



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ  
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΑΡΧΟΥ**

Αρ. Εσωτ. Πρωτ.:  
Ταχ. Δ/ση: Αθηνάς 63  
Ταχ. Κώδικας: 10552  
Τηλ.: 2103310861

**Βαθμός Ασφαλείας: Αδιαβάθμητο  
Βαθμός Προτεραιότητας : Εξ. Επείγον  
Χρόνος Διατήρησης: Διημερές**

**Αθήνα, 9-5-2020**

**ΠΡΟΣ:** τον Πρόεδρο του Δημοτικού Συμβουλίου

**ΘΕΜΑ: Α)** " Έγκριση ή μη της πρότασης για την υλοποίηση σχεδίου σχετικά με τη λήψη προσωρινών κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσεων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας λόγω συνδρομής επιτακτικών αναγκών για την αντιμετώπιση σοβαρού κινδύνου δημόσιας υγείας που συνίστανται στη μείωση του κινδύνου διασποράς του κορονοϊού COVID-19 με στόχο την αύξηση του χώρου για τη μετακίνηση των πεζών και των μετακινούμενων με ήπια μέσα μετακίνησης στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας".

**Β)** Εξουσιοδότηση του Δημάρχου για τη διαβίβαση της πρότασης στους συναρμόδιους φορείς.

**ΚΟΙΝ:**

1. Αυτοτελές Τμήμα Διοικητικής Υποστήριξης Δημάρχου
2. Ιδιαίτερο Γραφείο Δημάρχου
3. Αυτοτελές Τμήμα Υποστήριξης Γενικού Γραμματέα
4. Αντιδήμαρχο κ. Φ-Β. Αξιώτη
5. Αντιδήμαρχο κ. Ν. Αβραμίδη
6. Αντιδήμαρχο κ. Β. Κορομάντζο
7. Αντιδήμαρχο κ. Ε. Κολλάτο
8. Γενική Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Έργων
9. Γενική Διεύθυνση Οικονομικών
10. Διεύθυνση Δημοτικών Προσόδων
11. Διεύθυνση Δόμησης
12. Διεύθυνση Οδοποιίας, Αποχέτευσης & Κοινοχρήστων Χώρων

**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ :**

Το προηγούμενο διάστημα, τα μέτρα για τη διαφύλαξη της δημόσιας υγείας, οδήγησαν σε δραστική μείωση των μετακινήσεων και των κυκλοφοριακών φόρτων. Είναι δε βέβαιο ότι η επάνοδος στην γνώριμη καθημερινότητα, θα χρειαστεί χρόνο.

Η παρούσα χρονική συγκυρία, αποτελεί μοναδική ευκαιρία, προκειμένου ένα μέρος του χώρου που προσωρινά ελευθερώθηκε από τα Ι.Χ., να αποδοθεί σε νέες χρήσεις, φιλικότερες στον άνθρωπο και στο περιβάλλον.

Σύμφωνα με την έως σήμερα διεθνή πρακτική, στην αντιμετώπιση της κρίσης του κορονοϊού μπορούν, μεταξύ των άλλων μέτρων πρόληψης και προστασίας, να συνεισφέρουν και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, έτσι ώστε :

- να εξασφαλίζεται η κοινωνική απόσταση στον δημόσιο χώρο με μεγαλύτερες αποστάσεις ανάμεσα στους πεζούς,
- να αποφεύγεται ο συνωστισμός στα Μ.Μ.Μ. με την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα)
- να διασφαλίζεται ότι δεν θα προκύψει επιβάρυνση των νοσοκομείων από παθόντες σε τροχαία/οδικά ατυχήματα με τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων.

## Διεθνής Εμπειρία και επεμβάσεις κινητικότητας σε άλλες πόλεις

Μία σειρά μεγάλων πόλεων του εξωτερικού, υιοθετούν ή προτίθενται να υιοθετήσουν γενναίες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις λόγω κοροναϊού. Ενδεικτικά αναφέρονται το Μιλάνο, το Δουβλίνο, οι Βρυξέλλες, το Βερολίνο, η Νέα Υόρκη, η Πόλη του Μεξικού, οι οποίες εκμεταλλεύονται το παράθυρο ευκαιρίας που άνοιξε εν μέσω της πανδημίας, προκειμένου να εφαρμόσουν ανάλογα μέτρα κυκλοφοριακών παρεμβάσεων. Κοινός στόχος αυτής της πρακτικής είναι η απόδοση περισσότερου χώρου στους πολίτες για την τήρηση των κοινωνικών αποστάσεων. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h και διεύρυνση των ποδηλατοδρόμων με προσωρινή σήμανση και ελαφριά προστατευτικά στις Βρυξέλλες
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δρόμων με προτεραιότητα στους πεζούς και ποδηλατιστές στο Μιλάνο
- Αύξηση του χρόνου πράσινης σηματοδότησης για πεζούς και ποδήλατα στις Βρυξέλλες
- Αυτόματοι σηματοδότες για πεζούς και ποδήλατα, χωρίς πάτημα κουμπιού στις Βρυξέλλες
- Μείωση του ορίου ταχύτητας από 50km/h σε 30km/h στις πόλεις της Ιρλανδίας
- Διεύρυνση του πλάτους των ποδηλατοδρόμων στο Βερολίνο
- Δημιουργία συνολικού μήκους 650 χιλιομέτρων προσωρινών και μόνιμων ποδηλατοδρόμων στο Παρίσι
- Μείωση του ορίου ταχύτητας στα 20-30 km/h σε κομβικές περιοχές που υπάρχουν ευάλωτοι χρήστες στο Τορίνο
- Μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h σε κεντρικές αρτηρίες στη Βαρκελώνη
- Μετατροπή πολυσύχναστων δρόμων στο κέντρο της πόλης σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30km/h στο Σαν Φρανσίσκο
- Τετραπλασιασμός του δικτύου ποδηλατοδρόμων στην Πόλη του Μεξικού
- Αντικατάσταση λωρίδων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με νέες έκτακτης ανάγκης λωρίδες ποδηλάτων, χρησιμοποιώντας προσωρινούς κώνους στη Μπογκοτά
- Αποκλεισμός αυτοκινήτων σε ευρεία περιοχή του κέντρου στο Βανκούβερ

**Ο Δήμος Αθηναίων, εναρμονίζεται με την εν λόγω πρακτική και σε συνδυασμό με την αδιάκοπη υποστήριξη των Τεχνικών Υπηρεσιών του και την εκτεταμένη συνεργασία που έχει με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, έχει ολοκληρώσει μία πρόταση πιλοτικών επεμβάσεων κινητικότητας στην κεντρική περιοχή της Αθήνας.**

Στις παρούσες συνθήκες, η δοκιμαστική εφαρμογή των κυκλοφοριακών μέτρων θα επιτρέψει στους δημότες να επιστρέψουν σε μια νέα Αθήνα με νέες ευκαιρίες για τους μόνιμους κατοίκους, τους εργαζόμενους, τους επισκέπτες και τους τουρίστες.

**Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, εντάσσονται στη νέα πολιτική αναβάθμισης του Δημόσιου Χώρου στην Αθήνα, με καταρχήν δύο μείζονες κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις.**

- **Η πρώτη αφορά στην ολοκλήρωση και ανάδειξη του Μεγάλου Περιπάτου.**
- **Η δεύτερη αφορά στις περιοχές Εμπορικό Τρίγωνο και Πλάκα, ελεύθερες από Ι.Χ.**

Στόχος των ρυθμίσεων είναι, η επάνοδος στην καθημερινή ζωή των δημοτών και η επαναλειτουργία των καταστημάτων στο Κέντρο της Πόλης, να συνοδεύεται από μια διαφορετική και ποιοτική κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, μια σύγχρονη και αποτελεσματική εφαρμογή ρυθμίσεων και μέτρων κυκλοφορίας και μια αύξηση της καταναλωτικής κίνησης και του τουριστικού ενδιαφέροντος της πόλης και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Η ιδέα του Μεγάλου Περιπάτου της πόλης των Αθηνών, η οποία ξεκίνησε πριν την υγειονομική κρίση, αποβλέπει σε αυτή ακριβώς την ανάγκη, εξασφαλίζοντας και αποδίδοντας περισσότερο κοινόχρηστο χώρο στους πεζούς σε ένα πιο ανθρώπινο αστικό περιβάλλον.

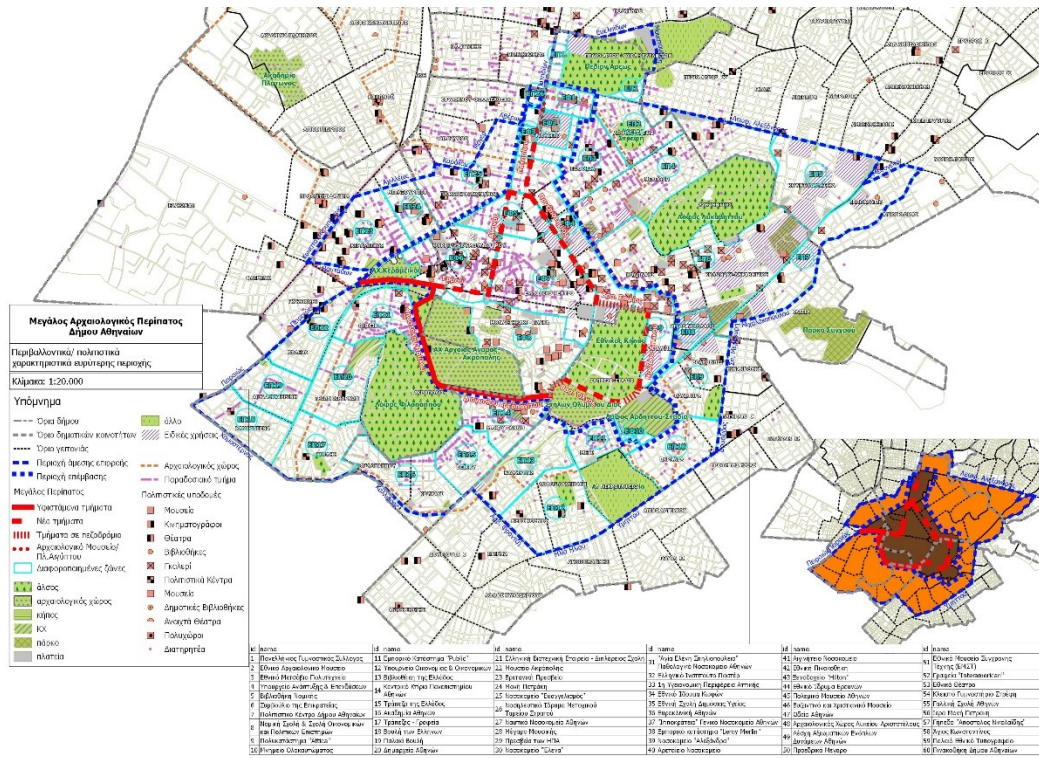
## Μεγάλος Περιπάτος

**Τί είναι ο Μεγάλος Περιπάτος**

Ο Μεγάλος Αρχαιολογικός Περιπάτος είναι το πλέον εμβληματικό έργο που μπορεί να αλλάξει ριζικά την εικόνα του ιστορικού Κέντρου της Αθήνας. Δίνει την ευκαιρία στον δημότη να ξανασυστηθεί με

τα σημαντικά αρχαιολογικά μνημεία της πόλης του και στον επισκέπτη να γνωρίσει σημαντικά ιστορικά και αρχαιολογικά σημεία, αλλά και τις πολλαπλές δυνατότητες της πόλης.

Το σύνολο του περιπάτου αποτυπώνεται στο σκαρίφημα που ακολουθεί και εκτός των διαμορφωμένων οδών Δ. Αρεοπαγίτου, Αποστόλου Παύλου και Αγ. Ασωμάτων, περιλαμβάνει την διαδρομή Β. Αμαλίας, Β. Όλγας, Ηρώδου Αττικού, Β. Σοφίας, Πανεπιστημίου, Αθηνάς και Ερμού. Η παρέμβαση θα συμπεριλάβει και την 28ης Οκτωβρίου (Πατησίων), από την Ομόνοια ως την πλατεία Αιγύπτου για την ενοποίηση του περιπάτου με το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο. Επιπλέον, στην τελική του μορφή θα συμπεριλάβει και την σύνδεση του Κεραμεικού με την Ακαδημία Πλάτωνος. **Στόχος είναι στην τελική φάση των αναπλάσεων να δρομολογηθεί ο πιο όμορφος και πιο ιστορικός περίπατος της Ευρώπης, με συνολικό μήκος διαδρομής 6,8 χιλιομέτρων.**



**Χάρτης Μεγάλου Περιπάτου**

# Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ



Χάρτης Μεγάλου Περιπάτου

## Έργα Μεγάλου Περιπάτου

### Ομόνοια

Για την ανάδειξη του περιπάτου έχει ήδη δρομολογηθεί η συντήρηση και αναβάθμιση της πλατείας Ομονοίας, η οποία αναμένεται να ανοίξει για την πόλη και τους δημότες της στις επόμενες μέρες.

### Πανεπιστημίου - Πατησίων

Σχεδιάζεται μεγάλης κλίμακας αναβάθμιση της Πανεπιστημίου με διαπλάτυνση πεζοδρομίου. Με την παρέμβαση αυτή αναδεικνύεται η «Τριλογία» (Εθνική Βιβλιοθήκη, Πανεπιστήμιο, Ακαδημία Αθηνών) και οι γύρω οδοί. Παράλληλα θα βελτιωθεί η οδός Πατησίων στο τμήμα Ομόνοια – Αρχαιολογικό Μουσείο. Η εν λόγω ανάπλαση θα αποδώσει περίπου 7.000m<sup>2</sup> στο δημόσιο χώρο.

### Βασιλίσσης Όλγας

Σχεδιάζεται η πεζοδρόμηση της Β. Όλγας, η οποία προβλέπει την ενοποίηση του Ζαπείου με τον Ναό Ολυμπίου Διός, τη σύνδεση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου με το Στάδιο και τον λόφο του Αρδηττού, με διατήρηση της υφιστάμενης χάραξης του τραμ. Με την πεζοδρόμηση της Β. Όλγας θα αποδοθούν περίπου 10.500m<sup>2</sup>, νέου κοινόχρηστου χώρου.

### Ηρώδου Αττικού

Σχεδιάζεται η μετατροπή της οδού σε οδό ελεύθερη από Ι.Χ., με συνολική ανάπλαση και αναβάθμιση της οδού. Ενδεχόμενη ανάπλαση θα αποδώσει περίπου 5.000m<sup>2</sup> στον δημόσιο χώρο.

### Αθηνάς - Ερμού

Για την Αθηνάς και το κάτω τμήμα της Ερμού, σχεδιάζεται η μετατροπή της οδού σε οδό ελεύθερη από Ι.Χ.. Ενδεχόμενη ανάπλαση των δύο οδών θα αποδώσει περίπου 13.400m<sup>2</sup> στον δημόσιο χώρο.

### Βαρβάκειος Αγορά

Στο πλαίσιο της ανάδειξης κεντρικών σημείων της πόλης σχεδιάζεται η ριζική ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής της Βαρβακείου Αγοράς με λειτουργική ενοποίηση των δύο αγορών και ενίσχυση του υπερτοπικού τους ρόλου.

### Σύνταγμα

Σχεδιάζεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στην κάτω πλευρά της Πλατείας Συντάγματος για την δημιουργία ενός νέου κοινόχρηστου χώρου στην καρδιά της πόλης. Με τη συγκεκριμένη διαπλάτυνση θα αποδοθούν περίπου 1300m<sup>2</sup> στον δημόσιο χώρο.

### Πλατεία Θεάτρου - Πλατεία Δικαιοσύνης - Πλατεία Κοραή

Δρομολογούνται σημαντικές τοπικές παρεμβάσεις για την ανάπλαση των τριών αυτών Πλατειών που θα αποτελέσουν καταλύτη στη βελτίωση των κατά τόπου περιοχών.

Συνολικά οι αναπλάσεις, υιοθετώντας τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, θα έχουν ως προτεραιότητα τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την καινοτόμο διαχείριση των όμβριων υδάτων, τη βελτίωση του βαδίσματος και την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Για την αναβάθμιση του κέντρου, εξετάζονται ειδικότερα μέτρα για τη γενική κυκλοφορία οχημάτων στις περιοχές του Εμπορικού Τριγώνου, στην Πλάκα και στου Ψυρρή.

## Γιατί ο Μεγάλος Περίπατος;

Γιατί οδηγεί εκεί που ξεκίνησε να χτυπά και συνεχίζει αιώνες μετά να χτυπά η καρδιά της πόλης μας.

- Γιατί ξεκινάει από την Ακρόπολη, τους Στύλους Ολυμπίου Διός, το Ζάππειο, το Καλλιμάρμαρο για να ανέβει στο Αρχαιολογικό Μουσείο και να γυρίσει στον Κεραμικό, θυμίζοντάς μας την διαδρομή για την Ακαδημία Πλάτωνος, έχοντας αγκαλιάσει σε αυτή την διαδρομή 25 μεγάλα μουσεία και χώρους πολιτισμού.
- Γιατί στην Ακρόπολη φτάνουν ετησίως 3 εκ. επισκέπτες, μόνο 500 χιλ επισκέπτονται το Ολυμπείο, την αρχαία Αγορά και το Αρχαιολογικό Μουσείο, 200 χιλ τη Βιβλιοθήκη Αδριανού και το Μουσείο Μπενάκη, 100 χιλ τον Κεραμικό, 50 χιλ το Βυζαντινό & Χριστιανικό Μουσείο, 30 χιλ το Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, 20 χιλ το Νομισματικό και την Εθνική Πινακοθήκη, 10 χιλ το Μουσείο Ελληνικής Λαϊκής Τέχνης και μόλις 5 χιλ το Μουσείο Κανελλόπουλου και το Επιγραφικό Αθηνών



- Γιατί ο Μεγάλος Περίπατος θα φέρει επισκέπτες στις 7 γειτονιές της Αθήνας, με τα όμορφα διατηρητέα τους και τις χιλιάδες επιχειρήσεις.
- Γιατί ο Μεγάλος Περίπατος θα είναι μια αφορμή να περπατήσουμε όλη την πόλη, να ζωντανέψουμε και να βελτιώσουμε τον δημόσιο χώρο και να θυμηθούμε ότι το δικαίωμα να βαδίζουμε χωρίς εμπόδια είναι δικαίωμα όλων, δεδομένου ότι με τα έργα του Μεγάλου Περιπάτου κερδίζουμε περίπου 50.000 τετραγωνικά για τους πεζούς
- Γιατί ο Μεγάλος Περίπατος μας οδηγεί να περπατήσουμε στους λόφους και στα μεγάλα πάρκα μας (Φιλοπάππου, Εθνικός Κήπος και Πεδίο του Άρεως)

### Πιλοτική Εφαρμογή και Θεσμικό Πλαίσιο

Τα μέτρα θα υλοποιηθούν πιλοτικά και θα δοκιμαστούν στην πράξη, κατά τη διάρκεια της εφαρμογής τους. Μέσα από την εμπειρία της πιλοτικής εφαρμογής, θα αξιολογηθεί ρεαλιστικά ο πραγματικός αντίκτυπος στη ζωή και τη λειτουργία της πόλης. Σε κάθε περίπτωση, η υλοποίηση των προσωρινών ρυθμίσεων θα είναι απόλυτα συμβατή με τους προβλεπόμενους κανόνες οδικής ασφάλειας.

Σε πρώτο στάδιο, η πιλοτική εφαρμογή των μέτρων θα μπορεί να υλοποιηθεί με προσωρινά και γρήγορα μέτρα χαμηλού κόστους που θα δίνουν την αίσθηση των ωφελειών και θα σηματοδοτούν την αναβάθμιση του Δημόσιου Χώρου στις περιοχές παρέμβασης.

Ενδεικτικά, η προσωρινή υλοποίηση των έργων θα μπορεί να εκτελείται με σήμανση, τοποθέτηση φυτών και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (ζαρντινιέρες, παγκάκια, καλαθάκια κλπ) και χρωματισμούς για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.

**Με τον τρόπο αυτό θα αναβαθμιστεί αισθητικά η περιοχή του Κέντρου της Αθήνας και θα γίνει πιο φιλική και προσιτή στους διερχόμενους πεζούς, μέχρι την υλοποίηση των μόνιμων έργων.**

Επιπρόσθετα η πιλοτική εφαρμογή, πέραν των ωφελειών στις συνθήκες της πανδημίας, θα μπορεί να λειτουργήσει ως ένα ζωντανό κύτταρο διαβούλευσης των πολιτών με το Δήμο Αθηναίων.

**Για την ομαλή υλοποίηση και την αποτελεσματική εφαρμογή των ρυθμίσεων θα συγκροτηθεί διαπαραταξιακή επιτροπή.**

**Για τη διαφανή αξιολόγηση των ρυθμίσεων, ο Δήμος Αθηναίων προτίθεται να αναρτήσει ηλεκτρονικό σύστημα διαβούλευσης.**

Η εφαρμογή των τελικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και η υλοποίηση των μόνιμων έργων, θα απαιτήσει την σύνταξη Ειδικού Χωρικού Σχεδίου και της συνοδής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία και θα τεθεί σε δημόσια διαβούλευση και το αποτέλεσμα αυτής θα σηματοδοτήσει την θεσμική έναρξη της εμβληματικής παρέμβασης του Περιπάτου.



## Ενδεικτική απεικόνιση προσωρινής διαμόρφωσης οδού

### Επεμβάσεις Κινητικότητας στο Δήμο της Αθήνας

Οι οδικές μετακινήσεις στην Αθήνα τους μήνες Μάρτιο και Απρίλιο 2020, σημείωσαν δραστική μείωση, η οποία ξεπέρασε το 75% σε σχέση με τα στοιχεία του Φεβρουαρίου. Η μείωση της κυκλοφορίας είχε ως επακόλουθο τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Όμως η μείωση των ατυχημάτων ήταν μικρότερη σε σχέση με την μείωση της κυκλοφορίας.

Η δυσανάλογη μείωση κυκλοφορίας και ατυχημάτων πιθανώς οφείλεται στην αύξηση των ταχυτήτων μετακίνησης. Δηλαδή τα λιγότερα οχήματα στους δρόμους κινούνταν με μεγαλύτερες ταχύτητες.

Η προτεινόμενες παρεμβάσεις, εκ των πραγμάτων συμβάλλουν στη μείωση των ταχυτήτων και κατ'επέκταση στη μείωση των ατυχημάτων, μέτρο που εναρμονίζεται με τις συστάσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας.

**Επιπλέον, η εμπειρία του τελευταίου διαστήματος απέδειξε ότι η μειωμένη κυκλοφορία στους δρόμους επέτρεψε την αξιοποίηση του δημόσιου χώρου με τρόπους που δεν είχαμε συνηθίσει μέχρι σήμερα (βάδιση, ποδήλατα).**

## II. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

**Πρωταρχικός στόχος των παρεμβάσεων και της υλοποίησης του Μεγάλου Περιπάτου, πρέπει να παραμένει η Ανάκτηση του Δημόσιου χώρου και η απόδοσή του, στους δημότες και στους επισκέπτες της πόλης.** Γι' αυτό και θα χρειαστούν μία σειρά γενναίων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην κυκλοφορία, θα κληθούν να εξυπηρετήσουν και μία σειρά ειδικότερων στόχων όπως:

- A.** Νέα ποιότητα στην αστική κινητικότητα
- B.** Άνετες Μετακινήσεις
- Γ.** Πράσινες Μετακινήσεις
- Δ.** Ασφαλείς Μετακινήσεις
- E.** Τόνωση της αγοράς (εμπόριο, τουρισμός)
- ΣΤ.** Νέα σύγχρονη εικόνα της πόλης

Το σύνολο των ρυθμίσεων εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων και είναι εναρμονισμένο με το υπό εκπόνηση Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου.

### **Οι ρυθμίσεις που θα προταθούν συνοψίζονται ως ακολούθως:**

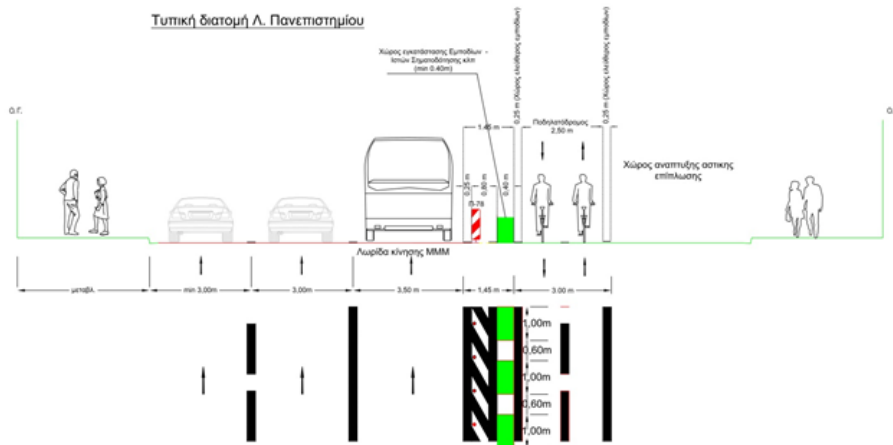
- Αύξηση πεζοδρομίων Κεντρικών Αξόνων και συγκεκριμένα στην Πανεπιστημίου και στο κάτω τμήμα της Πλατείας Συντάγματος
- Οδοί και περιοχές ελεύθερες από ΙΧ:
  - Λ. Όλγας - Ηρώδου Αττικού
  - Αθηνάς - Ερμού – Μητροπόλεως
  - Εμπορικό Τρίγωνο - Πλάκα
- Προώθηση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς - Ποδηλάτων
- Νέες λεωφορειολωρίδες
- Ποδηλατόδρομοι σε κύριους άξονες

#### **1. Αύξηση Πεζοδρομίων Κεντρικών Αξόνων**

Οι κεντρικοί οδικοί άξονες στους οποίους θα πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις για την αύξηση των πεζοδρομίων, ενισχύοντας ήπιες μορφές μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατα), περιλαμβάνουν την οδό Πανεπιστημίου και την Πλατεία Συντάγματος, όπως περιγράφεται στη συνέχεια.

Στην οδό Πανεπιστημίου οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αφορούν στο οδικό τμήμα από την Λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας έως την οδό Πατησίων, όπου θα δημιουργηθεί νέος επιπλέον χώρος για πεζούς και ποδηλάτες, πλάτους 3 λωρίδων κυκλοφορίας (9 μέτρα επιπλέον πλάτος πεζοδρομίου) σε όλο το μήκος της οδού Πανεπιστημίου. Στη νέα κατάσταση θα παραμείνουν 2 λωρίδες κυκλοφορίας

ελεύθερες για όλα τα οχήματα και μία αποκλειστική λωρίδα για τα λεωφορεία (λεωφορειολωρίδα μήκους 1.050 μέτρων παράλληλης ροής που θα εξυπηρετεί 26 γραμμές). Παράλληλα, καταργείται η λεωφορειολωρίδα αντίθετης ροής που εξυπηρετούσε έως σήμερα 3 γραμμές, η απρόσκοπτη κυκλοφορία των οποίων μεταφέρεται σε νέα αποκλειστική λωρίδα κυκλοφορίας στην οδό Ακαδημίας όπως περιγράφεται στα επόμενα. Καθόλο το μήκος του νέου πεζοδρομίου, θα δημιουργηθεί ειδική ζώνη κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων για ποδήλατα. Μία ενδεικτική διατομή των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων παρουσιάζεται στο Σχήμα 1 και η οριζοντιογραφία στο Σχήμα 2.



**Σχήμα 1.** Ενδεικτική Διατομή οδού Πανεπιστημίου

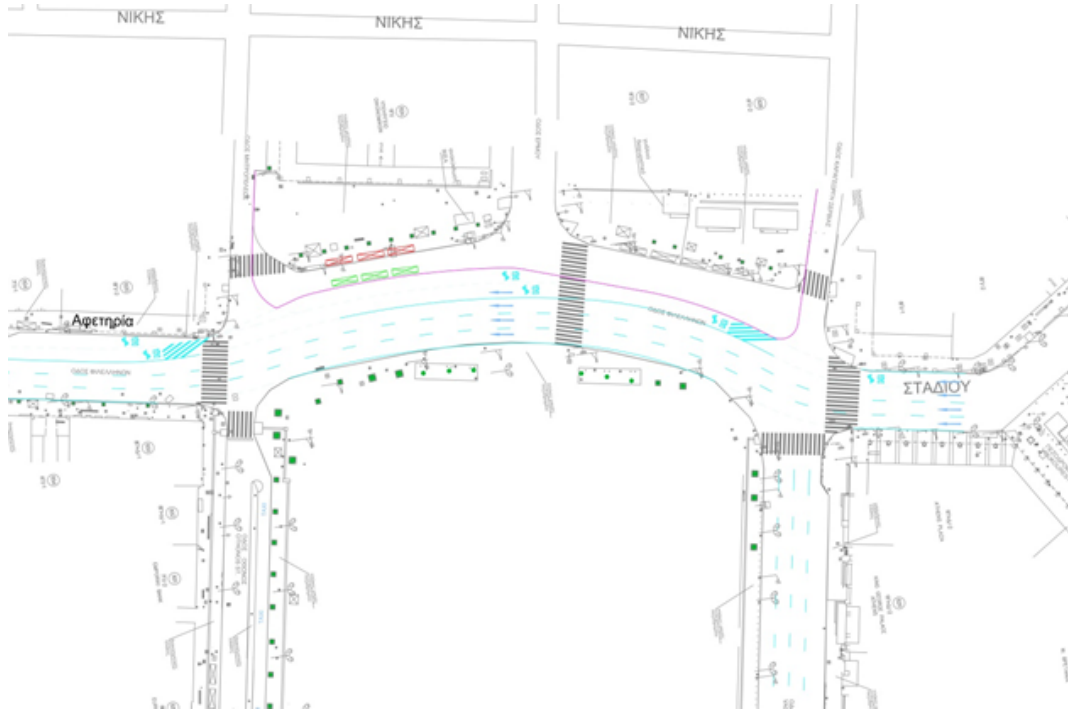




**Σχήμα 2.** Οριζοντιογραφία νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων οδού Πανεπιστημίου

Στην **Πλατεία Συντάγματος**, οι επεμβάσεις αφορούν στο οδικό τμήμα που συνδέει την οδό Σταδίου (διασταύρωση με οδό Καραγιώργη Σερβίας) με την οδό Φιλελλήνων (διασταύρωση με οδό Μητροπόλεως), όπου θα δημιουργηθεί νέος επιπλέον χώρος για πεζούς στη δεξιά πλευρά της κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Με τις νέες ρυθμίσεις κυκλοφορίας, θα παραμείνουν 3 λωρίδες κυκλοφορίας ελεύθερες για όλα τα οχήματα και 1 λωρίδα κυκλοφορίας για αποκλειστική κίνηση των λεωφορείων. Επιπλέον, στο τμήμα ανάμεσα στις οδούς Ερμού και Μητροπόλεως, θα δημιουργηθεί εσοχή για στάση λεωφορείων πλάτους μίας λωρίδας κυκλοφορίας. Οι νέες ρυθμίσεις κυκλοφορίας παρουσιάζονται στο Σχήμα 3.



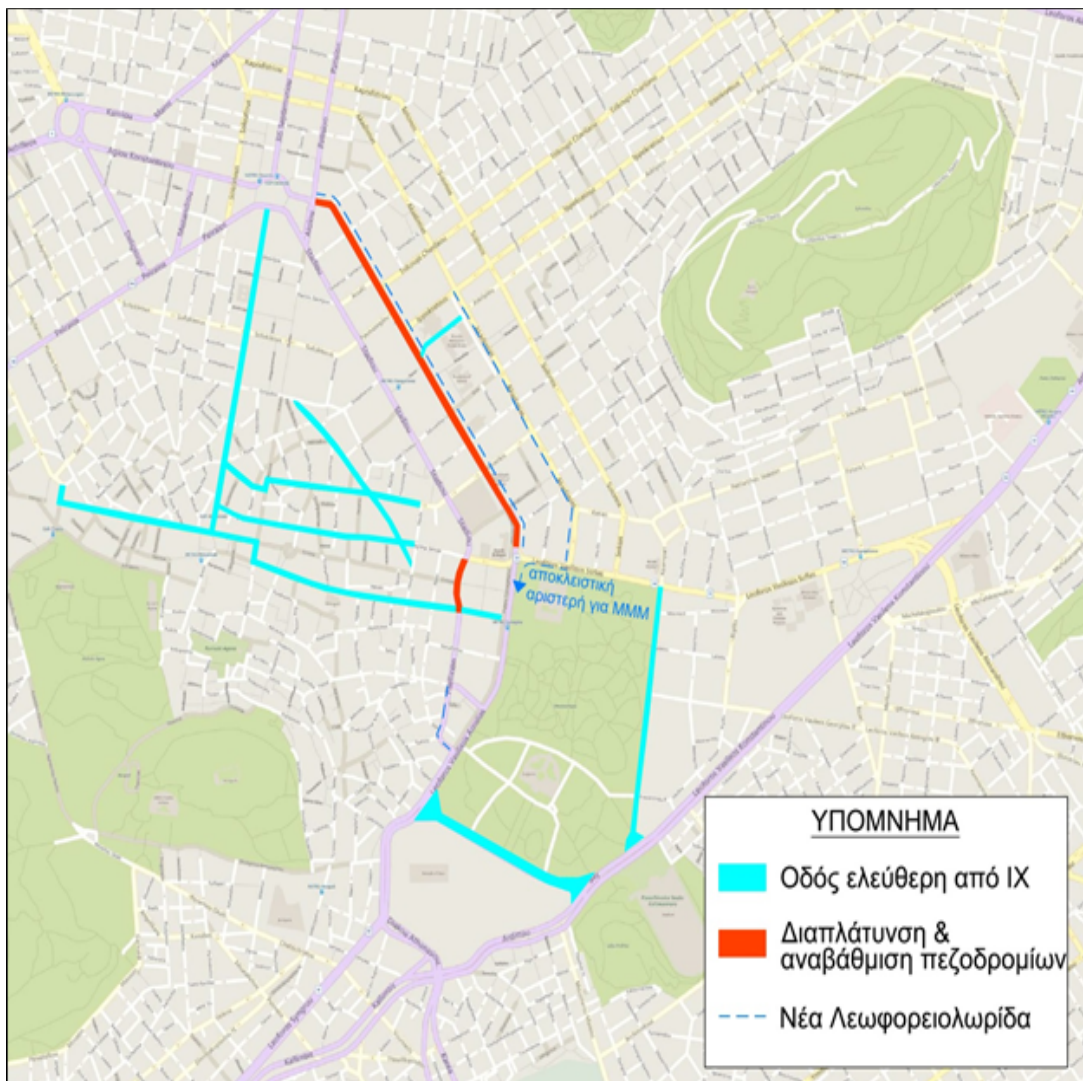
**Σχήμα 3.** Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην πλατεία Συντάγματος

## 2. Οδοί ελεύθερες από Ι.Χ.

Η δεύτερη κατηγορία κυκλοφοριακών ρυθμίσεων αφορά στη δημιουργία των εξής οδών, ελεύθερων από την κυκλοφορία Ι.Χ. οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των μοτοσυκλετών), όπως παρουσιάζονται και στο Σχήμα 4:

- Λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας στο σύνολό της από τη Λεωφόρο Αμαλίας έως τη Λεωφόρο Βασ. Κωνσταντίνου, συνολικού μήκους 700μ.
- Οδός Ηρώδου Αττικού στο σύνολό της από τη Λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας έως τη Λεωφόρο Βασιλέως Κωνσταντίνου, συνολικού μήκους 630μ.
- Οδός Αθηνάς στο σύνολό της, από την Πλατεία Ομονοίας έως την Πλατεία Μοναστηρακίου, συνολικού μήκους 800μ.
- Οδός Ερμού στο τμήμα από την Οδό Αιόλου έως την πλατεία Αγίων Ασωμάτων, συνολικού μήκους 540μ.
- Οδός Μητροπόλεως στο σύνολό της από την οδό Φιλελλήνων έως την Οδό Αιόλου συνολικού μήκους 600μ.
- Οδός Αιόλου στο τμήμα από την οδό Μητροπόλεως έως την οδό Ερμού συνολικού μήκους 40μ.
- Οδός Ρήγα Φεραίου στο σύνολό της από την οδό Πανεπιστημίου έως την οδό Ακαδημίας, συνολικού μήκους 110μ.

- Οδός Σίνα στο τμήμα από την οδό Πανεπιστημίου έως την οδό Ακαδημίας, συνολικού μήκους 150μ., παραμένει λεωφορειόδρομος, αλλά αλλάζει η κατεύθυνση κυκλοφορίας, έτσι ώστε να εξυπηρετεί τις νέες διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών.



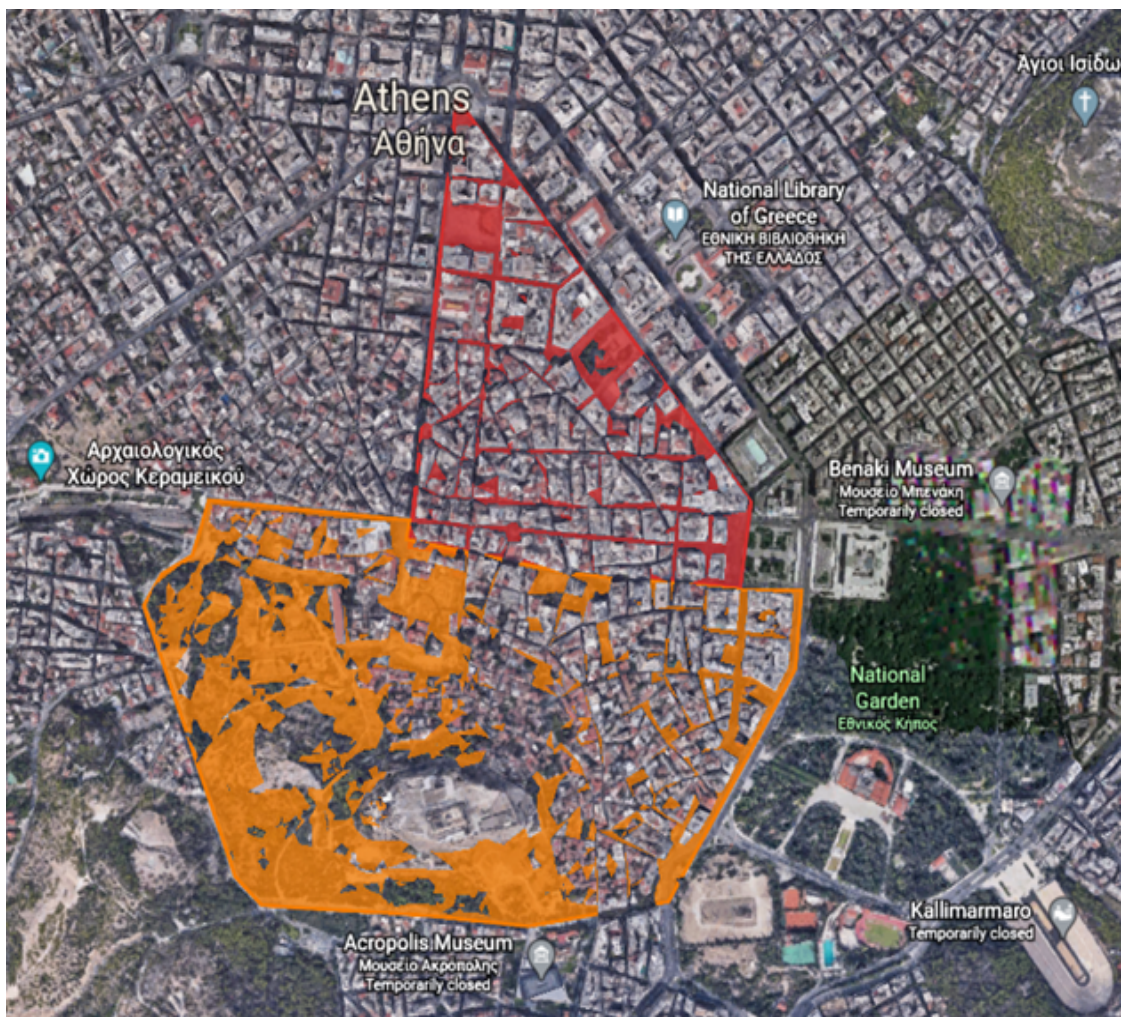
**Σχήμα 4.** Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οδών ελεύθερων από ΙΧ

### 3. Περιοχές ελεύθερες από Ι.Χ.

Η τρίτη κατηγορία κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περιλαμβάνει τη δημιουργία των εξής δύο ενιαίων περιοχών ελεύθερων από την κυκλοφορία και Ι.Χ. οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των μοτοσυκλετών), όπως παρουσιάζονται και στο Σχήμα 5:

- Το Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας, που περικλείεται από τις οδούς Αθηνάς - Πλατεία Ομονοίας - Σταδίου - Πλατεία Συντάγματος - Μητροπόλεως (κόκκινη διαγράμμιση)
- Την περιοχή της Πλάκας που περικλείεται από τις οδούς Μητροπόλεως – Ερμού – Αγίων Ασωμάτων – Αποστόλου Παύλου – Διονυσίου Αρεοπαγίτου – Λεωφόρο Βασιλίσσης Αμαλίας – Φιλελλήνων (πορτοκαλί διαγράμμιση)





Σχήμα 5. Περιοχές ελεύθερες από ΙΧ

#### 4. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στις οδούς και περιοχές ελεύθερες από τα Ι.Χ.

Σκοπός των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη δημιουργία των παραπάνω οδών και περιοχών ελεύθερων από τα Ι.Χ. είναι η ανάκτηση του Δημόσιου Χώρου προς όφελος πεζών και ποδηλάτων.

Σύμφωνα με τις προβλεπόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, πρόσβαση στις παραπάνω οδούς και περιοχές των Κεφαλαίων 2 και 3, έχουν οι παρακάτω κατηγορίες οχημάτων:

- Τα οχήματα των Δημόσιων Μεταφορών
- Οχήματα έκτακτης ανάγκης
- Οχήματα τροφοδοσίας
- Απορριμματοφόρα
- Οχήματα εξυπηρέτησης δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας (ΟΚΩ)
- Οχήματα που κατευθύνονται στους χώρους στάθμευσης
- Οχήματα εξυπηρέτησης κατοίκων
- Οχήματα εξυπηρέτησης ξενοδοχείων

Υπό προϋποθέσεις, θα δίνεται και η δυνατότητα εισόδου στην περιοχή σε επιβατικά Ι.Χ. με ειδική άδεια κατόπιν πρόσκλησης.

→ Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των παραπάνω επεμβάσεων, η πρόσβαση των οχημάτων θα **ελέγχεται** σε πρώτη φάση από τη Δημοτική Αστυνομία και σε δεύτερη φάση με αυτόματο ψηφιακό σύστημα. Για το σκοπό αυτό δημιουργούνται σημεία ελέγχου οχημάτων στις εισόδους και εξόδους

των εν λόγω οδών και περιοχών, όπου θα πραγματοποιείται καθημερινά έλεγχος από τα αρμόδια όργανα.

**Σχετικά με την κυκλοφορία και στάση των ταξί**, η είσοδος τόσο στο Εμπορικό Τρίγωνο όσο και στην περιοχή της Πλάκας, θα πραγματοποιείται μετά από κλήση επιβάτη μόνο για αποβίβαση και επιβίβαση. Παράλληλα, θα επιτρέπεται στα ταξί η δεξιά στροφή από Όθωνος προς Βασιλίσσης Αμαλίας σε όλο το μήκος της λεωφορειολωρίδας. Επιπλέον, θα δημιουργηθούν **ειδικοί χώροι αναμονής ταξί σε κεντρικά σημεία των εν λόγω περιοχών**.

## **5. Λωρίδες αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων**

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις έχουν ως κύριο αναπόσπαστο στοιχείο την ενίσχυση της προτεραιότητας στην κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, με τη δημιουργία νέων λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων και τρόλεϊ, αλλά και τη δημιουργία οδών ελεύθερων από ΙΧ οχήματα, στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, οι οδοί στις οποίες ενισχύεται η προτεραιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς είναι:

### **Οδός Πανεπιστημίου**

Νέα λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων παράλληλης ροής στη δεξιά λωρίδα, μήκους 1.050μ., από Βασ. Σοφίας έως Πατησίων (26 γραμμές), με κατάργηση της λεωφορειολωρίδας αντίθετης ροής 400μ από οδό Σίνα έως την οδό Βασ. Γεωργίου (3 γραμμές).

### **Οδός Ακαδημίας**

Νέα λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων παράλληλης ροής στη δεξιά λωρίδα, μήκους 770μ., από Ιπποκράτους έως Βασιλίσσης Σοφίας (17-24 γραμμές)

### **Πλατεία Συντάγματος / Οδός Φιλελλήνων:**

Νέα λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων παράλληλης ροής στη δεξιά λωρίδα, μήκους 310μ. από Καραγιώργη Σερβίας έως Λ. Αμαλίας (14-19 γραμμές).

### **Λεωφόρος Βασ. Σοφίας**

Νέα λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων παράλληλης ροής στην αριστερή λωρίδα, μήκους 310μ., από οδό Ακαδημίας έως Λ. Αμαλίας (6 γραμμές).

### **Οδός Αθηνάς**

Κυκλοφορία λεωφορείων σε οδό ελεύθερη από Ι.Χ. οχήματα, από την Πλατεία Ομονοίας έως την Πλατεία Μοναστηρακίου, συνολικού μήκους 800μ. (3/6 γραμμές ανά κατεύθυνση)

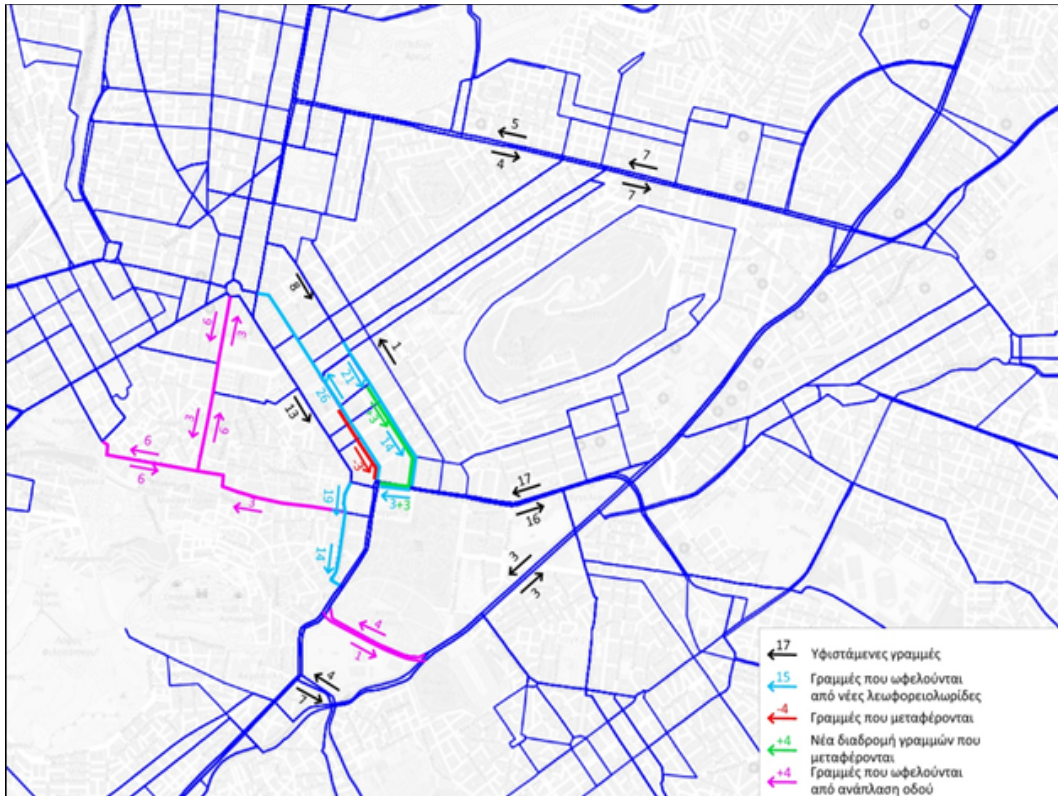
### **Οδός Ερμού**

Κυκλοφορία λεωφορείων σε οδό ελεύθερη από Ι.Χ. οχήματα, στο τμήμα από την Πλατεία Μοναστηρακίου έως την Πλατεία Αγίων Ασωμάτων, μήκους 440μ. (6 γραμμές)

### **Οδός Μητροπόλεως (και Αιόλου - Ερμού έως Πλατεία Μοναστηρακίου)**

Κυκλοφορία λεωφορείων σε οδό ελεύθερη από ΙΧ οχήματα από την οδό Φιλελλήνων έως την Οδό Αιόλου στη συνέχεια στην Οδό Αιόλου έως την Οδό Ερμού και στη συνέχεια από την Οδό Ερμού έως την Πλατεία Μοναστηρακίου, συνολικού μήκους 740μ. (3 γραμμές)





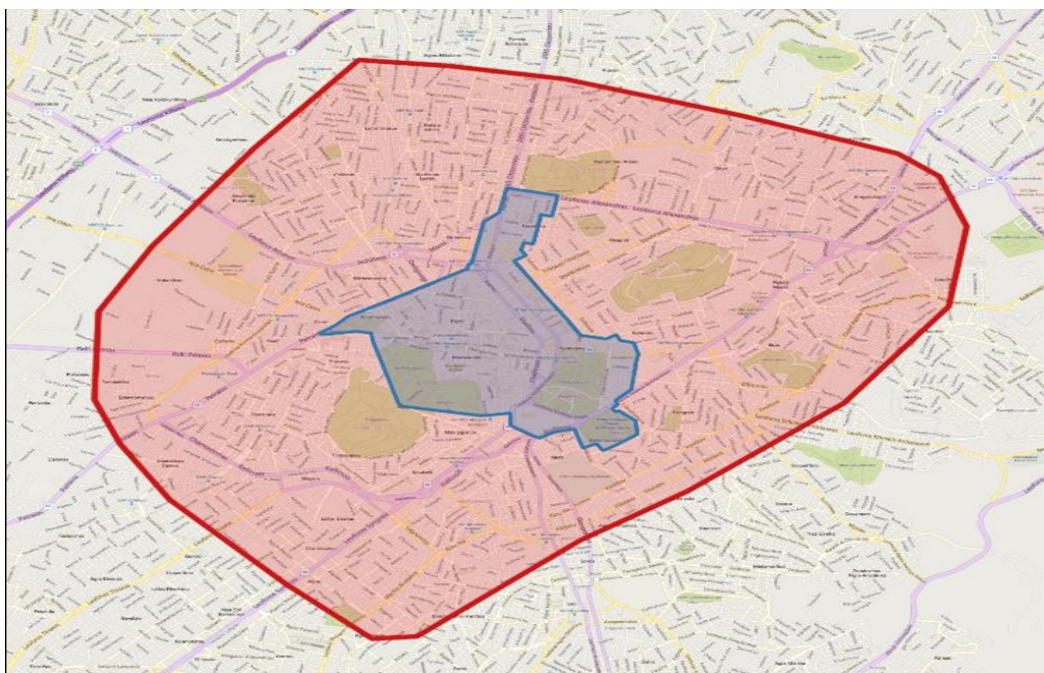
**Σχήμα 6.** Λωρίδες προτεραιότητας κίνησης λεωφορείων

### Κυκλοφοριακό Μοντέλο

Για την αξιολόγηση και επιλογή των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων, αξιοποιήθηκε το Ολοκληρωμένο Μοντέλο Προσομοίωσης της Κυκλοφορίας της Αθήνας του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ,<sup>1</sup> που επικαιροποιήθηκε για τις ανάγκες της μελέτης (292 ζώνες προέλευσης-προορισμού). Πραγματοποιήθηκε ανάλυση σε επίπεδο δικτύου (macro) και αξόνων (meso) και σε επιλεγμένους κόμβους (micro). Εκτιμήθηκαν οι επιπτώσεις σε 6 επιλεγμένους Δείκτες Απόδοσης, με σύγκριση της υφιστάμενης κατάστασης, με σειρά εναλλακτικών σεναρίων και επελέγη το βέλτιστο.

Οι περιοχές ανάλυσης αποτυπώνονται στον επόμενο χάρτη και περιλαμβάνουν την περιοχή ευρύτερης ανάλυσης και την περιοχή παρέμβασης.

<sup>1</sup> Ο Δήμος Αθηναίων έχει συνάψει με το Ε.Μ.Π. Προγραμματική Σύμβαση με αντικείμενο πρότυπες ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης στο Κέντρο της Αθήνας.



Ευρύτερη περιοχή ανάλυσης με κόκκινο χρώμα  
Περιοχή επέμβασης με μπλε χρώμα

Κατά την εκτίμηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων, οι συγκοινωνιολόγοι του ΕΜΠ εξέτασαν σειρά εναλλακτικών σεναρίων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πριν καταλήξουν στο επιλεγέν σενάριο.

Το επιλεγέν σενάριο αναλύεται σε τρία υποσενάρια:

- **Σενάριο B0.** Όλες οι παρεμβάσεις
- **Σενάριο B1.** Επιπλέον αναβάθμιση σηματοδότησης
- **Σενάριο B2.** Επιπλέον ανακατανομή μετακινουμένων από ΙΧ προς ΜΜΜ (εντός 6 μηνών)

Τα υποσενάρια του επιλεγέντος σεναρίου αξιολογήθηκαν με τους ακόλουθους δείκτες απόδοσης:

**ΔΑ1.** Μέση ταχύτητα κίνησης, Οχηματοχιλιόμετρα και Οχηματοώρες, Λόγος μείωσης μέσης ταχύτητας, Ποσοστά συνδέσμων με  $V/C \geq 80\%$  στην περιοχή μελέτης

**ΔΑ2.** Στάθμη Εξυπηρέτησης σε επιλεγμένα σημεία

**ΔΑ3.** Χρόνοι διαδρομής και Ποσοστό μείωσης μέσης ταχύτητας σε επιλεγμένους άξονες

**ΔΑ4.** Επιφάνειες και μήκη ανάπλασης

**ΔΑ5.** Μήκος λωρίδων αποκλειστικής χρήσης από ΜΜΜ

**ΔΑ6.** Χρόνος κίνησης, Μέση Ταχύτητα Λεωφορείων-Τρόλεϊ

**Τα αποτελέσματα της ανάλυσης για το υποσενάριο B1 με βάση τους δείκτες που αναλύθηκαν συνοψίζονται ως ακολούθως:**

- 1,8% αύξηση οχηματοωρών για τις ιδιωτικές μετακινήσεις στην ευρύτερη περιοχή και 4,2% στην περιοχή επέμβασης
- 2,3% μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή και 11,1% στην περιοχή επέμβασης
- Επιβάρυνση στη στάθμη εξυπηρέτησης και στον χρόνο διαδρομής σε Πανεπιστημίου, Φιλελλήνων και Βασ. Σοφίας και λιγότερο σε Ακαδημίας
- Χωρίς σημαντικές μεταβολές στους κύριους άξονες εισόδου (-1,2% έως 3,5%) εκτός από Λ. Αθηνών (5%)
- Νέες λεωφορειολωρίδες μήκους 1,9 χλμ (εξυπηρετούνται περισσότερες από 50 γραμμές)
- 45% αύξηση της ταχύτητας κίνησης των λεωφορείων/τρόλεϊ σε Πανεπιστημίου και Ακαδημίας
- Ανάπλαση σε οδικά τμήματα μήκους 6,3 χλμ
- 18,6% μείωση επιβατωρών λεωφορείων και τρόλεϊ επί της Πανεπιστημίου και Ακαδημίας
- Αύξηση μετακινήσεων με Μ.Μ.Μ. εντός 6 μηνών (εκτίμηση 7,5%)

Στη συνέχεια παρατίθενται και συνοπτικοί πίνακες των αποτελεσμάτων των υποσεναρίων B1 και B2.

## Σύνοψη Αποτελεσμάτων (Επιλεγέν Σενάριο - Β1)

Κυκλοφορία ΙΧ			Κυκλοφορία MMM - Πεζοί		
ΔΑ1	Οχηματοώρες ιδιωτικών μετακινήσεων (Περιοχή Επεμβάσεων)	↑ +4,2%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα	↑ +6,3km
ΔΑ1	Μέση ταχύτητα κίνησης οχημάτων (Περιοχή Επεμβάσεων)	↓ -2,3%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα	↑ +50 στρ.
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης (Περιοχή Επεμβάσεων)	↑ +2,3%	ΔΑ5	Λεωφορειολωρίδες (Επηρεάζονται 50+ γραμμές)	↑ +1,9km
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης συνολικά	— +1,2%	ΔΑ6	Ταχύτητα κίνησης MMM (Πανεπιστημίου και Ακαδημίας)	↑ +45%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους επιλεγμένους άξονες	↑ +7,0%		Επιβατοώρες στα MMM	↓ -18,6%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους εξωτερικούς άξονες	— -1,3%		Μετακινήσεις με MMM	—

## Σύνοψη Αποτελεσμάτων (Επιλεγέν Σενάριο - Β2: Αλλαγή Μέσου)

Κυκλοφορία ΙΧ			Κυκλοφορία MMM - Πεζοί		
ΔΑ1	Οχηματοώρες ιδιωτικών μετακινήσεων (Περιοχή Επεμβάσεων)	↓ -28,5%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα	↑ +6,3km
ΔΑ1	Μέση ταχύτητα κίνησης οχημάτων (Περιοχή Επεμβάσεων)	↑ +7,7%	ΔΑ4	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα	↑ +50 στρ.
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης (Περιοχή Επεμβάσεων)	↓ -8,2%	ΔΑ5	Λεωφορειολωρίδες (Επηρεάζονται 50+ γραμμές)	↑ +1,9km
ΔΑ2	Στάθμη εξυπηρέτησης συνολικά	↓ -5,1%	ΔΑ6	Ταχύτητα κίνησης MMM (Πανεπιστημίου και Ακαδημίας)	↑ +50%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους επιλεγμένους άξονες	↓ -4,8%		Επιβατοώρες στα MMM	↓ -28,6%
ΔΑ3	Χρόνοι διαδρομής στους εξωτερικούς άξονες	↓ -5,8%		Μετακινήσεις με MMM	↑ +7,4%

### Συμπεράσματα

#### Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην κινητικότητα στην Αθήνα:

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

#### Οι Γενναίες Επιλογές

- Η απόδοση λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων στους πεζούς και στα ποδήλατα σε εμβληματικά σημεία του κέντρου της Αθήνας (Σύνταγμα - Πανεπιστημίου) σηματοδοτεί τη νέα πολιτική κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων
- Ο ολοκληρωμένος Μεγάλος Περίπατος θα καταστήσει ακόμη πιο ελκυστική την Αθήνα ως μοναδικό τουριστικό προορισμό ευχάριστης περιήγησης, στα μέρη που γεννήθηκε η δημοκρατία
- Η απελευθέρωση του Εμπορικού Τριγώνου και της Πλάκας από τα Ι.Χ. οχήματα αποδεικνύει ότι η πόλη μπορεί να λειτουργήσει διαφορετικά με επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι τα οχήματα

### **Οι Τεκμηριωμένες Επιπτώσεις**

Η ανάλυση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων κατέδειξε ότι:

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

### **Η Εμβληματική Σημασία**

Οι προτεινόμενες Επεμβάσεις στην Κινητικότητα στην Αθήνα:

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

### **Εν κατακλείδι**

Ο Δήμος Αθηναίων είναι αρμόδιος για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, την απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων οχημάτων και γενικότερα τη λήψη μέτρων για την αποφυγή δυσμενών επιδράσεων στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Επίσης, έχει αρμοδιότητα για τη μέριμνα και τη λήψη μέτρων για την απρόσκοπτη πρόσβαση στους κοινόχρηστους χώρους, τη μελέτη των έργων συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου, την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, καθώς και τη μελέτη, εκτέλεση και επίβλεψη των εργασιών σήμανσης, σηματοδότησης και ηλεκτροφωτισμού του οδικού δικτύου.

Στο ανωτέρω πλαίσιο αρμοδιοτήτων, η λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της υγειονομικής κρίσης στη χώρα γίνεται η αιτία και η αφορμή της διαφορετικής αντιμετώπισης του κοινόχρηστου χώρου και του χώρου κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας.

Η προτεραιότητα στον πεζό και στα MMM αλλά και η μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων εξασφαλίζει τις απαραίτητες εκείνες συνθήκες για την αντιμετώπιση της εξάπλωσης του ιού και δίνει την ευκαιρία στις αρμόδιες αρχές να χτίσουν τα θεμέλια για την περαιτέρω αναβάθμιση του Κέντρου της Πόλης και την ανάδειξη του αρχιτεκτονικού της ιστού.

Ο Δήμος Αθηναίων, για επιτακτικούς λόγους αντιμετώπισης σοβαρού κινδύνου δημόσιας υγείας που συνίστανται στη μείωση του κινδύνου διασποράς του κορονοϊού COVID-19, ως συμπληρωματικό μέτρο πρόληψης και για το απολύτως αναγκαίο χρονικό διάστημα διάρκειας των μέτρων, προτείνει σχέδιο με προσωρινές ρυθμίσεις και μέτρα της κυκλοφορίας οχημάτων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας. Οι σχετικές ρυθμίσεις κρίνονται απαραίτητες για την απελευθέρωση δημόσιου χώρου για τη μετακίνηση των πεζών και των μετακινούμενων με ήπια μέσα μετακίνησης στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας.

Ο Δήμος Αθηναίων είναι καθ' όλα έτοιμος για την υλοποίηση αυτού του σχεδιασμού. Με αδιαμφισβήτητη γνώση και εμπειρία στις απαραίτητες διοικητικές διαδικασίες, με ουσιαστική επίγνωση των αναγκών της πόλης και των ανθρώπων της, αλλά και με βαθιά συναίσθηση της ευθύνης του εγχειρήματος αυτού, ο Δήμος Αθηναίων διεκδικεί την αναγκαία θεσμική ρύθμιση από το κεντρικό κράτος, για την υλοποίηση όλων αυτών των αυτονόητων παρεμβάσεων στο δημόσιο χώρο, τις οποίες η πόλη και οι δημότες έχουν περισσότερο ανάγκη από ποτέ, λόγω και των ειδικότερων συνθηκών προστασίας της δημόσιας υγείας.

Με πρωταρχικό γνώμονα την προστασία της κοινωνίας στις δύσκολες μέρες της πανδημίας για την αποφυγή εξάπλωσης του κορονοϊού και ταυτόχρονα με αδήριτη την ανάγκη για την ανάδειξη της αθηναϊκής ιστορίας και της διαχρονικής ομορφιάς της πόλης στους επισκέπτες και στους μόνιμους κατοίκους της, ο Δήμος Αθηναίων αναλαμβάνει την πρωτοβουλία κατάθεσης αυτού του σχεδίου ρυθμίσεων κυκλοφορίας και βρίσκεται σε πλήρη εγρήγορση για την υλοποίηση του στο σύντομο δυνατό χρονικό σημείο. Σε συνδυασμό με το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο του Δήμου, η πόλη μπορεί να αποκτήσει πλέον ένα νέο πρόσωπο, υγειονομικά ασφαλέστερο για τις στιγμές που βιώνουμε και τις ανάγκες που απαιτούνται, αισθητικά βελτιωμένο ώστε να αποκατασταθεί η εικόνα που η πόλη δικαιούται να έχει και κυρίως λειτουργικά πιο ήπιο και φιλικό στο περιβάλλον και στους ανθρώπους που την περπατούν και κινούνται εντός της.



**Κύριε Πρόεδρε,**

Παρακαλούμε όπως λάβετε απόφαση α) για την έγκριση ή μη της πρότασης για την υλοποίηση σχεδίου σχετικά με τη λήψη προσωρινών κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσεων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας λόγω συνδρομής επιτακτικών αναγκών για την αντιμετώπιση σοβαρού κινδύνου δημόσιας υγείας που συνίστανται στη μείωση του κινδύνου διασποράς του κορονοϊού COVID- 19 με στόχο την αύξηση του χώρου για τη μετακίνηση των πεζών και των μετακινούμενων με ήπια μέσα μετακίνησης στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας, β) για την εξουσιοδότηση του Δημάρχου για τη διαβίβαση της πρότασης στους συναρμόδιους φορείς

**Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ**