



1 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της τελευταίας (3ης) διαβούλευσης¹ με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους δημότες, εκπονείται το παρόν **Σχέδιο Δράσης**, περιλαμβάνοντας ενδελεχή αναφορά σε:

- Α) Προτεινόμενα μέτρα/δράσεις, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας-βραχυπρόθεσμα, 10ετίας-μεσοπρόθεσμα και 15ετίας-μακροπρόθεσμα) όπως αυτά διαμορφώθηκαν με βάση το Κοινό Όραμα, τις Προτεραιότητες και τους Στρατηγικούς στόχους του Δήμου και σε απόλυτη συνάρτηση με τις συμμετοχικές διαδικασίες του ΣΒΑΚ. Στην περιγραφή κάθε προτεινόμενου/μέτρου δράσης δίδονται και επιπρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την περιοχή παρέμβασης (π.χ. όλος ο Δήμος ή συγκεκριμένη Δημοτική ενότητα), την αναγκαιότητα και τον σκοπό που εξυπηρετεί κάθε μέτρο/δράση καθώς και τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.
- Β) Πίνακα με προεκτίμηση του προϋπολογισμού και των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης των σχεδιαζόμενων αυτών μέτρων/δράσεων για την ομαλή εφαρμογή του Σχεδίου. Στον πίνακα περιλαμβάνονται επίσης και λοιπά στοιχεία σχετικά με τα βήματα υλοποίησης, με τους υπεύθυνους εφαρμογής των μέτρων ή/και με τις απαιτούμενες συνέργειες μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. ΚΤΕΛ Αττικής, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Περιφέρεια, κ.α.) καθώς και ενδεικτική χρηματοδότηση για την υλοποίησή τους.
- Στη διατύπωση ενδεικτικής μεθοδολογίας παρακολούθησης και συγκεκριμένων δεικτών για την αξιολόγηση των μέτρων.

Οι στόχοι και άξονες προτεραιότητας που θα πρέπει να επιτευχθούν στο Δήμο Ωρωπού, όπως αυτές προσδιορίστηκαν στο προηγούμενο *Παραδοτέο IV: Προσδιορισμός Μέτρων - Δράσεων που θα περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ (μέσω ανάπτυξης κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων)* με τους εμπλεκόμενους φορείς και Αξιολόγησή τους, παρατίθενται στις κάτωθι ενότητες για **Λόγους πληρότητας και συνέπειας του παρόντος Σχεδίου Δράσης**.

Αναλυτικότερα:

1.1 Στόχοι - Προτεραιότητες

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, σύμφωνα και με τις τοπικές ανάγκες του Δήμου (όπως αυτές προέκυψαν από τη συμμετοχική διαδικασία)			
Κατηγορία ανά θεματική ενότητα	Προτεραιότητες		Συνοπτική περιγραφή
	Άξονας Προτεραιότητας 1:	Δημόσιες συγκοινωνίες και	Η προσβασιμότητα και η εγγύτητα σε ΜΜΜ αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες για την ενθάρρυνση των

¹ Η 3η Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε στις 18-6-2021 και είχε ως βασικό στόχο την ενημέρωση φορέων και πολιτών για τις **Προτεινόμενες Παρεμβάσεις-Δράσεις του Οριστικού ΣΒΑΚ** για το Δήμο που περιελάμβανε το 4ο Παραδοτέο, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη σύμβαση. Σημειώνεται ότι το σύνολο της παρουσίασης και των θεματικών χαρτών ανά περιοχή παρέμβασης αναρτήθηκε στην σχετική ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου Ωρωπού σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του Ν.4784/2021.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Κοινωνική βιωσιμότητα - Ποιότητα ζωής		πολυτροπικά συστήματα μεταφορών	κατοίκων να χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες και όχι το Ι.Χ. τους. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με ένα καλής ποιότητας σύστημα δημόσιων μεταφορών με υψηλές συχνότητες δρομολογίων, ικανοποιητικής (γεωγραφικής) κάλυψης περιοχών και πλησίον άλλων συναφών δικτύων (π.χ. δίκτυο ποδηλατοδρόμων (bike on bus service) ή/και μονοπατιών) δύναται να αποτελέσει βασικό αντικίνητρο για τη χρήση των Ι.Χ. Σημαντικό παράγοντα στην ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μέσων αποτελεί η ύπαρξη των τριών (3) σταθμών προαστιακού στο Δήμο.
	Άξονας Προτεραιότητας 2:	Βελτίωση της προσβασιμότητας - Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων	Η προσβασιμότητα σε βασικές λειτουργίες του Δήμου (υπηρεσίες, σχολεία, ζώνες πρασίνου και αναψυχής) είναι αναγκαία για την ποιότητα της ζωής των πολιτών. Η μεγαλύτερη εγγύτητα σε υπηρεσίες ουσιαστικά αποτυπώνει την κάλυψη των αποστάσεων μέσω της πεζής μετακίνησης και καθιστά την πόλη προσβάσιμη σε όλους έχοντας σημαντική θετική επίδραση και στο περιβάλλον (μέσω της εξοικονόμησης ενέργειας, καυσίμων, ρύπανσης, κ.α.). Έμφαση δίνεται στην προσβασιμότητα των ΑμεΑ/ΑΜΚ.
	Άξονας Προτεραιότητας 3:	Διαχείριση Κυκλοφορίας	Η (ανα)κατανομή του μοντέλου μεταφορών και των μετακινήσεων γενικά στο Δήμο ανά μέσο μεταφοράς αποτελεί βασικό στόχο στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, η αποφυγή των διαμπερών μετακινήσεων ειδικά μέσα από τους οικιστικούς θύλακες (οικισμούς) αποτελεί βασικό δείκτη για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο Δήμο Ωρωπού εν συνόλω και της πολιτικής που θα εφαρμοστεί.
	Άξονας Προτεραιότητας 4:	Οδική ασφάλεια	Η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. και κατ'επέκταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της διερχόμενης κυκλοφορίας και των υψηλών ταχυτήτων θα συντελέσει στη μείωση των ατυχημάτων και στην αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Δήμο.
	Άξονας Προτεραιότητας 5:	Διαχείριση στάθμευσης	Νέες καινοτόμες έξυπνες (smart) τεχνολογίες προώθησης για την βέλτιστη διαχείριση της στάθμευσης παρά την οδό, της στάθμευσης σε δημόσιους χώρους καθώς και της προσωρινής στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στις τουριστικές περιοχές του Δήμου (κατά



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



			κανόνα παράκτιο μέτωπο: οικισμοί Σκάλας Ωρωπού/Νέα Παλάτια, Χαλκουτσίου, Αγ.Αποστόλων), που παρουσιάζεται έντονη ζήτηση (ειδικά κατά την θερινή περίοδο).
Περιβαλλοντική βιωσιμότητα	Άξονας Προτεραιότητας 6:	Εναλλακτική μετακίνηση	Η ένταξη επαρκούς δικτύου πράσινων (ποιοτικών) διαδρομών θα προωθήσουν το ποδήλατο και τη πεζή μετακίνηση αντίστοιχα, ως εναλλακτικά μέσα μεταφοράς με βιώσιμα χαρακτηριστικά. Ουσιαστική πρόκληση για την περιοχή μελέτης θα αποτελέσει η ένταξη και προσαρμογή του δικτύου ποδηλάτου στα υφιστάμενα γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της, με δεδομένο ότι δεν έχει υλοποιηθεί έως και σήμερα². Ειδικότερα η παρουσία και η διασύνδεσή τους στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον θα οδηγήσει σε καλύτερη ανα-κατανομή του οδικού χώρου αλλά και γενικά του δημόσιου χώρου βελτιώνοντας σημαντικά και την ποιότητα ζωής των κατοίκων και του περιβάλλοντος.
	Άξονας Προτεραιότητας 7:	Δημόσιος χώρος - Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	Οι πράσινες διαδρομές και οι δημόσιοι ανοικτοί χωροί διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και αποτελούν βασική παράμετρο στην καλύτερη διαχείριση των φυσικών πόρων. Οι υφιστάμενες και προτεινόμενες ζώνες 20-30χλμ/ώρα θα βελτιώσουν την κινητικότητα των πεζών ενώ παράλληλα θα δώσουν προτεραιότητα στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες ειδικά στο εσωτερικό των οικισμών.
	Άξονας Προτεραιότητας 8:	Διαχείριση κατανάλωσης ενέργειας (σε σχέση με τις μετακινήσεις - Μείωση ατομοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης	Η αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, ηλεκτροκίνηση, κ.α.) θα περιορίσει σημαντικά τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την συμβατική κυκλοφορία (μείωση επιπέδων θορύβου και εκπομπών ρύπων).

² Το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτου στον οικισμό του Καπανδριτίου δεν λαμβάνεται υπόψη καθώς δε συνάδει με τη κείμενη νομοθεσία και θα πρέπει να αναθεωρηθεί.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Οικονομία - Καινοτομία	Άξονας Προτεραιότητας 9:	Τοπική επιχειρηματικότητα	Η ενίσχυση των παρόδων δραστηριοτήτων, στο πλαίσιο δράσεων για ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας τόσο στο παράκτιο μέτωπο αλλά και τους ορεινούς οικισμούς θα αποτελέσει βασικό παράγοντα ενθάρρυνσης της τοπικής επιχειρηματικότητας και ως εκ τούτου ανάπτυξης των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή μελέτης δημιουργώντας αίσθημα ασφάλειας και προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες. Ενίσχυση της επισκεψιμότητας της πόλης μέσω της βελτίωσης των υπάρχουσων υποδομών (οδικό δίκτυο, αστικός εξοπλισμός, στάθμευση, κλπ.) και της ανάπτυξης νέων (αστικές αναπλάσεις, ανάδειξη αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος, αξιοποίηση πολιτιστικής κληρονομιάς).
	Άξονας Προτεραιότητας 10:	Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	Εγκατάσταση και χρήση νέων τεχνολογιών για την βελτίωση των μετακινήσεων σε όλα τα μέσα μεταφοράς αλλά και για τη διαχείριση της στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης. Εισαγωγή καινοτόμων μορφών μετακίνησης όπως είναι τα ηλεκτρικά οχήματα ή/και ποδήλατα.

Οι παραπάνω προτεραιότητες ανταποκρίνονται στις κάτωθι στρατηγικές σχεδιασμού/στόχους του Δήμου:

Στρατηγικές σχεδιασμού	Άξονες Προτεραιότητας
1. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	1
2. Βελτίωση προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας στο κύριο οδικό δίκτυο - Βελτίωση οδικής ασφάλειας	2, 3, 4
3. Υιοθέτηση πολιτικής - διαχείρισης στάθμευσης	5
4. Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο)	6,7,8
5. Εφαρμογές "Έξυπνης πόλης" αναφορικά με την κινητικότητα	9,10



1.2 Κοινό Όραμα

Το Κοινό Όραμα του Δήμου Ωρωπού όπως αυτό αρχικά διαμορφώθηκε και τελικώς προσδιορίστηκε από την συμμετοχική διαδικασία (Δημοτική αρχή/Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, φορείς και δημότες) συνοψίζεται στην εξής φράση:



Εικόνα 1: Κοινό όραμα Δήμου Ωρωπού



1.3 Οριστικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: Προτεινόμενα μέτρα - δράσεις

1.3.1 Βασικές παραδοχές, τάσεις εξέλιξης και Προγραμματιζόμενες υποδομές

Για τον προσδιορισμό του Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας στο Δήμο, λαμβάνονται υπόψη ως δεδομένες οι κάτωθι παραδοχές, τάσεις εξέλιξης και προγραμματιζόμενες υποδομές:

- Τα **εγκεκριμένα (εν ισχύ) ΓΠΣ** των Δημοτικών ενοτήτων του Δήμου, ήτοι Αυλώνας, Αφιδνών, Πολυδενδρίου και Καπανδριτίου καθώς και τα **προς έγκριση ΓΠΣ** των Δημοτικών ενοτήτων Λεκάνης/Κοιλιάδας Ωρωπού (περιλαμβάνει τις περιοχές των Νέων Παλατιών, Σκάλας Ωρωπού, Συκάμινου και Ωρωπού) και Καλάμου. Συγκεκριμένα λαμβάνεται ως δεδομένο η προτεινόμενη (από το ΓΠΣ) χάραξη/αναβάθμιση παρακαμπτήριας οδού ως πρωτεύουσα αρτηρία που αφορά σε δύο κλάδους: ο ένας κλάδος αφορά την αναβάθμιση της οδού Αγ.Κωνσταντίνου στο νότιο τμήμα της προκειμένου οι διερχόμενοι από/προς δυτικά να παρακάμπτουν την Σκάλα και τα Νέα Παλάτια για την έξοδο/εισοδό τους προς/από τον αυτοκινήτοδρομο (μέσω της Δ.Ε. Μαλακάσας). Ο δεύτερος κλάδος αφορά σε δευτερεύουσα όδευση από/προς την περιοχή της Δ.Ε. Συκάμινου προς/από τον Ωρωπό και συνέχεια προς/από τον αυτοκινήτοδρομο (βλ. και ακόλουθες ενότητες).
- Την **μελέτη Πολεοδομικής Δεύτερης κατοικίας της Κοινότητας Μαρκοπούλου Ωρωπού** (ήδη σε τελικό στάδιο θεσμοθέτησης σύμφωνα με το Δήμο) που ουσιαστικά μεταβάλλει, από άποψη κυκλοφοριακής λειτουργίας το ανατολικό παράκτιο μέτωπο από το ύψος του Φάρου έως και την οδό Αγ.Νικολάου (κατάστημα "Elysee").
- Την **μελέτη ανάπλασης της παραλιακής ζώνης της Σκάλας Ωρωπού (Κυκλοφοριακή μελέτη, Ιουλ.2020)**, στο τμήμα μεταξύ των οδών Βορ.Ηπείρου έως και τη δυτική έξοδο του Πορθμείου. Η μελέτη περιλαμβάνει την γεωμετρική αναδιαμόρφωση του κόμβου Καραϊσκάκη-παραλιακής οδού και την διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών 28ης Οκτωβρίου-παραλιακής οδού. Στο υπόλοιπο τμήμα της παραλιακής οδού, σύμφωνα με το σχέδιο προτείνονται διαμορφώσεις εσοχών στάθμευσης και τοπικών στενώσεων στο σύνολο των προσβάσεων που διασταυρώνονται με την παραλιακή οδό.
- Την δημιουργία **πρότυπου οικολογικού πάρκου** στον υγρότοπο της περιοχής Σκάλας Ωρωπού, σύμφωνα με την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που αφορά στο έργο "Προστασία και ανάδειξη υγρότοπου στη θέση Αλυκές Ωρωπού και δημιουργία πρότυπου Οικολογικού πάρκου".
- Την **δημιουργία Κέντρου Δημοκρατίας, Ιστορίας και Πολιτισμού, στον χώρο των παλαιών φυλακών Ωρωπού** στο πλαίσιο συναφών αναπτυξιακών δράσεων³ του Δήμου. Σήμερα, στο χώρο ήδη λειτουργούν το Δημοτικό Ωδείο και Πολιτιστικό κέντρο του Δήμου.
- Τις **περιοχές ειδικής προστασίας που επηρεάζουν τον Δήμο** (υγρότοποι, Λίμνη Μαραθώνα, κ.α.). Οι περιοχές αυτές δεν περιλαμβάνονται σε πρόταση του ΣΒΑΚ, αποδεχόμενοι τους περιορισμούς και τις δεσμεύσεις που τις συνοδεύουν, όπως αυτές ορίζονται από τη κείμενη νομοθεσία.

³ Ιούλιος 2020: Η παραχώρηση ~15 στρεμμάτων των πρώην φυλακών στον Δήμο για την ανάδειξη ιστορικών μνημείων και την οικονομική ανάπτυξη συμβάλλοντας δυναμικά στην ενίσχυση της τοπικής κοινωνίας (Πηγή: Διαδίκτυο).



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Στους πίνακες που ακολουθούν παρατίθενται τα μέτρα/έργα υποδομής (με σχετικό σχολιασμό όπου χρειάζεται), ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης για την επίτευξη των Στρατηγικών στόχων του Δήμου Ωρωπού:

Στρατηγικός στόχος: Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών και Πολυτροπικά συστήματα μεταφορών (Προτεραιότητα 1)

Οι προτεινόμενες δράσεις αφορούν και τους 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης, σύμφωνα πάντα με τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων

Περιεχόμενο/αντικείμενο μέτρων/δράσεων:

- **Ενίσχυση της πολυτροπικότητας** (ήτοι χρήση περισσότερων του ενός μέσου για μία μετακίνηση) στο Δήμο.
- **Αναδιοργάνωση και επαναλειτουργία της τοπικής δημοτικής αστικής συγκοινωνίας** με νέες γραμμές (βλ. και παρακάτω).
- **Υιοθέτηση συνδυασμένων μετακινήσεων "από πόρτα σε πόρτα"**, μέσω μικρών λεωφορείων που θα παίξουν τροφοδοτικό ρόλο τόσο στο δίκτυο του ΚΤΕΛ όσο και του προαστιακού.
- **Πύκνωση δρομολογίων** των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ.
- **Αναβάθμιση/συμπλήρωση υφιστάμενων υποδομών** (στάσεις, στέγαστρα, καθιστικός εξοπλισμός, φωτισμός, πληροφόρηση) στο σύνολο των στάσεων του ΚΤΕΛ (όπου αυτό είναι εφικτό με βάση την υφιστάμενη/προτεινόμενη κατάσταση υποδομής των πεζοδρομίων).
- **Αναβάθμιση του ρόλου των ΤΑΞΙ** στις μετακινήσεις "από πόρτα σε πόρτα".
- **Αναβάθμιση/συμπλήρωση υποδομών τηλεματικής (ITS)** στο σύνολο των στάσεων του ΚΤΕΛ αλλά και των νέων γραμμών δημοτικής αστικής συγκοινωνίας.
- **Ενίσχυση δημοτικής αστικής συγκοινωνίας μέσω προμήθειας ηλεκτρικών λεωφορείων καθώς και για την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στα οχήματα από ΑμεΑ.**
- **Δημιουργία/πρόβλεψη υποδομών τύπου Kiss and ride** στις στάσεις εξυπηρετώντας την προσβασιμότητα των πεζών, ποδηλάτων, ΑμεΑ ή ακόμα και των οχημάτων.
- **Εξέταση δημιουργίας υποδομών "park and ride"** στους σταθμούς του προαστιακού (που έως και σήμερα δεν έχουν σχετικές υποδομές - π.χ. Αυλώνας).
- **Εξέταση δημιουργίας υποδομών "bike and ride"** στο σύνολο των σταθμών του προαστιακού.
- **Εξέταση πρότασης δρομολόγησης λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων⁴.**

Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται:

- Το πολυκεντρικό μοντέλο που προσδιορίζει το Δήμο με χαμηλές και υψηλές πυκνότητες, μεγαλύτερα και μικρότερα κέντρα σε συνδυασμό με μία εξαιρετικά μεγάλη αδόμητη έκταση περιαστικού πρασίνου καθιστά την πρόσβαση και την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου δύσκολη ή/και σε πολλές περιπτώσεις ανεπαρκή. Οι γραμμές του ΚΤΕΛ Αττικής διέρχονται και εξυπηρετούν τους οικισμούς: Σκάλα Ωρωπού – Νέα Παλάτια –

⁴ Κατά την παρούσα φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ, δεν υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο που να υποστηρίξει το παραπάνω μέτρο.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Αγ.Κωνσταντίνος, Χαλκούτσι, Αγ.Απόστολοι, Κάλαμος, Μαρκόπουλο Ωρωπού, Μαλακάσα, Καπανδρίτι, **ενώ η συχνότητα διαφέρει τόσο ανά περιοχή και όσο ανά χρονική περίοδο (χειμώνας - θέρος).**

- Η γεωγραφική κάλυψη που παρέχουν οι στάσεις του ΚΤΕΛ Αττικής (400⁵μ.) περιλαμβάνει περί το ~50% του πληθυσμού του Δήμου (κατ' εκτίμηση με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία).
- Ο εξοπλισμός των στάσεων του ΚΤΕΛ Αττικής διαφέρει σημαντικά μεταξύ των οικισμών εξέτασης καθώς εντοπίζονται στάσεις πλήρως εξοπλισμένες (παγκάκι, στέγαστρο, αναρτημένα δρομολόγια) και στάσεις χωρίς καμία ένδειξη.
- Εξαιρετικά χαμηλά εμφανίζονται τα ποσοστά δημοτών που χρησιμοποιούν το ΚΤΕΛ για οποιοδήποτε σκοπό μετακίνησης, σύμφωνα και με τις απαντήσεις του ερωτώμενων στα πλαίσια της συμμετοχικής διαδικασίας.

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Ωρωπού

Α) Πρόταση ενίσχυσης δημοτικής συγκοινωνίας (στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής μετακίνησης)

- Αναδιοργάνωση και επαναλειτουργία της τοπικής δημοτικής αστικής συγκοινωνίας (κατόπιν ειδικής μελέτης). Στόχος είναι η διασύνδεση και προσβασιμότητα των τοπικών/πολεοδομικών κέντρων των οικισμών (κεντρικές λειτουργίες, δημόσιες υπηρεσίες, υποδομές υγείας και πρόνοιας, εμπορικές δραστηριότητες) αλλά ακόμα και η εξυπηρέτηση των μαθητών των σχολείων που υπάρχουν ανά δημοτική/τοπική ενότητα. Συγκεκριμένα, προτείνονται οι εξής νέες λεωφορειακές γραμμές για την εξυπηρέτηση των δημοτών:
- **Γραμμή 1: Αυλώνας – Συκάμινο – Ωρωπός – Νέα Παλάτια με διακλάδωση Συκάμινο – Χαλκούτσι:** Η γραμμή αυτή θα λειτουργεί στον άξονα Αυλώνας – Νέα Παλάτια με αριθμό δρομολογίων να διακλαδίζεται προς Χαλκούτσι.
- **Γραμμή 2: Μαλακάσα – Μίλεσι – Νέα Παλάτια.**
- **Γραμμή 3: Δήλεσι – Χαλκούτσι – Νέα Παλάτια με επέκταση προς Άγιους Αποστόλους:** Η γραμμή θα λειτουργεί στον άξονα Δήλεσι – Χαλκούτσι – Νέα Παλάτια με αριθμό δρομολογίων να επεκτείνεται προς Άγιους Αποστόλους.
- **Γραμμή 4: Καπανδρίτι – Πολυδένδρι – Σταθμός Αφιδνών.**

Από τις παραπάνω προτεινόμενες λεωφορειακές γραμμές⁶, προτείνεται να προτεραιοποιηθούν οι:

- **Αυλώνας – Συκάμινο – Ωρωπός – Νέα Παλάτια / Συκάμινο – Χαλκούτσι**
- **Δήλεσι – Χαλκούτσι – Νέα Παλάτια – Άγιοι Απόστολοι**

Για τις γραμμές αυτές θα μπορούσαν (ενδεχομένως) να λειτουργήσουν γραμμές λεωφορείων 40 θέσεων με 4-6 δρομολόγια ημερησίως.

⁵ Μέγιστη ανεκτή απόσταση από τη στάση της δημόσιας συγκοινωνίας για την προσπέλασή της με τα πόδια.

⁶ Βλ. και σχετική ανάλυση σε προηγούμενο παραδοτέο.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Εξέταση (κατόπιν μελέτης) για εφαρμογή γραμμών ευέλικτης λειτουργίας (αναφορικά με τις λοιπές προαναφερόμενες γραμμές) σε σχέση με τη ζήτηση (demand responsive), με βάση προ-κρατήσεις και προκαθορισμένες στάσεις επιβίβασης – αποβίβασης.



Εικόνα 2: Σκαρίφημα πιθανών λεωφορειακών γραμμών Δήμου Ωρωπού

Β) Τροποποίηση ή/και αναδιοργάνωση λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ Αττικής

- Προτείνεται η πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ επιτυγχάνοντας υψηλότερες συχνότητες και αποδοτικότερα και αξιόπιστα δρομολόγια (σε συνεργασία με τον φορέα).

Εξαιρετικά σημαντικό κρίνεται επίσης η δημιουργία δρομολογίων **σε ανταπόκριση με το σύνολο των σταθμών του προαστιακού (για όλες τις ημέρες της εβδομάδας)**, οι οποίες δύναται να περιλαμβάνουν και διαδρομές αρχαιολογικού



ή/και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, ειδικά κατά τη θερινή περίοδο⁷, στο πλαίσιο ενίσχυσης της τουριστικής βιωσιμότητας του Δήμου και για τις λοιπές περιοχές του (ήτοι ορεινοί οικισμοί), πλην του παράκτιου μετώπου.

Γ) Πρόταση αναβάθμισης και βελτιστοποίησης των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο

Προτείνεται:

- Η τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του ΚΤΕΛ Αττικής καθώς και στις νέες στάσεις της προτεινόμενης δημοτικής συγκοινωνίας (όπως αναφέρεται παραπάνω).
- Η τοποθέτηση κατάλληλου φωτισμού (στην περίπτωση που δεν υπάρχει) στο σύνολο των στάσεων και γενικά στον περιβάλλοντα χώρο προκειμένου να συνθέτουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τους εν αναμονή επιβάτες.
- Η υποδομή στεγαστρών ή καθιστικού εξοπλισμού είναι ασφαλώς επιθυμητή και επιβεβλημένη, λαμβάνοντας υπόψη την γεωμετρία της πλειοψηφίας των υφιστάμενων πεζοδρομίων των περιοχών εξέτασης. **Απαραίτητη η πρόνοια για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ.**
- Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων δημοτικής συγκοινωνίας από οχήματα **πράσινης τεχνολογίας** (ηλεκτρικά λεωφορεία).

Σημειώνεται ότι η πρόσβαση στα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας από άτομα με κινητικές δυσκολίες έχει επίσης **βαρύνουσα σημασία**.

Δ) Προώθηση της "πολυτροπικότητας" και των συνδυασμένων μετακινήσεων

- Υιοθέτηση συνδυασμένων μετακινήσεων "από πόρτα σε πόρτα", μέσω **μικρών λεωφορείων** που θα παίξουν **τροφοδοτικό ρόλο του βαρύτερου συστήματος** ήτοι τόσο στο δίκτυο του ΚΤΕΛ όσο και του προαστιακού.

Τα λεωφορεία αυτά θα πρέπει να είναι πράσινης τεχνολογίας, με ελαστικά δρομολόγια και να προσεγγίζουν όσο γίνεται περισσότερο τον προορισμό ή την προέλευση σε επίπεδο γειτονιάς, **ειδικά όταν η ζήτηση είναι μικρή**. Κρίσιμο ρόλο στη λειτουργία του παραπάνω συστήματος θα αποτελέσει η συστηματική και έγκαιρη πληροφόρηση των επιβατών/χρηστών.

- Εξέταση του ρόλου των ΤΑΞΙ⁸ στις μετακινήσεις "από πόρτα σε πόρτα", δύναται να αποτελέσει επίσης σημαντικό παράγοντα στην υιοθέτηση των συνδυασμένων μετακινήσεων.
- Εξέταση του ρόλου των "συλλογικών ΤΑΞΙ", που δύναται να υποκαθιστούν συγκεκριμένες γραμμές (δρομολόγια) λεωφορείων, ειδικά εκείνα που εμφανίζουν μικρή ζήτηση (κατά τις ώρες εκτός αιχμής) ενώ λειτουργούν μέσω τηλεφωνικής παραγγελίας που μπορεί να γίνεται ηλεκτρονικά το αργότερο 15-30 λεπτά πριν την αναχωρήσή τους στις συμφωνημένες στάσεις.

⁷ Θερινή περίοδος 2018, η δημοτική συγκοινωνία λειτουργούσε καθημερινά από Δευτέρα έως Σάββατο, ενώ παράλληλα υπήρχε συνεργασία του Δήμου με το ΚΤΕΛ Αττικής για την κάλυψη και εξυπηρέτηση διαδημοτικών δρομολογίων.

⁸ Σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες όπως στην Αυστρία, Ολλανδία και τη Ελβετία, έχουν θεσπιστεί καινοτόμα μέτρα όπου με την πληρωμή συμπληρωματικού εισιτηρίου ο επιβάτης τρένου μπορεί να χρησιμοποιεί ταξί μέχρι ή από τον τελικό του προορισμό (Θ.Βλαστός, (2003), Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη (Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων)).

*Σχολιασμός: Αντίστροφη προσέγγιση είναι τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας να λειτουργούν σαν ταξί εκτελώντας τα νυχτερινά δρομολόγια και οδηγώντας τους επιβάτες μέχρι το σπίτι τους. Το συμπληρωματικό κόστος του εισιτηρίου είναι κατά κανόνα αμελητέο. Για την επίτευξη των παραπάνω και την εισαγωγή/επιστράτευση των ΤΑΞΙ στην παροχή **ευέλικτης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης** κρίνεται επίσης αναγκαία (περά από τη συνεργασία των φορέων) η προώθηση οικονομικών κινήτρων για την ενθάρυνση στρατηγικών επενδύσεων στη δημόσια συγκοινωνία.*

- Πρόταση δρομολόγησης λεωφορείων με εξοπλισμό μεταφοράς ποδηλάτων (δύναται η εφαρμογή του σε επιλεγμένες διαδρομές, στο πλαίσιο προώθησης της χρήσης ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις).

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:



Εικόνα 3: Ηλεκτρικό λεωφορείο με υποδομές πρόσβασης από ΑμεΑ (Πηγή: Δήμος Ηρακλείου) και Διαλειτουργικότητα ποδηλάτου και λεωφορείου (https://civitas.eu/sites/default/files/bikes_on_board_2move2_di7.02.03.pdf).

Προσδοκώμενα αποτελέσματα:

- ✓ Βελτιστοποίηση των δημόσιων μεταφορών και της αύξησης της χρήσης τους
- ✓ Βελτίωση χρόνου μετακίνησης
- ✓ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου για τους σταθμούς του προαστιακού - πολυτροπικές μετακινήσεις
- ✓ Βελτίωση τοπικών επιβατικών μεταφορών με διακριτές διαδρομές και στάσεις
- ✓ Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή/και ΑμεΑ
- ✓ Αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και δημιουργία νέων
- ✓ Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές μεταφορές



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας/Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας (Προτεραιότητες 2,3,4)

Περιεχόμενο/αντικείμενο μέτρων/δράσεων:

- Διαχείριση κυκλοφορίας - Προτάσεις για διαμόρφωση νέων κυκλοφοριακών διαδρομών που θα αποσυμφορήσουν τα κέντρα των οικισμών από τη διερχόμενη κυκλοφορία.
- Ορθολογική κυκλοφοριακή οργάνωση περιοχών με κατά κανόνα φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (π.χ. παλαιά Σχέδια πόλεως με περιορισμένες δυνατότητες ανακατανομής του δημόσιου χώρου).

Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται:

- Σχετικά με την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου του Δήμου εν συνόλω και συγκεκριμένων περιοχών του. Γενικά, οι οικισμοί/δημοτικές ενότητες της περιοχής παρέμβασης συνδέονται μεταξύ τους με μακροσκελείς οδικούς άξονες με σχετικά ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (ο σχολιασμός αφορά κυρίως στο Εθνικό και Επαρχιακό δίκτυο), καθιστώντας εύκολη την προσπελασιμότητα τους. Παραταύτα, η διάσχιση των αξόνων αυτών από τα κέντρα των οικισμών (ειδικά των ορεινών - βλ.και Καπανδρίτι, Πολυδένδρι, κ.α.) παρουσιάζει αυξομειώσεις στη διατομή τους ενώ έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη διαμπερών ροών που δεν συνάδουν με την πολιτική βιώσιμης κινητικότητας καθώς και της προστασίας του τοπικού ή/και πολεοδομικού (ανά περίπτωση) κέντρου από το ΙΧ αυτοκίνητο.

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Ωρωπού και **εστιασμένες παρεμβάσεις** σε Δημοτικές ενότητες: **Καπανδρίτι, Πολυδένδρι, Αυλώνας**

Α) Κύριο οδικό δίκτυο

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου παραμένει ως έχει.

Βαθμίδα ιεράρχησης	Οδός
Αυτοκινητόδρομος	▪ Εθνική Οδός (Ε75)
Πρωτεύουσα Ημιαστική Αρτηρία	▪ Ε.Ο. 79 (Αγ.Μερκούριος - Μήλεσι(παράκαμψη) - Σκάλα Ωρωπού) ▪ Επαρχ.Οδός 34 (Αμφιάρειον - Μαρκόπουλο - Σκάλα Ωρωπού - Χαλκούτσι) ▪ Επαρχ.Οδός 37 (Μαλακάσα - Μαρκόπουλο) ▪ Π.Ε.Ο.1 Αθήνα - Λαμία ▪ Ε.Ο. 81 (Οίον - Καπανδρίτι - Κάλαμος - Αμφιάρειον)
Δευτερεύουσα Ημιαστική Αρτηρία	▪ Επαρχ.Οδός 33 - Κάλαμος Αγ. Αποστόλων ▪ Επαρχ.Οδός 38 (Αυλώνα - Ωρωπού - Σκάλας Ωρωπού μέσω Σικάμινου) ▪ Επαρχ.Οδός 32 (Μαραθώνας - Γραμματικό – Βαρνάβας -Καπανδρίτι) ▪ Παράλληλη Βοηθητική Οδός της Ε75
Ημιαστική (κύρια) Συλλεκτήρια Οδός	▪ Οδός Σικάμινο - Χαλκούτσι ▪ Οδός Χαλκούτσι - Δήλεσι ▪ Οδός από/προς Μικροχώρι ▪ Παραλιακή οδός Σκάλας Ωρωπού - Αγ. Αποστόλων ▪ Περιφερειακή οδός Αγ. Αποστόλων ▪ Οδός Σικάμινο - Δήλεσι ▪ Οδός Αυλώνα - Σικάμινο ▪ Οδός από/προς Δήλεσι (από έξοδο Ε75) ▪ Οδός Αγ. Αποστόλων - Αγκώνας



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



	▪ Λεύκας (Αγ.Απόστολοι, μεταξύ οδού Αγ. Αποστόλων - Αγκώνας και Πράσινου Λόφου) ▪ Πλατανιών (Αγ. Απόστολοι, μεταξύ οδών Φολεγάνδρου και Πράσινου Λόφου) ▪ Φολεγάνδρου (Αγ.Απόστολοι, μεταξύ οδών Πλατανιών και Θάσου) ▪ Θάσου (Αγ.Απόστολοι) ▪ Οδός Ειρήνης (Πολυδένδρι) ▪ Οδός από/προς Πολυδένδρι (συνέχεια Αγ. Δημητρίου) ▪ Κύπρου (μεταξύ Ειρήνης και Αγ.Δημητρίου – Πολυδένδρι) ▪ Αγ. Δημητρίου (Πολυδένδρι) ▪ Νίκου Παπαϊωάννου (Πολυδένδρι) ▪ Γ.Σωτήρχου (Πολυδένδρι) ▪ Νίκου Τσέβα (Πολυδένδρι) ▪ Περιφεριακή Βαρνάβα (Καπανδρίτι) ▪ Οδός από/προς Μαλακάσα ▪ Διακλάδωση Νέων Παλατιών (Μαρκόπουλο Ωρωπού) ▪ Κορυτσάς (Σκάλα Ωρωπού, μεταξύ οδών Μαρμαρά - Επαρχ.Οδού 34) ▪ Τυρταίου (Αφίδναι) ▪ Αφιδναίου (Αφίδναι) ▪ Οδός από/προς Σ.Σ. Αφιδνών ▪ Οδός από/προς Σ.Σ. Αφιδνών (Συνέχεια Αφιδναίου) ▪ Αριστογείτωνος (Αφίδναι) ▪ Αγίας Τριάδος (Αφίδναι) ▪ Μερκουρίου (Αφίδναι) ▪ Ιπποκράτους (Αφίδναι)
Τοπική Οδός	▪ Όλο το λοιπό δίκτυο

▪ Πρόταση για εκπόνηση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης για την διευθέτηση της εφικτότητας χάραξης νέων ή/και υιοθέτησης υφιστάμενων παρακαμπτήριων (εναλλακτικών) διαδρομών στο **Καπανδρίτι**.

Η πρόταση αφορά κυρίως σε μια συνολική προσπάθεια τόσο **κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης** του κέντρου του οικισμού όσο και περιβαλλοντικής και αισθητικής αναβάθμισής του.

▪ Επαναξιολόγηση των υφιστάμενων μονοδρομήσεων (κατόπιν κυκλοφοριακής μελέτης) στην περιοχή του **Πολυδενδρίου** για την αποσυμφόρηση του πολεοδομικού κέντρου του οικισμού.

▪ Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για υλοποίηση/ολοκλήρωση της διάνοιξης της υφιστάμενης ανώνυμης οδού, στην περιοχή βόρεια της ΠΕΟ στον **Αυλώνα**, σύμφωνα με την Πολεοδομική μελέτη της περιοχής επέκτασης⁹ προκειμένου να καταστεί εφικτή η δημιουργία λειτουργικού ζεύγους μονοδρόμων με την ΠΕΟ στο τμήμα από την υφιστάμενη πεζογέφυρα ΟΣΕ έως και το σχολικό συγκρότημα.

Με την παρέμβαση αυτή κατά μήκος της ΠΕΟ δημιουργούνται οι συνθήκες για τη προώθηση της πεζής μετακίνησης, οργάνωσης της στάθμευσης και κατ'επέκταση της αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας προς/από το σχολικό συγκρότημα και το Δημοτικό Στάδιο¹⁰.

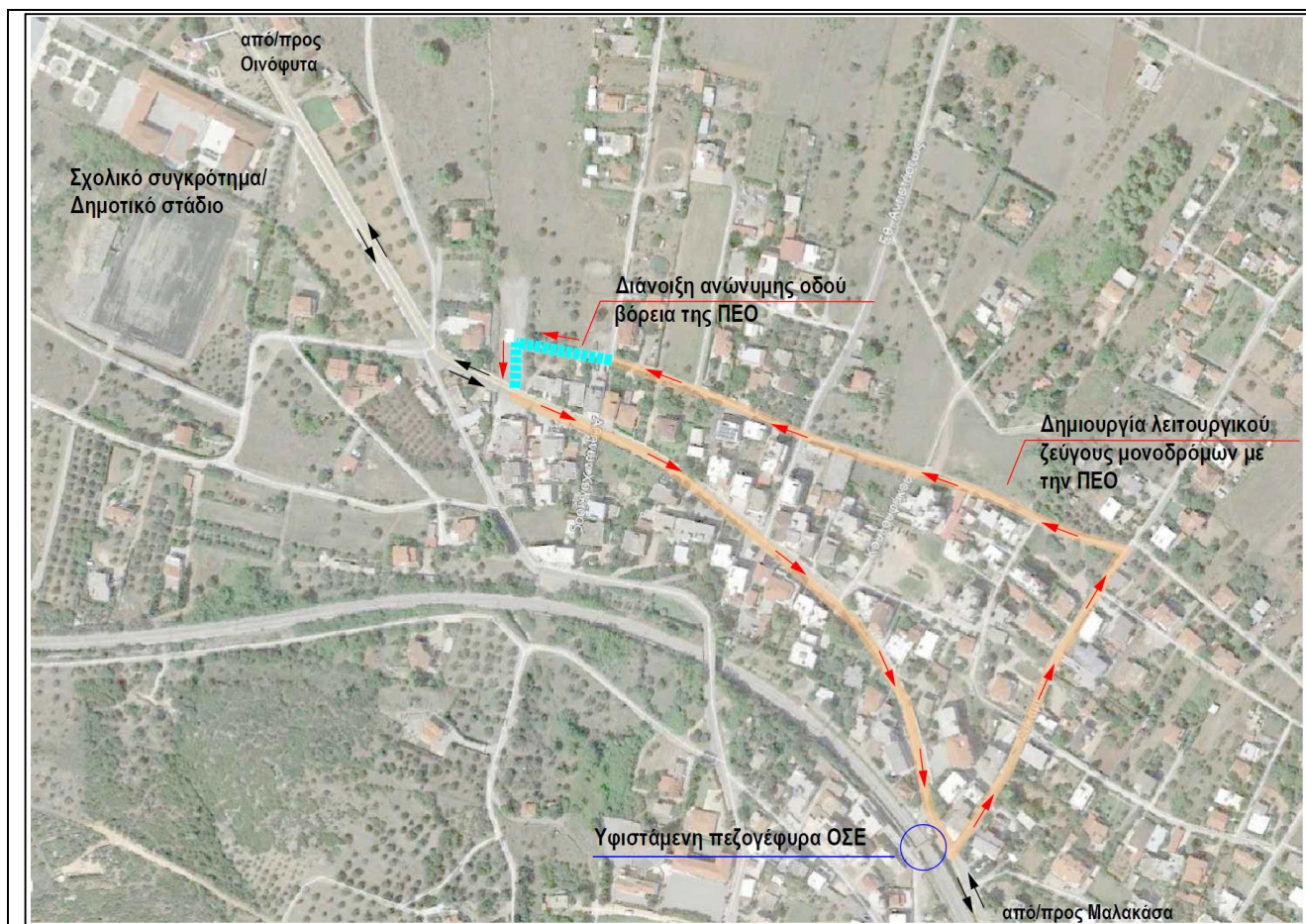
Παρατίθεται ενδεικτικό σκαρίφημα της πρότασης:

⁹ Πολεοδομική μελέτη περιοχής επέκτασης Σχέδιου πόλης Δήμου Αυλώνα (Ημερ.Ιούλιος 2012).

¹⁰ Σήμερα τα πεζοδρόμια στο εν λόγω τμήμα, παρουσιάζουν ασυνέχειες ή δεν έχουν καθόλου διαμορφωθεί, ειδικά στο νότιο τμήμα της ΠΕΟ.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

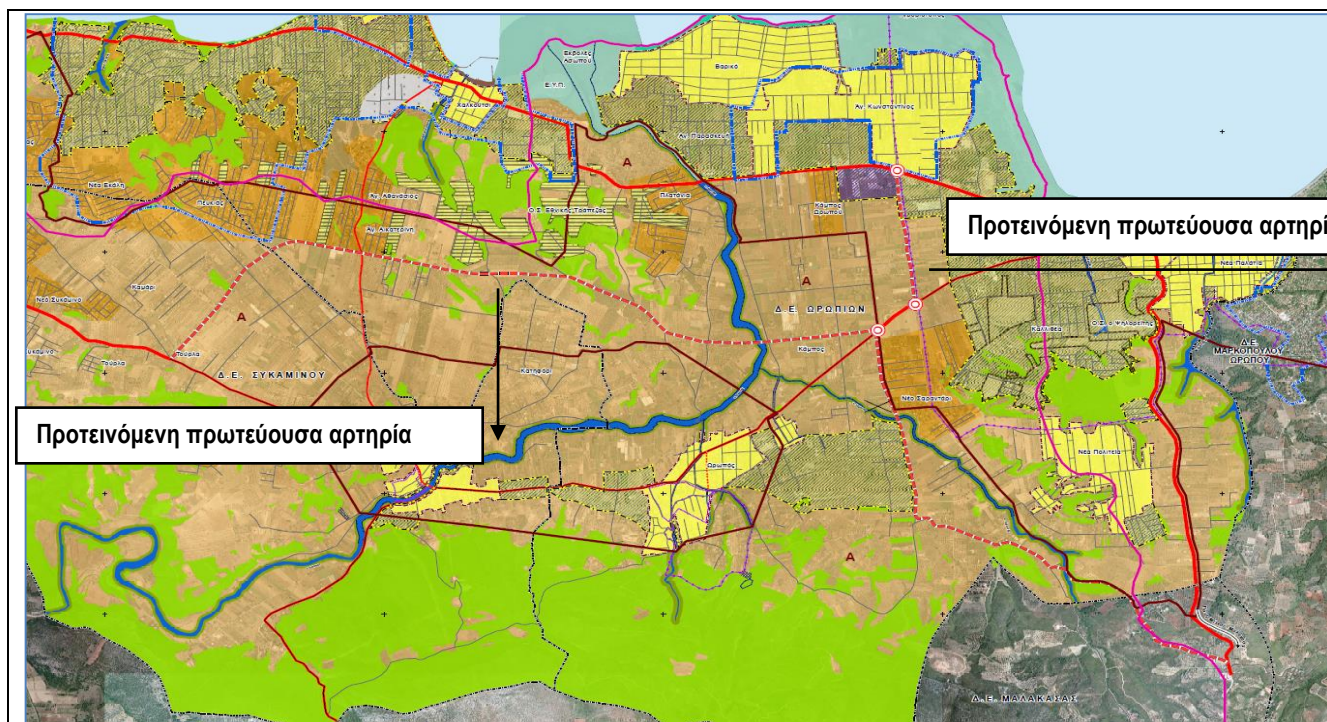
- Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου παραμένει ως έχει.
- Δρομολόγηση επεκτάσεων οδικού δικτύου οικισμών προς πολεοδόμηση και διάνοιξη νέων οδών.
- Μείωση των ορίων ταχύτητας στο συλλεκτηριακό δίκτυο σε 30χλμ./ώρα στο εσωτερικό των οικισμών.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου παραμένει ως έχει και συμπληρώνεται η προτεινόμενη πρωτεύουσα αρτηρία που ορίζεται στο υπό έγκριση ΓΠΣ Κοιλιάδας/Λεκάνης Ωρωπού.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Εικόνα 4: Απόσπασμα χάρτη Π.2 (β' Φάση - Πρόταση) Ολοκλήρωσης ΓΠΣ Χωρικής υποεπένδυσης Κοιλάδας Ωρωπού (Σεπ.2020).

- Συνέχιση του προγράμματος περί δρομολόγησης επεκτάσεων οδικού δικτύου οικισμών προς πολεοδομία και διάνοιξη νέων οδών.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα:

- ✓ Βελτίωση της προσπελασιμότητας και της εν δυνάμει ελκυστικότητας των επηρεαζόμενων περιοχών
- ✓ Αναπλάσεις/αναδιαμορφώσεις οδών και περιβάλλοντων χώρων
- ✓ Αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης σε κεντρικές αρτηρίες ή/και κύριες οδικές διαδρομές εντός του Δήμου
- ✓ Περιορισμοί πρόσβασης σε οχήματα συγκεκριμένου βάρους ή/και μεγέθους (μήκους ή πλάτους) από τη χρήση συγκεκριμένων δρόμων ή/και περιοχών.



Στρατηγικός στόχος: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας/Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας (Προτεραιότητες 2,3,4)

Περιεχόμενο/αντικείμενο μέτρων/δράσεων:

- **Ανάπλαση και αναδιαμόρφωση κύριου οδικού δικτύου** (αρτηριών και συλλεκτριών)(π.χ. Επαρχιακή οδός 34 (Χαλκουτσίου), Γ.Γεννηματά, ανατολικό τμήμα της παραλίας του Μαρκόπουλου, κ.α.) σε **βασικούς οικισμούς/τοπικές ενότητες** του Δήμου, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- **Γεωμετρικές παρεμβάσεις σε βασικές διασταυρώσεις** του οδικού δικτύου (περιλαμβάνει όλες τις κατηγορίες του δικτύου (κύριο αρτηριακό, συλλεκτήριο ή/και τοπικό)) - Αναχεδιασμός κόμβων και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης - Πρόταση για εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης.
- Εφαρμογή **μέτρων ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων**, με στόχο την βελτιστοποίηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της μετακίνησης των μαθητών από/προς το σχολείο. Περιλαμβάνει μέτρα σήμανσης, διαβάσεων πεζών, αστικού εξοπλισμού, παρεμβάσεων στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα).
- **Μείωση των ορίων ταχύτητας στο συλλεκτειακό δίκτυο σε 30χλμ./ώρα.**
- **Τοποθέτηση λοιπού εξοπλισμού** (π.χ. ανακλαστήρες οδοστρώματος, πλαστικά εύκαμπτα κολονάκια, υπερυψωμένων λωρίδων, κ.α.) για τη βελτιστοποίηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται:

- Το τοπικό οδικό δίκτυο στη συντριπτική πλειοψηφία των οικισμών, παρουσιάζει σοβαρές διαφοροποιήσεις όσον αφορά τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του, με άσχημη βατότητα και ακατάλληλο οδόστρωμα, σημειακές ή/και εκτεταμένες στενώσεις ανά τμήματα, ασυνέχειες ή δαιδαλώδεις αναπτύξεις γύρω από τα υφιστάμενα κτίσματα με άμεση συνέπεια την δυσκολία της αμφίδρομης κυκλοφορίας καθώς και την συνεπαγόμενη υποβάθμιση του υφιστάμενου χώρου.
- Επιπλέον, μολονότι ο συνολικός αριθμός των ατυχημάτων στο Δήμο παρουσιάζει πτώση κατά ~37% (κατά την περίοδο 2016-2018), ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι τα ατυχήματα που περιλαμβάνουν σοβαρό τραυματισμό ή/και θανατηφόρο αυξάνονται τόσο ποσοστιαία όσο και σε απόλυτο αριθμό κατά την διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου. Σημαντικός είναι και ο αριθμός των ατυχημάτων που περιλαμβάνουν παρασύρσεις πεζών και ποδηλάτων (βλ. και σχετικό κεφάλαιο Παραδοτέου 3). Η περιοχή της Σκάλας Ωρωπού/Νέα Παλάτια, ως βασικό οικιστικό κέντρο στο σύνολο του Δήμου, αποτελεί την περιοχή που συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό ατυχημάτων, ενώ ακολουθούν και άλλα τμήματα του κύριου οδικού δικτύου (π.χ. παράδρομος της Ε75 από Αγ.Στέφανο και η συνέχεια της επί την Ε.Ο.81 προς Ωρωπό έως τον κόμβο με την οδό Τυρταίου καθώς και η Επαρχ.Οδός 34 στο τμήμα μεταξύ των οικισμών Σκάλας Ωρωπού και Χαλκουτσίου).



- Σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις που έγιναν στα πλαίσια του ΣΒΑΚ, η μέση ταχύτητα των οχημάτων κυμαίνεται περί των ~60χλμ./ώρα τόσο την χειμερινή όσο και την θερινή περίοδο, ταχύτητα που κρίνεται σχετικά υψηλή, ειδικά στα σημεία του οδικού δικτύου που υπάρχει εκτεταμένη παρόδια συγκέντρωση λειτουργιών/δραστηριοτήτων όπως π.χ. η Επαρχ.οδός 34 (Χαλκουτσίου). Επισημαίνεται ότι το πρόβλημα υψηλών ταχυτήτων από τη διερχόμενη ή/και τοπική κυκλοφορία στο δίκτυο αποτελεί επίσης και ένα από τα βασικότερα ζητήματα που κατέδειξαν οι έρευνες των ερωτηματολογίων στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας.

Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις σε Δημοτικές ενότητες

Β) Γεωμετρικές ή άλλες συναφείς παρεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα για βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ΟΜΟΕ-ΚΑΟ (2001), οι βασικές διαστάσεις των διατομών των οδών με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και μια λωρίδα ανά κατεύθυνση ή οδών με διαχωρισμένη επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση δίνονται από τον κάτωθι πίνακα και πάντα λαμβάνοντας υπόψη τις διαστάσεις των χαρακτηριστικών στοιχείων οχημάτων, τους αντίστοιχους κυκλοφοριακούς χώρους ανάλογα και με τις επιθυμητές στάθμες άνεσης κατά την κίνηση των οχημάτων:

Φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχη- μάτων (σύνθεση κυκλοφορίας)	Πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας σε βαθμό :	
	Ικανοποιητικό	Περιορισμένο
Υψηλοί ποσοστό > 20%	3,50 m	3,25 m
Μεσαίοι ποσοστό = 5 -20%	3,25 m	3,00 m
Μικροί ποσοστό < 5%	3,00 m	2,75 m

Εικόνα 5: Προτεινόμενα πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας

Συγκεκριμένα σύμφωνα με τις παραπάνω προδιαγραφές:

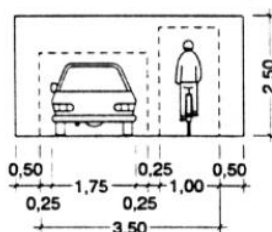
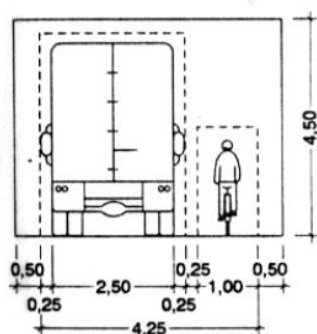
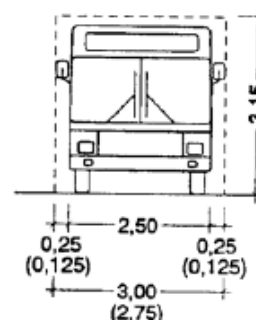
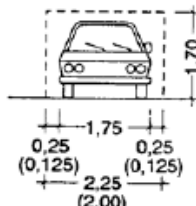
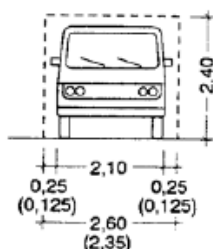
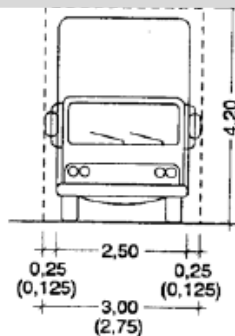
- Η τυπική περίπτωση συνάντησης οχημάτων που λαμβάνεται υπόψη κατά τον σχεδιασμό είναι φορτηγό/φορτηγό σε οδούς με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και το τυπικό πλάτος που ανέρχεται σε 6,5μ..
- Όταν η περίπτωση συνάντησης λεωφορείου/λεωφορείου ή φορτηγού/φορτηγού είναι σπάνια, επαρκεί και πλάτος οδοστρώματος ίσο με 6,0μ..
- Σε οδούς με διαχωρισμένες επιφάνειες κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων, δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση, θεωρείται τυπικό πλάτος για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας τα 6,5μ.. Ομοίως όταν η περίπτωση παράλληλης κίνησης λεωφορείου/λεωφορείου, λεωφορείου/φορτηγού ή φορτηγού/φορτηγού είναι σπάνια επαρκεί και πλάτος οδοστρώματος ανά κατεύθυνση τα 6,0μ..
- Όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες δύναται το πλάτος της επιφάνειας κυκλοφορίας να μειωθεί στα 6,0μ. ή ακόμη και στα 5,5μ..



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Τα πλάτη των νησίδων οφείλουν να είναι μεγαλύτερα ή τουλάχιστον ίσα με 2,0μ.. Στην περίπτωση που οι νησίδες είναι δενδροφυτεμένες ή φέρουν ιστούς οδοφωτισμού ή ιστούς φωτεινής σηματοδότησης, καθώς και σε περιοχές διάβασης πεζών το επιθυμητό πλάτος είναι $\geq 2,5\mu$.

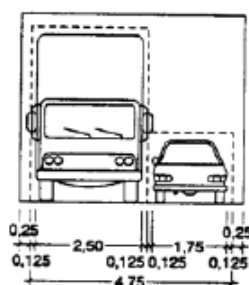
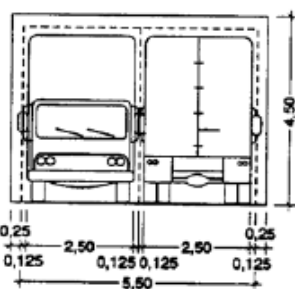


Υπόμνημα :

----- Όρια κυκλοφοριακού χώρου

Σχήμα 2-1α : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου οχημάτων σχεδιασμού.

(Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται $V_{\text{επιτρ}} \leq 40 \text{ km/h}$).



β) Διαστάσεις σε συνθήκες περιορισμένου χώρου, με επιβολή $V_{\text{επιτρ}} \leq 40 \text{ km/h}$

Σχήμα 2-1β : Βασικές διαστάσεις κυκλοφοριακού χώρου και χώρου ελεύθερου από εμπόδια, διαφόρων τύπων οχημάτων, και την αντίθετη κίνησή τους.

(Οι διαστάσεις σε παρένθεση εφαρμόζονται υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου όπου επιβάλλεται $V_{\text{επιτρ}} \leq 40 \text{ km/h}$).

Εικόνα 6: ΟΜΟΕ-ΚΑΟ, 2001

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

Περιοχή Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια - Χαλκούτσι - Αγ.Κωνσταντίνος

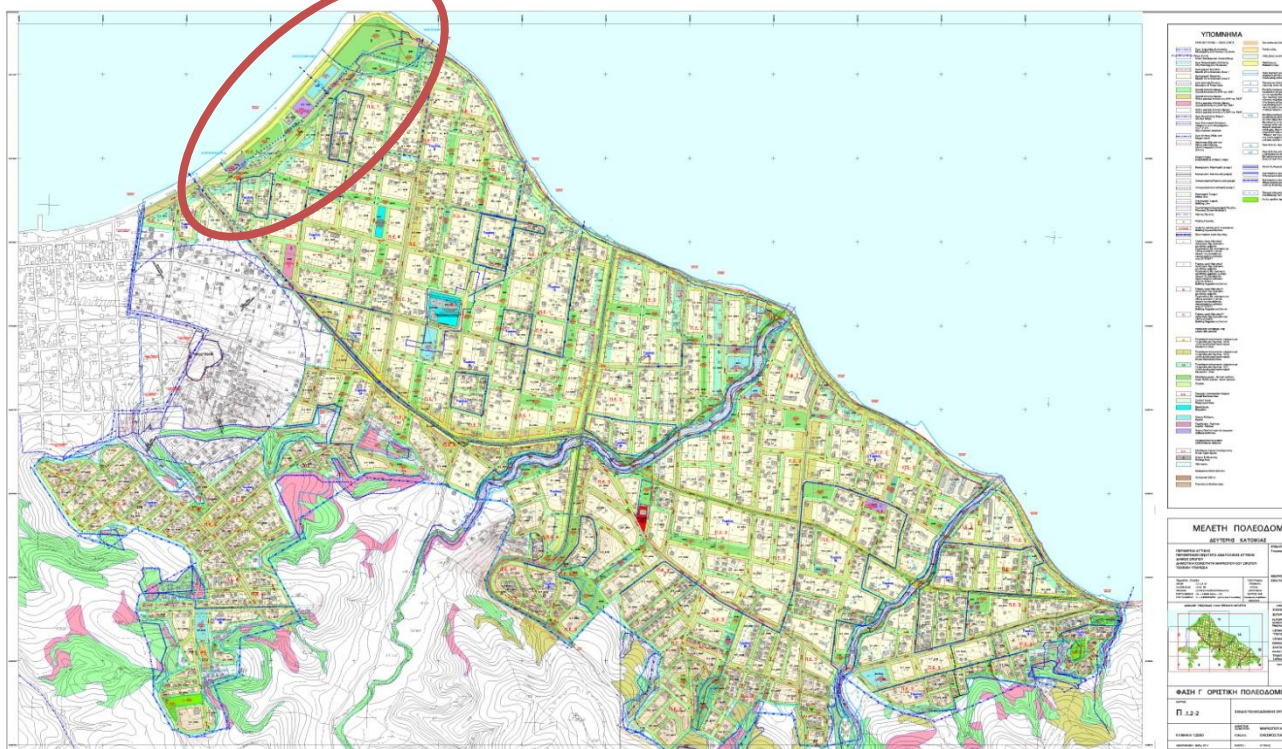
Οριστικό ΣΒΑΚ – Σχέδιο Δράσης



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Στο ανατολικό τμήμα της παραλίας του Μαρκόπουλου, ήτοι από την οδό Κορυτσάς έως και τον Φάρο λαμβάνεται ως δεδομένο η Μελέτη πολεοδόμησης της συγκεκριμένης ζώνης (βλ. και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα προτεινόμενων μέτρων/δράσεων), η οποία περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, την συνολική ανάπλαση του παράκτιου μετώπου (με διαμορφώσεις χώρων πρασίνου, Κ.Χ., αθλητικών εγκαταστάσεων και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, κ.α.) και νέα χάραξη/όδευση της οδού για πρόσβαση προς/από την Επαρχ.οδό 34¹¹. Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση της σχετικής πινακίδας της πολεοδομικής μελέτης και με κόκκινο αποτυπώνεται η υπό εξέταση περιοχή του παράκτιου μετώπου:



- **Εναλλακτικά για την βελτίωση της λειτουργικότητας του παραπάνω οδικού τμήματος και συγκεκριμένα με αφετηρία την Βορ.Ηπείρου, που σήμερα παρουσιάζει αυξομειούμενη διατομή από ~10-22μ., χωρίς διαμορφωμένα πεζοδρόμια στο νότιο τμήμα της, προτείνεται:**
 - Ο διαχωρισμός της ενιαίας επιφάνειας οδοστρώματος με τη δημιουργία νησίδας 2,0μ.
 - Η δημιουργία 1 λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, πλάτους 3,75¹²μ.
 - Η δημιουργία αμφίπλευρης ζώνης στάθμευσης 2,0μ. σε διαμορφωμένες εσοχές.

¹¹ Σύμφωνα με το σχέδιο πολεοδομικής οργάνωσης με κωδικό Π.1.2-2, η νέα χάραξη διέρχεται ~80μ. ανατολικότερα της υφιστάμενης παραλιακής οδού, συμβάλλοντας στην Αγ.Νικολάου.

¹² Κατόπιν εφαρμογής των ΟΜΟΕ.



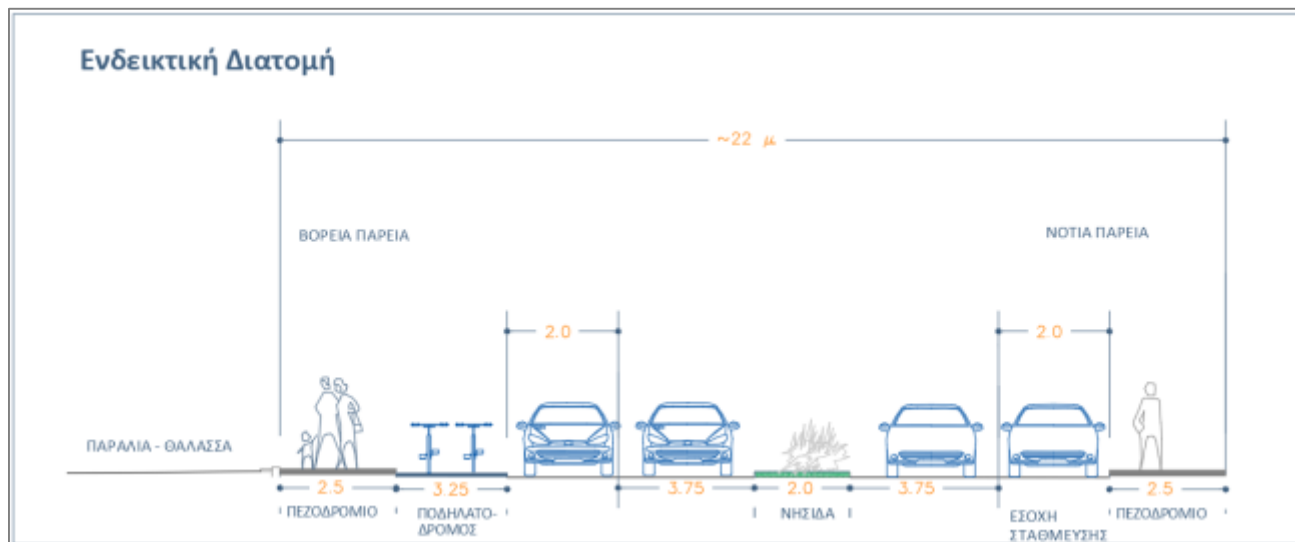
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Η δημιουργία, στο βόρειο τμήμα (παρακείμενο της παραλίας), πεζοδρομίου πλάτους 2,5μ. και αμφιδρόμου ποδηλατόδρομου πλάτους 3,25μ. (συμπεριλαμβάνεται και προβλέπεται χώρος 0,75μ. επειδή ο ποδηλατόδρομος είναι παρακείμενος σε ζώνη/λωρίδα στάθμευσης).

- Η δημιουργία πεζοδρομίου πλάτους 2,5μ. στο νότιο τμήμα.

Η προτεινόμενη διατομή απεικονίζεται στο ακόλουθο σκαρίφημα:



Επισημαίνεται ότι στο τμήμα από Βορ.Ηπείρου έως και Κορυτσάς, όπου η διατομή της οδού είναι ~10μ., προτείνεται η λειτουργική συνέχεια της κατά τον σχεδιασμό που προβλέπεται και στην *Κυκλοφοριακή μελέτη της Επαρχ.Οδού Αμφιαρίου - Χαλκουτσίου*.

- Πρόταση για κανονικοποίηση της διατομής¹³ της Επαρχ.Οδού 34 (Χαλκουτσίου).

Λόγω των παρόδων χρήσεων κατά μήκος της, παρουσιάζει αυξημένη κινητικότητα, ενώ παράλληλα η ευθεία χάραξή της επιτρέπει την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από τους οδηγούς. Διαμορφωμένα πεζοδρόμια υπάρχουν κατά κανόνα στη βόρεια παρεία της, τα οποία ανά τμήματα παρουσιάζουν ασυνέχειες και σημαντικές φθορές.

Η οδός χρησιμοποιείται από πεζούς και ποδηλάτες (**ειδικά μαθητές**, για την πρόσβαση και αποχώρησή τους από το σχολικό συγκρότημα του Ωρωπού και το Στάδιο), οι οποίοι λόγω των προαναφερόμενων *αστοχιών*, αναγκάζονται να περπατούν ή/και να ποδηλατούν αντίστοιχα στο οδόστρωμα.

Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο διασφάλισης της λειτουργικότητας και της ασφάλειας της οδού, προτείνεται η αναδιαμόρφωση της διατομής της οδού ως εξής:

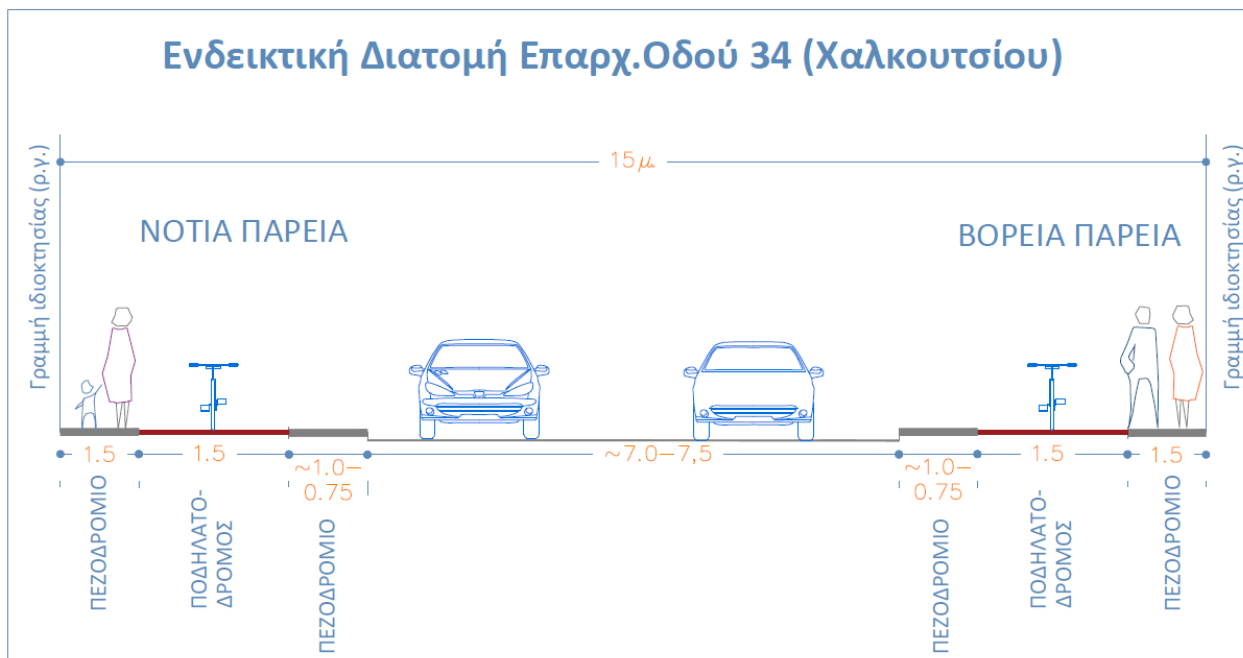
- Διατήρηση της ενιαίας επιφάνειας οδοστρώματος με προτεινόμενο πλάτος 7,0μ.-7,5μ.¹⁴ (από κράσπεδο σε κράσπεδο), ήτοι 1 λωρίδα ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5μ.
- Δημιουργία αμφίπλευρου πεζοδρομίου ~2,25-2,5μ.

¹³ Σύμφωνα με το ισχύον ρυμοτομικό, η διατομή της οδού (από ρ.γ. σε ρ.γ.) είναι **15μ.**

¹⁴ Κατόπιν εφαρμογής των ΟΜΟΕ.

- Δημιουργία μονόδρομου διαδρόμου ποδηλάτου πλάτους 1,5μ. σε αμφότερες τις πλευρές της οδού.

Ενδεικτική διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης, παρατίθεται στο κάτωθι σκαρίφημα:



- Κόμβος Επαρχ.Οδού 34-Επαρχ.Οδού 38 (Λεωφ.Ωρωπού, έμπροσθεν πρατήριου βενζίνης). Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης (σύμφωνα και με σχετική μελέτη του Δήμου).
- Κόμβος Επαρχ.Οδού 38 - Ν.Πλαστήρα (στο ύψος του δημοτικού σχολείου). Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.
- Κόμβος Λεωφ.Αθηνών-Ηροδότου. Προτείνεται η βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου.
- Τμήμα Επαρχ.Οδού 34 μεταξύ Σταδίου Ωρωπού και Χώρου Φυλακών Ωρωπού. Προτείνεται η ένταση της σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) και η προσθήκη λοιπού συναφή εξοπλισμού (π.χ. κάτοπτρα) για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας λόγω ύπαρξης ατυχημάτων.
- Μικράς Ασίας, στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος και του ανοικτού γυμναστηρίου. Προτείνεται η διαμόρφωση υπερυψωμένης διάβασης πεζών στη θέση της υφιστάμενης (οριζόντια σήμανση) για την μείωση της ταχύτητας των κινούμενων οχημάτων.

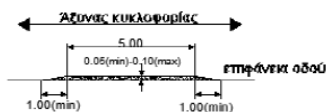
Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση των σχετικών προδιαγραφών (ΦΕΚ Β 2302/2013) και παράδειγμα διαμορφωμένης υπερυψωμένης διάβασης πεζών σε σχολική μονάδα στο Δήμο Τρικκαίων (Πηγή: Διαδίκτυο)



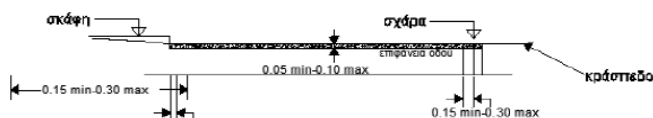
ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



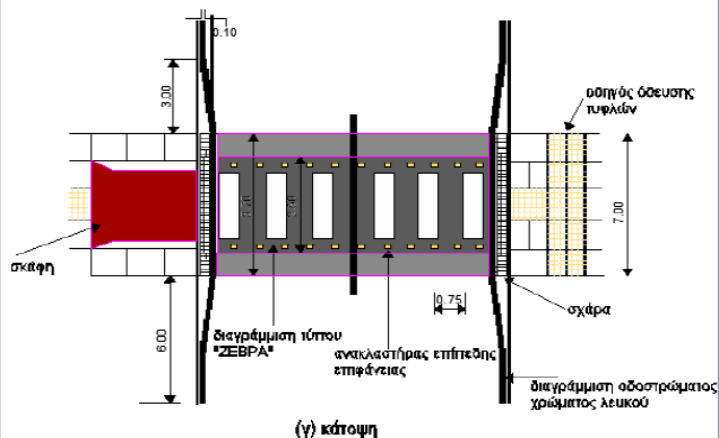
ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ



(α) κατά μήκος τομή



(β) κατά πλάτος τομή



(γ) κάτοψη



- Κόμβος Επαρχ.Οδού 34-Οδός από/προς νέο Σχολικό Συγκρότημα Αγ.Κωνσταντίνου. Προτείνεται η εξέταση εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης και η ένταση της σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) αναφορικά με την υπάρξη σχολείου και συναφών εγκαταστάσεων (αθλητικές λειτουργίες) για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας λόγω της διέλευσης μαθητών.
- Κόμβος Λεωφ.Αθηνών-Μ.Ασίας (στο ύψος του παρεκκλήσιου του Αγ.Ευγένιου Τραπεζούντος). Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.
- Κόμβος Κορυτσάς-Μαρμαρά. Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.
- Κόμβος Κορυτσάς -Επαρχ.Οδού 34. Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.
- Κόμβος Αγ.Νικολάου-Πολυτεχνείου. Προτείνεται η βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου.
- Κόμβος Αγ.Νικολάου-Χαλκίδος/Βυζαντίου. Προτείνεται η βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου.



Εικόνα 7: Ενδεικτική απεικόνιση των προτεινόμενων (προαναφερόμενων) διασταυρώσεων για βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή της Σκάλας Ωρωπού/Νέα Παλάτια.

- Κόμβος Επαρχ.οδού 34 (25ης Μαρτίου)/Δήλεσι-Παραλιακής οδός Χαλκουτσίου (Γαλήνης) (στο ύψος της παραλίας Χαλκουτσίου). Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.
- Κόμβος Αγ.Αθανασίου - 25ης Μαρτίου (Χαλκούτσι), προτείνεται η βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου.
- Κόμβος 25ης Μαρτίου - Αγ.Μαρίνας (Δημοτικό και Γυμνάσιο Χαλκουτσίου). Προτείνεται η ένταση και ενίσχυση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης στον εν λόγω κόμβο με παράλληλη διαμόρφωση και του νότιου πεζοδρομίου στο ύψος του πεζοφάνταρου σε μια προκαταρκτική προσπάθεια διαχείρισης του προβλήματος (βλ. και σχετική διερεύνηση εναλλακτικών που εξετάστηκαν κατά την υποβολή του Παραδοτέου 3).



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Εικόνα 8: Ενδεικτική απεικόνιση των προτεινόμενων (προαναφερόμενων) διασταυρώσεων για βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή του Χαλκουτσίου.

Αγ.Αποστόλοι - Κάλαμος

- Πρόταση για εφαρμογή μέτρου Ζώνης 30χλμ./ώρα (μέσω σήμανσης P-60) στις εισόδους του Καλάμου, σε μια προσπάθεια αποκατάστασης της βιώσιμης κυκλοφορίας στο εσωτερικό του.

Προς την κατεύθυνση αυτή, αναγνωρίζονται μέτρα αλλαγής του υλικού οδοστρώσις περιμετρικά της κεντρικής πλατείας (Ι.Ν.Κοιμήσεως Θεοτόκου), όπου συγκεντρώνονται και λοιπές κεντρικές λειτουργίες (κοινοτικό κατάστημα, πνευματικό κέντρο, κλπ.).

- Κόμβος Επαρχ.Οδός 33-Παραλιακή οδός Αγ.Αποστόλων. Προτείνεται η βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου προκειμένου να μειωθεί το εύρος της διασταύρωσης.
- Τμήμα οδού Αγ.Αποστόλων-Αγκώνας μεταξύ οδών Ρόδου και Ικάρων. Προτείνεται η ένταση της σήμανσης και η προσθήκη λοιπού συναφή εξοπλισμού για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας λόγω της διέλευσης μαθητών.

Αφίδναι

- Μείωση του ορίου ταχύτητας επί της οδού Ιπποκράτους, συνέχεια Αφιδναίου από 50χλμ./ώρα σε 40χλμ./ώρα.
- Πρόταση για γεωμετρική βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου Ιπποκράτους - Αφιδναίου.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Αυλώνας

- Πρόταση για γεωμετρική διαμόρφωση/βελτίωση του κόμβου ΠΕΟ-Εθνικού Σταδίου (πλησίον του σχολικού συγκροτήματος και του γηπέδου), προκειμένου να διευθετηθεί η κυκλοφορία και να βελτιστοποιηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Επισημαίνεται ότι ο ένας κλάδος από τις δευτερεύουσες συμβάλλουσες οδούς, οδηγεί στο κέντρο του οικισμού.

- Πρόταση εξέτασης εγκατάστασης πεζοφάνταρου στην υφιστάμενη διάβαση πεζών επί της ΠΕΟ στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος (γυμνασίου/λυκείου).

Καπανδρίτι

- Προτείνεται η βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κεντρικού κυκλικού κόμβου στο Καπανδρίτι.
- Πρόταση για βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου Ε.Ο.81 (Ελ.Βενιζέλου) – Καρακίτσου.

Πολυδένδρι

- Πρόταση για εφαρμογή μέτρου Ζώνης 30χλμ./ώρα (μέσω σήμανσης P-60) στις εισόδους του Πολυδενδρίου, σε μια προσπάθεια αποκατάστασης της βιώσιμης κυκλοφορίας στο εσωτερικό του.
- Πρόταση για γεωμετρική διαμόρφωση/βελτίωση του κόμβου κεντρικής εισόδου (Λ.Ειρήνης) του οικισμού με την Λεωφ.Καλάμου/Καπανδριτίου για την ασφαλή πρόσβαση των διερχόμενων οχημάτων.
- Πρόταση για βελτίωση της ορατότητας με προσθήκη κατόπτρων και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης στη μονόδρομη οδό που οδηγεί στην Μαντώ Μαυρογένους, στην κατεύθυνση προς Πολυδένδρι.

Σύνολο Δήμου αφορά σε σχολεία (μονάδες ή/και συγκροτήματα). Για κάθε ένα από αυτά και για ζώνη ακτίνας ~200-500μ., θα πρέπει τα μέτρα να εξειδικευτούν μέσω ειδικής μελέτης/υπηρεσίας του Δήμου.

- Σειρά παρεμβάσεων¹⁵ σε οδούς ή/και οδικά τμήματα που περικλείουν ζώνες των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων στα πλαίσια βελτιστοποίησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, ως εφαρμογή του ΦΕΚ Β 2302/2013. Γενικά, τα μέτρα/παρεμβάσεις που προτείνονται θα πρέπει να διασφαλίζουν και να περιλαμβάνουν τα εξής:
 - **Σήμανση** (κατακόρυφη και οριζόντια): περιλαμβάνει τις πινακίδες (προειδοποιητικές, αναγγελίας κινδύνου, κ.α.) που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία για σχολεία καθώς και πινακίδες για τον περιορισμό της ταχύτητας στις πλησιέστερες οδούς που οδηγούν στο/α σχολείο/α.

¹⁵ Η ανάλυση των μέτρων, ρυθμίσεων και παρεμβάσεων που παραθέτονται είναι σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013): Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- **Διαβάσεις πεζών:** Επιβάλλεται η ύπαρξη διάβασης με ή χωρίς σηματοδότηση, λαμβάνοντας υπόψη και το ΦΕΚ Β 85/23-01-2018 (Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών).
- **Εμπόδια (κάγκελα)** μπροστά από την είσοδο/έξοδο της σχολικής μονάδας: Επιθυμητή είναι η ύπαρξη εμποδίων στο πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο-έξοδο της σχολικής μονάδας, προκειμένου να αποτρέπεται η κατ'ευθείαν έξοδος των μαθητών στην οδό.
- Επιπλέον και εφόσον υπάρχει η δυνατότητα (κάθε σχολική μονάδα ή/και συγκρότημα εξετάζεται ξεχωριστά) μπορούν να γίνουν **παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο και στο οδόστρωμα**. Συγκεκριμένα, το πεζοδρόμιο μπροστά από την είσοδο - έξοδο της σχολικής μονάδας/συγκροτήματος, προτείνεται να διαπλάτυνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Η διαπλάτυνση αυτή εξυπηρετεί κατά κανόνα τις ώρες αιχμής προσέλευσης - αποχώρησης των μαθητών, δασκάλων και γονέων. Ως πρόσθετο μέτρο προστασίας αποτελεί και η τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος του διαπλατυσμένου ή μη πεζοδρομίου που παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμη και κάτω από αυτά. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, δύναται αντί των μεταλλικών εμποδίων να τοποθετούνται καθιστικά. Κατά μήκος του πεζοδρομίου, θα πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA. Η διαδρομή επί του πεζοδρομίου από την είσοδο της σχολικής μονάδας / συγκροτήματος έως το σημείο της διάβασης είναι δυνατόν να διαμορφώνεται με οριζόντια σήμανση - παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου ('οδηγός κίνησης παιδιών').
- Όσον αφορά τις παρεμβάσεις στο οδόστρωμα για τη διαμπερή (εγκάρσια) κίνηση των μαθητών και συνοδών τους, προτείνεται (σε κάθε περίπτωση και όποια και αν είναι η θέση του σχολείου στο Ο.Τ.) η πρόσβαση των πεζών να γίνεται από τη γωνία του πεζοδρομίου που εφάπτεται της εισόδου του σχολείου. Επιπλέον, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επιθυμητή απόσταση των 15μ. από την είσοδο - έξοδο του σχολείου και του σημείου διάβασης. Στη διασταύρωση των οδών που βρίσκεται έμπροσθεν του σημείου πρόσβασης δίνεται η δυνατότητα υπερυψωμένης διάβασης που δημιουργείται από υπερυψωμένες λωρίδες σε οδοστρώματα (σαμαράκια) τραπεζοειδούς τύπου. Εάν δεν είναι εφικτός ο παραπάνω τύπος υπερυψωμένης διάβασης, προτείνεται η απλή υπερυψωμένη διάβαση (σύμφωνα με τις προδιαγραφές) ή/και η απλή διάβαση πεζών με ράμπες ΑΜΕΑ. Στην περίπτωση που το πλάτος οδοστρώματος είναι επαρκές, προτείνεται η οφιοειδής διάταξη ως προς την κίνηση των διερχόμενων οχημάτων, σε συνδυασμό με οριοθετημένη στάθμευση ώστε να ανακόπτεται η ταχύτητά τους.

Σχολικές μονάδες - συγκροτήματα στο Δήμο Ωρωπού

Δημοτική Κοινότητα Ωρωπού

1. Παιδικός σταθμός
2. Νηπιαγωγείο Χαλκουσίου
3. Νηπιαγωγείο Ωρωπού
4. Νηπιαγωγείο Σκάλας



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



5.	1ο Νηπιαγωγείο Νέων Παλατιών
6.	2ο Νηπιαγωγείο Νέων Παλατιών
7.	Δημοτικό Χαλκουτσίου
8.	1ο Δημοτικό Νέων Παλατιών
9.	2ο Δημοτικό Νέων Παλατιών
10.	Δημοτικό Ωρωπού
11.	Γυμνάσιο Χαλκουτσίου
12.	Γυμνάσιο Σκάλας
13.	Ενιαίο Λύκειο
14.	Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Χαλκουτσίου
Τοπική κοινότητα Πολυδενδρίου	
1.	Νηπιαγωγείο
2.	Δημοτικό
Τοπική κοινότητα Μαλακάσας	
1.	Νηπιαγωγείο
2.	Δημοτικό
Τοπική κοινότητα Αφιδνών	
1.	Νηπιαγωγείο
2.	Δημοτικό
Τοπική κοινότητα Συκάμινου	
1.	Νηπιαγωγείο
2.	Δημοτικό
Δημοτική κοινότητα Αυλώνα	
1.	Παιδικός σταθμός
2.	1ο Νηπιαγωγείο
3.	2ο Νηπιαγωγείο
4.	1ο Δημοτικό
5.	2ο Δημοτικό
6.	Γυμνάσιο - Λύκειο
Δημοτική κοινότητα Καπανδριτίου	
1.	Παιδικός σταθμός
2.	1ο Νηπιαγωγείο
3.	2ο Νηπιαγωγείο
4.	Δημοτικό
5.	Γυμνάσιο - Λύκειο



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Δημοτική κοινότητα Μαρκοπούλου
1. 1ο Νηπιαγωγείο
2. 2ο Νηπιαγωγείο
3. Δημοτικό
4. ΕΠΑΛ
Δημοτική κοινότητα Καλάμου
1. Νηπιαγωγείο
2. Δημοτικό
3. Γυμνάσιο - Λύκειο
4. Νηπιαγωγείο Αγ.Αποστόλων
5. Δημοτικό Αγ.Αποστόλων

- Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο **σύνολο** των Δημοτικών ενοτήτων του Δήμου (Αυλώνας, Αφίδναι, Κάλαμος, Καπανδρίτι, Μαλακάσα, Μαρκόπουλος Ωρωπού, Πολυδένδρι, Συκάμινο και Ωρωπός (περιλαμβάνει τα Νέα Παλάτια, Σκάλα Ωρωπού και τον Ωρωπό)) και δόμηση βάσης δεδομένων σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS), προκειμένου να υπάρχει πλήρες και ενημερωμένο αρχείο το οποίο θα τηρείται στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου (σύμφωνα και με το έγγραφο του ΥΠΕΣ, Αρ.Πρωτ.Οικ:20344-21-5-2013).

Η περιοχή προτείνεται να διαιρεθεί σε τμήματα, ενώ πιλοτικά δύναται να επιλεγεί, μία από τις παραπάνω περιοχές προκειμένου να αναλυθούν και να συγκεκριμενοποιηθούν οι εργασίες της συγκεκριμένης υπηρεσίας.

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση της βάσης δεδομένων αναφορικά με την καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης:





ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Εικόνα 9: Απεικόνιση ρυθμιστικής σήμανσης στη νήσο των Κυθήρων, σε περιβάλλον GIS.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Συνέχιση/ολοκλήρωση των γεωμετρικών διαμορφώσεων στους κόμβους που προτάθηκαν κατά την 5ετία και δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Παραμένει η προτεραιότητα στα μελανά σημεία του Δήμου.

- Πρόταση για μελέτη υποστήριξης για την βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενες ή/και χωροθέτησης νέων διαβάσεων πεζών, σύμφωνα και με τις συνδέσεις σε βασικές πράσινες διαδρομές (π.χ. Σκάλα/Νέα Παλάτια - Αγ.Απόστολοι (παράκτιο μέτωπο)) που θα έχουν δρομολογηθεί αλλά και με βασικούς πόλους έλξης καθημερινών μετακινήσεων στους υπό εξέταση οικισμούς) - Εξέταση δυνατότητας υποστήριξης από φωτεινή σηματοδότη.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Ολοκλήρωση των γεωμετρικών διαμορφώσεων στους κόμβους που προτάθηκαν κατά την 5ετία και δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα:

- ✓ Βελτίωση οδικής ασφάλειας οχημάτων - Μείωση τροχαίων ατυχημάτων/μελανών σημείων στο Δήμο
- ✓ Βελτίωση οδικής ασφάλειας πεζών και ποδηλάτων, μέσω των προαναφερόμενων παρεμβάσεων/μέτρων
- ✓ Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση
- ✓ Εξασφάλιση προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών
- ✓ Ειδικός σχεδιασμός για ΑμεΑ και για μετακινήσεις μαθητών



Στρατηγικός στόχος: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ (Προτεραιότητες 6,7,8,9)

Περιεχόμενο/αντικείμενο μέτρων/δράσεων:

- Δημιουργία πράσινων ποιοτικών διαδρομών στο σύνολο του παράκτιο μετώπου του Δήμου - Μελέτες ανάπλασης/αστικής αναζωογόνησης.
- Πρόταση για την μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας - Δημιουργία ζωνών 20-30χλμ./ώρα - Βιοκλιματικός σχεδιασμός οδών ήπιας κυκλοφορίας.
- Εξέταση δημιουργίας δικτύου ποδηλάτου στις παραπάνω πράσινες διαδρομές.
- Ανάδειξη αρχαιολογικών, πολιτιστικών χώρων και περιοχών φυσικού κάλους σε διάφορους οικισμούς, με στόχο τη συνολική αναβάθμιση του Δήμου και ενίσχυση της τουριστικής βιωσιμότητάς του - **Αναβάθμιση και επαναλειτουργία σημαντικών τοπόσημων** του Δήμου (π.χ.Αμφιθέατρο, Μουσείο Ζυγομαλά, υγρότοπος Σκάλας Ωρωπού, κ.α.).
- **Ανάπλαση - Κατασκευή ή/και ανακατασκευή πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο**, σύμφωνα με τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και βιοκλιματικών υλικών.
- Δημιουργία υποδομών ΑμεΑ και ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλατών.
- Εφαρμογή του Ρυμοτομικού σχεδίου (στις περιοχές που υπάρχει) ως προς το οδικό δίκτυο και τις διανοίξεις οδών, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.
- Διαμόρφωση αλλαγών στην επιφάνεια του οδικού δικτύου (με τη χρήση διαφορετικών υλικών) (όπως έχει ήδη πραγματοποιηθεί σε επιλεγμένα τμήματα οικισμών του Δήμου), σε ευρύτερη κλίμακα.

Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται:

- Η έλλειψη πεζοδρομίων και αντίστοιχων συναφών υποδομών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας ή/και μικτής χρήσης) στο σύνολο του Δήμου, αποθαρρύνει κατά κανόνα την ασφαλή και ομαλή μετακίνηση των πεζών και των ποδηλατών.
- Σε διάφορους οικισμούς, καταγράφονται παρεμβάσεις στο οδόστρωμα των οδών (επίπεδο μικροκλίμακας) μέσω επίστρωσης πλακιδίων ή/και κυβόλιθου, επιδιώκοντας μια καταρχήν βελτίωση των διαδρομών εντός των οικιστικών τμημάτων και ενός φιλικού περιβάλλοντος για τον πεζό. Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας, κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση και υιοθέτηση των παραπάνω δράσεων μέσω καλύτερης διασύνδεσής τους με υφιστάμενες χρήσεις, όπως σχολικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικές λειτουργίες, κ.α. Το φυσικό τοπίο και η περιβάλλουσα φύση δύναται να αποτελέσει καθοριστική παράμετρος στη διαμόρφωση ποιοτικών διαδρομών σχετιζόμενες με τη φυσική και κατ'επέκταση πολιτιστική κληρονομιά των περιοχών καθώς και εν δυνάμει αναπτυξιακό κεφάλαιο για την ισόρροπη ανάπτυξη του Δήμου εν συνόλω (παράκτιο μέτωπο και ορεινοί οικισμοί).

Πεδίο εφαρμογής: Εστιασμένες παρεμβάσεις σε Δημοτικές ενότητες

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:



Α) Μέτρα ανάπλασης, αστικής αναζωογόνησης και πράσινων υποδομών

- **Δημιουργία πράσινης διαδρομής στο παράκτιο μέτωπο της Σκάλας-Νέων Παλατιών**, στο τμήμα μεταξύ της Βορ.Ηπείρου και του κλειστού γυμναστηρίου/Στάδιο Ωρωπού.

Συγκεκριμένα, η διαδρομή στο τμήμα από Βορ.Ηπείρου έως και τη δυτική έξοδο του Πορθμείου **λαμβάνει ως δεδομένο την μελέτη ανάπλασης¹⁶ του παράκτιου μετώπου** που περιλαμβάνει σε όλο κατά κανόνα το παραπάνω τμήμα, αμφίπλευρες διαμορφώσεις πεζοδρομίων, εσοχές στάθμευσης και τοπικές στενώσεις στο σύνολο των προσβάσεων που διασταυρώνονται με την παραλιακή οδό. Στη συνέχεια, η πράσινη διαδρομή χρησιμοποιεί το υφιστάμενο παραλιακό πεζοδρόμιο (πλησίον του λιμένα και δυτικά του Ι.Ν.Αγ.Ανδρέα έως και το Ναυτικό Όμιλο Ωρωπού).

- ✚ Πρόταση μέσω ειδικής μελέτης για την εξέταση και διαμόρφωση/συνέχιση του πεζοδρομίου **(στο υπόλοιπο τμήμα έως και το Στάδιο**, όπου δεν υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο), προκειμένου να υπάρχει οπτική και λειτουργική συνέχεια της προτεινόμενης παρέμβασης.

- **Πρόταση ανάπλασης του προαύλιου χώρου των Παλαιών Φυλακών¹⁷** σε χώρο για τη διεξαγωγή υπαίθριων εκδηλώσεων και συναυλιών.

Στα όρια της βόρειας περιμέτρου του χώρου περιλαμβάνεται ήδη υλοποιημένο τμήμα της παραπάνω αναφερθείσας πράσινης διαδρομής.

- **Δημιουργία πράσινης διαδρομής στον Αγ.Κωνσταντίνο**, στο τμήμα μεταξύ των οδών Λεωφ.Παλατιών >Σύμιδος και Φοινίκων.

Η διαδρομή χρησιμοποιεί τοπικό δίκτυο με *χαμηλή κυκλοφορία* ενώ κατά μήκος της Φοινίκων υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο πλάτους (>1,5μ.).

- ✚ Πρόταση μέσω ειδικής μελέτης που θα περιλαμβάνει την κατασκευή ή/και ανακατασκευή πεζοδρομίων **στις οδούς Ιτιάς και Σύμιδος** (όπου δεν υπάρχουν, σχεδόν σε όλο το μήκος τους, διαμορφωμένα πεζοδρόμια). Στις εργασίες θα περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων, η διαμόρφωση νέου αστικού εξοπλισμού ή/και σήμανσης, η διευθέτηση των ομβρίων καθώς και η τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων καθ'όλο το μήκος των αναπλάσεων. Η μελέτη θα πρέπει επίσης να εξετάσει και το ενδεχόμενο μονοδρόμησης ή ηπιοποίησης των παραπάνω οδών στην περίπτωση που δεν πληρούνται οι προδιαγραφές για την αμφίδρομη κίνηση των οχημάτων.

Επισημαίνεται ότι και οι 2 προτεινόμενες πράσινες διαδρομές οδηγούν στον υγρότοπο της Σκάλας Ωρωπού (περιοχή με τεράστιο οικολογικό ενδιαφέρον), όπου σύμφωνα με προαναφερόμενη σχετική μελέτη του Δήμου, **προτείνεται η δημιουργία πρότυπου οικολογικού πάρκου**, με βασικό σκοπό την αναβάθμιση της φυσιογνωμίας του Ωρωπού όχι μόνο λόγω της λιμενικής του δραστηριότητας αλλά *με βάση την περιβαλλοντική και τοπιακή του ποιότητα όπου μέσω του πάρκου*

¹⁶ Ανάπλαση παραλιακής περιοχής της Σκάλας Ωρωπού (Κυκλοφοριακή Μελέτη, Ιουλ.2020, Αναδ.: ΓΑΙΑΚΟΜ ΑΕ).

¹⁷ Η συγκεκριμένη πρόταση αποτελεί μεταξύ άλλων και πρόταση που κατατέθηκε από τον ΝΠΔΔ Ωρωπού, στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας. Ο παραπάνω χώρος παραχωρήθηκε στο Δήμο τον Ιούλιο του 2020 για ανάπτυξη Κέντρου Δημοκρατίας, Ιστορίας και πολιτισμού.

θα αποτελέσει πυρήνα ενός ευρύτερου πολιτιστικού-περιβαλλοντικού δικτύου προσέλκυσης επισκεπτών. Συγκεκριμένα, ο υγρότοπος μαζί με το Εθνικό Πάρκο Σχοινιά-Μαραθώνα αποτελούν τους πιο σημαντικούς υγρότοπους της Αττικής.

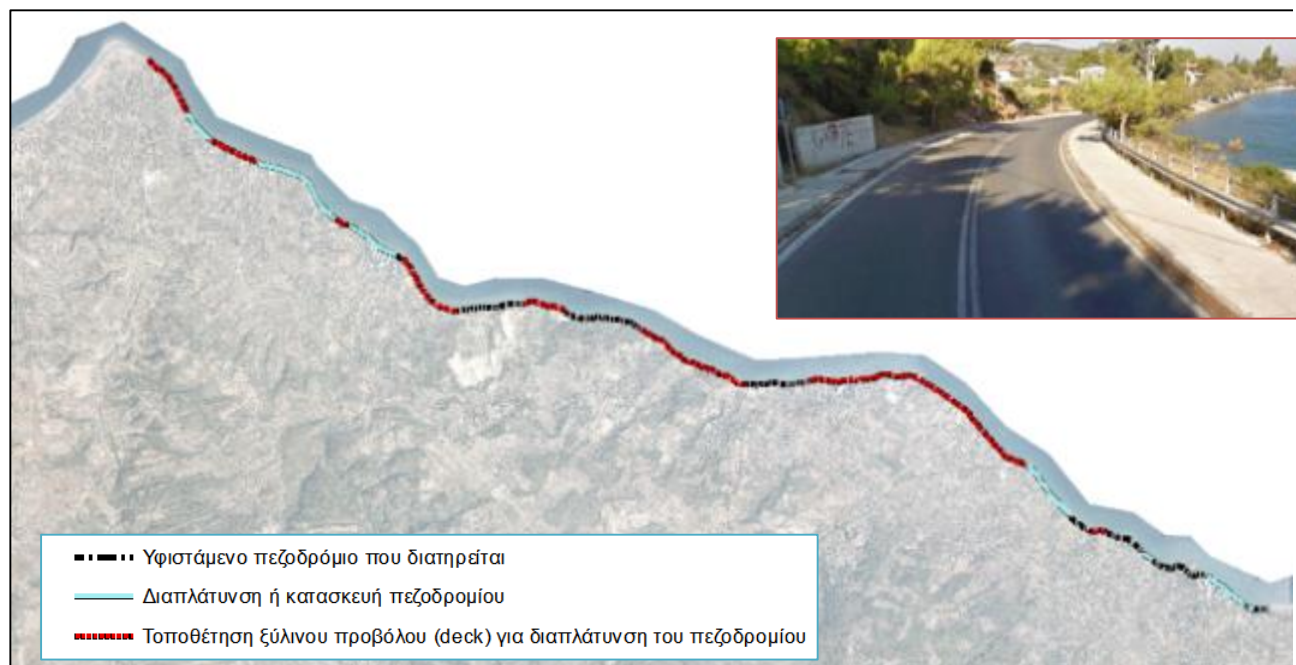
- **Δημιουργία πράσινης διαδρομής στο Χαλκούτσι**, με αφετηρία στο ύψος της οδού Ποσειδώνος (όρια εκβολών Ασωπού ποταμού) έως και την παραλία του Χαλκουτσίου (συμβολή των οδών 25ης Μαρτίου-Γαλήνης).

Η διαδρομή διέρχεται από την ήδη αναπλασμένη παράκτια ζώνη του οικισμού (το συγκεκριμένο τμήμα λειτουργεί ήδη ως οδός ήπιας κυκλοφορίας/μικτής χρήσης).

- ✚ Για την υλοποίηση της παραπάνω διαδρομής απαιτείται η εκπόνηση ειδικής μελέτης προκειμένου να συνεχισθεί η λειτουργική, αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της **παράκτιας ζώνης έως και την παραλία του Χαλκουτσίου**.

- **Δημιουργία πράσινης διαδρομής στους Αγ.Αποστόλους (παράκτια ζώνη Καλάμου)** με αφετηρία στα όρια της τοπικής ενότητας (με τη Σκάλα Ωρωπού) έως και τον υγρότοπο (όρια με τοπική ενότητα Αγκώνας).

Η διαδρομή αφορά στη βόρεια παρειά της παράκτιας ζώνης, περιλαμβάνοντας τμήματα με ήδη διαμορφωμένα ή μη πεζοδρόμια, αυξομειούμενης όμως διατομής που σε πολλές περιπτώσεις δεν καλύπτουν τα κριτήρια της υφιστάμενης νομοθεσίας (ΦΕΚ Β 2621/2009) καθώς επίσης στερούνται και υποδομών ΑμεΑ. Ως εκ τούτου προτείνεται (κατόπιν ειδικής μελέτης) στα σημεία αυτά ανά περίπτωση, η εφαρμογή ξύλινων πλατφόρμων (deck) ή/και δημιουργίας/διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου, στο πλαίσιο αποκατάστασης της συνέχειας και απόδοσης επαρκούς επιφάνειας σε πεζούς ή ακόμα και ποδηλάτες.



Εικόνα 10: Διαμόρφωση βόρειου τμήματος παράκτιου μετώπου μεταξύ της παραλίας Μαρκόπουλου και Αγ.Αποστόλων (Κάλαμος). Η παραπάνω εικόνα περιγράφει υφιστάμενη κατάσταση πεζοδρομίου σε ορισμένες περιοχές που διατηρείται ως ελάχιστη.

Μεσο-Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 10-15ετίας:



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για υλοποίηση/ολοκλήρωση της διάνοιξης της οδού Αθ.Διάκου στον **Αυλώνα**, με στόχο την δημιουργία πράσινης διαδρομής από την διάβαση των γραμμών του ΟΣΕ, έως και την ΠΕΟ, πλησίον του Μουσείου Ζυγομαλά.

Παρατίθεται ενδεικτικό σκαρίφημα:



Β) Πίνακας οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης (5ετίας, 10ετίας, 15ετίας)

Σε κάθε περίπτωση οι οποιοσδήποτε παρεμβάσεις θα πρέπει να εφαρμόζονται λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής με προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών και οδηγιών (ΦΕΚ Β 2302/2013).

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το υπ'αριθμ. Πρωτ. Δ.Ο.Υ./277/Φ.252/26-3-2018 του ΥΠ.ΠΟ.ΜΕ., τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που αφορούν σε μετατροπή οδών ή περιοχών ήπιας κυκλοφορίας περιλαμβάνουν την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης από τις Τεχνικές υπηρεσίες του ΟΤΑ ή ανάθεσης της μελέτης/υπηρεσιών υποστήριξης σε μελετητικό γραφείο, ακολουθώντας την σχετική διαδικασία που ισχύει σήμερα. Στην αναφερόμενη περίπτωση δεν απαιτείται τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου.

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

Περιοχή Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια - Χαλκούτσι - Αγ.Κωνσταντίνος



Προτείνεται η **μετατροπή των τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας** (δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας - 'Ζωνών 30'), στο κέντρο της Σκάλας Ωρωπού. Συγκεκριμένα:

- Αγ.Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ αδιεξόδου (Κ.Χ.) και Γ.Γεννηματά. Σημειώνεται ότι το τμήμα μεταξύ των Γ.Γεννηματά και Κοιμήσεως Θεοτόκου υπάρχει ήδη διαμόρφωση του οδοστρώματος με επίστρωση κυβόλιθου.
- Αγ.Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Προικονήσου και Κύπρου.
- Κύπρου, στο τμήμα μεταξύ της παραλιακής οδού και της Βυζαντίου.
- Βυζαντίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κοιμήσεως Θεοτόκου και Πίνδου.
- Προικονήσου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγ.Γεωργίου και Βυζαντίου.
- 28ης Οκτωβρίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγ.Γεωργίου και Μαρμαρά. Υπενθυμίζεται ότι το τελευταίο τμήμα της 28ης Οκτωβρίου παραμένει αμφίδρομο για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας προς την οδό Μαρμαρά ακόμα και μετά την προτεινόμενη διαμόρφωση κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών 28ης Οκτωβρίου-Επαρχ.Οδού 34 (Αμφιαρίου-Χαλκουτσίου).

Σημειώνεται ότι η οδός Μαρμαρά λειτουργεί ως υφιστάμενη οδός ήπιας κυκλοφορίας¹⁸ και εντάσσεται στο παραπάνω σύστημα οδών.

- Αγ.Αναργύρων (Χαλκούτσι), στο τμήμα μεταξύ των 25ης Μαρτίου και Ποσειδώνος, όπου βρίσκεται και το Νηπιαγωγείο.

Η συγκεκριμένη οδός λόγω του χαρακτήρα της και των παρακείμενων χρήσεων εντάσσεται στην προτεινόμενη περιπατητική (πράσινη) διαδρομή.

Μαλακάσα

Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για μετατροπή των κάτωθι τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας - 'Ζωνών 30') για την ενίσχυση της βιωσιμότητας του τοπικού κέντρου:

- Οδός έμπροσθεν Γηπέδου από οδό Ειρήνης έως Λεωφ.Αθηνών.
- Οδός Κήπων από οδό Ειρήνης έως Λεωφ.Αθηνών.
- Οδός Ειρήνης από οδό έμπροσθεν Γηπέδου έως Κήπων.

Αυλώνας

- Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για μετατροπή τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας, δυτικά των σιδηροδρομικών γραμμών (όπου έχει χωροθετηθεί η υφιστάμενη πιάτσα ΤΑΞΙ).

¹⁸ Έχει πραγματοποιηθεί μείωση της διατομής της οδού, αμφίπλευρη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων με διαβάσεις πεζών και υποδομών ΑμεΑ, αστικό εξοπλισμό και φωτισμό ενώ παράλληλα έχουν χωροθετηθεί ανά τμήματα εσοχές στάθμευσης στη 1 πλευρά της οδού. Σε κάθε οδικό σύνδεσμο, υπάρχει σχετική σήμανση για επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας 30χλμ./ώρα ενώ επίσης απαγορεύεται η διέλευση φορτηγών άνω των 3,5Τ.



Τα παραπάνω μετρά αφορούν σε μια προκαταρκτική προσπάθεια δημιουργίας πράσινης διαδρομής και ενίσχυσης των μέτρων εναλλακτικής μετακίνησης από το **δημοτικό σχολείο, την κεντρική πλατεία του Ι.Ν.Αγ.Αντωνίου και τον σιδηροδρομικό σταθμό.**

Η διαδρομή αυτή δύναται να συνδεθεί και με το σχολικό συγκρότημα του Γυμνασίου/Λυκείου και του Σταδίου (βλ. και σχετικό σχέδιο παρεμβάσεων στον οικισμό) **εφόσον έχουν υλοποιηθεί** οι προαναφερόμενες παρεμβάσεις στο τμήμα βόρεια της πεζογέφυρας (ήτοι έργα βελτίωσης και αναβάθμισης της υφιστάμενης πεζογέφυρας με την εγκατάσταση υποδομών ΑμεΑ, ποδηλάτων, ασανσέρ, κ.α.) καθώς και τα έργα περί διαμόρφωσης πεζοδρομίου στην ΠΕΟ 1.

Αφίδνα (Πολεοδομική ενότητα 1: παραδοσιακός οικισμός)

- Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για την δημιουργία ζώνης 20-30χλμ./ώρα σε όλο το επηρεαζόμενο δίκτυο (ήτοι οδοί 25^{ης} Μαρτίου, Αγίας Τριάδος κ.α.) που αφορά στην κεντρική πλατεία του (παραδοσιακού) οικισμού (Ι.Ν. Κοιμήσεως Θεοτόκου) αλλά και στην πλατεία Αγ.Θεοδώρων, με κατάλληλη σήμανση αλλά και με τη χρήση αδρών υλικών επί του οδοστρώματος για την μείωση των ταχυτήτων και την αισθητική αναβάθμιση του δομημένου ιστού.

Στις παραπάνω προτάσεις, λαμβάνονται ως δεδομένο οι υφιστάμενες αναπλάσεις στην κεντρική πλατεία του οικισμού καθώς και στην πλατεία Αγ.Θεοδώρων.

- Πρόταση για ένταξη των οδών περιμετρικά του Δημοτικού καταστήματος, στις οποίες έχουν ήδη πραγματοποιηθεί παρεμβάσεις πλακόστρωσης (π.χ. Ανδρούτσου) να ενταχθούν στο παραπάνω δίκτυο.

Καπανδρίτι

- Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για την μετατροπή συγκεκριμένων αξόνων του **κέντρου του Καπανδριτίου** σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με βασική προτεραιότητα τη μείωση του Ι.Χ. αναφορικά με τις καθημερινές δραστηριότητες.

Αγ.Απόστολοι (Κάλαμος)

- Πρόταση για μετατροπή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας του τμήματος της Λεωφ.Αγ.Αποστόλων από το ύψος του μονοδρόμου έως και τον υγρότοπο (που πρακτικά οδηγεί σε αδιέξοδο).

Γ) Προτάσεις ενίσχυσης της πεζής μετακίνησης ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια

- Ανάπλαση (κατόπιν ειδικής μελέτης) της οδού Γ.Γεννηματά στο τμήμα μεταξύ παραλιακής οδού και Μ.Ασίας. Η προτεινόμενη διαμόρφωση έχει στόχο την **διατήρηση** της αμφίδρομης κυκλοφορίας της οδού (εκατέρωθεν της νησίδας) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων διατομής 3,5μ., δημιουργία εσοχών στάθμευσης σε όλο το προαναφερόμενο τμήμα (με πλάτος ζώνης στάθμευσης 2,0μ. εκάστη) και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε αμφότερες τις παρειές συνοδευόμενη από κατάλληλο αστικό εξοπλισμό (υποδομές ΑμεΑ, διαβάσεις πεζών στις διασταυρώσεις, κ.α.), προκειμένου να εξασφαλιστεί χώρος ικανού πλάτους (τουλάχιστον 1,5μ.) για την όδευση των πεζών.
- Εναλλακτικά και στο πλαίσιο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας και της εναλλακτικής μετακίνησης στο κέντρο των Νέων Παλατιών, προτείνεται στο ρεύμα ανόδου, η κατάργηση της ζώνης στάθμευσης σε όλο το μήκος της



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



οδού και η διαμόρφωση δικτύου αμφίδρομου διαδρόμου ποδηλάτου (cycle track), σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 1053/2016).

Η ανάπλαση της οδού Γεννηματά και η κατ'επέκταση συνένωσή της με τις λοιπές ηπιοποιήσεις που προτείνονται στο κέντρο της Σκάλας (αλλά και στο παράκτιο μέτωπο) θα αποτελέσουν σημαντικό βήμα στη μελλοντική λειτουργικότητα των πράσινων διαδρομών με δεδομένο ότι συνδέονται και περιλαμβάνονται βασικοί πόλοι ενδιαφέροντος όπως ανοιχτοί δημόσιοι χώροι και πάρκα, σχολικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι αναψυχής και εμπορίου, χώροι θρησκευτικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

- Πρόταση (κατόπιν ειδικής μελέτης) για την διαμόρφωση πεζοδρομίων έμπροσθεν του σχολικού συγκροτήματος (πλησίον της ΠΕΟ 38) καθώς και επί της οδού Β.Σίλλη για την ασφαλή διάσχιση και πεζή μετακίνηση των μαθητών κατά την προσέλευση/αποχώρησή τους από αυτό.

Η όδευση των πεζών μαθητών θα συνεχίζεται και μέσω του ήδη διαμορφωμένου πεζοδρομίου που υπάρχει στο Κ.Χ. ανατολικά του σχολείου (βλ. και σχετικό σχέδιο).

Μαλακάσα

▪ Εφαρμογή μετά από **επικαιροποίηση** της μελέτης: *"Μ/Κ Ανάπλαση εισόδου οικισμού - σύνδεση πολιτιστικών υποδομών με κατασκηνώσεις ΥΠΕΧΩΔΕ και TERRA VIBE - Αντιπυρική προστασία"*, προκειμένου να συνάδει με την **ισχύουσα νομοθεσία και τεχνικές οδηγίες περί διαδρόμων κίνησης πεζών, ποδηλάτου, περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, σήμανσης, κλπ.** Η μελέτη αφορούσε μεγάλο τμήμα του οικισμού και συγκεκριμένα την διαμόρφωση της περιοχής που εκτείνεται από την κεντρική πλατεία του οικισμού και τους πέριξ αυτής κοινόχρηστους χώρους έως και τις κατασκηνώσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ. Συγκεκριμένα οι παρεμβάσεις που προτείνονται είναι:

- ✓ Η λειτουργική και αισθητική ανάπλαση του τμήματος διπλής ροής προσπέλασης (Λεωφ.Αθηνών) που συνδέει το κέντρο του οικισμού με την ανατολική είσοδο από Αθήνα.
- ✓ Η ανάπλαση του κέντρου του οικισμού δηλαδή του κοινόχρηστου χώρου που περιβάλλει τον Ι.Ν.Αγίας Παρασκευής, της κεντρικής πλατείας με το χώρο του Ηρώου και το κτίριο γραφείων της Κοινότητας Μαλακάσας.
- ✓ Η διαμόρφωση του ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου που βρίσκεται ΒΔ της κεντρικής πλατείας με χώρους στάθμευσης, ενίσχυση της υπάρχουσας δενδροφύτευσης στο χώρο που περιβάλλει τα γήπεδα αθλοπαιδιών, την προσθήκη στεγαστρων-καθιστικών, τη δημιουργία μονοπατιών.
- ✓ Η διαμόρφωση χώρων πολιτιστικών υποδομών στο χώρο του παλαιού νταμαριού μεταξύ εισόδου, γηπέδου ποδοσφαίρου και κέντρου του οικισμού.
- ✓ Η διαμόρφωση του χώρου εισόδου του γηπέδου ποδοσφαίρου με την κατασκευή πλακόστρωτου.
- ✓ Η διαμόρφωση πεζοδρομίων και πεζοδρόμων στο οδικό τμήμα που συνδέει την είσοδο του οικισμού με τις κατασκηνώσεις ΥΠΕΧΩΔΕ αλλά και πέραν αυτών ανατολικά μέχρι την είσοδο του TERRA VIBE PARK.
- ✓ Η δημιουργία ποδηλατόδρομου κατά μήκος του συνόλου της παραπάνω διαδρομής.

Αυλώνας



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Αναβάθμιση του υφιστάμενου πεζοδρομίου κατά μήκος της ΠΕΟ 1 με υποδομές ΑμεΑ, κατάλληλης σήμανσης ή/και αστικού εξοπλισμού (π.χ. κιγκλιδώματα για την προστασία της κίνησης των πεζών).

Το σύνολο των παρεμβάσεων θα πρέπει να πληροί τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2621/2009).

- Εκπόνηση ειδικής μελέτης αναφορικά με την κανονικοποίηση της διατομής της ΠΕΟ στο τμήμα όπου διέρχεται από τον τοπικό κέντρο του οικισμού (ήτοι περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού έως και την υφιστάμενη πεζογέφυρα ΟΣΕ) περιλαμβάνοντας την δημιουργία πεζοδρομίου¹⁹ (ως λειτουργική συνέχεια του προαναφερόμενου υφιστάμενου) τουλάχιστον σε μία από τις δύο πλευρές της οδού.

Στο πλαίσιο της παραπάνω μελέτης κρίνεται απαραίτητο να εξεταστεί και η δημιουργία εσοχών ή/και ζώνης στάθμευσης στην ανατολική περίμετρο²⁰ του σταθμού όπου και η ζήτηση είναι αυξημένη (τμήμα μήκους ~170μ. βόρεια της οδού Αναπαύσεως). **Σημειώνεται ότι η οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης δεν προτείνεται να υιοθετηθεί/εφαρμοστεί εις βάρος του προς διαμόρφωση πεζοδρομίου.**

Αγ.Απόστολοι (Κάλαμος)

- Πρόταση (κατόπιν ειδικής μελέτης) για την κανονικοποίηση της διατομής της Λεωφ.Αγ.Αποστόλων (αφορά την περιοχή του γραμμικού κέντρου αναψυχής, ήτοι από το δημοτικό χώρο στάθμευσης και ανατολικά) με αντίστοιχη σημειακή διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης που καταγράφεται πλησίον της παραλίας των λουόμενων.

Σύνολο Δήμου - Γενικά μέτρα/παραμβάσεις/υποδομές

- Αλλαγές στην επιφάνεια της οδού με χρήση κατάλληλων υλικών και χρωματισμού για την διαφοροποίηση των οδικών τμημάτων που αφορούν σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (βλ. και σχετική ενότητα).
- Συμπλήρωση σχετικής σήμανσης για τις παραπάνω ζώνες με όριο ταχύτητας 30χλμ.ώρα (πινακίδες P-32(30) ή/και P-60 (σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 2302/2013)).



Εικόνα 11: Πινακίδες P-92 και P-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

¹⁹ Καταγράφηκε διαμορφωμένο πλάτωμα πλησίον της απόληξης της πεζογέφυρας του Σ.Σ., που όμως καταλαμβάνεται από το περίπτερο.

²⁰ Στη δυτική ζώνη του Σταθμού υπάρχει χωροθετημένη πιάτσα ΤΑΞΙ, η οποία και διατηρείται και θα πρέπει να σημειωθεί αναλόγως με σχετική σήμανση σύμφωνα με το ΚΟΚ.

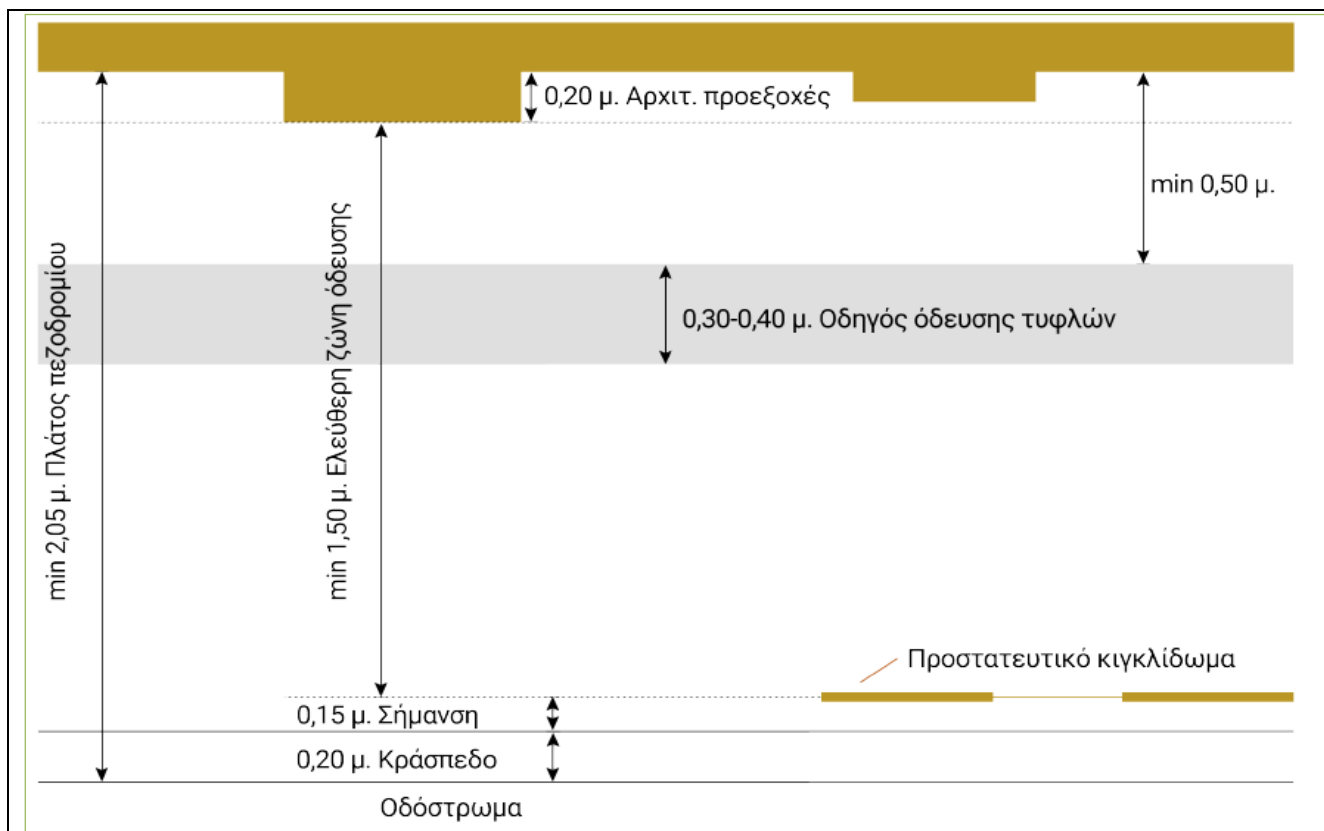


Εικόνα 12: Προτεινόμενη σήμανση για οδούς ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 2302/2013.

- Η συνολική ανάπλαση των πεζοδρομίων του **αρτηριακού και συλλεκτηριακού** δικτύου (που δεν έχουν έως και σήμερα υλοποιηθεί) με την κατασκευή ραμπών και οδεύσεις τυφλών για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ. Ειδική μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς διέλευσης των πεζών σε όλο το μήκος των πεζοδρομίων (ήτοι καθαρισμός από τυχόν εμπόδια). Ο σχεδιασμός θα πρέπει να εξασφαλίζει την ελκυστικότητα της διαδρομής τόσο σε επίπεδο στοιχείων υποδομής (**φύτευση και φωτισμός**) όσο και σε επίπεδο συνδέσεων με χώρους Κ.Χ., πλατείες, οδούς ήπιας κυκλοφορίας, κλπ.

Η όποια παρέμβαση ανακατασκευής ή/και τυχούσας διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων με γεωμετρικά χαρακτηριστικά σύμφωνα με τις προδιαγραφές²¹ (ΦΕΚ Β 2621/2009) *δύνανται να αποτελέσει και συνεπαγόμενη κατάργηση της μίας ή/και των δύο (ανάλογα και με τη διατομή της οδού) λωρίδων στάθμευσης παρά την οδό.*

²¹ Η με αρ. 52907/28.12.2009 (ΦΕΚ 2621 Β'/2009) απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Σχεδιάζοντας για όλους).



Εικόνα 13: Παράδειγμα διαστάσεων πεζοδρομίου και λοιπού εξοπλισμού που εξασφαλίζει την άνετη διέλευση των πεζών (<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=380>)

- Εφαρμογή του Ρυμοτομικού σχεδίου (στις περιοχές που υπάρχει) ως προς το οδικό δίκτυο και τις διανοίξεις οδών με άμεση συνέπεια τον επαναπροσδιορισμό της μορφής, της κλίμακας και της κίνησης στα δομημένα τμήματα των οικισμών, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Συνέχιση του προγράμματος αναπλάσεων ηπιοποίησης είτε με διαπλάτυνση πεζοδρομίων είτε με μετατροπή οδών μικτής χρήσης και ζωνών 20χλμ./ώρα. στο εσωτερικό των οικισμών.

Στο πλαίσιο των αναπλάσεων θα περιλαμβάνονται και έργα αρχιτεκτονικών παρεμβάσεων ή/και προμήθειας αστικού εξοπλισμού κατά μήκος των πεζοδρομίων, που θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα αλλά και το αίσθημα ασφαλείας των διαδρομών κίνησης των πεζών (οδοφωτισμός, έργα πρασίνου, εξοπλισμός ανάπαυσης).

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για την διαμόρφωση αλλαγών στην επιφάνεια του οδικού δικτύου (με τη χρήση διαφορετικών υλικών) σε ευρύτερη κλίμακα, προκειμένου να δημιουργείται μια πιο βελτιωμένη αισθητικά εικόνα των οικιστικών θυλάκων αλλά συνάμα και της φιλοσοφίας που αντιπροσωπεύουν ως μέτρα μείωσης της ταχύτητας στα ιστορικά (παραδοσιακά) αυτά κέντρα. Ενδιαφέρον θα αποτελούσε η **υλοποίηση των μέτρων αυτών στις εισόδους-πύλες των οικισμών**, προκειμένου να γίνεται εγκαίρως αντιληπτή από τους οδηγούς και να επιδιώκεται η καταρχήν αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς τους.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Συνέχιση/Ολοκλήρωση του προγράμματος αναπλάσεων ηπιοποίησης είτε με διαπλάτυνση πεζοδρομίων είτε με μετατροπή οδών μικτής χρήσης και ζωνών 20χλμ./ώρα στο εσωτερικό των οικισμών.

Δ) Πρόταση διαμόρφωσης ποδηλατικών διαδρομών

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

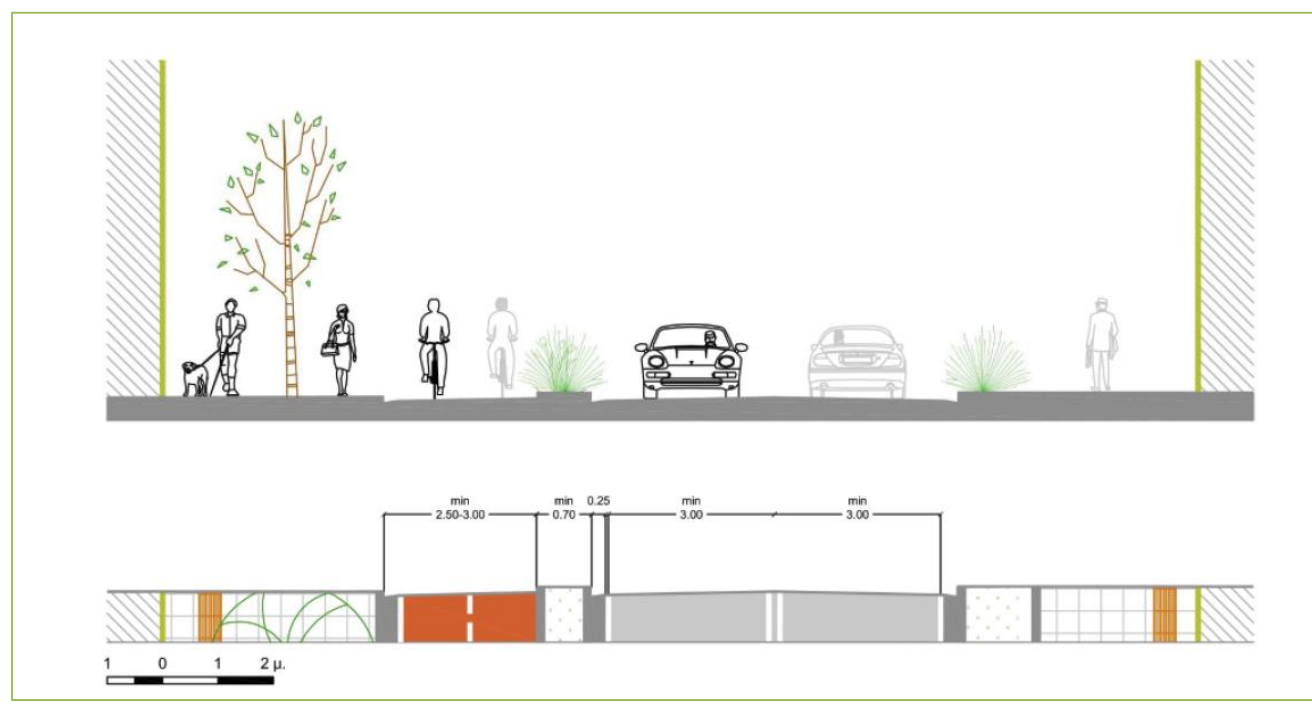
Πρόταση (κατόπιν μελέτης) διαμόρφωσης και δημιουργίας ασφαλούς δικτύου ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις προαναφερόμενες δράσεις πράσινων διαδρομών και υποδομών στην παράκτια ζώνη του Δήμου, μέσω:

- Θωράκισης/Προφύλαξης του ποδηλάτου από τη λοιπή μηχανοκίνητη κυκλοφορία με αποκλειστικές λωρίδες ποδηλάτων (cycle lanes) ή διαδρόμους ποδηλάτων (cycle tracks).
- Με τη δημιουργία οδών μικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτων (cycle street), όπου το ποδήλατο συνυπάρχει με την λοιπή κυκλοφορία. Η **μέγιστη ταχύτητα κυκλοφορίας οχημάτων** είναι καθορισμένη σε **30χλμ./ώρα**, σύμφωνα και με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β1053/14-42016).

Σύμφωνα με τις παραπάνω προδιαγραφές, τα επιθυμητά και ελάχιστα πλάτη διαδρόμου ποδηλάτου (cycle track) ανάλογα και με τον ωριαίο φόρτο αιχμής ποδηλάτων είναι τα εξής:

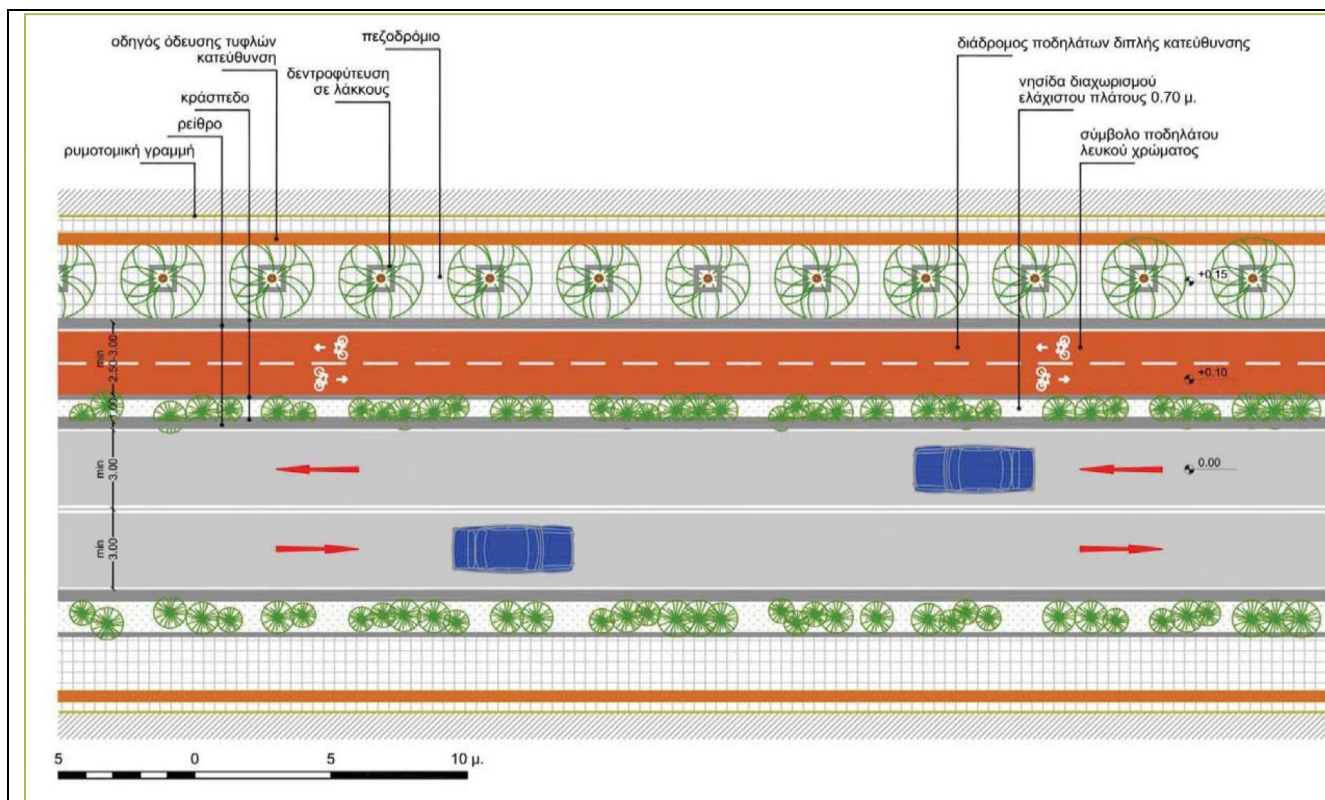
Μονόδρομη κίνηση ποδηλάτων			Αμφιδρομη κίνηση ποδηλάτων	
Ωριαίος φόρτος αιχμής ανά κατεύθυνση (ποδ./ώρα)	Πλάτος διαδρόμου		Ωριαίος φόρτος αιχμής δύο κατευθύνσεων (ποδ./ώρα)	Πλάτος διαδρόμου – Ελάχιστο (μ.)
	Επιθυμητό (μ.)	Ελάχιστο (μ.)		
0-150	2,0	1,5	0-50	2,5-3,0
150-750	3,0	2,5	50-150	>=3,0
>750	4,0	3,5	>150	>=4,0

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:

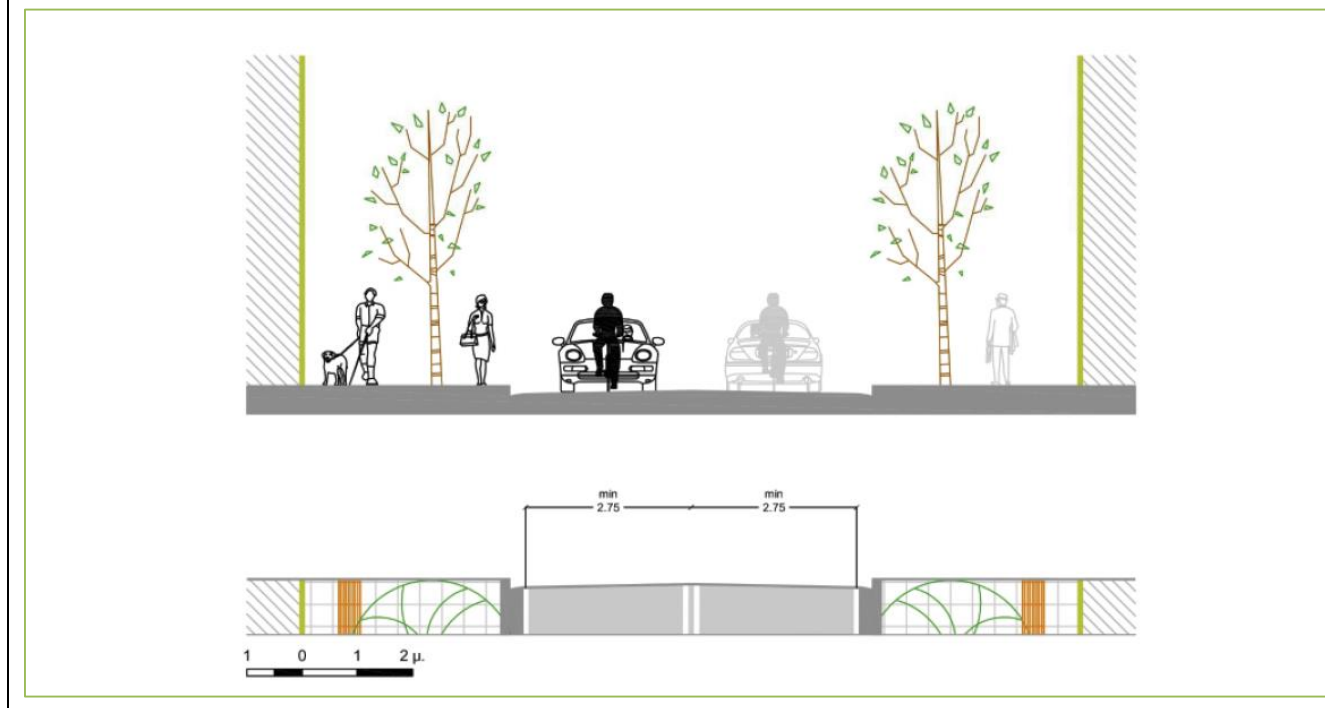




ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

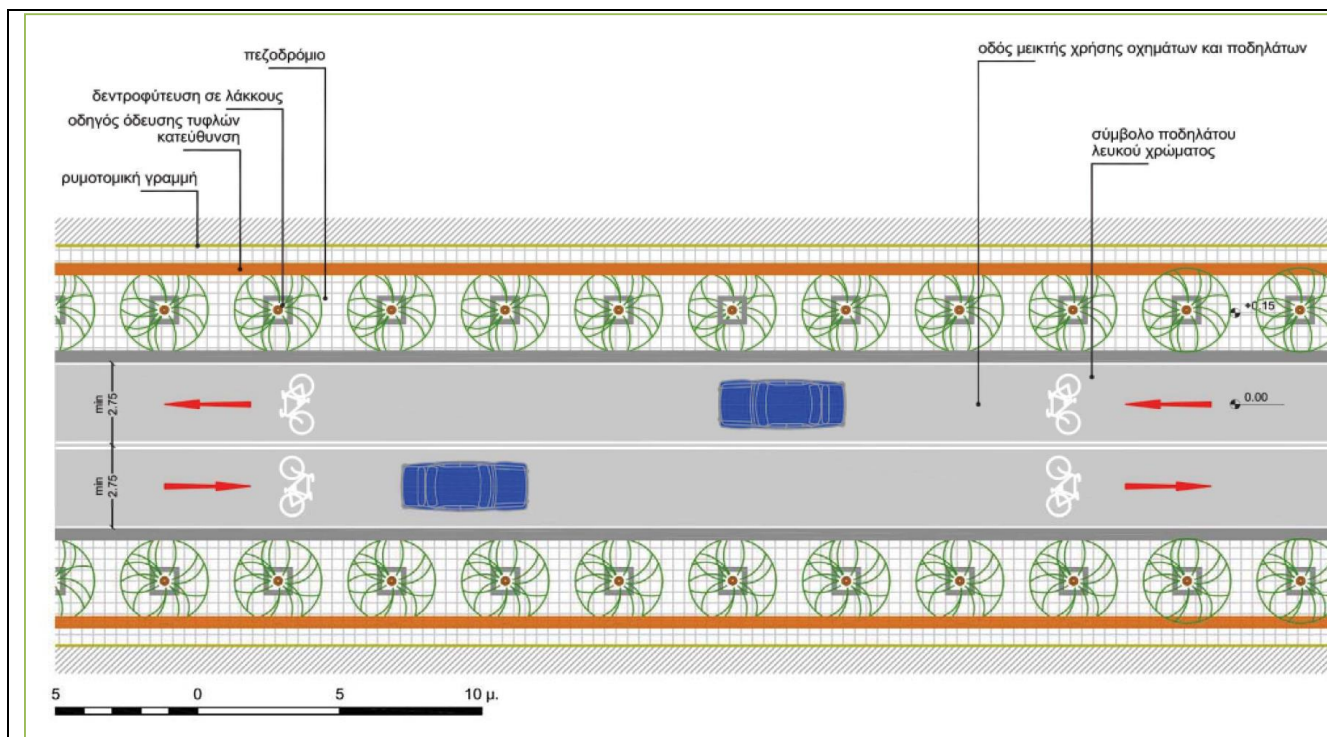


Εικόνα 14: Διάδρομος ποδηλάτων (cycle track) διπλής κατεύθυνσης τυπική διατομή και κατοψη αντίστοιχα (ΦΕΚ Β 1053/2016).





ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Εικόνα 15: Αμφίδρομη οδός μικτής χρήσης οχημάτων και ποδηλάτων τυπική διατομή και κάτοψη αντίστοιχα (ΦΕΚ Β 1053/2016).

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Εξέταση επέκτασης των υφιστάμενων ή/και δημιουργίας νέων ποδηλατικών διαδρομών σε λοιπές περιοχές του Δήμου.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Βλ. και τα αναφερόμενα σχετικά με υποδομές κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

Ε) Λοιπές προτάσεις/δράσεις περί αστικής αναζωογόνησης σε αντιπροσωπευτικές περιοχές του Δήμου

- **Κάλαμος:** Πρόταση (κατόπιν ειδικής μελέτης) για την ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου Αμφιάρειου μέσω ειδικής κατά τόπους πληροφοριακής σήμανσης κατά μήκος της Ε.Ο.81, ενώ παράλληλα δύναται σε πρώτη φάση να διοργανωθεί πολεοδομικός και αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών για τον ανασχεδιασμό του περιβάλλοντα χώρου (εντός ανεκτών ορίων που ορίζονται από τον φορέα διαχείρισης) με στόχο την περιβαλλοντική και πολιτιστική αναβάθμισή του.
- **Αγ.Αποστόλοι:** Διερεύνηση (κατόπιν ειδικής μελέτης) για την ανάδειξη διαδρομής/μών πεζών και ποδηλάτων με σκοπό την σύνδεση της παραλίας των Αγ.Αποστόλων με την παραλία της Αγκώνας μέσω του υγρότοπου των πηγών Αγ.Αποστόλων.
- **Αυλώνας:** Πρόταση (κατόπιν ειδικής μελέτης) για την ανάδειξη του Μουσείου Ζυγομαλά ως βασικό τοπόσημο της περιοχής αποτελώντας συνάμα και εν δυνάμει προπομπό περιπατητικής διαδρομής πολιτιστικού περιεχομένου με αφετηρία την κεντρική πλατεία του οικισμού (Ι.Ν.Αγ.Αντωνίου) και τον σιδηροδρομικό σταθμό.
- **Αυλώνας:** Πρόταση (κατόπιν ειδικής μελέτης, σε συνεργασία με τον ΤΡΑΙΝΟΣΕ) για την αναβάθμιση της υφιστάμενης πεζογέφυρας του ΟΣΕ με υποδομές ΑμεΑ, ποδηλάτων, ασανσέρ, κ.α.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



▪ **Αφίδναι:** Υιοθέτηση της πρότασης του ΣΧΟΟΑΠ Αφιδνών, για δημιουργία περιοχής υπαίθριου θεάτρου δυτικά της πολεοδομικής ενότητας Π.2. με κατάλληλη σήμανση της διαδρομής προς/από αυτό. Διερεύνηση μέσω ειδικής μελέτης της δημιουργίας περπατητικής διαδρομής προς/από αυτό, μέσω της οδού Αγ.Μαρίας.

▪ **Αφίδναι:** Πρόταση (κατόπιν ειδικής μελέτης) μέτρων ανάπτυξης στην πολεοδομική ενότητα Π.3 των Αφιδνών για την ανάδειξη του τοπικού κέντρου δυτικά του σταθμού σύμφωνα και με την πρόταση του ΓΠΣ της Δημοτικής ενότητας αλλά και του ΣΧΟΟΑΠ, που έως και σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί.

Η ύπαρξη του σταθμού θα αποτελέσει καταλύτη στον εμπλουτισμό παρεμβάσεων που θα ενισχύσουν την λειτουργική αναβάθμιση ή/και ανασυγκρότηση της γειτονιάς σε ένα νέο τοπικό πεδίο επιχειρηματικότητας προκειμένου να συνάδει με τις απαιτήσεις ενός κέντρου.

▪ **Καπανδρίτι:** Εκπόνηση μελετών για παρεμβάσεις σε επιλεγμένες οδούς που δύναται να αποτελέσουν βάση για πεζοπορικές διαδρομές ή/και με κατάλληλη διαμόρφωση ζώνες δικτύων ποδηλάτου.

▪ **Καπανδρίτι:** Οργάνωση πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την αξιοποίηση και ανάδειξη της λίμνης Μαραθώνα, της οποίας μεγάλο τμήμα βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου.

Βασικός στόχος είναι η περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση και διαχείριση της περιβάλλουσας περιοχής μέσω δράσεων πράσινων υποδομών ολοκληρωμένου χαρακτήρα.

▪ **Καπανδρίτι:** Εκπόνηση ειδικής μελέτης με απαιτούμενη τη συνεργασία του Ιδρύματος Κώστα Λαζαρίδη προς ανάδειξη του Μουσείου παραγωγής οίνου και σχετικών προϊόντων σε μια περαιτέρω ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας και της ταυτότητας της περιοχής.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα:

- ✓ Ανακατανομή του δημόσιου χώρου - Ανάδειξη χώρων πρασίνου και λοιπών στοιχείων αστικής ταυτότητας της περιοχής παρέμβασης
- ✓ Περιβαλλοντική αναβάθμιση τοπικών κέντρων ή/και του Δήμου εν συνόλω
- ✓ Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας με πεζή μετακίνηση ή/και ποδήλατο (ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ)
- ✓ Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού
- ✓ Προώθηση της χρήσης ποδηλάτου μέσω ειδικά διαμορφωμένων διαδρομών
- ✓ Ανάπτυξη υφιστάμενων ή/και νέων τοποσήμων στο Δήμο
- ✓ Ανάπλαση περιοχών - ενοποίηση παράκτιου μετώπου μέσω ολοκληρωμένων πράσινων (ποιοτικών) διαδρομών
- ✓ Βελτίωση ελκυστικότητας περιοχών - οικονομική ανάπτυξη και τοπική επιχειρηματικότητα

Υποστηρικτικά μέτρα 5-10ετίας - 15ετίας

- Συστηματική & Στοχευμένη ενημέρωση/ευαισθητοποίηση πολιτών για τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου στην ποιότητα ζωής καθώς και για τα νέας τεχνολογίας οχήματα, χρήσης εναλλακτικών καυσίμων για την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές και εθνικές οδηγίες.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ





Στρατηγικός στόχος: Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης (Προτεραιότητα 5)

Περιεχόμενο/αντικείμενο μέτρων/δράσεων:

- **Εφαρμογή Ζώνης απαγόρευσης της στάθμευσης μέσω σήμανσης P-43**, στις εισόδους του κύριου οδικού δικτύου που διέρχεται εντός των τοπικών κέντρων των ορεινών οικισμών του Δήμου και συγκεκριμένα των περιοχών του Πολυδενδρίου, Καλάμου, Αφιδνών (παραδοσιακός οικισμός), Αυλώνα, Ωρωπός, Συκάμινο.
- **Εκπόνηση ειδικής μελέτης για τον σχεδιασμό και υλοποίηση αποτελεσματικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης**, σε αντιπροσωπευτικά σημεία ή/και περιοχές του Δήμου (και ειδικότερα στην Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια).
- Εξέταση δημιουργίας **νέων και οργάνωση των υφιστάμενων** υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε όλο το μήκος των παράκτιων οικισμών του Δήμου
- **Οργάνωση (σήμανση, κ.α.) των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης** στους υφιστάμενους **σιδηροδρομικούς σταθμούς** των Αφιδνών, Αυλώνα και Σφένδαλης.
- **Οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης**, ανάλογα με τις τοπικές ανάγκες των δημοτικών ενοτήτων/ οικισμών σε οδούς που μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- **Διαμόρφωση/Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων** - με βάση και τις προτεινόμενες πράσινες διαδρομές στο Δήμο αλλά και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς του Δήμου.
- **Διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης στο κύριο οδικό δίκτυο των δημοτικών ενοτήτων.**
- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για την **αντιμετώπιση επιμέρους θεμάτων** όπως στάθμευση των δικύκλων, η στάση και στάθμευση των ημιφορηγών και φορηγών, χώρων στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια ή λοιπούς κοινοφελείς χώρους (ΕΦΚΑ, ΔΟΥ, Κέντρο υγείας, κ.α. χρήσεων).

Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται:

- Σύμφωνα με τις έρευνες στάθμευσης που εκτέλεστηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, καταγράφηκε σημαντικός αριθμός παράνομων σταθμεύσεων στην πλειοψηφία των οικισμών του Δήμου και κυρίως σε αυτούς που συγκροτούν το παράκτιο μέτωπο. Οι βασικές αιτίες είναι η έλλειψη αστυνόμευσης καθώς και η χαμηλή (είτε τοπική είτε διερχόμενη) κυκλοφορία στα κέντρα των **ορεινών** οικισμών που όπως φαίνεται καθιστά την παράνομη στάθμευση **ανεκτή**. **Αντίθετα** στις περιοχές της παραλιακής ζώνης (Χαλκούτσι, Σκάλας Ωρωπού–Νέα Παλάτια, Αγ.Απόστολοι) καταγράφονται σοβαρές κυκλοφοριακές οχλήσεις ή/και καθυστερήσεις.
- Η πλειοψηφία των δημοτικών χώρων, που εξυπηρετούν τους οικισμούς του Δήμου, δεν είναι οργανωμένοι ενώ εμφανίζουν ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά κατάληψης, λόγω των παραπάνω προβλημάτων.
- **Περιορισμένη** ή/και ανύπαρκτη εμφανίζεται επίσης η **χωροθέτηση ειδικών θέσεων (π.χ. ΑμεΑ, τροφοδοσίας/φορτοεκφόρτωσης, ποδηλάτων, κ.α.)** στην πλειοψηφία των οικισμών.

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Ωρωπού και **εστιασμένες παρεμβάσεις** σε Δημοτικές ενότητες

Α) Πρόταση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε αντιπροσωπευτικά οδικά τμήματα/περιοχές του Δήμου

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για τον σχεδιασμό και υλοποίηση αποτελεσματικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην **Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια** για την αποσυμφόρηση του παράκτιου μετώπου.



Εικόνα 16: Ενδεικτική απεικόνιση πινακίδας P-69 με αναγραφή 'ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΗ' (Πηγή: ΣΕΣ, Δήμου Αθηναίων)

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για τον σχεδιασμό και υλοποίηση αποτελεσματικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, σε **άλλα αντιπροσωπευτικά σημεία ή/και περιοχές του Δήμου**, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων σε κάθε τοπική ενότητα, διασφαλίζοντας αφενός την εξυπηρέτηση των κατοίκων και αφετέρου την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης για τη διευκόλυνση των επισκεπτών.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Δεν προτείνονται σχετικές ρυθμίσεις.

Β) Πρόταση δημιουργίας νέων δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις των τοπικών και δημοτικών ενοτήτων του Δήμου

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Εξέταση (κατόπιν μελέτης) δημιουργίας νέων και οργάνωση των υφιστάμενων υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε **όλο το μήκος των παράκτιων οικισμών του Δήμου**, όπου παρατηρούνται φαινόμενα αυξημένης ζήτησης με συνεπαγόμενα αποτελέσματα κυκλοφοριακής (έστω και σημειακής) συμφόρησης καθώς και υποβάθμισης του χώρου για περπάτημα.
- Εξέταση (κατόπιν μελέτης) δημιουργίας νέων υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, **στους ορεινούς οικισμούς του Δήμου (π.χ. Πολυδένδρι)**, όπου παρατηρούνται αντίστοιχα φαινόμενα αυξημένης ζήτησης με συνεπαγόμενα αποτελέσματα κυκλοφοριακής (έστω και σημειακής) συμφόρησης καθώς και υποβάθμισης του δημόσιου χώρου.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για την οργάνωση και εξυγίανση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης στις περιοχές των σιδηροδρομικών σταθμών των Αφιδνών και Σφένδαλης, που θα λειτουργήσουν ως αντιπροσωπευτικοί χώροι μετεπιβίβασης (Park & Ride). **Η χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ στους χώρους αυτούς κρίνεται επιβεβλημένη.**
- Εύρεση χώρου στάθμευσης εκτός οδού **στην περιοχή του Αυλώνα**, για την εξυπηρέτηση των χρηστών του προαστιακού, καθώς δεν υπάρχει σχετικός χώρος με αποτέλεσμα η στάθμευση να πραγματοποιείται επί της ΠΕΟ 1.

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- ❖ Πρόταση για επαναξέταση χωροθέτησης νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, ανάλογα με τις ανάγκες ζήτησης στάθμευσης σε λοιπούς οικισμούς/τοπικές ενότητες του Δήμου.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- ❖ Δεν προτείνονται σχετικές προτάσεις.

Γ) Πρόταση για χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικά οδικά τμήματα/περιοχές του Δήμου

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- ❖ Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για την χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις).

Δ) Πρόταση για στάθμευση δικύκλων, στάση και στάθμευση ημιφορτηγών και φορτηγών, κ.α.

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για τον σχεδιασμό και χωροθέτηση της στάθμευσης των δικύκλων, της στάσης και στάθμευσης των ημιφορτηγών και φορτηγών, των απαραίτητων χώρων στάθμευσης των δημοτικών κτιρίων ή λοιπών κοινοφελών χώρων (ΕΦΚΑ, ΔΟΥ, Κέντρο υγείας, κ.α. χρήσεων), ειδικά στις περιοχές του παράκτιου μετώπου και των λοιπών τοπικών/πολεοδομικών κέντρων των Δημοτικών ενοτήτων του Δήμου.



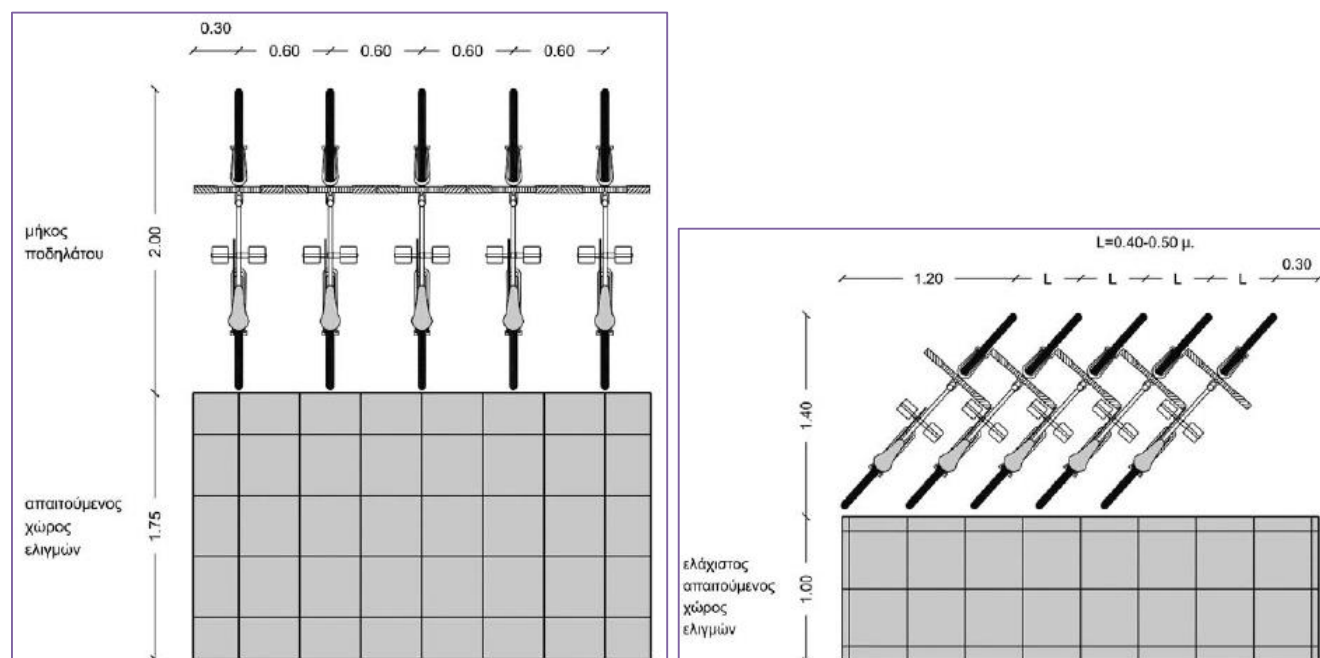
Εικόνα 17: Ενδεικτική απεικόνιση χωροθέτησης δικύκλων παρά το κράσπεδο μέσω οριζόντιας και κατακόρυξης σήμανσης.

Ε) Πρόταση χωροθέτησης κατάλληλων δημόσιων υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για τον σχεδιασμό και χωροθέτηση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία και ζώνες των τοπικών κέντρων του Δήμου, σε συνδυασμό και με τις υπό υλοποίηση πράσινες διαδρομές.

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση των υποδομών στάθμευσης ποδηλάτων, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία:



Εικόνα 18: Βασικές διαστάσεις υποδομής στάθμευσης ποδηλάτων σε συνθήκες επαρκούς ή περιορισμένου χώρου αντίστοιχα (ΦΕΚ Β 1053/2016).

Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- ❖ Πρόταση για επαναξέταση χωροθέτησης νέων υποδομών ποδηλατοστάσεων στο Δήμο και ειδικότερα στην άμεση ή/και ευρύτερη περιοχή των σταθμών του προαστιακού και των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ και προτεινόμενης δημοτικής) για την ενίσχυση του *bike & ride*.

Απαραίτητη η συνεργασία των φορέων συγκοινωνίας στο Δήμο (ΚΤΕΛ Αττικής, ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Στο πλαίσιο συνολικής υποστήριξης της βιώσιμης κινητικότητας και ενίσχυσης του ποδήλατου, προτείνεται η δημιουργία/εγκατάσταση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου (σε άμεση σύνδεση και με τις υλοποιημένες πράσινες διαδρομές) με σύστημα ηλεκτροφόρτισης και κοινής χρήσης ηλεκτρικών ποδηλάτων για τις ανάγκες τόσο των δημοτών όσο και των επισκεπτών των περιοχών παρέμβασης.

ΣΤ) Πρόταση διαχείρισης λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Προτείνεται η διαχείριση λειτουργιών τροφοδοσίας και φορτοεκφόρτωσης στο αρτηριακό ή/και συλλεκτηριακό δίκτυο με δεδομένο την ασφαλή κινητικότητα των λοιπών μέσων μεταφοράς και στόχο την αποφυγή διπλοπαρκαρίσματος, κυκλοφοριακής συμφόρησης ή/και ακόμα την πραγματοποίηση των εργασιών παράδοσης τόσο στις λωρίδες κυκλοφορίας όσο και στα πεζοδρόμια. Η **παροχή χώρων φορτοεκφόρτωσης** σε επιλεγμένες θέσεις του οδικού

δικτύου θα πρέπει να γίνει κατόπιν ειδικής μελέτης, προκειμένου να αποτυπωθούν οι ανάγκες στάθμευσης των εμπορευματικών μεταφορών.

Ζ) Εφαρμογή Ζωνών απαγόρευσης μέσω σχετικής σήμανσης (P-43)

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

- Πρόταση για Εφαρμογή Ζώνης απαγόρευσης της στάθμευσης μέσω σήμανσης P-43²² στις εισόδους του κύριου οδικού δικτύου που διέρχεται εντός των τοπικών κέντρων των ορεινών οικισμών του Δήμου και συγκεκριμένα των περιοχών του Πολυδενδρίου, Καλάμου, Αφιδνών (παραδοσιακός οικισμός), Αυλώνα, Ωρωπός, Συκάμινο. Αντίστοιχη εφαρμογή πινακίδων P-44²³ (περί τέλους της ρύθμισης), θα τοποθετηθεί στις εξόδους των τοπικών κέντρων.

Τα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου δεν δύναται να εξυπηρετήσουν την αμφίδρομη κυκλοφορία και την ζήτηση για στάθμευση παρά την οδό, ενώ σε πολλές περιπτώσεις η λύση των μονοδρομήσεων δεν αποτελεί βιώσιμη λύση, τουλάχιστον όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:



Εικόνα 19: Σήμανση P-43 και P-44, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.



Εικόνα 20: Ενδεικτικό παράδειγμα σήμανσης για είσοδο/έξοδο αντίστοιχα σε Ζώνη απαγόρευσης στάθμευσης στο Λονδίνο (Πηγή: Διαδίκτυο).



Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας 10ετίας:

- Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για υιοθέτηση μέτρων απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης στο λοιπό συλλεκτηριακό δίκτυο στο εσωτερικό των οικισμών.

²² P-43: Περιοχή απαγόρευσης στάθμευσης (ΚΟΚ).

²³ P-44: Έξοδος από περιοχή απαγορευμένης στάθμευσης (ΚΟΚ).



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 15ετίας:

- Συνέχιση/ολοκλήρωση του προγράμματος μέτρων απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης στο συλλεκτηριακό δίκτυο.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα:

- ✓ Αναβάθμιση τοπικών κέντρων οικισμών και δημοτικών ενοτήτων μέσω οργάνωσης και διαχείρισης της στάθμευσης (παρά την οδό ή/και εκτός οδού)
- ✓ Υιοθέτηση κανονισμών και ελέγχων στάθμευσης για την αποτροπή της οχλούσας στάθμευσης > Περιορισμός της χρήσης ΙΧ
- ✓ Στάθμευση ποδηλάτων για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου στο πλαίσιο των μετακινήσεων στο Δήμο
- ✓ Χωροθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης σε αντιπροσωπευτικές περιοχές με αυξημένη ζήτηση



Στρατηγικός στόχος: Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών (Προτεραιότητα 10)

Περιεχόμενο/αντικείμενο μέτρων/δράσεων:

- Χωροθέτηση/εγκατάσταση, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του κύριου οδικού δικτύου, **συστημάτων καθοδήγησης και πληροφοριών στάθμευσης (ΚΠΣ)** για χώρους εκτός οδού (υφιστάμενους και νέους).
- **Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων** σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου.
- Εφαρμογή συστήματος (ενοικίασης) κοινόχρηστων ποδηλάτων **"bike sharing"**.
- **Υιοθέτηση έξυπνων εφαρμογών για την διαχείριση της στάθμευσης**, όπως τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο).

Προβλήματα που εξυπηρετούνται/αντιμετωπίζονται:

- Κυρίως προβλήματα με έμφαση στην προσβασιμότητα και την διαχείριση της κινητικότητας και στάθμευσης μέσω εφαρμογής ευφυών συστημάτων.
- Προσπάθεια κάλυψης υφιστάμενων και μελλοντικών όγκων κυκλοφορίας τόσο ιδιωτικών οχημάτων όσο και των εμπορευματικών μεταφορών.
- Αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων που παράγουν τα οχήματα τόσο από πλευράς εκπομπών όσο και θορύβου.

Πεδίο εφαρμογής: Όλος ο Δήμος Ωρωπού και **εστιασμένες παρεμβάσεις** σε Δημοτικές ενότητες

Α) Πρόταση χωροθέτησης σταθμών ηλεκτροφόρτισης σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου

*Οι θέσεις είναι ενδεικτικές αλλά αντιπροσωπευτικές με τις υφιστάμενες χρήσεις ανά δημοτική/τοπική ενότητα και θα οριστικοποιηθούν σύμφωνα με το **άρθρο 17 του Ν.4710 (ΦΕΚ Α 142/23-7-2020²⁴)**. Σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο, ο αριθμός των φορτιστών των ηλεκτρικών οχημάτων ανέρχεται κατ'ελάχιστον σε 1 φορτιστή ανά 1000 κάτοικους. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενες θέσεις που αναφέρονται στον παρόντα πίνακα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη **στο υπό εκπόνηση ΣΦΗΟ, το οποίο και θα συμπληρώσει την θέση των λοιπών απαιτούμενων σταθμών φόρτισης.***

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας 5ετίας:

1. Πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού του Αυλώνα.
2. Πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού των Αφιδνών.
3. Πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού της Σφενδάλης (Μαλακάσας).
4. Στην περιοχή του λιμένα της Σκάλας Ωρωπού.
5. Στη συμβολή των οδών 28ης Οκτωβρίου/Μαρμαρά - πλησίον του Κ.Χ. και της εμπορικής ζώνης.
6. Στο Δημαρχείο Ωρωπού.

²⁴ Ν.4710/2020: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις – Άρθρο 17: Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από ΟΤΑ.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



7. Στο διαμορφωμένο χώρο στάθμευσης (θέσεις υπο γωνία) στο Χαλκούτσι.
8. Στο δημοτικό χώρο στάθμευσης στους Αγ.Αποστόλους (Κάλαμος).
9. Στο δημοτικό χώρο στάθμευσης στον Κάλαμο.
10. Στο δημοτικό κατάστημα Καπανδριτίου (επί της Νικ.Κυριάκου).
11. Στον αρχαιολογικό χώρο Αμφιάρειου.



Εικόνα 21: Φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων (Πηγή: Διαδίκτυο)

Β) Εφαρμογές "Έξυπνης" στάθμευσης

- Πρόταση εφαρμογής έξυπνου συστήματος διαχείρισης στάθμευσης στους υφιστάμενους δημοτικούς χώρους στάθμευσης καθώς και στους χώρους στάθμευσης που εξυπηρετούν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς του Δήμου, προκειμένου οι οδηγοί σε πραγματικό χρόνο να πληροφορούνται σχετικά με τον ακριβή αριθμό των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης και να αποφεύγονται τόσο φαινόμενα οχλούσας παράνομης στάθμευσης όσο και περιβαλλοντικής υποβάθμισης.
- Το σύστημα αυτό δύναται να εφαρμοστεί (μέσω αισθητήρων ή μη) και στις θέσεις παρά την οδό που δημιουργούνται στην αναπλασμένη ζώνη ή/και υπάρχουν σήμερα και στους λοιπούς οικισμούς (Χαλκούτσι, Αγ.Απόστολοι, κ.α.).
- Πρόταση για τοποθέτηση ειδικών αισθητήρων με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής (παράνομης) στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο) στο σύνολο των διαβάσεων ή/και των ραμπών.





Εικόνα 22: Ενδεικτική απεικόνιση σχετικών αισθητήρων στάθμευσης (Πηγή: Διαδίκτυο)

Μεσο - Μακροπρόθεσμος ορίζοντας 10-15ετίας:

- Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση των παραπάνω προγραμμάτων.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα:

- ✓ Περιβαλλοντική βιωσιμότητα στις μεταφορικές δραστηριότητες (κυκλοφορία και στάθμευση)
- ✓ Ενσωμάτωση δράσεων/εφαρμογών για μεγαλύτερη ευελιξία στην παροχή δεδομένων κυκλοφορίας
- ✓ Αναβάθμιση και Βελτιστοποίηση υπάρχουσων υποδομών - Επενδύσεις σε νέες > Επίτευξη καταλληλότερων μέσων για την βέλτιστη χρήση του δημόσιου χώρου
- ✓ Επιρροή στην συμπεριφορά των πολιτών έναντι της κινητικότητας



1.4 Προεκτίμηση κόστους έργων/μέτρων και λοιπά περιγραφικά στοιχεία

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

Επισημαίνεται ότι το Συνολικό Μέσο Κόστος Παρέμβασης ανά/μ² κυμαίνεται από 86 έως 128€/μ² , **σύμφωνα και με τον Οδηγό Ανασχεδιασμού αστικών οδών σε Δήμους (2019)**. Οι τιμές αυτές αντιπροσωπεύουν το μέσο όρο των περισσότερων παρεμβάσεων με χρήση των πλέον συνηθισμένων υλικών πεζοδρομήσεων, ενώ δύναται να μειωθούν εφόσον οι παρεμβάσεις είναι ήπιες και μικρής κλίμακας, π.χ. απλή διαπλάτυνση πεζοδρομίων ή να αυξηθούν σημαντικά εφόσον το κόστος των υλικών και του αστικού εξοπλισμού που συνοδεύει την παρέμβαση είναι υψηλό.

Η αμοιβή των μελετών εκτιμάται επίσης κατά προσέγγιση και αφορά (κατά κανόνα) στο ~6% του προϋπολογισμού της κάθε παρέμβασης, διατηρώντας ένα ελάχιστο κόστος μελέτης, που συναρτάται με το είδος παρέμβασης.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)															
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2022	2023	2024	2025	2026	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
		Τοπογραφικές αποτυπώσεις στο Δήμο <i>*(Αποφασίζεται ad hoc από την Υπηρεσία ανάλογα με την ύπαρξη διαθέσιμων τοπογραφικών)</i>												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών	Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών & Πολυτροπικά συστήματα μεταφορών	ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ <i>Τα προτεινόμενα μέτρα αφορούν στο σύνολο του Δήμου και στους 3 χρονικούς ορίζοντες σύμφωνα πάντα με τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων</i>													
		Αναδιοργάνωση και «πανάλοιπυργία της τοπικής Δημοτικής αστικής συγκοινωνίας (μ. 4 νίκης γραμμής)	Υπηρεσία/Μελέτη σύμφωνα με το Ν.2963/2001				30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης/υπηρεσίας						ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ	
		Τροποποίηση ή/και αναδιοργάνωση Λεωφορειακών γραμμών ΚΤΕΛ Αττικής	Υπηρεσία/Μελέτη											ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ	
		Εξωσαρισμός - Αναβάθμιση υποδομών αστικής συγκοινωνίας	Μελέτη εφαρμογής												
		Α) Τοποθέτηση κατάλληλου φωτισμού			Ισολογισμός		30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη καταγραφικών σχετικών εργασιών/υπηρεσιών						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΕΠΑ 21-27 - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕ ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ	
		Β) Τοποθέτηση υποδομών στήριξης και καθιστικού εξοπλισμού			Μεταλλικά στήριγματα (Τύπου Α ή Β) σταθμών επιβατικού κοινού										
		Γ) Τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των σταθμών			Υποδομές τηλεματικής										
		Διενέργηση για υιοθέτηση συνδυασμένων μετακινήσεων "από πόρτα σε πόρτα", μέσω μικρών Λεωφορείων	Υπηρεσία/Μελέτη				30.000 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΕΠΑ 21-27	
		Διενέργηση για υιοθέτηση συνδυασμένων μετακινήσεων "από πόρτα σε πόρτα", μέσω και των ΤΑΞΙ	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Προμήθεια ηλεκτρικών Λεωφορείων για την αναβάθμιση της δημοτικής συγκοινωνίας - Μίσημα για οχήματα που θα διευκολύνουν την πρόσβαση σε ΑμεΑ		1	Λεωφορείο			300.000 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ, ΕΕΠΑ 21-27
					Λεωφορείο								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ, ΕΕΠΑ 21-27		
Διαχείριση κυκλοφορίας/ Προσπελασιμότητα - Οδική ασφάλεια	Κυκλοφοριακή οργάνωση- Διαχείριση κυκλοφορίας - Προσπελασιμότητα	Αυλώνας: Πρόταση για υλοποίηση/ολοκλήρωση της διάνοξης της υφιστάμενης ανώνυμης οδού, στην περιοχή βόρεια της ΠΕΟ στον Αυλώνα, σύμφωνα με την πολυδομική μελέτη της περιοχής επέκτασης του Σχ.δίου Πόλης	Εφαρμογή Σχ.δίου Πόλης											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Καπανδρι: Πρόταση για την διενέργηση και τη διευθέτηση χάραξης νέων ή/και υιοθέτησης υφιστάμενων παρακαμπτήριων (ναυακτικών) διαδρομών από/προς το πολυδομικό κέντρο.	Αναγνωριστική μελέτη οδοποιίας				50.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Παλυδένδρι: Επανεξιολόγηση των υφιστάμενων μονοδρομήσεων, στον οικισμό του Παλυδενδρίου	Κυκλοφοριακή μελέτη				20.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Σύνολο Δήμου: Σηρά παρμίδων αν. οδού ή/και οδικά τμήματα που περιλαμβάνουν ζώνες των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων στα πλαίσια βελτιστοποίησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, ως εφαρμογή του ΦΕΚ Β 2302/2013.	Υπηρεσία/Μελέτη ρυθμίσεων/παρμίδων οδικής ασφάλειας στις περιοχές των σχολικών σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013) - Προμήθεια/Τοποθέτηση πινακίδων λοιπού εξοπλισμού σήμανσης	42	Σχολικές μονάδες/συγκροτήματα		105.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης/υπηρεσίας						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ, ΕΕΠΑ 21-27	
		ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ - ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ													
		Σύνολο Δήμου													
		Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης στο σύνολο των Δημοτικών ενότητων του Δήμου και δήμους ΒΔ σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS), (σύμφωνα και με το έγγραφο του ΥΠΕΣ, Αρ.Πρωτ.Οικ.20344-21-5-2013).	Καταγραφικές εργασίες				60.000 €								ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Περιοχή Σκάλα Γρωπού/Νέα Παλάμη - Χαλκούτσι - Αγ.Κωνσταντίνος													
		Βελτίωση λειτουργικότητας οδικού τμήματος μεταξύ των οδών Βαρ.Ηπείρου έως και τη δυτική έξοδο του Πορθμίου	Υπό εκπόνηση μελέτη Δήμου												
	Εναλλακτική πρόταση βελτίωσης λειτουργικότητας του ανατολικού οδικού τμήματος της παραλίας στη Σκάλα, ήτοι από Βαρ.Ηπείρου έως και τον Φάρο (βλ. και έκθεση ΣΒΑΚ)	Υπηρεσία/Μελέτη	13090	m2	128	100.531 €	1.675.520 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ	
	Κανονικοποίηση της διατομής της Επαρχ. Οδού 34 (Χαλκούτσιου)	Υπηρεσία/Μελέτη	37600	m2	128	288.768 €	4.812.800 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ	



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)																
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΛΕΞΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΥΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2022	2023	2024	2025	2026	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ		
Διαχείριση κυκλοφορίας/ Προσπελασιμότητα - Οδική ασφάλεια	Βελτίωση Οδικής ασφάλειας - Βελτίωση οδικών υποδομών/ αστικών δικτύων	Κόμβος Επαρχ.Οδού 34-Επαρχ.Οδού 38 (Λιωφ. Ωρωπού, έμπροσθεν παρτηρίου βενζίνης): βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	1019	m2	107	6.542 €	109.033 €						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ		
		Κόμβος Επαρχ.Οδού 38-Ν.Πλαστήρα (στο ύψος του δημοτικού σχολείου): βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	1048	m2	107	6.728 €	112.136 €						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ		
		Κόμβος Λιωφ.Αθηνών-Ηρόδοτου: βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) του κόμβου	Μελίτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Τμήμα Επαρχ.Οδού 34 μεταξύ Σταδίου Ωρωπού και Χώρου Φυλακών Ωρωπού: ένταση της σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) και προσθήκη λοιπού συναφή εξοπλισμού (π.χ. κάτοπτρα)	Μελίτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		10.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Μικράς Ασίας, στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος και του ανοικτού γυμναστηρίου: διαμόρφωση υπερυψωμένης διάβασης πεζών στη θέση της υφιστάμενης (οριζόντια σήμανση)	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	141	m2	128	1.083 €	18.048 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Εξέταση για την εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στον κόμβο Επαρχ.Οδού 34-Οδός από/προς νέο Σχολικό Συγκρότημα Αγ.Κωνσταντίνου και ένταση της σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) αναφορικά με την υπόρθη σχολική και συναφών εγκαταστάσεων (αθλητικές λειτουργίες)	Μελίτη Φ.Σ. και σήμανσης				10.000 €	65.000 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	
		Κόμβος Λιωφ.Αθηνών-Μ.Ασίας (στο ύψος του παρεκκλήσιου του Αγ.Ευγένιου Τραπεζούντας): βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	479	m2	107	3.075 €	51.253 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος Κορυτσάς-Μορμάρα: βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	253	m2	107	1.624 €	27.071 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος Κορυτσάς -Επαρχ.Οδού 34: βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	755	m2	107	4.847 €	80.785 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος Αγ.Νικολάου-Παλυνγκηνίου: βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας)	Μελίτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.500 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος Αγ.Νικολάου-Χαλκίδος/Βυζαντίου: βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας)	Μελίτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.500 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος Επαρχ.οδού 34 (25ης Μαρτίου)/Δύλασι-Παραλιακής οδός Χαλκουτσίου (Γαλήνης) (στο ύψος της παραλίας Χαλκουτσίου): βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	683	m2	107	4.385 €	73.081 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ	
		Κόμβος Αγ.Αθανασίου - 25ης Μαρτίου (Χαλκούτσι): βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας)	Μελίτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.500 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος 25ης Μαρτίου - Αγ.Μαρίνας (Δημοτικό και Γυμνάσιο Χαλκουτσίου): ένταση και κίνηση της (κατακόρυφης και οριζόντιας) σήμανσης, διαμόρφωση του νότιου πεζοδρομίου στο ύψος του πεζοφάνους	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	244	m2	70	1.025 €	17.080 €							ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	
		Αγ.Αποστόλοι - Κάλαμος														
		Εφαρμογή μέτρου Ζώνης 30χλμ./ώρα (μίσση σήμανσης Ρ-60) στις εισόδους του Καλάμου	Μελίτη σήμανσης			Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Κόμβος Επαρχ.Οδός 33-Παραλιακή οδός Αγ.Αποστόλων: βελτίωση και γεωμετρική διαμόρφωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	430	m2	107	2.761 €	46.010 €								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ
		Τμήμα οδού Αγ.Αποστόλων-Αγκινάας μεταξύ οδών Ρόδου και Ικάρων: ένταση της σήμανση και προσθήκη λοιπού συναφή εξοπλισμού	Μελίτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €								ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Αφίδει														
		Μίσωση του ορίου ταχύτητας επί της οδού Ιπποκράτους, συνέχεια Αφιδωνίου από 50χλμ./ώρα σε 40χλμ./ώρα	Μελίτη προσδιορισμού ορίου ταχύτητας (ΦΕΚ Β 445/2008)					30.000 €								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ
		Κόμβος Ιπποκράτους - Αφιδωνίου: γεωμετρική βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας)	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	432	m2	107	2.773 €	46.224 €								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ
		Αυλάνας														
		Κόμβος ΠΕΟ-Εθνικού Σταδίου (πλησιόν του σχολικού συγκροτήματος και του γηπέδου): γεωμετρική διαμόρφωση/βελτίωση	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	894	m2	107	5.739 €	95.658 €								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ
		Πρόταση εξέτασης εγκατάστασης πεζοφάνους στην υφιστάμενη διάβαση πεζών επί της ΠΕΟ στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος (γυμνασίου/λυκείου)	Μελίτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας					5.000 €								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ
		Κοπανόβρη														
		Κεντρικός κυκλικός κόμβος: βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας)	Μελίτη σήμανσης			Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)															
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΛΕΩΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΥΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2022	2023	2024	2025	2026	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
		Κόμβος Ε.Ο.81 (Ελ.Βενιζέλου) – Καρακίτσου: βελτίωση και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης (κατακόρυφης και οριζόντιας) Πολυδένδρι	Μελέτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Εφαρμογή μέτρου Ζώνης 30χλμ./ώρα (μίσωι σήμανσης Ρ-60) στις εισόδους του Πολυδενδρίου	Μελέτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Κόμβος κεντρικής εισόδου του οικισμού (Λ.Ειρήνης) με την Λωφ.Καλάμου/Καποδενδρίου: γεωμετρική διαμόρφωση/βελτίωση	Μελέτη και εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας	185	m2	107	1.188 €	19.795 €						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ	
		Βελτίωση της ορατότητας με προσθήκη κατόπτρων και συμπλήρωση της υφιστάμενης σήμανσης στη μονόδρομη οδό που οδηγεί στην Μανιά Μαυρογίνους, στην κατεύθυνση προς Πολυδένδρι	Μελέτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, υποδομές ΑμεΑ και ποδήλατο)	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών και ΑμεΑ	Μέτρα ανάπλασης, αστικής αναζωογόνησης, πρόσρων υποδομών και ζωικών ήπιας κυκλοφορίας Στάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτι													
		Δημιουργία πράσινης διαδρομής στο παράκτιο μήκωμα της Στάλας-Νέων Παλατιών, στο τμήμα μεταξύ της Βορ.Ημερίου και του κλειστού γυμναστηρίου/Στάδιο Ωρωπού - Πρόταση για την «βίτωση» και διαμόρφωση/συνένταξη του πεζοδρομίου (από Ναυτικό Όμιλο Ωρωπού έως και το Στάδιο).	Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ - ΕΣΠΑ 21-27
		Ειδική μελέτη για την «βίτωση» και διαμόρφωση/συνένταξη του πεζοδρομίου (από Ναυτικό Όμιλο Ωρωπού έως και το Στάδιο) για την υλοποίηση της ως άνω πράσινης διαδρομής	Μελέτη εφαρμογής	1401	m2	86	7.228 €	120.460 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ - ΕΣΠΑ 21-27
		Ανάπλαση του προσόμιου χώρου των Παλιών Φυλακών αν χώρο για τη διεξαγωγή υπαίθριων εκδηλώσεων και συναυλιών	Έχει ήδη δρομολογηθεί												
		Δημιουργία πράσινης διαδρομής στον Αγ.Κωνσταντίνο, στο τμήμα μεταξύ των οδών Λωφ.Παλατιών >Σύμιδος και Φοινίκων	Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ - ΕΣΠΑ 21-27
		Ειδική μελέτη για την κατασκευή ή/και ανακατασκευή πεζοδρομίων στο τμήμα μεταξύ Λωφ.Παλατιών - Φοινίκων (περιλαμβάνονται οδοί ή/και - Σύμιδος, βλ. και σχετικά θεματικό χάρτη)	Μελέτη εφαρμογής	4712	m2	128	36.188 €	603.136 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Μετατροπή οδού Αγ.Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ οδού Κ.Χ. και Γ.Γεννημάτων σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	1939	m2	128	14.892 €	248.192 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Μετατροπή οδού Αγ.Γεωργίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Προικονήσου και Κύπρου, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	1357	m2	128	10.420 €	173.664 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Μετατροπή οδού Κύπρου, στο τμήμα μεταξύ της παραλιακής οδού και της Βυζαντίου, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	2038	m2	128	15.650 €	260.826 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Μετατροπή οδού Βυζαντίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κοιμήσεως Θεοτόκου και Πίνδου, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	2743	m2	128	21.064 €	351.072 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Μετατροπή οδού Προικονήσου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγ.Γεωργίου και Βυζαντίου, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	301	m2	128	2.312 €	38.528 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Μετατροπή οδού 28ης Οκτωβρίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγ.Γεωργίου και Μαμαρά, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	809	m2	128	6.210 €	103.501 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Ανάπλαση της οδού Γ.Γεννημάτων στο τμήμα μεταξύ παραλιακής οδού και Μ.Ασίας-διάρθρωση της αμφίδρομης κυκλοφορίας της οδού, δημιουργία ισχυρών στάθμευσης, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων συνοδευόμενη από κατάλληλο αστικό εξοπλισμό	Μελέτη εφαρμογής	4010	m2	128		Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ - ΕΣΠΑ 21-27 - ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Εναλλακτική πρόταση περί ανάπλασης οδού Γ.Γεννημάτων: Στο ρεύμα ανόδου της οδού Γ.Γεννημάτων κατάληψη της ζώνης στάθμευσης σε όλο το μήκος της οδού και η διαμόρφωση δικτύου αμφίδρομου διαδρόμου ποδηλάτου (cycle track)	Μελέτη εφαρμογής	1003	m2	70		Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης							
		Διαμόρφωση πεζοδρομίων εμπροσθεν του σχολικού συγκροτήματος (πλησίον της ΠΕΟ 38) καθώς και επί της οδού Β.Σίλλη	Μελέτη εφαρμογής	588	m2	128	4.516 €	75.264 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Χαλκούτσι													
		Δημιουργία πράσινης διαδρομής στο Χαλκούτσι, με αφετηρία στο ύψος της οδού Ποσειδώνος (όριο εκβολών Ασπιού ποταμού) έως και την παραλία του Χαλκούτσι (συμβολή των οδών 25ης Μαρτίου-Γ.Αλκίνας)	Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ - ΕΣΠΑ 21-27	
		Μετατροπή οδού Αγ.Αναργύρων (Χαλκούτσι), στο τμήμα μεταξύ των 25ης Μαρτίου και Ποσειδώνος, όπου βρίσκεται και το Νηπιαγωγείο, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	896	m2	128	6.881 €	114.688 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27	
Μαλακώσα															
		Μετατροπή οδού εμπροσθεν Γηπιδίου από οδό Ειρήνης έως Λωφ.Αθηνών, οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	622	m2	128	4.777 €	79.616 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27	
		Μετατροπή οδού Κίπων από οδό Ειρήνης έως Λωφ.Αθηνών, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	824	m2	128	6.328 €	105.459 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27	
		Μετατροπή οδού Ειρήνης από οδό εμπροσθεν Γηπιδίου έως Κίπων, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	488	m2	128	3.747 €	62.445 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27	



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (ΣΕΤΙΑΣ)														
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΛΕΩΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΙΚΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2022	2023	2024	2025	2026	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνησης, υποδομές ΑμεΑ και ποδήλατο)	Εξασφάλιση της άμεσης και ασφαλείας μετακίνησης πεζών και ΑμεΑ	Επικαιροποίηση και εφαρμογή της μελέτης: "ΜΙΚ Ανάπλαση εισόδου οικισμού - σύνδεση πολιτιστικών υποδομών με καταστηνήσεις ΥΠΕΧΩΔΕ και TERRA VIBE - Αντιπυρική προστασία"	Επικαιροποίηση μελέτης				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
		Αιυλάνας												
		Αναβάθμιση του υφιστάμενου πεζοδρομίου κατά μήκος της ΠΕΟ 1 με υποδομές ΑμεΑ, κατάλληλης σήμανσης ή/και αστικό εξοπλισμό	Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
		Κανονικοποίηση της διατομής της ΠΕΟ στο τμήμα όπου διέρχεται από τον τοπικό κέντρο του οικισμού (ήτοι περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού έως και την υφιστάμενη πεζογέφυρα ΟΣΕ) περιλαμβάνοντας την δημιουργία πεζοδρομίου τουλάχιστον σε μία από τις δύο πλευρές της οδού	Μελέτη/Υπηρεσία				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
		Εξίσταση της δημιουργίας εισόδων ή/και ζώνης στάθμευσης στην ανατολική περιμετρία του σταθμού	Μελέτη/Υπηρεσία											
		Μεταρρύθμιση των οδών δυτικά των σιδηροδρομικών γραμμών (όπου έχει χωροθετηθεί η υφιστάμενη πιότα ΤΑΞΙ), σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτη εφαρμογής	3500	m2	128	26.880 €	448.000 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Σύνδεση για τη δημιουργία πράσινης διαδρομής από το δημοτικό σχολείο, την κεντρική πλατσία του Ι.Ν. Αγ. Αντωνίου και τον σιδηροδρομικό σταθμό με το σχολικό συγκρότημα του Γυμνασίου/Λυκείου και του Σταθμού	Μελέτη εφαρμογής	1100			30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΣΠΑ 21-27
		Αφίδνα (Πολεδομική ενότητα Π1: παραδοσιακός οικισμός)												
		Ζώνη 20-30χλμ: όλο το πληθαζόμενο δίκτυο (ήτοι οδοί 25ης Μαρτίου, Αγίας Τριάδος κ.α.) που αφορά στην κεντρική πλατσία του (παραδοσιακού) οικισμού (Ι.Ν. Κοιμήσεως Θεοτόκου) αλλά και στην πλατσία Αγ. Θεοδώρων με χρήση κατάλληλης σήμανσης	Μελέτη σήμανσης		Σήμανση/Πινακίδες	80		2.000 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Πρόταση για ένταξη των οδών περιμετρικά του Δημοτικού καταστήματος στο δίκτυο (μίσω κατάλληλης σήμανσης)	Μελέτη σήμανσης											
		Καπανδρίτη												
		Μεταρρύθμιση συγκριμένων οδών του κέντρου του Καπανδριτίου σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας με βασική προτεραιότητα τη μίσω του Ι.Χ.	Μελέτη/Υπηρεσία για τον καθορισμό οδών και Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Αγ. Αποστόλοι (Κάλαμος)												
		Δημιουργία πράσινης διαδρομής στους Αγ. Αποστόλους (πάρκατα ζώνη Καλδίου) με αφιέρωση στα άρια της τοπικής ενότητας (με τη Σκάλα Ερωπού) έως και τον υγρότοπο (άρια με τοπική ενότητα Αγκινάς)	Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Εφαρμογή ξύλινων πλατόφόρων (deck) σε σημεία της βόρειας παριάς της παράκτιας ζώνης χωρίς πεζοδρόμιο	Μελέτη εφαρμογής	6533	m2	128		836.201 €						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
		Δημιουργία/διαπλάτυνση του πεζοδρομίου σε σημεία της βόρειας παριάς της παράκτιας ζώνης	Μελέτη εφαρμογής	3189	m2	128		408.227 €						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
		Μεταρρύθμιση σε οδό ήπιας κυκλοφορίας του τμήματος της Λωφ. Αγ. Αποστόλων από το ύψος του μονοδρόμου έως και τον υγρότοπο	Μελέτη εφαρμογής	2600	m2	128	19.968 €	332.800 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΕΣΠΑ 21-27
		Κανονικοποίηση της διατομής της Λωφ. Αγ. Αποστόλων (αφορά την περιοχή του γραμμικού κέντρου αναψυχής, ήτοι από το δημοτικό χώρο στάθμευσης και ανατολικά) με σημειακή διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και οριοθέτηση της παραδίας στάθμευσης	Μελέτη εφαρμογής		m2	128	30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
Εξασφάλιση της άμεσης και ασφαλείας μετακίνησης πεζών και ΑμεΑ		*Σημείωση: Στους οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τους πεζοδρόμους λαμβάνεται υπόψη ότι θα πραγματοποιηθεί διάσπαρση της συνολικής επιφάνειας με κυβόλιθο (Μίσω κόστος παρτίδας=120€/m2 - περιλαμβάνονται ΓΕ & ΟΕ, απόβλητα, αναθεώρησης, ΦΠΑ, σύμφωνα με το αρχείο του Οδηγού Ανασχεδιασμού Αστικών οδών, Ιουν 2019).												
		**Σημείωση: Για τον υπολογισμό, λήφθηκε υπόψη (ανάλογα με την υπό εξέταση περίπτωση) και η συνολική διατομή του κάθε οδικού τμήματος από π.χ. σε π.χ.												
		Λοπά έργα/μέτρα για την εφαρμογή παρεμβάσεων ανάπλασης, αστικής αναζωογόνησης, πράσινων υποδομών και Ζωνών ήπιας κυκλοφορίας												
		Συμπλήρωση σχετικής σήμανσης για τις ζώνες με όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (πινακίδες Ρ-32(30) ή/και Ρ-60 (σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 2302/2013))	Υπηρεσία/Μελέτη				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Ανάπλαση των πεζοδρομίων του αρτηριακού και συλλεκτικού δικτύου (που δεν έχουν έως και σήμερα υλοποιηθεί): κατασκευή ραμπών και οδύων τυφλών, απρόσκοπτη και ασφαλή διέλευση των πεζών	Υπηρεσία/Μελέτη				30.000 €	Δεν καταλογίζεται - ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
		Εφαρμογή του Ρυθμιστικού σχεδίου (στην περιοχή που υπάρχει) ως προς το οδικό δίκτυο και τις διασυνδίες οδών	Υπηρεσία/Μελέτη											
ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ														



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)															
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΛΕΩΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΥΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΙΧΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2022	2023	2024	2025	2026	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, υποδομές Αμ.Α και ποδηλάτου)	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης ποδηλατών	Διαμόρφωση και δημιουργία ασφαλούς δικτύου ποδηλάτου (έχοντας υπόψη τις προτεινόμενες πράσινες διαδρομές)	Υπηρεσία/Μελέτη				30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών για τον καθορισμό των πράσινων διαδρομών ανάλογα σχέση με την επιλογή του τύπου του δικτύου ποδηλάτου						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
	Λοιπές προτάσεις/δράσεις περιλαμβανόμενες σε αντιπροσωπευτικές περιοχές του Δήμου	Κάλαμος Ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου Αμφικρίου μέσω ειδικής κατά τόπους πληροφοριακής σήμανσης κατά μήκος της Ε.Ο.81	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Διοργάνωση πολυοδομικού και αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδιών για τον ανασχεδιασμό του περιβάλλοντα χώρου	Δράση												
		Αγ. Απστόλοι Πρόταση για διεκδίκηση και ανάδειξη διαδρομής/μύων πεζών και ποδηλάτων με σκοπό την σύνδεση της παραλίας των Αγ. Αποστόλων με την παραλία της Αγκώνας μέσω του υφιστάμενου των πηγών Αγ. Αποστόλων.	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Αυλώνας Ανάδειξη του Μουσείου Ζυγομαλά ως βασικό τοπίο της περιοχής	Δράση												
		Αναβάθμιση της υφιστάμενης πεζογέφυρας του ΟΣΕ με υποδομές Αμ.Α, ποδηλάτων, ασανσέρ, κ.α.-κατόπιν ειδικής μελέτης	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Αφιδνών Υιοθέτηση της πρότασης του ΣΧΟΟΑΠ Αφιδνών, για δημιουργία περιοχής υπαίθριου θεάτρου δυτικά της πολυοδομικής ενότητας Π.2. με κατάλληλη σήμανση της διαδρομής προς/από αυτό	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Πρόταση για διεκδίκηση δημιουργίας περιπατητικής διαδρομής προς/από το υπαίθριο θέατρο, μέσω της οδού Αγ.Μαρίας	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Πρόταση για συνολική ανάπλαση της πολυοδομικής ενότητας Π.3 των Αφιδνών και ανάδειξης του τοπικού κέντρου δυτικά του σταθμού	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Καπανδριή Εκπόνηση μελετών για παρεμβάσεις σε επιλεγμένες οδούς που δύναται να αποτινάξουν βάση για πεζοπορικές διαδρομές ή/και με κατάλληλη διαμόρφωση ζώνων δικτύων ποδηλάτου	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Οργάνωση πολυοδομικού και αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την αξιοποίηση και ανάδειξη της λίμνης Μαραθώνα	Δράση												
		Πρόταση για ανάδειξη του Μουσείου παραγωγής οίνου και σχετικών προϊόντων (με απαιτούμενη τη συνεργασία του Ινστιτούτου Κώστα Λαζαρίδη)	Υπηρεσία/Μελέτη												
		Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης	Οργάνωση στάθμευσης παρά την οδό	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ Πρόταση για σχεδιασμό και υλοποίηση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ) στην Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλτία	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη εφαρμογής				30.000 €	Δεν καταλογίζεται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών για τον καθορισμό της περιοχής/θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης					
Οργάνωση στάθμευσης παρά την οδό	Πρόταση για την χωροθέτηση θέσεων Αμ.Α σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου		Υπηρεσία/Μελέτη											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
	Πρόταση για σχεδιασμό και χωροθέτηση της στάθμευσης των δικύκλων, της στάσης και στάθμευσης των ημιφορητών και φορητών, των απαραίτητων χώρων στάθμευσης των δημοτικών κτιρίων ή λοιπών κοινοφελών χώρων (ΕΦΚΑ, ΔΟΥ, Κέντρο υγείας, κ.α. χρήσεων), ειδικά στις περιοχές του παραρτήματος μετώπου και των λοιπών τοπικών/πολυοδομικών κέντρων των Δημοτικών ενότητων του Δήμου		Υπηρεσία/Μελέτη				20.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Πρόταση για σχεδιασμό και χωροθέτηση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία και ζώνες των τοπικών κέντρων του Δήμου (σε συνδυασμό και με τις υπό υλοποίηση πράσινες διαδρομές)	Υπηρεσία/Μελέτη	10	Ποδηλατοστάση/μίσθια	200		2.000 €						ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΡΙΤΗΣ - ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΣΠΑ 21-27	
		Πρόταση για εφαρμογή ζώνης απαγόρευσης της στάθμευσης μέσω σήμανσης Ρ-43 και Ρ-44 στις εισόδους και τις εξόδους αντίστοιχα του κύριου οδικού δικτύου των περιοχών του Πολυτεχνείου, Καλάμου, Αφιδνών (παραδοσιακός οικισμός), Αυλώνας, Ωρωπός, Σικαμίνος.			Σήμανση/Πινάκιδες	80		2.000 €						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (5ΕΤΙΑΣ)														
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2022	2023	2024	2025	2026	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης	Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού	Πρόταση δημιουργίας νέων και οργάνωση των υφιστάμενων υπαίθριων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε όλο το μήκος των παράκτιων οικισμών του Δήμου καθώς και των ορεινών οικισμών του	Υπηρεσία/Μελέτη	17	Χώρος στάθμευσης	5000	85.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Πρόταση για την οργάνωση και εξυγίανση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης στις περιοχές των σιδηροδρομικών σταθμών των Αφιδνών και Σφινδαλίας (που θα λειτουργήσουν ως αντιπροσωπευτικοί χώροι με-πιβίβασης (Park & Ride)).	Υπηρεσία/Μελέτη	3	Χώρος στάθμευσης	5000	15.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ- ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΟΣΕ
		Πρόταση για εύριση χώρου στάθμευσης εκτός οδού στην περιοχή του Αυλώνα, για την εξυπηρέτηση των χρηστών του προαστιακού												ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΟΣΕ
	Διαχείριση συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	Πρόταση για χωροθέτηση θέσεων/σημείων φορτοεκφόρτωσης σε επιλεγμένες θέσεις του οδικού δικτύου	Υπηρεσία/Μελέτη				10.000 €							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
Εφαρμογές “Εξυπνης πόλης” αναφορικά με την κινητικότητα	Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών	ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΕΞΥΠΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ												
		Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου	Σύμβαση ΣΦΗΟ - Προμήθεια/εγκατάσταση υποδομών	34	Σταθμός φόρτισης	4000	32.000 €	136.000 €						ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
		Πρόταση για εφαρμογή εξυπνου συστήματος διαχείρισης στάθμευσης (-πληροφόρηση οδηγών σε πραγματικό χρόνο για διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης) στους υφιστάμενους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, στους χώρους στάθμευσης που εξυπηρετούν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς του Δήμου καθώς και στις θέσεις παρά την οδό που δημιουργούνται στην αναπλασμένη ζώνη ή/και υπάρχουν σήμερα και στους λοιπούς οικισμούς (Χαλκούτσι, Αγ.Απόστολοι, κ.α.).	Εγκατάσταση εφαρμογής/συστήματος				30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών για τον καθορισμό του ακριβή αριθμού συστημάτων VMS						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ, ΕΣΠΑ 21-27
		Τοποθέτηση ειδικών αισθητήρων με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής (παράνομης) στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο) στο σύνολο των διαβάσεων ή/και των ραμπών.	Υπηρεσία/Μελέτη καταγραφής - Εγκατάσταση εφαρμογής/συστήματος		Αισθητήρας	400	30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών						ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ, ΕΣΠΑ 21-27



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (10ΕΤΙΑΣ)														
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΙΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2027	2028	2029	2030	2031	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών	Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών & Πολυτροπικά συστήματα μεταφορών	Ισχύουν τα μέτρα/ρυθμίσεις/παρεμβάσεις όπως αυτά έχουν προταθεί κατά την πρώτη δετία												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΣΠΑ 21-27 - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕ ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ
Διαχείριση κυκλοφορίας/ Προσπελασιμότητα - Οδική ασφάλεια	Κυκλοφοριακή οργάνωση- Διαχείριση κυκλοφορίας- Προσπελασιμότητα	Μείωση των ορίων ταχύτητας στο συλλεκτηριακό δίκτυο σε 30χλμ./ώρα., στο εσωτερικό των οικισμών.	Μελέτη σήμανσης											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Δρομολόγηση επεκτάσεων οδικού δικτύου οικισμών προς πολεοδόμηση και διάνοιξη νέων οδών	Εφαρμογή Σχεδίου Πόλεως - Μελέτες οδοποιίας											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
	Βελτίωση Οδικής ασφάλειας - Βελτίωση οδικών υποδομών / αστικών δικτύων	Συνέχιση/ολοκλήρωση των γεωμετρικών διαμορφώσεων στους κόμβους που προτάθηκαν κατά το βραχυπρόθεσμο σενάριο και δεν έχουν ολοκληρωθεί. Παραμένει η προτεραιότητα στα μελανά σημεία του Δήμου.	Κυκλοφοριακή μελέτη				Εκτιμήσεις κόστους ανά παρέμβαση έχουν πραγματοποιηθεί στον πίνακα της Σειράς							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ, ΕΣΠΑ 21-27
		Πρόταση για μελέτη υποστήριξης για την βελτίωση της ασφάλειας σε υφιστάμενες ή/και χωροθέτησης νέων διαβάσεων πεζών (σύμφωνα και με τις συνδέσεις σε βασικές πράσινες διαδρομές, που θα έχουν δημοσιολογηθεί και τους βασικούς πόλους έλξης καθημερινών μετακινήσεων) - Εξέταση δυνατότητας υποστήριξης από φωτεινή σηματοδότη	Κυκλοφοριακή μελέτη		30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών								ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΥΜΕ
Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, υποδομές ΑμεΑ και ποδήλατο)	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών και ΑμεΑ	Συνέχιση του προγράμματος αναπλάσεων ηχοποίησης είτε με διαπλάτυνση πεζοδρομίων είτε με μετατροπή οδών μικτής χρήσης και ζωνών 20χλμ./ώρα. στο εσωτερικό των οικισμών. Στο ίδιο πλαίσιο, δημοσιολογούνται οι αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και η προμήθεια αστικού εξοπλισμού κατά μήκος των πεζοδρομίων.	Μελέτη εφαρμογής											ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ - ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΣΠΑ 21-27
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης	Οργάνωση στάθμευσης παρά την οδό	Εκπόνηση ειδικής μελέτης για τον σχεδιασμό και υλοποίηση αποτελεσματικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και σε άλλα αντιπροσωπευτικά σημεία ή/και περιοχές του Δήμου.	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη/Υψημεσία			30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ
		Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για υιοθέτηση μέτρων απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης στο λοιπό συλλεκτηριακό δίκτυο στο εσωτερικό των οικισμών.	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη σήμανσης			30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
		Πρόταση για επαναζέταση χωροθέτησης νέων υποδομών ποδηλατοστάσεων στο Δήμο και ειδικότερα στην άμεση ή/και ευρύτερη περιοχή των σταθμών του προαστιακού και των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ και προτεινόμενης δημοτικής) για την ενίσχυση του bike & ride. Απαραίτητη η συνεργασία των φορέων συγκοινωνίας στο Δήμο (ΚΤΕΛ Αττικής, ΤΡΑΙΝΟΣΕ).	Υψημεσία/Μελέτη			5.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/εκτέλεσης σχετικών εργασιών						ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ- ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΟΣΕ	
	Οργάνωση στάθμευσης εκτός οδού	Πρόταση για επαναζέταση χωροθέτησης νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, ανάλογα με τις ανάγκες ζήτησης στάθμευσης σε λοιπούς οικισμολογικούς ενότητες του Δήμου.	Υψημεσία/Μελέτη											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ - ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ (15ΕΤΙΑΣ)															
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΑΞΙΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΛΕΤΕΣ/ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΗ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ (€)	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ / ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ	2032	2033	2034	2035	2036	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών	Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των Δημόσιων συγκοινωνιών & Πολυτροπικά συστήματα μεταφορών	Ισχύουν τα μέτρα/ρυθμίσεις/παρεμβάσεις όπως αυτά έχουν προταθεί κατά την πρώτη 5ετία												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΣΠΑ 21-27 - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕ ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ	
Διαχείριση κυκλοφορίας/ Προσπελασιμότητα - Οδική ασφάλεια	Κυκλοφοριακή οργάνωση- Διαχείριση κυκλοφορίας - Προσπελασιμότητα	Υλοποίηση του έργου αναφορικά με την προτεινόμενη (από το ΓΤΣ Καιλιάδας/Ωρωπού) χάραξη/αναβάθμιση παρακαμπτήριας οδού (με ρόλο πρωτεύουσας αρτηρίας) με δύο κλάδους για την εισαγωγή των διερχόμενων προς/από τον αυτοκινητόδρομο (βλ. και σχετική μελέτη)	Εφαρμογή Σχεδίου Πόλεως - Μελέτες οδοποιίας											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	
		Συνίχιση/Ολοκλήρωση του προγράμματος περί δρομολόγησης επεκτάσεων οδικού δικτύου οικισμών προς πολυοδικότητα και διάνοιξη νέων οδών	Εφαρμογή Σχεδίου Πόλεως - Μελέτες οδοποιίας											ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	
	Βελτίωση Οδικής ασφάλειας - Βελτίωση οδικών υποδομών / αστικών δικτύων	Ολοκλήρωση των γεωμετρικών διαμορφώσεων στους κόμβους που προτάθηκαν κατά το βραχυπρόθεσμο σενάριο και δεν έχουν ολοκληρωθεί. <u>Παραμένει η προτεραιότητα στα μελανά σημεία του Δήμου.</u>	Κυκλοφοριακή μελέτη				Εκτίμησης κόστους ανά παρέμβαση έχουν πραγματοποιηθεί στον πίνακα της 5-τίας							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΤΗΣΗΣ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΣΠΑ 21-27	
Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας (πεζή μετακίνηση, υποδομές ΑμεΑ και ποδηλάτου)	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών και ΑμεΑ	Συνίχιση/Ολοκλήρωση του προγράμματος αναβάθμισης ηχοποίησης είτε με διαπλάτυνση πεζοδρομίων είτε με μετατροπή οδών μικτής χρήσης και ζωνών 20χμ/ώρα, στο εσωτερικό των οικισμών. Στο ίδιο πλαίσιο, δρομολογούνται οι αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και η προμήθεια αστικού εξοπλισμού κατά μήκος των πεζοδρομίων.	Μελέτη εφαρμογής											ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΤΗΣΗΣ - ΠΡΑΞΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΣΠΑ 21-27	
		Πρόταση για την διαμόρφωση αλλαγών στην επιφάνεια του οδικού δικτύου (με τη χρήση διαφορετικών υλικών) σε ευρύτερη κλίμακα - Υλοποίηση των μέτρων αυτών στις εισόδους-πύλες των οικισμών	Μελέτη εφαρμογής			30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης σχετικής μελέτης							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΤΗΣΗΣ - ΠΡΑΞΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΣΠΑ 21-27	
	Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης ποδηλατών	Δημιουργία/εγκατάσταση συστήματος bike sharing (κοινοχρήστων ποδηλάτων) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα σε επιλεγμένα σημεία της πόλης				10.000,00 €	250.000,00 €							ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΙΣΤΗΤΗΣΗΣ - ΠΡΑΞΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΣΠΑ 21-27	
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης	Οργάνωση στάθμευσης παρά την οδό	Πρόταση (κατόπιν μελέτης) για υιοθέτηση μέτρων απαγόρευσης παράδοσης στάθμευσης στο λοιπό συλλεκτριακό δίκτυο στο εσωτερικό των οικισμών.	Κανονιστική απόφαση - Μελέτη/Υπηρεσία			30.000 €	Δεν κοστολογείται – ανάγκη εκπόνησης/επίλυσης σχετικών εργασιών							ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ	
Εφαρμογές "Ευέκτης πόλης" αναφορικά με την κινητικότητα	Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών	Συνίχιση/Ολοκλήρωση προγραμμάτων αναφορικά με εφαρμογές "Ευέκτης στάθμευσης" και GIS στο Δήμο												ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΣΠΑ 21-27	