

ΣΧΕΔΙΟ  
ΒΙΩΣΙΜΗΣ  
ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

# ΣΒΑΚ

## ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ



ΔΗΜΟΣ  
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

2025

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## 1. Εισαγωγή.

- 1.1. Ορισμός, σκοπός και αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Βασικά περιεχόμενα ενός ΣΒΑΚ.
- 1.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές στις πόλεις.

## 2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

- 2.1. Ορισμός, Πλεονεκτήματα, Θετικές Επιπτώσεις, Ενεργή Κινητικότητα.
- 2.3. Προκλήσεις και προβλήματα για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα.
- 2.4. Μέτρα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

## 3. Μικροκινητικότητα και Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα.

- 3.1. Ορισμός, Είδη.
- 3.2. Γενικές αρχές και προκλήσεις σχεδιασμού και διαχείρισης Μικροκινητικότητας.
- 3.3. Βιώσιμη Αστική Μικροκινητικότητα και μικροκινητικότητα. Κανονιστικό πλαίσιο.

## 4. Ποδηλατόδρομοι.

- 4.1. Υποδομές ποδηλάτου, Σχεδιασμός υποδομών ποδηλατόδρομων και Παράμετροι Σχεδιασμού.
- 4.2. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων, Σήμανση υποδομών ποδηλατόδρομων, Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.
- 4.3. Σημασία οργάνωσης των υποδομών σε δίκτυα.
- 4.4. Μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές στο δημόσιο αστικό χώρο.

## 5. Μεθοδολογία και εκπόνηση ΣΒΑΚ. Χαρτογραφικό υπόβαθρο. Διαβούλευση. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## 1. Εισαγωγή.

- 1.1. Ορισμός, σκοπός και αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Βασικά περιεχόμενα ενός ΣΒΑΚ.
- 1.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές στις πόλεις.

## 2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

- 2.1. Ορισμός, Πλεονεκτήματα, Θετικές Επιπτώσεις, Ενεργή Κινητικότητα.
- 2.3. Προκλήσεις και προβλήματα για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα.
- 2.4. Μέτρα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

## 3. Μικροκινητικότητα και Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα.

- 3.1. Ορισμός, Είδη.
- 3.2. Γενικές αρχές και προκλήσεις σχεδιασμού και διαχείρισης Μικροκινητικότητας.
- 3.3. Βιώσιμη Αστική Μικροκινητικότητα και μικροκινητικότητα. Κανονιστικό πλαίσιο.

## 4. Ποδηλατόδρομοι.


- 4.1. Υποδομές ποδηλάτου, Σχεδιασμός υποδομών ποδηλατόδρομων και Παράμετροι Σχεδιασμού.
- 4.2. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων, Σήμανση υποδομών ποδηλατόδρομων, Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.
- 4.3. Σημασία οργάνωσης των υποδομών σε δίκτυα.
- 4.4. Μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές στο δημόσιο αστικό χώρο.


## 5. Μεθοδολογία και εκπόνηση ΣΒΑΚ. Χαρτογραφικό υπόβαθρο. Διαβούλευση. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.


## ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΣΒΑΚ ΚΑΙ ΠΟΙΟ ΣΤΟΧΟ ΕΧΕΙ;


- Βάσει του ΦΕΚ 40 Α΄ 2021, το «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)» είναι το **στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας** που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την **κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό χώρο** και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης **ποιότητας ζωής**.
- Στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι να υλοποιηθεί ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων με έμφαση στον άνθρωπο και όχι στο αυτοκίνητο, στο οποίο ταυτόχρονα **θα εξασφαλίζονται τα παρακάτω**:
  - α) ότι το σύστημα μεταφορών είναι **προσιτό** σε όλους, ηλικιωμένους, παιδιά, άτομα με αναπηρία, κάτοικους και επισκέπτες,
  - β) προαγωγή **οδικής ασφάλειας**,
  - γ) **μείωση θορύβου** και **ατμοσφαιρικής ρύπανσης** και κυρίως των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας,
  - δ) η βελτίωση της σχέσης κόστους-αποτελέσματος του έργου **μεταφοράς προσώπων και αγαθών**,
  - ε) η βελτίωση της ελκυστικότητας και **ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος**.


## ΠΟΙΑ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΝΟΣ ΣΒΑΚ;


 **«Περιοχή παρέμβασης»**, η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ.

 **«Μέτρο Σ.Β.Α.Κ.»** δηλαδή η δράση που συμβάλλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του Σ.Β.Α.Κ. ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.

 **Οι «στόχοι» και οι «προτεραιότητες»** ιεραρχούν τις κατευθύνσεις βελτίωσης για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να καταστεί το σύστημα μεταφορών βιώσιμο.

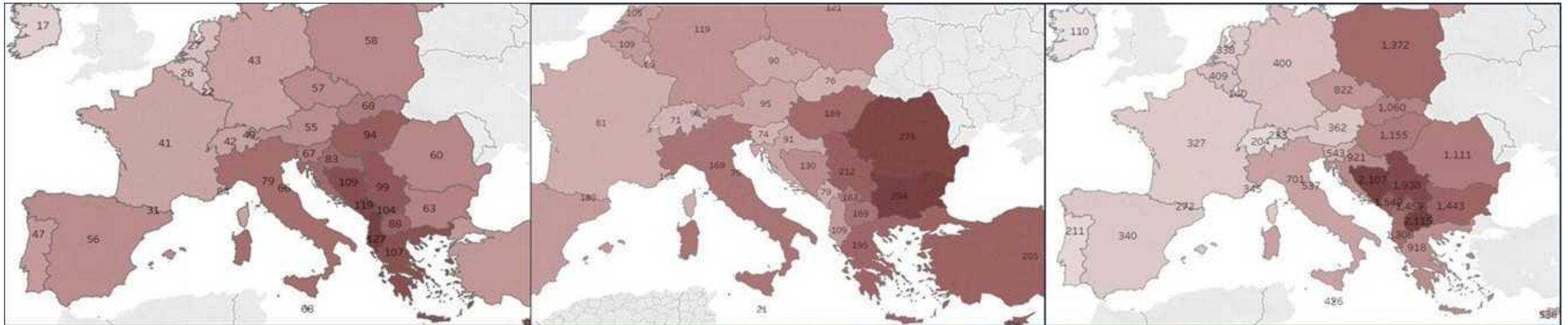
 **«Σχέδιο δράσης»** το οποίο είναι το κείμενο το οποίο περιλαμβάνει **κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα**, τα σχέδια αποτύπωσης και τους **χάρτες** των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον **ενδεικτικό προϋπολογισμό**, το **χρονοδιάγραμμα υλοποίησης**, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη **μεθοδολογία παρακολούθησης** και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

 **«Δείκτες παρακολούθησης»** που είναι οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ.

 **«Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.»** δηλαδή οι φάσεις και τα στάδια που αποτυπώνουν την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ.

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- Οι μεταφορές ευθύνονται για το 30% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), εκ των οποίων το 72% προέρχεται από τις οδικές μεταφορές (European Parliament, 2018).
- Συμμετέχουν μεν στο 5% στο ΑΕΠ της ΕΕ με 10 εκ. εργαζομένους πανευρωπαϊκά, με **εκπομπές αέριων ρύπων που υπολογίζονται στο 25% των συνολικών εκπομπών ρύπων** GHG στην Ευρώπη με αυξητικές τάσεις (European Commission, n.d.).
- Συμβάλλουν στην **αύξηση των επιπέδων θορύβου, τροχαίων ατυχημάτων και κυκλοφοριακού φόρτου**, ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα (T&E, 2018).
- Προκαλούν σοβαρές **επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία** (UN, 2011), τη λειτουργία των **οικοσυστημάτων**, καθώς και την **ποιότητα του νερού** (EEA, 2023).



Εικ.: Ο χάρτης εμφανίζει για κάθε χώρα, τις ανθρώπινες απώλειες με τον δείκτη YLL (Years of Life Lost). Ένας YLL πχ, αποδίδεται ως η απώλεια ενός έτους ζωής ανά 100.000 κατοίκους για έκθεση σε: O<sub>3</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub> πάνω από το σημείο αναφοράς του ΠΟΥ για το 2021 (70 μg/m<sup>3</sup>, 10 μg/m<sup>3</sup>, 5 μg/m<sup>3</sup> αντίστοιχα). (EEA, 2023).

## ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΜΕΙΩΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΑΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- κατά 90%, με **ενδιάμεσο στόχο το 2030 για μείωση κατά 55%** σε σύγκριση με το 1990 βάσει του πλαισίου FIT-55 (European Commission, n.d.).

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## 1. Εισαγωγή.

- 1.1. Ορισμός, σκοπός και αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Βασικά περιεχόμενα ενός ΣΒΑΚ.
- 1.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές στις πόλεις.

## 2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

- 2.1. Ορισμός, Πλεονεκτήματα, Θετικές Επιπτώσεις, Ενεργή Κινητικότητα.
- 2.3. Προκλήσεις και προβλήματα για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα.
- 2.4. Μέτρα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

## 3. Μικροκινητικότητα και Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα.

- 3.1. Ορισμός, Είδη.
- 3.2. Γενικές αρχές και προκλήσεις σχεδιασμού και διαχείρισης Μικροκινητικότητας.
- 3.3. Βιώσιμη Αστική Μικροκινητικότητα και μικροκινητικότητα. Κανονιστικό πλαίσιο.

## 4. Ποδηλατόδρομοι.

- 4.1. Υποδομές ποδηλάτου, Σχεδιασμός υποδομών ποδηλατόδρομων και Παράμετροι Σχεδιασμού.
- 4.2. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων, Σήμανση υποδομών ποδηλατόδρομων, Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.
- 4.3. Σημασία οργάνωσης των υποδομών σε δίκτυα.
- 4.4. Μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές στο δημόσιο αστικό χώρο.

## 5. Μεθοδολογία και εκπόνηση ΣΒΑΚ. Χαρτογραφικό υπόβαθρο. Διαβούλευση. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.

## Τί είναι η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα;

Οι τρόποι και τα μέσα προσωπικής μετακίνησης και μεταφοράς αγαθών στο αστικό περιβάλλον (Ros-McDonnell D. et al., 2024), με τρόπο ώστε αυτά να λειτουργούν βιώσιμα, αποδοτικά και με διάρκεια, τόσο από περιβαλλοντική, όσο και από κοινωνική και οικονομική σκοπιά (Merkert R. et Nelson D. J., 2023) για τη μέγιστη δυνατή βελτίωση της ποιότητας της αστικής ζωής (Rossetti S. et al., 2024), περιορίζοντας παράλληλα τις προκλήσεις της κυκλοφοριακής συμφόρησης (Civitas ReVeAL, 2020). **Συνδέεται άμεσα με το περπάτημα, το ποδήλατο, τη χρήση MMM κ.α.**

## Ποιά τα οφέλη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

- προστασία των φυσικών πόρων (Ros-McDonnell D. et al., 2024) και αστικής βιοποικιλότητας (Mitieka D. et al., 2023) και **βελτίωση αέρα των πόλεων.**
- μείωση των **εκπομπών αερίων θερμοκηπίου**, την εξοικονόμηση σε δαπάνες ενέργειας (Ros-McDonnell D. et al., 2024)
- προώθησης της **σωματικής δραστηριότητας** και της **κοινωνικοποίησης, άρα και της ποιότητας ζωής και ανθρώπινης υγείας** (Rossetti S. et al., 2024)
- **χαμηλές απαιτήσεις σε κόστος για την κατασκευή και λειτουργία των υποδομών** και δικτύων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (Ros-McDonnell D. et al., 2024)
- αυτάρκεια των δημόσιων **μέσων μεταφοράς** και την ελάφρυνση των χρηματικών απαιτήσεων κομίστρου μετακίνησης για τους πολίτες λόγω μαζικότητας (Mitieka D. et al., 2023)
- **μείωση της εξάρτησης από τα ΙΧ** προς όφελος άλλων μορφών κινητικότητας που τη διέπουν (Rossetti S. et al., 2024) όπως το περπάτημα, το ποδήλατο (Ros-McDonnell D. et al., 2024) και της μικροκινητικότητας (Mitieka D. et al., 2023)

## Τί είναι η ενεργή κινητικότητα;

Η **μη μηχανοκίνητη κίνηση για τη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών**, με καταβολή ανθρώπινης κινητικής ενέργειας, όπως το περπάτημα ή το ποδήλατο (ΕΣΠ, 2022). **Τα οφέλη της είναι πολλαπλά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά, οικονομικά κ.α.**



## Προκλήσεις ενεργής κινητικότητας:

**A. Το πρόβλημα του πρώτου και τελευταίου μιλίου (First Mile/Last Mile problem, FM/LM problem):**

- Το «**πρώτο μίλι**» αφορά την απόσταση που πρέπει να διανύσει ένα άτομο από την αφετηρία του (όπως το σπίτι ή το γραφείο του) μέχρι το πλησιέστερο σημείο πρόσβασης στη δημόσια συγκοινωνία.

- Το «**τελευταίο μίλι**» αναφέρεται στην απόσταση από το σημείο αποβίβασης μέχρι τον τελικό προορισμό του.

- **Αυτές οι αποστάσεις επηρεάζουν την απόφαση ενός ατόμου να χρησιμοποιήσει ή όχι τα MMM, όπως και η ύπαρξη οργανωμένου, συνεκτικού δικτύου κινητικότητας όπως πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι** (Kåresdotter, E., Page, J., Mörtberg, U., Näsström, H., & Kalantari, Z., 2022).

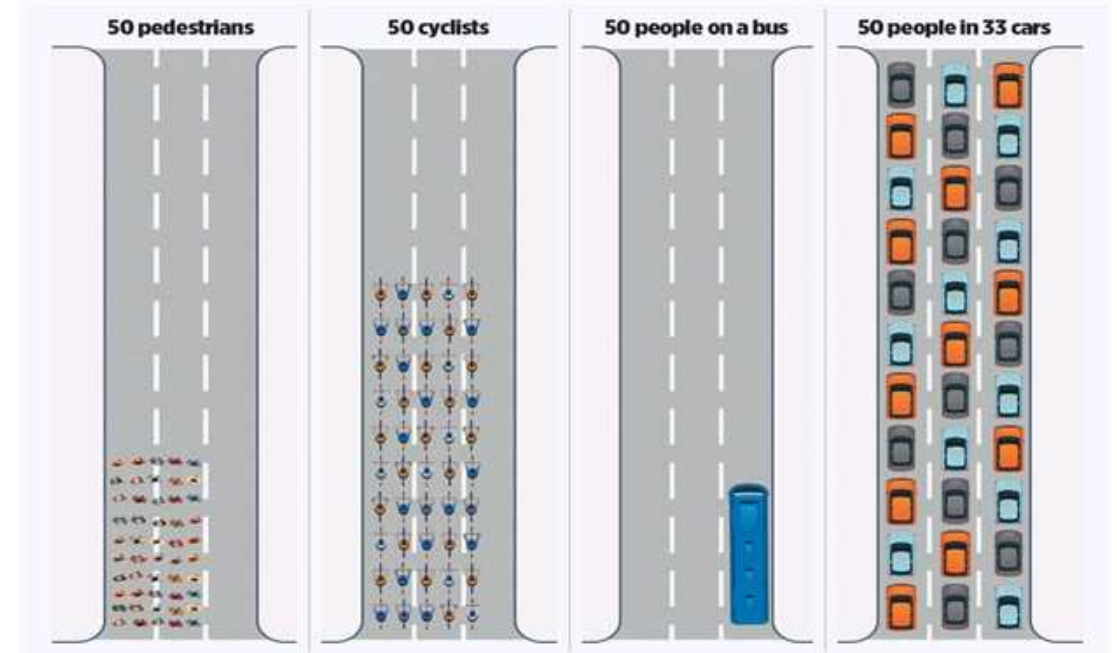
**B. Μειωμένοι ελεύθεροι χώροι για πεζούς στις πόλεις.** Πάνω από το 50% έχει διατεθεί σε δρόμους και στάθμευση (Arnroth, T., 2015).

**Γ. Ενσωμάτωση με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.**

Η δυνατότητα για **συνδυασμό της μετακίνησης με MMM**, εξαρτάται από την ύπαρξη αλλά και τη δικτύωση των λοιπών μέσων μετακίνησης μέσα στον αστικό (και μη) χώρο (ECF, 2023), δρώντας θετικά ή αρνητικά.

**Δ. Πολυτροπικότητα των μετακινήσεων.**

Η δυνατότητα για **εναλλαγή μεταξύ των μέσων, για την ολοκλήρωση μιας διαδρομής**, αναφέρεται στην πολυτροπικότητα των μετακινήσεων (modal shift) και δρα επίσης καταλυτικά για την επιλογή μετακίνησης.



Εικ.: Χώρος που καταλαμβάνουν 50 άτομα στο δημόσιο χώρο ως: πεζοί, ποδηλάτες, σε λεωφορείο και σε ΙΧ. Ο δημόσιος χώρος δίνει πάνω από 50% χωρητικότητας στα οχήματα.

# Πώς βελτιώνονται οι μετακινήσεις στην πόλη;

- **Με κατάρτιση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**, είναι στρατηγικά σχέδια που υπολογίζουν:
  - τις **ανάγκες κινητικότητας** στον αστικό και περιαστικό χώρο, τα **προβλήματα** αλλά και τις **δυνατότητες μετακίνησης**,
  - τους χώρους **στάθμευσης**,
  - τις ζώνες μετακίνησης (European Commission, 2023 και Civitas, 2021).
- **Δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας.**
  - Εργαλεία για την παραμετροποίηση της βιώσιμης κινητικότητας στα αστικά κέντρα, την **παρακολούθηση και αξιολόγηση των ΣΒΑΚ** με στόχο τη θέσπιση πολιτικών και νέων πρακτικών (Rupprecht Consult, Forschung & Beratung GmbH et al. on behalf of the European Commission-DG MOVE, 2020).
- **Κανονισμοί πρόσβασης οχημάτων σε αστικά κέντρα.**
  - Αποτελούν **δέσμες μέτρων** σε αστικές περιοχές που επιτρέπουν στις πόλεις να συμμορφωθούν με τα πρότυπα ποιότητας αέρα της ΕΕ
  - Περιορίζουν την **κυκλοφοριακή συμφόρηση** και τις **εκπομπές ρύπων** από την κυκλοφορία
  - Συντελούν στην **οδική ασφάλεια** (European Commission, n.d.)
  - Αξιοποιούν μεθόδους, όπως μείωση της κυκλοφορίας και επιβολή **ζωνών χαμηλών εκπομπών ρύπων (LEZ-Low Emission Zones)** και **μηδενικών (ZEZ-Zero Emissions Zones)** ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της Συμφωνίας του Παρισιού (Directorate General for Environment, 2004).

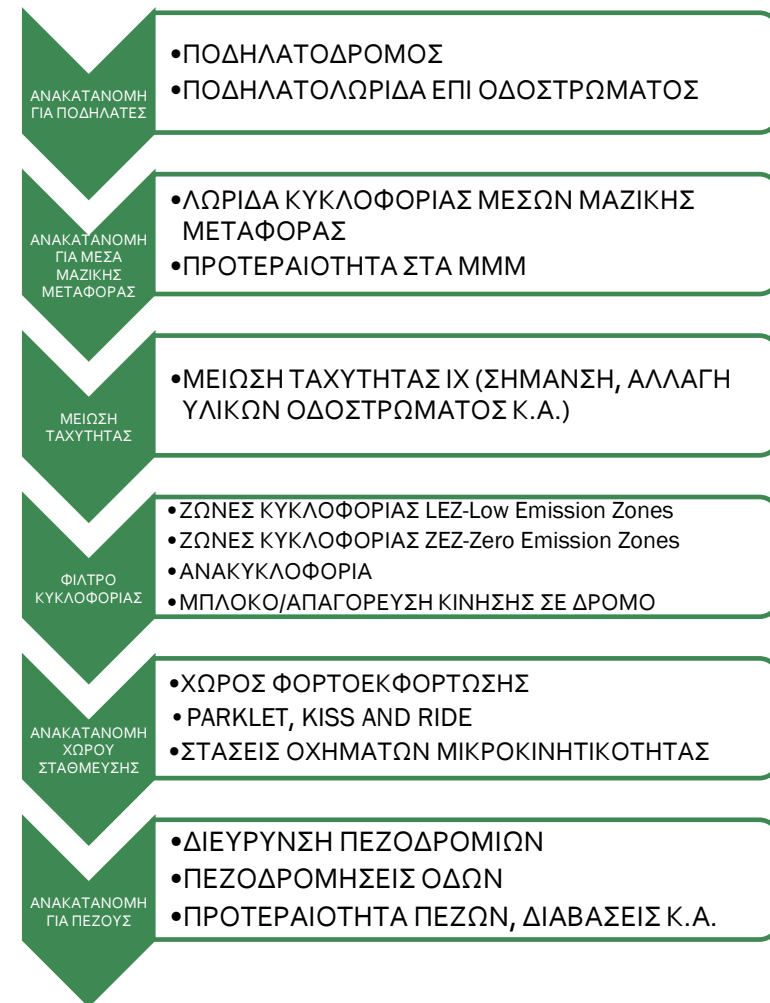
## ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ



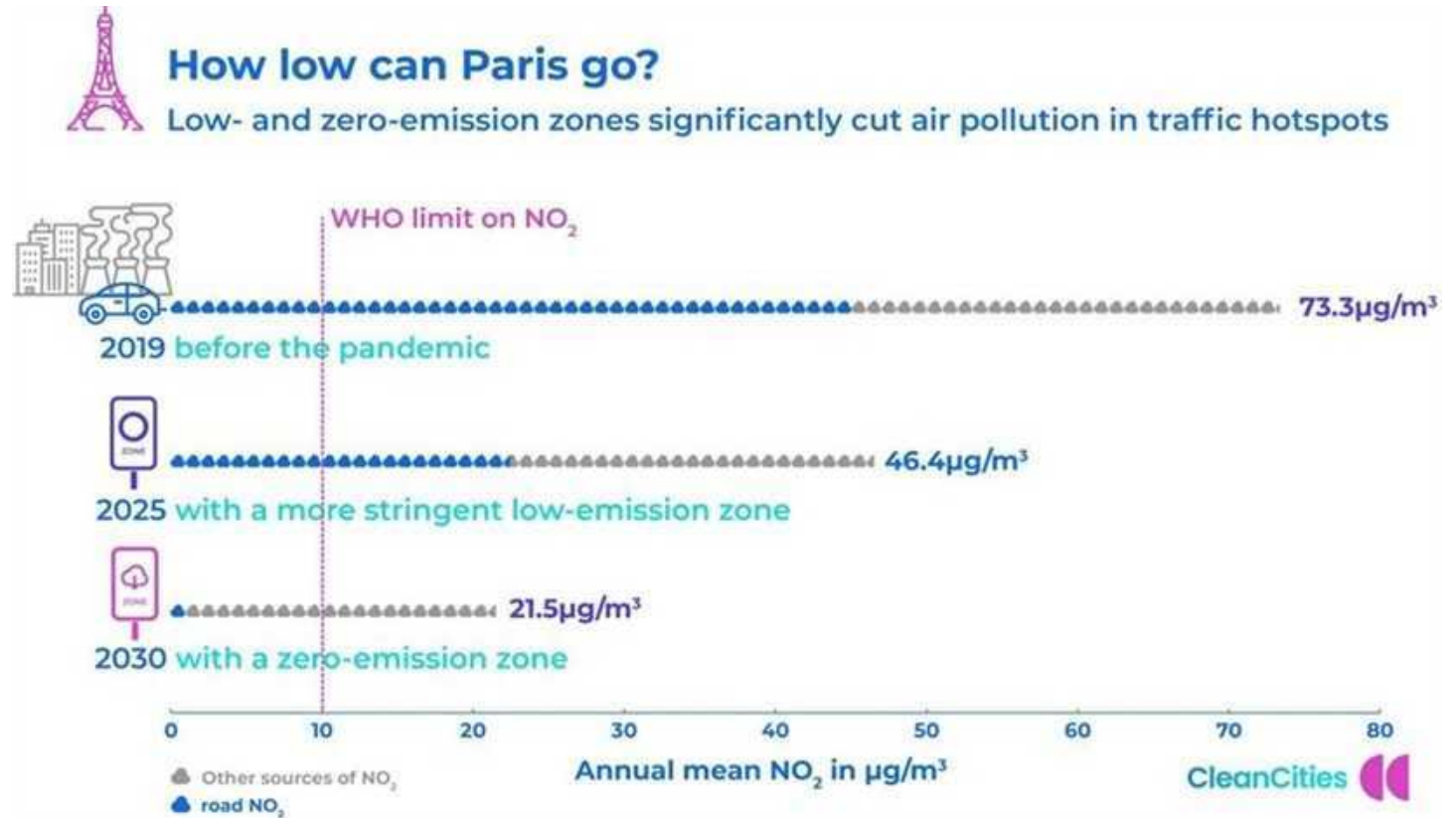
## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ



## ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ



Εικ.: Κατηγοριοποίηση των Κανονισμών πρόσβασης οχημάτων σε αστικά κέντρα σε τρεις βασικούς άξονες: α. ρυθμιστικά μέτρα β. οικονομικά μέτρα γ. χωρικά μέτρα. Fransen K. et al., 2023.



Εικ.: Ζώνες Κυκλοφορίας στο Παρίσι: Με εφαρμογή των Ζωνών Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων (Low Emission Zones-LEZs) και Ζωνών Μηδενικών Εκπομπών Ρύπων (Zero Emission Zones-ZEZs) σε συνδυασμό με μορφές ενεργής κινητικότητας και μικροκινητικότητας είναι δυνατή έως το 2030 η επίτευξη επιπέδων ρύπων, χαμηλότερων του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (WHO) (Clean Cities, T&E, 2023).

Η κυριότερη πρόκληση για την εφαρμογή:

- Η διαχείριση του ελεύθερου δημόσιου χώρου, που στις πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές είναι περιορισμένος (Fransen K. et al., 2023).

## Για την Εφαρμογή των ΣΒΑΚ απαιτείται παρακολούθηση από δείκτες όπως:

Αρ.	Δείκτης (Indicator)	Ορισμός (Definition)	Βασικός Δείκτης (Core indicator)
1	Προσιτότητα των ΜΜΜ για τον φτωχότερο πληθυσμό	Το μερίδιο του φτωχότερου τεταρτημορίου του οικογενειακού προϋπολογισμού που απαιτείται για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς ( ) (απεριόριστη μηνιαία μετακίνηση ή ισοδύναμο) στην αστική περιοχή διαμονής.	Ναι
2	Προσβασιμότητα των ΜΜΜ για άτομα με μειωμένη κινητικότητα	Καθορίζει την προσβασιμότητα των υπηρεσιών σε ευάλωτες ομάδες (όπως άτομα με οπτικές/ακουστικές/σωματικές αναπηρίες, έγκυες, χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, ηλικιωμένους, γονείς με καρότσια) για μείωση της ανισότητας στην κινητικότητα.	Ναι
3	Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων	Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων όλων των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορικών μέσων (εξάτμισης και μη εξάτμισης για ) στην αστική περιοχή.	Ναι
4	Όχληση από θόρυβο	Παρεμπόδιση του πληθυσμού από τον θόρυβο που παράγεται μέσω των αστικών μεταφορών.	Ναι
5	Θάνατοι από τροχαία	Θάνατοι από όλα τα τροχαία ατυχήματα στην αστική περιοχή σε ετήσια βάση.	Ναι
6	Πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας	Το μερίδιο του πληθυσμού με κατάλληλη πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας ( ).	Ναι
13	Ενεργοί τρόποι ασφάλειας κυκλοφορίας	Θάνατοι χρηστών ενεργών τρόπων μετακίνησης (π.χ. πεζοί, ποδηλάτες) σε τροχαία ατυχήματα σε σχέση με την έκθεσή τους στην κυκλοφορία.	Ναι
14	Ποιότητα των δημόσιων χώρων	Η αντιληπτή ικανοποίηση των χώρων μικτής χρήσης.	Όχι
15	Αστική λειτουργική ποικιλομορφία	Η λειτουργική ποικιλομορφία αναφέρεται σε μια εγγύτητα χωρικών λειτουργιών, δημιουργώντας αμοιβαία συνδεδεμένες δραστηριότητες.	Όχι
16	Χρόνος μετακίνησης	Διάρκεια μετακίνησης από και προς την εργασία/εκπαιδευτικό ίδρυμα, με οποιονδήποτε τύπο μέσων.	Όχι
17	Χρήση χώρου κινητικότητας	Κατάληψη γης από όλους τους τρόπους αστικών μεταφορών (άμεσες και έμμεσες χρήσεις).	Όχι
18	Ασφάλεια	Το αντιληπτό έγκλημα και η ασφάλεια των επιβατών στις αστικές μεταφορές.	Όχι
	Κατανομή μέσων (Modal split)	Επιβάτες: Ανά διανυθέντα χιλιόμετρα επιβατών/οχημάτων, ανά αριθμό δρομολογίων, ανά θανάτους οχημάτων ανά ταξίδι. Εμπορεύματα: Ανά χιλιόμετρα εμπορευματικών οχημάτων, ανά διακινούμενους τόνους φορτίου.	Ναι

Εικ.: Δείκτες Κανονισμού Πρόσβασης Οχημάτων για αξιολόγηση δυνατών και αδύναμων σημείων των ΣΒΑΚ.

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## 1. Εισαγωγή.

- 1.1. Ορισμός, σκοπός και αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Βασικά περιεχόμενα ενός ΣΒΑΚ.
- 1.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές στις πόλεις.

## 2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

- 2.1. Ορισμός, Πλεονεκτήματα, Θετικές Επιπτώσεις, Ενεργή Κινητικότητα.
- 2.3. Προκλήσεις και προβλήματα για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα.
- 2.4. Μέτρα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

## 3. Μικροκινητικότητα και Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα.

- 3.1. Ορισμός, Είδη.
- 3.2. Γενικές αρχές και προκλήσεις σχεδιασμού και διαχείρισης Μικροκινητικότητας.
- 3.3. Βιώσιμη Αστική Μικροκινητικότητα και μικροκινητικότητα. Κανονιστικό πλαίσιο.

## 4. Ποδηλατόδρομοι.

- 4.1. Υποδομές ποδηλάτου, Σχεδιασμός υποδομών ποδηλατόδρομων και Παράμετροι Σχεδιασμού.
- 4.2. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων, Σήμανση υποδομών ποδηλατόδρομων, Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.
- 4.3. Σημασία οργάνωσης των υποδομών σε δίκτυα.
- 4.4. Μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές στο δημόσιο αστικό χώρο.

## 5. Μεθοδολογία και εκπόνηση ΣΒΑΚ. Χαρτογραφικό υπόβαθρο. Διαβούλευση. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.

## Τί είναι η Μικροκινητικότητα;

Είναι η μετακίνηση με μικρά, συνεκτικά (compact) και ελαφριά οχήματα μικτού βάρους έως 500 kgr (Møller T. H., Simlett J., Mugnier E., 2019). Συνδέεται άρρηκτα με την ενεργή κινητικότητα (περπάτημα, ποδήλατο) αφού μπορεί να συμπεριλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα σύντομων μετακινήσεων με δυνατότητα ελιγμών ανά άτομο χωρίς μηχανική υποβοήθηση για μικρές αποστάσεις, με «micro» χαρακτηριστικά, όπως το χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, την κατάληψη του ελεύθερου δημόσιου χώρου, τις μικρές ενεργειακές απαιτήσεις (Behrendt F. et al., 2023).

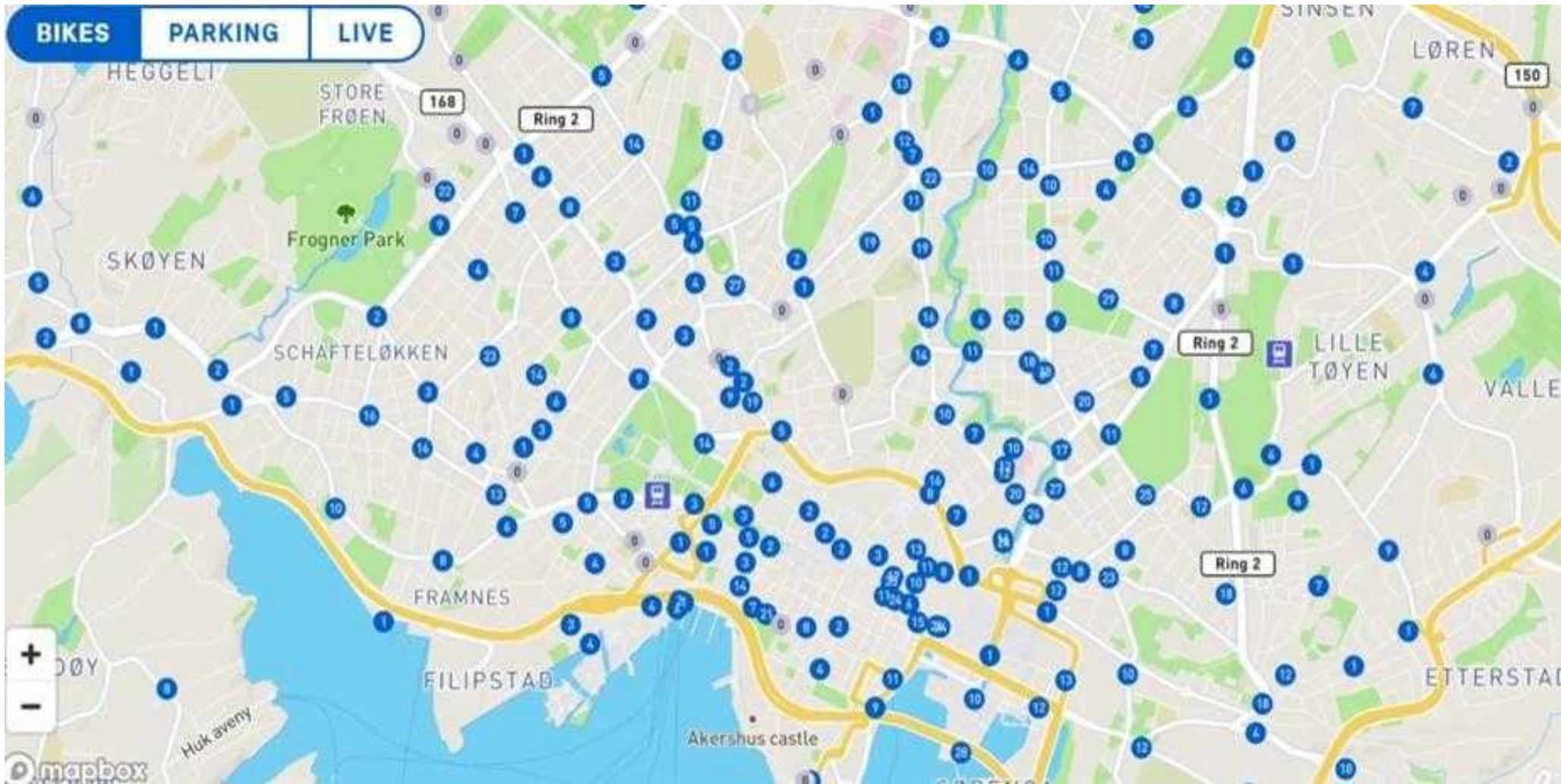
## Τί είναι η Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα;

Η κοινή χρήση οχήματος για τις ανάγκες μετακίνησης, με οχήματα όπως ποδήλατο, scooter, van ή γενικά υπηρεσίες συμπληρωματική των MMM (Shaheen, S., Cohen, A., & Zohdy, I., 2016), διαθέσιμη ως υπηρεσία μέσω εφαρμογής (Mobility as a Service, MaaS).

### Χαρακτηριστικά :

- Για την χρήση της απαιτείται κόμιστρο.
- Για πεπερασμένο χρονικό διάστημα της ημέρας.
- Διαθέτει ή όχι σταθερή χωρική βάση με εντοπισμό μέσω εφαρμογής-γεωχωρικών πληροφοριών (dockless micromobility).
- Αξιοποιούνται πράσινες μορφές ενέργειας (Murphy et al., 2021).
- Επηρεάζει καταλυτικά την αστική κινητικότητα περιορίζοντας προβλήματα όπως θόρυβος, κυκλοφορία και περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς πληθαίνουν οι χρήστες e scooter: 20 εκ., με ορίζοντα τα 30 δις το 2030 (EU Urban Mobility Observatory, 2020).





Εικ.: Εύρεση διαθέσιμης κοινόχρηστης μικροκινητικότητας στο Oslo, **με εφαρμογή στο κινητό τηλέφωνο**, μέσω εφαρμογής που δέχεται δεδομένα σε πραγματικό χρόνο (Oslobysykkel, n.d.).

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## 1. Εισαγωγή.

- 1.1. Ορισμός, σκοπός και αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Βασικά περιεχόμενα ενός ΣΒΑΚ.
- 1.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές στις πόλεις.

## 2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

- 2.1. Ορισμός, Πλεονεκτήματα, Θετικές Επιπτώσεις, Ενεργή Κινητικότητα.
- 2.3. Προκλήσεις και προβλήματα για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα.
- 2.4. Μέτρα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

## 3. Μικροκινητικότητα και Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα.

- 3.1. Ορισμός, Είδη.
- 3.2. Γενικές αρχές και προκλήσεις σχεδιασμού και διαχείρισης Μικροκινητικότητας.
- 3.3. Βιώσιμη Αστική Μικροκινητικότητα και μικροκινητικότητα. Κανονιστικό πλαίσιο.

## 4. Ποδηλατόδρομοι.

- 4.1. Τεχνικά χαρακτηριστικά ποδηλατόδρομων.
- 4.2. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων, Σήμανση υποδομών ποδηλατόδρομων, Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.
- 4.3. Σημασία οργάνωσης των υποδομών σε δίκτυα.
- 4.4. Μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές στο δημόσιο αστικό χώρο.

## 5. Μεθοδολογία και εκπόνηση ΣΒΑΚ. Χαρτογραφικό υπόβαθρο. Διαβούλευση. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.

## Τεχνικά χαρακτηριστικά ποδηλατόδρομων

### Α. Μεταβάσεις, Διασταυρώσεις

Ενδιάμεσες ζώνες που διευθετούν την κίνηση του κάθε χρήστη της οδού προσαρμόζοντάς την σταδιακά στο νέο καθεστώς κυκλοφορίας στο οποίο υπεισέρχεται, χωρίς εμπλοκές.

### Β. Διαβάσεις.

Διάφοροι Τύποι: Παράλληλες αποκλειστικές διαβάσεις πεζών/ποδηλάτων, Αποκλειστικές διαβάσεις ποδηλάτων, Κοινές διαβάσεις πεζών/ποδηλάτων.

### Γ. Κοινή λειτουργία με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Αλληλεξάρτηση με τα ΜΜΜ για βέλτιστη μετακίνηση.

### Δ. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων.

Να σχεδιάζονται κοντά σε σημαντικούς πόλους έλξης για την πόλη με μεγάλο όγκο επισκεπτών αλλά και πλησίον σταθμών ΜΜΜ.

### Ε. Σήμανση Υποδομών Ποδηλατόδρομων.

Η σήμανση είναι κατακόρυφη (πινακίδα) και οριζόντια (επί εδάφους).

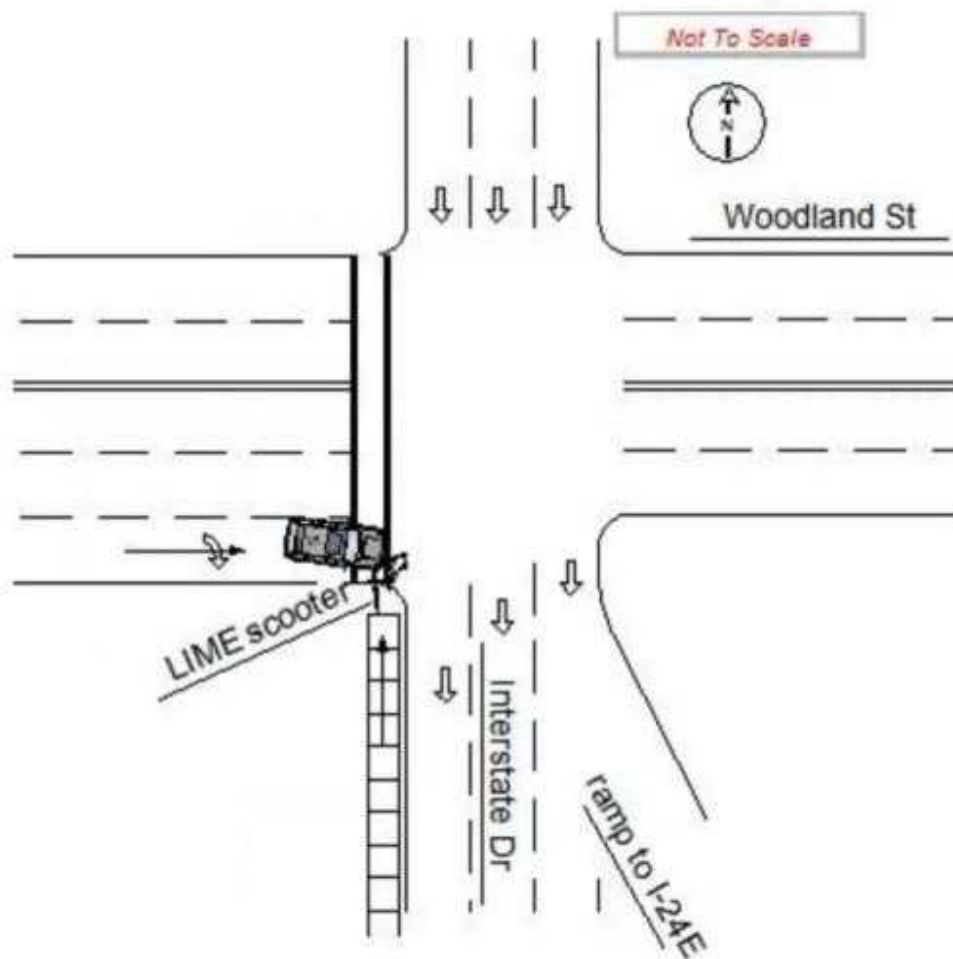
### ΣΤ. Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.

Η υπόβαση, η βάση, τα συνδετικά υλικά και η τελική επιφάνεια/επίστρωση, βάσει προδιαγραφών ΟΜΟΕ. Ιδιαίτερη μνεία για:

-Συντήρηση, -Υλικά, -Χρώματα, -Υφή, -Κατάλληλες φυτεύσεις,  
-Ελεύθερη ζώνη διέλευσης πεζών=1,50 μ., βάσει της Υ.Α. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 (ΦΕΚ 6213/Β` 7.12.2022):



Εικ.: Υποδομές ποδηλατόδρομων.



**Εικ.:** Διασταύρωση των οδών Woodland St και Interstate Dr ενός ΙΧ με ένα σκούτερ. **Πηγή:** C. Cherry, University of Tennessee - Knoxville

## 1. Πού Συμβαίνουν τα Ατυχήματα;

Το 80% των ατυχημάτων με ποδήλατα και σκούτερ συμβαίνει σε **διασταυρώσεις**. Αυτό επιβεβαιώνει ότι οι διασταυρώσεις είναι τα σημεία με τον υψηλότερο κίνδυνο σύγκρουσης.

## 2. Οι Κίνδυνοι Διαφέρουν ανά Όχημα.

Αν και και τα δύο οχήματα αντιμετωπίζουν κίνδυνο στις διασταυρώσεις, ο τύπος του κινδύνου διαφέρει:

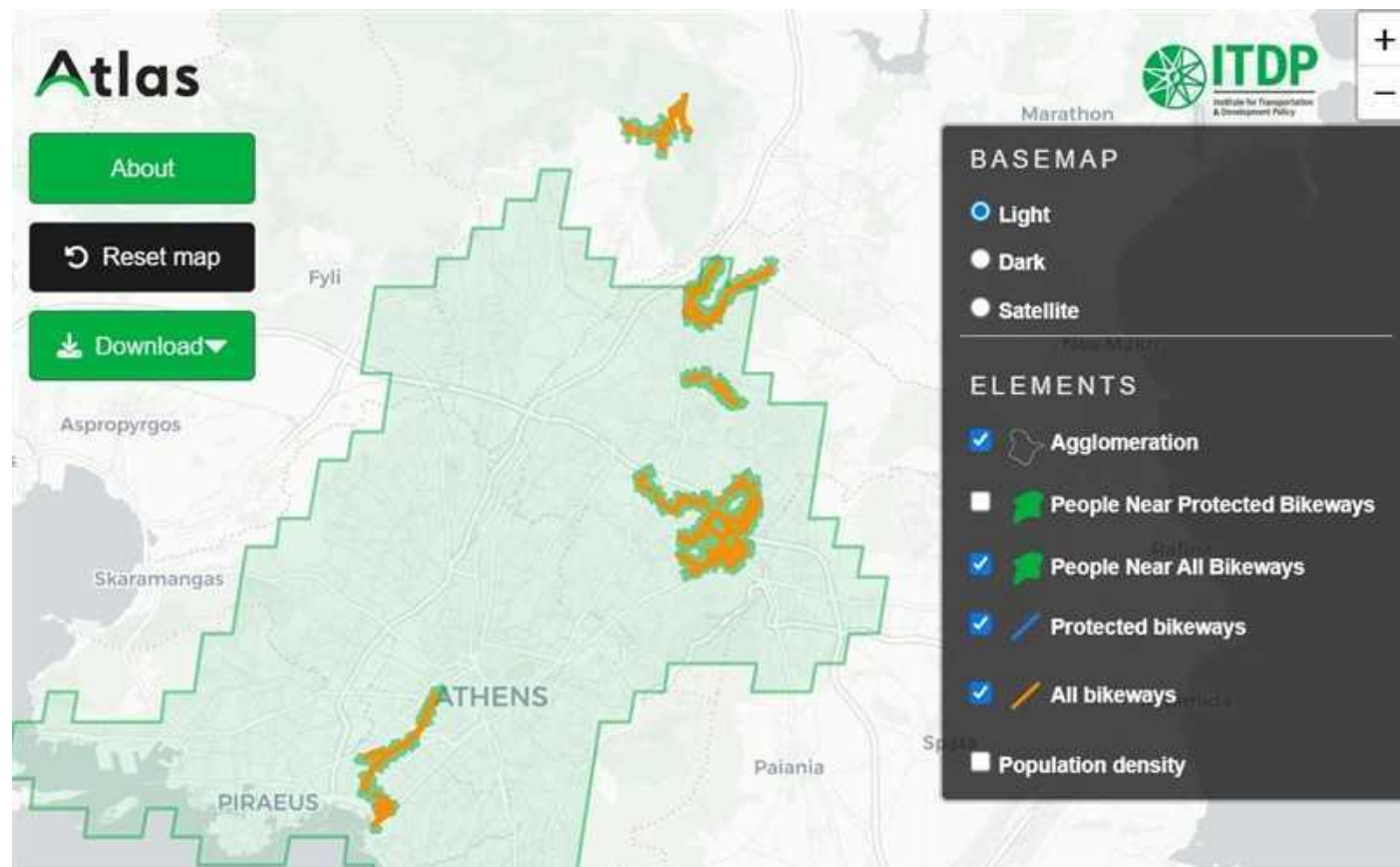
ΟΧΗΜΑ:	ΚΥΡΙΑΡΧΟΣ ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ:	ΕΞΗΓΗΣΗ:
Σκούτερ	Δεξιά Στροφή / Δεξιά Προσέγγιση	Το 25% των ατυχημάτων σκούτερ σε διασταυρώσεις είναι αυτού του τύπου. Συμβαίνει συχνά όταν το σκούτερ έρχεται από το πεζοδρόμιο και προσπαθεί να εισέλθει στο δρόμο (ή να περάσει τη διασταύρωση) και συγκρούεται με ένα όχημα που στρίβει δεξιά. Αυτός ο κίνδυνος είναι 2,5 φορές υψηλότερος για τα σκούτερ απ' ό,τι για τα ποδήλατα.
Ποδήλατα	Αριστερή Στροφή Αυτοκινήτων	Οι ποδηλάτες αντιμετωπίζουν περισσότερες συγκρούσεις όπου τα αυτοκίνητα στρίβουν αριστερά μπροστά τους και δεν τους παραχωρούν προτεραιότητα. Αυτό είναι ένα κλασικό σενάριο "αποτυχίας παραχώρησης προτεραιότητας".

## 3. Η λύση βρίσκεται στον σχεδιασμό:

- Ο σχεδιασμός των διασταυρώσεων πρέπει να αυξάνει την ορατότητα, επιβραδύνοντας τα οχήματα που στρίβουν.
- Επιβράδυνση οχημάτων με μέτρα ΣΒΑΚ.
- Όχι αποσυνδεδεμένα δίκτυα (πχ ποδηλατόδρομοι που διακόπτονται).

## Γιατί οι ποδηλατόδρομοι (και πεζόδρομοι) να είναι οργανωμένοι σε δίκτυα;

- Τα βελτιωμένα ποδηλατικά δίκτυα ενισχύουν τη χρήση ποδηλάτου, ιδίως από μειονεκτικές ομάδες (Shi, 2020).
- Ένα συνδεδεμένο και ασφαλές δίκτυο ποδηλατόδρομων αυξάνει την προτίμηση για ποδηλασία, ενώ μειώνει τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς (Boldry, Anderson, & Roskowski, 2017).
- Η ύπαρξη προστατευμένων υποδομών, με άνετες και προσβάσιμες διαδρομές, είναι απαραίτητη για την προώθηση της ασφαλούς ποδηλασίας για όλους, ανεξαρτήτως ηλικίας και ικανοτήτων (Halifax Cycling Coalition, n.d.).

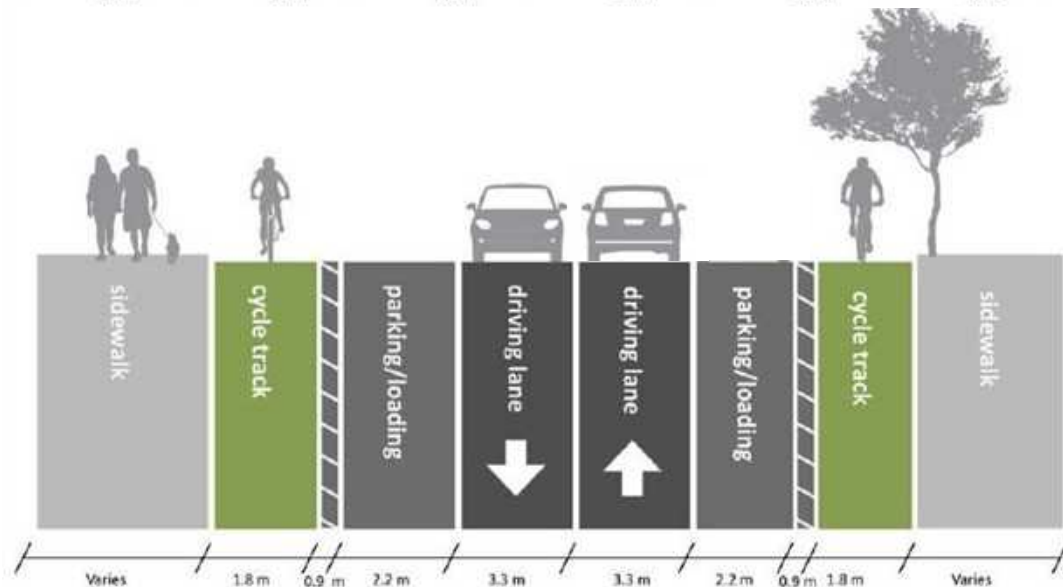
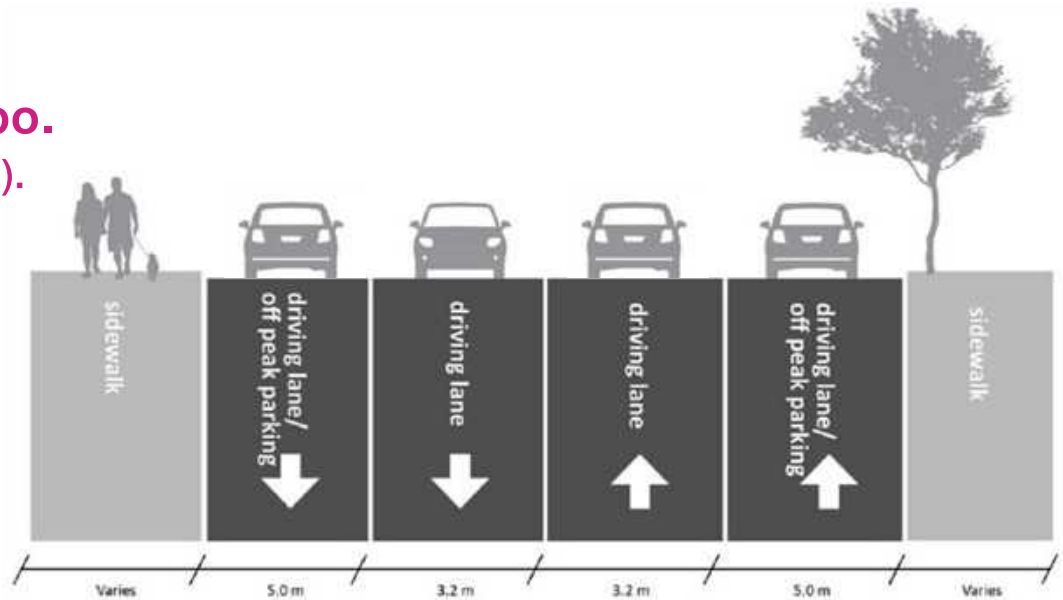


Εικ.: Άτλαντας διαθέσιμων ποδηλατόδρομων στην Αθήνα. Με πορτοκαλί χρώμα οι υποδομές ποδηλατόδρομων, και με έντονο πράσινο ο πληθυσμός ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση 300 μέτρων από αυτούς. Βάσει χάρτη, δύναται να εξυπηρετηθεί το 4% του πληθυσμού στην ελληνική πρωτεύουσα (αντίστοιχα το 13% στη Θεσσαλονίκη), ενώ χαμηλότερο είναι το ποσοστό των ατόμων που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από ποδηλατόδρομους και κοντά σε γρήγορη/συχνή συγκοινωνία. Στο Ελσίνκι, το ποσοστό αγγίζει το 94% (ITDP, 2024).

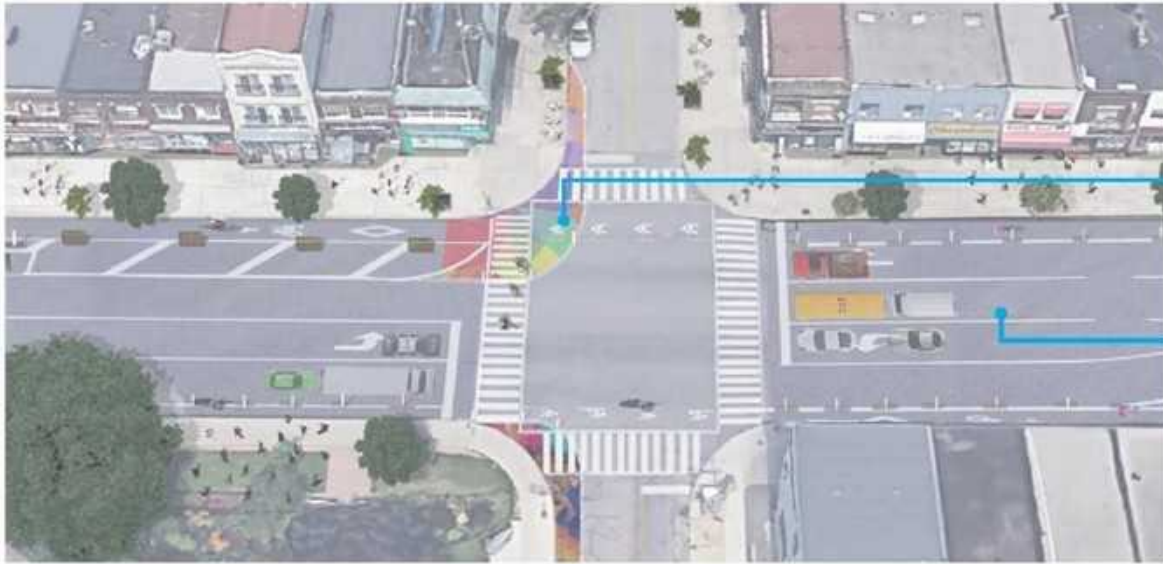
## Μελέτες περίπτωσης στον δημόσιο αστικό χώρο. Α. Το παράδειγμα στο Τορόντο (TCAT και Park People, 2021).

### Κύρια χαρακτηριστικά αστικού σχεδιασμού:

- αναδιανομή του δημόσιου χώρου,
- εισαγωγή της μικροκινητικότητας στο σχεδιασμό για την προώθηση της ενεργής κινητικότητας,
- διαχείριση της ενδιάμεσης ζώνης πεζών-ποδηλατών-αυτοκινήτων.



Εικ.: Οι τρεις άξονες σχεδιασμού της πρότασης. TCAT και Park People, 2021



Artistic Curb Extensions at key intersections along the corridor

Two through lanes (one in each direction). Additional turn lanes to be provided at each intersection

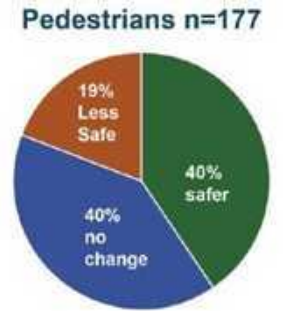


Expanded patios to serve food establishments in the curb lane will temporarily replace on-street parking

Cycle Track to deviate around expanded patios providing additional buffer between diners and vehicle lanes

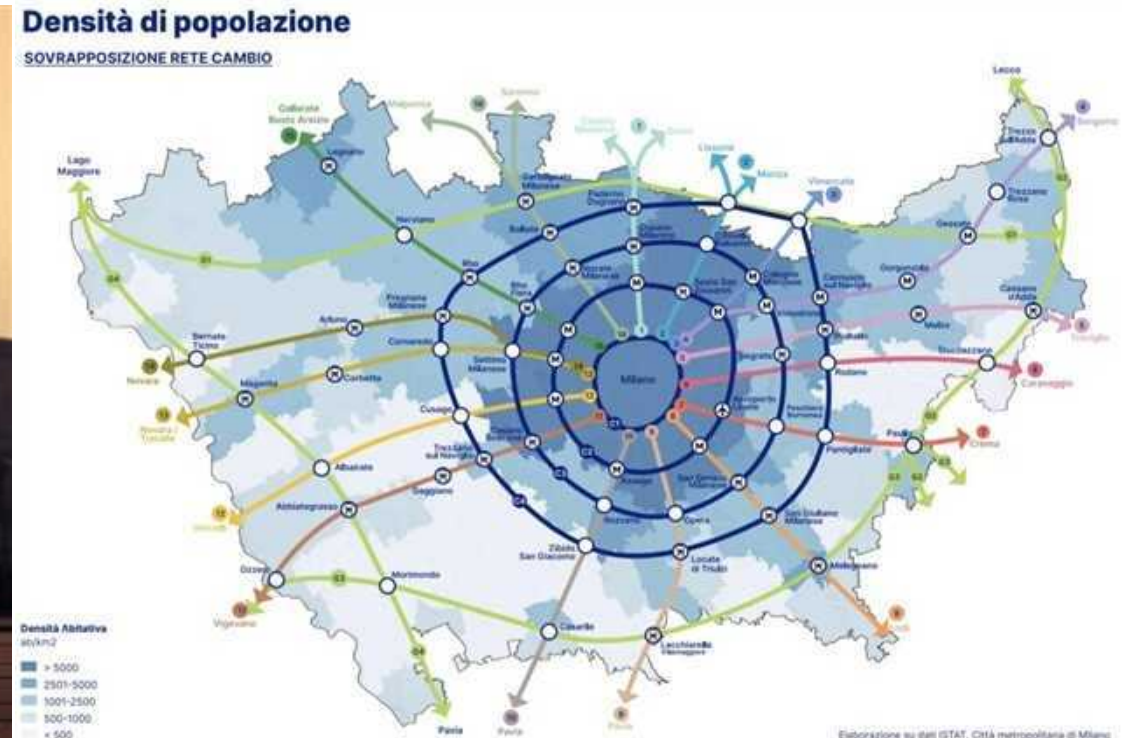
Curbs and posts to protect cyclists from motor vehicles

Planters to define expanded patio areas



Εικ.: Ποσοστά αποδοχής μετά την εφαρμογή του σχεδιασμού. TCAT και Park People, 2021.

## Β. Το παράδειγμα της Biciplan στο Μιλάνο (Citta metropolitana, n.d. και Clean Cities, 2021).



Εικ.: Citta Metropolitana di Milano (Citta metropolitana, n.d.). Το «Biciplan Cambio Milano» είναι ένα στρατηγικό σχέδιο (Biciplan) που ενέκρινε ο Δήμος του Μιλάνου για την **ριζική επέκταση και βελτίωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων** στην πόλη και την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή. Στόχος του είναι να καταστήσει το ποδήλατο ένα πραγματικά ανταγωνιστικό και πρακτικό μέσο μετακίνησης και **κατά 80% προσβάσιμες όλες τις δημόσιες λειτουργίες στην πόλη.**

Αποτελείται από **τέσσερις, σχεδόν ομόκεντρους κύκλους** με κέντρο την ιστορική περιοχή του Μιλάνου και **16 ακτινωτές διασυνδέσεις** μεταξύ τους. Κάθε γραμμή εξυπηρετεί **καθημερινά 2,6 εκατομμυρία πολίτες** σε μόλις 1 km διαδρομής, με το **20% αυτής να αφορά αποκλειστικά ποδηλατόδρομους.** Στον **διαδραστικό χάρτη παρέχονται πληροφορίες** όπως: Η έκταση σε km της διαδρομής, οι διασταυρώσεις με λοιπούς ποδηλατόδρομους, οι κόμβοι με τα MMM, τα ιστορικά και εμπορικά κέντρα, οι χώροι περίθαλψης κ.α.

**Πολλαπλά οφέλη για την οικονομία, την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, την προσβασιμότητα και κοινωνική ισότητα, την αντιμετώπιση της «μεταφορικής φτώχειας», την ποιότητα ζωής.**

# ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## 1. Εισαγωγή.

- 1.1. Ορισμός, σκοπός και αντικείμενο ενός ΣΒΑΚ. Βασικά περιεχόμενα ενός ΣΒΑΚ.
- 1.2. Περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές στις πόλεις.

## 2. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

- 2.1. Ορισμός, Πλεονεκτήματα, Θετικές Επιπτώσεις, Ενεργή Κινητικότητα.
- 2.3. Προκλήσεις και προβλήματα για τη βιωσιμότητα των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα.
- 2.4. Μέτρα βελτίωσης της αστικής κινητικότητας.

## 3. Μικροκινητικότητα και Κοινόχρηστη Μικροκινητικότητα.

- 3.1. Ορισμός, Είδη.
- 3.2. Γενικές αρχές και προκλήσεις σχεδιασμού και διαχείρισης Μικροκινητικότητας.
- 3.3. Βιώσιμη Αστική Μικροκινητικότητα και μικροκινητικότητα. Κανονιστικό πλαίσιο.

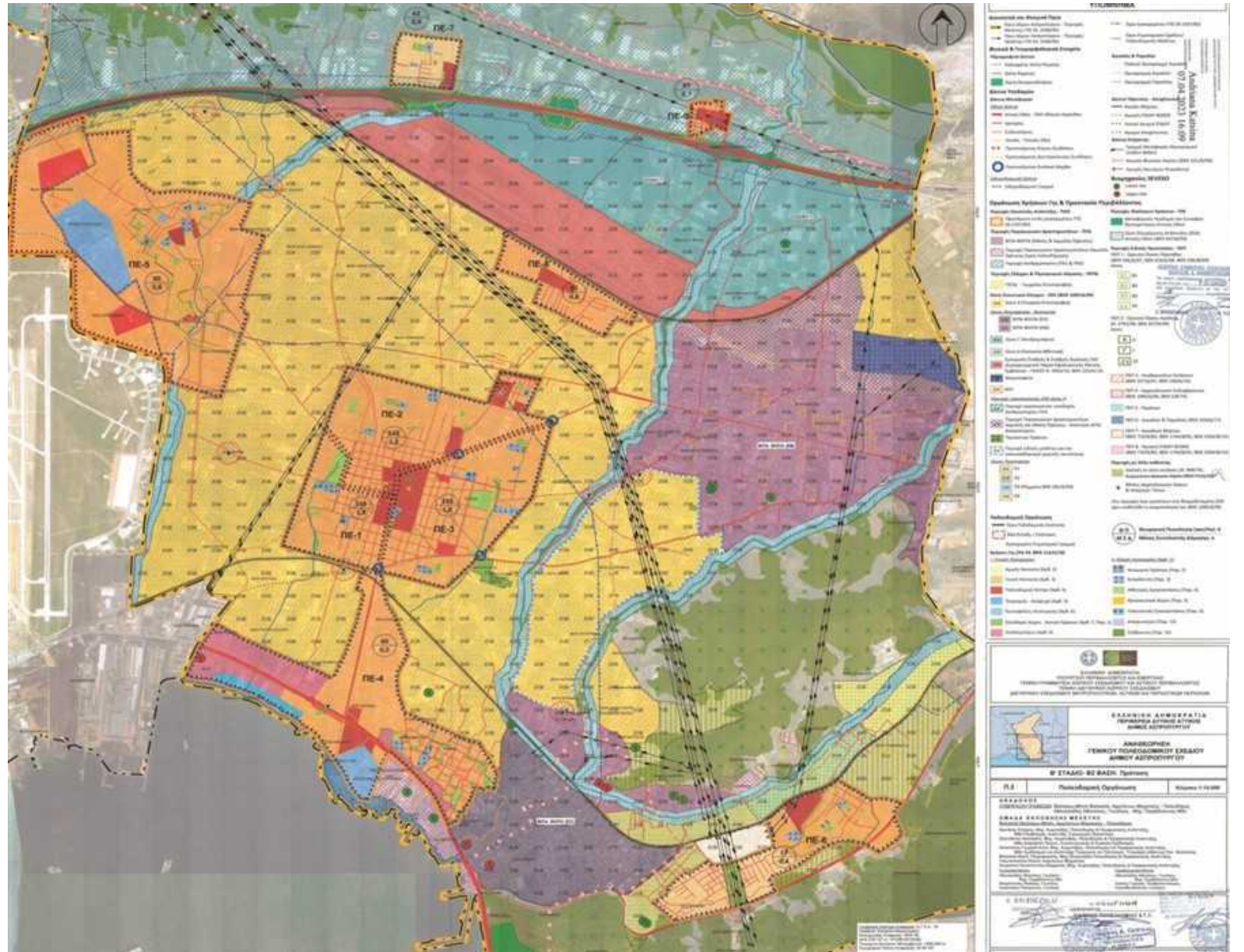
## 4. Ποδηλατόδρομοι.

- 4.1. Υποδομές ποδηλάτου, Σχεδιασμός υποδομών ποδηλατόδρομων και Παράμετροι Σχεδιασμού.
- 4.2. Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων, Σήμανση υποδομών ποδηλατόδρομων, Γενικές κατασκευαστικές αρχές υποδομών ποδηλατόδρομων.
- 4.3. Σημασία οργάνωσης των υποδομών σε δίκτυα.
- 4.4. Μελέτες περίπτωσης και εφαρμογές στο δημόσιο αστικό χώρο.

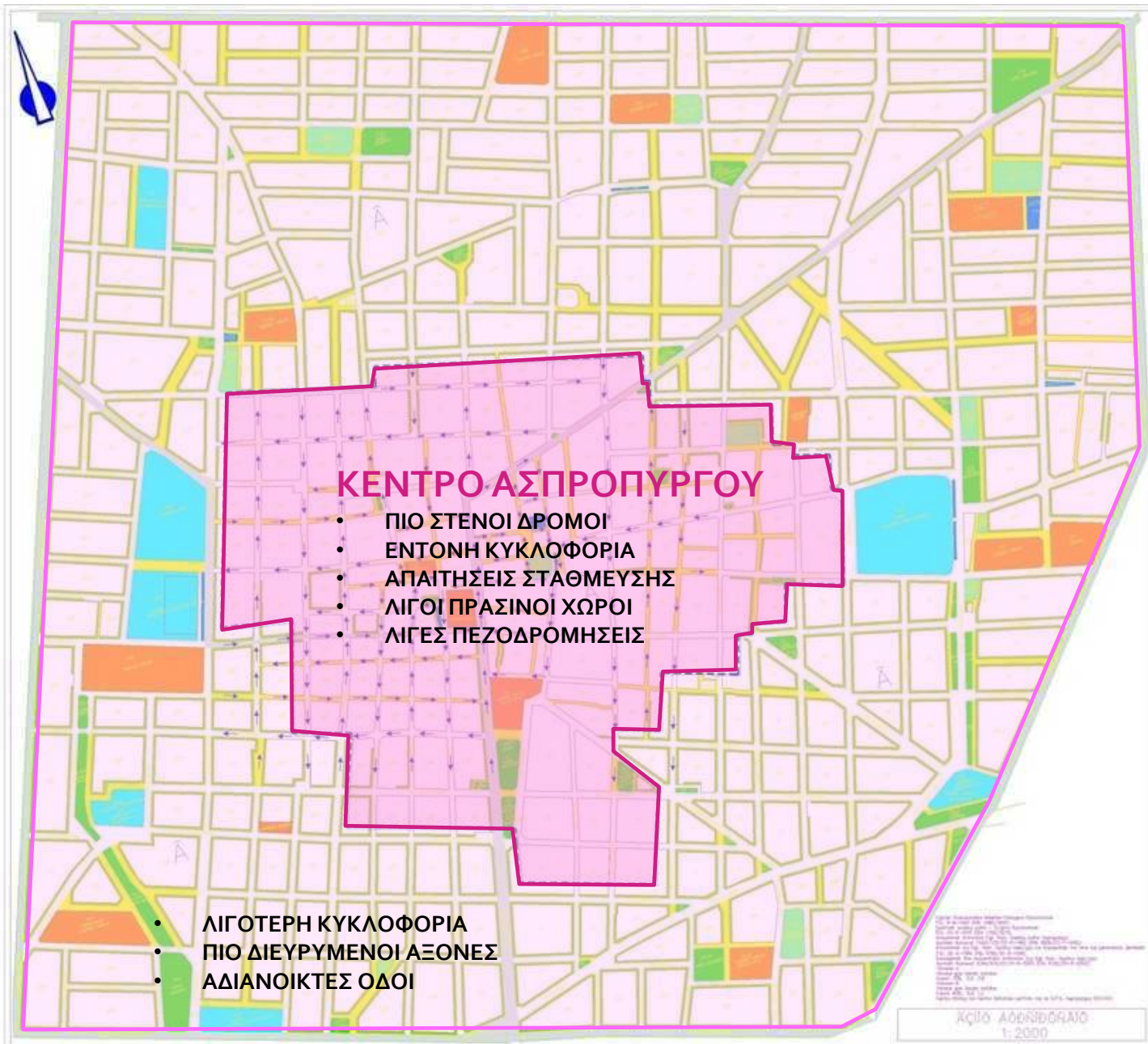
## 5. Μεθοδολογία και εκπόνηση ΣΒΑΚ. Χαρτογραφικό υπόβαθρο. Διαβούλευση. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.

Για τον ορθό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ πρέπει να ληφθεί υπόψη:

1. Το σχέδιο των Χρήσεων Γης του Δ. Ασπροπύργου (ΓΠΣ).
2. Οι υφιστάμενοι και υπό μελέτη οδικοί άξονες, οι βασικές κινήσεις και κυκλοφορία.
3. Το επιχειρησιακό σχέδιο και οι βασικές πολιτικές που σχεδιάζονται για το Δήμο Ασπροπύργου.
4. Οι κατευθύνσεις και αποτελέσματα της διαβούλευσης και οι απόψεις των πολιτών.



Εικ.: ΓΠΣ Δήμου Ασπροπύργου ΦΕΚ 267 Δ' 2023.



Όλοι αυτοί οι άξονες και προτεραιότητες του ΣΒΑΚ θα πρέπει να εντοπισθούν σε κλίμακα :

- Οικοδομικών Τετραγώνων,
- Οδών του Ασπροπύργου.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις μπορούν να εμπλουτισθούν από τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με το κοινό, με αφετηρία ένα **ερωτηματολόγιο** σχετικά με την κινητικότητα, τα προβλήματα, τις ελλείψεις και τις ανάγκες.

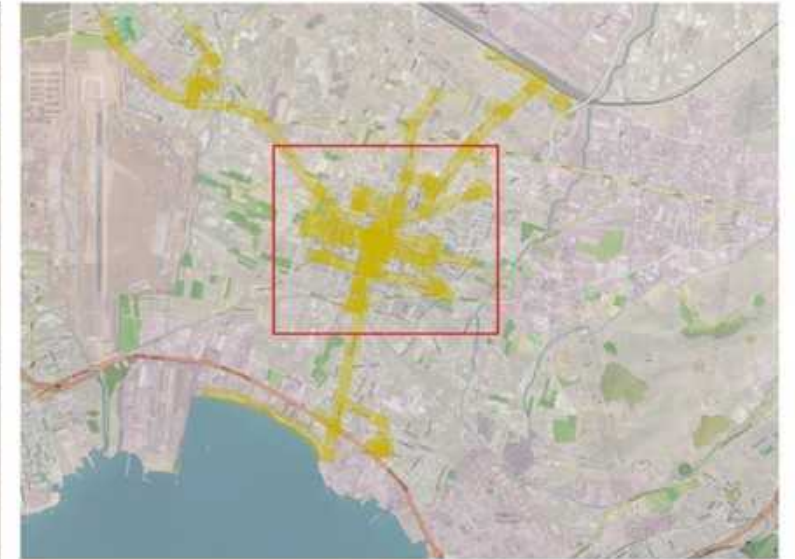
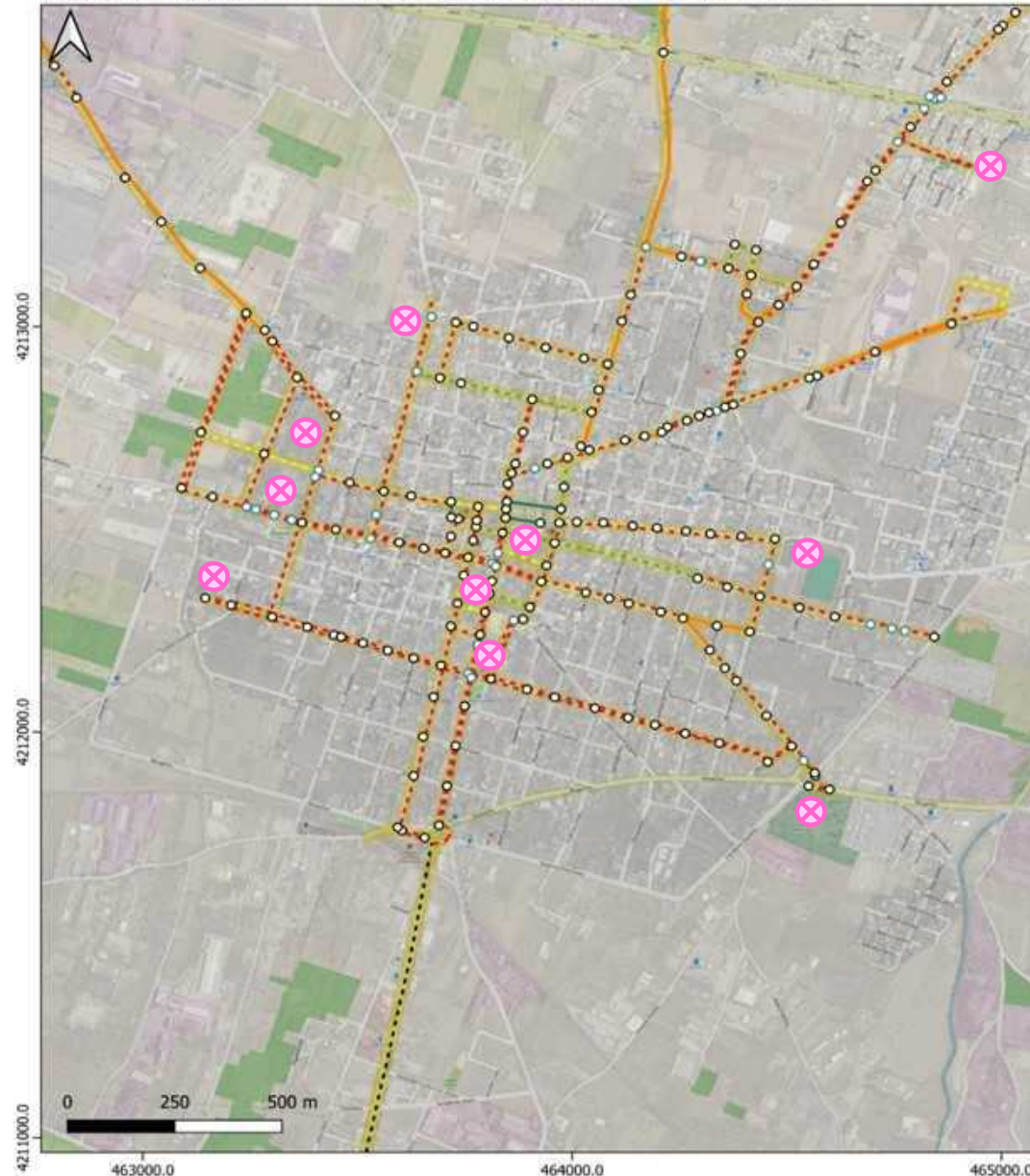
Εικ.: Ρυμοτομικό Σχέδιο Δ. Ασπροπύργου.

### Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Ασπρόπυργος

Το Σ.Α.Π. Δήμου Ασπρόπυργου έχει προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων και επεμβάσεων και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών για τη δημιουργία ενός δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων βάσει της αρχής της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις όπως:

- Σχολεία
- Αθλητικοί Χώροι
- Δημόσιες Υπηρεσίες κ.α.

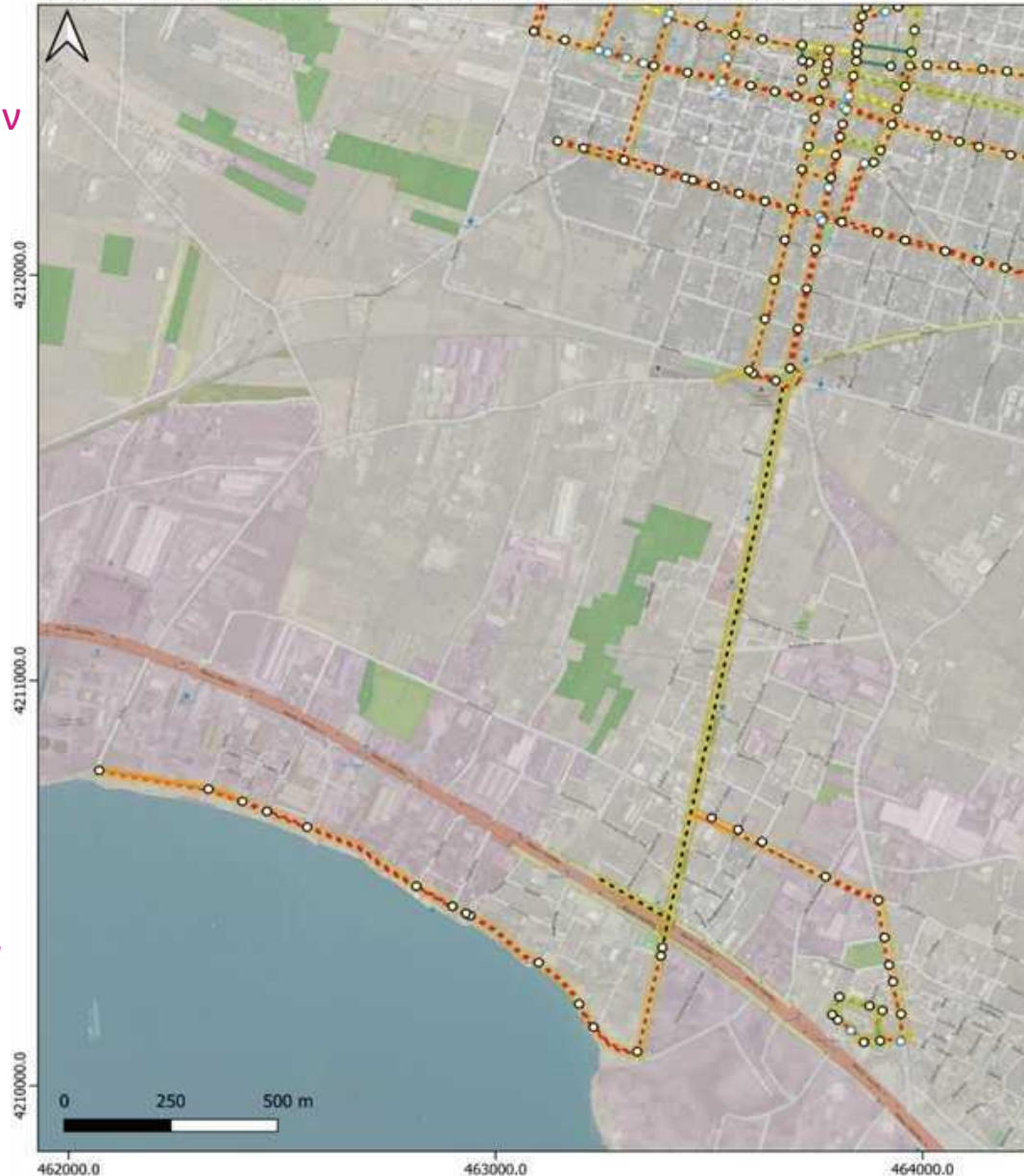
Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης.



Το Σ.Α.Π. Δήμου Ασπρόπυργου έχει προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων και επεμβάσεων και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών για τη δημιουργία ενός δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων βάσει της αρχής της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης.

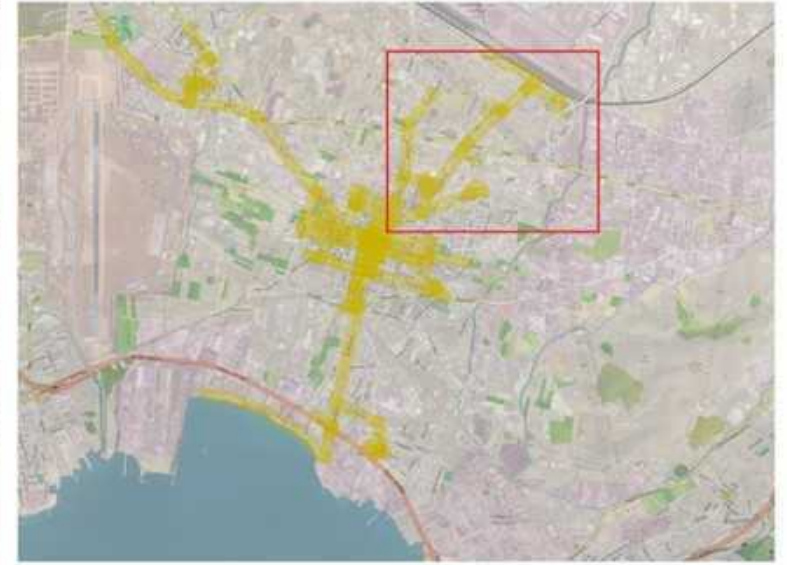
Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Ασπρόπυργος



Το Σ.Α.Π. Δήμου Ασπρόπυργου έχει προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων και επεμβάσεων και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών για τη δημιουργία ενός δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων βάσει της αρχής της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης.

Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Ασπρόπυργος

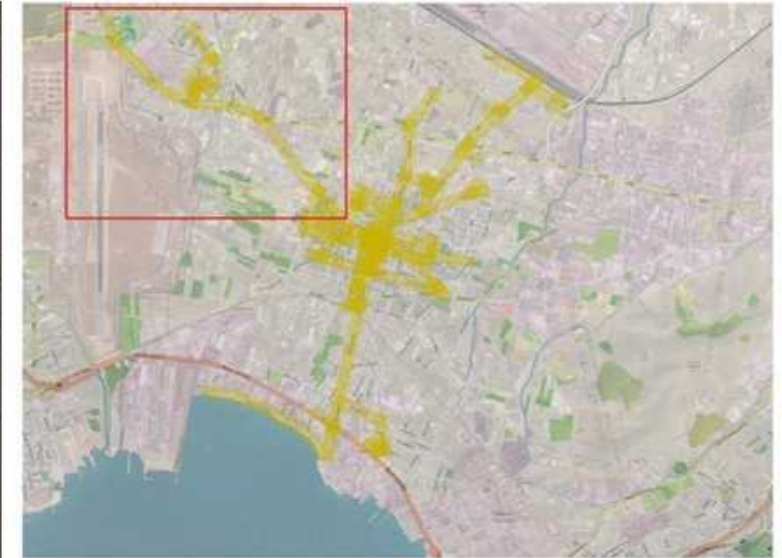
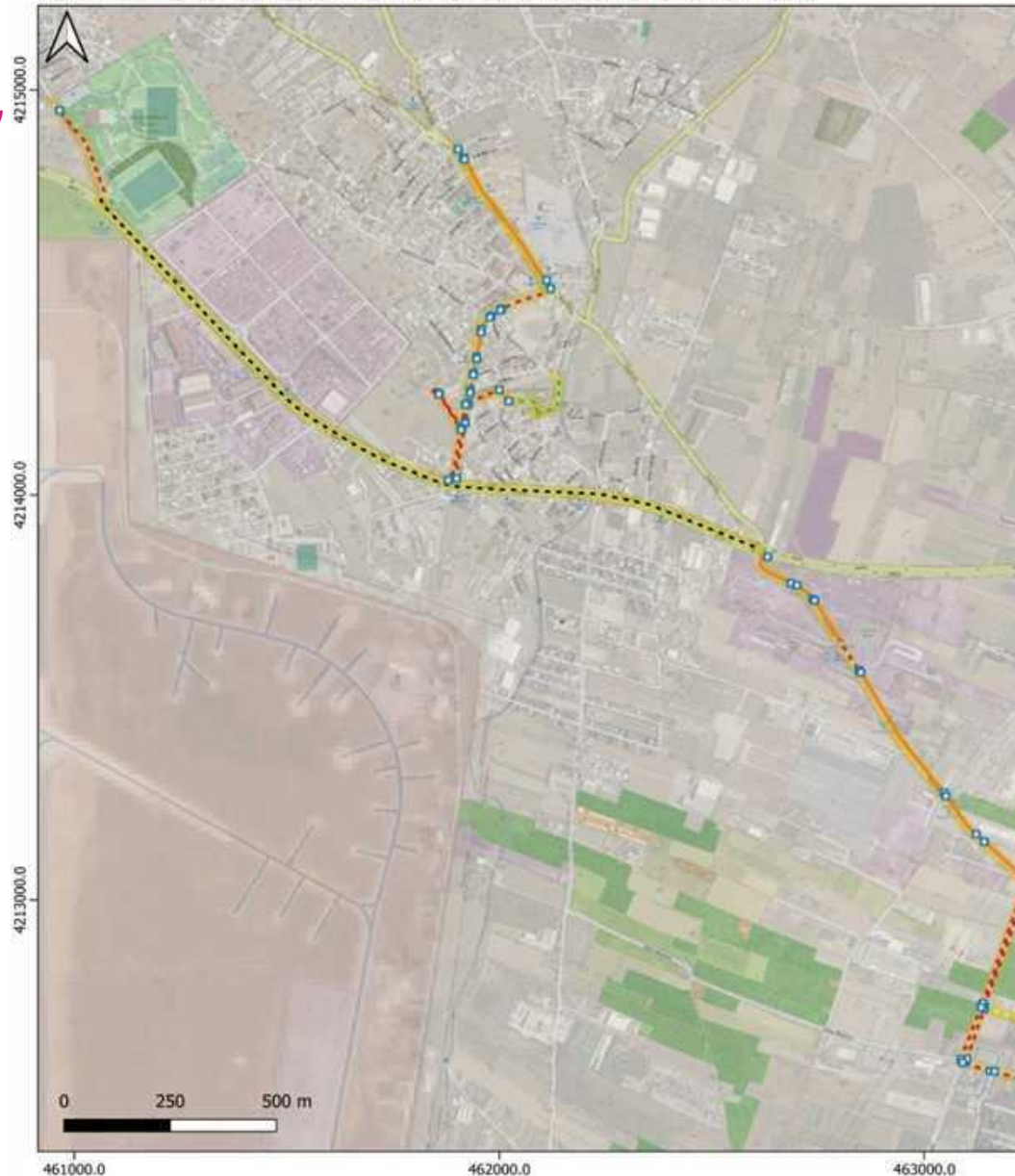


- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- Νέα Διάβαση Πεζών
  - Βελτίωση Υφιστάμενης Διάβασης Πεζών
  - Νέα Ράμπα ΑμεΑ
  - Βελτίωση Υφιστάμενης Ράμπας ΑμεΑ
  - Κατασκευή Νέου Πεζοδρομίου
  - - - Βελτίωση Υφιστάμενου Πεζοδρομίου με Ο.Ο.Τ.
  - Πεζοδρόμηση
  - - - Ήπια Κυκλοφορία με Συνύπαρξη Πεζών και Οχημάτων
  - - - Εκτός αρμοδιότητας Δήμου
  - Βελτίωση Βατότητας
  - ◇ Κοινόχρηστος Χώρος Προτεινόμενος ως Χώρος Εκτόνωσης σε Περίπτωση Έκτακτης Ανάγκης
  - ⊕ Υπαιθριος Κοινόχρηστος Χώρος που θα λειτουργεί ως Σημείο Περιθάλψης
  - Προτεινόμενο Σημείο Καταφυγής σε Περίπτωση Έκτακτης Ανάγκης
  - Κατασκευή Υποδομίων Πρόσβασης σε Εισόδους/Εξόδους Δημόσιων Κτιρίων
  - Βελτίωση Προσβασιμότητας Κοινόχρηστων Χώρων
  - Χώρος Στάθμευσης
  - Βελτίωση Υφιστάμενης Θέσης Στάθμευσης για ΑμεΑ
  - Προτεινόμενη Θέση Στάθμευσης για ΑμεΑ
  - Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης (desire line)

Το Σ.Α.Π. Δήμου Ασπρόπυργου έχει προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων και επεμβάσεων και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών για τη δημιουργία ενός δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων βάσει της αρχής της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης.

Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Ασπρόπυργος



- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- Νέα Διάβαση Πεζών
  - Βελτίωση Υφιστάμενης Διάβασης Πεζών
  - Νέα Ράμπα ΑμεΑ
  - Βελτίωση Υφιστάμενης Ράμπας ΑμεΑ
  - Κατασκευή Νέου Πεζοδρομίου
  - - - Βελτίωση Υφιστάμενου Πεζοδρομίου με Ο.Ο.Τ.
  - Πεζοδρόμηση
  - - - Ήπια Κυκλοφορία με Συνύπαρξη Πεζών και Οχημάτων
  - - - Εκτός αρμοδιότητας Δήμου
  - Βελτίωση Βατότητας
  - ◇ Κοινόχρηστος Χώρος Προτεινόμενος ως Χώρος Εκτόνωσης σε Περίπτωση Έκτακτης Ανάγκης
  - ⊕ Υγαιήτριος Κοινόχρηστος Χώρος που θα λειτουργεί ως Σημείο Περιβάλησης
  - Προτεινόμενο Σημείο Καταφυγής σε Περίπτωση Έκτακτης Ανάγκης
  - Κατασκευή Υποδομών Πρόσβασης σε Εισόδους/Εξόδους Δημόσιων Κτιρίων
  - Βελτίωση Προσβασιμότητας Κοινόχρηστων Χώρων
  - Χώρος Στάθμευσης
  - Βελτίωση Υφιστάμενης Θέσης Στάθμευσης για ΑμεΑ
  - Προτεινόμενη Θέση Στάθμευσης για ΑμεΑ
  - Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης (desire line)

ΣΧΕΔΙΟ  
ΒΙΩΣΙΜΗΣ  
ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

# ΣΒΑΚ

## ΔΗΜΟΥ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ



ΔΗΜΟΣ  
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

2025