



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ



Τομέας Μεταφορών και
Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΜΠ

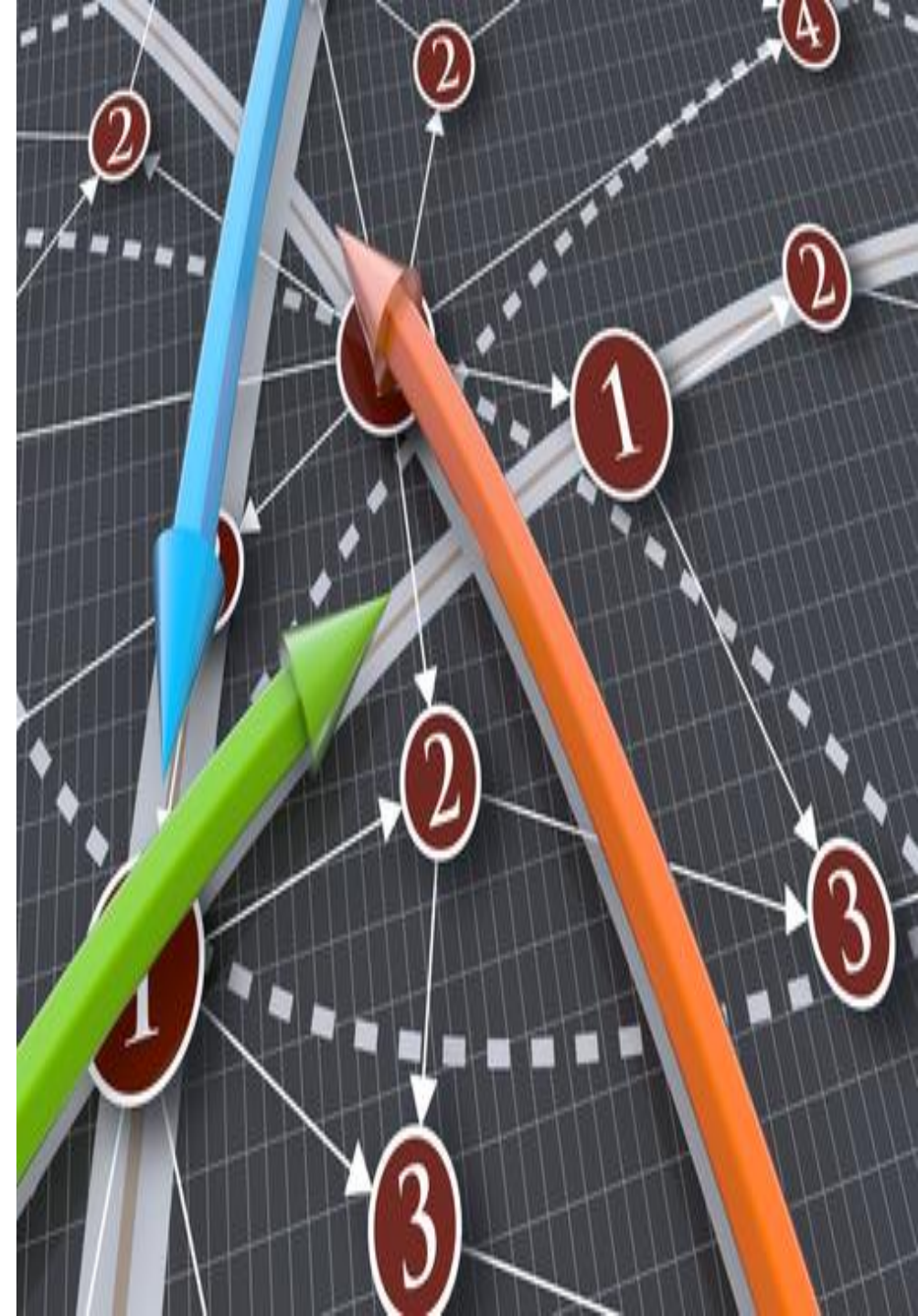
Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας

Γιώργος Γιαννής
Καθηγητής ΕΜΠ

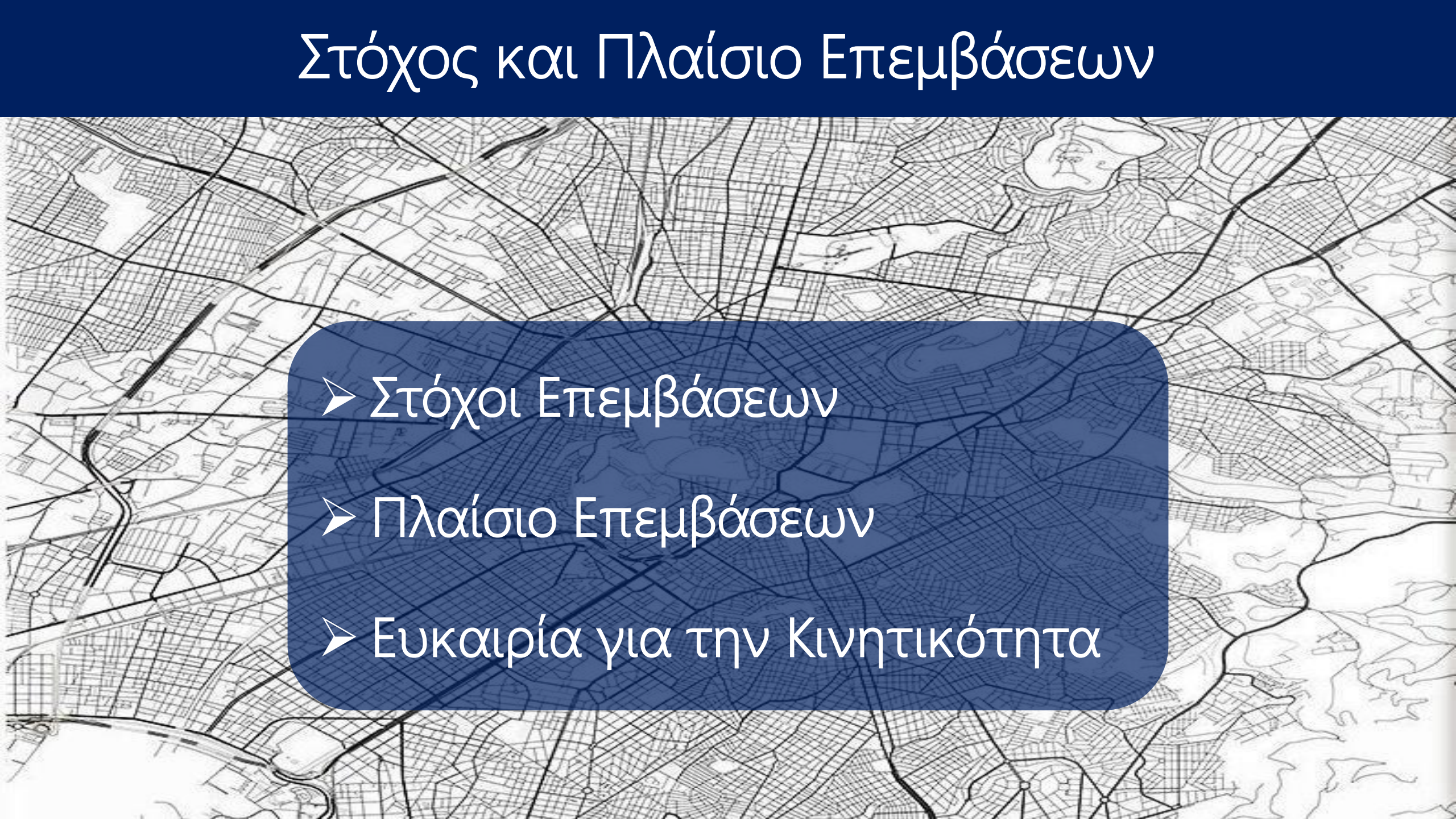
Συνεδρίαση Δημοτικού Συμβουλίου
Αθήνα, 11 Μαΐου 2020

Δομή Παρουσίασης

- Στόχος και **Πλαίσιο** Επεμβάσεων (4)
- Συνθήκες **Κυκλοφορίας σήμερα** στην Αθήνα και διεθνώς (9)
- **Επεμβάσεις** στην Κινητικότητα (17)
- Εκτίμηση Κυκλοφοριακών **Επιπτώσεων** (22)
- **Συμπέρασμα** (4)



Στόχος και Πλαίσιο Επεμβάσεων

- 
- Στόχοι Επεμβάσεων
 - Πλαίσιο Επεμβάσεων
 - Ευκαιρία για την Κινητικότητα

Στόχοι Επεμβάσεων

- **Ελάφρυνση νοσοκομείων** με μείωση παθόντων από οδικά ατυχήματα
- **Αποφυγή συνωστισμού** στα ΜΜΜ με προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατα)
- **Κοινωνική απόσταση** στον δημόσιο χώρο (πεζοί)



Ευκαιρία για μια νέα πολιτική κινητικότητας

- Η υγειονομική κρίση οδήγησε σε **κατάρρευση της ζήτησης μετακινήσεων** και των κυκλοφοριακών φόρτων και η επάνοδος στην «νέα κανονικότητα» ενδεχομένως να διαρκέσει μεγάλο διάστημα
- Ο Δήμος Αθηναίων έχει σε προχωρημένο βαθμό ωριμότητας **μείζονες επεμβάσεις στην κινητικότητα** στην κεντρική περιοχή της Αθήνας
- Είναι ευκαιρία, από τον χώρο που προσωρινά ελευθερώθηκε από τα ΙΧ, ένα μέρος του να αποδοθεί στις προτεινόμενες επεμβάσεις, οι οποίες μπορούν **να εφαρμοστούν άμεσα, ταυτόχρονα με τη σταδιακή επάνοδο** στη νέα κανονικότητα.
- Η περίοδος αυτή αποτελεί μοναδική **ευκαιρία ομαλής εφαρμογής των επεμβάσεων** (καταρχήν δοκιμαστικά), ώστε οι Αθηναίοι να επιστρέψουν σε μια νέα Αθήνα με νέες ευκαιρίες για τους μετακινούμενους και τις επιχειρήσεις.

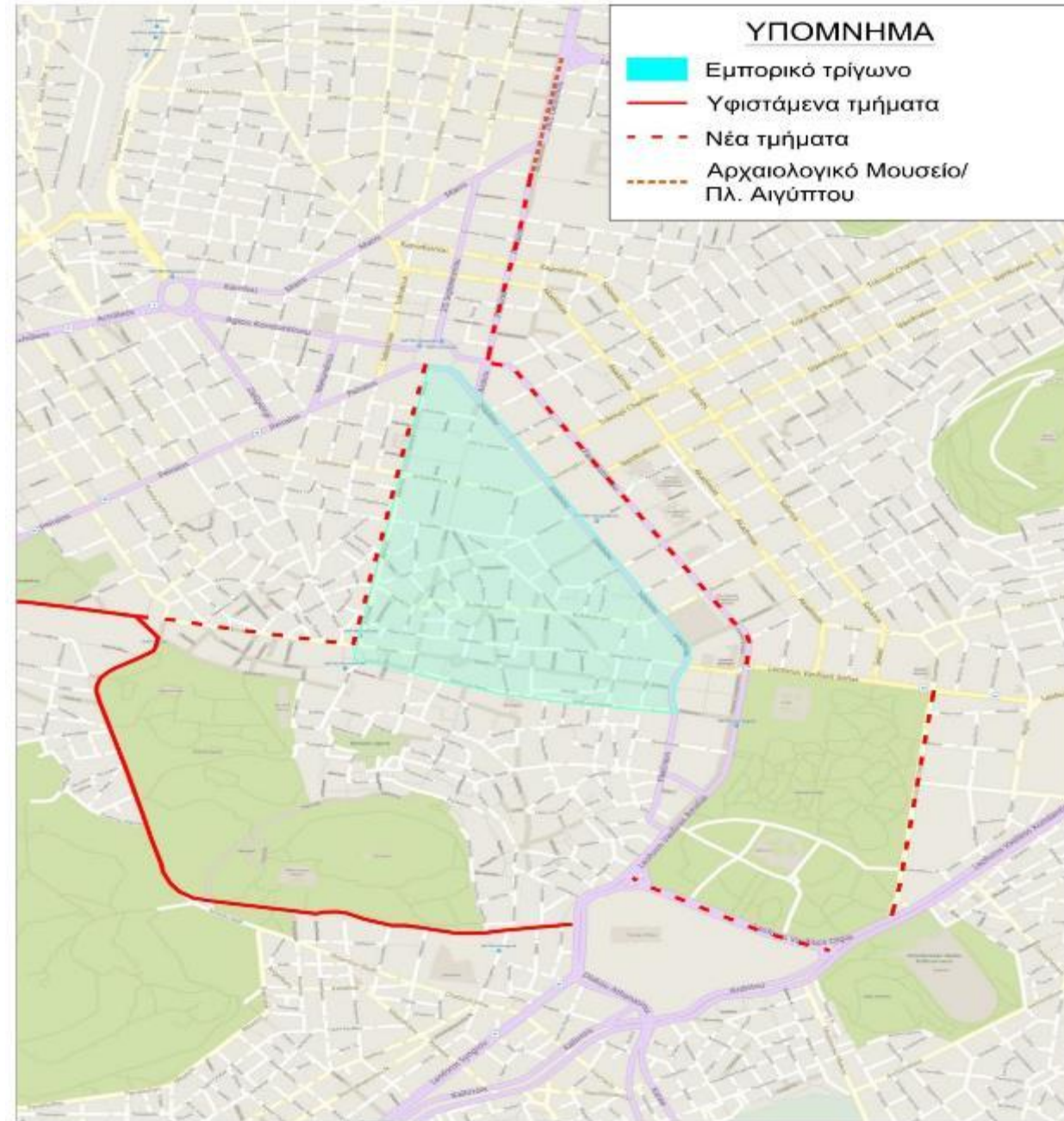


Πλαίσιο Επεμβάσεων

Οι επεμβάσεις εντάσσονται στη **νέα πολιτική αναβάθμισης του Δημόσιου Χώρου** στην Αθήνα, με καταρχήν δύο μείζονες πολεοδομικές παρεμβάσεις:

- **Μεγάλος Περίπατος**
(αναβάθμιση και ανάπλαση υποδομής οδών και πεζοδρομίων)
- **Εμπορικό Τρίγωνο και Πλάκα ελεύθερα από οχήματα**
(ειδικές ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης)

Ανάκτηση του δημόσιου χώρου από τα ΙΧ



Απώτερος Σκοπός Επεμβάσεων

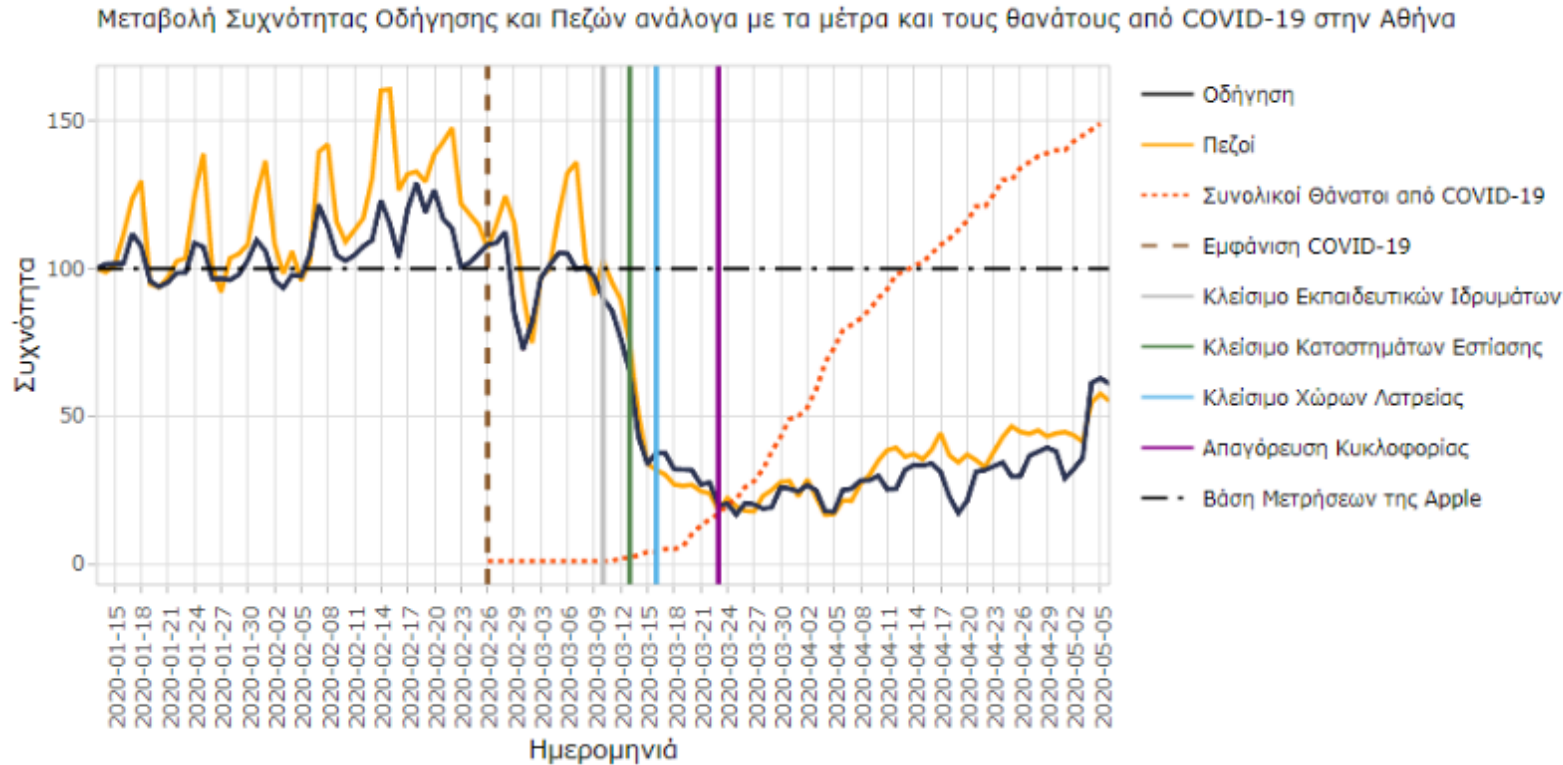
- **Νέα ποιότητα στην αστική κινητικότητα**
 - Άνετες Μετακινήσεις
 - Πράσινες Μετακινήσεις
 - Ασφαλείς Μετακινήσεις
 - Τόνωση της αγοράς (εμπόριο, τουρισμός)
 - Νέα σύγχρονη εικόνα της πόλης
- Οι προτεινόμενες επεμβάσεις εντάσσονται στο πλαίσιο της πολιτικής κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων, και είναι εναρμονισμένες τόσο με το υπό εκπόνηση **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** του Δήμου όσο και με τις σχετικές τάσεις στις Ευρωπαϊκές πόλεις.



Συνθήκες Κυκλοφορίας σήμερα στην Αθήνα

- 
- Μετακινήσεις
 - Ταχύτητες
 - Ατυχήματα

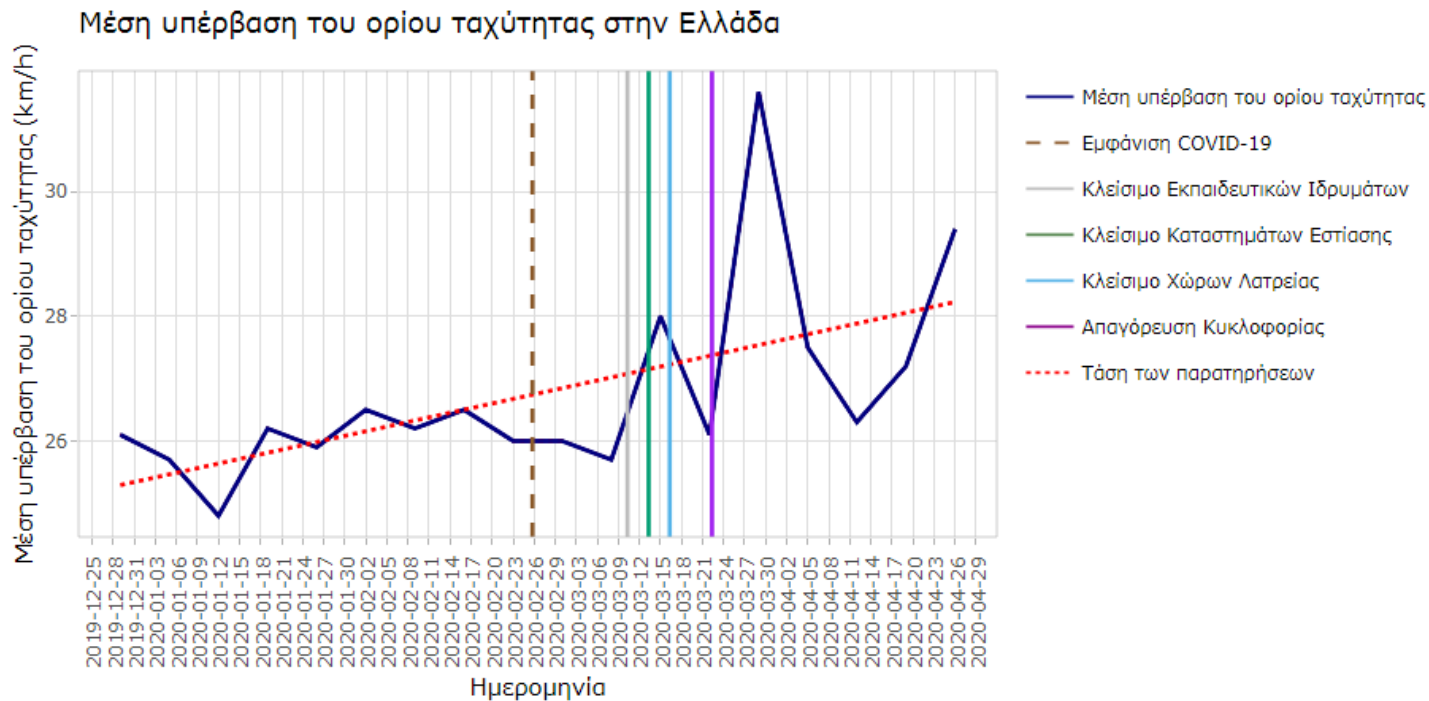
Εξέλιξη οδικών μετακινήσεων στην Αθήνα



Πηγή: Apple

- Μείωση 46.26% της συχνότητας οδήγησης και μείωση 42.54% της συχνότητας πεζών το Μάρτιο σε σχέση με το Φεβρουάριο
- Σημαντική μείωση 74.37% της συχνότητας οδήγησης και μείωση 72.18% της συχνότητας πεζών τον Απρίλιο σε σχέση με το Φεβρουάριο

Εξέλιξη υπέρβασης ορίων ταχύτητας - Ελλάδα

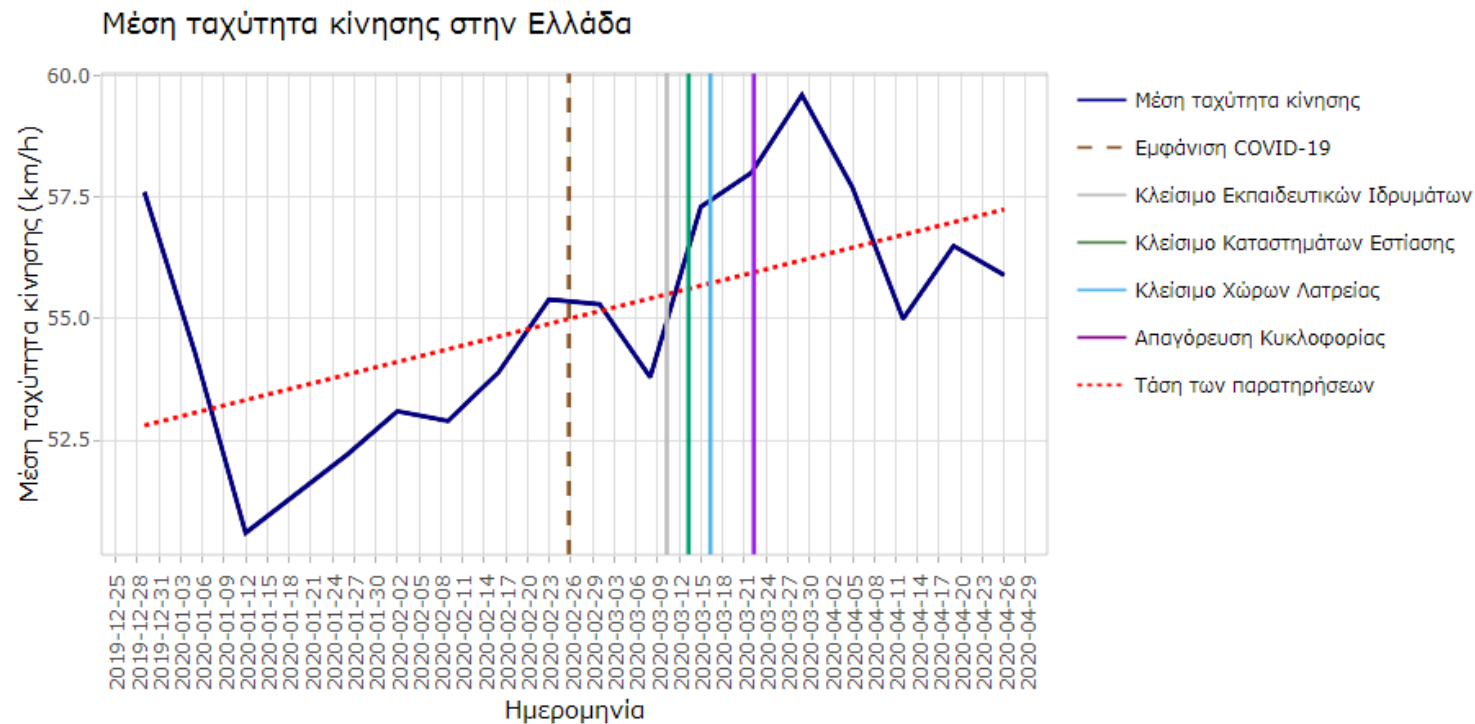


➤ **Αύξηση 2%** του μέσου όρου υπέρβασης του ορίου ταχύτητας εμφανίστηκε το Μάρτιο σε σχέση με το Φεβρουάριο

➤ **Αξιοσημείωτη αύξηση 7%** του μέσου όρου υπέρβασης του ορίου ταχύτητας εντοπίστηκε τον Απρίλιο σε σχέση με το Φεβρουάριο

Πηγή: OSeven

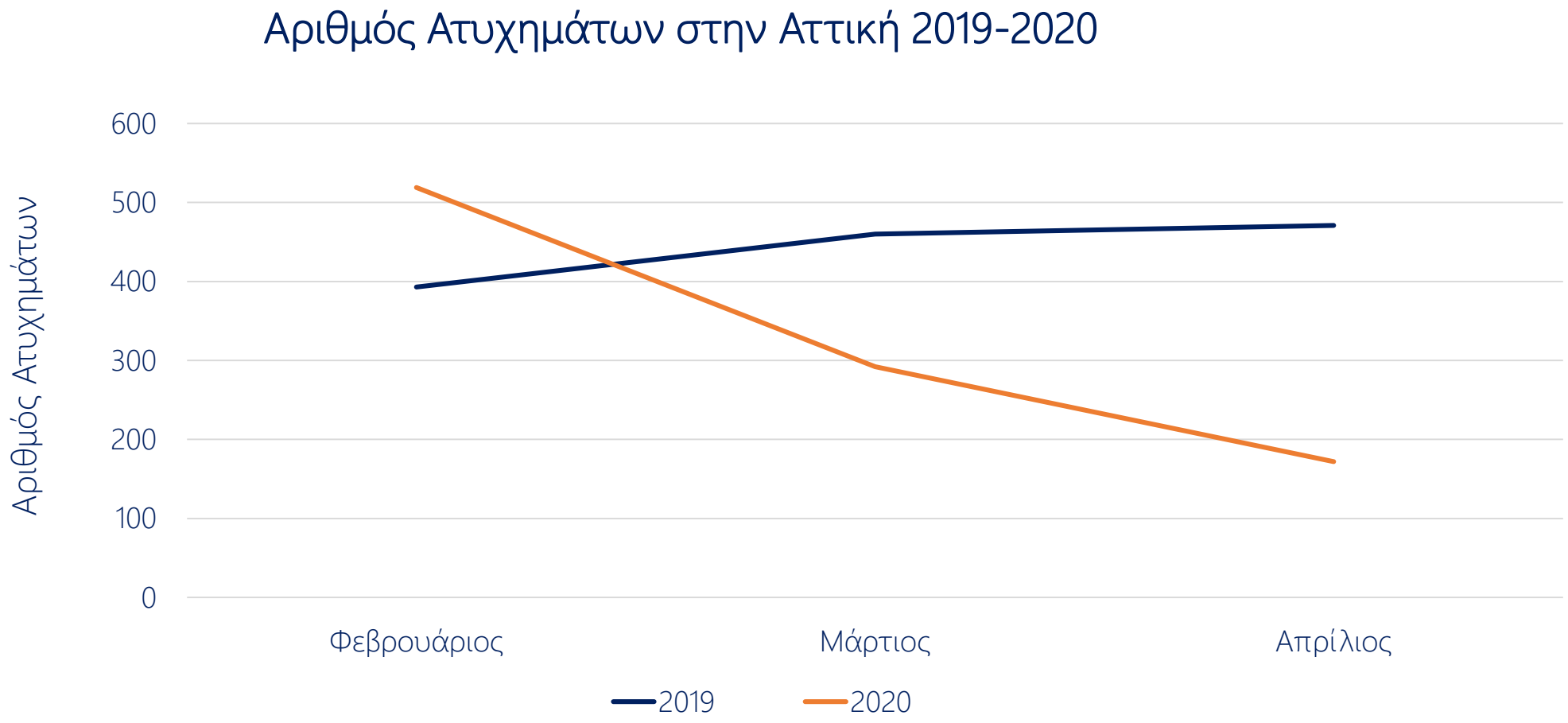
Εξέλιξη μέσης ταχύτητας κίνησης- Ελλάδα



- **Αύξηση 4%** της μέσης ταχύτητας κίνησης εμφανίστηκε το Μάρτιο σε σχέση με το Φεβρουάριο
- **Σημαντική αύξηση 6%** της μέσης ταχύτητας κίνησης εντοπίστηκε τον Απρίλιο σε σχέση με το Φεβρουάριο

Πηγή: OSeven

Αριθμός Οδικών Ατυχημάτων με παθόντες στην Αττική (1/2)



Πηγή: Τροχαία Αττικής

Αριθμός Οδικών Ατυχημάτων με παθόντες στην Αττική (2/2)

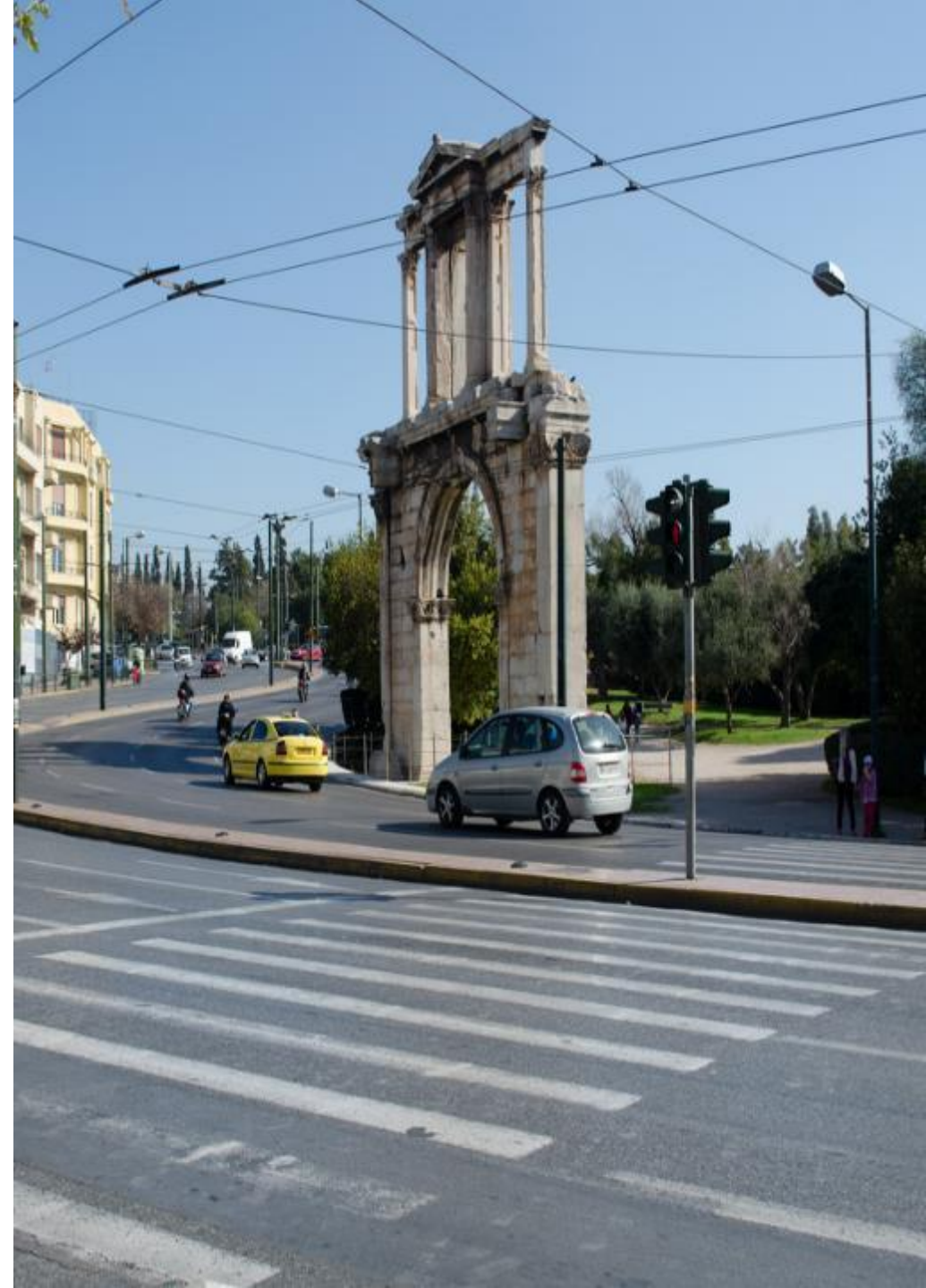
Αριθμός Ατυχημάτων	Μάρτιος			Απρίλιος		
	2019	2020	Μεταβολή	2019	2020*	Μεταβολή*
Θανατηφόρα	15	7	-53%	15	2	-87%
με βαριά Τραυματίες	13	10	-23%	14	6	-57%
με ελαφρά Τραυματίες	432	275	-36%	442	164	-63%
Συνολικά	460	292	-37%	471	172	-63%

Πηγή: Τροχαία Αττικής

Μεταβολή Κυκλοφοριακών Μεγεθών

Μεταβολή Κυκλοφοριακών Μεγεθών σε σχέση με τον Φεβρουάριο

	Μάρτιος	Απρίλιος
Κυκλοφορία οδηγών	-46%	-73%
Κυκλοφορία πεζών	-43%	-73%
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας	+6%	+5%
Μέση ταχύτητα κίνησης	+6%	+11%
Ατυχήματα με παθόντες	-43%	-67%



Οδικά Ατυχήματα διεθνώς

Χώρες	
Ιταλία	73% μείωση νεκρών
Ιρλανδία	Κανένας νεκρός σε διάστημα 7 ημερών τον Μάρτιο
Ολλανδία	50% μείωση ατυχημάτων

Πόλεις	
Αθήνα	63% μείωση ατυχημάτων
Άμστερνταμ	73% μείωση ατυχημάτων
Κωνσταντινούπολη	35% μείωση ατυχημάτων
Ινδιανάπολη	27% μείωση ατυχημάτων



Επεμβάσεις κινητικότητας σε άλλες πόλεις (1/2)

- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δρόμων με προτεραιότητα στους πεζούς και ποδηλάτες στο Μιλάνο
- Μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στις Βρυξέλλες
- Αύξηση του χρόνου πράσινης σηματοδότησης για πεζούς και ποδήλατα στις Βρυξέλλες
- Αυτόματοι σηματοδότες για πεζούς και ποδήλατα στις Βρυξέλλες, χωρίς πάτημα κουμπιού
- Μείωση του ορίου ταχύτητας στα 20-30 km/h σε κομβικές περιοχές που υπάρχουν ευάλωτοι χρήστες στο Τορίνο
- Μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h σε κεντρικές αρτηρίες στη Βαρκελώνη

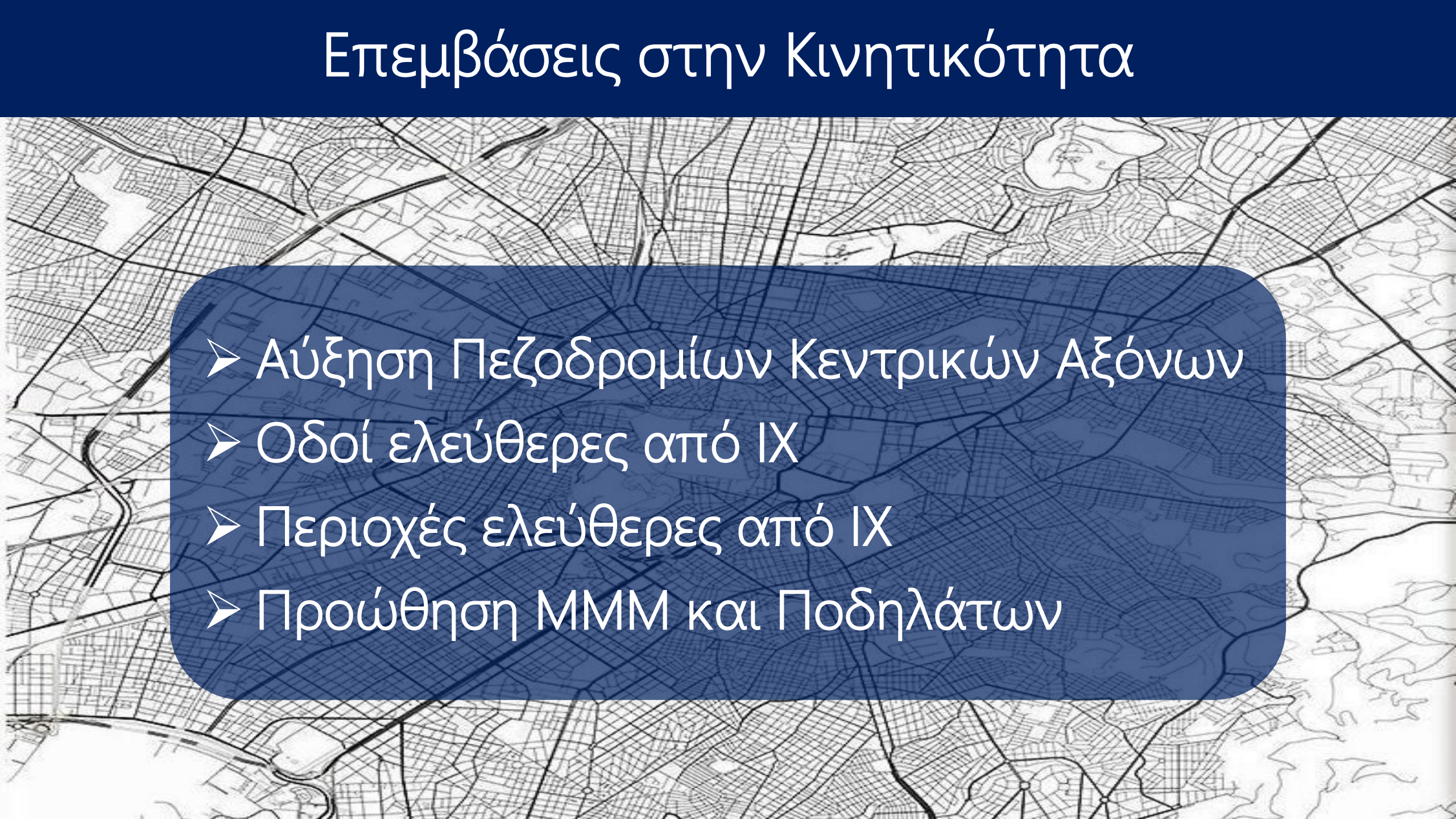


Επεμβάσεις κινητικότητας σε άλλες πόλεις (2/2)

- Δημιουργία συνολικού μήκους 650 χιλιομέτρων **προσωρινών και μόνιμων ποδηλατόδρομων** στο Παρίσι
- **Διεύρυνση του πλάτους των ποδηλατοδρόμων** στο Βερολίνο
- Μετατροπή πολυσύχναστων δρόμων στο κέντρο της πόλης σε **δρόμους ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30km/h** στο Σαν Φρανσίσκο
- **Δημιουργία έκτακτων ποδηλατόδρομων** σε κεντρικές οδούς και απαγόρευση μηχανοκίνητης διαμπερούς κυκλοφορίας στο τοπικό οδικό δίκτυο σε ευρεία περιοχή του κέντρου στο Βανκούβερ
- **Τετραπλασιασμός του δικτύου ποδηλατοδρόμων** σε κεντρικές αρτηρίες στην Πόλη του Μεξικού
- **Αντικατάσταση λωρίδων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** με νέες έκτακτης ανάγκης λωρίδες ποδηλάτων, χρησιμοποιώντας προσωρινούς κώνους στη Μπογκοτά



Επενδύσεις στην Κινητικότητα

- 
- Αύξηση Πεζοδρομίων Κεντρικών Αξόνων
 - Οδοί ελεύθερες από ΙΧ
 - Περιοχές ελεύθερες από ΙΧ
 - Προώθηση ΜΜΜ και Ποδηλάτων

Επεμβάσεις Κινητικότητας

α. Αύξηση Πεζοδρομίων Κεντρικών Αξόνων

- Πανεπιστημίου
- Πλατεία Συντάγματος

β. Οδοί ελεύθερες από ΙΧ

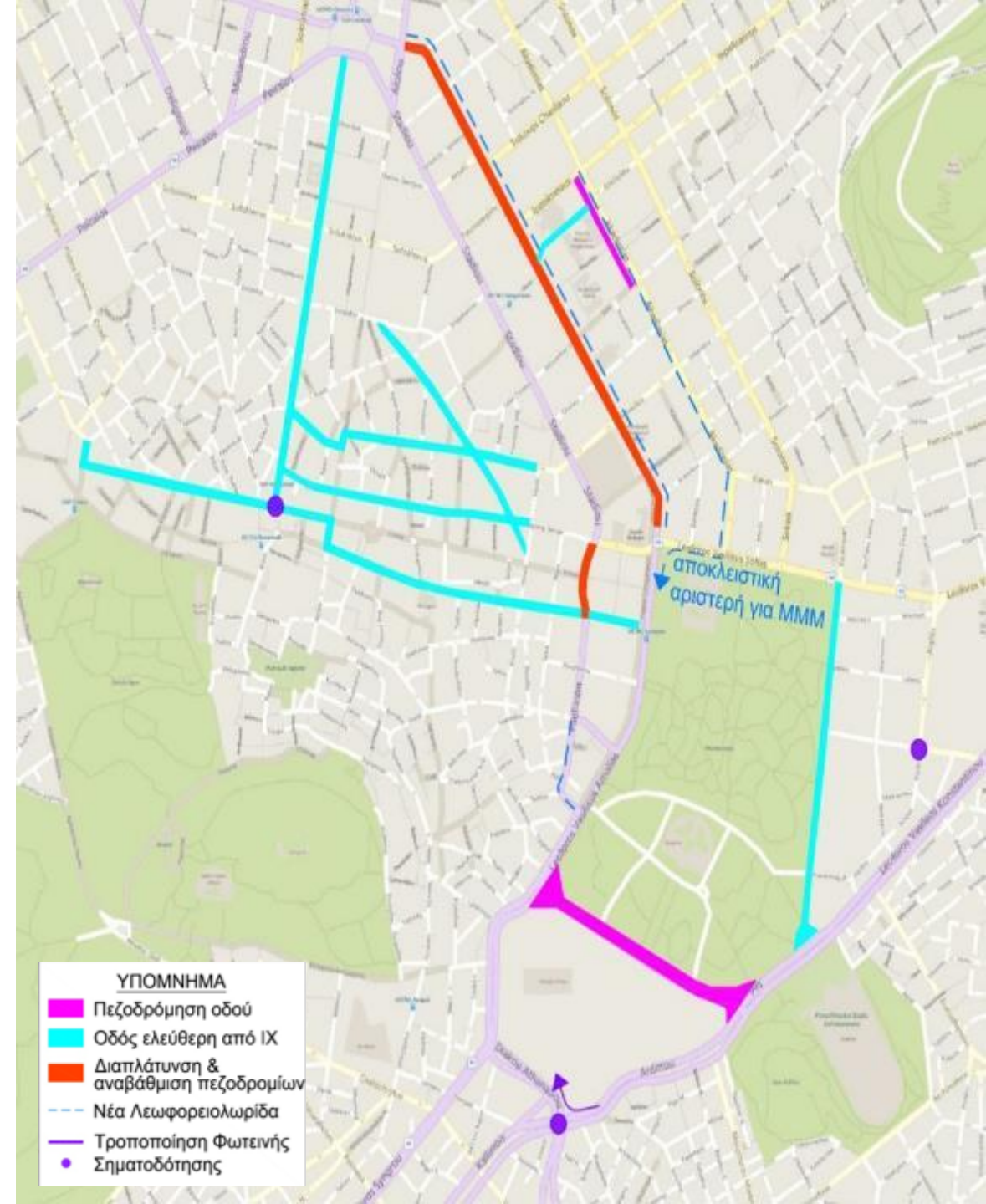
- Λ. Όλγας - Ηρώδου Αττικού
- Αθηνάς - Ερμού - Μητροπόλεως

γ. Περιοχές ελεύθερες από ΙΧ

- Εμπορικό Τρίγωνο
- Πλάκα

δ. Προώθηση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς & Ποδηλάτων

- Νέες λεωφορειολωρίδες
- Ποδηλατόδρομοι σε κύριους άξονες
- Μικτή κυκλοφορία με χαμηλές ταχύτητες

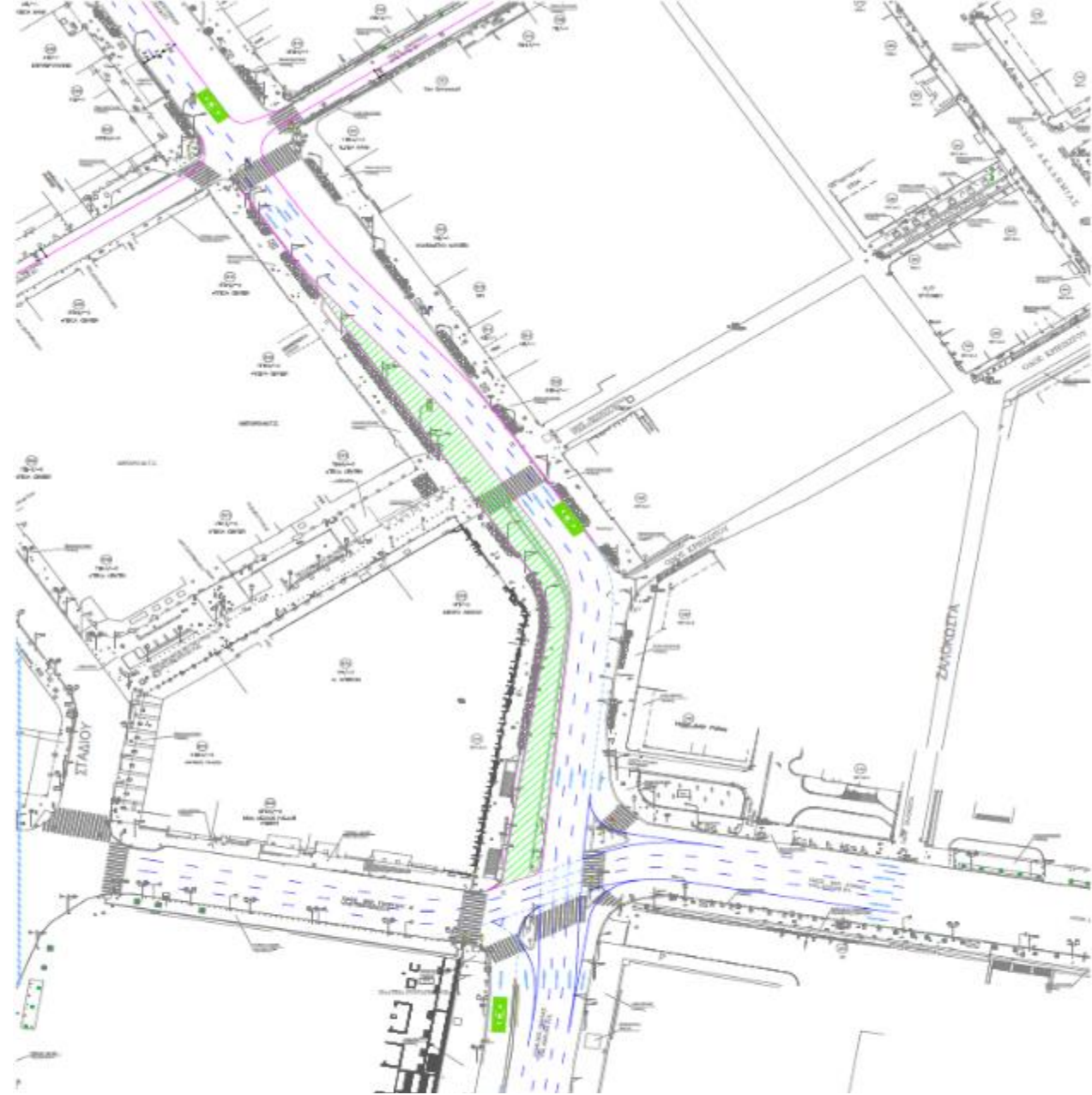


Πανεπιστημίου - Αύξηση Πεζοδρομίου



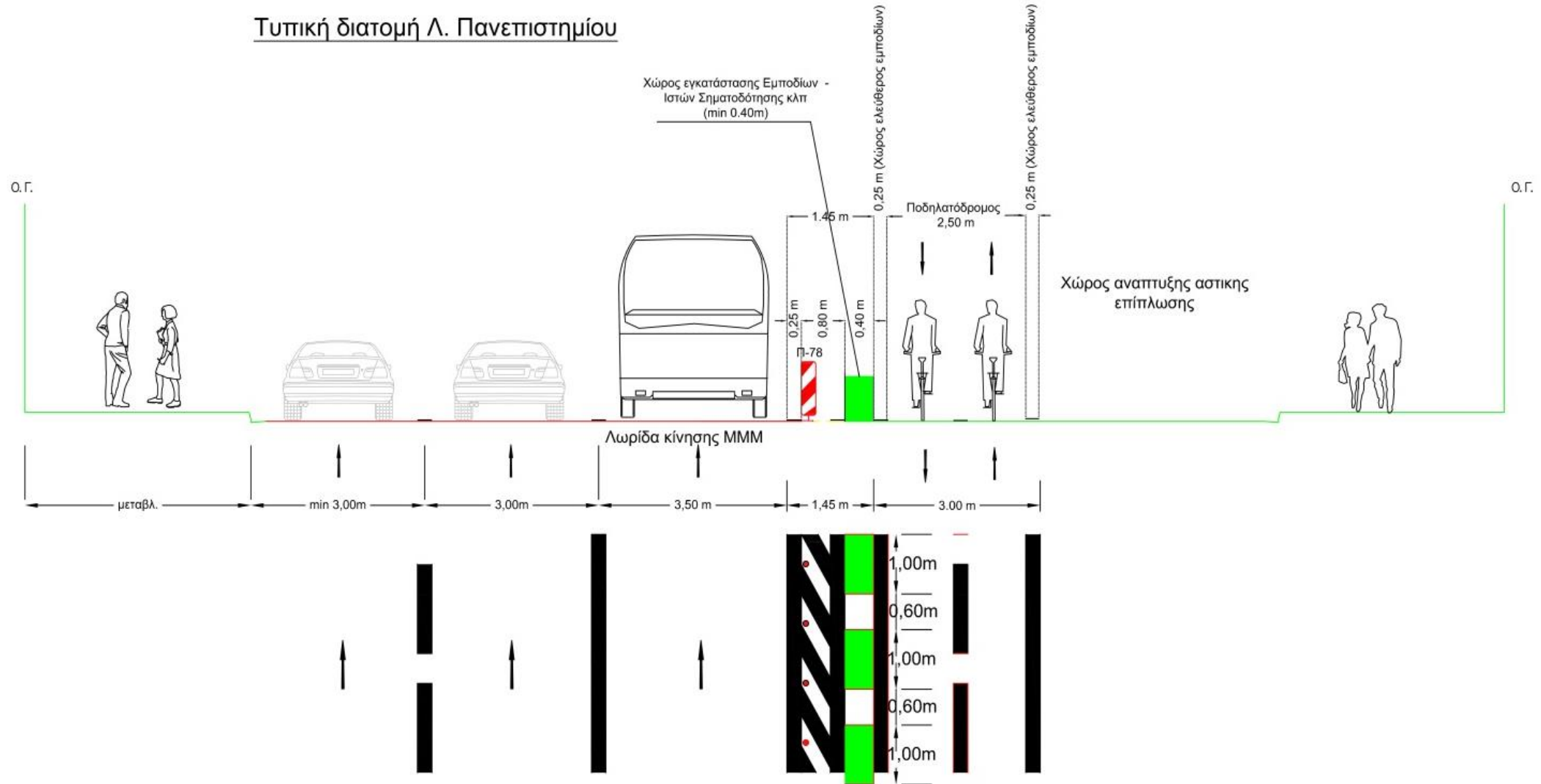
Πανεπιστημίου Αύξηση Πεζοδρομίου

- **Νέο πεζοδρόμιο** σε όλο το μήκος πλάτους 3 λωρίδων
- **2 λωρίδες** κυκλοφορίας ελεύθερες για όλα τα οχήματα
- **1 νέα λεωφορειολωρίδα** παράλληλης ροής (+28 γραμμές)
- **Κατάργηση** λεωφορειολωρίδας αντίθετης ροής (-3 γραμμές)



Προσωρινή Ρύθμιση στην είσοδο της Οδού
Πανεπιστημίου από Λ. Βασ. Σοφίας και Λ. Αμαλίας

Πανεπιστημίου (ενδεικτική διατομή)



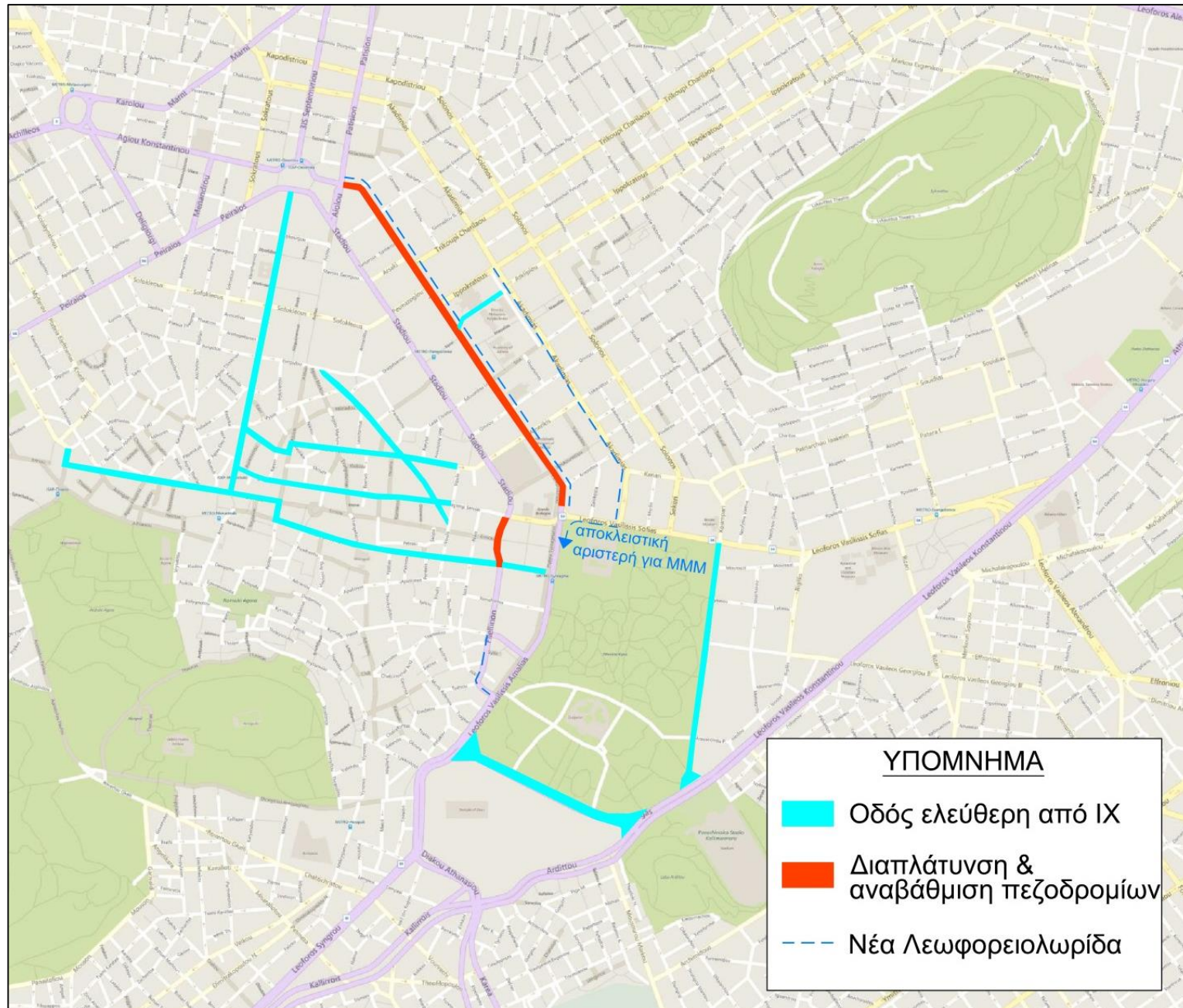
Πλατεία Συντάγματος (κάτω μέρος) - Αύξηση Πεζοδρομίου

- **Νέο πεζοδρόμιο** σε όλο το μήκος πλάτους 1-2 λωρίδων
- **3 λωρίδες** κυκλοφορίας ελεύθερες για όλα τα οχήματα
- **1 νέα λεωφορειολωρίδα**
- 1 λωρίδα στάσεων λεωφορείων



Οδοί Ελεύθερες από ΙΧ

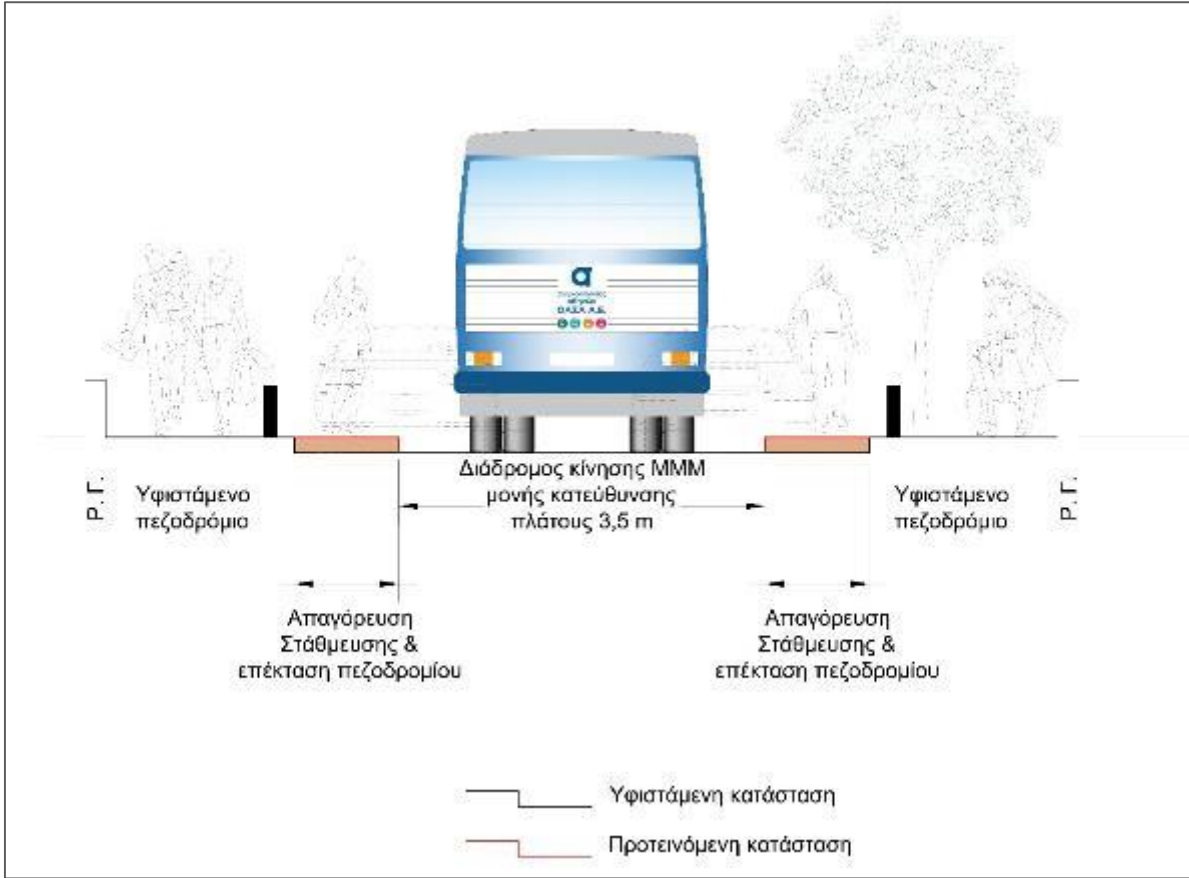
- Λ. Όλγας
- Ηρώδου Αττικού
- Αθηνάς
- Ερμού
- Μητροπόλεως



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Οδός ελεύθερη από ΙΧ
-  Διαπλάτυνση & αναβάθμιση πεζοδρομίων
-  Νέα Λεωφορειολωρίδα

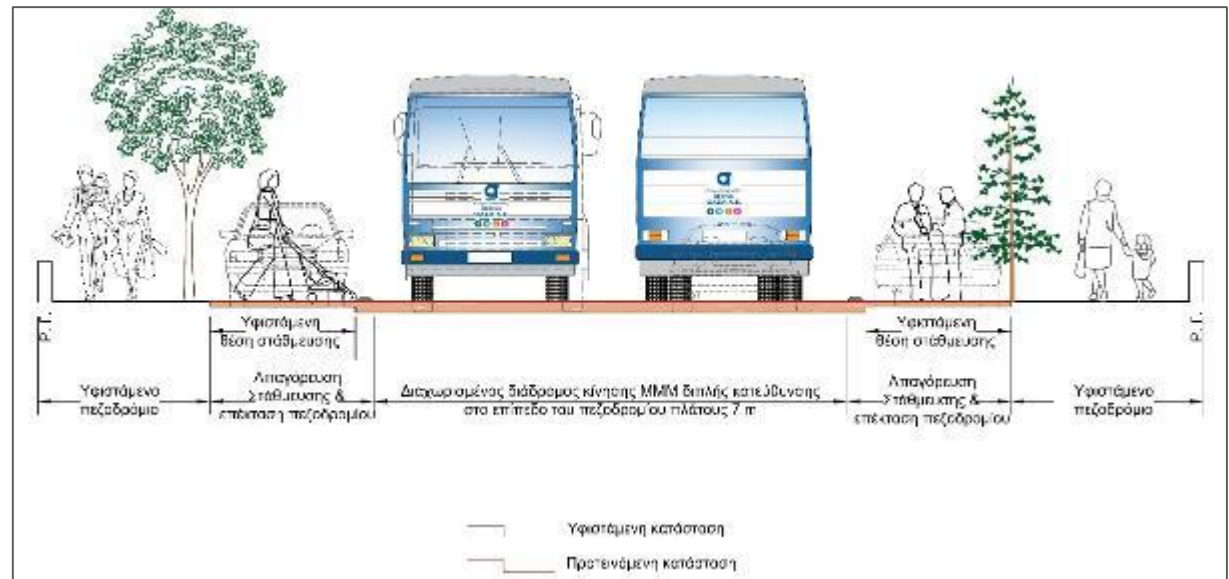
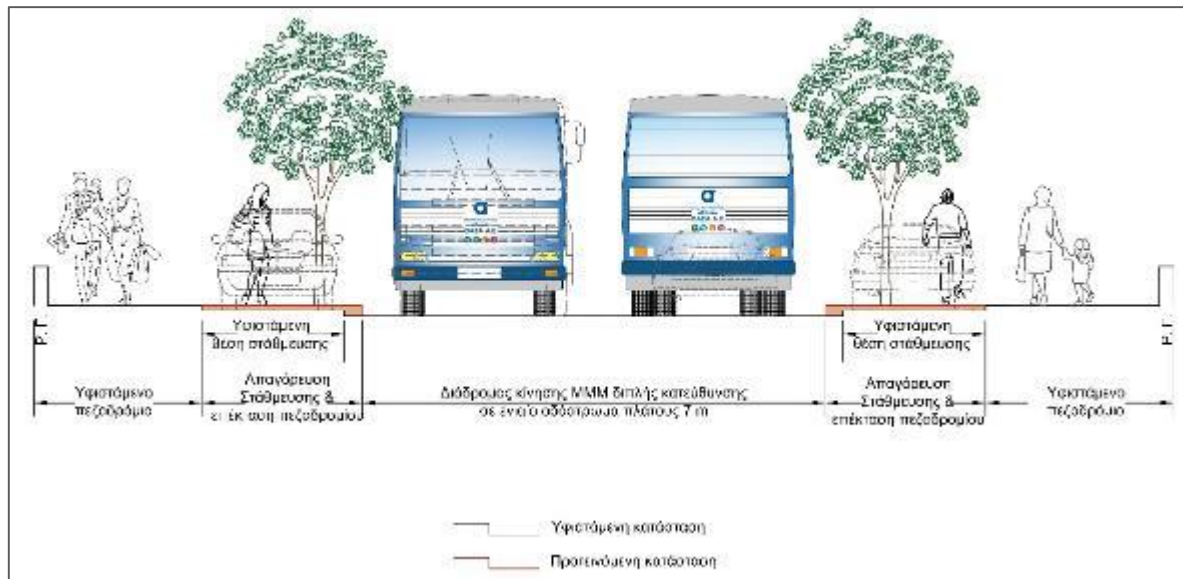
Μητροπόλεως



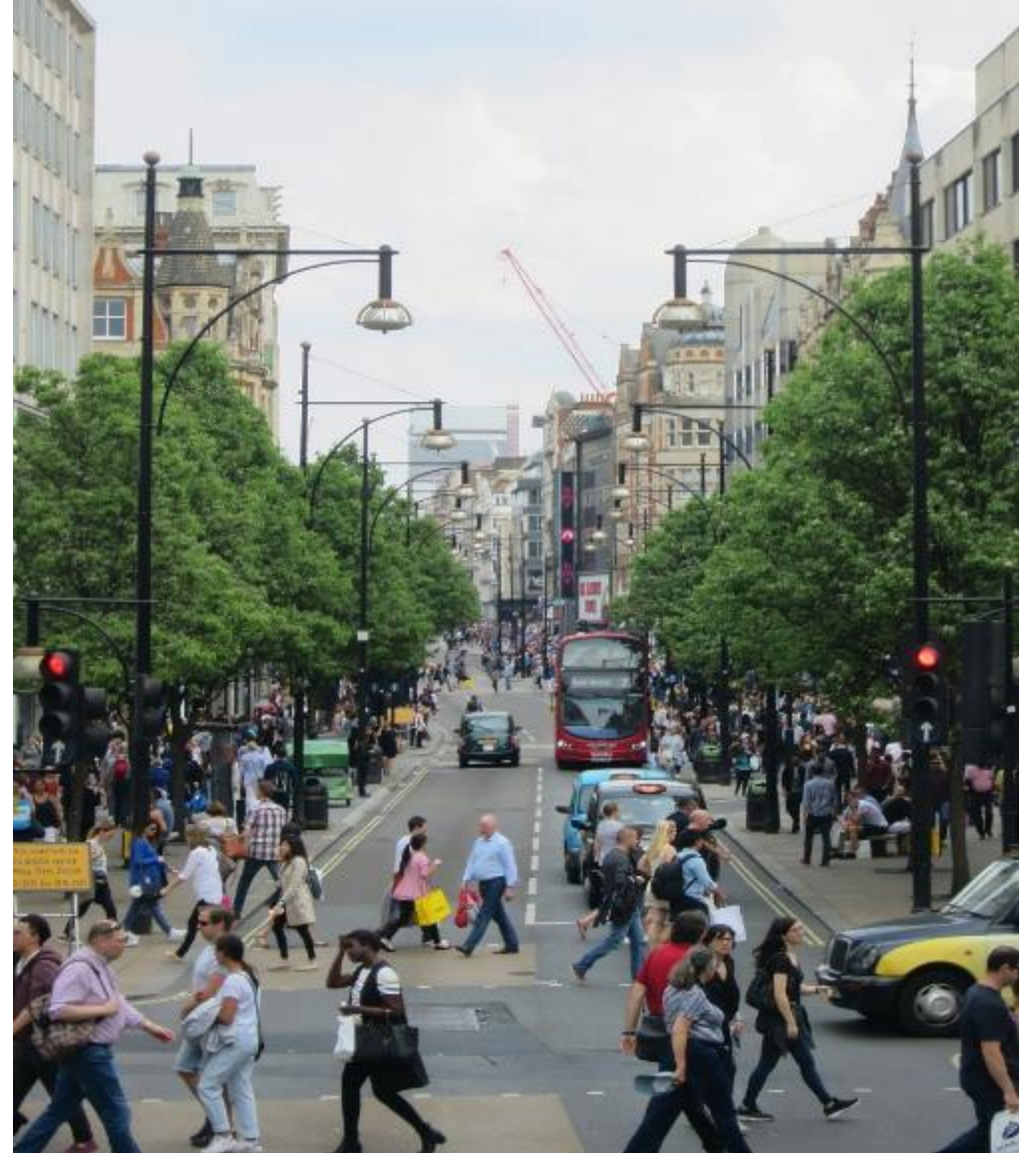
Μητροπόλεως



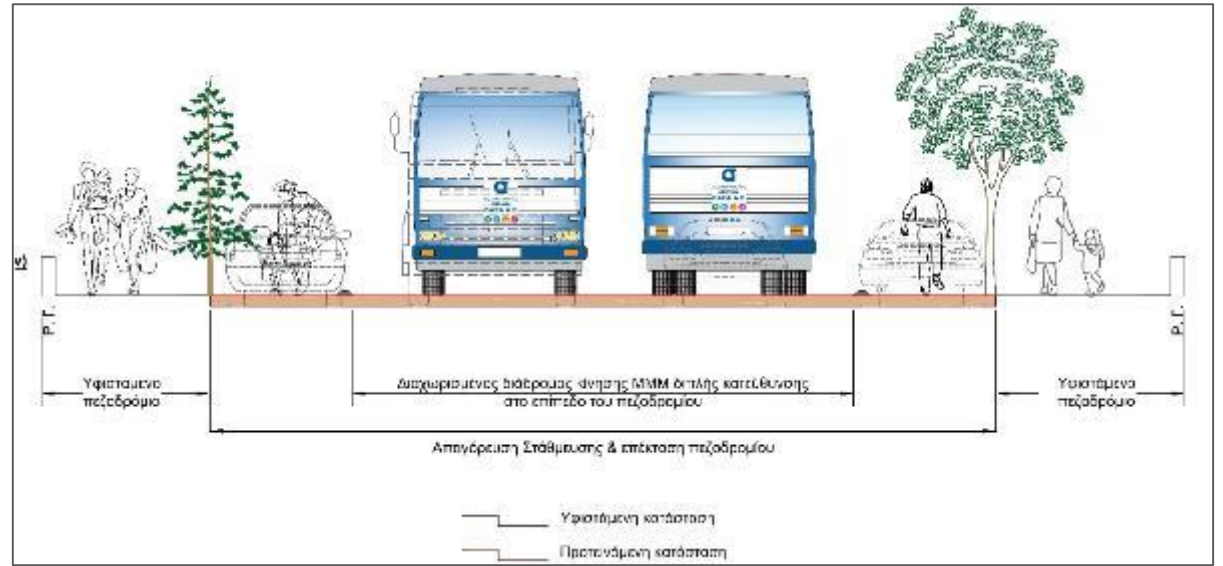
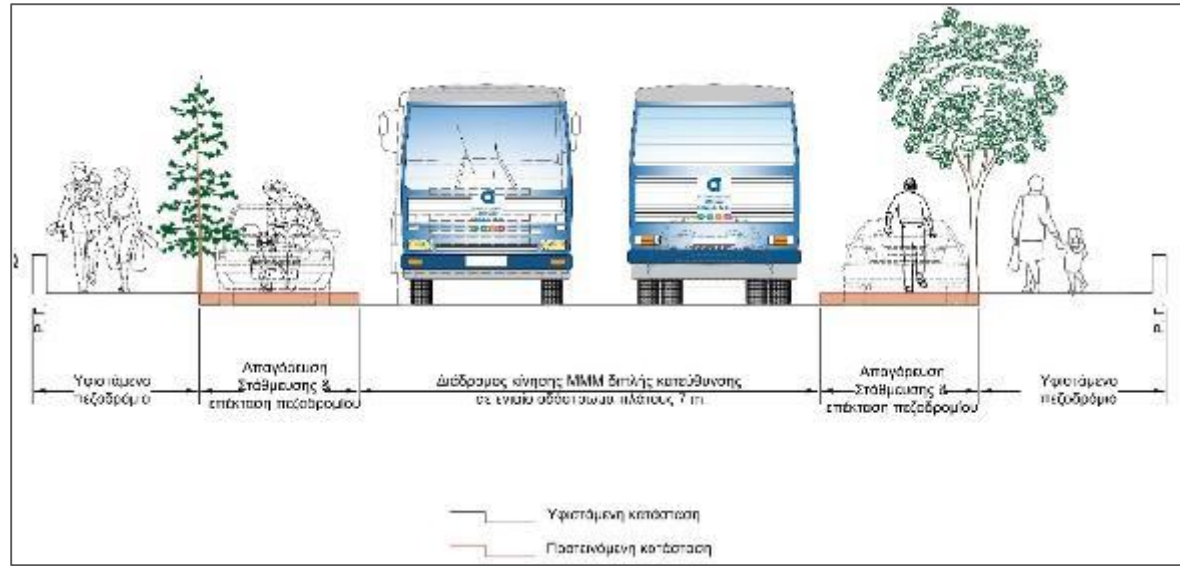
Αθηνάς (τμήμα Ερμού – Ευρυπίδου με εσοχές στάθμευσης)



Αθηνάς



Ερμού (τμήμα Αθηνάς – Αγ. Ασωμάτων)



Ερμού



Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας στο Εμπορικό Τρίγωνο και στην Πλάκα (1/2)

- Το Εμπορικό Τρίγωνο (Ομόνοια, Σύνταγμα, Μοναστηράκι) και η περιοχή της Πλάκας **ελευθερώνονται** από την κυκλοφορία και στάθμευση των ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών και **αποδίδονται στους πεζούς και στα ποδήλατα**
- **Επιτρέπεται η κυκλοφορία λεωφορείων** σε καθορισμένους άξονες
- Πρόσβαση στις οδούς του εμπορικού τριγώνου έχουν **μόνο τα οχήματα:**
 - έκτακτης ανάγκης
 - τροφοδοσίας
 - απορριμματοφόρα
 - εξυπηρέτησης δικτύων ΟΚΩ
 - εκείνων που κατευθύνονται στους χώρους στάθμευσης
 - εξυπηρέτησης κατοίκων και ξενοδοχείων



Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας στο Εμπορικό Τρίγωνο και στην Πλάκα (2/2)

- **Παραμένουν** ανοικτές στη κυκλοφορία οι οδοί Σταδίου, Σοφοκλέους και Ευριπίδου και κλειστές οι οδοί Αθηνάς και Μητροπόλεως
- **Πρόβλεψη καθορισμένων διαδρομών για**
 - Δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης
 - Εξυπηρέτηση ξενοδοχείων
 - Κατοίκων
- Δυνατότητα εισόδου με **άδεια** και μετά από **πρόσκληση**
- Η πρόσβαση θα ελέγχεται σε **πρώτη φάση** από τη Δημοτική Αστυνομία και σε **δεύτερη φάση** με αυτόματο ψηφιακό έλεγχο (κάμερες)
- **Ειδικοί κανόνες τροφοδοσίας** καταστημάτων



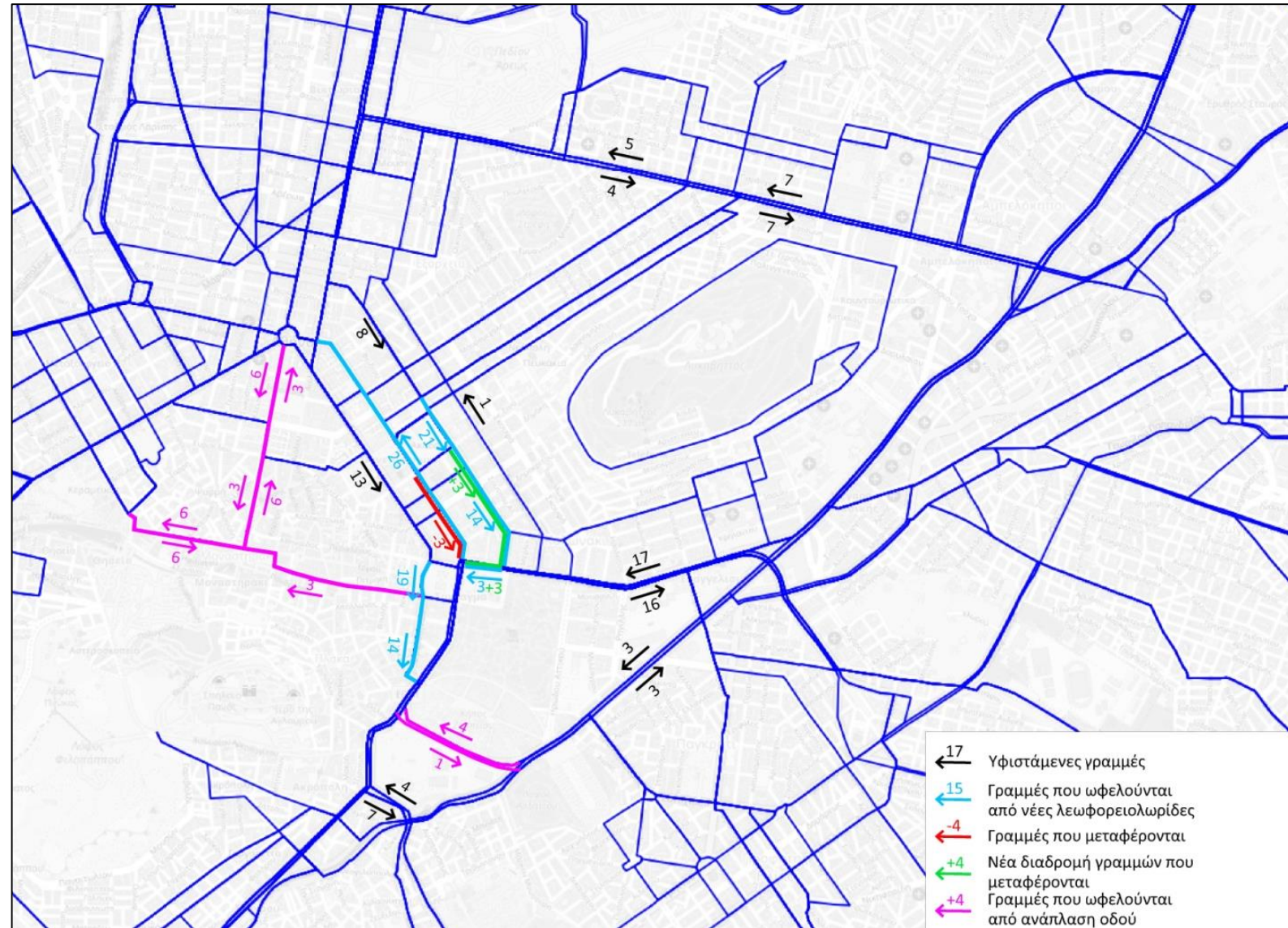
Ρυθμίσεις Κυκλοφορίας & Στάσης Ταξί

- Είσοδος στο Εμπορικό Τρίγωνο και στην Πλάκα **μετά από πρόσκληση** και έλεγχο, μόνο για αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών
- Χώροι αναμονής σε **κεντρικά σημεία πέριξ** του Εμπορικού Τριγώνου και της Πλάκας
- Δυνατότητα **δεξιάς στροφής** από Όθωνος προς Βασ.Αμαλίας (επί λεωφορειολωρίδας)



Νέες Λεωφορειολωρίδες

- **Πανεπιστημίου:**
 - νέα παράλληλης ροής 1.050μ (26 γραμμές)
 - με κατάργηση αντίθετης ροής 400μ (3 γραμμές)
- **Ακαδημίας:**
 - νέα παράλληλης ροής 770μ (17-24 γραμμές)
- **Σύνταγμα/ Φιλελλήνων:**
 - νέα παράλληλης ροής 310μ (14-19 γραμμές)
- **Βασ. Σοφίας:**
 - νέα παράλληλης ροής 310μ (6 γραμμές)



Πρωώθηση Ποδηλάτων

- **Αποκλειστική κυκλοφορία** ποδηλάτων σε επιλεγμένους άξονες (Λ. Όλγας - Ηρώδου Αττικού, Μητροπόλεως) και στο Εμπορικό Τρίγωνο και στην Πλάκα
- Ποδηλατόδρομοι σε **κύριους άξονες**:
 - Πανεπιστημίου
 - Αθηνάς
 - Ερμού
- Ασφαλής **μικτή κυκλοφορία** ποδηλάτων και άλλων οχημάτων με χαμηλές ταχύτητες στην περιοχή επέμβασης



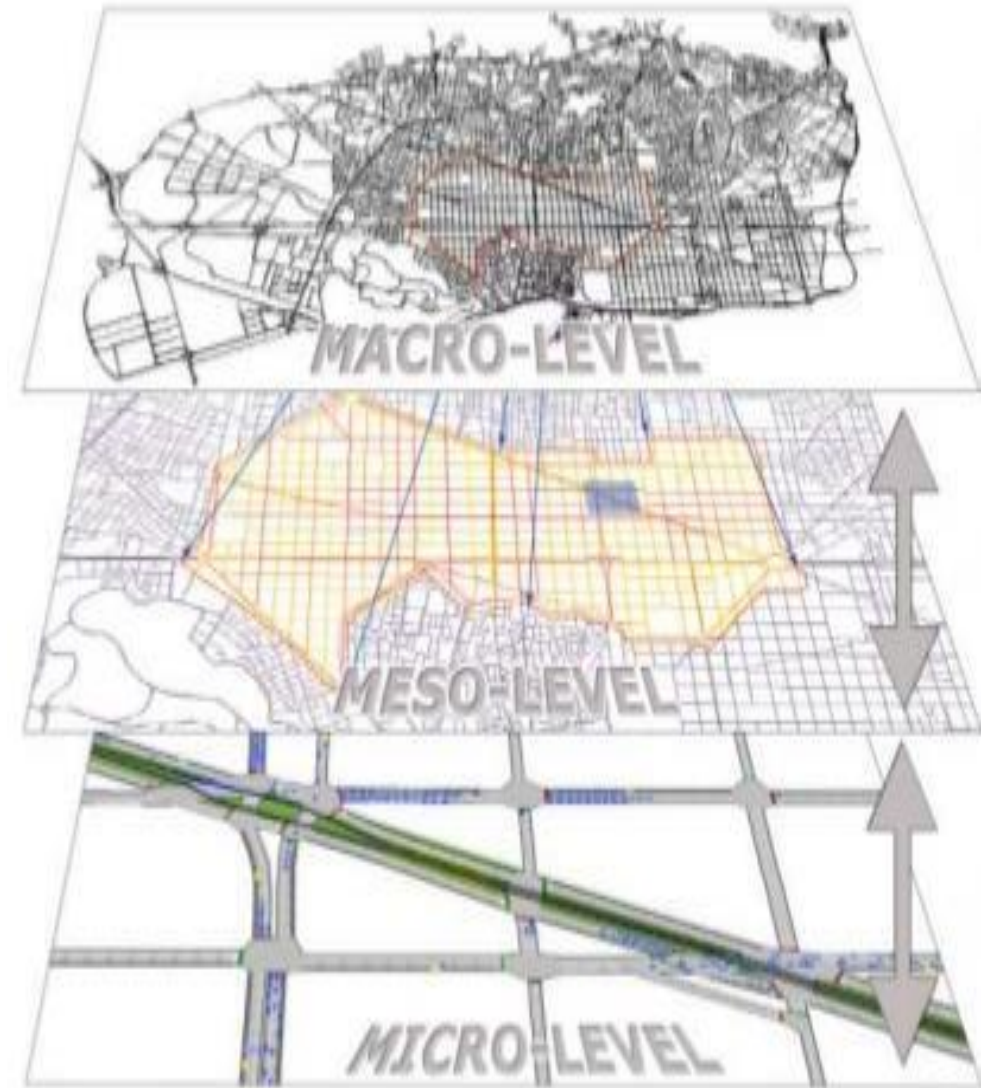
Εκτίμηση Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων Επεμβάσεων

Δείκτες Απόδοσης

1. Μέση ταχύτητα κίνησης, Οχηματοχιλιόμετρα και Οχηματοώρες
2. Στάθμη Εξυπηρέτησης Οδών
3. Χρόνοι διαδρομής - Ποσοστό μεταβολής μέσης ταχύτητας
4. Επιφάνειες και μήκη ανάπλασης
5. Μήκος λωρίδων αποκλειστικής χρήσης από ΜΜΜ
6. Χρόνος κίνησης Λεωφορείων και Τρόλεϊ

Μοντέλο Προσομοίωσης Κυκλοφορίας ΕΜΠ

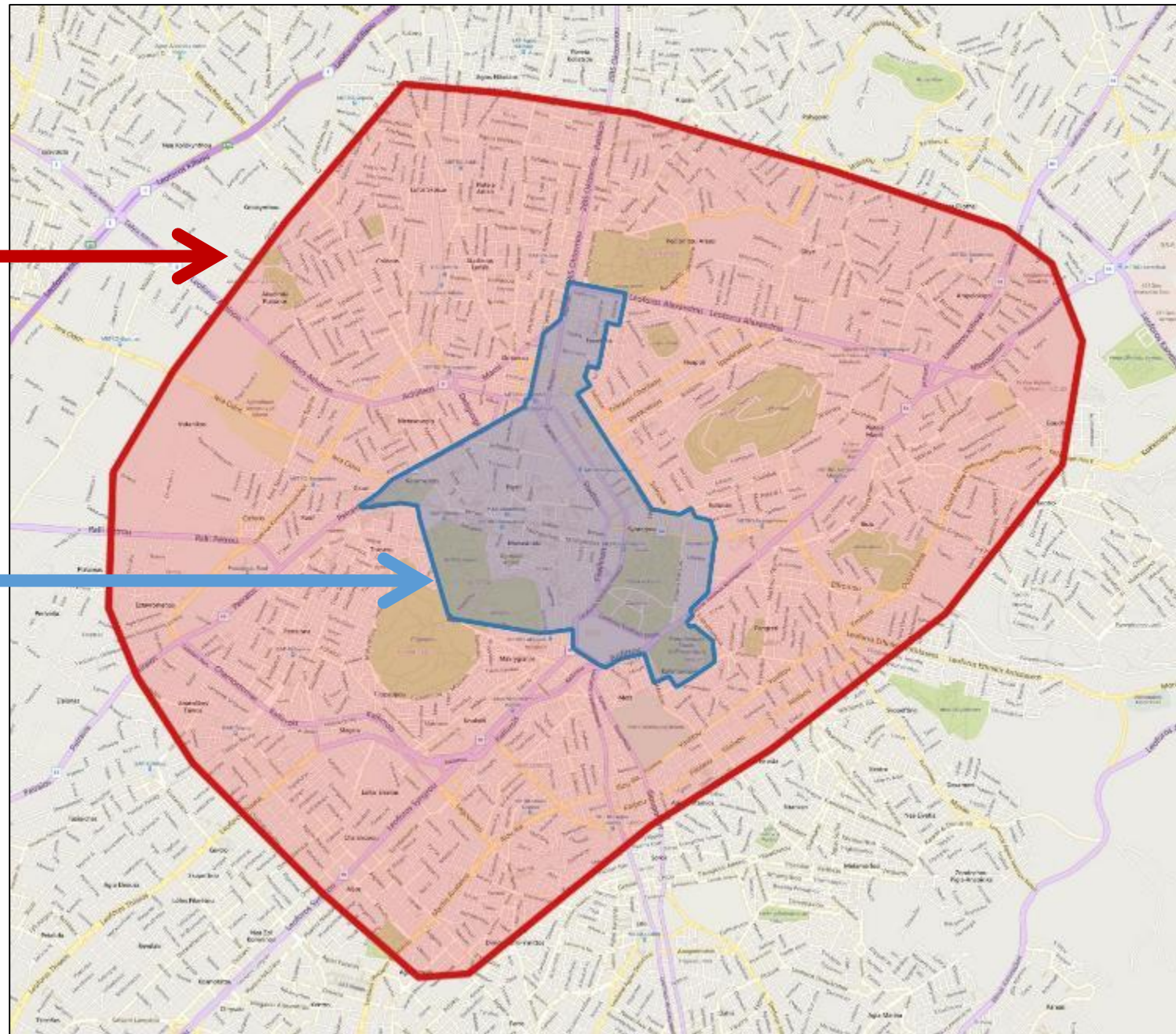
- Αξιοποιήθηκε το Ολοκληρωμένο **Μοντέλο Προσομοίωσης της Κυκλοφορίας** της Αθήνας του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ, που επικαιροποιήθηκε για τις ανάγκες της μελέτης (292 ζώνες προέλευσης-προορισμού)
- Πραγματοποιήθηκε ανάλυση σε επίπεδο δικτύου (**macro**) και αξόνων (**meso**) και σε επιλεγμένους κόμβους (**micro**)
- Εκτιμήθηκαν οι επιπτώσεις σε 6 επιλεγμένους Δείκτες Απόδοσης με σύγκριση της υφιστάμενης κατάστασης με σειρά εναλλακτικών σεναρίων και επελέγη το βέλτιστο



Περιοχές Ανάλυσης

Ευρύτερη
Περιοχή
Ανάλυσης

Περιοχή
Επέμβασης



Σενάριο Β0. Όλες οι επεμβάσεις

Σενάριο Β1. Επιπλέον αναβάθμιση
σηματοδότησης

Σενάριο Β2. Επιπλέον ανακατανομή
μετακινουμένων από ΙΧ προς
MMM (εντός 6 μηνών): ~7%

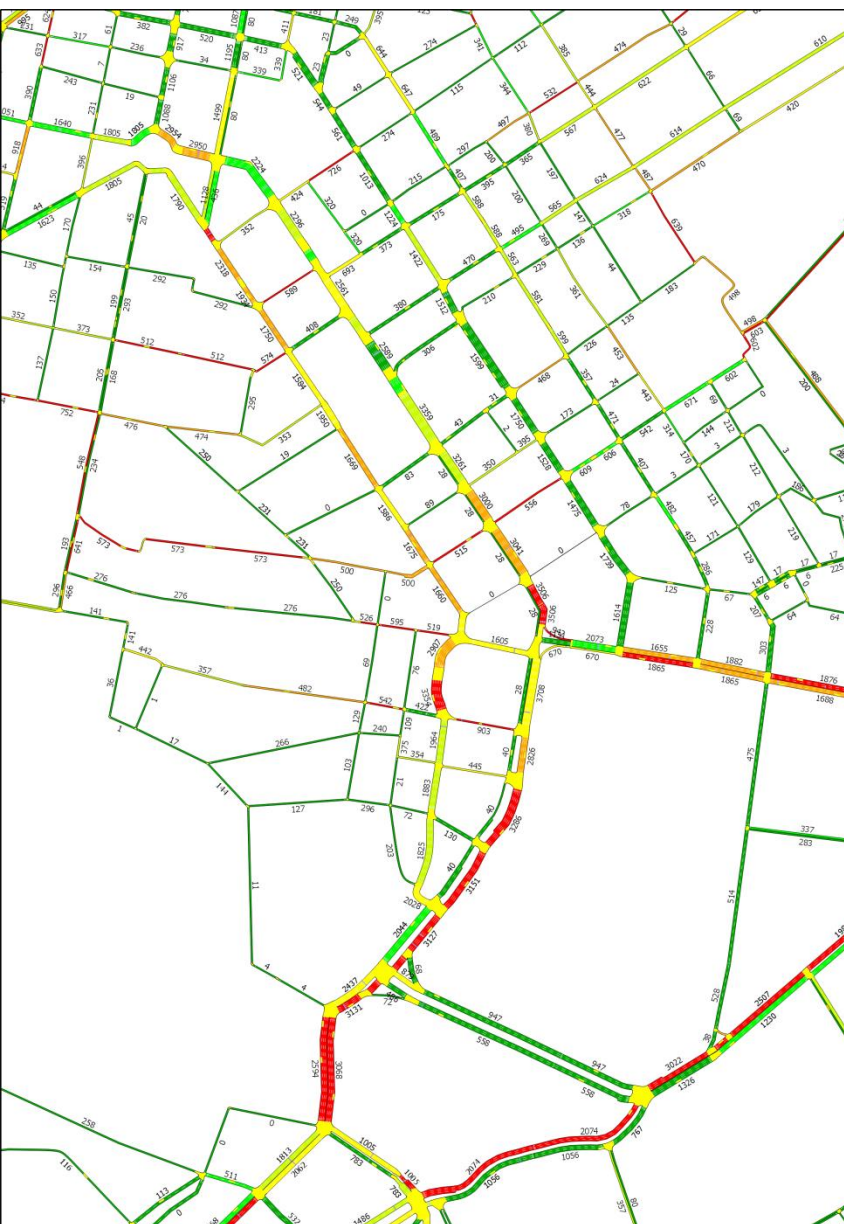
ΔΑ1. Αποτελέσματα Δεικτών Περιοχής Επέμβασης

Δείκτες	Υφιστάμενη Α	Επεμβάσεις Β1	Ποσοστ. Διαφορά (Β1-Α)/Α	Επεμβάσεις Β2	Ποσοστ. Διαφορά (Β2-Α)/Α
Οχηματοχιλιόμετρα	38.990	36.059	-7,5%	29.934	-23,2%
Οχηματοώρες	1.826	1.896	3,9%	1.293	-29,2%
Μέση Ελεύθερη Ταχύτητα (km/h)	37,6	36,9	-	36,9	-
Μέση Ταχύτητα (km/h)	21,4	19,0	-16,5%	23,1	8,4%
Μέσος λόγος μείωσης μέσης ταχύτητας (Μέση Ταχύτητα/ Μέση Ελεύθερη Ταχύτητα)	56,8%	51,6%	-5,2%	62,8%	6,0%

ΔΑ1. Αποτελέσματα Δεικτών Ευρύτερης Περιοχής Ανάλυσης

Δείκτες	Υφιστάμενη Α	Επεμβάσεις Β1	Ποσοστ. Διαφορά (Β1-Α)/Α	Επεμβάσεις Β2	Ποσοστ. Διαφορά (Β2-Α)/Α
Οχηματοχιλιόμετρα	218.581	217.344	-0,6%	194.356	-11,1%
Οχηματοώρες	10.221	10.403	1,8%	8.672	-15,2%
Μέση Ελεύθερη Ταχύτητα (km/h)	38,05	37,94	-	37,94	-
Μέση Ταχύτητα (km/h)	21,39	20,89	-2,3%	22,41	4,8%
Μέσος λόγος μείωσης μέσης ταχύτητας (Μέση Ταχύτητα/ Μέση Ελεύθερη Ταχύτητα)	56,2%	55,1%	-1,2%	59,1%	2,9%

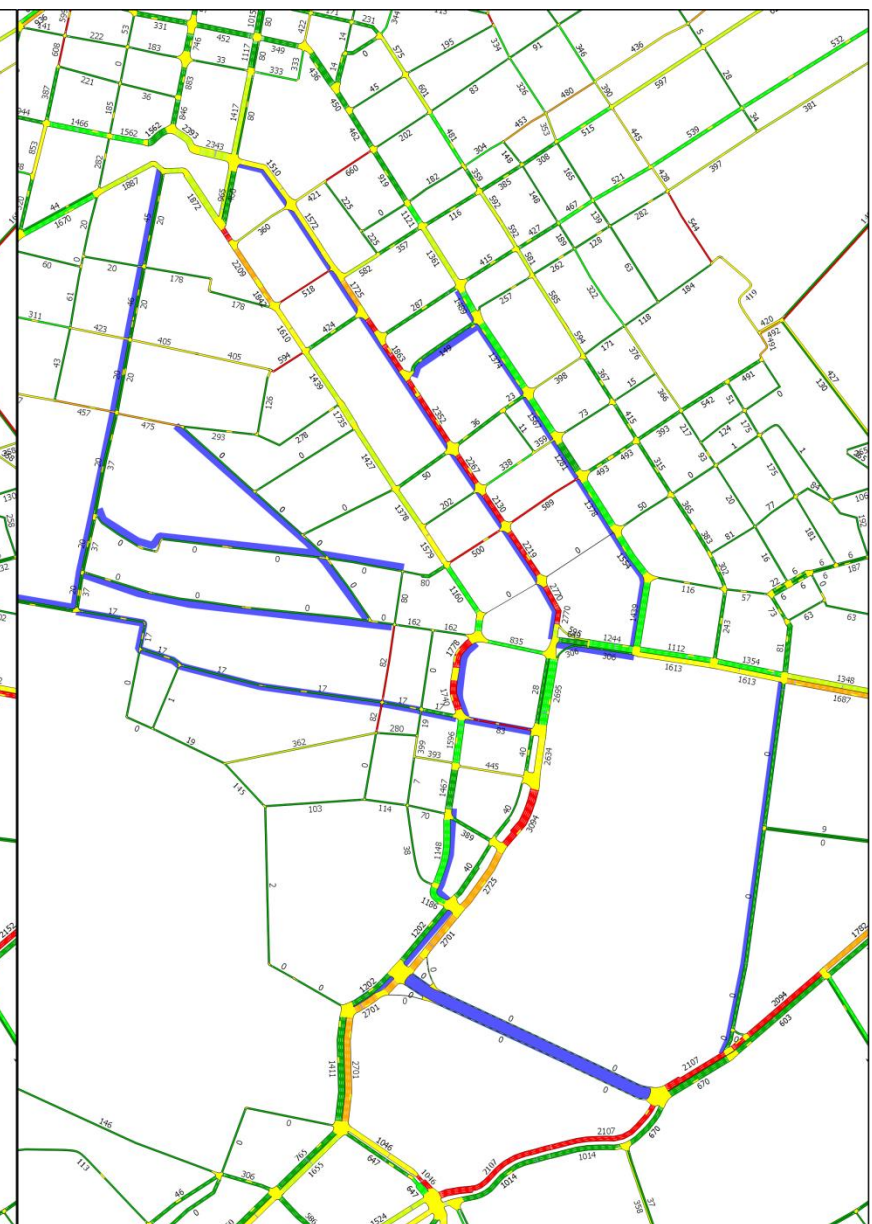
Σενάριο Α (Υφιστάμενη Λειτουργία)



Σενάριο Β1



Σενάριο Β2



Πρωινή Αιχμή, 2020 - Κυκλοφοριακοί φόρτοι (ΜΕΑ / ώρα)



Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας - Μάιος 2020

ΔΑ2. Σύγκριση Επιπέδου Εξυπηρέτησης σε Επιλεγμένα Σημεία στην Περιοχή Επέμβασης

Στάθμη Εξυπηρέτησης σε Επιλεγμένες διατομές	Υφιστάμενη A		Σενάριο B1		Ποσοστ. Διαφορά (B1-A)	Σενάριο B2		Ποσοστ. Διαφορά (B2-A)
Πανεπιστημίου (Ιπποκράτους)	80,0%	C	126,3%	F	46,2%	95,9%	E	15,8%
Ακαδημίας (Ιπποκράτους)	79,0%	C	95,0%	E	16,0%	75,6%	C	-3,4%
Σταδίου (Πεσματζόγλου)	97,2%	E	103,0%	F	5,8%	89,4%	D	-7,8%
Βασ. Αμαλίας (Φιλελλήνων)	104,2%	F	96,3%	E	-8,0%	90,0%	D	-14,2%
Φιλελλήνων (Σουρή)	81,1%	D	105,5%	F	24,4%	63,2%	B	-17,9%
Λ. Αλεξάνδρας προς Πατησίων (Ιπποκράτους)	95,3%	E	98,8%	E	3,5%	86,9%	D	-8,5%
Λ. Αλεξάνδρας προς Κηφισίας (Ιπποκράτους)	97,9%	E	98,6%	E	0,7%	94,9%	E	-2,9%
Βασ. Κωνσταντίνου προς Χίλτον (Ρηγίλλης)	63,4%	B	47,2%	A	-16,1%	43,7%	A	-19,7%
Βασ. Κωνσταντίνου προς Βασ. Όλγας (Ρηγίλλης)	106,7%	F	109,7%	F	3,0%	95,1%	E	-11,7%
Βασ. Σοφίας προς Χίλτον (Ρηγίλλης)	93,8%	E	113,9%	F	20,2%	93,8%	E	0,0%
Βασ. Σοφίας προς Σύνταγμα (Ρηγίλλης)	104,2%	F	87,9%	D	-16,3%	74,9%	C	-29,3%

ΔΑ2. Σύγκριση Επιπέδου Εξυπηρέτησης σε Επιλεγμένα Σημεία στην Ευρύτερη Περιοχή Ανάλυσης

Στάθμη Εξυπηρέτησης σε Επιλεγμένες διατομές	Υφιστάμενη A		Σενάριο B1		Ποσοστ. Διαφορά (B1-A)	Σενάριο B2		Ποσοστ. Διαφορά (B2-A)
Κηφισίας προς Αλεξάνδρας (Πανόρμου)	121,4%	F	121,8%	F	0,3%	119,6%	F	-1,8%
Κηφισίας προς Κατεχάκη (Πανόρμου)	118,9%	F	119,1%	F	0,1%	117,7%	F	-1,2%
Μεσογείων προς Αλεξάνδρας (Μιχ/λου)	92,7%	E	91,9%	E	-0,9%	83,4%	D	-9,3%
Μεσογείων προς Κατεχάκη (Μιχ/λου)	99,1%	E	99,0%	E	-0,1%	96,4%	E	-2,7%
Πατησίων προς Αλεξάνδρας (Κοδρ/νος)	56,7%	A	56,3%	A	-0,4%	52,7%	A	-4,0%
Πατησίων προς Αγ. Μελετίου (Κοδρ/νος)	35,2%	A	34,3%	A	-1,0%	34,1%	A	-1,1%
Αθηνών προς Λενόρμαν (Αχιλλέως)	71,9%	C	69,5%	B	-2,4%	64,3%	B	-7,6%
Αθηνών προς Ε.Ο. (Αχιλλέως)	92,7%	E	85,6%	D	-7,1%	84,9%	D	-7,8%
Πειραιώς προς Ομόνοια (Ι.Οδός)	99,2%	E	99,9%	E	0,7%	90,6%	E	-8,6%
Πειραιώς προς Χαμοστέρνας (Ι.Οδός)	63,2%	B	63,7%	B	0,5%	62,2%	B	-1,1%
Χαμοστέρνας προς Πειραιώς (Αργυρουπόλεως)	98,9%	E	102,5%	F	3,6%	89,2%	D	-9,7%
Χαμοστέρνας προς Συγγρού (Αργυρουπόλεως)	71,2%	C	74,5%	C	3,3%	69,1%	B	-2,1%
Συγγρού προς Σύνταγμα (Λαγουμιτζή)	95,4%	E	94,2%	E	-1,1%	87,7%	D	-7,6%
Συγγρού προς Παραλιακή (Λαγουμιτζή)	90,7%	E	90,2%	E	-0,5%	79,5%	C	-11,3%
Καλλιρρόης προς Βουλιαγμένης (Φραντζή)	126,8%	F	126,2%	F	-0,6%	124,0%	F	-2,8%
Καλλιρρόης προς Ελ. Βενιζέλου (Φραντζή)	89,4%	D	92,0%	E	2,7%	76,1%	C	-13,3%
Ηλιουπόλεως προς Καλλιρρόης (Ηλ. Ηλιού)	112,7%	F	113,3%	F	0,6%	96,2%	E	-16,5%
Βουλιαγμένης προς νότια (Ηλ. Ηλιού)	79,1%	C	79,6%	C	0,5%	66,1%	B	-13,1%



ΔΑ3. Σύγκριση Μέσου Χρόνου Διαδρομής σε Επιλεγμένους Άξονες (1/2)

Μέσος Χρόνος Διαδρομής (λεπτά)	Υφιστάμενη Α	Σενάριο Β1	Ποσοστ. Διαφορά (Β1-Α)/Α	Σενάριο Β2	Ποσοστ. Διαφορά (Β2-Α)/Α
Πανεπιστημίου (Πλ. Συντάγματος προς Πλ. Ομονοίας)	2,88	5,12	78,0%	3,48	20,8%
Σταδίου (Πλ. Ομονοίας προς Πλ. Συντάγματος)	3,27	3,70	13,3%	2,85	-12,8%
Ακαδημίας (Χαλκοκονδύλη προς Βασ.Σοφίας)	4,85	4,86	0,1%	4,67	-3,8%
Βασ.Αμαλίας (Αθ.Διάκου προς Πλ. Συντάγματος)	1,85	1,97	6,6%	1,76	-5,1%
Φιλελλήνων (Πλ. Συντάγματος προς Βασ.Αμαλίας)	1,76	3,24	84,5%	1,72	-2,1%
Αλεξάνδρας (Πατησίων προς Κηφισίας)	7,09	7,18	1,3%	6,97	-1,6%
Αλεξάνδρας (Κηφισίας προς Πατησίων)	9,04	9,57	5,8%	8,14	-10,0%
Βασ.Κωνσταντίνου (Βασ.Σοφίας προς Βουλιαγμένης)	3,83	3,86	0,9%	3,01	-21,6%
Βασ.Κωνσταντίνου (Βουλιαγμένης προς Βασ.Σοφίας)	1,98	1,91	-3,7%	1,90	-4,1%
Βασ.Σοφίας (Βασ.Κωνσταντίνου προς Πανεπιστημίου)	3,44	3,05	-11,3%	2,90	-15,6%
Βασ.Σοφίας (Πανεπιστημίου προς Βασ.Κωνσταντίνου)	4,39	4,90	11,5%	4,35	-1,0%
Χαμοστέρνας (Συγγρού προς Πειραιώς)	3,92	4,03	2,9%	3,70	-5,6%
Χαμοστέρνας (Πειραιώς προς Συγγρού)	4,50	4,52	0,5%	4,48	-0,4%
Κωνσταντινουπόλεως (Χαμοστέρνας προς Δεληγιάννη)	6,51	6,64	2,0%	6,26	-3,8%
Κωνσταντινουπόλεως (Δεληγιάννη προς Χαμοστέρνας)	5,99	6,04	0,8%	5,79	-3,2%
Αριστοτέλους/ Μάρνης/ Καρόλου (Πατησίων προς Πλ.Καρ.)	4,58	4,59	0,1%	4,50	-1,7%
Καρόλου/ Μάρνης (Πλ. Μεταξουργείου προς Πατησίων)	2,48	2,53	2,3%	2,43	-1,9%
Πατησίων (Αλεξάνδρας προς Πανεπιστημίου)	2,65	2,57	-3,0%	2,44	-7,7%

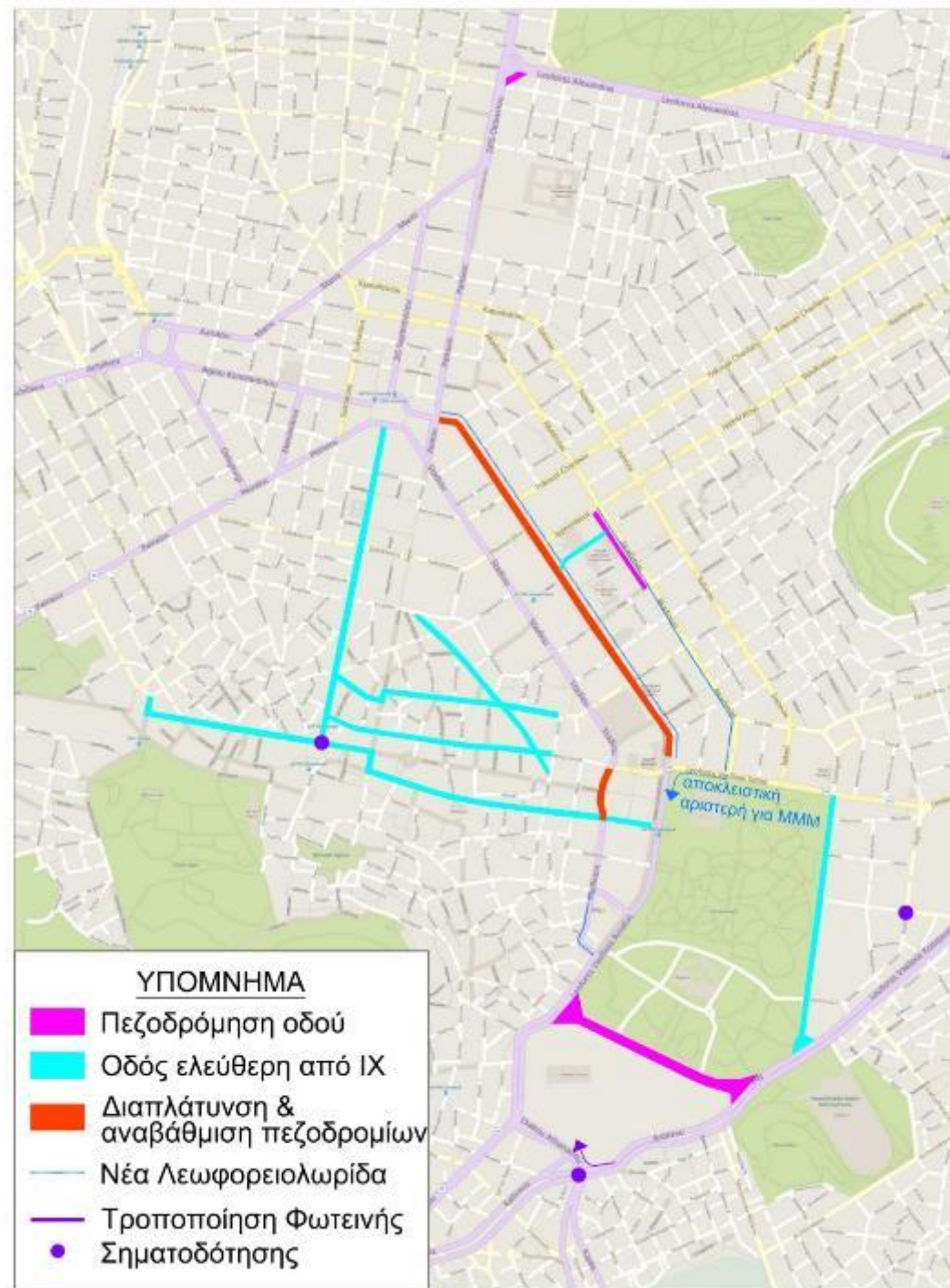


ΔΑ3. Σύγκριση Μέσου Χρόνου Διαδρομής σε Επιλεγμένους Άξονες (2/2)

Μέσος Χρόνος Διαδρομής (λεπτά)	Υφιστάμενη Α	Σενάριο Β1	Ποσοστ. Διαφορά (Β1-Α)/Α	Σενάριο Β2	Ποσοστ. Διαφορά (Β2-Α)/Α
Ηλιουπόλεως/ Ηλ. Ηλιού έως Αθ.Διάκου/ Συγγρού	3,75	3,49	-7,0%	3,42	-8,7%
Αθ.Διάκου/ Συγγρού έως Βουλιαγμένης/ Ηλ. Ηλιού	2,56	2,63	2,5%	2,45	-4,4%
Κηφισίας/ Πανόρμου έως Χίλτον	7,41	6,92	-6,6%	6,72	-9,3%
Χίλτον έως Κηφισίας/ Πανόρμου	6,58	6,43	-2,2%	6,24	-5,1%
Μιχαλακοπούλου (Β.Κων/νου έως Φειδιππίδου)	5,70	5,57	-2,2%	5,47	-4,1%
Μιχαλακοπούλου (Φειδιππίδου έως Β.Κων/νου)	6,08	5,93	-2,5%	5,71	-6,1%
Συγγρού (Χαροκόπου έως Βασ. Αμαλίας)	4,94	4,64	-6,1%	4,24	-14,2%
Συγγρού (Βασ. Αμαλίας έως Χαροκόπου)	3,96	3,84	-3,2%	3,63	-8,4%
Πειραιώς (Χαμοστέρνας έως Μενάνδρου)	6,68	6,92	3,7%	6,13	-8,1%
Πειραιώς (Μενάνδρου έως Χαμοστέρνας)	7,47	7,38	-1,1%	7,09	-5,0%
Αχαρνών (Αγ. Μελετίου έως Μάρνης)	5,06	5,07	0,2%	5,02	-0,8%
Αχαρνών (Μάρνης έως Αγ. Μελετίου)	3,25	3,25	-0,2%	3,23	-0,8%
Πατησίων (Αγ. Μελετίου έως Αλεξάνδρας)	3,74	3,88	3,6%	3,85	2,9%
Πατησίων (Αλεξάνδρας έως Αγ. Μελετίου)	2,74	2,73	-0,4%	2,73	-0,6%

ΔΑ4. Επιφάνειες και Μήκη Ανάπλασης

Άξονες	Μήκος (μ)	Εμβαδόν (μ ²)
Βασ. Όλγας	680	10.400
Ηρ. Αττικού	670	5.000
Πανεπιστημίου	985	6.900
Κ. Παλαμά (Ιπποκράτους έως Σίνα)	225	1.900
Ρ. Φεραίου	190	2.150
Μητροπόλεως (Σύνταγμα έως Αιόλου)	585	3.050
Αιόλου & Ερμού (Αιόλου έως Αθηνάς)	165	850
Αθηνάς	800	8.600
Ερμού (Αθηνάς έως Αγίων Ασωμάτων)	450	4.800
Περικλέους (Βουλής έως Αθηνάς)	550	1.950
Κολοκοτρώνη (Αθηνάς έως Βουλής)	450	1.300
Πραξιτέλους (Περικλέους έως Ευριπίδου)	500	1.400
Σύνταγμα	135	1.318
Επιλεγέν Σενάριο	6.385	50.118



ΔΑ4. Μήκη ανάπλασης

➤ Ευρύτερη Περιοχή Ανάλυσης:

- Μήκος υφιστάμενων οδών ελεύθερων από ΙΧ: **41,2 km**
- Μήκος νέων οδών ελεύθερων από ΙΧ: **5,3 km**
- Αύξηση: **12,9%**

➤ Περιοχή Επέμβασης:

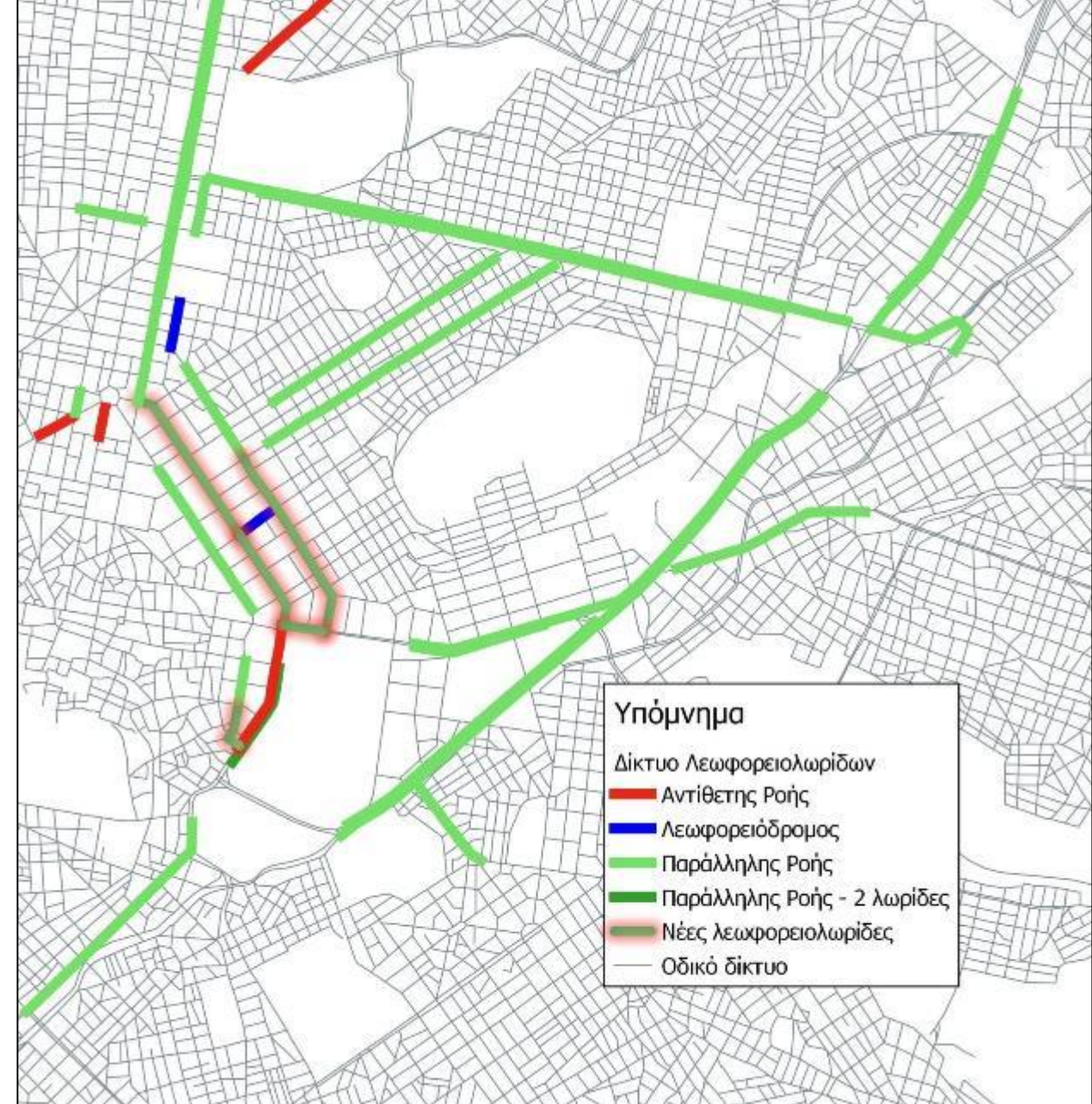
- Μήκος υφιστάμενων οδών ελεύθερων από ΙΧ: **11,6 km**
- Μήκος νέων οδών ελεύθερων από ΙΧ: **5,3 km**
- Αύξηση: **45,7%**



ΔΑ5. Μήκος λωρίδων αποκλειστικής χρήσης από ΜΜΜ

➤ Μήκος νέων λεωφορειολωρίδων:

- Πανεπιστημίου:
 - νέα παράλληλης ροής 1.050μ (26 γραμμές)
 - με κατάργηση αντίθετης ροής 400μ (3 γραμμές)
- Ακαδημίας:
 - νέα παράλληλης ροής 770μ (17-24 γραμμές)
- Σύνταγμα/ Φιλελλήνων:
 - νέα παράλληλης ροής 310μ (14-19 γραμμές)
- Βασ. Σοφίας:
 - νέα παράλληλης ροής 310μ (6 γραμμές)

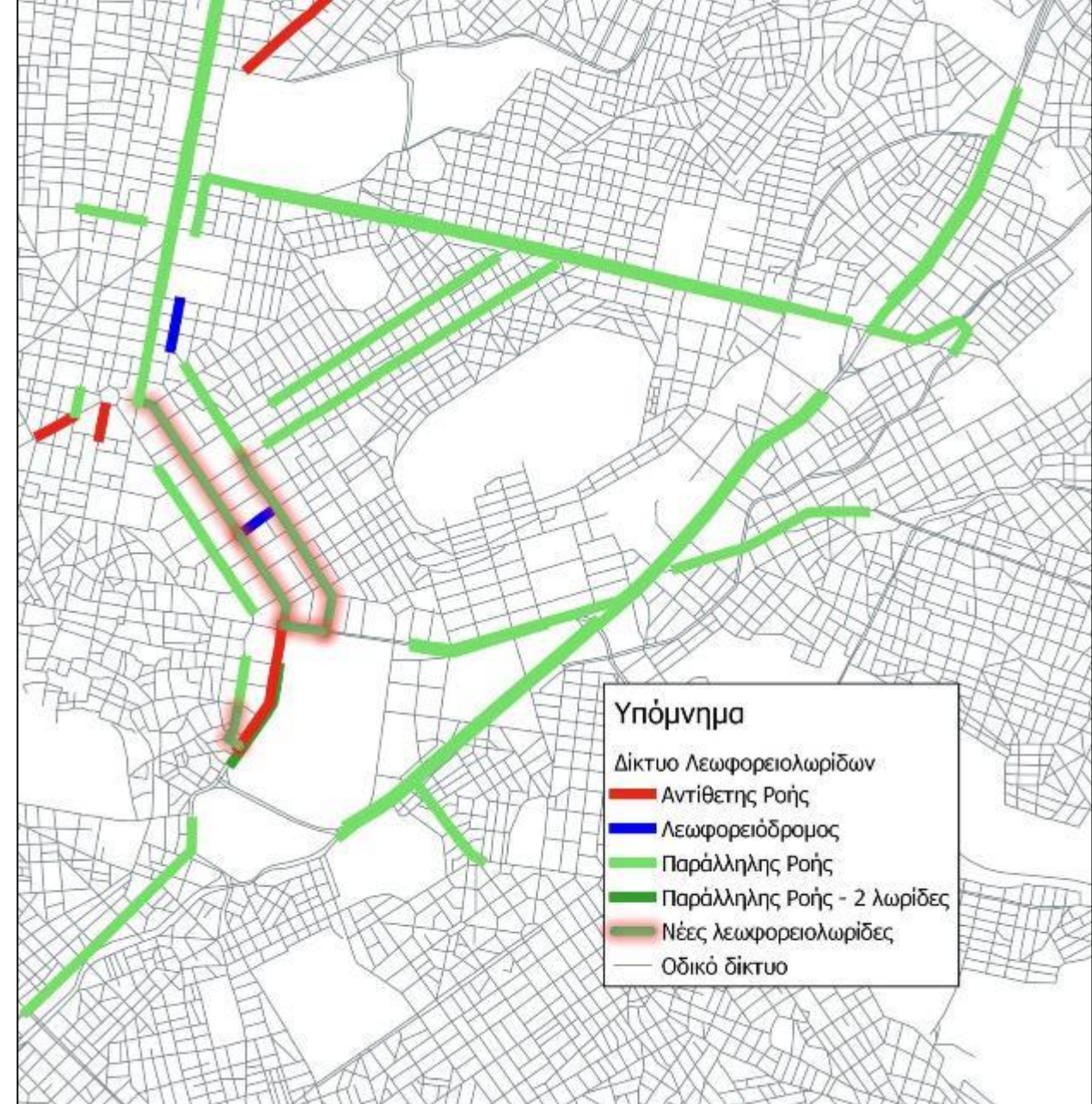


ΔΑ5. Μήκος λωρίδων αποκλειστικής χρήσης από MMM

➤ Σενάριο B1/B2 (Προτεινόμενη)

Μήκος προτεινόμενων
λεωφορειολωρίδων

- Στην Περιοχή Επέμβασης:
8,3 km
Αύξηση: 29,2%
- Στην Ευρύτερη Περιοχή Ανάλυσης:
30,0 km
Αύξηση: 6,7%



ΔΑ6. Χρόνος κίνησης Λεωφορείων και Τρόλεϊ

- **Αύξηση μέσης ταχύτητας** κίνησης λεωφορείων και τρόλεϊ επί της Πανεπιστημίου και Ακαδημίας
- Σενάριο B1 - Αύξηση:
 - Πανεπιστημίου: **28,3%**
 - Ακαδημίας: **21,7%**
- Σενάριο B2 - Αύξηση:
 - Πανεπιστημίου: **34%**
 - Ακαδημίας: **31%**



ΔΑ6. Μέση ταχύτητα MMM – Πανεπιστημίου (1/2)

Τρόλλεϋ

Μέση Ταχύτητα (km/h)	Υφιστάμενη Α	Σενάριο Β1	Ποσοστιαία Διαφορά (Β1-Α)/Α	Σενάριο Β2	Ποσοστιαία Διαφορά (Β2-Α)/Α
1: ΜΟΣΧΑΤΟ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΠΛ. ΑΤΤΙΚΗΣ (Τ)	14,9	16,7	13%	16,7	12%
2: ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ - ΠΑΓΚΡΑΤΙ - ΑΝΩ ΚΥΨΕΛΗ (Τ)	18,7	20,3	9%	20,2	8%
3: ΝΕΟ ΨΥΧΙΚΟ - ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ (Τ)	9,4	16,2	73%	17,2	83%
4: ΣΤ. ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ - ΑΓ.ΑΡΤΕΜΙΟΣ - ΑΝΩ ΚΥΨΕΛΗ (Τ)	16,4	19,4	18%	19,8	21%
5: ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ - ΠΛ. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ – ΛΑΜΠΡΙΝΗ (Τ)	15,4	17,0	10%	17,4	13%
6: Ν.ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ - ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ – ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (Τ)	10,7	17,1	59%	18,2	70%
11: Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ - Ν. ΠΑΓΚΡΑΤΙ - Α. ΠΑΤΗΣΙΑ (Τ)	15,6	17,2	10%	17,1	9%
12: ΖΑΠΕΙΟ - ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ [ΑΓ. ΙΕΡΟΘΕΟΣ]	15,3	17,6	15%	17,5	15%
15: ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ - ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ - ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	18,2	21,9	20%	21,7	19%

ΔΑ6. Μέση ταχύτητα MMM – Πανεπιστημίου (2/2)

Μέση Ταχύτητα (km/h) – Λεωφορεία	Υφιστάμενη Α	Σενάριο Β1	Ποσοστιαία Διαφορά (Β1-Α)/Α	Σενάριο Β2	Ποσοστιαία Διαφορά (Β2-Α)/Α
022: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΝΕΑ ΚΥΨΕΛΗ	12,7	16,2	27%	16,7	31%
025: ΠΡ. ΔΑΝΙΗΛ – ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥ (Τ)	9,2	8,9	-3%	9,7	5%
026: ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ – ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (Τ)	10,3	9,3	-10%	11,3	10%
027: ΟΡΦΕΩΣ – ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (Τ)	8,6	8,2	-5%	9,9	14%
057: ΛΟΦΟΣ ΣΚΟΥΖΕ - ΟΜΟΝΟΙΑ	6,4	8,5	33%	9,0	40%
060: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ	8,8	16,1	83%	16,2	84%
203: ΚΑΡΕΑΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	7,9	15,0	90%	15,6	97%
204: ΣΤΡ. ΣΑΚΕΤΑ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	7,7	12,5	63%	12,6	65%
211: ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	7,2	13,1	83%	13,7	91%
214: ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	9,5	13,5	42%	15,2	59%
220: ΑΝΩ ΙΛΙΣΙΑ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	8,4	13,6	63%	15,9	90%
221: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	10,9	15,3	41%	19,5	80%
227: ΑΓ. ΑΡΤΕΜΙΟΣ - ΑΝΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ (Τ)	14,7	17,7	20%	17,6	20%
230: ΑΚΡΟΠΟΛΗ - ΖΩΓΡΑΦΟΥ (Τ)	20,8	17,5	-16%	19,5	16%
235: ΖΩΓΡΑΦΟΥ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	7,8	14,5	86%	16,1	107%
608: ΝΕΚΡ.ΖΩΓΡΑΦΟΥ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ – ΓΑΛΑΤΣΙ (Τ)	11,0	14,9	36%	15,8	44%
622: ΓΟΥΔΗ - ΑΝΩ ΓΑΛΑΤΣΙ	8,5	13,3	58%	13,8	63%
813: ΑΒΕΡΩΦ - ΠΡΟΥΥΣΣΗΣ	10,6	21,8	106%	23,3	121%
815: ΓΟΥΔΗ - ΤΑΥΡΟΣ	8,9	14,1	58%	15,6	74%
856: ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ – ΑΙΓΑΛΕΩ (Τ)	14,3	18,3	28%	18,6	30%
Α2: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΒΟΥΛΑ	14,0	17,7	26%	17,3	-9%
Α3: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ	13,4	18,3	37%	19,5	9%
Α5: ΑΝΘΟΥΣΑ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ – ΑΚΑΔΗΜΙΑ (Τ)	14,0	17,4	24%	18,7	33%
Γ18: ΠΕΡΑΜΑ – ΟΜΟΝΟΙΑ (Τ)	9,7	22,0	126%	22,1	127%



ΔΑ6. Μέση ταχύτητα MMM - Ακαδημίας

Μέση Ταχύτητα (km/h) – Λεωφορεία	Υφιστάμενη Α	Σενάριο Β1	Ποσοστιαία Διαφορά (Β-Α)/Α	Σενάριο Β2	Ποσοστιαία Διαφορά (Β2-Α)/Α
3: Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ - ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - ΝΕΟ ΨΥΧΙΚΟ	9,1	9,1	1%	13,1	35%
6: Ν.ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ - ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ – ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ (Τ)	10,3	8,0	-23%	11,6	13%
021: ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΝΙΓΓΟΣ - ΓΚΥΖΗ	8,0	8,4	4%	11,1	38%
022: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΝΕΑ ΚΥΨΕΛΗ	10,0	8,7	-13%	11,9	19%
025: ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ - ΠΡΟΦ. ΔΑΝΙΗΛ	9,2	10,9	18%	11,0	20%
026: ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ - ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ	9,3	10,8	16%	10,9	18%
027: ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ - ΟΡΦΕΩΣ	9,9	11,4	15%	11,6	17%
060: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ	12,9	11,5	-11%	11,3	-13%
203: ΚΑΡΕΑΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	7,4	15,9	115%	14,8	100%
204: ΣΤΡ. ΣΑΚΕΤΑ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	9,4	12,3	31%	11,7	25%
211: ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	12,2	16,8	38%	15,3	25%
214: ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	11,2	16,4	47%	16,4	47%
220: ΑΝΩ ΙΛΙΣΙΑ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	7,3	14,3	95%	13,6	85%
221: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	8,6	14,2	65%	13,9	62%
224: ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ – ΚΑΙΣΙΑΡΙΑΝΗ (Τ)	8,4	10,1	19%	11,3	34%
230: ΖΩΓΡΑΦΟΥ – ΑΚΡΟΠΟΛΗ (Τ)	11,9	14,6	23%	12,1	30%
235: ΖΩΓΡΑΦΟΥ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	9,3	13,3	42%	11,7	28%
608: ΓΑΛΑΤΣΙ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΝΕΚΡ.ΖΩΓΡΑΦΟΥ	9,7	10,0	3%	11,4	13%
622: ΑΝΩ ΓΑΛΑΤΣΙ – ΓΟΥΔΗ (Τ)	10,1	9,7	-4%	13,5	31%
815: ΤΑΥΡΟΣ – ΓΟΥΔΗ (Τ)	10,3	9,9	-3%	10,9	63%
Α2: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΒΟΥΛΑ	8,1	12,5	55%	8,8	41%
Α3: ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ	8,3	11,7	42%	16,9	22%
Α5: ΑΝΘΟΥΣΑ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ	10,3	14,9	46%	11,7	77%
Α7: ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ - ΚΗΦΙΣΙΑ	9,0	8,8	-2%	11,0	23%

Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας - Μάιος 2020



Αναβάθμιση Εξυπηρέτησης MMM (εκτίμηση)

- Μείωση επιβατωρών λεωφορείων και τρόλεϊ επί της Πανεπιστημίου και Ακαδημίας
- Σενάριο B1 - Μείωση:
 - Πανεπιστημίου: 19,1%
 - Ακαδημίας: 7,4%
- Σενάριο B2 - Μείωση :
 - Πανεπιστημίου: 21,1%
 - Ακαδημίας: 25,5%
- Αύξηση μετακινήσεων με MMM



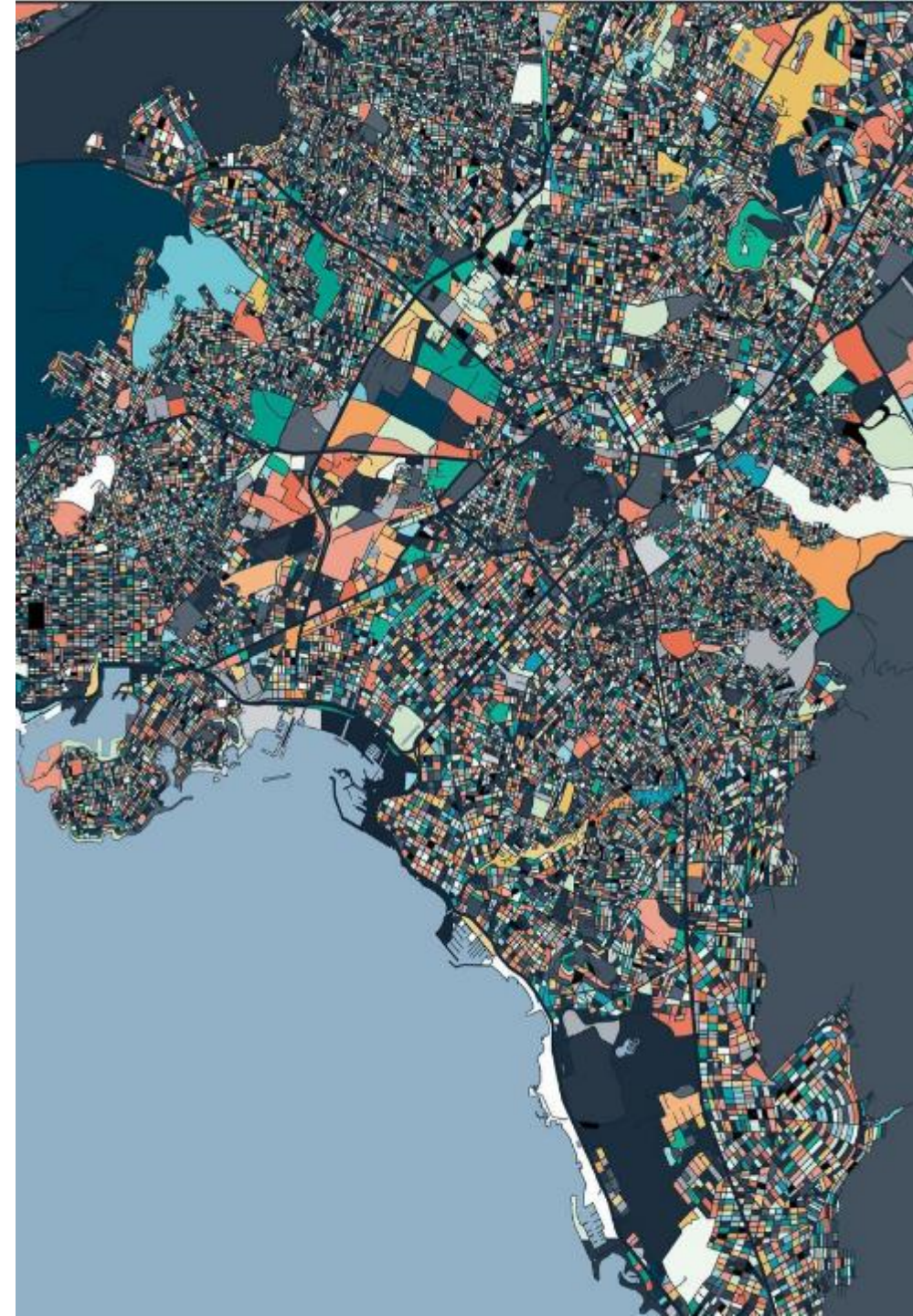
Συμπεράσματα Ανάλυσης - Σενάριο B1 (Δείκτες 1, 2, 3 - Κυκλοφορία IX)

- **1,8% αύξηση οχηματοωρών** για τις ιδιωτικές μετακινήσεις στην ευρύτερη περιοχή και **3,9%** στην περιοχή επέμβασης
- **2,3% μείωση της μέσης ταχύτητας** κίνησης των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή και **11,0%** στην περιοχή επέμβασης
- **Επιβάρυνση στη στάθμη εξυπηρέτησης και στον χρόνο διαδρομής** σε Πανεπιστημίου, Φιλελλήνων και Βασ. Σοφίας και λιγότερο σε Ακαδημίας
- **Χωρίς σημαντικές μεταβολές** στους κύριους άξονες εισόδου (-1,2% έως 5%)



Συμπεράσματα Ανάλυσης - Σενάριο B1 (Δείκτες 3, 4, 5 - Κυκλοφορία MMM-Πεζοί)

- **Νέες λεωφορειολωρίδες** μήκους 1,9 χλμ
(εξυπηρετούνται περισσότερες από 50 γραμμές)
- **28% αύξηση της ταχύτητας** κίνησης των
λεωφορείων/τρόλεϊ σε Πανεπιστημίου και
Ακαδημίας
- **Ανάπλαση** σε οδικά τμήματα μήκους 6,3 χλμ
- **22% μείωση επιβατωρών** λεωφορείων και
τρόλεϊ επί της Πανεπιστημίου και Ακαδημίας
- **Αύξηση μετακινήσεων** με MMM εντός 6 μηνών
(εκτίμηση 7,2%) – Σενάριο B2



Σύνοψη Αποτελεσμάτων (Επιλεγέν Σενάριο - B1)

Κυκλοφορία ΙΧ				Κυκλοφορία MMM - Πεζοί			
ΔΑ1	Οχηματοώρες ιδιωτικών μετακινήσεων (Περιοχή Επεμβάσεων)		+3,9%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα		+6,3km
ΔΑ1	Μέση ταχύτητα κίνησης οχημάτων (Περιοχή Επεμβάσεων)		-11,0%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα		+50 στρ.
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης (Περιοχή Επεμβάσεων)		+2,5%	ΔΑ5	Λεωφορειολωρίδες (Επηρεάζονται 50+ γραμμές)		+1,9km
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης συνολικά		+1,2%	ΔΑ6	Ταχύτητα κίνησης MMM (Πανεπιστημίου και Ακαδημίας)		+28%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους επιλεγμένους άξονες		+11,0%		Επιβατοώρες στα MMM		-22%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους εξωτερικούς άξονες		0%		Μετακινήσεις με MMM		

Σύνοψη Αποτελεσμάτων (Επιλεγέν Σενάριο - Β2: Αλλαγή Μέσου)

Κυκλοφορία ΙΧ				Κυκλοφορία MMM - Πεζοί			
ΔΑ1	Οχηματοώρες ιδιωτικών μετακινήσεων (Περιοχή Επεμβάσεων)	↓	-29,2%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα	↑	+6,3km
ΔΑ1	Μέση ταχύτητα κίνησης οχημάτων (Περιοχή Επεμβάσεων)	↑	+8,4%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα	↑	+50 στρ.
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης (Περιοχή Επεμβάσεων)	↓	- 8,3%	ΔΑ5	Λεωφορειολωρίδες (Επηρεάζονται 50+ γραμμές)	↑	+1,9km
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης συνολικά	↓	- 5,0%	ΔΑ6	Ταχύτητα κίνησης MMM (Πανεπιστημίου και Ακαδημίας)	↑	+34%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους επιλεγμένους άξονες	↓	-5,0%		Επιβατοώρες στα MMM	↓	-31%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους εξωτερικούς άξονες	↓	-5,0%		Μετακινήσεις με MMM	↑	+7,2%

Συμπέρασμα

- Σημαντικά Οφέλη
- Γενναίες Επιλογές
- Τεκμηριωμένες Επιπτώσεις
- Εμβληματική Σημασία

Τα Σημαντικά Οφέλη

Οι προτεινόμενες επεμβάσεις στην κινητικότητα στην Αθήνα:

- θα βοηθήσουν στην **καλύτερη αντιμετώπιση της κρίσης του κορωνοϊού** (λιγότερα ατυχήματα και ελάφρυνση νοσοκομείων, εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης, κοινωνική απόσταση πεζών)
- πετυχαίνουν την ολοκλήρωση του **Μεγάλου Περιπάτου** και την απελευθέρωση του **Εμπορικού Τριγώνου και της Πλάκας** από τα ΙΧ οχήματα
- εισάγουν επιτέλους και στην Αθήνα **νέες και βιώσιμες πρακτικές κινητικότητας** με ουσιαστική προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων
- αξιοποιούν την ευκαιρία **ομαλής (δοκιμαστικής) εφαρμογής** τους στην περίοδο σταδιακής επαναφοράς από την κρίση του κορωνοϊού



Οι Γενναίες Επιλογές

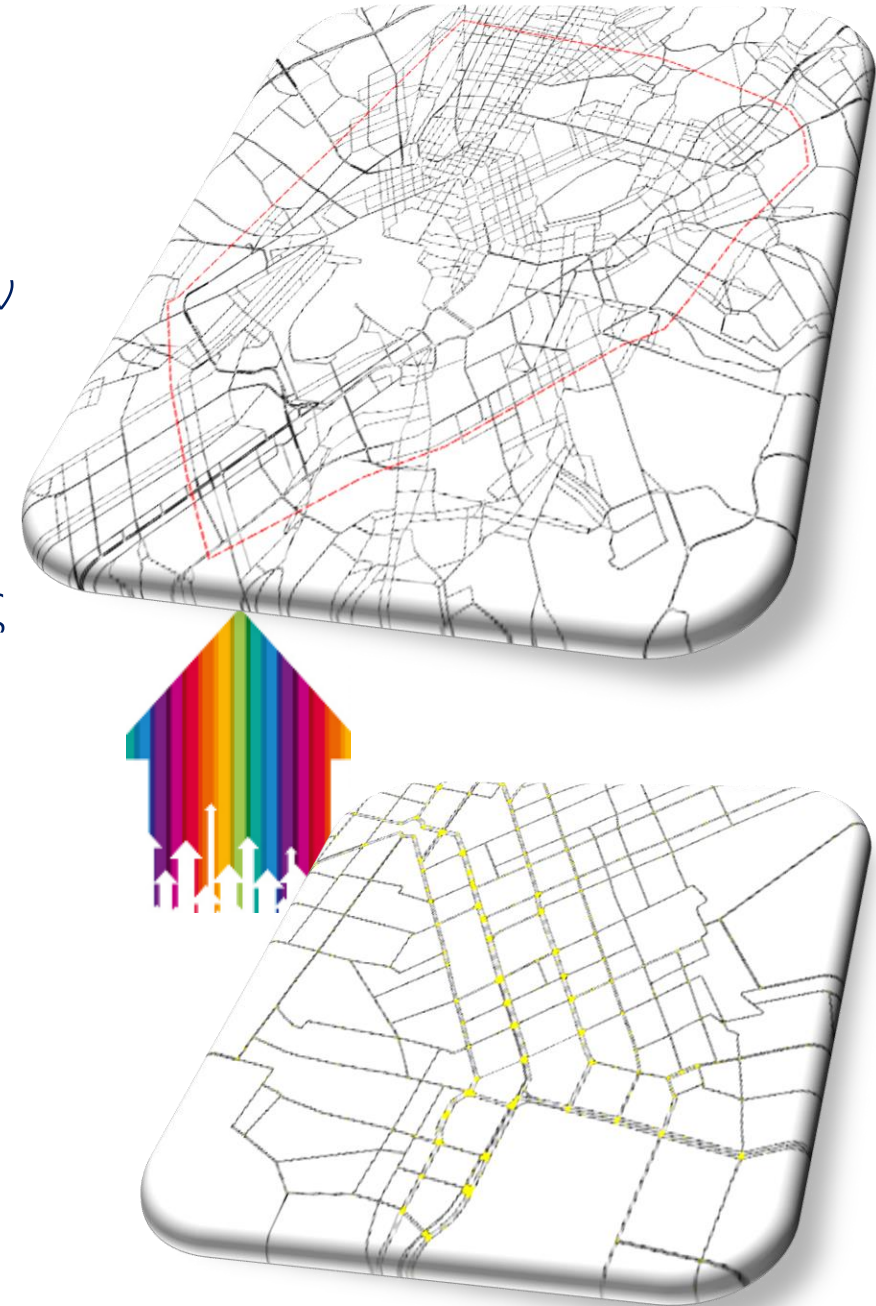
- Η απόδοση λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων στους πεζούς και τα ποδήλατα σε εμβληματικά σημεία του κέντρου της Αθήνας (Σύνταγμα - Πανεπιστημίου) σηματοδοτεί τη **νέα πολιτική κινητικότητας** του Δήμου Αθηναίων
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που οδηγούν σε μείωση των ταχυτήτων στο κέντρο αποτελούν **θεμελιώδη επιλογή της προστασίας της ανθρώπινης ζωής** έναντι της αλόγιστης και επικίνδυνης ταχύτητας των οχημάτων
- Ο ολοκληρωμένος Μεγάλος Περίπατος θα καταστήσει ακόμη πιο ελκυστική την Αθήνα ως **μοναδικό τουριστικό προορισμό**, ευχάριστης περιήγησης στα μέρη που γεννήθηκε η δημοκρατία
- Η απελευθέρωση του Εμπορικού Τριγώνου και της Πλάκας από τα ΙΧ οχήματα αποδεικνύει ότι η πόλη μπορεί να λειτουργήσει διαφορετικά **με επίκεντρο τον άνθρωπο** και όχι τα οχήματα



Οι Τεκμηριωμένες Επιπτώσεις

Η ανάλυση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων κατέδειξε ότι:

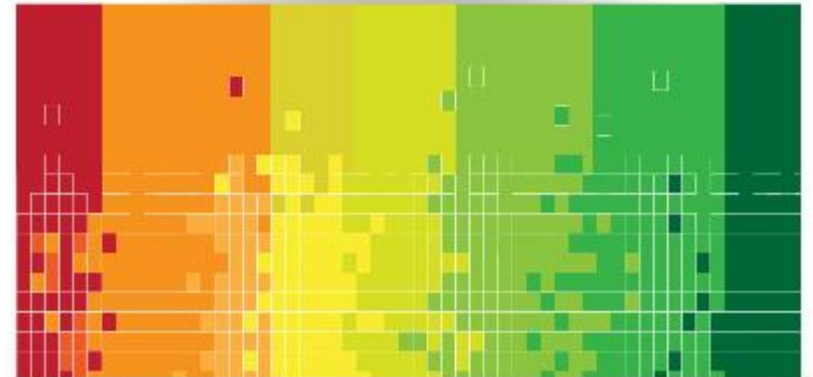
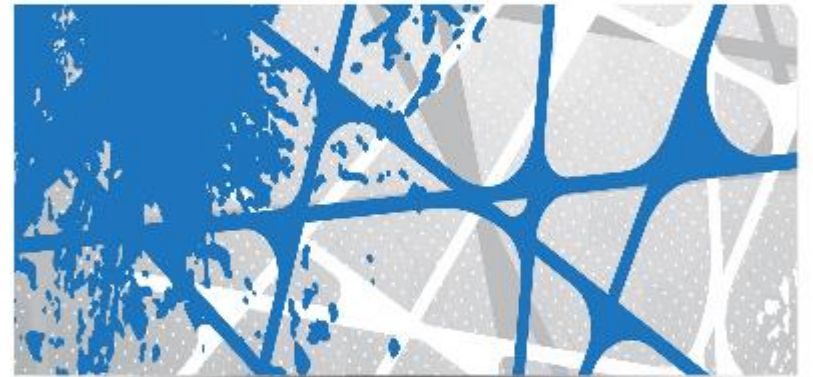
- η **αρνητική επιρροή** των επεμβάσεων στην κυκλοφορία των ΙΧ οχημάτων είναι **περιορισμένη και τοπική** στην περιοχή του Συντάγματος και της Πανεπιστημίου, είναι πολύ μικρή στον δακτύλιο και αμελητέα εκτός του δακτυλίου
- η **θετική επιρροή** των επεμβάσεων είναι σημαντική για τους επιβάτες των λεωφορείων (πολλές γρηγορότερες διαδρομές), και τους πεζούς και τους ποδηλάτες και κατ'επέκταση για την **οικονομία και την ποιότητα ζωής** στο κέντρο της Αθήνας
- η κυκλοφορία στην περιοχή αναμένεται να **ισορροπήσει σύντομα** καθώς οι επιβαίνοντες των ΙΧ θα επιλέξουν νέες διαδρομές, διαφορετικές ώρες ή και διαφορετικά μέσα μεταφοράς (αύξηση επιβατών 7% MMM)



Η Εμβληματική Σημασία

Οι προτεινόμενες Επεμβάσεις στην Κινητικότητα στην Αθήνα:

- παρουσιάζουν **σημαντικά** κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά **οφέλη**
- με πολύ **περιορισμένες** και σύντομες κυκλοφοριακές **επιπτώσεις**
- και ανοίγουν με εμβληματικό τρόπο τον δρόμο για την εφαρμογή της **νέας πολιτικής αστικής βιώσιμης κινητικότητας** στο Δήμο Αθηναίων και σε όλο το Λεκανοπέδιο της Αθήνας.





ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ



Τομέας Μεταφορών και
Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΜΠ

Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας

Γιώργος Γιαννής
Καθηγητής ΕΜΠ

Συνεδρίαση Δημοτικού Συμβουλίου
Αθήνα, 11 Μαΐου 2020