκος της οδού Κ. Παλαμά – Καματερό

Βάσει των δοσμένων στοιχείων, παρατηρείται έντονα ο αυξημένος κίνδυνος κατά μήκος της Λ. Δημοκρατίας, γεγονός που χρήζει αντιμετώπισης στα προσεχή στάδια διεξαγωγής του ΣΒΑΚ. Επιπρόσθετα, η μείωση που καταγράφηκε κατά το έτος 2020 δικαιολογείται από τη μειωμένη κίνηση στους δρόμους λόγω των μέτρων για την αντιμετώπιση της πανδημίας του Covid-19. Τα προαναφερθέντα σημεία, απεικονίζονται στον ακόλουθο χάρτη.



Χάρτης 15: Επικίνδυνοι κόμβοι και επικίνδυνες διαδρομές στο δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού

2.13 Δημόσια συγκοινωνία

2.13.1 Δίκτυο ΟΑΣΑ

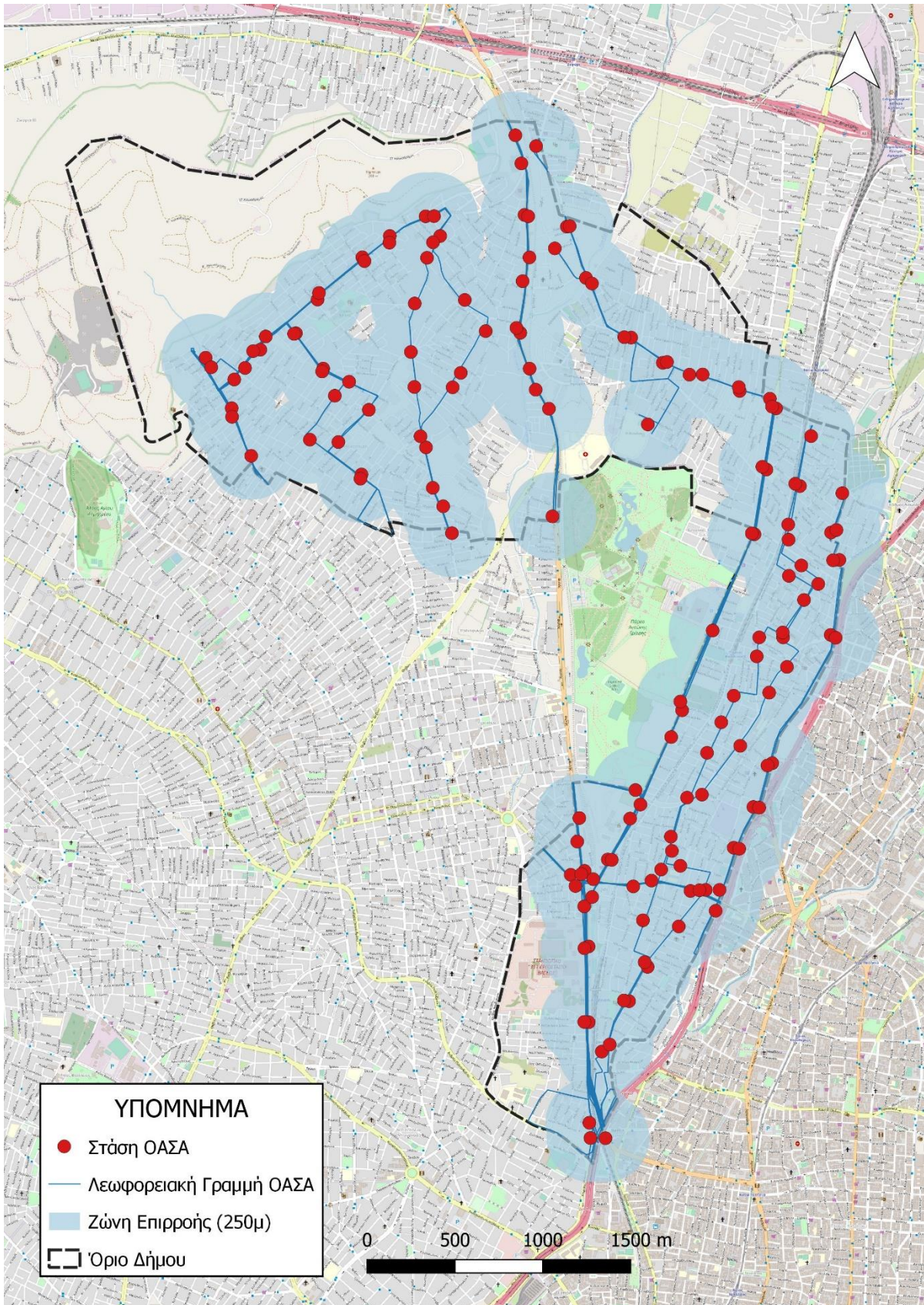
Ως προς το δίκτυο ΟΑΣΑ, ο Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού εξυπηρετείται από 21 λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες είτε διασχίζουν είτε καταλήγουν στην περιοχή μελέτης και 156 στάσεις. Στον παρακάτω Πίνακα παρουσιάζεται η μέση συχνότητα κάθε γραμμής ΟΑΣΑ εντός των ορίων του Δήμου:

Πίνακας 14: Στοιχεία λεωφορειακών γραμμών, διερχόμενων εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Α/Α	Γραμμή ΟΑΣΑ	Ονομασία Γραμμής	Ημερήσια Επιβατική Κίνηση	Δρομολόγια Τυπικής Καθημερινής	Συχνότητα (λεπτά)
1	25	Στ. Αγ. Αντώνιος – Ίλιον – Καματερό (Κυκλική)	-	-	-
2	024	Αγ. Ανάργυροι – Στ. Κάτω Πατήσια	3.200	16	55'
3	420	Πειραιάς – Αγ. Ανάργυροι (Μέσω Κηφισού)	3.550	110	15'
4	421	Αγ. Ανάργυροι – Αγ. Παρασκευή	7.350	164	10'
5	701	Καματερό – Ίλιον – Στ. Ανθούπολη (Κυκλική)	1.000	19	20'
6	702	Τοπική Καματερού (Σχολική - Κυκλική)	15	-	-
7	703	Πειραιάς – Αγ. Ανάργυροι – Αγ. Ελευθέριος (Μέσω Θηβών)	15.200	151	10'
8	704	Καματερό – Πλ. Αγ. Αναργύρων (Κυκλική)	1.550	47	20'
9	705	Καματερό – Ίλιον – Πλ. Αγ. Αναργύρων – Στ. Ανθούπολη (Κυκλική)	700	14	25'
10	711	Στ. Αττική - Ζωφρία (κυκλική)	2.500	51	70'
11	719	Κηπούπολη – Παλατιανή – Στ. Λαρίσης (Κυκλική)	5.200	66	10' – 15'
12	720	Ανάκασα – Αγ. Ανάργυροι – Στ. Αττική (Κυκλική)	1.450	54	15'
13	735	Αχαρναί – Ζεφύρι – Στ. Κάτω Πατήσια (Κυκλική)	3.200	47	20'
14	892	Αγ. Βαρβάρα – Χαϊδάρι – Αγ. Ανάργυροι - Ίλιον	2.700	74	10' – 15'
15	A10	Σταθμός Λαρίσης – Αχαρναί	8.600	119	7'
16	A11	Πλ. Βάθη – Ίλιον – Πετρούπολη (Μέσω Πανοράματος)	9.835	111	8'
17	B10	Σταθμός Λαρίσης – Αχαρναί (Μέσω Αριστοτέλους)	9.400	116	8'
18	B11	Πλ. Βάθη – Ίλιον – Πετρούπολη	9.950	109	8'

19	B12	Στ. Αττική – Άνω Λιόσια (Πανόραμα)	13.000	171	8'
20	Γ12	Καματερό – Αγ. Νικόλαος – Ίλιον – Πολυτεχνείο (Κυκλική)	5.750	64	10'
21	Χ93	Στ. Υπερ. Λεωφ. Κηφισού – Αερολιμένας Αθηνών (Express)	1.800	83	25' – 30'

Η ζώνη επιρροής προκύπτει περιμετρικά των στάσεων του ΟΑΣΑ με απόσταση 250 μέτρα η οποία σύμφωνα με βιβλιογραφικές έρευνες αποτελεί τη μέση απόσταση που είναι διατεθειμένος ένας μετακινούμενος να διανύσει ώστε να προσεγγίσει μια στάση λεωφορείου. Στον Χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται ο χάρτης με τις στάσεις του ΟΑΣΑ στον Δήμο και οι σχετικές ζώνες επιρροής τους.



Χάρτης 16: Δίκτυο ΟΑΣΑ και ζώνη επιρροής του

Το δίκτυο ΟΑΣΑ είναι αρκετά πυκνό καθώς καλύπτει το 84,75% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου, εφόσον η ζώνη επιρροής ορίστηκε στα 250 μέτρα, ενώ η μέση συχνότητα των λεωφορείων είναι 19 λεπτά. Το κοινό εξυπηρετείται από 156 στάσεις και το συνολικό μήκος του δικτύου ΟΑΣΑ εντός του Δήμου είναι 129,83 χλμ. Τέλος, σημειώνεται πως 16 από τις στάσεις του δικτύου εντός του

Δήμου (11% του συνόλου) εντάσσονται στο πλαίσιο των έξυπνων στάσεων τηλεματικής, καθώς διαθέτουν στύλο τηλεματικής ενημέρωσης και συναντώνται κυρίως σε καίριους συγκοινωνιακούς κόμβους επί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου.

Πίνακας 15: Πληροφορίες «έξυπνων στάσεων» ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΟΔΟΣ	ΤΥΠΟΣ ΣΤΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ	Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	420, 711, 719, 735, A10, A11, B10, B11, B12, Γ12
ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	704, 711, B12, Γ12
ΙΚΑ	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	704, 711, B12, Γ12
ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	420, 711, 719, 728, 735, A10, A11, B10, B11, B12, Γ12
ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ	Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	420, 711, 719, 728, 735, A10, A11, B10, B11, B12, Γ12
ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	703
ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	420, 421, 728, 735, 892, A10, B10
ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	420, 703, 704, 892, A10
ΓΕΦΥΡΑΚΙ	Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	420, 421, 728, 735, 892, A10, B10
ΓΕΦΥΡΑ	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	421, 703
ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΚΥΠΡΟΥ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	703, 705, 719, 892, A11, B11
ΓΕΦΥΡΑ	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	421, 703
ΠΛ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ.Ε. ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	704, 705, 711, 719, B12, Γ12
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	ΦΥΛΗΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ. ΕΝ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ	711, B12
11η ΜΑΝΑΡΑ	ΦΥΛΗΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ. ΕΝ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ	711, B12
8η ΜΕΝΙΔΙΟΥ	Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΕΞΥΠΝΗ ΣΤΑΣΗ	Δ. ΕΝ. ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ	728, 735, A10, B10

Όπως φαίνεται και στην προηγούμενη Εικόνα, μόνο το βορειοδυτικό τμήμα του Δήμου το οποίο βρίσκεται στο Ποικίλο Όρος δεν καλύπτεται από το δίκτυο του ΟΑΣΑ, καθώς δεν αποτελεί μια

κατοικημένη περιοχή. Δεδομένης της κάλυψης τμήματος του Δήμου από ορεινή περιοχή περίπου στο 16.5% της συνολικής έκτασής του, το προαναφερθέν ποσοστό εξυπηρέτησης των λεωφορείων κρίνεται ακόμα καλύτερο αν αναχθεί αποκλειστικά στην κάλυψη του αστικού περιβάλλοντος. Τέλος, ένα σημαντικό μέρος του Δήμου συνορεύει με το Πάρκο «Αντώνης Τρίτσης» το οποίο επηρεάζει το αποτέλεσμα κάλυψης.

2.13.2 Δημοτική συγκοινωνία

Η παρεχόμενη αστική συγκοινωνία από τις γραμμές αυτές του ΟΑΣΑ δεν καλύπτει το σύνολο των αναγκών και απαιτήσεων των κατοίκων σε ικανοποιητικό βαθμό με αποτέλεσμα να γίνονται πολλά αιτήματα για ίδρυση νέων γραμμών, επεκτάσεις υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών, παράταση ωρών λειτουργίας, κλπ. Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου έχουν ήδη σχεδιαστεί δύο γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας προκειμένου να βελτιωθεί η καθημερινότητα των κατοίκων, οι οποίες βρίσκονται στις διαδικασίες των εγκρίσεων. Ειδικότερα, οι προτεινόμενες γραμμές είναι:

A) Γραμμή 10: Μυκονιάτικα - Γεροβουνό

- Αφετηρία: Μυκονιάτικα, Ν. Καζαντζάκη μεταξύ Αγ. Παντελεήμωνος και Ανδρόνικου
- Τέρμα: Αγία Τριάδα, σε χώρο που θα διαμορφωθεί μπροστά από την εκκλησία
- Μήκος Γραμμής (Κατεύθυνση: αφετηρία - τέρμα) 7,0 χλμ
- Μήκος Γραμμής (Κατεύθυνση: τέρμα - αφετηρία) 7,1 χλμ

B) Γραμμή 20 Αγία Τριάδα-Καματερό-Γεροβουνό-Κέντρο (κυκλική)

- Μήκος Γραμμής 10,7 χλμ

2.13.3 Μέσα σταθερής τροχιάς

Εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν δύο σταθμοί του προαστιακού σιδηροδρόμου, οι οποίοι είναι οι «Άγιοι Ανάργυροι» και «Πύργος Βασιλίσσης». Αρκετά κοντά στα όρια του Δήμου βρίσκεται και ο σταθμός «Κάτω Αχαρναί», ο οποίος μπορεί επίσης να εξυπηρετεί τους κατοίκους σε σημαντικό βαθμό. Τα δρομολόγια που εξυπηρετούν είναι τα εξής:

Πίνακας 2.16: Δρομολόγια Προαστιακού

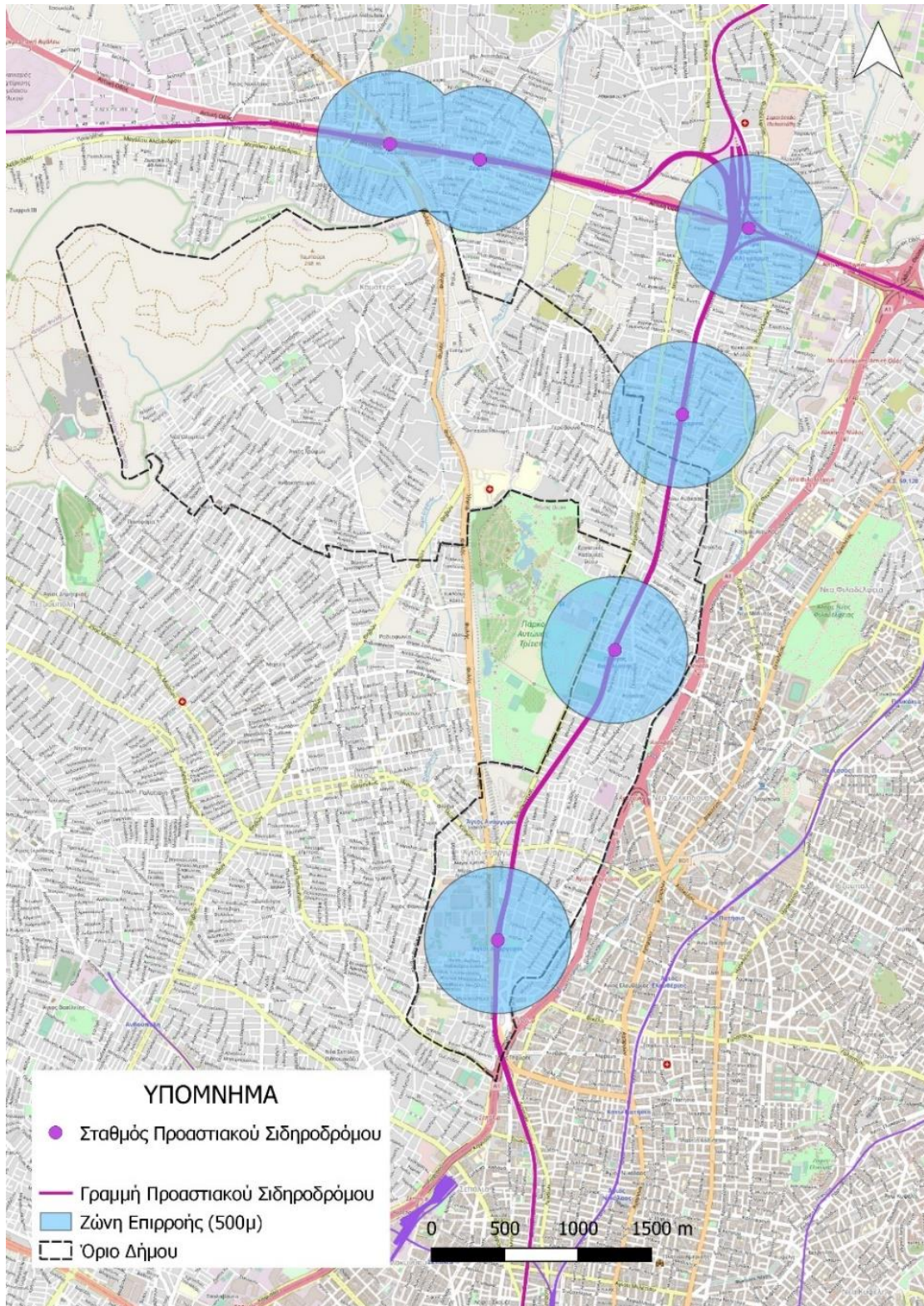
Πειραιάς - Άγιοι Ανάργυροι - Πύργος Βασιλίσσης - Κάτω Αχαρνών		Άγιοι Ανάργυροι - Χαλκίδα
4:44	14:17	4:56
5:44	14:44	5:56
6:17	15:17	6:56
6:44	15:44	8:56
7:17	16:17	10:56
7:44	16:44	12:56
8:17	17:17	14:56
8:44	17:44	15:56
10:17	18:17	16:56
10:44	18:44	18:56
11:17	19:17	20:56
11:44	19:44	21:56
12:17	20:17	
12:44	20:44	
13:17	21:17	
13:44	22:17	

Αξίζει να επισημανθεί ότι το δρομολόγιο «Πειραιάς – Χαλκίδα και αντίστροφα» έχει ανταπόκριση στον σταθμό των Αγίων Αναργύρων με χρόνο αναμονής 5 λεπτών. Επίσης, μέσω του σταθμού «Κάτω Αχαρναί» γίνεται η μετεπιβίβαση από το δρομολόγιο Πειραιάς – Αεροδρόμιο και Πειραιάς – Κιάτο (και αντίστροφα). Ακόμη, οι σταθμοί «Άνω Λιόσια» και «Ζεφύρι», αν και βρίσκονται εκτός των

ορίων του Δήμου, χωρικά προσφέρουν καλύτερη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στη Δημοτική Ενότητα του Καματερού. Τέλος, σε λίγο πιο μακρινή απόσταση βρίσκεται και ο σταθμός «Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ)» που θα μπορούσε επίσης να προτιμηθεί υπό προϋποθέσεις.

Στην περίπτωση των μέσων σταθερής τροχιάς, η ζώνη επιρροής των σταθμών είναι 500 μέτρα καθώς ο μετακινούμενος είναι συνήθως διατεθειμένος να περπατήσει αυτή την απόσταση ώστε να χρησιμοποιήσει αυτά τα μέσα. Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, παρατηρείται ότι η ζώνη επιρροής των σταθμών καλύπτει το Δήμο σε ένα ποσοστό κοντά στο 15%, με τους σταθμούς «Άγιοι Ανάργυροι» και «Πύργος Βασιλίσσης» να έχουν τη μεγαλύτερη επιρροή, τον σταθμό «Κάτω Αχαρνάι» να ακολουθεί, ενώ οι σταθμοί «Άνω Λιόσια» και «Ζεφύρι» επηρεάζουν σε ένα μικρό ποσοστό.

Άξια αναφοράς είναι η εξυπηρέτηση που προσφέρει ο σταθμός «Πύργος Βασιλίσσης» ως προς τη συνδεσιμότητα του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής, με το Πάρκο Τρίτση. Η απόσταση μέχρι το πάρκο υπολογίζεται ότι μπορεί να καλυφθεί σε 8 λεπτά με ταχύτητα βαδίσματος τα 5 km/h (τυπική ταχύτητα βαδίσματος). Ωστόσο, τα αραιά σχετικά δρομολόγια του προαστιακού και η απουσία ελκυστικής σύνδεσης του σταθμού με τις εισόδους του πάρκου καθιστούν το σταθμό μη λειτουργικό ως προς το πάρκο.



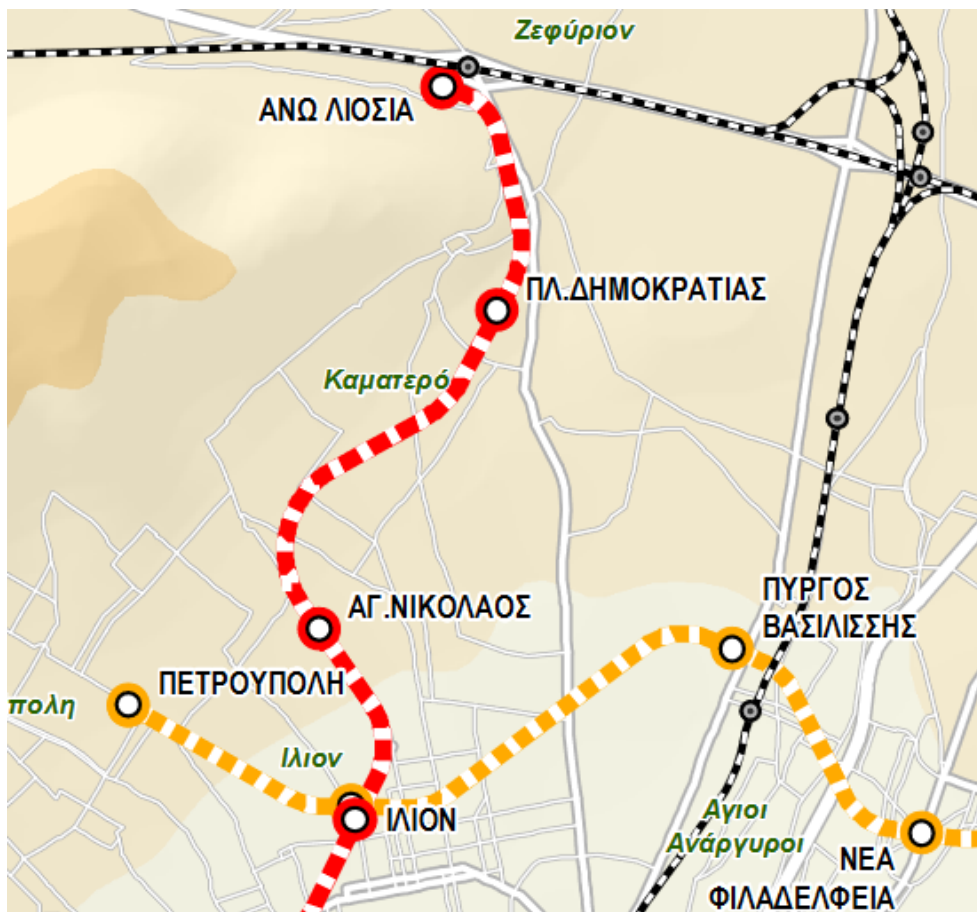
Χάρτης 17: Δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου και ζώνη επιρροής του

2.13.4 Επέκταση γραμμής 2 και γραμμής 4 μετρό

Στον Δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού, σύμφωνα με το Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό Αθήνας, πρόκειται να χωροθετηθούν δύο σταθμοί εξυπηρέτησης, εκ των οποίων ένας αποτελεί κομμάτι της επέκτασης της Γραμμής 2 προς τα Άνω Λιόσια και ένας κομμάτι του τμήματος Δ της μελλοντικής Γραμμής 4. Οι ενδεικτικές θέσεις των σταθμών είναι:

- Σταθμός στην οδό Αγίου Νικολάου επί της ομώνυμης πλατείας
- Σταθμός στην οδό Θεσσαλονίκης επί της Πλατείας Δημοκρατίας στο Καματερό

Σταθμοί της μελλοντικής επέκτασης της γραμμής 2, που αν και βρισκόμενοι εκτός των ορίων του μπορούν να λειτουργήσουν βοηθητικά στη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Δήμου, λόγω της εγγύτητάς τους με αυτόν, είναι οι «Άνω Λίοσια» και «Ίλιον».



Χάρτης 18: Οι μελλοντικές επεκτάσεις του Μετρό, Γραμμή 2 (κόκκινο χρώμα), Γραμμή 4 (πορτοκαλί χρώμα)

Ταυτόχρονα, η δημιουργία της Γραμμής 4 του μετρό θα ολοκληρώσει το δίκτυο σταθερής τροχιάς στον Δήμο. Πρόκειται για το τμήμα Δ της Γραμμής «U» (4) η οποία ξεκινώντας από τον Δήμο Γαλασίου (Στ. Άλσος Βεΐκου) θα διασχίζει τους Δήμους Νέας Ιωνίας, Νέας Φιλαδέλφειας, Αγίων Αναργύρων – Καματερού, Ιλίου καταλήγοντας στον Δήμο Πετρούπολης. Εντός του Δήμου της εν λόγω μελέτης, προβλέπεται να χωροθετηθεί μία στάση που θα βρίσκεται στη Λεωφόρο Δημοκρατίας ώστε να υπάρχει άμεση πρόσβαση με το μητροπολιτικό πάρκο «Αντώνης Τρίτσης». Παράλληλα, έχει προβλεφθεί η χωροθέτηση σταθμού στον μελλοντικό σταθμό «Ίλιον» της Γραμμής 2, που όπως προαναφέρθηκε μπορεί να εξυπηρετήσει και τον Δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού.

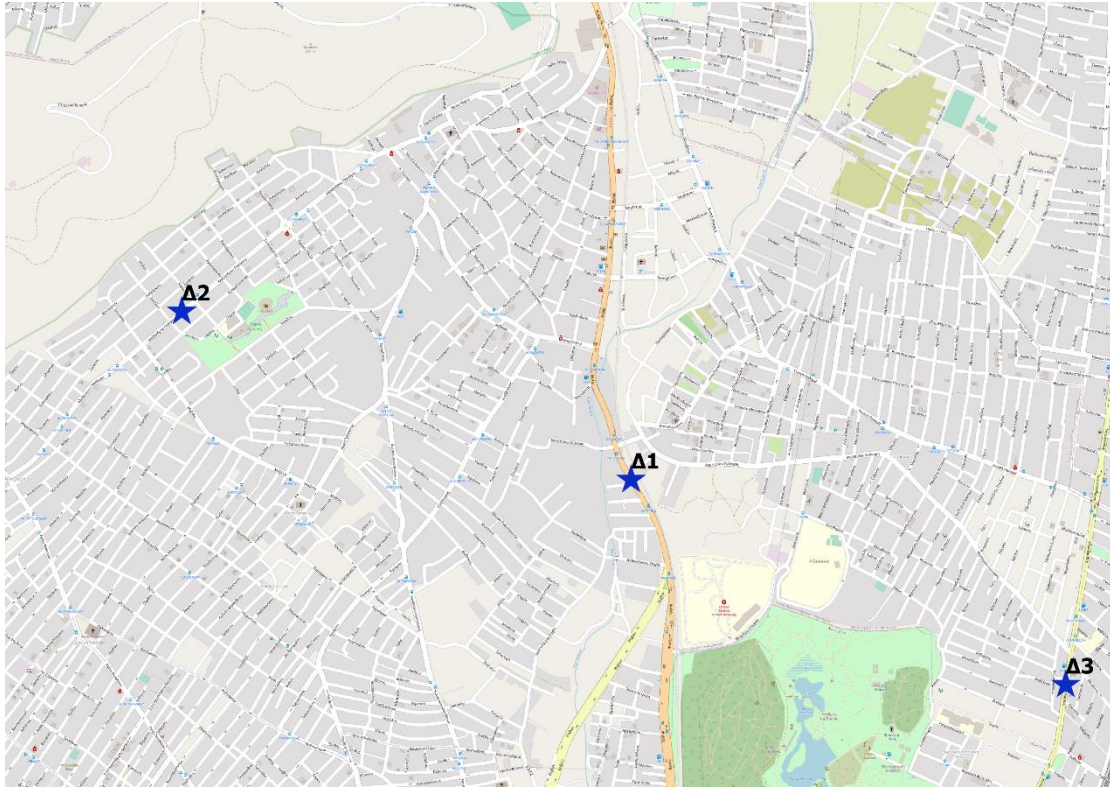
2.14 Μηχανοκίνητη κυκλοφορία

2.14.1 Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε διατομές

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν στις 23, 24 και 25 Νοεμβρίου 2021 καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε τρεις (3) επιλεγμένες θέσεις που βρίσκονται εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων Καματερού.

Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των 3 σημείων όπου πραγματοποιήθηκε καταγραφή με λάστιχα, οι οποίες είναι:

- Σταθμός μέτρησης Δ1: Λεωφόρος Φυλής, μεταξύ Γούναρη και Θερμοπυλών
- Σταθμός μέτρησης Δ2: Στρατάρχου Παπάγου, μεταξύ Καρύστου και Ηπειρωτών
- Σταθμός μέτρησης Δ3: Λεωφόρος Δημοκρατίας, μεταξύ Φλωρίνης και Εδέσσης

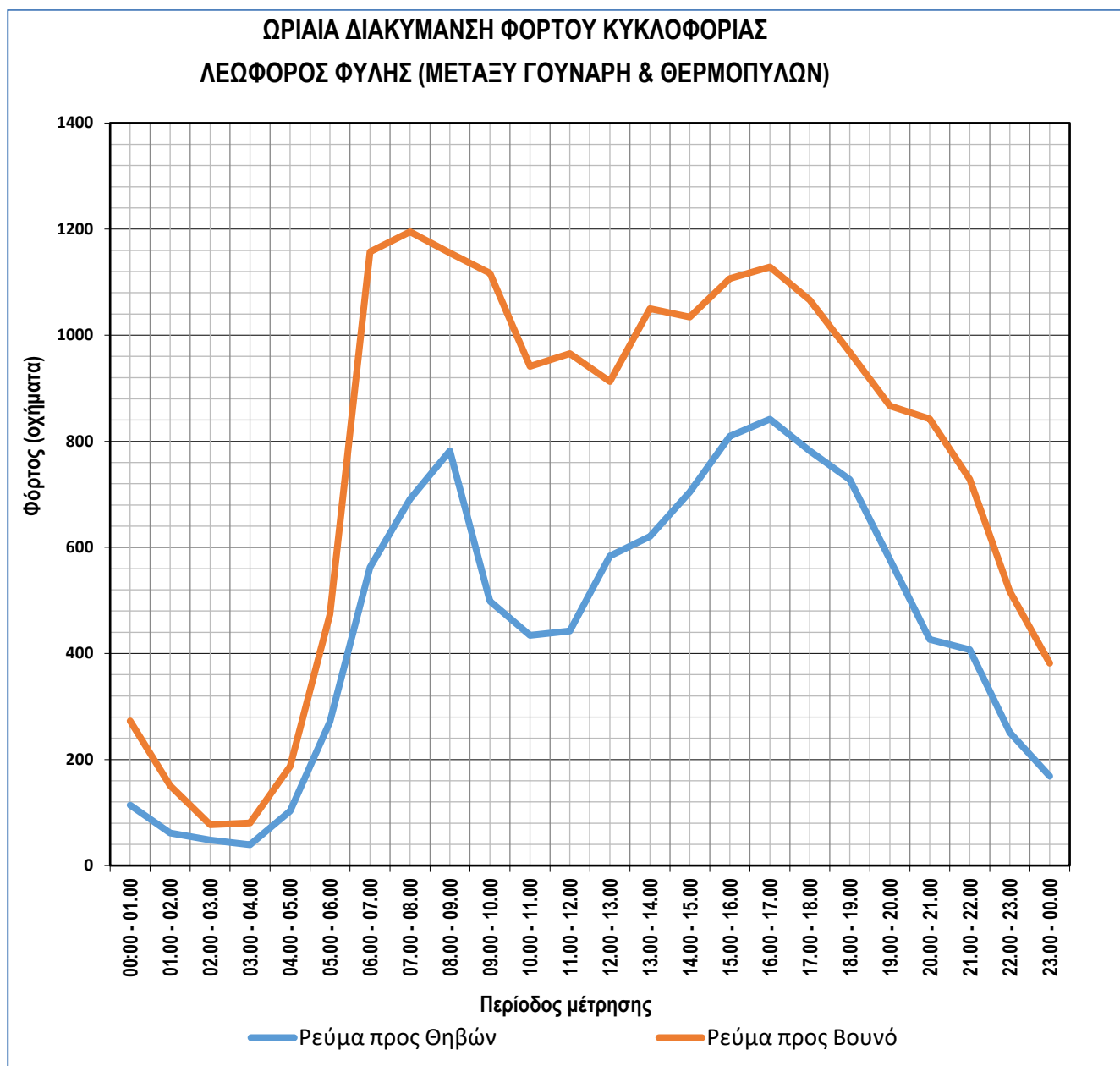


Χάρτης 19: Θέσεις επιλεγμένων σταθμών μετρήσεων

Ο Σταθμός Δ1 βρίσκεται κεντρικά της κοινότητας του Καματερού και η ακριβής τοποθεσία είναι:

<https://www.google.com/maps/place/38%C2%B003'06.8%22N+23%C2%B042'54.8%22E/@38.0518771,23.7146598,19z/data=!3m1!4b1!4m14!1m7!3m6!1s0x14a1a3b43aafdb05:0x299f84856dc6d727!2sKamatero+134+51!3b1!8m2!3d38.0592002!4d23.7121285!3m5!1s0x0:0x33ffe0d800da2fe3!7e2!8m2!3d38.0518757!4d23.7152075>

Τα δύο ρεύματα στο οδικό τμήμα αυτό είναι η αυτό με βόρεια κατεύθυνση προς το βουνό και αυτό με νότια κατεύθυνση προς την Λεωφόρο Θηβών. Το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει την διακύμανση του μέσου όρου των μετρημένων οχημάτων για κάθε ένα από τα 24 μονώρα διαστήματα της ημέρας ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.



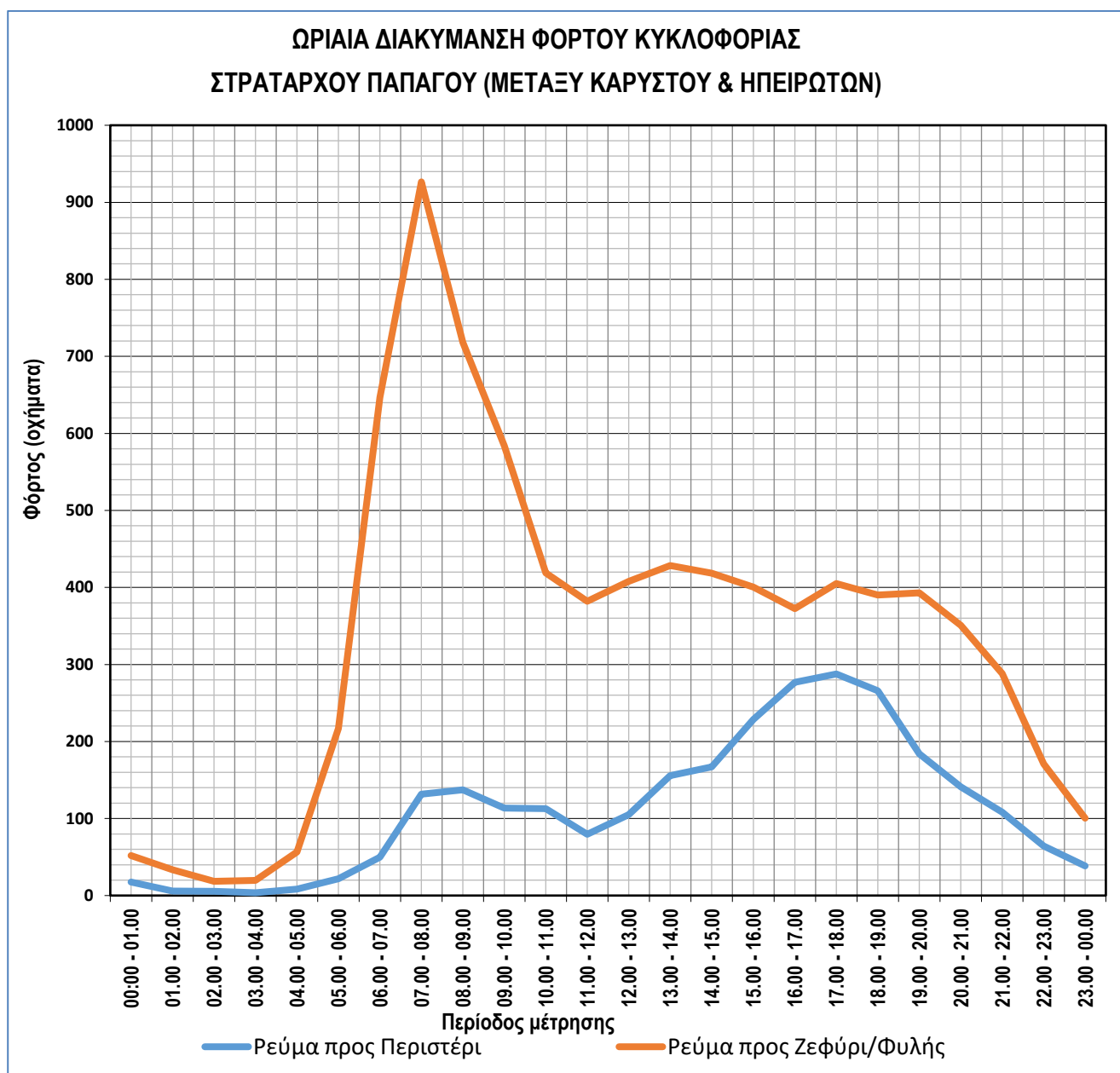
Διάγραμμα 3: Μέσος όρος οχημάτων ανά ώρα και κατεύθυνση κυκλοφορίας Δ1

Παρατηρείται ότι το ρεύμα προς Βουνό συγκεντρώνει καθ' όλη τη διάρκεια μιας καθημερινής μέρας περισσότερη κίνηση οχημάτων σε σχέση με το ρεύμα προς Θηβών, με την διαφορά τους να μεγαλώνει στις ώρες αιχμής. Οι τάσεις και για τις δύο κατευθύνσεις ακολουθούν το ίδιο χρονικό πρότυπο στη διάρκεια του 24ώρου, παρουσιάζοντας πρωινή αιχμή στα διαστήματα 06.00- 07.00, 07.00 – 08.00 και 08.00 – 09.00 και απογευματινή αιχμή στα διαστήματα 15.00 – 16.00, 16.00 - 17.00 και 17.00 – 18.00. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η μέγιστη τιμή των μετρημένων οχημάτων κατά την πρωινή αιχμή (1.195) είναι μεγαλύτερη από αυτή για την απογευματινή αιχμή (1.129) στο ρεύμα προς το βουνό, ενώ αντίστροφη κατάσταση παρατηρείται στο ρεύμα προς την Θηβών. Εκεί η μέγιστη τιμή μ.ο. οχημάτων για το διάστημα της απογευματινής αιχμής (842) είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μέγιστη τιμή του μ.ο. οχημάτων της πρωινής αιχμής (782). Το φαινόμενο αυτό είναι πιθανό να οφείλεται στην παρουσία της εισόδου/εξόδου της Αττικής Οδού στην Λεωφόρο Φυλής προς το βουνό, η οποία αποτελεί τον πιο γρήγορο τρόπο μετάβασης από τον Δήμο Αγίων Αναργύρων στις περισσότερες περιοχές της Αθήνας.

Ο Σταθμός Δ2 βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της κοινότητας του Καματερού και η ακριβής τοποθεσία είναι:

<https://www.google.com/maps/place/38%C2%B003'24.9%22N+23%C2%B041'57.1%22E/@38.0569071,23.697593,17z/data=!3m1!4b1!4m1!1m7!3m6!1s0x14a1a3b43aafdb05:0x299f84856dc6d727!2sKamatero+134+51!3b1!8m2!3d38.0592002!4d23.7121285!3m5!1s0x0:0xb10c2b2d212273c8!7e2!8m2!3d38.0569037!4d23.6991858>

Τα δύο ρεύματα στο οδικό τμήμα αυτό είναι η αυτό με βορειοανατολική κατεύθυνση προς το Ζεφύρι (Λεωφ. Φυλής) και αυτό με νοτιοδυτική κατεύθυνση προς το Περιστέρι. Το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει την διακύμανση του μέσου όρου των μετρημένων οχημάτων για κάθε ένα από τα 24 μονώρα διαστήματα της ημέρας ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.



Διάγραμμα 4: Μέσος όρος οχημάτων ανά ώρα και κατεύθυνση κυκλοφορίας Δ2

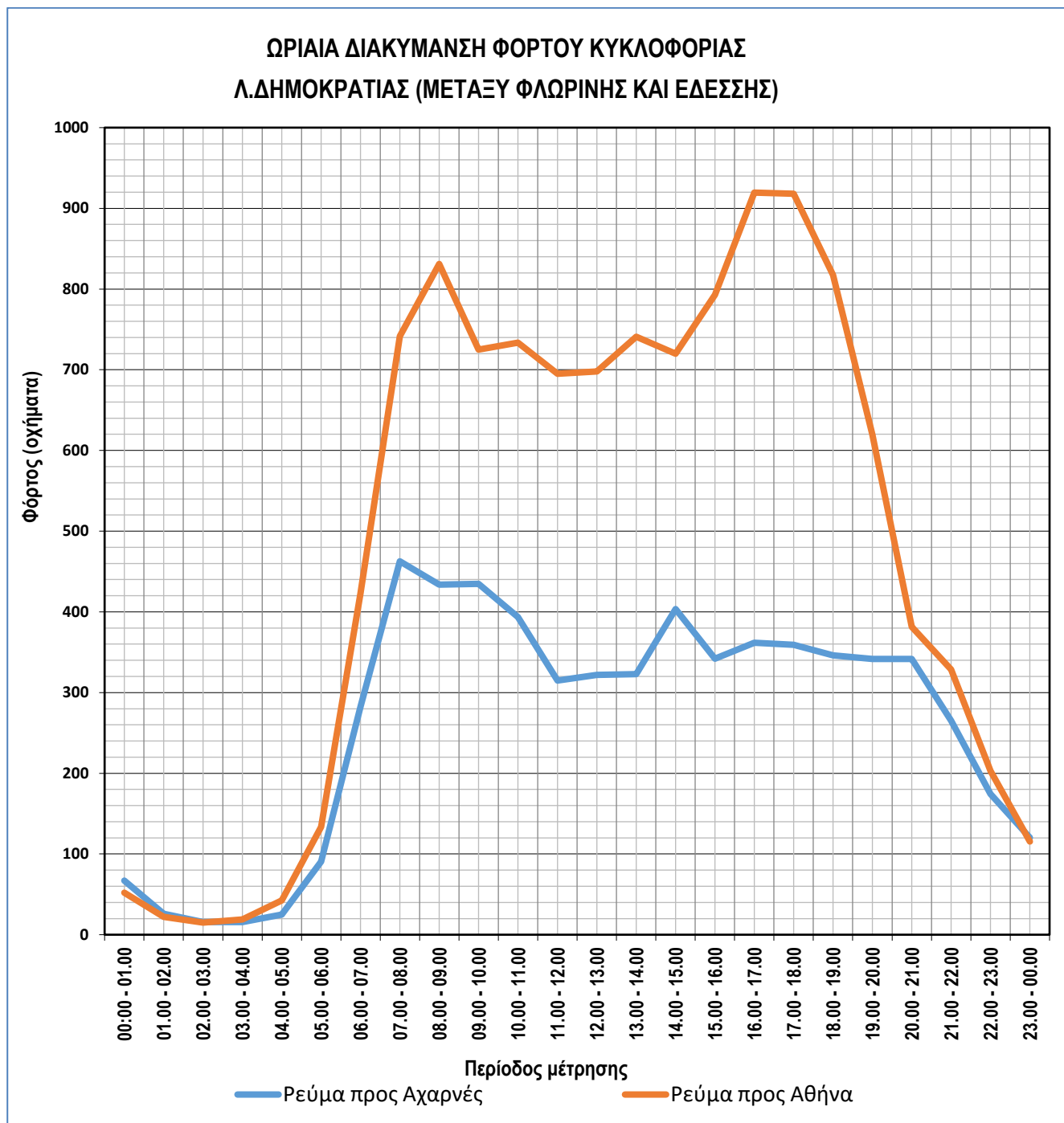
Παρατηρείται ότι το ρεύμα προς Ζεφύρι/Φυλής συγκεντρώνει καθ' όλη τη διάρκεια μιας καθημερινής μέρας πολύ περισσότερη κίνηση οχημάτων σε σχέση με το ρεύμα προς Θηβών, με την διαφορά τους να μεγαλώνει στις ώρες αιχμής. Το φαινόμενο αυτό είναι πιθανό να οφείλεται στην παρουσία

της εισόδου/εξόδου της Αττικής Οδού στην Λεωφόρο Φυλής, η οποία αποτελεί τον πιο γρήγορο τρόπο μετάβασης από τον Δήμο Αγίων Αναργύρων στις περισσότερες περιοχές της Αθήνας. Οι τάσεις και για τις δύο κατευθύνσεις δεν ακολουθούν ακριβώς το ίδιο χρονικό πρότυπο στη διάρκεια του 24ώρου. Από τη μία η κίνηση στο ρεύμα προς Περιστερί παρουσιάζει πρωινή αιχμή στα διαστήματα 07.00- 08.00, 08.00 – 09.00 και 09.00 – 10.00 και απογευματινή αιχμή στα διαστήματα 16.00 – 17.00, 17.00 - 18.00 και 18.00 – 19.00. Από την άλλη, η κίνηση στο ρεύμα προς Ζεφύρι/Φυλής παρουσιάζει κατά κύριο λόγο αιχμή μόνο κατά τις πρωινές ώρες και στα διαστήματα 06.00- 07.00, 07.00 – 08.00 και 08.00 – 09.00. Από τις 10 το πρωί έως και τις 8 το βράδυ η κίνηση στο ρεύμα αυτό παραμένει σε γενικές γραμμές σταθερή. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η μέγιστη τιμή των μετρημένων οχημάτων στο ρεύμα προς Περιστερί κατά την απογευματινή αιχμή (288) είναι μεγαλύτερη από αυτή για την πρωινή αιχμή (137). Στο ρεύμα προς Ζεφύρι/Φυλής η μέγιστη τιμή στο διάστημα της πρωινής αιχμής (927) είναι σημαντικά μεγαλύτερη – υπερδιπλάσια- από τις τιμές στο διάστημα 10.00 με 20.00 οι οποίες κυμαίνονται σε παρόμοια επίπεδα γύρω στα 400 οχήματα. Σε αντίθεση με τον Δ1 λοιπόν, υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ της μέγιστης τιμής του αριθμού οχημάτων κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή.

Ο Σταθμός **Δ3** βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της κοινότητας των Αγίων Αναργύρων και η ακριβής τοποθεσία είναι:

<https://www.google.com/maps/place/38%C2%B002'51.3%22N+23%C2%B043'44.7%22E/@38.0475735,23.7277696,17z/data=!3m1!4b1!4m14!1m7!3m6!1s0x14a1a2f9156a0e2d:0x73fbc3a1c02e896c!2sAgioi+Anargyroi!3b1!8m2!3d38.0317118!4d23.7243889!3m5!1s0x0:0xa679b0d5ecc92782!7e2!8m2!3d38.0475707!4d23.7290711>

Τα δύο ρεύματα στο οδικό τμήμα αυτό είναι η αυτό με βόρεια κατεύθυνση προς τις Αχαρνές και αυτό με νότια κατεύθυνση προς την Αθήνα. Το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει την διακύμανση του μέσου όρου των μετρημένων οχημάτων για κάθε ένα από τα 24 μονώρα διαστήματα της ημέρας ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας.



Διάγραμμα 5: Μέσος όρος οχημάτων ανά ώρα και κατεύθυνση κυκλοφορίας Δ3

Παρατηρείται ότι το ρεύμα προς Αθήνας συγκεντρώνει σχεδόν σε όλη τη διάρκεια μιας καθημερινής μέρας περισσότερη κίνηση οχημάτων σε σχέση με το ρεύμα προς Αχαρνές, με την διαφορά τους να μεγαλώνει σημαντικά στις ώρες αιχμής. Οι τάσεις και για τις δύο κατευθύνσεις ακολουθούν σχετικά παρόμοιο χρονικό πρότυπο στη διάρκεια του μέσου 24ώρου, παρουσιάζοντας πρωινή αιχμή στα διαστήματα 07.00- 08.00, 08.00 – 09.00 και 09.00 – 10.00 αλλά διαφορετικές περιόδους απογευματινής αιχμής (διαστήματα από τις 14.00 μέχρι τις 17.00 για το ρεύμα προς Αχαρνές και από 16.00 έως 19.00 για το ρεύμα προς Αθήνα). Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η μέγιστη τιμή των μετρημένων οχημάτων κατά την πρωινή αιχμή (463) είναι μεγαλύτερη από αυτή για την απογευματινή αιχμή (403) στο ρεύμα προς τις Αχαρνές, ενώ αντίστροφη κατάσταση παρατηρείται στο ρεύμα προς την Αθήνα. Εκεί η μέγιστη τιμή μ.ο. οχημάτων για το διάστημα της απογευματινής αιχμής (920) είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μέγιστη τιμή του μ.ο. οχημάτων της πρωινής

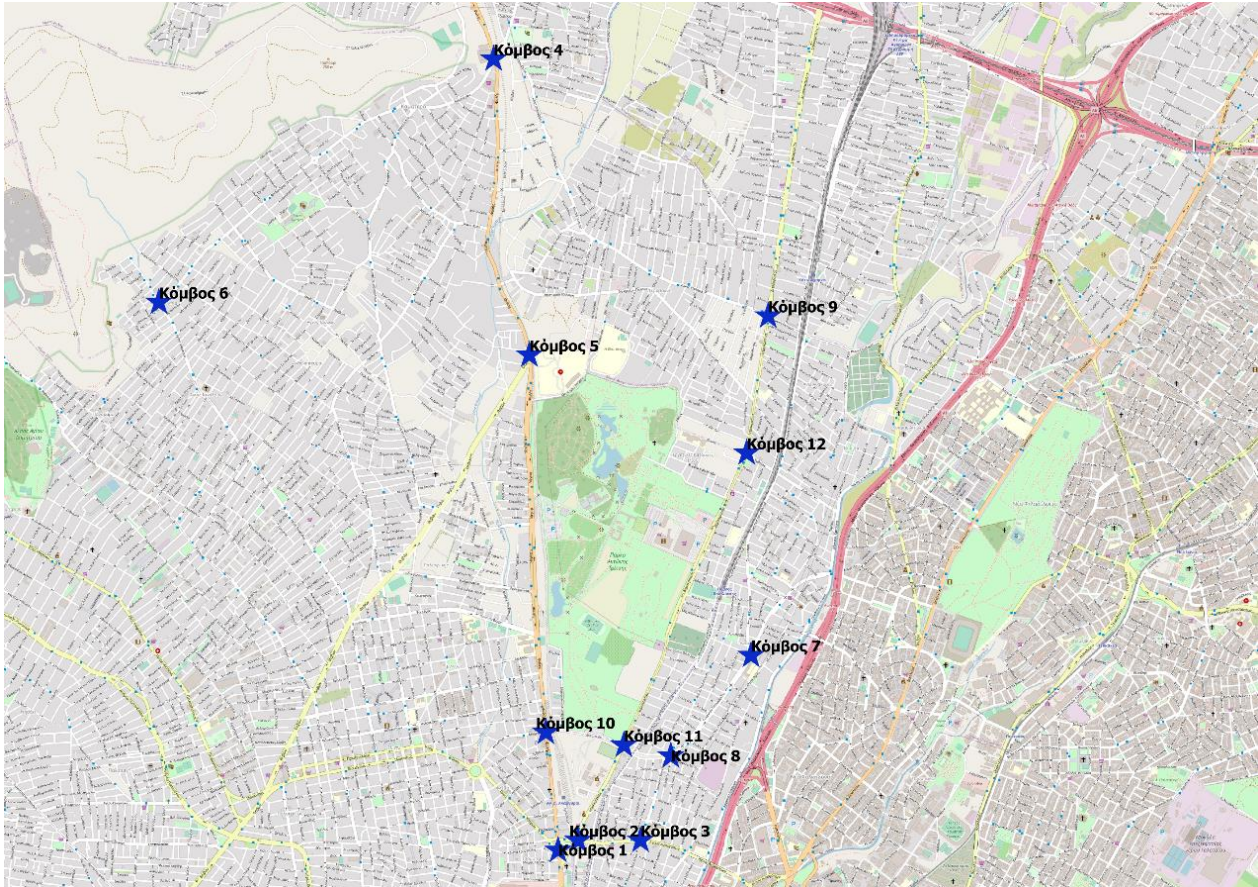
αιχμής (831). Πάντως συνολικά δεν παρατηρούνται πάρα πολύ μεγάλες διαφορές μεταξύ των μέγιστων τιμών πρωινής και απογευματινής αιχμής (σε αντίθεση με τον Δ2). Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι στην Λεωφόρο Δημοκρατίας προς την πλευρά των Αχαρνών υπάρχει κόμβος της Αττικής Οδού, ο οποίο δείχνει σε αυτή τη περίπτωση να επηρεάζει την κίνηση στους Αγίους Αναργύρους και ως πύλη εισόδου και ως πύλη εξόδου οχημάτων.

2.14.2 Κυκλοφοριακοί φόρτοι σε κόμβους

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών ροών σε 12 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού. Σε διαστήματα των 2 ωρών έγινε η καταγραφή των οχημάτων ανά στρέφουσα και ανά τύπο. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής. Επισημαίνεται ότι τα κυκλοφοριακά δεδομένα μαζί με τα χωρικά δεδομένα λαμβάνονται υπόψη αργότερα για τη διαμόρφωση μέτρων και κατευθύνσεων βιώσιμης κινητικότητας.

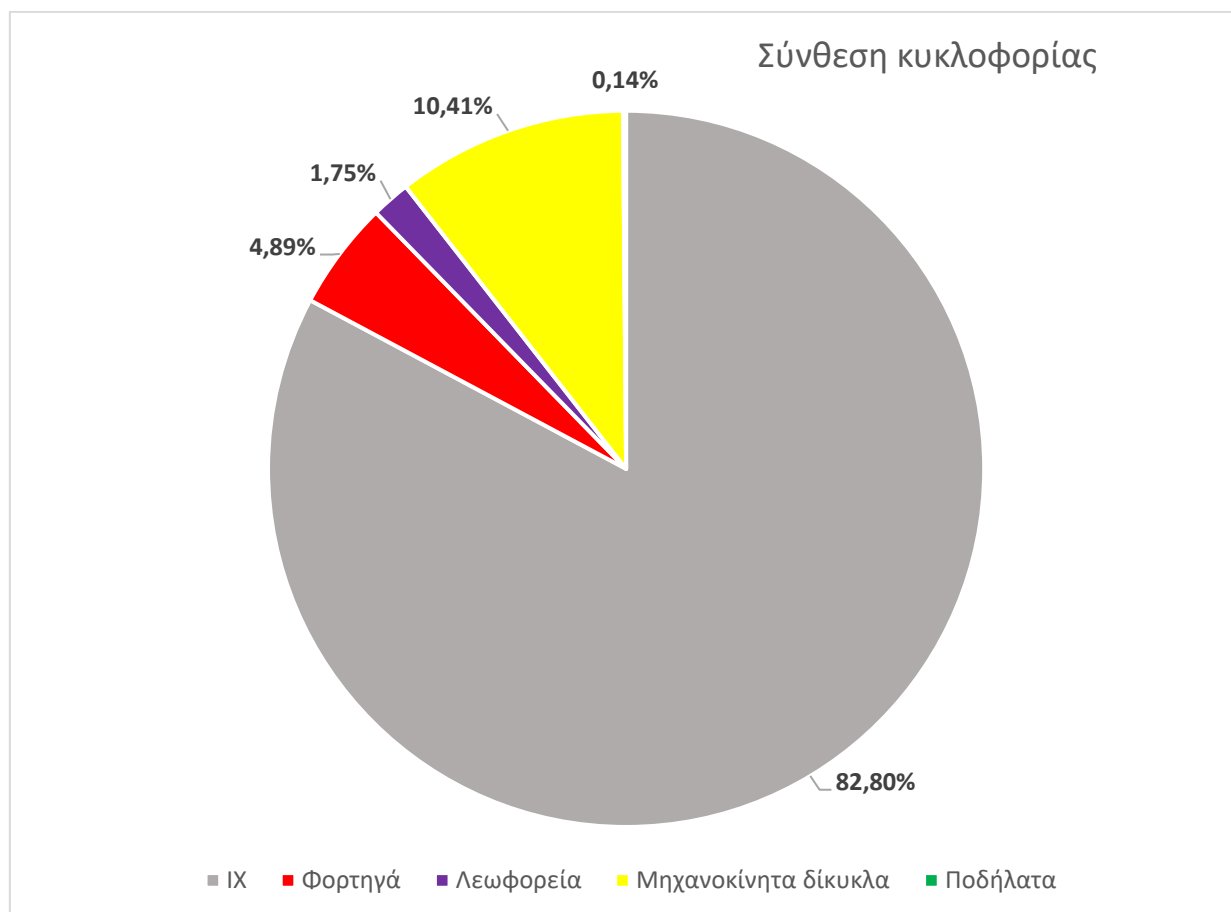
Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των 12 κόμβων όπου πραγματοποιήθηκε καταγραφή, οι οποίοι είναι:

- Κόμβος 1: Κύπρου και Ηρώων Πολυτεχνείου
- Κόμβος 2: Λεωφ. Δημοκρατίας και Αγίων Αναργύρων
- Κόμβος 3: Αγίων Αναργύρων και Σοφοκλή Βενιζέλου
- Κόμβος 4: Φυλής κα Λεωφ. Καματερού
- Κόμβος 5: Θηβών και Φυλής
- Κόμβος 6: Αγίου Νικολάου και Παπάγου
- Κόμβος 7: Πινδάρου και Στουρνάρα
- Κόμβος 8: Παπανδρέου και Αγίας Παρασκευής
- Κόμβος 9: Λεωφ. Δημοκρατίας και Κωστή Παλαμά
- Κόμβος 10: Φυλής και Μπίμπιζα
- Κόμβος 11: Λεωφ. Δημοκρατίας και Μπίμπιζα
- Κόμβος 12: Λεωφ. Δημοκρατίας και Εύβοιας



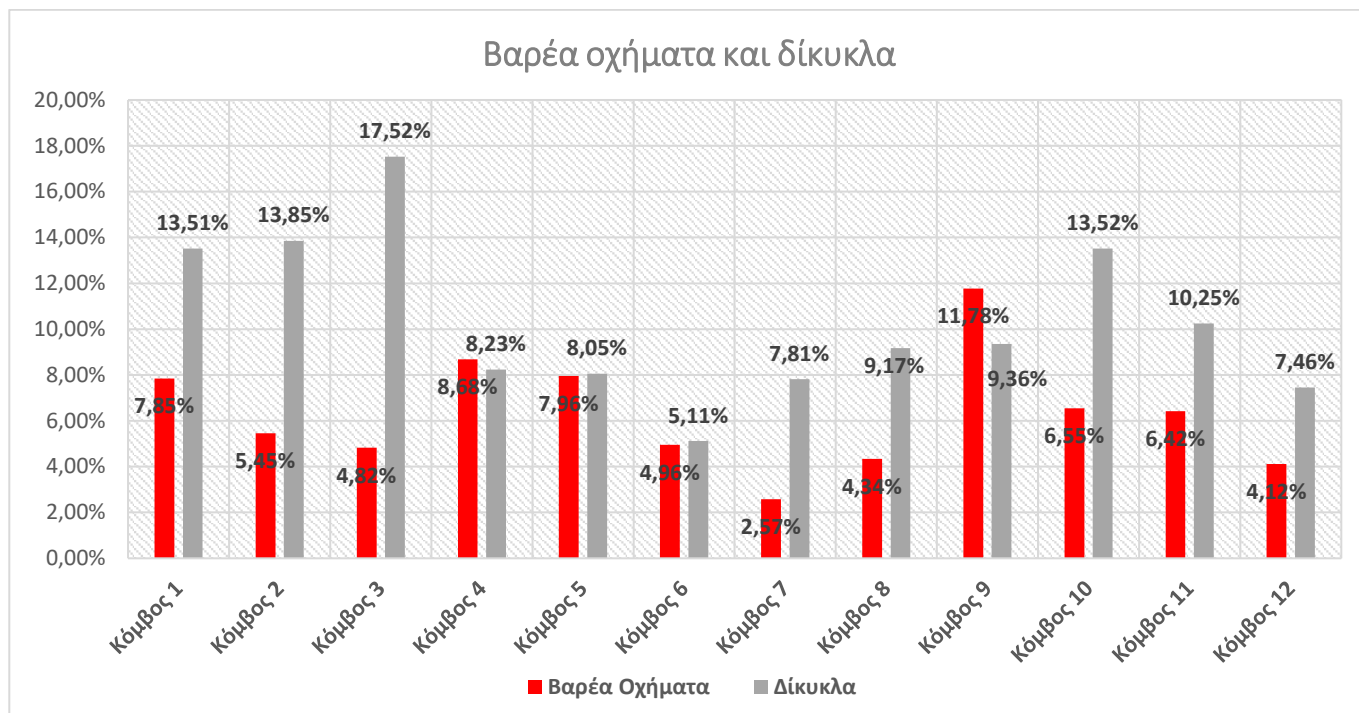
Χάρτης 20: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων

Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από τους κόμβους, υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Στα ακόλουθα διαγράμματα οπτικοποιείται η σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού. Το ποσοστό των ΙΧ αυτοκινήτων αγγίζει το 82,80%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι αρκετά ψηλό και ίσο με 10,41%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα ποσοστό μικρότερο του 6,64%. Τέλος, το ποσοστό των ποδηλάτων στους κόμβους του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού βρέθηκε αναμενόμενα πολύ χαμηλό για τα ελληνικά δεδομένα και ίσο με 0,14%.



Διάγραμμα 6: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

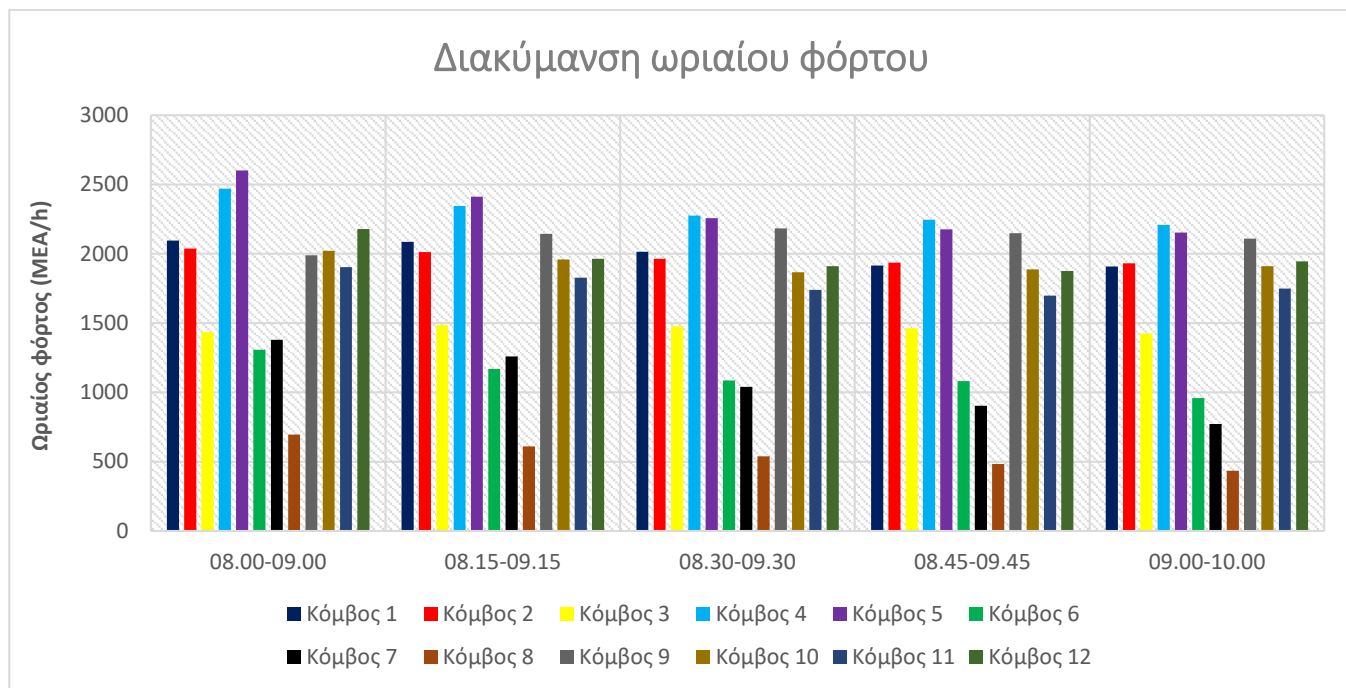
Εξετάζοντας τα συγκεντρωτικά στοιχεία, το ποσοστό βαρέων οχημάτων (φορτηγά και λεωφορεία) είναι στις περισσότερες περιπτώσεις χαμηλότερο από το ποσοστό των δίκυκλων, με εξαιρέσεις τους Κόμβους 4 - όπου η διαφορά είναι πολύ μικρή (8,68% για τα βαρέα οχήματα έναντι 8,23% για τα δίκυκλα) – και 9, όπου το 11,78% που καταγράφηκε αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων συγκριτικά με τους υπόλοιπους κόμβους. Τα χαμηλότερα ποσοστά βαρέων οχημάτων εντοπίστηκαν στους Κόμβους 7, 12 και 8 με ποσοστά 2,57%, 4,12% και 4,34% αντίστοιχα. Όσον αφορά το ποσοστό των δίκυκλων, το υψηλότερο καταγεγραμμένο ποσοστό άγγιξε το 17,52% και εντοπίστηκε στον Κόμβο 3, ενώ το χαμηλότερο βρέθηκε ίσο με 5,11% και εντοπίζεται στον Κόμβο 6. Συνολικά, παρατηρείται μία σημαντική διακύμανση στα ποσοστά και των δίκυκλων και των βαρέων οχημάτων στους κόμβους που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις, καθώς το εύρος των τιμών δεν είναι αμελητέο. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται στο ακόλουθο διάγραμμα.



Διάγραμμα 7: Ποσοστό βαρέων οχημάτων και δίκυκλων ανά κόμβο

Από τις καταγραφές που πραγματοποιήθηκαν ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι φόρτοι ανά ώρα, τόσο ανά κίνηση όσο και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Σημειώνεται ότι για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: 1 ΙΧ αναλογεί σε 1 ΜΕΑ, 1 φορτηγό σε 3 ΜΕΑ, 1 λεωφορείο σε 2 ΜΕΑ και 1 μηχανοκίνητο δίκυκλο ή ένα ποδήλατο αναλογεί σε 0.5 ΜΕΑ.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα από τη διαδικασία συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων στους Αγίους Αναργύρους και στο Καματερό. Στον Κόμβο 5 μετρήθηκαν οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι, οι οποίοι κυμαίνονται από 2153 έως 2601 ΜΕΑ/h. Αντίθετα, οι χαμηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι, κατά μέσο όρο, μετρήθηκαν στον Κόμβο 8, αφού δεν ξεπέρασαν τα 697 ΜΕΑ/h. Επίσης, από το παρακάτω διάγραμμα γίνεται εμφανές ότι το διάστημα που παρατηρήθηκε συνολικά μεγαλύτερη κίνηση στους κόμβους του Δήμου είναι το διάστημα 8.00-9.00.



Διάγραμμα 8: Συνολικοί φόρτοι ανά μισάωρο ανά κόμβο

2.15 Χρήση ηλεκτροκίνησης

Στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού, μετά από αυτοψίες καθώς και από τα καταγεγραμμένα υφιστάμενα σημεία φόρτισης στην ιστοσελίδα του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων – ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο. και της plugshare, δεν εντοπίζονται φορτιστές εντός ορίων του Δήμου (2021). Ωστόσο, εντοπίστηκαν φορτιστές σε όμορους Δήμους, ενώ πρέπει να αναφερθεί ότι τον Ιούνιο του 2022 ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού ολοκλήρωσε την εκπόνηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, το οποίο αναμένεται να υλοποιηθεί την ερχόμενη τριετία.

2.16 Εμπορευματικές μεταφορές

Ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές, ο Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού δεν έχει εφαρμόσει ωράριο φορτοεκφορτώσεων, απαγορεύσεις διελεύσεων ή ειδικών θέσεων φορτοεκφορτώσεων.

2.17 Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών

Δεν εντοπίζονται νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών της πόλης.

2.18 Έρευνα διερεύνησης χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού συμπεριλαμβάνει την ενεργή συμμετοχή όλων όσων μετακινούνται στην πόλη. Η γνώμη των πολιτών σχετικά με τα προβλήματα ή τα θετικά στοιχεία που υφίστανται στις μετακινήσεις εντός του Δήμου, καθώς και οι ιδέες των πολιτών σχετικά με τους τρόπους βελτίωσης αυτών, συμβάλλουν σημαντικά στην άρτια εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

Για την δομημένη συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες του ΣΒΑΚ, διαμορφώθηκε από την ομάδα έργου, μια έρευνα με σκοπό την αποτίμηση των χαρακτηριστικών και των προτιμήσεων των κατοίκων και των επισκεπτών.

Δομή έρευνας

Η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων η οποία διαμορφώθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, χωρίζεται στα εξής βασικά στάδια:

- Διερεύνηση κοινωνικό-οικονομικών χαρακτηριστικών του ερωτώμενου
- Διερεύνηση των συνηθειών μετακίνησης του ερωτώμενου
- Διερεύνηση των χωρικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων του ερωτώμενου

Ειδικότερα, οι ερωτήσεις που εξετάζονται ανά στάδιο είναι οι εξής:

Στάδιο Α: Κοινωνικό – οικονομικά χαρακτηριστικά

- Φύλο ερωτώμενου
- Ηλικιακή ομάδα ερωτώμενου
- Μέγεθος νοικοκυριού (πλήθος μελών)
 - Μέλη κάτω των 6 ετών
- Μηνιαίο καθαρό οικογενειακό εισόδημα ερωτώμενου
- Επίπεδο εκπαίδευσης ερωτώμενου
- Αντικείμενο απασχόλησης ερωτώμενου

Στάδιο Β: Διερεύνηση των συνηθειών μετακίνησης του ερωτώμενου

- Ιδιοκτησία οχημάτων ερωτώμενου
 - Πλήθος Ι.Χ.
 - Πλήθος επαγγελματικών οχημάτων
 - Λοιπά / εναλλακτικά οχήματα (Μοτοσυκλέτα, Ποδήλατο, Ηλεκτρικό πατίνι)
- Τεχνολογία οχημάτων
 - Πλήθος οχημάτων με κινητήρα Βενζίνης, Diesel, Αέριο, Υβριδικό & Ηλεκτρικό
- Διερεύνηση συνηθέστερης μορφής στάθμευσης ανά σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση, κ.ά.)
 - Στον δρόμο χωρίς χρέωση
 - Στον δρόμο με χρέωση
 - Σε χώρο εκτός οδού με χρέωση
 - Σε ιδιωτικό χώρο εκτός οδού
 - Μακροχρόνια μίσθωση θέσης
- Διερεύνησης συνηθέστερου μέσου μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση, κ.ά.)
 - Ι.Χ. ως οδηγός
 - Ι.Χ. ως επιβάτης
 - Μοτοσυκλέτα
 - Μ.Μ.Μ.
 - Ποδήλατο
 - Βάδισμα
- Διερεύνηση σημαντικότερης αιτίας επιλογής του συγκεκριμένου μέσου ανά σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση, κ.ά.)
 - Εξοικονόμηση χρημάτων
 - Ταχύτητα
 - Χρονική αξιοπιστία
 - Άνεση – Ασφάλεια
 - Μη – διαθεσιμότητα εναλλακτικού μέσου
 - Ευχαρίστηση - Υγεία
- Διερεύνησης συχνότητας μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση, κ.ά.)
 - Καθημερινά
 - Συχνά (2-4 φορές την εβδομάδα)
 - Λίγες φορές (1 φορά την εβδομάδα)
 - Σπάνια (1-3 φορές το μήνα)

- Ποτέ
- Διερεύνηση συνηθέστερης διάρκειας μετακίνησης (Door to door) ανά σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση, κ.ά.)
- Διερεύνηση συνηθέστερης χρονικής περιόδου μετακίνησης ανά σκοπό μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση, κ.ά.)

Στάδιο Γ: Διερεύνηση των χωρικών χαρακτηριστικών των μετακινήσεων του ερωτώμενου

- Περιοχής κατοικίας ερωτώμενου
 - Εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
 - Σε όμορο Δήμο του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
 - Σε άλλο Δήμο της Περιφέρειας Αττικής
 - Εκτός Περιφέρειας Αττικής
- Περιοχή μετακίνησης ερωτώμενου
 - Για εργασία
 - Για εκπαίδευση
 - Για αγορές
 - Για ψυχαγωγία – αναψυχή

Στάδιο Δ: Μετακίνηση παιδιών από/προς τις σχολικές μονάδες

- Τρόπος μετακίνησης μαθητών (με καλές και άσχημες καιρικές συνθήκες)
- Σημαντικότερα προβλήματα κατά τη διάρκεια των μετακινήσεων των μαθητών στις σχολικές μονάδες

Εφαρμογή έρευνας

Οι κυριότερες πληροφορίες που αφορούν την έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων για την συμμετοχή των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού, συνοψίζονται στον Πίνακα 5.21.

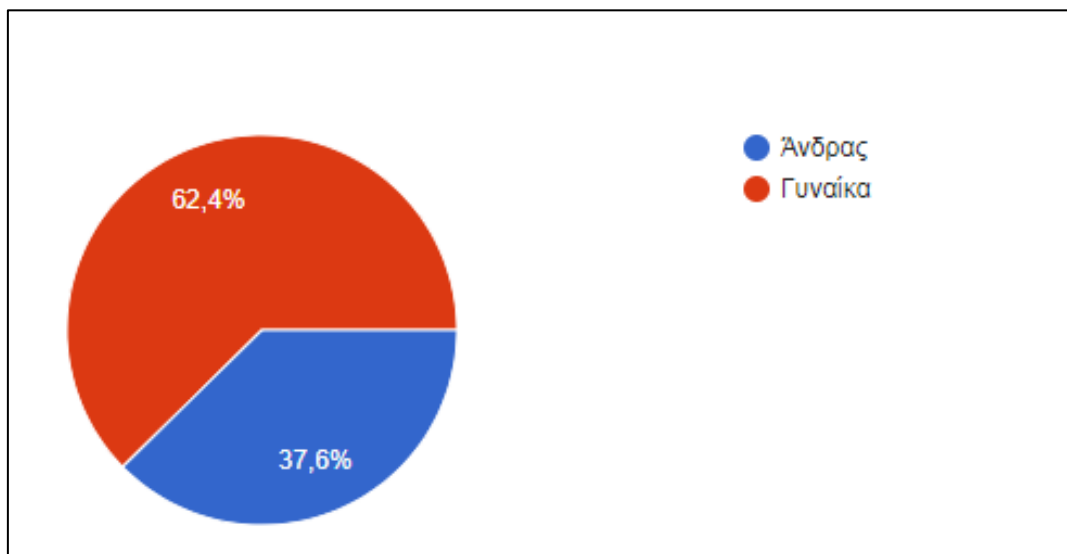
Πίνακας 17: Ταυτότητα Έρευνας χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Ταυτότητα Έρευνας	
Διεξαγωγή	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού – Lever A.E.
Εντολέας	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Αντικείμενο Έρευνας	Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Διερεύνηση των συνθηκών μετακινήσεων των κατοίκων και επισκεπτών των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού.
Περιοχή εκτέλεσης	Συνολική έκταση Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού. (Διαδικτυακή έρευνα - Δυνατότητα συμπλήρωσης από τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής)
Μέθοδος δειγματοληψίας	Τυχαία δειγματοληψία – Διαδικτυακή έρευνα
Χρονική περίοδος δειγματοληψίας	Φεβρουάριος 2022
Μέθοδος συλλογής στοιχείων	Τυχαία δειγματοληψία – Διαδικτυακή έρευνα
Συνεντευκτές	Διαδικτυακή έρευνα: <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση μέσω της πλατφόρμα του ΣΒΑΚ Δ. Αγίων Αναργύρων - Καματερού • Προώθηση μέσω των κοινωνικών δικτύων του Δήμου
Συμβουλευτική & Τεχνική Υποστήριξη	LEVER Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική πηγή χρήσιμων πληροφοριών για την αποτελεσματική συνέχεια του ΣΒΑΚ. Τα αποτελέσματα από την έρευνα χαρακτηριστικών παρουσιάζονται παρακάτω. Επισημαίνεται ότι στο τέλος της έρευνας συγκεντρώθηκαν συνολικά 178 απαντήσεις, αριθμός που κρίνεται αρκετά ικανοποιητικός σαν δείγμα. Ακολουθούν σε διαγράμματα, τα σημαντικότερα αποτελέσματα της έρευνας.

Δημογραφικά χαρακτηριστικά ερωτώμενων

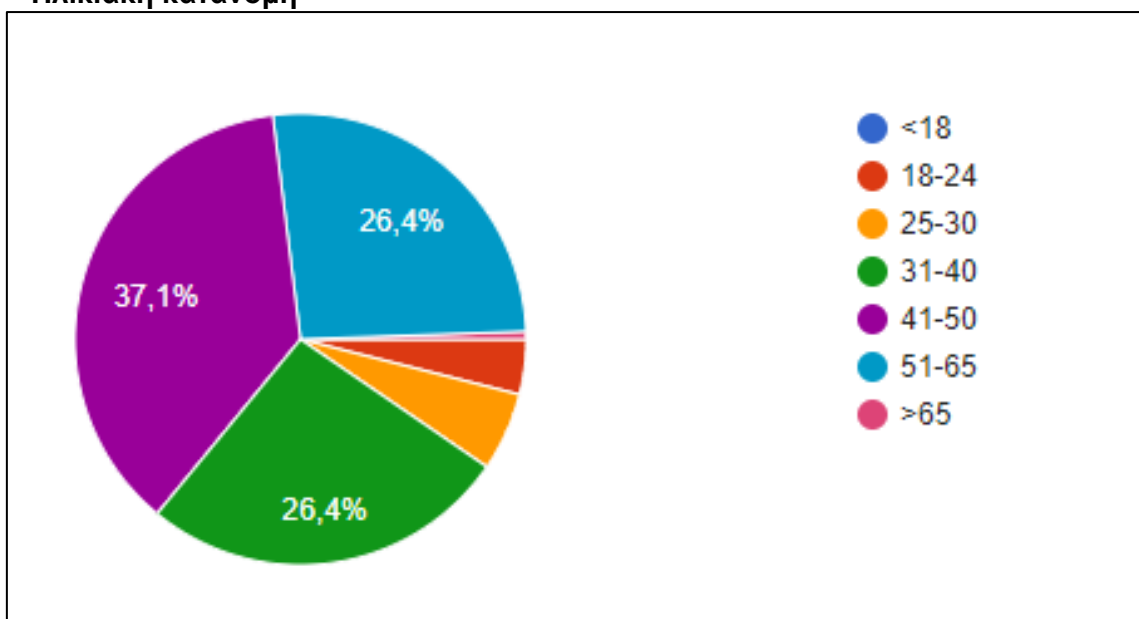
- **Φύλο**



Διάγραμμα 9: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

Από το παραπάνω διάγραμμα παρατηρείται ότι οι γυναίκες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότερες από τους άνδρες.

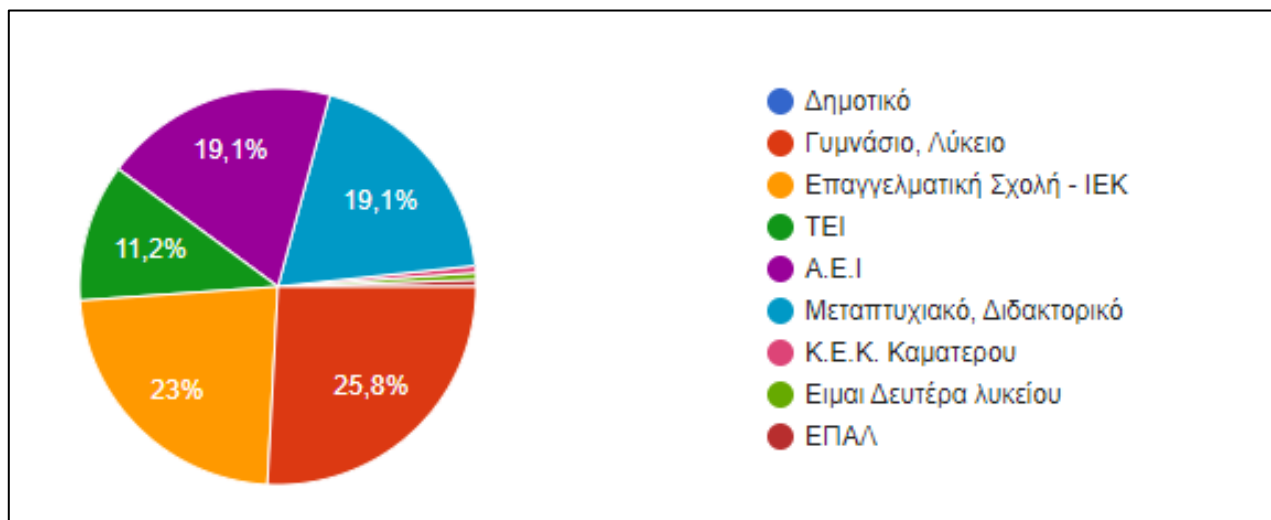
- **Ηλικιακή κατανομή**



Διάγραμμα 10: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

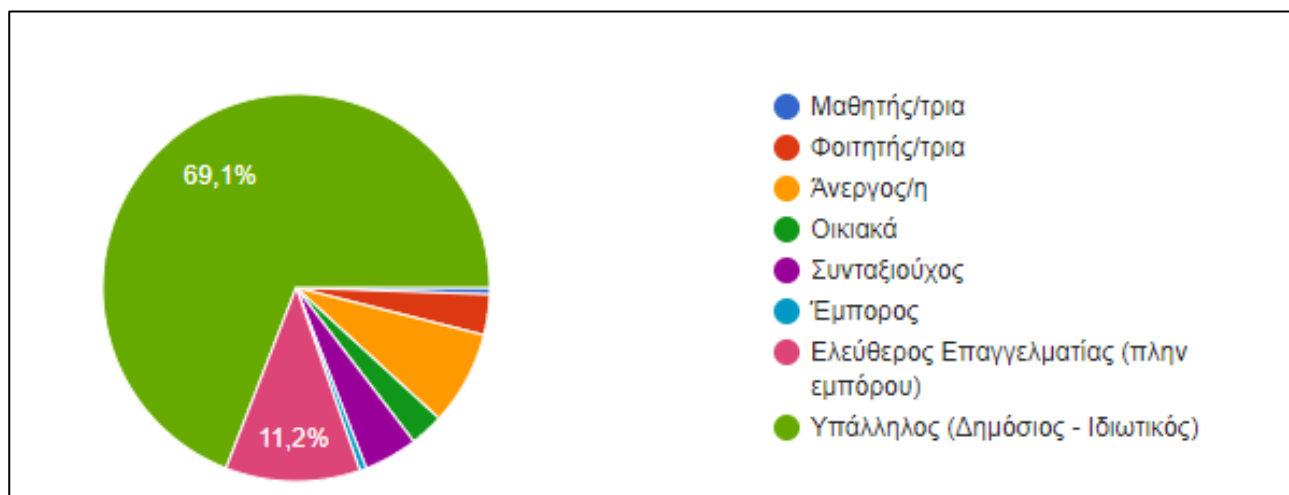
Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ανήκουν στην ηλικία 31-65 με ποσοστό 89,9%. Μικρότερα ποσοστά συμμετοχής είχαν οι υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες με την ηλικιακή ομάδα 18-24 να συγκεντρώνει 3,9%, τους 25-30 με 5,6%, και τους άνω τους 65 με ποσοστό συμμετοχής μόλις 0,6%.

• **Εκπαίδευση**



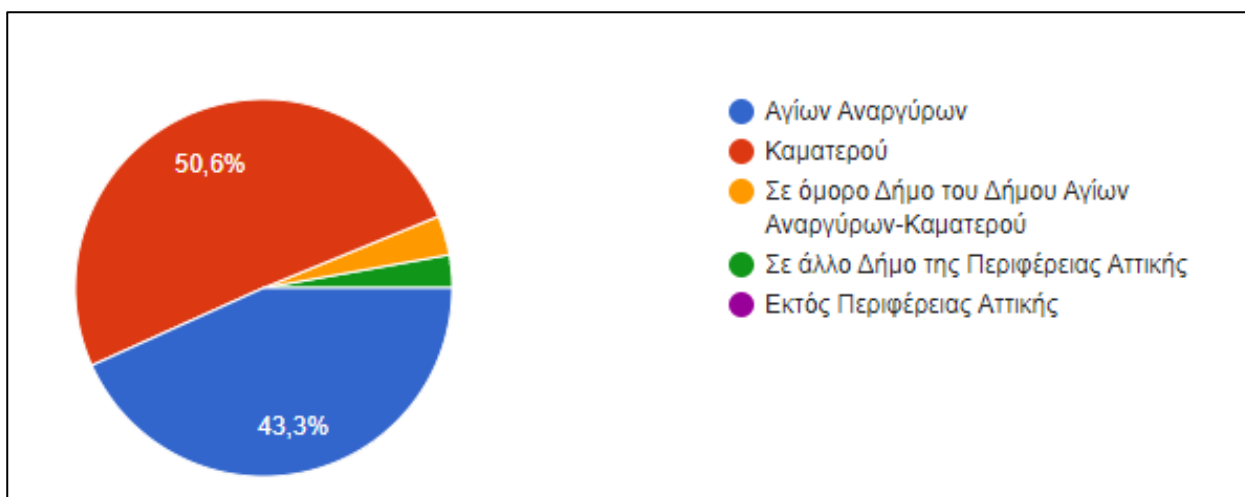
Διάγραμμα 11: Επίπεδο εκπαίδευσης

• **Απασχόληση**



Διάγραμμα 12: Ποσοστιαία κατανομή τομέα απασχόλησης

• **Περιοχή κατοικίας**

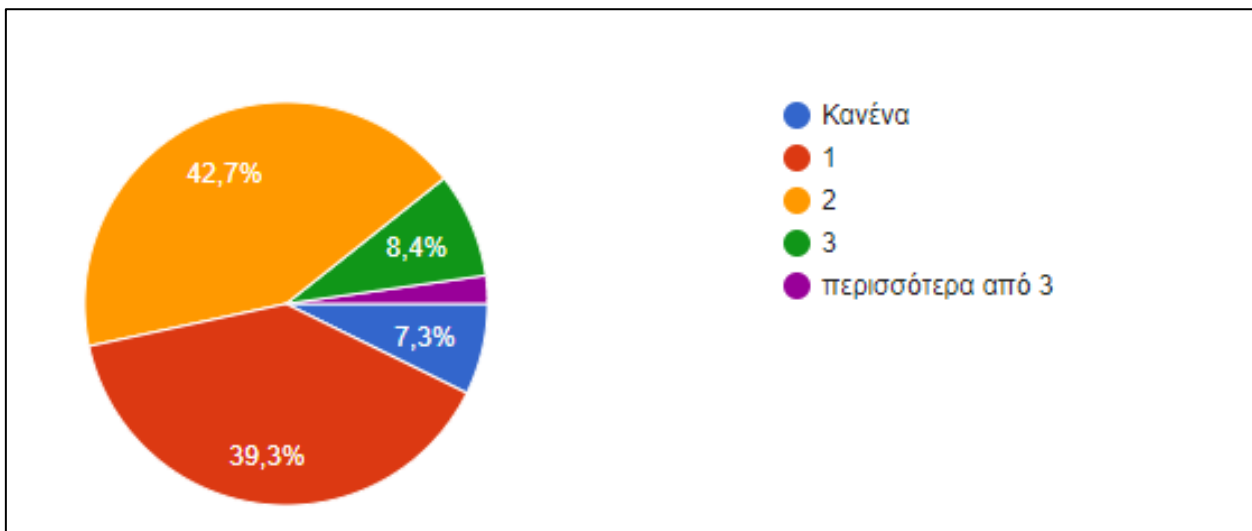


Διάγραμμα 13: Περιοχή κατοικίας ερωτώμενων

Στο παραπάνω διάγραμμα είναι εμφανές ότι η συντριπτική πλειοψηφία που απάντησε στην έρευνα είναι κάτοικοι των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού με παρόμοια ποσοστά μεταξύ τους. Οι κάτοικοι εκτός Δήμου που απάντησαν είναι δημότες Πετρούπολης, Ιλίου, Νέας Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνas, Αθηναίων, Γαλασίου και Μεγαρέων.

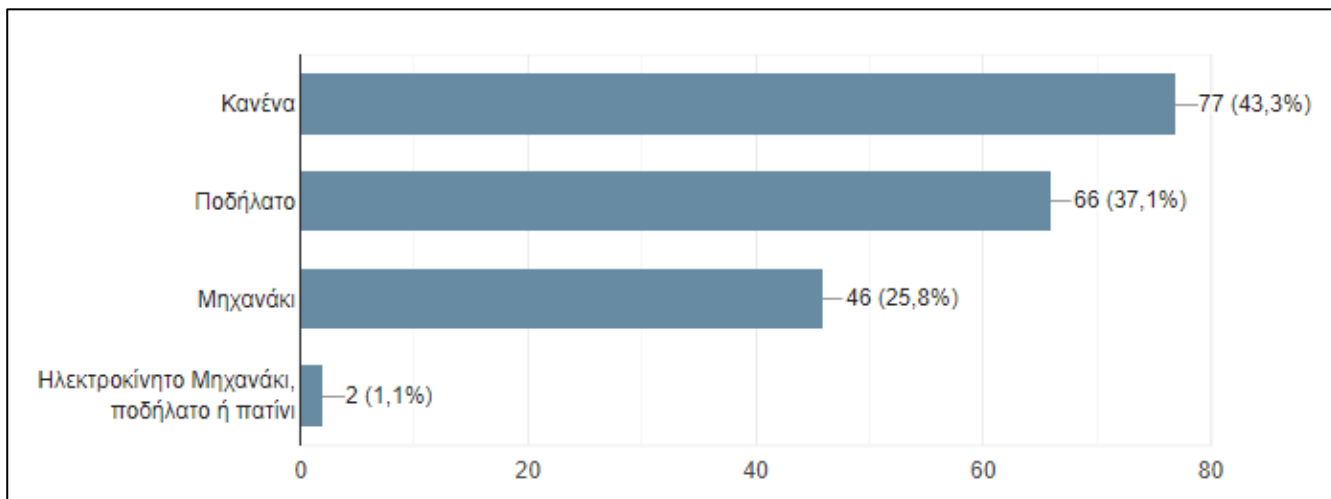
Χαρακτηριστικά Οχημάτων

- Πλήθος ΙΧ που διαθέτει το κάθε νοικοκυριό



Διάγραμμα 14: Πλήθος Ι.Χ. Αυτοκινήτων που διαθέτει το κάθε νοικοκυριό

- Εναλλακτικά οχήματα που διαθέτει το κάθε νοικοκυριό



Διάγραμμα 15: Εναλλακτικά οχήματα του κάθε νοικοκυριού (μικροκινητικότητα)

Επιπλέον, σε αυτή την ενότητα αξίζει να αναφερθεί ότι κανένας από τους ερωτώμενους δεν είχε αμιγώς ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο και η πλειοψηφία των οχημάτων των ερωτώμενων χρησιμοποιούν ως καύσιμο τη βενζίνη.

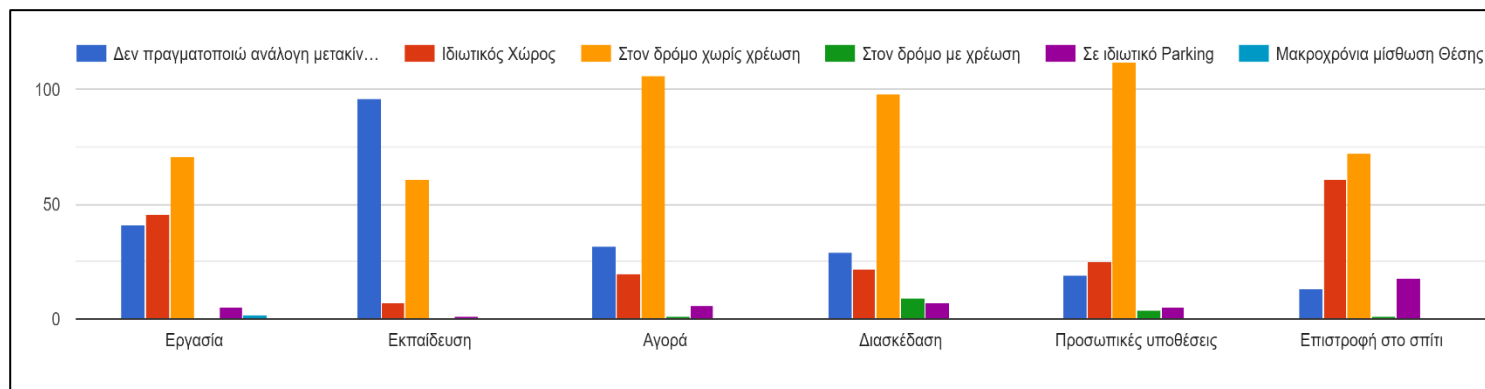
Είδος στάθμευσης ανά σκοπό μετακίνησης

Στην έρευνα μετακίνησης υπήρχαν και ερωτήσεις που αφορούσαν το είδος της στάθμευσης ανάλογα με το σκοπό μετακίνησης. Πιο συγκεκριμένα υπήρχε η εξής ερώτηση:

Που σταθμεύετε το όχημα σας για τις παρακάτω κατηγορίες μετακινήσεων; [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Διασκέδαση, Προσωπικές υποθέσεις, Επιστροφή στο σπίτι]

Με τις δυνατές επιλογές να είναι:

- Δεν πραγματοποιώ ανάλογη μετακίνηση με το ΙΧ
- Ιδιωτικός Χώρος
- Στον δρόμο χωρίς χρέωση
- Στον δρόμο με χρέωση
- Σε ιδιωτικό Parking
- Μακροχρόνια μίσθωση θέσης



Διάγραμμα 16: Κατηγοριοποίηση είδους στάθμευσης ανάλογα με τον σκοπό

Από την παρατήρηση των στοιχείων του παραπάνω διαγράμματος γίνεται εύκολα αντιληπτό πως οι περισσότεροι μετακινούμενοι με το Ι.Χ. σταθμεύουν συνήθως ανεξαρτήτου σκοπού μετακίνησης (εργασία, εκπαίδευση, αγορά, αναψυχή, προσωπικές υποθέσεις) παρά την οδό χωρίς χρέωση. Επισημαίνεται ότι ο κάθετος άξονας αναφέρεται στον αριθμό των απαντήσεων και όχι σε ποσοστό απαντήσεων.

Μέσο μεταφοράς ανά σκοπός μετακίνησης

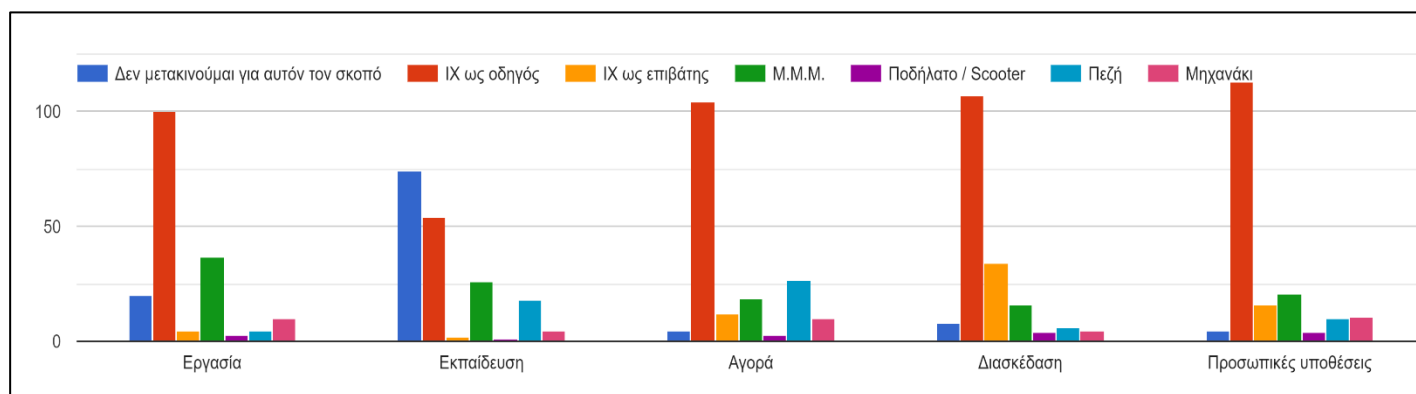
Εκτός από το είδος της στάθμευσης υπήρχαν και ερωτήσεις που αφορούσαν την επιλογή μέσου μεταφοράς ανάλογα με το σκοπό μετακίνησης. Πιο συγκεκριμένα υπήρχε η εξής ερώτηση:

Με ποιον τρόπο μετακινείστε συνήθως για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Διασκέδαση, Προσωπικές υποθέσεις]

Με τις δυνατές επιλογές να είναι:

- Δεν μετακινούμαι γι' αυτό το σκοπό
- ΙΧ ως οδηγός
- ΙΧ ως επιβάτης
- Μ.Μ.Μ.
- Ποδήλατο / Scooter
- Πεζή
- Μοτοσυκλέτα

Η ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας έδειξε:



Διάγραμμα 17: Επιλογή μέσου ανά σκοπό μετακίνησης

Από την παρατήρηση των στοιχείων του παραπάνω διαγράμματος, φαίνεται πως το Ι.Χ. αυτοκίνητο αποτελεί το κύριο μέσο μεταφοράς για τους κατοίκους των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού ανεξάρτητα από το σκοπό της μετακίνησης με το ποσοστό της επιλογής του να είναι πάνω 50%.

Κριτήριο επιλογής μέσου μεταφοράς

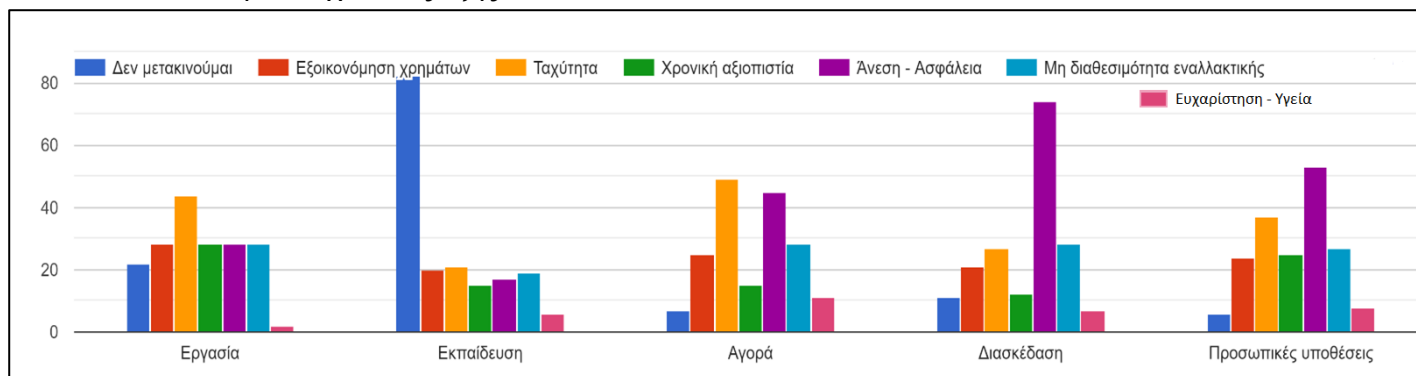
Σημαντικό στοιχείο στο σχεδιασμό αποτελεί και ο εντοπισμός των κριτηρίων που οδηγούν το μετακινούμενο στην επιλογή του μέσου μεταφοράς. Για το λόγο αυτό, ζητήθηκε από τους μετακινούμενους να αναφέρουν το κριτήριο επιλογής του κάθε μέσου για κάθε σκοπό μετακίνησης:

Για ποιον λόγο (το σημαντικότερο) επιλέγετε αυτό τον τρόπο επιλογής για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Διασκέδαση, Προσωπικές υποθέσεις]

Με τις δυνατές επιλογές να είναι:

- Δε μετακινούμαι για αυτόν τον σκοπό
- Εξοικονόμηση χρημάτων
- Ταχύτητα
- Χρονική Αξιοπιστία
- Άνεση - Ασφάλεια
- Μη διαθεσιμότητα εναλλακτικής
- Ευχαρίστηση - Υγεία

Τα αποτελέσματα έχουν ως εξής



Διάγραμμα 18: Κατανομή κριτηρίων επιλογής μέσου μετακίνησης

Αξιοσημείωτο είναι ότι για εργασία και ο σημαντικότερος παράγοντας επιλογής του μέσου είναι η ταχύτητα, ενώ για διασκέδαση και προσωπικές υποθέσεις οι ερωτώμενοι επιλέγουν το μέσο μετακίνησης κυρίως βάσει της άνεσης-ασφάλειας. Ωστόσο, και οι υπόλοιποι λόγοι δεν υπολείπονται σημαντικά των δύο κύριων.

Κατανομή στο μέσο

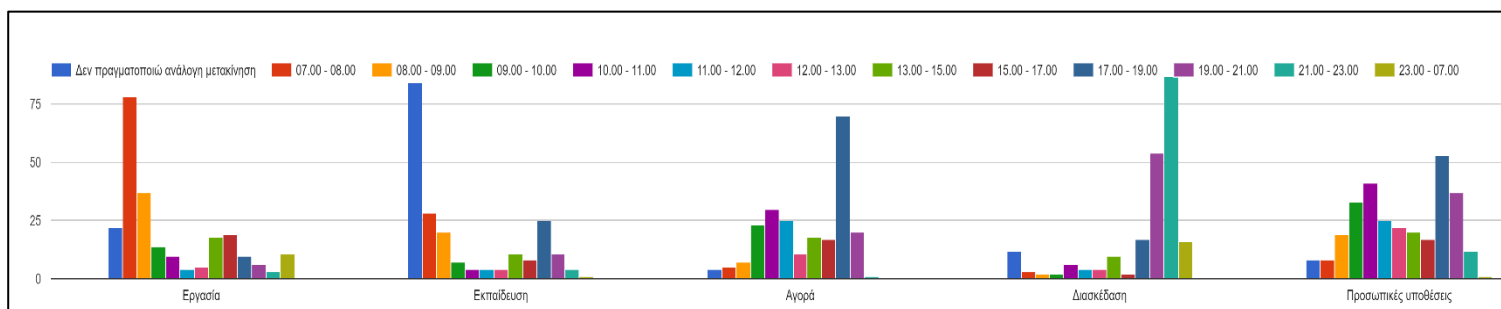
Σκοπός μετακίνησης ανά χρονική περίοδο

Μία ακόμα σημαντική παράμετρος που επηρεάζει το σχεδιασμό, είναι οι ώρες πραγματοποίησης των μετακινήσεων των πολιτών. Για το λόγο αυτό ζητήθηκε από τους ερωτώμενους για κάθε σκοπό μετακίνησης να αναφέρουν και τη συνηθέστερη ώρα πραγματοποίησής της. Η ερώτηση ήταν:

Ώρες που πραγματοποιείτε συνήθως τη μετακίνησή σας για: [Εργασία, Εκπαίδευση, Αγορά, Διασκέδαση, Προσωπικές υποθέσεις, Επιστροφή στο σπίτι]

Με τις δυνατές επιλογές να είναι:

- 07.00 - 08.00
- 08.00 - 09.00
- 09.00 - 10.00
- 10.00 - 11.00
- 11.00 - 12.00
- 12.00 - 13.00
- 13.00 - 15.00
- 15.00 - 17.00
- 17.00 - 19.00
- 19.00 - 21.00
- 21.00 - 23.00
- 23.00 - 07.00



Διάγραμμα 19: Σκοπός μετακίνησης ανά χρονική περίοδο

- Κατά τις πρωινές ώρες οι περισσότερες μετακινήσεις αφορούν την εργασία και την εκπαίδευση (μετακινήσεις μαθητών και μετακινήσεις γονέων προς τα σχολικά συγκροτήματα).
- Από την άλλη, οι μετακινήσεις που στοχεύουν την αγορά είναι πιο ομαλά μοιρασμένες εντός του 24ώρου και φαίνεται γενικά να ακολουθούν το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων, με τις απογευματινές ώρες, ωστόσο, να είναι περισσότερο προσφιλείς στους ερωτώμενους.
- Οι μετακινήσεις που αφορούν προσωπικές υποθέσεις είναι πιο ομαλά μοιρασμένες εντός του 24ώρου αφορούν προσωπικές υποθέσεις.
- Τέλος όσον αφορά τις μετακινήσεις τις βραδινές ώρες, οι πλειοψηφία αφορούν την ψυχαγωγία.

Σκοπός μετακίνησης ανά περιοχή

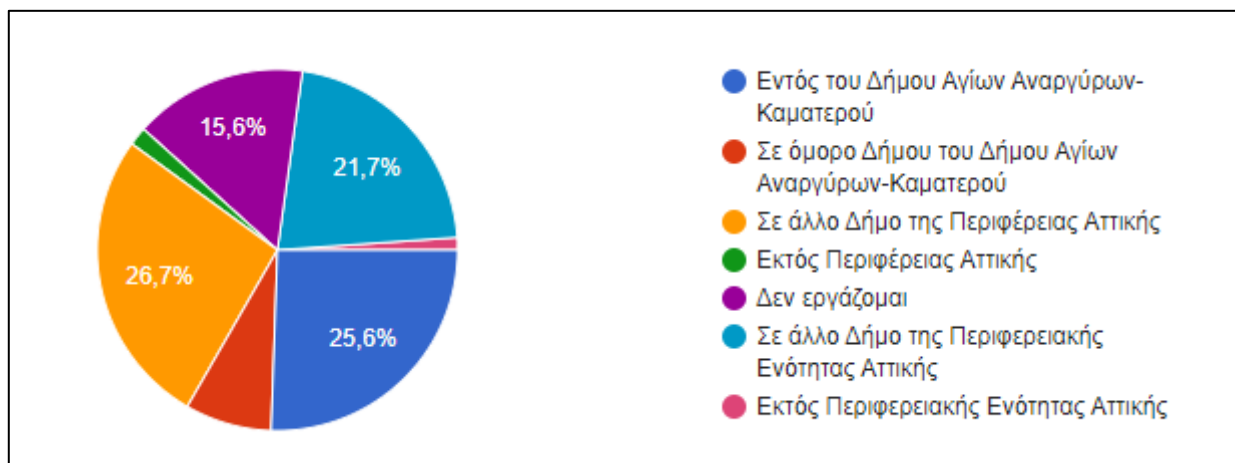
Πέρα από τη χρονική κατανομή των μετακινήσεων εξαιρετικής σημασίας για το συγκοινωνιακό σχεδιασμό είναι και η χωρική κατανομή. Ποιες περιοχές δηλαδή έλκουν τις περισσότερες μετακινήσεις.

Για το λόγο αυτό ζητήθηκε από τους ερωτώμενους να αναφέρουν ποιος είναι ο συνηθέστερος προορισμός τους για κάθε σκοπό μετακίνησης:

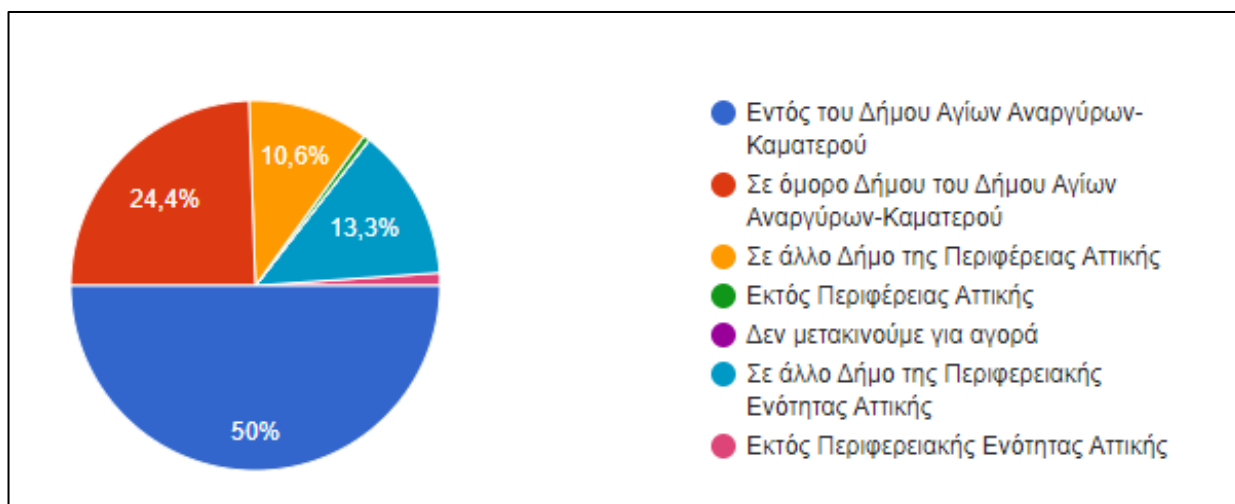
- **Που εργάζεστε;**

- Εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
- Σε όμορο Δήμο του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
- Σε άλλο Δήμο της Περιφέρειας Αττικής
- Εκτός Περιφέρειας Αττικής
- Δεν εργάζομαι
- **Που μετακινείστε για αγορά;**
 - Εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
 - Σε όμορο Δήμο του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
 - Σε άλλο Δήμο της Περιφέρειας Αττικής
 - Εκτός Περιφέρειας Αττικής
 - Δεν μετακινούμε για αγορά
- **Που μετακινείστε για αναψυχή-διασκέδαση;**
 - Εντός του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
 - Σε όμορο Δήμο του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού
 - Σε άλλο Δήμο της Περιφέρειας Αττικής
 - Εκτός Περιφέρειας Αττικής
 - Δεν μετακινούμε για ψυχαγωγία-αναψυχή

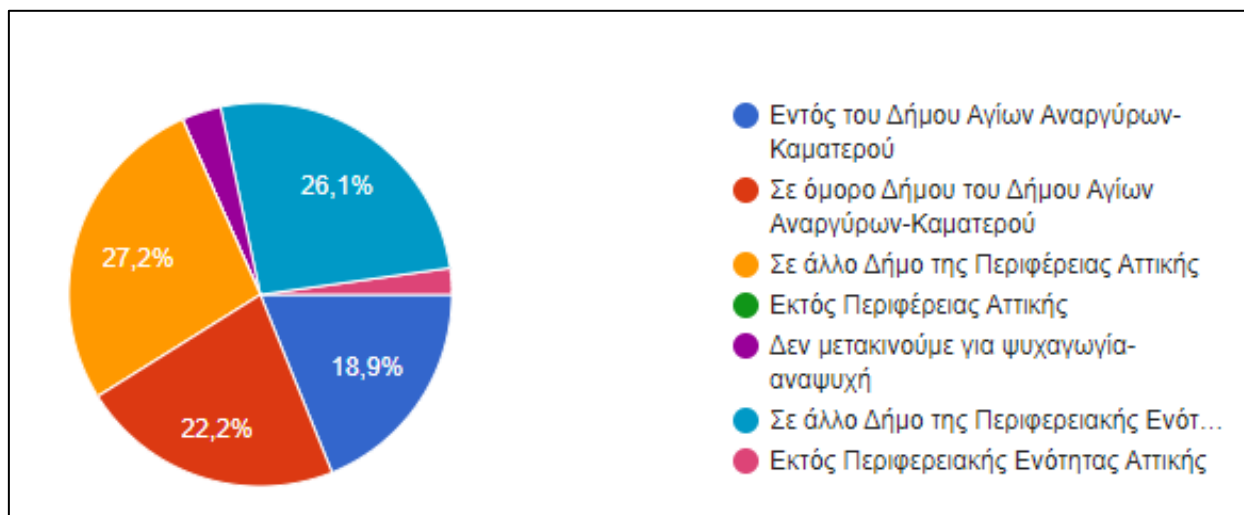
Ακολουθούν συνοπτικά οι απαντήσεις όσον αφορά τους σκοπούς μετακινήσεων (εργασία, αγορά και ψυχαγωγίας-αναψυχής)



Διάγραμμα 20: Προορισμοί μετακινήσεων για εργασία



Διάγραμμα 21: Προορισμοί μετακινήσεων για αγορά



Διάγραμμα 22: Προορισμοί μετακινήσεων για ψυχαγωγία-αναψυχή

Μετακίνηση παιδιών από/προς τις σχολικές μονάδες

Το συγκεκριμένο κομμάτι της ανάλυσης περιλαμβάνει την επιλογή του μέσου μεταφοράς από τον ερωτώμενο ανάλογα με τον προορισμό της μετακίνησής του.

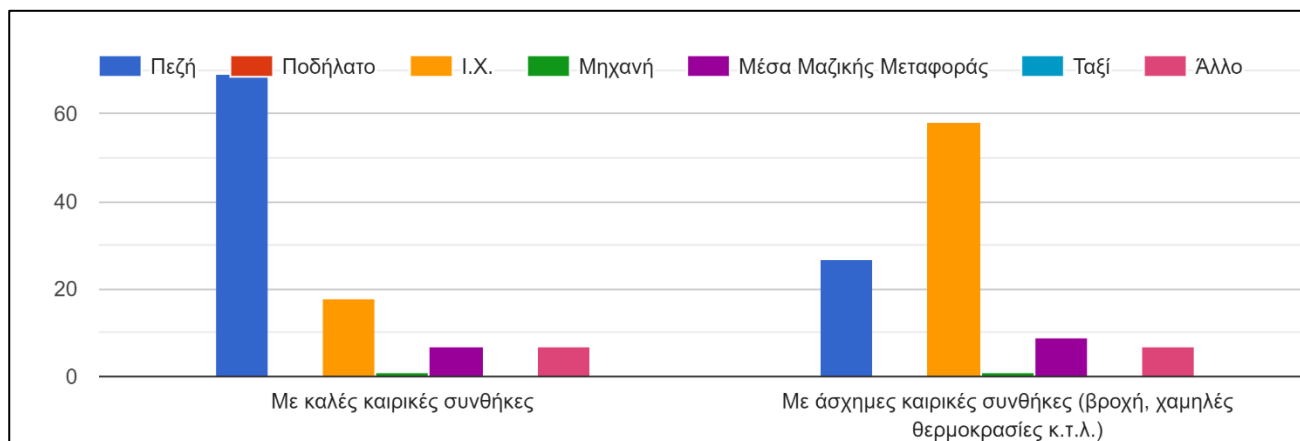
Προκύπτει από τον συνδυασμό των απαντήσεων στις παρακάτω ερωτήσεις:

Πως μετακινούνται τα παιδιά σας προς/από το σχολείο σε μια τυπική εβδομάδα: [Με καλές καιρικές συνθήκες, Με άσχημες καιρικές συνθήκες (βροχή, χαμηλές θερμοκρασίες κ.τ.λ.)]

Με τις δυνατές επιλογές να είναι:

- Πεζή
- Ποδήλατο
- Ι.Χ.
- Μηχανή
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Ταξί
- Άλλο

Σχετικά με τον τρόπο μετακινήσεις των μαθητών οι ερωτώμενοι γονείς απάντησαν ότι περίπου το 40% μετακινούνται πεζοί (πεζή μετακίνηση) σε καλές καιρικές συνθήκες, ενώ με άσχημες καιρικές συνθήκες (βροχή, χαμηλές θερμοκρασίες κ.τ.λ.) η μετακίνηση των μαθητών πραγματοποιείται περισσότερο με Ι.Χ.



Διάγραμμα 23: Τρόποι μετακίνησης των μαθητών προς/από το σχολείο

Όσον αφορά τα προβλήματα που εντοπίζουν οι ερωτώμενοι γονείς σχετικά με την μετακίνηση των παιδιών τους στο σχολείο, το 29,4% των ερωτώμενων θεωρεί ότι τα πεζοδρόμια δεν είναι ασφαλή (μικρό, πλάτος, κακοτεχνίες κ.τ.λ.), ενώ το 17,6% θεωρούν ότι τα Ι.Χ. κινούνται με πολύ υψηλές ταχύτητες στις περιοχές των σχολείων. Το ίδιο ποσοστό θεωρεί την ανυπαρξία πεζοδρομίων είναι το σημαντικότερο πρόβλημα κατά τη μετακινήσεων των παιδιών τους στο σχολείο.



Διάγραμμα 24: Προβλήματα κατά τη μετακίνηση μαθητών

2.19 Ανάλυση S.W.O.T.

Βάσει όλων των παραπάνω δεδομένων και της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την υφιστάμενη λειτουργία του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης έγινε μέσω της ανάλυσης S.W.O.T., τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 18: Ανάλυση S.W.O.T.

S (Strengths) - Δυνατά Σημεία	W (Weaknesses) - Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Η γεωγραφική θέση του Δήμου τον καθιστά σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο. ▪ Ύπαρξη δικτύου προαστιακού σιδηρόδρομου. ▪ Ύπαρξη ποδηλατοδρόμου. ▪ Ύπαρξη μητροπολιτικού πάρκου σε άμεση γειτνίαση με τον Δήμο. ▪ Δίκτυο πεζοπορικών μονοπατιών στο Ποικίλο Όρος. ▪ Ύπαρξη άμεσης σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας. ▪ Συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο Δημάρχων για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Χαμηλή ποιότητα οδοστρώματος στις μη κεντρικές οδικές αρτηρίες. ▪ Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου, τα οποία δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές. ▪ Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων λόγω στάθμευσης, η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών. ▪ Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ. ▪ Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων ▪ Αραιή συχνότητα δρομολογίων δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας σε ορισμένες γειτονίες του Δήμου. ▪ Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων χώρων. ▪ Αναξιοποίητες παλιές σιδηροδρομικές γραμμές. ▪ Διέλευση πλήθους ΒΟ προς τη ΒΙΠΕ Ασπροπύργου. ▪ Διέλευση απορριμματοφόρων προς χωματερή Άνω Λιοσίων. ▪ Κίνδυνος πλημμυρών.
O (Opportunities) - Ευκαιρίες	T (Threats) - Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα). ▪ Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις. ▪ Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη. ▪ Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης. ▪ Έλλειψη επιθυμίας του κοινού στη λήψη αποφάσεων στον σχεδιασμό. ▪ Ασυνέχεια των δικτύων στους γειτονικούς Δήμους λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος για δημιουργία ενιαίων διαδρομών. ▪ Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης.

2.20 Mobility Status

Αναφορικά με την κινητικότητα, τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί επηρεάζουν τη μετακίνηση των κατοίκων του Δήμου και ιδιαίτερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, καθώς οι υποδομές δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους.

Σε μεγάλο μέρος του Δήμου εντοπίζονται πεζοδρόμια, των οποίων το πλάτος δεν πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές της νομοθεσίας. Επιπλέον, η ποιότητα στην πλειοψηφία των πεζοδρομίων κρίνεται κατώτερη του μετρίου, χαρακτηριζόμενη από μη ικανοποιητικό ως ανύπαρκτο δάπεδο, έλλειψη διαδρομών τυφλών και ραμπών ΑμεΑ. Ως αποτέλεσμα αυτών, η κίνηση των πεζών περιορίζεται σημαντικά και γίνεται επί του οδοστρώματος αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίου συμβάντος. Βελτιωμένη κατάσταση, παρατηρείται εντός της Δημοτικής Ενότητας (Δ.Ε.) Αγίων Αναργύρων και ειδικότερα στο κέντρο της όπου εντοπίζονται πεζοδρόμια με ικανοποιητικότερο πλάτος, καλύτερες υποδομές για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και καλύτερης

ποιότητας, το οποίο σε συνδυασμό με το υφιστάμενο δίκτυο πεζόδρομων συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της πεζής μετακίνησης και την ενίσχυση του εμπορικού χαρακτήρα της περιοχής.

Ως προς το ποδήλατο, ο Δήμος θα μπορούσε να αναπτυχθεί σε μια περιοχή με αυξημένη χρήση ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης καθώς διαθέτει ήπιες κλίσεις, χαρακτηριστικό που προσελκύει χρήστες ποδηλάτου. Η ύπαρξη λωρίδας ποδηλάτου εντός του Δήμου είναι μια σημαντική υποδομή για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου. Ωστόσο, παρατηρούνται ελλείψεις και αποκοπή του δικτύου σε ορισμένα τμήματα, τα οποία μέσω του ΣΒΑΚ θα ληφθούν υπόψη για τη δημιουργία μίας ενιαίας διαδρομής. Ειδικότερα, ο ποδηλατόδρομος των Αγίων Αναργύρων, ο οποίος ενώνει τον ομώνυμο σταθμό του προαστιακού με τον σταθμό 'Πύργος Βασιλίσσης', θα μπορούσε να επεκταθεί μέσω διακλαδώσεων και στις υπόλοιπες γειτονίες του Δήμου αλλά και στους διάφορους υπερτοπικούς πόλους έλξης. Τέλος, είναι σημαντικό να γίνονται καμπάνιες και ενημερώσεις για τη σωστή χρήση και προώθηση αυτών των μέσων (ποδήλατα, πατίνια κτλ) τα οποία συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης.

Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, ο Δήμος εξυπηρετείται από 22 λεωφορειακές γραμμές του δικτύου ΟΑΣΑ, οι οποίες εξυπηρετούν τη μετακίνηση τόσο προς τους γειτονικούς Δήμους, όσο και προς την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή. Ωστόσο, η συχνότητα των αστικών γραμμών σε ορισμένες γειτονίες είναι αραιή με αποτέλεσμα να μην χρησιμοποιούνται από τους κατοίκους και τους επισκέπτες, ενώ παράλληλα τους ενθαρρύνει να χρησιμοποιούν τα ιδιωτικά τους οχήματα.

Τέλος, η κυκλοφορία με ιδιωτικά οχήματα, όπως είναι αναμενόμενο, εμφανίζεται σε συντριπτικό ποσοστό ως προς τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και του θορύβου. Σε συνδυασμό με τη Β.Ο. από κεντρικές αρτηρίες της πόλης, η ποιότητα ζωής υποβαθμίζεται. Σημαντικό επίσης πρόβλημα, δημιουργείται λόγω της μεγάλης διαμπερούς διέλευσης οχημάτων από γειτονικούς Δήμους, καθώς τόσο οι Άγιοι Ανάργυροι, όσο και το Καματερό χρησιμεύουν ως συγκοινωνιακοί κόμβοι προς το κέντρο της Αθήνας, την ΠΑΘΕ και την Αττική Οδό.

Ο παρακάτω Πίνακας απεικονίζει το «Mobility Status» της περιοχής:

Πίνακας 19: Mobility Status

	Ποιότητα Υποδομών	Ασφάλεια	Περιβάλλον και Υγεία	Ισότιμη Προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Περπάτημα	Χαμηλή	Μεγάλα πλάτη πεζοδρομίου και συμπληρωματικές υποδομές εμφανίζονται στο κέντρο της πόλης. Υπάρχει σημαντικό ποσοστό απουσίας υποδομών στις υπόλοιπες περιοχές.	Το υψηλό ποσοστό περπατήματος συμβάλλει στη βελτίωση της σωματικής υγείας και στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας.	Μόνο στις κεντρικές αρτηρίες υπάρχουν υποδομές για άτομα ΑμεΑ (ράμπες και όδευση τυφλών)	Τρέχουσες εργασίες βελτίωσης του δικτύου πεζοδρομίων σε ορισμένες οδικές αρτηρίες	Απαιτούνται μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και
Κατάρτιση Σεναρίων

	Ποιότητα Υποδομών	Ασφάλεια	Περιβάλλον και Υγεία	Ισότιμη Προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Ποδήλατο	Καλή	Οι διασταυρώσεις με αυτοκίνητα χρήζουν βελτίωσης	Σε συνδυασμό με το ποσοστό του περπατήματος, επηρεάζει τον τρόπο ζωής	Το δίκτυο ποδηλάτου εκτείνεται σε περιορισμένη περιοχή του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Περαιτέρω ανάπτυξη υποδομών για τη χρήση ποδηλάτου
Δημόσια Συγκοινωνία	Μέτρια	Αύξηση πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Η χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί στην αύξηση της χρήσης ΙΧ	Υπάρχουν προβλήματα συνδεσιμότητας μεταξύ των γειτονιών του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας και ανάγκη ανάπτυξης δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας
Κοινόχρηστα οχήματα (shared mobility)	Δεν υπάρχει υποδομή	Η έλλειψη ενημέρωσης για τη χρήση κοινόχρηστων μέσων επηρεάζει αρνητικά την ασφάλεια των χρηστών	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης	Άτομα που δεν έχουν τη δυνατότητα για ιδιωτική μετακίνηση, αντιμετωπίζουν πρόβλημα	Καμία δραστηριότητα	Λειτουργία συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα. Επίσης δεν εντοπίστηκαν εντός της πόλης οδοί με όριο ταχύτητας 30 km/h.	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση μηχανοκίνητου δίκυκλου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση όλων των χρηστών του δικτύου, ευάλωτων και μη	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ
Αυτοκίνητο	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα. Επίσης δεν εντοπίστηκαν εντός της πόλης οδοί με όριο ταχύτητας 30 km/h.	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση αυτοκινήτου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση όλων των χρηστών του δικτύου, ευάλωτων και μη	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ

	Ποιότητα Υποδομών	Ασφάλεια	Περιβάλλον και Υγεία	Ισότιμη Προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Διασύνδεση μέσων μετακίνησης (multimodal trips)	Δεν υπάρχει υποδομή	Αύξηση πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Η χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μετακινήσεων οδηγεί σε αύξηση της χρήσης ΙΧ	Η ποιότητα του οδικού δικτύου διαφέρει εντός του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Ανάγκη για διασύνδεση των δημόσιων μεταφορών
Φορτηγά	Μέτρια	Τα φορτηγά τροφοδοσίας επιβαρύνουν τον οικιστικό ιστό	Τα φορτηγά επιβαρύνουν το μικροκλίμα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου εντός οικιστικού ιστού	Περισσότερος φόρτος εντοπίζεται στη Δ.Ε. Αγίων Αναργύρων, καθώς αυτή αποτελεί το κέντρο λειτουργιών του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Ανάπτυξη σχεδίου για διαχείριση των φορτηγών και των ωρών τροφοδοσίας
Ανάλυση	<i>Βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και σύνδεσης του δικτύου ποδηλάτου</i>	<i>Βελτίωση της οδικής ασφάλειας</i>	<i>Ανάγκη επαναλειτουργίας συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και συνδυασμένων μετακινήσεων</i>	<i>Ανάγκη δημιουργίας εναλλακτικών μετακινήσεων</i>	<i>Ανάγκη για δράση κινητοποίησης της δημόσιας αρχής και των κατοίκων</i>	

3. Δόμηση Μελλοντικών Σεναρίων Κινητικότητας

3.1 Φιλοσοφία ανάπτυξης σεναρίων

Σενάριο είναι η περιγραφή του συνόλου των μελλοντικών εξελίξεων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων (όπως είναι οι δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες), καθώς και των στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής.

Τα σενάρια βοηθούν στην καλύτερη κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η αλλαγή του κλίματος, η πληροφορική, η έλευση νέων καινοτομιών στις μετακινήσεις, η οικονομία και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις που τις επηρεάζουν. Η δημιουργία σεναρίων για διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις επιτρέπει στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των σημερινών τάσεων, των πιθανών κοινωνικών και τοπικών αλλαγών, καθώς και των εναλλακτικών στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής. Εξετάζοντας τις επιπτώσεις αυτών των διαφορετικών σεναρίων, ενισχύεται η βάση για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων. Αυτή η βάση μπορεί να ενημερώσει και να εμπνεύσει την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων και να βοηθήσει στον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για στρατηγικούς δείκτες.

3.1.1 Στόχοι

Οι στόχοι της ανάπτυξης σεναρίων κινητικότητας περιλαμβάνουν:

- Την κατανόηση των κινδύνων και των ευκαιριών που σχετίζονται με τις σημερινές τάσεις, αλλά και με τις πιθανές αλλαγές των καταστάσεων.
- Την ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων που ενημερώνουν σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών κατευθύνσεων της στρατηγικής πολιτικής.
- Τη δημιουργία μιας πραγματικής βάσης για την ερχόμενη ανάπτυξη του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων.

3.1.2 Δραστηριότητες

Οι δραστηριότητες της φάσης αυτής περιλαμβάνουν:

- Την εξερεύνηση των πιθανών μελλοντικών εξελίξεων των εξωτερικών παραγόντων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα (δηλαδή των παραγόντων που **δεν ελέγχονται άμεσα από την πόλη**, όπως η δημογραφία, η τιμή του πετρελαίου, οι οικονομικές συνθήκες, η κλιματική αλλαγή, η αλλαγή της τεχνολογίας ή του επιπέδου της πολιτικής υποστήριξης για την βιώσιμη κινητικότητα). Επιπλέον, την εξέταση των σύγχρονων τάσεων και των πιθανών αλλαγών που προβλέπονται από πρόσφατες αναφορές των εμπειρογνομώνων. Την ανάλυση των τάσεων σε τυπικές πόλεις που προηγήθηκαν, και εξέταση για το τι πρόκειται να συμβεί αν οι καινοτομίες ψηφιακής κινητικότητας που ήταν διαθέσιμες εκεί θα ήταν διαθέσιμες και στην πόλη που εξετάζεται. Επιπρόσθετα, εξετάζονται οι λιγότερο πιθανές, αλλά εξαιρετικά αποδιοργανωτικές αλλαγές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την κινητικότητα σε μια πόλη.
- Την ανάλυση των επιδράσεων των μελλοντικών εξωτερικών καταστάσεων στο τοπικό σύστημα μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει και τις επιπτώσεις των παγκόσμιων ή εθνικών αλλαγών [π.χ. τις νέες τεχνολογίες που καθιστούν δυνατή την κινητικότητα ως υπηρεσία (Mobility-as-a-Service) τα αυτόνομα οχήματα ή τα μέσα μικροκινητικότητας χωρίς σταθμό – ποδήλατα & πατίνια], καθώς και τις τοπικές τάσεις (π.χ. μια αύξηση ή μείωση του πληθυσμού επηρεάζει τον προϋπολογισμό της πόλης και την επιλογή της αστικής ανάπτυξης).

- Την ανάπτυξη διάφορων σεναρίων που περιγράφουν τις εναλλακτικές προτεραιότητες της πολιτικής και τις επιπτώσεις που θα έχουν σε στρατηγικό επίπεδο. Πρέπει να αναπτυχθούν τουλάχιστον τρία σενάρια:
 - Ένα σενάριο ανεπτυγμένο με συνηθισμένο τρόπο που περιγράφει την πρόβλεψη της ανάπτυξης εάν η τρέχουσα πολιτική κατεύθυνση **συνεχίσει ως έχει** και εφαρμοστούν μόνο τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί.
 - Εναλλακτικά σενάρια τα οποία περιγράφουν τις προβλεπόμενες εξελίξεις που προκύπτουν από τις διάφορες στρατηγικές προτεραιότητες της πολιτικής (π.χ. εστίαση στη δημόσια συγκοινωνία έναντι της εστίασης στην ενεργή κινητικότητα ή έναντι της εστίασης στα ηλεκτροκίνητα μέσα). Αυτά τα σενάρια δείχνουν τη συμβολή των διαφόρων κατευθύνσεων της πολιτικής και διευκρινίζουν που θα μπορούσε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση. Συνιστάται να συμπεριληφθούν μόνο κατευθύνσεις βιώσιμης πολιτικής, καθώς το μηδενικό σενάριο επιτρέπει ήδη τη σύγκριση με ένα λιγότερο βιώσιμο σενάριο.
- Τη χρήση των κατάλληλων τεχνικών δημιουργίας σεναρίων όπως η μοντελοποίηση ή η χρήση της καθαρά ποιοτικής ανάλυσης (βασίζεται στην κρίση των εμπειρογνομόνων ή σε προηγούμενα αποτελέσματα πολιτικών στρατηγικών σε μια πόλη ή σε κάποιο παρόμοιο αστικό περιβάλλον) ή **συνδυασμός και των δύο**. Στην περίπτωση της μοντελοποίησης συνιστώνται μοντέλα στρατηγικού σχεδιασμού και σχεδιαστικά μοντέλα τα οποία έχουν χαμηλό κόστος, γίνονται γρήγορα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαδραστικά. **Τα λεπτομερή κυκλοφοριακά μοντέλα χρησιμοποιούνται συνήθως σε αυτό το στάδιο μόνο εάν είναι άμεσα διαθέσιμα χωρίς υψηλό κόστος, όπως προτρέπουν οι οδηγίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ (10/2019).**
- Την αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των εξελίξεων σε διάφορους τομείς: Μεταφορές, χρήση γης, περιβάλλον, οικονομία κλπ. Προσδιορισμός των συνεργειών σε στρατηγικό επίπεδο, των δυνατοτήτων ολοκλήρωσης και των αρνητικών επιπτώσεων των τομεακών τάσεων. Αξιολόγηση της ευαισθησίας των σεναρίων σε σημαντικούς εξωτερικούς παράγοντες, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη ανάλυση των παραγόντων αυτών. Μια τέτοια αξιολόγηση βοηθά την ομάδα εργασίας να είναι προετοιμασμένη σε περίπτωση πιθανών αλλαγών στα αποτελέσματα και επιτρέπει να καταλάβουν ποια σενάρια θα είναι αποδεκτά μελλοντικά. Επίσης, τους βοηθάει να δείξουν τους περιορισμούς και τους κινδύνους της υπάρχουσας κατάστασης (μηδενικό σενάριο) εξηγώντας γιατί χρειάζονται οι αλλαγές για την προετοιμασία του μέλλοντος ακόμα και στην περίπτωση που οι περισσότεροι άνθρωποι είναι αυτή τη στιγμή ικανοποιημένοι.
- Τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών στη δημιουργία σεναρίων, για παράδειγμα στη συζήτηση σχετικά με τον αριθμό και τα σενάρια που θα αναπτυχθούν. Αυτό ενισχύει την οικειοποίηση και την αποδοχή της διαδικασίας ανάπτυξης του οράματος για την κινητικότητα (βλ. επόμενες ενότητες σχετικά).

3.2 Η σημασία της συζήτησης σεναρίων με πολίτες και φορείς

Η συζήτηση με τους πολίτες και τους φορείς των σεναρίων και των επιδράσεων τους είναι το πρώτο βήμα προκειμένου να γίνει ευρέως αποδεκτό το επερχόμενο όραμα της κινητικότητας. Η παρουσίαση των μελλοντικών ενδεχομένων και η συνεκτίμηση τους θα δημιουργήσουν μια κοινή λογική των επιλογών για το μέλλον του δήμου. Συμβάλλει, επίσης, στην ευαισθητοποίηση και στις ανταλλαγές απόψεων μεταξύ διάφορων πολιτικών και τομέων, στην **πολυπλοκότητα** των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και στους **κινδύνους** που αντιμετωπίζουν.

Ο στόχος είναι να συζητηθούν και να εργαστούν προς την κατεύθυνση μιας κοινής αντίληψης της οποίας τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων είναι επιθυμητά. Η συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων σε αυτό το στάδιο συντελεί στη δημιουργία μιας ευρείας αποδοχής των στόχων και των μέτρων που θα επιλεγούν αργότερα.

3.2.1 Σκοπός

Η συζήτηση των σεναρίων με τους πολίτες και τους φορείς αποσκοπεί:

- Στη χρήση εναλλακτικών σεναρίων βάσης για ορισμό γενικών προτεραιοτήτων πολιτικών και στρατηγικών προκειμένου να επιτευχθεί η μελλοντική ανάπτυξη.
- Στην ευρεία αποδοχή της διαδικασίας για να επιλεγούν οι στόχοι και ένα κοινό όραμα.

3.2.2 Δραστηριότητες

Οι κύριες δραστηριότητες περιλαμβάνουν:

- Την παρουσίαση των σεναρίων και των αποτελεσμάτων τους στους βασικούς φορείς. Την ενθάρρυνση της συζήτησης σχετικά με τις εναλλακτικές στρατηγικές πολιτικές και τις επιπτώσεις τους. Η ομαδική εργασία και άλλες διαδραστικές μορφές της βοηθούν στη δημιουργία μιας εποικοδομητικής ατμόσφαιρας στις συναντήσεις. Ο καθένας έχει ίσες ευκαιρίες να εκφράσει τη γνώμη του για θέματα όπως:
 - ο Ποιες είναι οι ανάγκες αλλαγής που αποκαλύπτει το μηδενικό σενάριο;
 - ο Ποια από τις εναλλακτικές προτεραιότητες της πολιτικής είναι επιθυμητή;
 - ο Ποιο επίπεδο φιλοδοξίας απαιτείται για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας στο μέλλον;
- Τις συζητήσεις για τις αλληλεξαρτήσεις των αλλαγών στον τομέα των μεταφορών-πολεοδομίας-περιβάλλοντος και σε άλλους τομείς. Πώς μπορούν να δημιουργηθούν συνέργειες και να αποφευχθούν τα αρνητικά αποτελέσματα; Εξέταση της ανθεκτικότητας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών και της ανθεκτικότητας των διαφορετικών σεναρίων ενάντια στις μεταβαλλόμενες εξωτερικές συνθήκες.
- Τη συζήτηση των σεναρίων με ανθρώπους από όλα τα μέρη της κοινωνίας. Σκοπός είναι να εμπλακούν ακόμα και οι ομάδες που συνήθως υποεκπροσωπούνται (hard-to-reach groups) όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, οι εθνικές μειονότητες, τα άτομα με χαμηλό ή πολύ υψηλό εισόδημα, οι μονογονεϊκές οικογένειες και τα άτομα με αναπηρίες. Τέτοιες μέθοδοι μπορεί να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση χώρων πληροφόρησης σε διαφορετικά μέρη της πόλης (π.χ. σε πλατείες και σε εμπορικά κέντρα), συλλέγοντας σχόλια σε πραγματικό χρόνο, τη χρήση των κοινωνικών μέσων δικτύωσης σε συνεργασία με διάφορους οργανισμούς που αντιπροσωπεύουν αυτές τις ομάδες (π.χ. νηπιαγωγεία, σχολεία, πανεπιστήμια, πολιτιστικές ενώσεις, συλλογικότητες μειονοτήτων, κέντρα απασχόλησης, ειδικές λέσχες κ.α.) και τη διεξαγωγή αντιπροσωπευτικών ερευνών σε διάφορες γλώσσες. Συγκρίνοντας τη δημογραφική σύνθεση των συμμετεχόντων στο διαδίκτυο με τον γενικό πληθυσμό της πόλης μπορούν να εντοπιστούν οι υποεκπροσωπούμενες ομάδες οι οποίες έπειτα θα πρέπει να προσεγγιστούν.

Καλώντας τους ενδιαφερόμενους φορείς και τους πολίτες, θα πρέπει να έχει καθοριστεί μια σαφής διαδικασία και ένα ημερήσιο πρόγραμμα προκειμένου να προετοιμαστούν για τις απαιτήσεις αυτής της διαδικασίας. Οι ανάγκες τους δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη χωρίς την εισήγησή τους και αυτό είναι ένα καλό εγχείρημα που τους παροτρύνει να συμμετέχουν στη διαδικασία του σχεδιασμού.

3.3 Διαμόρφωση σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψιν τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου

εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατών, ΑμεΑ, κ.ά.), καθώς και της λειτουργίας και εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, σύμφωνα πάντα με τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά σενάρια μέτρων, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, στον προσδιορισμό-σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό-σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα στις ευαίσθητες περιοχές και στη διαχείριση της στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης.

Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου.

Προτείνονται τέσσερα (4) Σενάρια ως εξής:

- Σενάριο Τάσεων (DO NOTHING)
- **Σενάριο που δίνει έμφαση στο ποδήλατο και στην πεζή μετακίνηση, καθώς και στον έλεγχο της στάθμευσης και στον περιορισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων**
- **Σενάριο που δίνει έμφαση στην ενίσχυση της Δημόσιας Συγκοινωνίας και στα κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης**
- **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (DO EVERYTHING)**

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

Για την ανάπτυξη των τεσσάρων αυτών σεναρίων λήφθηκαν υπόψη οι τάσεις εξέλιξης στον Δήμο για τις κάτωθι κατηγορίες:

- Πληθυσμός
- Οικονομία
- Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ
- Κατανάλωση ενέργειας και περιβαλλοντικό αποτύπωμα
- Ηλεκτρικά αυτοκίνητα – Νέες τεχνολογίες

Επιπλέον σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι το πρόγραμμα το οποίο επιλέγεται για την αξιολόγηση των σεναρίων κινητικότητας στους Αγίους Αναργύρους και στο Καματερό είναι το **European Urban Transport Roadmaps (UTR)**. Πρόκειται για ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών το οποίο χρησιμοποιούν δεκάδες πόλεις στην Ευρώπη για να δομήσουν σενάρια και να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Χρησιμοποιώντας αυτό το εργαλείο, οι ευρωπαϊκές πόλεις μπορούν να διερευνήσουν και να προσδιορίσουν κατάλληλα βιώσιμα πακέτα μέτρων/πολιτικών για την ποσοτικοποίηση των μεταφορικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων αυτών των μέτρων και να εξετάσουν έναν οδικό χάρτη εφαρμογής (roadmap) του εκάστοτε σεναρίου πολιτικής.

3.3.1 Σενάριο Α: Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing)

Το μηδενικό σενάριο δείχνει την εξέλιξη των τάσεων **αν δεν υλοποιηθούν μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας**, και συνεχιστεί η υφιστάμενη πρακτική σε έργα και υποδομές.

Οι γενικές αρχές του μηδενικού σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- **Παραμένουν τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του δήμου.**
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους των πεζοδρομίων, της κακής τους ποιότητας, της έλλειψης ραμπών και οδεύσεων τυφλών και των περιορισμένων υποδομών για ποδηλάτες.
- **Τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής των κατοίκων.**

Δεν επιτυγχάνονται οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού.

3.3.2 Σενάριο Β: Προώθηση ήπιων μέσων μεταφοράς | περπάτημα και ποδήλατο | έλεγχος της στάθμευσης και περιορισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων

Η Ελλάδα βρίσκεται πίσω στον τομέα της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εντούτοις, το επόμενο χρονικό διάστημα αναμένεται να διαθέτει και να βάλει σε τροχιά υλοποίησης μια θεσμοθετημένη στρατηγική για το ποδήλατο, η οποία αποτελεί και βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού μπορεί να εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και να εκμεταλλευτεί τα έργα «πιλότους» που θα πραγματοποιηθούν στο εγγύς μέλλον και θα χρηματοδοτηθούν από ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- ◆ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- ◆ Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνσή τους και βελτίωση της ποιότητάς τους και αποτροπή-κατάργηση της παράνομης στάθμευσης.
- ◆ Δημιουργείται ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός του Δήμου.
- ◆ Δημιουργείται ένα ευρύ δίκτυο πράσινων διαδρομών.
- ◆ Δημιουργείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- ◆ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά τις μετακινήσεις, τη βελτίωση της δημόσιας υγείας, τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου.**

Μέτρα

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αρκετό χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλάτυνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.ά.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις - φυσικός σχεδιασμός είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησής τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις, ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για τη βελτίωση της κινητικότητας του συνόλου των μετακινούμενων.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Μολαταύτα, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου, αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές, είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες (πχ αυτοκίνητα ή πεζούς). Σε κάθε περίπτωση, η ενίσχυση του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων, αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς δήμους.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τη χρήση του εν λόγω μέσου. Παράλληλα, αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τους οποίους διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Η υλοποίησή του απαιτεί λίγο χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό (ή και μηδενικό), καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από εθνικά ή ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή να γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στον δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλώς αλλάζουν οι πορείες τους.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειο-λωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (με κατάργηση ουσιαστικά νεκρού χώρου), η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα, όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις ένα αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Επισημαίνεται ότι ο Δήμος έχει ξεκινήσει ήδη την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).

Πίνακας 20: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Β με το Urban Transport Roadmaps

Προτεινόμενα Μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
✓ 7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)
✓ 1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)

Προτεινόμενα Μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.) ✓ 3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές) ✓ 4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών) ✓ 5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων ✓ 6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης ✓ 8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ✓ 9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 10) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο οδικό δίκτυο 	Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)

Πίνακας 21: Παράμετροι UTR Σεναρίου Β

Μέτρο	Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR
Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος υλοποίησης: 1500€/ποδήλατο Συνδρομή: 25€/έτος Κάλυψη: 15% αστικής περιοχής
Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης έργων: 10 χρόνια Μήκος πράσινης διαδρομής: 30km Κόστος κατασκευής: 50.000€ – 100.000€/km
Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 5 έτη Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50%
Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή κάλυψης ηλεκτρικών φορτιστών: 50% Κόστος: 5000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης: 2023

3.3.3 Σενάριο Γ: Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας

Όπως και το ποδήλατο, έτσι και η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ. Ειδικά σε μια περιοχή με τα χαρακτηριστικά του Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού, είναι απαραίτητη μία σύγχρονη και συνεπής δημόσια συγκοινωνία, καθώς η θέση του δήμου στην Αττική σε συνδυασμό με την υποβαθμισμένη δημόσια συγκοινωνία καθιστά αναγκαία τη χρήση του ΙΧ με αποτέλεσμα να δημιουργείται πλήθος εισερχόμενων και εξερχόμενων μετακινήσεων με ΙΧ οχήματα.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- ♦ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- ♦ Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ♦ Αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- ♦ Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στον στόλο της ΔΣ.
- ♦ Δημιουργία χώρων park n' ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- ♦ Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.
- ♦ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά τις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου, την ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα και την εξασφάλιση της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών.**

Μέτρα

1) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

2) Αντικατάσταση στόλου αστικής συγκοινωνίας με ηλεκτρικά οχήματα (κανονικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο, υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον, αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

3) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις, το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή. Επισημαίνεται ότι τέτοιες εφαρμογές, οι οποίες ενημερώνουν σε πραγματικό χρόνο

τους χρήστες σχετικά με τα δρομολόγια και την ώρα άφιξης του λεωφορείου σε κάθε στάση, βρίσκονται στη διάθεση των πολιτών αρκετών πόλεων της Ευρώπης (Βαρκελώνη κτλ).

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ.

4) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

5) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, στην κατεύθυνση που χρησιμοποιούνται τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα αλλά για μικρό χρονικό διάστημα με αυτοματοποιημένο τρόπο. Με το car-sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχής της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

6) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Άρα, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής. Σημειώνεται ότι ιδιαίτερη σημασία θα είχε η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου στην περιοχή της Δ.Ε. Καματερού, η οποία εξυπηρετείται σε αρκετά περιορισμένο βαθμό από τη δημόσια συγκοινωνία. Μάλιστα, για τον σκοπό αυτό ιδιαίτερα χρήσιμη θα ήταν η ενίσχυση του ρόλου της δημοτικής συγκοινωνίας, η οποία θα μπορούσε να αλλάξει ολοκληρωτικά το τοπίο των ενδοδημοτικών μετακινήσεων.

7) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Το ίδιο με το Σενάριο Β.

Πίνακας 22: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Γ με το Urban Transport Roadmaps

Προτεινόμενα Μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
✓ 5) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)	Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing)
✓ 2) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)
✓ 1) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)

✓ 3) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	
✓ 6) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενη στη ζήτηση (on demand)	
✓ 4) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία	Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)
✓ 7) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)

Πίνακας 23: Παράμετροι UTR Σεναρίου Γ

Μέτρο	Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR
Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Συνδρομή: 25€/έτος Κόστος χρήσης: 7.5/έτος
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Περίοδος υλοποίησης έργων: 5 χρόνια Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO ₂
Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών Μήκος νέων γραμμών: 20χλμ.
Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 5 χρόνια Κόστος υλοποίησης: 150.000 ευρώ
Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή κάλυψης ηλεκτρικών φορτιστών: 50% Κόστος: 5000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης: 2023

3.3.4 Σενάριο Δ: Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)

Το ριζοσπαστικό σενάριο συνδυάζει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια, μέσα από μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων.

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- ♦ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- ♦ Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στα προηγούμενα δύο σενάρια (B & Γ).
- ♦ Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. Πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.

- ♦ Στόχος είναι να επιτευχθούν όλοι οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο και μάλιστα σε μέγιστο βαθμό.

Μέτρα

Επισημαίνεται, ότι τα μέτρα που αναφέρονται στα Σενάρια Β και Γ αναφέρονται επιγραμματικά, ενώ τα μέτρα που προτείνονται μόνο από το Σενάριο Δ συνοδεύονται με τη σχετική περιγραφή.

- 1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης**
- 2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού**
- 3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)**
- 4) Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του δήμου (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών)**
- 5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων**
- 6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης**
- 7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων**
- 8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας**
- 9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων**
- 10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας**
- 11) Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με ηλεκτρικά οχήματα (κανονικά ή mini-buses)**
- 12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας**
- 13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία**
- 14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)**
- 15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)**
- 16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων**

Είναι προέκταση του Μέτρου 1.

- 17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.**

Η εν λόγω σειρά μέτρων μπορεί να διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης. Σημειώνεται πως η εφαρμογή τους δεν απαιτεί αυξημένο χρόνο και είναι σχετικά οικονομική. Βέβαια, πρέπει να τονισθεί πως η ακριβής επιλογή του εκάστοτε μέτρου, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πολλαπλούς παράγοντες (πχ χαρακτήρας οδού, ταχύτητα, νομοθετικό πλαίσιο επιτρεπόμενων εμποδίων κτλ).

- 18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου**

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ενδεχόμενη ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας

Η δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελεί μία οικονομική λύση για πιο ορθολογική χρήση του οδικού δικτύου από τα οχήματα, αποσκοπώντας στη μείωση των διαμπερών ροών και την προστασία της κεντρικής περιοχής του Δήμου και των γειτονιών. Ωστόσο, η εφαρμογή του μέτρου απαιτεί τη συνεργασία του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού και της Περιφέρειας Αττικής και απαιτείται χρόνος για την εκπόνηση των μελετών και για τις διαδικασίες εγκρίσεων και υλοποίησης των παρεμβάσεων.

20) Μείωση ορίων ταχύτητας

Η μείωση των ορίων ταχύτητας αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Το εν λόγω μέτρο μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα και γρήγορα ως κανονιστικό μέτρο, με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Η μελέτη σήμανσης μπορεί να υλοποιηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.

21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας

Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας σε μια πόλη αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον, η μονοδρόμηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.

22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στον Δήμο, τα οποία θα πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι, ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, το οποίο θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευσης επί της οδού

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης στα όρια του δήμου θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων

υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στον Δήμο.

24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά τόσο στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή, όσο και στην αποσυμφόρηση των οδών.

25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας

Αποτελεί καθοριστικό μέτρο στην κατεύθυνση της «έξυπνης πόλης». Στηρίζεται σε πλατφόρμα, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου σε 24ωρη βάση και σε πραγματικό χρόνο. Η υλοποίησή του, ωστόσο, απαιτεί ένα δυναμικό συντονιστικό φορέα ο οποίος να επιβλέπει και να εφαρμόζει άρτια τη διαδικασία.

26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

27) Ενιαία τιμολόγηση χώρων στάθμευσης (park n' ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Η σύμπραξη των τριών φορέων (ΔΣ, κοινόχρηστα ποδήλατα και χώροι στάθμευσης) μπορεί να ενισχύσει την χρήση του από κατοίκους και επισκέπτες. Παράλληλα, η χρήση ενιαίου εισιτηρίου θα συμφέρει οικονομικά και τους ίδιους τους χρήστες που θα θεωρήσουν ένα τέτοιο σύστημα πιο ελκυστικό σε σχέση με τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό του Δήμου, όπου η εύρεση θέσεων στάθμευσης θα είναι συγκριτικά δύσκολη.

28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει με αξιόλογο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως, η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαίτερα απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.

30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων

Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Πίνακας 24: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Δ με το Urban Transport Roadmaps

Προτεινόμενα Μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού ✓ 29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ✓ 30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων 	Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων 	Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing) 	Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο 	Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses) 	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας ✓ 12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας ✓ 15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand) ✓ 	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 13) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία ✓ 23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευσης επί της οδού 	Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης ✓ Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλάτυνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.) ✓ Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές) ✓ Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών) 	Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)

Προτεινόμενα Μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων ✓ Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης ✓ 9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης 	Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 27) Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων 	Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων ✓ 25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας 	Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων ✓ 17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων. ✓ 18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου ✓ 21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας 	Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ✓ 19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας ✓ 20) Μείωση ορίων ταχύτητας 	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)

Πίνακας 25: Παράμετροι UTR Σεναρίου Δ

Μέτρο	Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR
Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος: 20€/κάτοικο
Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος υλοποίησης: 1500/ποδήλατο Συνδρομή: 25/έτος Κάλυψη: 25% αστικής περιοχής
Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2025 Συνδρομή: 20/έτος Κόστος χρήσης: 7.5/έτος
Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή κάλυψης ηλεκτρικών φορτιστών: 70%

Μέτρο	Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR
	Κόστος: 5000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης: 2023
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)	Χρονιά υλοποίησης: 2025 Περίοδος υλοποίησης έργων: 5 χρόνια Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO ₂
Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών Μήκος νέων γραμμών: 20χλμ.
Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 5 χρόνια Κόστος υλοποίησης: 150.000 ευρώ
Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης έργων: 10 χρόνια Μήκος πράσινης διαδρομής: 50km Κόστος κατασκευής: 50000-100000€/km
Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 25% Τιμή στάθμευσης: 1€/ώρα
Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)	Χρονιά υλοποίησης: 2026 Κόστος υλοποίησης: 10€/κάτοικο Κόστος λειτουργίας: 16€/κάτοικο
Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50%
Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 80%

3.4 Αποτελέσματα και σύγκριση Σεναρίων

Τα αποτελέσματα των σεναρίων παρουσιάζονται σε πίνακες για ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 26: Αποτελέσματα Σεναρίων σε ορίζοντα 5ετίας

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		370,00	374,19	373,25	368,61	366,29
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	13,04%	12,11%	10,57%	13,00%	11,46%
	Ποδήλατο	1,77%	1,42%	9,42%	2,83%	11,,11%
	Μοτοσυκλέτα	3,04%	2,89%	2,49%	3,81%	3,62%
	ΙΧ	33,16%	32,26%	30,63%	20,49%	21,35%

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και
Κατάρτιση Σεναρίων

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
	Λεωφορείο	44,08%	46,19%	42,21%	52,19%	45,16%
	Προαστιακός	4,90%	5,14%	4,69%	5,08%	4,65%
	Car sharing	0,00%	0,00%	0,00%	2,59%	2,63%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		11,31%	12,31%	12,47%	12,90%	13,10%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		116,97	108,41	95,00	83,00	81,00
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		33188,00	31689,00	30671,00	29046,00	28712,00
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		131,00	115,00	109,00	115,00	112,50
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		34,00	28,00	26,00	26,00	25,50
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		100,00	76,00	73,00	59,00	58,00
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	10,00%	10,15%	2,15%	27,62%	27,62%
	Υβριδικό	0,00%	2,00%	2,99%	8,52%	8,52%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,15%	0,15%	0,16%	0,16%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	0,30%	8,89%	15,43%	16,72%	16,72%
	Ηλεκτρικό	0,10%	0,14%	2,94%	3,49%	3,49%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,81%	0,81%	0,81%	0,81%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	6677,00	6331,00	6011,00	5615,00	5521,00
	Πετρέλαιο	3859,00	3756,00	3670,00	3337,00	3325,00
	Φυσικό Αέριο	180,00	177,00	177,00	499,00	499,00
	Υγραέριο	165,00	143,00	126,00	110,00	107,00

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και
Κατάρτιση Σεναρίων

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
	Ηλεκτρική ενέργεια	59,00	59,00	104,00	110,00	109,00
	Υδρογόνο	0,00	0,04	0,04	0,04	0,04
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	2,06	2,02	2,04	1,93	2,02
	Με σοβαρό τραυματισμό	47,71	46,72	46,96	43,00	44,16

Πίνακας 27: Αποτελέσματα Σεναρίων σε ορίζοντα 10ετίας

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		370,00	378,84	377,90	369,52	370,47
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	13,04%	11,80%	10,20%	12,77%	11,28%
	Ποδήλατο	1,77%	1,20%	9,10%	2,94%	11,21%
	Μοτοσυκλέτα	3,04%	2,89%	2,47%	3,77%	3,63%
	ΙΧ	33,16%	32,97%	31,72%	19,81%	20,91%
	Λεωφορείο	44,08%	46,02%	41,85%	52,99%	45,60%
	Προαστιακός	4,90%	5,11%	4,65%	5,09%	4,70%
	Car sharing	0,00%	0,00%	0,00%	2,63%	2,67%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		11,31%	13,29%	13,42%	14,27%	14,45%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		116,97	95,65	75,00	62,00	60,00
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		33188,00	30133,00	28780,00	26572,00	26327,00
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		131,00	102,00	96,00	96,00	94,40
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		34,00	23,00	21,00	20,50	20,21
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		100,00	57,00	55,00	36,00	35,72

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και
Κατάρτιση Σεναρίων

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	10,00%	10,30%	8,27%	36,72%	36,72%
	Υβριδικό	0,00%	4,00%	10,95%	17,50%	17,50%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,30%	0,35%	0,35%	0,35%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	0,30%	20,33%	31,29%	33,81%	33,81%
	Ηλεκτρικό	0,10%	0,40%	5,09%	6,17%	6,17%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	6677,00	5979,00	6845,71	5071,00	6327,05
	Πετρέλαιο	3859,00	3632,00	1839,20	2994,00	1829,36
	Φυσικό Αέριο	180,00	175,00	4,69	631,00	11,89
	Υγραέριο	165,00	119,00	120,44	77,00	109,37
	Ηλεκτρική ενέργεια	59,00	64,00	76,86	149,00	70,13
	Υδρογόνο	0,00	0,41	0,47	0,42	0,43
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	2,06	1,97	1,99	1,87	1,96
	Με σοβαρό τραυματισμό	47,71	45,77	46,07	41,34	42,71

Πίνακας 28: Αποτελέσματα Σεναρίων σε ορίζοντα 15ετίας

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		370,00	383,50	382,58	374,18	375,14
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	13,04%	11,49%	9,88%	12,42%	10,94%
	Ποδήλατο	1,77%	1,00%	8,84%	2,65%	10,92%
	Μοτοσυκλέτα	3,04%	2,89%	2,47%	3,74%	3,60%
	ΙΧ	33,16%	33,70%	32,50%	20,64%	21,74%
	Λεωφορείο	44,08%	45,83%	41,69%	52,80%	45,41%
	Προαστιακός	4,90%	5,09%	4,63%	5,07%	4,68%
	Car sharing	0,00%	0,00%	0,00%	2,68%	2,71%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		11,31%	14,24%	14,38%	15,26%	15,48%

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και
Κατάρτιση Σεναρίων

		Χρονιά Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Σενάριο Β	Σενάριο Γ	Σενάριο Δ
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		116,97	86,25	66,00	54,00	52,50
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		33188,00	28890,00	27632,00	25615,00	25371,00
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		131,00	91,00	86,00	84,00	82,90
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		34,00	20,00	19,00	18,00	17,68
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		100,00	43,00	42,00	27,00	26,53
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	10,00%	10,45%	8,42%	36,87%	36,87%
	Υβριδικό	0,00%	6,00%	12,95%	19,50%	19,50%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,45%	0,53%	0,53%	0,53%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	0,30%	28,46%	39,42%	41,94%	41,94%
	Ηλεκτρικό	0,10%	0,88%	5,58%	6,66%	6,66%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,09%	0,09%	0,09%	0,09%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	6677,00	5679,00	6445,12	4850,00	5967,08
	Πετρέλαιο	3859,00	3531,00	1917,35	2934,00	1912,15
	Φυσικό Αέριο	180,00	172,00	4,62	614,00	11,60
	Υγραέριο	165,00	100,00	98,81	62,00	89,69
	Ηλεκτρική ενέργεια	59,00	82,00	94,42	166,00	87,05
	Υδρογόνο	0,00	3,95	4,44	3,50	4,04
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	2,06	1,93	1,95	1,83	1,91
	Με σοβαρό τραυματισμό	47,71	44,84	45,12	40,51	41,78

3.5 Σύγκριση Εναλλακτικών Σεναρίων με Μηδενικό Σενάριο

Στους τρεις Πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι συγκρίσεις των εναλλακτικών Σεναρίων με το μηδενικό σενάριο για ανά χρονικό ορίζοντα.

Πίνακας 29: Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 5ετίας

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-0,25%	-1,49%	-2,11%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-1,54%	0,89%	-0,65%
	Ποδήλατο	8,00%	1,41%	9,69%
	Μοτοσυκλέτα	-0,40%	0,92%	0,73%
	ΙΧ	-1,63%	-11,77%	-10,91%
	Λεωφορείο	-3,98%	6,00%	-1,03%
	Προαστιακός	-0,45%	-0,06%	-0,49%
	Car sharing	0,00%	2,59%	2,63%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		0,16%	0,59%	0,79%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		-12,37%	-23,44%	-25,28%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-3,21%	-8,34%	-9,39%
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		-5,22%	0,00%	-2,17%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		-7,14%	-7,14%	-8,93%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-3,95%	-22,37%	-23,68%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	-8,00%	17,47%	17,47%
	Υβριδικό	0,99%	6,52%	6,52%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,01%	0,01%
	Υβριδικό	6,54%	7,83%	7,83%

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Ηλεκτρικό	2,80%	3,35%	3,35%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,00%	0,00%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	-5,05%	-11,31%	-12,79%
	Πετρέλαιο	-2,29%	-11,16%	-11,47%
	Φυσικό Αέριο	0,00%	181,92%	181,92%
	Υγραέριο	-11,89%	-23,08%	-25,17%
	Ηλεκτρική ενέργεια	76,27%	86,44%	84,75%
	Υδρογόνο	-4,37%	-14,40%	-13,12%
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	0,99%	-4,46%	0,00%
	Με σοβαρό τραυματισμό	0,51%	-7,96%	-5,48%

Πίνακας 30: Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 10ετίας

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-0,25%	-2,46%	-2,21%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-1,60%	0,97%	-0,52%
	Ποδήλατο	7,90%	1,74%	10,01%
	Μοτοσυκλέτα	-0,42%	0,88%	0,74%
	ΙΧ	-1,25%	-13,16%	-12,06%
	Λεωφορείο	-4,17%	6,97%	-0,42%
	Προαστιακός	-0,46%	-0,02%	-0,41%
	Car sharing	0,00%	2,63%	2,67%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		0,13%	0,98%	1,16%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		-21,59%	-35,18%	-37,27%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-4,49%	-11,82%	-12,63%

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		-5,88%	-5,88%	-7,45%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		-8,70%	-10,87%	-12,13%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-3,51%	-36,84%	-37,33%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	-2,03%	26,42%	26,42%
	Υβριδικό	6,95%	13,50%	13,50%
	Ηλεκτρικό	0,05%	0,05%	0,05%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	10,96%	13,48%	13,48%
	Ηλεκτρικό	4,69%	5,77%	5,77%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,00%	0,00%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	14,50%	-15,19%	5,82%
	Πετρέλαιο	-49,36%	-17,57%	-49,63%
	Φυσικό Αέριο	-97,32%	260,57%	-93,20%
	Υγραέριο	1,21%	-35,29%	-8,09%
	Ηλεκτρική ενέργεια	20,09%	132,81%	9,57%
	Υδρογόνο	14,46%	2,86%	4,05%
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	1,02%	-5,08%	-0,51%
	Με σοβαρό τραυματισμό	0,66%	-9,68%	-6,69%

Πίνακας 31: Σύγκριση εναλλακτικών σεναρίων με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 15ετίας

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-0,24%	-2,43%	-2,18%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-1,61%	0,93%	-0,55%
	Ποδήλατο	7,84%	1,65%	9,92%
	Μοτοσυκλέτα	-0,42%	0,85%	0,71%
	ΙΧ	-1,20%	-13,06%	-11,96%

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
	Λεωφορείο	-4,14%	6,97%	-0,42%
	Προαστιακός	-0,46%	-0,02%	-0,41%
	Car sharing	0,00%	2,68%	2,71%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		0,14%	1,02%	1,24%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		-23,48%	-37,39%	-39,13%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-4,35%	-11,34%	-12,18%
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		-5,49%	-7,69%	-8,90%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		-5,00%	-10,00%	-11,60%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-2,33%	-37,21%	-38,30%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	-2,03%	26,42%	26,42%
	Υβριδικό	6,95%	13,50%	13,50%
	Ηλεκτρικό	0,08%	0,08%	0,08%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στο στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	10,96%	13,48%	13,48%
	Ηλεκτρικό	4,70%	5,78%	5,78%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,00%	0,00%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	13,49%	-14,60%	5,07%
	Πετρέλαιο	-45,70%	-16,91%	-45,85%
	Φυσικό Αέριο	-97,31%	256,98%	-93,26%
	Υγραέριο	-1,19%	-38,00%	-10,31%
	Ηλεκτρική ενέργεια	15,14%	102,44%	6,16%

		Μεταβολή στο Σενάριο Β	Μεταβολή στο Σενάριο Γ	Μεταβολή στο Σενάριο Δ
	Υδρογόνο	12,44%	-11,39%	2,18%
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	1,04%	-5,18%	-1,04%
	Με σοβαρό τραυματισμό	0,62%	-9,66%	-6,82%

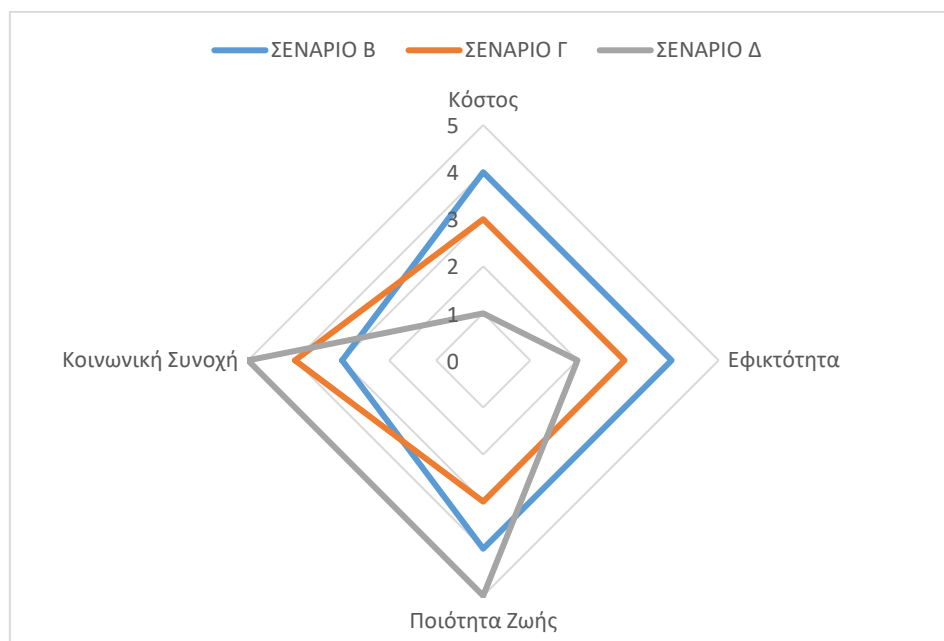
Σημειώνεται ότι οι παραμετροποίηση των τιμών για την είσοδό τους στο πρόγραμμα UTR και την αξιολόγηση και σύγκριση μεταξύ των σεναρίων σε ορισμένες περιπτώσεις δημιουργεί αστοχίες υπολογισμών και άρα εντοπίζονται ανακόλουθα αποτελέσματα σε σχέση με τα μέτρα. Στο σύνολό της η αξιολόγηση και σύγκριση κρίνεται θετική για την εξέλιξη στους τρεις διαφορετικούς ορίζοντες για τα εναλλακτικά σενάρια και άρα διατηρούνται τα δεδομένα.

3.6 Ποιοτική αξιολόγηση Σεναρίων

Τα διαφορετικά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης της αστικής κινητικότητας του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού, διαφέρουν ως προς το *κόστος* (κόστος υλοποίησης και συντήρησης), την *εφικτότητα* (χρόνος υλοποίησης, κοινωνική αποδοχή, ευκολία εφαρμογής μέτρων), την *ποιότητα ζωής* (ποιότητα αέρα, ηχητικό-οπτικό περιβάλλον, δημόσια υγεία και ελκυστικότητα πόλης) καθώς και την *κοινωνική συνοχή* (προσβασιμότητα, άρση αποκλεισμών, δικαιοσύνη στις μετακινήσεις).

Συγκεκριμένα, ως προς το κόστος διαπιστώνεται πως το Σενάριο Β, το οποίο δίνει βαρύτητα στα ήπια μέσα μεταφοράς παρουσιάζει το μικρότερο κόστος, ενώ το μεγαλύτερο παρατηρείται στο Σενάριο Δ που προτείνει μια ολοκληρωμένη στρατηγική αγγίζοντας πολλαπλά ζητήματα της πόλης. Όσον αφορά την εφικτότητα, προκύπτει ότι το Σενάριο Δ, λόγω της δέσμης ριζοσπαστικών λύσεων που προτείνει, κρίνεται ως το πιο δύσκολο να εφαρμοστεί. Αντίθετα, το Σενάριο Β, αποτελεί το σενάριο με τη μεγαλύτερη εφικτότητα συγκριτικά με τα υπόλοιπα. Αναφορικά με την ποιότητα ζωής, η οποία αντικατοπτρίζει το κατά πόσο το Σενάριο συμβάλλει ενεργά στη μείωση της ρύπανσης, στη βελτίωση της εικόνας, αλλά και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος και ιδίως του οδικού χώρου, αλλά και στη γενικότερα ελκυστικότητα του δήμου, διαπιστώνονται τα εξής: Το Σενάριο Δ με την ολοκληρωμένη στρατηγική που προτείνει (ενεργή μετακίνηση, δημόσια συγκοινωνία, περιορισμός ΙΧ) εκτιμάται πως θα συνεισφέρει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, σε σχέση με τα υπόλοιπα Σενάρια. Αντίθετα, τα Σενάρια Β και Γ, τα οποία περιλαμβάνουν μέτρα που αναφέρονται μόνο σε ορισμένα ζητήματα της πόλης, δε θα μπορέσουν να ανταποκριθούν αισθητά στις προκλήσεις της ποιότητα ζωής. Τέλος, σχετικά με την κοινωνική συνοχή, φαίνεται πως και σε αυτήν την περίπτωση το Σενάριο Δ, με την ολοκληρωμένη προσέγγιση που το διέπει, παρουσιάζει μεγάλες πιθανότητες να πετύχει στον καλύτερο δυνατό βαθμό ένα άρτιο επίπεδο κοινωνικής συνοχής, μέσα από τη βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας και την ενίσχυση της «δικαιοσύνης» στις μεταφορές.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
 Στάδιο 2: Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και
 Κατάρτιση Σεναρίων



Διάγραμμα 25: Ποιοτική αξιολόγηση Σεναρίων

Πίνακας 32: Βαθμολογία ποιοτικής αξιολόγησης Σεναρίων (με άριστα το 5)

	Κόστος	Εφικτότητα	Ποιότητα Ζωής	Κοινωνική Συνοχή
ΣΕΝΑΡΙΟ Β	4	4	4	3
ΣΕΝΑΡΙΟ Γ	3	3	3	4
ΣΕΝΑΡΙΟ Δ	1	2	5	5

Συνοψίζοντας, το Σενάριο Δ κρίνεται ως το καταλληλότερο για την περιοχή του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού, καθώς αποτελεί μία ολοκληρωμένη εναλλακτική λύση, που θα βελτιώσει αισθητά τόσο την ποιότητα ζωής, όσο και την κοινωνική συνοχή. Παρά το συγκριτικά μεγαλύτερο κόστος και τη σχετικά εντονότερη δυσκολία αποδοχής, τα οφέλη που θα επιφέρει η εφαρμογή του ριζοσπαστικού Σεναρίου, θα είναι αισθητά μεγαλύτερα από εκείνα των υπολοίπων.