



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού
Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Νοέμβριος 2021

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΑΕ

Περιεχόμενα

Εικόνες	5
Διαγράμματα.....	7
Πίνακες.....	9
Εισαγωγή.....	11
Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου	13
Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	13
Δήμος Περάματος.....	14
Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.	20
Εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του	20
Διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Μεθοδολογικό Πλαίσιο	20
Χρονοδιάγραμμα Εργασιών	24
Σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ... ..	25
Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων	30
Αξιολόγηση τοπικών και υπερτοπικών σχεδίων	30
Εθνικός Σχεδιασμός – Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια	31
Εθνικός Σχεδιασμός – Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας	32
Επέκταση Γραμμής Μετρό - Τραμ.....	33
Κατασκευή Υποθαλάσσιας Ζεύξης.....	33
Κυκλοφοριακή Μελέτη (1989).....	35
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Περάματος	36
Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης	45

Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης.....	47
Δεδομένα πληθυσμού.....	47
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης.....	56
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	57
Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής.....	67
Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου.....	74
Δίκτυο πεζού - ποδηλάτη.....	88
Δίκτυα Μεταφορών.....	90
Ηλεκτροκίνηση.....	96
Οχήματα Διανομής - τροφοδοσία και εμπορευματικές μεταφορές.....	96
Οργάνωση και Διαχείριση Στάθμευσης.....	96
Νέες Τεχνολογίες στο Σύστημα των Μεταφορών.....	96
Περιβαλλοντικά Στοιχεία.....	97
Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις.....	105
Ανάλυση Ερευνών Πεδίου - Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου.....	107
Ανάλυση Ερευνών Πεδίου - Στάθμευση.....	121
Ανάλυση τροχαίων συμβάντων.....	125
Ανάλυση δεδομένων ερωτηματολογίων.....	126
Εντοπισμός προβλημάτων στην Περιοχή Παρέμβασης.....	157
Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες - ΑΜΕΑ ..	157
Εντοπισμός ζητημάτων για Διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση.....	158
Εντοπισμός πολεοδομικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων.....	160
Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης.....	161
Ανάδειξη Ευκαιριών στην Περιοχή Παρέμβασης.....	164

Ανάλυση SWOT	165
Κατάρτιση σεναρίων για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης.....	169
Δόμηση Σεναρίων.....	169
Ποιοτική Αξιολόγηση Σεναρίων	173
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	177
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	180
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΣΧΕΔΙΑ	188

Εικόνες

Εικόνα 1: Διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ	12
Εικόνα 2: Όρια Δήμου Περάματος (Πηγή: Google Maps).....	15
Εικόνα 3: Διάφορες χρήσεις γης παραθαλάσσια του Περάματος (Πηγή: Google Maps)	17
Εικόνα 4: Δραστηριότητες παράκτιας ζώνης Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)	18
Εικόνα 5: Οικισμοί Δήμου Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)	18
Εικόνα 6: Χάρτης επέκτασης του ΤΡΑΜ Πειραιάς-Κερασίνη-Πέραμα (Πηγή: Μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα).....	33
Εικόνα 7: Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος στο χώρο (Πηγή: yrodomes) ..	34
Εικόνα 8: Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος στο χώρο (Πηγή: yrodomes) ..	34
Εικόνα 9: Περιοχές Περάματος με διαφορετικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά	37
Εικόνα 10: Προτεινόμενη χωροταξική οργάνωση Δ. Περάματος από τη τροποποίηση του ΓΠΣ (Πηγή: 2010 - Β΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης).....	43
Εικόνα 11: Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης από τη τροποποίηση του ΓΠΣ (Πηγή: 2010 - Β΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης).....	43
Εικόνα 12: Προτεινόμενη Χωροταξική Οργάνωση, Ειδικές Χρήσεις (Πηγή: 2010- ΠΡΟΤΑΣΗ Β΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Χωροταξική Οργάνωση Χρήσεις Γης ΟΤΑ).....	44
Εικόνα 13: Προτεινόμενη Χωροταξική Οργάνωση (Πηγή: 2010- ΠΡΟΤΑΣΗ Β΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Χωροταξική Οργάνωση Χρήσεις Γης ΟΤΑ).....	45
Εικόνα 14: Πυκνότητα πληθυσμού Καλλικρατικών Δήμων 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ΥΠΕΝ)	49
Εικόνα 15: Συντελεστές δόμησης Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014). 56	
Εικόνα 16: Χρήσεις γης Δήμου Περάματος (Πηγή: ΥΠΕΝ).....	57
Εικόνα 17: Χρήσεις γης Δήμου Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)	57
Εικόνα 18: Χρήσεις γης Δήμου Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)	58
Εικόνα 19: Χώροι κοινόχρηστων – κοινωφελών λειτουργιών Περάματος (Πηγή: e-Πολεοδομία, 2021)	59

Εικόνα 20: Ορθοφωτογραφία Ελληνικού Κτηματολογίου 1945-1960 & 2007-2009 (Πηγή: Ελληνικό Κτηματολόγιο).....	64
Εικόνα 21: Θεσμοθετημένη χερσαία λιμενική ζώνη ΟΛΠ ΑΕ (Πηγή: Ν.3654/2008, ΦΕΚ ΦΕΚ57Α).....	65
Εικόνα 22: Πλαζ Περάματος (Πηγή: Λαγουδάκη Δ., 2018)	66
Εικόνα 23: Container Terminal Πέραμα (Πηγή: PIREAS news.gr, Λαγουδάκη Δ., 2018)	66
Εικόνα 24: Λιμενική ζώνη Περάματος (Πηγή: Δ. Περάματος, Ελληνικό Κτηματολόγιο, επεξεργασία αναδόχου).....	67
Εικόνα 25: Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (Πηγή: Google Earth).....	68
Εικόνα 26: Ιεράρχιση οδικού δικτύου Περάματος	75
Εικόνα 27: Κόμβοι Λ. Δημοκρατίας & Γρηγορίου Λαμπράκη, Μαρίας Κιουρή Ι & Νικολαΐδη αντίστοιχα.....	78
Εικόνα 28: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μαρίας Κιουρή ΙΙ.....	79
Εικόνα 29: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & οδού Δημοκρατίας	80
Εικόνα 30: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μητρόπουλου	81
Εικόνα 31: Κόμβος Λ. Ειρήνης & Κώστα Βάρναλη	82
Εικόνα 32: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Σοφοκλή Βενιζέλου	83
Εικόνα 33: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Καραολή Δημητρίου	84
Εικόνα 34: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Αγίου Γεωργίου	85
Εικόνα 35: Κόμβος Φλέμιγκ & Καραολή και Δημητρίου	86
Εικόνα 36: Κόμβος Λ. Ειρήνης & Αγίου Νικολάου.....	87
Εικόνα 37: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Καραολή και Δημητρίου.....	88
Εικόνα 38: Πεζόδρομοι άνω Περάματος (Πηγή: Δ. Περάματος, Ελληνικό Κτηματολόγιο, επεξεργασία αναδόχου).....	90
Εικόνα 39: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 818 (Πηγή: moovit)	91
Εικόνα 40: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 819 (Πηγή: moovit)	92
Εικόνα 41: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 841 (Πηγή: moovit)	93
Εικόνα 42: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 842 (Πηγή: moovit)	94
Εικόνα 43: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 843 (Πηγή: moovit)	95
Εικόνα 44: Απόσπασμα γεωλογικού χάρτη Ι.Γ.Μ.Ε, φύλλο Αθήνα-Πειραιάς (Πηγή: Υποθέσιμος, 2019).....	97

Εικόνα 45: Σεισμικές ζώνες επικινδυνότητας (Πηγή: ΦΕΚ 1154B-12/8/2013)	98
Εικόνα 46: Κλιματικές ζώνες (Πηγή: Κ.ΕΝ.Α.Κ., 2017).....	99
Εικόνα 47: Υδατικά διαμερίσματα Ελλάδος (Πηγή: Διευθύνσεις Υδάτων).....	103
Εικόνα 48: Λεκάνες απορροής Ελλάδος (Πηγή: Διευθύνσεις Υδάτων).....	104
Εικόνα 49: Θέσεις κόμβων μελέτης (Υπόβαθρο: Google Earth)	108
Εικόνα 50: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 1 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου).....	109
Εικόνα 51: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 2 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου).....	112
Εικόνα 52: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 3 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου).....	115
Εικόνα 53: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 4 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου).....	119
Εικόνα 54: Τμήμα μελέτης στάθμευσης στη Λ. Ειρήνης (Πηγή: Google Earth, επεξεργασία αναδόχου).....	122
Εικόνα 55: Τμήμα μελέτης στάθμευσης στη Λ. Δημοκρατίας (Πηγή: Google Earth, επεξεργασία αναδόχου).....	123
Εικόνα 56: Τμήμα μελέτης στάθμευσης στην οδό Γοργοποτάμου (Πηγή: Google Earth, επεξεργασία αναδόχου).....	123
Εικόνα 57: Παράνομη στάθμευση επί της Λ. Ειρήνης (Πηγή: Google maps)	125

Διαγράμματα

Διάγραμμα 1: Μεταβολή του πληθυσμού Περάματος (Πηγή: Δήμος Περάματος, Φαναράς 1989)	48
Διάγραμμα 2: Κανονικές κατοικίες κατά περίοδο κατασκευής 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	51
Διάγραμμα 3: Κατοικίες ανά εμβαδό επιφανείας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	52

Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία κατανομή των νοικοκυριών ανάλογα με τη δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	54
Διάγραμμα 5: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	55
Διάγραμμα 6: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων σταθμευσης που διαθέτουν 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	55
Διάγραμμα 7: Προτιμήσεις τρόπου μετακίνησης των κατοίκων Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)	95
Διάγραμμα 8: Μεταβολή θερμοκρασίας Περάματος 2015-2021 (Πηγή: meteo, επεξεργασία αναδόχου).....	100
Διάγραμμα 9: Μέγιστη και ελάχιστη μηνιαία υγρασία Περάματος 2015-2021 (Πηγή: meteo, επεξεργασία αναδόχου).....	101
Διάγραμμα 10: Συνολική μηνιαία βροχόπτωση Περάματος 2015-2021 (Πηγή: meteo, επεξεργασία αναδόχου).....	102
Διάγραμμα 11: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 1	110
Διάγραμμα 12: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 1.....	110
Διάγραμμα 13: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1	111
Διάγραμμα 14: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 2	113
Διάγραμμα 15: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 2.....	113
Διάγραμμα 16: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2.....	114
Διάγραμμα 17: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 3	116
Διάγραμμα 18: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 3.....	117
Διάγραμμα 19: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3.....	118
Διάγραμμα 20: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 4	120
Διάγραμμα 21: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 4.....	120
Διάγραμμα 22: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4.....	121
Διάγραμμα 23: Οδικά τροχαία ατυχήματα θανατηφόρα και με τραυματισμούς, 2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., επεξεργασία αναδόχου)	126
Διάγραμμα 24: Ποιοτικής Αξιολόγησης Σεναρίων	174

Πίνακες

Πίνακας 1: Οικισμοί Δήμου Περάματος και απόσταση από το κέντρο της Αθήνας.....	19
Πίνακας 2: Εργαλεία συμμετοχής φορέων και πολιτών στο ΣΒΑΚ Δήμου Περάματος	28
Πίνακας 3: Διαχρονική μεταβολή του πληθυσμού Δ. Περάματος (Πηγή: Φαναράς, 1989)	47
Πίνακας 4: Οικοδομημένη έκταση Δήμου Περάματος 1989 (Πηγή: Φαναράς, 1989)...	49
Πίνακας 5: Κατοικούμενες κανονικές κατοικίες κατά πυκνότητα κατοικήσεως και τύπο κυριότητας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	50
Πίνακας 6: Κανονικές κατοικίες κατά τύπο κτιρίου 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	50
Πίνακας 7: Κανονικές κατοικίες κατά περίοδο κατασκευής 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	51
Πίνακας 8: Κατοικίες ανά εμβαδό επιφάνειας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	51
Πίνακας 9: Ιδιωτικά νοικοκυριά κατά τύπο και μέγεθος και κατά τύπο πυρηνικής οικογένειας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	53
Πίνακας 10: Ποσοστιαία κατανομή των νοικοκυριών ανάλογα με την δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	54
Πίνακας 11: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.).....	54
Πίνακας 12: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	55
Πίνακας 13: Καταγραφή στάθμευσης.....	124
Πίνακας 14: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντα από αυτά πρόσωπα και ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος, 2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)	126
Πίνακας 15: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα (πλήθος απαντήσεων).....	127
Πίνακας 16. Σχέση με την περιοχή	127
Πίνακας 17. Περιοχή κατοικίας.....	128
Πίνακας 18: Είδος απασχόλησης και εισόδημα.....	128
Πίνακας 19: Επίπεδο σπουδών	129
Πίνακας 20: Αριθμός μελών στην οικογένεια	130
Πίνακας 21: Γνώση για πρόθεση εκπόνησης σχεδίου ΣΒΑΚ	130
Πίνακας 22: Αριθμός οχημάτων.....	131

Πίνακας 23: Σκοπός μετακίνησης	132
Πίνακας 24: Συχνότητα χρήσης μέσων	133
Πίνακας 25: Χώρος στάθμευσης	134
Πίνακας 26: Χρόνος για ανεύρεση θέσης στάθμευσης.....	135
Πίνακας 27: Συνθήκες οδικής κυκλοφορίας	135
Πίνακας 28: Σημασία εμποδίων για τη μετακίνηση με ΙΧ.....	136
Πίνακας 29: Βαθμολογία για συνθήκες πεζής μετακίνησης.....	138
Πίνακας 30: Σημασία εμποδίων για τη μετακίνηση πεζή.....	138
Πίνακας 31: Βαθμολογία για συνθήκες ποδηλάτου.....	140
Πίνακας 32: Σημασία εμποδίων για τη μετακίνηση με ποδήλατο	141
Πίνακας 33: Συχνότητα χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας	144
Πίνακας 34: Συχνότητα χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας από άτομα με πρόβλημα μετακίνησης.....	144
Πίνακας 35: Μεταφορά αντικειμένων και χρήση Δημόσιας Συγκοινωνίας	144
Πίνακας 36: Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας	145
Πίνακας 37: Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας	145
Πίνακας 38: Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	147
Πίνακας 39: Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	148
Πίνακας 40: Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας.....	148
Πίνακας 41: Βαθμός ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους.....	149
Πίνακας 42: Συνολικός βαθμός ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους	151
Πίνακας 43: Έμφαση σε μέτρα για τη βελτίωση συνθηκών κινητικότητας	152
Πίνακας 44: Swot ανάλυση Δήμου Περάματος.....	165

Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος συντάχθηκε στο πλαίσιο της υπηρεσίας συμβουλευτικής υποστήριξης με τίτλο «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος» και αποτελεί το δεύτερο παραδοτέο αυτής.

Η υπηρεσία ανατέθηκε από τον Δήμο Περάματος στην εταιρία ANABAΘΜΙΣΗ ΑΕ και εκπονείται από την Επιστημονική Ομάδα εξειδικευμένου προσωπικού που συνιστά την Εξωτερική Ομάδα Συμβούλων του ΣΒΑΚ υπό τον συντονισμό του κ. Λ. Μητρόπουλου – Δρ. Συγκοινωνιολόγου Πολιτικού Μηχανικού.

Η υπηρεσία έχει διάρκεια δώδεκα (12) μηνών και αφορά στην παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης στα στελέχη της Ομάδας Έργου ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στον Δήμο Περάματος.

Η συμβουλευτική υποστήριξη περιλαμβάνει την κατάλληλη προετοιμασία, την παροχή μεθοδολογίας, εργαλείων και συμβουλευτική-επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Έργου του Δήμου σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Το σύνολο των παραδοτέων της υπηρεσίας περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1:** Ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ
- **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2:** Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης
- **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3:** Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων
- **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4:** Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

Στο παρόν τεύχος του Παραδοτέου 2 γίνεται ο καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS και το περιεχόμενο του ν. 4784/2021 και επιπλέον αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με:

- τις κοινωνικές, περιβαλλοντικές, πολεοδομικές διαστάσεις της αστικής κινητικότητας,

- την κίνηση πεζών, ποδηλατών και ευάλωτων χρηστών (συμπ. ΑΜΕΑ),
- τη διαχείριση κυκλοφορίας, την οδική ασφάλεια, την αστική συγκοινωνία και τη στάθμευση.

Ακολούθως, ιεραρχούνται τα προβλήματα και οι ανάγκες σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση κινητικότητας και διαμορφώνονται επιχειρησιακοί και στρατηγικοί στόχοι του σχεδιασμού και των παρεμβάσεων.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ απαιτείται να είναι μία συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα (11) βήματα. Στο παρόν τεύχος εκπονούνται τα βήματα 2 και 3 του κύκλου ενώ προετοιμάζονται τα βήματα 4 και 5.

Μια λεπτομερής περιγραφή όλων των βημάτων και των δραστηριοτήτων παρουσιάζονται στις κατευθυντήριες γραμμές «Διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ – ΚΥΚΛΟΣ ΣΒΑΚ» (βλ. Εικόνα 1).



Εικόνα 1: Διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Σύμφωνα με τις Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που έχουν δημοσιευθεί στην Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα ΣΒΑΚ (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - www.eltis.org) ένα από τα βασικά βήματα της διαδικασίας εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι η σωστή προετοιμασία του σχεδίου. Κατά τη φάση προετοιμασίας καθορίζεται η ανάπτυξη και το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου. Το κεφάλαιο αυτό έχει ως στόχο αφενός να ορίσει τη λειτουργική περιοχή που επηρεάζει τον Δήμο Περάματος, δηλαδή να γίνει αναζήτηση πέρα από τα καθορισμένα διοικητικά όρια και τις ευθύνες της περιοχής επιρροής του Δήμου Περάματος και μετά τον καθορισμό της περιοχής αυτής να εντοπίσει τις τοπικές πολιτικές που έχουν επίδραση στη χωρική αυτή ενότητα και να αξιολογήσει τις δυνατότητες εναρμόνισής τους με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ.

Πρώτος στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι να προσδιοριστούν τα λειτουργικά χωρικά όρια του Δήμου Περάματος που θα ορίσουν την περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ. Χαρακτηριστικό των ΣΒΑΚ που τα διαφοροποιούν από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες είναι ότι τα όρια μελέτης δεν καθορίζονται από διοικητικές χωρικές διαιρέσεις, αλλά αντίθετα μελετάται η κινητικότητα που σχετίζεται με την εξεταζόμενη πόλη, ώστε να παρθούν κυκλοφοριακά μέτρα σε όλη την έκταση που επηρεάζει την κινητικότητα της πόλης. Η περιοχή αυτή καθορίζει τα όρια μελέτης ανεξάρτητα εάν ανήκουν στην ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης που αναθέτει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Εάν ανήκουν στην ευθύνη άλλου φορέα προτείνεται η συνεργασία με το φορέα αυτό, ώστε να παρθούν από κοινού μέτρα.

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021:

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης».

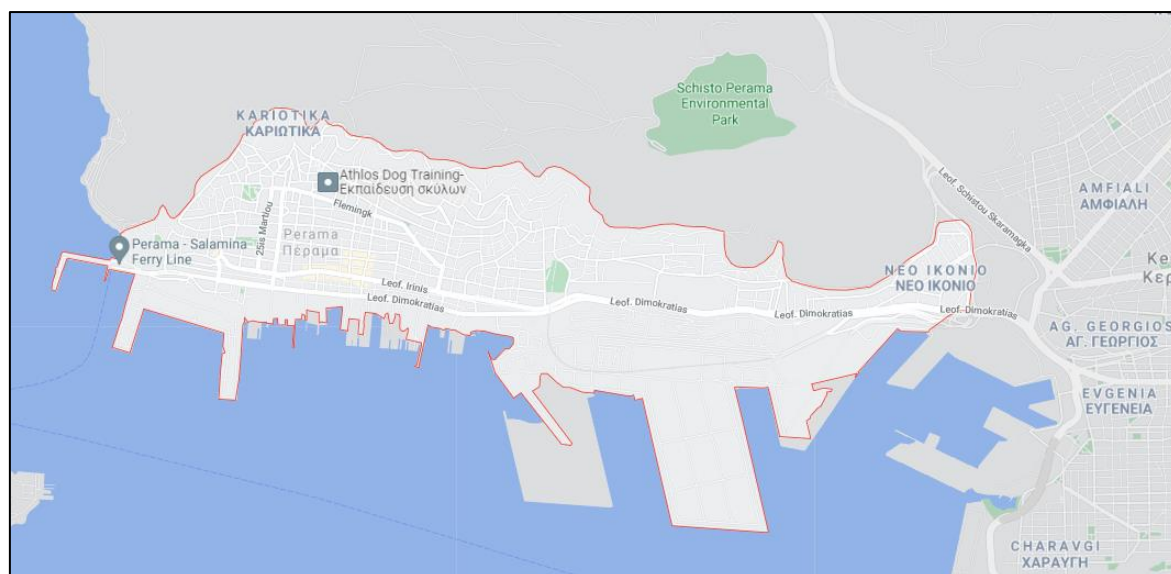
ενώ σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου:

«Περιοχή παρέμβασης, η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α΄ ή β΄ βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α΄ βαθμού ή τους ΟΤΑ α΄ και β΄ βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2».

Δήμος Περάματος

Το 1924 η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μεταφέρθηκε στο Πέραμα, γεγονός που προσέλκυσε κατοίκους. Το 1928 δημιουργήθηκαν δύο προσφυγικοί συνοικισμοί και το 1934 ιδρύθηκε η Κοινότητα του Περάματος. Το 1963 αναγνωρίσθηκε ως Δήμος (Πέτρας, 2015).

Ο Δήμος Περάματος βρίσκεται νοτιοδυτικά του Λεκανοπεδίου Αττικής (Εικόνα 2) και ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς της Περιφέρειας Αττικής.



Εικόνα 2: Όρια Δήμου Περάματος (Πηγή: Google Maps)

Σύμφωνα με τον ορισμό της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2001, Έννοιες και Ορισμοί) αστικό χαρακτηρίζεται κάθε Δημοτικό ή Κοινοτικό διαμέρισμα, του οποίου ο πολυπληθέστερος οικισμός έχει 2.000 κατοίκους και άνω. Το πληθυσμιακό κριτήριο χρησιμοποιείται καθώς χαρακτηριστικό των αστικών οικισμών είναι η μεγάλη μερίδα του πληθυσμού που απασχολείται με δραστηριότητες του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα. Αυτό συμβαίνει κυρίως σε μεγάλους οικισμούς, στους οποίους είναι οικονομικά βιώσιμες οι επιχειρήσεις του τριτογενούς τομέα και η παροχή υπηρεσιών κάθε είδους.

Με βάση τον παραπάνω ορισμό της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Περάματος συγκεντρώνει πληθυσμό που φτάνει τους 25.389 κατοίκους (2011). Ενώ για πολλά χρόνια καταγραφόταν ραγδαία αύξηση, κατά τη τελευταία απογραφή παρατηρήθηκε μικρή μείωση του πληθυσμού.

Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του Δήμου και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους.

Ο Δήμος Περάματος γειτνιάζει με τον Δήμο Χαϊδαρίου στα βόρεια και τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνα στα ανατολικά, ο οποίος γειτνιάζει με τον Δήμο Πειραιά που αποτελεί μητροπολιτικό κέντρο παροχής εμπορικών, οικονομικών και λοιπών

διοικητικών υπηρεσιών. Υπό αυτή την έννοια, ο Δήμος Πειραιά είναι αυτός που επηρεάζει σε μεγαλύτερο βαθμό τον Δήμο Περάματος.

Έτσι λοιπόν, γύρω από τον Δήμο (εκτός των ορίων του) υπάρχουν και δημιουργούνται νέοι ισχυροί υπερτοπικοί πόλοι που προκαλούν και θα προκαλέσουν μετακινήσεις με αφετηρία τις περιοχές κατοικίας του Δήμου Περάματος προς τις περιοχές αυτές.

Έγινε προσδιορισμός των αλληλεξαρτήσεων του Δήμου Περάματος με τις γειτονικές περιοχές αξιοποιώντας στοιχεία από τη μελέτη προέλευσης - προορισμού του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (ΟΑΣΑ) που εκπονήθηκε το 2006. Σημαντικό ποσοστό μετακινήσεων εντοπίστηκε στους Δήμους που διαθέτουν υπερτοπικούς πόλους έλξης π.χ. Πειραιάς, Καλλιθέα κ.ά..

Οι περισσότερες μετακινήσεις από το Πέραμα πραγματοποιούνται με προορισμό το Κερασίни (16%), τον Πειραιά (19%), τη Σαλαμίνα (5%), τη Νίκαια (4%), την Αθήνα (4%), και την Ελευσίνα (1%). Επιπλέον, ένα μεγάλο ποσοστό μετακινήσεων (38%) είναι ενδοδημοτικές.

Σύμφωνα έρευνα των Ματθαίου και Μπόβολου (2014) που αφορά τον Δήμο Περάματος έγιναν αντιληπτές οι χωρικές ανάγκες μετακίνησης για καθημερινές αγορές και σύμφωνα με τα αποτελέσματα:

- Οι γειτονικές μετακινήσεις λαμβάνουν χώρα 2-3 φορές εβδομαδιαία,
- Οι μετακινήσεις στο κέντρο της περιοχής πιο αραιά, ελάχιστες έως καθόλου στον Πειραιά και καθόλου στο κέντρο της Αθήνας.
- Χωρικά στο κέντρο του Περάματος υπάρχει πλούσια αγορά, η περιοχή βόρεια και ανατολικά αναγκάζεται να μετακινηθεί για να προσεγγίσει τα επιθυμητά εμπορικά καταστήματα (είτε στο κέντρο του Περάματος είτε στον Πειραιά).

Συμπερασματικά η εφαρμογή πολιτικών που πραγματικά θα καλύψουν την εμβέλεια των μετακινήσεων που εκκινούν ή καταλήγουν στον Δήμο προϋποθέτει:

1. Τη διεξαγωγή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας σε όλη την έκταση του Δήμου.

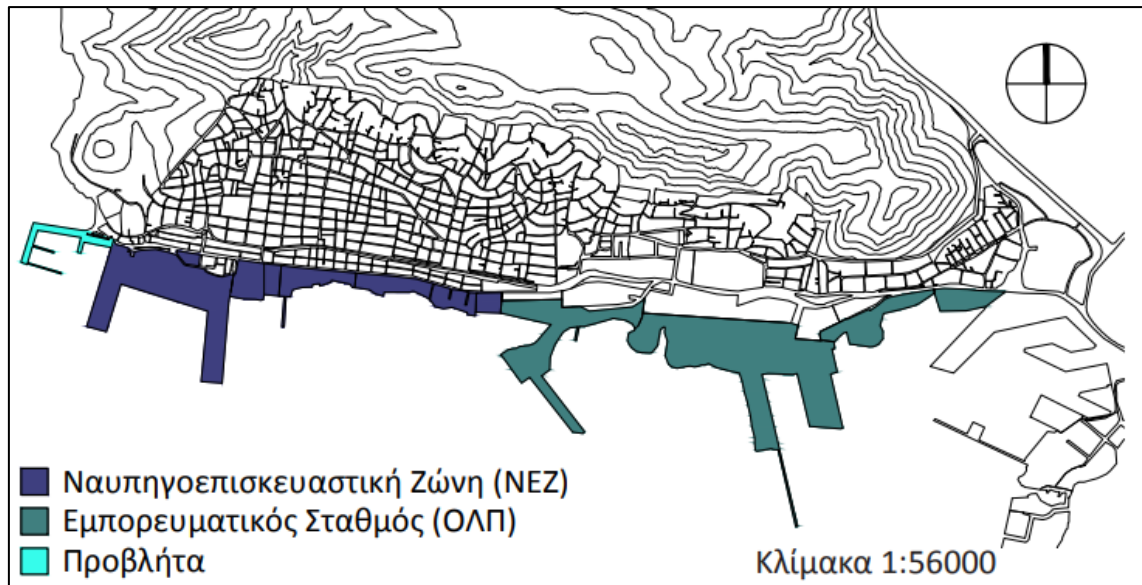
- Τη βελτίωση προσβασιμότητας προς τις κύριες πύλες των μέσων σταθερής τροχιάς που βρίσκονται στα όρια του Δήμου και εξασφαλίζουν επικοινωνία με τις γειτονικές περιοχές χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου (σταθμοί ΗΣΑΠ).
- Τη συνεργασία με τον ΟΑΣΑ για τη βελτίωση της προσβασιμότητας με τους γειτονικούς Δήμους.

Ο Δήμος Περάματος είναι και βιομηχανική περιοχή που ασχολείται με ναυπηγοεπισκευές, οι οποίες έχουν εμφανίσει μείωση εξαιτίας της έλλειψης ειδικών εγκαταστάσεων τα τελευταία χρόνια, γεγονός που ενισχύει την ανεργία (Ματθαίου & Μπόβολου, 2014). Χωρικά το Πέραμα έχει οικιστική ζώνη βόρεια (Εικόνα 3). Πρόκειται για παραθαλάσσια περιοχή κατά μήκος της οποίας έχουν σχηματιστεί εγκαταστάσεις ελλιμενισμού εμπορικών πλοίων και βιομηχανικές χρήσεις (Εικόνα 4). Δυτικά η περιοχή εξυπηρετείται από ένα εμπορικό λιμάνι, το οποίο προσφέρει σύνδεση με τη νήσο Σαλαμίνα. Πάνω από την παράκτια δραστηριότητα, μεταξύ της Λεωφόρου Ειρήνης και Λεωφόρου Δημοκρατίας σημειώνεται χρήση εμπορική και κατοικίας. Βορειότερα η περιοχή εντάσσεται στη γενική κατοικία.



Εικόνα 3: Διάφορες χρήσεις γης παραθαλάσσια του Περάματος

(Πηγή: Google Maps)



Εικόνα 4: Δραστηριότητες παράκτιας ζώνης Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)

Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι όλη η περιοχή Περάματος μπορεί να θεωρηθεί μία πυκνοδομημένη γραμμική αστική περιοχή που απλώνεται παράλληλα με την ακτή.

Επίσης ο Δήμος Περάματος αποτελείται από τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα και Νέο Ικόνιο (Εικόνα 5).



Εικόνα 5: Οικισμοί Δήμου Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)

Για κάθε συνοικισμό υπολογίστηκε η χρονική τους απόσταση με ιδιωτικό όχημα από το κέντρο της Αθήνας μέσω της γεωγραφικής πλατφόρμας Google Maps που λαμβάνει υπόψη πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας (πραγματοποιήθηκε για συνθήκες

μεσημεριανής ώρας, καθημερινής και εργάσιμης ημέρας). Τα αποτελέσματα φαίνονται παρακάτω Πίνακας 1.

Πίνακας 1: Οικισμοί Δήμου Περάματος και απόσταση από το κέντρο της Αθήνας

Οικισμός	Χρονοαπόσταση (λεπτά) από το κέντρο της Αθήνας
Νέο Ικόνιο	35
Καριώτικα	45
Πέραμα	43

Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του

Διαδικασία ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:

Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α'): Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β')

Στη φάση αυτή - την οποία βρισκόμαστε τώρα - περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο, το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.

Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

Στη συνέχεια (επόμενο παραδοτέο) θα ακολουθήσουν το/τα:

Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων. Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων. Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ.. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή σχολίων τους. Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγόντων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.

Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης. Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης, το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.

Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση: i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.. Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9, αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Χρονοδιάγραμμα Εργασιών

Σύμφωνα με τη Διακήρυξη Συνοπτικού Διαγωνισμού η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 12 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής σύμβασης. Τα παραδοτέα της σύμβασης και η αντίστοιχη διάρκεια παράδοσης είναι:

1. Ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ.:
Το παραδοτέο Α παραδίδεται εντός 2 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.
2. Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης:
Το παραδοτέο Β παραδίδεται εντός 6 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.
3. Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων:
Το παραδοτέο Γ παραδίδεται εντός 10 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.
4. Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων:
Το παραδοτέο Δ παραδίδεται σε 12 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Ως ημερομηνία υπογραφής σύμβασης ορίζεται η 27^η Μαΐου 2021.

Στο ΣΒΑΚ οι στόχοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ενώ γίνεται προσπάθεια ενοποίησης του Σχεδίου με ευρύτερες μακροπρόθεσμες στρατηγικές. Ορισμένες πόλεις/ περιοχές έχουν μια μακροπρόθεσμη τοπική αναπτυξιακή στρατηγική με προοπτική 20-30 χρόνια. Αν υπάρχει διαθέσιμη μια τέτοια στρατηγική τότε αυτή θα πρέπει να παρέχει καθοδήγηση για τα ΣΒΑΚ ορίζοντας γενικούς στόχους. Ιδανικά, η αναθεώρηση και ενημέρωση των ΣΒΑΚ θα πρέπει να γίνεται κάθε 2 χρόνια (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans).

Σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

Η εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα. Η προετοιμασία των εργαλείων και των δράσεων συμμετοχής του κοινού είναι κρίσιμη για να εξασφαλιστεί μελλοντικά μόνιμη επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες για μία συνεχή προσπάθεια για την αλλαγή της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας. Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού πραγματοποιούνται σε κάθε στάδιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Το σύνολο των δράσεων

περιγράφεται παρακάτω, ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για την λειτουργία του Δήμου μέσω διαφόρων εργαλείων *crowdsourcing*, ερωτηματολογίων - που καταθέτουν τις συνήθειες των μετακινήσεών τους, τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών, και μέσω των διαβουλεύσεων.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές, κυρίως κινητών τηλεφώνων, στις οποίες οι χρήστες μπορούν να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες για το οδικό περιβάλλον, τις διαδρομές που κάνουν, και να καταθέτουν απόψεις και προβλήματα για τα ζητήματα του οδικού χώρου.

Παράλληλα υπάρχουν και εφαρμογές **crowdsensing**, όπως για παράδειγμα το Google traffic που συλλέγει αυτόματα πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει την συγκατάθεσή τους κατά την εγκατάσταση της εφαρμογής) και τις παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο. Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω των social media, όπου οι πολίτες μπορούν να απευθυνθούν άμεσα με Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική αρχή.

Τα **ερωτηματολόγια** είναι ένας επίσης τρόπος για την συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι, κλπ.), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις τους αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στον Δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), και οι κάτοικοι του Δήμου. Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνήθειες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου και στη συνέχεια οι ανησυχίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος

μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεων του.

Κατά τη **διαβούλευση** ο κόσμος ενημερώνεται αρχικά για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, ώστε να κατανοήσει τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό, και να μπορέσει βάσει των καθημερινών τους εμπειριών να καταθέσει πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές. Η Ομάδα Εργασίας σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Όλες τις παραπάνω πληροφορίες η Ομάδα Εργασίας τις συγκεντρώνει, τις επεξεργάζεται, τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σα βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώνει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω ιστοτόπου, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ. Στην ιστοσελίδα αυτή αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τι είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε Βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν συμμετέχουν στις συζητήσεις. Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για την διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει το σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού. Με το σύμφωνο συμμετοχής δεσμεύονται να παρέχουν στην Ομάδα Εργασίας ό,τι πληροφορίες απαιτούνται για τον σχεδιασμό και να προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος, η Ο.Ε. ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου – συμβούλου ανάπτυξε την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (Πίνακας 2) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών – προτάσεων – σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Περάματος σχετικά με παραμέτρους που αφορούν και το ΣΒΑΚ <https://www.perama.gr/>, <http://svak-perama.gr/>
 2. Χρήση δεδομένων crowdsensing όπου οι μετακινούμενοι στον Δήμο Περάματος παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps Traffic, Strava κ.α.
 3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξής του <http://svak-perama.gr/>
 4. Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο Πέραμα, αλλά και επισκέπτες του Δήμου.
 5. Επιτόπιες αυτοψίες – παρατηρήσεις συμπεριφοράς μετακινούμενων στο Πέραμα και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο.
- Ανάπτυξη ειδικών ερωτηματολογίων ανά ομάδα στόχο στην περιοχή μελέτης. Ενδεικτικά έγινε κοινό ερωτηματολόγιο σε κατοίκους, γονείς μαθητών των σχολείων της πόλης, φορείς της πόλης του Περάματος (προσβάσιμο εδώ): https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc4y5pScI68JJRqbQTjGZcZga-9L78788nahfPhQXEfnrySrA/viewform?usp=sf_link
Το ερωτηματολόγιο είναι διαθέσιμο και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Περάματος.

Πίνακας 2: Εργαλεία συμμετοχής φορέων και πολιτών στο ΣΒΑΚ Δήμου Περάματος

Εργαλεία συμμετοχής φορέων και πολιτών στο ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος	
Πληροφορίες από την Ο.Ε.	Δελτία Τύπου Δήμου Περάματος
Δ. Περάματος προς φορείς- πολίτες	Ιστοσελίδα ενημέρωσης για το ΣΒΑΚ: http://svak-perama.gr/

	Email: info@svak-perama.gr
	Online Πλατφόρμα crowdsourcing για κατάθεση ιδεών-προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Περάματος: https://www.perama.gr/ , http://svak-perama.gr/
Διαδραστική πληροφόρηση	Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους
	Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς
	Συναντήσεις διαβούλευσης με φορείς
Διαδραστική εμπλοκή-συμμετοχή κοινού και φορέων	Δημόσιες συναντήσεις συμμετοχικού σχεδιασμού με πολίτες και φορείς
	Τεχνικές συναντήσεις εργασίες με φορείς
	Ερωτηματολόγια σε γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου
Διαδραστική συμμετοχή ειδικών ομάδων (δύσκολα προσεγγίσιμες ομάδες)	Ερωτηματολόγιο προς τους επισκέπτες
	Τηλεφωνικές συνομιλίες και κατ' ιδίαν ανώνυμες συνεντεύξεις με ΑμεΑ, ομάδες άπορων πολιτών κ.α.

Στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ που βρίσκεται στο σύνδεσμο <http://svak-perama.gr/>. Το σύνολο των ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών ενημερώνονται διαρκώς για την πορεία της ανάπτυξης του, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας στο email: info@svak-perama.gr. Το ερωτηματολόγιο επισυνάπτεται στο Παράρτημα Α.

Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων

Το κεφάλαιο αυτό αφορά την καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης, ώστε να γίνουν ορατά τα προβλήματα αλλά και οι ανάγκες κινητικότητας.

Όπως αναφέρεται στις προδιαγραφές του Eltis:

«Πριν ληφθούν αποφάσεις σχετικές με μελλοντικές πολιτικές, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την παρούσα κατάσταση».

Αξιολόγηση τοπικών και υπερτοπικών σχεδίων

Τα ΣΒΑΚ έχουν ως στόχο έναν ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό, σε αντίθεση με την τεχνοκρατική προσέγγιση των παραδοσιακών κυκλοφοριακών μελετών που είχαν στόχο την εξυπηρέτηση των ροών. Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός σημαίνει αφενός να προάγονται μέσα που προωθούν την κοινωνικότητα στον αστικό χώρο (περπάτημα, ποδήλατο, άλλες μορφές μικροκινητικότητας), αφετέρου να προωθείται ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός (integrated planning), ο οποίος θα ενσωματώνει σε ένα ενιαίο σχεδιασμό όλες τις επιμέρους τομειακές πολιτικές που επηρεάζουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στην περιοχή παρέμβασης. Η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων επιπέδων χάραξης πολιτικής αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα των αστικών μεταφορών σήμερα.

Τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρήσιμα εργαλεία για την Ελλάδα, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει καθώς υπάρχει ανάγκη για μέτρα τα οποία συνδυάζουν εφικτότητα και αποτελεσματικότητα. Έτσι, ένας επιτυχημένος ολοκληρωμένος σχεδιασμός απαιτεί τον συντονισμό όλων των συνιστωσών της βιωσιμότητας στο πλαίσιο των υπερκείμενων σχεδιασμών.

Εθνικός Σχεδιασμός – Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια παρουσιάστηκε στις 3.2.2021. Σε αυτό προβλέπονται μια σειρά από αλλαγές στον τρόπο απόκτησης άδειας οδήγησης, στην κυκλοφοριακή αγωγή, στον ΚΟΚ, στα πρόστιμα, στα όρια ταχύτητας στις αστικές περιοχές, στη λειτουργία των ΚΤΕΟ κλπ. Στόχος αυτού είναι η μείωση των νεκρών και των σοβαρά τραυματιών κατά 50% έως το 2030.

Ειδικότερα περιλαμβάνει πέντε (5) διακριτές ενότητες για Ποιοτικά Δεδομένα (1), Διακυβέρνηση και Στρατηγικό Σχέδιο (2), Εκπαίδευση και Επικοινωνία (3), Αποτελεσματικό Σύστημα Επιβολής (4) και τέλος Ασφαλές οδικό δίκτυο (5).

Οι δράσεις που ενσωματώνονται στο σχέδιο αφορούν στα κάτωθι:

- Θεσμοθέτηση Εθνικού Παρατηρητηρίου για την Οδική Ασφάλεια
- Υιοθέτηση έγκυρων πρωτοκόλλων για τη συλλογή και επεξεργασία δεδομένων
- Ανάπτυξη ΣΒΑΚ για κάθε δήμο άνω των 30.000 κατοίκων
- Ανάπτυξη ειδικού συστήματος διακυβέρνησης με συντονιστές, επόπτες και εκτελεστικές επιτροπές
- Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου ΟΑ 2021-2030
- Ανάπτυξη εθνικού σχεδίου επικοινωνιακής πολιτικής για την οδική ασφάλεια
- Υποχρεωτική διδασκαλία κυκλοφοριακής αγωγής αρχικά πιλοτικά και μετά σε όλα τα νηπιαγωγεία, δημοτικά και γυμνάσια
- Ένταξη εκπαιδευτικής διαδικασίας για απόκτηση 'άδειας οδήγησης ποδηλάτου'
- Ανάπτυξη νέου εκπαιδευτικού υλικού για εκπαίδευση υποψήφιων οδηγών
- Αναθεώρηση συστήματος εξετάσεων οδήγησης
- Αναθεώρηση προϋποθέσεων για άσκηση επαγγέλματος εκπαιδευτή οδήγησης
- Αναθεώρηση ΚΟΚ σχετικά με την κωδικοποίηση των παραβάσεων, την βελτίωση του συστήματος Point System, τον τρόπο επιβολής κυρώσεων κ.α.

- ο Δημιουργία μητρώου Εποπτών ΚΤΕΟ
- ο Δημιουργία Εθνικού Ταμείου Οδικής Ασφάλειας.

Με δεδομένο ότι βασικός στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας από το Σ.Δ. Οδικής ασφάλειας λαμβάνονται ως κύριες κατευθύνσεις - δεδομένα για τα επόμενα στάδια καθορισμού μέτρων και πολιτικών τα κάτωθι:

- Συστηματική καταγραφή τροχαίων συμβάντων και χωρικός προσδιορισμός για στοχευμένες παρεμβάσεις,
- Καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε εναρμόνιση με το Εθνικό Σχέδιο επικοινωνιακής πολιτικής για την οδική ασφάλεια

Εθνικός Σχεδιασμός - Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας-Πλαισίου» για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28. Το Έργο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service).

Το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών καθορίζει την αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα μεταφορών για τα επόμενα 20 χρόνια και υποστηρίζει την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Επιπλέον, καθορίζει τις κύριες δράσεις που πιθανόν θα ενισχυθούν από Διεθνή Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα, ιδιαιτέρως από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΙΒ).

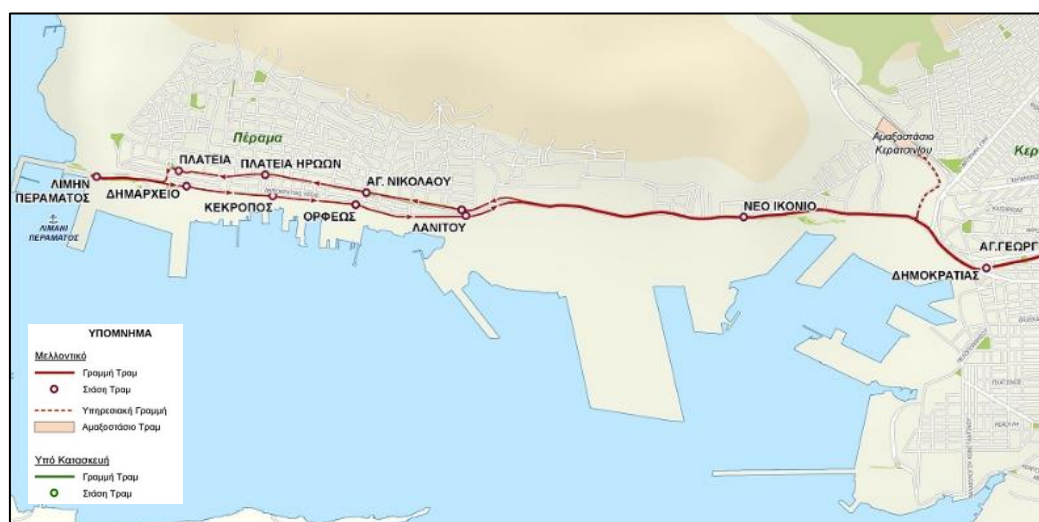
Η Τελική Έκθεση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της τελικής Απόφασης Περιβαλλοντικών Όρων για τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (όπως εκδόθηκε από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος) έχει ολοκληρωθεί και εγκριθεί από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Υπάρχει πρόσβαση μέσω του παρακάτω συνδέσμου:

http://www.nationaltransportplan.gr/wp-content/uploads/2019/11/Final_NTPG_gr_20190712.pdf

Επέκταση Γραμμής Μετρό - Τραμ

Πρόταση για την επέκταση της γραμμής του τραμ έχει γίνει, αλλά όχι η υλοποίησή του. Η μελέτη από το Αττικό Μετρό αναφέρει την επέκταση του τραμ προς το Κερατσίνι κατά 6 στάσεις συμπεριλαμβάνοντας και το Πέραμα στις επόμενες επεκτάσεις.

Παράλληλα προς συζήτηση είναι η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό στο Πέραμα. Πρόκειται για την επέκταση από το «νέο» σταθμό στη Νίκαια κατά 3 σταθμούς (Μανιάτικα, Πειραιάς, Δημοτικό Θέατρο) (Εικόνα 6).



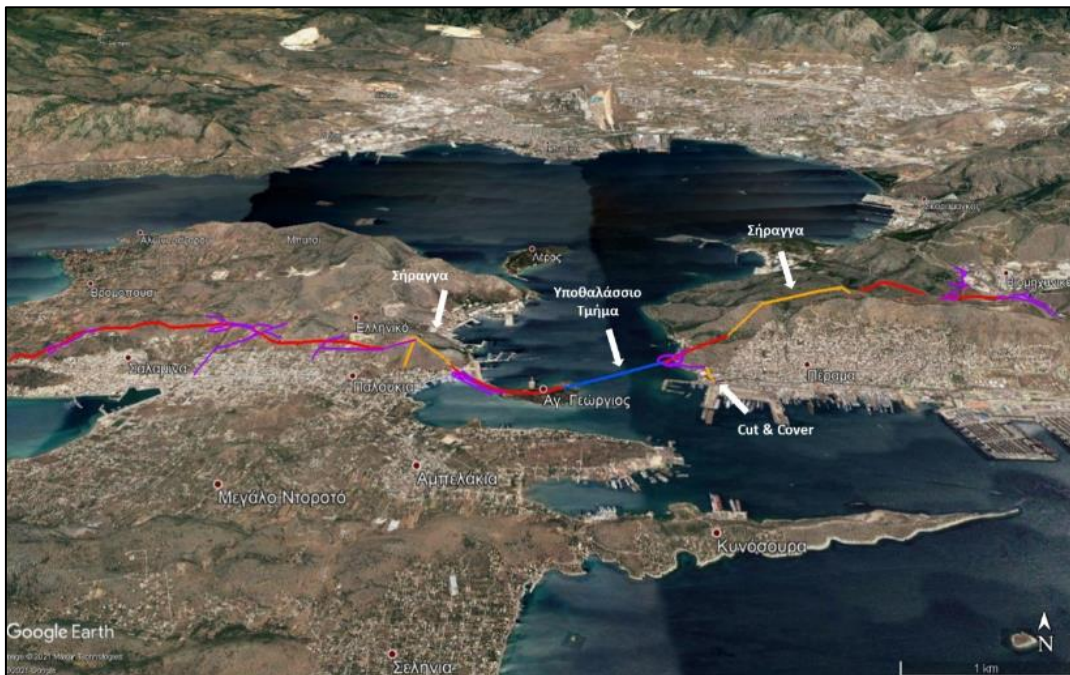
Εικόνα 6: Χάρτης επέκτασης του ΤΡΑΜ Πειραιάς-Κερατσίνι-Πέραμα

(Πηγή: Μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα)

Κατασκευή Υποθαλάσσιας Ζεύξης

Η υποθαλάσσια ζεύξη του Περάματος αναμένεται να συνδέσει το Πέραμα με τη Σαλαμίνα μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας και με αποτέλεσμα την αναβάθμιση όλης της Δυτικής Αττικής (Εικόνα 7 και Εικόνα 8). Πρόκειται για έργο μήκους 4,5 km, το οποίο θα παρέχει σύνδεση της Λεωφόρου Σχιστού με τη Σαλαμίνα, έτσι ώστε να

παρακάμπτεται η διέλευση από το Πέραμα. Ο απαραίτητος χρόνος μετακίνησης θα είναι περίπου 5 λεπτά, σχεδόν το 1/4 από τον σημερινό απαιτούμενο.



Εικόνα 7: Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος στο χώρο (Πηγή: yrodomes)



Εικόνα 8: Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος στο χώρο (Πηγή: yrodomes)

Πλεονεκτήματα της σύνδεσης:

- Κυκλοφοριακή ανακούφιση από τον λιμένα και άμεση διέλευση των οχημάτων,
- Μείωση του χρόνου διέλευσης,
- Αύξηση της αξιοπιστίας διέλευσης καθώς θα υπάρχει η δυνατότητα διέλευσης και τις νυχτερινές ώρες, ενώ δε θα υπάρχει καμία εξάρτηση από τις καιρικές συνθήκες,
- Μετατροπή των οικισμών σε σύγχρονα κέντρα,
- Βελτίωση των μετακινήσεων των ντόπιων,
- Βελτίωση του βιοτικού επιπέδου,
- Οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (νέες θέσεις εργασίας, τουρισμός, κ.α.).

Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. μεταξύ του 2003-2006 στο Πέραμα-Σαλαμίνα καταγράφηκε το 1/3 της συνολικής επιβατικής κίνησης όλων των πορθμείων της χώρας και το 1/2 του συνόλου των μεταφερθέντων τροχοφόρων (Υποθέσιμος, 2019).

Υπολογίστηκε πως το 2016 μεταφέρθηκαν 4 εκατομμύρια τροχοφόρα και μετακινήθηκαν 11 εκατομμύρια επιβάτες. Το Υπουργείο Υποδομών αναφέρει πως για το 2009 τα έσοδα από το πορθμείο έφτασαν τα 33 εκατομμύρια ευρώ, για μία απόσταση 2,5 km (yrodomes, 2014).

Η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων περιλαμβάνει την ανάλυση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου στους οικισμούς Περάματος και Σαλαμίνας, τη μελέτη κυκλοφορικών επιπτώσεων, την αλληλεπίδραση του έργου με διάφορες εγκαταστάσεις (πετρελαιοειδών, αποθηκευμένων τοξικών και εύφλεκτων ουσιών, Ν.Ε.Ζ., εργοστάσια παραγωγής βιοαερίου της Ψυττάλειας και του Σχιστού), την αλληλεπίδραση με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας και την κοινωνικοοικονομική επίδραση (Υποθέσιμος, 2019).

Κυκλοφοριακή Μελέτη (1989)

Η πιο πρόσφατη διαθέσιμη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου είναι του 1989. Σύμφωνα με τη Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης (Φαναράς, 1989), υπ' αριθμ. 59/88 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, οι ανάγκες για μετακινήσεις που σημειώθηκαν τότε ήταν:

- Μεταφορές εμπορευμάτων, καυσίμων, υλικών,
- Μετακινήσεις κατοίκων και εργαζομένων.

Η κυκλοφοριακή αυτή μελέτη αποτελεί μία παρακαταθήκη για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αφού κινούνται στην κατεύθυνση περιορισμού της παρουσίας του αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης και στην ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης σε αυτό.

Μέσω της εκπόνησης του ΣΒΑΚ επικαιροποιούνται τα στοιχεία και επανεξετάζονται οι προτάσεις με τους τοπικούς φορείς.

Για τους χώρους στάθμευσης, αναφέρεται πως στο άνω τμήμα κατοικίας του Δήμου Περάματος υπάρχουν 280 ιδιωτικοί χώροι ειδικά διαμορφωμένοι. Παρατηρείται το φαινόμενο παράνομης στάθμευσης γύρω από τα εμπορικά σημεία. Δεν υπήρχε ιδιαίτερο πρόβλημα στο τμήμα κατοικίας, σε αντίθεση με το εμπορικό και εργασιακό.

Έντονο πρόβλημα υπήρχε στη Λ. Δημοκρατίας και τις παρόδιες οδούς. Σε αυτό το τμήμα σταθμεύουν παράνομα βαρέα οχήματα και ΙΧ υπαλλήλων για μέση διάρκεια 7,5 ώρες. Υπήρχε ένας δημοτικός χώρος στάθμευσης δυτικά της οδού Γοργοποτάμου, αλλά κάλυπτε μικρό αριθμό βαρέων οχημάτων.

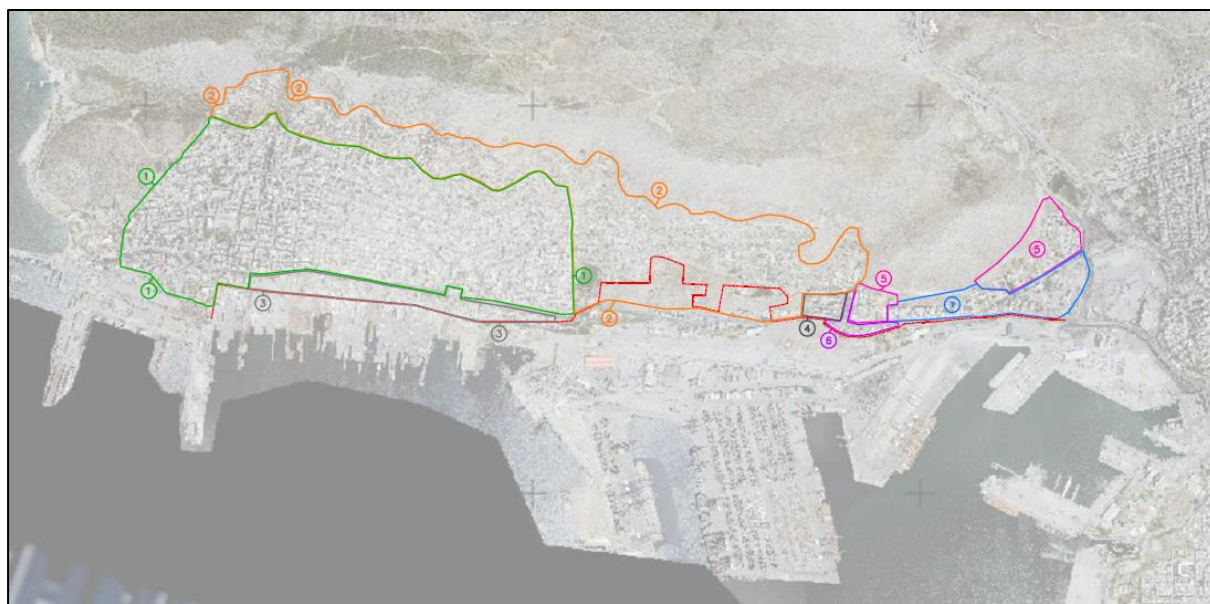
Όσον αφορά τη στάθμευση στις εμπορικές θέσεις, στις οδούς Κ. Δημητρίου και Ελευθερίας η στάθμευση για την πλειοψηφία των οχημάτων είχε μικρή χρονική διάρκεια.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Περάματος

Οι χρήσεις γης στο Πέραμα αναπτύσσονται γραμμικά παράλληλα με τη γραμμή της παραλίας. Την παραλιακή ζώνη καταλαμβάνουν βιομηχανικές χρήσεις και εγκαταστάσεις μεταφορών (λιμενικές). Η αμέσως επόμενη ζώνη μεταξύ Λεωφ. Ειρήνης και Λεωφ. Δημοκρατίας ("κάτω των γραμμών"), κυριαρχείται από μικτές χρήσεις βιοτεχνίας εμπορίου και κατοικίας, ενώ βόρεια της Λεωφ. Ειρήνης κυριαρχεί η χρήση γενικής κατοικίας. Το Πέραμα έχει εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ 498/Δ/1993) και επίσης διαθέτει εγκεκριμένες πολεοδομικές μελέτες και πράξη εφαρμογής για το παλαιότερο τμήμα του οικισμού ("κάτω των γραμμών") και για το άνω Πέραμα.

Ο οικισμός είχε αρχικά περιοχή ενταγμένη στο σχέδιο πόλης (168 Ha), βόρεια της οποίας αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια των δεκαετιών 1960 και 1970 οικισμός αυθαιρέτων, τα οποία κατέλαβαν έκταση ιδιοκτησίας του ΟΔΔΕΠ. Τα αυθαίρετα αυτά κτίσματα αρχικά ήταν παράγκες και παραπήγματα προσωρινής κατασκευής, μετά μετατράπηκαν σε κανονικές μόνιμες κατασκευές και εντάχθηκαν υλικά στο σχέδιο Πόλης με περιοχή 68,3 Ha. Η σχετική πολεοδομική μελέτη εγκρίθηκε το 1993 κατόπιν γνωμάτευσης του Συμβουλίου της Επικρατείας, το οποίο αναγνώρισε την ένδεια και απόλυτη ανάγκη στέγασης των κατοίκων των αυθαιρέτων. Οι σημερινοί κάτοικοι του άνω Περάματος έχουν αποκτήσει παραχωρητήρια των καταπατηθέντων οικοπέδων, μετά την παραχώρηση των κτημάτων του ΟΔΔΕΠ στο Ελληνικό δημόσιο (ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ).

Ο Δήμος χωρίζεται σε 10 περιοχές σύμφωνα με τα πολεοδομικά του χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα στην Εικόνα 9 παρουσιάζονται τα όρια των περιοχών.



Εικόνα 9: Περιοχές Περάματος με διαφορετικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά

ΠΕΡΙΟΧΗ 1

- Δ/γμα 25.06.60 ΦΕΚ 103Δ/66 πινακίδες εφαρμογ. απόφασης Υπουργού 11.12.65
ΦΕΚ 57Δ/66
ΦΕΚ 103Δ/60 καθορισμός όρων δόμησης περιοχής

ΦΕΚ 172Δ/66 τροποποίηση - διάνοιξη οδών και καθορισμός όρων δόμησης των τροποποιημένων τετραγώνων

ΦΕΚ 111Δ/67 συμπληρωματικοί όροι δόμησης

ΦΕΚ 229Δ/75 κ' 285Δ/79 περί τροποποίησης σχεδίου και όροι δόμησης

- Άρτια ως έχουν παραχωρηθεί σ.δ. = 2,6 κατά τα λοιπά (όροι, ύψη, κάλυψη κ.λ.π.) με διατάξεις ΓΟΚ/85 πρώην συνεχές χρήσεις: έγγραφο οίκοθεν 10830/03.07.02 της Υπηρεσίας μας χρήσεις όπως ορίζονται από το Γ.Π.Σ. και δραστηριότητες με Π.Δ. 23.02.87 (ΦΕΚ 166Δ/87)
- ΠΡΟΣΟΧΗ: Επιτρέπονται εργαστήρια χαμηλής όχλησης μόνο στο ισόγειο.
Επιτρέπονται τα πρατήρια υγρών καυσίμων κατά μήκων της οδού Γ. Παπανδρέου

ΠΕΡΙΟΧΗ 2

- Έγκριση ρυμοτομικού και όρων δόμησης Π.Δ. 04.08.93 ΦΕΚ 1062Δ/93
Τροποποίηση όρων δόμησης και ρυμοτομικού σχεδίου
Απόφαση Νομάρχη Πειραιά 08.04.93 ΦΕΚ 446Δ/97
Σε εξέλιξη μελέτη πράξης εφαρμογής Ο.Τ. (ιδιωτικών)
Απόφαση κύρωσης πινακίδων εφαρμογής 8170/13610/05.06.2000 ΦΕΚ 375Δ/00
Ο.Τ. (με παραχώρηση)
Τροποποίηση του ΒΔ 25.06.60 στα όρια σύνδεσης
- Χρήσεις: Στους οικοδομήσιμους χώρους χρήση αμιγούς κατοικίας
(ΦΕΚ 1062Δ/93) όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 2, Π.Δ. 23.02.87 (ΦΕΚ 166Δ)
Επιτρέπονται τα πρατήρια υγρών καυσίμων κατά μήκων της οδού Γ. Παπανδρέου
- Καθορίζονται (άρθρο 6) όροι δόμησης σε κοινοφελείς εγκαταστάσεις
- Όροι δόμησης:
ΦΕΚ 446Δ/97 αντικατάσταση του άρθρου 5 του ΦΕΚ 1062Δ/93
Οικόπεδα της παραχωρημένης έκτασης: άρτια ως έχουν παραχωρηθεί (όχι μικρότερα των 150 τ.μ.) παρέκκλιση σύμφωνα με κείμενο: κάλυψη 60% σ.δ. = 0,8 ύψος = 7,5 μ.

ΠΕΡΙΟΧΗ 3

Δ/γμα 24.05.85 ΦΕΚ 255Δ/85 έγκριση πολεοδομικής μελέτης πυκνοδομημένης περιοχής "κάτω των γραμμών" άρθρο 4, χρήση γης - γενικής κατοικίας και καθορισμός δραστηριοτήτων άρθρο 5, όροι δόμησης και μετά την έγκριση του ΓΟΚ/85 κανόνας προ 30.05.85

- πρόσωπο 10 μ.
- εμβαδόν 250τ.μ.
- κατά τα λοιπά διατάξεις του ΓΟΚ/85
- οικόπεδα με πρόσωπο στην οδό Καρ.Δημητρίου δομούνται με διατάξεις 25.06.60 και σ.δ. 376Δ/78

ΠΕΡΙΟΧΗ 4

- Περιοχή "Μανουσογιαννάκη" - Ν. Ικονίου
Β. Δ/γμα 22.11.51 ΦΕΚ 309Α/51
Β. Δ/γμα 10.02.58 ΦΕΚ 34Α/53
Αναθεώρηση Β.Δ/γματος 17.06.54 ΦΕΚ 133Α/54
- Όροι Δόμησης
ΓΟΚ/85 προ 09.06.73
πρόσωπο: 10μ. 9μ.
εμβαδόν: 250μ. 250μ.
σ.δ. = 2 ΦΕΚ 376Δ/78
λοιπά ως ΓΟΚ/85
χρήσεις: έγγραφο οίκοθεν 10830/03.07.02 της Υπηρεσίας μας
χρήσεις όπως ορίζονται από το Γ.Π.Σ. και δραστηριότητες με Π.Δ. 23.02.87 (ΦΕΚ 166Δ/87)
- ΠΡΟΣΟΧΗ: Επιτρέπονται εργαστήρια χαμηλής όχλησης μόνο στο ισόγειο
Επιτρέπονται τα πρατήρια υγρών καυσίμων κατά μήκων της οδού Γ. Παπανδρέου

ΠΕΡΙΟΧΗ 5

- Περιοχή Ν. Ικόνιο

Διαγράμματα διανομής Υπουργείου Γεωργίας 1939

Δ/γμα 20.02.42 ΦΕΚ 63Α/42

Αναθεώρηση σχεδίου 06.10.78 ΦΕΚ 1055Δ/87

Απόφαση 437947/368/11.10.89 ΦΕΚ 674Δ/89

- Όροι δόμησης ΦΕΚ 674Δ/89

κανόνας προ 25.07.78 09.06.73 (ΦΕΚ 345Δ/78)

πρόσωπο: 10μ. 9μ.

εμβαδόν: 250μ. 250μ. άρτια ως έχουν

σ.δ. = 2 ΦΕΚ 674Δ/89 (τον ίδιο όμως με το προηγούμενο ΦΕΚ περί καθορισμού

σ.δ. - ΦΕΚ 376Δ/78)

κάλυψη και ύψος με ΓΟΚ/85

χρήσεις γης: γενική κατοικία

Απαγορεύονται τα βενζινάδικα και τα επαγγελματικά εργαστήρια μόνο στο

ισόγειο

ΠΕΡΙΟΧΗ 6

- Έγκριση πολεοδομικής μελέτης 24.02.87 ΦΕΚ 506Δ/87

Αναθεώρηση 06.10.87 ΦΕΚ 1055Δ/87

- Όροι δόμησης ΦΕΚ 674Δ/89

κανόνας προ 22.10.87 (δημοσίευση του ΦΕΚ 1055Δ/87)

πρόσωπο: 10μ.

εμβαδόν: 250μ. ως έχουν

σ.δ. = 0,8 ΦΕΚ 674Δ/89 (και με το ΦΕΚ ένταξης 506Δ/87 ίδιος σ.δ.)

κάλυψη και ύψος με ΓΟΚ/85 (ΦΕΚ 674Δ/89)

χρήσεις γης: αμιγής κατοικία (ΦΕΚ 506Δ/87)

ΠΕΡΙΟΧΗ 7

- Ν. Ικόνιο (χωρίς αναθεώρηση) 20.02.42

Διαγράμματα διανομής Υπουργείου Γεωργίας 1939

Δ/γμα ρυμοτομίας 20.02.42 ΦΕΚ 63Α/42

(έγγραφο 15840/73 από Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. περί ισχύος του διατάγματος

"εξακολουθεί να ισχύει εφόσον ενεκρίθει προ της ισχύος του δ/τος 3880/58 και δεν τροποποιηθεί έκτοτε"

ΦΕΚ 34Α/53 περί τροποποίησης όρων δόμησης και

ΦΕΚ 139Α/57 περί τροποποίησης όρων δόμησης δημοσίων έργων

- Όροι Δόμησης

ΓΟΚ/85 προ 09.06.73

πρόσωπο: 10μ. α) 9μ. β) ΦΕΚ 345Δ/78

εμβαδόν: 250μ. 250μ. άρτια ως έχουν κατατμηθεί

σ.δ. = 2 ΦΕΚ 376Δ/78

λοιπά ως ΓΟΚ/85

χρήσεις: έγγραφο οίκοθεν 10830/03.07.02 της Υπηρεσίας μας

χρήσεις όπως ορίζονται από το Γ.Π.Σ. και δραστηριότητες με Π.Δ. 23.02.87 (ΦΕΚ 166Δ/87)

- ΠΡΟΣΟΧΗ: Επιτρέπονται εργαστήρια χαμηλής όχλησης μόνο στο ισόγειο
Επιτρέπονται τα πρατήρια υγρών καυσίμων κατά μήκων της οδού Γ. Παπανδρέου

ΠΕΡΙΟΧΗ 8

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ: έγκριση ρυμοτομικού σχεδίου απόφαση γενικού γραμματέα περιφέρειας 01.05.02 ΦΕΚ 438Δ/02 όροι δόμησης και χρήσεις γης.

ΠΕΡΙΟΧΗ 9

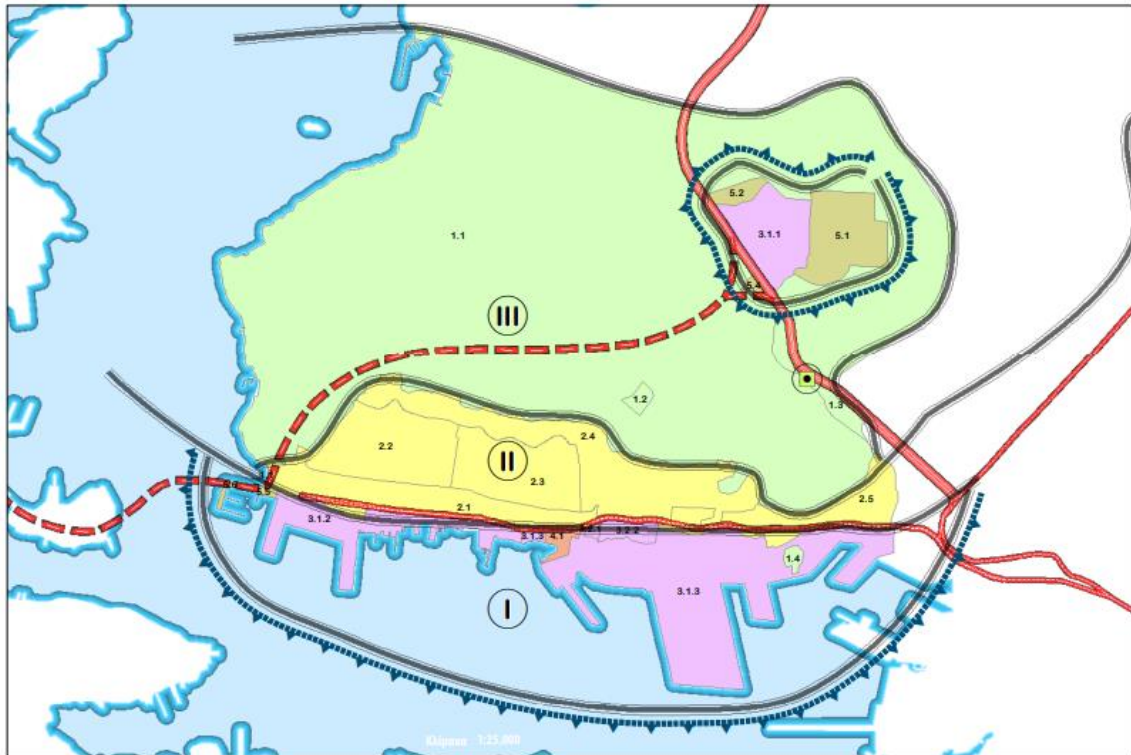
ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΔΗΜΩΝ: ΦΕΚ 273Δ/91 Π.Δ. 27.04.91 καθορισμός νεκροταφείου.
Απόφαση Νομάρχη 15764/95 καθορίζονται όροι δόμησης νεκροταφείου.













ΠΕΡΙΟΧΗ 10

- Περιοχή εκτός σχεδίου
- Περιοχή εκτός του κόκκινου ορίου του Γ.Π.Σ. Δήμου Περάματος
Υπουργική Απόφαση 22.06.90 ΦΕΚ 550Δ/90 και
Υπουργική Απόφαση 05.02.93 ΦΕΚ 498Δ/93
χρήσεις: περίπτωση Ε, τελευταίο εδάφιο του ΦΕΚ 550Δ/90

Η προτεινόμενη χωροταξική οργάνωση Δ. Περάματος από τη τροποποίηση του ΓΠΣ (Β΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης) φαίνεται στην Εικόνα 10, ενώ το Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης από τη τροποποίηση του ΓΠΣ στην Εικόνα 11. Η προτεινόμενη χωροταξική οργάνωση και οι ειδικές χρήσεις (Β΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Χωροταξική Οργάνωση Χρήσεις Γης ΟΤΑ) αντίστοιχα φαίνονται στην Εικόνα 12 και στην

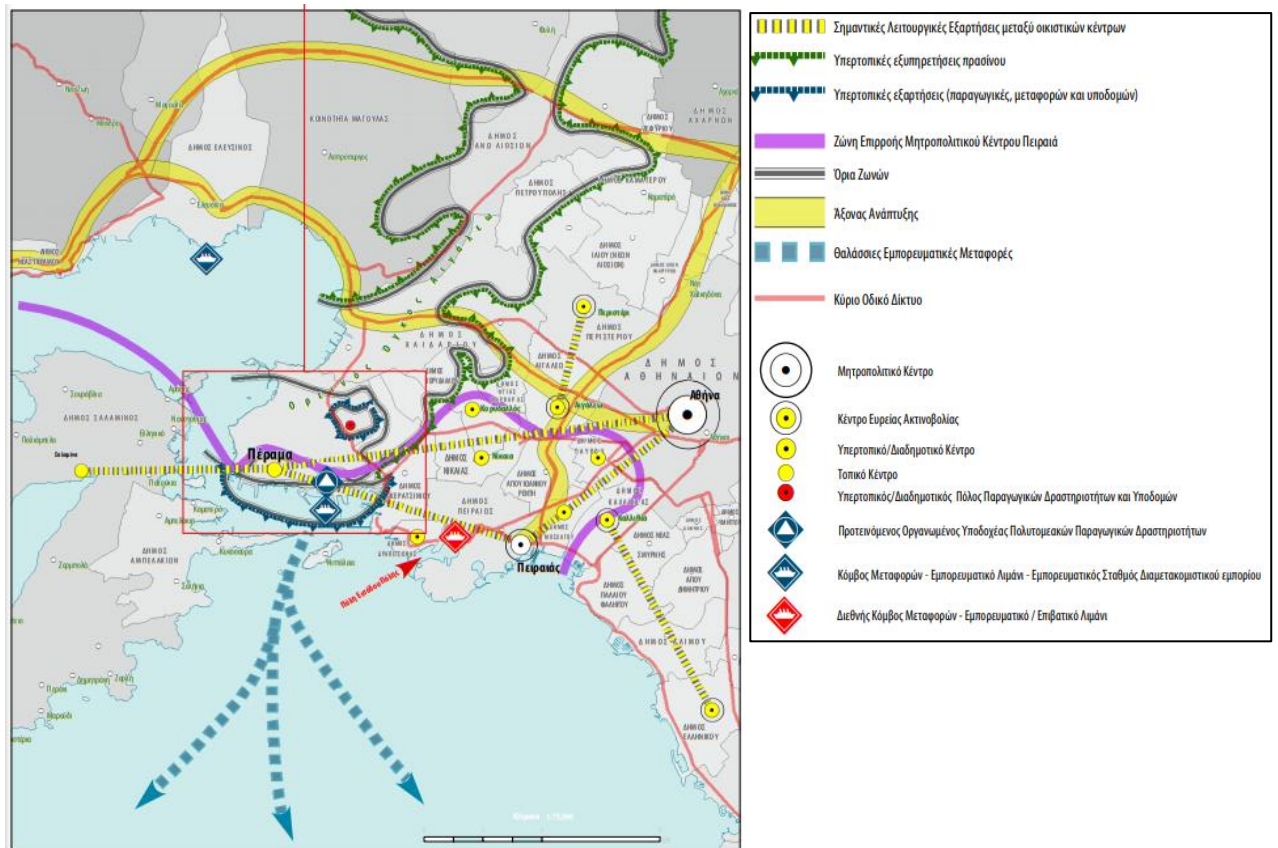
Εικόνα 13.



Προτεινόμενη Χωροταξική Οργάνωση ΟΤΑ (Γενικές Κατηγορίες)	
	1. Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ)
	2. Οικιστικοί Υποδοχείς
	3. Ζώνες Παραγωγικών Χρήσεων
	4. Προτεινόμενες Περιοχές Κοιμηφελών Χρήσεων
	5. Ειδικές Χρήσεις
	Προβλεπόμενος Άξονας Σχιστού-Σαλαμίνας (ανδεικτική απεικόνιση)
	Υφιστάμενος Αυτοκινητόδρομος
	Υφιστάμενη Αρτηρία
	Υπερτοπικός Πόλος Αναψυχής, Αθλητισμού και Πολιτιστικών Λειτουργιών
	Ζώνη 1: Παραλιακή ζώνη μητροπολιτικών λειτουργιών, νότια της λεωφόρου Δημοκρατίας
	Ζώνη 2: Ενδιάμεση οικιστική ζώνη βόρεια της λεωφόρου Δημοκρατίας
	Ζώνη 3: Περιφερειακή – εξωαστική ζώνη του όρους Αιγάλεω στα βόρεια, μέχρι και τα διοικητικά όρια με το Δήμο Χαϊδαρίου

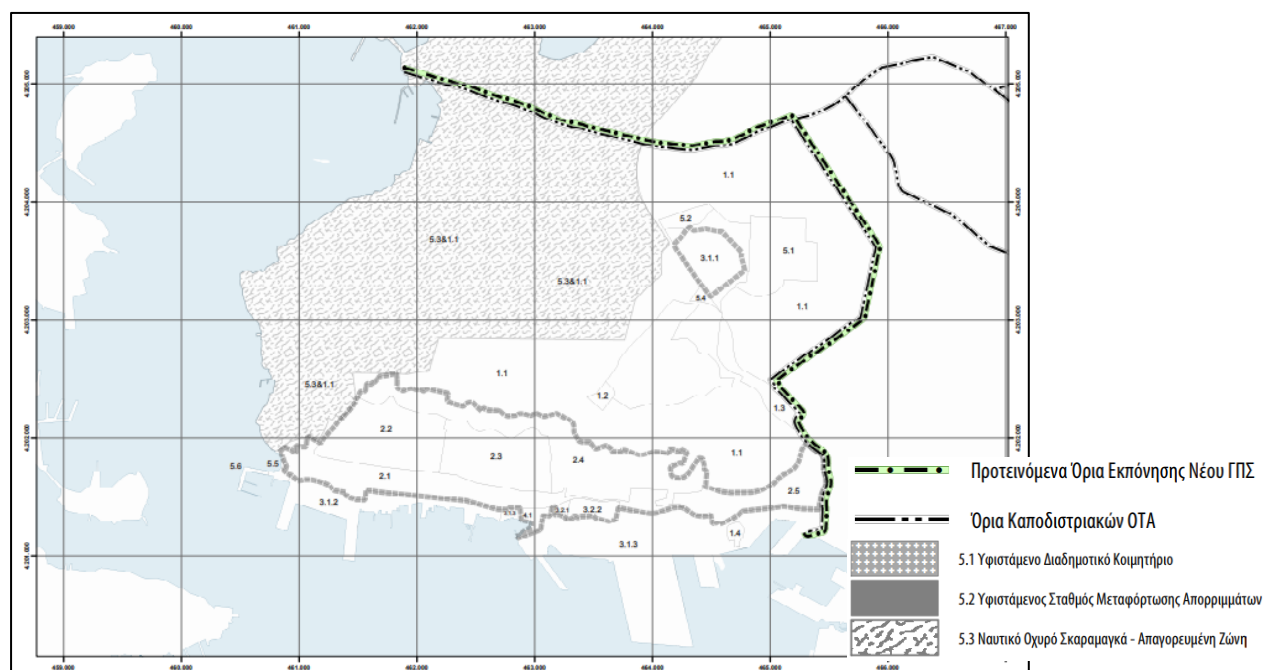
Εικόνα 10: Προτεινόμενη χωροταξική οργάνωση Δ. Περάματος από τη τροποποίηση του ΓΠΣ

(Πηγή: 2010 - Β' ΦΑΣΗ ΓΠΣ Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης)

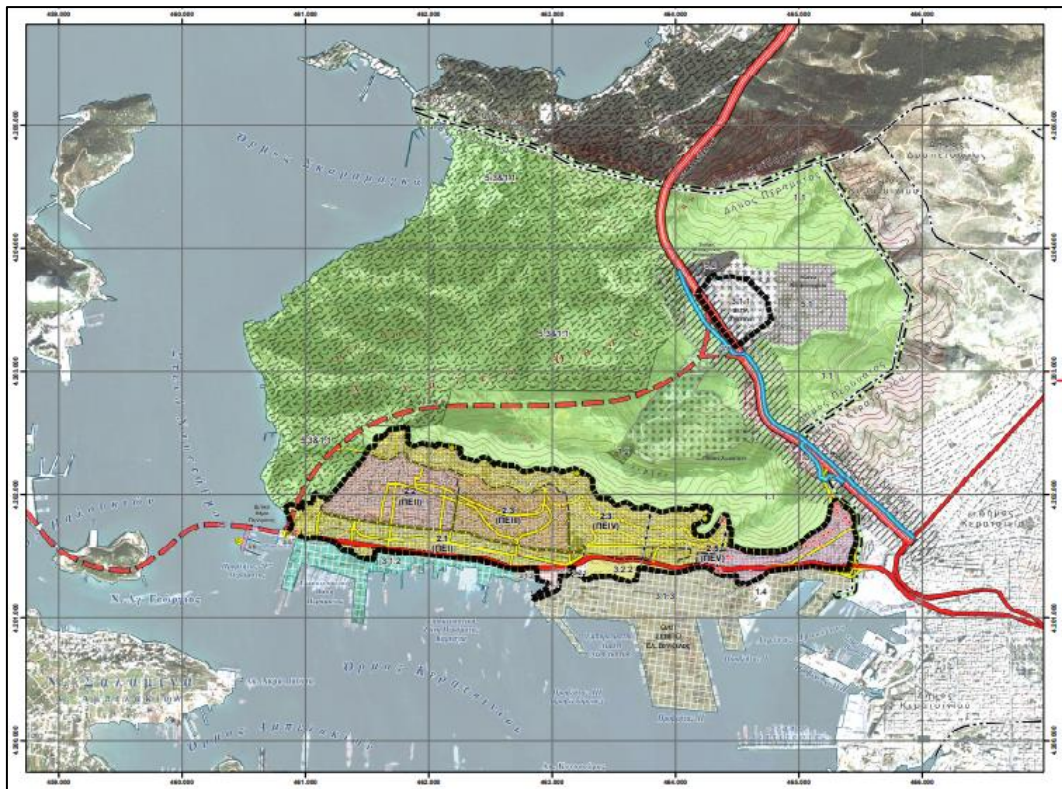


Εικόνα 11: Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης από τη τροποποίηση του ΓΠΣ

(Πηγή: 2010 - Β' ΦΑΣΗ ΓΠΣ Δομικό Σχέδιο Οργάνωσης)



Εικόνα 12: Προτεινόμενη Χωροταξική Οργάνωση, Ειδικές Χρήσεις
(Πηγή: 2010- ΠΡΟΤΑΣΗ Β ΄ΦΑΣΗ ΓΠΣ Χωροταξική Οργάνωση Χρήσεις Γης ΟΤΑ)



Προτεινόμενη Χωροταξική Οργάνωση

1. Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ)

- 1.1 Υφιστάμενη Ζώνη Α Ορεινού Όγκου Αγιάλειο - Πάρκο Υπαίθριος Αναψυχής
- 1.1.α. Υφιστάμενη Ζώνη Α Ορεινού Όγκου Αγιάλειο - Πάρκο Υπαίθριος Αναψυχής - Περιοχή Παλακός Χωματετής
- 1.2 Υφιστάμενη Ζώνη Α1 Ορεινού Όγκου Αγιάλειο
- 1.3 Υφιστάμενη Ζώνη Β Ορεινού Όγκου Αγιάλειο-Αθλητικές και Πολιτιστικές Λειτουργίες
- 1.4 Αρχαιολογικός Χώρος

2. Οικιστικοί Υποδοχείς

- 2.1 Παλεοδομική Ενότητα Ι
- 2.2 Παλεοδομική Ενότητα ΙΙ
- 2.3 Παλεοδομική Ενότητα ΙΙΙ
- 2.4 Παλεοδομική Ενότητα ΙV
- 2.5 Παλεοδομική Ενότητα V

3. Ζώνες Παραγωγικών Χρήσεων

- 3.1.1 Υφιστάμενο ΒΙ.Π.Α. Σχηστού
- 3.1.2 Υφιστάμενη Χερσαία Ζώνη Λιμένα με βιομηχανική χρήση Ναυπηγοεπισκευής
- 3.1.3 Υφιστάμενη Χερσαία Ζώνη Λιμένα με χρήση Διαμετακομιστικού Εμπορίου
- 3.2.1 ΒΙΟΠΑ μικρής κλίμακας
- 3.2.2 ΒΕΠΕ-Τεχνόπολη Περάματος

4. Κοινωνικές Χρήσεις

- 4.1 Προτεινόμενη Ζώνη Κοινωνικών Χρήσεων εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα

5. Ειδικές Χρήσεις

- 5.1 Υφιστάμενο Διαδημοτικό Κοιμητήριο
- 5.2 Υφιστάμενος Σταθμός Μεταφόρτισης Απορρυμμάτων
- 5.3 Ναυτικό Οχυρό Σκαρφαγκά - Απαγορευμένη Ζώνη

- 5.4 Υφιστάμενες Εγκαταστάσεις ΔΕΠΑ
- 5.5 Πορθμείο Περάματος
- 5.6 Μαρίνα Σκαφών αναψυχής
- Πρόταση για Διαδρόμους Cable Cars
- Πρόταση για Αναθεώρηση Σχεδίου - Χρήσεις Γενικής Κατοικίας
- Πρόταση για Επέκταση Σχεδίου Πόλης
- Πρόταση για Οργάνωση Χώρου Στάθμευσης και Αναμονής
- Πρόταση για Βελτίωση Υφιστάμενου Αγκυροβολίου
- Αυτοκινητόδρομος
- Προβλεπόμενος Αξονας Σχηστού-Σαλαμίνας
- Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Προτεινόμενη Συλλεκτήρια
- Τοπική Οδός
- Αγωγός Φυσικού Αερίου
- Ζώνη απόστασης 200μ από αγωγό φυσικού αερίου
- Προτεινόμενα Όρια Εκπόνησης Νέου ΓΠΣ
- Όρια Καποδιστριακών ΟΤΑ
- Κύριες Ισοψείς
- Δευτερεύουσες Ισοψείς
- Υφιστάμενη Ακτογραμμή / Θαλάσσιο Μέτωπο

Εικόνα 13: Προτεινόμενη Χωροταξική Οργάνωση

(Πηγή: 2010- ΠΡΟΤΑΣΗ Β ΄ ΦΑΣΗ ΓΠΣ Χωροταξική Οργάνωση Χρήσεις Γης ΟΤΑ)

Παρουσίαση υφιστάμενης κατάστασης

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ συγκεντρώθηκαν και αναλύθηκαν από την Ομάδα Εργασίας περιφερειακά και τοπικά σχέδια, τα οποία πρόκειται να επηρεάσουν έμμεσα ή άμεσα την εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος.

Παράλληλα πραγματοποιείται καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης η οποία αναλύεται στην συνέχεια του κεφαλαίου. Συγκεντρώθηκαν δεδομένα αναφορικά με:

- ✓ Τον **πληθυσμό**, για να καταγραφούν οι περιοχές με τις υψηλότερες συγκεντρώσεις μόνιμων κατοίκων. Στις περιοχές αυτές η κυκλοφορία οχημάτων και πεζών είναι ιδιαίτερα αυξημένη, οπότε κατά τον σχεδιασμό της στρατηγικής θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή. Τα δεδομένα παρέχονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή.
- ✓ Το **φυσικό ανάγλυφο**. Οι κλίσεις του εδάφους μιας περιοχής επηρεάζουν την κυκλοφορία των πεζών και των ποδηλάτων.
- ✓ Τις **χρήσεις γης**. Καταγράφηκαν από το ισχύον Γ.Π.Σ. οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης, ώστε να δοθούν κατευθύνσεις για την χωροθέτηση επιτρεπόμενων χρήσεων στην περιοχή μελέτης. Παράλληλα καταγράφηκαν οι πραγματικές χρήσεις γης, ώστε να εντοπιστούν οι περιοχές που συγκεντρώνουν περισσότερες χρήσεις και αποτελούν πόλους έλξης, καθώς οι συγκεκριμένες περιοχές αντιμετωπίζουν προβλήματα κορεσμού και απαιτούν ιδιαίτερο σχεδιασμό. Επιπλέον σημειώθηκαν οι σημαντικοί πόλοι έλξης της ευρύτερης περιοχής, ώστε να καταγραφούν οι μετακινήσεις από τον Δήμο προς αυτούς, καθώς είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την λειτουργία του οδικού δικτύου.
- ✓ Το **οδικό δίκτυο**. Καταγράφηκε η θεσμοθετημένη ιεράρχηση του οδικού δικτύου σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. και το βασικό οδικό δίκτυο, το οποίο αφορά οδικά τμήματα που δεν ανήκουν στον Δήμο Περάματος, αλλά στην Περιφέρεια, οπότε οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα πρέπει να συμφωνηθούν και από την αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας Αττικής. Παράλληλα πραγματοποιήθηκε καταγραφή της υφιστάμενης λειτουργίας του οδικού δικτύου: την υφιστάμενη ιεράρχηση, και αν αυτή διαφοροποιείται από την θεσμοθετημένη, και το δίκτυο πεζοδρομίων και ποδηλάτου.
- ✓ Τη **στάθμευση**: πραγματοποιήθηκε καταγραφή της υφιστάμενης στάθμευσης σε επιλεγμένα οδικά τμήματα του Δήμου, με σχολιασμό για την ζήτηση και για τη νομιμότητα των θέσεων (αν επιτρέπεται από τον ΚΟΚ ή είναι σταθμευμένα παρά το κράσπεδο ή επί του πεζοδρομίου) αλλά και οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού.

- ✓ Τη **δημόσια συγκοινωνία**: καταγράφηκαν οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν μετακινήσεις από και προς τον Δήμο, και στο εσωτερικό αυτού, οι στάσεις των μέσων σταθερής τροχιά. Καταγράφηκαν οι περιοχές που εξυπηρετούνται άμεσα από την δημόσια συγκοινωνία (με δημιουργία ζωνών περιμετρικά των στάσεων και των σταθμών των ΜΣΤ) για να καταγραφεί ο βαθμός εξυπηρέτησης του Δήμου από τη δημόσια συγκοινωνία.

Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης

Ο Δήμος Περάματος βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο του Πειραιά. Στη βόρεια του πλευρά εκτείνεται το όρος Αιγάλεω, ενώ απέναντι του βρίσκεται η Σαλαμίνα. Το οικιστικό κομμάτι του Δήμου αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της παραλίας στο δυτικό άκρο του και στις υπώρειες του όρους Αιγάλεω. Ο ορεινός όγκος του Αιγάλεω και η εκτεταμένη επιφάνεια που καλύπτουν οι δεξαμενές πετρελαιοειδών και χημικών των εταιρειών καυσίμων τον αποκλείουν από το υπόλοιπο οικιστικό συγκρότημα της πρωτεύουσας, ενώ η δυτική του πλευρά καταλαμβάνεται από τις εγκαταστάσεις του Ναυστάθμου.

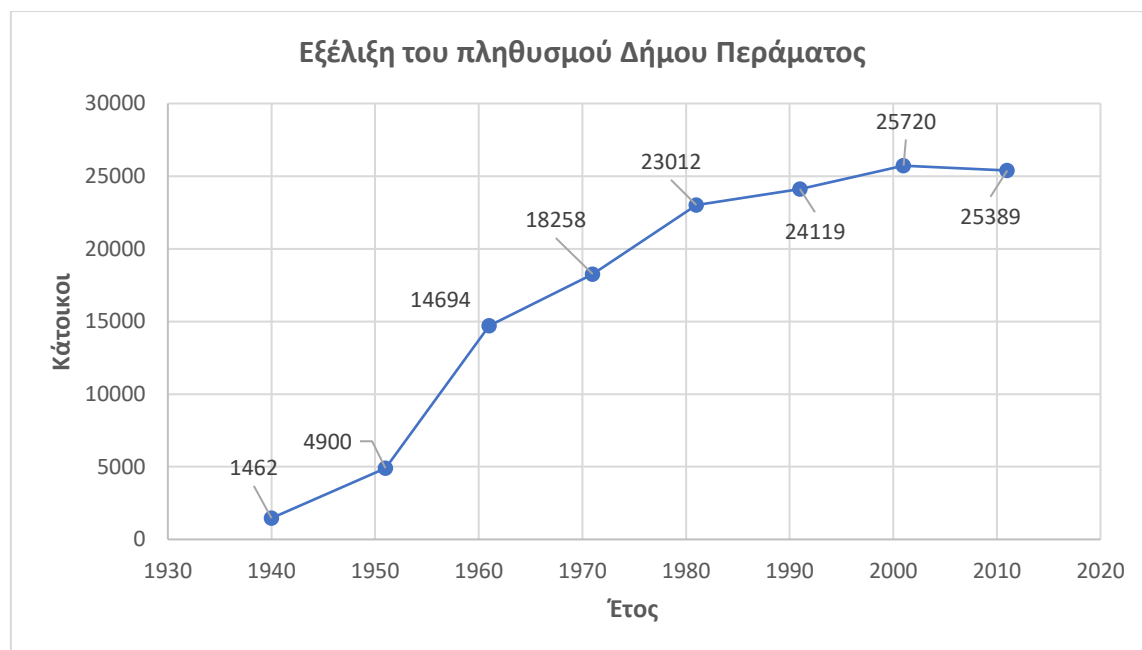
Δεδομένα πληθυσμού

Πυκνότητα πληθυσμού

Τα στοιχεία που σχετίζονται με τον πληθυσμό και την πυκνότητα πληθυσμού του Περάματος προέκυψαν από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. από την απογραφή που πραγματοποιήθηκε το έτος 2011. Πιθανότατα σήμερα (2021) να έχουν μεταβληθεί τα δημογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής, ωστόσο αυτό είναι αδύνατο να καταγραφεί ποσοτικά λόγω της έλλειψης επιστημονικά αξιόπιστων καταγραφών (Πίνακας 3 και Διάγραμμα 1). Όπως φαίνεται σημειώθηκε δραματική αύξηση του πληθυσμού μεταξύ του 1940-1961. Οι πολίτες εγκαταστάθηκαν εκεί για να εργαστούν και αντίστοιχα η αυθαίρετη δόμηση αναπτύχθηκε.

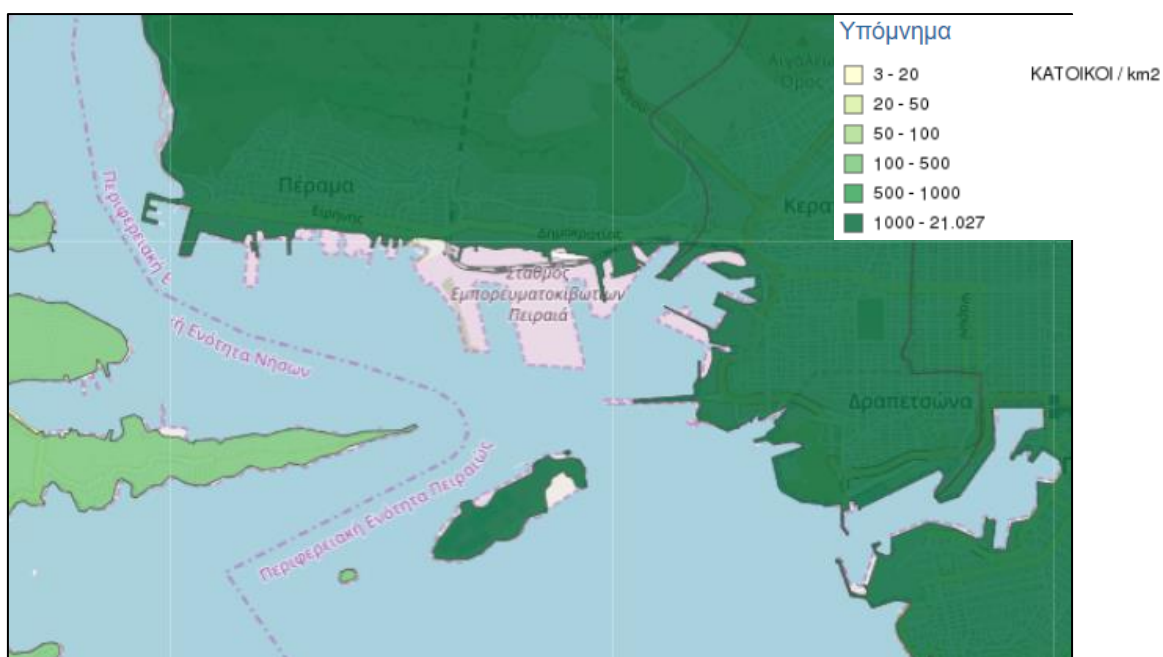
Πίνακας 3: Διαχρονική μεταβολή του πληθυσμού Δ. Περάματος (Πηγή: Φαναράς, 1989)

Έτος	1940	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Πληθυσμός	1.462	4.900	14.694	18.258	23.012	24.119	25.720	25.389



Διάγραμμα 1: Μεταβολή του πληθυσμού Περάματος (Πηγή: Δήμος Περάματος, Φαναράς 1989)

Η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι 1.727 κάτοικοι/km² και η έκταση του Δήμου 14,7 km². Η περιοχή είναι αραιοκατοικημένη συγκριτικά με το ηπειρωτικό τμήμα της πρώην Νομαρχίας Πειραιά (9.244 κάτοικοι/km²) και αυτό οφείλεται στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Όμως η πυκνότητα υπερβαίνει τον εθνικό μέσο όρο (83 κάτοικοι/km²). Στην Εικόνα 14 απεικονίζεται η κατανομή της πληθυσμού στην περιοχή μελέτης, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (Δήμος Περάματος 2007, Ματθαίου & Μπόβολου 2014).



Εικόνα 14: Πυκνότητα πληθυσμού Καλλικρατικών Δήμων 2011

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ΥΠΕΝ)

Νοικοκυριά & Κατοικίες

Σύμφωνα με τη Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης Περάματος (1989) η συνολική οικοδομημένη έκταση του Δήμου αποτελούνταν από το 23% της συνολικής έκτασης και αναλύεται παρακάτω **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)**. Δεν περιλαμβάνονται οι στρατιωτικές εκτάσεις δυτικά του Δήμου.

Πίνακας 4: Οικοδομημένη έκταση Δήμου Περάματος 1989 (Πηγή: Φαναράς, 1989)

Είδος έκτασης	km ²
Οικισμός εντός σχεδίου	1.68
Πυκνοδομημένος οικισμός εκτός σχεδίου	0.729
Κεντρικό Πέραμα	0.171
Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη	0.235
Λιμενικές εγκαταστάσεις	0.525
Σύνολο	3.34

Σύμφωνα με τη τελευταία απογραφή του 2011 λήφθηκαν διάφορα δεδομένα που αφορούν τα νοικοκυριά του Δήμου Περάματος. Συγκεκριμένα ο Πίνακας 5 απεικονίζει την πυκνότητα κατοικήσεως και πόσες κατοικίες από κάθε κατηγορία είναι ιδιοκατοικούμενες και ενοικιαζόμενες. Σύμφωνα με τα δεδομένα αυτά, η πλειοψηφία κατέχει πυκνότητα κατοικήσεως 15-29 τ.μ., εκ των οποίων το 79% είναι ιδιοκατοικούμενες.

Πίνακας 5: Κατοικούμενες κανονικές κατοικίες κατά πυκνότητα κατοικήσεως και τύπο κυριότητας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Περιγραφή / Πυκνότητα κατοικήσεως (μ ² ανά κάτοικο)	Σύνολο	Τύπος κυριότητας	
		Ιδιοκατοικούμενες	Ενοικιαζόμενες / Συνεταιριστικής ιδιοκτησίας / Άλλος τύπος κυριότητας
Κάτω από 15 μ ² ανά κάτοικο	416	318	98
15 - 29 μ ² ανά κάτοικο	3.753	2.981	772
30 - 44 μ ² ανά κάτοικο	2.501	1.974	527
45 + μ ² ανά κάτοικο	2.684	2.019	665

Ο Πίνακας 6 διαχωρίζει το σύνολο των κατοικιών σε μονοκατοικίες ή άλλου τύπου (διπλοκατοικία, πολυκατοικία, κτίριο που η κύρια χρήση του δεν είναι κατοικία). Όπως φαίνεται δεν υπερτερεί η μονοκατοικία στην περιοχή μελέτης.

Πίνακας 6: Κανονικές κατοικίες κατά τύπο κτιρίου 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Σύνολο	Τύπος κτιρίου όπου βρίσκεται η κατοικία	
	Μονοκατοικία	Άλλος τύπος (διπλοκατοικία, πολυκατοικία, κτίριο που η κύρια χρήση του δεν είναι κατοικία)
13.010	2.746	10.264

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Ο Πίνακας 7 και το Διάγραμμα 2 απεικονίζουν τις κανονικές κατοικίες ανά περίοδο κατασκευής. Συνολικά έως τότε καταγράφηκαν 13.010 κατοικίες. Οι περισσότερες κατοικίες χτίστηκαν γύρω το έτος 1980.

Πίνακας 7: Κανονικές κατοικίες κατά περίοδο κατασκευής 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Έτος	1945	1960	1970	1980	1990	2000	2005	2006
Κατοικ.	396	626	1.931	4.255	1.949	1.070	1.435	1.348

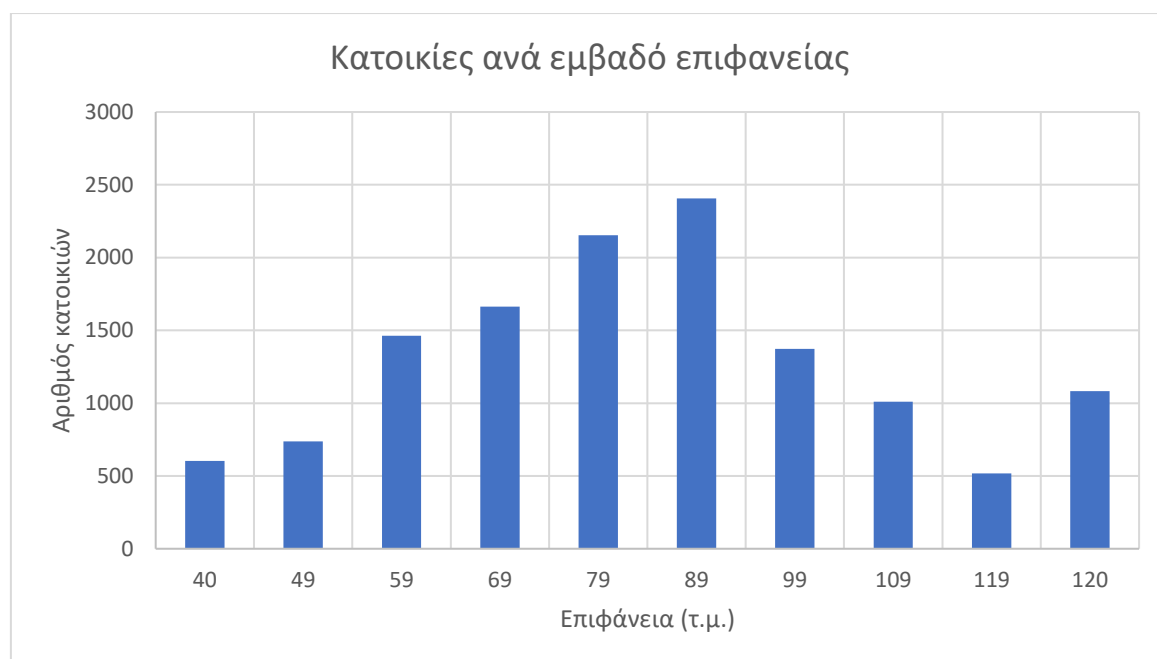


Διάγραμμα 2: Κανονικές κατοικίες κατά περίοδο κατασκευής 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Ακολουθεί ο Πίνακας 8 και το Διάγραμμα 3 που απεικονίζουν τις κατοικίες ανά εύρος εμβαδού επιφανείας. Η πλειοψηφία των κατοικιών του Δήμου Περάματος κατοικούν σε εμβαδό επιφανείας 80-89 τ.μ., το οποίο αντιστοιχεί στο 19% του συνόλου.

Πίνακας 8: Κατοικίες ανά εμβαδό επιφάνειας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Επιφάνεια (τ.μ)	< 40	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	100-109	110-119	>120
Κατοικίες	603	737	1.462	1.664	2.153	2.407	1.373	1.011	518	1.082



Διάγραμμα 3: Κατοικίες ανά εμβαδό επιφανείας 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Επίπεδο εκπαίδευσης, οικογενειακή κατάσταση, διαμονή

Από τα αποτελέσματα ερωτηματολογίου της μελέτης των Ματθαίος & Μπόβολος (2014), το εκπαιδευτικό επίπεδο των γυναικών προέκυψε υψηλότερο (31,25%) από των ανδρών (12,5%). Επίσης το 31,25% των ανδρών δηλώνουν να έχουν φοιτήσει σε τεχνική σχολή.

Με κριτήριο την ηλικία παρατήρησαν πως οι ερωτηθέντες άνω των 55 ετών έχουν ολοκληρώσει το γυμνάσιο, το 60% όσων ξεπερνούν τα 40 έτη έχουν ολοκληρώσει το λύκειο και όσοι έχουν ανώτατη εκπαίδευση ήταν ηλικίας 25-39 ετών.

Όσον αφορά την οικογενειακή κατάσταση, το 72% δηλώνουν έγγαμοι, το 19% άγαμοι, 6% διαζευγμένοι και 3% χήροι. Από τους άγαμους το 67% είναι έως 24 ετών και το 33 μεταξύ 25-39 ετών.

Το Πέραμα αποτελεί τόπο κατοικίας για το 60% πάνω από 20 έτη, ενώ λίγοι νέοι κάτοικοι προστέθηκαν κατά την τελευταία 5ετία (2014).

Ο Πίνακας 9 παρουσιάζει τα στοιχεία από τα ιδιωτικά νοικοκυριά κατά τύπο και μέγεθος και κατά τύπο πυρηνικής οικογένειας. Το σύνολο των νοικοκυριών ανέρχεται στα 9.383 και το σύνολο των μελών 24.996 (2011). Η πλειοψηφία των νοικοκυριών

αφορά παντρεμένα ζευγάρια/συμβιούχους. Επιπλέον, παρατηρείται πως η πλειοψηφία των νοικοκυριών περιλαμβάνει πάνω από 3 μέλη για τα νοικοκυριά με μία πυρηνική οικογένεια, ενώ από τα υπόλοιπα νοικοκυριά υπερτερούν αυτά με ένα μέλος. Σήμερα (2021) όλα τα παραπάνω δεδομένα ίσως να έχουν μεταβληθεί αρκετά.

Πίνακας 9: Ιδιωτικά νοικοκυριά κατά τύπο και μέγεθος και κατά τύπο πυρηνικής οικογένειας

2011

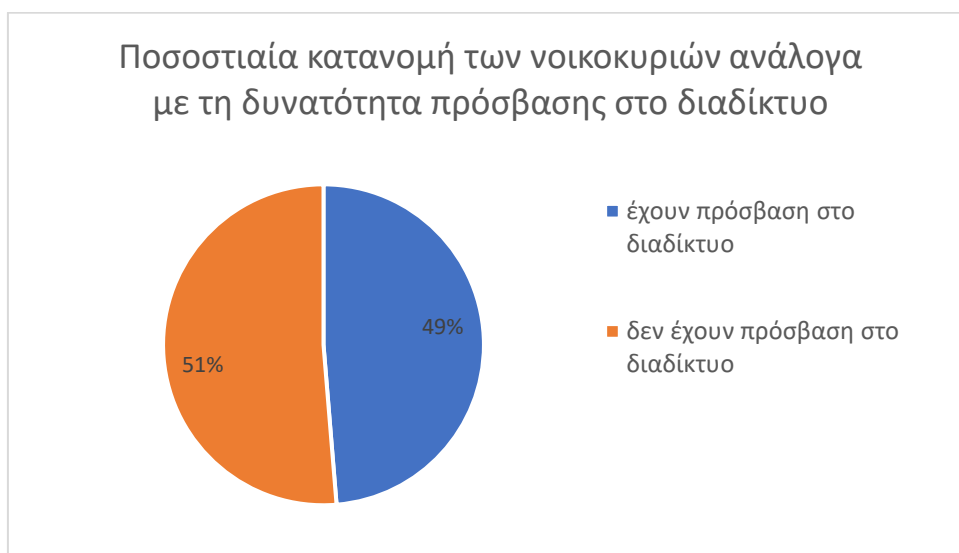
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Περιγραφή / Τύπος νοικοκυριού και τύπος πυρηνικής οικογένειας	Σύνολο νοικοκυριών	Μέλη του νοικοκυριού			Σύνολο μελών των νοικοκυριών
		1	2	3+	
1. Νοικοκυριά με μία πυρηνική οικογένεια	6.886	0	2.312	4.574	21.492
Παντρεμένα ζευγάρια / Συμβιούντες	5.699	0	1.706	3.993	18.330
Μόνοι γονείς με παιδί-ιά	1.187	0	606	581	3.162
2. Νοικοκυριά με δύο ή περισσότερες πυρηνικές οικογένειες / Νοικοκυριά χωρίς πυρηνικές οικογένειες	2.497	2.069	217	211	3.504

Ο Πίνακας 10 και το Διάγραμμα 4 δείχνουν την ποσοστιαία κατανομή των νοικοκυριών ανάλογα με τη δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο το 2011.

Πίνακας 10: Ποσοστιαία κατανομή των νοικοκυριών ανάλογα με την δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Ποσοστό (%) νοικοκυριών που:	
Έχουν πρόσβαση στο διαδίκτυο	Δεν έχουν πρόσβαση στο διαδίκτυο
49%	51%



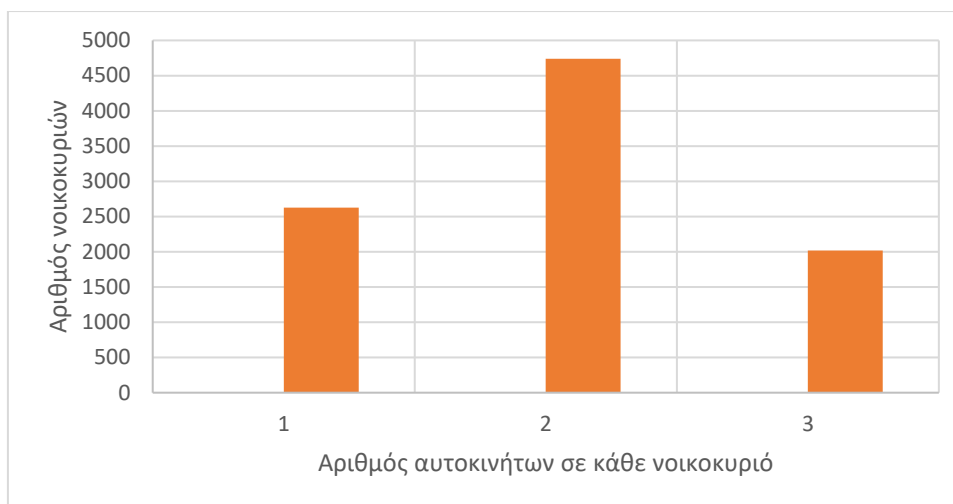
Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία κατανομή των νοικοκυριών ανάλογα με τη δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Κατανομή νοικοκυριών ανά αριθμό αυτοκινήτων και θέσεων στάθμευσης

Όσον αφορά την κατοχή οχήματος, ο Πίνακας 11 και το Διάγραμμα 5 δείχνουν πόσα νοικοκυριά διαθέτουν ΙΧ.

Πίνακας 11: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους 2011 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων		
0	1	2+
2.625	4.739	2.019



Διάγραμμα 5: Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους 2011

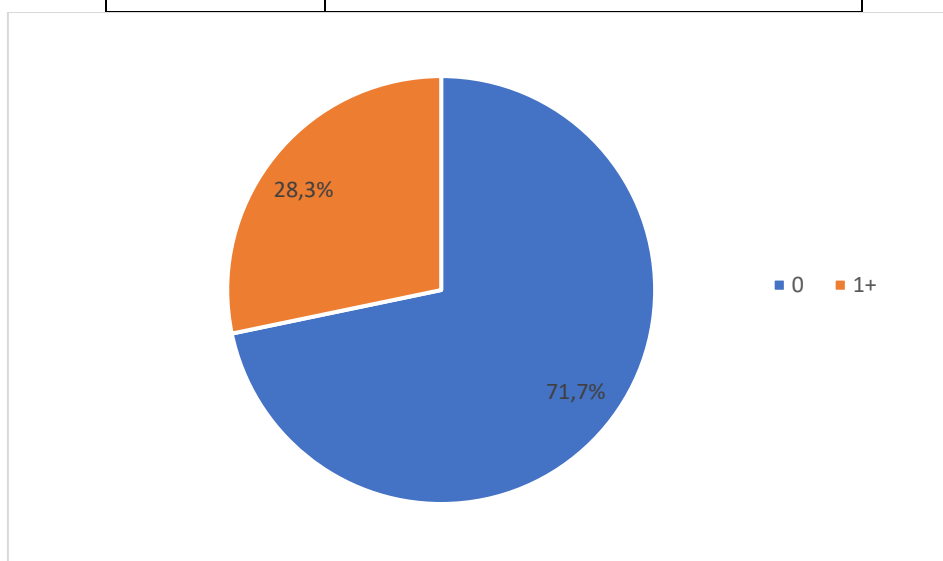
(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Ο Πίνακας 12 και το Διάγραμμα 6 παρουσιάζουν πόσες θέσεις στάθμευσης έχουν στη διάθεσή τους τα νοικοκυριά στην περιοχή μελέτης.

Πίνακας 12: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους 2011

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων	
0 αυτοκίνητα	1 τουλάχιστον αυτοκίνητο
6.731	2.652

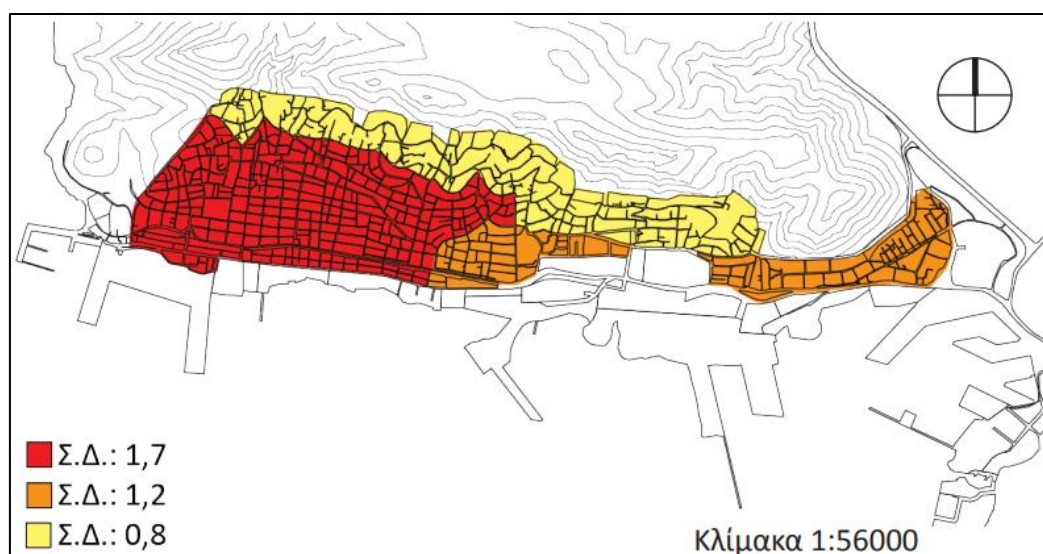


Διάγραμμα 6: Νοικοκυριά κατά αριθμό θέσεων σταθμευσης που διαθέτουν 2011

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

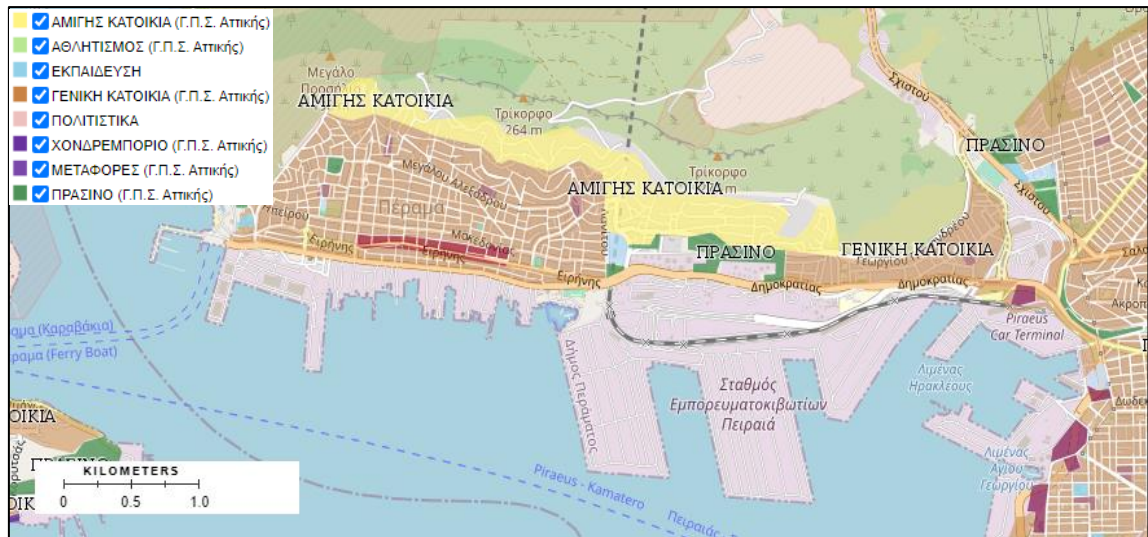
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Η πυκνότητα δόμησης του Περάματος διαφοροποιείται στα τμήματα του, όπως και οι αντίστοιχοι συντελεστές δόμησης (ΦΕΚ 498Δ/93) (Εικόνα 15). Κεντρικά εμφανίζεται πυκνή δόμηση (σ.δ. 1,7), βόρεια υπάρχουν μη δομημένα τμήματα και απομακρυσμένα κτίρια (σ.δ. 0,8). Ανατολικά υπάρχουν επίσης μη δομημένα τμήματα, αλλά ανοιχτοί αποθηκευτικοί χώροι (σ.δ. 1,2) (Ματθαίου & Μπόβολου, 2014).



Εικόνα 15: Συντελεστές δόμησης Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)

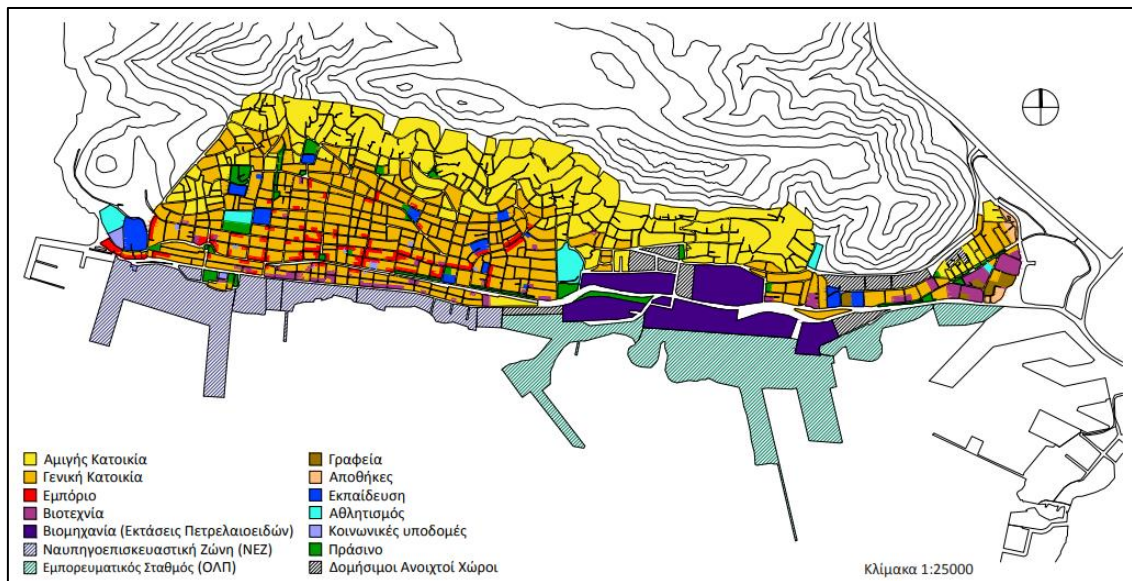
Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας φαίνονται στην Εικόνα 16. Σύμφωνα με το ΓΠΣ της περιοχής το μεγαλύτερο ποσοστό καλύπτεται από χρήση γενικής κατοικίας, πάνω από τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Το πολεοδομικό κέντρο της περιοχής απεικονίζεται με ερυθρό χρώμα και η αμιγής κατοικία εκτείνεται βόρεια του Δήμου.



Εικόνα 16: Χρήσεις γης Δήμου Περάματος (Πηγή: ΥΠΕΝ)

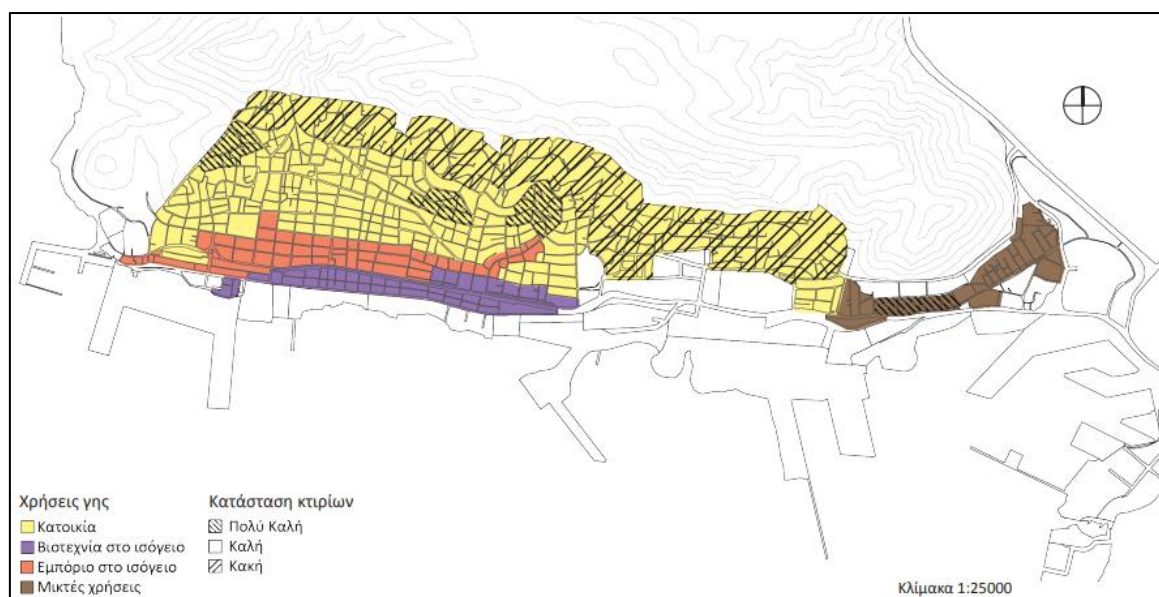
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Αναφορικά με τις υφιστάμενες χρήσεις γης (πλην της κατοικίας), η καταγραφή τους πραγματοποιήθηκε με επιτόπια έρευνα, αναζήτηση στο διαδίκτυο για συγκεκριμένες χρήσεις γης (όπως χώροι στάθμευσης, εκκλησίες κ.α.) αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων στο διαδίκτυο (Opendata) που είναι ήδη ψηφιοποιημένα σε περιβάλλον GIS. Επιπλέον συλλέχθηκαν δεδομένα από φορείς του δημοσίου. Από αυτήν την έρευνα, εντοπίστηκαν οι παρακάτω χρήσεις στις εξής θέσεις (Εικόνα 17).



Εικόνα 17: Χρήσεις γης Δήμου Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)

Νότια πάνω από τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, υπάρχουν κατοικίες (διώροφες κατά πλειοψηφία) στις οποίες λειτουργούν και διάφορες βιοτεχνίες ή πραγματοποιούνται αποθηκεύσεις. Βορειότερα υπάρχουν κατοικίες, στις οποίες λειτουργούν και ως εμπορικά κέντρα (κατά πλειοψηφία γύρω από κεντρικούς οδούς και βόρεια της λεωφόρου Ειρήνης. Κεντρικά υπάρχουν κατοικίες (τετραώροφες/πενταώροφες κατά πλειοψηφία), οι οποίες κατά πλειοψηφία δεν περιλαμβάνουν άλλες χρήσεις. Βόρεια από τα πετρελαιοειδή υπάρχουν μικρότερες κατοικίες (Εικόνα 18).



Εικόνα 18: Χρήσεις γης Δήμου Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)

Α) Καταστήματα, supermarkets, μερικοί χώροι εστίασης και αναψυχής εμφανίζονται κατά πλειοψηφία στο κέντρο του Περάματος. Το εμπόριο σημειώνεται στις κάθετες οδούς της Λεωφόρου Ειρήνης, στην οδό Ελευθερίας και στην οδό Φλέμιγκ. Το χονδρικό εμπόριο καταγραφόταν κυρίως στο Νέο Ικόνιο. Κατά μήκος του παραλιακού μετώπου παρουσιάζονται εξ ολοκλήρου λιμενικές. Πίσω από το λιμενικό μέτωπο στο κέντρο υπάρχουν διάφορες υπηρεσίες εξυπηρέτησης πολιτών.

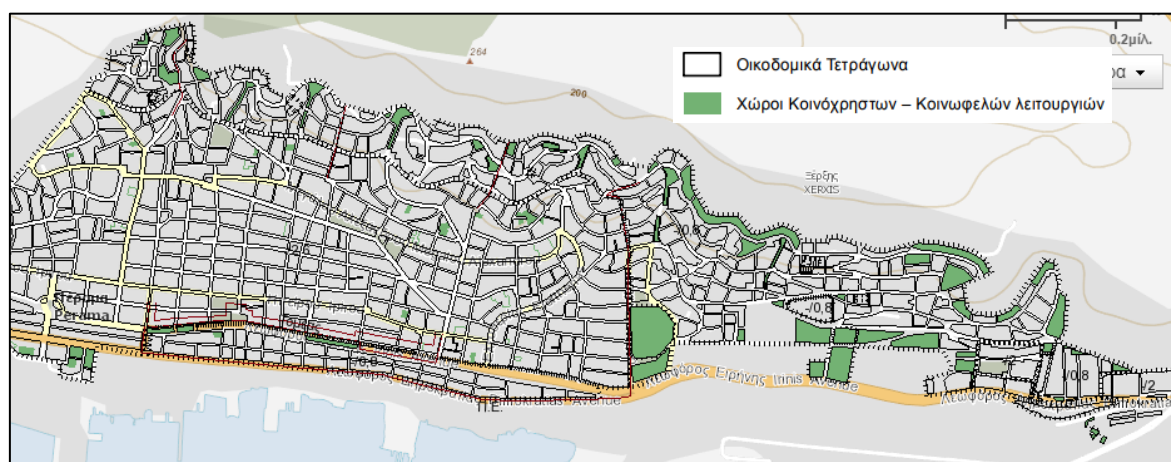
Β) Οι χώροι αναψυχής πολλές φορές συνδέονται χωρικά με την εμπορική χρήση γης. Οι χώροι αυτοί, περιλαμβάνουν καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες, εστιατόρια) χώρους εκδηλώσεων και κινηματογράφους και συγκεντρώνονται κυρίως στη Λεωφόρο Δημοκρατίας και στη Λεωφόρο Ειρήνης.

Γ) Οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις απουσιάζουν από το Πέραμα και το κοντινότερο ξενοδοχείο απέχει περίπου 10km οδικώς. Το Πέραμα δε διαθέτει παραλίες, καθώς ολόκληρη η ακτογραμμή έχει θωρακιστεί με λιμενικές εγκαταστάσεις.

Δ) Δυτικά και πάνω από τη Λεωφόρο Ειρήνης εμφανίζεται το εμπόριο, όπως και στην οδό Ελευθερίας. Επίσης νότια παρατηρείται βιοτεχνία και βιομηχανία. Στην είσοδο της περιοχής υπάρχουν παράλληλα βιοτεχνίες, αποθηκευτικοί χώροι και μεγάλα γραφεία.

Ε) Διάσπαρτα στα όρια του Δήμου εντοπίστηκαν γραφεία υπηρεσιών – εταιρειών και υποκαταστήματα τραπεζών (καταστήματα ταχυμεταφορών κ.α.). Τα περισσότερα εξ αυτών βρίσκονται στη Λεωφόρο Ειρήνης.

ΣΤ) Ως προς τους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, εντοπίζονται αρκετοί αλλά μη συνδεδεμένοι σε όλο τον Δήμο όπως πλατείες και παιδικές χαρές. Στην Εικόνα 19 απεικονίζονται οι κοινόχρηστοι χώροι – κοινωφελών λειτουργιών (Πολοδομία, 2021).



Εικόνα 19: Χώροι κοινόχρηστων – κοινωφελών λειτουργιών Περάματος (Πηγή: e-Πολοδομία, 2021)

Κάποιοι από τους χώρους αναψυχής ή πρασίνου της περιοχής παρουσιάζονται παρακάτω:

- Πάρκο Πρόνοιας, Ηπείρου 45
- Πλατεία Αναπαύσεως, Πλουτωνος Πάρκο Προφήτου Ηλία, Πλούτωνος 0

- Τρίγωνη πλατεία Ρούπελ, Παναγίας Γιατρίσσας Περαματος
- Πλατεία Παστέρ, Θερμοπυλών και Γρηγόρη Λαμπράκη
- Πλατεία Λεκάκη, Φλέμινγκ 27
- Πλατεία Ηρώων
- Πλατεία Παστέρ

- Παιδική Χαρά Αθανασίου Διάκου, Ιερολοχιτών 7
- Παιδική Χαρά στο Θεατράκι
- Παιδική Χαρά οδού Καραϊσκάκη
- Παιδική Χαρά, Καραολή και Δημητρίου 41-37
- Παιδική Χαρά, Καραολή και Δημητρίου II
- Παιδική Χαρά, Μαρίας Κιουρή 177
- Παιδική Χαρά Νέου Ικονίου
- Παιδική Χαρά Πάρκου Δημητριάδη (άνω)
- Παιδική Χαρά Πάρκου Δημητριάδη (κάτω)
- Παιδική Χαρά Προφήτου Ηλία, Προφήτη Ηλία 20-22
- Παιδική Χαρά οδών Ρούπελ και Ερμού
- Παιδική Χαρά οδών Σολωμού και Ειρήνης
- Παιδική Χαρά οδού Φαναρακίου

- Σκακιέρα, Λεωφ. Ειρήνης 35
- Πανόραμα Πέραμα, Καραϊσκάκη 20-26
- Πίστα μότο κρος
- Κινηματογράφος Cine Perama, Πλατεία Σαλαμινομάχων
- Ανοιχτό θέατρο, Καρνέζη 1

Ζ) Αναφορικά με τις υποδομές πολιτισμού, εντοπίστηκαν χώροι που φιλοξενούν πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως το Πολιτιστικό Κέντρο Περάματος και το Κέντρο Πολιτισμού «Αργώ». Επιπλέον πολιτιστικά κέντρα που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης είναι τα εξής:

- Δημοτική Βιβλιοθήκη Περάματος, Καραολή Δημητρίου & Θράκης 25

- Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης, Αναπαύσεως τέρμα, Πύλη Παλάσκα

Η) Επιπλέον, για την εκπαιδευτική υποδομή, ο Δήμος καλύπτεται από δημόσια εκπαιδευτήρια και ιδιωτικά σχολεία, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με 9 Νηπιαγωγεία και Βρεφονηπιακούς σταθμούς, 11 Δημοτικά σχολεία, 4 Γυμνάσια, 4 Λύκεια (εκ των οποίων 1 εσπερινό και 1 επαγγελματικό).

Νηπιαγωγεία & Βρεφονηπιακοί Σταθμοί

- ΛΟΛΑ - Πρότυπα Εκπαιδευτήρια Παυλοπούλου, Βρεφικός Σταθμός – Πρότυπα Εκπαιδευτήρια Παυλοπούλου, Χρυσοστόμου Σμύρνης 32
- Ο ΜΙΜΗΣ ΚΑΙ Η ANNA - Πρότυπα Εκπαιδευτήρια Παυλοπούλου , Βρεφονηπιακός Σταθμός – Νηπιαγωγείο – Δημοτικό, Χρυσοστόμου Σμύρνης 14
- 1ο Νηπιαγωγείο Περάματος, Ευρυβιάδου
- 3ο Νηπιαγωγείο Περάματος , Αγίου Νικολάου 2
- 5ο Νηπιαγωγείο Περάματος , Παππά Εμμανουήλ 3
- 9ο Νηπιαγωγείο Περάματος, Καραολή και Δημητρίου 2
- 9ο Ν/Γ Περάματος – Νηπιαγωγείο, Θράκης 1
- 10ο Νηπιαγωγείο Περάματος, Παπαδιαμάντη 2
- Πρότυπα Εκπαιδευτήρια "Ο Ταξιάρχης", Νηπιαγωγείο – Δημοτικό, Θεσσαλίας 49

Δημοτικά Σχολεία

- Δημοτικό -Νηπιαγωγείο 'ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ' ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΥ, Χρυσοστόμου Σμύρνης 12
- Δημοτικό Σχολείο Νέου Ικονίου Περάματος, Νίκης 61, Νέο Ικόνιο
- 1ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Καραολή & Δημητρίου 25, Γλαρίτισσα
- Ιδιωτικό Δημοτικό Σχολείο «Ο Άγιος Γεώργιος», Μητροπολίτη Σμύρνης Χρυσοστόμου 14
- 2ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Φλέμιγκ Αλέξανδρου 127, Γλαρίτισσα
- 3ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Αγίου Νικολάου 2, Ειρήνη - Νεώριο

- 4ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Λαμπράκη Γρηγορίου 2, Ικαριώτικα - Προφήτης Ηλίας
- 5ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Παπαδιαμάντη Αλέξανδρου 2, Ικαριώτικα - Προφήτης Ηλίας
- 6ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Ευρυβιάδου 7, Ειρήνη - Νεώριο
- 8ο Δημοτικό Σχολείο Περάματος (Σταύρος Καλλώνης), Αριστοφάνους 34, Αγία Τριάδα
- Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Περάματος, Θράκης 1 & 25ης Μαρτίου, Ικαριώτικα - Προφήτης Ηλίας

Γυμνάσια

- 1ο Γυμνάσιο Περάματος, Λεωφόρος Ειρήνης & Αναπαύσεως
- 2ο Γυμνάσιο Περάματος, Κωνσταντινουπόλεως & Ευρυβιάδου
- 3ο Γυμνάσιο Περάματος, Σουλίου 3 & Λεωφόρος Δημοκρατία
- Εσπερινό Γυμνάσιο, πλησίον 1ου Γυμνασίου Περάματος

Λύκεια

- 1ο Γενικό Λύκειο Περάματος, Αναπαύσεως τέρμα
- 2ο Γενικό Λύκειο Περάματος, Σουλίου 4
- 1ο Επαγγελματικό Λύκειο Περάματος, Λεωφόρος Δημοκρατίας & Κιουρί Μαρία
- Εσπερινό Λύκειο Περάματος, Λεωφόρος Ειρήνη

1) Οι **υποδομές αθλητισμού είναι αρκετές** καθώς υπάρχουν πολλοί ανοιχτοί και κλειστοί χώροι άθλησης μεταξύ των οποίων αποτελούν γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ και τένις, αθλητικά κέντρα, κλειστά γυμναστήρια. Οι Αθλητικές Δημοτικές Εγκαταστάσεις είναι οι παρακάτω:

Υποδομές Αθλητισμού

Οι βασικότερες υποδομές αθλητισμού καταγράφηκαν από το google maps και είναι οι παρακάτω:

- Αθλητικός Όμιλος Νέο Ικόνιο (Ζάχος Αθανάσιος Σ.), Ακαδημία Ποδοσφαίρου, Νικολαΐδη Παντελή & Οινουσσώ
- Μαχητές Περάματος (Μαστρογιαννάκος Θεόδωρος Ι.), Βενιζέλου Ελευθερίου 38
- ΝΑΟΠ - Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Περάματος, Πέραμα - Λιμανάκι
- Κίνηση Αθλητισμού Περάματος, 3ης Σεπτεμβρίου 13
- Αθλητικός Σύλλογος Αμφιάλης (Μαρκόγλου Βασίλειος), Κιουρί Μαρίας 386

- Δημοτικό κολυμβητήριο, δυτικά του Περάματος
- ΑΟ ΦΙΛΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, Καποδιστρίου 4
- Ανοιχτό Γήπεδο Νέου Ικονίου
- Ανοιχτό Γήπεδο Μπάσκετ, στην είσοδο του Περάματος, πλησίον Λεωφόρου Δημοκρατίας
- Ανοιχτό Γήπεδο Σφαιροβολίας, Καποδιστρίου 4
- Γήπεδο Βόλει Προφήτου Ηλία
- Γήπεδο Μπάσκετ Προφήτου Ηλία, Αριστοτέλη Βαλαωρίτου 22-16
- Γήπεδο Περάματος, πλησίον Football Field - Γήπεδο ποδοσφαίρου
- Γήπεδο Ποδοσφαίρου Football Field, Λανίτου
- Γηπεδάκια Π.Σαλπέας, Λεωφόρος Δημοκρατίας 375
- Κλειστό Γήπεδο Νέου Ικονίου - Indoor Sports Hall of Neo Ikonio, Γ. Παπανδρέου & Τήνου
- Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο Περάματος «Πρόνοια», Λακωνίας και Καποδιστρίου
- Στάδιο Πρόνοια, Ελλάδα, 25ης Μαρτίου

Παρακάτω γίνεται μια καταγραφή των κύριων δημοτικών εγκαταστάσεων/υπηρεσιών και σημείων ειδικού ενδιαφέροντος του Δήμου Περάματος, εκτός των σχολείων, μονάδων πρόνοιας και υγείας.

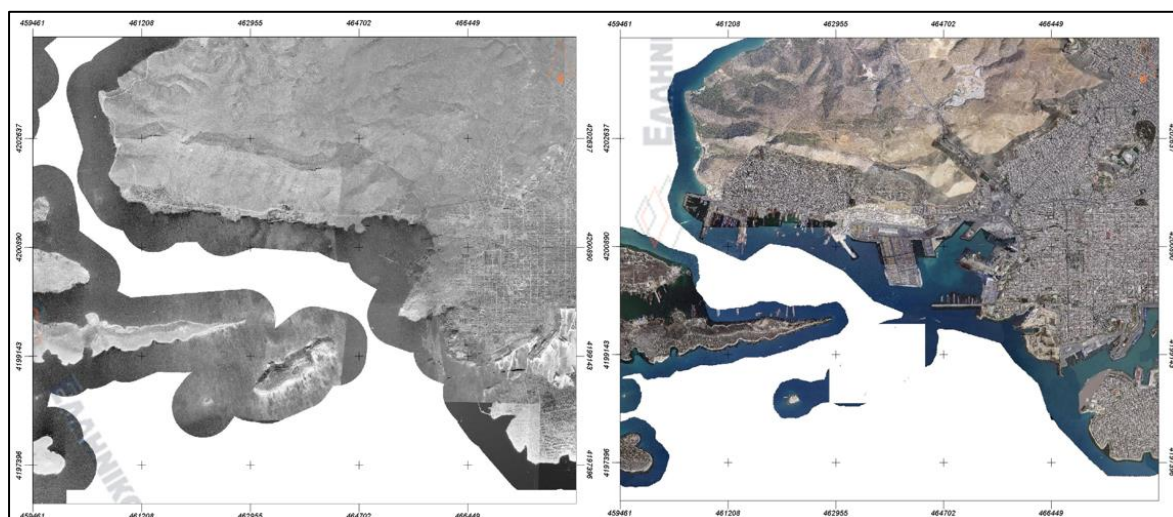
- Δημαρχείο Περάματος & Τμήμα Πολεοδομίας, Λεωφ. Δημοκρατίας 28
- ΕΛΤΑ Περάματος, Λεωφόρος Ειρήνης 167
- Αστυνομικό Τμήμα Περάματος, Λεωφόρος Ειρήνης 170 Λιμεναρχείο, Λεωφόρος Δημοκρατίας 2

- ΚΕΠ Περάματος, Λεωφόρος Ειρήνης 215
- Πυροσβεστική Υπηρεσία Περάματος – Κλιμάκιο, Λεωφόρος Δημοκρατίας Τέρμα
- ΠΕΔΥ - ΕΟΠΥΥ Περάματος – Ιατρείο, Εθνάρχου Μακαρίου 6
- Δημοτικά Ιατρεία Περάματος – Ιατρείο, Λεωφ. Δημοκρατίας τέρμα
- 1ο ΚΑΠΗ Δήμου Περάματος, Μακεδονίας 35, Ειρήνη – Νεώριο
- ΚΑΠΗ Ικονίου, Παπανδρέου Γεώργιου 2, Γλαρίτισσα
- Β' ΚΑΠΗ Περάματος, Βοσπόρου 11Β, Άγιος Γεώργιος
- Γ' ΚΑΠΗ Δήμου Περάματος, Μεγάλου Αλεξάνδρου 9

Λιμένες & παράκτια έργα

Για την κατασκευή των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων πραγματοποιήθηκαν επιχώσεις. Διακριτές είναι οι επιχώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί από τις παρακάτω ορθοφωτογραφίες (Εικόνα 20). Ο λιμένας του Περάματος (GRPER) είναι εμπορικός και ένα τμήμα του στα δυτικά εξυπηρετεί επιβατηγά πλοία.

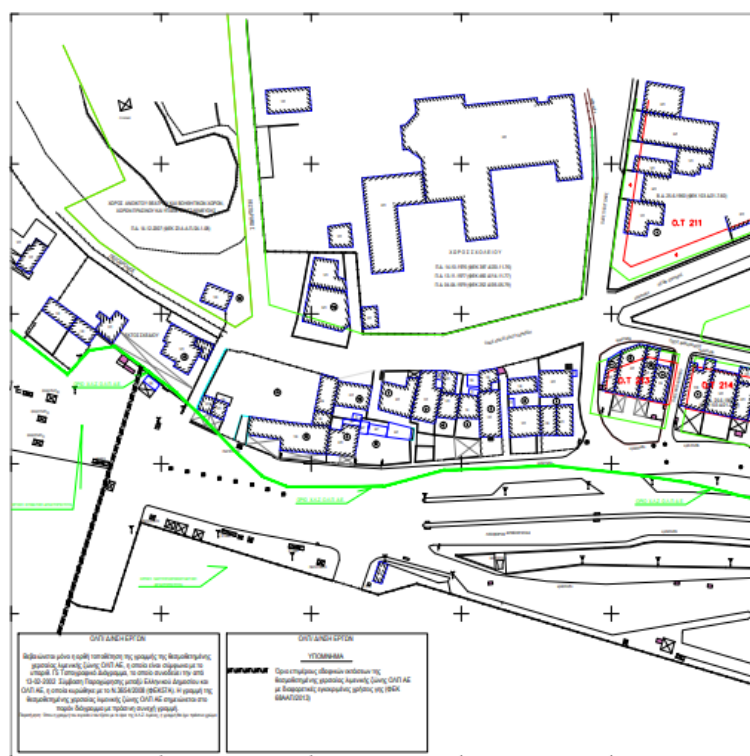
Η λειτουργία του λιμένα επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τη λειτουργία του οδικού δικτύου, καθώς ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες υποδέχεται αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο, αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου με σημαντικό φόρτο βαρέων οχημάτων.



Εικόνα 20: Ορθοφωτογραφία Ελληνικού Κτηματολογίου 1945-1960 & 2007-2009

(Πηγή: Ελληνικό Κτηματολόγιο)

Σύμφωνα με τον ΟΛΠ, στο δυτικό άκρο Περάματος υποδεικνύεται η θεσμοθετημένη χερσαία λιμενική ζώνη ΟΛΠ ΑΕ. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ ΑΕ, η οποία κυρώθηκε με το Ν.3654/2008 (ΦΕΚ57Α) 13-02-2002 έγινε η ορθή τοποθέτηση της γραμμής της θεσμοθετημένης χερσαίας λιμενικής ζώνης (με πράσινο χρώμα Εικόνα 21). Το τοπογραφικό διάγραμμα επισυνάπτεται επιπλέον στο Παράρτημα Β (Σχέδιο 1) και φανερώνει το όριο της δυτικής πλευράς του λιμένα.

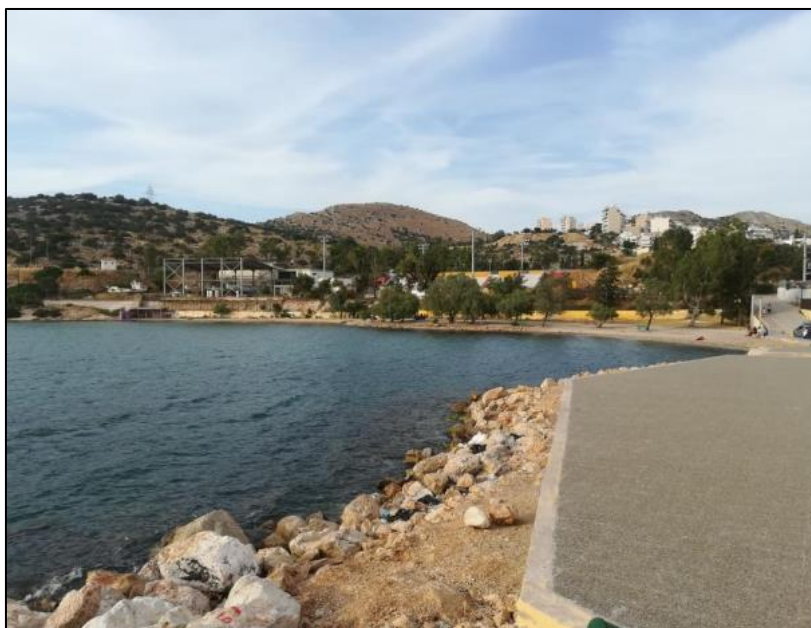


Εικόνα 21: Θεσμοθετημένη χερσαία λιμενική ζώνη ΟΛΠ ΑΕ (Πηγή: Ν.3654/2008, ΦΕΚ ΦΕΚ57Α)

Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρετούν:

- Το πολεμικό ναυτικό
- Τη μαρίνα
- Το Πορθμείο - Περάματος - Σαλαμίνας δυτικά. Εκεί κοντά εκτείνεται μικρή πλαζ (Εικόνα 22) και προβλήτας αναψυχής, στάθμευσης και ναυπηγο-επισκευής μικρών σκαφών
- Τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη
- Τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών

- Το Container Terminal, το οποίο αποτελείται από 3 προβλήτες, Η θέση του λιμένα εξυπηρετεί ποικίλους γεωγραφικούς προορισμούς (Εικόνα 23)

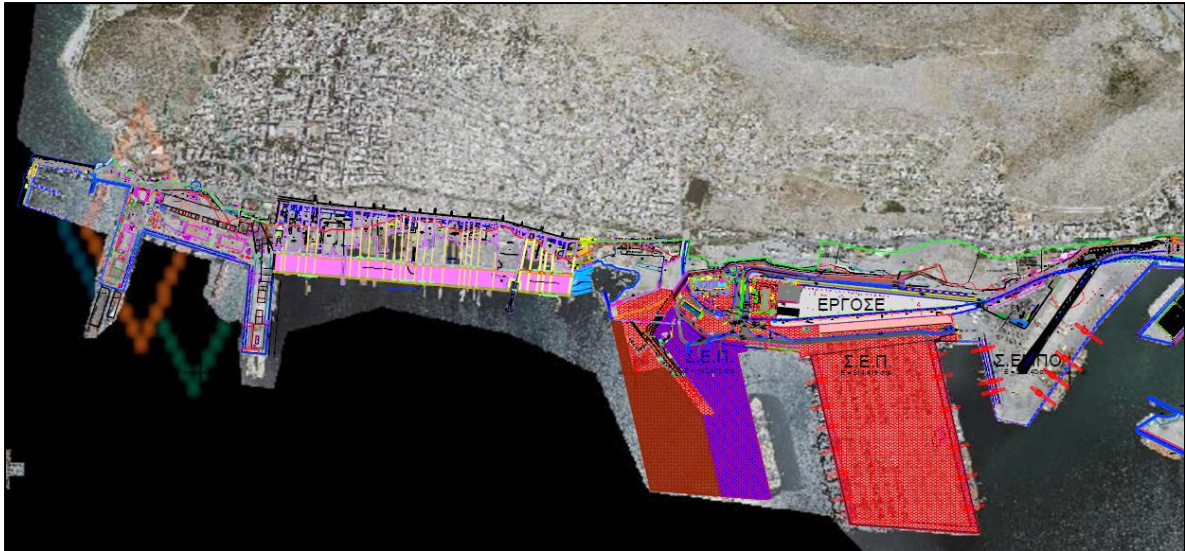


Εικόνα 22: Πλαζ Περάματος (Πηγή: Λαγουδάκη Δ., 2018)



Εικόνα 23: Container Terminal Πέραμα (Πηγή: PIREAS news.gr, Λαγουδάκη Δ., 2018)

Οι προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ έχουν παραχωρηθεί στην COSCO, εμβαδού 766,228 τ.μ. συνολικά. Ο προβλήτας Ι έχει εμβαδό 268,400 τ.μ.. Στην Εικόνα 24 φαίνονται κάποιες λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν αποτυπωθεί, όπως και το νέο προτεινόμενο θαλάσσιο όριο εμβαδού επιφανείας 76,705 τ.μ.. Στο Παράρτημα Β (Σχέδιο 2) επισυνάπτεται το ολοκληρωμένο σχέδιο.



Εικόνα 24: Λιμενική ζώνη Περάματος

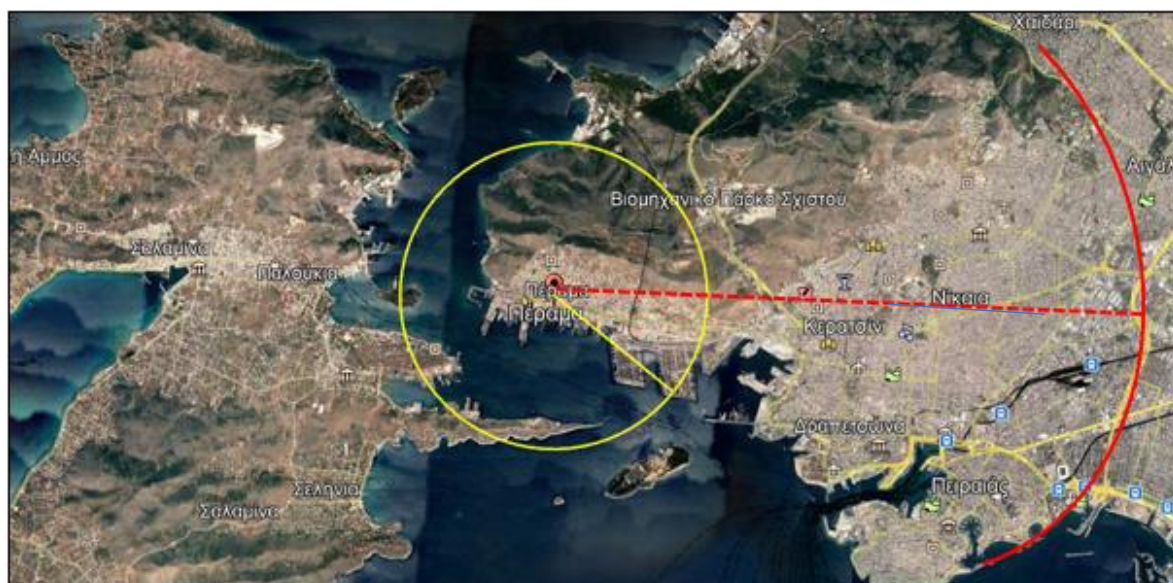
(Πηγή: Δ. Περάματος, Ελληνικό Κτηματολόγιο, επεξεργασία αναδόχου)

Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής

Η σύνδεση του Δήμου με γειτονικές περιοχές στις οποίες είναι χωροθετημένοι αξιοσημείωτοι πόλοι έλξης υπερτοπικής σημασίας καθορίζει σε τεράστιο βαθμό την εξωστρέφειά του, σε συνδυασμό με την συνδεσιμότητα, αλλά και την ελκυστικότητά του, ανάλογα με την γειτνίαση του προς τους εν λόγω πόλους. Η ποικιλία των χώρων αυτών, ειδικά στην περίπτωση έλλειψης ικανοποιητικού αριθμού αντίστοιχων χρήσεων γης μέσα στα όρια του Δήμου, επηρεάζει άμεσα την αναπτυξιακή του τροχιά, καθώς δημιουργεί μεγάλες εξαρτήσεις (εξαρτώμενος Δήμος). Από την άλλη πλευρά, η παρουσία σημαντικών πόλων έλξης που βρίσκονται σε μια σχετική εγγύτητα από τον Δήμο μπορεί να συμβάλλει στην διαμόρφωση αναπτυξιακών ευκαιριών, εφόσον αυτοί αξιοποιηθούν ορθά. Επιπλέον, η μελέτη των γειτονικών υπερτοπικών πόλων έλξης αποτελεί μια πρώτη ανάγνωση των οδικών τμημάτων που επηρεάζονται και στα οποία ενδεχομένως παρατηρούνται φαινόμενα κορεσμού.

Όπως αναφέρθηκε Ο Δήμος Περάματος γειτνιάζει με τον Δήμο Πειραιά και αποτελεί σημαντικότατο κέντρο παροχής εμπορικών, οικονομικών και λοιπών διοικητικών υπηρεσιών. Στο πλαίσιο όλων των παραπάνω, καταγράφονται οι πλέον σημαντικοί υπερτοπικοί πόλοι έλξης σε ακτίνα 5 χιλιομέτρων (κίτρινη ακτίνα) και περίπου 20

χιλιομέτρων (κόκκινη ακτίνα) γύρω από τον Δήμο Περάματος και παρουσιάζονται συνοπτικά στην Εικόνα 25 που ακολουθεί.



Εικόνα 25: Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (Πηγή: Google Earth)

Οι υπερτοπικοί πόλοι έλξης χωρίζονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

Εμπόριο

Κάποια από τα βασικότερα καταστήματα που συμμετέχουν έντονα στο εμπόριο στην περιοχή του Πειραιά είναι:

- JYSK κατάστημα Κερατσινίου, Shopping mall, Μεθώνης 59, Πειραιάς 185 45
- Εμπορική Βιομηχανικού Εξοπλισμού Ε.Π.Ε., Αιτωλικού 38, Πειραιάς 185 45
- Κεντρική Αγορά Πειραιά, Δημ. Γούναρη, Πειραιάς 185 31
- JUMBO, 34ου Συντάγματος Πεζικού 23, Πειραιάς 185 32
- Εμπορικό Κέντρο Μαρίας Τσίτσικα, Λεωφ. Ηρ. Πολυτεχνείου 55, Πειραιάς 185 35
- Ιχθυόσκαλα Κερατσινίου (Οργανισμός Κεντρικών Αγορών & Αλιείας Α.Ε), Λιμάνι, Ηρακλέους, Κερατσίνι 187 55
- Κωτσόβολος, Λεωφόρος Δημοκρατίας 137 &, Κομπνιόν, Keratsini 187 55
- Lidl, Λεωφ. Δημοκρατίας 97, Κερατσίνι 187 55
- Σκλαβενίτης, Λεωφ. Δημοκρατίας 200, & Σαλαμίνας, Keratsini 187 56
- Κρητικός Super market, Λεωφ. Ειρήνης 153, Πέραμα 188 63

- Σκλαβενίτης, Λεωφ. Ειρήνης 65 - 67, Πέραμα 188 63

Αθλητισμός

Κάποια από τα βασικότερα αθλητικά κέντρα που συμμετέχουν έντονα στον αθλητισμό στην περιοχή του Πειραιά είναι:

- 1^ο Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο Νίκαιας, Παντειχίου & Ακροπόλεως, 184 51 Νίκαια
- Δακ Πλατών - Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Νίκαιας, Πέτρου Ράλλη & Θηβών, 184 54 Νίκαια
- Δημοτικό Γήπεδο Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αθηνάς 12 & Θουκυδίδου, 182 33 Άγιος Ιωάννης Ρέντης
- Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αγίου Διονυσίου, Δραγατσανίου, 185 45 Πειραιάς
- Δημοτικό Κολυμβητήριο Κερατσινίου, Σπετσών & Κύπρου, 187 55 Κερατσίνι
- Δημοτικό Κολυμβητήριο Πειραιά, Καραγιώργη Σερβίας 6, 185 33 Πειραιάς Αττικής
- Εθνικό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Πειραιώς, Ακτή Κουμουνδούρου, Πειραιάς - Μικρολίμανο
- Εθνικό Κλειστό Γυμναστήριο Πειραιά, Πέτρος Καπαγέρωφ Φωκίωνος 41, Άγιος Διονύσιος, 185 45 Πειραιάς
- Θεμιστόκλειο Στάδιο Πειραιά, Υπαπαντής 111-113, Ταμπούρια, 185 46 Πειραιάς
- Κασιμάτης - Δημοτικό Κλειστό Γήπεδο Δραπετσώνας, Ηρακλέους & Μπότσαρη Μάρκου, Ανάληψη, 186 48 Δραπετσώνα
- Παναγιώτης Σαλπέας - Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο Πειραιά, Κλεισόβης & Χατζηκυριακού Μ., Πειραιάς - Ακτή Ξαβερίου, 18538
- Παντελλής Νικολαΐδης - Ανοιχτό Γήπεδο Ποδοσφαίρου Νίκαιας, Κυρά Της Ρω, 184 51 Νίκαια
- Πρεσσόφ - Δημοτικό Γήπεδο Κερατσινίου, Γκιώνας 1, 187 58 Κερατσίνι
- Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, Εθνάρχη Μακάριου 2, 185 47 Πειραιάς
- Στάδιο Καραϊσκάκη, Καραολή και Δημητρίου, 18547, Πειραιάς - Νέο Φάληρο
- Υδρία - Family Athletic Club, Κλασικός Αθλητισμός - Στίβος, Τέρμα Λεωφόρου Χατζηκυριακού, Εντός Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, Πειραιάς

Πολιτισμός

Στον πολιτισμό του Πειραιά συμβάλλουν τα έργα τέχνης του, όπως η προτομή του Αδαμ. Κοραή (έργο του γλύπτη Παρλαβάντζα), ο ανδριάντας του Γ. Καραϊσκάκη (έργο της γλύπτριας Γεωργαντή), το άγαλμα της Μητέρας (έργο του γλύπτη Παππά), η προτομή του προέδρου της «Επιτροπείας Λιμένος» Καλλιμασιώτη, το χάλκινο άγαλμα του Ποσειδώνα (έργο του γλύπτη Γαγγάκη), το μαρμάρινο άγαλμα του Λέοντος του Πειραιά (πιστό αντίγραφο του πρωτότυπου που βρίσκεται στη Βενετία-έργο του γλύπτη Μέγκουλα), το άγαλμα με τίτλο «Νεότης» (έργο του γλύπτη Καστριώτη), το άγαλμα της ηρωίδας Ενικής Αντίστασης Ηρώς Κωνσταντοπούλου (έργο του γλύπτη Νικόλα), ο ανδριάντας του ήρωα υποπλοιάρχου Π. Βλαχάκου (στην πλατεία Τερψιθέας) και οι δύο χάλκινοι ανδριάντες του ιστορικού συγγραφέα Μελετόπουλου: του Θεμιστοκλή (έργο του γλύπτη Νικόλα), και του Ελευθερίου Βενιζέλου (έργο του γλύπτη Κανακάκη). Επίσης υπάρχει το μνημείο του Γ. Καραϊσκάκη στο Ν. Φάληρο (Δήμος Πειραιά).

Χώροι Πρασίνου

Κάποια από τα πάρκα που συναντώνται στην περιοχή του Πειραιά είναι

- Άλσος Προφήτου Ηλία Πειραιάς: Διαθέτει μεγάλη έκταση πρασίνου και είναι ιδανικό για περπάτημα ή ξεκούραση στη φύση.
- Πάρκο Βενιζέλου & Γιαννόπουλου Πειραιάς: Συναντάται στον Πειραιά στη συμβολή των οδών Ελ. Βενιζέλου και Γιαννοπούλου.
- Πάρκο Γεωργίου Γεννηματά Καμίνης: Ονομάστηκε έτσι προς τιμήν του Έλληνα πολιτικού Γεώργιου Γεννηματά. Διαθέτει παιδική χαρά και ιδιωτικό παιδότοπο. Στο εσωτερικό του πραγματοποιούνται διαφόρων ειδών εκδηλώσεις (Περιβαλλοντικός Σύνδεσμος Δήμων Αθήνας – Πειραιά).
- Πάρκο Δηλαβέρη: Πέρασε από ανάπλαση το 2014, η οποία έδωσε ζωή στο πάρκο μετά από χρόνια εγκατάλειψης. Διαθέτει πολύ πράσινο, νέες παιδικές χαρές, γήπεδα άθλησης.

- Πάρκο Ρούμπι: Συναντάται στη συμβολή των οδών Αιτωλοακαρνανίας και Γρανίκου. Διαθέτει πράσινο και αποτελεί χώρο ανάπαυσης και ξεκούρασης.
- Πάρκο Σκλαβούνου & Καζανόβα: Μικρό σε έκταση, συνδυάζει πράσινο και χώρο ξεκούρασης απέναντι από τη θάλασσα.
- Πάρκο Σκύλων: Βρίσκεται στο ΣΕΦ
- Πάρκο Τσέπης οδού Δεληγιώργη: Διαθέτει παιδική χαρά και αποτελεί χώρο ξεκούρασης δίνοντας πράσινη ανάσα στην οδό στην οποία βρίσκεται.
- Πάρκο Φρεαττύδος: Βρίσκεται κοντά στη Μαρίνα Ζέας. Αποτελεί χώρο ιδανικός για περίπατο και ξεκούραση δίπλα στη θάλασσα.
- Πολυχώρος των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα: Διαμορφωμένος στον χώρο του παλιού εργοστασίου λιπασμάτων. Αποτελεί περιπατητικό χώρο δίπλα στη θάλασσα, διαθέτει ποδηλατόδρομο, παιδική χαρά, διαμορφωμένα γήπεδα για άθληση, 2 θεατράκια (στα οποία συνήθως πραγματοποιούνται εκδηλώσεις) και αναψυκτήρια (elamazi).

Αρχαιολογικοί Χώροι

Κάποια από τους αρχαιολογικούς χώρους του Πειραιά είναι:

- Το φυσικό κοίλωμα του Σηραγγίου προϋπήρχε και αξιοποιήθηκε μετά από τροποποιήσεις από τους Μινύες. Πιθανολογείται πως ήταν ιερό αφιερωμένο στον τοπικό ήρωα Σήραγγο. Στους ιστορικούς χρόνους ίσως να χρησιμοποιήθηκε ως «Ασκληπιείο» και ως «Πορφυρείο» για την κατεργασία κοχυλιών που αφθονούσαν στην Πειραιϊκή ακτή.
- Η Σπηλιά της Αρετούσας είναι φυσικό όρυγμα που χρησιμοποιούνταν για ύδρευση. Έχει είσοδο δυτικά του λόφου της Μουνιχίας, στη γωνία των οδών Τσαμαδού και Ρήγα Φερραίου.
- Το Αρχαίο Θέατρο της Ζέας που κατασκευάστηκε τους Μακεδονικούς χρόνους (4^ο-3^ο αι. π.Χ.) και βρίσκεται δίπλα στο κτίριο του Αρχαιολογικού Μουσείου, σε χώρο μεταξύ των οδών Χαρ. Τρικούπη και Φιλελλήνων.
- Στο οικοδομικό τετράγωνο μεταξύ των οδών Πολυτεχνείου – Σκουζέ – Λεωσθένους – Φιλελλήνων υπάρχουν ερείπια της κεντρικής Πύλης του αρχαίου Πειραιϊκού

περιβόλου στη συνοικία «Γούβα του Βάβουλα» και κατάλοιπα κτισμάτων ρωμαϊκών χρόνων. Προβλέπεται η δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου εκεί.

- Τα ερείπια του αρχαίου Πειραιϊκού Τείχους προσπαθούν να αναδείξουν το Υπουργείο Πολιτισμού, ο Δήμος και η Διοίκηση του ΟΛΠ.
- Οι νεώσοικοι ήταν παραθαλάσσια υπόστεγα, στα οποία αποσύρονταν τα πλοία όταν δεν ταξίδευαν και στην περίοδο της μεγάλης ακμής του πειραιϊκού λιμένα (5^ο αι π.Χ.). Υπήρχαν 372 νεώσοικοι: 196 στη Ζέα, 82 στο Μικρολίμανο και 94 στον πολεμικό ναύσταθμο Κανθάρου μέσα στον Κεντρικό λιμένα. Ελάχιστοι σώζονται.
- Έχουν βρεθεί επιτύμβιοι κίονες και άλλα ταφικά ευρήματα, στην περιοχή της Πειραιϊκής Χερσονήσου, όπου πιθανολογείται ότι είχε ταφεί ο Θεμιστοκλής.
- Το 1988, εντελώς τυχαία, στη διάρκεια δοκιμαστικών εκσκαφών, στο τέρμα της οδού ΙΙ ας Μεραρχίας (Πασαλιμάνι), για την κατασκευή υπόγειου «γκαραάζ) από το ΥΠΕΧΩΔΕ, η σκαπάνη έφερε στο φως ένα μεγάλης σημασίας αρχαιολογικό εύρημα: Τα θεμέλια της Σκευοθήκης του Φίλωνος στο Πασαλιμάνι. Η Σκευοθήκη είναι έργο του αρχιτέκτονα Φίλωνα που χτίστηκε μεταξύ 346 – 328 π.Χ. Ελάχιστα από τα ερείπια διασώζονται (Δήμος Πειραιά).

Μουσεία

Κάποια από τα μουσεία του Πειραιά είναι:

- Πειραιϊκό Αρχαιολογικό Μουσείο: εκθεσιακός χώρος με αποθήκες και εργαστήρια, ευρήματα - κυρίως γλυπτά που προέρχονται από τον Πειραιά και την περιοχή της Αττικής παραλίας. Αντιπροσωπεύουν την ιστορία, την ακμή και την παρακμή της αρχαίας πόλης και της σύνθεσης του πληθυσμού.
- Ναυτικό Μουσείο: το μοναδικό στην που στεγάζεται σε κτίριο στη Μαρίνα της Ζέας. Έχει εκθέματα που σχετίζονται με τη ναυτική παράδοση και την ιστορία του έθνους από τα αρχαία χρόνια έως τώρα.
- Μουσείο Πάνου Αραβαντινού: αποτελεί δωρεά του καλλιτέχνη Πάνου Αραβαντινού στον Δήμο Πειραιά. Στεγάζεται στη Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά και περιλαμβάνει πίνακες ζωγραφικής, τρισδιάστατες μικρές σκηνές (θεατράκια),

μακέτες και μικρογραφίες σκηνογραφιών, σχέδια κοστούμιών, αφίσες και προσωπογραφίες που φιλοτέχνησε ο ίδιος ο καλλιτέχνης.

- Μουσείο Αβέρωφ: πλωτό ναυτικό μουσείο Θωρηκτό «Γ. Αβέρωφ» βρίσκεται στο Άλσος Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης, δίπλα στη Μαρίνα Φλοίσβου στο Φάληρο. Αποτελεί εκπαιδευτική κοινότητα με καθημερινές επισκέψεις σχολείων, ιδρυμάτων, οργανισμών και πλήθους ιδιωτών (Αρχαιολογία και τέχνες)

Εκπαίδευση – Ανώτατα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα

Το ανώτατο πανεπιστημιακό ίδρυμα που συναντάται στον Πειραιά είναι το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ενώ από κολλέγια υπάρχει το Μητροπολιτικό και το Aegean.

Υποδομές Υγείας

Οι μεγαλύτερες υποδομές υγείας στον Πειραιά είναι το νοσοκομείο Μεταξά, το Τζάνειο, το Ναυτικό νοσοκομείο, το Ιπποκράτειο, το Μετροπόλιταν και το νοσοκομείο Νίκαιας.

Συμπεράσματα

Στόχος της ενότητας ήταν να οριστεί η λειτουργική περιοχή που επηρεάζει το Πέραμα, δηλαδή να γίνει αναζήτηση πέρα από τα καθορισμένα διοικητικά όρια και τις ευθύνες της περιοχής επιρροής του Περάματος και μετά τον καθορισμό της περιοχής αυτής να εντοπιστούν οι τοπικές πολιτικές που έχουν επίδραση στη χωρική αυτή ενότητα και να αξιολογηθούν οι δυνατότητες εναρμόνισης τους με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ.

Η ανάλυση για την οριοθέτηση της περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ έδειξε ότι ο Δήμος επηρεάζεται από μία εμπορική περιοχή εξαιρετικά υψηλών φόρτων, ένα λιμενικό επιβατικό χώρο, καθώς και από ένα ορεινό ανάγλυφο με χρήση κατοικιών, για τις οποίες δεν έχει γίνει καμία προεργασία από τα υφιστάμενα εγκεκριμένα σχέδια και προγράμματα. Δεν υφίσταται κάποια νέα παρέμβαση που να δίνει στον Δήμο έναν εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης προς το κέντρο του.

Κατά τη διάρκεια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ πρέπει να τεθεί το ζήτημα λειτουργίας του λιμένα και του εμπορικού χώρου, όσον αφορά τις μετακινήσεις λόγω υψηλών φόρτων διαμέσου του Δήμου.

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η διαδικασία ιεράρχησης του οδικού δικτύου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για μια περιοχή καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μέσα από την εν λόγω διαδικασία πραγματοποιείται η κατηγοριοποίηση των οδών στη βάση συγκεκριμένων κριτηρίων ιεράρχησης όπως: τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών, η γεωγραφική τους θέση, η φύση των παρακείμενων χρήσεων, ο φόρτος τους, η σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Η ταξινόμηση του δικτύου λαμβάνει επίσης υπόψη την ικανότητα των δρόμων, δηλαδή τις αντοχές τους ως προς την απορρόφηση των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ροής αλλά και τους εκάστοτε πολεοδομικούς στόχους.

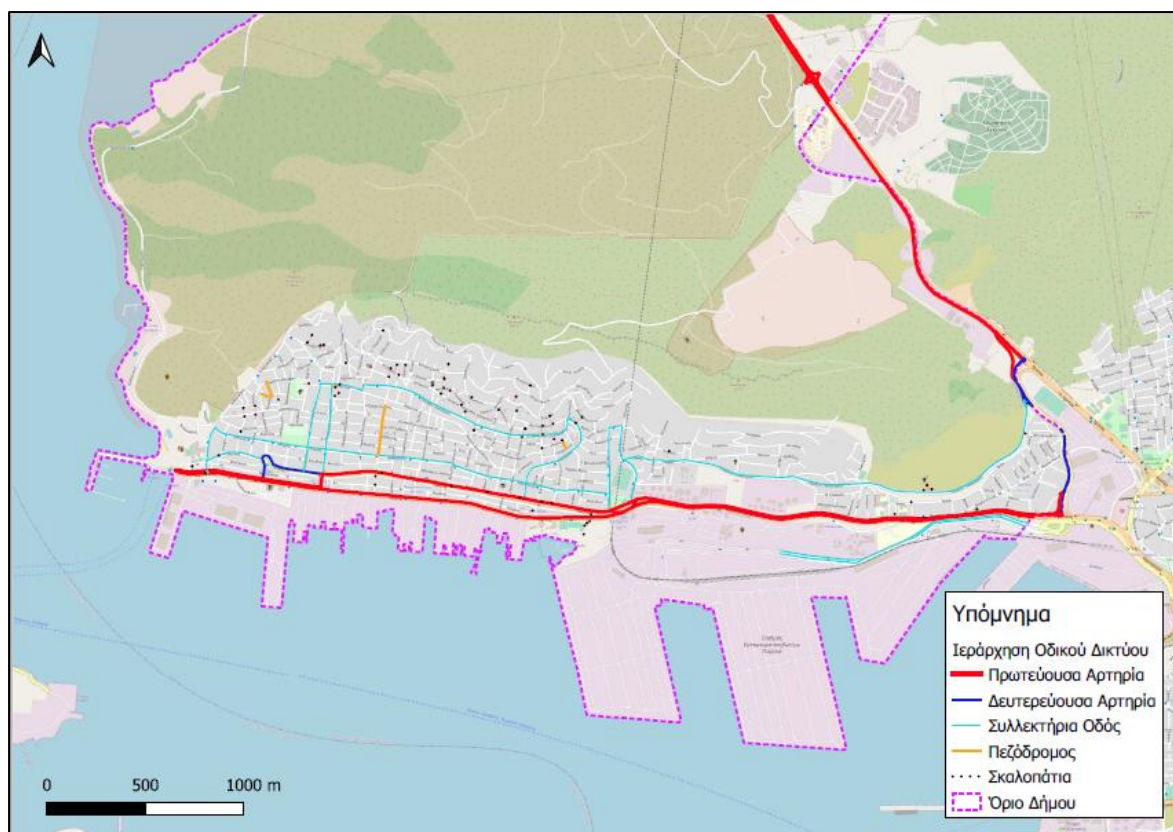
Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Στο Παράρτημα Β (Σχέδιο 3) επισυνάπτεται οδικός χάρτης του Περάματος.

Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Σύμφωνα με την Εικόνα 26 λαμβάνουμε την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα:

- Πρωτεύουσα αρτηρία: **Λ. Δημοκρατίας, Λ. Ειρήνης, Λ. Σχιστού**
- Δευτερεύουσα αρτηρία: **τμήμα Λ. Ειρήνης**
- Συλλεκτήρια οδό: Γ. Παπανδρέου, Πάτμου, Καλύμνου, Λανίτου, Ελευθερίας, Νικηταρά, Μ. Αλεξάνδρου, Ηπείρου, Καραόλη Δημητρίου, 25ης Μαρτίου, τμήμα Λ. Ειρήνης,
- Πεζόδρομους: τμήμα Ολύμπου, Πελοποννήσου, Διογένους, Κρυστάλη



Εικόνα 26: Ιεράρχιση οδικού δικτύου Περάματος

Κυκλοφοριακά προβλήματα

- Κυκλοφοριακές συμφορήσεις καταγράφονται στη Λεωφόρο Σχιστού στον κόμβο Ικονίου και τη νέα οδό που ενώνει τη Λεωφόρο με το λιμάνι,
- Τα σταθμευμένα φορτηγά στην είσοδο της Λεωφόρου Δημοκρατίας τη νύχτα «απειλούν» τη διάβαση,
- Τα προβλήματα στη στάθμευση που σημειώνονται είναι η έλλειψη χώρων, τα διπλοπαρκαρισμένα οχήματα στη Λεωφόρο Ειρήνης (εμποδίζουν ειδικά τα ΜΜΜ). Αναμένεται οι ανάγκες στάθμευσης να αυξηθούν όταν επεκταθεί το Αττικό Μετρό στην περιοχή μελέτης,
- Μη ασφαλές δίκτυο μετακίνησης πεζών,
- Τα προβλήματα εντείνονται το καλοκαίρι λόγω των αυξημένων μετακινήσεων Σαλαμίνας.

Επικίνδυνα Σημεία

Σύμφωνα με τη Μελέτη Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης (Φαναράς, 1989), ατυχήματα έως την αντίστοιχη περίοδο μελέτης (1986-1988) είχαν καταγραφεί συνολικά 236, εκ των οποίων τα 9 ήταν θανατηφόρα και τα 128 προκάλεσαν κάποιο τραυματισμό. Στα περισσότερα ατυχήματα εμπλέκθηκαν βαριά οχήματα, ΙΧ και δίκυκλα. Σε λίγες περιπτώσεις παρασύρθηκαν πεζοί.

Πιθανές επικίνδυνες θέσεις του οδικού δικτύου είναι σε αυτές που έλαβε χώρα κάποιο ατύχημα:

- Επικίνδυνοι διάδρομοι: Λ. Δημοκρατίας, Λ. Ειρήνης, Μ. Αλεξάνδρου, Σ. Βενιζέλου
- Επικίνδυνα σημεία: Βάρναλη-Δημοκρατίας, Καραόλη-Ειρήνης, Σ. Βενιζέλου-Ειρήνης, Ερατούς-Ειρήνης, Λανίτου-Ειρήνης, ανισόπεδο κόμβο Μ. Αλεξάνδρου-Α. Νικολάο, είσοδος δεξαμενών shell, Δημοκρατίας στο ύψος Μπιζανίου και Τήνου, έξοδος από τον λιμένα, στην αρχή της οδού Μ. Αλεξάνδρου.

Οι πεζοί συνήθως τραυματίζονται στις τοπικές οδούς με κλίση μεγαλύτερη από 20%.

Στις Λεωφόρους Δημοκρατίας και Ειρήνης έχουν καταγραφεί πολυάριθμα οδικά ατυχήματα. Τα βυτιοφόρα και βαρέα οχήματα προκαλούν συμφόρηση στο νέο δρόμο του λιμένα, ακόμη και τα καύσιμα που μεταφέρονται καθημερινά περνούν από το δρόμο που εξυπηρετεί όλο το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Η ΝΕΖ αποτελεί έναν από τους πιο επικίνδυνους εργασιακούς χώρους στην Ευρώπη, με μεγάλο αριθμό εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων (Ματθαίου & Μπόβολου, 2014).

Τέλος, η μοναδική είσοδος/έξοδος προς/από το Δήμο Περάματος αποτελεί αδύναμο σημείο, μειωμένης ανθεκτικότητας απέναντι σε κάθε είδος ατύχημα (φυσική καταστροφή ή/και οδικό όπως σύγκρουση ή ντεραπάρισμα κοντέινερ ή φορτηγού).

Διασταυρώσεις μελέτης

Παρακάτω παρουσιάζονται οι διασταυρώσεις και οι κρίσιμοι ισόπεδοι κόμβοι μελέτης που εμφανίζουν έντονη κυκλοφοριακή ροή. Πρόκειται για τις οδούς που διασχίζουν κατά πλειοψηφία τη Λεωφόρο Δημοκρατίας. Οι διασταυρώσεις μελετήθηκαν από ανατολικά προς δυτικά, ακολουθώντας την πορεία εισόδου στην περιοχή.

1. Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Γρηγορίου Λαμπράκη - υπό γωνία: Πρόκειται για έναν από τους βασικούς κόμβους εισόδου στον Δήμο Περάματος, ο οποίος ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και Γρηγορίου Λαμπράκη. Η κυκλοφορία διαχειρίζεται από σήμανση και σηματοδότες. Η οδός Γρηγορίου Λαμπράκη είναι διπλής κυκλοφορίας και συνοδεύεται από πινακίδα Ρ01 (υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας). Στη Λ. Δημοκρατίας τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας χωρίζονται μέσω διαχωριστικής νησίδας σε αυτή τη θέση. Εκτός από σηματοδότες, στον κόμβο υπάρχουν οι ρυθμιστικές πινακίδες Ρ03 (οδός προτεραιότητας) και Ρ29 (απαγορεύεται η αναστροφή στροφή 180°). Στη νησίδα τους υπάρχει πινακίδα Ρ52δ (υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου). Το αντίθετο ρεύμα εκτός από σηματοδότη περιλαμβάνει πινακίδα Ρ29 επίσης (Εικόνα 27, κόμβος 1).
2. Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μαρίας Κιουρή Ι - κάθετος: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Μαρίας Κιουρή. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με σηματοδότες και σήμανση. Συγκεκριμένα η Λ. Δημοκρατίας εκτός από σηματοδότη έχει και πινακίδα Ρ03 (οδός προτεραιότητας). Στο αντίθετο ρεύμα της υπάρχουν οι ρυθμιστικές πινακίδες Ρ27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) και Ρ29 (απαγορεύεται η αναστροφή στροφή 180°) (Εικόνα 27, κόμβος 2).
3. Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Παναγιώτη Νικολαΐδη - κάθετος: Πρόκειται για δύο κόμβους εξόδου και εισόδου αντίστοιχα. Ενώνουν τη Λ. Δημοκρατίας με την οδό Παναγιώτη Νικολαΐδη. Η διαχείριση της κυκλοφορίας γίνεται με κατάλληλη σήμανση. Στους διπλούς κόμβους «εξόδου» προς τη Λ. Δημοκρατίας υπάρχουν δύο Ρ02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) αντίστοιχα (Εικόνα 27, κόμβος 3).



Εικόνα 27: Κόμβοι Λ. Δημοκρατίας & Γρηγορίου Λαμπράκη, Μαρίας Κιουρή I & Νικολαΐδη αντίστοιχα

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μαρίας Κιουρή II - υπό γωνία: Εώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Μαρίας Κιουρή. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με φωτεινούς σηματοδότες και σήμανση. Για αυτούς που εξέρχονται από την οδό Μαρία Κιουρή υπάρχουν οι ρυθμιστικές πινακίδες P02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και μία P27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή). Στη Λ. Δημοκρατίας από δυτικά προς ανατολικά συναντάται μία P02 και μία P52δ (υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου) (Εικόνα 28).



Εικόνα 28: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μαρίας Κιουρή II

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & οδού Δημοκρατίας - υπό γωνία: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Δημοκρατίας. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με φωτεινούς σηματοδότες και σήμανση. Για το ρεύμα που εξέρχεται από την οδό στη λεωφόρο υπάρχουν οι πινακίδες P02 (Υποχρεωτική διακοπή πορείας), P50δ (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά), P27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) και η P50δ (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά). Στη Λ. Δημοκρατίας υπάρχουν ρυθμιστικές πινακίδες P29 (απαγορεύεται η αναστροφή στροφή 180°) και στις δύο κατευθύνσεις, ενώ μόνο η κατεύθυνση που εισέρχεται στον λιμένα έχει τις επιπλέον P02, K16 (κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών) και Π21(διάβαση πεζών). Επιπλέον στις διαχωριστικές νησίδες υπάρχουν οι πινακίδες P52δ (υποχρεωτική διέλευση μόνο από την δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου) και P52δ μαζί με μία Π77 (για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου) (Εικόνα 29).



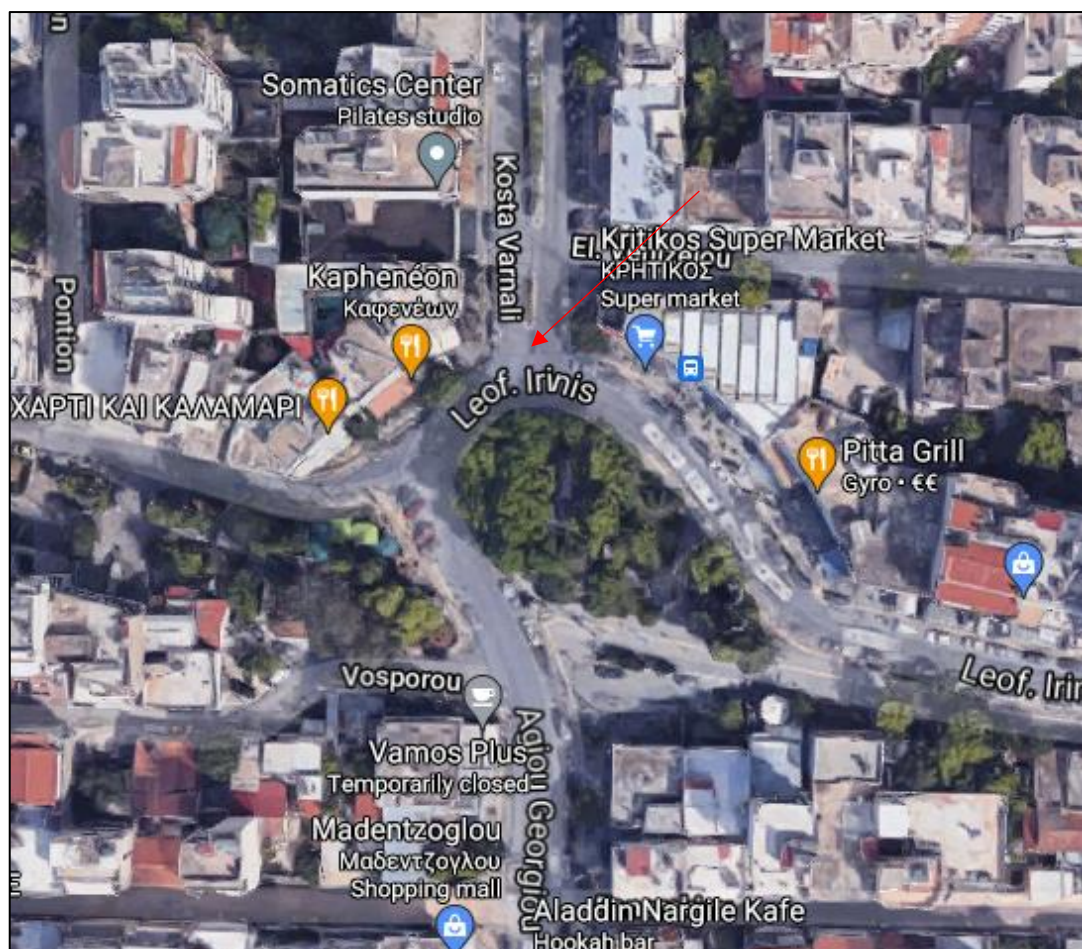
Εικόνα 29: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & οδού Δημοκρατίας

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μητρόπουλου- κάθετος: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Μητρόπουλου. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με φωτεινούς σηματοδότες και πινακίδες σήμανσης. Συγκεκριμένα για την οδό Μητρόπουλου, για την κάθοδο υπάρχει Ρ02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) , Ρ07 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα), Ρ50δ (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά). Για το ρεύμα που κατεβαίνει υπάρχει η Ρ42 (απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους ζυγούς μήνες). Στη Λ. Δημοκρατίας το ρεύμα που εισέρχεται στο Πέραμα συναντά μία Ρ28 (απαγορεύεται η δεξιά στροφή) και μία Ρ49 (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός) για όσους διατηρούν τη δεξιά λωρίδα ενώ για όσους διατηρούν την αριστερή μία Ρ52α (για αυτούς που στρίβουν). Το αντίθετο ρεύμα συναντά Ρ27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) και Ρ52α (υποχρεωτική διέλευση μόνο από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου) (Εικόνα 30).



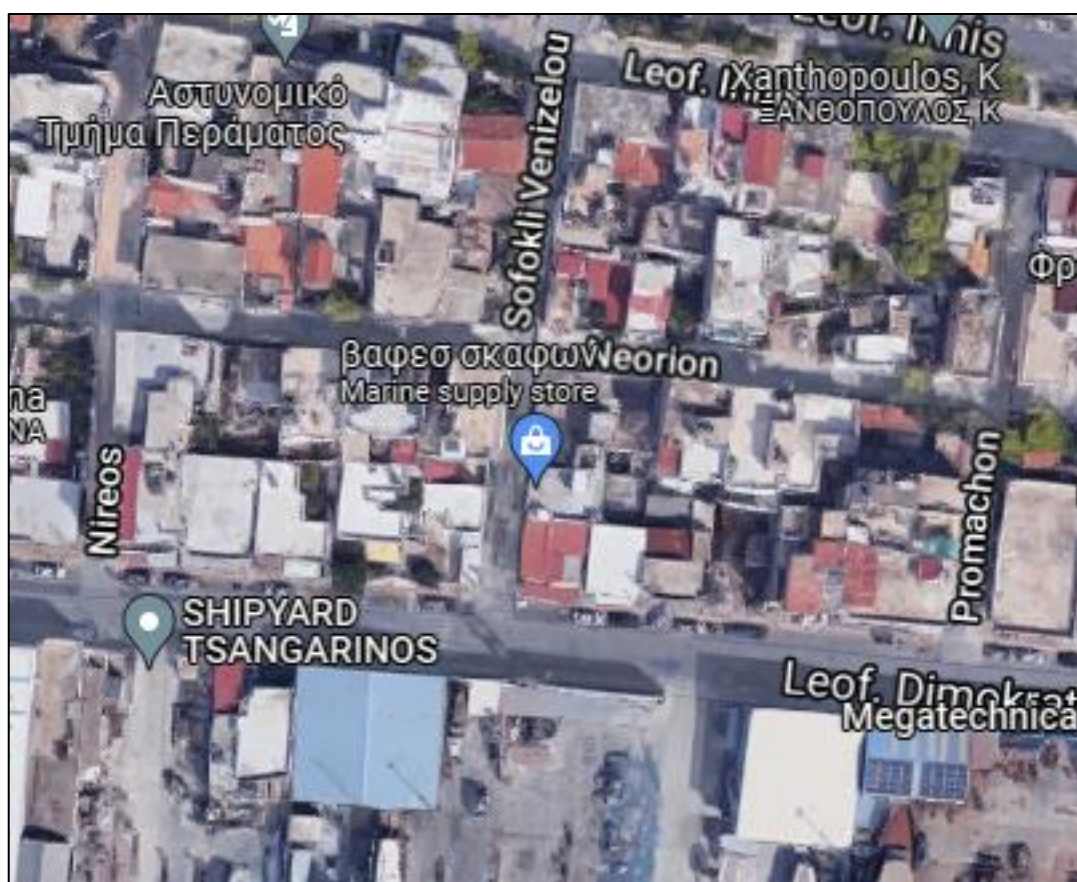
Εικόνα 30: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Μητρόπουλου

- Κόμβος Λ. Ειρήνης & Κώστα Βάρναλη - κυκλικός: Ενώνει τη Λ. Ειρήνης και την οδό Κώστα Βάρναλη. Στον κόμβο υπάρχει η πληροφοριακή πινακίδα Π21 (διάβαση πεζών) και για τα οχήματα που εισέρχονται στον κόμβο υπάρχουν οι ρυθμιστικές Ρ02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και Ρ27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) (Εικόνα 31).



Εικόνα 31: Κόμβος Λ. Ειρήνης & Κώστα Βάρναλη

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Σοφοκλή Βενιζέλου - κάθετος: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Σοφοκλή Βενιζέλου. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με φωτεινούς σηματοδότες για τα οχήματα που εξέρχονται από τον λιμένα από την Σοφοκλή Βενιζέλου και συνοδεύονται από μία ρυθμιστική πινακίδα P02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και μία P47 (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά). Σε αυτόν τον κόμβο υπάρχει και μία P07 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα), καθώς πρόκειται για μονόδρομο. Στη Λ. Δημοκρατίας υπάρχουν επίσης δύο P07 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα) από ανατολικά προς δυτικά. Τέλος, στη Λ. Δημοκρατίας από δυτικά προς ανατολικά υπάρχουν οι P27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή), P49 (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός) και η P39 (απαγορεύεται η στάθμευση) (Εικόνα 32).



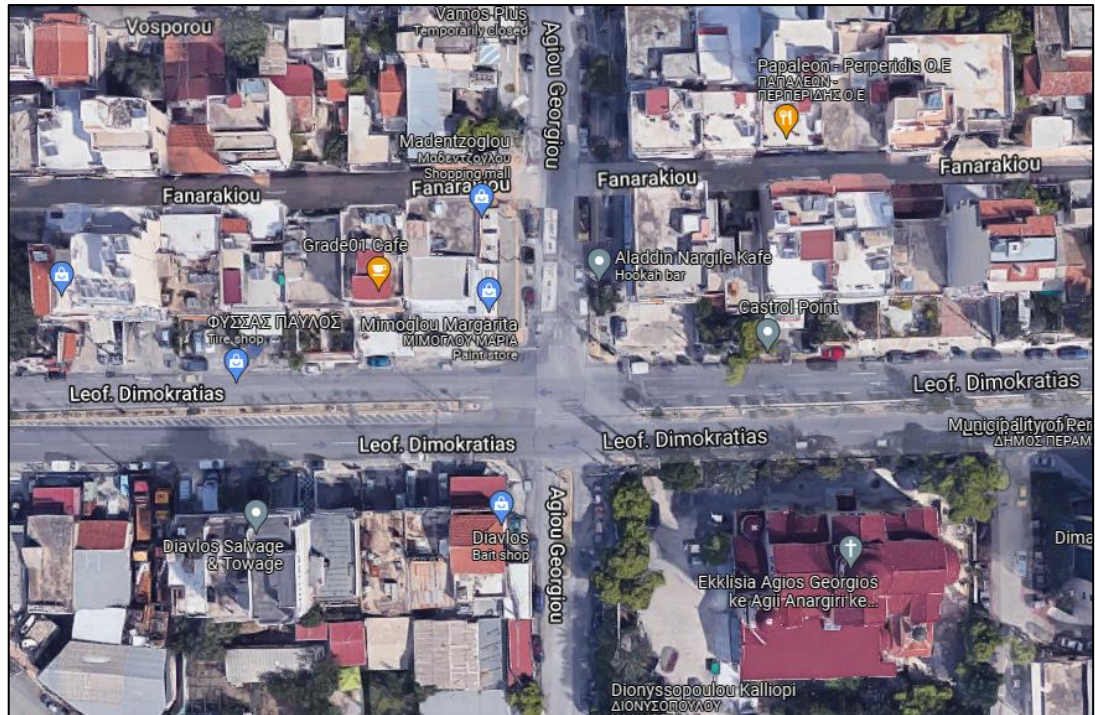
Εικόνα 32: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Σοφοκλή Βενιζέλου

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Καραόλη Δημητρίου – κάθετος: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Καραόλη Δημητρίου. Η διαχείριση της κυκλοφορίας γίνεται με σηματοδότες. Το ρεύμα που εξέρχεται από την οδό Καραόλη Δημητρίου συναντά μία πινακίδα ρυθμιστική Ρ02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και μία Ρ50 (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά). Το ρεύμα που «εξέρχεται» από τον λιμένα συναντά Ρ51α (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά) και μία Ρ29 (απαγορεύεται η αναστροφή στροφή 180°) (Εικόνα 33).



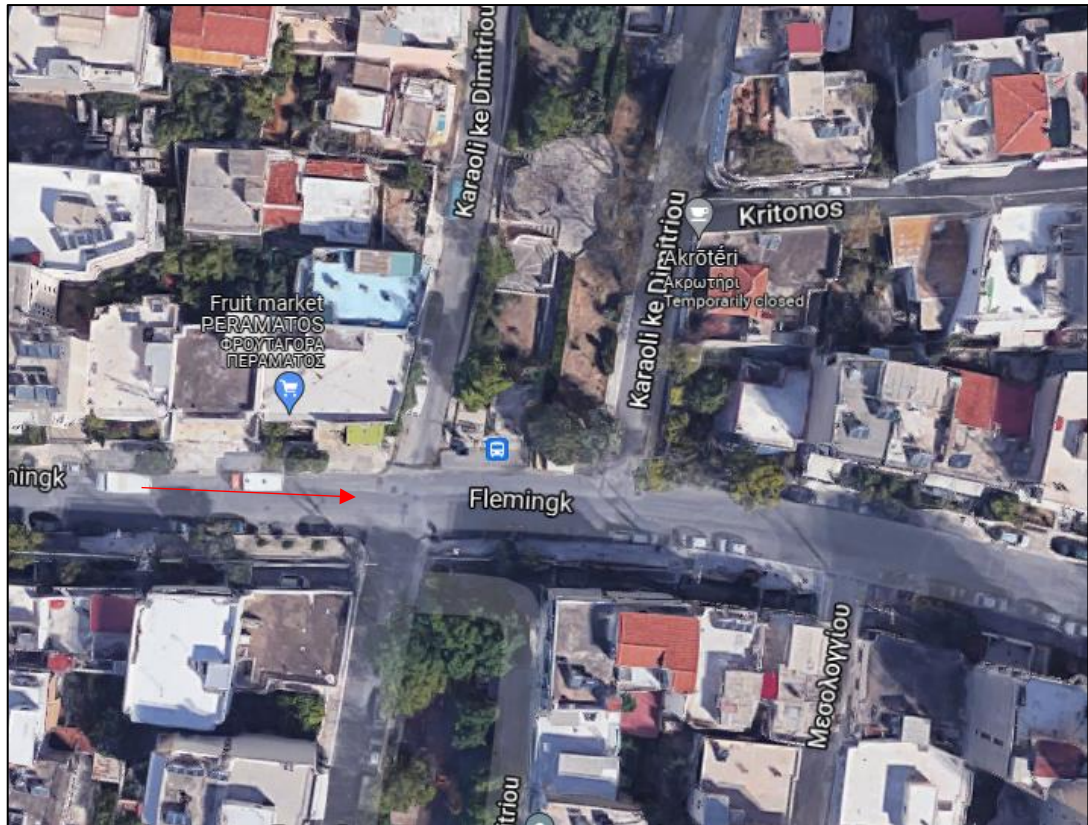
Εικόνα 33: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Καραόλη Δημητρίου

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Αγίου Γεωργίου - κάθετος: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Αγίου Γεωργίου. Το ρεύμα που κατεβαίνει προς το λιμάνι από την οδό Αγίου Γεωργίου συναντά τις ρυθμιστικές πινακίδες P02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας), P50 (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά), P07 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα). Απέναντι της η διαχωριστική νησίδα έχει μία P52δ με μία Π77 (για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου). Στην αντίθετη κατεύθυνση συναντώνται οι P02, P50 και η P07 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα) καθώς είναι μονόδρομος η κάθοδος. Όσον αφορά τη Λ. Δημοκρατίας έχει P03 (οδός προτεραιότητας) και το αντίστοιχο P52δ με Π77 για τη νησίδα που βλέπει. Η αντίθετη της κατεύθυνση έχει μόνο P03 (Εικόνα 34).



Εικόνα 34: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Αγίου Γεωργίου

- Κόμβος Φλέμιγκ & Καραολή και Δημητρίου – κάθετος: Ενώνει την οδό Φλέμιγκ και την Καραολή και Δημητρίου. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με σήμανση. Η οδός Φλέμιγκ είναι διπλής κατεύθυνσης και από ανατολικά προς δυτικά συναντάται μία ρυθμιστική πινακίδα P27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) καθώς πρόκειται για μονόδρομο. Η Καραολή και Δημητρίου έχει δύο τμήματα την άνοδο και την κάθοδο. Η άνοδος (αριστερά) συνοδεύεται από μία πινακίδα P02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και μία P07 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα). Στο βόρειο τμήμα λανθασμένα υπάρχει μία K24 (προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας). Στην κάθοδο (δεξιά) απουσιάζει μία πινακίδα, υπάρχει μία P27 και μία ξεβαμμένη P7 (απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα) (Εικόνα 35).



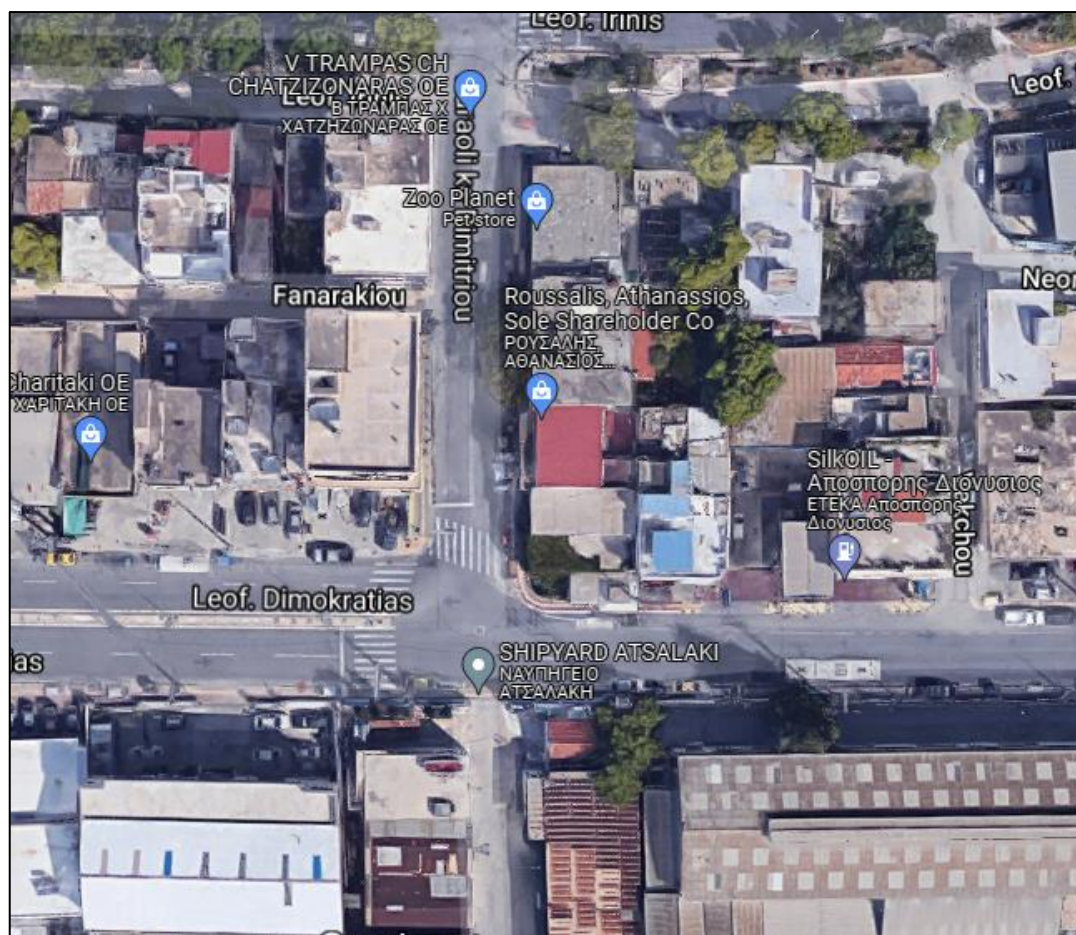
Εικόνα 35: Κόμβος Φλέμιγκ & Καραολή και Δημητρίου

- Κόμβος Λ. Ειρήνης και Αγίου Νικολάου – κάθετος: Εώνει τη Λ. Ειρήνης με την οδό Αγίου Νικολάου. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με σήμανση. Στη Λ. Ειρήνης συναντάται η ρυθμιστική πινακίδα P40 (απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση). Στην κάθοδο του Αγίου Νικολάου συναντάται η ρυθμιστική πινακίδα P02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και η P27 (απαγορεύεται η αριστερή στροφή) (Εικόνα 36).



Εικόνα 36: Κόμβος Λ. Ειρήνης & Αγίου Νικολάου

- Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Καραολή και Δημητρίου – κάθετος: Ενώνει τη Λ. Δημοκρατίας και την οδό Καραολή και Δημητρίου. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται με σήμανση και σηματοδότηση. Στην οδό Καραολή και Δημητρίου υπάρχει σηματοδότης και επιπλέον συναντάται η ρυθμιστική πινακίδα P02 (υποχρεωτική διακοπή πορείας) και η P50 (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά). Όσον αφορά τη Λ. Δημοκρατίας, σε αυτό το σημείο χωρίζεται σε δύο κατευθύνσεις (δυτικά διπλής κατεύθυνσης με διαχωριστική νησίδα και ανατολικά ρεύμα εξόδου από το Πέραμα). Για το κομβικό σημείο στη Λ. Δημοκρατίας υπάρχει πινακίδα P29 (απαγορεύεται η αναστροφή στροφή 180°) και P51α (υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά) (Εικόνα 37).



Εικόνα 37: Κόμβος Λ. Δημοκρατίας & Καραολή και Δημητρίου

Δίκτυο πεζού - ποδηλάτη

Πλάτη πεζοδρομίου

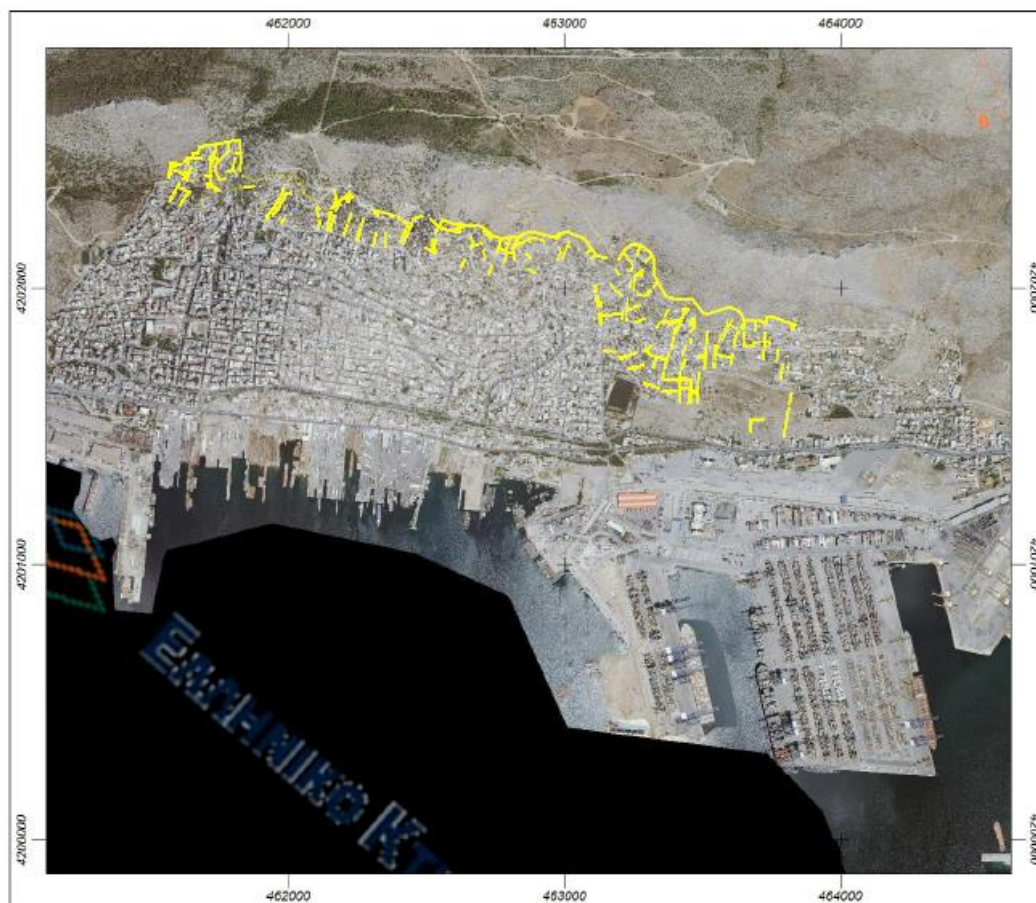
Τόσο η ύπαρξη ή μη διαμορφωμένων πεζοδρομίων, όσο και η κατάστασή τους (πλάτος, ύπαρξη τυχόν φθορών στην επιφάνειά τους, μόνιμων ή κινητών εμποδίων κ.λπ.), καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό τις συνθήκες μετακίνησης, κυρίως των κοινωνικά ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (πεζών, ατόμων με κινητικές δυσκολίες κ.α.). Αφενός, τα μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων ενθαρρύνουν το περπάτημα ως τρόπο καθημερινής μετακίνησης για μικρού μήκους αποστάσεις, ενώ αφετέρου, τα περιορισμένα πλάτη ή ακόμη και η απουσία πεζοδρομίων δημιουργούν αίσθημα ανασφάλειας στους πεζούς, οι οποίοι αναγκάζονται να κινούνται στο οδόστρωμα, με κίνδυνο την πρόκληση ατυχημάτων.

Το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος πεζοδρομίου, που, σύμφωνα με τις προδιαγραφές (Υπουργική Απόφαση 52907, ΦΕΚ 2621 / 31-12-2009), απαιτείται για την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση των πεζών, ορίζεται στα 2,10 μέτρα (1,50 μέτρα για την ελεύθερη όδευση των πεζών και 0,60 μέτρα για τον αστικό εξοπλισμό).

Στο εμπορικό τμήμα και συγκεκριμένα στη Λ. Ειρήνης υπάρχουν πολύ μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίων, τα οποία τμηματικά καταλαμβάνονται από διάφορα αντικείμενα που εμποδίζουν τη διέλευση πεζών, κυρίως τραπεζοκαθίσματα ή σταθμευμένα οχήματα με πλειοψηφία τα μηχανοκίνητα. Σε άλλα τμήματα το πλάτος του πεζοδρομίου είναι πολύ μικρότερο και σε περίπτωση που καταλαμβάνονται από τραπεζοκαθίσματα ή οχήματα, εμποδίζουν σε σημαντικό βαθμό τους πεζούς.

Πεζόδρομος

Η Εικόνα 38 αποτελεί απόσπασμα του Ελληνικού Κτηματολογίου, πάνω στο οποίο απεικονίζονται οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι της περιοχής του άνω Περάματος με κίτρινο χρώμα.



Εικόνα 38: Πεζόδρομοι άνω Περάματος

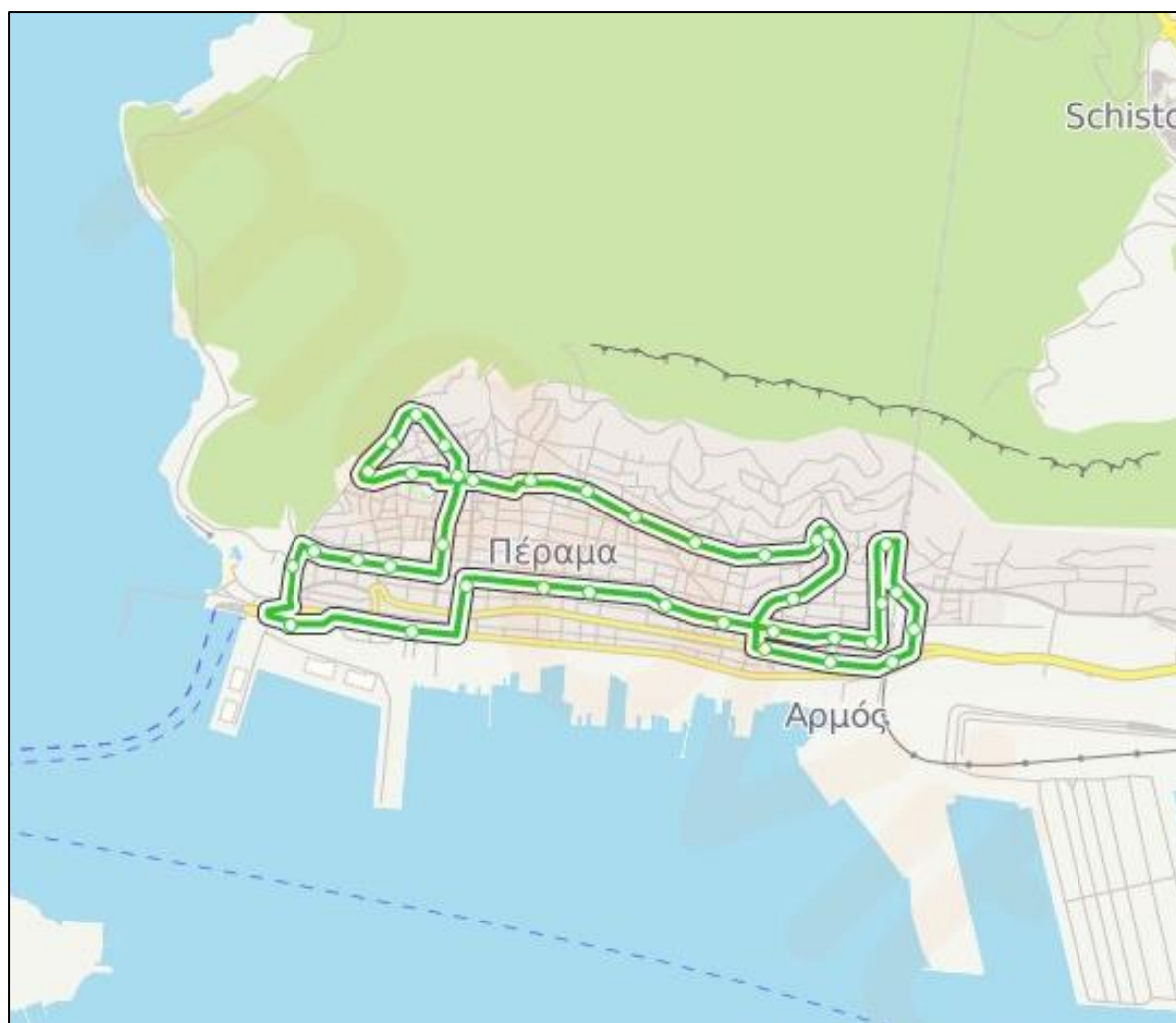
(Πηγή: Δ. Περάματος, Ελληνικό Κτηματολόγιο, επεξεργασία αναδόχου)

Δίκτυα Μεταφορών

Δημόσια Συγκοινωνία

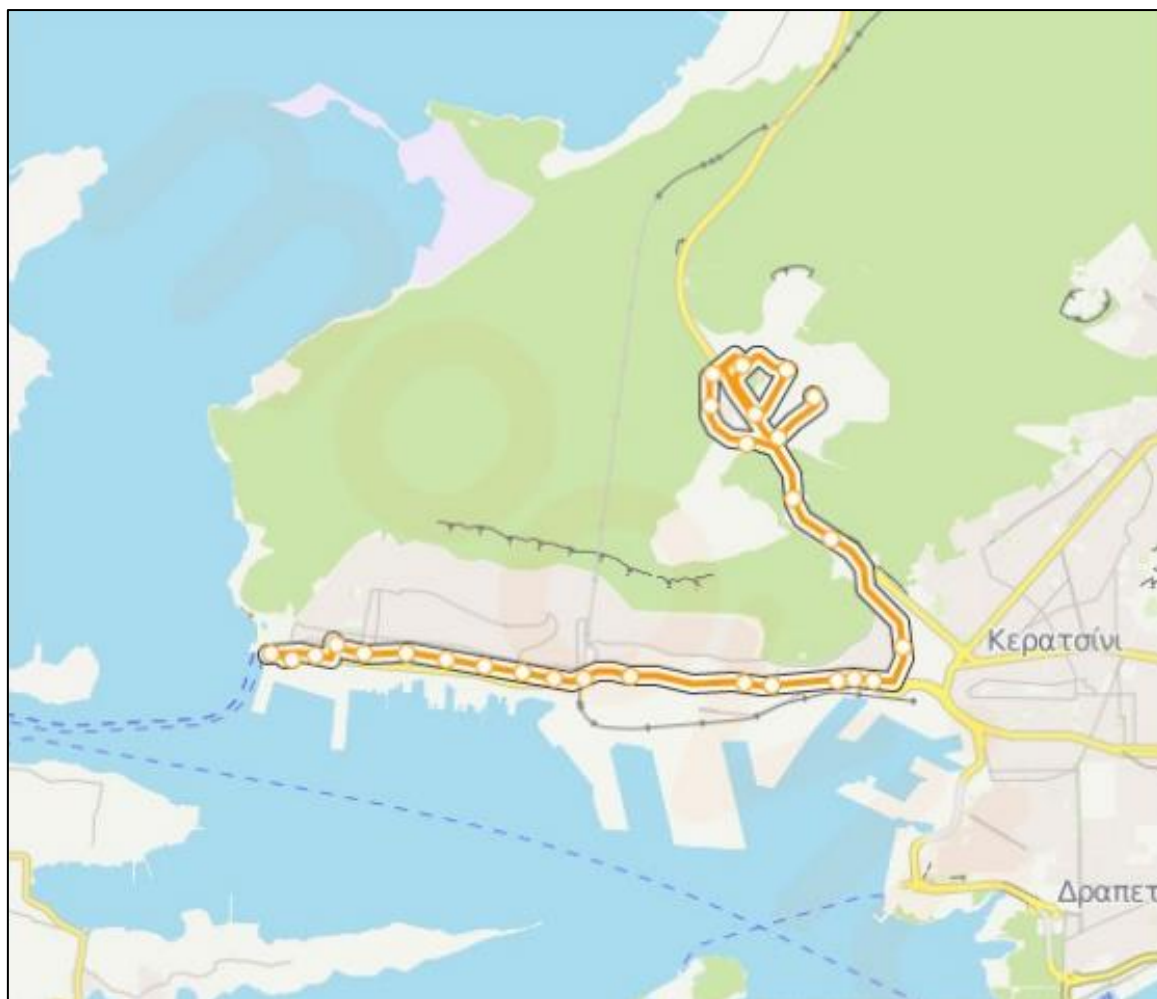
Το Πέραμα εξυπηρετείται με τα εξής αστικά λεωφορεία: 818, 819, 841, 842, 843 (moovitapp).

Το 818 συνδέει τον λιμένα Περάματος με το άνω Πέραμα μέσω 38 στάσεων. Λειτουργεί με συχνότητα 1 με 4 δρομολόγια την ώρα, ανάλογα με τις ώρες αιχμής. Το δρομολόγιο εκτελείται από τις 4:40 έως τις 0:00 (από αφετηρία) (Εικόνα 39).



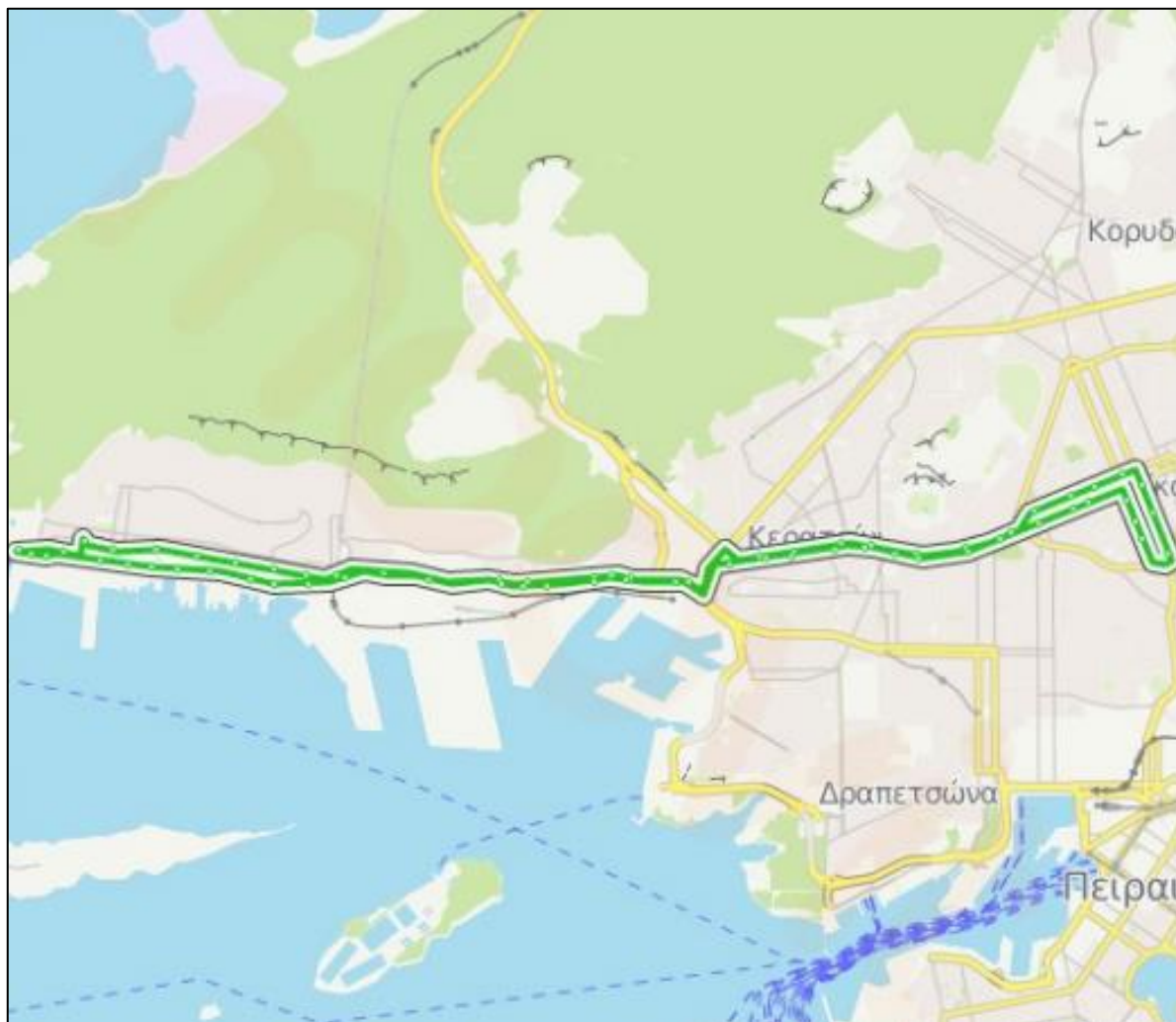
Εικόνα 39: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 818 (Πηγή: moovit)

Το 819 συνδέει τον Λιμένα Πέραματος με το νεκροταφείο Σχιστού μέσω 29 στάσεων. Λειτουργεί με συχνότητα περίπου 1 δρομολόγιο την ώρα. Το δρομολόγιο εκτελείται από τις 7:30 έως τις 17:15 (από αφετηρία) (Εικόνα 40).



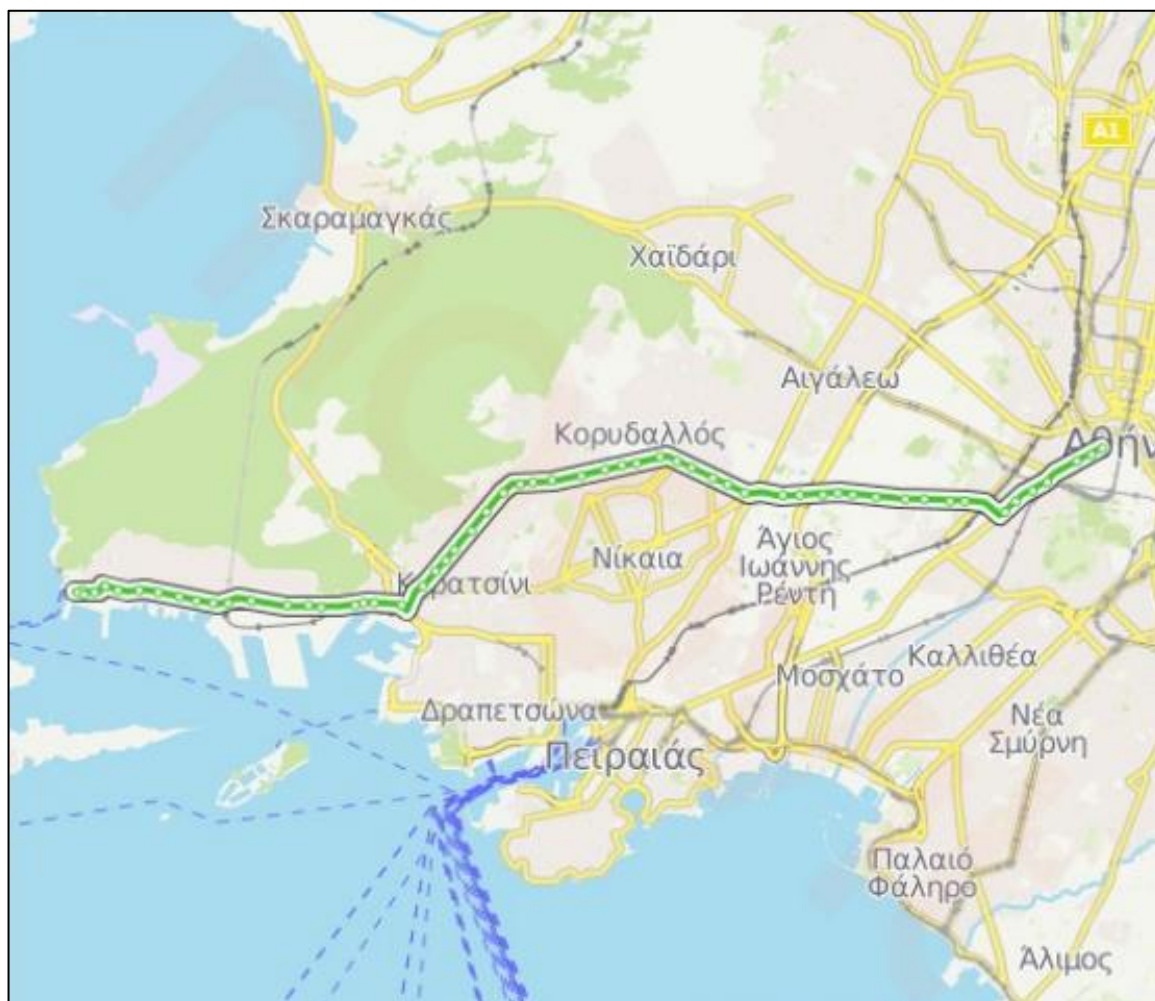
Εικόνα 40: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 819 (Πηγή: moovit)

Το 841 συνδέει το Πέραμα με τον Σταθμό Νίκαιας μέσω 65 στάσεων. Λειτουργεί με συχνότητα περίπου 1 με 4 δρομολόγια την ώρα. Το δρομολόγιο εκτελείται από τις 5:20 έως τις 23:15 (από αφετηρία) (Εικόνα 41).



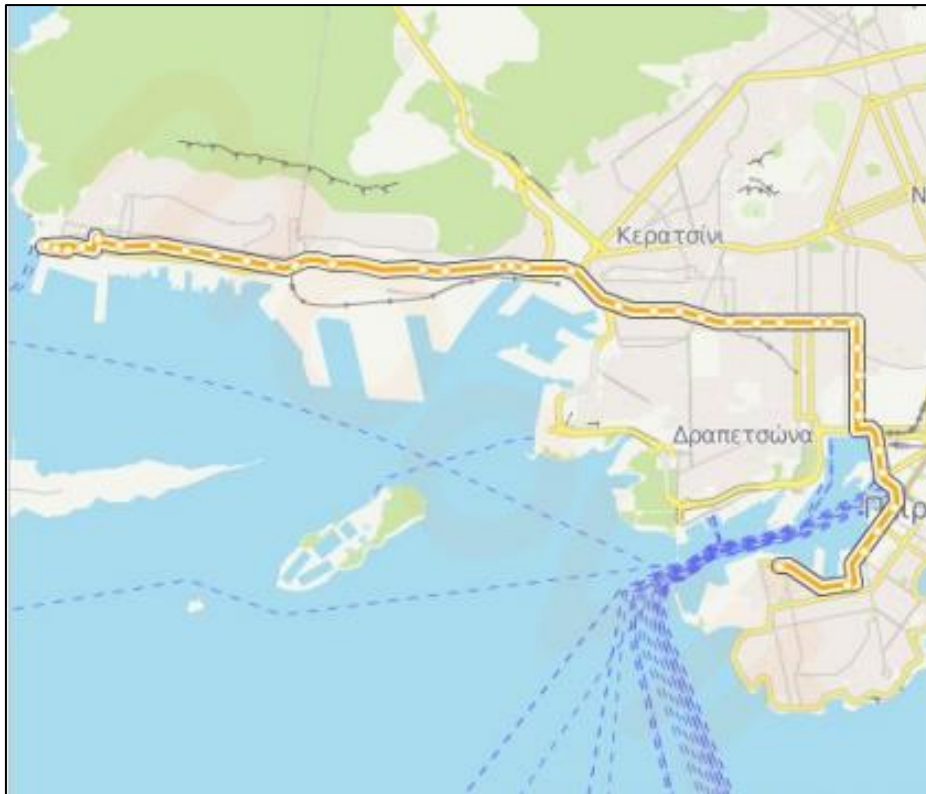
Εικόνα 41: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 841 (Πηγή: moovit)

Το 842 συνδέει το Πέραμα με την Ομόνοια μέσω 56 στάσεων. Λειτουργεί με συχνότητα περίπου 1 με 4 δρομολόγια την ώρα. Το δρομολόγιο εκτελείται από τις 5:00 έως τις 23:35 (από αφετηρία) (Εικόνα 42).



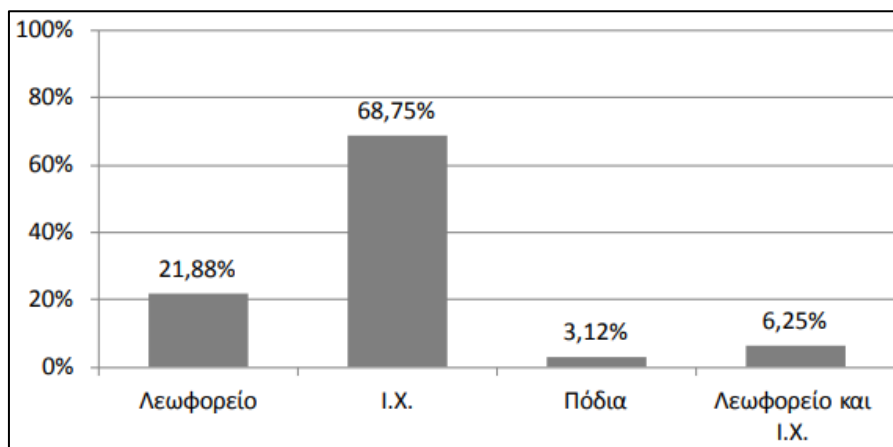
Εικόνα 42: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 842 (Πηγή: moovit)

Το 843 συνδέει το Πέραμα με τον Πειραιά (Ακτή Ξαβερίου) μέσω 40 στάσεων. Λειτουργεί με συχνότητα περίπου 1 με 7 δρομολόγια την ώρα. Το δρομολόγιο εκτελείται από τις 4:40 έως τις 00:00 (από αφητηρία) (Εικόνα 43).



Εικόνα 43: Διαδρομή λεωφορειακής γραμμής 843 (Πηγή: ποσειδών)

Σύμφωνα με μελέτη των Ματθαίου & Μπόβολου (2014) μέσω ερωτηματολογίου που αφορούσε τον τρόπο μετακίνησης, λήφθηκαν οι παρακάτω απαντήσεις (Διάγραμμα 7). Το 22% επέλεξε να χρησιμοποιεί λεωφορείο, το 69% ΙΧ, το 6% μετακινούνταν συνδυαστικά και το 3% μετακινούνταν με τα πόδια. Το δίκτυο συγκοινωνίας δεν εξυπηρετούσε τη ζήτηση για μετακίνηση.



Διάγραμμα 7: Προτιμήσεις τρόπου μετακίνησης των κατοίκων Περάματος (Πηγή: Ματθαίου & Μπόβολου, 2014)

Ηλεκτροκίνηση

Δεν υπάρχουν υποδομές για φόρτιση ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Σημειώνεται ότι εκπονείται Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για το Δήμο Περάματος.

Οχήματα Διανομής – τροφοδοσία και εμπορευματικές μεταφορές

Στο Πέραμα δεν εντοπίζονται ειδικές θέσεις στάσης και στάθμευσης για οχήματα διανομής και τροφοδοσίας. Δεν υπάρχει κανονισμός ωραρίου τροφοδοσίας για τον αστικό ιστό, ούτε ειδική υποδομή για κέντρο διανομής εμπορευμάτων. Δεν υπάρχει επιπλέον περιοχή ελεγχόμενης πρόσβασης ή απαγόρευσης πρόσβασης βαρέων.

Οργάνωση και Διαχείριση Στάθμευσης

Στον Δήμο Περάματος δεν λειτουργεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης. Επίσης, δεν υφίστανται δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

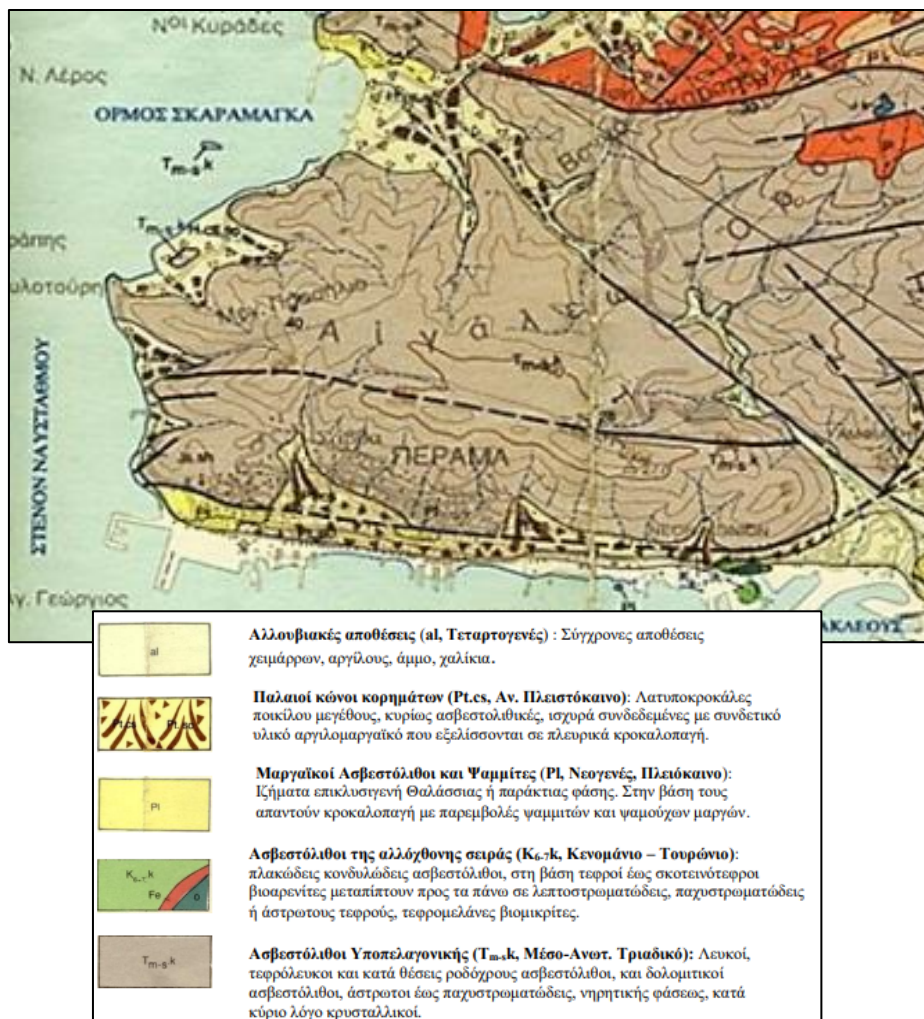
Νέες Τεχνολογίες στο Σύστημα των Μεταφορών

Εκτός από την εφαρμογή της τηλεματικής από τον ΟΑΣΑ, δεν εφαρμόζονται άλλες έξυπνες τεχνολογίες στο Σύστημα Μεταφορών στο Πέραμα.

Περιβαλλοντικά Στοιχεία

Γεωλογική σύσταση

Σύμφωνα με τον γεωλογικό χάρτη του ΙΓΜΕ (Εικόνα 44), είναι φανερό πως η περιοχή μελέτης αποτελείται από παλαιούς κώνους κορημάτων, σχιστοκερατολιθικές διαπλάσεις και νεογενή αποθέσεις (συγκεκριμένα μαργαϊκούς ασβεστόλιθους και ψαμμίτες) (Λιώρη & Παπαχαραλάμπους, 2015).



Εικόνα 44: Απόσπασμα γεωλογικού χάρτη Ι.Γ.Μ.Ε, φύλλο Αθήνα-Πειραιάς

(Πηγή: Υποθέσιμος, 2019)

Το Πέραμα αποτελείται από νεογενή ιζήματα της Πλειόκαινου. Στα επιφανειακά στρώματα υπάρχουν νέες επιχώσεις και αποθέσεις. Τα νεογενή ιζήματα της περιοχής ονομάζονται μάργα του Πειραιά περιλαμβάνουν καστανές μάργες και εναλλαγές ιλύος

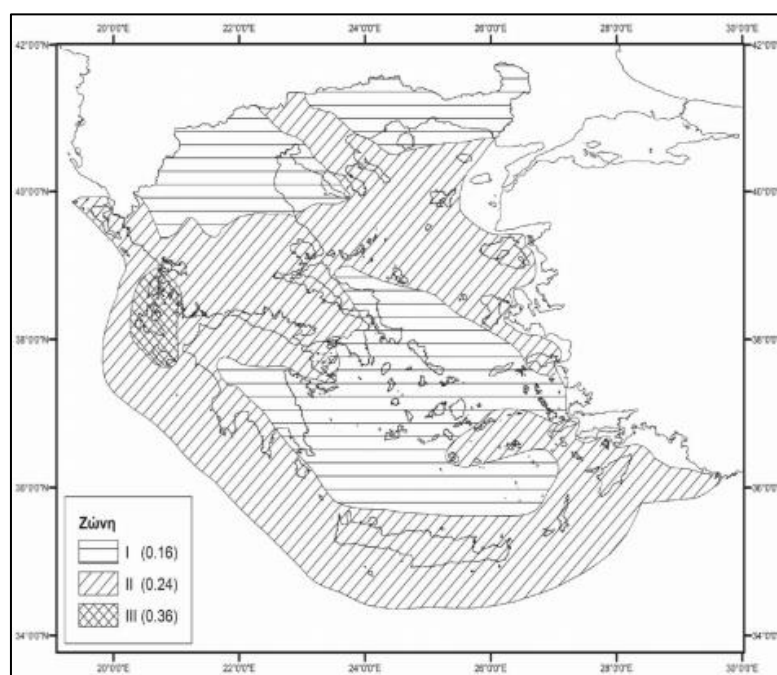
και άμμου. Χαρακτηρίζονται από διαγέννηση μεγάλου βαθμού και αραιό δίκτυο διαρρήξεων (Υποθέσιμος, 2019).

Ουσιαστικά το ανάγλυφο της περιοχής είναι βραχώδες και το έδαφος έχει απότομες κλίσεις (μεγαλύτερες από 40%). Το βόρειο τμήμα, το οποίο περιλαμβάνει το όρος Αιγάλεω κυριότερες κορυφές Ξέρξης 277m, Αγ. Τριάδα 264 m και Προφ. Ηλία 198m. Το υψόμετρο της περιοχής μελέτης φτάνει τα +266m (Υποθέσιμος 2019 και Φανάρας 1989).

Ρήγματα & σεισμικότητα

Γύρω από την περιοχή μελέτης υφίστανται 3 κανονικά ρήγματα διευθύνσεων Α-Δ, ΒΑ-ΝΔ και ΒΔ-ΝΑ. Το σημαντικότερο είναι το Α-Δ, καθώς τέμνει σχεδόν κάθε γεωλογικό σχηματισμό και έχει επηρεάσει αρκετές περιοχές της Αττικής (Τσιαμπάος, 2012).

Σύμφωνα με το χάρτη σεισμικής επικινδυνότητας (Εικόνα 45), η περιοχή μελέτης ανήκει στη Σεισμική Ζώνη ΙΙ. Στην Αττική η σεισμικότητα είναι μέτριας έντασης.

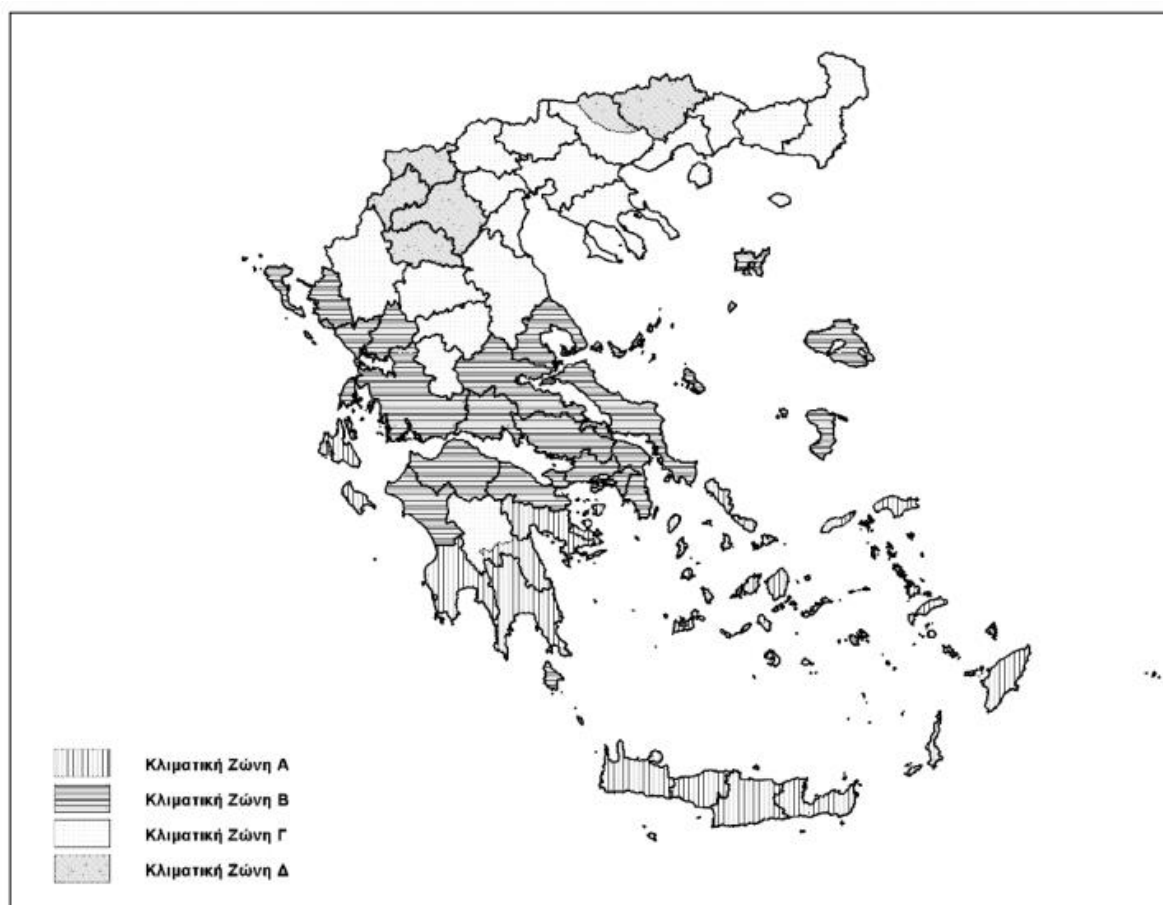


Εικόνα 45: Σεισμικές ζώνες επικινδυνότητας (Πηγή: ΦΕΚ 1154B-12/8/2013)

Κλιματολογικές συνθήκες

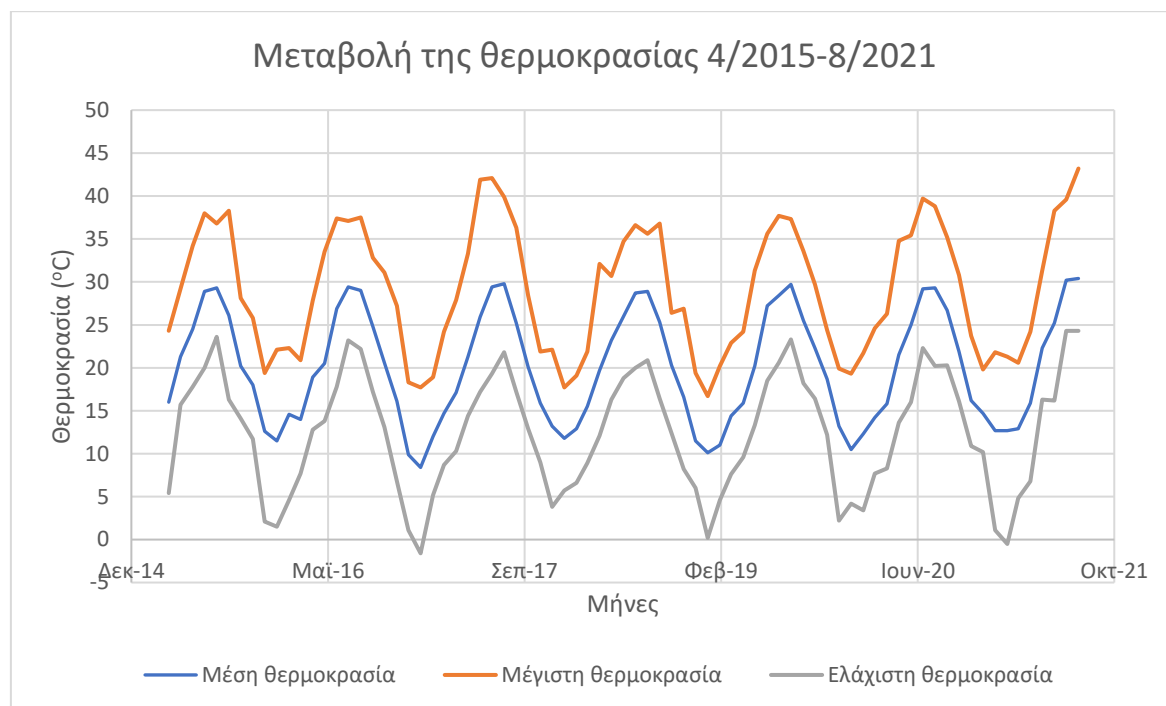
Στην περιοχή μελέτης υπάρχει μετεωρολογικός σταθμός του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών στο 5^ο Δημοτικό σχολείο Περάματος, ο οποίος καταγράφει δεδομένα από τον Απρίλιο του 2015. Βρίσκεται σε υψόμετρο 45m. Σύμφωνα με τα δεδομένα που παρέχει στο meteo, δημιουργήθηκαν τα παρακάτω διαγράμματα (Διάγραμμα 8 έως Διάγραμμα 10). Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν αφορούν το χρονικό διάστημα μεταξύ Απρίλιο 2015 και Αύγουστο 2021.

Σύμφωνα με τον χάρτη κλιματικών ζωνών της Ελλάδος (Εικόνα 46), το Πέραμα βρίσκεται στη Ζώνη Β της ελληνικής επικράτειας. Η εν λόγω κατηγοριοποίηση γίνεται με βάση τις βαθμομέρες θέρμανσης (heating degree days) και κυμαίνεται από το Α έως το Δ με φθίνουσα τιμή (από την θερμότερη στην ψυχρότερη).



Εικόνα 46: Κλιματικές ζώνες (Πηγή: Κ.ΕΝ.Α.Κ., 2017)

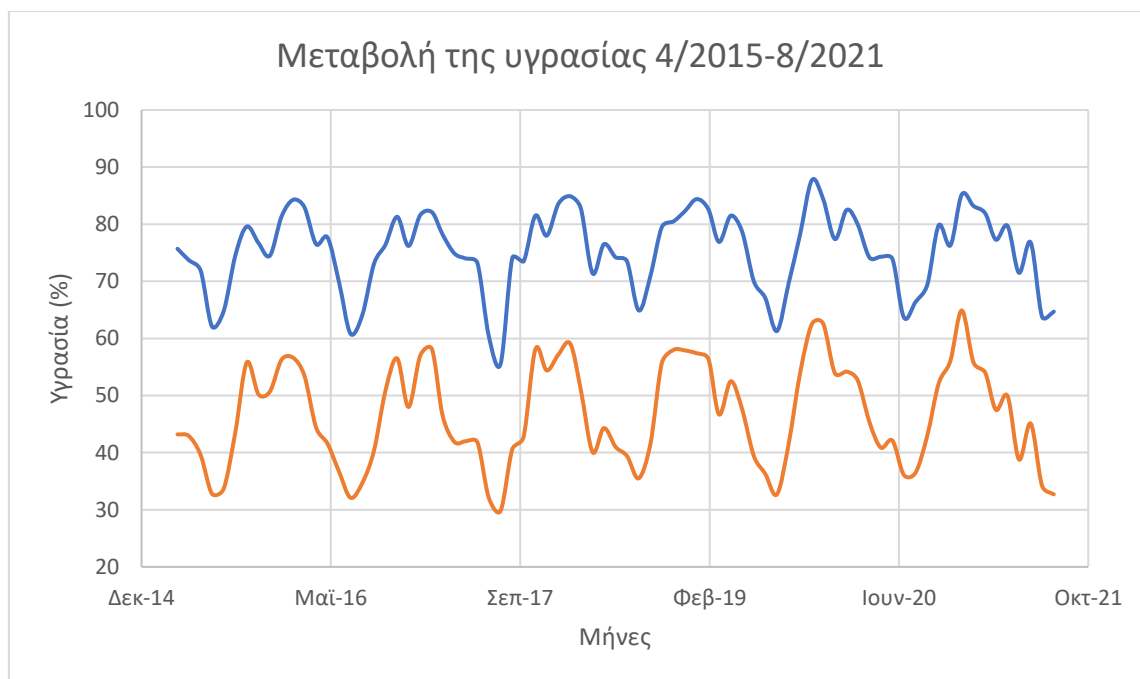
Συγκεκριμένα ο μέσος όρος της μέσης θερμοκρασίας για το διάστημα μελέτης είναι 20°C. Η απόλυτη μέγιστη θερμοκρασία που σημειώθηκε στο Πέραμα έφτασε τους 43,2°C και η απόλυτη ελάχιστη θερμοκρασία τους -1,6°C (Διάγραμμα 8).



Διάγραμμα 8: Μεταβολή θερμοκρασίας Περάματος 2015-2021

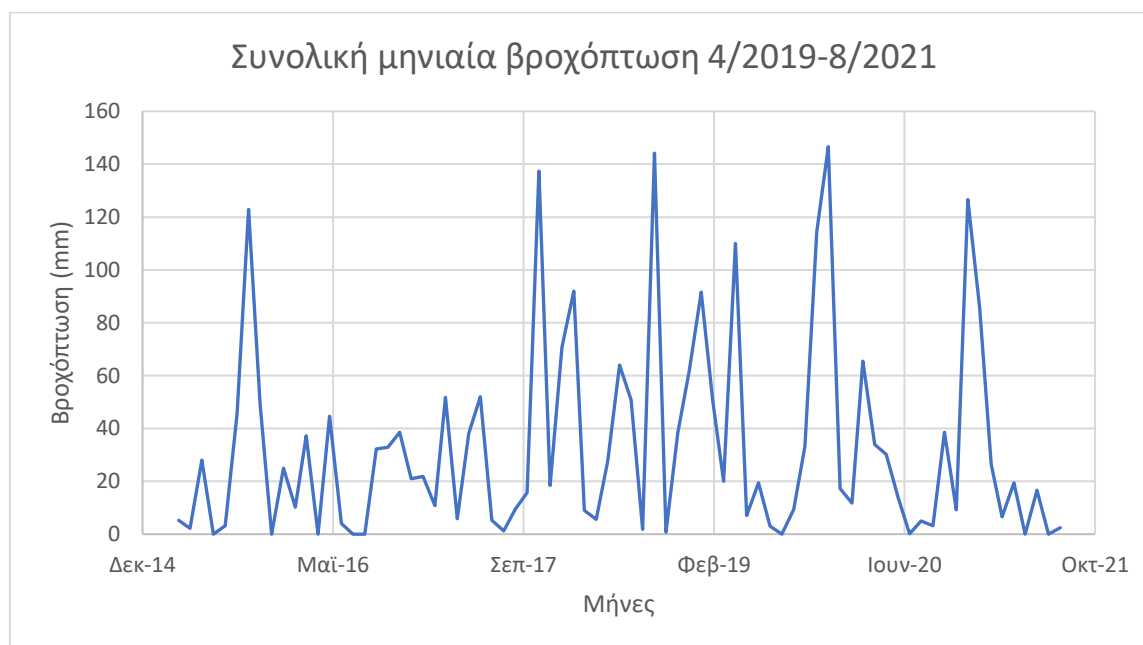
(Πηγή: meteo, επεξεργασία αναδόχου)

Στο παρακάτω Διάγραμμα 9 απεικονίζεται η μηνιαία μεταβολή της μέγιστης και ελάχιστης υγρασίας του Περάματος. Το χειμώνα οι τιμές ξεπερνούν το 85%.



Διάγραμμα 9: Μέγιστη και ελάχιστη μηνιαία υγρασία Περάματος 2015-2021
(Πηγή: meteo, επεξεργασία αναδόχου)

Το μέγιστο ύψος των βροχοπτώσεων καταγράφηκε τον Δεκέμβριο του 2019 στα 146,6 mm, ενώ μηδενικές τιμές καταγράφηκαν αρκετούς μήνες του χρονικού διαστήματος μελέτης. Στο παρακάτω Διάγραμμα 10 απεικονίζεται η συνολική μηνιαία βροχόπτωση ανά μήνα για το χρονικό διάστημα λειτουργίας του σταθμού.



Διάγραμμα 10: Συνολική μηνιαία βροχόπτωση Περάματος 2015-2021

(Πηγή: meteo, επεξεργασία αναδόχου)

Προστατευόμενες περιοχές

Το Δίκτυο NATURA 2000 αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών το οποίο δημιουργήθηκε με σκοπό την προστασία και διατήρηση των φυσικών τύπων οικοτόπων, των αυτοφυών ειδών χλωρίδας και των ειδών άγριας πανίδας, που θεωρούνται σημαντικά σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο δίκτυο εντοπίζονται τρεις κατηγορίες οικοτόπων: α) οι Τόποι Κοινοτικής Σημασίας - ΤΚΣ (Sites of Community Importance - SCI), β) οι Ειδικές Ζώνες Διατήρησης - ΕΖΔ (Special Areas of Conservation - SAC) και γ) οι Ζώνες Ειδικής Προστασίας - ΖΕΠ (Special Protection Areas - SPA). Η περιοχή μελέτης δεν υπάγεται σε κάποια τέτοια ειδική ζώνη.

Υδατικοί πόροι

Το Πέραμα ανήκει στο Υδατικό Διαμέρισμα ΥΔ06 (Εικόνα 47) και στη λεκάνη απορροής GR26 (Εικόνα 48).



Εικόνα 47: Υδατικά διαμερίσματα Ελλάδος (Πηγή: Διευθύνσεις Υδάτων)



Εικόνα 48: Λεκάνες απορροής Ελλάδος (Πηγή: Διευθύνσεις Υδάτων)

Τα υδατορέματα οριοθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Ν. 3010 του 2002. Το ανάγλυφο και το υδρογραφικό δίκτυο έχουν μεταβληθεί στην παράκτια ζώνη. Κάποια ρέματα μη μόνιμης ροής κυρίως στο νότιο και δυτικό όρους Αιγάλεω έχουν επιχωματωθεί, ενώ σε άλλα έχει αποκαλυφθεί ο αποσθρωμένος μανδύας των σχηματισμών και παρατηρείται ολίσθηση εδάφους.

Το υδρογραφικό δίκτυο είναι περιοδικό μη μόνιμης ροής. Το μόνο ρέμα που έχει οροθετηθεί στην περιοχή βρίσκεται στην είσοδο της πόλης κοντά στο όριο του με τον Δήμο Κερατσινίου (Υποθέσιμος, 2019).

Υδρευση

Η περιοχή εντός σχεδίου εξυπηρετείται από το δίκτυο ύδρευσης του 1977 από την ΕΥΔΑΠ.

Αποχέτευση

Το αποχετευτικό σύστημα ακαθάρτων ολοκληρώθηκε περίπου το 1980. Ο αγωγός της περιοχής συνδέεται με τον κεντρικό αποχετευτικό αγωγό που εκβάλλει στο Κερατσίνι. Λόγω των επικλίσεων του εδάφους οι Λεωφόροι Δημοκρατίας και Ειρήνης πλημμυρίζουν με νερού, κατά τη διάρκεια έντονων βροχοπτώσεων. Τα διαθέσιμα ρέματα είναι το Νέου Ικονίου και της Πλακούδας (εκτός λειτουργίας λόγω ρήψης μπαζών) (Καλογούρης & Λευκαδίτης, 2010).

Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις

- Το περιβάλλον έχει υποστεί εκτεταμένη ατμοσφαιρική και θαλάσσια ρύπανση,
- Ελλιπής διαχείριση των απορρημάτων, γύρω από το Σχιστό υπάρχουν παράνομες χωματερές,
- Ρύπανση αέρα και θάλασσας (από τον λιμένα, τη Ψυττάλεια, τη ναυσιπλοΐα, την κυκλοφορική συμφόρηση, τον Ναύσταθμο, τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, κ.α.),
- Πετρελαιοειδής αστοχίες, κίνδυνοι εξαιτίας της δύσκολης εκκένωσης ή πυρόσβεσης της περιοχής,
- Ατυχήματα ή απορρήψεις από δεξαμενόπλοια,
- Επιβάρυνση λόγω της αποθήκευσης καυσίμων και χημικών που ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα ,
- Ηχορύπανση (εξαιτίας της κυκλοφορίας, της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, του λιμένα).

Ατμοσφαιρική ρύπανση

Οι εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα CO, τα 2/3 των οξειδίων του αζώτου NO_x, των υδρογονανθράκων HC και των προϊόντων καύσης προέρχονται σχεδόν εξ ολοκλήρου από την οδική κυκλοφορία. Στις κατοικίες παράγονται αιωρούμενα σωματίδια PM και διοξείδιο του θείου SO₂ από τα συστήματα θέρμανσης. Η βιομηχανία και οι

ναυπηγοεπισκευές παράγουν τα περισσότερα αέρια ρύπων στην περιοχή. Οι πιο επικίνδυνοι ρύπου είναι τα αιωρούμενα σωματίδια PM_x (πιο αυξημένες τιμές το καλοκαίρι) και τα βαρέα μέταλλα, τα οποία εκπέμπονται στη ΝΕΖ, ΒΙΠΑ, Ναύσταθμο κ.α. (Υποθέσιμος, 2019). Σύμφωνα με τη διδακτορική διατριβή του Μουστάκη (2005), οι τιμές των αιωρούμενα σωματίδια PM_x στην περιοχή μελέτης ξεπέρασαν τα Ευρωπαϊκά όρια σε ορισμένες θέσεις. Ομοίως οι συγκεντρώσεις μολύβδου. Επιπλέον στα δείγματα βρέθηκε σίδηρος, χαλκός και ψευδάργυρος.

Επίπεδο ηχορύπανσης

Ο θόρυβος από τις οδικές μεταφορές αποτελεί μία από τις πλέον σημαντικές πηγές περιβαλλοντικού θορύβου και αιτία υποβάθμισης του ακουστικού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με την ΚΥΑ 211773/2012 «Καθορισμός Δεικτών και Ανωτάτων Επιτρεπόμενων Ορίων Δεικτών Περιβαλλοντικού Θορύβου που προέρχεται από τη λειτουργία συγκοινωνιακών έργων, τεχνικές προδιαγραφές ειδικών ακουστικών μελετών υπολογισμού και εφαρμογής (ΕΑΜΥΕ) αντιθορυβικών πετασμάτων, προδιαγραφές προγραμμάτων παρακολούθησης περιβαλλοντικού θορύβου και άλλες διατάξεις» καθορίζονται τα ακόλουθα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια δεικτών οδικού, σιδηροδρομικού και αεροπορικού θορύβου:

- Για τον δείκτη L_{den} (24-ωρος): τα 70 dB(A)
- Για τον δείκτη L_{night} (8-ωρος νυκτερινός): τα 60 dB(A)

Σε περιπτώσεις που απαιτείται ειδική ακουστική προστασία, όπως σχολικά συγκροτήματα, νοσοκομεία, γηροκομεία, συνεδριακά κέντρα κ.λπ., τα παραπάνω ανώτατα επιτρεπόμενα όρια δύναται να μειώνονται έως και 5dB (A).

Μετά από ενόχληση κατοίκου από την ηχορύπανση λήφθηκαν μετρήσεις στο Πέραμα, ώστε να μελετηθεί η υφιστάμενη κατάσταση θορύβου. Οι μετρήσεις περιλαμβάνουν σενάρια με και χωρίς πλοίο εντός του λιμένα. Κύρια πηγή ηχορύπανσης είναι μάλλον τα τροχοφόρα οχήματα. Το μεγαλύτερο ποσοστό του θορύβου προέρχεται από διεργασίες στον λιμένα όταν υπάρχει πλοίο εκεί και από τη Λεωφόρο Δημοκρατίας. Ουσιαστικά οι κύριες πηγές θορύβου είναι η Λεωφόρος Δημοκρατίας και οι περιφερειακοί οδοί στα όρια του λιμένα. Το λιμάνι προκαλεί ηχορύπανση εξαιτίας της

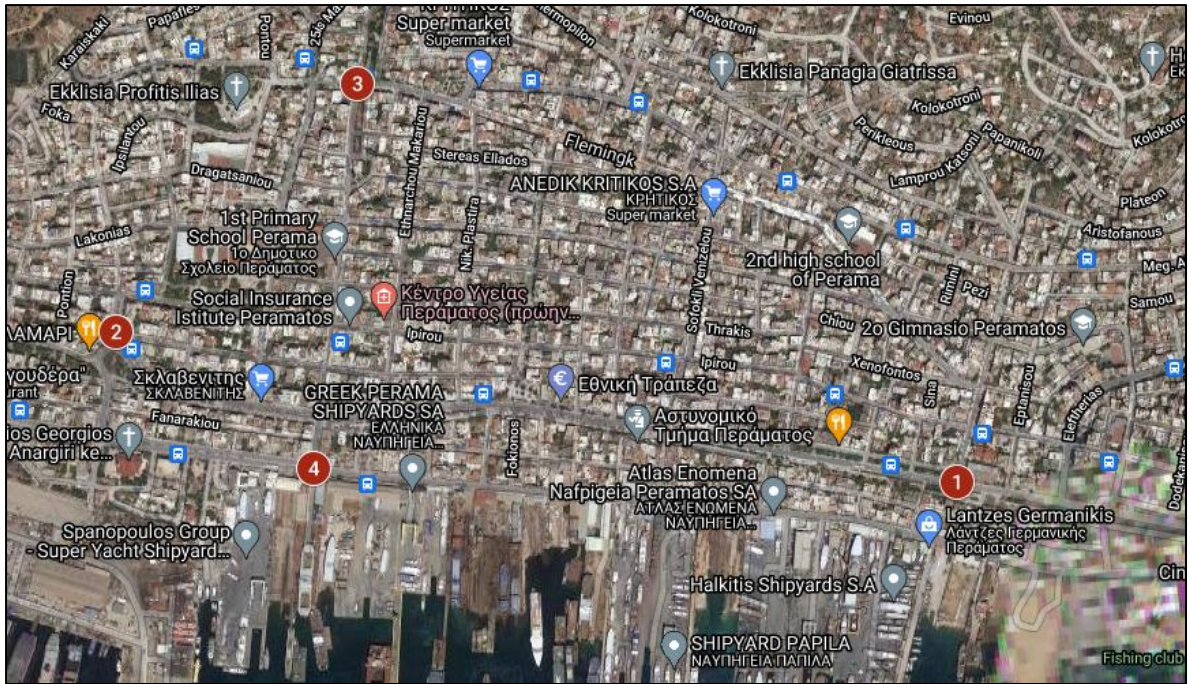
μεταφοράς και της στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων. Στη Λεωφόρο Δημοκρατίας τα επίπεδα θορύβου ξεπερνούν τα όρια (αποδεκτό όριο θορύβου είναι 60dB), με πιο θορυβώδεις θέσεις αυτές που έχουν άμεση επαφή με τον λιμένα. Σύμφωνα με τη μελέτη, παρατηρήθηκε πως υπάρχουν ήχοι που συνεισφέρουν στις μετρήσεις, αλλά μικρής διάρκειας. Αν οι ήχοι που ξεπερνούν τα 70dB και εμφανίζονται με μεγάλη συχνότητα, τότε μπορούν να γίνουν ενοχλητικοί και να επιβαρύνουν τους ανθρώπους (Δαγρές και Φωτίου, 2016).

Ανάλυση Ερευνών Πεδίου – Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, την Πέμπτη 16 και την Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα 07:30-10:30 (πρωινή αιχμή) πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε τέσσερις (4) επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός του Δήμου Περάματος. Σε αυτά τα χρονικά διαστήματα, τα οχήματα καταγράφηκαν ανά κίνηση (στρέφουσα και μη) του κάθε κόμβου.

Η ακόλουθη εικόνα παρουσιάζει τη θέση των 4 αυτών κόμβων. Οι κόμβοι είναι οι εξής:

1. Λεωφ. Ειρήνης & Αγίου Νικολάου
2. Λεωφ. Ειρήνης & Κώστα Βάρναλη
3. Φλέμινγκ & Καραολή και Δημητρίου
4. Λεωφ. Δημοκρατίας & Καραολή και Δημητρίου



Εικόνα 49: Θέσεις κόμβων μελέτης (Υπόβαθρο: Google Earth)

Τα οχήματα που μετρήθηκαν, κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους. Αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Με βάση αυτά υπολογίστηκαν οι Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ). Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από όλους τους κόμβους υπολογίστηκαν τα ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου.

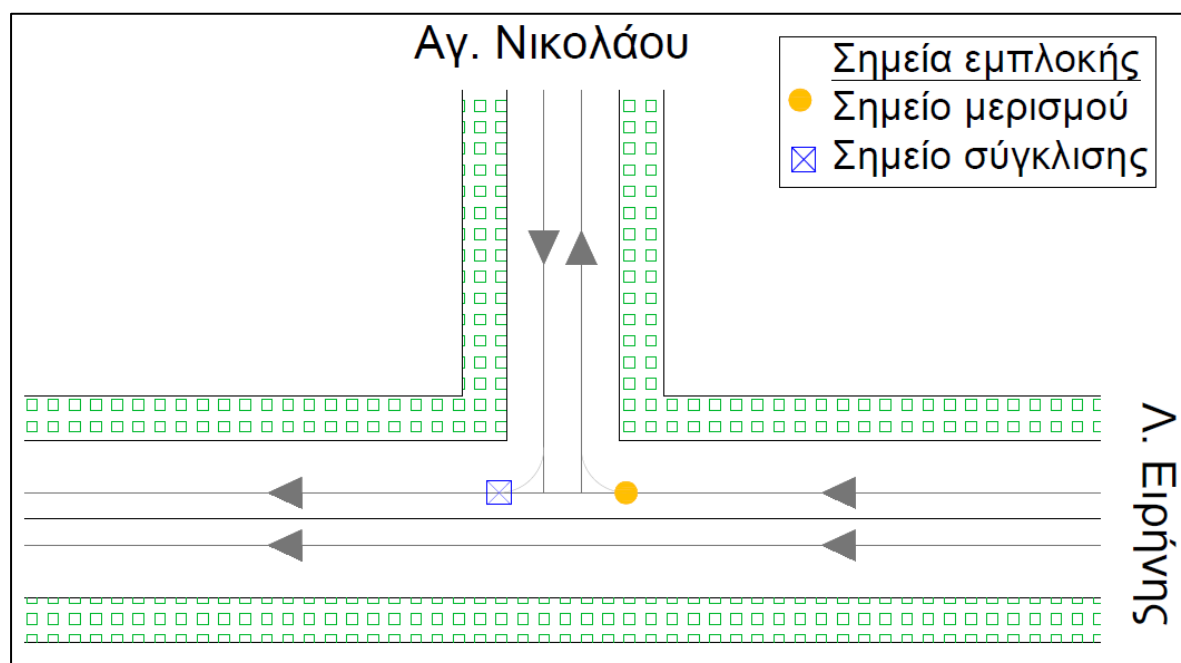
Κόμβος 1: Λεωφ. Ειρήνης & Αγίου Νικολάου

Ο Κόμβος 1 βρίσκεται ουσιαστικά στο σημείο τομής της Λ. Ειρήνης & Αγίου Νικολάου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 16 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα: 07:30-10:30.

Ο Κόμβος 1 διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 4 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από την Αγίου Νικολάου προς τη Λ. Ειρήνης
- Κίνηση 2: Από τη Λ. Ειρήνης προς την Αγίου Νικολάου
- Κίνηση 3: Από τη Λ. Ειρήνης ανατολικά προς τη Λ. Ειρήνης δυτικά

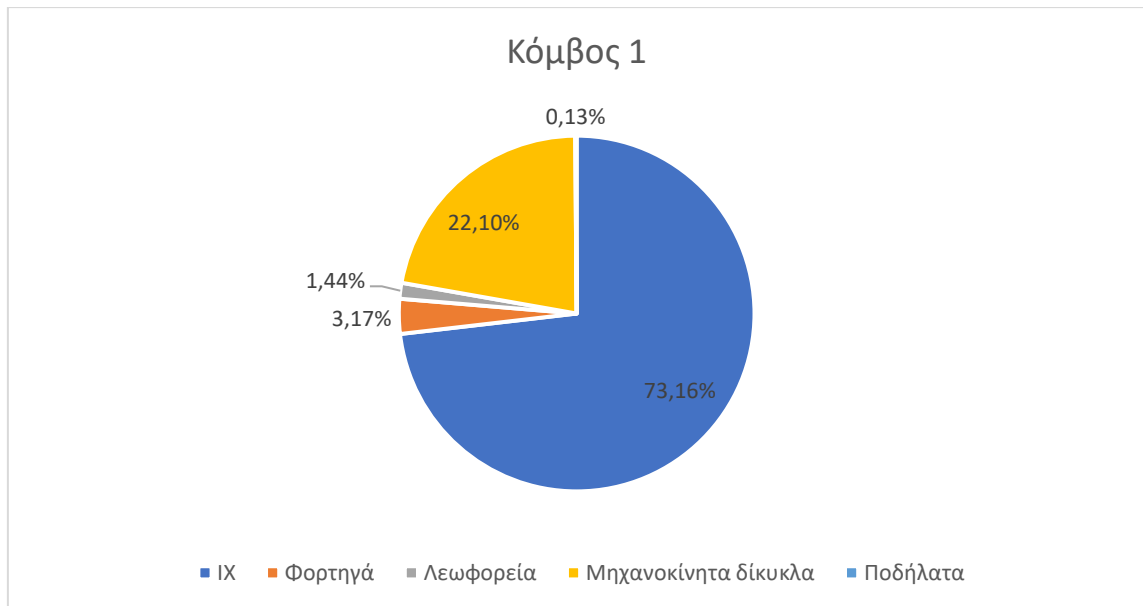
Όπως φαίνεται στην Εικόνα 50, υπάρχει ένα σημείο μερισμού και ένα σημείο σύγκλισης. Η Λ. Ειρήνης αποτελείται από δύο λωρίδες μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά. Η οδός Αγίου Νικολάου είναι διπλής κατεύθυνσης.



Εικόνα 50: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 1 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου)

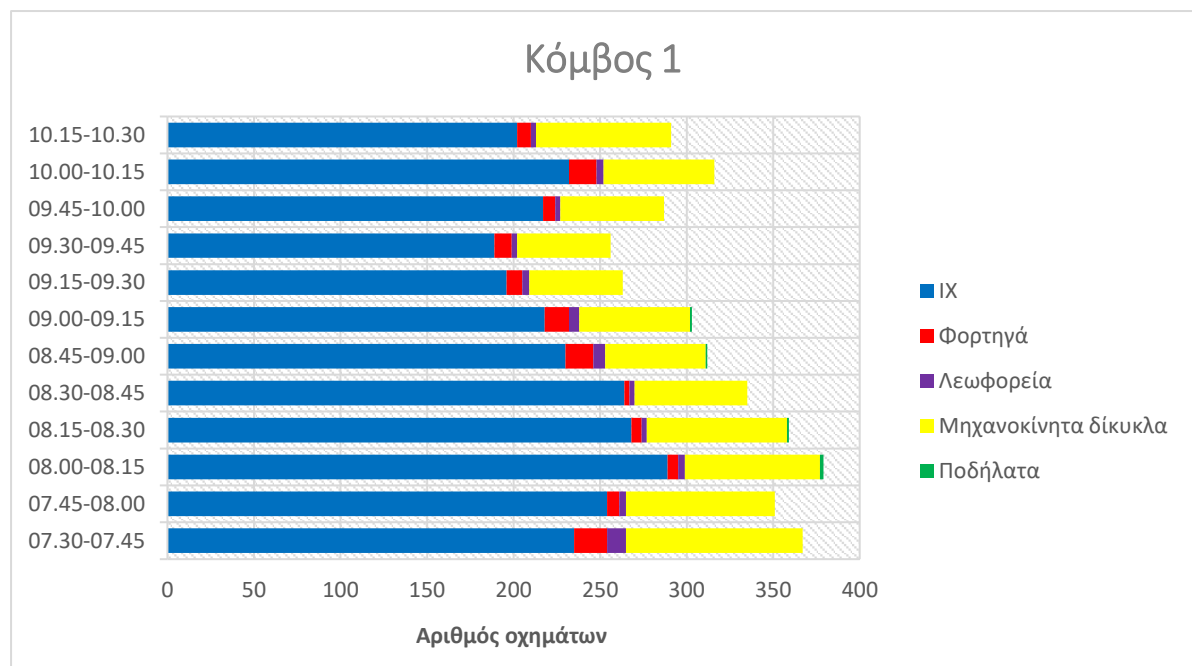
Στο παρακάτω Διάγραμμα 11 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου 73,16%. Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό

ποσοστό ίσο με 22,10%. Το ποσοστό των φορτηγών και λεωφορείων παρατηρήθηκε πως είναι 3,17% και 1,44% αντίστοιχα.



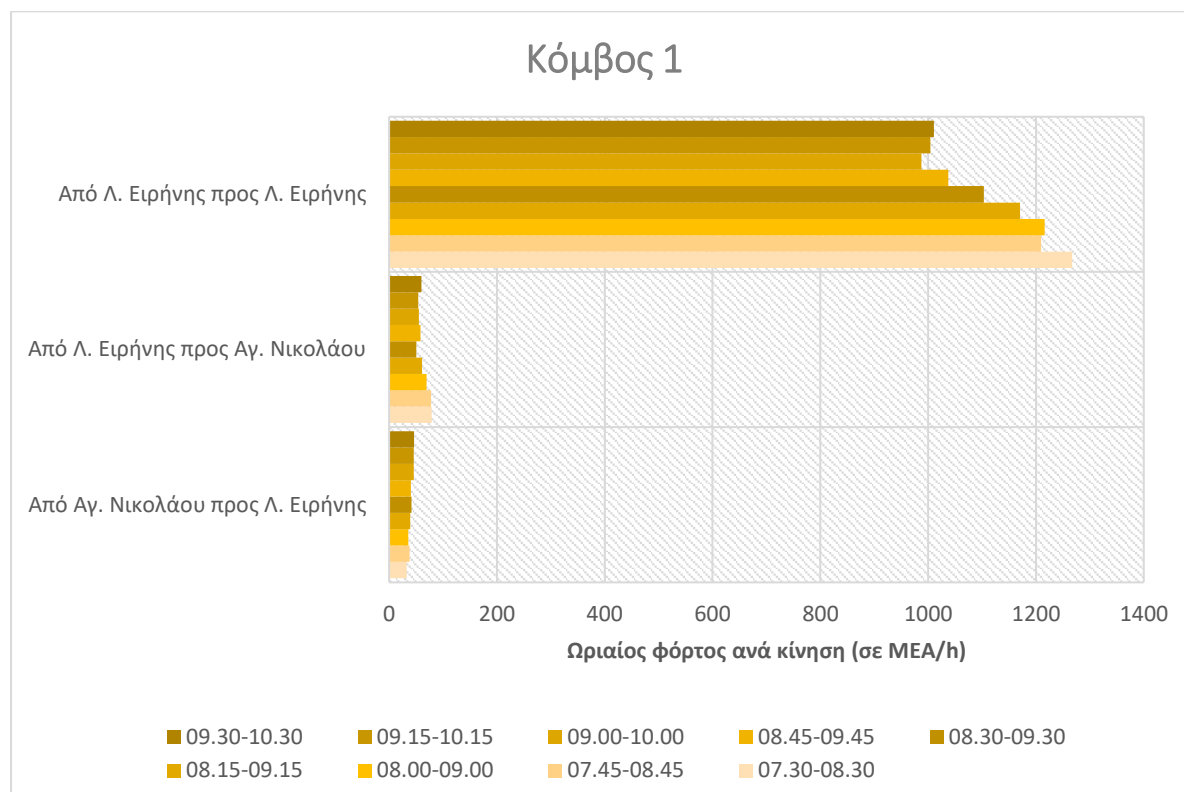
Διάγραμμα 11: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 1

Στον Κόμβο 1 παρατηρήθηκε ο υψηλότερος φόρτος κατά την ώρα 08:00-08:15 και χαμηλότερος κατά την ώρα 09:30-09:45. Η διακύμανση του φόρτου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 12.



Διάγραμμα 12: Σύνθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 1

Το Διάγραμμα 13 παρουσιάζει τους ωριαίους και μέγιστους φόρτους ανά κίνηση. Ο μέγιστος ωριαίος φόρτος ίσος με 1.267 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στη Λ. Ειρήνης.



Διάγραμμα 13: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1

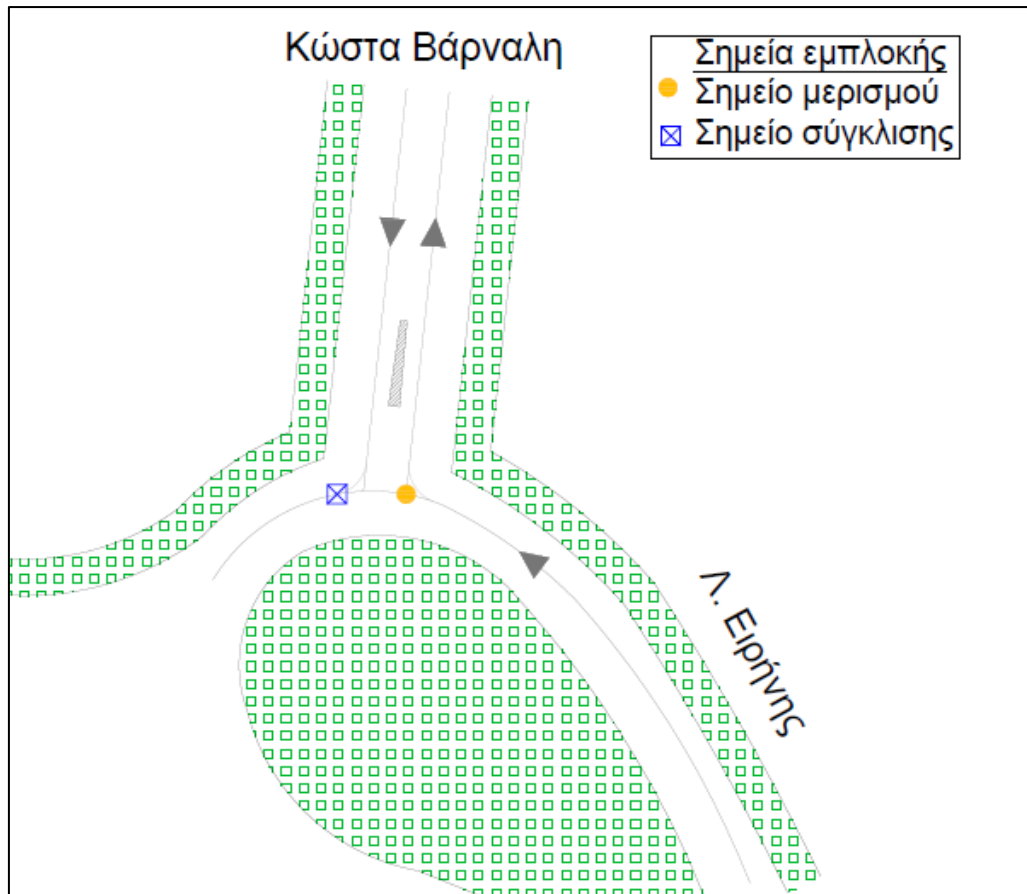
Κόμβος 2: Λεωφ. Ειρήνης & Κώστα Βάρναλη

Ο Κόμβος 2 βρίσκεται ουσιαστικά στο σημείο τομής της Λ. Ειρήνης & Κώστα Βάρναλη. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 16 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα: 07:30-10:30.

Ο κόμβος 2 διαθέτει 5 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 3 κινήσεις στο τμήμα μελέτης. Οι κινήσεις αυτές είναι:

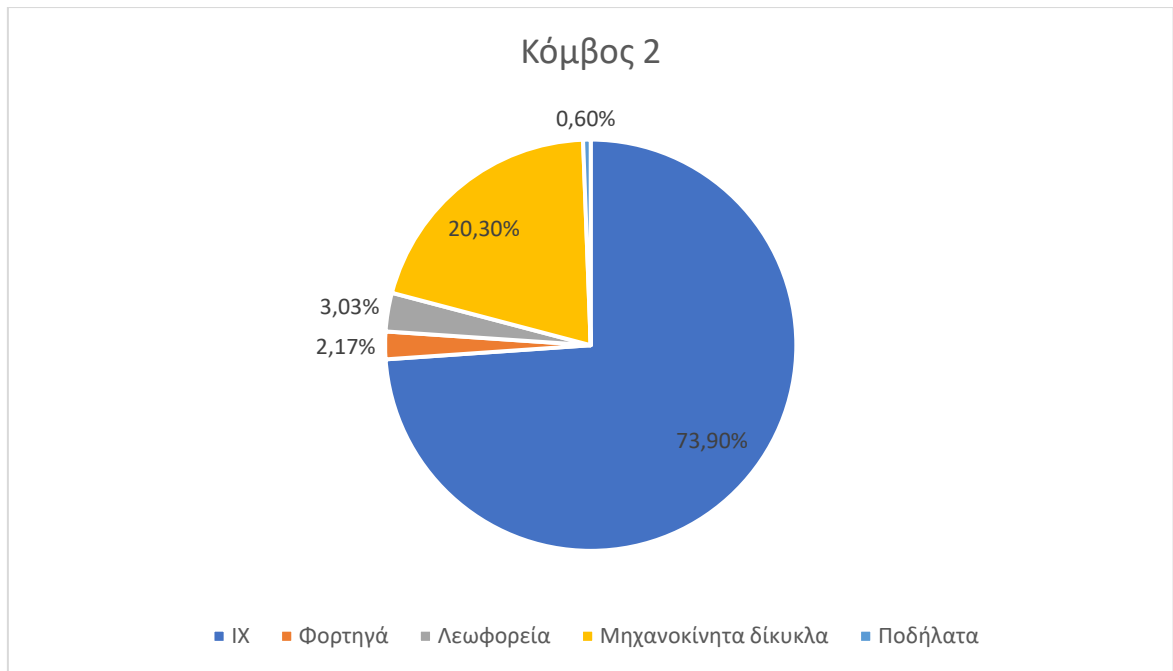
- Κίνηση 1: Από την Κώστα Βάρναλη προς τη Λ. Ειρήνης
- Κίνηση 2: Από τη Λ. Ειρήνης προς την Κώστα Βάρναλη
- Κίνηση 3: Από τη Λ. Ειρήνης ανατολικά προς τη Λ. Ειρήνης δυτικά

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 51 υπάρχει ένα σημείο μερισμού και ένα σημείο σύγκλισης. Η Λ. Ειρήνης είναι μονής κυκλοφορίας με κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά. Η οδός Κώστα Βάρναλη είναι διπλής κατεύθυνσης.



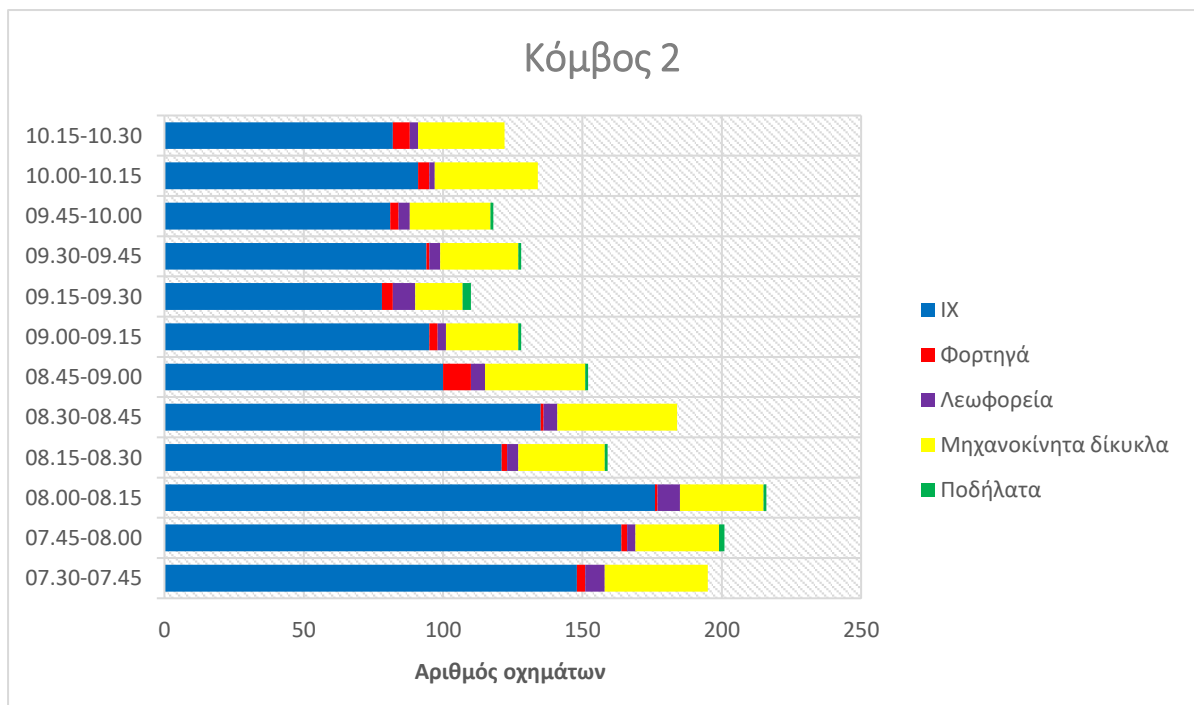
Εικόνα 51: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 2 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου)

Στο Διάγραμμα 14 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με τα ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου 73,90%. Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 20,30%. Το ποσοστό των φορτηγών και λεωφορείων παρατηρήθηκε πως είναι 2,17% και 3,03% αντίστοιχα.



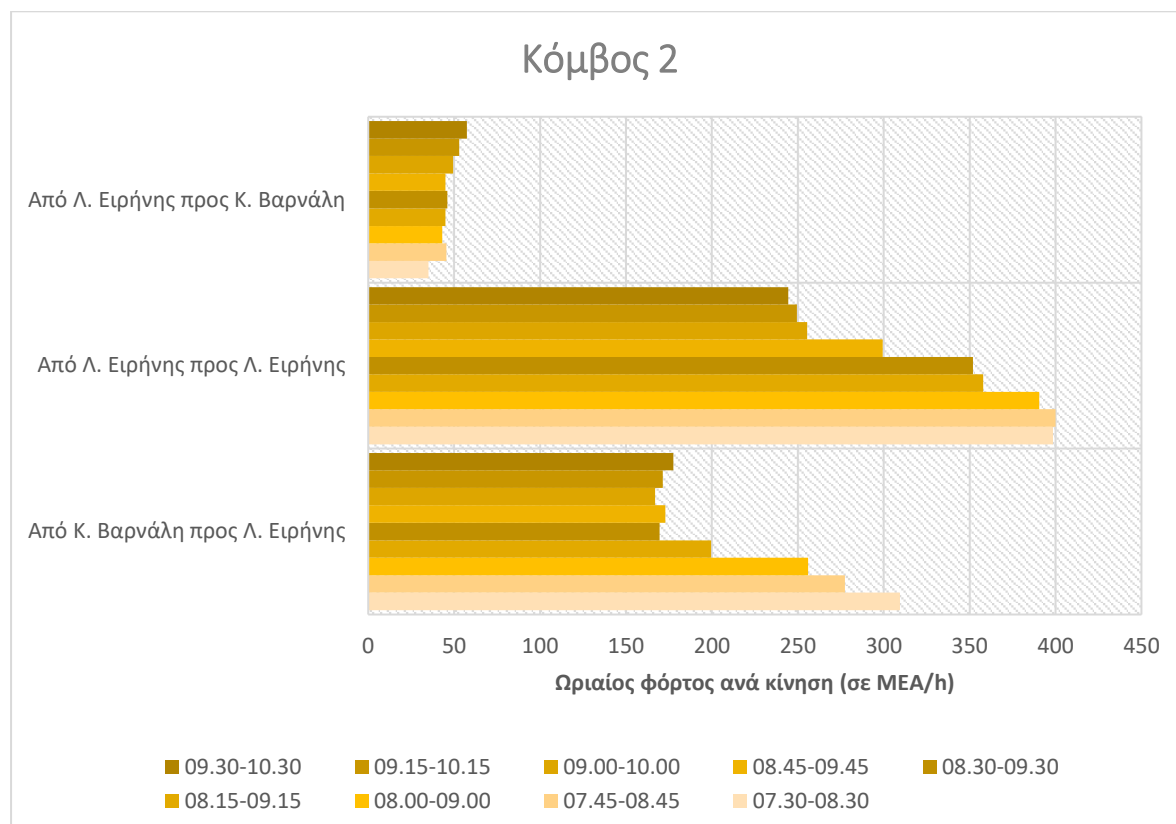
Διάγραμμα 14: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 2

Στον Κόμβο 2 παρατηρήθηκε ο υψηλότερος φόρτος κατά την ώρα 08:00-08:15 και χαμηλότερος κατά την ώρα 09:15-09:30. Η διακύμανση του φόρτου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 15.



Διάγραμμα 15: Σύνοψη κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 2

Το Διάγραμμα 16 παρουσιάζει τους ωριαίους και μέγιστους φόρτους ανά κίνηση. Ο μέγιστος ωριαίος φόρτος ίσος με 400 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στη Λ. Ειρήνης.



Διάγραμμα 16: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2

Κόμβος 3: Φλέμινγκ & Καραολή και Δημητρίου

Ο Κόμβος 3 βρίσκεται ουσιαστικά στο σημείο τομής της οδού Φλέμινγκ & Καραολή και Δημητρίου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα: 07:30-10:30.

Ο Κόμβος 3 αποτελείται από δύο κόμβους αλλά λόγω της κοινής ονομασίας των οδών Καρ. Δημητρίου, στην ανάλυση παρουσιάζονται ως Κόμβος 3Α και 3Β και αντίστοιχα ονομάζονται και οι οδοί Καρ. Δημητρίου Α και Β.

Ο κόμβος 3Α και 3Β διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) έκαστος και καταγράφονται 7 κινήσεις για τον καθένα (συνολικά 14 κινήσεις). Οι κινήσεις αυτές είναι:

Κόμβος 3Α

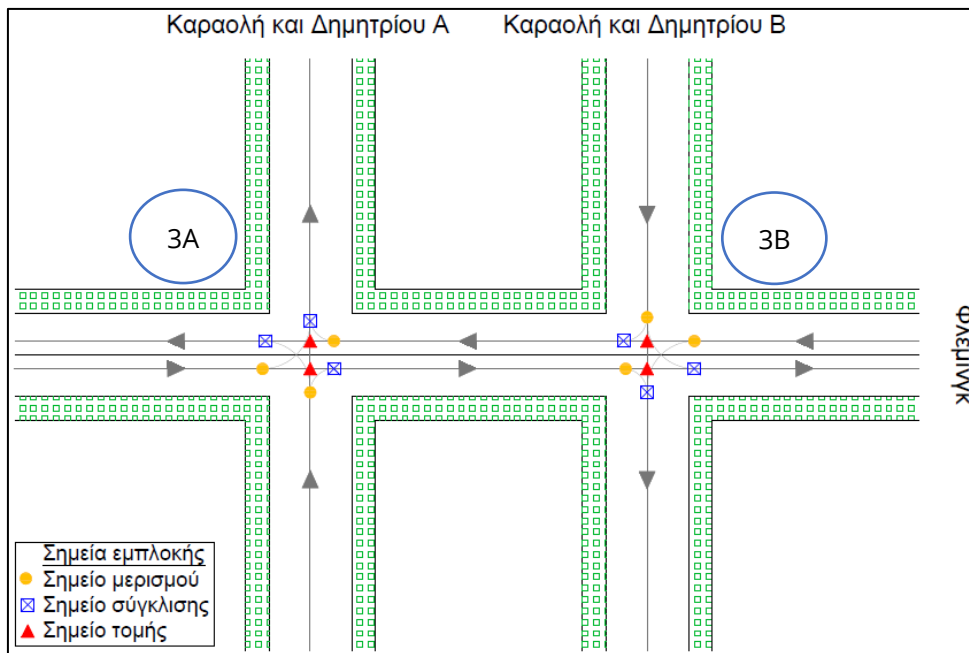
- Κίνηση 1: Από την Φλέμινγκ ανατολικά προς την Φλέμινγκ δυτικά.

- Κίνηση 2: Από την Φλέμιγκ δυτικά προς την Φλέμιγκ ανατολικά.
- Κίνηση 3: Από την Καραολή και Δημητρίου Α νότια προς την Καραολή και Δημητρίου βόρεια Α.
- Κίνηση 4: Από την Φλέμιγκ ανατολικά προς την Καραολή και Δημητρίου Α βόρεια.
- Κίνηση 5: Από την Φλέμιγκ δυτικά προς την Καραολή και Δημητρίου Α βόρεια.
- Κίνηση 6: Από την Καραολή και Δημητρίου Α νότια προς την Φλέμιγκ ανατολικά.
- Κίνηση 7: Από την Καραολή και Δημητρίου Α νότια προς την Φλέμιγκ δυτικά.

Κόμβος 3B

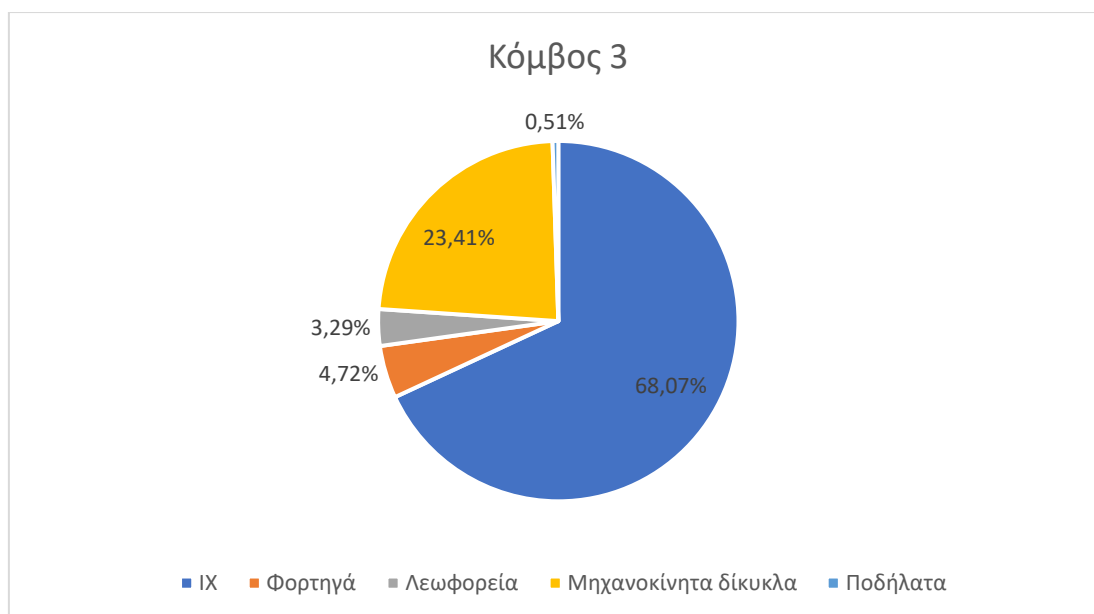
- Κίνηση 1: Από την Φλέμιγκ ανατολικά προς την Φλέμιγκ δυτικά.
- Κίνηση 2: Από την Φλέμιγκ δυτικά προς την Φλέμιγκ ανατολικά.
- Κίνηση 3: Από την Καραολή και Δημητρίου Β βόρεια προς την Καραολή και Δημητρίου Β νότια.
- Κίνηση 4: Από την Καραολή και Δημητρίου Β βόρεια προς την Φλέμιγκ ανατολικά.
- Κίνηση 5: Από την Καραολή και Δημητρίου Β βόρεια προς την Φλέμιγκ δυτικά.
- Κίνηση 6: Από την Φλέμιγκ ανατολικά προς την Καραολή και Δημητρίου Β νότια.
- Κίνηση 7: Από την Φλέμιγκ δυτικά προς την Καραολή και Δημητρίου Β νότια.

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 52, υπάρχουν τρία σημεία μερισμού, τρία σημεία σύγκλισης και δύο σημεία τομής για κάθε υποκόμβο. Η οδός Φλέμιγκ είναι διπλής κυκλοφορίας. Υπάρχουν δύο οδοί Καραολή και Δημητρίου, μία άνοδος Α και μία κάθοδος Β.



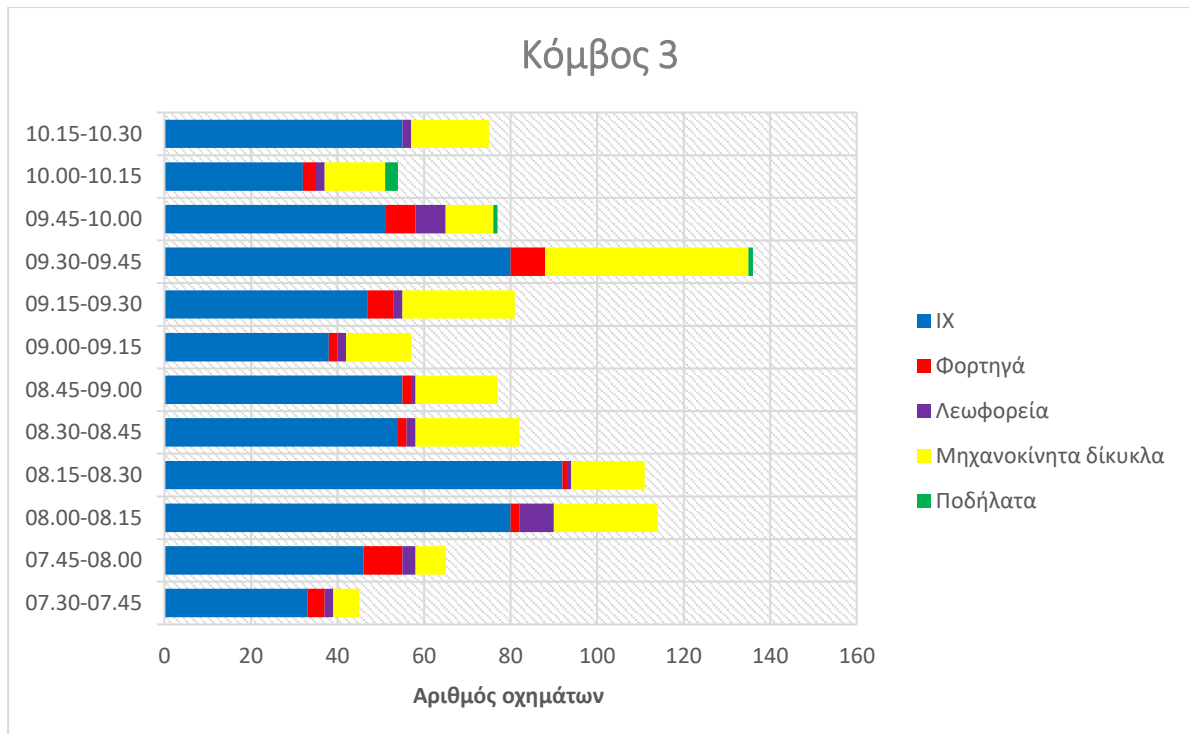
Εικόνα 52: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 3 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου)

Στο Διάγραμμα 17 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με τα ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου 68,07%. Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 23,41%. Το ποσοστό των φορτηγών και λεωφορείων παρατηρήθηκε πως είναι 4,72% και 3,29% αντίστοιχα.



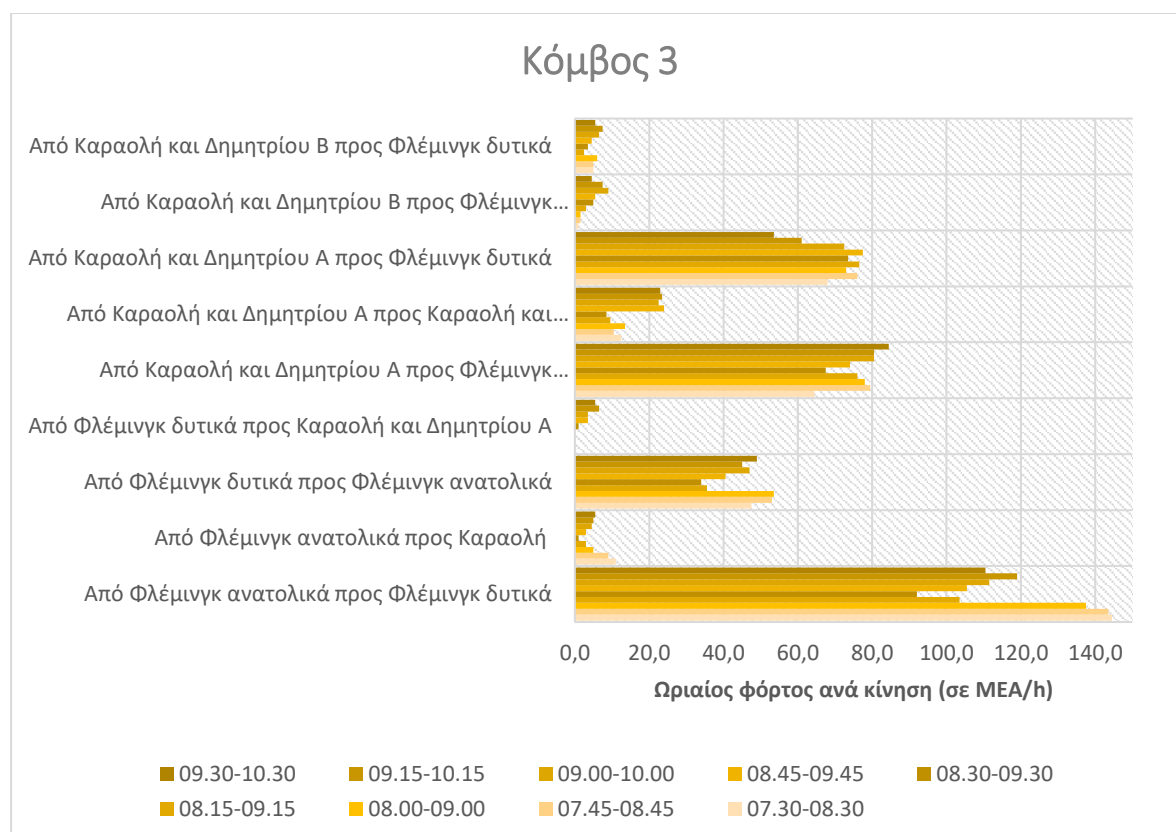
Διάγραμμα 17: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 3

Στον Κόμβο 3 παρατηρήθηκε ο υψηλότερος φόρτος κατά την ώρα 09:30-09:45 και χαμηλότερος κατά την ώρα 07:30-07:45. Η διακύμανση του φόρτου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 18.



Διάγραμμα 18: Σύθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 3

Το Διάγραμμα 19 παρουσιάζει τους ωριαίους και μέγιστους φόρτους ανά κίνηση. Ο μέγιστος ωριαίος φόρτος ίσος με 145 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην οδό Φλέμινγκ με κατεύθυνση από ανατολικά προς δυτικά.



Διάγραμμα 19: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3

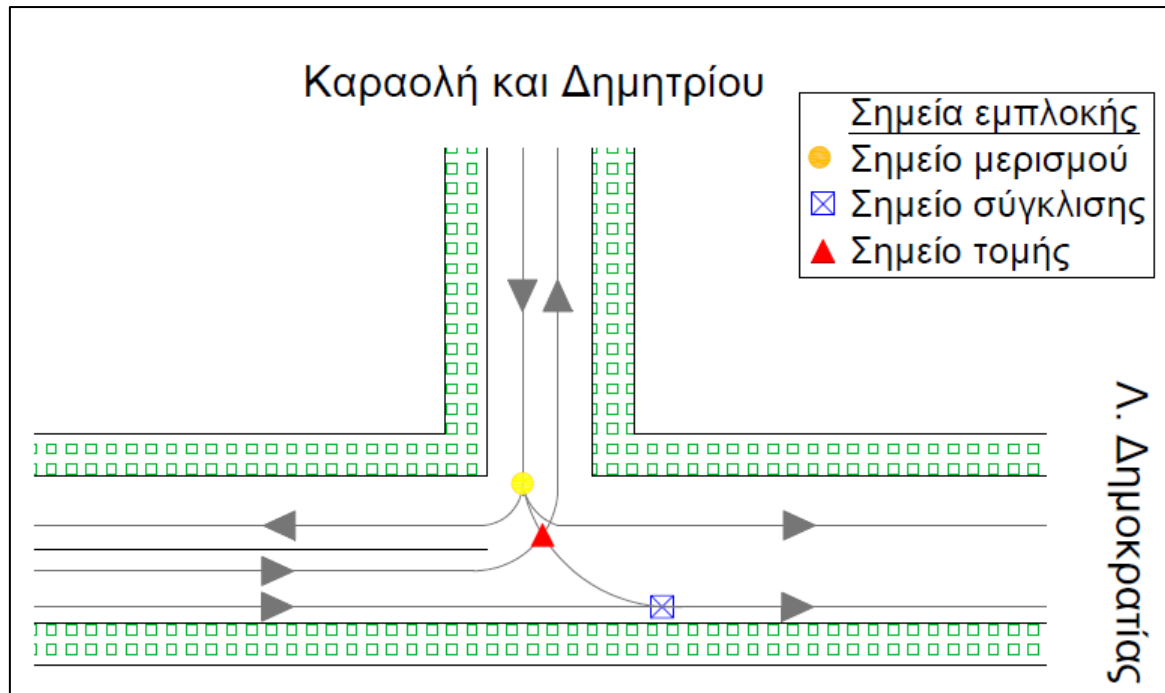
Κόμβος 4: Λεωφ. Δημοκρατίας & Καραολή και Δημητρίου

Ο Κόμβος 4 βρίσκεται ουσιαστικά στο σημείο τομής της Λ. Δημοκρατίας & Καραολή και Δημητρίου. Οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Παρασκευή 17 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα: 07:30-10:30.

Ο Κόμβος 4 διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 4 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

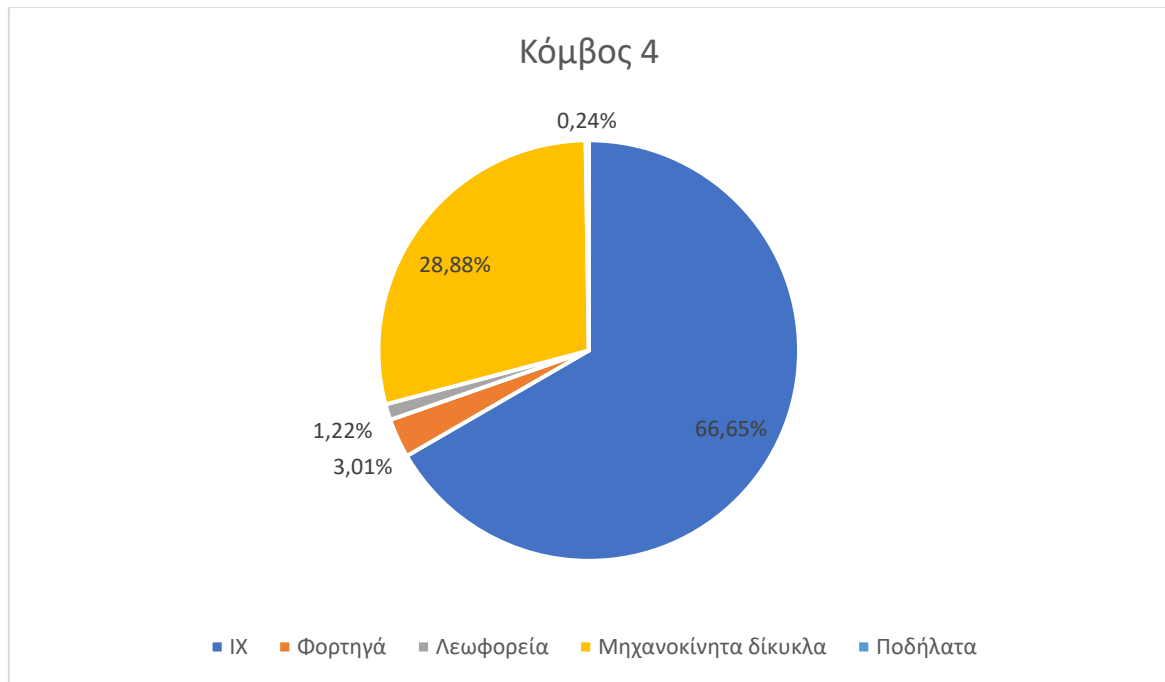
- Κίνηση 1: Από τη Λ. Δημοκρατίας ανατολικά προς τη Λ. Δημοκρατίας δυτικά
- Κίνηση 2: Από τη Λ. Δημοκρατίας από ανατολικά προς την Καραολή και Δημητρίου
- Κίνηση 3: Από τη Καραολή και Δημητρίου προς τη Λ. Δημοκρατίας ανατολικά
- Κίνηση 4: Από τη Καραολή και Δημητρίου προς τη Λ. Δημοκρατίας δυτικά

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 53 υπάρχει ένα σημείο μερισμού, ένα σύγκλισης και ένα τομής. Η Λ. Δημοκρατίας είναι διπλής κατεύθυνσης, ομοίως και η οδός Καραολή και Δημητρίου.



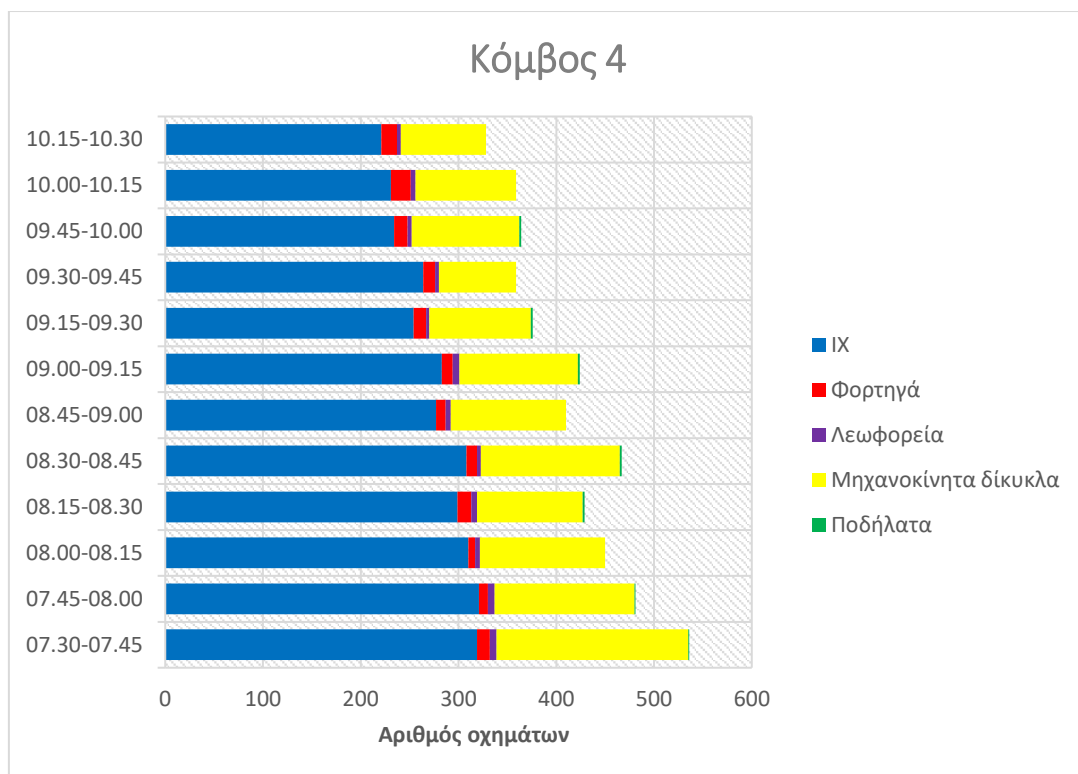
Εικόνα 53: Παρουσίαση σημείων εμπλοκής στον κόμβο 4 (Πηγή: επεξεργασία αναδόχου)

Στο Διάγραμμα 20 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με τα ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου 66,65%. Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 28,88%. Το ποσοστό των φορτηγών και λεωφορείων παρατηρήθηκε πως είναι 3,01% και 1,22% αντίστοιχα.



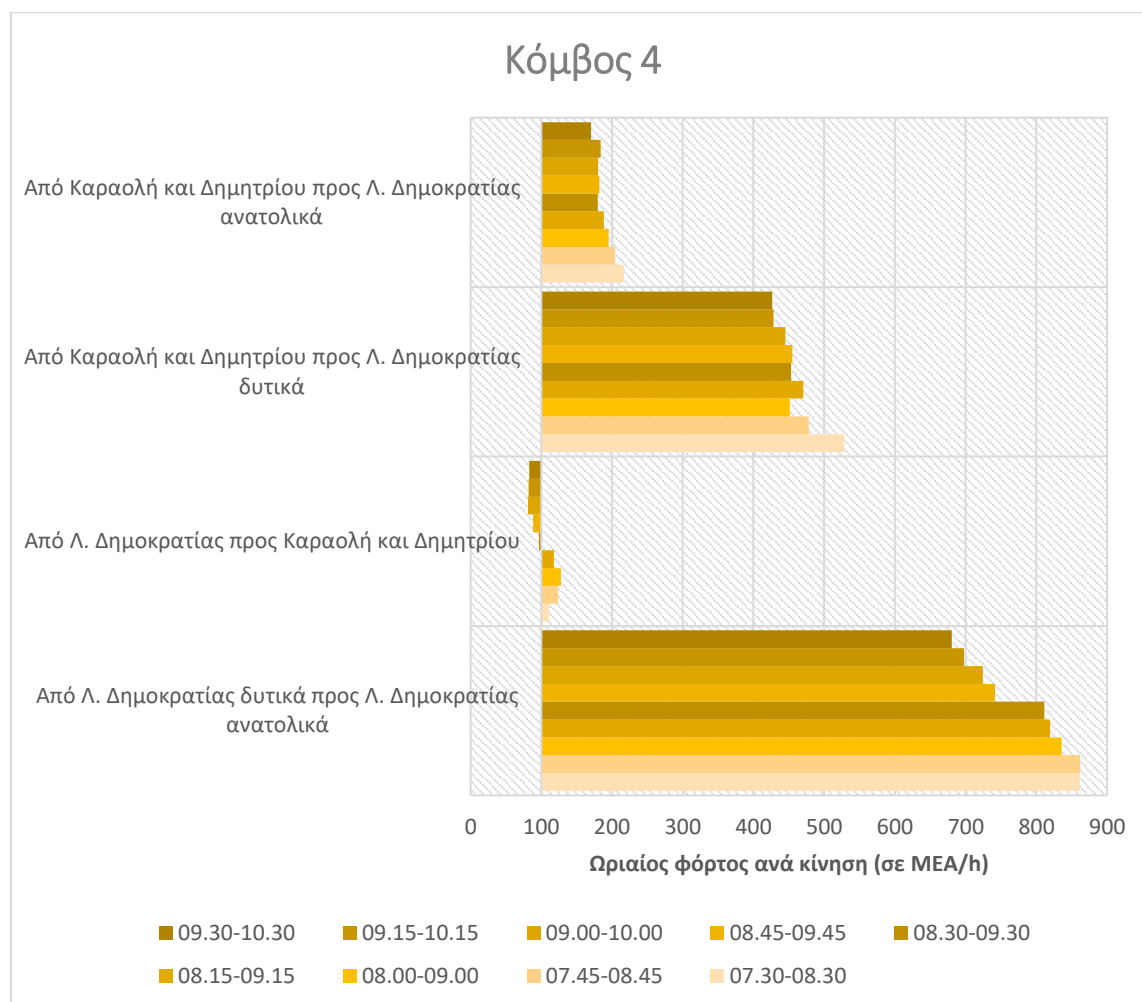
Διάγραμμα 20: Ποσοστιαία κατανομή οχημάτων κόμβου 4

Στον Κόμβο 4 παρατηρήθηκε ο υψηλότερος φόρτος κατά την ώρα 07:30-07:45 και χαμηλότερος κατά την ώρα 10:15-10:30. Η διακύμανση του φόρτου παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 21.



Διάγραμμα 21: Σύθεση κυκλοφορίας ανά χρονική μεταβολή κόμβου 4

Το Διάγραμμα 22 παρουσιάζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση. Ο μέγιστος ωριαίος φόρτος ίσος με 862 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στη Λ. Δημοκρατίας από τα δυτικά προς τα ανατολικά.



Διάγραμμα 22: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4

Ανάλυση Ερευνών Πεδίου – Στάθμευση

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, την Πέμπτη 23 Σεπτεμβρίου 2021 κατά το χρονικό διάστημα 10:30-11:30 πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των σταθμευμένων οχημάτων σε 3 επιλεγμένα τμήματα που βρίσκονται εντός του Δήμου Περάματος. Τα οχήματα καταγράφηκαν πλευρά στάθμευσης επί της οδού και του πεζοδρομίου.

Τα τμήματα είναι τα εξής:

1. Λεωφ. Ειρήνης ανάμεσα στην οδό Πάτροκλου και του κυκλικού κόμβου
2. Λεωφ. Δημοκρατίας δυτικά κατά μήκος της πιάτσας των ταξί
3. Μήκος οδού Γοργοποτάμου

Τα οχήματα που μετρήθηκαν κατατάχθηκαν σε 3 βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους. Αυτές είναι: ΙΧ, μηχανοκίνητα δίκυκλα και φορτηγά έως 3,5t.

Τμήμα 1: Μήκος Λεωφ. Ειρήνης

Παρατηρείται στάθμευση παράλληλα του ρεύματος κυκλοφορίας μεταξύ των οδών Πάτροκλου και του κυκλικού κόμβου (Εικόνα 54).



*Εικόνα 54: Τμήμα μελέτης στάθμευσης στη Λ. Ειρήνης
(Πηγή: Google Earth, επεξεργασία αναδόχου)*

Τμήμα 2: Μήκος Λεωφ. Δημοκρατίας

Παρατηρείται στάθμευση παράλληλα με τη διαχωριστική νησίδα στο δυτικότερο τμήμα της περιοχής, παράλληλα με την πιάτσα των ταξί (Εικόνα 55).



*Εικόνα 55: Τμήμα μελέτης στάθμευσης στη Λ. Δημοκρατίας
(Πηγή: Google Earth, επεξεργασία αναδόχου)*

Τμήμα 3: Μήκος οδού Γοργοποτάμου



*Εικόνα 56: Τμήμα μελέτης στάθμευσης στην οδό Γοργοποτάμου
(Πηγή: Google Earth, επεξεργασία αναδόχου)*

Τα αποτελέσματα των καταγραφών φαίνονται στον παρακάτω Πίνακας 13. Συνολικά, καταγράφηκαν **351 οχήματα** εκ των οποίων ο αριθμός των νόμιμων σταθμευμένων

οχημάτων ανέρχεται σε **272 (77,49%)**, ενώ ο αριθμός των παράνομων σταθμευμένων οχημάτων ανέρχεται σε **79 (22,51%)**. Επισημαίνεται ότι η περιοχή μελέτης καλύπτει μόνο ένα μέρος του Δήμου με αποτέλεσμα τα παράνομα οχήματα να είναι μικρότερα σε αριθμό απ' ότι στην πραγματικότητα.

Κατά την καταγραφή, εντοπίστηκαν οχήματα σταθμευμένα επί του πεζοδρομίου δυσχεραίνοντας έτσι την ασφαλή κίνηση των πεζών. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν κυρίως κεντρικούς οδικούς άξονες, όπως η Λεωφόρος Ειρήνης στη συγκεκριμένη περίπτωση, στην οποία συγκεντρώνονται μικτές χρήσεις βιοτεχνίας εμπορίου και κατοικίας καθώς και χρήσεις αναψυχής και εστίασης. Επίσης, ένα μεγάλο μέρος των παράνομων οχημάτων που καταγράφηκαν ήταν σταθμευμένα σε οδικά τμήματα που έφεραν σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης (P49 και P40), όπως και στις γωνίες του οικοδομικού τετραγώνου ή πάνω σε στροφή ή σε κοντινή απόσταση από σήμανση (STOP, φωτεινό σηματοδότη, διάβαση). Επιπλέον, μέρος των παράνομων οχημάτων ήταν σταθμευμένα πλησίον άλλων σταθμευμένων οχημάτων (διπλοπαρκάρισμα).

Πίνακας 13: Καταγραφή στάθμευσης

ΟΔΟΣ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ
Λ. ΕΙΡΗΝΗΣ	209	72	281
Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	33	0	33
ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	30	7	37
ΣΥΝΟΛΟ	272	79	351

ΟΔΟΣ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ
Λ. ΕΙΡΗΝΗΣ	74%	26%
Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	100%	0%
ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	81%	19%

Παρατηρείται ότι η στάθμευση παραμένει σε υψηλά επίπεδα στην Λεωφόρο Ειρήνης. Ως προς την παράνομη στάθμευση, και πάλι η Λεωφόρος Ειρήνης έχει τα μεγαλύτερα ποσοστά. Η παράνομη στάθμευση οφείλεται στην εμπορικότητα της οδού και των

υφιστάμενων χρήσεων οι οποίες αυξάνουν τη ζήτηση για στάθμευση, όπως για παράδειγμα η ύπαρξη φαρμακείων, τράπεζας και καταστημάτων εστίασης.



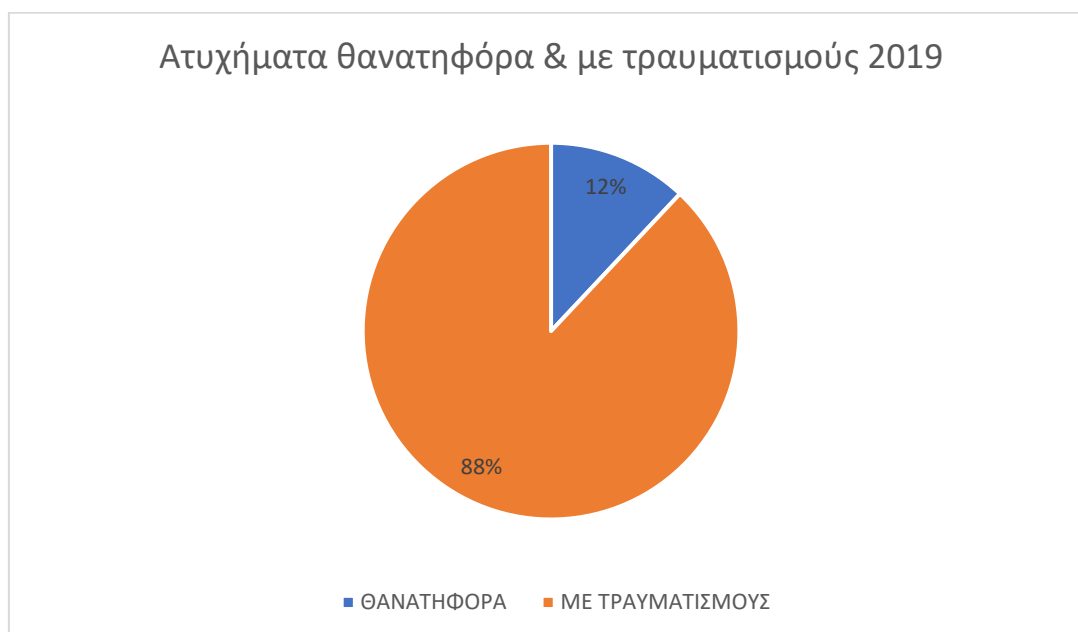
Εικόνα 57: Παράνομη στάθμευση επί της Λ. Ειρήνης (Πηγή: Google maps)

Ανάλυση τροχαίων συμβάντων

Για το έτος 2019 παρακάτω παρουσιάζονται τα οδικά τροχαία ατυχήματα στον Δήμο Περάματος και χωρίζονται με βάση τη φύση του ατυχήματος. Ο Πίνακας 14 παρουσιάζει το σύνολο των ατυχημάτων και των παθόντων προσώπων για το έτος 2019. Σύμφωνα με τα δεδομένα τα καταγεγραμμένα ατυχήματα είναι 25, στα οποία υπήρχαν 31 παθόντες (τραυματίες και νεκροί). Τα θανατηφόρα ατυχήματα ήταν 3 και οι νεκροί 3. Αντιθέτως η πλειοψηφία των ατυχημάτων (τα 22 από τα 25), προκάλεσαν ελαφρούς τραυματισμούς με 27 τραυματισμένους.

Πίνακας 14: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντα από αυτά πρόσωπα και ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος, 2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Φύση και Βαθμός Ατυχήματος										
Σύνολο		Θανατηφόρα Συνέπεια τούτων					Προκαλεσάντα Τραυματισμούς Συνέπεια τούτων			
Ατυχημάτων	Παθόντων Προσωπων	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυματίες			Ατυχήματα	Τραυματίες		
				Σύνολο	Βαριά	Ελαφριά		Σύνολο	Βαριά	Ελαφριά
25	31	3	3	1	0	1	22	27	0	27



Διάγραμμα 23: Οδικά τροχαία ατυχήματα θανατηφόρα και με τραυματισμούς, 2019 (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., επεξεργασία αναδόχου)

Ανάλυση δεδομένων ερωτηματολογίων

Στο παρόν έγγραφο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας με ερωτηματολόγια που αφορούσαν σε μετακινήσεις στο Δήμο Περάματος.

Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 121 άτομα: 66 γυναίκες και 55 άντρες. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 30-39 ετών. Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των συμμετεχόντων (121 απαντήσεις):

Πίνακας 15: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα (πλήθος απαντήσεων)

Ηλικιακή ομάδα	Φύλο					
	Άνδρας	Άνδρας %	Γυναίκα	Γυναίκα %	Σύνολο	Σύνολο %
19-29	7	13%	10	15%	17	14%
30-39	22	40%	21	32%	43	36%
40-49	15	27%	21	32%	36	30%
50-59	10	18%	12	18%	22	18%
60-69	0	0%	1	2%	1	1%
> 69	1	2%	0	0%	1	1%
Δεν απαντώ	0	0%	1	2%	1	1%
Σύνολο	55	100%	66	100%	121	100%

Οι περισσότεροι δήλωσαν μόνιμοι κάτοικοι Περάματος.

Ακολουθεί πίνακας με τις απαντήσεις για την ερώτηση «ποια η σχέση σας με το Πέραμα» (121 απαντήσεις):

Πίνακας 16. Σχέση με την περιοχή

Σχέση με την περιοχή	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Επισκέπτης	11	9%
Εργαζόμενος	10	8%
Εργαζόμενος, Μόνιμος κάτοικος	9	7%
Μόνιμος κάτοικος	91	75%
Σύνολο	121	100%

Ακολουθούν οι απαντήσεις της ερώτησης «ποιος είναι ο τόπος μόνιμης κατοικίας σας» (121 απαντήσεις):

Πίνακας 17. Περιοχή κατοικίας

Περιοχή Κατοικίας	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Βόρειος Τομέας	3	2%
Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας	2	2%
Δήμος Πειραιά	5	4%
Δήμος Περάματος	101	83%
Δυτικός Τομέας	6	5%
Εκτός Αττικής	1	1%
Κεντρικός Τομέας	3	2%
Σύνολο	121	100%

Στη συνέχεια συνδυάζοντας το ετήσιο εισόδημα του νοικοκυριού με το είδος απασχόλησης, παρατηρούνται τα παρακάτω αποτελέσματα (121 απαντήσεις):

Πίνακας 18: Είδος απασχόλησης και εισόδημα

Είδος απασχόλησης	Εισόδημα (πλήθος απαντήσεων)							Σύνολο
	€15.001-€25.000	€25.001-€35.000	€9.001-€15.000	> €35.000	Δεν έχω εισόδημα	Δ/Α	< €9.000	
Άλλο	1	0	1	0	0	1	0	3
Δεν επιθυμώ να απαντήσω	0	0	0	0	0	2	0	2
Δημόσιος υπάλληλος	8	13	2	4	0	2	0	29
Ελεύθερος επαγ/τίας	7	3	4	2	0	1	1	18
Ιδιωτικός υπάλληλος	12	5	8	7	0	5	2	39
Οικιακά	2	0	1	0	0	2	4	9
Σε αναζήτηση εργασίας	2	0	3	0	1	4	3	13
Συνταξιούχος	0	1	0	0	0	1	0	2
Φοιτητής	0	1	2	1	0	1	1	6
Σύνολο	32	23	21	14	1	19	11	121

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Είδος απασχόλησης	Εισόδημα - € ανά έτος (ποσοστό είδους απασχόλησης ανά βαθμίδα εισοδήματος)							
	€15.001-€25.000	€25.001-€35.000	€9.001-€15.000	> €35.000	Δεν έχω εισόδημα	Δ/Α	< €9.000	Σύνολο
Άλλο	3%	0%	5%	0%	0%	5%	0%	2%
Δεν επιθυμώ να απαντήσω	0%	0%	0%	0%	0%	11%	0%	2%
Δημόσιος υπάλληλος	25%	57%	10%	29%	0%	11%	0%	24%
Ελεύθερος επαγ/τίας	22%	13%	19%	14%	0%	5%	9%	15%
Ιδιωτικός υπάλληλος	38%	22%	38%	50%	0%	26%	18%	32%
Οικιακά	6%	0%	5%	0%	0%	11%	36%	7%
Αναζήτηση εργασίας	6%	0%	14%	0%	100%	21%	27%	11%
Συνταξ/χος	0%	4%	0%	0%	0%	5%	0%	2%
Φοιτητής	0%	4%	10%	7%	0%	5%	9%	5%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Εξετάζοντας μόνο το είδος απασχόλησης, απαντήθηκε περισσότερο «ιδιωτικός υπάλληλος» και στη συνέχεια «δημόσιος υπάλληλος». Εξετάζοντας μόνο το ετήσιο εισόδημα του νοικοκυριού, απαντήθηκε περισσότερο το ποσό 15.000 έως 25.000 ευρώ.

Ο συνδυασμός είδους απασχόλησης και εισοδήματος που απαντήθηκε περισσότερο ήταν δημόσιος υπάλληλος με εισόδημα 25.000 έως 35.000 ευρώ. Οι επόμενες δημογραφικές ερωτήσεις σχετίζονται με το επίπεδο σπουδών και τον αριθμό μελών της οικογένειας του συμμετέχοντα. Για το επίπεδο σπουδών οι περισσότεροι δήλωσαν ανώτερη εκπαίδευση (121 απαντήσεις):

Πίνακας 19: Επίπεδο σπουδών

Επίπεδο σπουδών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ανώτερη Εκπαίδευση (Πανεπιστήμιο, ΤΕΙ)	54	45%
Γυμνάσιο/Λύκειο	24	20%
Διδακτορικό	3	2%
Μεταπτυχιακό	2	2%
Μεταπτυχιακό	17	14%
Τεχνική Σχολή (ΤΕΛ/ΤΕΕ/ΙΕΚ)	21	17%
Σύνολο	121	100%

Στην ερώτηση «πόσα μέλη έχει η οικογένειά σας (μαζί με εσάς);» οι περισσότεροι δήλωσαν 4 μέλη. Ακολουθούν οι απαντήσεις (121 στον αριθμό).

Πίνακας 20: Αριθμός μελών στην οικογένεια

Αριθμός μελών στην οικογένεια	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	6	5%
2	21	17%
3	24	20%
4	56	46%
5	10	8%
6 ή περισσότερα	4	3%
Σύνολο	121	100%

Οι συμμετέχοντες έδειξαν να μη γνωρίζουν για την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εκπονήσει σχέδιο ΣΒΑΚ στην πόλη, πριν από τη συμπλήρωση του πρόσφατου ερωτηματολογίου. Ακολουθούν οι απαντήσεις (121 στον αριθμό):

Πίνακας 21: Γνώση για πρόθεση εκπόνησης σχεδίου ΣΒΑΚ

Γνώση για πρόθεση εκπόνησης σχεδίου ΣΒΑΚ	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	23	19%
Όχι	98	81%
Σύνολο	121	100%

Ενότητα Β: Κατοχή και χρήση οχημάτων

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται αποτελέσματα που σχετίζονται με την κατοχή και χρήση ιδιωτικών μέσων. Οι ερωτήσεις είναι «πόσα οχήματα διαθέτετε στην οικογένειά σας» και αναφέρεται στα παρακάτω:

- Αυτοκίνητο
- Ποδήλατο
- Δίκυκλο
- Φορτηγό/ημιφορτηγό

- Ηλεκτρικό ποδήλατο
- Ηλεκτρικό πατίνι

Οι απαντήσεις είναι οι παρακάτω (121 στον αριθμό για κάθε τύπο οχήματος):

Πίνακας 22: Αριθμός οχημάτων

Αριθμός αυτοκινήτων στην οικογένεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	61	50%
2	42	35%
3 ή περισσότερα	10	8%
Κανένα	8	7%
Σύνολο	121	100%

Αριθμός ποδηλάτων στην οικογένεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	25	21%
2	24	20%
3 ή περισσότερα	11	9%
Κανένα	61	50%
Σύνολο	121	100%

Αριθμός δικύκλων στην οικογένεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	38	31%
2	6	5%
3 ή περισσότερα	1	1%
Κανένα	76	63%
Σύνολο	121	100%

Αριθμός φορτηγών / ημιφορτηγών στην οικογένεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	6	5%
2	1	1%
Κανένα	114	94%
Σύνολο	121	100%

Αριθμός ηλεκτρικών ποδηλάτων στην οικογένεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	1	1%
Κανένα	120	99%
Σύνολο	121	100%

Αριθμός ηλεκτρικών πατινιών στην οικογένεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	4	3%
Κανένα	117	97%
Σύνολο	121	100%

Στην ερώτηση «ποιος είναι ο σκοπός μετακίνησής σας προς την πόλη του Περάματος;» οι περισσότεροι συμμετέχοντες απάντησαν «προς ή από την εργασία». Ακολουθούν οι απαντήσεις (121 στο σύνολο):

Πίνακας 23: Σκοπός μετακίνησης

Σκοπός μετακίνησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Για αγορές	16	13%
Για ψυχαγωγία	5	4%
Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς	14	12%
Προς/ από την εργασία	53	44%
Προς/ από το σχολείο	13	11%
Στο πλαίσιο των καθηκόντων της εργασίας σας	20	17%
Σύνολο	121	100%

Συχνότητα χρήσης μέσων

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται συνοπτικά οι απαντήσεις σε ερωτήσεις που σχετίζονται με τη συχνότητα χρήσης των παρακάτω μέσων για τις καθημερινές μετακινήσεις:

- ΙΧ - Οδηγός
- ΙΧ - Επιβάτης
- Δίκυκλο
- Ποδήλατο
- Δημόσια συγκοινωνία
- Ταξί
- Πεζή μετακίνηση

Οι απαντήσεις είναι οι παρακάτω (121 στον αριθμό για κάθε τύπο οχήματος):

Πίνακας 24: Συχνότητα χρήσης μέσων

ΙΧ - Οδηγός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	46	38%
Λίγες φορές	14	12%
Πολλές φορές	32	26%
Σπάνια	7	6%
Σχεδόν ποτέ	22	18%
Σύνολο	121	100%

ΙΧ - Επιβάτης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	46	38%
Λίγες φορές	14	12%
Πολλές φορές	32	26%
Σπάνια	7	6%
Σχεδόν ποτέ	22	18%
Σύνολο	121	100%

ΙΧ - Επιβάτης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	9	7%
Λίγες φορές	9	7%
Πολλές φορές	11	9%
Σπάνια	12	10%
Σχεδόν ποτέ	80	66%
Σύνολο	121	100%

Ποδήλατο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	1	1%
Λίγες φορές	15	12%
Πολλές φορές	5	4%
Σπάνια	17	14%
Σχεδόν ποτέ	83	69%
Σύνολο	121	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Δημόσια συγκοινωνία	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	1	1%
Λίγες φορές	15	12%
Πολλές φορές	5	4%
Σπάνια	17	14%
Σχεδόν ποτέ	83	69%
Σύνολο	121	100%

Ταξί	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Λίγες φορές	13	11%
Πολλές φορές	2	2%
Σπάνια	34	28%
Σχεδόν ποτέ	72	60%
Σύνολο	121	100%

Πεζή μετακίνηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	26	21%
Λίγες φορές	33	27%
Πολλές φορές	35	29%
Σπάνια	17	14%
Σχεδόν ποτέ	10	8%
Σύνολο	121	100%

Στην ερώτηση «πού σταθμεύετε συνήθως στην κεντρική περιοχή;» οι περισσότεροι δήλωσαν «σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό» Οι απαντήσεις ακολουθούν (121 στον αριθμό):

Πίνακας 25: Χώρος στάθμευσης

Χώρος στάθμευσης στην περιοχή	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό	89	74%
Σε ελεύθερο χώρο εκτός οδού	27	22%
Σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης με πληρωμή	5	4%
Σύνολο	121	100%

Στην ερώτηση «πόσο χρόνο δαπανάτε για την ανεύρεση θέσης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης (σε λεπτά)» οι περισσότεροι συμμετέχοντες δήλωσαν πως χρειάζονται 5-10 λεπτά. Ακολουθούν οι απαντήσεις (121 στον αριθμό):

Πίνακας 26: Χρόνος για ανεύρεση θέσης στάθμευσης

Χρόνος για ανεύρεση θέσης στάθμευσης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έως 3 λεπτά	15	12%
3-5 λεπτά	34	28%
5 - 10 λεπτά	46	38%
10 - 15 λεπτά	13	11%
Περισσότερο από 15 λεπτά	13	11%
Σύνολο	121	100%

Ενότητα Γ: Προβλήματα κατά τη μετακίνηση με ιδιωτικά μέσα

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται συνοπτικά οι απαντήσεις σε ερωτήσεις που σχετίζονται με την αξιολόγηση της σημασίας προβλημάτων που σχετίζονται με τη μετακίνηση με ιδιωτικά μέσα. Δόθηκαν 121 απαντήσεις για καθεμία από τις ερωτήσεις της παρούσας ενότητας.

Η πρώτη σχετική ερώτηση ήταν «αξιολογείστε τις συνθήκες οδικής κυκλοφορίας στην πόλη του Περάματος».

Οι απαντήσεις δόθηκαν σε μια κλίμακα από 1 έως 5 και εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2.13 στα 5). Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 27: Συνθήκες οδικής κυκλοφορίας

Συνθήκες οδικής κυκλοφορίας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	37	31%
2	37	31%
3	44	36%
4	1	1%
5	2	2%
Σύνολο	121	100%

Στη συνέχεια ερωτήθηκαν για τη σημασία των παρακάτω εμποδίων για τη μετακίνηση με ΙΧ:

- Δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης
- Έλλιπής συντήρηση οδικού δικτύου
- Επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά
- Μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις
- Δεν διαθέτω δίπλωμα οδήγησης
- Δεν διαθέτω ΙΧ

Ακολουθούν οι απαντήσεις (για κάθε ερώτηση που αντιστοιχεί σε εμπόδιο συμπληρώθηκαν 121):

Πίνακας 28: Σημασία εμποδίων για τη μετακίνηση με ΙΧ

Δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	9	7%
Πάρα πολύ σημαντικό	47	39%
Πολύ σημαντικό	17	14%
Σημαντικό	42	35%
Σύνολο	121	100%

Έλλιπής συντήρηση οδικού δικτύου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	3	2%
Λίγο σημαντικό	11	9%
Πάρα πολύ σημαντικό	39	32%
Πολύ σημαντικό	29	24%
Σημαντικό	39	32%
Σύνολο	121	100%

Επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	5	4%
Λίγο σημαντικό	14	12%
Πάρα πολύ σημαντικό	47	39%
Πολύ σημαντικό	25	21%
Σημαντικό	30	25%
Σύνολο	121	100%

Μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	3	2%
Λίγο σημαντικό	12	10%
Πάρα πολύ σημαντικό	40	33%
Πολύ σημαντικό	28	23%
Σημαντικό	38	31%
Σύνολο	121	100%

Δεν διαθέτω δίπλωμα οδήγησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	54	45%
Λίγο σημαντικό	5	4%
Πάρα πολύ σημαντικό	36	30%
Πολύ σημαντικό	7	6%
Σημαντικό	19	16%
Σύνολο	121	100%

Δεν διαθέτω ΙΧ	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	64	53%
Λίγο σημαντικό	11	9%
Πάρα πολύ σημαντικό	24	20%
Πολύ σημαντικό	3	2%
Σημαντικό	19	16%
Σύνολο	121	100%

Παρακάτω ακολουθούν απαντήσεις που σχετίζονται με τη μετακίνηση πεζή

Η επόμενη ερώτηση ήταν «τι βαθμολογία θα δίνετε στις συνθήκες πεζής μετακίνησης στην πόλη του Περάματος;».

Οι απαντήσεις δόθηκαν σε μια κλίμακα από 1 έως 5 και εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2.36 στα 5). Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 29: Βαθμολογία για συνθήκες πεζής μετακίνησης

Βαθμολογία για συνθήκες πεζής μετακίνησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	36	30%
2	29	24%
3	35	29%
4	18	15%
5	3	2%
Σύνολο	121	100%

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες ερωτήθηκαν για τη σημασία των παρακάτω εμποδίων για τη μετακίνηση πεζή:

- Δεν υπάρχουν πεζόδρομοι που εξασφαλίζουν άνετη πεζή μετακίνηση
- Δεν υπάρχουν ελκυστικές διαδρομές για περπάτημα στην πόλη
- Τα πεζοδρόμια είναι στενά ή σε κάποιους δρόμους δεν υπάρχουν καθόλου
- Δεν υπάρχουν πολλές διαβάσεις πεζών
- Υπάρχουν στα πεζοδρομία πολλά εμπόδια στη μέση που δυσκολεύουν την κίνηση μου (π.χ. λακούβες, σπασμένες πλάκες κλπ.)
- Είναι αρκετά επικίνδυνο καθώς οι οδηγοί δεν προσέχουν τους πεζούς
- Δεν έχω χρόνο, οπότε μετακινούμαι με το αυτοκίνητο

Ακολουθούν οι απαντήσεις (για κάθε ερώτηση που αντιστοιχεί σε εμπόδιο συμπληρώθηκαν 121):

Πίνακας 30: Σημασία εμποδίων για τη μετακίνηση πεζή

Δεν υπάρχουν πεζόδρομοι	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	2	2%
Λίγο σημαντικό	7	6%
Πάρα πολύ σημαντικό	60	50%
Πολύ σημαντικό	17	14%
Σημαντικό	35	29%
Σύνολο	121	100%

Δεν υπάρχουν ελκυστικές διαδρομές	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	5	4%
Λίγο σημαντικό	15	12%
Πάρα πολύ σημαντικό	48	40%
Πολύ σημαντικό	28	23%
Σημαντικό	25	21%
Σύνολο	121	100%

Τα πεζοδρόμια είναι στενά	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	2	2%
Λίγο σημαντικό	4	3%
Πάρα πολύ σημαντικό	68	56%
Πολύ σημαντικό	22	18%
Σημαντικό	25	21%
Σύνολο	121	100%

Δεν υπάρχουν πολλές διαβάσεις	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	3	2%
Λίγο σημαντικό	12	10%
Πάρα πολύ σημαντικό	49	40%
Πολύ σημαντικό	28	23%
Σημαντικό	29	24%
Σύνολο	121	100%

Υπάρχουν στα πεζοδρόμια πολλά εμπόδια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Λίγο σημαντικό	2	2%
Πάρα πολύ σημαντικό	68	56%
Πολύ σημαντικό	23	19%
Σημαντικό	28	23%
Σύνολο	121	100%

Είναι αρκετά επικίνδυνο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	2	2%
Λίγο σημαντικό	8	7%
Πάρα πολύ σημαντικό	64	53%
Πολύ σημαντικό	17	14%
Σημαντικό	30	25%
Σύνολο	121	100%

Δεν έχω χρόνο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	68	56%
Λίγο σημαντικό	13	11%
Πάρα πολύ σημαντικό	12	10%
Πολύ σημαντικό	12	10%
Σημαντικό	16	13%
Σύνολο	121	100%

Οι επόμενες ερωτήσεις σχετίζονται με τη μετακίνηση με ποδήλατο

Η πρώτη σχετική ερώτηση ήταν «αξιολογείτε τις συνθήκες (υποδομές) ποδηλάτου στην πόλη του Περάματος».

Οι απαντήσεις δόθηκαν σε μια κλίμακα από 1 έως 5 και εκφράστηκε πολύ χαμηλή ικανοποίηση (1.32 στα 5). Ακολουθούν οι απαντήσεις:

Πίνακας 31: Βαθμολογία για συνθήκες ποδηλάτου

Βαθμολογία για συνθήκες ποδηλάτου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	95	30%
2	17	24%
3	6	29%
4	2	15%
5	1	2%
Σύνολο	121	100%

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες ερωτήθηκαν για τη σημασία των παρακάτω εμποδίων για τη μετακίνηση με ποδήλατο:

- Δεν υπάρχουν οι ποδηλατόδρομοι για ασφαλή μετακίνηση με το ποδήλατο
- Δεν θα καταφέρω να πάω γρήγορα στη δουλειά μου
- Είναι επικίνδυνο γιατί οι οδηγοί δεν προσέχουν τους ποδηλάτες
- Υπάρχουν ανηφόρες-κατηφόρες στην περιοχή που μένω και δεν βολεύει
- Φοβάμαι μήπως κλέψουν το ποδήλατο μου στο σημείο που θα το δέσω
- Χρειάζεται καθημερινά να καλύπτω μεγάλες αποστάσεις οπότε δεν βολεύει
- Δεν μπορώ να το συνδυάσω εύκολα με μέσα μαζικής μεταφοράς (π.χ. Λεωφορείο)
- Νιώθω ότι δεν έχω καλή φυσική κατάσταση για να μετακινούμαι καθημερινά με ποδήλατο
- Δεν έχω ποδήλατο ή δεν ξέρω να κάνω

Ακολουθούν οι απαντήσεις (για κάθε ερώτηση που αντιστοιχεί σε εμπόδιο συμπληρώθηκαν 121):

Πίνακας 32: Σημασία εμποδίων για τη μετακίνηση με ποδήλατο

Δεν υπάρχουν οι ποδηλατόδρομοι	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	5	4%
Λίγο σημαντικό	1	1%
Πάρα πολύ σημαντικό	85	70%
Πολύ σημαντικό	14	12%
Σημαντικό	16	13%
Σύνολο	121	100%

Δεν θα καταφέρω να πάω γρήγορα στη δουλειά μου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	14	12%
Λίγο σημαντικό	21	17%
Πάρα πολύ σημαντικό	40	33%
Πολύ σημαντικό	22	18%
Σημαντικό	24	20%
Σύνολο	121	100%

Οι οδηγοί δεν προσέχουν τους ποδηλάτες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	2	2%
Λίγο σημαντικό	3	2%
Πάρα πολύ σημαντικό	85	70%
Πολύ σημαντικό	16	13%
Σημαντικό	15	12%
Σύνολο	121	100%

Υπάρχουν ανηφόρες-κατηφόρες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	8	7%
Πάρα πολύ σημαντικό	71	59%
Πολύ σημαντικό	17	14%
Σημαντικό	19	16%
Σύνολο	121	100%

Φοβάμαι μήπως κλέψουν το ποδήλατο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	13	11%
Λίγο σημαντικό	12	10%
Πάρα πολύ σημαντικό	46	38%
Πολύ σημαντικό	30	25%
Σημαντικό	20	17%
Σύνολο	121	100%

Χρειάζεται να καλύπτω μεγάλες αποστάσεις	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	20	17%
Λίγο σημαντικό	17	14%
Πάρα πολύ σημαντικό	34	28%
Πολύ σημαντικό	23	19%
Σημαντικό	27	22%
Σύνολο	121	100%

Δεν μπορώ να το συνδυάσω με άλλα μέσα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	18	15%
Λίγο σημαντικό	15	12%
Πάρα πολύ σημαντικό	39	32%
Πολύ σημαντικό	24	20%
Σημαντικό	25	21%
Σύνολο	121	100%

Δεν έχω καλή φυσική κατάσταση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	33	27%
Λίγο σημαντικό	31	26%
Πάρα πολύ σημαντικό	19	16%
Πολύ σημαντικό	12	10%
Σημαντικό	26	21%
Σύνολο	121	100%

Δεν έχω ποδήλατο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	58	48%
Λίγο σημαντικό	17	14%
Πάρα πολύ σημαντικό	25	21%
Πολύ σημαντικό	6	5%
Σημαντικό	15	12%
Σύνολο	121	100%

Ενότητα Δ: Μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται συνοπτικά οι απαντήσεις σε ερωτήσεις που σχετίζονται με μέσα μέσα μαζικής μεταφοράς. Στην ερώτηση «πόσο συχνά χρησιμοποιείτε Δημόσια Συγκοινωνία απαντήθηκε περισσότερο «σχεδόν ποτέ» (121 απαντήσεις).

Πίνακας 33: Συχνότητα χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας

Συχνότητα χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	18	15%
Μερικές φορές την εβδομάδα	5	4%
Μερικές φορές το μήνα	18	15%
Μερικές φορές το χρόνο	30	25%
Σχεδόν Ποτέ	50	41%
Σύνολο	121	100%

Η ίδια ερώτηση επαναλήφθηκε, για άτομα με προβλήματα μετακίνησης και απαντήθηκε περισσότερο «σχεδόν ποτέ» (87 απαντήσεις).

Πίνακας 34: Συχνότητα χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας από άτομα με πρόβλημα μετακίνησης

Συχνότητα χρήσης Δημόσιας Συγκοινωνίας από άτομα με πρόβλημα μετακίνησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	8	9%
Μερικές φορές την εβδομάδα	1	1%
Μερικές φορές το μήνα	6	7%
Μερικές φορές το χρόνο	6	7%
Σχεδόν Ποτέ	66	76%
Σύνολο	87	100%

Στην ερώτηση «όταν κρατάτε τσάντες-ψώνια η καροτσάκι μωρού πόσο πιθανό να χρησιμοποιήσετε τη Δημόσια Συγκοινωνία; (Σημειώστε 1 αν το θεωρείτε καθόλου έως 5 αν το θεωρείτε πολύ πιθανό)», εκφράστηκε πολύ χαμηλή πιθανότητα (μέση βαθμολογία 1,8 στα 5). Ακολουθούν οι απαντήσεις (121 στο σύνολο):

Πίνακας 35: Μεταφορά αντικειμένων και χρήση Δημόσιας Συγκοινωνίας

Όταν κρατάτε τσάντες-ψώνια η καροτσάκι μωρού πόσο πιθανό να χρησιμοποιήσετε τη Δημόσια Συγκοινωνία	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	75	62%
2	19	16%
3	13	11%
4	6	5%
5	8	7%
Σύνολο	121	100%

Στην ερώτηση «πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας» εκφράστηκε μικράς βαθμός ικανοποίησης (μέση βαθμολογία 2,25 στα 5).

Πίνακας 36: Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	29	24%
2	43	36%
3	41	34%
4	5	4%
5	3	2%
Σύνολο	121	100%

Ακολουθούν απαντήσεις που σχετίζονται με την σημασία που δίνουν οι ερωτηθέντες σε εμπόδια όπως:

- Μεγάλο κόστος εισιτηρίου,
- Κάλυψη δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας (δεν έχω στάση κοντά στο σπίτι μου ή στο προορισμό μου),
- Χαμηλή συχνότητα δρομολογίων,
- Κακή καθαριότητα στο εσωτερικό του οχήματος,
- Άνεση κατά την μετακίνηση (π.χ. δεν βρίσκω κάθισμα),
- Ασφάλεια μετακίνησης (νιώθω ότι δεν οδηγούν με ασφάλεια, είμαι εκτεθειμένος όταν περιμένω στη στάση κλπ.),
- Αξιοπιστία δρομολογίων (δηλ. δεν έρχεται στην ώρα του το λεωφορείο),
- Έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τις στάσεις και τα δρομολόγια.

Για καθεμία από τις παραπάνω ερωτήσεις δόθηκαν 121 απαντήσεις:

Πίνακας 37: Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας

Μεγάλο κόστος εισιτηρίου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	20	17%
Λίγο σημαντικό	29	24%
Πάρα πολύ σημαντικό	20	17%
Πολύ σημαντικό	20	17%
Σημαντικό	32	26%
Σύνολο	121	100%

Κάλυψη δικτύου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	21	17%
Λίγο σημαντικό	23	19%
Πάρα πολύ σημαντικό	30	25%
Πολύ σημαντικό	19	16%
Σημαντικό	28	23%
Σύνολο	121	100%

Χαμηλή συχνότητα δρομολογίων	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	11	9%
Λίγο σημαντικό	5	4%
Πάρα πολύ σημαντικό	52	43%
Πολύ σημαντικό	32	26%
Σημαντικό	21	17%
Σύνολο	121	100%

Κακή καθαριότητα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	9	7%
Πάρα πολύ σημαντικό	48	40%
Πολύ σημαντικό	23	19%
Σημαντικό	35	29%
Σύνολο	121	100%

Άνεση κατά την μετακίνηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	13	11%
Λίγο σημαντικό	13	11%
Πάρα πολύ σημαντικό	36	30%
Πολύ σημαντικό	26	21%
Σημαντικό	33	27%
Σύνολο	121	100%

Ασφάλεια μετακίνησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	15	12%
Λίγο σημαντικό	20	17%
Πάρα πολύ σημαντικό	30	25%
Πολύ σημαντικό	21	17%
Σημαντικό	35	29%
Σύνολο	121	100%

Αξιοπιστία δρομολογίων	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	10	8%
Πάρα πολύ σημαντικό	49	40%
Πολύ σημαντικό	28	23%
Σημαντικό	28	23%
Σύνολο	121	100%

Έλλειψη πληροφόρησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	14	12%
Λίγο σημαντικό	11	9%
Πάρα πολύ σημαντικό	43	36%
Πολύ σημαντικό	24	20%
Σημαντικό	29	24%
Σύνολο	121	100%

Στην ερώτηση «αν υπήρχε Δημοτική Συγκοινωνία στο Δήμο Περάματος, θα τη χρησιμοποιούσατε;» οι περισσότεροι απάντησαν θετικά (121 απαντήσεις):

Πίνακας 38: Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας

Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	97	80%
Όχι	24	20%
Σύνολο	121	100%

Ως προς την ακρίβεια του κομίστρου που εκφράστηκε σε κλίμακα από το 1 έως το 5, ακολουθούν οι απαντήσεις (121 στον αριθμό):

Πίνακας 39: Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας

Ακρίβεια κομίστρου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	5	4%
2	12	10%
3	56	46%
4	27	22%
5	21	17%
Σύνολο	121	100%

Ενότητα Ε: Συνθήκες κινητικότητας και προσβασιμότητας

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται το πώς απάντησαν οι συμμετέχοντες σε ερωτήσεις σχετικές με τις συνθήκες κινητικότητας στο Δήμο Περάματος. Στην ερώτηση «πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ένα παγκάκι (δρόμο ή πεζόδρομο);» οι περισσότεροι απάντησαν «μερικές φορές το χρόνο» (121 απαντήσεις):

Πίνακας 40: Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας

Πρόθεση χρήσης Δημοτικής Συγκοινωνίας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	97	80%
Όχι	24	20%
Σύνολο	121	100%

Ακολούθησαν ερωτήσεις σχετικά με το βαθμό ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) του δήμου όπως:

- Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες
- Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (π.χ. πλατείες)
- Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)
- Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση
- Καθαριότητα-συντήρηση
- Φωτισμός
- Ύπαρξη πρασίνου
- Ασφάλεια, κ.α.

Δόθηκαν 121 απαντήσεις για καθένα από τα παραπάνω ερωτήματα:

Πίνακας 41: Βαθμός ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους

Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	36	30%
Δυσανεστημένος-η	58	48%
Ικανοποιημένος-η	27	22%
Σύνολο	121	100%

Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	26	21%
Δυσανεστημένος-η	75	62%
Ικανοποιημένος-η	20	17%
Σύνολο	121	100%

Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	27	22%
Δυσανεστημένος-η	74	61%
Ικανοποιημένος-η	20	17%
Σύνολο	121	100%

Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	26	21%
Δυσανεστημένος-η	80	66%
Ικανοποιημένος-η	15	12%
Σύνολο	121	100%

Καθαριότητα-συντήρηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	25	21%
Δυσανεστημένος-η	68	56%
Ικανοποιημένος-η	28	23%
Σύνολο	121	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Φωτισμός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	23	19%
Δυσανεστημένος-η	73	60%
Ικανοποιημένος-η	25	21%
Σύνολο	121	100%

Ύπαρξη πρασίνου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	19	16%
Δυσανεστημένος-η	81	67%
Ικανοποιημένος-η	21	17%
Σύνολο	121	100%

Ασφάλεια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	30	25%
Δυσανεστημένος-η	78	64%
Ικανοποιημένος-η	13	11%
Σύνολο	121	100%

Ασφαλείς και φιλικό για τα παιδιά	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	26	21%
Δυσανεστημένος-η	80	66%
Ικανοποιημένος-η	15	12%
Σύνολο	121	100%

Προσβασιμότητα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	29	24%
Δυσανεστημένος-η	67	55%
Ικανοποιημένος-η	25	21%
Σύνολο	121	100%

Εξυπηρέτηση γειτονικών δραστηριοτήτων αναψυχής η εμπορίου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	38	31%
Δυσανεστημένος-η	65	54%
Ικανοποιημένος-η	18	15%
Σύνολο	121	100%

Κοινωνική αλληλεπίδραση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	48	40%
Δυσανεστημένος-η	57	47%
Ικανοποιημένος-η	16	13%
Σύνολο	121	100%

Συνωστισμός	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αδιάφορος-η	52	43%
Δυσανεστημένος-η	55	45%
Ικανοποιημένος-η	14	12%
Σύνολο	121	100%

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν συνολικά την ικανοποίησή τους από τους δημόσιους χώρους του Δήμου, σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5. Δόθηκαν 121 απαντήσεις και εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2,19 στα 5 μέση βαθμολογία).

Πίνακας 42: Συνολικός βαθμός ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους

Συνολικός βαθμός ικανοποίησης από τους διαθέσιμους δημόσιους χώρους	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1	35	29%
2	41	34%
3	31	26%
4	10	8%
5	3	3%
Σύνολο	120	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Ακολούθησε ενότητα ερωτήσεων που σκοπό είχαν τη διερεύνηση της σημασίας ο Δήμος να προβεί σε εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας / προσβασιμότητας. Για κάθε μέτρο αντιστοιχεί μία ερώτηση και για όλες τις παρακάτω ερωτήσεις δόθηκαν από 121 απαντήσεις:

Πίνακας 43: Έμφαση σε μέτρα για τη βελτίωση συνθηκών κινητικότητας

Προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς - περπάτημα και ποδήλατο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	3	2%
Λίγο σημαντικό	7	6%
Πάρα πολύ σημαντικό	57	47%
Πολύ σημαντικό	28	23%
Σημαντικό	26	21%
Σύνολο	121	100%

Προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	1	1%
Λίγο σημαντικό	9	7%
Πάρα πολύ σημαντικό	52	43%
Πολύ σημαντικό	33	27%
Σημαντικό	26	21%
Σύνολο	121	100%

Προτεραιότητα στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Λίγο σημαντικό	7	6%
Πάρα πολύ σημαντικό	65	54%
Πολύ σημαντικό	33	27%
Σημαντικό	16	13%
Σύνολο	121	100%

Προτεραιότητα στη βελτίωση περιβάλλοντος	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	1	1%
Λίγο σημαντικό	4	3%
Πάρα πολύ σημαντικό	86	71%
Πολύ σημαντικό	17	14%
Σημαντικό	13	11%
Σύνολο	121	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας με μέγιστη ταχύτητα 30 km/h	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	18	15%
Πάρα πολύ σημαντικό	43	36%
Πολύ σημαντικό	30	25%
Σημαντικό	24	20%
Σύνολο	121	100%

Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ (ράμπες, έξυπνες διαβάσεις)	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	3	2%
Λίγο σημαντικό	4	2%
Πάρα πολύ σημαντικό	77	64%
Πολύ σημαντικό	23	18%
Σημαντικό	14	12%
Σύνολο	121	100%

Μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή διαπλάτυνση των υφιστάμενων σε βάρος του οδοστρώματος	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	15	12%
Πάρα πολύ σημαντικό	50	41%
Πολύ σημαντικό	27	21%
Σημαντικό	23	19%
Σύνολο	121	100%

Δημιουργία θηλάκων ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών με πεζή μετακίνηση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	2	1%
Λίγο σημαντικό	6	4%
Πάρα πολύ σημαντικό	71	59%
Πολύ σημαντικό	26	21%
Σημαντικό	16	13%
Σύνολο	121	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε όλη την έκταση του δήμου	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	5	4%
Λίγο σημαντικό	15	12%
Πάρα πολύ σημαντικό	51	42%
Πολύ σημαντικό	33	26%
Σημαντικό	17	14%
Σύνολο	121	100%

Δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης για τα ποδήλατα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	6	5%
Λίγο σημαντικό	16	13%
Πάρα πολύ σημαντικό	40	33%
Πολύ σημαντικό	27	22%
Σημαντικό	32	26%
Σύνολο	121	100%

Εισαγωγή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	9	7%
Λίγο σημαντικό	22	18%
Πάρα πολύ σημαντικό	34	28%
Πολύ σημαντικό	27	22%
Σημαντικό	29	24%
Σύνολο	121	100%

Βελτίωση εξυπηρέτησης ΜΜΜ - πυκνωση στάσεων και δρομολογίων και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	2	2%
Λίγο σημαντικό	7	6%
Πάρα πολύ σημαντικό	65	54%
Πολύ σημαντικό	32	26%
Σημαντικό	15	12%
Σύνολο	121	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας "πράσινο στόλος" χαμηλών εκπομπών άνθρακα (ηλεκτρικά λεωφορεία)	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	4	2%
Λίγο σημαντικό	7	6%
Πάρα πολύ σημαντικό	64	53%
Πολύ σημαντικό	27	21%
Σημαντικό	19	16%
Σύνολο	121	100%

Εισαγωγή δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	4	3%
Λίγο σημαντικό	10	8%
Πάρα πολύ σημαντικό	61	50%
Πολύ σημαντικό	32	26%
Σημαντικό	14	12%
Σύνολο	121	100%

Δυναμική προώθηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας με μέτρα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Λίγο σημαντικό	11	9%
Πάρα πολύ σημαντικό	54	45%
Πολύ σημαντικό	33	27%
Σημαντικό	23	19%
Σύνολο	121	100%

Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων κ.α.) αστυνόμευσης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	4	3%
Λίγο σημαντικό	8	7%
Πάρα πολύ σημαντικό	59	49%
Πολύ σημαντικό	28	23%
Σημαντικό	22	18%
Σύνολο	121	100%

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β

Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	11	9%
Λίγο σημαντικό	6	5%
Πάρα πολύ σημαντικό	43	36%
Πολύ σημαντικό	30	25%
Σημαντικό	31	26%
Σύνολο	121	100%

Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκινγκ)	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	3	2%
Λίγο σημαντικό	3	2%
Πάρα πολύ σημαντικό	66	55%
Πολύ σημαντικό	31	26%
Σημαντικό	18	15%
Σύνολο	121	100%

Προώθηση κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση, υβριδική τεχνολογία κ.ά.)	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου σημαντικό	9	7%
Λίγο σημαντικό	10	8%
Πάρα πολύ σημαντικό	45	37%
Πολύ σημαντικό	31	26%
Σημαντικό	26	21%
Σύνολο	121	100%

Εντοπισμός προβλημάτων στην Περιοχή Παρέμβασης

Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες - ΑΜΕΑ

Στην Ελλάδα μόλις τα τελευταία 10 χρόνια τέθηκαν προδιαγραφές για την κίνηση των ατόμων με αναπηρία στους κοινόχρηστους χώρους (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009) που όριζαν ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος πεζοδρομίου, ελεύθερου εμποδίων για την κίνηση των πεζών, τα 1,5 m. Μέχρι το 2009, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ήταν ίσο με 0,6 m όπως προβλεπόταν από το άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (ΦΕΚ 59/Δ/3.2.89). Επίσης πριν το 2009 είχε προηγηθεί η υπουργική απόφαση, όπως δημοσιεύθηκε με το ΦΕΚ 285/Δ/5.3.2004 που ενέκρινε πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Πολεοδομικών Μελετών, ο οποίος όρισε - για τον υπολογισμό του πλάτους το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1,5 m. Η προδιαγραφή αυτή επηρέασε τις πολεοδομικές μελέτες που εγκρίθηκαν μετά το 2004, ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος του αστικού χώρου είχε δομηθεί τότε.

Παράλληλα, ποτέ στην Ελλάδα, δεν υπήρξαν ολοκληρωμένες πολιτικές υπέρ του ποδηλάτου τόσο από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις όσο και από τις κυβερνήσεις. Αποσπασματικά αναπτύχθηκαν ορισμένοι ποδηλατόδρομοι και σε ελάχιστες πόλεις παρατηρούνται σήμερα ολοκληρωμένα δίκτυα (π.χ. Καρδίτσα, Τρίκαλα) σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες διαθέτουν δίκτυα ποδηλατόδρομων από την προηγούμενη ήδη δεκαετία. Συνεπώς τα προβλήματα της κινητικότητας των πεζών και των ποδηλατών που εμφανίζονται στο Μοσχάτο και στον Ταύρο δεν διαφέρουν και πολύ από τα προβλήματα που υπάρχουν στις περισσότερες ελληνικές πόλεις.

Χρειάζεται όμως, από το παρόν ΣΒΑΚ, να αναδειχθούν και να αναλυθούν τα προβλήματα διεξοδικά προκειμένου η ομάδα εργασίας να βρίσκεται σε θέση να αναπτύξει στρατηγικές και μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία θα αναστρέψουν τη σημερινή πραγματικότητα. Τα ζητήματα κινητικότητας θα αναζητηθούν από την

καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, που πραγματοποιείται στο παρόν παραδοτέο, από τα ερωτηματολόγια όπως αυτά απαντήθηκαν από τους κατοίκους και διάφορες κοινωνικές ομάδες, και από την επισκόπηση των διαφόρων παραγόντων όπως απαιτείται από τις ελληνικές προδιαγραφές (Ν. 4599/2019) και τις οδηγίες του ELTIS (2013 & 2019).

Στον Δήμο Περάματος υπάρχουν διάφορα εμπόδια, τα οποία περιορίζουν την κίνηση του πεζού/ποδηλάτη. Κατά τις ώρες αιχμής οι φόρτοι κυκλοφορίας στις οδούς Λεωφόροι Δημοκρατίας και Ειρήνης είναι ιδιαίτερα υψηλοί, ενώ τις χρονικές στιγμές, που η ροή μειώνεται, αυξάνονται οι ταχύτητες των οχημάτων και η διάσχιση τους σε σημεία τα οποία δεν υπάρχει φωτεινός σηματοδότης είναι επικίνδυνη. Επίσης, στους δρόμους αυτούς οι υπεροπτικές ροές οχημάτων (διαμπερείς ροές) είναι σαφώς υψηλότερες σε σχέση με άλλους δρόμους της περιοχής μελέτης. Εκτός από τις οδούς υψηλού φόρτου, υπάρχουν και άλλες που είτε έχουν μεγάλες κλίσεις, είτε δεν έχουν επαρκές πλάτος. Ενώ δεν έχουν τόσες διελεύσεις, έχουν σταθμευμένα οχήματα πάρα την οδό, τα οποία δεν παρέχουν άνεση στους ποδηλάτες. Τμηματικά υπάρχουν πεζοδρόμια για την εξυπηρέτηση της πεζής μετακίνησης.

Βέβαια ακόμα και στα σημεία, στα οποία υπάρχει διάβαση πεζών με φωτεινή σηματοδότηση, ο χρόνος πράσινου για τους πεζούς που αντιστοιχεί στην κίνηση είναι πάρα πολύ μικρός σε σχέση με τους χρόνους που δίνεται στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Η Λεωφόρος Δημοκρατίας διαθέτει 13 διαβάσεις με φωτεινό σηματοδότη και 3 χωρίς.

Η Λεωφόρος Ειρήνης διαθέτει 6 διαβάσεις με φωτεινό σηματοδότη και 1 χωρίς.

Εντοπισμός ζητημάτων για Διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση

Είναι γεγονός ότι οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν πάνω σε ένα αυτοκινητοκεντρικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Οι παλιότερες πολιτικές είχαν ως στόχο την εξασφάλιση της γρήγορης μετάβασης με το αυτοκίνητο από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα και δεν είχαν προβλέψει σωστά τα προβλήματα, τα οποία εμφανίστηκαν μετά από την

εφαρμογή τους, όπως για παράδειγμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση. Παράλληλα, τα συγκοινωνιακά μοντέλα που αξιοποιήθηκαν κατά τη φάση της ανάλυσης και του σχεδιασμού, ουδέποτε συνυπολόγισαν τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του μεταφορικού συστήματος και των χρήσεων γης.

Με βάση αυτούς τους ελλιπείς σχεδιασμούς, ο Δήμος βρέθηκε να παραλαμβάνει, στους δρόμους του, σημαντικό όγκο των μετακινήσεων που εκτελούνται καθημερινά από/προς τη Δραπετσώνα και τον Πειραιά, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος αποτελείται και από βαρέα οχήματα λόγω των ναυπηγιών. Το επιβατικό λιμάνι που βρίσκεται στα δυτικά του Δήμου και εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από/προς τη Σαλαμίνα παρουσιάζει αυξημένη κίνηση από τον Απρίλιο και τους καλοκαιρινούς μήνες. Το αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της πόλης του Περάματος γενικότερα.

Τα κυριότερα προβλήματα σχετικά τη διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και τη λειτουργία της Δημόσιας Συγκοινωνίας εντοπίζονται στο παρόν υποκεφάλαιο. Αξιοποιούνται και εδώ δύο κύριες πηγές πληροφόρησης, η μια είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η άλλη είναι τα ερωτηματολόγια.

Ένα μεγάλο ποσοστό μετακινουμένων (66%) χρησιμοποιεί μερικές φορές το χρόνο και σχεδόν ποτέ τα μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM). Ενώ μόνο το 15% χρησιμοποιεί καθημερινά και 4% μερικές φορές την εβδομάδα. Η μη χρήση MMM γίνεται εντονότερη από άτομα με πρόβλημα μετακίνησης, καθώς το 76% δεν τα χρησιμοποιεί σχεδόν ποτέ. Επίσης η χρήση τους από άτομα που μεταφέρουν καροτσάκι μωρού ή τσάντες είναι καθόλου πιθανή (62%) και λίγο πιθανή (16%). Η ικανοποίηση κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, καθώς το 60% είναι καθόλου και λίγο ικανοποιημένο. Οι ερωτηθέντες δίνουν μεγάλη σημασία σε όλα τα πιθανά εμπόδια για τη χρήση των MMM, με ποσοστό περίπου 45% στο καθένα. Η καθαριότητα ωστόσο είναι σημαντική σε ποσοστό 50%, που πιθανό να έχει ενταθεί και από την πανδημία COVID-19. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 80% θα χρησιμοποιούσαν Δημοτική Συγκοινωνία αν αυτή υπήρχε στο Δήμο. Αρκετές έρευνες στο παρελθόν έχουν αναφέρει ότι η ανταγωνιστικότητα της Δημόσιας Συγκοινωνίας δεν εξαρτάται τόσο από το ύψος του χρόνου ταξιδιού εντός του κύριου μέσου αλλά από το χρόνο που καταναλώνει ο επιβάτης προκειμένου να φτάσει στη

πλησιέστερη στάση. Η παροχή ενός επαρκούς δικτύου και η κάλυψη είναι πολύ σημαντική και σημαντική σε ποσοστό 39%.

Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου είναι ο μεγάλος όγκος υπερτοπικών και διαμπερών ροών από τις Λεωφόρους της περιοχής, δηλαδή την Ειρήνης και την Δημοκρατίας. Το γεγονός αυτό οδηγεί και στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός της περιοχής μελετητής και σε περαιτέρω ενίσχυση του φόρτου των παρακείμενων οδών, καθώς πολλοί οδηγοί αναγκάζονται να ακολουθήσουν εναλλακτικές διαδρομές. Κύριο αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού είναι το υψηλό επίπεδο θορύβου σε περιοχές κατοικίας του Περάματος και η αύξηση των ατμοσφαιρικών ρύπων.

Πιθανότατα η μη ύπαρξη σαφών περιορισμών στάθμευσης να ενθαρρύνει τους μετακινούμενους να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο αντί άλλων τρόπων μετακίνησης. Σε ένα σημαντικό ποσοστό των οδικών τμημάτων του Δήμου δεν υπάρχει κάποια απαγόρευση ή κάποιος περιορισμός στη στάθμευση των οχημάτων, ενώ περίπου 25% είναι σταθμευμένα παράνομα. Τέλος θέσεις στάθμευσης καταλαμβάνουν και εγκαταλειμμένα οχήματα σε τοπικές οδούς, δυσχεραίνοντας την εύρεση θέσεις στους χώρους αυτούς.

Όσον αφορά στην μετακίνηση με ποδήλατο, 82% απάντησαν ότι η ύπαρξη εμποδίων είναι πολύ σημαντική ή σημαντική ενώ 83% απάντησαν ότι οι οδηγοί δεν προσέχουν τους ποδηλάτες. Η μορφολογία επίσης του Δήμου, δεν δίνει την ευκαιρία για την ανάπτυξη δικτύων ποδηλάτων σε όλη την περιοχή, και 73% των ερωτηθέντων έχουν την άποψη αυτή. Η κάλυψη μεγάλων αποστάσεων δεν απαιτείται από 31% ενώ είναι σημαντική από το 41%, δείχνοντας ότι ένα ικανοποιητικό ποσοστό δύναται να χρησιμοποιήσει ποδήλατο εφόσον τα προηγούμενα εμπόδια ξεπεραστούν.

Εντοπισμός πολεοδομικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία πραγματοποιήθηκε από την ομάδα εργασίας, και η ανάγνωση των κειμένων του υπερκείμενου σχεδιασμού λειτούργησαν

υποστηρικτικά προκειμένου να εντοπιστούν τα κύρια πολεοδομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία εμφανίζονται σήμερα στον Δήμο Περάματος. Στον Δήμο, εντοπίζονται ορισμένοι διάσπαρτοι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου, όπως πλατείες και παιδικές χαρές. Δεν υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων που να συνδέει τους χώρους πρασίνου και τις πλατείες μεταξύ τους με αποτέλεσμα να αποθαρρύνονται οι πεζή μετακινήσεις και οι μετακινήσεις με ποδήλατο.

Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης

Χρησιμοποιώντας τα δεδομένα από την έρευνα πεδίου και τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου γίνεται η ιεράρχηση των προβλημάτων κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης.

Από την ανάλυση του ερωτηματολογίου βρέθηκε ότι μεγάλο ποσοστό ενδιαφέρεται στην εφαρμογή των μέτρων **για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στην περιοχή του Περάματος**. Τέτοια μέτρα είναι η Εισαγωγή δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας και η Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας "πράσινος στόλος" χαμηλών εκπομπών άνθρακα (ηλεκτρικά λεωφορεία). Ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον έχει αντίκτυπο στις αξίες της γης, στις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Όπως φαίνεται το μεγαλύτερο πρόβλημα της περιοχής σύμφωνα με τους πολίτες είναι το υποβαθμισμένο περιβάλλον και υπάρχει έντονη ανάγκη και επιθυμία αυτό να αλλάξει.

β) Τα πιο σημαντικά προβλήματα που σχετίζονται αμιγώς με μέσα μετακίνησης βρίσκεται να είναι αυτά που **σχετίζονται με την πεζή μετακίνηση**. Το περπάτημα αποτελεί τη βάση και για τη χρήση άλλων μέσων μετακίνησης, ενώ η ποιότητα του περπατήματος έχει πολεοδομικό αντίκτυπο. Το αστικό περιβάλλον ευνοεί το περπάτημα και προσφέρει καλύτερη ποιότητα ζωής, ισότητα στις μετακινήσεις και δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης. Η περιοχή μελέτης έχει ανάγκη από βελτίωση της προσβασιμότητας για τους ευαίσθητους χρήστες όπως τα ΑμεΑ ή ανθρώπους που συνοδεύουν παιδικά καροτσάκια. Επιπλέον ανάγκη υπάρχει από θηλάκια ήπιας

κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών με πεζή μετακίνηση. Οι έντονες κλίσης της περιοχής σε συνδυασμό με τον υψηλό φόρτο οχημάτων κάνουν την κυκλοφορία δύσκολη, αλλά η κατάληψη των πεζοδρομίων με εμπόδια ή η στενότητα τους σε ορισμένα τμήματα οδών αποτελεί δεύτερο βασικό πρόβλημα των πολιτών.

γ) Στη συνέχεια ακολουθούν τα προβλήματα κυκλοφορίας οχημάτων και στάθμευσης. Υπάρχει έντονη ανάγκη για προτεραιότητα στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων, αλλά και η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Ενώ διατίθενται χώροι στάθμευσης κοντά στην είσοδο του λιμένα, δεν καλύπτουν τη ζήτηση για στάθμευση στο εμπορικό τμήμα του Δήμου. Οι πολίτες επισκέπτονται για τα καθημερινά τους ψώνια ή διάφορες υπηρεσίες το εμπορικό τμήμα του Δήμου, χωρίς να βρουν εύκολα να σταθμεύσουν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την άναρχη, επικίνδυνη στάθμευση, ακόμη και πάνω στα πεζοδρόμια ή διπλοπαρκάρουν σε ορισμένα τμήματα με έντονη επισκεψιμότητα.

δ) Τέταρτη κατηγορία που χρήζει άμεσης αντιμετώπισης είναι η βελτίωση της εξυπηρέτησης των ΜΜΜ. Προτείνεται η πύκνωση των στάσεων και δρομολογίων, την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών. Τα υφιστάμενα λεωφορεία δεν καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών και δεν αποτελούν ελκυστική επιλογή για τις μετακινήσεις τους. Υπάρχει ανάγκη βελτίωσης για την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων, την προστασία του περιβάλλοντος και την απεξάρτηση από τα ιδιωτικά οχήματα.

Τα μέτρα κινητικότητας που κρίνουν οι δημότες ως πολύ σημαντικά και σημαντικά σε σειρά προτεραιότητας (από αύξουσα σε φθίνουσα) είναι:

1. Προτεραιότητα στη βελτίωση περιβάλλοντος,
2. Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ (ράμπες, έξυπνες διαβάσεις),
3. Προτεραιότητα στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
4. Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκινγκ),
5. Δημιουργία θηλάκων ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών με πεζή μετακίνηση,

6. Βελτίωση εξυπηρέτησης ΜΜΜ - πύκνωση στάσεων και δρομολογίων και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών,
7. Εισαγωγή δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας.

Ανάδειξη Ευκαιριών στην Περιοχή Παρέμβασης

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 40 Α/ 2021 στο 2^ο στάδιο κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτισης σεναρίων απαιτείται η ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης.

- Βελτίωση της ελκυστικότητας της περιοχής, ώστε να προσελκύσει πιθανούς επισκέπτες που αναμένεται να περάσουν προς τη Σαλαμίνα.
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των ΜΜΜ με αποτέλεσμα την προτροπή των πολιτών να «αντικαταστήσουν» τα ΙΧ με τη χρήση λεωφορείων.
- Προσφορά χώρου πεζών/περιπάτου για την αναβάθμιση του βιωτικού επιπέδου των κατοίκων.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Οργανωμένης στάθμευσης χωρίς να προτρέπουν τους οδηγούς να σταθμεύουν άναρχα.

Ανάλυση SWOT

Στον παρακάτω πίνακα περιγράφονται οι αδυναμίες, οι κίνδυνοι, οι ευκαιρίες και τα δυνατά σημεία που προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 44: Swot ανάλυση Δήμου Περάματος

Strengths / Δυνατά Σημεία	Weaknesses / Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Βιομηχανική περιοχή ▪ Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ▪ Εμπορικός λιμένας ▪ Ισχυρές υποδομές ▪ Σημείο σύνδεσης με τη Σαλαμίνα ▪ Παραλιακή πόλη ▪ Φυσική ομορφιά ▪ Ήπιες καιρικές συνθήκες ▪ Πολιτική σύγκλιση στην επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υψηλό ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ ▪ Η μεγαλύτερη ροή κυκλοφορίας διέρχεται από το κέντρο της πόλης ▪ Απουσία υποδομών για ποδηλάτες ▪ Ελλιπείς υποδομές για πεζούς σε τοπικές οδούς ▪ Περιορισμένα πλάτη πεζοδρομίων εκτός των κεντρικών οδών ▪ Παρουσία εμποδίων στην κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια ▪ Ορεινό ανάγλυφο με μεγάλες κλίσεις σε μεγάλο ποσοστό του δήμου ▪ Εγκαταλειμμένα οχήματα ▪ Προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης, παρόλα αυτά 25% βρίσκονται σε παράνομη στάθμευση ▪ Επισήμανση από τους πολίτες της ανάγκης σημαντικών βελτιωτικών μέτρων για καλύτερο περιβάλλον

	<p>καλύτερο σύστημα μεταφορών της πόλης και δημοτική συγκοινωνία.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Αδυναμία κάλυψης της εποχιακής ζήτησης λόγω τουριστικών δραστηριοτήτων ▪ Προβληματικές Δημόσιες Συγκοινωνίες (μη επαρκής κάλυψη δικτύου, μη επαρκής πληροφόρηση διαδρομών) ▪ Κοινωνικός αποκλεισμός ευπαθών ομάδων ▪ Έλλειψη χώρων πρασίνου και πάρκων ▪ Άμεση υποβάθμιση των ακτών και των παράκτιων υδάτων με την απόρριψη καταλοίπων από ναυπηγικές εργασίες ▪ Αποκλεισμός του πολίτη από το θαλάσσιο μέτωπο ▪ Κακός οδικός σχεδιασμός σε ένα πιθανό «βιομηχανικού τύπου» ατύχημα (μοναδική εισοδος/έξοδος προς/από το δήμο)
Opportunities / Ευκαιρίες	Threats / Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Πρόβλεψη για επέκταση του τραμ ή μετρό της Αθήνας 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Θαλάσσιο μέτωπο εξοπλισμένο με λιμενικές εγκαταστάσεις

<ul style="list-style-type: none">▪ Πρόβλεψη για επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου μέχρι το Λαύριο.▪ Υποθαλάσσια ζεύξης του Περάματος με τη Σαλαμίνα..▪ Μεγάλη κινητικότητα επιβατών και οχημάτων με τη Σαλαμίνα▪ Ανάδειξη αστικού ιστού και χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς▪ Μικρό ποσοστό διαμπερών κινήσεων από άλλους δήμους▪ Εγκεκριμένες μελέτες και σχέδια με στόχο την αποφόρτιση του κέντρου της πόλης από το ΙΧ., όπως η σύνδεση του ανισόπεδου κόμβου του Περάματος με τη Λεωφόρο Σχιστού συνολικού μήκους 4,5 χλμ, ώστε να παρακάμπτεται ο Δήμος Περάματος▪ Βελτίωση πρόσβασης στο παραλιακό μέτωπο.▪ Μείωση κυκλοφοριακού φόρτου και η βελτίωση του οδικού δικτύου κατά μήκος του μετώπου▪ Δημιουργία πεζοδρομίων και υποδομών για ΑΜΕΑ▪ Δημιουργία ποδηλατοδρόμων▪ Εμφαση στην ηλεκτροκίνηση – χωροθέτηση σταθμών φόρτισης	<ul style="list-style-type: none">▪ Βιομηχανικό ατύχημα μεγάλης κλίμακας.▪ Κίνδυνος αποκλεισμού της πόλης▪ Η διεύρυνση του τουριστικού φόρτου σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα θα έχει αρνητικές συνέπειες▪ Κλιματική αλλαγή - Χαμηλή ανθεκτικότητα των υποδομών
---	---

<ul style="list-style-type: none">▪ Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας▪ Ενημέρωση και συμμετοχή πολιτών στη λήψη αποφάσεων.▪ Δυνατότητα αξιοποίησης προγραμμάτων ΕΣΠΑ▪ Δυνατότητα αξιοποίησης προγραμμάτων από το Ταμείο Ανάκαμψης	
--	--

Κατάρτιση σεναρίων για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

Η έκθεση ανάπτυξης σεναρίων συστημάτων Κινητικότητας στο Δήμο Περάματος αποτελεί ουσιαστική υποχρέωση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου που απορρέει από τον κύκλο εκπόνησης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2013 και ανανέωση 10/2019), καθώς και από τον Ν.4784/2021.

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

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

Δόμηση Σεναρίων

Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing)

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

Οι γενικές αρχές του μηδενικού σεναρίου είναι οι ακόλουθες:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ κλπ.).
- Παραμένουν τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του Δήμου Περάματος.
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- Τα υφιστάμενα προβλήματα συνεχίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του δήμου.

Ήπιο Σενάριο (Do Something)

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κλπ),
- Προωθούνται παρεμβάσεις για την προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως εναλλακτικών μορφών μετακίνησης,
- Δημιουργούνται πράσινες διαδρομές και υποδομές για την κίνηση του ποδηλάτου,
- Δημιουργείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων (συμβατικών και ηλεκτρικών),
- Περιορίζεται η χρήση του ΙΧ, ιδιαίτερα εντός του κέντρου της πόλης,
- Ενισχύεται ο ρόλος της Δημόσιας Συγκοινωνίας και διερευνάται η δυνατότητα δημιουργίας δημοτικής συγκοινωνίας,

- Προωθείται η ηλεκτροκίνηση στα οχήματα του δήμου και στα ΙΧ, μέσα από τις κατευθύνσεις που δίνει και το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.

Τα μέτρα στο Ήπιο Σενάριο περιλαμβάνουν:

- Δημιουργία πεζοδρομίων σε σημεία όπου σήμερα απουσιάζουν και διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε περιπτώσεις που το πλάτος είναι ανεπαρκές,
- Ανάπτυξη υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας των πεζών,
- Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου,
- Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων,
- Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης κοινόχρηστων χώρων, χώρων πρασίνου, αθλητικών εγκαταστάσεων και χώρων εκπαίδευσης,
- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων,
- Βελτίωση προσβασιμότητας σχολικών εγκαταστάσεων,
- Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα,
- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων του ΟΑΣΑ,
- Περιορισμός παράνομης στάθμευσης,
- Μείωση ορίων ταχύτητας στο οδικό δίκτυο,
- Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με παρεμβάσεις χαμηλού κόστους,
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων,
- Υλοποίηση υποδομών φόρτισης (βάση των κατευθύνσεων του ΣΦΗΟ),
- Αναβάθμιση προσβασιμότητας δημοτικών κτιρίων.

Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)

Οι γενικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κλπ),
- Το περπάτημα και το ποδήλατο καθίστανται οι κύριες μορφές μετακίνησης,
- Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου στο σύνολο της πόλης,
- Δημιουργία ενός πυκνού δικτύου πράσινων διαδρομών,
- Δημιουργία συστήματος ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων,
- Απαγόρευση στάθμευσης σε κεντρικά σημεία του Περάματος,
- Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (on demand),
- Αντικατάσταση των δημοτικών οχημάτων με ηλεκτρικά οχήματα,
- Προώθηση συνεπιβατισμού (car pooling) και κοινοχρησίας οχημάτων (car sharing),
- Τοποθέτηση αισθητήρων καταγραφής οχημάτων στην είσοδο/έξοδο του λιμένα για τη δημιουργία βάσης δεδομένων με στοιχεία φόρτου του λιμένα,
- Χωροθέτηση χώρου αναμονής επιβιβαζόμενων οχημάτων και επιβατών στο λιμένα,
- Απαγόρευση στάθμευσης στο χώρο του λιμένα,
- Σταθμοί ηλεκτρικής φόρτισης στην πιάτσα των ταξί στο χώρο του λιμένα,
- Δημιουργία τοπικής γραμμής λεωφορείου για τη σύνδεση του λιμανιού με γραμμή του μετρό (σταθμός Νίκαια) και χρήση πράσινου λεωφορείου.

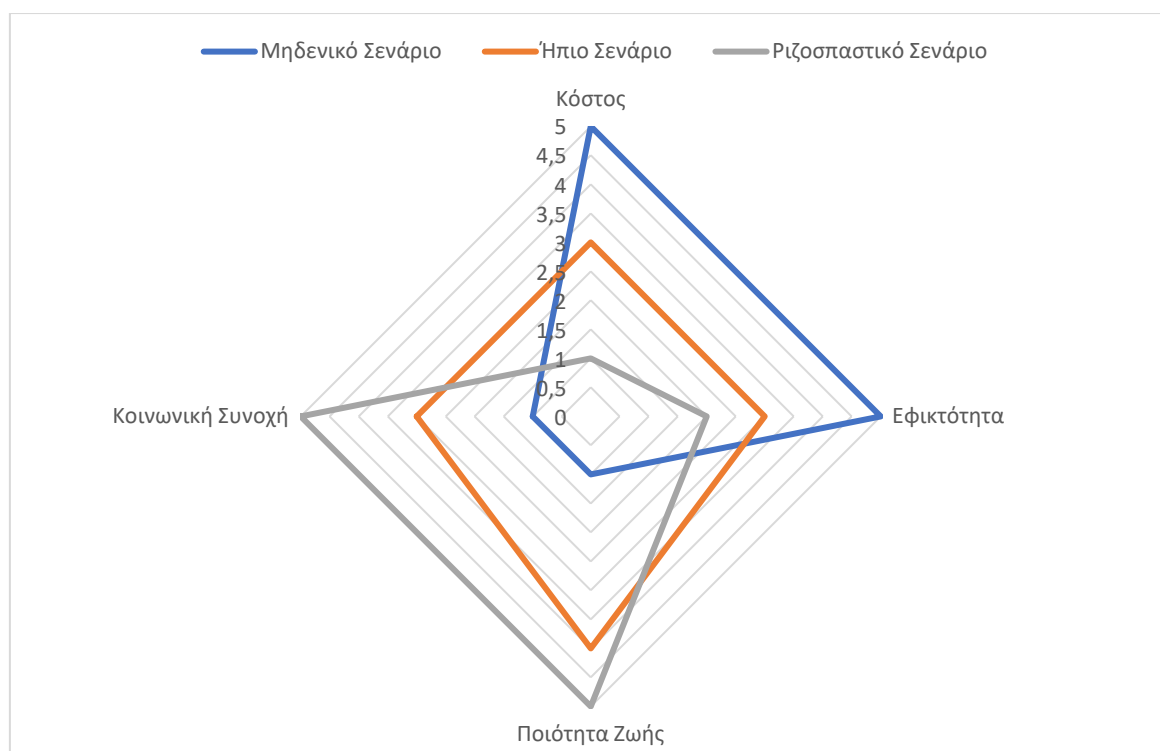
Τα μέτρα στο Ριζοσπαστικό Σενάριο περιλαμβάνουν όλα τα μέτρα που αναφέρθηκαν στο ήπιο σενάριο και επιπλέον:

- Δημιουργία Συστήματος Κοινόχρηστων Ηλεκτρικών Ποδηλάτων και Scooters
- Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses),

- Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα,
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας,
- Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand),
- Δημιουργία προγράμματος ηλεκτροκίνητων κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing),
- Δημιουργία προγράμματος συνεπιβατισμού (car pooling),
- Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου,
- Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας,
- Ενιαία τιμολόγηση κοινόχρηστων ποδηλάτων, δημοτικής συγκοινωνίας και σταθμών φόρτισης,
- Διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για πολίτες,
- Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών.

Ποιοτική Αξιολόγηση Σεναρίων

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



Διάγραμμα 24: Ποιοτικής Αξιολόγησης Σεναρίων

Ως προς το κόστος, το μηδενικό σενάριο έχει το χαμηλότερο, καθώς δεν περιλαμβάνει υλοποίηση νέων μέτρων, ενώ το το ριζοσπαστικό έχει το μεγαλύτερο λόγω της πληθώρας μέτρων που προτείνεται να υλοποιηθούν.

Ως προς την εφικτότητα, το ριζοσπαστικό παρουσιάζει τις περισσότερες δυσκολίες εφαρμογής, οι οποίες προέρχονται είτε από την αδυναμία εξεύρεσης οικονομικών πόρων, είτε από τη γραφειοκρατία και τους μεγάλους χρόνους εγκρίσεων για την αδειοδότηση των έργων, είτε τέλος από τη δυσκολία αποδοχής από τους φορείς και τους πολίτες του Δήμου.

Ως προς την ποιότητα ζωής, το ριζοσπαστικό σενάριο θα επιφέρει τις σημαντικότερες θετικές επιπτώσεις λόγω της ενεργής συμβολής του στην μείωση της ρύπανσης, στην βελτίωση της εικόνας αλλά και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος και ιδίως του οδικού χώρου, αλλά και στην γενικότερα ελκυστικότητα του Δήμου Περάματος. Το ήπιο σενάριο θα επιφέρει και αυτό σημαντικά οφέλη, σε μικρότερο όμως βαθμό.

Τέλος, ως προς την κοινωνική συνοχή, το ριζοσπαστικό σενάριο θα βελτιώσει σε μέγιστο βαθμό το επίπεδο προσβασιμότητας (ιδιαίτερα των ατόμων με μειωμένη

κινητικότητα) και θα δώσει ίσες ευκαιρίες μετακινήσεως σε όλους τους δημότες και τους επισκέπτες της πόλης.

Συμπερασματικά, διαπιστώνεται ότι το ριζοσπαστικό σενάριο, αν και έχει αυξημένο κόστος υλοποίησης, κρίνεται ως το καταλληλότερο για το Δήμο Περάματος, καθώς αποτελεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση, που θα βελτιώσει αισθητά τόσο την ποιότητα ζωής, όσο και την κοινωνική συνοχή. Παρά το συγκριτικά μεγαλύτερο κόστος και τη σχετικά εντονότερη δυσκολία αποδοχής, τα οφέλη που θα επιφέρει η εφαρμογή του ριζοσπαστικού σεναρίου, θα είναι αισθητά μεγαλύτερα από εκείνα των άλλων δύο. Επίσης, η εφαρμογή του ριζοσπαστικού σεναρίου θα διαμορφώσει τις συνθήκες για μια νέα εποχή στις μετακινήσεις, η οποία θα στηρίζεται στη βιώσιμη κινητικότητα, περιορίζοντας μάλιστα δραστικά και το αυτοκίνητο, θα προστατεύει το περιβάλλον, ενώ θα ενισχύσει και την ελκυστικότητα του Δήμου Περάματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Μελέτες/Εργασίες

- Πέτρας Γ., Δήμος Περάματος Συνοπτική Παρουσίαση Παραλαβής Νέας Δημοτικής Αρχής, Μάρτιος 2015, slideshare.net
- Τζιγκουνάκης Θ., «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος», Πέραμα, Ιούλιος 2019, perama.gr

Διπλωματικές

- Δαγρές, Π. & Φωτίου, Ν., 2016. Μελέτη θορύβου και ακουστικές μετρήσεις στην ευρύτερη περιοχή του λιμένος Πειραιώς.
- Καλογούρης, Π. & Λευκαδίτης, Ν., 2010. Αστικό παρατηρητήριο. Έρευνα περιοχής Περάματος.
- Λαγουδάκη, Δ., 2018. Περιβαλλοντική αξιολόγηση κινδύνου λιμένων βασική μελέτη: λιμένας Περάματος.
- Ματθαίου, Δ.Δ. & Μπόβολου, Ά., 2014. Οικιστική ανάπτυξη και κοινωνία στο σύγχρονο Πέραμα.
- Παπαχαράλαμπος, Ν. & Λιώρης, Λ., 2016. Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος.
- Τσιαμπάος, Κ.Ε., 2012. Η υποθαλάσσια σήραγγα Σαλαμίνας-Περάματος: Γεωλογικές, γεωτεχνικές και σεισμοτεκτονικές έρευνες (Bachelor's thesis).
- Υποθέσιμος, Κ., 2019. Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις Ζεύξης Περάματος Σαλαμίνας.

Αρθρογραφία/Ιστοσελίδες

- «Αξίζει να το επισκεφτείτε: Πολυχώρος Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα», elamazi.gr
- «Αιματηρό τροχαίο με Ι.Χ. και δύο μηχανές στο Πέραμα», 4/5/2016, zougla.gr
- Καραγιάννης Ν., 14/7/2021, «Σε δημόσια διαβούλευση η περιβαλλοντική μελέτη για την Υποθαλάσσια Ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος», yrodomes.com

- Γεώργιος Γ., 6/9/2021, Υποθαλάσσια σήραγγα Σαλαμίνας - Περάματος: Ολοκληρώνονται οι διεργασίες , http://www.agioitheodoroi.gr/2021/09/blog-post_977.html
- Δήμος Πειραιά, piraeus.gov.gr
- Δήμος Περάματος, perama.gr
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, eltis.org
- Ζάχος Γ., 30/8/2021, «Προσωρινά κλειστή η Λ. Δραπετσώνας από την Ιχθυόσκαλα προς Πειραιά και από την Ε-1 προς Πέραμα», <https://www.naftemporiki.gr/story/1766449/prosorina-kleisti-i-l-drapetsonas-apo-tin-ixthuoskala-pros-peiraia-kai-apo-tin-e-1-pros-perama>
- Θανατηφόρο τροχαίο στο Πέραμα με εγκατάλειψη – Πληροφορίες ζητά η οικογένεια, 27/5/2021, e-peiraias.gr
- Μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα, athenstransport.com
- «Πάρκο Γεωργίου Γεννηματά», Περιβαλλοντικός Σύνδεσμος Δήμων Αθήνας – Πειραιά, resydar.gr
- «Πλωτό Ναυτικό Μουσείο Θωρηκτό «Γ. Αβέρωφ», Αρχαιολογία και τέχνες, archaiologia.gr, 7/10/2015
- «Τι απέγιναν οι μελέτες επέκτασης του TRAM προς Κερασίни και Πέραμα;», 8/5/2021, koinoniki.gr
- Ψαρράς Π., «Του χρόνου η επέκταση του μετρό στον Πειραιά – Συζητείται η επέκταση τράμ προς Χατζηκυριάκειο και Κερασίни/Πέραμα», 21/1/2021, pireaspiraeus.com

Βάσεις δεδομένων

- Αποκεντρωμένη διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου, Διευθύνσεις Υδάτων, 4862.syzefxis.gov.gr
- Αρχαιολογικό κτηματολόγιο, archaiologikoktimatologio.gov.gr
- e-Πολοδομία, Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών is.epoleodomia.gov.gr
- meteosearch.meteo.gr

- Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, mapsportal.yren.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ερωτηματολόγιο για τη διενέργεια Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Πέραμα

Η σχέση σας με το Πέραμα:

- Εργαζόμενος
- Μόνιμος κάτοικος
- Επισκέπτης

Το φύλο σας:

- Άνδρας
- Γυναίκα
- Δεν απαντώ

Ποια είναι η ηλικία σας;

- < 18
- 19-29
- 30-39
- 40-49
- 50-59
- 60-69
- >69
- Δεν απαντώ

Ποιος ο τόπος μόνιμης κατοικίας σας;

- Δήμος Περάματος
- Δήμος Πειραιά
- Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας
- Δήμος Χαϊδαρίου
- Νότιος Τομέας Αττικής
- Βόρειος Τομέας
- Κεντρικός Τομέας
- Δυτικός Τομέας
- Ανατολικός Τομέας

- Εκτός Αττικής

Τι επάγγελμα ασκείτε;

- Ελεύθερος επαγγελματίας
- Ιδιωτικός υπάλληλος
- Δημόσιος υπάλληλος
- Συνταξιούχος
- Φοιτητής
- Μαθητής
- Οικιακά
- Σε αναζήτηση εργασίας
- Άλλο
- Δεν επιθυμώ να απαντήσω

Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

- Δημοτικό
- Γυμνάσιο/Λύκειο
- Τεχνική Σχολή (ΤΕΛ/ΤΕΕ/ΙΕΚ)
- Ανώτερη Εκπαίδευση (Πανεπιστήμιο, ΤΕΙ)
- Μεταπτυχιακό
- Διδακτορικό
- Δεν επιθυμώ να απαντήσω

Πριν από τη συμπλήρωση αυτού του ερωτηματολογίου γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην πόλη;

- Ναι
- Όχι

Πόσα μέλη έχει η οικογένειά σας (μαζί με εσάς);

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 ή περισσότερα

Ποιο είναι το ετήσιο εισόδημα του νοικοκυριού σας;

- Κάτω από €9.000
- €9.001-€15.000
- €15.001-€25.000
- €25.001-€35.000
- Άνω των €35.000
- Δεν έχω εισόδημα
- Δεν Ξέρω-Δεν Απαντώ

Πόσα οχήματα διαθέτει το νοικοκυριό σας;

- ΙΧ (Κανένα, 1, 2, 3 ή περισσότερα)
- Ποδήλατο (Κανένα, 1, 2, 3 ή περισσότερα)
- Δίκυκλο (Κανένα, 1, 2, 3 ή περισσότερα)
- Φορτηγό/ημιφορτηγό (Κανένα, 1, 2, 3 ή περισσότερα)
- Ηλεκτρικό Ποδήλατο (Κανένα, 1, 2, 3 ή περισσότερα)
- Ηλεκτρικό Πατίνι (Κανένα, 1, 2, 3 ή περισσότερα)

Ποιος είναι ο σκοπός μετακίνησής σας προς την πόλη του Περάματος;

- Στο πλαίσιο των καθηκόντων της εργασίας σας
- Προς/ από το σχολείο
- Προς/ από την εργασία
- Για αγορές
- Για ψυχαγωγία
- Επισκέψεις σε φίλους/συγγενείς

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τα παρακάτω μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις σας;

- ΙΧ- Οδηγός
- ΙΧ- Επιβάτης
- Δίκυκλο
- Ποδήλατο
- Δημόσια συγκοινωνία
- Ταξί
- Πεζή μετακίνηση

(Σχεδόν ποτέ, Σπάνια, Λίγες φορές, Πολλές φορές, Καθημερινά)

Που σταθμεύετε συνήθως στην κεντρική περιοχή;

- Σε ελεύθερη θέση στάθμευσης παρά την οδό
- Σε ελεύθερο χώρο εκτός οδού
- Σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης με πληρωμή

Πόσο χρόνο δαπανάτε για την ανεύρεση θέσης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης (σε λεπτά);

- Έως 3 λεπτά
- 3-5 λεπτά
- 5 - 10 λεπτά
- 10 - 15 λεπτά
- Περισσότερο από 15 λεπτά

Αξιολογείτε τις συνθήκες οδικής κυκλοφορίας στην πόλη του Περάματος;

- Καθόλου Ικανοποιητικές (Από 1 έως 5) Πολύ Ικανοποιητικές

Πόσο σημαντικά θεωρείται τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ΙΧ εντός της πόλης του Περάματος;

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Δυσκολία εξεύρεσης χώρου στάθμευσης
- Ελλιπής συντήρηση οδικού δικτύου
- Επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά
- Μη επαρκής ορατότητα σε διασταυρώσεις
- Δεν διαθέτω δίπλωμα οδήγησης
- Δεν διαθέτω ΙΧ

(Καθόλου σημαντικό, Λίγο σημαντικό, Σημαντικό, Πολύ σημαντικό, Πάρα πολύ σημαντικό)

Τι βαθμολογία θα δίνετε στις συνθήκες πεζής μετακίνησης στην πόλη του Περάματος;

- Καθόλου Ικανοποιητικές (Από 1 έως 5) Πολύ Ικανοποιητικές

Πόσο σημαντικά θεωρείται τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε πεζή εντός της πόλης του Περάματος;

- Δεν υπάρχουν πεζόδρομοι που εξασφαλίζουν άνετη πεζή μετακίνηση
- Δεν υπάρχουν ελκυστικές διαδρομές για περπάτημα στην πόλη
- Τα πεζοδρόμια είναι στενά ή σε κάποιους δρόμους δεν υπάρχουν καθόλου
- Δεν υπάρχουν πολλές διαβάσεις πεζών
- Δεν υπάρχει ικανοποιητικός φωτισμός στην πόλη
- Υπάρχουν στα πεζοδρομία πολλά εμπόδια στη μέση που δυσκολεύουν την κίνηση μου (π.χ. λακούβες, σπασμένες πλάκες κλπ.)
- Είναι αρκετά επικίνδυνο καθώς οι οδηγοί δεν προσέχουν τους πεζούς
- Δεν έχω χρόνο, οπότε μετακινούμαι με το αυτοκίνητο

(Καθόλου σημαντικό, Λίγο σημαντικό, Σημαντικό, Πολύ σημαντικό, Πάρα πολύ σημαντικό)

Πόσο σημαντικά θεωρείται τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε με ποδήλατο εντός της πόλης του Περάματος;

- Δεν υπάρχουν οι ποδηλατόδρομοι για ασφαλή μετακίνηση με το ποδήλατο
 - Δεν θα καταφέρω να πάω γρήγορα στη δουλειά μου
 - Είναι επικίνδυνο γιατί οι οδηγοί δεν προσέχουν τους ποδηλάτες
 - Υπάρχουν ανηφόρες-κατηφόρες στην περιοχή που μένω και δεν βολεύει
 - Φοβάμαι μήπως κλέψουν το ποδήλατο μου στο σημείο που θα το δέσω
 - Χρειάζεται καθημερινά να καλύπτω μεγάλες αποστάσεις οπότε δεν βολεύει
 - Δεν μπορώ να το συνδυάσω εύκολα με μέσα μαζικής μεταφοράς (π.χ. Λεωφορείο)
 - Νιώθω ότι δεν έχω καλή φυσική κατάσταση για να μετακινούμαι καθημερινά με ποδήλατο
 - Δεν έχω ποδήλατο ή δεν ξέρω να κάνω
- (Καθόλου σημαντικό, Λίγο σημαντικό, Σημαντικό, Πολύ σημαντικό, Πάρα πολύ σημαντικό)*

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε την Δημόσια Συγκοινωνία;

- Σχεδόν Ποτέ
- Μερικές φορές το χρόνο
- Μερικές φορές το μήνα
- Μερικές φορές την εβδομάδα

- Καθημερινά

Αν είστε άτομο με προβλήματα στη μετακίνηση (ηλικιωμένος, ΑμεΑ, με μικρά προβλήματα στο περπάτημα κ. α.) πόσο συχνά μετακινείστε με Δημόσια Συγκοινωνία;

- Σχεδόν Ποτέ
- Μερικές φορές το χρόνο
- Μερικές φορές το μήνα
- Μερικές φορές την εβδομάδα
- Καθημερινά

Όταν κρατάτε τσάντες-ψώνια ή καροτσάκι μωρού ποσο πιθανό να χρησιμοποιήσετε τη Δημόσια Συγκοινωνία; (Σημειώστε 1 αν το θεωρείτε καθόλου έως 5 αν το θεωρείτε πολύ πιθανό)

- Καθόλου Πιθανό (Από 1 έως 5) Πολύ Πιθανό

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υπηρεσίες της Δημόσιας Συγκοινωνίας στο Πέραμα;

- Καθόλου (Από 1 έως 5) Πάρα πολύ

Πόσο σημαντικά θεωρείται τα παρακάτω εμπόδια για να μετακινηθείτε Δημόσιες Συγκοινωνίες εντός της πόλης του Περάματος;

- Μεγάλο κόστος εισιτηρίου
- Κάλυψη δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας (δεν έχω στάση κοντά στο σπίτι μου ή στο προορισμό μου)
- Χαμηλή συχνότητα δρομολογίων
- Κακή καθαριότητα στο εσωτερικό του οχήματος
- Άνεση κατά την μετακίνηση (π.χ. δεν βρίσκω κάθισμα)
- Ασφάλεια μετακίνησης (νιώθω ότι δεν οδηγούν με ασφάλεια, είμαι εκτεθημένος όταν περιμένω στη στάση κλπ)
- Αξιοπιστία δρομολογίων (δηλ. δεν έρχεται στην ώρα του το λεωφορείο)
- Έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τις στάσεις και τα δρομολόγια

(Καθόλου σημαντικό, Λίγο σημαντικό, Σημαντικό, Πολύ σημαντικό, Πάρα πολύ σημαντικό)

Αν υπήρχε Δημοτική Συγκοινωνία στον Δήμο Περάματος, θα τη χρησιμοποιούσατε

- Ναι
- Όχι

Πόσο ακριβό-φθηνό θεωρείτε το κόμιστρο της δημόσιας συγκοινωνίας;

- Πολύ φθηνό (Από 1 έως 5) Πολύ ακριβό

Πόσο συχνά κάθεστε σε μία πλατεία ή σε ενά παγκάκι (δρόμο ή πεζόδρομο);

- Σχεδόν Ποτέ
- Μερικές φορές το χρόνο
- Μερικές φορές το μήνα
- Μερικές φορές την εβδομάδα
- Καθημερινά

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τους διαθέσιμους χώρους (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, πάρκα) στον Δήμο;

- Διαθεσιμότητα πεζοδρόμων για εμπορικές δραστηριότητες
- Διαθεσιμότητα ελεύθερων χώρων για ξεκούραση ή αναψυχή (π.χ. πλατείες)
- Διαθεσιμότητα παιδικών χαρών και χώρων πρασίνου (πάρκα)
- Διαθεσιμότητα ανοιχτών χώρων για φυσική άσκηση

(Δυσανεστημένος-η, Αδιάφορος-η, Ικανοποιημένος-η)

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την ποιότητα των διαθέσιμων δημόσιων χώρων του δήμου;

- Καθαριότητα-συντήρηση
- Φωτισμός
- Ύπαρξη πρασίνου
- Ασφάλεια
- Ασφαλείς και φιλικοί για τα παιδιά
- Προσβασιμότητα
- Εξυπηρέτηση γειτονικών δραστηριοτήτων αναψυχής η εμπορίου
- Κοινωνική αλληλεπίδραση
- Συνωστισμός

(Δυσανεστημένος-η, Αδιάφορος-η, Ικανοποιημένος-η)

Βαθμολογήστε συνολικά την ικανοποίησή σας από τη ποιότητα των δημόσιων χώρων στον Δήμο;

- Δυσανεστημένος (Από 1 έως 5) Ευχαριστημένος

Πόσο σημαντικό θεωρείτε ο δήμος σας τα επόμενα χρόνια να αποκτήσει ένα σύστημα αστικής κινητικότητας που θα είναι ευρέως γνωστό πως δίνει βάρος στα παρακάτω:

- Προτεραιότητα στα ήπια μέσα μεταφοράς | περπάτημα και ποδήλατο
- Προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία
- Προτεραιότητα στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων
- Προτεραιότητα στη βελτίωση περιβάλλοντος (πράσινο, ελεύθεροι χώροι, αισθητικές παρεμβάσεις κλπ.)

(Καθόλου σημαντικό, Λίγο σημαντικό, Σημαντικό, Πολύ σημαντικό, Πάρα πολύ σημαντικό)

Πόσο σημαντική θεωρείτε την εφαρμογή των παρακάτω μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας/προσβασιμότητας στην περιοχή του Περάματος;

- Μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας με μέγιστη ταχύτητα 30 km/h
- Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ (ράμπες, έξυπνες διαβάσεις)
- Μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή διαπλάτυνση των υφιστάμενων σε βάρος του οδοστρώματος
- Δημιουργία θηλάκων ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία για την ασφαλή μετακίνηση των παιδιών με πεζή μετακίνηση
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε όλη την έκταση του δήμου
- Δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης για τα ποδήλατα
- Εισαγωγή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα
- Βελτίωση εξυπηρέτησης ΜΜΜ - πύκνωση στάσεων και δρομολογίων και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών
- Αντικατάσταση στόλου λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας "πράσινος στόλος" χαμηλών εκπομπών άνθρακα (ηλεκτρικά λεωφορεία)
- Εισαγωγή δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα πράσινης τεχνολογίας
- Δυναμική προώθηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας με μέτρα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης
- Εφαρμογές συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (κάμερες παρακολούθησης κυκλοφορίας, δυναμική σηματοδότηση, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων κ.α.)στυνόμησης
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πάρκινγκ)

- Προώθηση κινητήρων εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση, υβριδική τεχνολογία κ.ά.)

(Καθόλου σημαντικό, Λίγο σημαντικό, Σημαντικό, Πολύ σημαντικό, Πάρα πολύ σημαντικό)

Για την ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ Α.Ε.