

# ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ) ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ



Παραδοτέο Π.1

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2022  
(επικαιροποίηση Δεκέμβριος 2022)



Με τη χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου

## Περιεχόμενα

1. Τι είναι το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας & απαιτήσεις της παρούσας .....	7
2. Εισαγωγικές έννοιες .....	8
2.1 Τι σημαίνει προσβάσιμο περιβάλλον .....	8
2.2 Χαρακτηριστικά και ιδιαίτερες κατηγορίες πεζών.....	8
2.3 Χαρακτηριστικά αναπηρίας.....	11
2.4 Χαρακτηριστικά μετακίνησης πεζών .....	12
2.5 Μετρητικά μεγέθη .....	13
2.6 Επιλογές μετακίνησης και παράγοντες αλληλεπίδρασης μεταξύ των πεζών και του αστικού περιβάλλοντος.....	14
2.7 Παράμετροι Σχεδιασμού Δικτύων Πεζής Μετακίνησης .....	15
3. Θεσμικό Πλαίσιο.....	18
3.1 Ισχύον εθνικό θεσμικό πλαίσιο.....	18
3.2 Τοπικό θεσμικό πλαίσιο .....	25
3.3 Οδηγοί κατευθύνσεων - Διεθνής και εθνική καθοδήγηση .....	37
4. Χρήσιμη ορολογία .....	38
5. Ο Δήμος Λαυρεωτικής – συνοπτική παρουσίαση .....	40
6. Μεθοδολογία καθορισμού περιοχής παρέμβασης – διαδρομών και σημείων .....	43
7. Καθορισμός ομάδας εργασίας και αρμοδιότητες.....	43
8. Μεθοδολογία αξιολόγησης προσβασιμότητας – audit tool .....	45
9. Π1α. ΑΝΑΛΥΣΗ - Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης .....	67
9.1 Εισαγωγή.....	67
9.2 Σχέδια & Πολιτικές σχετικά με το Σ.Α.Π. του Δήμου Λαυρεωτικής .....	67
9.3 Χαρακτηριστικά πληθυσμού περιοχής παρέμβασης .....	70
9.4 ΑΝΑΛΥΣΗ - Βασικές χρήσεις γης και σημεία ενδιαφέροντος   Αξιολόγηση προσβασιμότητας.....	73
9.4.1 Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	73

9.4.2 Πόλοι Έλξης Μετακινήσεων .....	83
9.4.3 Χώροι καταφυγής .....	84
9.5 ΑΝΑΛΥΣΗ – Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης   Αξιολόγηση προσβασιμότητας.....	87
9.5.1 Ανάλυση και περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου .....	87
9.5.2 Αξιολόγηση δικτύου Πεζού .....	112
9.5.3 Αποτίμηση μελλοντικών υποδομών πεζών.....	126
9.5.4 Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών .....	134
9.5.5 Δίκτυο MMM – καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των MMM.....	139
9.5.6 Αποτίμηση μελλοντικού δικτύου MMM .....	146
9.5.7 Χώροι στάθμευσης – στάθμευση ΑμεΑ .....	148
9.5.8 Αποτίμηση μελλοντικών προβλέψεων στάθμευσης .....	152
10. Καθορισμός διαδρομών και σημείων για αναβάθμιση προσβασιμότητας .....	153
10.1 Λαύριο .....	154
10.1.1 Διαδρομή LAV-01 .....	154
10.1.2 Διαδρομή LAV-02.....	155
10.1.3 Διαδρομή LAV-03.....	157
10.1.4 Διαδρομή LAV-04.....	158
10.1.5 Διαδρομή LAV-05.....	159
10.1.6 Διαδρομή LAV-06.....	160
10.1.7 Διαδρομή LAV-07 .....	161
10.2 Κερατέα .....	163
10.2.1 Διαδρομή KER-01 .....	163
10.2.2 Διαδρομή KER-02 .....	164
10.2.3 Διαδρομή KER-03 .....	165
10.2.4 Διαδρομή KER-04 .....	166
10.2.5 Διαδρομή KER-05 .....	167
10.2.6 Διαδρομή KER-06 .....	169
10.2.7 Διαδρομή KER-07 .....	169

10.3 Άγιος Κωνσταντίνος.....	170
10.3.1 Διαδρομή AG-01 .....	170
10.3.2 Διαδρομή AG-02 .....	171
11. Συμμετοχή κοινού και διαβουλευτικές διαδικασίες .....	172
12. Π1β Χάρτες .....	185

## Πίνακας εικόνων

Εικόνα 1: Χώρος μετακίνησης (περιτύπωμα) πεζών .....	14
Εικόνα 2: Γενικό Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΦΕΚ1260Δ’/1993) .....	26
Εικόνα 3: Όμοροι Δήμοι (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, 2021) .....	40
Εικόνα 4: Ενδεικτικό γράφημα αποτύπωσης σημείων – σημαντικών χρήσεων (πηγή: Practical guide - Conduct an accessibility audit in low- and middle- income countries, HANDICAP International, 2014).....	48
Εικόνα 5: ενδεικτικό γράφημα αποτύπωσης διαδρομών (πηγή: Practical guide - Conduct an accessibility audit in low- and middle- income countries, HANDICAP International, 2014).....	51
Εικόνα 6: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Λαυρίου .....	73
Εικόνα 7: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Αγίου Κωνσταντίνου .....	74
Εικόνα 8: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Κερατέας .....	75
Εικόνα 9: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Δήμου Λαυρεωτικής .....	89
Εικόνα 10: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Λαυρίου .....	90
Εικόνα 11: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Κερατέας.....	91
Εικόνα 12: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Λαυρίου (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαυρεωτικής, 2020).....	92
Εικόνα 13: Διατομές υφιστάμενης κατάστασης διαδρομών πεζής μετακίνησης (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, StreetMix).....	100
Εικόνα 14: Υφιστάμενες διατομές διαδρομών πεζής μετακίνησης (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, StreetMix)..	108
Εικόνα 15: Υφιστάμενες διατομές διαδρομών πεζής μετακίνησης (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, StreetMix)..	111
Εικόνα 16: Φοινικόδασος, Λαύριο (Πηγή: Google satellite).....	113
Εικόνα 17: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, Λαύριο (Πηγή: Google satellite).....	114
Εικόνα 18: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς, οδός Μαρώνειας (Πηγή: Google maps).....	115
Εικόνα 19: (α) Υφιστάμενη κατάσταση προσβάσιμης διαδρομής στον αρχαιολογικό χώρο της κοιλάδας της Σούριζας, (β) Υφιστάμενη κατάσταση χώρου πρασίνου μεταξύ του «Έγκοιλου Χάους» στα δεξιά και του γηπέδου στα αριστερά .....	116
Εικόνα 20: Πλατεία Βασιλέως Γεωργίου, Κερατέα (Πηγή: Google satellite).....	117
Εικόνα 21: Κοινόχρηστοι χώροι Λαυρίου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	118
Εικόνα 22: Κοινόχρηστοι χώροι Κερατέας (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	119
Εικόνα 23: Κοινόχρηστοι χώροι Αγίου Κωνσταντίνου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS).....	120
Εικόνα 24: Πλάτος Πεζοδρομίου Αγίου Κωνσταντίνου (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Λαυρεωτικής, 2021) .....	122
Εικόνα 25: Οδευση τυφλών Λαυρίου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	124
Εικόνα 26: Ράμπες ΑμεΑ Λαυρίου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	125
Εικόνα 27: Ράμπες ΑμεΑ Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	126
Εικόνα 28: Υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμου (Πηγή: Google Maps).....	134
Εικόνα 29: Δρομολόγια Λεωφορειακών Γραμμών ΚΤΕΛ Αττικής προς την ανατολική Αττική (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, 2021) .....	141
Εικόνα 30: Δρομολόγια Λεωφορειακών Γραμμών ΚΤΕΛ Αττικής προς την ανατολική Αττική (λεπτομέρεια) (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, 2021) .....	142
Εικόνα 31: Δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Λαυρεωτικής.....	146

Εικόνα 32: Υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης του Λαυρίου .....	148
Εικόνα 33: Υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης της Κερατέας.....	149
Εικόνα 34: Προτεινόμενες Θέσεις ΑμεΑ με Φορτιστή (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021) .....	150
Εικόνα 35: Προτεινόμενη Θέση ΑμεΑ στην Κερατέα (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021) .....	150
Εικόνα 36: Προτεινόμενη Θέση ΑμεΑ στο Λαύριο (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021) .....	151
Εικόνα 37: Προτεινόμενη Θέση ΑμεΑ στο Σούνιο (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021).....	151
Εικόνα 38: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-01 (Πηγή: google maps) .....	155
Εικόνα 39: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-02 (Πηγή: google maps) .....	156
Εικόνα 40: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-03 (Πηγή: Google maps).....	158
Εικόνα 41: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-03 (Πηγή: Google maps).....	159
Εικόνα 42: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-05 (Πηγή: Google maps).....	160
Εικόνα 43: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-06 (Πηγή: Google maps).....	161
Εικόνα 44: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-07 (Πηγή: Google maps) .....	163
Εικόνα 45: Στιγμιότυπο KER -01 (Πηγή: Google maps).....	164
Εικόνα 46: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-02 (Πηγή: Google maps) .....	165
Εικόνα 47: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-03 (Πηγή: Google maps) .....	166
Εικόνα 48: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-04 (Πηγή: Google Maps) .....	167
Εικόνα 49: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-05 (Πηγή: google maps).....	168
Εικόνα 50: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-07 (Πηγή: Google maps) .....	170
Εικόνα 51: Στιγμιότυπο διαδρομής AG-01 (Πηγή: Google maps) .....	171
Εικόνα 52: Στιγμιότυπο διαδρομής AG-02 (Πηγή: Google maps) .....	172
Εικόνα 53: Υποδομές Διοίκησης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS).....	186
Εικόνα 54: Υποδομές Εκπαίδευσης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	187
Εικόνα 55: Υποδομές Περίθαλψης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	188
Εικόνα 56: Χώροι στάθμευσης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	189
Εικόνα 57: Πεζόδρομοι στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	190
Εικόνα 58: Ράμπες ΑμεΑ στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	191
Εικόνα 59: Όδεση τυφλών στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	192
Εικόνα 60: Υποδομές Διοίκησης και Υπηρεσιών στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) ...	193
Εικόνα 61: Υποδομές Εκπαίδευσης στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS).....	194
Εικόνα 62: Υποδομές Περίθαλψης στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	195
Εικόνα 63: Χώροι στάθμευσης στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS).....	196
Εικόνα 64: Πεζόδρομοι στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	197
Εικόνα 65: Ράμπες ΑμεΑ στην Κερατέα(Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS) .....	198

## Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 1: Χαρακτηριστικά των πεζών και μετακίνησης αυτών .....	12
Πίνακας 2: Επιλογές μετακίνησης .....	15
Πίνακας 3: Κωδικοποίηση εθνικού πλαισίου .....	22
Πίνακας 4: Πολεοδομικές ενότητες Δ.Ε. Λαυρεωτικής .....	25
Πίνακας 7: Στρατηγικοί στόχοι και πρωταρχικό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαυρεωτικής, 2020) .....	68
Πίνακας 7: Πρωταρχικό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαυρεωτικής, 2020) .....	68
Πίνακας 7: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.) .....	70
Πίνακας 8: Μεταβολή πληθυσμού 2011 – 2021 (Πηγή: Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011,2021) ..	71
Πίνακας 9: Μεταβολή πληθυσμού 2011 – 2021 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011,2021) ..	71
Πίνακας 10: Υποδομές πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης .....	76
Πίνακας 11: Υποδομές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης .....	77
Πίνακας 12: Υποδομές πρόνοιας – υγείας .....	77
Πίνακας 13: Αθλητικές εγκαταστάσεις .....	78
Πίνακας 14: Χώροι Πρασίνου – Ελεύθεροι χώροι – Κοινόχρηστοι χώροι .....	79
Πίνακας 15: Υποδομές υπηρεσιών .....	81
Πίνακας 16: Πολιτιστικές υποδομές .....	82
Πίνακας 17: Χώροι καταφυγής Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή Δεδομένων: <a href="https://www.patt.gov.gr/koinonia/politiki_prostasia">https://www.patt.gov.gr/koinonia/politiki_prostasia</a> ) .....	85
Πίνακας 18: Χρονικό πρόγραμμα γραμμής Αθήνα - Λαύριο (Πηγή: <a href="http://www.ktelattikis.gr/markopoulo_lavrion_sounio">http://www.ktelattikis.gr/markopoulo_lavrion_sounio</a> ) .....	142
Πίνακας 18: Χρονικό πρόγραμμα γραμμής Σούνιο – Λαύριο & Αθήνα - Σούνιο (Πηγή: <a href="http://www.ktelattikis.gr/markopoulo_lavrion_sounio">http://www.ktelattikis.gr/markopoulo_lavrion_sounio</a> ) .....	143
Πίνακας 18: Χρονικό πρόγραμμα γραμμής Αθήνα - Λαύριο (Πηγή: <a href="https://i2.wp.com/www.lavriaki.gr/wp-content/uploads/2020/05/dromologia.jpg?ssl=1">https://i2.wp.com/www.lavriaki.gr/wp-content/uploads/2020/05/dromologia.jpg?ssl=1</a> ) .....	143
Πίνακας 20: Προτεινόμενες θέσεις φόρτισης ΑμεΑ (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021) .....	149

## 1. Τι είναι το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας & απαιτήσεις της παρούσας

Το παρόν συντάσσεται βάσει της Υπουργικής Απόφαση οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 - ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021.

Σύμφωνα με το Άρθρο 2 του προαναφερθέντος, ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του ν. 4819/2021.

Επιπλέον, στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Σημειώνεται δε, ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης (Παρ. 4 αρ. 5). Επιπλέον οι προτάσεις του Σ.Α.Π. ενσωματώνονται σε άλλα στρατηγικά σχέδια και προγράμματα του Φορέα Εκπόνησης. (Παρ. 5 αρ.5).

## 2. Εισαγωγικές έννοιες

### 2.1 Τι σημαίνει προσβάσιμο περιβάλλον

Ο ορισμός για το προσβάσιμο περιβάλλον δίνεται από το EUROPEAN CONCEPT OF ACCESSIBILITY. Βάσει αυτού ένα περιβάλλον για να χαρακτηριστεί προσβάσιμο πρέπει να :

1. σέβεται την ποικιλομορφία των χρηστών. Κανείς δεν πρέπει να αισθάνεται περιθωριοποιημένος και όλοι θα πρέπει να είναι σε θέση να συμμετέχουν σε αυτό.
2. είναι ασφαλές, δηλαδή να είναι απαλλαγμένο από τους κινδύνους και για όλους τους χρήστες. Ως εκ τούτου, όλα τα στοιχεία τα οποία αποτελούν μέρη ενός περιβάλλοντος πρέπει να είναι σχεδιασμένα με την ασφάλεια κατά νου (ολισθηρά πατώματα, τα μέρη που προεξέχουν, διαστάσεις, κ.λπ.)
3. είναι υγιεινό, δηλαδή να μην συνιστά κίνδυνο για την υγεία ή να προκαλεί προβλήματα σε εκείνους που πάσχουν από χρόνιες ασθένειες ή αλλεργίες και συγχρόνως να προωθεί την υγιή χρήση των χώρων και προϊόντων.
4. είναι λειτουργικό, δηλαδή να είναι σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί τη λειτουργία για την οποία προορίζεται χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα ή δυσκολίες
5. είναι κατανοητό και αναγνώσιμο, ώστε όλοι οι χρήστες να είναι σε θέση να προσανατολιστούν χωρίς δυσκολίες μέσα σε κάθε συγκεκριμένο χώρο. Ειδικότερα :
  - ο να είναι σαφές, με χρήση κοινών εικονιδίων για τις διάφορες χώρες και γλώσσες, αποφεύγοντας την χρήση λέξεων ή συντομογραφιών από τοπικές γλώσσες, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε σύγχυση.
  - ο να έχει καλή χωρική κατανομή, δηλαδή να είναι συνεκτικό και λειτουργικό, ώστε να μην προκαλεί αποπροσανατολισμό και σύγχυση
6. είναι καλαίσθητο, δηλαδή υψηλής αισθητικής ποιότητας, γεγονός που το καθιστά ευχάριστο και ευρύτερα αποδεκτό.

### 2.2 Χαρακτηριστικά και ιδιαίτερες κατηγορίες πεζών

Οι πεζοί αποτελούν μία κατηγορία που περιλαμβάνει όλες τις πληθυσμιακές ομάδες και η οποία παρουσιάζει υψηλό βαθμό διαφοροποίησης ως προς τις ιδιαιτερότητες του κάθε μετακινούμενου. Για τον λόγο αυτό, υπάρχουν αρκετοί ορισμοί που σχετίζονται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τις φυσικές ικανότητες και την ηλικία (ιδιαίτερης σημασίας κρίνεται η ομάδα που περιλαμβάνει τα «ευάλωτα άτομα», όπως τα άτομα με αναπηρία, οι ηλικιωμένοι και τα παιδιά).

Στην Αθήνα καταγράφηκε ότι η μέση ελεύθερη ταχύτητα, συνολικά για όλες τις κατηγορίες ηλικιών, είναι 5,3 χλμ/ώρα (για τις γυναίκες στο σύνολο των ηλικιών είναι 5,1 χλμ/ώρα και για



τους άνδρες 5,5 χλμ/ώρα). Πρόκειται για ταχύτητες που ελάχιστα διαφέρουν από το όριο που το περπάτημα μετατρέπεται σε τρέξιμο - 7,6 χλμ/ώρα. Αντίθετα, προκειμένου για άτομα με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενα άτομα η ταχύτητα πέφτει στα 1,8 χλμ την ώρα (Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους» 1988). Τα παραπάνω σχετίζονται με γενικά ατομικά χαρακτηριστικά πληθυσμιακών ομάδων, και ως εκ τούτου οι πεζοί μπορούν να ομαδοποιηθούν για τεχνοκρατικούς λόγους ως ακολούθως :

### **(α) πεζοί**

Στην ελληνική νομοθεσία η έννοια του πεζού αναφέρεται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ, άρθρο 38, άρθρο 45). Γενικότερα ως πεζός ορίζεται το άτομο που κινείται με τα πόδια για το σύνολο της μετακίνησής του ή για τμήμα αυτής, κατά μήκος μιας υποδομής που προορίζεται για περπάτημα. Στους πεζούς συγκαταλέγονται όλα τα άτομα με μόνιμες ή προσωρινές αναπηρίες, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα εν γένει (ηλικιωμένοι, παιδιά, έγκυοι) τα εμποδιζόμενα άτομα (ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές, μεταφορείς φορτίων κλπ) καθώς και άτομα που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε άλλο χειροκίνητο τροχοφόρο μέσο μεταφοράς, πλην του ποδηλάτου.

### **(β) άτομα με αναπηρία**

Ως άτομα με αναπηρία θεωρούνται τα άτομα με μακροχρόνιες σωματικές, νοητικές, ψυχικές ή αισθητηριακές διαταραχές, οι οποίες σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια δύνανται να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία σε ίση βάση με τους άλλους πολίτες (Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία-N.4074/2012). Όσον αφορά στην κινητικότητα, οι αναπηρίες που βιώνουν τα άτομα αυτά σε συνδυασμό με τα περιβαλλοντικά εμπόδια καθιστούν δυσκολότερη έως αδύνατη την μετακίνηση τους στην πόλη. Τα παραπάνω αφορούν σε όλες τις κατηγορίες της αναπηρίας αλλά και με χρόνιες παθήσεις ή προβλήματα υγείας που επηρεάζουν την ισορροπία και την αντοχή. Είναι αποδεδειγμένο από την έως τώρα εμπειρία, ότι όπου η συγκεκριμένη ομάδα, εξυπηρετείτε με τον καλύτερο τρόπο, καλύπτει και το σύνολο των αναγκών και απαιτήσεων του συνόλου των χρηστών του κοινωνικού ανθρωπογενούς χώρου.

### **(γ) ηλικιωμένοι**

Η μεγαλύτερη κοινωνική ομάδα με δυσκολίες κίνησης είναι αυτή των ηλικιωμένων, καθώς παρουσιάζουν μειωμένες φυσικές και νοητικές ικανότητες και αντοχές. Δεν υπάρχει σαφής ηλικιακός ορισμός για το ποιοι θεωρούνται ηλικιωμένοι χρήστες του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς η διαδικασία της γήρανσης διαφέρει από άτομο σε άτομο, ωστόσο συνήθως σε αυτήν την κατηγορία νοούνται άτομα που βρίσκονται σε προχωρημένη ηλικία άνω των 75 ετών (10 περίπου χρόνια μετά την μέση ηλικία συνταξιοδότησης). Στις φυσιολογικές μεταβολές που επηρεάζουν την ικανότητα μετακίνησης των ατόμων αυτών συγκαταλέγονται η μεταβολή της αναλογίας βάρους / ύψους (το ύψος μειώνεται), οι μεταβολές στο μυοσκελετικό σύστημα και στις

αρθρώσεις, η μείωση της μυϊκής δύναμης (αναφέρεται ενδεικτικά η «δύναμη της χειρολαβής»), η προοδευτική μείωση της λειτουργικότητας των οργανικών συστημάτων, η σταδιακή εξασθένηση των αντανακλαστικών, κ.ο.κ. Όλα τα παραπάνω δημιουργούν προβλήματα ισορροπίας και αντοχής που προκαλούν μεταβολές στην κινητική ικανότητα των ηλικιωμένων. Το 2040, η ομάδα αυτή θα αποτελεί το 14,4% του συνολικού πληθυσμού, έναντι του 7,5% που ήταν το 2003, μια αύξηση, σχεδόν στο διπλάσιο<sup>1</sup>. Περίπου το 45% των ατόμων ηλικίας 75 ετών κι άνω ανέφεραν ότι παρουσιάζουν προβλήματα στην καθημερινή τους ζωή, φυσικές ή νοητικές, εκ των οποίων το 27% ανέφερε πως είχε πολύ σοβαρού βαθμού αναπηρία. Η έντονη επιθυμία των ηλικιωμένων να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους και να ζήσουν στο δικό τους σπίτι σε συνδυασμό με τη βελτιωμένη υγειονομική περίθαλψη, την κοινωνική μέριμνα, τις εξελίξεις στην τεχνολογία, και σε ορισμένες περιπτώσεις την αυξανόμενη αγοραστική δύναμη, θα διασφαλίσει ότι μπορούν και θα συνεχίσουν να ζουν στο δικό τους σπίτι. Το γεγονός αυτό εντείνει την ανάγκη για ένα πιο προσβάσιμο δομημένο περιβάλλον.

#### **(δ) παιδιά**

Τα παιδιά είναι ιδιαίτερα ευπαθείς χρήστες της οδού. Σε ηλικία από 0-4 ετών (βρέφη και νήπια) κινούνται κατά κανόνα με παιδικό αμξίδιο ή και με τα πόδια (μετά τον 1<sup>ο</sup> χρόνο) και με την βοήθεια συνοδού. Στα βρέφη και στα νήπια δημιουργείται συχνά αίσθημα ανασφάλειας από την ανάβαση / κατάβαση από το πεζοδρόμιο και από τυχόν εμπόδια και κακοτεχνίες. Τα νήπια που περπατούν χαρακτηρίζονται συχνά από αστάθεια βάρδισης και μειωμένης αίσθησης κινδύνου και αντίληψης του ευρύτερου χώρου. Μέχρι την ηλικία των 9-10 ετών, θεωρούνται ως περισσότερο ευάλωτα λόγω της μειωμένης ικανότητας συγκέντρωσης της προσοχής στην οδική κυκλοφορία. Επιπλέον τα παιδιά έχοντας εμπιστοσύνη στους ενήλικες ότι τα προσέχουν, καθίστανται περισσότερο ευάλωτα. Παιδιά άνω των 12 ετών, αλλά όχι μικρότερα, θεωρείται ότι έχουν αποκτήσει συμπεριφορά ενηλίκων και άρα μπορούν να κινηθούν με ασφάλεια στους δρόμους. Γενικότερα, λόγω της σωματικής τους διάπλασης, αλλά και της συμπεριφοράς τους στο δρόμο, είναι δύσκολο να γίνουν αντιληπτά από τους οδηγούς.

#### **(ε) άτομα με μειωμένη κινητικότητα (έγκυες γυναίκες, τραυματίες, ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές κ.λπ.)**

Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται άτομα που για διάφορους λόγους, παρουσιάζουν για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο μειωμένη ικανότητα μετακίνησης είτε για φυσικούς λόγους είτε λόγω εξωτερικών εμποδίων. Η μετακίνηση των ατόμων αυτών διευκολύνεται ιδιαίτερα από την ύπαρξη μόνιμων υποδομών για υποστήριξη της μετακίνησης ατόμων με αναπηρίες.

---

1 Eurostat

## 2.3 Χαρακτηριστικά αναπηρίας

Η αναπηρία έχει διάφορες διαστάσεις κάθε μία εκ των οποίων δημιουργεί διάφορες ανάγκες. Οι διαστάσεις αυτές είναι :

- Αναπηρία (Κώφωση, τύφλωση, κινητικά προβλήματα κ.λπ.)
- Ψυχική Αναπηρία (π.χ. μανιοκατάθλιψη, σχιζοφρένεια κ.λπ.)
- Νοητική Αναπηρία (π.χ. αυτισμός, σύνδρομο Down, νοητική αναπηρία κ.λπ.)
- Άλλες αναπηρίες (π.χ. βαριές και πολλαπλές αναπηρίες κ.λπ.)

Οι ανάγκες για κάθε ομάδα ποικίλουν, ωστόσο σε γενικές γραμμές μπορούν να σημειωθούν τα κάτωθι :

- Τα τυφλά άτομα διευκολύνονται στην κίνηση όταν δεν υπάρχει ηχητική σύγχυση, υπάρχει υποβοήθηση στην αντίληψη του χώρου – μέσω της διαφοροποίησης αυτού κατασκευαστικά, ή με ήχους, ή με μυρωδιές – κυρίως όμως να μην υπάρχουν σε μια γνωστή διαδρομή αλλαγές στη διάταξη του εξοπλισμού του χώρου, ή μη σημαινόμενα εμπόδια. Τα τυφλά άτομα μπορούν να «δουν» με τον ήχο, την αφή, την όσφρηση, την ακοή. Μπορούν να αντιληφθούν έναν χώρο και να βοηθηθούν στην αντίληψη του εξοπλισμού και της επίπλωσης του, με μια σωστή περιγραφή, ηχητική διαφοροποίηση και κυρίως βέβαια με την αφή και το λευκό μπαστούνι.
- Τα άτομα με μειωμένη όραση χρειάζονται έντονο φωτισμό και τονικές ή χρωματικές αντιθέσεις των διαφόρων στοιχείων που συνθέτουν τον χώρο. Συνίσταται η αποφυγή ανακλάσεων, απότομων μεταβάσεων από σκοτεινούς σε φωτεινούς χώρους και το αντίστροφο, λάθος τοποθετημένους καθρέπτες ή μη σημαινόμενα ή μη προστατευόμενα υαλοστάσια.
- Τα άτομα με προβλήματα ακοής έχουν απαίτηση για έντονο φωτισμό προκειμένου να «βλέπουν» τη νοηματική γλώσσα ή τα χείλη του συνομιλητή τους, συνεπώς συνίσταται η αποφυγή σκηνογραφικού τύπου φωτισμού στα κτίρια και σκοτεινές περιοχές. Ο πληθυσμός των ατόμων με ακοής είναι ανομοιογενής και μεγάλος (συμπεριλαμβανομένων επί παραδείγματι των ηλικιωμένων ατόμων που χάνουν σταδιακά την ακοή τους και των παιδιών με προβλήματα ακοής, καθώς και των βαρήκων ατόμων)
- Τα άτομα με κινητική αναπηρία, και αυτά που είναι περιπατητικοί ανάπηροι και αυτά που είναι χρήστες αμαξιδίων απαιτούν για την κίνησή τους χαμηλό επίπεδο φυσικής προσπάθειας, ικανοποιητικό χώρο και διαδρομές ελεύθερες εμποδίων. Οι περιπατητικοί ανάπηροι έχουν συχνά διαφορετικές δυνατότητες και απαιτήσεις από τα άτομα σε αμαξίδια – μπορούν να χρησιμοποιήσουν μία (σωστά κατασκευασμένη) κλίμακα αλλά δεν μπορούν να διανύσουν έστω και μικρές αποστάσεις. Ο σχεδιασμός μιας υποδομής

ή/και μιας εξυπηρέτησης, πρέπει να έχει την δυνατότητα αξιοποίησής της και από καθήμενους ή κοντούς επισκέπτες.

- Τα άτομα με γνωστικές δυσλειτουργίες και δυσκολίες αντίληψης (σε αυτά ανήκουν άτομα με διαταραχές μνήμης, με διαταραχή ελλειμματικής προσοχής, με μαθησιακές δυσκολίες, με ψυχολογικά προβλήματα, με προβλήματα προσανατολισμού, με νοητική ανεπάρκεια, τα άτομα με κάποιες μορφές αυτισμού καθώς και οι μετανάστες, οι αναλφάβητοι, τα άτομα εξαρτημένα από ουσίες κ.ά.), διευκολύνονται στην κίνηση και κατανόηση του χώρου από την απλή σχεδίαση αυτού, την καλή σήμανση και την φιλική και ευγενή συμπεριφορά του προσωπικού του κτιρίου ή χώρου.

## 2.4 Χαρακτηριστικά μετακίνησης πεζών

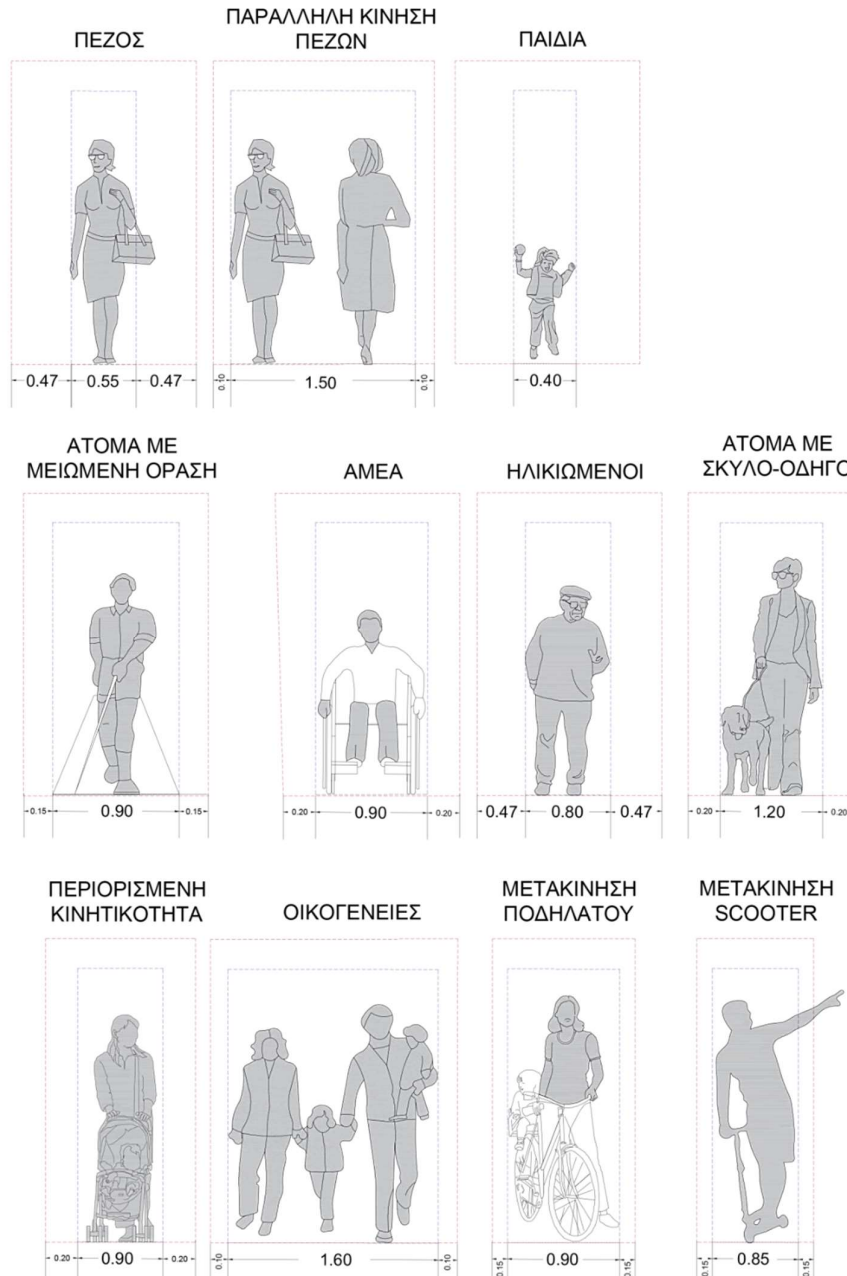
Τα χαρακτηριστικά των διαφόρων ομάδων πεζών, ποικίλουν και επηρεάζουν την οδική τους συμπεριφορά και τις επιλογές μετακίνησης. Τα χαρακτηριστικά αυτά σχετίζονται με την σωματική διάπλαση, τη φυσική και νοητική/γνωστική κατάσταση, την ηλικία κλπ. Σχηματικά τα ανωτέρω παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα 1:

Πίνακας 1:Χαρακτηριστικά των πεζών και μετακίνησης αυτών

Χαρακτηριστικά διαφοροποίησης μεταξύ πεζών	Επίδραση των χαρακτηριστικών που διαφοροποιούν την κίνηση των πεζών
Ύψος	Ορατότητα / οπτικό πεδίο προς το πέριξ περιβάλλον
Αντανακλαστικά	Έγκαιρη αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις
Αντοχή	Διανύσιμη απόσταση χωρίς στάση για ξεκούραση
Οπτική αντίληψη - Όραση	Έλεγχος του περιβάλλοντος κίνησης Απαιτούμενος χρόνος για την λήψη αποφάσεων
Κινητική ικανότητα	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Δυνατότητα διάσχισης οδού
Συγκέντρωση προσοχής & ικανότητα αντίληψης	Δυνατότητα κίνησης σε άγνωστα περιβάλλοντα Κατανόηση κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης Δυνατότητα διάσχισης οδού
Ανοχή δυσμενών περιβαλλοντικών συνθηκών	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης
Ισορροπία	Επιλογή διαδρομής
Ασφάλεια	Επιλογή διαδρομής
Ταχύτητα πεζή μετακίνησης	Επιλογή διαδρομής Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας
Αντίληψη της ταχύτητας και της απόστασης των διερχομένων οχημάτων	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας
Εντοπισμός των πηγών ήχου / θορύβου	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας

## 2.5 Μετρητικά μεγέθη

Για όλες τις παραπάνω κατηγορίες και σε κάθε αλληλεπίδραση μεταξύ της κίνησης των πεζών, της κίνησης των ποδηλάτων, και της κίνησης των μηχανοκίνητων οχημάτων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη (α) το «περιτύπωμα» τους (ο χώρος που καταλαμβάνει όχημα και οδηγός) (σχ. 1) και (β) οι υποδείξεις, οι απαιτήσεις και οι περιορισμοί στον σχεδιασμό που προκύπτουν από την κείμενη νομοθεσία. Σε κάθε περίπτωση, ο σχεδιασμός πρέπει να είναι υποστηρικτικός χωρίς υπερβολές και να λαμβάνει επιπλέον υπόψη του πέραν των παραπάνω, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων και τις δυσκολίες της ελληνικής νομοθεσίας. Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται τα περιτυπώματα όλων των κατηγοριών των πεζών.



Εικόνα 1: Χώρος μετακίνησης (περιτύπωμα) πεζών

## 2.6 Επιλογές μετακίνησης και παράγοντες αλληλεπίδρασης μεταξύ των πεζών και του αστικού περιβάλλοντος

Οι συνήθεις επιλογές μετακίνησης και παράγοντες αλληλεπίδρασης μεταξύ των πεζών και του αστικού περιβάλλοντος, παρουσιάζονται στον Πίνακα 2:

Πίνακας 2: Επιλογές μετακίνησης

Κατηγορία μετακινούμενων	Συχνότητα πεζή μετακίνησης	Μήκος διαδρομής	Σκοπός μετακίνησης	Παράγοντες
Πεζοί	1. Χαμηλή 2. Μέτρια 3. Συχνή - καθημερινή	1. Μικρή 2. Μέτρια 3. Μεγάλη	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εργασία</li> <li>Αγορές</li> <li>Εκπαίδευση</li> <li>Αναψυχή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ηλικία</li> <li>Φυσική κατάσταση</li> <li>Ποιότητα υποδομών</li> <li>Πρόσβαση στα MMM</li> <li>Καιρικές συνθήκες</li> </ul>
ΑμεΑ	1. Χαμηλή 2. Μέτρια	1. Μικρή 2. Μέτρια	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εργασία</li> <li>Αγορές</li> <li>Εκπαίδευση</li> <li>Αναψυχή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσβασιμότητα υποδομών</li> <li>Προσβασιμότητα &amp; προσιτότητα στα MMM</li> <li>Καιρικές συνθήκες</li> </ul>
Ηλικιωμένοι	1. Χαμηλή 2. Μέτρια	1. Μικρή 2. Μέτρια	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αγορές</li> <li>Εκπαίδευση</li> <li>Αναψυχή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσβάσιμες υποδομές</li> <li>Προσβάσιμα και προσιτά MMM</li> <li>Καιρικές συνθήκες</li> </ul>
Παιδιά	1. Χαμηλή 2. Μέτρια 3. Συχνή - καθημερινή	1. Μικρή 2. Μέτρια 3. Μεγάλη	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εκπαίδευση</li> <li>Αναψυχή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ηλικία</li> <li>Φυσική κατάσταση</li> <li>Ποιότητα υποδομών</li> <li>Πρόσβαση στα MMM</li> <li>Καιρικές συνθήκες</li> </ul>
Άτομα με περιστασιακή δυνατότητα μετακίνησης	1. Χαμηλή 2. Μέτρια	1. Μικρή 2. Μέτρια	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εργασία</li> <li>Αγορές</li> <li>Εκπαίδευση</li> <li>Αναψυχή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσβάσιμες υποδομές</li> <li>Προσβάσιμα και προσιτά MMM</li> <li>Καιρικές συνθήκες</li> </ul>

Τονίζεται ότι τα δεδομένα του Πίνακα 2 είναι τα συνήθη. Ωστόσο, καθώς υπάρχουν ποικίλες άλλες περιπτώσεις, δεν αποτελούν απόλυτες τιμές (για παράδειγμα στα άτομα με αναπηρία συμπεριλαμβάνονται πολλές κατηγορίες. Ένας άτομο κωφό ή τυφλό ή με ελαφρά κινητική αναπηρία μπορεί να διανύσει μεγάλες αποστάσεις σε υψηλές συχνότητες).

## 2.7 Παράμετροι Σχεδιασμού Δικτύων Πεζής Μετακίνησης

Ο σχεδιασμός δικτύων πεζών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει το περπάτημα σε σχέση με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης και να στοχεύει στην αξιοποίηση κατά το δυνατόν των πλεονεκτημάτων του για τον μετακινούμενο και το αστικό περιβάλλον ελαχιστοποιώντας την επίδραση των ανασταλτικών παραγόντων. Για να επιτυγχάνεται αυτό, ο σχεδιασμός πρέπει να εξυπηρετεί και να ικανοποιεί (α) τα ιδιαίτερα

χαρακτηριστικά των ομάδων μετακινούμενων, και (β) τον σκοπό και το περιβάλλον στο οποίο εντάσσονται οι μετακινήσεις. Στο παραπάνω πλαίσιο, μπορούν συνοπτικά να αναφερθούν οι βασικές παράμετροι σχεδιασμού ενός δικτύου πεζή μετακίνησης ως ακολούθως :

#### **A. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ για όλους (Accessibility)**

Ένα δίκτυο πεζή μετακίνησης πρέπει να εξασφαλίζει τη φυσική προσβασιμότητα, δηλαδή την αυτόνομη, απρόσκοπτη και ανεξάρτητη μετακίνηση όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων.

#### **B. ΑΣΦΑΛΕΙΑ (Safety)**

Ένα δίκτυο πεζή μετακίνησης πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλεια όλων των κατηγοριών πεζών, καθώς αποτελούν την πλέον ευάλωτη ομάδα χρηστών του οδικού χώρου, λόγω του μικρού εύρους των πεζοδρομίων, της απουσίας διαβάσεων, καθώς και της παντελούς έλλειψης παθητικής ασφάλειας. Η ασφάλεια εξαρτάται επίσης από την ύπαρξη εμποδίων, τον επαρκή φωτισμό, την επαρκή σήμανση, την συμπεριφορά των οδηγών, την συντήρηση των οχημάτων, την αστυνόμευση, κ.ο.κ. και σχετίζεται με την λειτουργία του χώρου σε κανονικές και σε έκτακτες καταστάσεις.

#### **Γ. ΣΥΝΟΧΗ – ΣΥΝΕΧΕΙΑ (Coherence - Continuity)**

Η συνοχή είναι η παράμετρος που χαρακτηρίζει την συγκρότηση των διαδρομών πεζή μετακίνησης σε δίκτυο. Η συνέχεια είναι η παράμετρος που περιγράφει τη φυσική συνέχεια διαδρομών περπατήματος ελεύθερων από εμπόδια και ασυνέχειες. Συνεχείς διαδρομές σε συνεκτικό δίκτυο εξασφαλίζουν προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, στην αρχή δημιουργίας «προσβάσιμης αλυσίδας» (μέσω μιας σειράς αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την συνεχή, αυτόνομη, και χωρίς εμπόδια κίνηση όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων).

#### **Δ. ΣΥΝΤΟΜΙΑ / ΑΜΕΣΟΤΗΤΑ (Directness)**

Η συντομία είναι η παράμετρος που επιτρέπει την κίνηση του πεζού από το ένα σημείο στο άλλο από την πιο σύντομη διαδρομή σε μήκος και σε χρόνο. Η συντομία εξασφαλίζεται με παρεμβάσεις που αποτρέπουν τις άσκοπες ή/και επικίνδυνες παρακάμψεις, ασυνέχειες και εμπόδια και συσχετίζονται άμεσα με την πολυτροπικότητα των μετακινήσεων (υψηλή πυκνότητα διαβάσεων, μεγάλους χρόνους πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες πεζών, στοές που διαπερνούν τα οικοδομικά τετράγωνα, εξομάλυνση και άνετη μετακίνηση σε σημεία έντονων κλίσεων, ράμπες κ.ο.κ. ). Επιθυμητές διαδρομές πεζών (desire lines, desire paths) είναι συνήθως οι συντομότερες ή και ασφαλέστερες διαδρομές. Αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη



κατά το σχεδιασμό, γιατί σε αντίθετη περίπτωση διαμορφώνονται από την αυθόρμητη κίνηση των πεζών.

#### **E. ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΑΝΕΣΗ (Attractiveness - Comfort)**

Η ελκυστικότητα είναι η παράμετρος που σχετίζεται με την ποιότητα της αισθητικής ενός δικτύου πεζή μετακίνησης. Εξασφαλίζεται από διαδρομές υψηλής αισθητικής για πεζούς, οι οποίες χαρακτηρίζονται από ποικιλία χρήσεων γης, μικρά μήκη πλευρών οικοδομικών τετραγώνων, καλή αναλογία μεταξύ ύψους κτιρίων και του πλάτους των πεζοδρομίων και των οδών, ενδιαφέρουσες για τον πεζό δραστηριότητες στα ισόγεια, αρχιτεκτονική ταυτότητα των παρόδιων κτιρίων, πόλους αναφοράς, αναγνωσιμότητα του ευρύτερου περιβάλλοντος, ανθρώπινη κλίμακα, ύπαρξη μικρών και μεγάλων χώρων πρασίνου, αστικό εξοπλισμό, υποδομές για τη χρήση μέσων μικροκινητικότητας, συμπληρωματικών του περπατήματος κλπ). Η άνεση είναι η παράμετρος που σχετίζεται με το μικροκλίμα, την θερμοκρασία, την οπτική και την ακουστική, τον καθαρό αέρα, την απουσία εμποδίων και υπερβολικής πυκνότητας πεζών καθώς και την ήπια κυκλοφορία στο παρακείμενο του πεζού οδόστρωμα.

#### **ΣΤ. ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ (Multimodality)**

Πολυτροπικότητα είναι η χρήση διαφόρων μέσων μετακίνησης συμπληρωματικών του περπατήματος. Η κατεύθυνση που δίνεται είναι μετακινήσεις που γίνονταν κατά το μεγαλύτερο μέρος τους με αυτοκίνητο να συμπεριλάβουν και άλλους βιώσιμους τρόπους ώστε να περιοριστεί η χρήση του. Δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, μέσα μικροκινητικότητας και περπάτημα μπορούν να το υποκαταστήσουν εν όλω ή εν μέρει.

#### **Z. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΗ ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑ**

Η συγκεκριμένη παράμετρος αφορά στην επιθυμητή εξεύρεση λύσεων και προτάσεων χαμηλού κόστους. Ως εκ τούτου, εξετάζονται δύο παρακάτω αρχές :

- μέγιστο αποτέλεσμα με ελάχιστο κόστος («minimum cost – maximum impact»),
- έργα ελαφριά ως υποδομή, γρήγορα στην κατασκευή και με χαμηλό κόστος («lighter – quicker – cheaper»),

Η παραπάνω προσέγγιση μεγιστοποιεί το αποτέλεσμα, αφού οδηγεί σε βελτιώσεις στην πόλη μεγαλύτερης έκτασης και σε μικρότερο χρόνο, καθώς και την αποδοχή των παρεμβάσεων από τους κατοίκους καθώς δεν διαταράσσουν την λειτουργία των επιχειρήσεων και την καθημερινότητα της ζωής των πολιτών.

## 3. Θεσμικό Πλαίσιο

### 3.1 Ισχύον εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Το ισχύον θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με την προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον, προέρχεται - απορρέει από μια σειρά από Νόμους, Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους και Τεύχη Οδηγιών και Τεχνικών Προδιαγραφών, με αρχή το Σύνταγμα το οποίο αναφέρεται στον σεβασμό και την προστασία της αξίας του ανθρώπου ως πρωταρχικό μέλημα της Πολιτείας (άρθρο 2), στην ισονομία και ισοτιμία των Ελλήνων πολιτών (άρθρο 4, παρ.1 και 2), στο δικαίωμα χρήσης των κοινών, που ανήκει σε όλους τους πολίτες (άρθρο 5), στο δικαίωμα στην πληροφορία (άρθρο 5<sup>Α</sup>, παρ.1 και 2), στην μέριμνα για όλους τους ευάλωτους πολίτες (άρθρο 21, παρ.2 και παρ. 6 της αναθεώρησης του 2001) και στην άρση των ανισοτήτων (άρθρο 116, παρ.2).

Οι βασικότεροι από αυτούς είναι οι παρακάτω :

- Νόμος 4495/2017, «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 167/Α/03.11.2017
- Νόμος 4447/2016, «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 241/Α/23.12.2016 – Βασικές έννοιες και διάρθρωση συστήματος χωρικού σχεδιασμού
- Νόμος 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014
- Νόμος 1561/1985 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» ΦΕΚ 148/Α/06.09.1985
- Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 79Α/09.04.2012, άρθρα 26 και 27. Εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της προστασίας ατόμων με αναπηρία ως χρηστών κτιρίων, επιβάλλοντας την δημιουργία προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο του κτιρίου (Άρθρο 26 , παράγραφος 2): «Η δυνατότητα αυτόνομης και ασφαλούς προσπέλασης όλων των κτιρίων από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και η εξυπηρέτηση αυτών εξασφαλίζεται με προσβάσιμες οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και τους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους των κτιρίων αυτών και αποτελούνται από στοιχεία κατάλληλων προδιαγραφών, όπως ράμπες, αναβατόρια,

ανεγκυστήρες, με την πρόβλεψη προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο σε αναλογία ένας χώρος με μία θέση αμαξιδίου, όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μικρότερος από 200 άτομα, ή 1 χώρος με δύο θέσεις αμαξιδίου όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μεγαλύτερος από 200 άτομα.»

- Νόμος 4074/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες», (ΦΕΚ 88Α/11.04.2012) άρθρο 9 της Σύμβασης 'Προσβασιμότητα'
- Νόμος 4030/2011 «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις», (ΦΕΚ 249Α/25.11.2011), άρθρο 3 'Δικαιολογητικά στοιχεία και μελέτες', (Άρθρο 3, παρ.2β)
- Νόμος 3996/2011, «Αναμόρφωση του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας, ρυθμίσεις θεμάτων Κοινωνικής Ασφάλισης και άλλες διατάξεις», άρθρο 2, παρ.2εε και 2<sup>η</sup>, ΦΕΚ 170/Α/05.08.2011
- Νόμος 3304/2005 «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης», ΦΕΚ 16Α/27.01.2005, άρθρο 10 'εύλογες προσαρμογές', σύμφωνα με τις Οδηγίες 2000/43/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 2000 και 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2000.
- Ν. 3057/2002 «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν. 2725/1999, ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και άλλες διατάξεις», άρθρο 82 «Θέματα Ολυμπιακής Προετοιμασίας και άλλες διατάξεις», παρ 5.
- ΠΔ 59/2018 «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», ΦΕΚ 114/Α/29.06.2018
- Π.Δ. 60/2007 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005», (ΦΕΚ 64/Α/16.3.2007)
- Π.Δ. 84/2001 «Όροι, προϋποθέσεις, διαδικασία και προδιαγραφές για την ίδρυση και λειτουργία Ιδιωτικών Φορέων Παροχής Υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Υγείας (Π.Φ.Υ.)» ΦΕΚ 70/Α/10.04.2001

- Π.Δ. 27/1999 «Κώδικας βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας», ΦΕΚ 580Δ/27.07.1999, άρθρα 246, 260, 346, 357, 359, 362, 364, 367, 369, 372, 375 εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με νεώτερη νομοθεσία (π.χ. ΝΟΚ)
- Π.Δ. 16/1996 «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/654/ΕΟΚ», ΦΕΚ 10Α/ 18.1.1996
- Π.Δ.71/1988 «Κανονισμός πυροπροστασίας των κτιρίων», ΦΕΚ 32Α/17.02.1988
- Κ.Υ.Α. των Υπουργών ΠΕΚΑ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ αριθμ. 6952/ 2011 «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ420/16.03.2011
- Κ.Υ.Α. Γ4α 201/1791/20-5-1998 Β΄ Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεως και Υγείας και Πρόνοιας. «Προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας άστεγης αυτόνομης διαβίωσης ατόμων με ειδικές ανάγκες», ΦΕΚ 517/1998
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796 «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας», ΦΕΚ 5045/Β/01.11.2021
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699 «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία», ΦΕΚ 2998/Β/20.07.2020
- Απόφαση Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ. Δ13/ο/1372/2018 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018
- Απόφαση Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ αριθ. οικ. 55174/2013 «Διαδικασία έγκρισης και απαιτούμενα δικαιολογητικά για εργασίες για τις οποίες απαιτείται Έγκριση Εργασιών Μικρής Κλίμακας», ΦΕΚ 2605/15.10.2013
- Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/2013 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε

περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

- Απόφαση 63234/19.12.2012 Αν.Υπουργού ΠΕ.ΚΑ. «Έγκριση Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Εφαρμογής του Ν. 4067/12 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός)»
- Απόφαση Υπουργού ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009
- Απόφαση Υπουργού ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ αριθμ. 28492/2009 «Καθορισμός των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και τη λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και των Κοινοτήτων, τα όργανα και η διαδικασία αδειοδότησης και ελέγχου τους, τη διαδικασία συντήρησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια», ΦΕΚ 931Β/18.05.2009
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ αρ. οικ. 52487/16-11-2001 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε υφιστάμενα κτίρια», ΦΕΚ. 18/Β'/2002
- Απόφαση Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης αριθμ. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 94643 «Συμπλήρωση και τροποποίηση της υπ' αριθμ. Α1β/8577/1983 (Φ.Ε.Κ. 526, τ.Β'/24.9.1983) Υγειονομικής Διάταξης, «Περί Υγειονομικού ελέγχου και αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας των εγκαταστάσεων επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος, καθώς και των γενικών και ειδικών όρων ιδρύσεως και λειτουργίας των εργαστηρίων και καταστημάτων τροφίμων ή / και ποτών», ΦΕΚ 1384Β/03.08.2007 όπως έχει τροποποιηθεί μεταγενέστερα, άρθρο 1, παρ.4
- Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89
- Απόφαση 530992/28.9.87 της Γενικής Γραμματείας ΕΟΤ, «Τεχνικές Προδιαγραφές Τουριστικών Εγκαταστάσεων», ΦΕΚ 557/Β/87
- Εγκύκλιος 7/2010, Υ.ΠΕ.Κ.Α. Γεν. Δ.νση Προγραμματισμού & Έργων, Δ/νση Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών, «Δημοσίευση απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ για ειδικές ρυθμίσεις εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»
- Εγκύκλιος 3/2011 ΥΠΕΚΑ με Α.Π. οικ. 13612 «Διευκρινίσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28.12.2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ 'Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»

- Εγκύκλιος 9/2012 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 29467/13.06.2012, «Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012)»
- Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 42382/16.07.2013, «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων»
- Εγκύκλιος 55 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΔΤΕ/δ/43511/161/1998 «Οδηγίες και Προδιαγραφές για Τροποποιήσεις, Επεκτάσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων»
- Εγκύκλιος 6/2008 ΥΠ.ΕΣ. με Α. Π. 8303/08.02.2008 «Δίκτυο προσβασιμότητας ΑμεΑ – Αφαίρεση εμποδίων από κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ»
- Υγειονομική Διάταξη Αριθμ. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 94643, «Χώροι Υγιεινής ΑμεΑ»ΦΕΚ 1384/Β'3-8-2007
- Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους», 1998

**Για την σύνταξη «Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», και όσον αφορά τις Τεχνικές Οδηγίες, τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωπομετρικά μεγέθη, λαμβάνονται υπόψη και εφαρμόζονται τα νομοθετικά κείμενα που ορίζει το άρ. 3 του ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021.**

Πίνακας 3: Κωδικοποίηση εθνικού πλαισίου

ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ	ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» ΦΕΚ79Α/09.04.2012	Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (όπως ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών/ πεζοδρόμων/ πεζοδρομίων/ νησίδων, χώρωνπρασίνου/ άλσεων, στάσεων/αποβαθρών κ.λπ.) εφόσον το	Σε όλους τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους

	επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.	
Κ.Υ.Α. των Υπουργών ΠΕΚΑ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ αριθμ. 6952/ 2011 «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 420/Β/16.03.2011	Ασφαλείς διάδρομοι κίνησης πεζών. Ασφάλιση εργοταξίου. Σήμανση – φωτισμός – πληροφόρηση. Αποκατάσταση κοινοχρήστου χώρου μετά το πέρας των εργασιών.	Σε όλους τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους
Απόφαση Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30.11.2021 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)».	Πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών Δημιουργία επιφανειών ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντλιοσθηρών, με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ. Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης Κατάλληλη τοποθέτηση σχαρών και φυτεύσεων. Κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πρόβλεψη ραμπών. Προσβασιμες νησίδες.	Πεζοδρόμια, πεσόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πράσινοι χώροι, πλατείες, χώροι στάθμευσης
Απόφαση Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ. Δ13/ο/1372/2018 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών» ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018	Τοποθέτηση φωτεινού αναλάμποντος σηματοδότη (πεζοφάναρο) ασφαλή κίνηση ατόμων με προβλήματα όρασης. Τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης. Τοπική κεντρική νησίδα – καταφύγιο πεζών. Οριοθέτηση της διάβασης σε σχέση με καθέτους οδούς.	Σε όλες τις διαβάσεις που απαιτείται πεζοφάναρο
Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/2013	Ανυψωμένες διαβάσεις. Οδικό παιχνίδι – οδηγός στο πεζοδρόμιο.	Σε όλα τα πεζοδρόμια γύρω

<p>«Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» ΦΕΚ2302/Β/16.09.2013</p>	<p>Ράμπες ΑμεΑ.</p>	<p>από σχολικά συγκροτήματα</p>
<p>Απόφαση Υπουργού ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ2621/Β/31.12.2009</p>	<p>Προσβασιμότητα Κ.Χ. Ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών – Ελεύθερο ύψος Οδηγός όδευσης τυφλών Κεκλιμένα επίπεδα Επιστρώσεις δαπέδων Αστικός Εξοπλισμός Χώροι στάθμευσης Οχημάτων ΑμεΑ Τελικές διατάξεις - υποχρεώσεις των ΟΤΑ</p>	<p>Σε όλους τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους</p>
<p>Απόφαση Υπουργού ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ αρ. 28492/2009 «Καθορισμός των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και τη λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και των Κοινοτήτων, τα όργανα και η διαδικασία αδειοδότησης και ελέγχου τους, τη διαδικασία συντήρησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια» ΦΕΚ931Β/18.05.2009</p>	<p>Σχεδίαση και οργάνωση του χώρου. Ζώνη όδευσης στο εσωτερικό της, πλάτους 1,50μ. Εξωτερικές και εσωτερικές προσβάσεις για ΑμεΑ. Καταλληλότητα των προσβάσεων στον εξοπλισμό (σκάλες, ράμπες κ.λπ.). Φωτισμός. Πρόβλεψη για μία θέση τουλάχιστον χρήστη ΑμεΑ ανά 10 τουλάχιστον θέσεις χρηστών, με τις κατάλληλες προσβάσεις και διατάξεις ασφαλούς χρήσης κάθε οργάνου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις ευρωπαϊκές και διεθνείς προδιαγραφές (ASTM κ.λπ.) Πρόβλεψη για θέσεις ΑμεΑ στο σύνολο των θέσεων χρηστών όλων των παιδικών χαρών της περιφέρειας του Δήμου ή κοινότητας. Απαιτήσεις Ασφάλειας, Πρότυπα και Πιστοποίηση. Συντήρηση παιδικής χαράς.</p>	<p>Στις παιδικές χαρές.</p>



### 3.2 Τοπικό θεσμικό πλαίσιο

- **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο 1993 (ΦΕΚ1260Δ'/05-10-93)**

Σύμφωνα με το αρχικό Γ.Π.Σ. του οικισμού Λαυρίου του Δήμου Λαυρεωτικής (ΦΕΚ1260Δ'/05-10-93) και την τροποποίησή του (ΦΕΚ 374/Δ'/01-06-95), ο Δήμος Λαυρεωτικής οργανώνεται ως εξής:

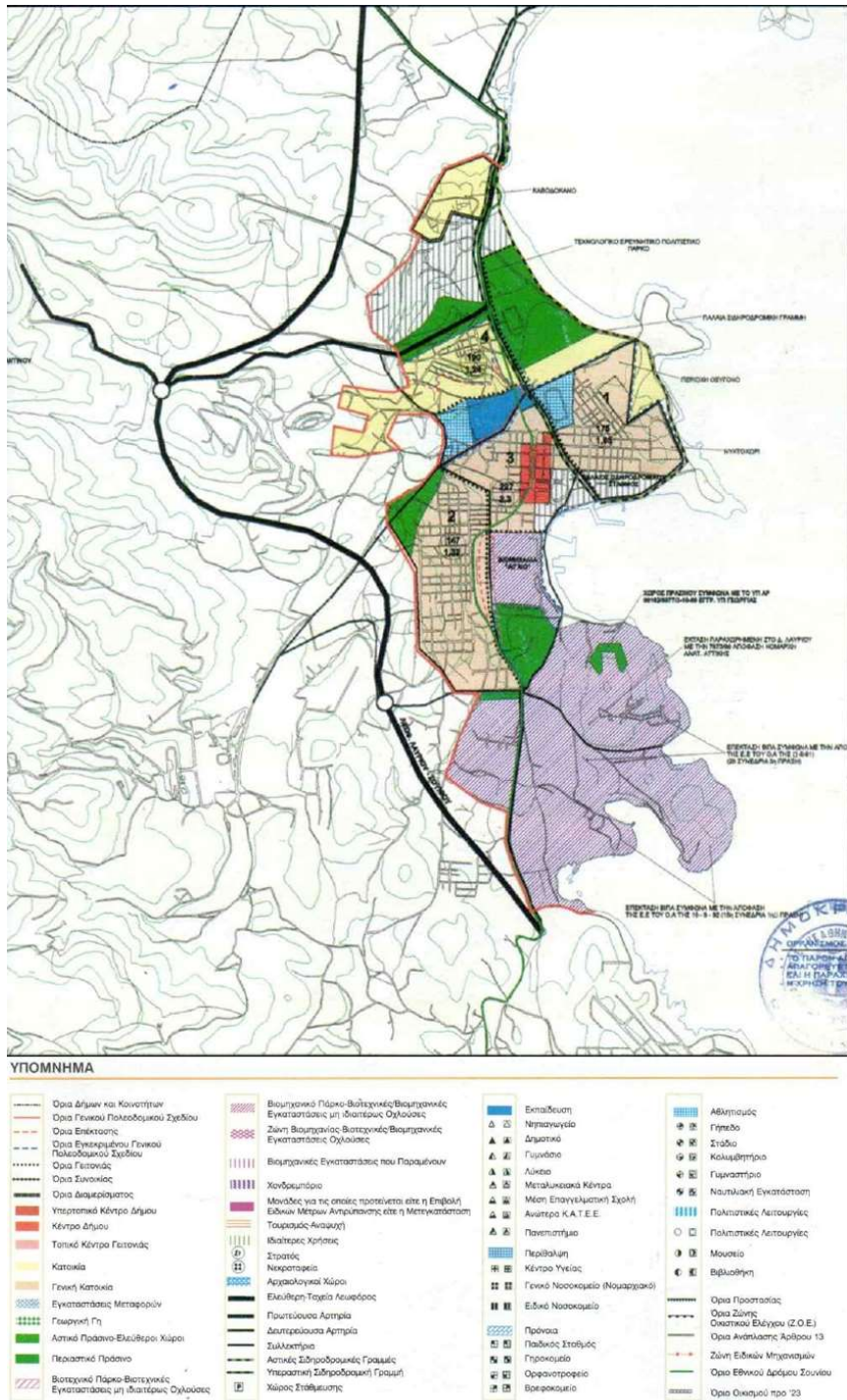
Καθορίζονται τέσσερις πολεοδομικές ενότητες σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 4: Πολεοδομικές ενότητες Δ.Ε. Λαυρεωτικής

<b>Λαύριο</b>		
<b>Πολεοδομική ενότητα</b>	<b>Μέση πυκνότητα</b>	<b>Μέσος ΣΔ</b>
Π1: Νυκτοχώρι – Αγ. Παρασκευή	175	1,85
Π2: Νεάπολη - Πάνορμος	147	1,32
Π3: Κεντρική Αγορά	227	2,30
Π4: Κυπριανός – Θηραϊκά – Πράσινη Αλεπού	190	1,24

Οι χρήσεις γης που καθορίζονται είναι οι εξής:

- Γενική Κατοικία
- Αμιγής Κατοικία
- Ζώνη Πολεοδομικού Κέντρου
- Ελεύθεροι Χώροι – Αστικό Πράσινο
- Βιομηχανία/ Βιοτεχνία
- Χώρος εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης Λιμένος
- Επιχειρηματικό Πάρκο τύπου Β
- Τουρισμός – Αναψυχή



Εικόνα 2: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΦΕΚ1260Δ'/1993)

• **ΖΟΕ Λαυρεωτικής (ΦΕΚ 125/ Δ'/17.02.98)**

Η εγκεκριμένη ΖΟΕ Λαυρεωτικής καθορίζει χρήσεις γης, όρους και περιορισμούς δόμησης, στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του έτους 1923 περιοχή της χερσονήσου

Λαυρεωτικής (Ν. Αττικής). Ειδικότερα αφορά τους Δήμους Καλυβιών Θορικού, Κερατέας, Λαυρεωτικής και τις πρώην κοινότητες Αγίου Κωνσταντίνου, Αναβύσσου, Κουβαρά, Παλαιάς Φώκαιας και Σαρωνίδας, στους οποίους καθορίζει χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης κατά περιοχές.

Συγκεκριμένα για τον Δήμο Λαυρεωτικής ορίζονται:

A. Περιοχές με στοιχείο A (περιαστικού πρασίνου)

1. Στις παραπάνω περιοχές επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Αναψυκτήρια και καθιστικά
- Εγκαταστάσεις πολιτιστικών εκδηλώσεων
- Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας με τα απαραίτητα για τη λειτουργία τους βοηθητικά κτίσματα (γραφεία, αποδυτήρια, ντους, W.C.)
- Κατασκηνώσεις, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (camping) χωρίς οικίσκους και παιδικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους

Κατ' εξαίρεση στην περιοχή αυτή επιτρέπονται ύστερα από προέγκριση χωροθέτησης σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ.2 του άρθρου 8 της Κ.Υ.Α. 69269/5387/24.10.90 (Β'/678).

- Εγκαταστάσεις παραγωγής αιολικής ενέργειας
- Εγκαταστάσεις μετεωρολογικών και γεωδυναμικών σταθμών

Όλες οι παραπάνω χρήσεις είναι επιτρεπτές μετά από έγκριση των αρμόδιων δασικών αρχών μόνο στα μη δασικά τμήματα των περιοχών Α καθώς και στις δασικές εκτάσεις των περιοχών αυτών εφόσον αυτό προβλέπεται από τις διατάξεις του Έκτου Κεφαλαίου του Ν.998/1979 και με τις προϋποθέσεις που αυτός ορίζει.

Στις παραπάνω περιοχές δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του Ν.1947/1991 (Α/70) καθώς επίσης και οι διατάξεις του Π. Δ/τος 93/1987 (Α/52).

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπομένων χρήσεων καθορίζονται ως εξής:

α. Για τα αναψυκτήρια, εγκαταστάσεις πολιτιστικών εκδηλώσεων και τις αθλητικές εγκαταστάσεις:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 3%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,02
- Μέγιστη συνολική επιφάνεια αυτών: 200 τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 4μ.

β. Για τις κατασκηνώσεις, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους και παιδικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους (κτίσματα απαραίτητα για τη λειτουργία τους):

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,05

- Μέγιστη συνολική επιφάνεια αυτών: 400 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 4μ.

γ. Για τις εγκαταστάσεις παραγωγής αιολικής ενέργειας και εγκαταστάσεις μετεωρολογικών και γεωδυναμικών σταθμών οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται με την απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και δεν μπορεί να είναι μεγαλύτεροι από αυτούς που ισχύουν κατά τη μέρα δημοσίευσης της ΖΟΕ.

δ. Επιτρέπεται επί του αυτού γηπέδου η ανέγερση αναψυκτηρίων, εγκαταστάσεων πολιτιστικών εκδηλώσεων και αθλητικών εγκαταστάσεων μικρής κλίμακας, των οποίων η συνολική δομήσιμη επιφάνεια δεν δύναται να υπερβαίνει τα 200τ.μ.

3. Στα τμήματα των περιοχών με στοιχείο Α τα οποία δεν χαρακτηρίζονται δάση ή δασικές εκτάσεις από το δασικό κτηματολόγιο, επιτρέπεται η ανέγερση κατοικίας με:

- Μέγιστη συνολική κάλυψη και επιτρεπόμενη επιφάνεια ορόφων κτιρίου: 200 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου: 7,50μ.

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσοτέρων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

Β. Περιοχές με στοιχείο Β1 (απολύτου προστασίας τοπίου και αρχαιολογικών χώρων)

Στις περιοχές αυτές απαγορεύεται κάθε δόμηση.

Γ. Περιοχές με στοιχείο Β2 (μέσης προστασίας τοπίου και αρχαιολογικών χώρων)

1. Στις περιοχές αυτές επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Κατοικία

- Αγροτικές αποθήκες

- Δημόσια και δημοτικά καθιστικά και αναψυκτήρια

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων καθορίζονται ως εξής:

α. Για κτίρια κατοικίας:

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη κάλυψη και επιφάνεια των κτιρίων: 100 τ.μ.

- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1, με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών: 4μ.

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσοτέρων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

β. Για αγροτικές αποθήκες:

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη κάλυψη και επιφάνεια του κτιρίου: 30 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 2,50μ.

γ. Για τα δημόσια και δημοτικά καθιστικά και αναψυκτήρια:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 3%

- Συντελεστής Δόμησης: 0,02

- Μέγιστη συνολική επιφάνεια του κτιρίου: 200 τ.μ.

- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1, με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών: 4μ.

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

δ. Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων επιβάλλεται η κατασκευή στέγης με κεραμίδια βυζαντινού ή ελληνορωμαϊκού τύπου, το ύψος της οποίας δεν υπερβαίνει τα 2μ.

3. Στις παραπάνω περιοχές δεν επιτρέπονται οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του Ν.1947/1991 (Α/70) καθώς επίσης και οι διατάξεις του Π. Δ/τος 93/1987 (Α/52).

Δ. Περιοχές με στοιχείο Β3 (προστασίας και ήπιας ανάπτυξης)

Στις παραπάνω περιοχές επιτρέπονται διαμορφώσεις εδάφους και κατασκευές εξοπλισμού υπαίθριας αναψυχής και χώροι υγιεινής.

Ε. Περιοχή με στοιχείο Γ - Γεωργική Γη(ΦΕΚ269Α'/14)

1. Στην παραπάνω περιοχή επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Αγροτικές αποθήκες που εξυπηρετούν την πρωτογενή παραγωγή

- Κτηνοτροφικές και σταυλικές εγκαταστάσεις

- Θερμοκήπια

- Κατοικία

- Κατασκηνώσεις, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (camping) χωρίς οικίσκους και παιδικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους

Κατ' εξαίρεση στην περιοχή αυτή επιτρέπονται ύστερα από προέγκριση χωροθέτησης σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ.2 του άρθρου 8 της Κ.Υ.Α. 69269/5387/24.10.90 ('Β/678).

- Εγκαταστάσεις υδατοκαλλιεργειών

- Εγκαταστάσεις παραγωγής αιολικής ενέργειας

- Εγκαταστάσεις μετεωρολογικών και γεωδυναμικών σταθμών

Στην παραπάνω περιοχή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του Ν.1947/1991 (Α/70) καθώς επίσης και οι διατάξεις του Π. Δ/τος 93/1987 (Α/52).

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων καθορίζονται ως εξής:

α. Αγροτικές αποθήκες:

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 30 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 4μ.

Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου.

Κατά παρέκκλιση των προηγούμενων εδαφίων δύναται να ορίζεται κατά τη διαδικασία της παρ.1 του άρθρου 2 του από 24.05.1985 Π. Δ/τος:

- Συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια μέχρι 100μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος μέχρι 5μ.

β. Για τις κτηνοτροφικές ή σταυλικές εγκαταστάσεις και τις εγκαταστάσεις υδατοκαλλιεργειών:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 14%

- Συντελεστής Δόμησης: 0,10

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 5μ.

Κατά παρέκκλιση του προηγούμενου εδαφίου δύναται να ορίζεται μέγιστο ύψος 7,50μ. κατά τη διαδικασία της παρ.1 του άρθρου 2 του από 24.05.1985 Π. Δ/τος

Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου.

γ. Για θερμοκήπια:

- Οι αποστάσεις των θερμοκηπίων από τα όρια του γηπέδου ορίζονται σε 2,5μ. ανεξαρτήτως υλικού κατασκευής.

- Τα θερμοκήπια κατασκευάζονται μόνο σε γήπεδα των οποίων ο ιδιοκτήτης είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότης και μετά από βεβαίωση του Υπουργείου Γεωργίας.

- Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 2 παρ.2 του από 24.05.1985 Π. Δ/τος.

δ. Για κατοικία:

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη κάλυψη και επιφάνεια ορόφων των κτιρίων: 200 τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 7,50μ.

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

ε. Για τις κατασκηνώσεις, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους (camping) και παιδικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%

- Συντελεστής Δόμησης: 0,05

- Μέγιστη συνολική επιφάνεια αυτών: 400τ.μ.

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 4μ.

στ. Για τις εγκαταστάσεις παραγωγής αιολικής ενέργειας και εγκαταστάσεις μετεωρολογικών και γεωδυναμικών σταθμών οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθορίζονται με την απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και δεν μπορεί να είναι μεγαλύτεροι από αυτούς που ισχύουν κατά τη μέρα δημοσίευσης της ΖΟΕ.

3. Για τις αγροτικές, κτηνοτροφικές και σταυλικές εγκαταστάσεις και υδατοκαλλιέργειες, εκτός των αγροτικών αποθηκών επιφάνειας 30τ.μ., απαιτείται έγκριση της αρμόδιας Δ/σης του Υπουργείου Γεωργίας.

ΣΤ. Περιοχή με στοιχείο Ε (δεύτερης κατοικίας και τουριστικών εγκαταστάσεων)

1. Στην περιοχή αυτή επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Κατοικία

- Εσπιατόρια – αναψυκτήρια

- Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις με τα απαραίτητα για τη λειτουργία τους βοηθητικά κτίσματα (γραφεία, αποδυτήρια, ντους, W.C.)

- Εγκαταστάσεις λουομένων (αποδυτήρια, ντους, W.C., αναψυκτήρια, εγκαταστάσεις για θαλάσσια παιχνίδια)

- Ξενοδοχεία, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (camping) και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις

- Χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση του ναυταθλητισμού

Οι ως άνω εγκαταστάσεις επιτρέπονται κατά περίπτωση σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων καθορίζονται ως εξής:

α. Για την κατοικία:

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου.

- Για τους όρους και περιορισμούς δόμησης εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 6 του από 24.05.1985 Π. Δ/τος (Δ'/270) πλην της παρ.4, όπως ισχύουν και χωρίς τις αντίστοιχες παρεκκλίσεις.

β. Για εστιατόρια – αναψυκτήρια:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%

- Συντελεστής Δόμησης: 0,05

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 400τ.μ.

- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1μ. με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών 4μ.

- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

γ. Για υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις με τα απαραίτητα βοηθητικά κτίσματα:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 3%

- Συντελεστής Δόμησης: 0,02

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 200τ.μ.

- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1μ. με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών 4μ.

- Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

δ. Για τις εγκαταστάσεις λουομένων:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%

- Συντελεστής Δόμησης: 0,05

- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 300τ.μ.

- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1μ. με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών 5μ.

- Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

ε. Για τα ξενοδοχεία, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (camping) και τις λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 8 του από 06.10.1978 Π. Δ/τος (Δ'/538) όπως ισχύει.

Z. Περιοχή με στοιχεία Z (αναψυχής)

1. Στην παραπάνω περιοχή επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Εστιατόρια, αναψυκτήρια, καφενεία, ζαχαροπλαστεία, ταβέρνες, κέντρα διασκέδασης
- Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις υπαίθριας αναψυχής, θαλάσσιου αθλητισμού και χώροι εξυπηρέτησής τους
- Κατασκηνώσεις, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (camping) χωρίς οικίσκους και παιδικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους
- Κατοικία

Στην παραπάνω περιοχή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του Ν.1947/1991 (Α'/70) καθώς επίσης και οι διατάξεις του Π. Δ/τος 93/1987 (Α'/52).

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων καθορίζονται ως εξής:

α. Για εστιατόρια, αναψυκτήρια, καφενεία, ζαχαροπλαστεία, ταβέρνες, κέντρα διασκέδασης:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,05
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 400τ.μ.
- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1μ. με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών 5μ.
- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

β. Για πολιτιστικές εγκαταστάσεις:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,05
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 400τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 7,50μ.
- Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

γ. Για εγκαταστάσεις υπαίθριας αναψυχής, θαλάσσιου αθλητισμού και χώροι εξυπηρέτησής τους:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 3%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,02
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 400τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 5μ.
- Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

δ. Για κατασκηνώσεις, οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (camping) χωρίς οικίσκους και παιδικές κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,05
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 400τ.μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 4μ.

ε. Για κατοικία:



- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη κάλυψη και επιφάνεια ορόφων των κτιρίων: 200τ.μ.
  - Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων: 7,50μ.
  - Απαγορεύεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου
- στ. Για τις αθλητικές εγκαταστάσεις ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 9 του 06.10.1978 (Δ'/538) Π. Δ/τος.

#### Η. Περιοχή με στοιχείο Η (παραλία)

1. Στην παραπάνω περιοχή επιτρέπονται οι χρήσεις:

- Εγκαταστάσεις λουομένων (αποδυτήρια, ντους, W.C., αναψυκτήρια, εγκαταστάσεις για θαλάσσια παιχνίδια)
- Εγκαταστάσεις χερσαίες και θαλάσσιες για την εξυπηρέτηση του ναυαθλητισμού. Στην παραπάνω περιοχή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του Ν.1947/1991 (Α'/70) καθώς επίσης και οι διατάξεις του Π. Δ/τος 93/1987 (Α'/52).

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων καθορίζονται ως εξής:

α. Για εγκαταστάσεις λουομένων:

- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 7%
- Συντελεστής Δόμησης: 0,05
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη επιφάνεια: 300τ.μ.
- Μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων: 1μ. με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος αυτών 5μ.
- Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου

β. Για εγκαταστάσεις ναυαθλητισμού:

Οι ως άνω εγκαταστάσεις επιτρέπονται κατά περίπτωση σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

#### Θ. Περιοχές με στοιχείο Ι2 (βιομηχανικές – βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις ΔΕΗ)

1. Είναι περιοχή βιομηχανικών – βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, όπου επιτρέπονται μη ιδιαίτερα οχλούσες επαγγελματικές εγκαταστάσεις, όπως ορίζονται από τον πίνακα του άρθρου 2 του Π. Δ/τος 84/1984 (Α'/33)
2. Επιτρέπονται εγκαταστάσεις της Δ.Ε.Η.
3. Για τους όρους και περιορισμούς δόμησης εφαρμόζονται οι διατάξεις του από 31.01.1987 Π. Δ/τος (Δ'/303)

- **Καθορισμός Ζωνών Προστασίας Ορεινών Όγκων της χερσονήσου Λαυρεωτικής (Ν. Αττικής) (ΦΕΚ 121/Δ/2003)**

Στο Π.Δ. περί “Καθορισμού Ζωνών Προστασίας Ορεινών Όγκων της χερσονήσου Λαυρεωτικής (Ν. Αττικής)” καθορίζονται τα όρια των ορεινών όγκων Μερέντα, Μαυροβούνι, Ολύμπου, Πανείου (Κερατοβουνίου) και Λαυρεωτικής που βρίσκονται στην εκτός σχεδίου περιοχή των Δήμων Μαρκοπούλου, Κερατέας, Λαυρεωτικής, Καλυβίων και των κοινοτήτων Π. Φώκαιας, Αναβύσσου, Αγ. Κωνσταντίνου, Σαρωνίδας, Κουβαρά και ορίζονται ζώνες προστασίας με στοιχεία Α, Β, Γ, Δ (Δ1 και Δ2) ως εξής:

- Ζώνη Α:

Είναι ζώνη απολύτου προστασίας με χρήσεις αναψυχής, υπαίθριων πολιτιστικών εκδηλώσεων, υπαίθριων αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας και εγκαταστάσεων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης στην οποία επιτρέπεται η ανέγερση υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών και περιπττέρων ιστορικής και περιβαλλοντικής ενημέρωσης για την περιοχή. Η χωροθέτηση των εγκαταστάσεων γίνεται μετά από έγκριση της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθήνας και γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιών των Υπουργείων Γεωργίας και Πολιτισμού.

- Ζώνη Β:

Είναι ζώνη αναψυχής, αθλητισμού, πολιτιστικών εκδηλώσεων και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης στη Απία επιτρέπεται η ανέγερση αναψυκτηρίων, εστιατορίων, καφενείων, μικρών αθλητικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων πολιτιστικών εκδηλώσεων, υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών και περιπττέρων ιστορικής και περιβαλλοντικής ενημέρωσης για την περιοχή. Η χωροθέτηση των παραπάνω εγκαταστάσεων γίνεται μετά από έγκριση του Οργανισμού Αθήνας και γνωμοδότηση της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Γεωργίας και του Υπουργείου Πολιτισμού.

- Ζώνη Γ:

Είναι ζώνη γεωργικής χρήσης, αναψυχής, αθλητισμού, οργανωμένων κατασκηνώσεων και κατοικίας στη Απία επιτρέπεται μόνο η ανέγερση γεωργικών αποθηκών και αντλιοστασίων, αθλητικών εγκαταστάσεων, αναψυκτηρίων, εστιατορίων, καφενείων, εγκαταστάσεων κατασκηνώσεων, υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών και περιπττέρων περιβαλλοντικής και ιστορικής ενημέρωσης και κατοικίας.

- Ζώνη Δ:

Είναι η ζώνη οργανωμένου Θεματικού Αστικού Πάρκου εξόρυξης μεταλλεύματος και ε γένει μεταλλουργίας στη Λαυρεωτική με δραστηριότητες αναψυχής, πολιτισμού και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης. Εντός της ζώνης αυτής περιλαμβάνεται οι υποζώνες Δ1 και Δ2 και ειδικότερα:

#### Υποζώνη Δ1

Είναι περιοχή αναψυχής με χαρακτήρα μεγάλου υπαίθριου μουσείου εντός της ποίας επιτρέπεται η ανέγερση υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών και περιπτέρων ιστορικής και περιβαλλοντικής ενημέρωσης. Επίσης επιτρέπεται η επισκευή και αποκατάσταση των κτιρίων και εγκαταστάσεων των μεταλλευτικών εταιρειών και η χρήση τους για τις ανάγκες του χώρου επισκευή και αποκατάσταση του δικτύου Decauville (βιομηχανικού τραίνου) και η κατασκευή των απαραίτητων για το θεματικό πάρκα δικτύων υποδομής, καθώς και χώρων υγιεινής και φύλαξης για τις ανάγκες του Πάρκου.

#### Υποζώνη Δ2

Είναι περιοχή πολιτισμού και αναψυχής εντός της ποίας επιτρέπεται η ανέγερση αναψυκτηρίων, εστιατορίων, κτιρίων πολιτιστικών και εκπαιδευτικών εκδηλώσεων, χώρων εκθέσεως αντικειμένων και παρουσίασης της διαδικασίας εξόρυξης και μεταλλευτικής δραστηριότητας στο χρόνο, χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών και περιπτέρων ιστορικής και περιβαλλοντικής ενημέρωσης. Επίσης επιτρέπεται η επισκευή και αποκατάσταση κτιρίων και εγκαταστάσεων των μεταλλευτικών εταιρειών και η χρήση τους για τις ανάγκες του πάρκου, η ανέγερση επιστημονικών εργαστηρίων και χώρων ερευνητών καθώς και όλα τα κτίρια οι εγκαταστάσεις και τα έργα υποδομής που θα διευκολύνουν στη δημιουργία, στη λειτουργία και στη φύλαξη του χώρου του πάρκου. Εντός της ζώνης Δ κάθε έργο καθώς και οι εγκαταστάσεις των επιτρεπομένων χρήσεων χωροθετούνται μετά από ειδική μελέτη που εγκρίνεται από την εκτελεστική επιτροπή του Οργανισμού Αθήνας μετά από γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιών του Υπουργείου Γεωργίας και του Υπουργείου Πολιτισμού. Για την ζώνη αυτή και μέχρι την έγκριση της ως άνω μελέτης εφαρμόζονται οι όροι και περιορισμοί που καθορίζονται για τη ζώνη Α στην παρ.1 του άρθρου 2 του παρόντος Π.Δ/τος. Στη ζώνη Δ και εκτός των ζωνών Α απολύτου προστασίας αρχαιολογικών χώρων που καθορίστηκαν με την ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ02/61126/3407/14.12.1995 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού (Β 1070) και μέχρι την έγκριση της ως άνω μελέτης για τη ζώνη Δ επιτρέπεται χρήση αναψυχής και η εγκατάσταση μόνο υπαίθριων καθιστικών.

- **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της Δ.Ε. Λαυρίου του Δήμου Λαυρεωτικής**

Τα επιλεγμένα μέτρα κατηγοριοποιούνται σε τέσσερα (4) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

- 1) Βελτίωση της ποιότητας του οδικού δικτύου και της οδικής ασφάλειας
- 2) Προώθηση της κυκλοφορίας των βιώσιμων μέσων μετακίνησης
- 3) Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου
- 4) Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή διάφορες πολιτικές προώθησης.

- **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο στα Διοικητικά Όρια των Δημοτικών Ενοτήτων Λαυρεωτικής και Αγίου Κωνσταντίνου, Δήμου Λαυρεωτικής και Τροποποίηση του ήδη εγκεκριμένου Γ.Π.Σ.** Βρίσκεται σε τελικό στάδιο έγκρισης.

- Διατύπωση ενός τοπικού χωροταξικού πλαισίου στο επίπεδο των δύο Δ.Ε. που θα εναρμονίζεται τόσο με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (ΦΕΚ 156 Α'/2014), όσο και με τη ΖΟΕ Λαυρεωτικής (ΦΕΚ 125 Δ'/1998) και θα λαμβάνει υπόψη όλες τις δεσμεύσεις για την προστασία του Φυσικού και του Ανθρωπογενούς Περιβάλλοντος.

- Καθορισμός χρήσεων γης, μέσου συντελεστή δόμησης, του αναγκαίου κοινωνικού εξοπλισμού και των αστικών υποδομών για όλους τους οικισμούς και τη διατύπωση κατευθύνσεων για τις πολεοδομικές ρυθμίσεις που θα ακολουθήσουν.

- **Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Λαυρεωτικής.** Η μελέτη βρίσκεται σε πρωτεύον στάδιο

- Εγκατάσταση 33 φορτιστών με 59 θέσεις φόρτισης εξυπηρετώντας οχήματα ΙΧ, Ταξί, ΑΜΕΑ, Μικροκινητικότητα, Φορτοεκφόρτωσης και Τουριστικά Λεωφορεία. Η επιλογή των τοποθεσιών δίνει έμφαση στους πόλους έλξης και τον τουρισμό.

**Ανοιχτό Κέντρο Εμπορίου (Open Mall) Κερατέας.** Η μελέτη έχει εγκριθεί από την Οικονομική Επιτροπή και θα βγει προς δημοπράτηση

**Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Λαυρεωτικής.** Η μελέτη αφορά και τις τρεις πολεοδομικές ενότητες και εγκρίθηκε προσφάτως από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

### 3.3 Οδηγοί κατευθύνσεων - Διεθνής και εθνική καθοδήγηση

Για θέματα που δε ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς θα χρησιμοποιείται το ISO 21542 "Building construction - Accessibility and usability of the built environment", ο "ADA. Standards for accessible design" ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα (π.χ. EN 17210 Accessibility and usability of the built environment - Functional requirements).

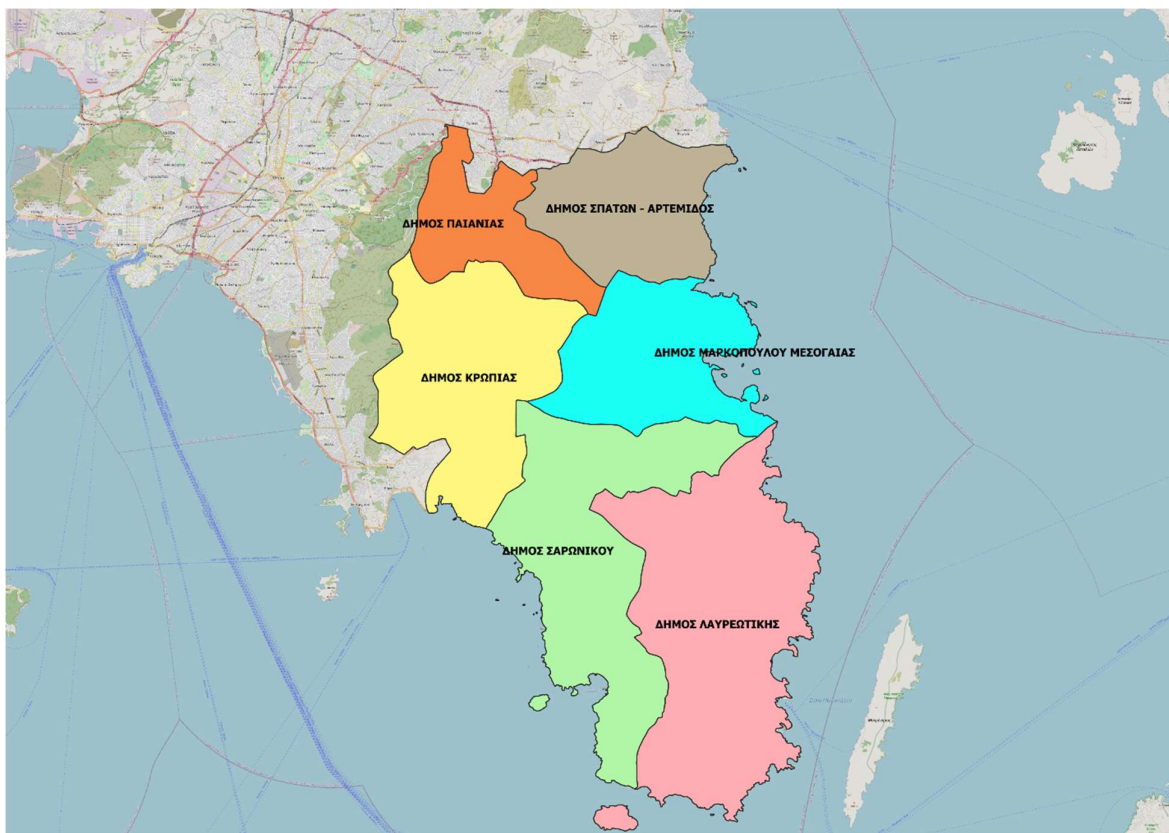
## 4. Χρήσιμη ορολογία

1. Με τον όρο **Πρόσβαση** ορίζεται η δυνατότητα ισότιμης συμμετοχής σε όλες τις πτυχές της κοινωνικής ζωής, (παραγωγική διαδικασία, εκπαίδευση, πολιτισμός, αθλητισμός κ.ά.). Η πρόσβαση προϋποθέτει την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος, των αγαθών, υπηρεσιών και διαδικασιών, και ως εκ τούτου συνιστά ευρύτερη έννοια.
2. Με τον όρο **Προσβασιμότητα** ορίζεται το χαρακτηριστικό ενός περιβάλλοντος που επιτρέπει σε όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, διανοητικές ικανότητες, σωματικής δύναμης, αντίληψη, ικανότητες και δυνατότητες) την αυτόνομη, ασφαλή και ανεξάρτητη χρήση υποδομών και υπηρεσιών (συμβατικών και ηλεκτρονικών).
3. Με τον όρο **Καθολικός Σχεδιασμός** ορίζεται ο σχεδιασμός προϊόντων δομημένου περιβάλλοντος, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους ανθρώπους, χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση (άρθρο 2, παρ.33 του Ν.4067/12, ΦΕΚ Α' 79). Ο καθολικός σχεδιασμός, αφορά όλο τον πληθυσμό της χώρας. Τα άτομα με αναπηρία αποτελούν το 15% του πληθυσμού της ΕΕ, ενώ τα εμποδιζόμενα άτομα το 50% του πληθυσμού της χώρας. ([http://ec.europa.eu/health-eu/my\\_health/people\\_with\\_disabilities/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/health-eu/my_health/people_with_disabilities/index_el.htm)).
4. Με τον όρο **Προσβάσιμη Αλυσίδα** ορίζεται η σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η συνδυασμένη εφαρμογή προσβάσιμων αλυσίδων δημιουργεί τα προσβάσιμα δίκτυα. Κρίκοι αυτής της αλυσίδας είναι τα κτίρια, οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια, οι συγκοινωνίες, το προσωπικό διαφόρων υπηρεσιών, η σήμανση, η πληροφόρηση, αλλά και τα άλλα δίκτυα που δημιουργούνται κλπ. Εάν ένας κρίκος δεν λειτουργεί τότε δεν υπάρχει αλυσίδα πρόσβασης.
5. Με τον όρο **προσβάσιμο** χαρακτηρίζεται ένα προϊόν, μια υποδομή/κατασκευή, μια υπηρεσία, ή μια ιστοσελίδα, τα οποία δύναται να προσεγγισθούν, χρησιμοποιηθούν, ή λειτουργήσουν, με ασφάλεια, αυτονομία και αξιοπρέπεια από όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών, σε όλες τις περιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης.

6. Με τον όρο **εμποδιζόμενα άτομα** αναφέρονται όλα τα άτομα στο σύνολο του πληθυσμού που, για κάποιο λόγο, μόνιμα ή προσωρινά δεν εντάσσονται στον «μέσο τύπο ανθρώπου» και παρουσιάζουν δυσκολίες στην κίνησή τους π.χ. οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, οι γυναίκες σε προχωρημένη εγκυμοσύνη, οι γονείς με παιδιά σε παιδικά καρότσια, οι μεταφορείς ογκωδών αντικειμένων, οι τραυματίες, τα άτομα με διάφορες ασθένειες των αρθρώσεων, του αναπνευστικού κ.ά.
7. Με τον όρο **άτομα με αναπηρία** αναφέρονται όλα τα άτομα με κινητική ή / και αισθητηριακή ή / και νοητική ή / και ψυχική αναπηρία ή / και χρόνια πάθηση (θαλασσαιμία, νεφροπάθεια κ.λπ.).
8. Με τον όρο **εύλογη προσαρμογή** νοούνται όλες τις απαραίτητες και κατάλληλες τροποποιήσεις και ρυθμίσεις, οι οποίες όμως δεν επιβάλλουν μια δυσανάλογη ή αδικαιολόγητη επιβάρυνση, όπου απαιτείται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα.

## 5. Ο Δήμος Λαυρεωτικής – συνοπτική παρουσίαση

Ο Δήμος Λαυρεωτικής είναι δήμος της Ανατολικής Αττικής συνορεύοντας με τον Δήμο Σαρωνικού, που αποτελείται από τις δημοτικές ενότητες Καλυβίων Θορικού, Αναβύσσου, Κουβαρά, Παλαιάς Φώκαιας και Σαρωνίδας και εκτείνεται τόσο προς τα δυτικά όσο και προς τα βόρεια του Δήμου Λαυρεωτικής. Προς τα ανατολικά η πόλη «αγναντεύει» τον νήσο Ελένη ή Μακρόνησο, που διοικητικά ανήκει στον Δήμο Κέας. Ο Δήμος ανήκει στην Περιφέρεια Αττικής με έδρα την Αθήνα και ειδικότερα στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής.



Εικόνα 3: Όμοροι Δήμοι (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, 2021)

Ο Δήμος περιλαμβάνει τους εξής οικισμούς:

### **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

#### **Τοπική Κοινότητα Αγίου Κωνσταντίνου**

- ✓ Άγιος Κωνσταντίνος,ο
- ✓ Εσπερίδες,οι

### **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ**

#### **Δημοτική Κοινότητα Κερατέας**

- ✓ Αγία Μαρίνα Μικρολίμανου,η
- ✓ Μικρολίμανο,το



- ✓ Αγίασμα,το
- ✓ Μονή Κακής Θαλάσσης,η
- ✓ Άγιος Γεώργιος Θορικού,ο
- ✓ Μύλος,ο
- ✓ Άγιος Γεώργιος,ο
- ✓ Μυρτέζα,η
- ✓ Άνω Δασκαλειό,το
- ✓ Ντάρδεζα,η
- ✓ Αρί,το
- ✓ Παλιοκαμάριζα,η
- ✓ Αυρόκαστρο,το
- ✓ Πανόραμα Μικρολίμανου,το
- ✓ Βένιο Δασκαλειού,το
- ✓ Πεύκα,τα
- ✓ Βίντζι Δασκαλειού,το
- ✓ Πλάκα,η
- ✓ Δασκαλειό,το
- ✓ Πόρτο Εννιά,το
- ✓ Δημολάκι,το
- ✓ Πρισιλίμες,οι
- ✓ Διόνυσος,ο
- ✓ Ριμπάρι,το
- ✓ Διψέλιζα,η
- ✓ Ρουμουντί,το
- ✓ Ελαιοχώριον,το
- ✓ Ρουντζέρι Λεμπρού,το
- ✓ Ελιές Δασκαλειού,οι
- ✓ Σάκκα,η
- ✓ Ζαπάνι,το
- ✓ Σκάλεζα Μητραντώνη,η
- ✓ Ζάστανο,το
- ✓ Σπηλιαζέζα,η
- ✓ Κακή Θάλασσα,η
- ✓ Συντερίνα,η
- ✓ Καλοπήγαδο,το
- ✓ Συρί,το
- ✓ Κερατέα,η
- ✓ Τζαρδαβίλα Μόκριζας,η
- ✓ Κόντρα Βιλαρά,η
- ✓ Τζονίμα,η
- ✓ Μαλιακούκι,το

- ✓ Τογάνι Λάκιζας,το
- ✓ Μαλιαστέκα,η
- ✓ Τρεχαντιέρα,η
- ✓ Μανούτσο,το
- ✓ Τριανταφυλλιά,η
- ✓ Μαρίστρα,η
- ✓ Φάνωσι,το
- ✓ Μαρκάτι,το
- ✓ Φέριζα,η
- ✓ Μεγάλα Πεύκα,τα
- ✓ Χάρακας,ο
- ✓ Μεγάλη Αυλή,η
- ✓ Χάρβαλο,το
- ✓ Μητροπήσι,το

#### **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ**

##### **Δημοτική Κοινότητα Λαυρεωτικής**

- ✓ Άγιος Γεράσιμος,ο
- ✓ Κάτω Ποσειδωνία,η
- ✓ Άγιος Γεώργιος,ο (νησίς)
- ✓ Κάτω Σούνιον,το
- ✓ Άνω Θορικόν,το
- ✓ Λαύριον,το
- ✓ Εργατικές Κατοικίες,οι - Άγιος Ιωάννης Ρώσσο,ο
- ✓ Λεγραινά,τα
- ✓ Θορικόν,το
- ✓ Πάνορμος,ο

Το Λαύριο βρίσκεται σε ιδιαίτερη θέση, αφού καταλαμβάνει το νοτιότερο άκρο της Αττικής. Αυτό ταυτόχρονα σημαίνει, ότι είναι και ένας από τους δήμους της Αττικής, που βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση από την Αθήνα γύρω στα 50 χιλιόμετρα, ενώ από τον διεθνή αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» απέχει 25 χιλιόμετρα. Η πόλη είναι συνυφασμένη με το λιμάνι της, το οποίο αποτελεί μία κρίσιμη υποδομή με υπερτοπική σημασία. Φυσικά εξίσου συνδεδεμένη είναι η ταυτότητα της πόλης και με τα μεταλλεία της και τη μεταλλευτική δραστηριότητα, που αποτέλεσαν διαχρονικά τη ζωοδόχο της πηγή.

## 6. Μεθοδολογία καθορισμού περιοχής παρέμβασης – διαδρομών και σημείων

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 (ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021) ως περιοχή παρέμβασης, ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα περιεχόμενα του Σ.Α.Π. και πάντως, εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης. Εντός της Περιοχής Παρέμβασης μπορεί να υπάρχουν σημεία και χώροι αρμοδιότητας άλλων φορέων (όπως π.χ. της Περιφέρειας, συγκοινωνιακών φορέων, οργανισμοί λιμένων, αεροδρομίων κ.λπ.). Σε αυτήν την περίπτωση ο Φορέας Εκπόνησης οφείλει να συνεργαστεί με τους υπόλοιπους αρμόδιους φορείς, με σκοπό την οριοθέτηση και υλοποίηση των απαραίτητων παρεμβάσεων για την εξασφάλιση δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων κινητικότητας στο σύνολο του δήμου.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης (Παρ. 4 αρ. 5). Οι προτάσεις του Σ.Α.Π. ενσωματώνονται σε άλλα στρατηγικά σχέδια και προγράμματα του Φορέα Εκπόνησης. (Παρ. 5 αρ.5)

## 7. Καθορισμός ομάδας εργασίας και αρμοδιότητες

Με βάση το Άρθρο 6, για την Ομάδα Εργασίας ισχύουν τα εξής:

1. Ο Φορέας Εκπόνησης συστήνει Ομάδα Εργασίας με αντικείμενο την προετοιμασία, την εκπόνηση και την παρακολούθηση του Σ.Α.Π.
2. Η Ομάδα Εργασίας συγκροτείται με απόφαση του αρμόδιου Φορέα Εκπόνησης και αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη (μηχανικούς, διοικητικά στελέχη κ.λπ.), και τυχόν εξωτερικούς συνεργάτες, κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης και ανάλογα με τις ανάγκες του υπό κατάρτιση Σ.Α.Π.
3. Η γραμματειακή υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας πραγματοποιείται με μέριμνα του Φορέα Εκπόνησης.
4. Η Ομάδα Εργασίας μεριμνά ιδίως για τα παρακάτω:
  - ✓ Την κατάρτιση του Σ.Α.Π. για την περιοχή παρέμβασης που ορίζεται από το Φορέα Εκπόνησης και όλες τις επιμέρους ενέργειες που απαιτούνται.

- ✓ Τη συλλογή των διαθέσιμων κειμένων, μελετών και στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Α.Π. και ιδίως των αναγραφόμενων στην παρ. 2 του άρθρου 8 της παρούσας.
- ✓ Τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκτέλεση συμβάσεων παροχής γενικών υπηρεσιών για την κατάρτιση του Σ.Α.Π., όπου αυτές απαιτούνται.
- ✓ Την πρόσκληση των εκπροσώπων φορέων και συλλόγων που σχετίζονται με θέματα προσβασιμότητας κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης, για παροχή γνώμης και ιδίως εκπροσώπων της ΕΣΑμεΑ.
- ✓ Την ορθή παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναθεώρηση του Σ.Α.Π.

5. Κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης η υπηρεσία για τη σύνταξη/κατάρτιση του Σ.Α.Π. μπορεί να ανατίθεται εξ ολοκλήρου σε εξωτερικό Ανάδοχο μέσω των νόμιμων διαδικασιών εκτέλεσης Συμβάσεων Γενικών Υπηρεσιών.

## 8. Μεθοδολογία αξιολόγησης προσβασιμότητας – audit tool

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζεται η μεθοδολογία επιλογής περιοχών, υποπεριοχών, ζωνών, διαδρομών, δρόμων και εν γένει χωρικών ενότητων στο δήμο οι οποίες στη συνέχεια επεξεργάζονται για αναβάθμιση προσβασιμότητας μέσω του ΣΑΠ.

Η μεθοδολογία αναπτύχθηκε από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και αποτελεί μέρος της ευρύτερης διαδικασίας – μεθοδολογίας του ΣΑΠ όπως παρουσιάζεται παρακάτω.

## 1 – προετοιμασία ΣΑΠ

Ομάδα εργασίας

Επιλογή διαδρομής/ διαδρομών/ περιοχών

Εκκίνηση ανάλυσης – αξιολόγησης

Παράλληλες δράσεις ενημέρωσης- ευαισθητοποίησης

Εκπαίδευση προσώπων

## 2 – ανάπτυξη ΣΑΠ

Συναντήσεις δήμου – ομάδας εργασίας – ομάδων καταγραφής και εμποδιζόμενων χρηστών

Ανίχνευση εμποδίων/ ασυνεχειών πρόσβασης AUDIT

Χαρτογράφηση ευρημάτων/ κατηγοριοποίηση σημασίας/ προτεραιοτήτων

Διατύπωση βασικών προτάσεων / κατηγοριοποίηση παρεμβάσεων

Κοστολόγηση

Καθορισμός χρονικών απαιτήσεων

## 3- 1<sup>η</sup> εφαρμογή παρεμβάσεων ΣΑΠ

Προτεραιοποίηση παρεμβάσεων easy2built

Ανάθεση έργου- μελετών για ωρίμανση παρεμβάσεων

Συνεργασία φορέων

Σταδιακή εφαρμογή & αξιολόγηση

Έλεγχος

Προετοιμασία επόμενων παρεμβάσεων

**Προφανώς** τελικό ζητούμενο για μία πόλη είναι να παρέχει το **ίδιο** επίπεδο ασφάλειας και πρόσβασης σε **όλους** τους δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους για το **σύνολο** των μετακινούμενων. Τελικό ζητούμενο είναι να μπορεί να μετακινηθεί οπουδήποτε και να προσεγγίσει οποιαδήποτε χρήση, για οποιαδήποτε αιτία όλος ο πληθυσμός μίας περιοχής χωρίς αποκλεισμούς.

Με δεδομένο ωστόσο ότι η ελληνική πόλη είναι απροσπέλαστη στο σύνολό της με μεμονωμένες εξαιρέσεις και με δεδομένο ότι τα ΣΑΠ επιχειρούν σε **σύντομο** χρονικό διάστημα (υλοποίηση παρεμβάσεων εντός διετίας από την έγκρισή τους) να άρουν αποκλεισμούς που πρωταγωνιστούν στο σύνολο των επιμέρους αστικών/ περιαστικών περιοχών ενός δήμου, η παρούσα μεθοδολογία καταγράφεται:

- Αφενός για να προσδιορίσει το πως η ομάδα μελέτης επέλεξε και αξιολόγησε διαδρομές στο δήμο
- Και αφετέρου για να βοηθήσει το δήμο στη μετέπειτα επεξεργασία ΚΑΙ άλλων διαδρομών με τελικό στόχο την κυκλοφορία χωρίς αποκλεισμούς όλων των μετακινούμενων στο σύνολο του δήμου.

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 του ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021 ως περιοχή παρέμβασης ενός ΣΑΠ, ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα περιεχόμενα του Σ.Α.Π. και πάντως, εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης.

**Στόχος** του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Εξετάζεται λοιπόν το αστικό περιβάλλον και οι διαδρομές, που περιλαμβάνει υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. και την πρόσβαση σε δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν κοινόχρηστες ή/και κοινωφελείς χρήσεις.

## A. εντοπισμός κρίσιμων στοιχείων

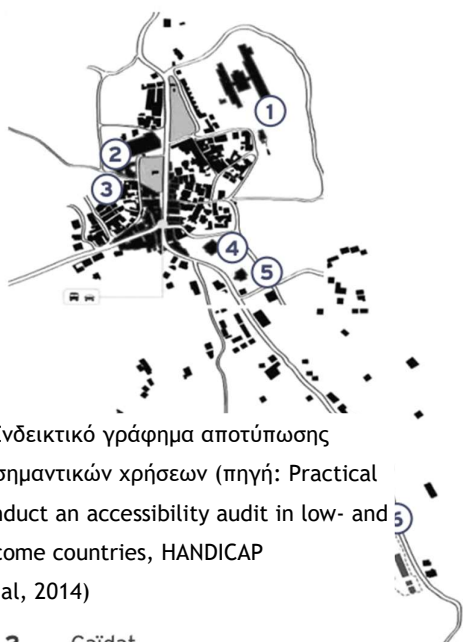
---

Το πρώτο βήμα για την επιλογή των κρίσιμων διαδρομών που απαιτείται η ανάδειξη της προσβασιμότητας είναι **ο εντοπισμός και η χαρτογράφηση των παρακάτω κρίσιμων στοιχείων** της περιοχής παρέμβασης:

- ◇ Κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, παιδικές χαρές, άλση, χώροι καταφυγής πολιτικής προστασίας κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Κοινόχρηστα – δημόσια WC με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Χώροι άθλησης (στάδια, γυμναστήρια, αθλητικά κέντρα, γήπεδα, πισίνες, αθλητικοί σύλλογοι/ όμιλοι κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,

- ◇ Σημαντικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης κοινού- Κεντρικές Λειτουργίες (Κτίρια διοικητικών υπηρεσιών, ΚΕΠ, Δημαρχείο, Εφορεία, Δικαστήριο, Ταχυδρομεία, Κτίρια ΟΤΕ/ ΔΕΗ, Τράπεζες, κέντρα νεότητας, ΚΑΠΗ, σύλλογοι εργαζομένων, κοινοτικά κέντρα τοπικοί σύλλογοι κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Μονάδες υγείας (νοσοκομείο, κλινικές, αγροτικό ιατρείο, κέντρο υγείας, ΤΟΜΥ κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Σχολεία – σχολικές μονάδες (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια εκπαίδευση) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου – σημαντικό καθώς λειτουργούν και ως χώροι άσκησης εκλογικού δικαιώματος,
- ◇ Πανεπιστήμια – μονάδες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Στάσεις – σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς (στάσεις, αίθουσες αναμονής επιβατών)

**Identifying a route to make accessible on a map**



Εικόνα 4: Ενδεικτικό γράφημα αποτύπωσης σημείων - σημαντικών χρήσεων (πηγή: Practical guide - Conduct an accessibility audit in low- and middle- income countries, HANDICAP International, 2014)

2. Caïdat
3. Mosque
4. Local council office
5. Post office
6. School

- ◇ Πιάτσες ταξί
- ◇ Σημεία ενοικίασης μέσων κοινής χρήσης (σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων, κοινόχρηστων πατινιών, κοινόχρηστων αυτοκινήτων κ.α.)
- ◇ Εμπορική ζώνη πόλης (κεντρικοί δρόμοι πόλης, κεντρικοί πεζόδρομοι, δρόμοι εμπορίου με ήπια κυκλοφορία οχημάτων, δευτερεύουσες εμπορικές οδοί ή άλλες οδοί που έχουν αγορές- υπεραγορές, καταστήματα, φαρμακεία, κομμωτήρια, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, καφέ- bar, κέντρα διασκέδασης κ.α.)
- ◇ Χώροι πολιτισμού, εγκαταστάσεις θεαμάτων, πολιτιστικοί χώροι και χώροι αναψυχής με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου (μουσεία, βιβλιοθήκες, χώροι εκθέσεων, θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συναυλιών, αρχαιολογικοί χώροι, αίθουσες χορού, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, αίθουσες συνεδρίων κ.α.),
- ◇ Χώροι λατρείας (εκκλησίες, ναοί κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,

- ◇ Κτίρια στάθμευσης,
- ◇ Περιοχές – οικοδομικά τετράγωνα με υψηλή και μέση πυκνότητα κατοικίας,
- ◇ Οδοί που φιλοξενούν σημαντικές ιδιωτικές επιχειρήσεις με αυξημένη επισκεψιμότητα (υπεραγορές, εμπορικά κέντρα , ξενοδοχεία, ξενώνες κ.α.)



- ◇ Οδοί ή ΟΤ που εντοπίζονται υποδομές ΚΔΑΠ ΑΜΕΑ με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Οδοί ή ΟΤ που εντοπίζονται γραφεία συλλόγων ΑΜΕΑ και σχετικών οργανισμών και/ ή συλλογικοτήτων για εμποδιζόμενους χρήστες με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Ιεράρχηση οδικού δικτύου,
- ◇ Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με επισήμανση ύπαρξης/ θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ και προσδιορισμό εισόδου/ εξόδου,
- ◇ Παρόδιες θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ,

Συμπληρωματικά των ανωτέρω εφόσον υπάρχουν προηγούμενοι συναφείς σχεδιασμοί στο δήμο είναι σημαντικό να εντοπίζονται και χαρτογραφούνται και τα παρακάτω στοιχεία:

- ◇ Δρόμοι με συχνή παρουσία πεζών
- ◇ Ανοικτοί κοινόχρηστοι χώροι με συχνή παρουσία πεζών και χώροι που οργανώνονται συχνά εκδηλώσεις – φεστιβάλ κ.α.
- ◇ Περιοχές- διαδρομές- χώροι που πραγματοποιείται λαϊκή αγορά
- ◇ **Δρόμοι με αυξημένη ζήτηση για σύντομη στάση- στάθμευση**
- ◇ Οδοί πεζόδρομοι ή ήπιας κυκλοφορίας με μη προσβάσιμη επιφάνεια κίνησης πεζών (ενδ. οδοί επιστρωμένοι με κυβόλιθο ή άλλο υλικό που δεν επιτρέπει την ομαλή κύλιση αμαξιδίων κ.α.)
- ◇ Δρόμοι και ΟΤ με υψηλή ανάμιξη χρήσεων γης (δρόμοι/ ΟΤ όπου εντοπίζονται φαρμακεία, ιατρεία, γραφεία κ.α.)
- ◇ **Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές – διαδρομές προς ανάπλαση για βελτίωση βαδησιμότητας,**
- ◇ Προτεινόμενες διαδρομές για ενσωμάτωση υποδομών ποδηλάτου,
- ◇ **Προτεινόμενα σημεία αναβάθμισης ασφάλειας διέλευσης πεζών (ενδ. Διασταυρώσεις προς αναβάθμιση, νέες διαβάσεις πεζών κ.α.),**
- ◇ **Ολοκληρωμένες μελέτες- έργα αναβάθμισης δημόσιων χώρων (πλατειών, πάρκων κ.α.) με σαφή εντοπισμό θέσης παρέμβασης (ολοκληρωμένες μελέτες, χρηματοδοτούμενα- συγχρηματοδοτούμενα έργα, εν εξελίξει έργα, υπό δημοπράτηση κ.α.),**
- ◇ **Ολοκληρωμένες μελέτες- έργα αναβάθμισης οδών με σαφή εντοπισμό θέσης παρέμβασης (ολοκληρωμένες μελέτες, χρηματοδοτούμενα- συγχρηματοδοτούμενα έργα, εν εξελίξει έργα, υπό δημοπράτηση κ.α.).**

Είναι κρίσιμο για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ΚΑΙ ΠΡΙΝ την οριστική επιλογή σημείων και διαδρομών να συναξιολογηθούν οι μελέτες πολεοδομικές, συγκοινωνιακές/ κυκλοφοριακές,

στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κ.λπ. και στρατηγικά σχέδια, όπως Γ.Π.Σ., Τ.Π.Σ., Ε.Π.Σ., Σ.Β.Α.Κ., κ.λπ.

Στην περίπτωση που ο Δήμος δεν διαθέτει πρόσφατες μελέτες και στρατηγικά σχέδια με επικαιροποιημένα δεδομένα, τότε αυτός ή ο εκάστοτε ανάδοχος θα πρέπει να συλλέξει σχετικά στοιχεία από άλλες αρμόδιες υπηρεσίες (π.χ. ΕΛ.ΣΤΑΤ) και από σχετικές έρευνες, όπως ενδεικτικά:

- Τον πληθυσμό και τις ηλικιακές ομάδες της περιοχής μελέτης σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) ή πολεοδομικής ενότητας,
- Την ιχνηλάτηση σημαντικών χρήσεων γης και σημείων ενδιαφέροντος που αποτελούν πόλους έλξης/ γένεσης μετακινήσεων,
- Την αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών σε κατάλληλες κλίσεις σε επιλεγμένα σημεία χωροθέτησης σημείου παρέμβασης για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ (π.χ. ανυπαρξία πεζοδρομίου, <1.50μ, 1.50 - 2.10μ., 2.10-3.00μ., >3.00μ.)

## B. δημιουργία βάσης δεδομένων κατοικίας ΑΜΕΑ

---

Είναι κρίσιμο εφόσον ο δήμος διαθέτει στοιχεία **κατοικίας** του ευάλωτου πληθυσμού (ΑΜΕΑ, εμποδιζόμενα άτομα, άτομα που χρήζουν βοήθειας στη μετακίνηση) να χρησιμοποιηθούν ανωνυμοποιημένα και να χαρτογραφηθούν οι θέσεις που σήμερα διαμένουν εμποδιζόμενοι χρήστες και ΑΜΕΑ.

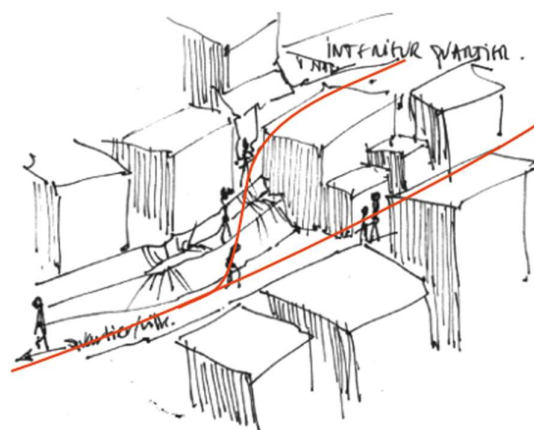
## Γ. δημιουργία και επικοινωνία διαδρομών και χώρων παρέμβασης

---

Αφού συγκεντρωθούν τα ανωτέρω στοιχεία και χαρτογραφηθούν προκύπτουν σημειακά και γραμμικά στοιχεία.

Με αναλογικό τρόπο η ομάδα εργασίας του ΣΑΠ δημιουργεί τις βασικές διαδρομές και τους χώρους που θα επεξεργαστεί το παρόν ΣΑΠ και ορίζει συμπληρωματικά δευτερεύουσες συνδέσεις και σημεία προς μελλοντική επεξεργασία ή εναλλακτικές των κύριων διαδρομών και σημείων.

Στη συνέχεια οι διαδρομές και τα σημεία/ χώροι παρέμβασης καταγράφονται σε χάρτη και σε κείμενο προσβάσιμο προς όλους/ες.



—— Routes mapped

Εικόνα 5: ενδεικτικό γράφημα αποτύπωσης διαδρομών (πηγή: Practical guide - Conduct an accessibility audit in low- and middle- income countries, HANDICAP International, 2014)

Όλες οι διαδρομές παίρνουν μοναδική αρίθμηση- κωδικοποίηση που επιτρέπει την διαίρεσή τους σε οδικά τμήματα (ενδ. Διαδρομή 1- Δ1, τμήματα διαδρομής Δ1α – Δ1β – Δ1γ κ.ο.κ.) .

Όλα τα σημεία – χώροι παρέμβασης παίρνουν μοναδική αρίθμηση κωδικοποίηση που επιτρέπει τη διαίρεσή τους σε επιμέρους οντότητας (ενδ. Σ1, Σ1α, Σ1β κ.ο.κ. )

Το ανωτέρω υλικό των επιλεγμένων διαδρομών και χώρων προς επεξεργασία κοινοποιείται στην ιστοσελίδα του δήμου και αποστέλλεται σε φορείς, συλλογικότητες της περιοχής.

**Επιπρόσθετα αποστέλλεται διακριτά** σε συλλογικότητες ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων χρηστών.

### **Μεθοδολογία καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης προσβασιμότητας διαδρομών**

Σε αυτή την ενότητα καταγράφεται η βασική εκπαίδευση του αξιολογητή της προσβασιμότητας με στόχο αφενός να γίνει κατανοητό το πως επεξεργάστηκε η ομάδα την προσβασιμότητα στην περιοχή παρέμβασης που καθορίστηκε στο Δήμο και αφετέρου να μπορεί να γίνει η ανάλογη εργασία από το μόνιμο στελεχιακό δυναμικό του δήμου ή από μελλοντικούς συνεργάτες αυτού.

- Ο αξιολογητής προσβασιμότητας – ΑΦΟΥ ΕΧΟΥΝ επιλεγεί και κωδικοποιηθεί τα βασικά σημεία και οι βασικές διαδρομές προς αξιολόγηση- δημιουργεί ένα **πρόγραμμα αυτοψιών**.
- Στο πρόγραμμα αυτοψιών περιλαμβάνονται οπωσδήποτε υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι των οικισμών (ιδίως χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως

πλατείες / πεζόδρομοι/ πεζοδρόμια/ νησίδες, χώροι πρασίνου/άλση, στάσεις/αποβάθρες κ.λπ.)  
ή υπαίθριοι ιδιωτικών κοινόχρηστων χώρων

- Εξοικειώνεται με το εργαλείο αξιολόγησης – AUDIT TOOL
- Για τις αυτοψίες ο αξιολογητής χρησιμοποιεί εξοπλισμό:
  - φωτογραφική μηχανή,
  - κάμερα,
  - κλινόμετρο,
  - μετροταινία ή ξύλινο μέτρο με διαστασιολόγηση με δυνατότητα μέτρησης διαστάσεων κατ' ελάχιστον 7εκ, 10εκ, 15εκ, 1,50μ., 2,05μ., 2,20μ. κ.α.
  - χάρτες – διαγράμματα- αεροφωτογραφίες,
  - γραφική ύλη.
  
- Για τις αυτοψίες ο αξιολογητής μπορεί να συνοδεύεται από ΑΜΕΑ ή και άτομο με κινητική ή οπτική αδυναμία
- Ξεκινά την καταγραφή ανά χώρο και διαδρομή καταγράφοντας κατ' ελάχιστο τα παρακάτω.

## Αναγνωρίζοντας τα τυπικά εμπόδια σε μία διαδρομή – ένα δρόμο

- Έλεγχος για προσβάσιμο ή μη πεζοδρόμιο σε δρόμο κανονικής κυκλοφορίας / πεζόδρομο/ οδό ήπιας κυκλοφορίας
  - Έχει ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών 1,50μ. ΚΑΙ όδευσης τυφλών; (σύμφωνα με την ΥΑ 52907/31.12.2009 (Β' 2621)),
  - Είναι σε ικανοποιητική κατάσταση ; (ισόπεδη, συνεχής, αντιολισθηρή, επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνει τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας),
  - Έχει εντός της ζώνης βάδισης σχάρες; (οι σχάρες τοποθετούνται εκτός της όδευσης τυφλών, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με κενά μεταξύ των ράβδων τους μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.) ώστε να δημιουργούν πυκνό πλέγμα),
  - Έχει εντός της ζώνης βάδισης δένδρα; (η φύτευση των δένδρων, πρέπει να γίνεται εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών, οι λάκκοι φύτευσης αυτών πρέπει να καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα, με τις ίδιες προδιαγραφές ως ανωτέρω. Εναλλακτικά εφόσον βρίσκονται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό να οριοθετούνται με περίζωμα (σοβατεπί) ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ.),
  - Έχει εντός της ζώνης βάδισης αστικό εξοπλισμό; (η τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού (π.χ. παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστευλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων κ.λπ.) γίνεται εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Οι ακμές των στοιχείων πρέπει να είναι στρογγυλεμένες και θα πρέπει να εξυπηρετούν και άτομα με κάθε είδους αναπηρία),
  - Υπάρχει ελεύθερο ύψος κίνησης 2,20μ.;
  - Είναι το ύψος του πεζοδρομίου μεγαλύτερο των 7-10εκ; (Σε περιπτώσεις μόνο όπου δημιουργούνται προβλήματα λόγω της κλίσης του εδάφους σε συνδυασμό με τις κλίσεις απορροής των οβριών το ύψος του πεζοδρομίου δυνατόν να είναι μμεγαλύτερο, χωρίς όμως ποτέ να ξεπερνά τα 15εκ.)
  - Υπάρχει εντός της ζώνης βάδισης άλλος εξοπλισμός (ΜΟΝΙΜΟΣ ή ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ) που εμποδίζει; (η ύπαρξη στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπομένων προεξεχόντων

στοιχείων (π.χ. ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια κ.λπ.), εφόσον βρίσκονται σε ύψος < 2,20μ, πρέπει να σημαίνεται επί του δαπέδου με τρόπο ανιχνεύσιμο από το λευκό μπαστούνι τυφλού ατόμου ΚΑΙ δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών. Κατ' εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οροθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές),

- Υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης; (σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ),
- Η κατά μήκος ή αξονική κλίση του πεζοδρομίου κατά την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών υπερβαίνει το 12%;
- Για πεζόδρομο – υπάρχει το ελάχιστο πλάτος ελεύθερης ζώνης όδευσης των 3.00μ.;
- Για αρχή και τέλος πεζοδρομίου – υπάρχει ράμπα; Εφόσον ναι, υπάρχει χειρολισθήρας ύψους έως 0,90μ.; Απαιτείται;
- Για αρχή και τέλος πεζοδρομίου – υπάρχει λωρίδα επισήμανσης για άτομα με οπτική αναπηρία;

ο **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη διάβαση πεζών σε δρόμο κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών:

- Στην ελεγχόμενη διάβαση υπάρχει πρόβλεψη ραμπών κατάλληλων προδιαγραφών στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος; (κατασκευασμένες εγκαρσίως του πεζοδρομίου, με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ. ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών)
- Οι ράμπες αυτές εκατέρωθεν της διάβασης– εφόσον υπάρχουν – είναι κατασκευασμένες η μία απέναντι στην άλλη;
- Οι ράμπες αυτές εκατέρωθεν της διάβασης– εφόσον υπάρχουν – είναι κατασκευασμένες με κλίση 5% (μέγιστο 8%);
- υπάρχουν ράμπες - Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος υπάρχει η ελάχιστη υψομετρική διαφορά που την καθιστά μη προσβάσιμη;
- Για πεζοδρόμιο μικρότερου πλάτους- υπάρχει ράμπα παράλληλα προς τον άξονα κίνησης ή υποβιβασμός πεζοδρομίου ή υποβιβασμός διασταύρωσης οδών;
- Υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης της διάβασης;

- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη νησίδα σε δρόμο κυκλοφορίας:
  - Είναι η νησίδα προσβάσιμη από άτομα με κινητικά προβλήματα ; έχει πλάτος >1.5μ.;
  - για νησίδα πλάτους > 3,00μ στα σημεία των διαβάσεων, διαμορφώνονται προσβάσιμες διαβάσεις;
  - Για νησίδες με πλάτος < 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων, δημιουργείται ισόπεδη με την διάβαση διακοπή πλάτους ίσο με το πλάτος της διάβασης, και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ.;
  - Σημαίνεται η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης με τις πλάκες, τύπου Β: “ΚΙΝΔΥΝΟΣ”;
  - Υπάρχει πρόβλεψη άλλης προσβάσιμης σήμανσης της νησίδας;
- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη φωτεινή σηματοδότηση σε δρόμο κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών:
  - Υπάρχει πρόβλεψη για ηχητικό σηματοδότη;

□ υπενθύμιση - Ελάχιστες διαστάσεις πεζοδρομίων ανάλογα με το πλάτος της οδού:

- για δρόμους πλάτους άνω των 12.00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
- για δρόμους πλάτους από 9.00 -12.00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
- για δρόμους πλάτους από 6.00 - 9.00μ, ελάχιστο πλάτος 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ
- για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ, πεζοδρόμηση.

□ υπενθύμιση – για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών:

- Φαλτσογωνιές, ράμπες, βαθμίδες ή μηχανικά μέσα (ανελκυστήρες, αναβατόρια κλπ.) χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου.

□ υπενθύμιση – σε περίπτωση ύπαρξης κλιμάκων : εξετάζονται τα προβλεπόμενα κατά το Κεφ. 4 των Οδηγιών Σχεδιασμού- Σχεδιάζοντας για όλους.

## Αναγνωρίζοντας τα τυπικά εμπόδια σε ένα δημόσιο χώρο

- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη πλατεία / χώρο πρασίνου/ άλσος και άλλο κοινόχρηστο χώρο
  - Υπάρχει ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών
  - Υπάρχει όδευση τυφλών ή σύστημα για καθοδήγηση κυκλοφορίας εντός του χώρου για άτομα με αισθητηριακές αναπηρίες;
  - Είναι σε ικανοποιητική κατάσταση οι διάδρομοι κυκλοφορίας εντός του χώρου; (ισόπεδοι, συνεχείς, αντιολισθηρές επιφάνειες με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνει τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας),
  - Υπάρχουν εντός των διαδρόμων κυκλοφορίας άλλα εμπόδια; (δέντρα, σχάρες, αστικός εξοπλισμός, τραπεζοκαθίσματα, φωτιστικά σώματα κ.α.)
  - Υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης για καθοδήγηση εντός του χώρου;
  - Υπάρχει προσβάσιμος χώρος υγιεινής – εφόσον υπάρχει πρόβλεψη για χώρο υγιεινής κοινού;
  - Υπάρχει πρόβλεψη για πρόσβαση στις κτιριακές υποδομές του χώρου ή σε άλλες υποδομές που προορίζονται για χρήση κοινού;
  - Υπάρχει το σύνολο των προβλέψεων κατά την κείμενη νομοθεσία;
  
- **Έλεγχος** για προσβάσιμο ή μη χώρο στάθμευσης
  - Υπάρχει πρόβλεψη για ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία; (βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/ 31.12.2009 υπουργικής απόφασης Υπουργείου ΠΕΚΑ),
  - Για παρόδια στάθμευση – υπάρχει πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο;
  - Υπάρχει πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης;



## Αναγνωρίζοντας τα τυπικά εμπόδια στην είσοδο σημαντικής κοινόχρηστης / κοινωφελούς χρήσης

- Έλεγχος για προσβάσιμη ή μη είσοδο σημαντικής χρήσης (έλεγχος κατά το Κεφ. 7 - των Οδηγιών Σχεδιασμού- Σχεδιάζοντας για όλους):
  - Υπάρχει προσβάσιμη είσοδος ή δευτερεύουσα είσοδος για άτομα με κινητική αναπηρία; Υπάρχει καθοδήγηση – σήμανση για αυτή; Υπάρχει χώρος ελιγμών; (εμποδίων χώρος ελιγμών 1,50X1,50μ.),
  - Υπάρχει προσβάσιμη είσοδος ή δευτερεύουσα είσοδος για άτομα με οπτική αναπηρία; Υπάρχει σχετική καθοδήγηση – σήμανση για αυτή;
  - Υπάρχει προσβάσιμος χώρος υγιεινής; (αν από την ισχύουσα δευτερεύουσα νομοθεσία επιβάλλεται η ύπαρξη έστω και 1 μόνο χώρου υγιεινής, αυτός θα πρέπει να είναι προσβάσιμος με κοινή χρήση ανδρών / γυναικών)
  - Υπάρχει πρόσβαση σε υπόγειο χώρο στάθμευσης – αν υπάρχει τέτοιος;
  - Υπάρχει σχετική σήμανση για ενημέρωση προσβασιμότητας του χώρου;

## Καταγράφοντας περαιτέρω

### α1. Στο Π1 συμπεριλαμβάνονται:

- Τεχνική Έκθεση περιγραφής/ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του δήμου και (β) ως προς τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα. Στην Τεχνική Έκθεση συμπεριλαμβάνονται τα κάτωθι:
- Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων και εντοπισμός τυχόν εμποδίων για την ανάπτυξη προσβάσιμης αλυσίδας, με συμπληρωματικά συμπεράσματα και παρατηρήσεις. Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:
  - (α) κείμενο με μικρή περιγραφή του κάθε ενός από αυτά και
  - (β) Πίνακα δεδομένων (αρχείο.xls) με τις παρακάτω στήλες: Στρατηγικό Κείμενο - Επίπεδο θεσμοθέτησης - Επισπεύδον Υπουργείο - ΦΕΚ - Βασικές κατευθύνσεις
- Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, πληθυσμιακά

και δημογραφικά στοιχεία, γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, πυκνότητα δόμησης κ.λπ.). Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

- (α) ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την περιοχή παρέμβασης: όροι δόμησης, αναπτυξιακό πλαίσιο κ.λπ.,
- (β) πληθυσμός εξυπηρέτησης: δημογραφικά και πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής παρέμβασης. Τα εν λόγω στοιχεία μπορεί να προέρχονται από την τελευταία απογραφή και μπορούν να συσχετισθούν με τα πληθυσμιακά μεγέθη της εγκεκριμένης πολεοδομικής μελέτης της περιοχής καθώς και άλλων πληθυσμιακών δεδομένων που διατηρεί ο Φορέας Εκπόνησης και με βάση το πληθυσμιακό σταθερότυπο. Πλέον αυτών λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής,
- (γ) σημεία ενδιαφέροντος/χρήσεις γης: εντοπίζονται ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) καθώς και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

○ Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο Π.1α. του Παραδοτέου Π.1.

○ Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών. Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

- (α) ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των υπαίθριων δημόσιων Κ.Χ.).
- (β) αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.
- (γ) διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.
- (δ) καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).
- (ε) διαβάσεις πόζων, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.
- (στ) οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desire lines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).

○ Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο Π.1α. του Παραδοτέου Π.1.

○ Χάρτης/χάρτες της περιοχής του Δήμου σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile με βάση τα διοικητικά του όρια, όπου θα σημειώνονται τα στοιχεία της ανάλυσης και συγκεκριμένα:

- (α) οι έργο διαμόρφωση υπαίθριοι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους έχει ολοκληρωθεί η Μελέτη Προσβασιμότητας ή το σχετικό έργο, καθώς και οι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους εκπονείται η ανωτέρω,
  - (β) τα λοιπά σημεία στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας (ενδεικτικά: οδικό δίκτυο, πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών κ.λπ.),
  - (γ) τα τυχόν ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
  - (δ) οι τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
  - (ε) οι χωρομετρημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ/οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ για Η/Ο,
  - (στ) οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης
  - (ζ) οι υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατοδρόμοι,
  - (η) οι τερματικοί σταθμοί και οι στάσεις των ΜΜΜ σε συνάρτηση με τον Κ.Χ. που μελετάται,
  - (θ) οι χωρομετρημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας,
  - (ι) τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, καθώς και ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βιώσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.
- Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται σε υποκεφάλαιο Π.1β. του Παραδοτέου Π.1.

Στις επιτόπιες καταγραφές χρησιμοποιήθηκε έντυπο με ερωτήσεις τύπου ΝΑΙ/ΟΧΙ και ανοιχτής συμπλήρωσης. Η δομή του παρουσιάζεται στις επόμενες σελίδες.

Το έντυπο στηρίζεται στο φύλλο καταγραφής που είχε δημιουργηθεί στο πλαίσιο της υπηρεσίας με τίτλο: «Πιλοτική Συλλογή και Ανάλυση Δεδομένων προσβασιμότητας για την ολοκλήρωση του Εθνικού Σχεδίου Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή» (Λάμπρος Μητρόπουλος, 2021).

## **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

**ΟΔΟΣ:**.....

...

**Τμήμα μεταξύ:**.....**και**.....

Μονόδρομος

Διπλής κατεύθυνσης (σχεδίασε στο χάρτη ποια κατεύθυνση αξιολογούμε)

Αριστερό τμήμα

Δεξιό τμήμα

Σημείωσε επί του χάρτη:

*Με κόκκινο σημειώνονται οι ερωτήσεις σχετικές με ΑμεΑ.*

*(Π): Ερωτήσεις που εφαρμόζονται μόνο σε πεζόδρομο*

*Βιο: Ερωτήσεις που αφορούν κλιματικά στοιχεία*

## A. ΟΔΟΣ




Χρήστες: Πεζός και ΑμεΑ

### ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ

		Αριστερά	Δεξιά
Έχει το πεζοδρόμιο κατάλληλο πλάτος;	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Για δρόμο &gt;12m: ελαχ.πλάτος 2,05m</li> <li>• Για δρόμο 9-12m: υποχρεωτ.πλάτος 2,05m</li> <li>• Για δρόμο 6-9m: ελαχ.πλάτος 1,50m</li> <li>• Για δρόμο &lt;6m: πεζοδρόμηση</li> </ul>	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει 1,5m ελεύθερη ζώνη όδευσης στο πεζοδρόμιο;		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει min. ελεύθερο ύψος 2,20m. όδευσης στο πεζοδρόμιο;		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχουν εμπόδια εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης;			
- Ιστός σήμανσης		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Ιστός οδοφωτισμού		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Ιδιωτικός Εξοπλισμός		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Περίπτερο		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Κάδος		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Εξοπλισμός ΟΚΩ		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Δέντρο		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
- Άλλο: .....		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υφίσταται διαγράμμιση για θέσεις στάθμευσης παράλληλα της οδού;		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Τηρούνται οι κανόνες ασφαλούς και νόμιμης στάθμευσης επί της οδού; (να μην υπάρχουν παρκαρισμένα οχήματα πάνω στο πεζοδρόμιο, παρκαρισμένα στη γωνία του ΟΤ)		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών στο πεζοδρόμιο;		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει ομοιομορφία στο δάπεδο του οδηγού όδευσης τυφλών; (να μην υπάρχουν ρωγμές, εσοχές, εξοχές, εσχάρες, κενά σε αρμούς)		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Τηρείται η αδιάκοπη συνοχή του οδηγού όδευσης τυφλών; (να μην καταλήγει σε αδιέξοδο, ή να έχει ασυνέχειες)		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Είναι ασφαλής η ειδική θέση στάθμευσης για ΑμεΑ; ( <u>εάν υφίσταται</u> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υπάρχει κατάλληλη σήμανση επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης που να υποδεικνύει σαφώς τον χώρο στάθμευσης ΑμεΑ</li> <li>• Ο περιβάλλον χώρος είναι ελεύθερος από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια</li> <li>• Ελάχιστες διαστάσεις: 3,30m x 6,00m</li> </ul>	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ 0, 33, 66, 100	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ 0, 33, 66, 100
(Π) Υπαρξη ελεύθερης ζώνης με ελάχιστο πλάτος 3,50m (αν υφίσταται πεζόδρομος)		<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ


<p>(Π) Είναι ο πεζόδρομος (αν υφίσταται) προσβάσιμος σε ΑμεΑ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Υπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών ή άλλου στοιχείου καθοδήγησης τυφλών</li> <li>Υπαρξη εξοπλισμού παρόδιων καταστημάτων (τραπεζοκαθίσματα) και άλλων εμποδίων στη ζώνη του οδηγού όδευσης τυφλών</li> </ul>	<p>(προσδιορίζω)</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p>0, 50, 100</p>	<p>(προσδιορίζω)</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p>0, 50, 100</p>
<p><b>Βιο:</b> Υπαρξη επαρκούς φυσικής σκίασης κατά μήκος του τμήματος (τουλάχιστον στη μία μεριά της οδού)</p>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>
<p><b>Βιο:</b> Βιοκλιματικά υλικά (π.χ. ειδικοί κυβόλιθοι)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Στις επιφάνειες του πεζοδρομίου</li> <li>Στις επιφάνειες των χώρων στάθμευσης</li> <li>Στις επιφάνειες του οδοστρώματος</li> </ul>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>
<p><b>Βιο:</b> Φωτισμός</p>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>

## ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

	Διάβαση #1	#2
Υπάρχει διάβαση πεζών; (τουλάχιστον 1 στην έξοδο του τμήματος της οδού)	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Είναι προσβάσιμη η διάβαση πεζών; (Για κάθε επιπρόσθετη διάβαση συμπλήρωσε στο τέλος): <ul style="list-style-type: none"> <li>Ελάχιστο πλάτος διάβασης 2,5m</li> <li>Σύνδεση με τη στάθμη του πεζοδρομίου με ράμπα πλάτους τουλάχιστον 1,50m</li> </ul>	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ 0, 50, 100	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ 0, 50, 100
Είναι ασφαλής η διάβαση πεζών; <ul style="list-style-type: none"> <li>Ασφαλές δάπεδο, χωρίς ανωμαλίες ή βαθουλώματα</li> <li>Η διάβαση είναι ελεύθερη από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια (π.χ. κάδοι απορ., παράνομη στάθμευση)</li> </ul>	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ 0, 50, 100	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ 0, 50, 100
Υπάρχει κατάλληλη σήμανση στη διάβαση πεζών; <ul style="list-style-type: none"> <li>Λωρίδες επισήμανσης επί της οδού από την αρχή έως το τέλος της διάβασης:  <u>Κατάσταση βαφής</u> <input type="checkbox"/>1 <input type="checkbox"/>2 <input type="checkbox"/>3 <input type="checkbox"/>4 <input type="checkbox"/>5 (20%)</li> <li>Ύπαρξη αναλάμπων σηματοδότη / Ύπαρξη πινακίδας ένδειξης διάβασης πεζών τύπου K-15 ή Π-21</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  ...../100  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ    <b>Combo</b>	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  ...../100  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ    <b>Combo</b>
Είναι η διάβαση προσβάσιμη σε ΑμεΑ; <ul style="list-style-type: none"> <li>Ύπαρξη ηχητικής σήμανσης</li> <li>Κατάλληλο ύψος (0,90m-1,20m) κομβίου (μηχανισμός χειρισμού ενεργοποίησης του σηματοδότη (εάν υφίσταται)).</li> <li>Κατάλληλο δάπεδο στην ράμπα πρόσβασης από το πεζοδρόμιο προς το οδόστρωμα (φολιδωτές πλάκες)</li> </ul>	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  0, 33, 66, 100	(προσδιορίζω)  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  <input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ  0, 33, 66, 100

## B. Ποδηλατόδρομος

Χρήστες: Ποδηλάτης (και πεζός ανάλογα τη σήμανση)

<p>Υπάρχει κατάλληλη σήμανση στον ποδηλατόδρομο;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Χρήση πινακίδων τύπου P-54 και Π-65 για τη σήμανση των πληροφοριών και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Διαχωρισμός κατευθύνσεων με διακεκομμένη γραμμή 0,10m και σύμβολο ποδηλάτου (προαιρετικά κατευθυντήριο βέλος) λευκού χρώματος</li> </ul> <p style="text-align: center;">Κατάσταση βαφής <input type="checkbox"/>1 <input type="checkbox"/>2 <input type="checkbox"/>3 <input type="checkbox"/>4 <input type="checkbox"/>5 (20%)</p>	<p>(προσδιορίζω)</p> <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p>  <p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p style="text-align: right;"><b>Combo</b></p>
Έχει ο ποδηλατόδρομος τις κατάλληλες διαστάσεις; (min. πλάτος 2,50m-3,00m (συμπερ. της διαχωριστικής γραμμής))	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει κατάλληλος διαχωρισμός από τη λωρίδα κυκλοφορίας; (min. 0,30m)	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Τηρείται η απαγόρευση κυκλοφορίας, στάσης και στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων;	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχουν εμπόδια κατά μήκος του ποδηλατόδρομου ή επικίνδυνοι ελιγμοί?	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
<p>Είναι τα υλικά κατάλληλα για την ανεμπόδιστη ροή των ποδηλάτων και πατινιών σε όλο το μήκος μελέτης (πχ. οι κιβολιθοί δεν είναι)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Αν όχι τι ποσοστό μήκους πληροί τις προδιαγραφές</li> </ul>	<p><input type="checkbox"/>ΝΑΙ <input type="checkbox"/>ΟΧΙ</p> <p style="text-align: right;">_____ %</p>

## Γ. Μεταφορές

Χρήστες: Πεζός και ΑμεΑ

	Στάση #1	#2
Υφίσταται ράμπα (σκάφη) τουλάχιστον 1,50m στη στάση λεωφορείου για πρόσβαση από το πεζοδρόμιο στο οδόστρωμα; Ή δύναται το λεωφορείο να προσεγγίσει τη στάση/πεζοδρόμιο?	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει κατάλληλη επίστρωση του δαπέδου με ειδικές πλάκες που υποδεικνύουν την στάση λεωφορείου;	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Τηρείται η απαγόρευση στάσης-στάθμευσης σε <12m από στάση ΜΜΜ; (ν.2696/1999 αρθ.34 παρ.2)	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ
Υπάρχει στέγαστρο στη στάση λεωφορείου; (Σε πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο από 1,60μ δεν είναι υποχρεωτικό το στέγαστρο)	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ	<input type="checkbox"/> ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ



Τι υπάρχει από τα παρακάτω στη στάση: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στατική σήμανση της στάσης (πινακίδα) με ονομασία της στάσης και αριθ. λεωφορείων</li> <li>• Διαδρομή και στάσεις ανά λεωφορείο</li> <li>• Τηλεματική</li> <li>• Φωνητική αναγγελία</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b>	<input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b>
	<input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b>	<input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b>
Υπάρχει παγκάκι στη στάση λεωφορείου; (Το παγκάκι απαγορεύεται για πεζοδρόμιο με πλάτος μικρότερο των 1,80)	<input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b>	<input type="checkbox"/> <b>ΝΑΙ</b> <input type="checkbox"/> <b>ΟΧΙ</b>

Όνομα	Μονάδα	Σημείωση
Οι ράμπες ΑμεΑ	ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	
Οι κάθε είδους προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης (εσοχή πεζοδρομίου)	ΑΡΙΘΜΟΣ	
Τα στοιχεία φύτευσης	ΑΡΙΘΜΟΣ δέντρα	
Η/Μ εγκαταστάσεων ΟΚΩ και αστικού εξοπλισμού επί των πεζοδρομίων και των πλατειών	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΦΑΟ	
Το εναπομείναν πλάτος χωρίς εμπόδια για την κίνηση των πεζών επί των πεζοδρομίων	ΑΡΙΘΜΟΣ πλακών που είναι ελεύθερα στο πλάτος	
Τυχόν ιδιαίτερα στοιχεία για τα πεζοδρόμια όπως π.χ. πολύ μεγάλες κλίσεις, πολύ ψηλό ρίχι κρασπέδου	ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Είσοδοι / έξοδοι υπόγειων χώρων στάθμευσης	ΑΡΙΘΜΟΣ	
Η ύπαρξη και η όδευση του οδηγού τυφλών	ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Τα μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που σημαίνουν τον κίνδυνο	ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Τα υλικά επίστρωσης των πεζοδρομίων και των πλατειών (κύκλωσε)	Κυβόλιθος Απλή πλάκα Φυσικά πετρώματα (μάρμαρο, γρανίτες, Σχιστόλιθοι) Κεραμικά πλακίδια Σκυρόδεμα, Τσιμεντοκονία Διακοσμητική Άσφαλτος Σταμπωτά δάπεδα	
Τα περίπτερα που εμποδίζουν	ΑΡΙΘΜΟΣ	

Όνομα		Μονάδα	Σημείωση
Τα παγκάκια, τα καθιστικά και κάθε σημείο στάσης και ξεκούρασης των πεζών (εκτός στάση ΜΜΜ)		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Οι σχάρες ομβρίων		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Οι εσοχές και τα σημεία τοποθέτησης των κάδων απορριμμάτων		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Το επίπεδο του αστικού φωτισμού		ΑΡΙΘΜΟΣ στύλων	
Οι κακοτεχνίες και τα «επικίνδυνα» σημεία		ΑΡΙΘΜΟΣ	φωτογραφία
Οι προεξοχές του πεζοδρομίου στις στάσεις ΜΜΜ		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Διαμορφώσεις για την κίνηση ΑμεΑ στις πλατείες		ΝΑΙ-ΟΧΙ	
Ο αστικός εξοπλισμός στις πλατείες τα στοιχεία σκίασης και δροσισμού		δέντρα	αριθμός
Ο αστικός εξοπλισμός στις πλατείες τα στοιχεία σκίασης και δροσισμού		υπόστεγα	αριθμός
Μεμονωμένες κλίμακες στον δημόσιο χώρο και χειρολισθήρες		ΝΑΙ-ΟΧΙ	
Κιγκλιδώματα, τύπου Π, κολωνάκια, στοιχεία αποτροπής της παράνομης στάθμευσης		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Χώροι που έχουν παραχωρηθεί ή καταληφθεί με τραπεζοκαθίσματα παρακείμενων επιχειρήσεων		ΝΑΙ-ΟΧΙ	
Τα σημεία εισόδων δημόσιων κτιρίων, κτιρίων ή χρήσεων που συγκεντρώνουν μεγάλη προσέλευση κοινού (π.χ. τράπεζες, πολυκαταστήματα, θέατρα κλπ.)		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Στοιχεία οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (οδική σήμανση, πληροφοριακές πινακίδες, διαφημιστικές πινακίδες κλπ.)		Καταγραφή πινακίδας	
Πυροσβεστικός κρουνός		ΑΡΙΘΜΟΣ	

## 9. Π1α. ΑΝΑΛΥΣΗ - Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης

### 9.1 Εισαγωγή

Η ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στο πλαίσιο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας περιλαμβάνει την καταγραφή των χρήσεων γης του Δήμου και ιδιαίτερα κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων όπως κοινόχρηστοι χώροι – χώροι πρασίνου, εκπαίδευση, περίθαλψη, υπηρεσίες κ.ά. Ταυτόχρονα εξετάζονται οι υποδομές πρόσβασης σε άτομα με αναπηρία σε δημόσιες υπηρεσίες και κοινόχρηστους χώρους.

Εκτός από τις χρήσεις γης, γίνεται καταγραφή των υποδομών του δικτύου πεζού και ποδηλάτη και της δημόσιας συγκοινωνίας με αξιολόγηση των υποδομών για άτομα με ΑμεΑ. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται και σε μελλοντικές υποδομές που έχουν προταθεί από μελέτες ή στρατηγικά σχέδια τα οποία έχουν εκπονηθεί ή βρίσκονται σε στάδιο υπό εκπόνηση.

### 9.2 Σχέδια & Πολιτικές σχετικά με το Σ.Α.Π. του Δήμου Λαυρεωτικής

#### **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)**

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποβλέπει στη δημιουργία ενός πλαισίου στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε επίπεδο μακροσκοπικού σχεδιασμού. Στόχος του εν λόγω σχεδίου είναι η διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών για την ενίσχυση των ενεργών μετακινήσεων και της δημόσιας συγκοινωνίας στις πόλεις.

Αφετηρία για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Λαυρεωτικής ήταν η κάλυψη των εθνικών και διεθνών απαιτήσεων που αφορούσαν την υλοποίηση βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης, καθώς και τα πορίσματα και οι κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού του Δήμου.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνδέονται άρρηκτα με τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας, καθώς και οι δύο στρατηγικές αναφέρονται σε μέτρα και παρεμβάσεις για τη βελτίωση των υποδομών των πεζών στην περιοχή παρέμβασης.

Στους ακόλουθους πίνακες παρουσιάζονται οι στρατηγικοί στόχοι και το πρωταρχικό όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Λαυρεωτικής. Σημειώνεται ότι ορισμένοι στρατηγικοί στόχοι που αφορούν τη βιώσιμη κινητικότητα (λ.χ. διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών, ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας) αποτελούν κατευθύνσεις που πρέπει να ενσωματωθούν στο ΣΑΠ ώστε τα δύο αυτά σχέδια να μην έρχονται σε αντιπαράθεση.

Πίνακας 5: Στρατηγικοί στόχοι και πρωταρχικό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαυρεωτικής, 2020)

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις
	2. Μείωση ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος
	3. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου
Κοινωνικές	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση
	5. Βελτίωση της δημόσιας υγείας μέσα από την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων μετακίνησης αντί του αυτοκινήτου
	6. Προώθηση συλλογικής μετακίνησης μέσα από την αξιοποίηση νέων ευφυών τεχνολογιών
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
	8. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων
Οικονομικές	9. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας

Πίνακας 6: Πρωταρχικό όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαυρεωτικής, 2020)

<b>Όραμα</b>	<p>«Η κινητοποίηση των κατοίκων σε όλες τις γειτονιές και τους οικισμούς της πόλης για την ανάδειξη του Λαυρίου σε προορισμό διεθνούς ακτινοβολίας αξιοποιώντας α) τη μοναδική μεταλλευτική κληρονομιά του που εκτείνεται σε όλες τις ιστορικές περιόδους, β) την εγγύτητα με το ναό του Ποσειδώνα στο Σούνιο γ) τους πόλους αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος που βρίσκονται εντός του δήμου, δ) το φυσικό περιβάλλον της περιοχής και ε) το λιμάνι του Λαυρίου, ώστε να ι) χαραχθούν εναλλακτικές υποδομές μετακίνησης σε όλη την έκταση του δήμου ii) αλλάξουν καθημερινές επιλογές μετακίνησης, iii) αναδειχθεί και να προστατευθεί το ιστορικό κέντρο του Λαυρίου, iv) αναβαθμιστεί η εικόνα της πόλης και του λιμανιού και v) δημιουργηθούν διαδρομές που συνδέουν πόλους ενδιαφέροντος για τους επισκέπτες με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα και με τον τρόπο αυτό να γίνει το Λαύριο διεθνές σημείο αναφοράς για το παρελθόν του, αλλά και τη συνεισφορά του στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών προκλήσεων του μέλλοντος και να αποτελέσει ξανά το Λαύριο μέσα από την οικονομική ανάπτυξη που σέβεται την ιστορία και το περιβάλλον ελκυστικό τόπο για την εγκατάσταση νέων κατοίκων και επιχειρήσεων.»</p>
--------------	---

Η περιγραφή των προτεινόμενων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που σχετίζονται με τα Σχέδια Αστικών Αναπλάσεων παρουσιάζεται στις αντίστοιχες ενότητες.

#### **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του οικισμού Λαυρίου του Δήμου Λαυρεωτικής (Ν. Αττικής)**

Πέραν των προαναφερθέντων διατάξεων σε προηγούμενη ενότητα το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο στα έργα υποδομής και συγκεκριμένα στο οδικό δίκτυο προτείνει κυκλοφοριακές παρεμβάσεις γύρω και μέσα από την πόλη και πεζοδρόμηση του κεντρικού άξονα της πόλης.

#### **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο στα Διοικητικά Όρια των Δημοτικών Ενοτήτων Λαυρεωτικής και Αγίου Κωνσταντίνου, Δήμου Λαυρεωτικής και Τροποποίηση του ήδη εγκεκριμένου Γ.Π.Σ.**

Βρίσκεται σε τελικό στάδιο έγκρισης.

- Διατύπωση ενός τοπικού χωροταξικού πλαισίου στο επίπεδο των δύο Δ.Ε. που θα εναρμονίζεται τόσο με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (ΦΕΚ 156 Α'/2014), όσο και με τη ΖΟΕ Λαυρεωτικής (ΦΕΚ 125 Δ'/1998) και θα λαμβάνει υπόψη όλες τις δεσμεύσεις για την προστασία του Φυσικού και του Ανθρωπογενούς Περιβάλλοντος.

- Καθορισμός χρήσεων γης, μέσου συντελεστή δόμησης, του αναγκαίου κοινωνικού εξοπλισμού και των αστικών υποδομών για όλους τους οικισμούς και τη διατύπωση κατευθύνσεων για τις πολεοδομικές ρυθμίσεις που θα ακολουθήσουν.

#### **Ανάπλαση της Λεωφόρου Αθηνών-Σουνίου, των καθέτων οδών και όμορων πλατειών εντός σχεδίου πόλεως Κερατέας**

Η μελέτη έχει εγκριθεί από την Οικονομική Επιτροπή και θα βγει προς δημοπράτηση

- Ανάπλαση οδοστρωμάτων καθώς και πλακοστρώσεις πεζοδρομίων

- Ανάπλαση των τριών πλατειών που βρίσκονται κατά μήκος του άξονα ανάπλασης: Ηρώων, Αγίου Δημητρίου και Γιασεμί, με διαμόρφωση των πεζοδρομίων και πλακοστρώσεων, καθώς και την ανανέωση του αστικού εξοπλισμού.

#### **Αναβάθμιση πεζοδρομίων με βιοκλιματικά υλικά**

- Αναβάθμιση των πεζοδρομίων με βιοκλιματικά-ψυχρά υλικά περιμετρικά του εκπαιδευτικού συγκροτήματος ΓΕΛ, Γυμνασίου και 1ου Νηπιαγωγείου

#### **Ανάπλαση 4 παραλιών Δήμου Λαυρεωτικής**

- Εξασφάλιση αυτόνομης πρόσβασης στις παραλίες δημιουργώντας υποδομές και εξοπλισμό για άτομα με ειδικές ανάγκες

#### **Ανοιχτό Κέντρο Εμπορίου (Open Mall) Κερατέας**

Η μελέτη έχει εγκριθεί από την Οικονομική Επιτροπή και θα βγει προς δημοπράτηση

### **Ανάπλαση Ιστορικού Κέντρου Λαυρίου**

Η μελέτη έχει εγκριθεί από την Οικονομική Επιτροπή και θα βγει προς δημοπράτηση

### **Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Λαυρεωτικής**

Η μελέτη αφορά και τις τρεις πολεοδομικές ενότητες και εγκρίθηκε προσφάτως από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

## 9.3 Χαρακτηριστικά πληθυσμού περιοχής παρέμβασης

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 με βάση τους Καλλικρατικούς Δήμους, ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Λαυρεωτικής ανέρχεται στους 21.600 κατοίκους.

Παρατηρώντας τις μεταβολές που υπήρξαν σε επίπεδο Δήμου, παρατηρείται μία αύξηση της τάξης του 13,1% από το 1991 έως το 2001, ενώ έως το 2011 πραγματοποιείται επιπλέον αύξηση 10,7%. Συνολικά εντός μίας 20ετίας ο πληθυσμός αυξήθηκε περίπου κατά 20%. Σύμφωνα με την εξέλιξη DEFACTO (πραγματικού) πληθυσμού, εντός των ετών αυτών φαίνεται ότι οι οικισμοί Χάρακας και Συντερίνα είχαν αύξηση άνω του 55%, ενώ ο οικισμός Άρι είχε εντυπωσιακή αύξηση 95%. Πολλοί οικισμοί δημιουργήθηκαν μετά το 1991· πιο συγκεκριμένα στη Δ.Ε. Λαυρεωτικής είναι οι Εργατικές Κατοικίες- Άγιος Ιωάννης Ρώσσης, ο Πάνορμος και ο Άγιος Γεράσιμος, ενώ στη Δ.Ε. Κερατέας εντοπίζονται 33 νέοι οικισμοί, όπως η Αγία Μαρίνα Μικρολίμανου και η Τζονίμα. Τέλος χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της πόλης του Λαυρίου, όπου η οδυνηρή αποβιομηχανοποίηση της πόλης καταγράφεται στα δημογραφικά δεδομένα μιας και στο διάστημα αυτών των 20 ετών παρατηρήθηκε μείωση 28%.

Πίνακας 7: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

<b>ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΟΜΙΜΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1991 - 2001 - 2011</b>					
Απογραφές πληθυσμού 2001, 1991, 2011					
Δήμοι / Κοινότητες / Δ.Ε.	Νόμιμος Πληθυσμός (δημότες)			Μεταβολή (%)	
	1991	2001	2011	01/91	11/01
<b>ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ</b>	<b>17.244</b>	<b>19.507</b>	<b>21.600</b>	<b>13,1%</b>	<b>10,7%</b>
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	9.279	9.891	10.370	6,6%	4,8%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	513	579	588	12,9%	1,6%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ	7.452	9.037	10.642	21,3%	17,8%

Σύμφωνα με τα προσωρινά δεδομένα της απογραφής 2021, παρατηρείται μείωση του πληθυσμού τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και σε επίπεδο Περιφέρειας Αττικής. Ωστόσο, στον Δήμο Λαυρεωτικής παρατηρείται αύξηση έστω και μικρής κλίμακας (2%).

Πίνακας 8: Μεταβολή πληθυσμού 2011 – 2021 (Πηγή: Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011,2021)

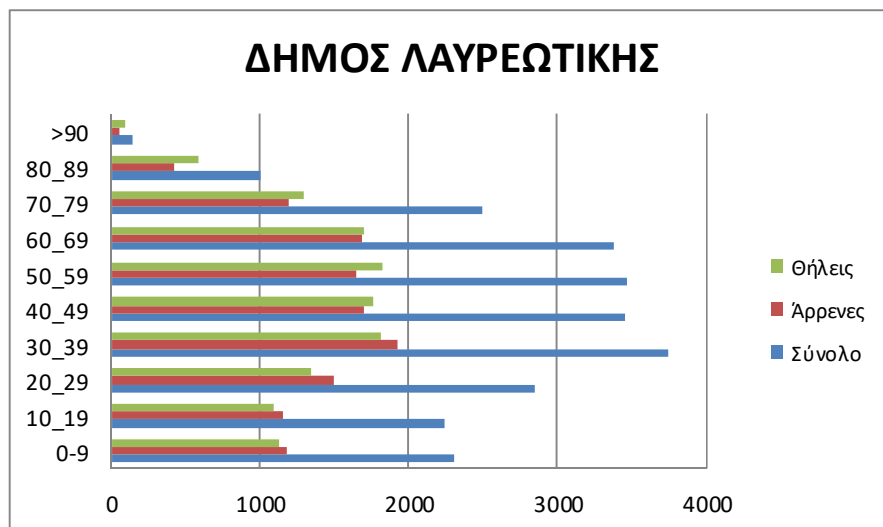
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	2011	2021	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
<b>Σύνολο Χώρας</b>	10.816.286	10.432.481	<b>-3,5</b>
<b>Περιφέρεια Αττική</b>	3.828.434	3.792.469	<b>-0,9</b>
<b>Δήμος Λαυρεωτικής</b>	25.102	25.608	<b>+2,0</b>

Ως προς το φύλο, σε αντίθεση με τη φθίνουσα τάση που παρουσιάζεται τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και σε επίπεδο Περιφέρειας, ο Δήμος Λαυρεωτικής παρουσιάζει μικρή αύξηση του πληθυσμού τόσο ανδρών όσο και γυναικών, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 9: Μεταβολή πληθυσμού 2011 – 2021 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ 2011,2021)

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ			ΑΝΔΡΕΣ		
	2011	2021	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2011	2021	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
<b>Σύνολο Χώρας</b>	5.513.063	5.357.239	<b>-2,9</b>	5.303.223	5.075.249	<b>-4,5</b>
<b>Περιφέρεια Αττικής</b>	1.982.771	1.981.482	<b>-0,1</b>	1.845.663	1.810.987	<b>-1,9</b>
<b>Δήμος Λαυρεωτικής</b>	12.628	13.046	<b>+3,2</b>	12.474	12.562	<b>+0,7</b>

Για την κατανομή των ηλικιακών ομάδων λήφθηκαν δεδομένα του 2011 καθώς στην παρούσα φάση (Νοέμβριος 2022) δεν έχουν αναρτηθεί περαιτέρω στοιχεία από την πρόσφατη απογραφή του 2021. Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το 2011, δημιουργήθηκε η ηλικιακή πυραμίδα με βάση την οποία παρατηρείται ότι ο Δήμος παρουσιάζει σημαντικό ποσοστό πληθυσμού στις παραγωγικές ηλικίες τόσο στους άνδρες όσο και στις γυναίκες.



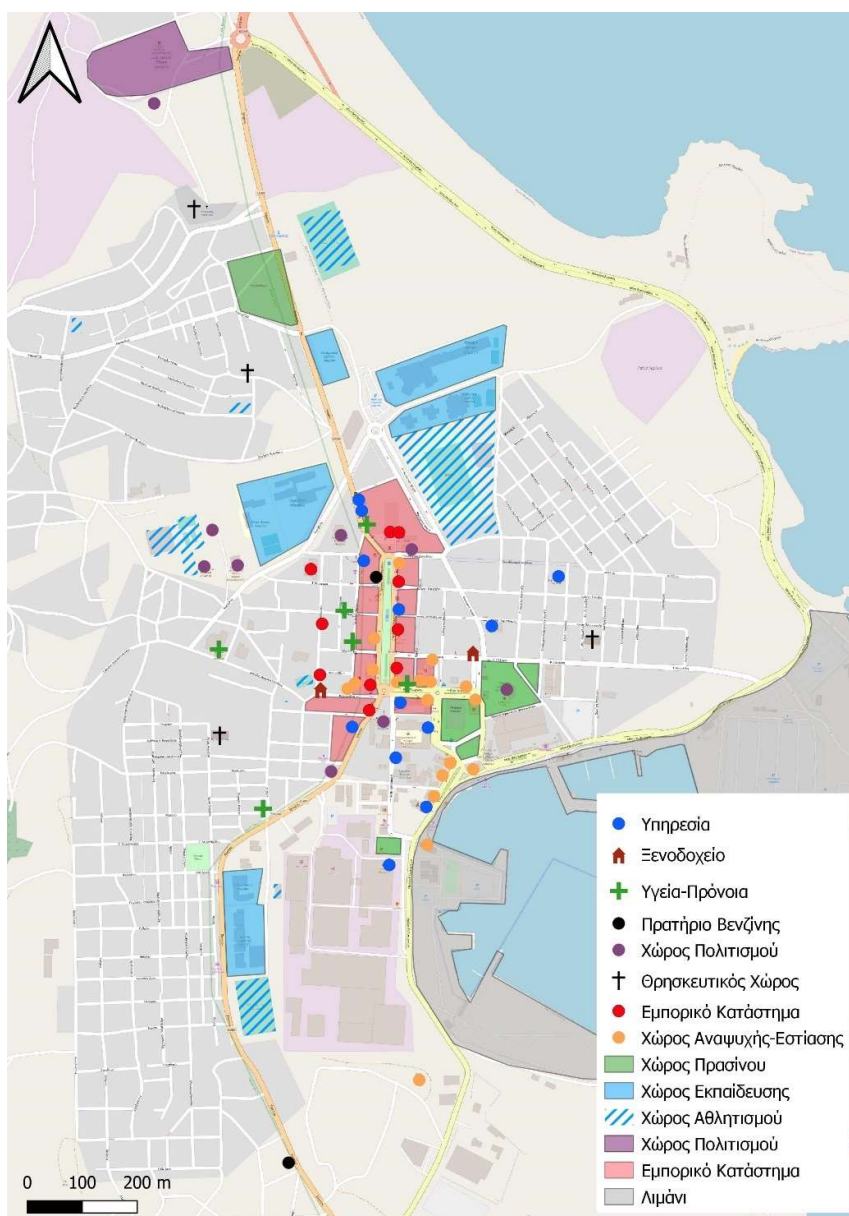
Διάγραμμα 1: Ηλικιακή διάρθρωση πληθυσμού Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011)



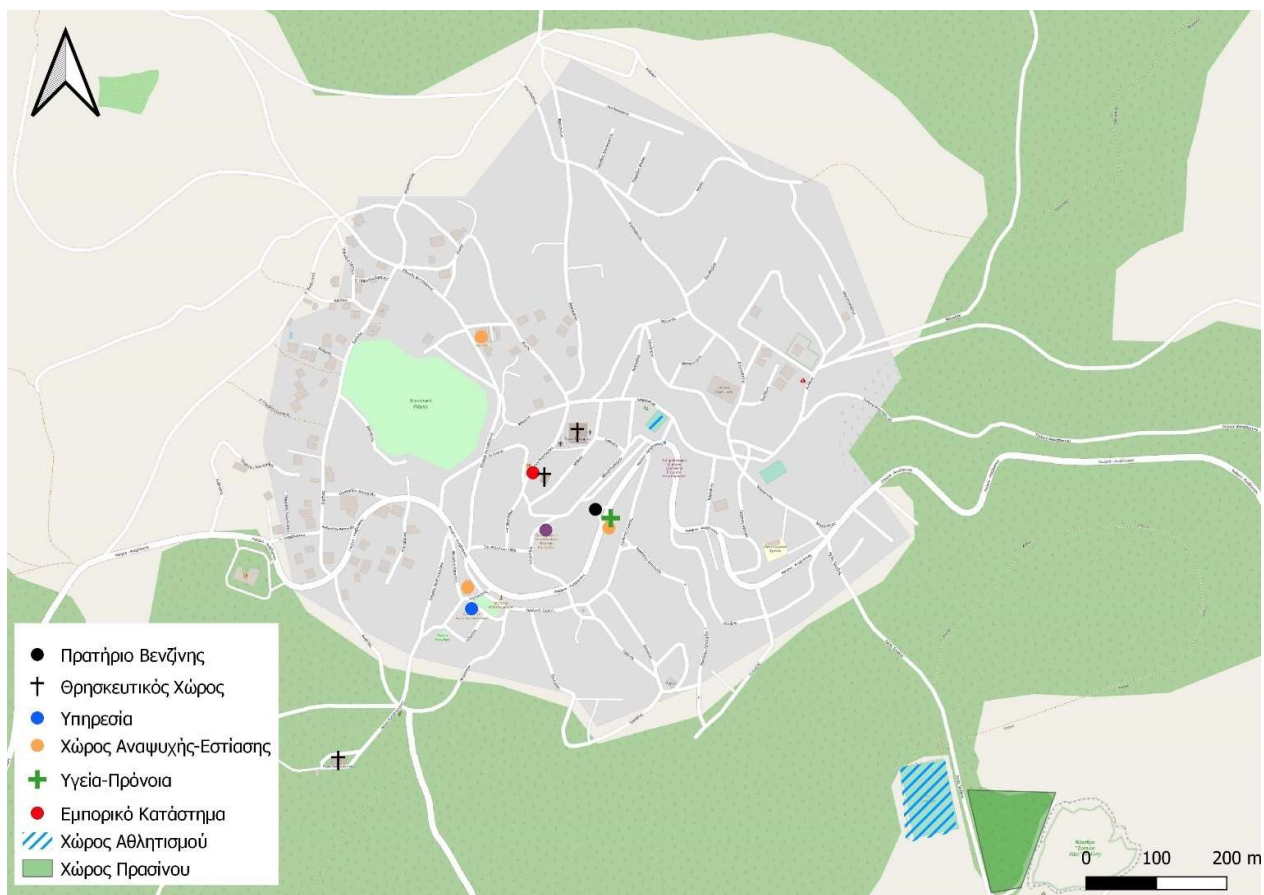
## 9.4 ΑΝΑΛΥΣΗ - Βασικές χρήσεις γης και σημεία ενδιαφέροντος | Αξιολόγηση προσβασιμότητας

### 9.4.1 Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

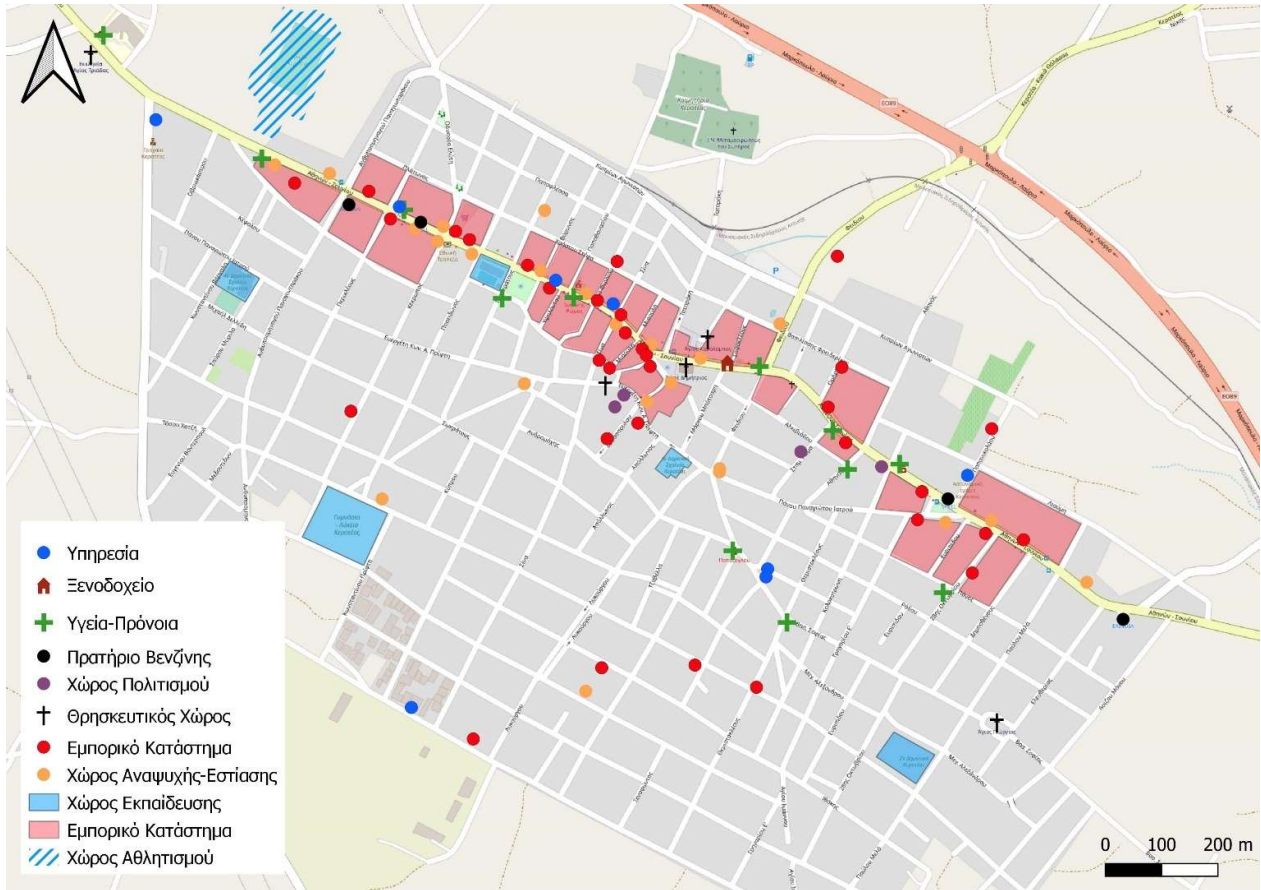
Όσον αφορά τις υφιστάμενες χρήσεις γης, τα στοιχεία για την περιοχή μελέτης αφορούν κυρίως σημειακά απεικονισμένες τις διάφορες χρήσεις. Οι χρήσεις γης που συναντώνται στις πόλεις του Λαυρίου, της Κερατέας και στον οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω.



Εικόνα 6: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Λαυρίου



Εικόνα 7: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Αγίου Κωνσταντίνου



Εικόνα 8: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Κερατέας

Το Λαύριο και η Κερατέα παρουσιάζουν επαρκή ποικιλία χρήσεων, όπως σημεία εστίασης και αναψυχής, πολιτισμού, εκπαίδευσης, εμπορίου, αλλά και υγείας-πρόνοιας εξασφαλίζοντας έτσι ένα ικανοποιητικό επίπεδο αυτάρκειας. Από την άλλη στην έδρα της τρίτης Δ.Ε., τον Άγιο Κωνσταντίνο, παρατηρείται έλλειψη στοιχειωδών χρήσεων γης για τη λειτουργία μίας κοινωνίας, όπως εκπαίδευση, εμπόριο και υγεία-πρόνοια.

Ως βασικά ζητήματα των υφιστάμενων χρήσεων γης στο Δήμο Λαυρεωτικής κρίνονται:

- Η διάχυση άναρχης δόμησης στον Πάνορμο και στον Άγιο Γεράσιμο, μέσα στη ζώνη Περιαστικού Πρασίνου,
- Η περαιτέρω υποβάθμιση του φυσικού τοπίου από την εκτός σχεδίου δόμηση στη Ζώνη Περιαστικού Πρασίνου
- Οι καθυστερήσεις σε έργα υποδομής (Προαστιακός, Λιμάνι)

#### 9.4.1.1 Υποδομές Εκπαίδευσης

Οι δομές συγκεντρώνονται στους δύο μεγάλους οικισμούς του Δήμου, το Λαύριο και την Κερατέα, με την εξαίρεση του Νηπιαγωγείου Λεγραινών. Στους παρακάτω δύο πίνακες παρουσιάζονται τα νηπιαγωγεία και τα δημοτικά καθώς και τα γυμνάσια και τα λύκεια του Δήμου.

Πίνακας 10: Υποδομές πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης

A/A	Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση (Νηπιαγωγεία & Δημοτικά)	Διεύθυνση
1	1 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Λαυρίου	Παναγιώτη Κοκορέ
2	2 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου
3	3 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Λαυρίου	Παναγιώτη Κοκορέ
4	4 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου
5	Ειδικό Νηπιαγωγείο Λαυρίου	Στράβωνος
6	1 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Κερατέας	Τροίας 1
7	2 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Κερατέας	Μελά Παύλου 20
8	3 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Κερατέας	Ρώμα Σταματίου 6
9	4 <sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Κερατέας	Βάρναλη Κώστα 10
10	Νηπιαγωγείο Λεγραινών	Λεγραινά
11	1 <sup>ο</sup> Δημοτικό Λαυρίου	Δημάρχου Ιωάννη Ρελίου
12	2 <sup>ο</sup> Δημοτικό Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου 6
13	3 <sup>ο</sup> Δημοτικό Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου 12
14	Ειδικό Δημοτικό Λαυρίου	Στράβωνος & Ανωνύμων, Εντός του Παλιού Παιδικού Σταθμού Λαυρίου
15	1 <sup>ο</sup> Δημοτικό Κερατέας	Λεωφόρος Σουνίου 38
16	2 <sup>ο</sup> Δημοτικό Κερατέας	Μελά Παύλου 20

17	3 <sup>ο</sup> Δημοτικό Κερατέας	Ευεργέτου Πρίφτη Κωνσταντίνου 50
18	4 <sup>ο</sup> Δημοτικό Κερατέας	Μύριλα Σπύρου 2

Πίνακας 11: Υποδομές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης

A/A	Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση (Γυμνάσια & Λύκεια)	Διεύθυνση
1	1 <sup>ο</sup> Γυμνάσιο Λαυρίου	Ανδρέα Κορδέλλα 2
	2 <sup>ο</sup> Γυμνάσιο Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου 6
2	Ενιαίο Λύκειο Λαυρίου	Ανδρέα Κορδέλλα 2
3	Επαγγελματικό Λύκειο Λαυρίου	Παναγιώτη Κοκορέ 2
4	Γυμνάσιο Κερατέας	Βασιλέως Αλεξάνδρου 2
5	Λύκειο Κερατέας	Βασιλέως Αλεξάνδρου 2

#### 9.4.1.2 Υποδομές Υγείας – Πρόνοιας

Όπως και προηγουμένως στον τομέα της Πρόνοιας και της Υγείας, οι δημόσιες δομές συγκεντρώνονται και ισομοιράζονται μεταξύ του Λαυρίου και της Κερατέας

Επιπλέον, από το Δήμο εφαρμόζεται Πρόγραμμα Βοήθεια στο Σπίτι, ενώ λειτουργεί και κοινωνικό φαρμακείο.

Πίνακας 12: Υποδομές πρόνοιας – υγείας

A/A	Υποδομές Πρόνοιας – Υγείας	Διεύθυνση
	1 <sup>ος</sup> Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Λαυρίου	Στράβωνος
	2 <sup>ος</sup> Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Λαυρίου	Στράβωνος

	Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Κερατέας	Ελευθερίας 2
	Κέντρο Υγείας Λαυρίου	Διαμαντοπούλου Ιακώβου
	Κέντρο Υγείας Αποκατάστασης - Αποθεραπείας Κερατέας "Κ. Πρίφτης"	39 χλμ. Λ.Αθηνών-Σουνίου
	ΚΑΠΗ Λαυρίου	Βενιζέλου Ελευθέριου
	ΚΑΠΗ Κερατέας	Ευεργέτη Κωνσταντίνου Πρίφτη & Θεμιστοκλέους
	ΚΕΠ Υγείας Λαυρίου	Αθηνάς 29

#### 9.4.1.3 Αθλητικές εγκαταστάσεις

Ως προς τις αθλητικές εγκαταστάσεις ο Δήμος διαθέτει πλήθος εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του, τόσο στον οικισμό Κερατέας όσο και στον οικισμό του Λαυρίου. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι κλειστά γήπεδα και στάδια, ενώ στο Λαύριο υπάρχουν και 3 ανοιχτά γήπεδα αθλοπαιδιών και στον Άγιο Κωνσταντίνο 1.

Πίνακας 13: Αθλητικές εγκαταστάσεις

A/A	Αθλητικές Εγκαταστάσεις	Διεύθυνση
1	Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο Λαυρίου	Άνω Όρια
2	Δημοτικό Στάδιο Λαυρεωτικής	Φωκίωνος Νέγρη
3	Αθλητικό Κέντρο Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου 8
4	Κλειστό Γυμναστήριο Νεάπολης Λαυρίου 2ο Δημοτικό	Λεωφ. Σουνίου 6
5	Γήπεδο Παλλαυρεωτικού	Τέλματα
6	Γήπεδο Άγιου Κωνσταντίνου	Αγίας Τριάδος
7	Κλειστό Γυμναστήριο Κερατέας	Αθηνών Σουνίου 1

8	Δημοτικό Στάδιο Κερατέας	Αθηνών Σουνίου 1
---	--------------------------	------------------

#### 9.4.1.4 Χώροι πρασίνου – Κοινόχρηστοι χώροι – Ελεύθεροι χώροι

Ο Δήμος διαθέτει έναν αριθμό ελεύθερων χώρων – χώρων πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων, εκ των οποίων οι περισσότεροι είναι πλατείες και παιδικές χαρές. Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι κεντρικές πλατείες του Λαυρίου και της Κερατέας, οι οποίες διαχρονικά αποτελούν τις άτυπες «καρδιές» των τοπικών κοινωνιών. Οι υπόλοιπες πλατείες που διαθέτουν οι δύο οικισμοί επιτελούν συμπληρωματικό ρόλο, ενώ είναι επαρκώς στελεχωμένες με παιδικές χαρές προσφάτως ανακαινισμένες. Επιπροσθέτως εντύπωση προκαλεί η παντελής έλλειψη πράσινων χώρων στην Κερατέα, σε αντίθεση με το Λαύριο, αξίζει να σημειωθεί βέβαια το σχέδιο για δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου 30 στρεμμάτων στο προσφάτως απαλλοτριωμένο Ο.Τ. 195. Τέλος παιδική χαρά υπάρχει και στον Άγιο Κωνσταντίνο.

Πίνακας 14: Χώροι Πρασίνου – Ελεύθεροι χώροι – Κοινόχρηστοι χώροι

A/A	Χώροι Πρασίνου – Ελεύθεροι χώροι – Κοινόχρηστοι χώροι	Διεύθυνση
1	Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου	Ηρώων Πολυτεχνείου
2	Πλατεία Ηρώων	Αγίας Παρασκευής
3	Πλατεία Καμινευτών	Δανουκάρια
4	Πλατεία Αγωνιστών Μακρονήσου	Αγίας Παρασκευής & Πλειώνη
5	Φοινικόδασος	Λεωφ. Σουνίου & Καμαρίζης
6	Παιδική Χαρά	Ηλία Μέντη & Λεονταρίδου
7	Παιδική Χαρά	Μούρτζη & Τιτάνων
8	Παιδική Χαρά	Ερμού & Αγίας Παρασκευής
9	Παιδική Χαρά	Πλατεία 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου

10	Παιδική Χαρά	Φοινικόδασος
11	Πλατεία Βασ. Γεωργίου	Αθηνών Σουνίου 53
12	Πλατεία Ηρώων	Αθηνών Σουνίου & Ιπποκράτους
13	Πλατεία Μπιζανίου	Πάνου Παναγιώτου Ιατρού 33
14	Πλατεία Αγίου Χαραλάμπους	Αγίου Χαραλάμπους
15	Παιδική Χαρά	Περικλέους 2
16	Παιδική Χαρά	Κωνσταντίνου Βάρναλη Πεζογράφου / Ποιητή & Αγίας Τριάδος
17	Παιδική Χαρά	Κων/νου Δαβάκη 9
18	Παιδική Χαρά	Ιθάκης & 28ης Οκτωβρίου
19	Παιδική Χαρά	Μαρώνειας

#### 9.4.1.5 Ιδιαίτερες Χρήσεις

Παρουσιάζονται και δύο περιοχές ιδιαίτερης χρήσης μέσα στο σχέδιο πόλης του Λαυρίου σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Αρχικά η μία πρόκειται για το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρίας στον Κυπριανό, νυν Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου και η δεύτερη για τη ζώνη λιμένος.

#### 9.4.1.6 Υπηρεσίες

Στις υπηρεσίες που διαθέτει ο Δήμος περιλαμβάνονται τόσο δημόσιες υπηρεσίες, όπως η αστυνομία και η πυροσβεστική, όσο και ιδιωτικές, όπως είναι τα ταχυδρομεία και οι τράπεζες και οι οποίες αποτελούν πόλο έλξης των διαφόρων ομάδων ηλικιών του Δήμου. Παρακάτω παρουσιάζονται οι περισσότερες από αυτές, όπως έχουν καταγραφεί και ψηφιακά.



Πίνακας 15: Υποδομές υπηρεσιών

<b>A/A</b>	<b>Υποδομές Υπηρεσιών</b>	<b>Διεύθυνση</b>
1	Ειρηνοδικείο Λαυρίου	Δημάρχου Αναστασίου Γλαντζή 7
2	Αστυνομία Λαυρίου	Αγίας Παρασκευής 20
3	ΕΛΤΑ	Λεωφ. Σουνίου
4	Τράπεζα	Λεωφ. Σουνίου
5	Τράπεζα	Μητροπούλου 6
6	Κ.Ε.Π.	Ηρώων Πολυτεχνείου & Αγίας Παρασκευής
7	Ο.Τ.Ε.	Λεωφ. Σουνίου & Ιπποκράτους
8	Τράπεζα	Πλ. Ηρ. Πολυτεχνείου 44
9	Τράπεζα	Κουντουριώτη
10	Πυροσβεστική	Αγίας Παρασκευής
11	Τμήμα Αλλοδαπών Λαυρίου	Δανουκαρά 3
12	Δημαρχείο	Κουντουριώτη 1
13	Κατάστημα Τοπικής Κοινότητας Αγίου Κων/νου	
14	Τροχαία Κερατέας	Δημάρχου Μπότση Αριστοτέλη & Αθηνών Σουνίου
15	ΕΛΤΑ	Αθηνών Σουνίου & Μπουμπουλίνας
16	Δημαρχείο	Αθηνών Σουνίου & Παπαθανασίου
17	Τράπεζα	Αθηνών Σουνίου 50
18	Αστυνομία Κερατέας	Παπανικολάου & Λιούμη
19	Κ.Ε.Π.	Μπουμπουλίνας & Βασ. Σοφίας
20	Δ.Ε.Υ.Α.ΤΗ.Λ.	Μπουμπουλίνας & Όθωνος
21	Υποθηκοφυλακείο Κερατέας	Δημάρχου Πον. Πόγκα

#### 9.4.1.7 Πολιτιστικές Υποδομές

Ο Δήμος διαθέτει έναν ικανοποιητικό αριθμό πολιτιστικών υποδομών, εκ των οποίων το μεγαλύτερο ποσοστό είναι αρχαιολογικά σημεία και σημεία ενδιαφέροντος. Πολλά από αυτά βρίσκονται εκτός των κύριων οικισμών, όμως εντός των πλαισίων του Δήμου. Το μεγαλύτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον φαίνεται να συγκεντρώνεται στον αρχαιολογικό χώρο Σουνίου, τον αρχαιολογικό χώρο Θορικού και τον αρχαιολογικό χώρο της κοιλάδας της Σούριζας. Ακόμη αξίζει να σημειωθεί το εντός του εμβληματικού χώρου του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου ανοιχτό θέατρο αλλά και εκθεσιακοί χώροι.

Πίνακας 16: Πολιτιστικές υποδομές

A/A	Πολιτιστικές Υποδομές	Διεύθυνση
1	Δημοτική Φιλαρμονική Λαυρίου & Παιδική Νεανική Χορωδία - Ορχήστρα Νέων	Λεωφ. Σουνίου & Κατσάμπα
2	Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Λαυρεωτικής	Δανουκάρια
3	Παλαιά Δημοτικά Σχολεία	Λεωφ. Ελευθερίου Βενιζέλου 2-6
4	Αρχαιολογικό Μουσείο Λαυρίου	Ανδρέα Κορδέλα
5	Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου	Λεωφ. Σουνίου & Λεωφ. Μίκη Θεοδωράκη
6	Ορυκτολογικό Μουσείο Λαυρίου	Κακκαβά
7	Μουσείο Κεραμικής 'ΑΚΕΛ- Πάνος Βαλαμάκης'	Κακκαβά
8	Ανοιχτό Θέατρο «ΑΚΕΛ»	Κακκαβά
9	Ανοιχτό Θέατρο «Ρεμίζας»	Πλατεία Αγωνιστών Μακρονήσου
10	Ορυκτολογικό-Μεταλλευτικό Μουσείο Αγίου Κωνσταντίνου	Μουσείου
11	Δημοτική Φιλαρμονική Κερατέας	Αθηνών Σουνίου
12	Πολιτιστικό Κέντρο Κερατέας	Ρώμα 12

A/A	Πολιτιστικές Υποδομές	Διεύθυνση
13	Υπαίθριο Θεατράκι Κτηρίου Δροσοπούλου	Ευεργέτη Κωνσταντίνου Πρίφτη 32
124	Δημοτικό Ωδείο Κερατέας	Ευεργέτη Κωνσταντίνου Πρίφτη 32

#### 9.4.1.8 Υποδομές Εστίασης – Αναψυχής

Οι υποδομές εστίασης και αναψυχής εντοπίζονται τόσο στο Λαύριο όσο και στην Κερατέα, καθώς και σε πολλούς μικρότερους οικισμούς κατά μήκος της ακτογραμμής, όπως τα Λεγραινά. Στην πόλη του Λαυρίου συγκεντρώνονται κυρίως στο δίπλο πλατείας-λιμανιού και στην ενδιάμεση περιοχή, ενώ στην Κερατέα ακολουθούν τον κεντρικό δρόμο αλλά και τον πεζόδρομο της Δροσοπούλου.

#### 9.4.2 Πόλοι Έλξης Μετακινήσεων

Εκτός από τις παραπάνω χρήσεις που δημιουργούν ροές, ο Δήμος διαθέτει αρχαιολογικούς χώρους και τοπόσημα υπερτοπικής εμβέλειας.

Τα πιο σημαντικά από αυτά, τα οποία μερικά έχουν παρουσιαστεί και σε προηγούμενες ενότητες, είναι:

- Αρχαίο θέατρο του Θορικού: πρόκειται για το αρχαιότερο σωζόμενο θέατρο της Ελλάδας και συνεπώς και του κόσμου. Το θέατρο φαίνεται να ξεκίνησε τη λειτουργία του στα τέλη της αρχαϊκής εποχής (τέλη του 6ου π.Χ αι). Το κοίλον του θεάτρου δεν έχει το τυπικό ημικυκλικό σχήμα άλλα ελλειψοειδές. Ολόκληρος ο λόφος του Θορικού έχει κηρυχθεί ως αρχαιολογικός χώρος από το 1957 (ΦΕΚ 184B/ 1957, περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής), ενώ το 1967 (ΦΕΚ 527B/ 1967) τα όριά του καθορίστηκαν πιο συγκεκριμένα και τέλος το 1994 (ΦΕΚ 927B/ 1994) ορίστηκαν και οι Ζώνες Προστασίας του αρχαιολογικού χώρου.
- Ναός του Σουνίου: Ο πρώτος ναός, που υπήρχε σε αυτή τη θέση είχε αρχίσει να κτίζεται στις αρχές του 5ου αιώνα, αλλά δεν ολοκληρώθηκε, καθώς καταστράφηκε από τους Πέρσες εισβολείς το 480 π.Χ. Επί Περικλέους στα πλαίσια του ευρύτερου οικοδομικού του έργου κτίσθηκε ο νεώτερος ναός το 444 με 440 π.Χ. Ο Ναός είναι μαρμάρινος από κατάλευκο μάρμαρο του Λαυρίου, της περιοχής της Αγγιλέζας. Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι οι επισκέπτες του αρχαιολογικού χώρου ανέρχονται σε 200.000 ετησίως (Μπελαβίλας, 2015). Ο χώρος του ακρωτηρίου του Σουνίου κηρύχθηκε ως αρχαιολογικός χώρος αρχικά το 1925 (ΦΕΚ 107A/1925) και τα όριά του ορίστηκαν ξανά το 1957 (ΦΕΚ 184B/ 1957, περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής) και η περιοχή γύρω από το ακρωτήριο Τοπίο Φυσικού Κάλλους και Ιστορικού Τόπου το 1979 (ΦΕΚ 767B/ 1979).

- Αρχαίες Μεταλλευτικές Εγκαταστάσεις: Ενδεικτικά για τον ορυκτό πλούτο της περιοχής αναφέρεται πως έχουν ανακαλυφθεί 260 είδη ορυκτών και ορισμένα δεν απαντώνται σε κανένα άλλο μέρος της γης, όπως ο Σερπιερίτης και ο Λαυριονίτης. Όλη η Λαυρεωτική είναι κατάμεστη από τα έργα της αρχαίας μεταλλευτικής τεχνικής τα περισσότερα των οποίων σώζονται στο εσωτερικό της, στο κέντρο του Εθνικού Δρυμού στις θέσεις Συντερίνα, Δημολιάκι, στην Καμάριζα, Σούριζα, Αγ. Τριάδα, Έλαφο, Μεγάλα Πεύκα και Αγγιλέζα. Το πιο εντυπωσιακό εργοτάξιο είναι το Ασκληπιακόν, στην άκρη της κοιλάδας της Σούριζας. Η περιοχή περί της Αγγιλέζας χαρακτηρίστηκε αρχαιολογικός χώρος το 1957 (ΦΕΚ 184Β/ 1957, περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής).
- Νεότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις: Πυρήνας του ιστορικού- πολιτιστικού περιβάλλοντος της σύγχρονης εποχής της πόλης είναι οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις μέσα και γύρω από αυτή, καθώς αυτές ήταν που, όσον αφορά τη δεύτερη φάση της ιστορίας της περιοχής, σφυρηλάτησαν την ταυτότητα του Λαυρίου. Η πληρότητα και η ενότητα του δικτύου των εγκαταστάσεων δημιουργούν εξαιρετική εντύπωση κατά τον Stuart Smith γραμματέα της Διεθνούς Επιτροπής για τη διάσωση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) και διευθυντή του Μουσείου Ironbridge του Λονδίνου. Κι αν ο πυρήνας είναι οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις, τότε ο πυρήνας αυτών είναι το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρίας στον Κυπριανό, νυν Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου, του οποίου τα κτίρια και ο μηχανολογικός εξοπλισμός έχουν σωθεί στο μεγαλύτερο μέρος τους. Ο ενιαίος χώρος έχει έκταση 245.000 τ.μ. με 41 κτίρια. Το βιομηχανικό συγκρότημα της πρώην Γαλλικής Εταιρίας Λαυρίου μαζί με τον μηχανολογικό εξοπλισμό κηρύχθηκαν διατηρητέα το 1992 (ΦΕΚ 293Β/ 1992) με την συμπλήρωση άλλων επτά κτιρίων μέσα στο συγκρότημα το 1997 (ΦΕΚ 884Δ/ 1997). Τα κτίρια αυτά στο σύνολό τους προστατεύονται και από την ΥΑ 85766/6244 (ΦΕΚ 1260Δ/ 1993), που εγκρίνει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Λαυρίου.

#### 9.4.3 Χώροι καταφυγής

Ως χώροι καταφυγής ορίζονται ανοιχτοί ελεύθεροι χώροι μέσα στην πόλη που αποσκοπούν στην ασφαλή εκτόνωση του πληθυσμού, που εκδηλώνεται ως πρώτη αντίδραση σε ένα έκτακτο φαινόμενο όπως πυρκαγιά ή σεισμό, και αποτελούν χώρους βραχυχρόνιας παραμονής. Σε αυτούς συγκεντρώνονται κατόπιν σχετικής ενημέρωσης από κάθε μέσο όπως ΜΜΕ, τηλέφωνα, SMS, έκτακτες ανακοινώσεις, κοινωνικά δίκτυα οι άνθρωποι της περιοχής, για να μεταφερθούν κατόπιν, οργανωμένα, σε ασφαλείς χώρους.

Οι χώροι καταφυγής δύναται να χρησιμοποιηθούν και ως χώροι άμεσης στέγασης (πχ με σκηνές ή τροχόσπιτα), με διάρκεια παραμονής από λίγες ώρες μέχρι λίγες ημέρες, δηλαδή μέχρι την επάνοδο των πληγέντων στις κατοικίες τους ή την μετεγκατάστασή τους σε χώρους προσωρινής στέγασης (πχ

σε οργανωμένους χώρους καταυλισμού) και εφόσον πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές ([https://www.patt.gov.gr/category/koinonia/politiki\\_prostasia/](https://www.patt.gov.gr/category/koinonia/politiki_prostasia/))

Για το Δήμο Λαυρεωτικής, τα δεδομένα για τους χώρους καταφυγής συλλέχθηκαν από την επίσημη ιστοσελίδα της Περιφέρειας Αττικής και παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 17: Χώροι καταφυγής Δήμου Λαυρεωτικής (Πηγή Δεδομένων: [https://www.patt.gov.gr/koinonia/politiki\\_prostasia](https://www.patt.gov.gr/koinonia/politiki_prostasia))

ΧΩΡΟΙ	ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΜΒΑΔΟΝ	ΕΝΕΡΓΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ : <b>1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ</b>	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΚΟΚΟΡΕ	6.000 m <sup>2</sup>	2.500 m <sup>2</sup>	Στάθμευση
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ: <b>2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ</b>	Λ. ΑΘΗΝΩΝ & ΣΟΥΝΙΟΥ	6.000 m <sup>2</sup>	3.400 m <sup>2</sup>	Στάθμευση, Συγκοινωνία
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ : <b>3ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ</b>	ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ	8.000 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	Στάθμευση
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ : <b>ΠΡΟΑΥΛΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΠΑΛ ΛΑΥΡΙΟΥ</b>	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΚΟΚΟΡΕ	1.800 m <sup>2</sup>	4.500 m <sup>2</sup>	Στάθμευση
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ : <b>ΑΥΛΕΙΟΣ ΧΩΡΟΣ 1ου ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ ΛΑΥΡΙΟΥ</b>	ΑΝΔΡΕΑ ΚΟΡΔΕΛΑ	10.700 m <sup>2</sup>	2.500 m <sup>2</sup>	Ιατρείο και πλησίον του Κέντρου Υγείας Λαυρίου
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ : <b>ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΗ ΥΠ. ΥΓΕΙΑΣ</b>	ΛΑΥΡΙΟ		800 m <sup>2</sup> & 40 σκηνές / 810 ατόμων	Ιατρείο, Στάθμευση, Καρτοτηλέφωνο
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΥΡΙΟΥ : <b>ΠΡΟΑΥΛΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ-ΛΥΚΕΙΟΥ</b>	ΛΑΥΡΙΟ		3.000 m <sup>2</sup>	Στάθμευση
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ : <b>1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ</b>	ΚΕΡΑΤΕΑ		700 m <sup>2</sup>	Καρτοτηλέφωνο, Συγκοινωνία
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ : <b>2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ</b>	ΚΕΡΑΤΕΑ		1.500 m <sup>2</sup>	
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ : <b>4ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ</b>	ΚΕΡΑΤΕΑ		500 m <sup>2</sup>	Στάθμευση, Συγκοινωνία
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ : <b>ΓΗΠΕΔΟ ΑΝΟΙΚΤΟ</b>	ΚΕΡΑΤΕΑ		9.000 m <sup>2</sup>	Καρτοτηλέφωνο, Στάθμευση, Συγκοινωνία
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΑΤΕΑΣ : <b>ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΠΑΡΚΙΝ</b>	ΚΕΡΑΤΕΑ		2.800 m <sup>2</sup>	Στάθμευση, Συγκοινωνία

Οι χώροι αυτοί οφείλουν να είναι προσβάσιμοι για όλες τις κοινωνικές ομάδες οπότε είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν στο παρόν Σχέδιο.

## 9.5 ΑΝΑΛΥΣΗ – Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης | Αξιολόγηση προσβασιμότητας

### 9.5.1 Ανάλυση και περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου

#### 9.5.1.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

##### *Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου*

Η διαδικασία της «ιεράρχησης» του οδικού δικτύου διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Μέσω της συγκεκριμένης διαδικασίας κατηγοριοποιούνται οι δρόμοι ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Τα παραπάνω αποτελούν σε γενικές γραμμές τα κριτήρια της ιεράρχησης. Η κατηγοριοποίηση του δικτύου λαμβάνει επίσης υπόψη της την περιβαλλοντική ικανότητα των δρόμων, τις αντοχές τους δηλαδή ως προς την απορρόφηση των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ροής αλλά και τους πολεοδομικούς στόχους που τίθενται ανά περίπτωση.

Παρατηρώντας το Δήμο Λαυρεωτικής αναφορικά με τη γεωγραφική του θέση εξάγεται το συμπέρασμα ότι πρόκειται για μία περιοχή που από τη μία βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την Αθήνα, τον Διεθνή Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το λιμάνι του Πειραιά, ενώ από την άλλη η πλούσια πολιτιστική και φυσική του κληρονομιά το καθιστούν ιδανικό τόπο απόδρασης. Για αυτό εκτός των μόνιμων κατοίκων που διαθέτει χαρακτηρίζεται και από την ιδιότητα της ως πόλου έλξης των υπολοίπων κατοίκων της Αττικής τόσο για τον τομέα της εστίασης και της αναψυχής, όσο και για τις ακτές που διαθέτει.

Στην πραγματικότητα, στο οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης συναντώνται περισσότερες από τις θεσμοθετημένες κατηγορίες οδών:

- **Αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας:** η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τμήμα της λεωφόρου Μαρκοπούλου-Λαυρίου και τη συνέχειά της, τη λεωφόρο Λαυρίου (μέχρι τη συμβολή της με την λεωφόρο Μίκη Θεοδωράκη). Το τμήμα του οδικού άξονα αυτού που βρίσκεται εντός των ορίων του Δήμου έχει μήκος 17.098 μ.
- **Πρωτεύουσες αρτηρίες:** στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται οδοί όπως η λεωφόρος Μίκη Θεοδωράκη και η λεωφόρος Σουνίου. Το συνολικό μήκος αυτής της κατηγορίας οδών είναι 17.886 μ.

- **Δευτερεύουσες αρτηρίες:** περιλαμβάνει τις σημαντικότερες οδούς για την κυκλοφορία εντός του Λαυρίου και της Κερατέας όπως η Κουντουριώτη και η Αθηνών Σουνίου, καθώς και την Παλαιά Εθνική Οδό Μαρκοπούλου-Λαυρίου και τις Επαρχιακούς Οδούς Κερατέας-Αναβύσσου και Κερατέας-Κακιάς Θάλασσας συνολικού μήκους 33.756 μ.
- **Συλλεκτήριες αρτηρίες:** έχουν συνολικό μήκος 83.726 μέτρα και οι πιο σημαντικές από αυτές είναι η λεωφόρος Λαυρίου - Αναβύσσου, η Φωκίωνος Νέγρη και η οδός Κορδέλλα στο Λαύριο, η Δημάρχου Μπότση Αριστοτέλη, η Κυπρίων Αγωνιστών στην Κερατέα κ.λπ.
- **Τοπικές οδοί** με συνολικό μήκος 386.795 μέτρα. Συμπεριλαμβάνονται οι τοπικές αστικές οδοί του Λαυρίου, της Κερατέας και του Αγίου Κωνσταντίνου αλλά και οι οδοί των πολλών μικρότερων οικισμών.
- **Πεζόδρομοι** με συνολικό μήκος μόλις 333 μέτρα
- **Χωματόδρομοι** με συνολικό μήκος 444.712 μέτρα





Εικόνα 9: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Δήμου Λαυρεωτικής



Εικόνα 10: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Λαυρίου

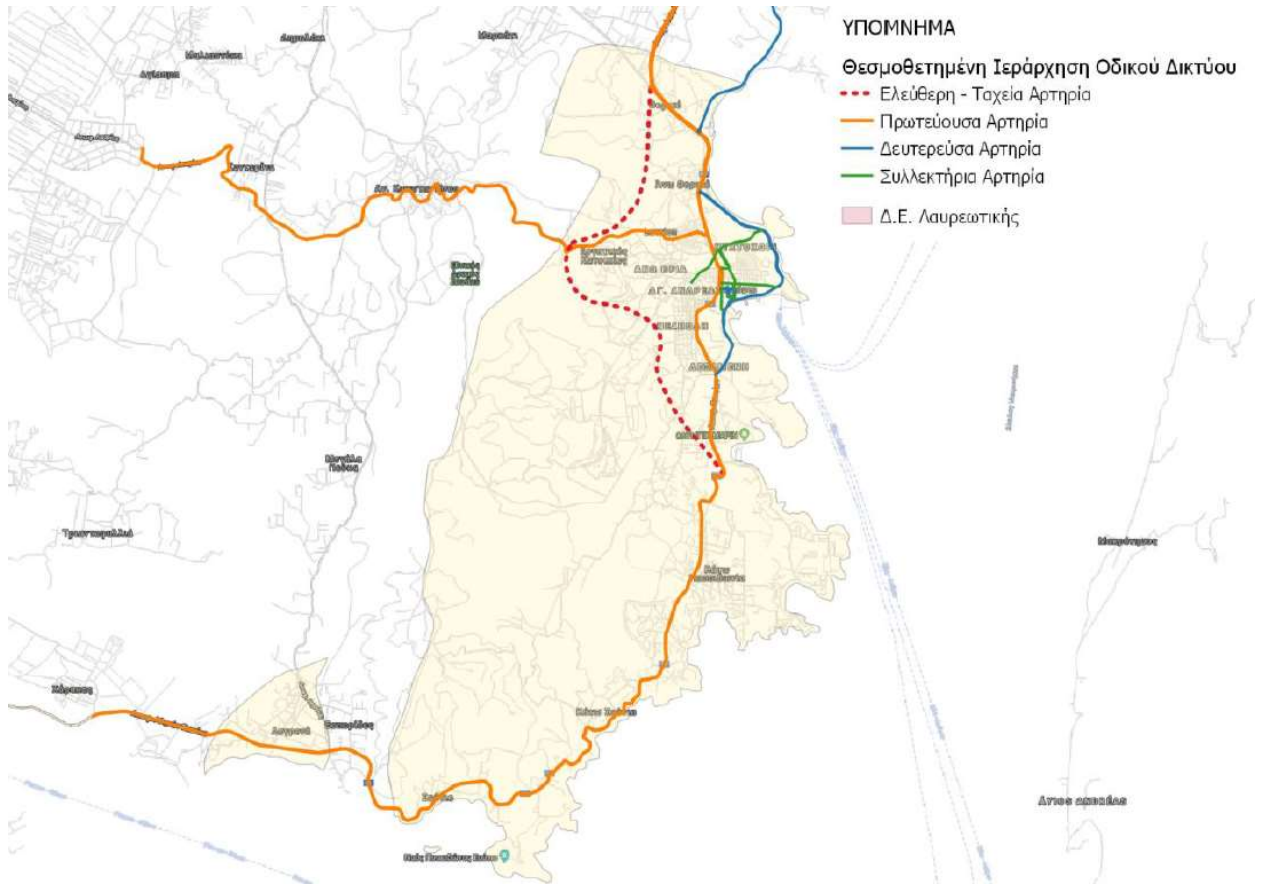


Εικόνα 11: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Κερατέας

#### *Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου*

Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Λαυρεωτικής, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης περιλαμβάνει πέντε κατηγορίες οδών που είναι οι εξής:

- **Ελεύθερη - Ταχεία Αρτηρία:** θεωρείται από το Γ.Π.Σ. μια μη υλοποιημένη οδός η οποία διέρχεται περιφερειακά από την πόλη του Λαυρίου, δυτικά της πόλης – ως συνέχεια της Λεωφ. Λαυρίου.
- **Πρωτεύουσα Αρτηρία:** σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται η λεωφόρος Λαυρίου - Αναβύσσου, η λεωφόρος Λαυρίου και η λεωφόρος Σουνίου.
- **Δευτερεύουσα Αρτηρία:** εδώ εντάσσονται οδοί όπως η λεωφόρος Μίκη Θεοδωράκη, η οδός Κουντουριώτη, η Αγίας Παρασκευής, η Βασιλέως Γεωργίου, κ.λπ.
- **Συλλεκτήρια Αρτηρία:** σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται η οδός Φωκίωνος Νέγρη, η Κ. Πλειώνη, τμήμα της Ελευθερίου Βενιζέλου, η οδός Κορδέλλα, η Διαμ. Δανουκαρά, κ.λπ.
- **Τοπικό Οδικό Δίκτυο:** πρόκειται για το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της Δ.Ε. Λαυρεωτικής που δεν εντάσσεται σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες.



Εικόνα 12: Θεσμοθετημένη Ιεράρχηση Οδικού δικτύου Λαυρίου (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαυρεωτικής, 2020)

### 9.5.1.2 Ιεράρχηση διαδρομών πεζών (Desire Lines)

Για τον Δήμο Λαυρεωτικής ελέγχθηκε ένα σύνολο διαδρομών συνήθους πεζής μετακίνησης με σκοπό την δημιουργία ενός δικτύου μετακίνησης το οποίο προσβάσιμο από όλους (ανθρώπους με ή χωρίς προβλήματα κίνησης, ευάλωτες ομάδες), ενώνοντας τους κοινωφελείς με τους κοινόχρηστους χώρους της περιοχής. Οι διαδρομές επιλέχθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να συνδυάζουν τα περισσότερα δυνατά σημεία ενδιαφέροντος με τα λιγότερα εμπόδια αλλά και τους περιορισμούς του δομημένου χώρου των πόλεων.

Επομένως εξετάζεται η δημιουργία δικτύων προσβασιμότητας στους οικισμούς Λαυρίου, Κερατέας και Αγίου Κωνσταντίνου με στόχο την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών και κυρίως των κοινωνικών ομάδων με κινητική και οπτική αναπηρία.

## Οικισμός Λαυρίου

- **Διαδρομή LAV-01 (Συνολικό Μήκος =1.376m):**

Ο κορμός του δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων αποτελείται από τη γραμμική διαδρομή, που ξεκινά στο βόρειο άκρο της πόλης του Λαυρίου, διασχίζει την κεντρική πλατεία και καταλήγει στο παραλιακό μέτωπο. Η διαδρομή αυτή εξυπηρετεί και διασυνδέει το ιστορικό χώρο πρασίνου του Φοινικόδασους, το 3ο Δημοτικό Σχολείο, την κεντρική πλατεία, το ΚΕΠ, την Εθνική Τράπεζα, την πλατεία του Ηρώων, το παραλιακό μέτωπο και το Δημαρχείο.

Η δημιουργία αυτής της πολύτιμης ραχοκοκαλιάς βιώσιμης κινητικότητας, που ουσιαστικά καταργεί και αντικαθιστά την υφιστάμενη κεντρική λεωφόρο Σουνίου, γίνεται εφικτή χάρη στα τολμηρά σχέδια του νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της πόλης, που βρίσκεται σε τελικό στάδιο έγκρισης και που προβλέπει την πεζοδρόμηση του εν λόγω κεντρικού οδικού άξονα.

- **Διαδρομή LAV-02 (Συνολικό Μήκος =610μ):**

Όσον αφορά το παραλιακό μέτωπο η παρούσα μελέτη κρίνει σκόπιμη την επέκταση του δικτύου προσβασιμότητας και στο ανατολικό τμήμα του παραλιακού μετώπου, στη λεωφόρο Μίκη Θεοδωράκη, καθώς αποτελεί έναν από τους πιο πολυσύχναστους και σημαντικούς δημόσιους υπαίθριους Κ.Χ. της πόλης. Ταυτόχρονα στο ανατολικό τέρμα του βρίσκεται το ακτοπλοϊκό λιμάνι, ένας πόλος έλξης υπερτοπικής εμβέλειας.

- **Διαδρομή LAV-03 (Συνολικό Μήκος =506μ) & LAV-04 (Συνολικό Μήκος =260μ):**

Η κεντρική γραμμική διαδρομή διακλαδίζεται σε επιμέρους διαδρομές, ώστε να σχηματίσει ένα ενιαίο δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων, που να συνδέει το σύνολο των υπαίθριων δημόσιων Κ.Χ. και των δημόσιων κτιρίων.

Στα βόρεια ακολουθεί τον επίσης προβλεπόμενο από το νέο Γ.Π.Σ. πεζόδρομο στην οδό Καμαρίζης, που διασχίζει τον παραδοσιακό οικισμό του Κυπριανού για να καταλήξει στο τοπικό γήπεδο μπάσκετ (Διαδρομή 3), ενώ λίγο χαμηλότερα ανηφορίζει την οδό Ευαγγελιστρίας για να καλύψει το έτερο τοπικό γήπεδο μπάσκετ και τους περιβάλλοντες χώρους πρασίνου (Διαδρομή 4).

- **Διαδρομή LAV-05 (Συνολικό Μήκος =990μ):**

Η κατακόρυφη κύρια διαδρομή διαχωρίζει τον κεντρικό τομέα της πόλης σε ανατολικό και δυτικό.

Όσον αφορά τον δυτικό τομέα, το δίκτυο αξιοποιεί τα υπερμεγέθη πεζοδρόμια της Ανδρέα Κορδέλλα και της Αγίας Παρασκευής και τη χαμηλής κυκλοφοριακής σημασίας οδό Δημάρχου Αναστασίου Γλαντζή, που μπορεί εύκολα να μονοδρομηθεί. Προκειμένου να ολοκληρωθεί ένας πλήρης κύκλος η διαδρομή περνάει από τη Διαμαντοπούλου, τη Στράβωνος και τη Ματεΐδη καταλήγοντας έτσι πίσω στη κύρια γραμμική διαδρομή, στο ύψος της κεντρικής πλατείας.

Αυτή η χάραξη εξασφαλίζει την πρόσβαση στο Ενιαίο Λύκειο, στο Γυμνάσιο, στο Κλειστό Γυμναστήριο, στο Κέντρο Υγείας, στο γήπεδο μπάσκετ και στον Βρεφονηπιακό Σταθμό.

- **Διαδρομή LAV-06 (Συνολικό Μήκος =1390μ):**

Όσον αφορά τον ανατολικό τομέα δημιουργείται μια δεύτερη κατακόρυφη γραμμική διαδρομή, που ακολουθεί παράλληλα την κύρια. Για τη δημιουργία αυτού του τομέα του δικτύου αξιοποιείται το υπερμέγεθες πεζοδρόμιο της Φωκίωνος Νέγρη και οι παλιές ανεκμετάλλευτες σιδηροδρομικές γραμμές.

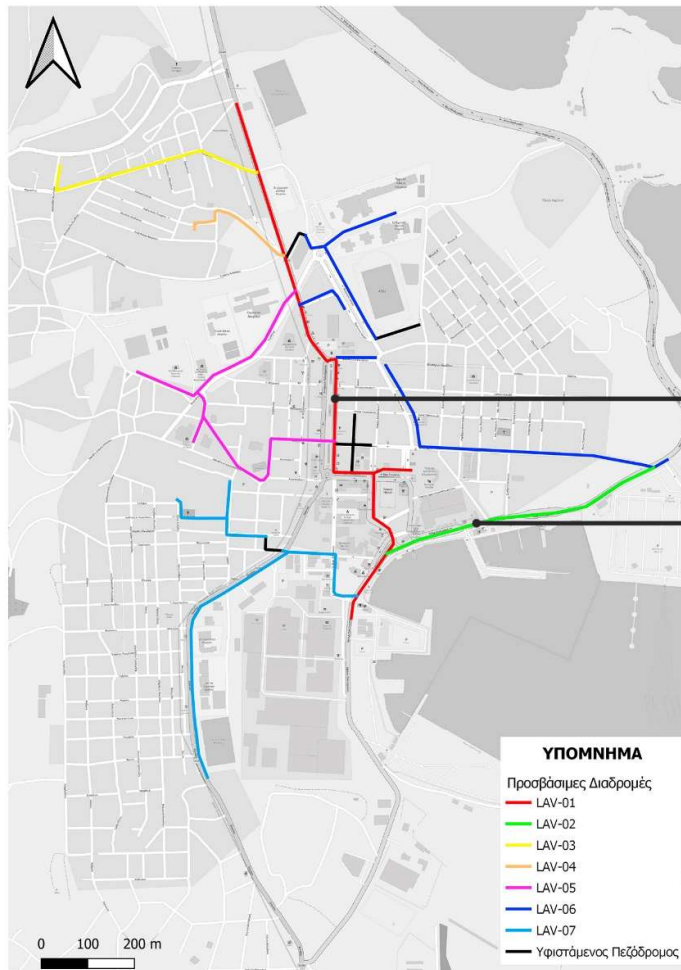
Αυτό το παρακλάδι προσφέρει ελεύθερη πρόσβαση στο στάδιο της Λαυρεωτικής, στο ΚΑΠΗ, στο ΕΠΑΛ, το 1ο Δημοτικό και το 1ο Νηπιαγωγείο Λαυρίου.

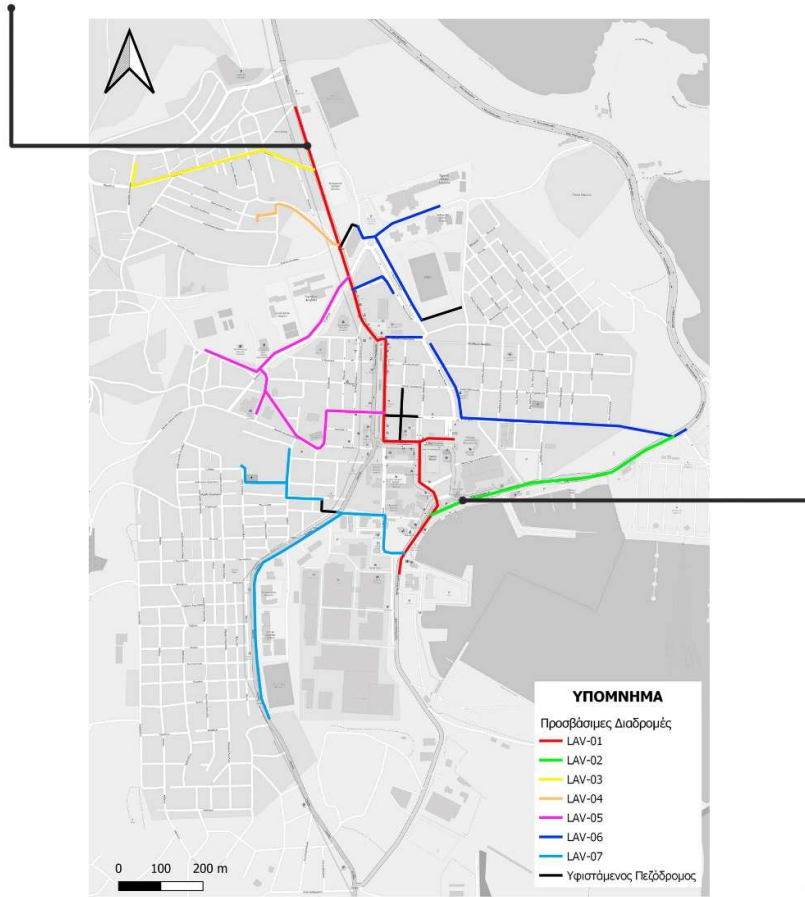
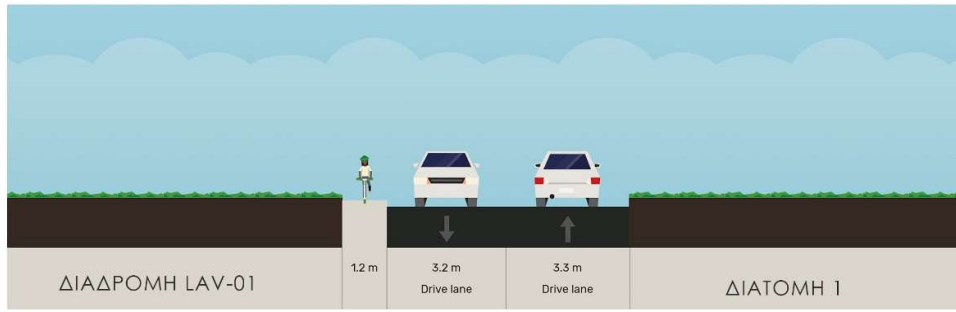
Παράλληλα επιλέγεται η Κων/νου Πλειώνη για την επέκταση του δικτύου προσβασιμότητας έως τον ακτοπλοϊκό λιμένα μέσω της συνοικίας της Αγίας Παρασκευής.

Η οδός αυτή έχει ικανό πλάτος να φιλοξενήσει τις κατάλληλες υποδομές, εφάπτεται με το Υποθηκοφυλακείο και τον ναό της Αγίας Παρασκευής, το άτυπο κέντρο της πολεοδομικής ενότητας και συνδέει το λιμάνι με το κέντρο της πόλης πιο άμεσα σε σύγκριση με την παραλιακή οδό.

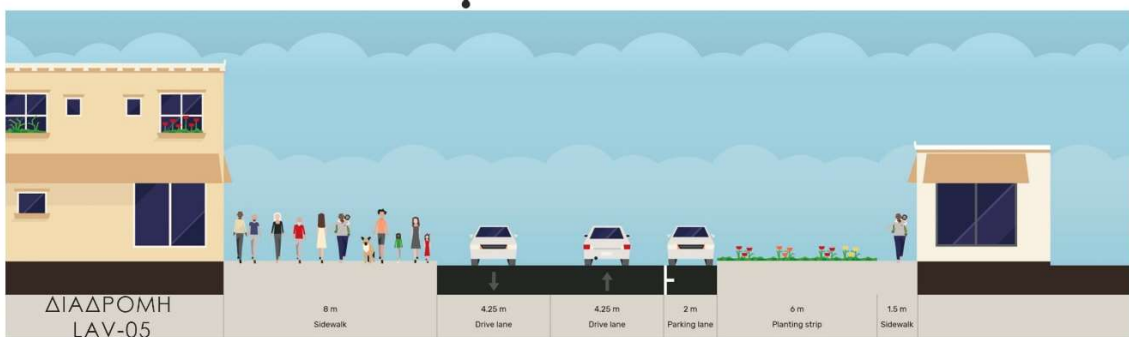
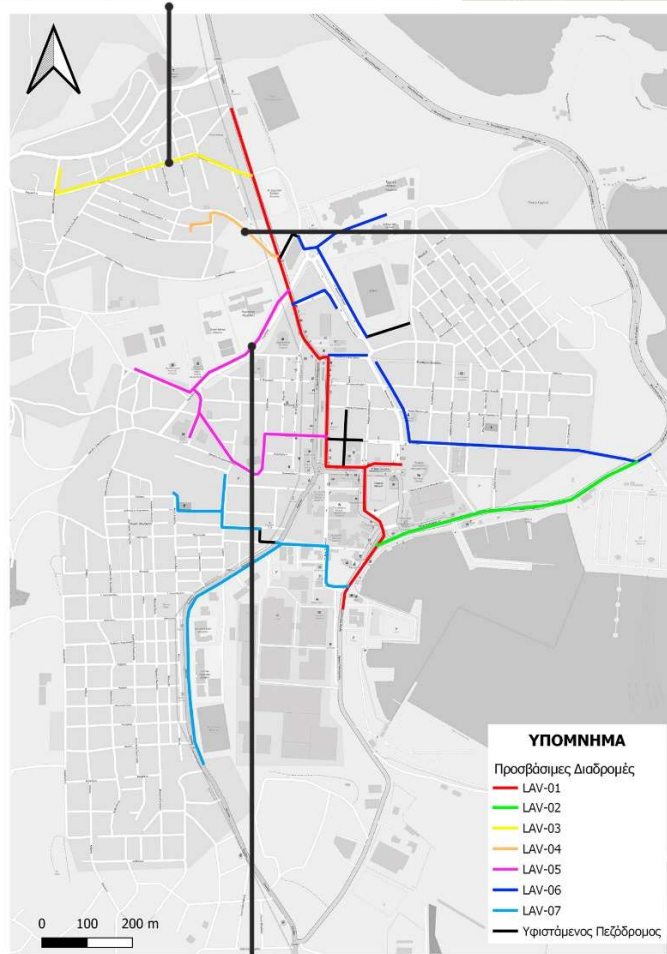
- **Διαδρομή LAV-07 (Συνολικό Μήκος =1184μ):**

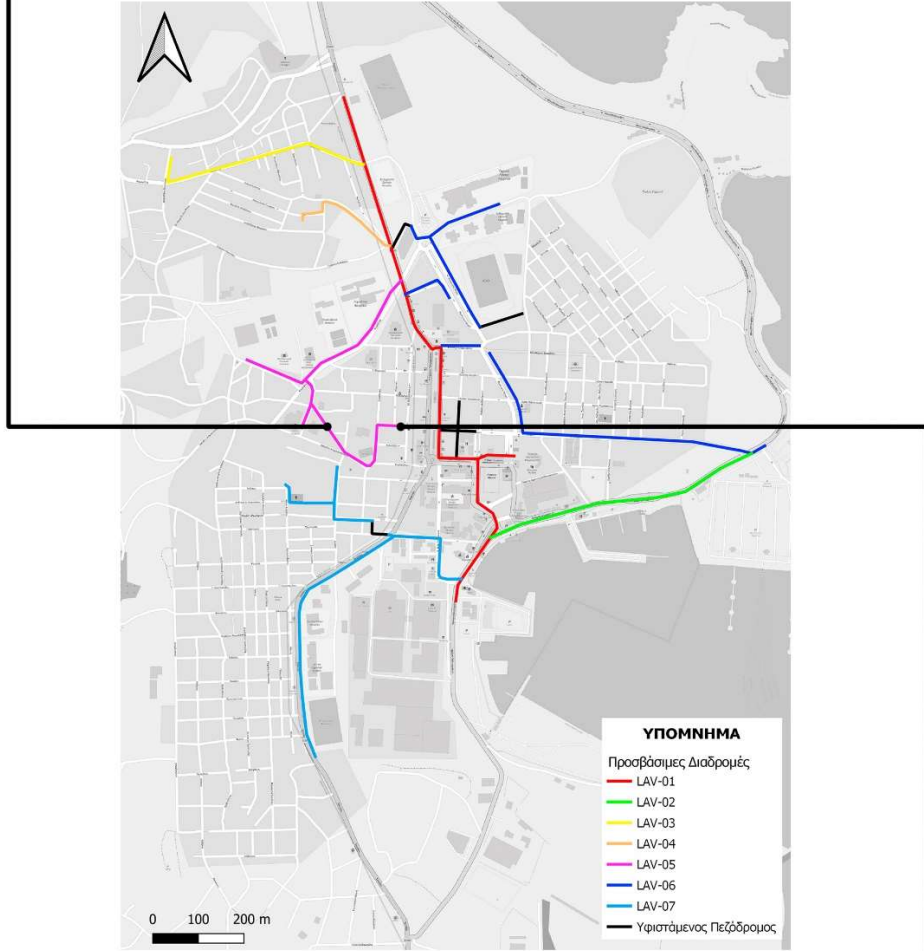
Για την εξυπηρέτηση και τη σύνδεση της νότιας πολεοδομικής ενότητας της Νεάπολης με την υπόλοιπη πόλη ακολουθούνται ακόμα μια φορά τα σχέδια του μελλοντικού Γ.Π.Σ., που μετατρέπουν αυτό το τμήμα της λεωφόρου Σουνίου σε πεζόδρομο προσφέροντας απρόσκοπτη πρόσβαση στο εκπαιδευτικό συγκρότημα του 2ου και 4ου Νηπιαγωγείου και Δημοτικού καθώς και στο αθλητικό συγκρότημα του Κλειστού Γυμναστηρίου και του γηπέδου «Γιώργος Ραφιάς». Η προκείμενη μελέτη προσθέτει και μια προσβάσιμη διαδρομή προς την παιδική χαρά της Νεάπολης, στο άτυπο κέντρο της συνοικίας, αξιοποιώντας τις υφιστάμενες πεζοδρομημένες οδούς των Χρυσομάλλη και Τσελώνη καθώς και το μονοπάτι στο περιβάλλοντα χώρο του Αγίου Ανδρέα.

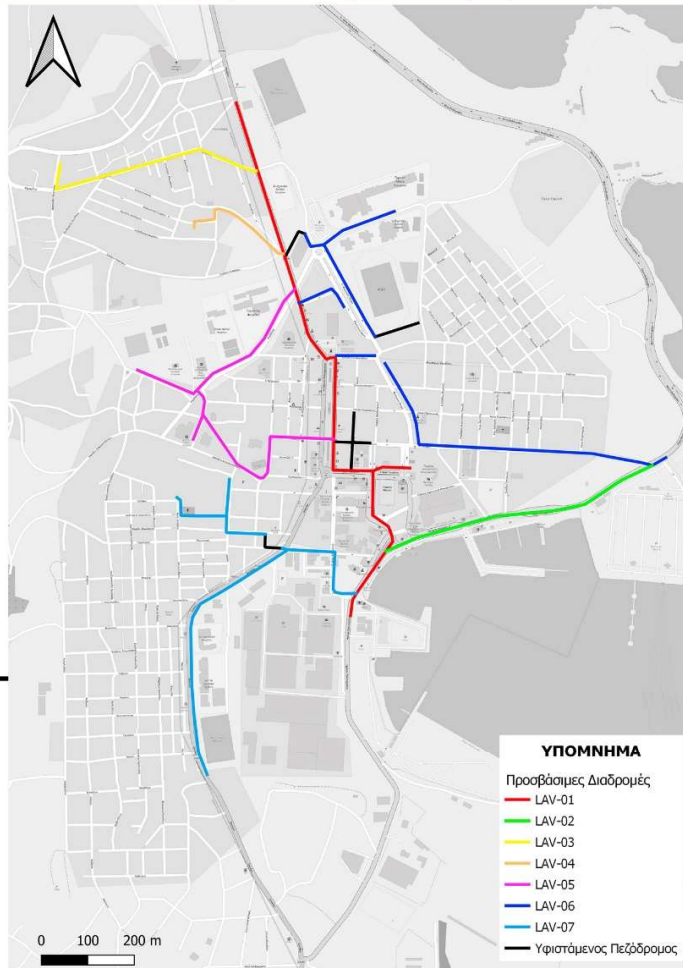


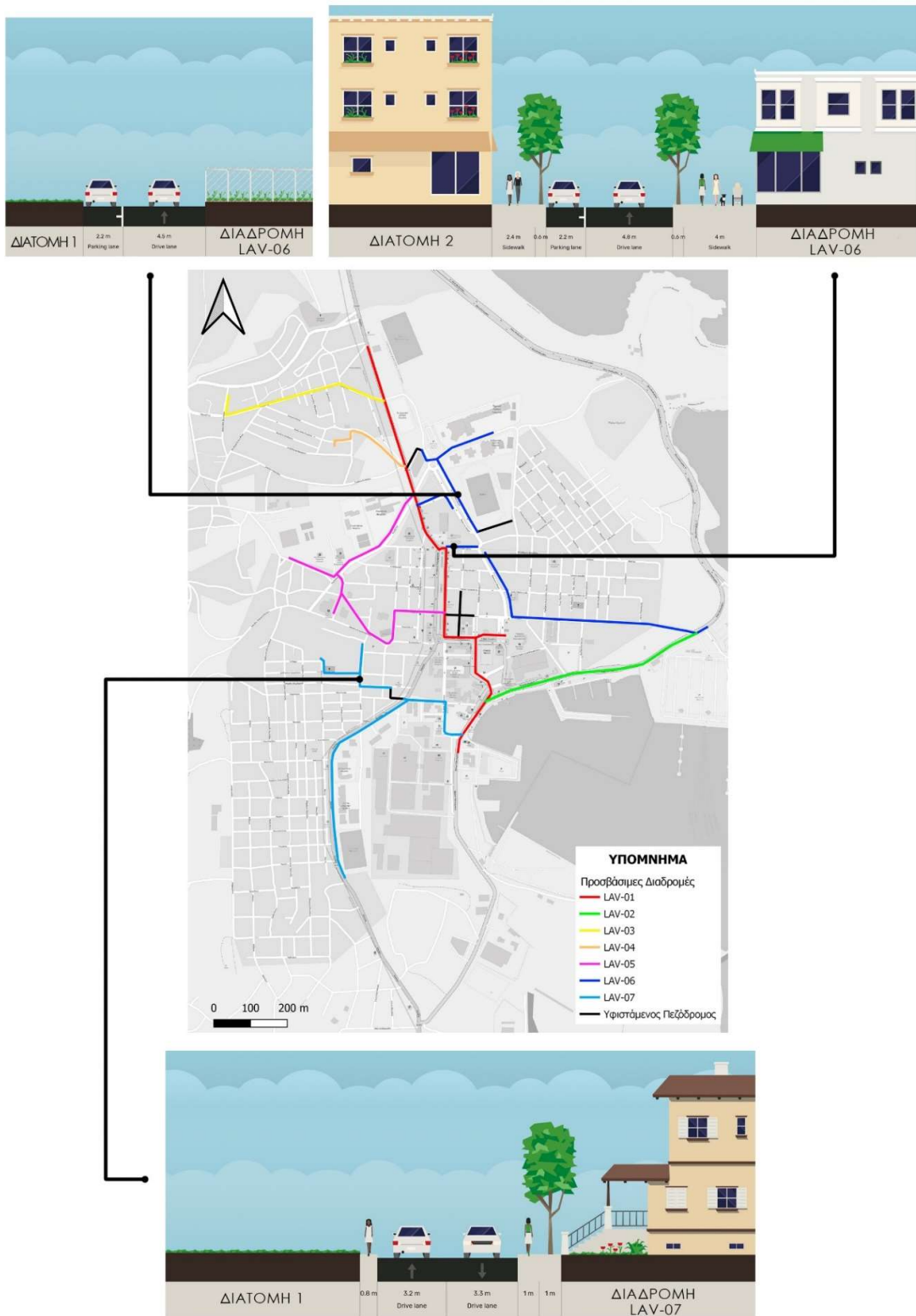












Εικόνα 13: Διατομές υφιστάμενης κατάστασης διαδρομών πεζής μετακίνησης (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, StreetMix)

## Οικισμός Κερατέας

Ο κύριος κορμός του δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων της πόλης της Κερατέας παρουσιάζει ένα ορθογώνιο σχήμα, όπου η βόρεια μεγάλη πλευρά αποτελείται από τη λεωφόρο Αθηνών-Λαυρίου, την οδό Πάνου Παναγιώτου Ιατρού και την οδό Ρόδου (**KER 1**), η νότια μεγάλη πλευρά από την οδό Κων/νου Δαβάκη, Κων/νου Πρίφτη και Τροίας (**KER 2**), η ανατολική μικρή πλευρά από την οδό Π. Μελά (**KER 3**) και η δυτική μικρή πλευρά από την οδό Σπύρου Μύριλα, την οδό Πάνου Παναγιώτη Ιατρού, την οδό Κων/νου Βάρναλη, την οδό Κέφαλου, την οδό Χρήστου Ενισλειδη και την οδό Αγίας Τριάδος (**KER 4**).

Οι δύο σημαντικότερες διακλαδώσεις αυτού του βασικού σχήματος είναι η γραμμική διαδρομή των οδών Κέκροπος, Βασιλέως Αλεξάνδρου, Ποσειδώνος, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κανάρη, Ευεργέτη Κων/νου Πρίφτη και Αγίας Παρασκευής (**KER 5**) και εκείνη της οδού Λυκούργου (**KER 6**), που σκοπό έχουν να γεφυρώσουν τις δύο μεγάλες πλευρές του ορθογωνίου.

- **Διαδρομή KER-01 (Συνολικό Μήκος =3272μ)**

Αν και στην κεντρική οδό της Κερατέας, τη λεωφόρο Αθηνών-Σουνίου, εφάπτεται μια σωρεία δημοσίων κτιρίων και υπαίθριων Κ.Χ., η υφιστάμενη της μορφή δεν επιτρέπει την υποδοχή προσβάσιμης γραμμικής διαδρομής. Παρόλαυτα η παρούσα μελέτη συμπεριλαμβάνει αυτό το οδικό τμήμα ως μέρος του δικτύου, καθώς λαμβάνει υπόψη τον σχεδιασμό των δύο κυκλοφοριακών μελετών, της «Ανάπλασης της Λεωφόρου Αθηνών-Σουνίου, των καθέτων οδών και όμορων πλατειών εντός σχεδίου πόλεως Κερατέας» και του Ανοιχτού Κέντρου Εμπορίου (Open Mall) Κερατέας, που βρίσκονται σε διαδικασία έγκρισης και που ανακατατάσσουν το οδόστρωμα με γνώμονα τη διευκόλυνση και την προστασία των πεζών.

Η συμπερίληψη της λεωφόρου Αθηνών-Σουνίου στο δίκτυο εξασφαλίζει την απρόσκοπτη πρόσβαση όλων στο Κέντρο Υγείας, στο Κλειστό Γυμναστήριο, στο Δημοτικό Στάδιο Κερατέας, στο 1ο Δημοτικό Σχολείο, στο Δημαρχείο, στην πλατεία Βασιλέως Γεωργίου και σε αυτές πλησίον του 1ου Δημοτικού και της Πιάτσα Ταξί.

Όπως προαναφέρθηκε, η κύρια βόρεια γραμμική διαδρομή δεν παραμένει μόνιμα επί της λεωφόρου, αλλά με αφειρητά την πλατεία Βασιλέως Γεωργίου εισχωρεί στο εσωτερικό του αστικού ιστού, ώστε να προσεγγίσει τα σημαντικά δημόσια κτίρια του 3ου Δημοτικού, του ΚΕΠ, της Υπηρεσίας Ύδρευσης, Αποχέτευσης και Τηλεθέρμανσης και του ΚΑΠΗ.

- **Διαδρομή KER-02 (Συνολικό Μήκος = 583μ)**

Ως κατακόρυφη διαδρομή στα ανατολικά της πόλης επιλέγεται η οδός Π. Μελά, καθώς διαθέτει επαρκές πλάτος και μπορεί να εξυπηρετήσει το 2ο Δημοτικό και την παιδική χαρά.

- **Διαδρομή KER-03 (Συνολικό Μήκος = 1.329μ)**

Η Κων/νου Δαβάκη προκρίνεται ως η κύρια προσβάσιμη διαδρομή στα νότια της πόλης, αφενός γιατί βρίσκεται σε άμεση χωρική σχέση με την παιδική χαρά και το εκπαιδευτικό συγκρότημα του Ενιαίου Λυκείου και του Γυμνασίου και αφετέρου γιατί στα πλαίσια της προ υπάρχουσας κυκλοφοριακής μελέτης έχει προβλεφθεί η πεζοδρόμησή της. Συγκεκριμένα περιμετρικά του εκπαιδευτικού συγκροτήματος ολοκληρώθηκε πρόσφατα αναβάθμιση των πεζοδρομίων με βιοκλιματικά υλικά.

- **Διαδρομή KER-04 (Συνολικό Μήκος = 972μ)**

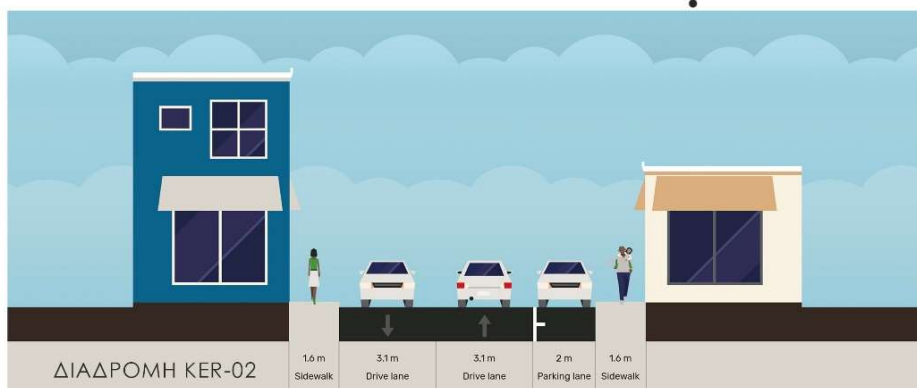
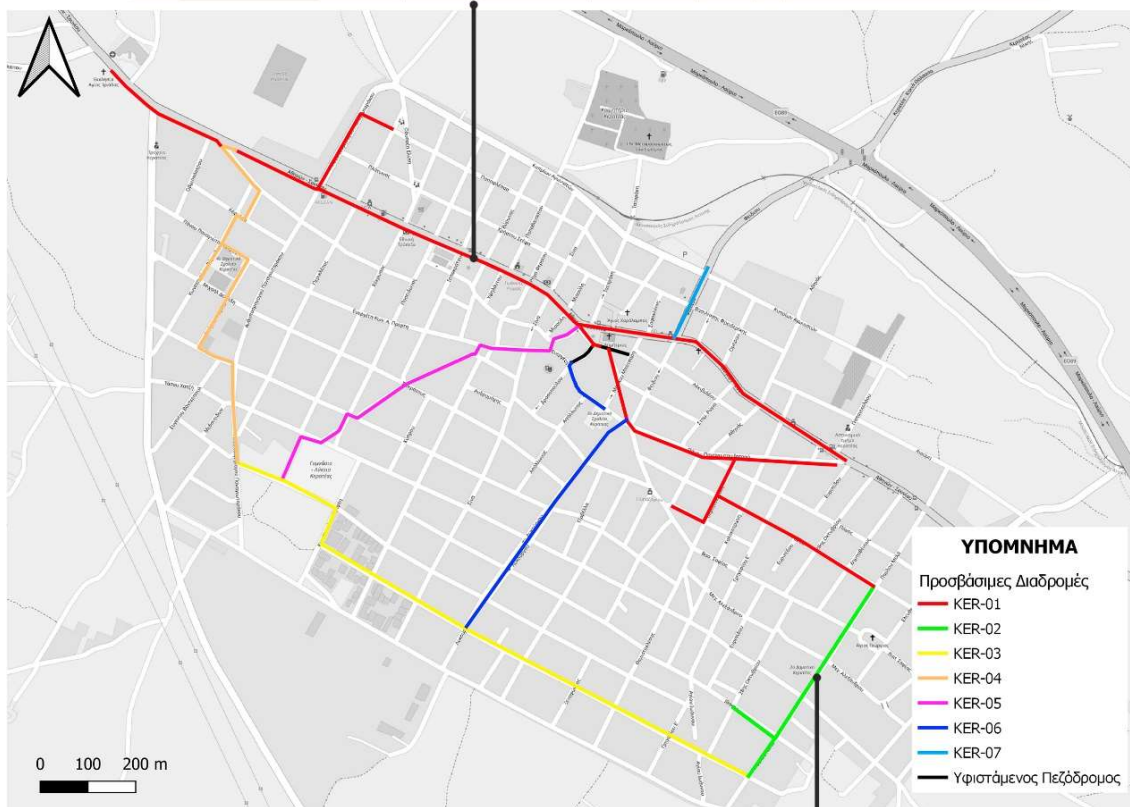
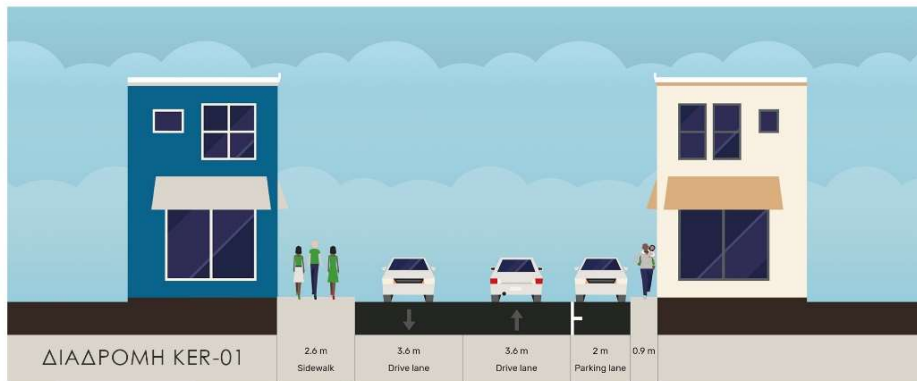
Η δυτική προσβάσιμη διαδρομή δεν θα μπορούσε παρά να εξυπηρετεί το εκπαιδευτικό συγκρότημα των νηπιαγωγείων και του παιδικού σταθμού, ενώ και αυτή ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό τον σχεδιασμό της προ υπάρχουσας κυκλοφοριακής μελέτης για την πεζοδρόμηση ορισμένων οδών.

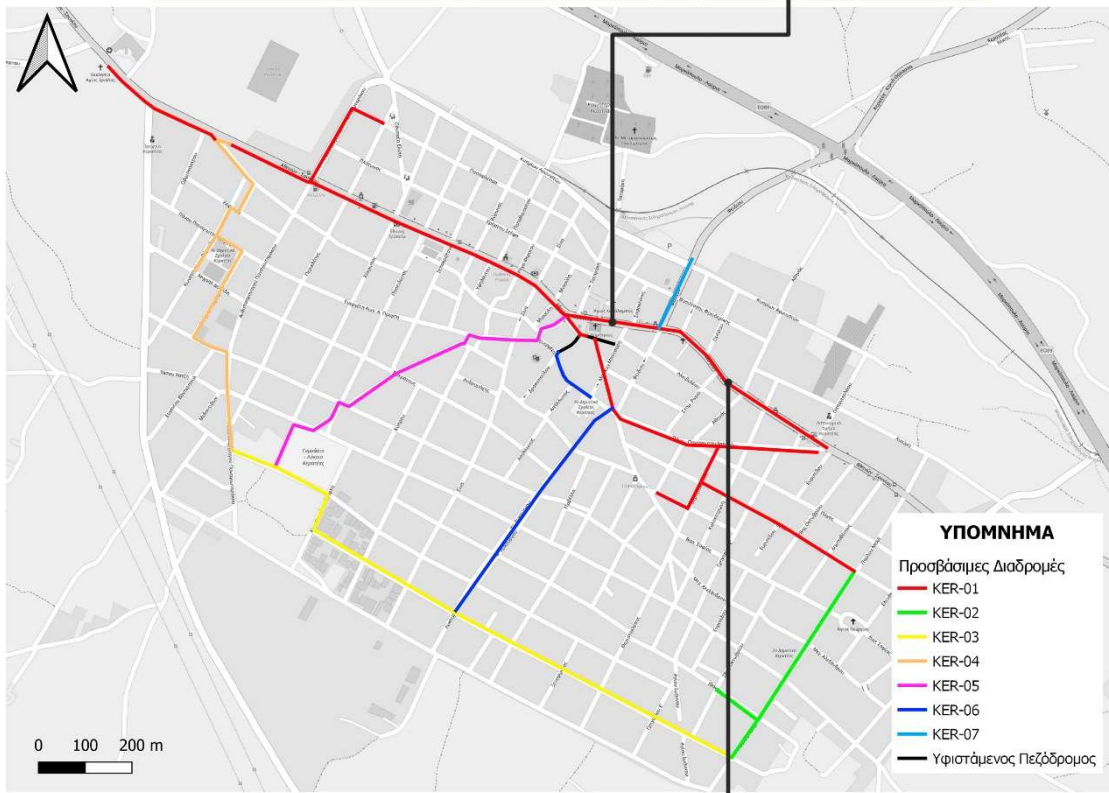
- **Διαδρομή KER-05 (Συνολικό Μήκος = 789μ) & KER-06 (Συνολικό Μήκος = 676μ):**

Όσον αφορά τις δύο κύριες διακλαδώσεις, η δυτικότερη διαδρομή προσφέρει στους επισκέπτες του Γενικού Λυκείου και του Γυμνασίου άμεση σύνδεση με την κεντρική πλατεία και τη μικρότερη πλατεία Μπιζανίου, ενώ η ανατολικότερη διαδρομή αξιοποιεί την προβλεπόμενη, μερική πεζοδρόμηση της οδού Λυκούργου.

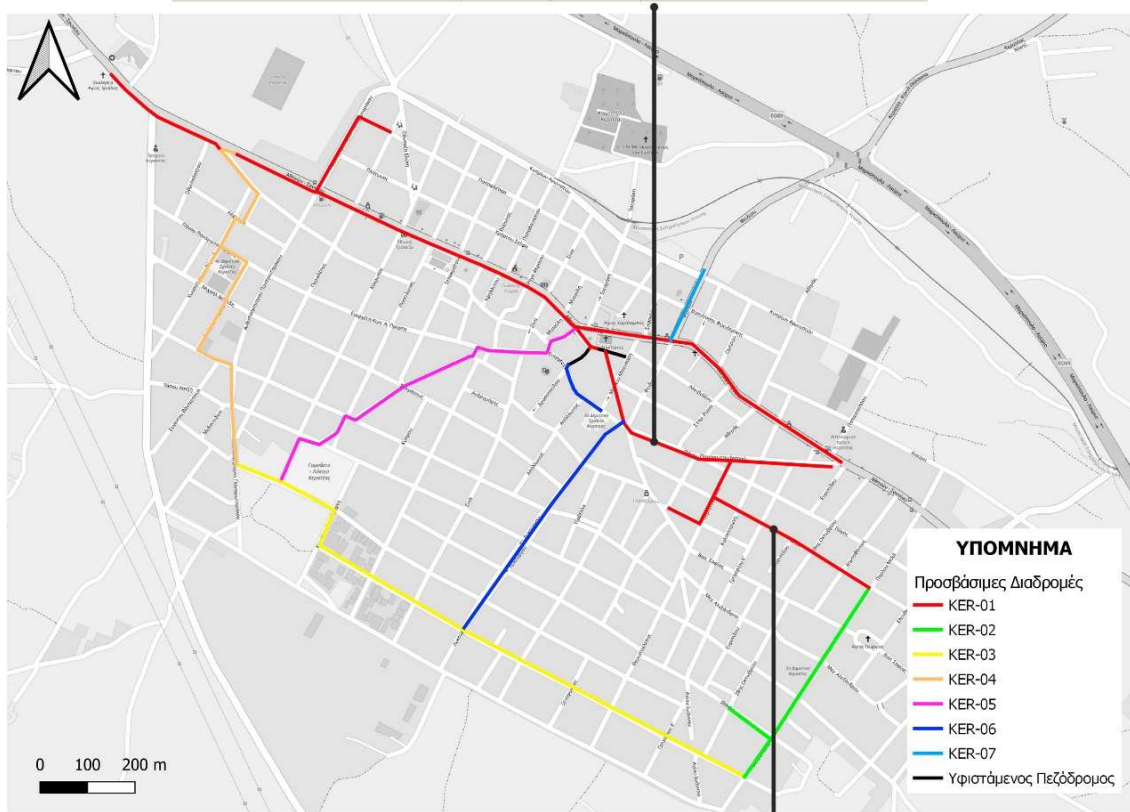
- **Διαδρομή KER-07 (Συνολικό Μήκος = 163μ)**

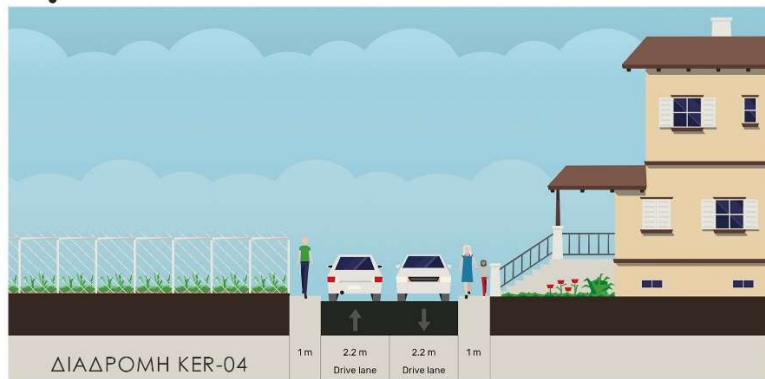
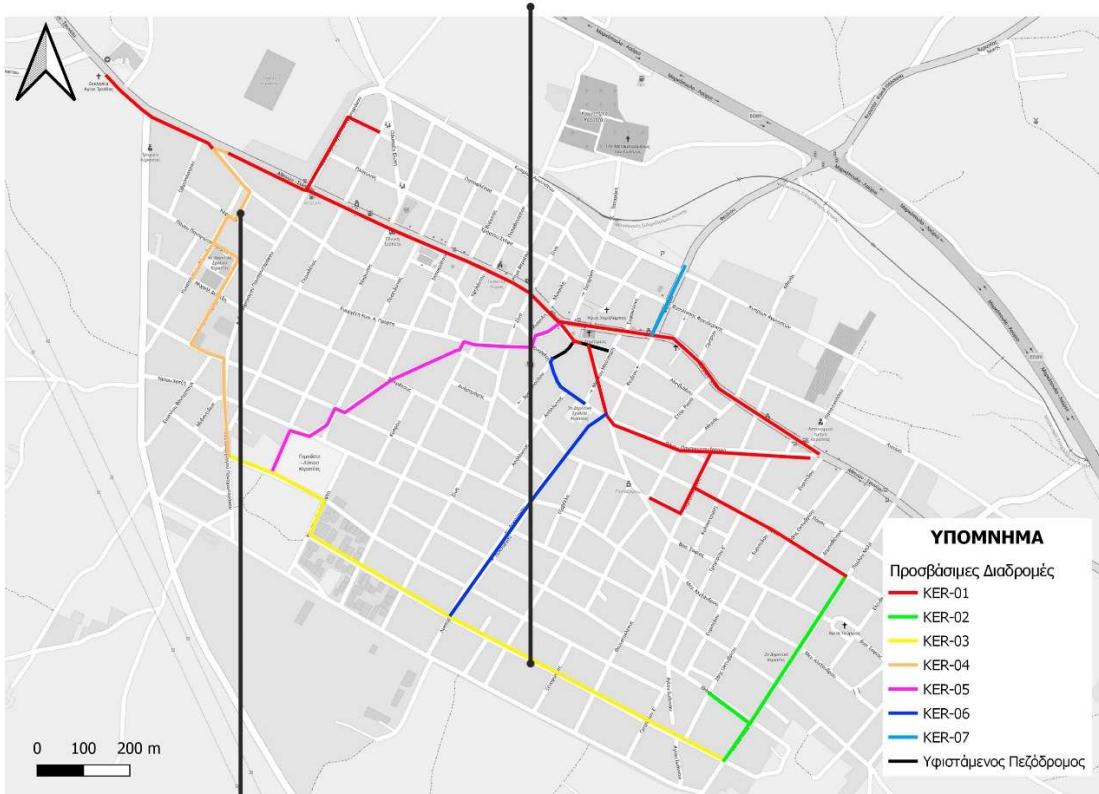
Τέλος η διαδρομή αυτή αποτελεί μια μικρή διακλάδωση της βόρειας μεγάλης διαδρομής με σκοπό να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη πρόσβαση όλων στο Δημοτικό Χώρο Στάθμευσης, που αποτελεί έναν από τους ενδεδειγμένους Χώρους Καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

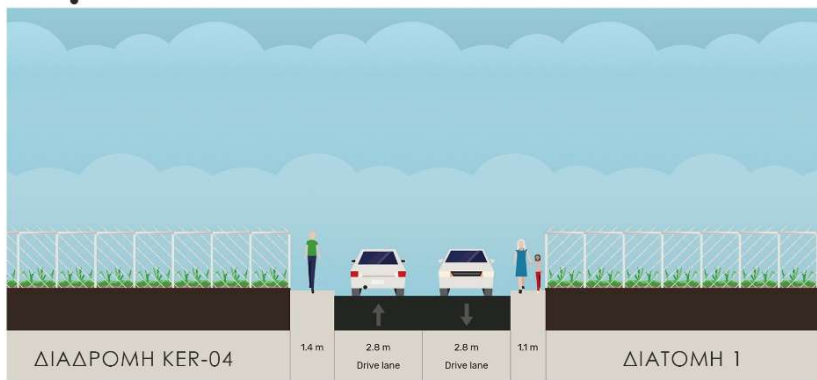
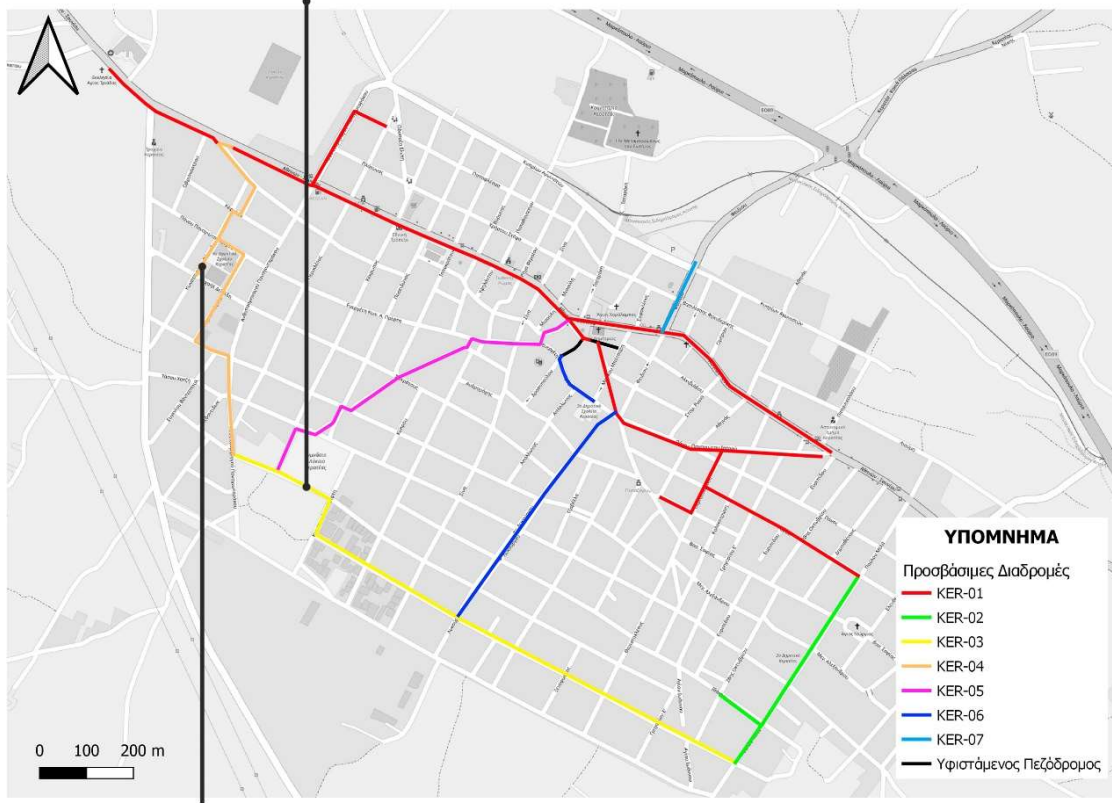
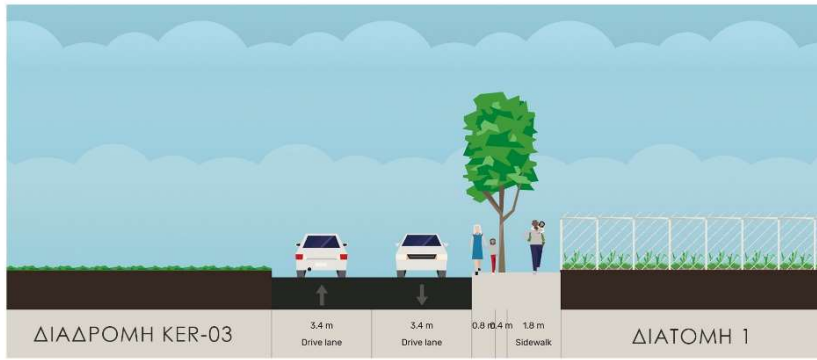


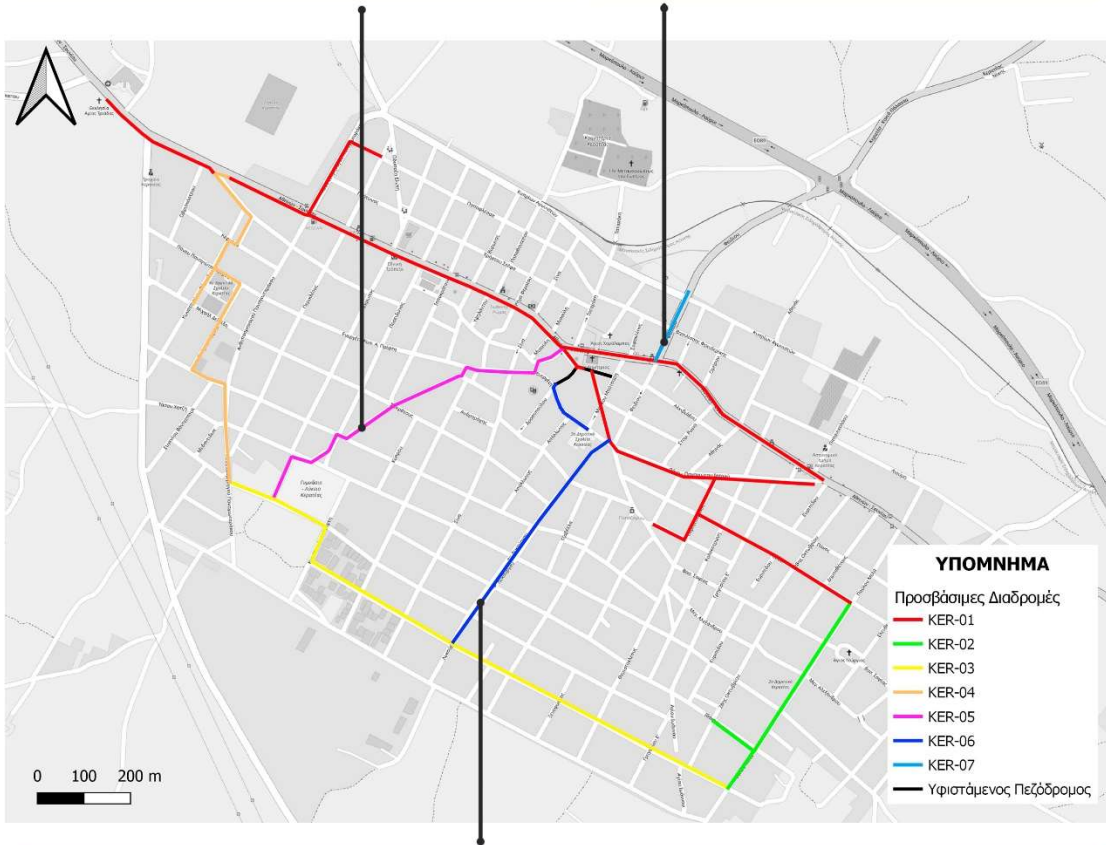












Εικόνα 14: Υφιστάμενες διατομές διαδρομών πεζής μετακίνησης (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, StreetMix)

## **Οικισμός Αγίου Κωνσταντίνου**

- **Διαδρομή AG-01 (Συνολικό Μήκος = 357m):**

Το δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων εντός του αστικού ιστού αποτελείται από τη γραμμική διαδρομή μεταξύ του δημόσιου κτιρίου της Τοπικής Κοινότητας στα δυτικά του οικισμού και του υπαίθριου δημόσιου Κ.Χ. του γηπέδου μπάσκετ στο γεωγραφικό κέντρο του οικισμού.

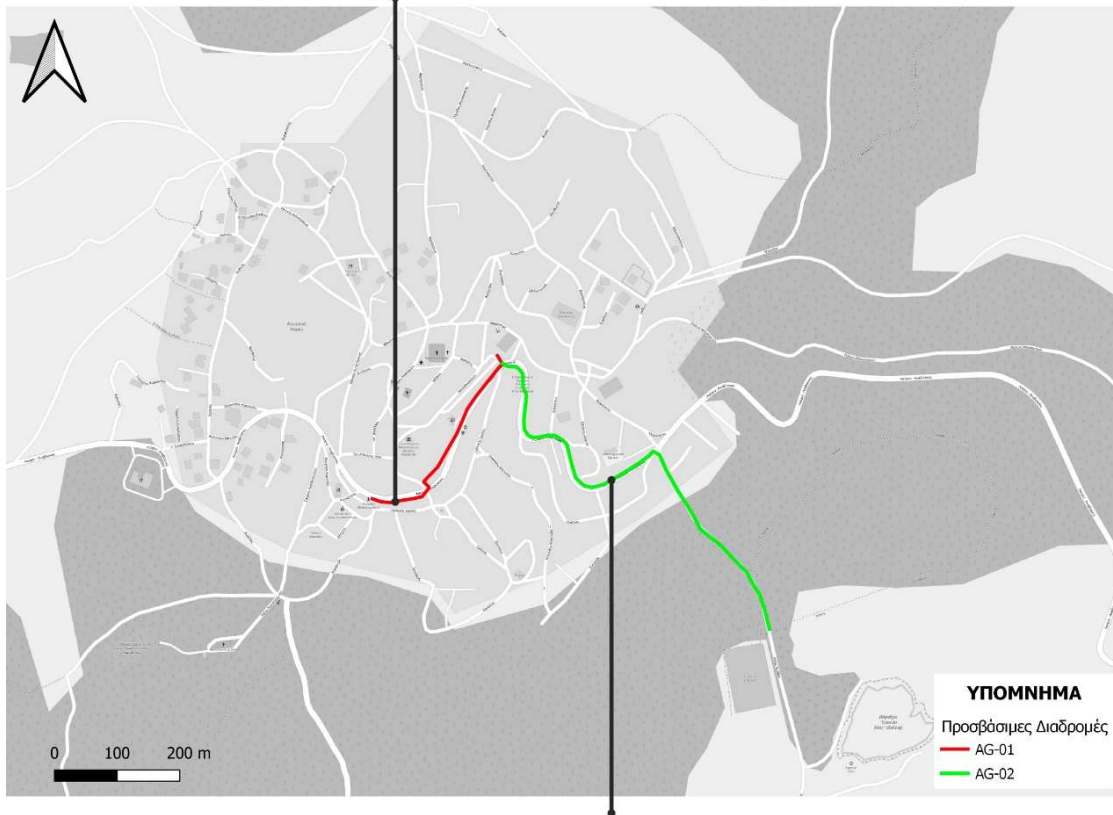
Η κεντρική οδός του Αγίου Κωνσταντίνου, αποτελεί τμήμα της οδικής σύνδεσης του Λαυρίου και της Αναβύσσου. Ως εκ τούτου πρόκειται για το μόνο σημείο του τοπικού οδικού δικτύου, που συγκεντρώνει υψηλό φόρτο μετακινήσεων και δει μεγάλων ταχυτήτων. Συνεπώς κρίνεται ωφέλιμο η διαδρομή προσβασιμότητας να διασχίζει αυτόν τον δρόμο, μιας και με την συνεπακόλουθη αναβάθμιση των πεζοδρομίων θα θωρακιστεί αυτό το επικίνδυνο σημείο για τους πεζούς.

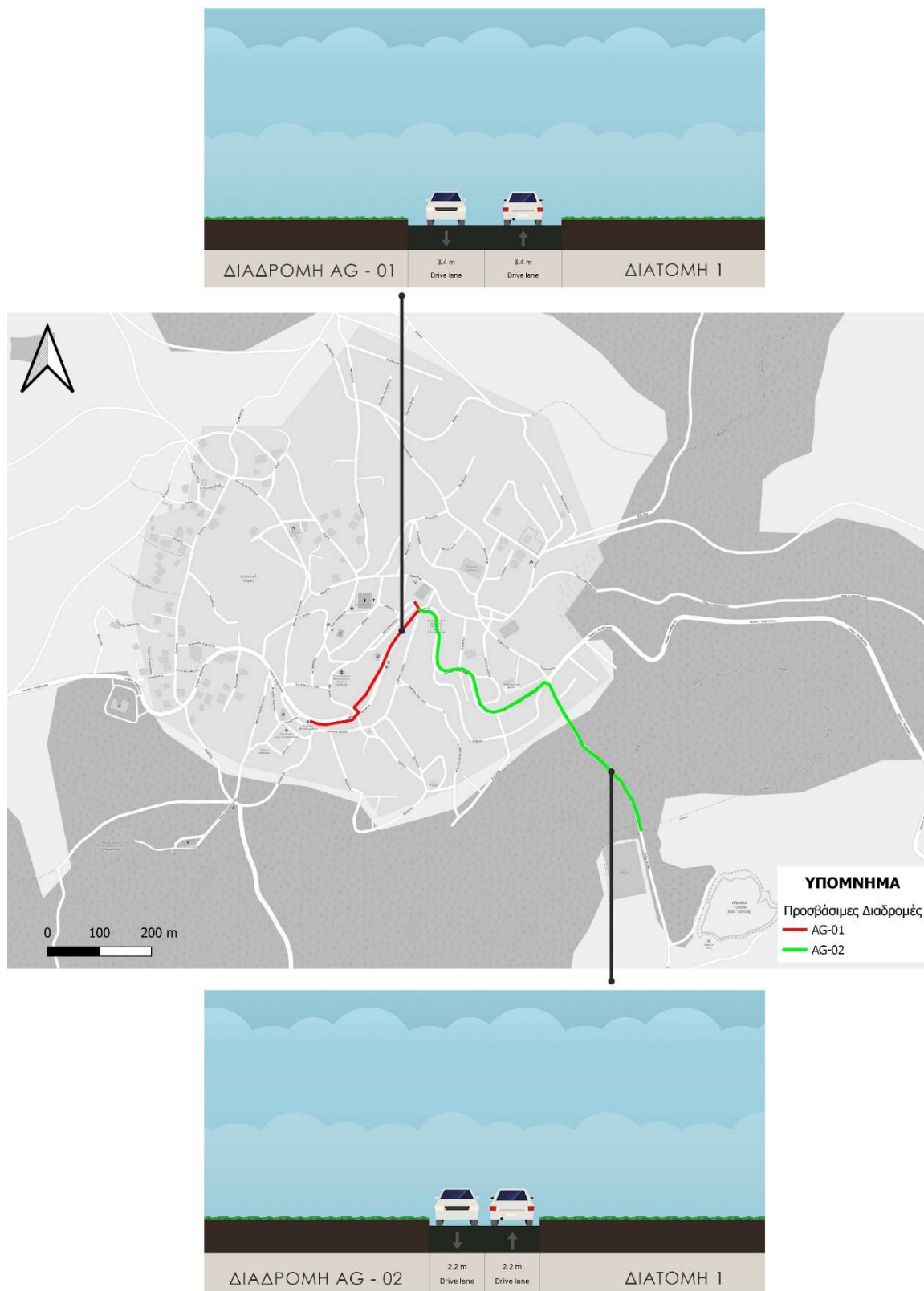
- **Διαδρομή AG-02 (Συνολικό Μήκος = 756μ):**

Το δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων δεν θα μπορούσε να περιοριστεί μόνο εντός του αστικού ιστού μιας και ο Άγιος Κωνσταντίνος και η καθημερινότητα των κατοίκων του βρίσκονται σε άμεση σχέση με το περιαστικό περιβάλλον.

Πιο συγκεκριμένα, η γραμμική προσβάσιμη διαδρομή επεκτείνεται από τον υπαίθριο δημόσιο Κ.Χ. του γηπέδου μπάσκετ προς τα ανατολικά του οικισμού μέσω της κεντρικής οδού ολοκληρώνοντας παράλληλα τη στελέχωσή της με ικανές υποδομές για πεζούς σε όλο της το μήκος.

Στο ανατολικό τέρμα του οικισμού η διαδρομή στρίβει νότια και ακολουθεί μια αγροτική οδό για 350μ., ώσπου να συναντήσει τους δύο υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ του γηπέδου ποδοσφαίρου και του διαμορφωμένου χώρου πρασίνου του "Εγκοίλου Χάους".





Εικόνα 15: Υφιστάμενες διατομές διαδρομών πεζής μετακίνησης (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, StreetMix)

## 9.5.2 Αξιολόγηση δικτύου Πεζού

### 9.5.2.1 Υπαίθριοι δημόσιοι χώροι

Σε αυτή την υποενότητα εξετάστηκαν οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι οι οποίοι συνδέονται και περιλαμβάνονται στις προτεινόμενες διαδρομές των πεζών που παρουσιάστηκαν ανωτέρω. Πιο συγκεκριμένα οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι συνιστούν κύριο συστατικό στη λειτουργία των πόλεων. Μέσω αυτών μπορεί να αναδειχθεί η φυσιογνωμία και συμπληρωματικά αποτελούν μια τόνωση ως προς την ψυχική υγεία των πολιτών και δε στην ποιότητα της ζωής τους.

Με τον τρόπο αυτό, γίνεται αντιληπτό ότι οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι αποτελούν κοινωνικό αγαθό το οποίο πρέπει να προσφέρεται σε όλους τους πολίτες ελεύθερα και χωρίς κανενός είδους περιορισμό ενώ ακόμα επιβάλλεται να είναι άνετοι, λειτουργικοί, εύκολα προσβάσιμοι και κυρίως ασφαλείς.

Ως κοινόχρηστοι δημόσιοι χώροι ορίστηκαν οι εξής:

- Πάρκα
- Πλατείες
- Χώροι Αστικού Πρασίνου
- Παιδική Χαρά
- Χώροι Αθλητισμού

Πιο συγκεκριμένα εξετάστηκαν οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι οι οποίοι συνδέονται με τις διαδρομές προσβασιμότητας που αναλύθηκαν προηγουμένως (βλ. Ενότητα 9.5.1.2 Ιεράρχηση διαδρομών πεζών (Desire Lines)).

Για τον οικισμό του Λαυρίου, καταγράφηκαν 8 αθλητικοί χώροι, 3 πλατείες, 2 πάρκα και 5 παιδικές χαρές.

Είναι σπάνιο ένας χώρος πρασίνου να συνεισφέρει στην και να αποτελεί μέρος της ταυτότητας ενός τόπου. Παρ' όλα αυτά αυτό συμβαίνει αδιαμφισβήτητα στην περίπτωση του Φοινικοδάσους (περιβολάκια), του ιστορικού αυτού χώρου πρασίνου, που είναι και ένα από τα αξιοθέατα της πόλης. Φυτεύτηκε από τη Γαλλική Εταιρία το 1880, σαν ένα πρωτοποριακό είδος βιολογικού καθαρισμού για τα λύματα του οικισμού Κυπριανού. Βρίσκεται στην είσοδο της πόλης (Π.Ε. Κυπριανού- Θηραϊκών- Άνω Όρια) και εκπονούνται εργασίες ανάπλασής με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο. Εντός του πάρκου υπάρχει παιδική χαρά, που επίσης βρίσκεται σε διαδικασία ανάπλασης. Υπάρχουν παγκάκια, στέγαστρο και σύλτοι φωτισμού. Κράσπεδο στο ύψος του οδοστρώματος, που εξασφαλίζει πρόσβαση σε ΑμεΑ, εντοπίζεται μόνο στη μία από τις τρεις εισόδους του χώρου.





Εικόνα 16: Φοινικόδασος, Λαύριο (Πηγή: Google satellite)

Η κεντρική πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου έχει επένδυση από κυβόλιθους ενώ υπάρχει φύτευση εντός της τόσο με μικρούς θάμνους αλλά και με δένδρα. Στο βόρειο άκρο και στο μέσο της υπάρχουν ένα κυκλικής μορφής και ένα ορθογώνιο σιντριβάνι αντίστοιχα. Υπάρχουν παγκάκια, τραπεζοκαθίσματα και στύλοι φωτισμού. Τα δύο διαφορετικά σημεία πρόσβασης της πλατείας για ΑμεΑ είναι απαραίτητα δεδομένου το εξαιρετικά επίμηκες σχήμα της πλατείας.



Εικόνα 17: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, Λαύριο (Πηγή: Google satellite)

Για τον οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου καταγράφηκαν κατά μήκος των διαδρομών 2 αθλητικοί χώροι, 1 παιδική χαρά και 1 χώρος περιαστικού πρασίνου.

Το ανοιχτό γήπεδο αθλοπαιδιών και η γειτνιάζουσα παιδική χαρά στην οδό Μαρώνειας περικλείονται στον ίδιο χώρο. Είναι επαρκώς εξοπλισμένα με αστικό εξοπλισμό, όπως παγκάκια, τραπέζια και στύλους φωτισμού. Υπάρχει ράμπα για την παροχή εισόδου σε ΑμεΑ, παρόλαυτα η επένδυση του χώρου με πλάκες τραχιάς επιφάνειας δυσχεραίνει την ανεμπόδιση μετακίνηση των αναπηρικών καροτσιών εντός του χώρου.

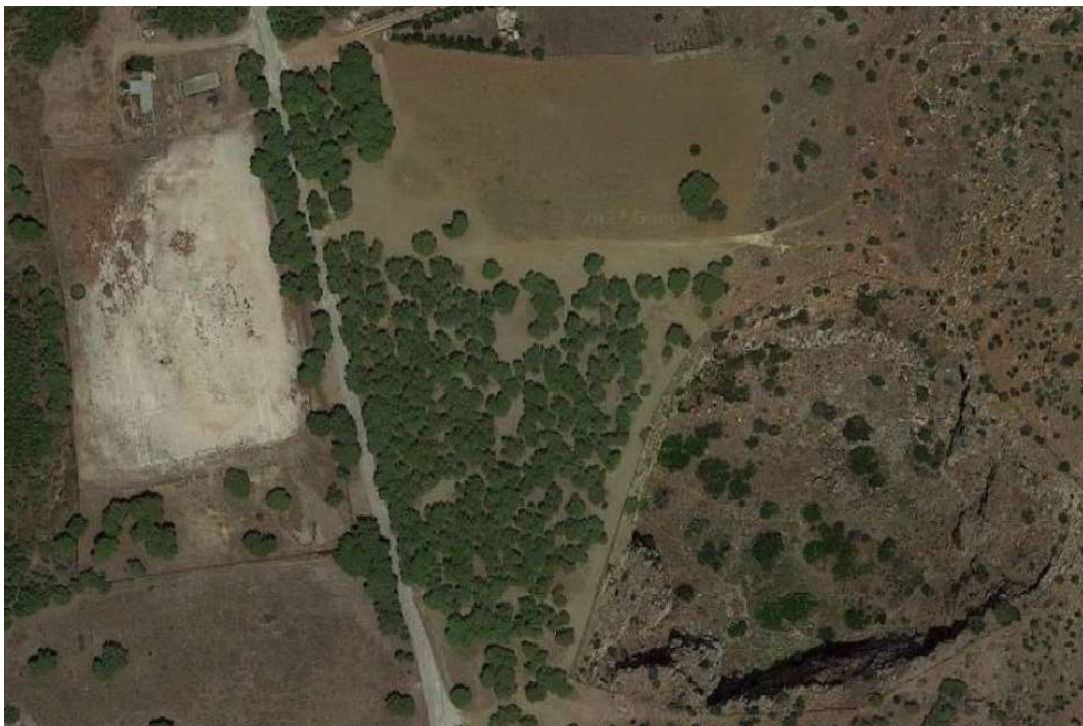


Εικόνα 18: Υφιστάμενη κατάσταση παιδικής χαράς, οδός Μαρώνειας (Πηγή: Google maps)

Ο χώρος πρασίνου περιμετρικά του «Έγκοιλου Χάους» εμπίπτει στην ΠΕΠ 2: Ζώνες Προστασίας Ορεινών Όγκων Λαυρεωτικής - υποζώνη Δ2 και λόγω της περιαστικής του φύσης και του φυσικού εδάφους δεν προσφέρεται για ΑμεΑ στην υφιστάμενή του κατάσταση. Παρόλαυτα εδώ σημειώνεται το παράδειγμα του πρόσφατου έργου «Διαμόρφωσης αρχαιολογικών διαδρομών – υποδομές ανάδειξης στον αρχαιολογικό χώρο των μεταλλουργικών εργαστηρίων και μεταλλείων στην κοιλάδα της Σούριζας – Αγριλέζας Λαυρεωτικής». Η περιοχή αυτή εμπίπτει στην ΠΕΠ 2 (ΑΠ): Ζώνες Προστασίας Ορεινών Όγκων Λαυρεωτικής - ζώνη Α και υποζώνη Δ1, βρίσκεται επίσης εντός του Εθνικού Δρυμού Σουνίου και μόλις 3 χιλιόμετρα νοτιότερα του «Έγκοιλου Χάους». Εκεί αναπτύχθηκε μια υποδειγματική διαδρομή μήκους 360μ. που εξυπηρετεί ΑμεΑ με στάσεις ανάπαυσης και ενημερωτική πινακίδα ειδικά σχεδιασμένη για ανθρώπους με προβλήματα στην όραση. Τέλος ο χώρος πρασίνου περιμετρικά του «Έγκοιλου Χάους» διαθέτει αστικό εξοπλισμό όπως τραπέζια, παγκάκια και στέγαστρο.



(α)

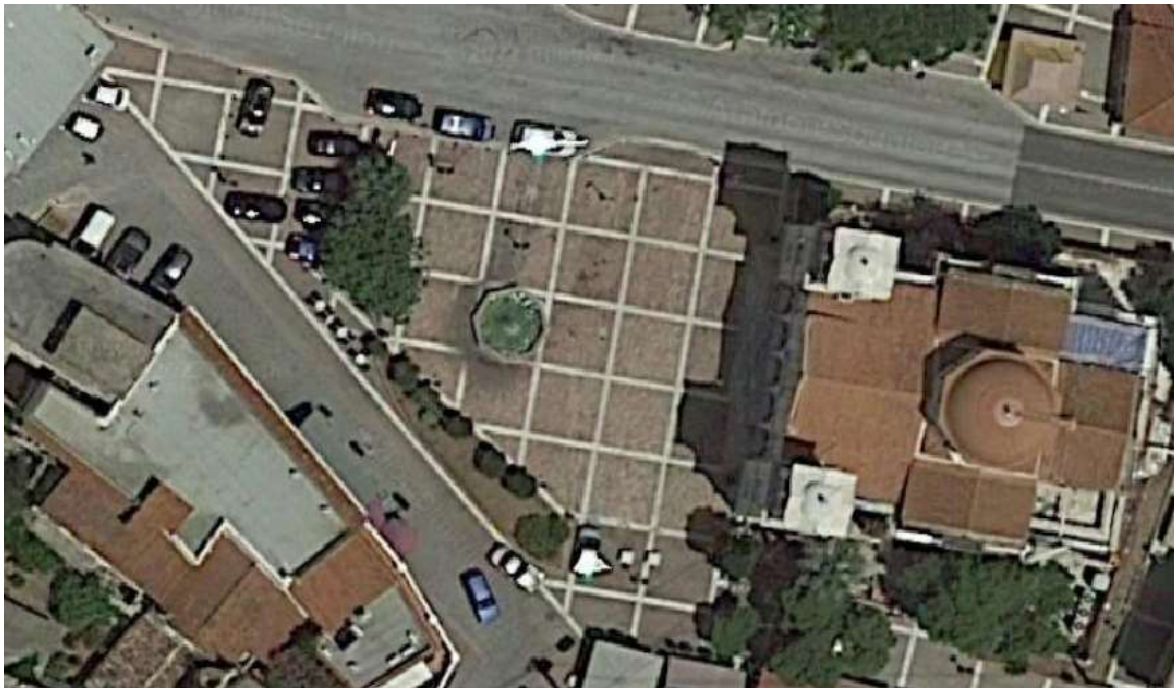


(β)

Εικόνα 19: (α) Υφιστάμενη κατάσταση προσβάσιμης διαδρομής στον αρχαιολογικό χώρο της κοιλάδας της Σούριζας, (β) Υφιστάμενη κατάσταση χώρου πρασίνου μεταξύ του «Έγκοιλου Χάους» στα δεξιά και του γηπέδου στα αριστερά

Για τον οικισμό της Κερατέας καταγράφηκαν κατά μήκος των διαδρομών 3 πλατείες, 2 αθλητικοί χώροι και 4 παιδικές χαρές.

Η κεντρική πλατεία Βασιλέως Γεωργίου έχει επένδυση από κυβόλιθους, ενώ υπάρχει φύτευση εντός της τόσο με μικρούς θάμνους αλλά και με δένδρα. Στο μέσο της υπάρχει ένα κυκλικής μορφής σιντριβάνι. Διαθέτει παγκάκια και στύλους φωτισμού. Υπάρχει σημείο με επαρκές πλάτος που το κράσπεδο χαμηλώνει στο ύψος του οδοστρώματος εξασφαλίζοντας παροχή πρόσβασης σε ΑμεΑ, ενώ ο σχεδιασμός των δύο κυκλοφοριακών μελετών, της «Ανάπλασης της Λεωφόρου Αθηνών-Σουνίου, των καθέτων οδών και όμορων πλατειών εντός σχεδίου πόλεως Κερατέας» και του Ανοιχτού Κέντρου Εμπορίου (Open Mall) Κερατέας, που βρίσκονται σε διαδικασία έγκρισης, προβλέπουν τη δημιουργία όδευσης τυφλών στον χώρο της πλατείας.



Εικόνα 20: Πλατεία Βασιλέως Γεωργίου, Κερατέα (Πηγή: Google satellite)

Συγκεντρωτικά οι υπαίθριοι δημόσιοι χώροι που εντοπίστηκαν και λήφθηκαν υπόψη κατά μήκος των διαδρομών απεικονίζονται στην παρακάτω εικόνα.

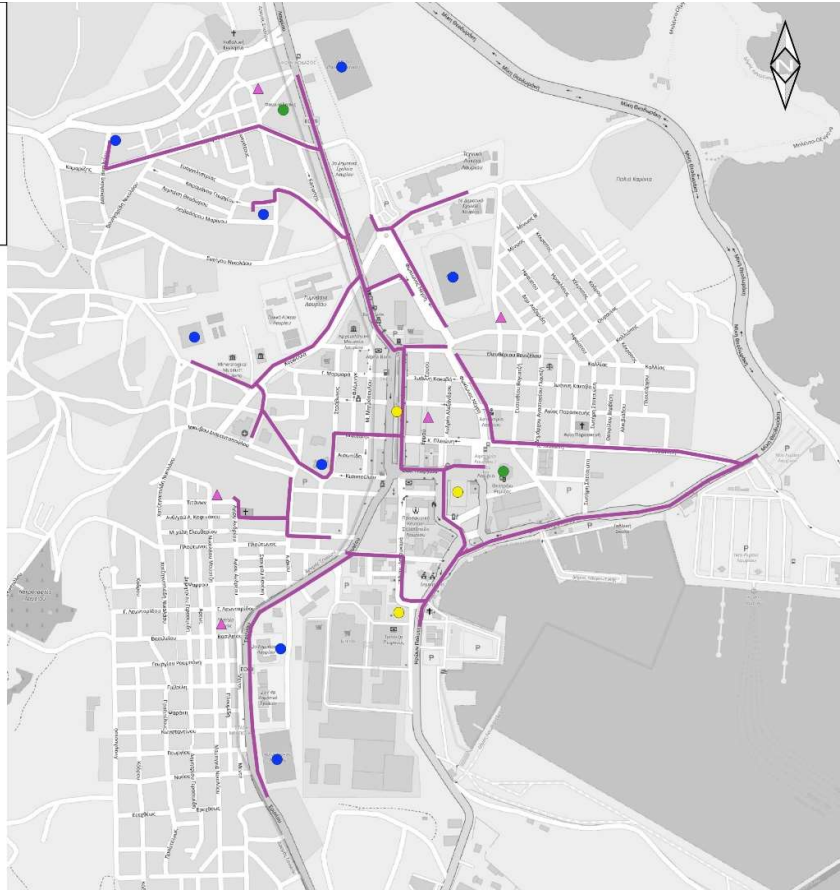
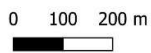
**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**




**Κοινόχρηστοι Χώροι Οικισμού  
Λαυρίου**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ▲ Παιδική Χαρά
- Χώρος Αθλητισμού
- Κ.Χ. - Πλατεία
- Χώρος Αστικού Πρασίνου
- Συνήθης Διαδρομή Πεζής Μετακίνησης



Εικόνα 21: Κοινόχρηστοι χώροι Λαυρίου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**


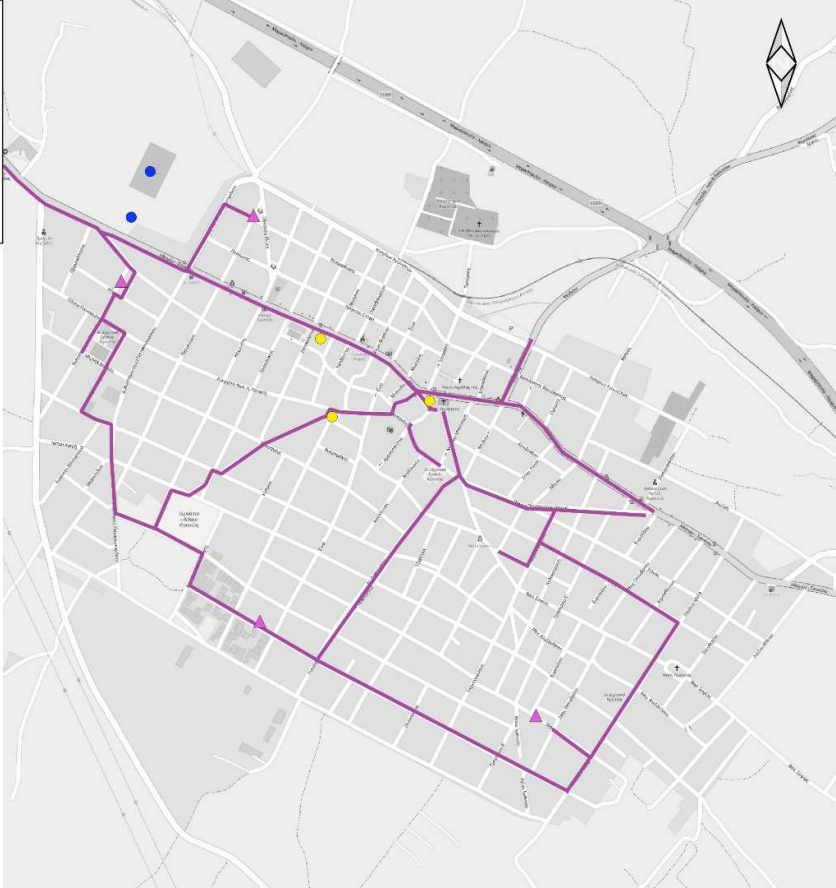



**Κοινόχρηστοι Χώροι Οικισμού  
Κερατέας**

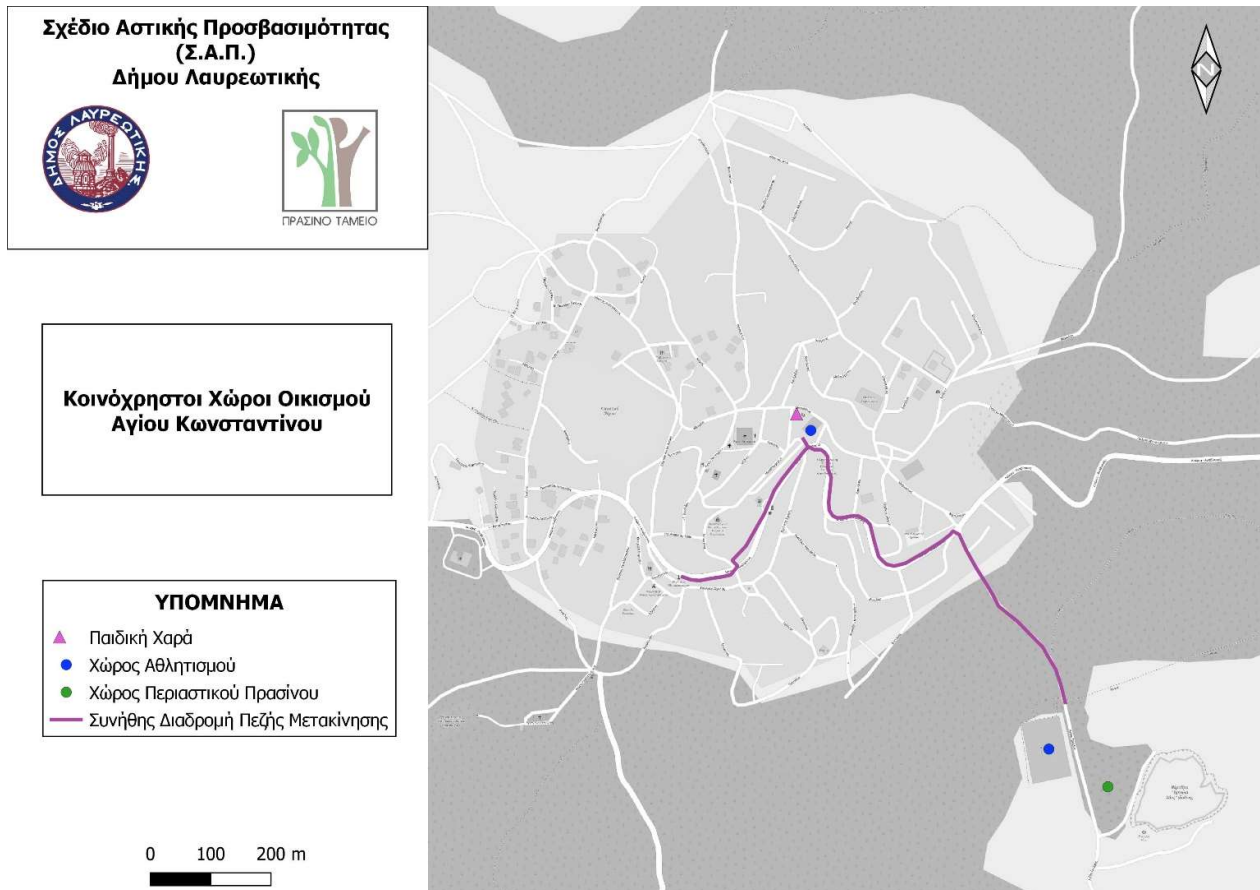
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ▲ Παιδική Χαρά
- Χώρος Αθλητισμού
- Κ.Χ. - Πλατεία
- Συνήθης Διαδρομή Πεζής Μετακίνησης

0 100 200 m

Εικόνα 22: Κοινόχρηστοι χώροι Κερατέας (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)



Εικόνα 23: Κοινόχρηστοι χώροι Αγίου Κωνσταντίνου (Πηγή: Ιδία επεξεργασία μέσω QGIS)

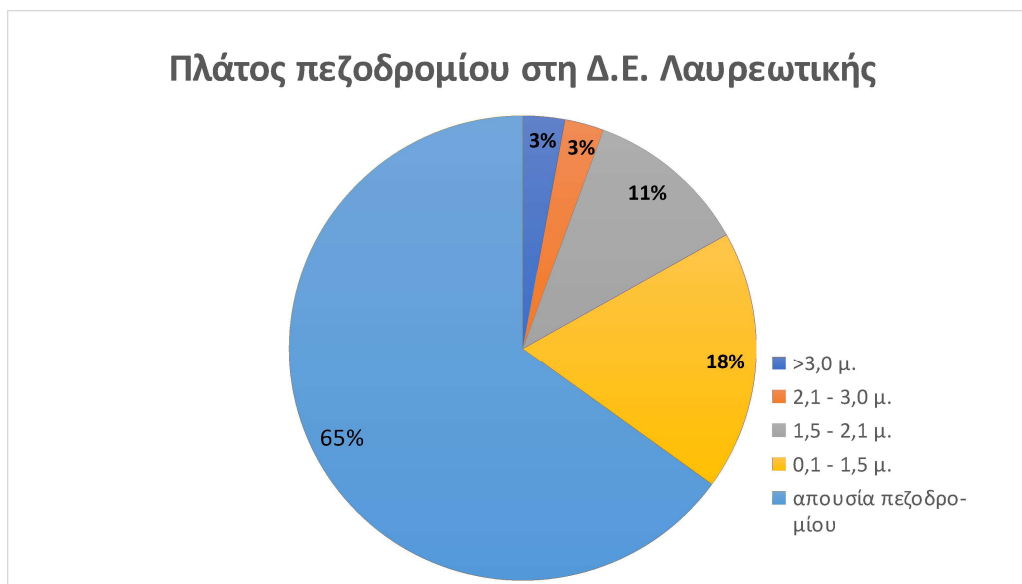
### 9.5.2.2 Πεζοδρόμια του Δήμου

Το συνολικό μήκος των πεζοδρομίων του οδικού δικτύου της Δ.Ε. Λαυρεωτικής, ανέρχεται, περίπου, στα 176,8 χλμ, με μέση τιμή πλάτους 0,60 μέτρα. Η συντριπτική πλειοψηφία των πεζοδρομίων, διαθέτει πλάτος που δεν ξεπερνά τα 1,50 μέτρα, ενώ μόνο ένα μικρό ποσοστό, μόλις το 17%, καλύπτει τις απαιτούμενες προδιαγραφές (πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο ή ίσο του 1,50 μέτρου). Ωστόσο, η ποιότητά τους δεν κρίνεται αρκετά ικανοποιητική, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις η ύπαρξη εμποδίων μειώνει ακόμη περισσότερο το ήδη περιορισμένο διαθέσιμο πλάτος, δυσχεραίνοντας την κίνηση των πεζών.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί, δίνονται τα ποσοστά που καταλαμβάνει η κάθε κατηγορία ξεχωριστά. Ειδικότερα, από τα 176,8 χλμ., περίπου στα 115 χλμ. δεν εντοπίζονται διαμορφωμένα πεζοδρόμια (ποσοστό 65%), ενώ το 18,1% του συνολικού οδικού δικτύου της περιοχής διαθέτει πλάτος πεζοδρομίου έως 1,50 μέτρα. Μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίων (μεγαλύτερο ή ίσο του 1,50 μέτρου) εντοπίζονται στο κέντρο του Λαυρίου, καθώς επίσης και κατά μήκος της Λεωφ. Μίκη Θεοδωράκη και των οδών Νικ. Μαμάγκα και Καμαρίζης. Συγκεκριμένα, το 11% ανήκει στην κατηγορία 3 (πλάτος



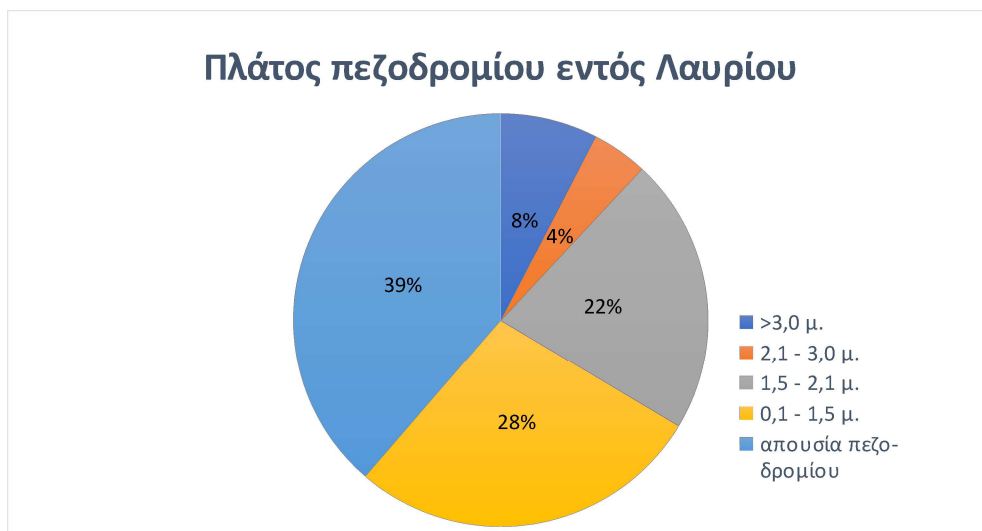
πεζοδρομίου από 1,50 έως 2,10 μέτρα) και μόλις το 3% ανήκει στην κατηγορία 1,50-2,10 μέτρα και, επίσης, το 3% στην κατηγορία άνω των 3,00 μέτρων. Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος πεζοδρομίου, που, σύμφωνα με τις προδιαγραφές (Υπουργική Απόφαση 52907, ΦΕΚ 2621 / 31-12-2009), 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). Συνεπώς, η Δ.Ε. Λαυρεωτικής χαρακτηρίζεται, σε γενικές γραμμές, από πεζοδρόμια μικρού πλάτους, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις δεν τηρείται το ελάχιστο όριο.



Διάγραμμα 2: Κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, με βάση το πλάτος πεζοδρομίων (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)

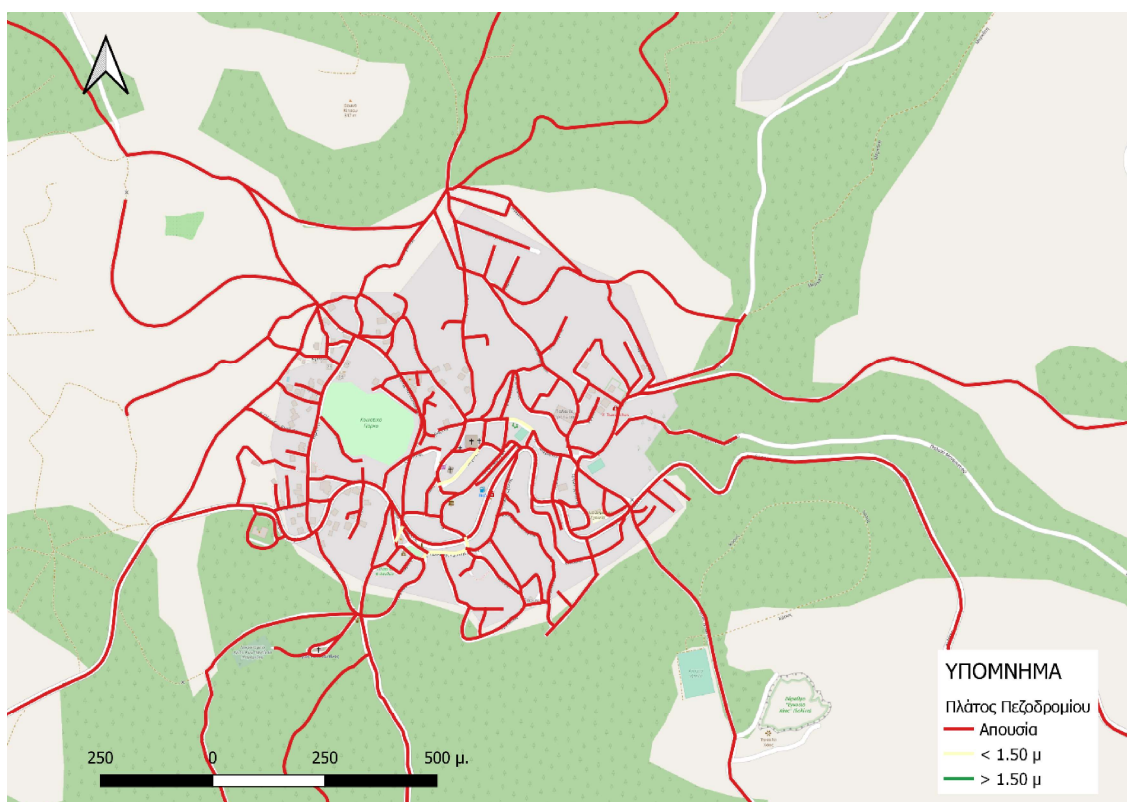
Σημειώνεται ότι στο οδικό δίκτυο που λήφθηκε υπόψη, εντάσσονται όλοι οι οδοί εντός των οικισμών, καθώς και οι επαρχιακές οδοί που συνδέουν τους οικισμούς μεταξύ τους, ενώ δεν συγκαταλέγονται οι χωματόδρομοι.

Ειδικότερα, εντός της πόλης του Λαυρίου, το μέσο πλάτος των υφιστάμενων πεζοδρομίων ανέρχεται περίπου στο 1,00 μέτρο. Και σε αυτή την περίπτωση, η πλειοψηφία του οδικού δικτύου, σε ποσοστό 39%, δεν διαθέτει διαμορφωμένα πεζοδρόμια. Το υπόλοιπο ποσοστό κατανέμεται ως εξής: το 28% ανήκει στην κατηγορία 0,1-1,5 μέτρα, το 22% ανήκει στην κατηγορία 1,5-2,1 μέτρα, το 4% στην κατηγορία 2,1-3 μέτρα, ενώ το 7% των πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 3,0 μέτρα.



Διάγραμμα 3: Κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου εντός του οικιστικού αποτυπώματος του Λαυρίου, με βάση το πλάτος πεζοδρομίων (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)

Η κατάσταση αναφορικά με το πλάτος και γενικότερα με την ύπαρξη υποδομών για πεζούς στον Άγιο Κωνσταντίνο είναι εντελώς διαφορετική, όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα που συνοψίζει το πλάτος πεζοδρομίων στην πόλη.



Εικόνα 24: Πλάτος Πεζοδρομίου Αγίου Κωνσταντίνου (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)

Συνολικά, όπως φαίνεται στην παραπάνω εικόνα χαρακτηρίζεται από απουσία πεζοδρομίων σχεδόν στο σύνολό της. Μόλις το 1,5% του οδικού δικτύου συνοδεύεται από κάποιου είδους πεζοδρόμιο και μάλιστα ακόμα και σε αυτές τις λίγες περιπτώσεις το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μικρότερο από το ελάχιστο προτεινόμενο του ενάμιση μέτρου.

#### *9.5.2.3 Υποδομές - Διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρητήσεις για ΑμεΑ.*

##### *Διαβάσεις πεζών*

Οι περισσότερες διαβάσεις που εντοπίστηκαν τόσο στο Λαύριο όσο και στην Κερατέα χρήζουν βελτίωσης.

##### *Πεζοφάναρα*

Για την Κερατέα φωτεινός σηματοδότης υπάρχει στην οδό Αθηνών Σουνίου μεταξύ των οδών Ιπποκράτους και Βύρωνος. Υπάρχει διάβαση πεζών χωρίς όμως να υπάρχει υποδομή για ΑμεΑ.

Στο Λαύριο φωτεινός σηματοδότης υπάρχει στον κόμβο Λεωφ. Σουνίου και Καμαρίζης.

##### *Νησίδες*

Η πόλη του Λαυρίου διαθέτει ορισμένες οδούς με νησίδες για τον διαχωρισμό της κυκλοφορίας. Οι οδοί αυτοί είναι:

- Φωκίωνος Νέγρη (η μια πλευρά είναι πεζόδρομος ενώ από το γήπεδο και έπειτα είναι διπλής κατεύθυνσης που διαχωρίζεται με νησίδα)
- Αγίας Παρασκευής (η νησίδα δεν διαθέτει υποδομή για ΑμεΑ)
- Βασιλέως Γεωργίου (η νησίδα δεν διαθέτει υποδομή για ΑμεΑ)
- Λεωφόρος Σουνίου – Ηλία Μεντή (υπερυψωμένη νησίδα για διαχωρισμό τον δύο οδικών αξόνων. Δεν υπάρχει υποδομή για ΑμεΑ)

Για την Κερατέα και τον Άγιο Κωνσταντίνο δεν εντοπίστηκαν νησίδες.

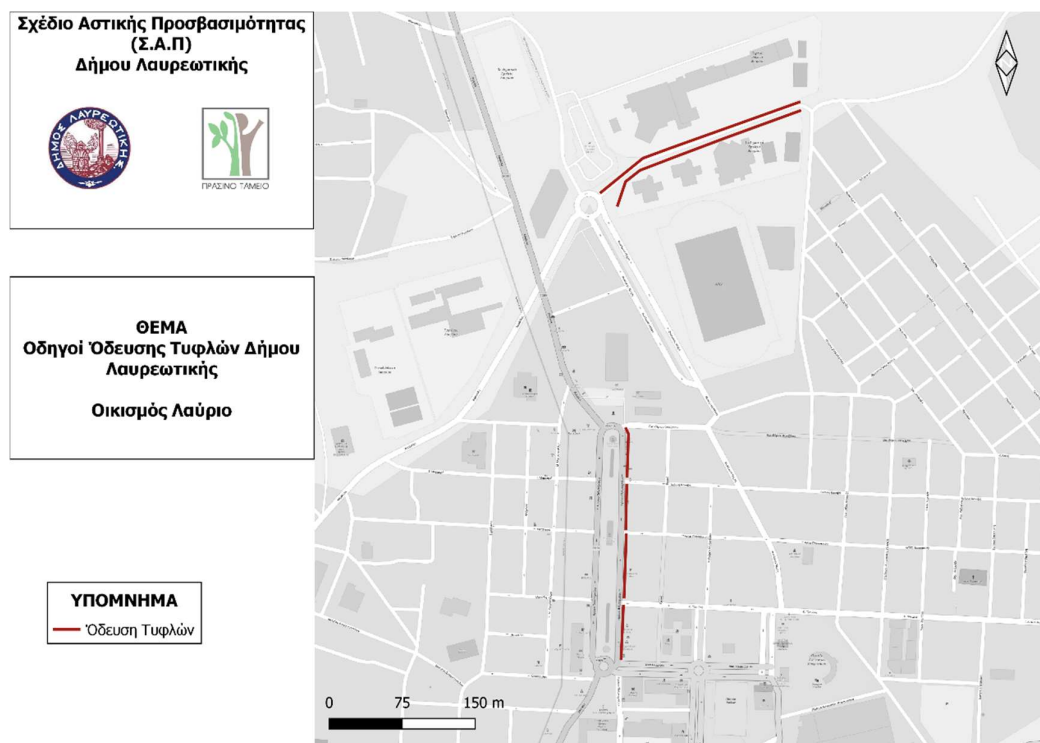
##### *Πληροφοριακές πινακίδες*

Πέρα από τις πινακίδες που δηλώνουν κατεύθυνση, τόσο στην Κερατέα όσο και στο Λαύριο υπάρχουν πινακίδες για διάβαση πεζών και διέλευση παιδιών κυρίως περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων.

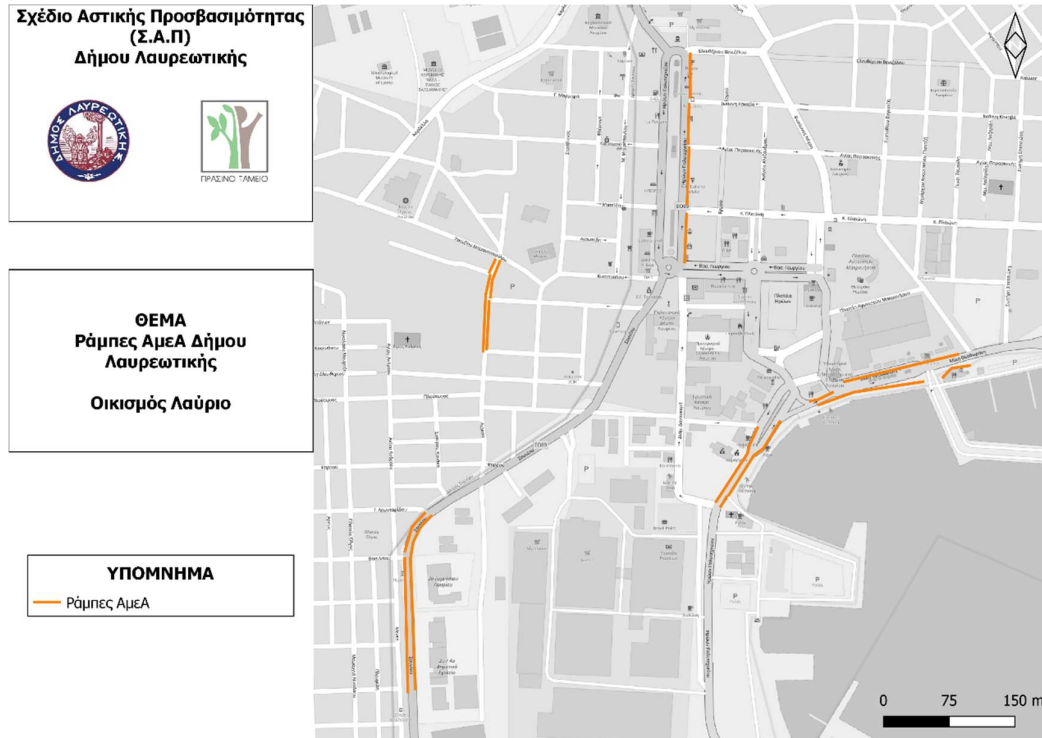
##### *Ράμπες ΑμεΑ – Οδευση τυφλών*

Στον οικισμό του **Αγίου Κωνσταντίνου** δεν παρατηρήθηκαν ράμπες ΑμεΑ μα ούτε και οδεύσεις τυφλών.

Στην πόλη του **Λαυρίου**, επί των πεζοδρομίων του παρατηρήθηκαν σημεία τα οποία διαθέτουν ράμπες ΑμεΑ μα και οδεύσεις τυφλών. Σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες οι οδεύσεις τυφλών βρίσκονται επί των Οδών Β. Γεωργίου, Ι. Κακκαβά, Κων/Πλειώνη, Δημ. Ιωαν. Ρέλιου και Αγίας Παρασκευής. Για τις ράμπες ΑμεΑ ομοίως στον ίδιο οικισμό παρατηρήθηκαν στους εξής δρόμους που είναι η Δανουκαρά, Ι. Κακκαβά, Κορδέλα, Βασιλείου, Ιπποκράτους, Β. Γεωργίου και Εθνικής Αντίστασης.



Εικόνα 25: Όδευση τυφλών Λαυρίου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)



Εικόνα 26: Ράμπες ΑμεΑ Λαυρίου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

Στην πόλη της **Κερατέας** δεν παρατηρήθηκαν οδεύσεις τυφλών παρά μερικά σημεία επί των πεζοδρομίων στις διαδρομές που έχουν ήδη περιγραφεί με ράμπες ΑμεΑ. Τα σημεία αυτά είναι 2 επί της Αθηνών – Σουνίου, 2 στον Κεχροτό, 2 στην Β. Αλεξάνδρου, 2 στην Μεγ. Αλεξάνδρου και 2 στην Π. Μελά



Εικόνα 27: Ράμπες ΑμεΑ Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

#### Υποδομή sea track

Οι παραλίες που έχουν προταθεί για τη τοποθέτηση sea track είναι οι εξής:

- Δασκαλειό Δ.Κ. Κερατέας
- Κακή Θάλασσα Δ.Κ. Κερατέας
- Πούντα Ζέζα Δ.Κ. Λαυρεωτικής
- Χάρακας Δ.Κ. Κερατέας

#### 9.5.3 Αποτίμηση μελλοντικών υποδομών πεζών

Τα προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις που προβλέπονται από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αφορούν την πεζή μετακίνηση, αναμένεται να συμβάλλουν θετικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων μέσα από τη δημιουργία νέων και βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών για τους πεζούς και τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες. Στη συνέχεια αναλύονται και περιγράφονται τα προτεινόμενα μέτρα.

Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας/ προστασίας κέντρου (γειτονιές, κεντρικός πυρήνας και ευαίσθητες περιοχές)

Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, άρθρο 1. Οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στον δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία τέτοιου είδους ζωνών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Συνήθως εφαρμόζονται σε γειτονιές με έμφαση σε περιοχές που περιλαμβάνουν σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, μονάδες υγείας και πρόνοιας, εκκλησίες κ.α.

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας προτείνονται στην κεντρική περιοχή σε συνάρτηση με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, μιας και κατά κύριο λόγο οι δακτύλιοι οριοθετούν τις περιοχές αυτές. Ουσιαστικά, το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει την οριοθέτηση περιοχών εντός των οποίων ενδείκνυται να υλοποιηθούν διάφορα έργα-παρεμβάσεις με σκοπό την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων εντός του οικιστικού πυρήνα.

Σε αυτές τις ζώνες εφαρμόζονται μέτρα κυκλοφοριακού αλλά και αισθητικού χαρακτήρα, τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Ενδεικτικές πρόσθετες διαμορφώσεις / παρεμβάσεις που μπορούν να εφαρμοστούν σε τέτοιες περιοχές είναι η εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού και φύτευσης καθώς και η μείωση της στάθμευσης, η οριοθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης κ.α.. Στο πλαίσιο ενθάρρυνσης του περπατήματος και του ποδηλάτου εντός τους μπορεί να εξεταστεί η αναβάθμιση του οδικού περιβάλλοντος κίνησης μέσω της πλακόστρωσής του και της καθιέρωσης ενιαίου οδοστρώματος κίνησης στο οποίο μπορούν να εφαρμοστούν λύσεις διαμοιρασμού οχημάτων και ποδηλάτου. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντική παρέμβαση είναι η κατεύθυνση των διαμπερών ροών σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

Για τον Δήμο Λαυρεωτικής, κρίνεται χρήσιμη η κατηγοριοποίηση των τμημάτων προς προστασία σε δύο ομάδες περιοχών, αυτές της ήπιας κυκλοφορίας και αυτές της προστασίας κέντρου. Οι πρώτες θα περιλαμβάνουν κυρίως τις γειτονιές στο οικιστικό κέντρο του Λαυρίου και της Κερατέας και στο εσωτερικό τους προτείνεται να εφαρμοστεί ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου για την προστασία των κατοίκων. Οι περιοχές προστασίας κέντρου ή car-free zones στοχεύουν στην απομάκρυνση των ΙΧ από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης με σκοπό την αισθητική αλλά και την περιβαλλοντική του αναβάθμιση. Στις περιοχές αυτές προτείνεται η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 20χλμ/ώρα αλλά και η διερεύνηση πεζοδρομής οδικών τμημάτων με σκοπό την σταδιακή δημιουργία ενός πλήρως πεζοδρομημένου κέντρου. Σημειώνεται ότι ενδείκνυται να επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων μόνο σε κατοίκους, σε οχήματα τροφοδοσίας και σε μεμονωμένα λεωφορεία. Τέλος, τονίζεται ότι και στις δύο ομάδες, ιδιαίτερα σημαντική είναι η υλοποίηση πρόσθετων διαμορφώσεων /

παρεμβάσεων όπως αυτές που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι οποίες αποσκοπούν τόσο στην κυκλοφοριακή όσο και στην αισθητική αναβάθμισή τους.

#### Διαμορφώσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων και περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων / Δακτύλιοι προστασίας (Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις οδών)

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από «ευαίσθητες» περιοχές του Δήμου, δηλαδή περιοχές που ελκύουν ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα σχολεία της πόλης αλλά και τα νοσοκομεία της, με τα τελευταία να χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και λόγω των περιστατικών που αναλαμβάνουν.

Στόχος, είναι η δημιουργία μια ζώνης ασφάλειας περιμετρικά τους για την προστασία των μετακινούμενων, η οποία επιτυγχάνεται με την δημιουργία ενός δακτυλίου προστασίας. Αυτός, περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.). Η εν λόγω πρόταση προβλέπει συνολικές παρεμβάσεις γύρω από όλες τις εγκαταστάσεις σχολικών συγκροτημάτων, σε μια ακτίνα 250μ, στο πλαίσιο ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μετακινούμενων.

Η υλοποίηση ήπιων παρεμβάσεων καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτελούν αποτελεσματικούς τρόπους για τη διαμόρφωση ήπιων συνθηκών μετακίνησης και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, κυρίως των ευάλωτων χρηστών. Η σημασία του έργου είναι ιδιαίτερα κρίσιμη όταν πρόκειται για περιοχές σαν και αυτές, όπου καθημερινά ελκύουν μεγάλο αριθμό μετακινούμενων. Στο πλαίσιο τους, προτείνεται επιπλέον και η τοποθέτηση πρόσθετου αστικού εξοπλισμού όπως είναι οι φωτεινοί σηματοδότες για την κίνηση πεζών, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή πρόσβαση στους εν λόγω χώρους. Το μέτρο αυτό ενδείκνυται μιας και δεν επιφέρει έντονες επιβαρύνσεις ή αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως ενδεχομένως θα έκανε μια πεζοδρόμηση, και έχει ευρεία κοινωνική αποδοχή. Φυσικά, ιδιαίτερη χρήσιμη θα ήταν η εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών για την μέγιστη προστασία των μετακινούμενων.

Σημειώνεται ότι στην περίπτωση των σχολείων, αντίστοιχες παρεμβάσεις καλύπτονται και με το ανάλογο νομοθετικό πλαίσιο με τίτλο «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050, ΦΕΚ 2302Β/2013).

#### Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)



Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους. Επίσης υπάρχουν νεότερες νομοθεσίες, όπως ο ΝΟΚ του 2012, που προβλέπουν καθολική προσβασιμότητα σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος μέχρι το 2022 υποχρεωτικά, αλλιώς θα θεωρούνται αυθαίρετα.

Το μέτρο αυτό αφορά, ουσιαστικά, στην κατασκευή των απαραίτητων υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας και τις ίσες ευκαιρίες διαχείρισης των ανθρώπων με μειωμένες κινητικές ικανότητες. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται η προσθήκη ραμπών, διαβάσεων- κλασικών ή καινοτόμων στις εισόδους των εν λόγω κτηρίων αλλά και διορθώσεις στην κατάσταση του εξοπλισμού τους όπως είναι η ύπαρξη οδεύσεων τυφλών, ανελκυστήρα ή ειδικής ράμπας μεταφοράς κ.α., όπου κρίνεται απαραίτητο.

#### Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπτυξης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις). Το εν λόγω μέτρο μπορεί να συμβάλλει στον περιορισμό της παράνομης στάθμευσης και να δημιουργήσει τον απαιτούμενο χώρο για την εγκατάσταση του απαραίτητου υλικοτεχνικού εξοπλισμού υπέρ των ενεργών μετακινήσεων και της ισότιμης προσβασιμότητας (ράμπες, οδεύσεις τυφλών κ.α.). Μάλιστα, υπό περιπτώσεις, θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

Η υλοποίησή του περιλαμβάνει έναν ευρύτερο σχεδιασμό μέτρων όπως π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, τα οποία θα συνέβαλλαν στην αποτροπή/ κατάργηση της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται περαιτέρω ανάπτυξη των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο τον Δήμο, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών. Επιπλέον, απαιτείται η διενέργεια μιας σειράς μελετών ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι μπορεί να συνδυαστεί με έργα

όπως κατασκευή υπερυψωμένων διαβάσεων, ενίσχυσης σήμανσης, πεζοδρομήσεων ή μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.ά.

#### Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση. Ως διάβαση πεζών χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για την διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999).

Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλής για τον πεζό.

Τα τελευταία χρόνια, όπου η διείσδυση των νέων τεχνολογιών στον κλάδο των μεταφορών έχει επιφέρει πολλές καινοτόμες και δραστικές λύσεις, η λύση των έξυπνων διαβάσεων εφαρμόζεται όλο και περισσότερο. Πρόκειται για διαβάσεις που, μεταξύ των άλλων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους, έχουν την δυνατότητα μεταβαλλόμενου φωτισμού ανάλογα με τις υποδείξεις των φαναριών ενώ ειδικός πομπός μπορεί να μεταδίδει ηχητικά και παλμικά σήματα στις εφαρμογές των κινητών, των πολιτών με προβλήματα όρασης και ακοής. Συνεπώς, με την τοποθέτησή τους στον Δήμο είναι δυνατόν να επιλυθούν σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας ενώ προβλέπεται η συνολικότερη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των πεζών.

#### Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης του αρχαιολογικού χώρου Σουνίου, των οικισμών, του Τεχνολογικού Πάρκου Λαυρίου, του Εθνικού Δρυμού Σουνίου και του θαλάσσιου μετώπου με το κέντρο του Δήμου

Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κίνησης στο εσωτερικό του Δήμου με ενεργούς τρόπους μετακίνησης προϋποθέτει και την δημιουργία των κατάλληλων δικτύων, τα οποία θα είναι εξοπλισμένα με τις αντίστοιχες υποδομές. Ζητούμενο είναι ο μετακινούμενος να έχει την ευκαιρία ελεύθερης και μη διακοπτόμενης μετακίνησης με ήπιες μορφές μετακίνησης στον Δήμο, προκειμένου να ελαττώσει την χρήση του ΙΧ. Στην λογική αυτή δημιουργούνται πράσινες διαδρομές, οι οποίες αποτελούν τον βασικό κορμό των εναλλακτικών μετακινήσεων για την πόλη και συνδέουν σημαντικές χρήσεις και πόλους έλξης, όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, πράσινοι χώροι, κεντρική περιοχή, αξιοθέατα κτλ.

Στην περίπτωση του Δήμου Λαυρεωτικής, ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα είχαν οι Πράσινες Διαδρομές που θα συνέδεαν διάφορους σημαντικούς πόλους έλξης εντός αλλά και εκτός του αστικού ιστού. Πιο συγκεκριμένα, προτείνονται ορισμένες διαδρομές ενεργών μετακινήσεων, κατά μήκος των οποίων εντοπίζονται διάφορα σημεία ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου, τα οποία αποτελούν πόλους έλξης καθημερινών μετακινήσεων. Ενδεικτικά αναφέρονται τα σχολεία, οι χώροι πρασίνου, οι δημόσιες υπηρεσίες κ.ο.κ. Στόχος είναι οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες να μπορούν, ακολουθώντας τις εν λόγω διαδρομές, να έχουν πρόσβαση στα σημεία αυτά μετακινούμενοι αποκλειστικά με βιώσιμα μέσα. Πρόκειται για μια δράση που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα προστασίας και ανάδειξης του πολιτιστικού και ιστορικού πλούτου αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, στο πλαίσιο της προαγωγής της βιώσιμης ανάπτυξης.

Δημιουργείται, λοιπόν, ένα διευρυμένο δίκτυο βιώσιμων μετακινήσεων για την διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης της περιοχής, το οποίο αποτελείται από πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές, πεζόδρομους κτλ. Σε αυτές μπορούν να εφαρμόζονται λύσεις συνύπαρξης (όπως κοινή χρήση λωρίδων) ή να δημιουργούνται διαδρομές αποκλειστικής κίνησης για κάθε μέσο, όπου αυτό επιτρέπεται με βάση τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Οι πράσινες διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα μελετάται ξεχωριστά. Επί της ουσίας, κατά μήκος των συγκεκριμένων διαδρομών προτείνονται παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν στην διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών κίνησης και θα διαμορφώσουν ένα ασφαλές, φιλικό και ελκυστικό περιβάλλον για τον μετακινούμενο. Οι παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, αλλά και αισθητικές αναβαθμίσεις των εν λόγω οδικών τμημάτων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μπορεί να περιλαμβάνουν ενίσχυση σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης), μείωση του ορίου ταχύτητας, ολικές αναπλάσεις οδικών τμημάτων, απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης ή οριοθέτηση και εγκιβωτισμός των νόμιμων, ενίσχυση φύτευσης, βελτιώσεις στα υφιστάμενα πεζοδρόμια (αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση), τμηματικές ή εκτενείς πεζοδρομήσεις (car free zones), ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου ή συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα, εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού, π.χ. παγκάκια, στάσεις για ποδήλατα κ.ά.

Πιο αναλυτικά, στο πλαίσιο βελτίωσης της ενεργής προσβασιμότητας του Δήμου, οι παρεμβάσεις που εστιάζουν στο δίκτυο κίνησης των πεζών στοχεύουν στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην απόδοση περισσότερου ελεύθερου χώρου κίνησης. Φυσικά, στα εν λόγω έργα τίθενται σε προτεραιότητα όλες οι ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα μειωμένης κινητικότητας) και για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει η κατάλληλη μέριμνα για ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλο το δίκτυο. Συνεπώς, απαραίτητη προϋπόθεση θεωρείται ο εξοπλισμός του με όλες τις απαραίτητες υποδομές βάσει προδιαγραφών (ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.). Πρόκειται για ιδιαίτερα κρίσιμα μέτρα παρέμβασης σε επίπεδο υποδομών, ενώ η εφαρμογή τους είναι οικονομικά

ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικές οδούς μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή τους αν και ενδέχεται να απαιτεί αυξημένο χρόνο σε ορισμένες περιπτώσεις, διασφαλίζει με δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, είναι εμφανές ότι με το εν λόγω μέτρο επιτυγχάνεται η ευρύτερη ποιοτική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, με έργα που ανταποκρίνονται στις ανάγκες κάθε περιοχής. Τονίζεται ότι σε περιπτώσεις που τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν επιτρέπουν την υλοποίηση δραστικών παρεμβάσεων όπως π.χ. η διαπλάτυση των υπαρχόντων πεζοδρομίων που αναφέρθηκε στα παραπάνω, προτείνονται εναλλακτικές παρεμβάσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται η μετατροπή οδών χαμηλού πλάτους με υφιστάμενα πεζοδρόμια ανεπαρκούς πλάτους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρόμους, δηλαδή σε οδούς με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών. Στην πρώτη περίπτωση απαιτείται να γίνουν κατάλληλες διαμορφώσεις ώστε να εξασφαλίζεται εκτός από την χρήση του πεζοδρόμου, η διέλευση των οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση.

Συμπερασματικά, προτείνεται μια σειρά παρεμβάσεων προς υλοποίηση, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του εκάστοτε τμήματος του προτεινόμενου δικτύου. Η επιλογή της κατάλληλης παρέμβασης για κάθε περιοχή προϋποθέτει βεβαίως την διενέργεια των απαραίτητων μελετών εφαρμογής.

Εστιάζοντας στην περιοχή μελέτης, αξίζει να αναφερθεί ότι εκτός από τις διαδρομές που προτείνονται για τις μετακινήσεις εντός του αστικού πυρήνα, προβλέπεται και η δημιουργία πιο εκτεταμένων δικτύων τα οποία έχουν περισσότερο τον χαρακτήρα πεζοπορικών μονοπατιών. Πρόκειται για τις διαδρομές που συνδέουν τον οικισμό του Λαυρίου με τους πέριξ αρχαιολογικούς χώρους υπερτοπικής σημασίας, τους οικισμούς Λαυρίου και Κερατέας με το θαλάσσιο μέτωπο καθώς και τους οικισμούς Λαυρίου και Κερατέας με τον οικισμό του Αγίου Κωνσταντίνου, οι οποίες λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδικών τμημάτων από τα οποία διέρχονται, προτείνεται να υλοποιηθούν σταδιακά.

#### Ανάδειξη παραλιακού μετώπου

Ένα από τα κρισιμότερα δυνατά σημεία του Δήμου Λαυρεωτικής είναι το ευρύ παραλιακό μέτωπο. Ωστόσο μέχρι και σήμερα, ο χώρος είναι εξ' ολοκλήρου διαμορφωμένος με γνώμονα την κυκλοφορία των οχημάτων χωρίς ικανοποιητικό χώρο για περπάτημα- ποδήλατο και εν γένει αναψυχή. Σημειώνεται, μάλιστα, ότι σε αρκετά τμήματα της λεωφόρου Σούνιου, η οποία ακολουθεί την ακτογραμμή καταλήγοντας στο Σούνιο, δεν υπάρχει υποδομή για την κίνηση πεζών. Η παρούσα κατάσταση λειτουργεί αποτρεπτικά στην κίνηση των πεζών αφού υπάρχει ιδιαίτερα αυξημένη

επικινδυνότητα τόσο λόγω της έλλειψης υποδομών όσο και της αυξημένης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων.

Ζητούμενο είναι να παρέχεται η ασφαλής διέλευση ατόμων κινούμενων με αναπηρικό αμαξίδιο και με οδηγό όδευσης ατόμων με τυφλότητα ή και μειωμένη όραση. Αυτό θα επιτευχθεί με την τοποθέτηση του κατάλληλου εξοπλισμού/υποδομών όπως οι ράμπες ανόδου και καθόδου στις διαβάσεις, η γραμμή όδευσης τυφλών, η χρήση φανοστατών με ηχητική ειδοποίηση για τα άτομα με τυφλότητα κ.ά.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η υλοποίησης εκτενούς μελέτης που θα εστιάζει στην κατάλληλη διαμόρφωση της ακτογραμμής. Στόχος είναι η εφαρμογή μιας σειράς αναπλάσεων που θα εστιάζουν στην παροχή συμπεριληπτικών και προσβάσιμων εγκαταστάσεων αναψυχής, αθλητικών δραστηριοτήτων κλπ., διασφαλίζοντας έτσι την ίση πρόσβαση και συμμετοχή όλων των πολιτών και δει των ΑμεΑ και των παιδιών με αναπηρία.

Στην λογική αυτή, απαραίτητη προϋπόθεση είναι και η υλοποίηση αντίστοιχων παρεμβάσεων στις παραλίες του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα, θεωρείται μείζονος σημασίας η τοποθέτηση sea track σε όλες τις παραλίες ή αν αυτό κρίνεται αδύνατο να υπάρχει η δυνατότητα προμήθειας της ειδικής καρέκλας με την οποία τα άτομα με κινητικά προβλήματα (υπερήλικες, άτομα με προσωρινή αναπηρία) μπορούν να μπαίνουν στην θάλασσα. Επιπλέον κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση ραμπών πρόσβασης, αποδυτηρίων, W.C. για ΑμεΑ και θέσεων στάθμευσης αναπηρικών αυτοκινήτων κοντά σε αυτά, καθώς επίσης παιδικές χαρές για παιδιά με αναπηρία. Η εκπαίδευση προσωπικού επίσης είναι απαραίτητη προϋπόθεση, για να μπορούν τα άτομα αυτά να εξυπηρετούνται με ασφάλεια.

#### Ανάδειξη αρχαιολογικού τόπου Σουνίου με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα

Ο Δήμος Λαυρεωτικής διαθέτει πολλά σημεία πολιτιστικού, αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, τα οποία διαμορφώνουν τον ιστορικό και πολιτιστικό του χαρακτήρα. Τα σημεία αυτά αποτελούν πόλους έλξης για τους επισκέπτες της πόλης και είναι σημαντικό να αναδειχτούν κατάλληλα.

Στην ανάδειξή τους, σημαντικό ρόλο έχει και η προσβασιμότητα. Με γνώμονα την βιώσιμη κινητικότητα είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός δικτύου που θα εξυπηρετεί μια ιστορική – πολιτιστική διαδρομή. Πράσινες διαδρομές, εναλλακτικές μορφές μετακίνησης και express γραμμές, μπορούν να συνδέσουν τα πολιτιστικά, αρχαιολογικά και ιστορικά σημεία της πόλης, τόσο μεταξύ τους όσο και με άλλους πόλους έλξης, δίνοντας ώθηση στον κόσμο να τα επισκεφθεί και να αποκτήσει μια ολοκληρωμένη εικόνα γύρω από την ιστορία της πόλης.

#### Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής του Λαυρίου

Καταρχήν η πρόταση αυτή τερματίζει τη διχοτόμηση της πόλης και του ιστορικού κέντρου από την υπερτοπικής σημασίας οδική αρτηρία της λεωφόρου Σουνίου. Η πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου μιας πόλης με μεγάλη ιστορική και αρχιτεκτονική κληρονομία και δει τουριστικού χαρακτήρα που στην Ευρώπη θεωρείται αυτονόητη, στην Ελλάδα θεωρείται τολμηρή. Η παράλληλη ανάπτυξη των ΜΜΜ και του συστήματος ενοικιαζόμενων ποδηλάτων κρίνονται απαραίτητα συμπληρωματικά μέτρα για την επιτυχία του εγχειρήματος.

#### 9.5.4 Αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών

Στο Δήμο Λαυρεωτικής δεν έχει υπάρξει ανάπτυξη δικτύου πεζού και ποδηλάτη μέχρι στιγμής, παρά μόνο σε πολύ λίγα σημεία. Παρόλα αυτά εντός της πόλης του Λαυρίου εντοπίζεται ένα πολύ μικρό τμήμα ποδηλατόδρομου περιμετρικά του κέντρου υγείας και του νεκροταφείου.

Πιο συγκεκριμένα, οι δρόμοι που αφορούν τις υφιστάμενες ποδηλατικές υποδομές είναι:

- Ποδηλατόδρομοι : Οδός Κων/νου Ρούσου, από τη Λιάκου έως το κέντρο υγείας, η Δημάρχου Αναστασίου Γλαντζή στο Ο.Τ. του κέντρου υγείας, η Ανδρέα Κορδέλα στο Ο.Τ. του κέντρου υγείας και η οδός Δημ. Λαζαρίδη και Πλούτωνος περίξ του νεκροταφείου.



Εικόνα 28: Υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμου (Πηγή: Google Maps)

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται περιλαμβάνει μέτρα τα οποία στοχεύουν στην ενίσχυση της χρήσης των ποδηλάτων μέσω βελτίωσης των υποδομών και παροχής κινήτρων. Τα μέτρα αυτά παρουσιάζονται στην συνέχεια.

### Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system)

Επιπλέον, ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση του ποδηλάτου και την ουσιαστική ένταξή του στο μεταφορικό σύστημα του Δήμου, βαρύνουσας σημασίας είναι και η δημιουργία ενός συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων με τον κατάλληλο σχεδιασμό για την καλύτερη κάλυψη των αναγκών των χρηστών, όπως αναφέρεται στην συνέχεια.

Λόγω των πολλών αιτιών που σχετίζονται με την υπέρμετρη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, πάρα πολλές πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο προσπαθούν να προωθήσουν εναλλακτικές προσεγγίσεις κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη αύξηση εμφανίζει στην Ευρώπη η εφαρμογή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων με ηλεκτρονική ενοικίαση. Το σύστημα ενοικιαζόμενων ποδηλάτων (bike sharing system-BSS) είναι ένα αυτοεξυπηρετούμενο (self-service) δημόσιο σύστημα βραχυχρόνιας ενοικίασης ποδηλάτων, που μπορεί να εξυπηρετεί μετακινήσεις από ένα σημείο σε ένα άλλο, χωρίς υποχρέωση επιστροφής του ποδηλάτου στην αφετηρία. Μέσω αυτού οι χρήστες των κοινόχρηστων ποδηλάτων απολαμβάνουν την ευκολία και όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το ποδήλατο, χωρίς να επιβαρύνονται με το κόστος αγοράς, συντήρησης, χρήσης ή κάποια από τις ευθύνες που συνεπάγεται η ιδιοκτησία ενός ποδηλάτου.

Τα συστήματα αυτά συμβάλλουν στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου ιδιαίτερα στις κορεσμένες κεντρικές περιοχές των πόλεων και αποτελούν κίνητρο για τους κατοίκους της περιοχής να διανύσουν πολλές αλλά μικρές μεταξύ τους αποστάσεις με το ποδήλατο. Ακόμα, το μέτρο αυτό δύναται να καλύψει την ανάγκη σύνδεσης οικισμών του Λαυρίου και της Κερατέας με τους πολλούς οικισμούς του Δήμου αλλά και με τη δημόσια συγκοινωνία. Το μέτρο αυτό είναι αναπόσπαστο κομμάτι της βιώσιμης ανάπτυξης και μπορεί να μετατρέψει το αστικό περιβάλλον του Δήμου σε ένα ασφαλές και ελκυστικό μέρος, στο οποίο μπορεί κανείς να μετακινείται ελεύθερα και με πολύ μικρό κόστος.

Η εφαρμογή του συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων δε διευκολύνει μόνο τη καθημερινότητα των κατοίκων μιας πόλης, αλλά αποτελεί κι ένα χρήσιμο «εργαλείο» για κάθε επισκέπτη ή τουρίστα που έχει ως στόχο την ανακάλυψη σημείων στη πόλη στα οποία δε προσεγγίζουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, με οικονομικό κι ευχάριστο τρόπο. Συνεπώς, το σύστημα των κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελεί μία συμφέρουσα επένδυση για την αναβάθμιση μιας πόλης αλλά και της ζωής των κατοίκων αυτής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέσα σε αυτό το πλαίσιο δεσπόζει η χρήση κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης όπως ποδηλατικά συστήματα χωρίς βάση στήριξης (dockless bicycle sharing system). Αυτά τα συστήματα, όπως υποδηλώνει το όνομα, δεν χρειάζονται κάποιον σταθμό σύνδεσης, χαρακτηριστικό το οποίο μερικές φορές θα μπορούσε να περιορίσει τον αριθμό των ποδηλάτων μιας πόλης. Τα ποδήλατα χωρίς βάση μπορούν να εντοπιστούν και να ξεκλειδωθούν χρησιμοποιώντας μια εφαρμογή

έξυπνου τηλεφώνου, ενώ μπορούν να σταθμεύσουν σε μια καθορισμένη περιοχή μέσα στην πόλη ή κατά μήκος του πεζοδρομίου.

#### Δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ποδηλατοδρόμων και λωρίδων ποδηλάτων

Η μελέτη και η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών-διαδρομών αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016). Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον.

Στην περίπτωση του Δήμου Λαυρεωτικής, όπου οι διαθέσιμες υποδομές για την κίνηση του ποδηλάτου είναι ιδιαίτερα περιορισμένες, είναι άμεση ανάγκη η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου κίνησης που θα εξασφαλίζει την βέλτιστη ποδηλατική εμπειρία στον χρήστη και θα αποτελέσει πραγματικό κίνητρο για την εξάπλωση του μέσου.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των περισσότερων οδικών τμημάτων αλλά και η συνολική κυκλοφοριακή διαμόρφωση του δικτύου (π.χ. κατευθύνσεις οδών, διαθέσιμα πλάτη, κατάσταση δικτύου κ.ά.) θέτουν εξ' αρχής ορισμένους περιορισμούς στον σχεδιασμό των ποδηλατικών διαδρομών. Μέτρα όπως η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε βάρος του οδοστρώματος, η κατάργηση της στάθμευσης παρά της οδού αλλά και ορισμένες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις (π.χ.: μονοδρομήσεις οδών ή αντιδρομήσεις) μπορεί να υπηρετήσουν με αυξημένη ρεαλιστικότητα το σύνολο των προτεραιοτήτων στην κατεύθυνση αυτή.

Μια παράμετρος που δυσχεραίνει την ανάπτυξη της κίνησης του ποδηλάτου είναι το αρκετά έντονο ανάγλυφο της περιοχής τόσο στην ενδοχώρα όσο και στο παραλιακό μέτωπο. Παρόλαυτα η επένδυση σε ηλεκτρικά ποδήλατα που προσφέρουν υποβοήθηση και που εξαπλώνονται διαρκώς στην αγορά ενδείκνυται για την επίλυση αυτού του προβλήματος.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, αξίζει να υπογραμμιστεί ότι εκτός από την γεωγραφική προσέγγιση του σχεδιασμού, η οποία έθεσε σε προτεραιότητα την σύνδεση των σημείων ενδιαφέροντος για την πρόταση που διαμορφώθηκε, λήφθηκαν υπόψη διάφοροι παράγοντες τους οδικού περιβάλλοντος. Ενδεικτικά αναφέρονται το ανάγλυφο, το πλάτος οδοστρώματος, η κατηγορία



ιεράρχησης οδικών τμημάτων (προτίμηση σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας), οι κατευθύνσεις των οδών, η πολεοδομική τους σημασία κ.ά.

Τονίζεται ότι για την ασφαλή κίνηση του μέσου και την διασφάλιση της συνέχειας του δικτύου, σημαντική είναι η συμβολή των πράσινων διαδρομών αλλά και οι λωρίδες συνύπαρξης λεωφορείων, ταξί και ποδηλάτων σε όλη την έκταση του Δήμου.

Οι αποκλειστικές λωρίδες κίνησης αποσκοπούν στη βελτίωση των συνθηκών κίνησης του εκάστοτε μέσου, μέσω του διαχωρισμού τους από την υπόλοιπη κυκλοφορία. Τα οφέλη από την εφαρμογή τους είναι πολλαπλά όπως η αύξηση των επιπέδων ασφάλειας και άνεσης αλλά και η δυνατότητα ανάπτυξης μεγαλύτερης ταχύτητας χωρίς να θέτει τον οδηγό σε κίνδυνο.

Αναφέρεται ότι, σε γενικές γραμμές, η δημιουργία ποδηλατολωρίδας για την αποκλειστική κίνηση του μέσου κρίνεται απαραίτητη σε περιπτώσεις οδικών τμημάτων που ανήκουν στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (πρωτεύον, δευτερεύον, συλλεκτήρια), ενώ οι λύσεις συνύπαρξης ενδείκνυνται για περιπτώσεις όπου ο διαθέσιμος χώρος είναι αρκετά περιορισμένος αλλά απαιτούν την θέσπιση χαμηλών ορίων ταχύτητας (30χλμ/ώρα).

Σε περιπτώσεις όπως αυτή του Δήμου Λαυρεωτικής, όπου ο διαθέσιμος χώρος είναι ιδιαίτερα περιορισμένος, η αποκλειστική χρήση οδών δεν είναι πάντα εφικτή. Έτσι, σε περιπτώσεις όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν το επιτρέπουν, ιδανική λύση για την δημιουργία χώρων αφιερωμένων σε βιώσιμα μέσα μεταφοράς είναι αυτή της συνύπαρξής τους. Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργία λωρίδων κίνησης βιώσιμων μέσων ή μικροκινητικότητας, δηλαδή ουσιαστικά λωρίδων κίνησης που θα χρησιμοποιούνται και από ποδήλατα, ταξί και βιώσιμα μέσα μετακίνησης (π.χ. scooters, segways κτλ). Φυσικά, για να συμβεί αυτό πρέπει να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία τους και να υπάρχει σεβασμός μεταξύ των χρηστών. Αυτό, μπορεί σε ένα βαθμό να επιτευχθεί με την λήψη των κατάλληλων μέτρων όπως είναι ο καθορισμός ορίου ταχύτητας.

Η ορθή εφαρμογή αντίστοιχων μέτρων συνύπαρξης μπορεί να οδηγήσει στη βελτίωση της ασφάλειας των μετακινούμενων, καθώς δημιουργούνται συνθήκες ομαλής ροής και απουσία στάθμευσης παρά την οδό, στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τον περιορισμό των ΙΧ και στη μείωση του χρόνου μετακίνησης των λεωφορείων.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών συνεπειών που δημιουργούνται από την αλόγιστη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, ειδικά σε περιοχές πιο περιαστικού χαρακτήρα όπου οι αποστάσεις για τους πεζούς είναι σχετικά αυξημένες, όπως η Λαυρεωτική. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς δικτύου που να επιτρέπει την διασύνδεση των διάφορων οικιστικών πυρήνων του δήμου με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα

από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ των επιμέρους οικιστικών κέντρων του δήμου (π.χ. κέντρο Λαυρίου / Κερατέας).

#### Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο, στις στάσεις της δημοτικής/δημόσιας συγκοινωνίας και στους βασικούς πόλους έλξης της περιοχής

Αναμφισβήτητα, προκειμένου το ποδήλατο να εισχωρήσει ουσιαστικά στις μεταφορικές συνήθειες των κατοίκων, απαραίτητη προϋπόθεση, εκτός από τον σχεδιασμό του κατάλληλου δικτύου διαδρομών, είναι και ο εξοπλισμός του με τα απαραίτητα στοιχεία που θα συμβάλλουν στην διαμόρφωση ενός λειτουργικού και ασφαλούς περιβάλλοντος κίνησης.

Τέτοια στοιχεία είναι και οι θέσεις στάθμευσης, οι οποίες όταν τοποθετηθούν σε νευραλγικά σημεία του δικτύου μπορούν να αυξήσουν καθοριστικά την αποτελεσματικότητα του μέσου. Η χωροθέτηση αντίστοιχων θέσεων σε κεντρικές περιοχές συμβάλλει στην προώθηση του ποδηλάτου εντός του αστικού ιστού, ενώ όταν στα εν λόγω σημεία εντοπίζονται και στάσεις άλλων μεταφορικών μέσων παρέχεται και η δυνατότητα συνδυασμένων μετακινήσεων (bike and ride), δημιουργώντας ισχυρούς κόμβους βιώσιμων μεταφορών. Εξίσου σημαντική είναι και η αξιοποίηση των διάφορων τοποσημών της περιοχής, όπως τα Νοσοκομεία, τις σχολικές ή αθλητικές εγκαταστάσεις, και ευρύτερα τους ελεύθερους χώρους/χώρους πρασίνου καθώς με αυτόν τον τρόπο ενθαρρύνονται οι ενεργές μετακινήσεις σε καθημερινό επίπεδο.

Συνεπώς, ο σχεδιασμός του δικτύου πρέπει να προβλέπει και τον εξοπλισμό του με τις απαιτούμενες υποδομές όπως είναι οι θέσεις στάθμευσης, η απαραίτητη σήμανση (κατακόρυφη και οριζόντια), οι κατάλληλοι φωτεινοί σηματοδότες κ.ά. Στην κατεύθυνση αυτή, οι έξυπνες τεχνολογίες μπορούν να δώσουν λύσεις σε πολλά ζητήματα κινητικότητας.

#### Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Όπως έχει αναλυθεί εκτενώς και στα παραπάνω, ιδιαίτερης σημασίας για την αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία του δικτύου κίνησης ποδηλάτων είναι και ο εξοπλισμός του με τις απαραίτητες υποδομές. Αναμφισβήτητα, η σήμανση είναι μια από αυτές καθώς μέσω αυτής καθορίζεται η σχέση του ποδηλάτου με τους υπόλοιπους χρήστες του δικτύου αλλά και την ίδια την πόλη.

Ως προς τη σχέση των ποδηλατών με τα αυτοκίνητα, η σήμανση κυρίως πρέπει να δίνει έμφαση στην επισήμανση στους οδηγούς της ύπαρξης των ποδηλάτων, μιας και το αντίστροφο είναι επί της ουσίας δεδομένο. Ιδιαίτερα κρίσιμα είναι τα σημεία μετάβασης από τις προστατευόμενες διαδρομές (τους χώρους αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων) προς το οδόστρωμα, δηλαδή τις διασταυρώσεις, στις οποίες θα πρέπει να υπάρχει η κατάλληλη σήμανση για την προειδοποίηση και των δύο πλευρών. Φυσικά, θα πρέπει να διασφαλίζεται η απόδοση του απαιτούμενου χώρου και χρόνου για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου, το οποίο μπορεί να γίνει με την τοποθέτηση των κατάλληλων φωτεινών

σηματοδοτών που την περιλαμβάνουν. Μάλιστα, με την ενσωμάτωση των έξυπνων τεχνολογιών μπορεί να ενισχυθεί αισθητά η ελεύθερη ροή του ποδηλάτου στην κυκλοφορία της πόλης με λύσεις όπως οι έξυπνοι φωτεινοί σηματοδότες που ενεργοποιούνται μόλις οι ειδικοί σένσορες εντοπίσουν την κίνηση του ποδηλάτου ενώ ταυτόχρονα μπορούν να έχουν και αντίστροφη μέτρηση.

Αναφορικά με την σχέση πεζών και ποδηλατών, αν και η συνύπαρξή τους στο δίκτυο είναι πιο συνηθισμένη μιας και συχνά μοιράζονται τον ίδιο χώρο ενώ ακόμα και οι διαβάσεις τους βρίσκονται δίπλα δίπλα, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για την αποφυγή ατυχημάτων.

Σε γενικές γραμμές, επειδή το δίκτυο του ποδηλάτου είναι αρκετά περιορισμένο, ειδικά συγκριτικά με την δαιδαλώδη ανάπτυξη του οδικού δικτύου κάθε πόλης, ο ρόλος της σήμανσης είναι καθοριστικός. Πέραν της διασφάλισης της ομαλής συνύπαρξης με τα υπόλοιπα μέσα, καλείται επίσης να ενημερώσει τον ποδηλάτη στις διασταυρώσεις ως προς την συνέχεια του δικτύου αλλά και ως προς τα σημεία ενδιαφέροντος που αυτό καλύπτει.

#### Υλοποίηση μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου και άξονα πεζού/ποδηλάτη Λαύριο-Αγίοι Ανάργυροι

Σε ποδηλατόδρομο, αλλά και πεζόδρομο για περπάτημα και βόλτες θα μετατραπούν οι σιδηροδρομικές γραμμές της Αττικής, οι οποίες σήμερα είναι εγκαταλειμμένες. Προτεραιότητα έχει δοθεί στη γραμμή Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο. Πρόκειται για γραμμή μήκους 71 χλμ., με αφετηρία το Μητροπολιτικό Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Αντώνης Τρίτσης» και τέρμα τον Αρχαίο Ναό του Ποσειδώνα στο Σούνιο.

Οι Δήμοι από τους οποίους διέρχεται η γραμμή είναι:

- Αγ. Αναργύρων
- Ν. Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας
- Ηράκλειου
- Αμαρουσίου
- Χαλανδρίου
- Αγ. Παρασκευής
- Παλλήνης
- Παιανίας
- Κορωπίου
- Μαρκόπουλου – Μεσογαίας
- Σαρωνικού και Λαυρεωτικής

#### 9.5.5 Δίκτυο MMM – καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των MMM

Από τον Δήμο Λαυρεωτικής διέρχονται γραμμές του ΚΤΕΛ Αττικής (με αφητηρία τον Σταθμό του μετρό στο Νομισματοκοπείο) που συνδέουν το κέντρο της Αθήνας με το λιμάνι του Λαυρίου, καθώς και με τις υπόλοιπες περιοχές της Ανατολικής Αττικής, με τακτικά δρομολόγια που πραγματοποιούνται κάθε 30-60 λεπτά, ανάλογα με την ώρα, από τις 5:35 το πρωί μέχρι και τις 22:40 το βράδυ.

Τα λεωφορεία αναχωρώντας από την αφητηρία διέρχονται από την λεωφόρο Μεσογείων και έπειτα εισέρχονται στην λεωφόρο Λαυρίου όπου εξυπηρετούν περιοχές όπως τα Γλυκά Νερά, η Παιανία, Το Κορωπί και το Μαρκόπουλο.

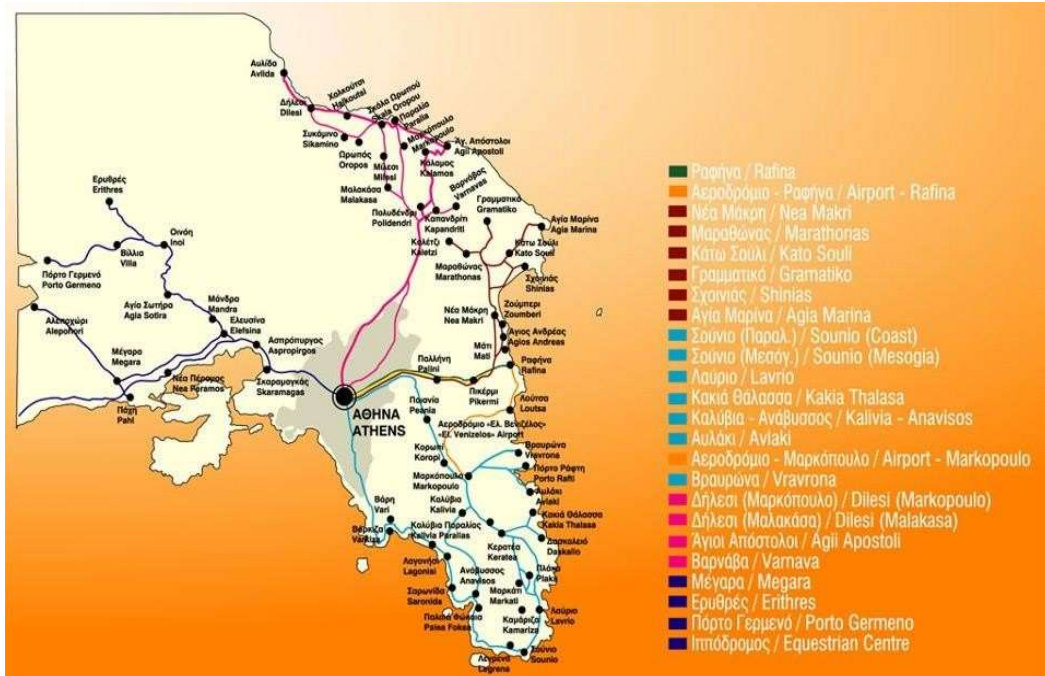
Σημειώνεται ότι η αφητηρία με προορισμό το ΣΟΥΝΙΟ (μέσω παραλίας) παραμένει στο Πεδίον του Άρεως επί των οδών Λεωφόρου Αλεξάνδρας και Πατησίων.

Τέλος από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος" αναχωρούν επίσης δρομολόγια του ΚΤΕΛ Αττικής με προορισμό το λιμάνι του Λαυρίου.

Τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ Αττικής που διέρχονται από την περιοχή παρέμβασης είναι τα ακόλουθα:

- Αθήνα - Μαρκόπουλο Μεσογαίας - Λαύριο: Η γραμμή Αθήνα - Μαρκόπουλο Μεσογαίας - Λαύριο αναχωρεί από την Αθήνα (Μετρό Νομισματοκοπείο), διέρχεται από το Μαρκόπουλο και τερματίζει στον σταθμό Λιμάνι Λαυρίου.
- Αθήνα - Λαύριο: Η γραμμή Αθήνα – Λαύριο (μέσω Μαρκάτι) αναχωρεί από την Αθήνα (Μετρό Νομισματοκοπείο) και τερματίζει στον σταθμό Λιμάνι Λαυρίου. Η διάρκεια του ταξιδιού για την εν λόγω διαδρομή υπολογίζεται περίπου στα 93 λεπτά
- Λαύριο - Σούνιο: αποτελεί την πιο σύντομη διαδρομή του ΚΤΕΛ Αττικής η οποία ξεκινά από το λιμάνι του Λαυρίου και καταλήγει στο Σούνιο. Η διαδρομή έχει απόσταση 8 χλμ και περιέχει δύο στάσεις. Η διάρκεια του ταξιδιού για την εν λόγω διαδρομή υπολογίζεται περίπου στα 7 λεπτά.
- Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" - Λιμάνι Λαυρίου.
- Παραλιακά: Από το λιμάνι αναχωρεί και λεωφορείο προς το Σούνιο καθώς και για Αθήνα ακολουθώντας την παραλιακή οδό (Λεγρενά, Παλαιά Φώκαια, Ανάβυσσος, Σαρωνίδα, Λαγονήσι, Βάρκιζα, Βουλιαγμένη, Βούλα, Γλυφάδα).

Ο Δήμος Λαυρεωτικής εξυπηρετείται σε υπερτοπική κλίμακα από τις λεωφορειακές γραμμές των ΚΤΕΛ Αττικής και δεν παρέχονται αυτόνομες υπηρεσίες δημόσιας/ δημοτικής συγκοινωνίας μεταξύ των δυο πόλων του Δήμου. Η διασύνδεσή τους εξασφαλίζεται από τα διερχόμενα δρομολόγια ΚΤΕΛ.



Εικόνα 29: Δρομολόγια Λεωφορειακών Γραμμών ΚΤΕΛ Αττικής προς την ανατολική Αττική (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, 2021)



Εικόνα 30: Δρομολόγια Λεωφορειακών Γραμμών ΚΤΕΛ Αττικής προς την ανατολική Αττική (λεπτομέρεια) (Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μαρκοπούλου Μεσογαίας, 2021)

Αναφορικά με τη συχνότητα των δρομολογίων:

Πίνακας 18: Χρονικό πρόγραμμα γραμμής Αθήνα - Λαύριο (Πηγή: [http://www.ktelattikis.gr/markopoulo\\_lavrio\\_sounio](http://www.ktelattikis.gr/markopoulo_lavrio_sounio))

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ		ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΣΑΒΒΑΤΟΥ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑΚΗΣ	
ΑΘΗΝΑ - ΛΑΥΡΙΟ	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΘΗΝΑ *	ΑΘΗΝΑ - ΛΑΥΡΙΟ	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΘΗΝΑ *
06:10 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	05:35 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	06:10 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	05:55 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
07:20 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	06:50 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	07:15 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	07:25 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
08:40 ΠΛΑΚΑ	07:40 ΠΛΑΚΑ	09:30 ΜΑΡΚΑΤΙ	08:05 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
10:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	08:20 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	11:00 ΠΛΑΚΑ	09:30 ΠΛΑΚΑ
11:30 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	09:20 ΜΑΡΚΑΤΙ	12:30 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	11:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
13:00 ΠΛΑΚΑ	10:50 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	14:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	12:30 ΜΑΡΚΑΤΙ
14:30 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	12:10 ΠΛΑΚΑ	15:30 ΠΛΑΚΑ	14:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
15:50 ΜΑΡΚΑΤΙ	13:40 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	17:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	15:30 ΠΛΑΚΑ

17:00 ΠΛΑΚΑ	15:10 ΜΑΡΚΑΤΙ	18:30 ΜΑΡΚΑΤΙ	17:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
19:05 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	16:20 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	20:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	18:30 ΜΑΡΚΑΤΙ
21:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	18:40 ΠΛΑΚΑ	21:45 ΠΛΑΚΑ	20:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
22:40 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	21:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	22:30 ΝΕΑ ΟΔΟΣ/ΜΕΧΡΙ ΚΕΡΑΤΕΑ	21:15 ΝΕΑ ΟΔΟΣ
17:00 ΠΛΑΚΑ	15:10 ΜΑΡΚΑΤΙ		
19:05 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	16:20 ΝΕΑ ΟΔΟΣ		
21:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	18:40 ΠΛΑΚΑ		
22:40 ΝΕΑ ΟΔΟΣ	21:00 ΝΕΑ ΟΔΟΣ		

Πίνακας 19: Χρονικό πρόγραμμα γραμμής Σούνιο – Λαύριο & Αθήνα - Σούνιο (Πηγή: [http://www.ktelattikis.gr/markopoulo\\_lavrio\\_sounio](http://www.ktelattikis.gr/markopoulo_lavrio_sounio))

ΑΘΗΝΑ - ΣΟΥΝΙΟ (μέσω παραλίας)	ΣΟΥΝΙΟ - ΑΘΗΝΑ (μέσω παραλίας)	ΣΟΥΝΙΟ - ΛΑΥΡΙΟ	ΛΑΥΡΙΟ - ΣΟΥΝΙΟ
10:30	13:45	07:45 από Λεγραινά	07:30 έως Λεγραινά
14:30	17:15	12:30	13:15
16:15	18:30 απο 30/10	16:30	17:00

Όσον αφορά τη δημοτική συγκοινωνία ο Δήμος διαθέτει ένα λεωφορείο τύπου Irisbus Cityclass για τα δρομολόγια, που συνδέει το κέντρο της πόλης (και συγκεκριμένα το Δημαρχείο) με τις εργατικές κατοικίες της πόλης (με ορισμένα δρομολόγια να συνεχίζουν προς Άγιο Κωνσταντίνο και Συντερίνα) και περιορισμένα δρομολόγια προς Θορικό και τους παραθαλάσσιους οικισμούς βόρεια του Λαυρίου, που συμπληρώνουν αυτά του ΚΤΕΛ. Τα δρομολόγια εκτελούνται μόνο κατά τις πρωινές ώρες.

Ο οικισμός Συντερίνα εξυπηρετείται μόνο την Τρίτη και την Πέμπτη, ενώ οι οικισμοί Τρεχαντιέρα, Άνω Τζονίμα, Περιγιάλι, Αγία Μαρίνα, Συρί μόνο την Πέμπτη.

Αναφορικά με τη συχνότητα των δρομολογίων:

Πίνακας 20: Χρονικό πρόγραμμα γραμμής Αθήνα - Λαύριο (Πηγή: <https://i2.wp.com/www.lavriaki.gr/wp-content/uploads/2020/05/dromologia.jpg?ssl=1>)

<b>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΕΥΤΕΡΑ – ΤΕΤΑΡΤΗ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ</b>						
<i>ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ</i>	<i>ΑΦΙΞΗ</i>	<i>ΚΑΙ</i>	<i>ΑΦΙΞΗ</i>	<i>ΚΑΙ</i>	<i>ΑΦΙΞΗ</i>	<i>ΣΤΟ</i>

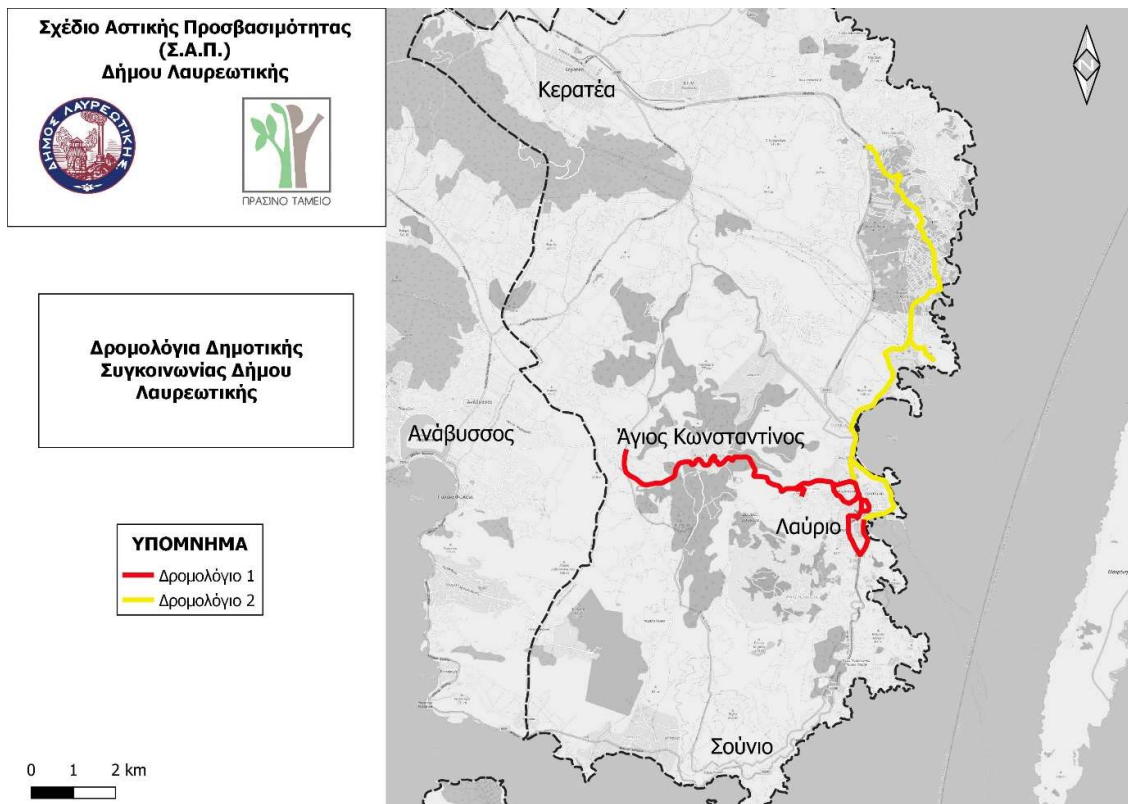
ΑΠΟ ΛΑΥΡΙΟ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΜΑΡΙΖΑ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ	ΛΑΥΡΙΟ	
7:30	7:40	7:50	8:10	
9:50	10:05	10:15	10:30	
11:50		12:00	12:15	
ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΛΑΥΡΙΟ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΜΑΡΙΖΑ	ΑΦΙΞΗ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΚΥΠΡΙΑΝΟΥ	
14:00	14:10	14:20- 14:30	14:45	
<b>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΕΥΤΕΡΑ – ΤΕΤΑΡΤΗ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ</b>				
ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΛΑΥΡΙΟ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΜΑΡΙΖΑ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΣΥΝΤΕΡΙΝΑ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ	ΑΦΙΞΗ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ
7:30	7:40		7:50	8:10
9:50	10:05	10:15	10:25	10:30
11:50			12:00	12:15
ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΛΑΥΡΙΟ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ	ΑΦΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΜΑΡΙΖΑ- ΣΥΝΤΕΡΙΝΑ	ΑΦΙΞΗ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΚΥΠΡΙΑΝΟΥ	
14:00	14:10	14:20- 14:30	14:45	
<b>ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΜΠΤΗ</b>				
<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΦΑΝΑΡΙ ΒΡΩΜΟΠΟΥΣΙ ΠΡΟΣ ΤΡΕΧΑΝΤΙΕΡΑ- ΑΝΩ ΤΖΟΝΙΜΑ- ΠΕΡΙΓΙΑΛΙ- ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ- ΣΥΡΙ- ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ- Κ. ΠΛΑΤΕΙΑ- ΟΤΕ- JUBO</b>				



8:55

*ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΛΑΥΡΙΟΥ ΠΡΟΣ ΛΑΪΚΗ- ΣΥΡΙ- ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ- ΠΕΡΙΓΙΑΛΙ- ΑΝΩ ΤΖΟΝΙΜΑ- ΤΡΕΧΑΝΤΙΕΡΑ- ΦΑΝΑΡΙ ΒΡΩΜΟΠΟΥΣΙ*

12:20



Εικόνα 31: Δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Λαυρεωτικής

#### 9.5.6 Αποτίμηση μελλοντικού δικτύου MMM

Η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί βασικό πυλώνα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καθώς στόχος του είναι ο περιορισμός της χρήσης των ιδιωτικών μέσων μετακίνησης και η στροφή σε εναλλακτικούς συλλογικούς τρόπους μετακίνησης, στο περπάτημα και στο ποδήλατο.

Τα μέτρα που αφορούν τη Δημόσια Συγκοινωνία στο Δήμο Λαυρεωτικής είναι:

#### Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (mini – bus/On Demand – Μεταβλητά δρομολόγια και διαδρομές)

Αναμφισβήτητα, βασική παράμετρος για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας είναι η ύπαρξη ενός ισχυρού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών που θα εξυπηρετεί το σύνολο των μετακινούμενων σε όλη την έκταση της περιοχής. Για την αλλαγή μεταφορικών συνηθειών και την στροφή στα μέσα μαζικής μεταφοράς βασικό κίνητρο για τους μετακινούμενους είναι η αναβάθμιση και η επέκταση της αστικής συγκοινωνίας προκειμένου να υπάρχει ένα κίνητρο μείωσης της χρήσης των Ι.Χ..

Ειδικότερα για την περίπτωση του Δήμου Λαυρεωτικής, προτείνεται η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας γραμμής on-demand ως υποστηρικτική γραμμή για τις περιοχές που δεν καλύπτονται από τις 2 νέες γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας

#### Αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (ΚΤΕΛ)

Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην κάλυψη των αναγκών αυξημένης κινητικότητας των κατοίκων και επισκεπτών και θα είχε ιδιαίτερη σημασία η εφαρμογή του κατά τις ώρες αιχμής και για τις γραμμές με μεγαλύτερη ζήτηση αρχικά, και σταδιακά για το σύνολο του δικτύου. Με αυτόν τον τρόπο οι χρήστες των ΜΜΜ θα εξυπηρετούνται καλύτερα και θα αποφευχθούν φαινόμενα έντονου συνωστισμού που συνήθως οδηγούν σε αρνητικές εμπειρίες των χρηστών. Φυσικά, τα παραπάνω θα συμβάλλουν στην ευρύτερη χρήση συλλογικών και εν γένει βιώσιμων μέσων μετακίνησης.

#### Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας

Στην σημερινή πραγματικότητα που η ανάγκη του περιορισμού του περιβαλλοντικού αποτυπώματος από τις μεταφορές τίθεται στο επίκεντρο, η αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων με νέα, φιλικότερα προς το περιβάλλον είναι πιο επιτακτική από ποτέ. Η μεγάλη ηλικία επηρεάζει άμεσα την λειτουργικότητά τους, ενώ δημιουργεί πολλαπλές οχλήσεις τόσο στο αστικό περιβάλλον όσο και στους κατοίκους.

Με την χρήση οχημάτων που χρησιμοποιούν νέες τεχνολογίες και εναλλακτικές μορφές καυσίμων, αναμένεται να αλλάξει ολοκληρωτικά η εικόνα της τοπικής δημόσιας συγκοινωνίας.

#### Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

Η αξιοποίηση τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών μπορεί να κάνει τις δημόσιες μεταφορές ασφαλέστερες, αποδοτικότερες και πιο βιώσιμες αυξάνοντας κατά πολύ την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ιδιωτικών μέσων.

#### Επέκταση Προαστιακού τραίνου έως το Λαύριο

Ταυτόχρονα, σημαντική εξέλιξη αποτελεί η εγκεκριμένη, βάσει του Γ.Π.Σ., προέκταση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου προς το Λαύριο η οποία θα εξυπηρετεί τη σύνδεση του Δήμου με το κέντρο της Αθήνας. Πρόκειται για την ολοκλήρωση του υφιστάμενου προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου μέσω επεκτάσεων στις περιοχές των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής προκειμένου να εξυπηρετηθεί ο αυξανόμενος προαστιακός πληθυσμός των περιοχών αυτών. Η παρέμβαση αυτή βρίσκεται σε συμφωνία με το νέο Γενικό Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών/Αττικής. Η Προχωρημένη Αναγνωριστική Μελέτη Χάραξης με την

προκαταρκτική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων έχουν ήδη ολοκληρωθεί και εγκριθεί. Επιπλέον, το έργο αυτό αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τις δυνατότητες του λιμένα Λαυρίου ως λιμένα ακτοπλοΐας για διασύνδεση με τα νησιά. Έχει υπολογιστεί πως η σιδηροδρομική γραμμή θα έχει συνολικό μήκος 32 χλμ και 7 σταθμούς - στάσεις (Μαρκόπουλο, Καλύβια, Κερατέα, Δασκαλειό, Θορικός, Κυπριανός και Λαύριο).

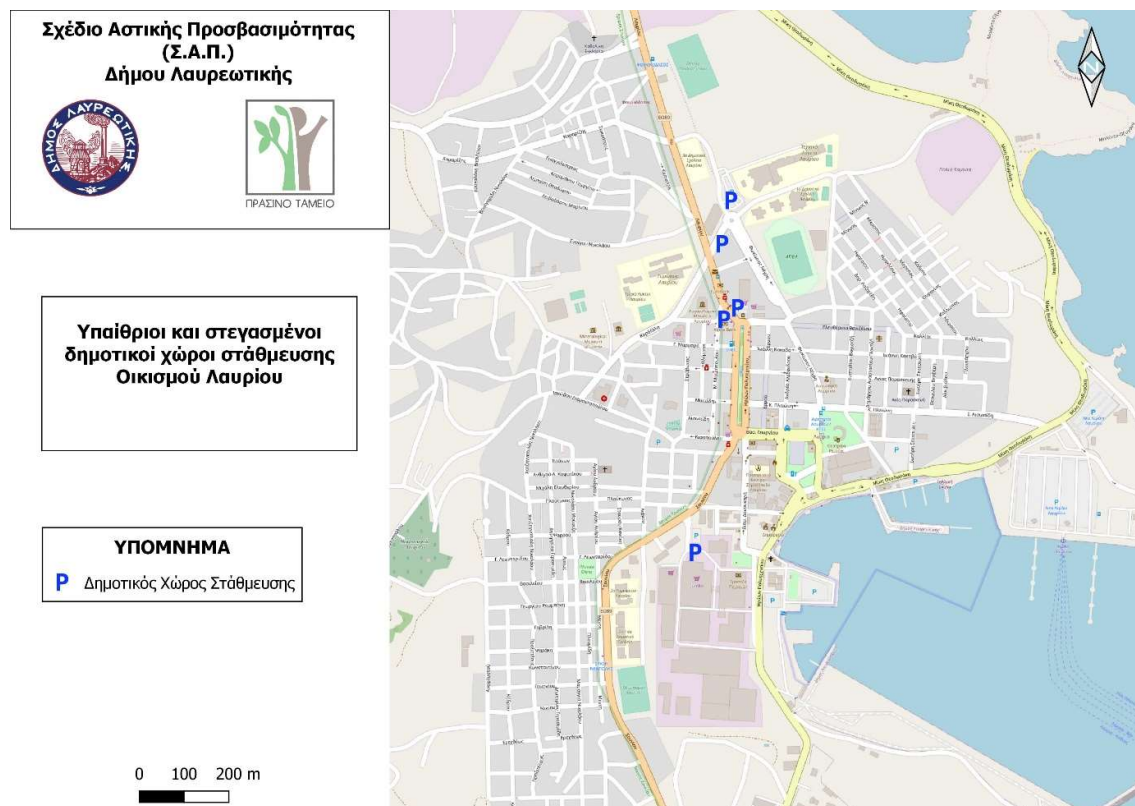
#### Δημιουργία λεωφορειολωρίδων στο κύριο οδικό δίκτυο

Μέσω αυτού του μέτρου τα λεωφορεία θα μπορέσουν να προσεγγίσουν την αξιοπιστία και τη συνεπή και εύρυθμη λειτουργία των Μέσων Σταθερής Τροχιάς και παράλληλα θα γίνουν πιο ανταγωνιστικά έναντι των οχημάτων Ι.Χ.

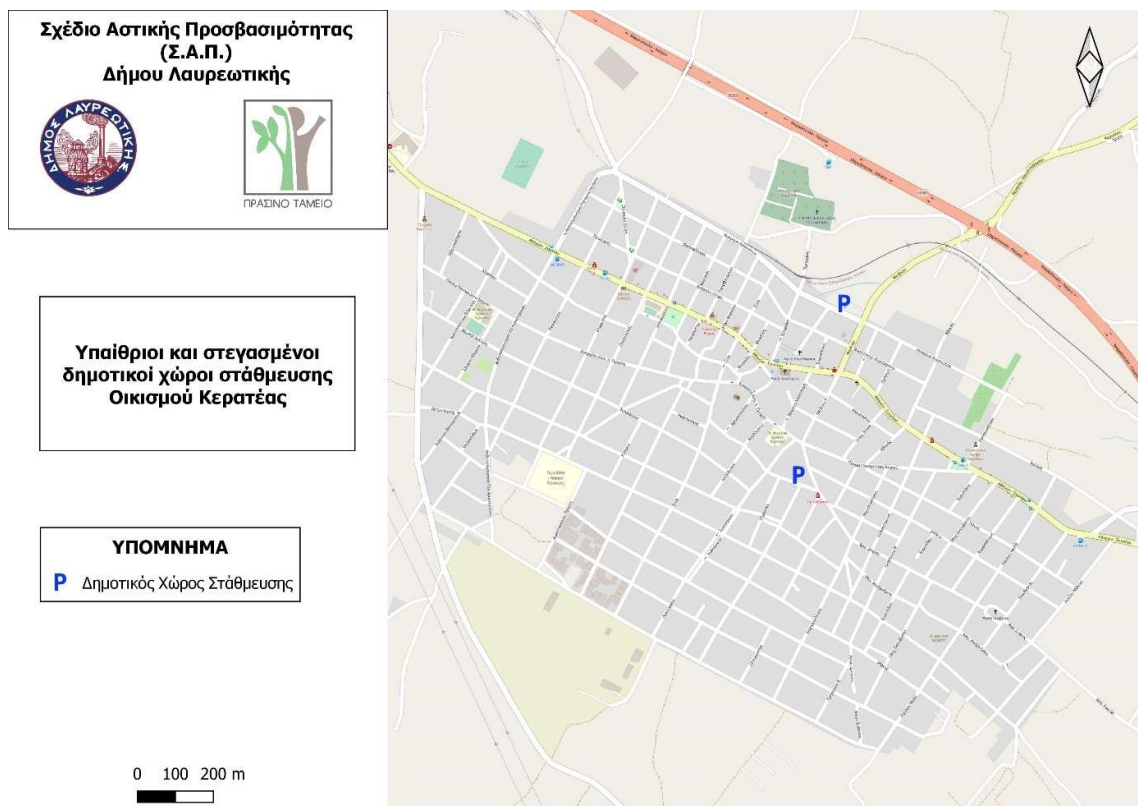
#### 9.5.7 Χώροι στάθμευσης – στάθμευση ΑμεΑ

Στον ακόλουθο χάρτη απεικονίζονται οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης του Δήμου Λαυρεωτικής.

Οι χώροι στάθμευσης αυτοί εξυπηρετούν τόσο τους κατοίκους όσο και τις ροές κυρίως επισκεπτών κατά τη θερινή περίοδο.



Εικόνα 32: Υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης του Λαυρίου



Εικόνα 33: Υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης της Κερατέας

Ταυτόχρονα, σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων που εκπονήθηκε, προτείνεται η χωροθέτηση δύο θέσεων φόρτισης ΑμεΑ στην Κερατέα, δύο στο Λαύριο και μίας στον αρχαιολογικό χώρο του Σουνίου.

Τα χαρακτηριστικά του προτεινόμενου σταθμού παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 21: Προτεινόμενες θέσεις φόρτισης ΑμεΑ (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)

Α/Α	ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΘΕΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΦΟΡΤΙΣΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΟΡΤΙΣΤΩΝ	ΘΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ	Χ	Υ
1	ΑΜ01	Κερατέα	Κεντρική Πλατεία	DC 50kW	1	1	497890.07	4184271.11
2	ΑΜ02	Κερατέα	Βασ. Σοφίας	DC 50kW	1	1	497964.82	4183975.11
3	ΑΜ03	Λαύριο	Άγαλμα Σερπιέρι	DC 50kW	1	1	504669.81	4174096.21
4	ΑΜ04	Λαύριο	ΕΠΑΛ	DC 50kW	1	1	504644.83	4174399.65
5	ΑΜ05	Σούνιο	Αρχ. Χώρος Σουνίου	DC 50kW	1	1	502171.62	4166917.39



Εικόνα 34: Προτεινόμενες Θέσεις ΑμεΑ με Φορτιστή (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)



Εικόνα 35: Προτεινόμενη Θέση ΑμεΑ στην Κερατέα (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)



Εικόνα 36: Προτεινόμενη Θέση ΑμεΑ στο Λαύριο (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)



Εικόνα 37: Προτεινόμενη Θέση ΑμεΑ στο Σούνιο (Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δήμου Λαυρεωτικής, 2021)

### 9.5.8 Αποτίμηση μελλοντικών προβλέψεων στάθμευσης

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στον Δήμο προτείνει τα κάτωθι:

#### Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e – parking)

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα, επιφέροντας με αυτόν τον τρόπο αλλαγές στην φιλοσοφία των μετακινήσεων και προάγοντας ένα ολοκληρωμένο, βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα κινητικότητας. Στόχος είναι η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών αλλά και της καθημερινής ζωής των κατοίκων, παρέχοντας υποδομές που αναβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον.

Ταυτόχρονα μπορεί να διασφαλιστεί η στάθμευση των κατοίκων με την παροχή προνομίων ελεύθερης στάθμευσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, αλλά και η εξυπηρέτηση της βραχυχρόνιας στάθμευσης. Επιπρόσθετα, το μέτρο αυτό οδηγεί στην Ελεγχόμενη προσβασιμότητα οχημάτων στο κέντρο της πόλης και τελικά στην ενθάρρυνση για συνετή χρήση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το ποδήλατο. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης.

#### Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Προτείνεται η δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης, Park-n-Ride, δηλαδή εγκαταστάσεων που επιτρέπουν συνδέσεις με τις δημόσιες συγκοινωνίες ή κοινόχρηστα ποδήλατα και δίνουν την δυνατότητα στους επιβάτες και άλλους ανθρώπους που κατευθύνονται προς τα κέντρα της πόλης να αφήσουν τα οχήματά τους και να μεταφερθούν μέσω λεωφορείων, σιδηροδρομικών συστημάτων και car-pool προσεγγίσεις για το υπόλοιπο του ταξιδιού τους.

Ταυτόχρονα τα μέτρα της μείωσης θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και της διαπλάτυνσης πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης είναι σύμφωνα με τον επαναπροσδιορισμό της ιεραρχίας των χρηστών των δρόμων, της αναβάθμισης του ρόλου των πεζών και της επένδυσης σε MMM.



## 10. Καθορισμός διαδρομών και σημείων για αναβάθμιση προσβασιμότητας

Οι διαδρομές που έγινε καταγραφή:

Για την **Κερατέα** έχουν καταγραφεί οι εξής διαδρομές:

- Διαδρομή 1: KER-01
- Διαδρομή 2: KER-02
- Διαδρομή 3: KER-03
- Διαδρομή 4: KER-04
- Διαδρομή 5: KER-05
- Διαδρομή 6: KER-06
- Διαδρομή 7: KER-07

Για το **Λαύριο** έχουν καταγραφεί οι εξής διαδρομές:

- Διαδρομή 1: LAV-01
- Διαδρομή 2: LAV-02
- Διαδρομή 3: LAV-03
- Διαδρομή 4: LAV-04
- Διαδρομή 5: LAV-05
- Διαδρομή 6: LAV-06
- Διαδρομή 7: LAV-07

Για τον **Άγιο Κωνσταντίνο** έχει καταγραφεί η εξής διαδρομή:

- Διαδρομή 1: AG-01
- Διαδρομή 2: AG-02

Για την κάθε μια από τις παραπάνω διαδρομές έγινε η εξής κατηγοριοποίηση σχετικά με την ύπαρξη ή μη παραγόντων για την μελέτη όπως είναι:

1. Ράμπες
2. Η στάθμευση ΑΜΕΑ
3. Η γενική στάθμευση
4. Η στάθμευση με είσοδο
5. Η ύπαρξη όδευσης τυφλών
6. Τα πλακίδια που αλλάζει η διαδρομή ή προμηνύουν επικίνδυνο σημείο στην περίπτωση ύπαρξης όδευσης τυφλών
7. Τα υλικά του πεζοδρομίου

8. Τα περλίπτερα
9. Τα παγκάκια
10. Οι σχάρες ομβρίων
11. Οι κάδοι απορριμμάτων
12. Ο φωτισμός
13. Οι κακοτεχνίες στην υποδομή των πεζοδρομίων
14. Οι προεξοχές στην υποδομή των πεζοδρομίων
15. Η πρόσβαση ΑΜΕΑ στις πλατείες
16. Τα δένδρα που υπάρχουν στις πλατείες
17. Η ύπαρξη υπόστεγου στις πλατείες
18. Η πρόσβαση στην πλατεία με σκάλες
19. Τα κολονάκια
20. Τα τραπεζοκαθίσματα
21. Οι είσοδοι από κοινωφελής ή κοινόχρηστες χρήσεις
22. Οι πυροσβεστικοί κρουνοί
23. Οι πινακίδες σήμανσης
24. Τα καφάο
25. Η ύπαρξη γενικών ελεύθερων πινακίδων
26. Πολύ μεγάλες κλίσεις πεζοδρομίου-δαπέδου
27. Οι στάσεις ΜΜΜ
28. Οι διαβάσεις πεζών
29. Οι ποδηλατόδρομοι

## 10.1 Λαύριο

### 10.1.1 Διαδρομή LAV-01

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης στο ένα μέρος της και διπλής κατεύθυνσης σε ορισμένα σημεία. Στην εν λόγω διαδρομή παρατηρήθηκαν 6 σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, και σημειώθηκε η ύπαρξη 2 θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, κυβόλιθο και σκυρόδεμα ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο και 96 θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση υπάρχουν και είναι 9 όπως και 16 παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 35 κάδοι απορριμμάτων, ενώ υπάρχουν 103 σχάρες

απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 240 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή αριθμεί 6 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 391 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 113 πινακίδες σήμανσης, ενώ υπάρχουν και 2 πυροσβεστικοί κρουνοί. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα υπάρχουν και είναι 13, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχουν 14 καφάο.



Εικόνα 38: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-01 (Πηγή: google maps)

### 10.1.2 Διαδρομή LAV-02

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή παρατηρήθηκαν 9 σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα

πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, και σημειώθηκαν 3 θέσεις στάθμευσης που να εξυπηρετούν την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, κυβόλιθο και σκυρόδεμα ενώ υπάρχουν 2 ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης με είσοδο και 18 θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση υπάρχουν και είναι 6 όπως επίσης ούτε και 132 παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 10 κάδοι απορριμμάτων, ενώ υπάρχουν 82 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 113 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή παρατηρήθηκαν 16 κακοτεχνίες. Η διαδρομή αριθμεί 141 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 226 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 4 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχουν 6 καφάο.



Εικόνα 39: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-02 (Πηγή: google maps)

### 10.1.3 Διαδρομή LAV-03

Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, και κυβόλιθο ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα δεν καταγράφηκαν κάδοι απορριμμάτων, ενώ υπάρχουν 5 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 22 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή αριθμεί 13 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα δεν καταγράφηκαν πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχει καφάο.



Εικόνα 40: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-03 (Πηγή: Google maps)

#### 10.1.4 Διαδρομή LAV-04

Παρατηρήθηκαν 8 στύλοι φωτισμού, 2 πινακίδες σήμανσης και 50 δένδρα. Για τις υπόλοιπες κατηγορίες όπως αυτές αναφέρονται τόσο στις προηγούμενες διαδρομές μα και στις επόμενες δεν υπάρχει κάποια καταγραφή.



Εικόνα 41: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-03 (Πηγή: Google maps)

#### 10.1.5 Διαδρομή LAV-05

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης σε ορισμένα τμήματα.

Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, και δεν σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, κυβόλιθο και σκυρόδεμα ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο και 76 θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση υπάρχουν και είναι 9 όπως και 16 παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 35 κάδοι απορριμμάτων, ενώ υπάρχουν 134 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 98 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή παρατηρήθηκαν 3 κακοτεχνίες. Η διαδρομή αριθμεί 296 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 66 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 138 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχουν πυροσβεστικοί κρουνοί. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα υπάρχουν και είναι 6, ενώ δεν παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχουν 14 καφάο.



Εικόνα 42: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-05 (Πηγή: Google maps)

#### 10.1.6 Διαδρομή LAV-06

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης στο ένα μέρος της και διπλής κατεύθυνσης σε κάποια άλλα. Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, και σημειώθηκε η ύπαρξη 2 θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, κυβόλιθο ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο και 120 θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση υπάρχουν και είναι 9 όπως και 16 παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 18 κάδοι απορριμμάτων, ενώ υπάρχουν 32 σχάρες



απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 240 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή αριθμεί 68 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 272 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 50 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχουν πυροσβεστικοί κρουνοί. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχουν καφάο.



Εικόνα 43: Στιγμιότυπο διαδρομής LAV-06 (Πηγή: Google maps)

#### 10.1.7 Διαδρομή LAV-07

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή παρατηρήθηκαν 6 σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα

πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, και δεν σημειώθηκε θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, κυβόλιθο και σκυρόδεμα ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο και 96 θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση υπάρχουν και είναι 4 όπως και 6 παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 14 κάδοι απορριμμάτων, ενώ υπάρχουν 128 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 120 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή αριθμεί 248 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 18 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 24 πινακίδες σήμανσης, ενώ υπάρχουν και 8 πυροσβεστικοί κρουνοί. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα υπάρχουν και είναι 4, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχουν 10 καφάο.



Εικόνα 44: Στιγμιότυπο διαδρομή LAV-07 (Πηγή: Google maps)

## 10.2 Κερατέα

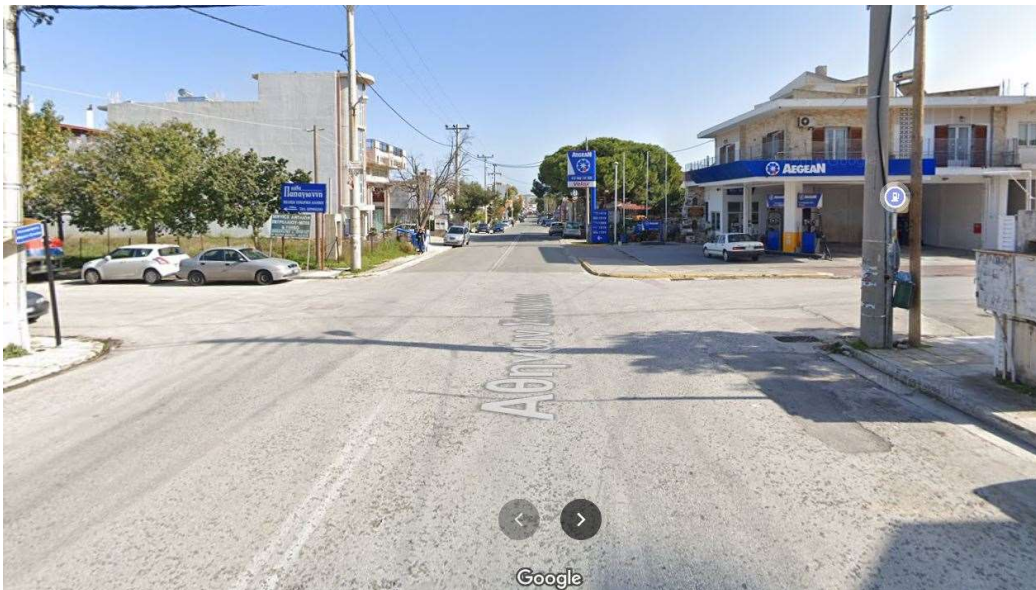
### 10.2.1 Διαδρομή KER-01

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή παρατηρήθηκαν 3 σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση υπάρχουν και είναι 9 στο σύνολο όπως επίσης και 4 παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 17 κάδοι απορριμμάτων, μα υπάρχουν 107 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 4 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή παρατηρήθηκαν 135 σημεία με κακοτεχνία. Η διαδρομή έχει 71 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 146 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 146 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα υπάρχουν και είναι 5, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις MMM και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχει 2 καφάο.



Εικόνα 45: Στιγμιότυπο KER -01 (Πηγή: Google maps)

### 10.2.2 Διαδρομή KER-02

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή παρατηρήθηκαν 6 σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ενώ δεν σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, υπάρχουν 4 ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 2 κάδοι απορριμμάτων, μα υπάρχουν 78 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 80 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή παρατηρήθηκαν 2 σημεία κακοτεχνία ή με επικινδυνότητα. Η διαδρομή έχει 138 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 146 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχει καφάο.



Εικόνα 46: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-02 (Πηγή: Google maps)

### 10.2.3 Διαδρομή KER-03

Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από συνδυασμός απλής πλάκας, κυβόλιθου και κεραμικών πλακιδίων ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα δεν καταγράφηκαν κάδοι απορριμμάτων, μα υπάρχουν 4 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 64 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή έχει 64 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 74 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουστός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις MMM και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχουν 12 καφάο.



Εικόνα 47: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-03 (Πηγή: Google maps)

#### 10.2.4 Διαδρομή KER-04

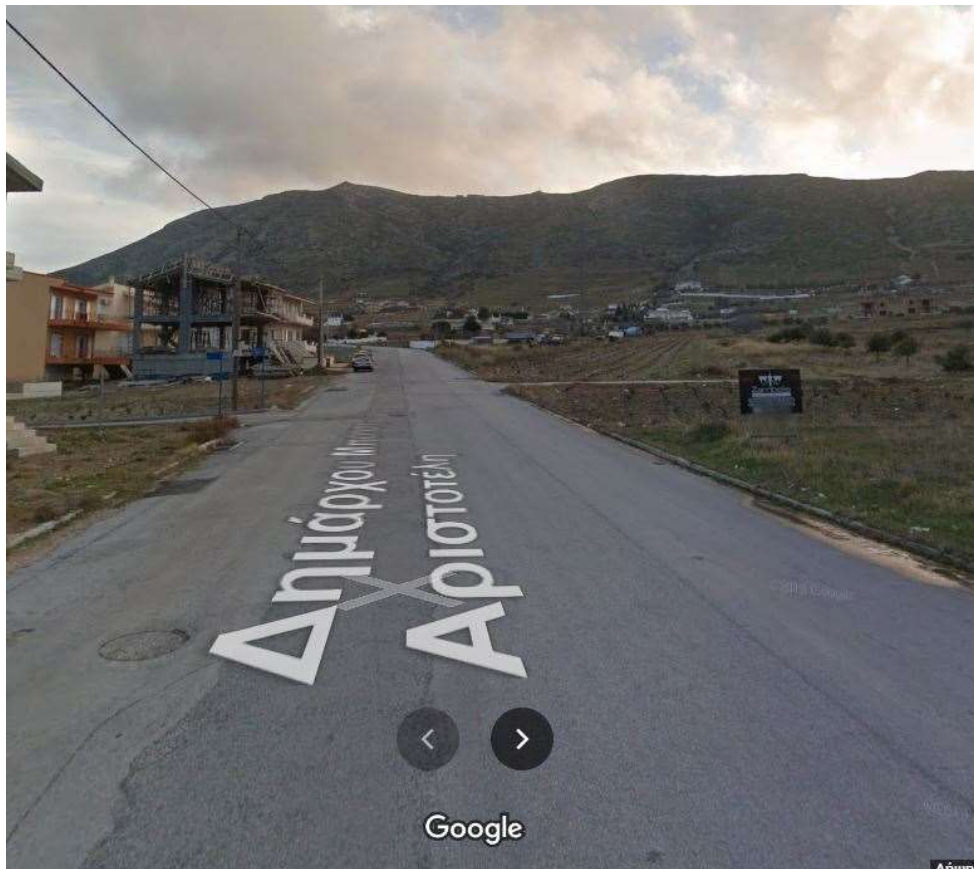
Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και

παγκάκια. Ακόμα δεν καταγράφηκαν κάδοι απορριμμάτων, μα υπάρχουν 129 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 86 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή 86 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 80 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχει καφάο.



Εικόνα 48: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-04 (Πηγή: Google Maps)

#### 10.2.5 Διαδρομή KER-05

Στην εν λόγω διαδρομή παρατηρήθηκαν 4 σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από

απλή πλάκα, κυβόλιθο και σκυρόδεμα ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 19 κάδοι απορριμμάτων, και υπάρχουν 132 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 86 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή 104 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 156 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις MMM και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχει καφάο.



Εικόνα 49: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-05 (Πηγή: google maps)



### 10.2.6 Διαδρομή KER-06

Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 4 κάδοι απορριμμάτων, μα υπάρχουν 64 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 62 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή έχει 88 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Καταγράφηκαν 8 κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 56 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις ΜΜΜ και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής υπάρχουν 8 καφάο.

### 10.2.7 Διαδρομή KER-07

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ, ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Τα υλικά του πεζοδρομίου αποτελούνται από απλή πλάκα, και σκυρόδεμα ενώ δεν υπάρχει ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο μα ούτε και θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα δεν καταγράφηκαν κάδοι απορριμμάτων, μα υπάρχουν 4 σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 4 στύλους.

Στην συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρατηρήθηκε κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή 8 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν

καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού.

Ακόμα καταγράφηκαν 3 πινακίδες σήμανσης, ενώ δεν υπάρχει κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν, ούτε παρατηρήθηκαν στάσεις MMM και ποδηλατόδρομοι. Τέλος στο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχει καφάο.



Εικόνα 50: Στιγμιότυπο διαδρομής KER-07 (Πηγή: Google maps)

### 10.3 Άγιος Κωνσταντίνος

#### 10.3.1 Διαδρομή AG-01

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό διπλής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Για τα υλικά του πεζοδρομίου δεν υπάρχει κάποια πληροφορία ενώ υπάρχει 1 ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο αλλά όχι ελεύθερες θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «B» που να σημαίνουν τον κίνδυνο. Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και

παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 5 σχάρες απορροής ομβρίων και 4 κάδοι απορριμμάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 12 στύλους.

Υπάρχει 1 στάση ΜΜΜ χωρίς όμως την ύπαρξη ποδηλατόδρομου ή και καφάο. Ακόμα καταγράφηκαν 10 πινακίδες σήμανσης ενώ δεν υφίσταται κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Στην συγκεκριμένη διαδρομή παρατηρήθηκε 1 κακοτεχνία ή επικίνδυνο σημείο. Η διαδρομή αριθμεί 25 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν.



Εικόνα 51: Στιγμιότυπο διαδρομής AG-01 (Πηγή: Google maps)

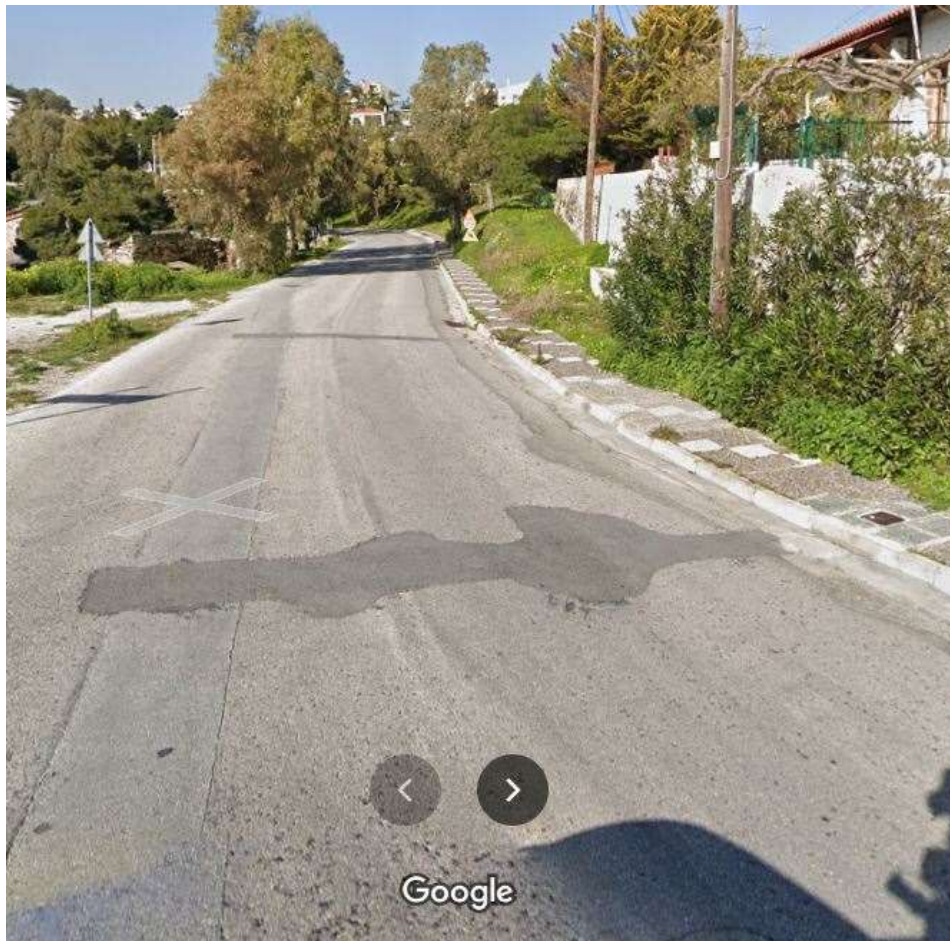
### 10.3.2 Διαδρομή AG-02

Η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί οδό διπλής κατεύθυνσης σε όλο το μήκος της. Στην εν λόγω διαδρομή δεν παρατηρήθηκαν σημεία πεζοδρομίου που να διαθέτουν ειδική ράμπα πρόσβασης σε άτομα ΑμεΑ ούτε όμως σημειώθηκε η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης που να εξυπηρετεί την συγκεκριμένη ομάδα. Για τα υλικά του πεζοδρομίου δεν υπάρχει κάποια πληροφορία ενώ δεν υπάρχει ούτε ιδιωτικός χώρος στάθμευσης με είσοδο αλλά ούτε και ελεύθερες θέσεις στάθμευσης σε όλη την έκταση της διαδρομής.

Επιπλέον δεν παρατηρήθηκε όδευση τυφλών, οπότε σε προέκταση αυτού επίσης δεν υφίστανται ειδικά μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που να σημαίνουν τον κίνδυνο.

Περίπτερα που να εμποδίζουν την ελεύθερη διέλευση δεν υπάρχουν όπως επίσης ούτε και παγκάκια. Ακόμα καταγράφηκαν 10 σχάρες απορροής ομβρίων και 1 κάδος απορριμμάτων σε όλη την έκταση της διαδρομής. Το επίπεδο του αστικού φωτισμού έχει 8 στύλους.

Υπάρχει 1 στάση ΜΜΜ χωρίς όμως την ύπαρξη ποδηλατόδρομου ή και καφάο. Ακόμα καταγράφηκαν 16 πινακίδες σήμανσης ενώ δεν υφίσταται κανένας πυροσβεστικός κρουνός. Στην συγκεκριμένη διαδρομή παρατηρήθηκαν 2 κακοτεχνίες ή επικίνδυνα σημεία. Η διαδρομή αριθμεί 15 δένδρα σε όλο το μήκος της ενώ δεν υπάρχουν μεμονωμένες κλίμακες. Δεν καταγράφηκαν κολωνάκια, ενώ επίσης δεν υπάρχουν υπόστεγα που να αποτελούν στοιχεία σκίασης και δροσισμού. Χώροι που να έχουν παραληφθεί από τις επιχειρήσεις για τραπεζοκαθίσματα δεν υπάρχουν.



Εικόνα 52: Στιγμιότυπο διαδρομής AG-02 (Πηγή: Google maps)

## 11. Συμμετοχή κοινού και διαβουλευτικές διαδικασίες

Στο πλαίσιο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο για τα προβλήματα των μετακινήσεων που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του Δήμου.

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει έξι (6) ενότητες οι οποίες είναι οι εξής:

- Μετακινήσεις
- Δημόσια Συγκοινωνία
- Περπάτημα
- Ποδήλατο
- Δημόσιος Χώρος
- Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Η δομή του ερωτηματολογίου παρουσιάζεται στην επόμενη σελίδα και είναι προσβάσιμο μέσω του συνδέσμου:

<https://forms.gle/uiRadr942pU4ZR2V6>

Η δομή του ερωτηματολογίου στηρίζεται στην αντίστοιχη έρευνα ερωτηματολογίου που είχε δημιουργηθεί στο πλαίσιο της υπηρεσίας με τίτλο: *«Πιλοτική Συλλογή και Ανάλυση Δεδομένων προσβασιμότητας για την ολοκλήρωση του Εθνικού Σχεδίου Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή»* (Λάμπρος Μητρόπουλος, 2021).

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΟΙΚΩΝ & ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ

Το παρόν ερωτηματολόγιο διενεργείται στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου Λαυρεωτικής.

Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου διαρκεί 5 λεπτά και οι απαντήσεις θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την εκπόνηση του ΣΑΠ.

Η εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο.

Ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τον Δήμο Λαυρεωτικής για την περιοχή εντός των διοικητικών του ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του ν. 4819/2021.

Κύριος στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

### Ενότητα Α: Μετακινήσεις

1) Η ενίσχυση της πρόσβασης στο δημόσιο χώρο είναι βασικό ζητούμενο του Σ.Α.Π. **Πώς θα χαρακτηρίζατε τον τρόπο που μετακινείστε;**

Έχω αρκετές δυσκολίες στη μετακίνησή μου λόγω προβλημάτων υγείας αλλά γενικά μετακινούμαι αυτόνομα ΧΩΡΙΣ βοήθεια

Έχω οπτική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με ειδικό λευκό μπαστούνι, σκύλο οδηγό ή άλλο μέσο υποβοήθησης ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

Έχω οπτική αναπηρία οπότε μετακινούμαι ΜΕ συνοδεία άλλου προσώπου (φίλου, συγγενή, φροντιστή κ.α.)

Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με μπαστούνι, πατερίτσες ή άλλο μέσο υποβοήθησης ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με αναπηρικό καρότσι (ηλεκτρικό ή συμβατικό) ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με μέσο υποβοήθησης (πχ μπαστούνι ή καρότσι) ΚΑΙ ΜΕ συνοδεία άλλου προσώπου (φίλου, συγγενή, φροντιστή κ.α.)

Δεν έχω κάποια κινητική αναπηρία αλλά μετακινούμαι συχνά με παιδικό καρότσι και συναντώ πολλές δυσκολίες στην μετακίνησή μου

Δεν εντοπίζω προβλήματα στη μετακίνησή μου, ούτε συνοδεύω ενήλικα ή παιδιά που να χρειάζεται βοήθεια

Άλλο

(Συμπληρώστε:.....)

.....

.....)

2) Ποιο είναι το κύριο μέσο μετακίνησής σας;

Αυτοκίνητο (ΙΧ) ως οδηγός

Αυτοκίνητο (ΙΧ) ως συνεπιβάτης

Μοτοσυκλέτα

Ποδήλατο ή πατίνι

Δημόσια Συγκοινωνία (λεωφορείο ΚΤΕΛ)

Πεζή μετακίνηση (περπάτημα)

3) Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 όπου 1 σημαίνει Καθόλου ικανοποιημένος και 5 Πάρα πολύ ικανοποιημένος, ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις μετακινήσεις;

1: Καθόλου Ικανοποιημένος

2: Λίγο ικανοποιημένος

3: Ικανοποιημένος

4: Αρκετά ικανοποιημένος

5: Πολύ ικανοποιημένος

4) Είστε κάτοχος ΙΧ αυτοκινήτου;

Ναι

Όχι

5) Πόσο χρόνο καταναλώνετε για μια συνήθη καθημερινή μετακίνησή σας με ΙΧ αυτοκίνητο (ως οδηγός ή επιβάτης); Π.χ. όταν πηγαίνετε στη δουλειά ή για καθημερινές αγορές.

Λιγότερο από 5 λεπτά

5 - 10 λεπτά

10 – 20 λεπτά

20 – 30 λεπτά

30 – 45 λεπτά

Περισσότερο από 45 λεπτά

### Ενότητα Β: Δημόσια Συγκοινωνία

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ);

Κάθε μέρα

3 – 5 φορές την εβδομάδα

1 – 2 φορές την εβδομάδα

3 – 5 φορές το μήνα

Σπάνια

Ποτέ

2) Πόσο χρόνο είστε διατεθειμένοι να περπατήσετε για την πλησιέστερη στάση λεωφορείου;

Λιγότερο από 3 λεπτά

3 – 5 λεπτά

5 – 10 λεπτά

10 – 15 λεπτά

15 – 20 λεπτά

20 – 30 λεπτά

Περισσότερο από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία τις εξής χρήσεις (εντός του οχήματος ή οχημάτων αν πρόκειται για συνδυασμό μέσων δημόσιας συγκοινωνίας):

	Έως 10 λεπτά	10 – 20 λεπτά	20 – 30 λεπτά	30 – 40 λεπτά	40 – 50 λεπτά	Άνω των 60 λεπτών
Δημόσιες Υπηρεσίες						
Εμπορικά Καταστήματα						
Χώροι Πρασίνου/Αθλητικοί						



χώροι						
Περίθαλψη/Υγεία						
Χώροι Εκπαίδευσης						
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού						

4). Θα θέλατε να χρησιμοποιείτε λεωφορεία για την καθημερινή σας μετακίνηση, ΑΛΛΑ αντιμετωπίζετε πρόβλημα πρόσβασης (π.χ. δεν μπορείτε να μπειτε και να βγείτε εύκολα ή η στάση δεν είναι προσβάσιμη); Αν ναι ποιο δρομολόγιο και ποια στάση σας εξυπηρετεί;

Η απάντησή σας

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

### Ενότητα Γ: Περπάτημα

1). Πόσο συχνά περπατάτε;

- Κάθε μέρα
- 3 – 5 φορές την εβδομάδα
- 1 – 2 φορές την εβδομάδα
- 3 – 5 φορές τον μήνα
- Σπάνια
- Ποτέ

2). Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης πεζή μετακίνηση σας;

- Έως 5 λεπτά
- 5 – 10 λεπτά
- 10 – 15 λεπτά
- 15 – 20 λεπτά
- 20 – 30 λεπτά
- Περισσότερα από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θα διαθέτατε για να προσεγγίσετε με περπάτημα τις εξής χρήσεις;

	Έως 3 λεπτά	3-5 λεπτά	5-10 λεπτά	10-15 λεπτά	15-20 λεπτά	20-30 λεπτά	Άνω των 30λεπτών
Δημόσιες υπηρεσίες							
Εμπορικά καταστήματα							
Χώροι πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

4). Αξιολογίστε τα παρακάτω ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ κατά την μετακίνησή σας με περπάτημα (όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό)

	1	2	3	4	5
Το πλάτος του πεζοδρομίου δεν είναι επαρκές					
Η ύπαρξη εμποδίων στα πεζοδρόμια					
Η κατάσταση του πεζοδρομίου (υλικά, επίστρωση, κτλ)					
Οι διαβάσεις πεζών δεν είναι ασφαλείς					
Η συμπεριφορά των					

υπόλοιπων χρηστών του δρόμου					
Η υψηλή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων					
Το αίσθημα ασφάλειας κατά τις νυκτερινές ώρες					
Οι καιρικές συνθήκες					

5). Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό, πως επηρεάζουν οι παρακάτω παράμετροι τη μετακίνησή σας με περπάτημα;

	1	2	3	4	5
Σκίαση					
Βιοκλιματικά υλικά οδοστρώματος					
Φύτευση					
Φωτισμός					

#### Ενότητα Δ: Κατοχή Ποδηλάτου

1). Είστε κάτοχος ποδηλάτου;

Ναι

Όχι

2). Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;

Κάθε μέρα

3 – 5 φορές την εβδομάδα

1 – 2 φορές την εβδομάδα

3 – 5 φορές τον μήνα

Σπάνια

Ποτέ

3). Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης μετακίνηση σας με ποδήλατο;

Έως 5 λεπτά

5 – 10 λεπτά

- 10 – 15 λεπτά
- 15 – 20 λεπτά
- 20 – 30 λεπτά
- Περισσότερα από 30 λεπτά

4). Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με ποδήλατο τις εξής χρήσεις;

	Έως 3 λεπτά	3-5 λεπτά	5-10 λεπτά	10-15 λεπτά	15-20 λεπτά	20-30 λεπτά	Άνω των 30λεπτών
Δημόσιες υπηρεσίες							
Εμπορικά καταστήματα							
Χώροι πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

5). Αξιολογήστε τα παρακάτω ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ κατά την μετακίνησή σας με ποδήλατο (όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό)

	1	2	3	4	5
Η έλλειψη αποκλειστικών υποδομών για ποδήλατο					
Η κατάσταση των ποδηλατοδρόμων (υλικά, επίστρωση, κτλ)					
Οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς					
Η συμπεριφορά των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου					
Η υψηλή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων					
Οι καιρικές συνθήκες					

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης για ποδήλατο					
Η αδυναμία μεταφοράς του με τη δημόσια συγκοινωνία					

5). Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό, πως επηρεάζουν οι παρακάτω παράμετροι τη μετακίνησή σας με ποδήλατο;

	1	2	3	4	5
Σκίαση					
Βιοκλιματικά υλικά οδοστρώματος					
Φύτευση					
Φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες					

### Ενότητα Ε: Δημόσιος Χώρος

1). Πόσο σημαντική θεωρείτε τη βελτίωση των παρακάτω στην περιοχή σας; Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πολύ σημαντικό;

	1	2	3	4	5
Διαβάσεις πεζών					
Πεζοδρόμιο προσβάσιμο με ράμπες ΑΜΕΑ και όδευση τυφλών					
Στάσεις Δημόσιας Συγκοινωνίας					
Ποδηλατόδρομους					

2). Σε ΠΟΙΟΥΣ δημόσιους χώρους του δήμου σας θα θέλατε να πάτε, αλλά αντιμετωπίζετε πρόβλημα πρόσβασης;

Η απάντησή σας,

.....  
 .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3). Σε ΠΟΙΟΥΣ δημόσιους κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, πάρκα κ.λπ.) πρέπει να βελτιωθεί η πρόσβαση κατά προτεραιότητα;

Η απάντησή σας,

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4). Τι θα έκανε **ευκολότερη** την καθημερινή σας μετακίνηση στους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους του δήμου σας (πλατείες, πάρκα κ.α);

ή αναγγελία και περιγραφή του χώρου που βρίσκεστε με πληροφορίες για τη μετακίνησή σας σε αυτόν

Οπτική αναγγελία (αναγραφή σε πινακίδες πληροφοριών σχετικά με το χώρο)

Προκαθορισμένη θέση στάσης αναπηρικού αμαξιδίου ΑΜΕΑ

Ειδικές θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτου για ΑΜΕΑ

θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτου για εμποδιζόμενα άτομα (μειωμένη κινητικότητα/που χρειάζονται βοήθεια)

Ύπαρξη ράμπας (χειροκίνητη ή μη)

η αστικού εξοπλισμού για ΑΜΕΑ (πχ παγκάκι με ειδικό εξοπλισμό για άτομο με αναπηρία)

Ύπαρξη προσβάσιμης τουαλέτας για ΑΜΕΑ

Δεν γνωρίζω

Άλλο:

(Συμπληρώστε.....

.....

.....

.....)

## Ενότητα ΣΤ: Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

### 1). Φύλο

- Άνδρας  
 Γυναίκα  
 Δεν επιθυμώ να απαντήσω

### 2). Ηλικία

- 18 – 24 ετών  
 25 – 34 ετών  
 35 – 44 ετών  
 45 – 54 ετών  
 55 – 64 ετών  
 > 65 ετών

### 3). Εκπαίδευση (συμπληρώστε το επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε ολοκληρώσει)

- Απόφοιτος Γυμνασίου  
 Απόφοιτος Λυκείου  
 ΑΕΙ  
 Μεταπτυχιακό  
 Διδακτορικό  
 Δεν επιθυμώ να απαντήσω

### 4). Κύρια Απασχόληση

- Δημόσιος/Δημοτικός Υπάλληλος  
 Ιδιωτικός Υπάλληλος  
 Ελεύθερος Επαγγελματίας  
 Φοιτητής  
 Συνταξιούχος  
 Άνεργος  
 Οικιακά  
 Δεν επιθυμώ να απαντήσω

### 5). Οικογενειακό Εισόδημα

- Έως 10.000 ευρώ/έτος
- 10.001 – 20.000 ευρώ/έτος
- 20.001 – 30.000 ευρώ/έτος
- 30.001 – 40.000 ευρώ/έτος
- >40.000 ευρώ/έτος
- Δεν επιθυμώ να απαντήσω

6). Περιοχή Κατοικίας

- Λαύριο
- Κερατέα
- Άγιος Κωνσταντίνος
- Άλλος οικισμός του Δήμου Λαυρεωτικής
- Είμαι επισκέπτης του Δήμου Λαυρεωτικής
- Είμαι εργαζόμενος αλλά όχι κάτοικος του Δήμου Λαυρεωτικής
- Εκτός Δήμου Λαυρεωτικής

Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή!!



## 12. Π1β Χάρτες

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 5553/Β/2021 , η ενότητα Π1β αποτελείται από τους εξής χάρτες:

- (α) οι υπό διαμόρφωση υπαίθριοι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους έχει ολοκληρωθεί η Μελέτη Προσβασιμότητας ή το σχετικό έργο, καθώς και οι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους εκπονείται η ανωτέρω,
- (β) τα λοιπά σημεία στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας (ενδεικτικά: οδικό δίκτυο, πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών κ.λπ.),
- (γ) τα τυχόν ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
- (δ) οι τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,
- (ε) οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ/οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ για Η/Ο,
- (στ) οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης
- (ζ) οι υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατόδρομοι,
- (η) οι τερματικοί σταθμοί και οι στάσεις των ΜΜΜ σε συνάρτηση με τον Κ.Χ. που μελετάται,
- (θ) οι χωροθετημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας,
- (ι) τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, καθώς και ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτί-ρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται χάρτες της περιοχής του Δήμου.

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**

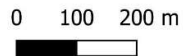



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

**ΘΕΜΑ:  
Υποδομές Διοίκησης και  
Υπηρεσιών Δήμου Λαυρεωτικής  
Οικισμός Λαυρίου**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  Υπηρεσία
-  Δημόσια Υπηρεσία
-  Δημαρχείο



Εικόνα 53: Υποδομές Διοίκησης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**





ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

**ΘΕΜΑ:  
Υποδομές Εκπαίδευσης Δήμου  
Λαυρεωτικής  
Οικισμός Λαυρίου**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**  
 Εκπαίδευση

0 100 200 m




Εικόνα 54: Υποδομές Εκπαίδευσης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**




**ΘΕΜΑ:  
Υποδομές Περιθαλψής Δήμου  
Λαυρεωτικής  
Οικισμός Λαυρίου**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**  
 Υποδομή Περιθαλψής

0 100 200 m




Εικόνα 55: Υποδομές Περιθαλψής στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**





**ΘΕΜΑ:**  
**Χώροι Στάθμευσης Δήμου  
Λαυρεωτικής**

**Οικισμός Λαυρίου**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

■ Χώρος Στάθμευσης

0 100 200 m




Εικόνα 56: Χώροι στάθμευσης στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**





ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

**ΘΕΜΑ:  
Πεζόδρομοι Δήμου  
Λαυρεωτικής  
Οικισμός Λαυρίου**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**  
— Πεζόδρομος

0 100 200 m



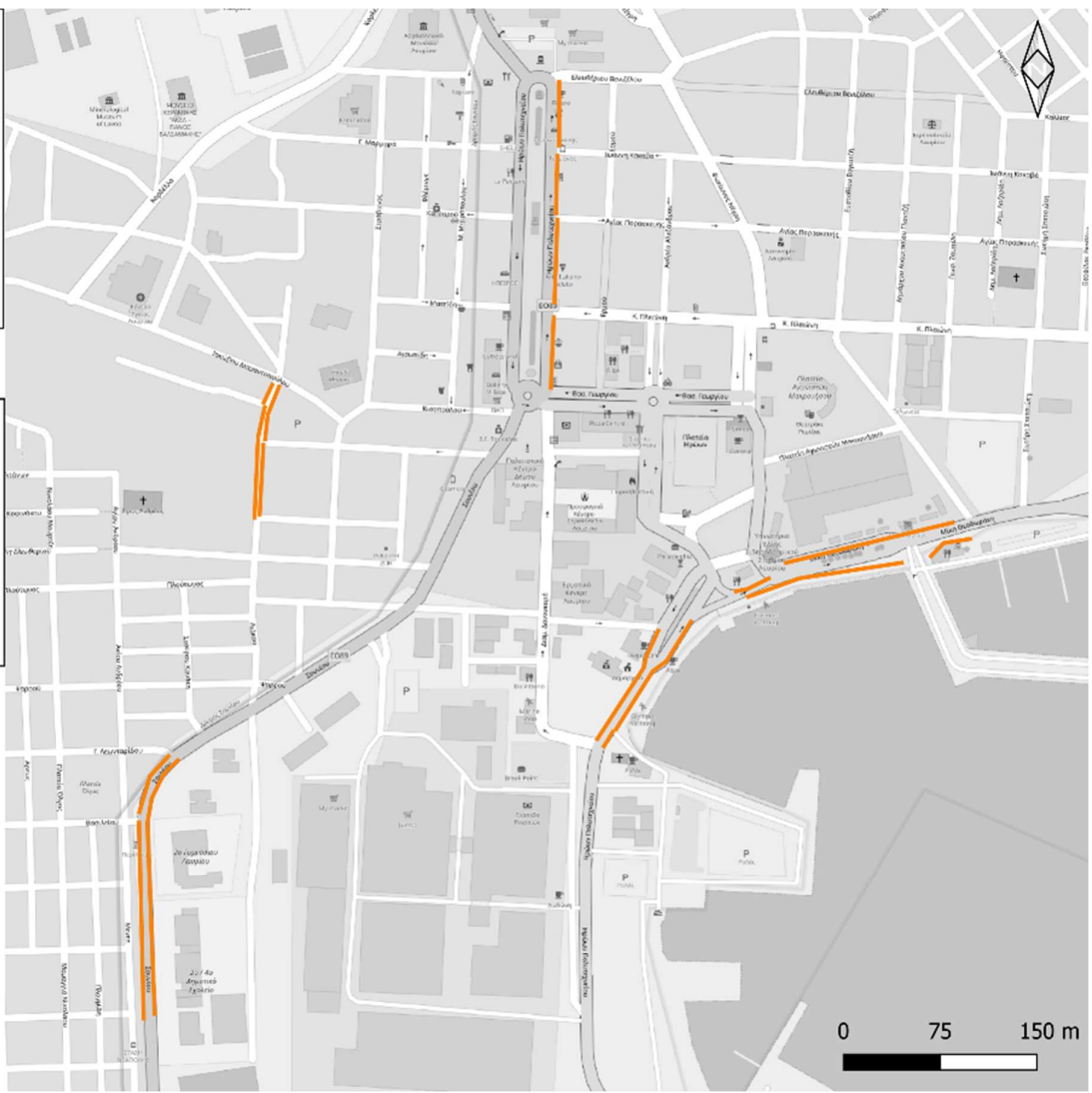

Εικόνα 57: Πεζόδρομοι στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π)  
Δήμου Λαυρεωτικής**

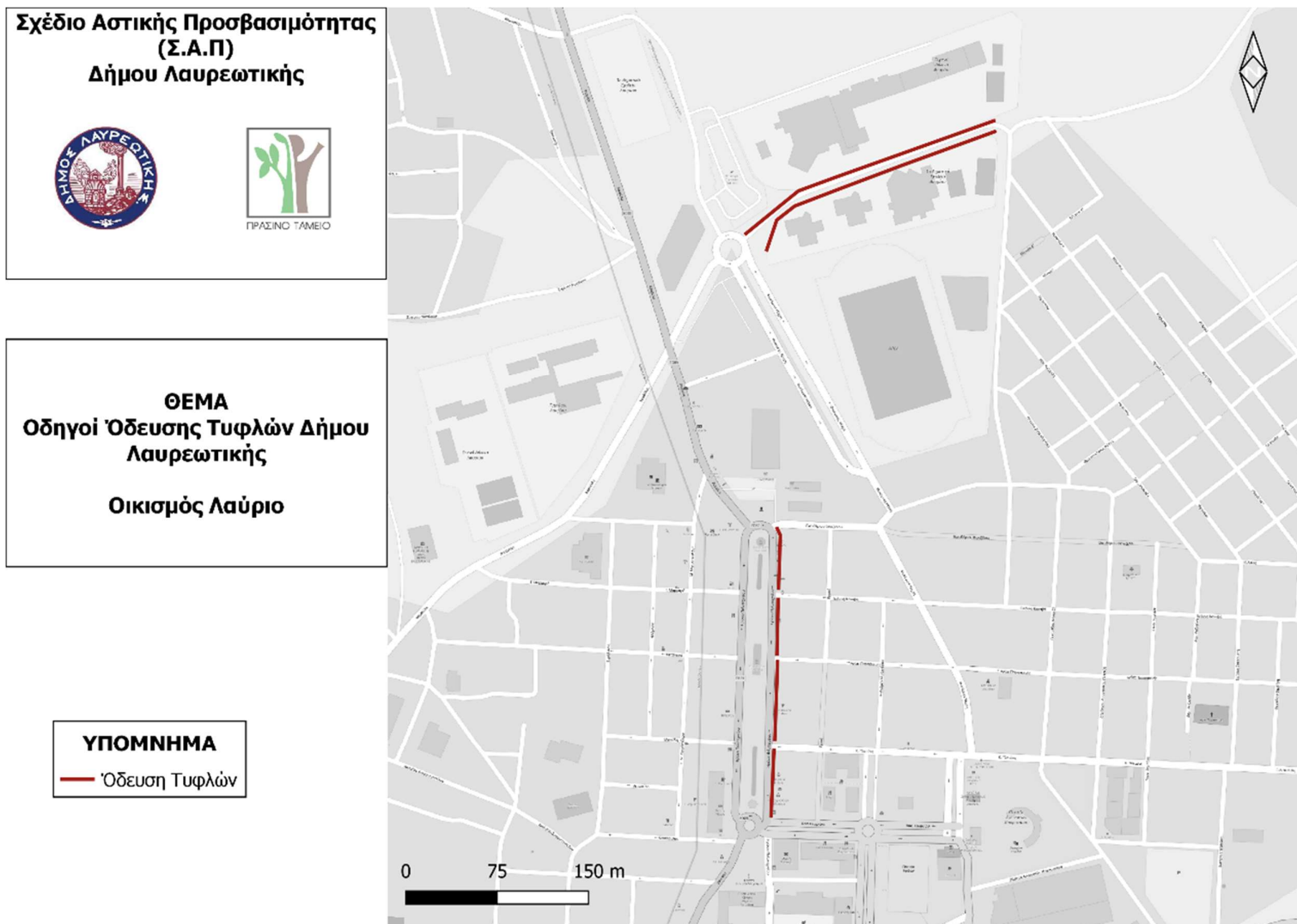



**ΘΕΜΑ**  
**Ράμπες ΑμεΑ Δήμου**  
**Λαυρεωτικής**  
**Οικισμός Λαύριο**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**  
— Ράμπες ΑμεΑ



Εικόνα 58:Ράμπες ΑμεΑ στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)



Εικόνα 59: Όδεση τυφλών στο Λαύριο (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)



**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**




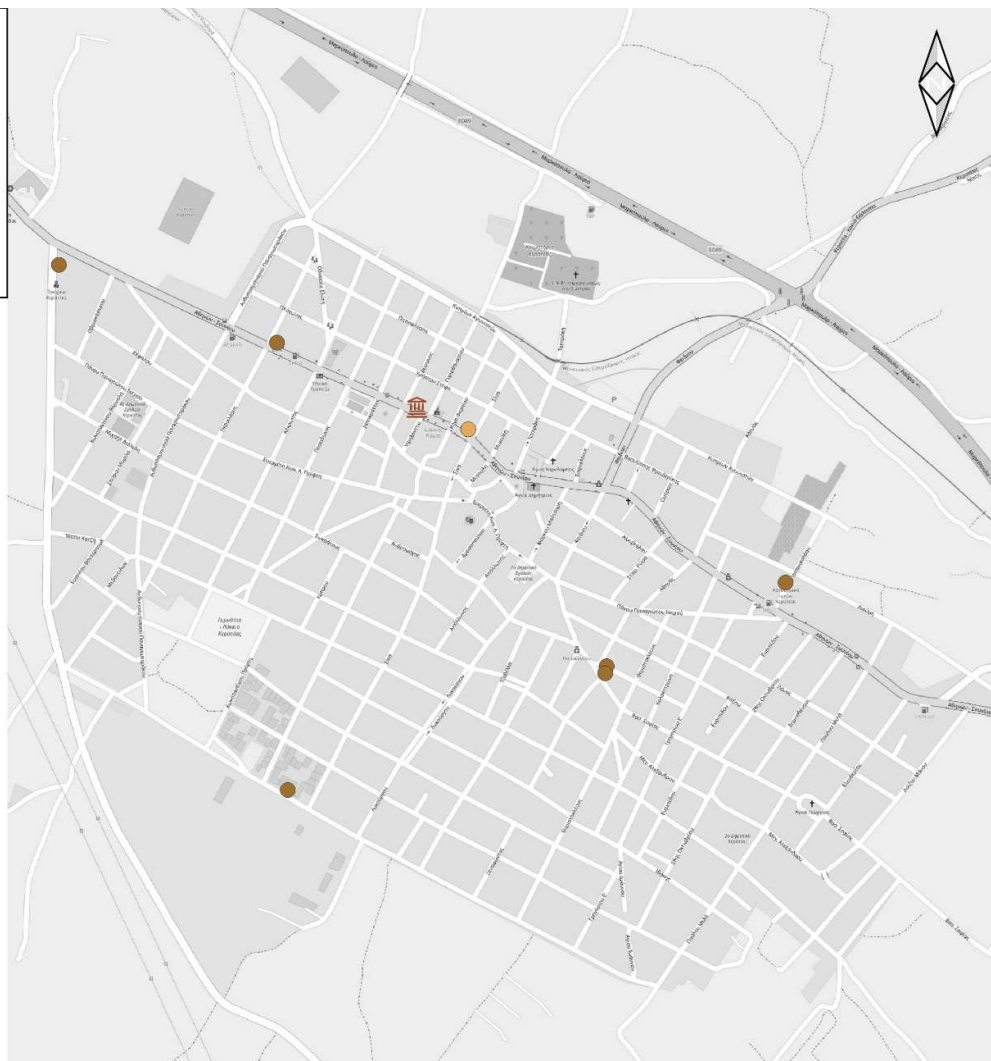

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

**ΘΕΜΑ:  
Υποδομές Διοίκησης και  
Υπηρεσιών Δήμου Λαυρεωτικής  
Οικισμός Κερατέας**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  Υπηρεσία
-  Δημόσια Υπηρεσία
-  Δημαρχείο

0 100 200 m

Εικόνα 60: Υποδομές Διοίκησης και Υπηρεσιών στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

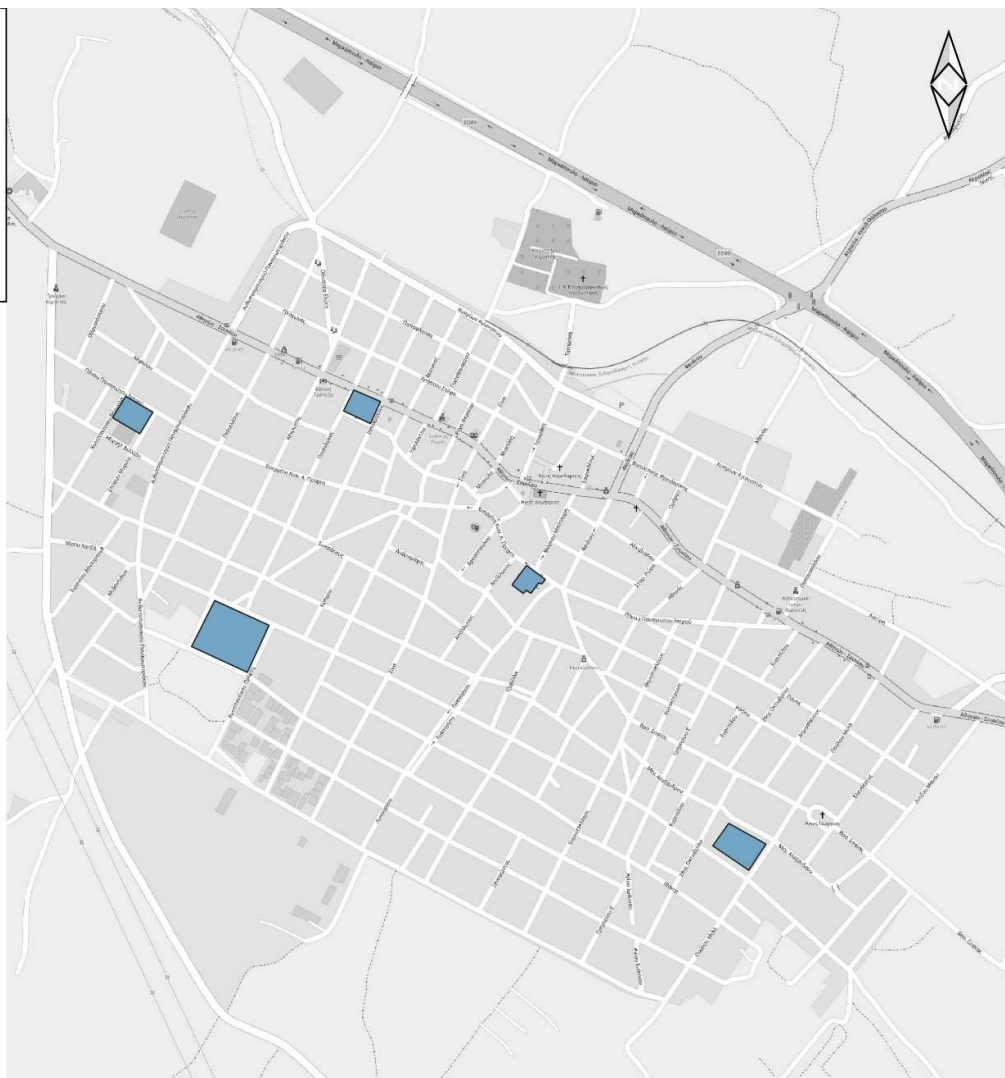
**ΘΕΜΑ:**  
**Υποδομές Εκπαίδευσης Δήμου  
Λαυρεωτικής**

**Οικισμός Κερατέας**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

 Εκπαίδευση

0 100 200 m



Εικόνα 61: Υποδομές Εκπαίδευσης στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ


**ΘΕΜΑ:**  
**Υποδομές Περιθαλψής Δήμου  
Λαυρεωτικής**

**Οικισμός Κερατέας**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

**+** Υποδομή Περιθαλψής

0 100 200 m



Εικόνα 62: Υποδομές Περιθαλψής στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**




ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ


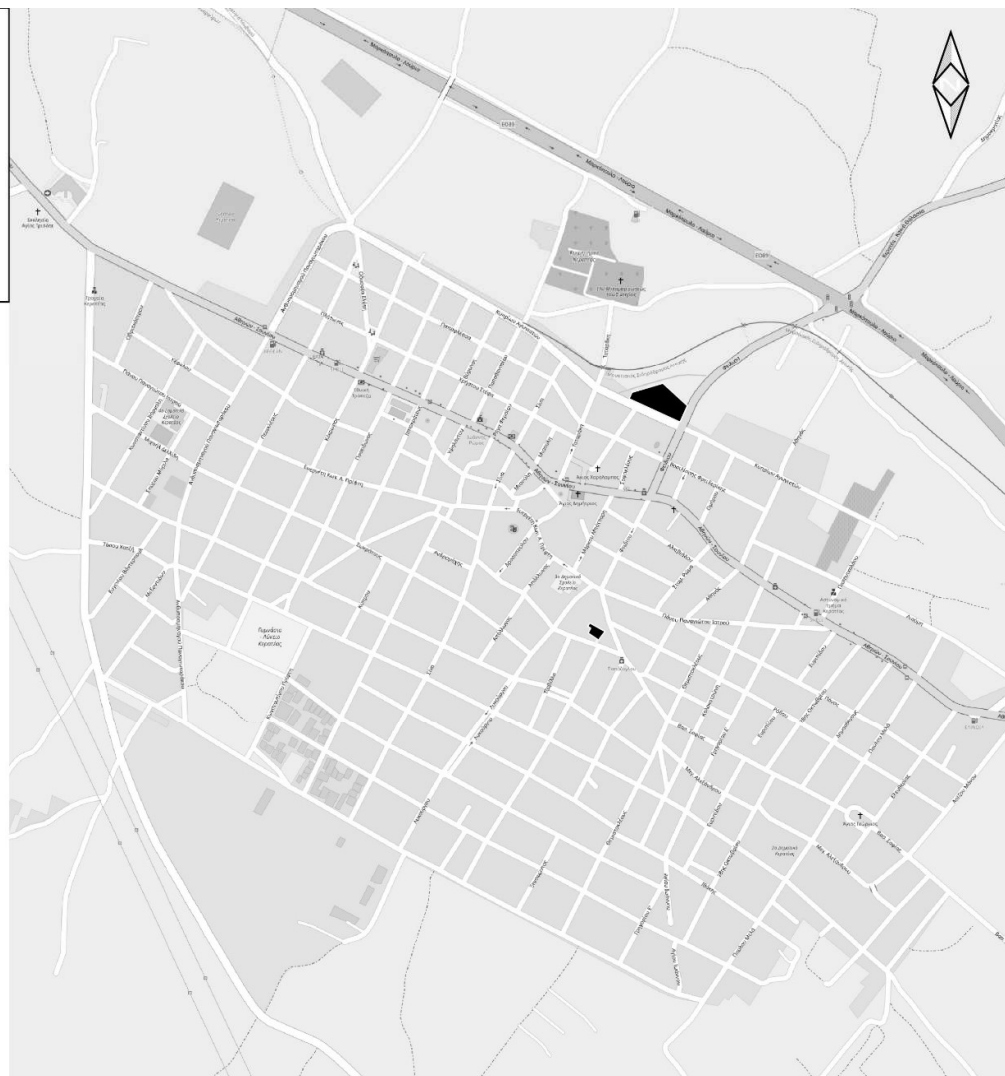
**ΘΕΜΑ:**  
**Χώροι Στάθμευσης Δήμου  
Λαυρεωτικής**

**Οικισμός Κερατέας**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

■ Χώρος Στάθμευσης

0 100 200 m

Εικόνα 63: Χώροι στάθμευσης στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)

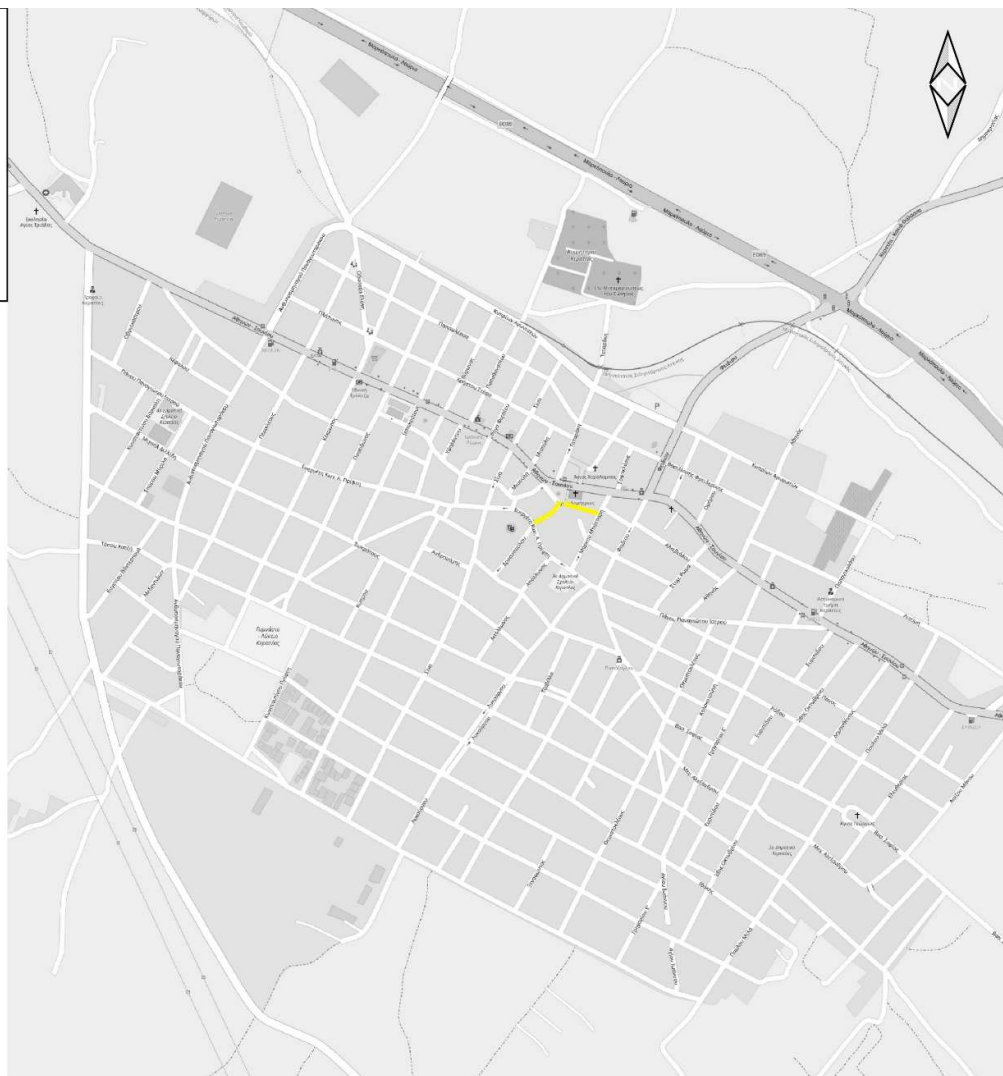
**Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας  
(Σ.Α.Π.)  
Δήμου Λαυρεωτικής**



**ΘΕΜΑ:**  
**Πεζόδρομοι Δήμου  
Λαυρεωτικής**  
**Οικισμός Κερατέας**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**  
— Πεζόδρομος

0 100 200 m



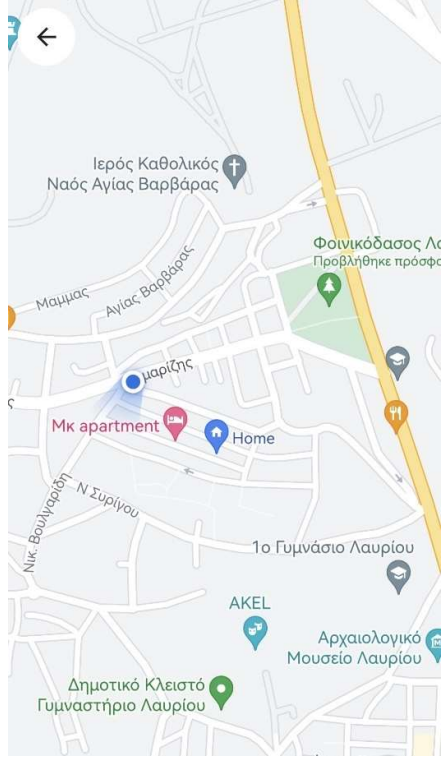

Εικόνα 64: Πεζόδρομοι στην Κερατέα (Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS)



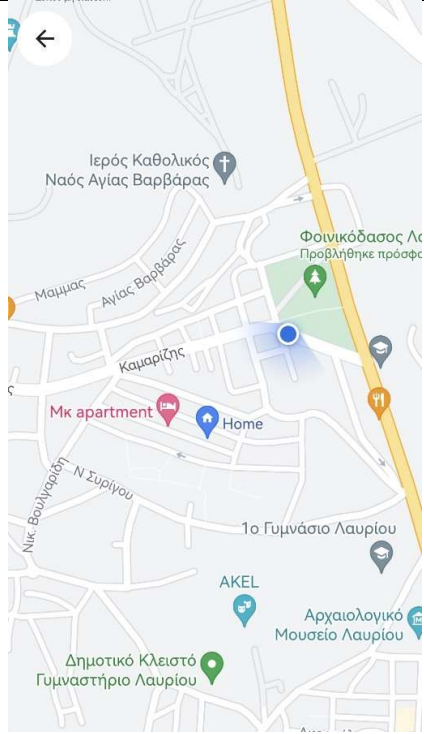
Εικόνα 65: Ράμπες ΑμεΑ στην Κερατέα(Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω QGIS

### 13. Φωτογραφική τεκμηρίωση

#### Λαύριο

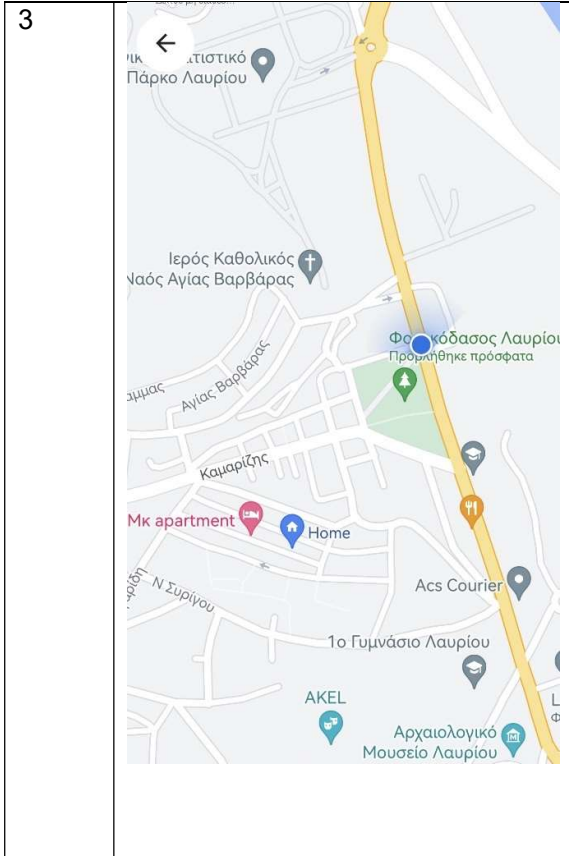
Α/Α	Τοποθεσία	Υφιστάμενη Κατάσταση				
1						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	
✓						

2

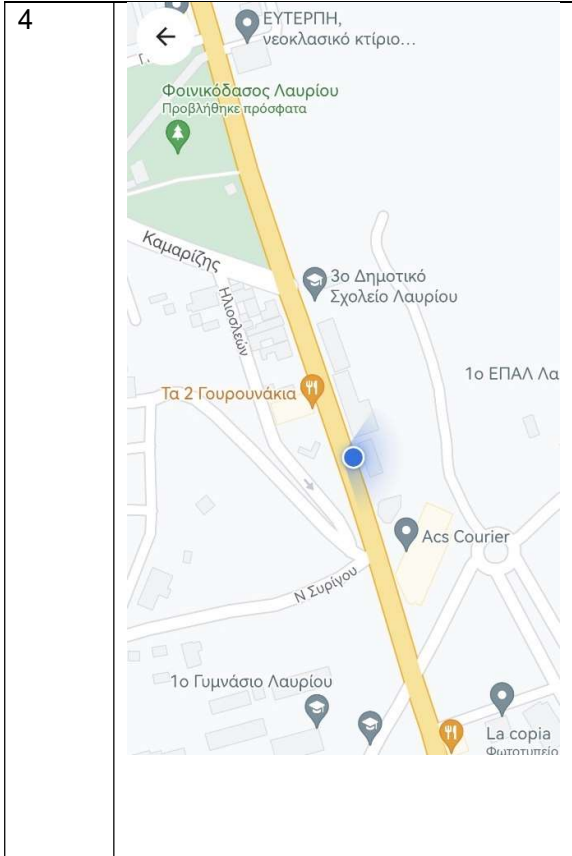


Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση
					✓

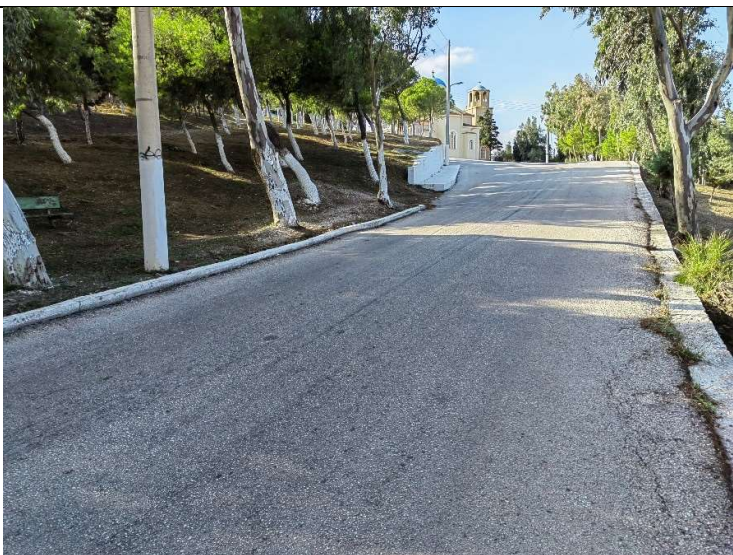
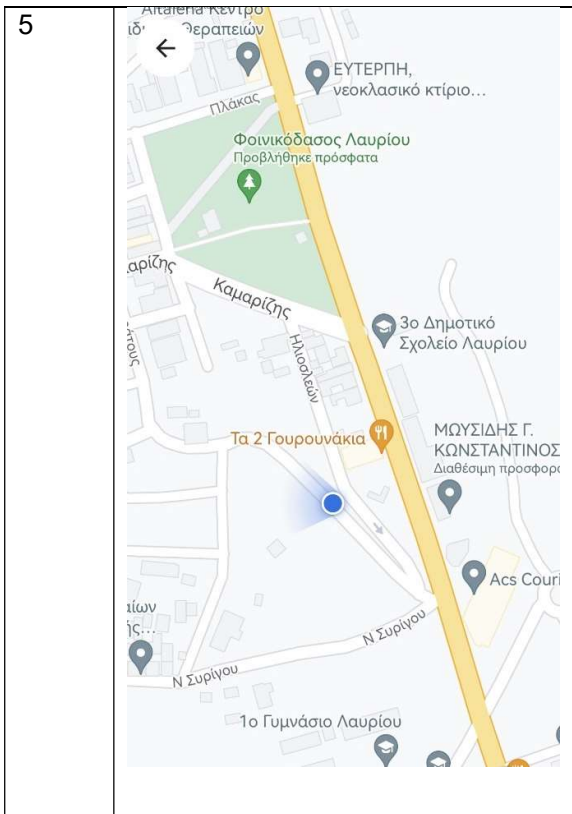




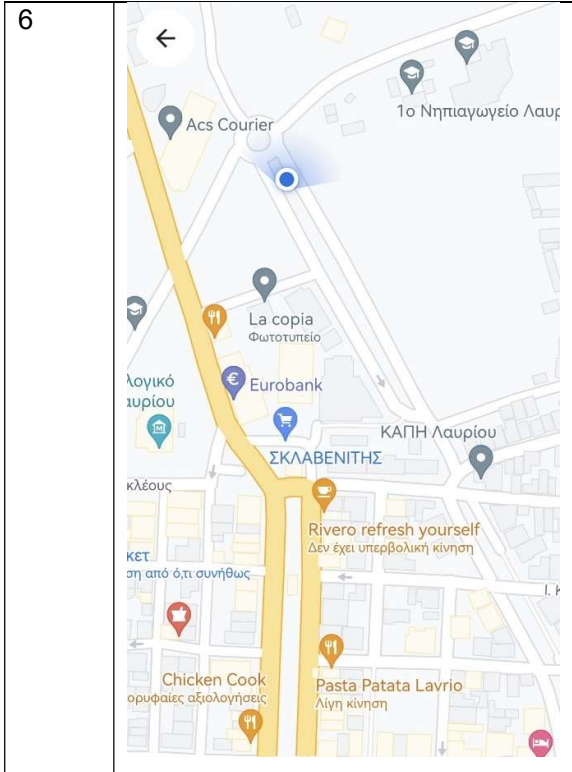
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση
					✓



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση
	✓			✓	✓

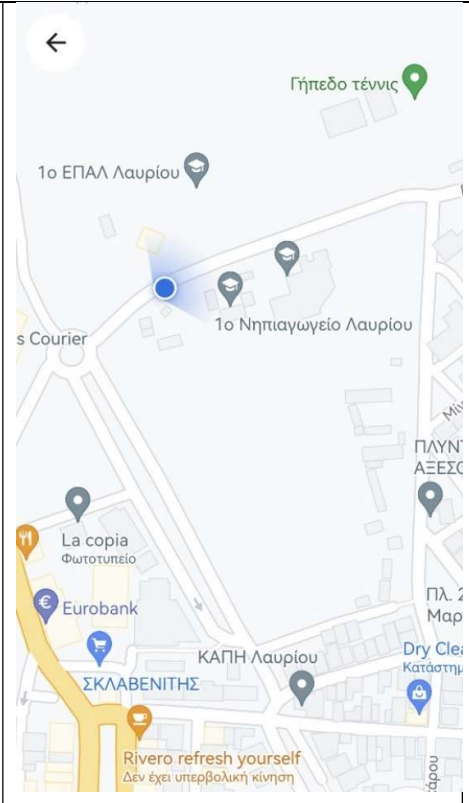


Κακοτεχνίες	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Κολωνάκια	Ποδηλατόδ ρομος
					✓		

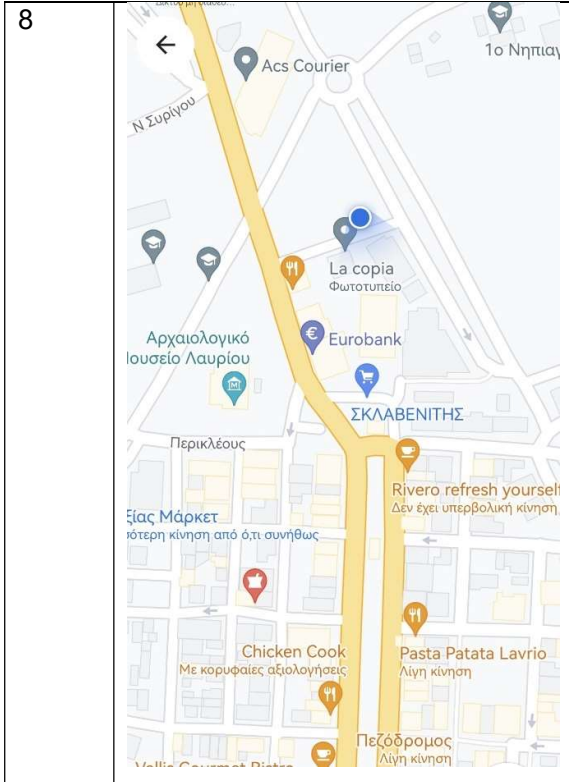


Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση
					✓

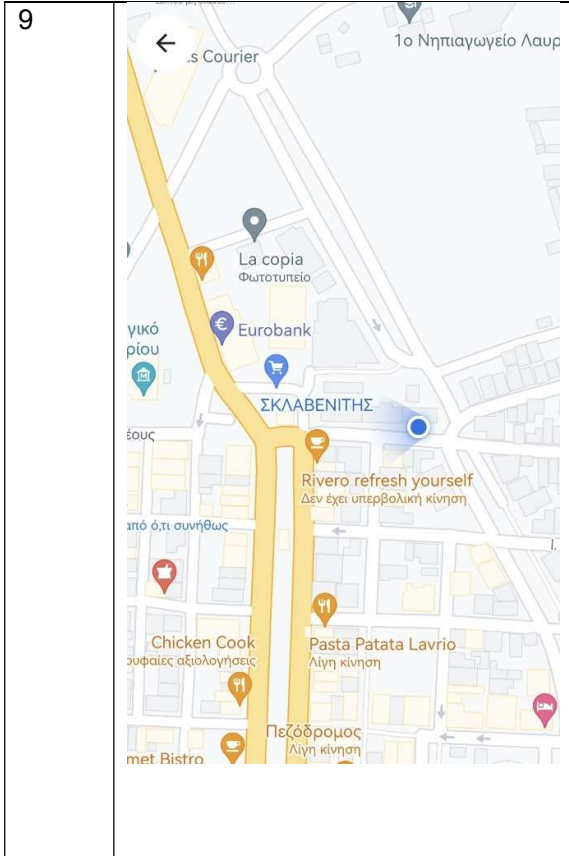
7



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος χώρου στάθμευσης
				✓	✓	

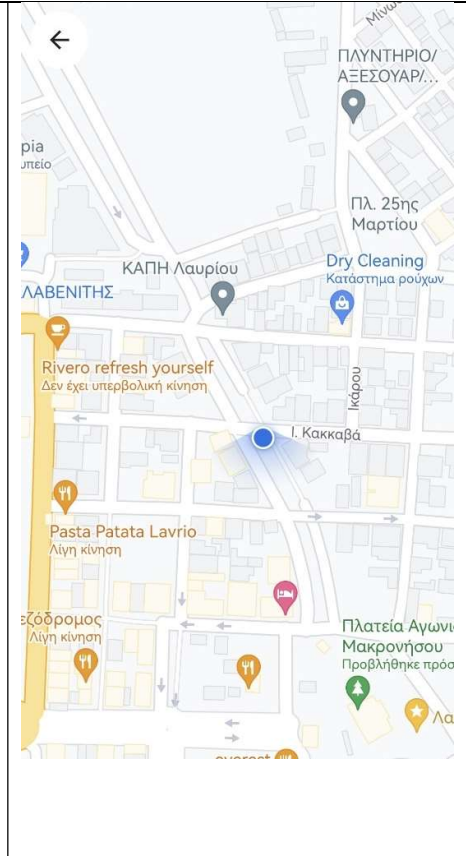


Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου ν	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓	✓	✓		✓	

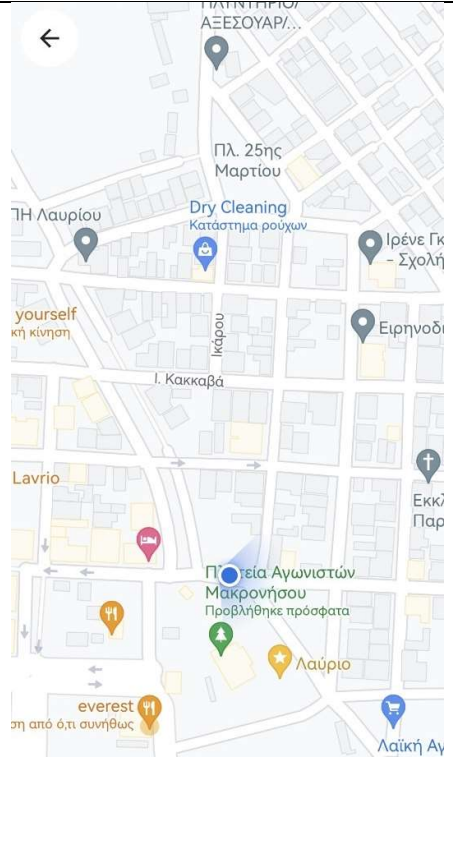
10



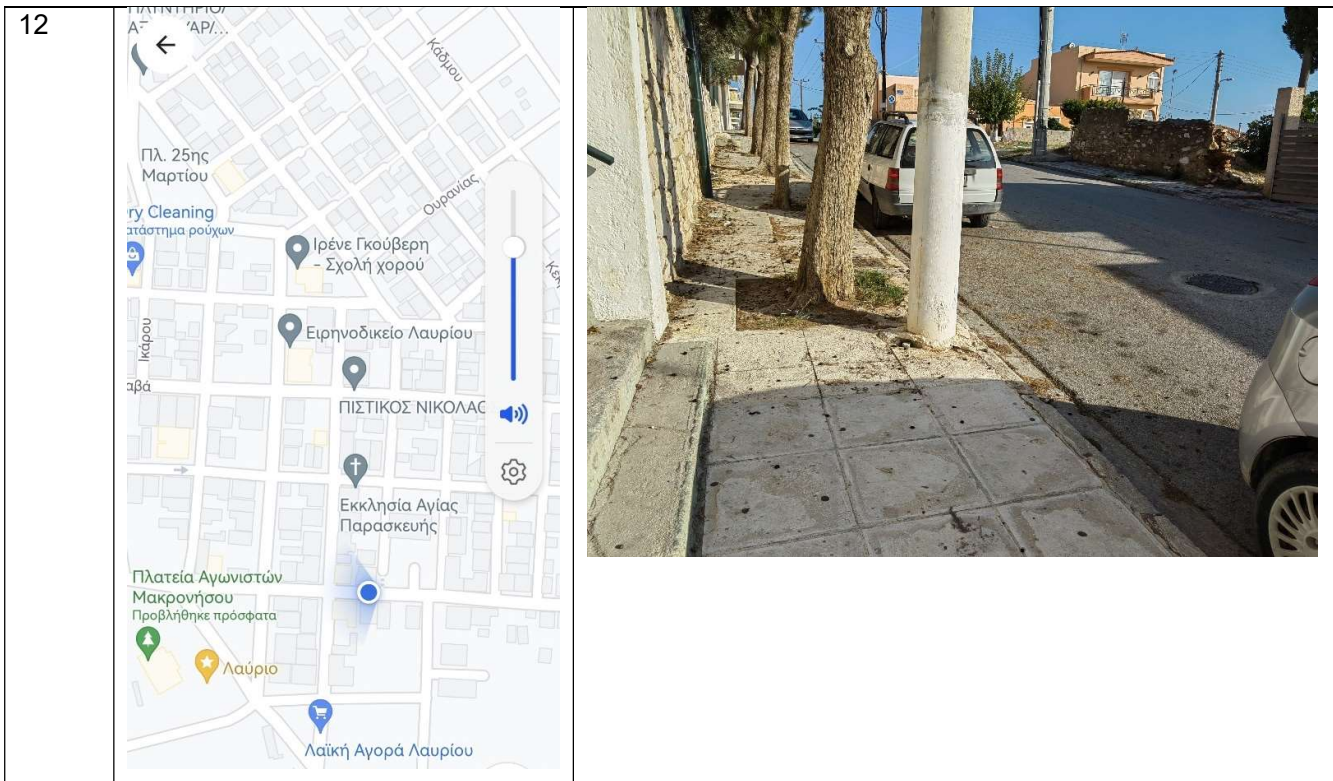
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου ν	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					



11

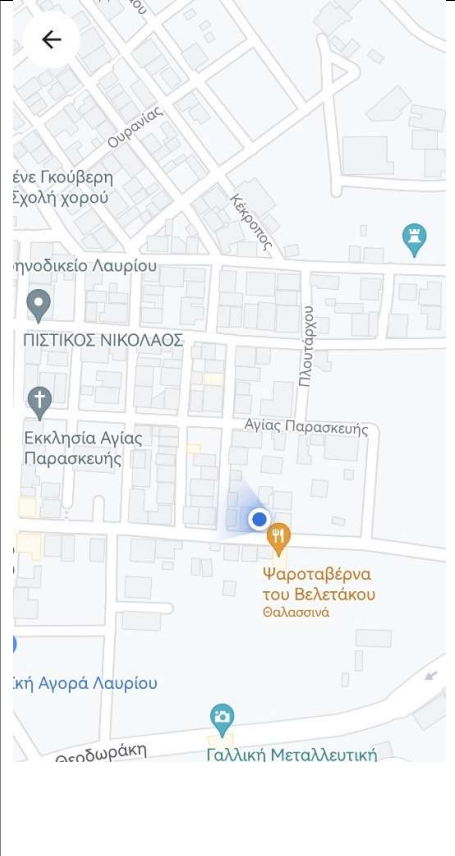


Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					



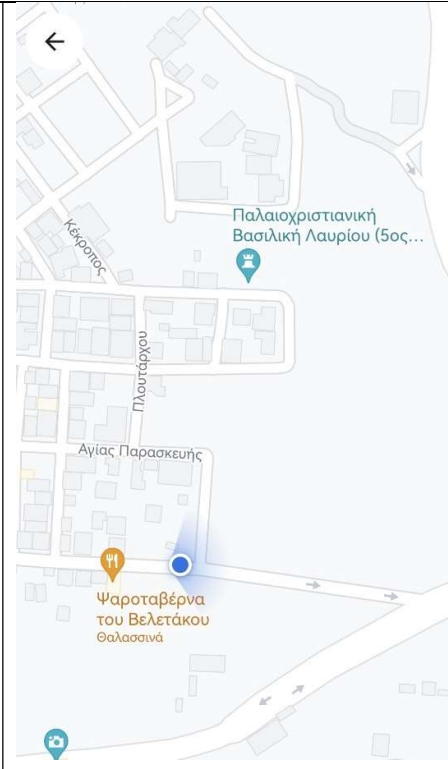
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓				✓	

13



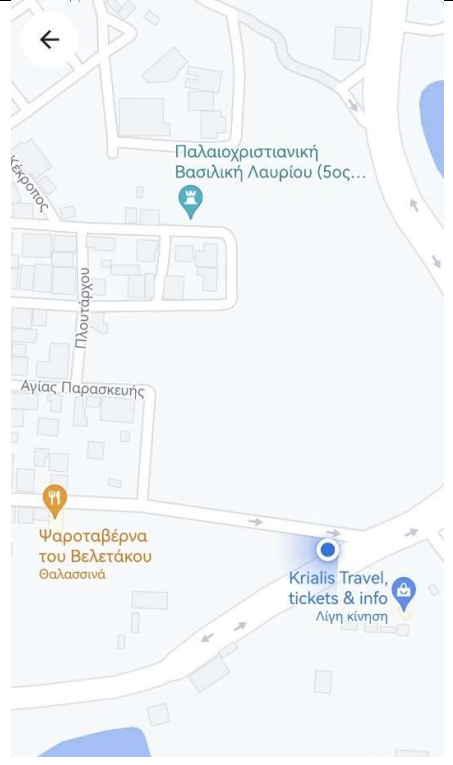
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου ν	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓				✓	

14



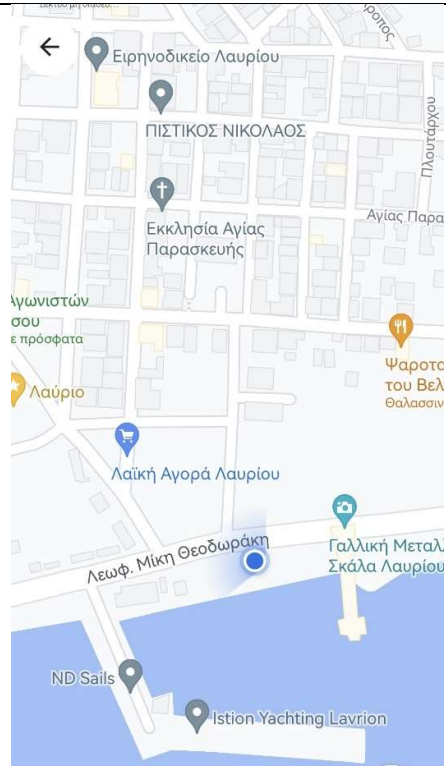
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

15



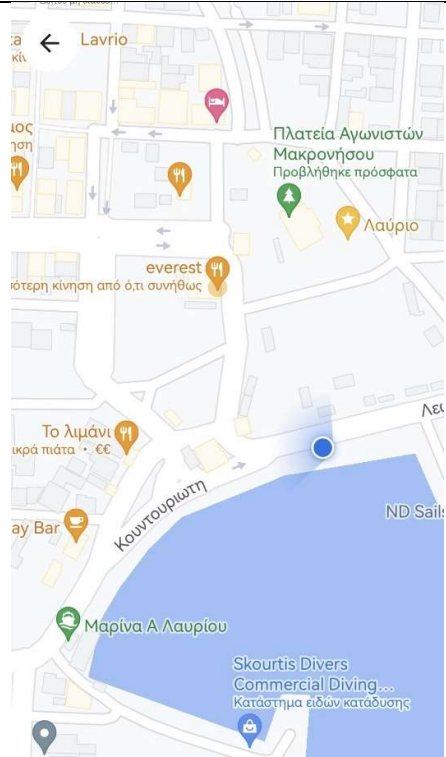
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

16

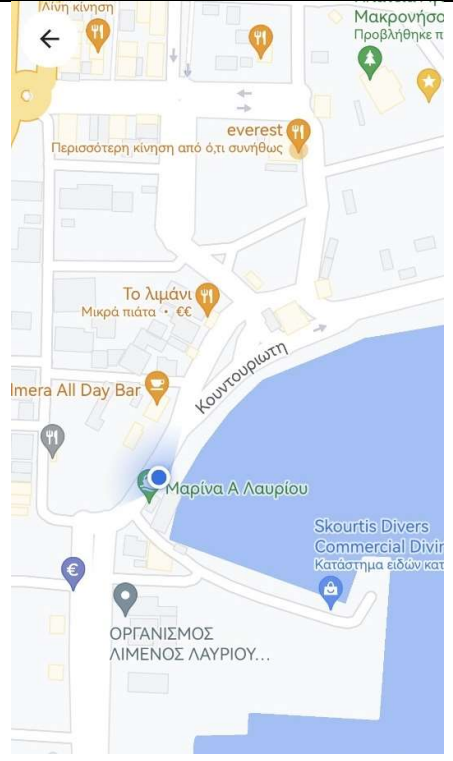



<p>Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v</p>	<p>Φύτευση</p>	<p>Όδευση Τυφλών</p>	<p>Υποδομές ΑμεΑ</p>	<p>Διάβαση</p>	<p>Εμπόδιο/ Σήμανση</p>	<p>Είσοδος Χώρου Στάθμευσης</p>

17

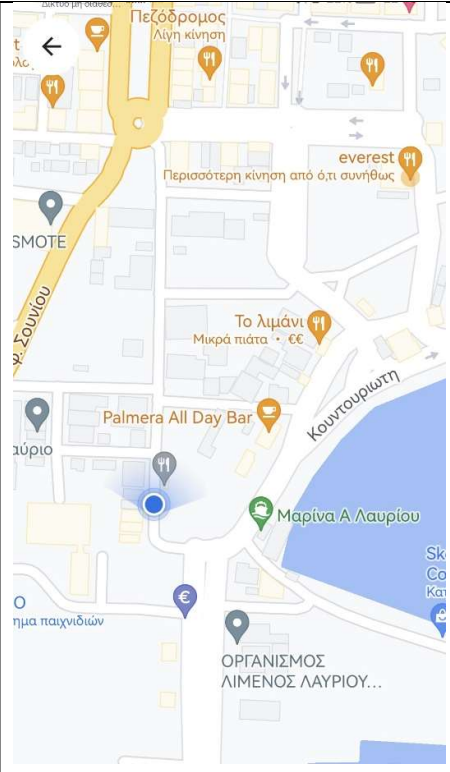


Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Ποδηλατόδρομος
	✓		✓		✓	

18						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓		✓		✓	

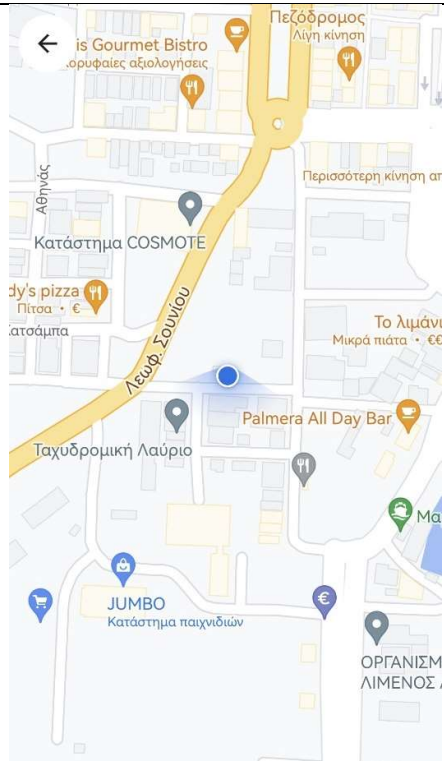


19



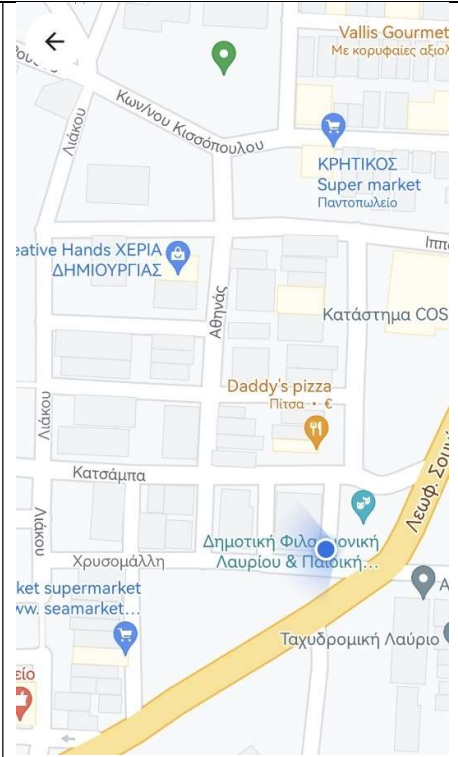
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					

20



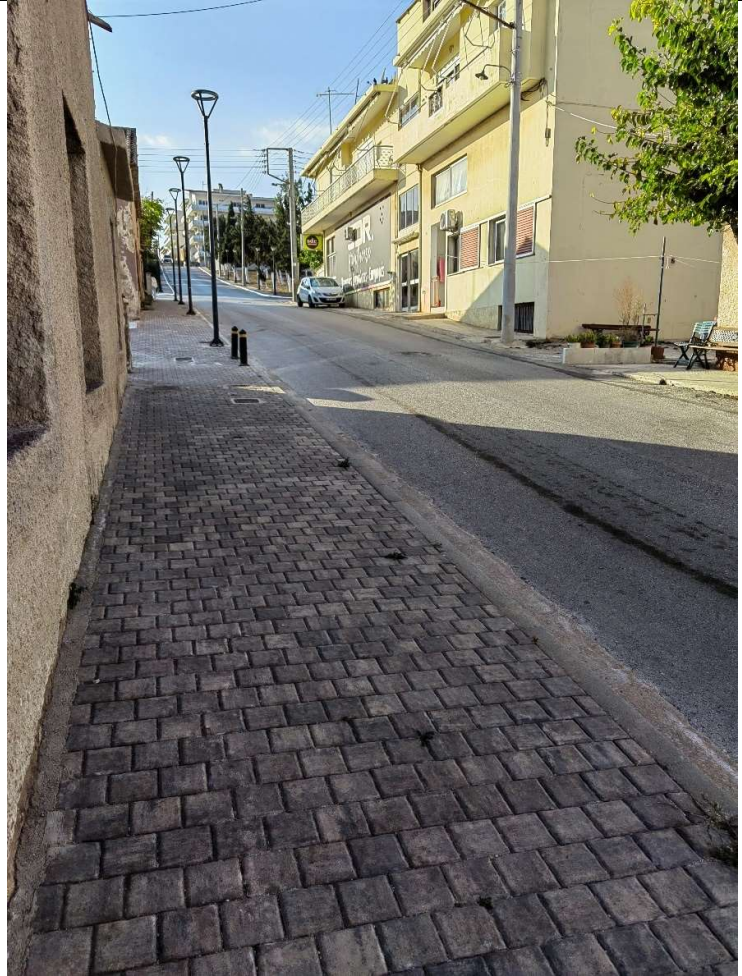
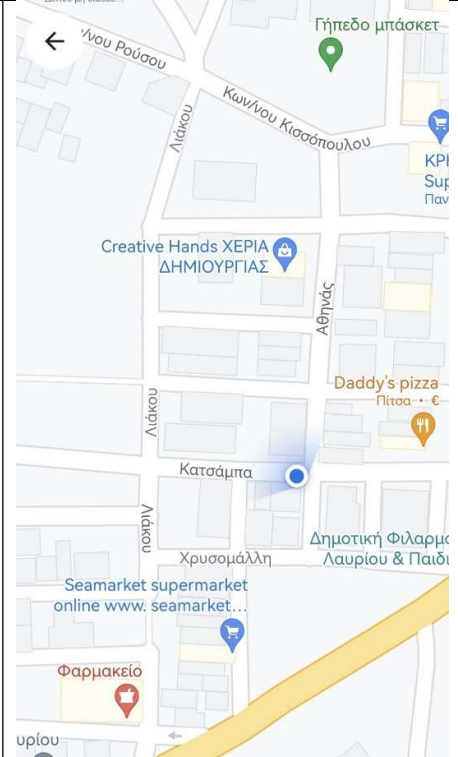
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓				✓	

21

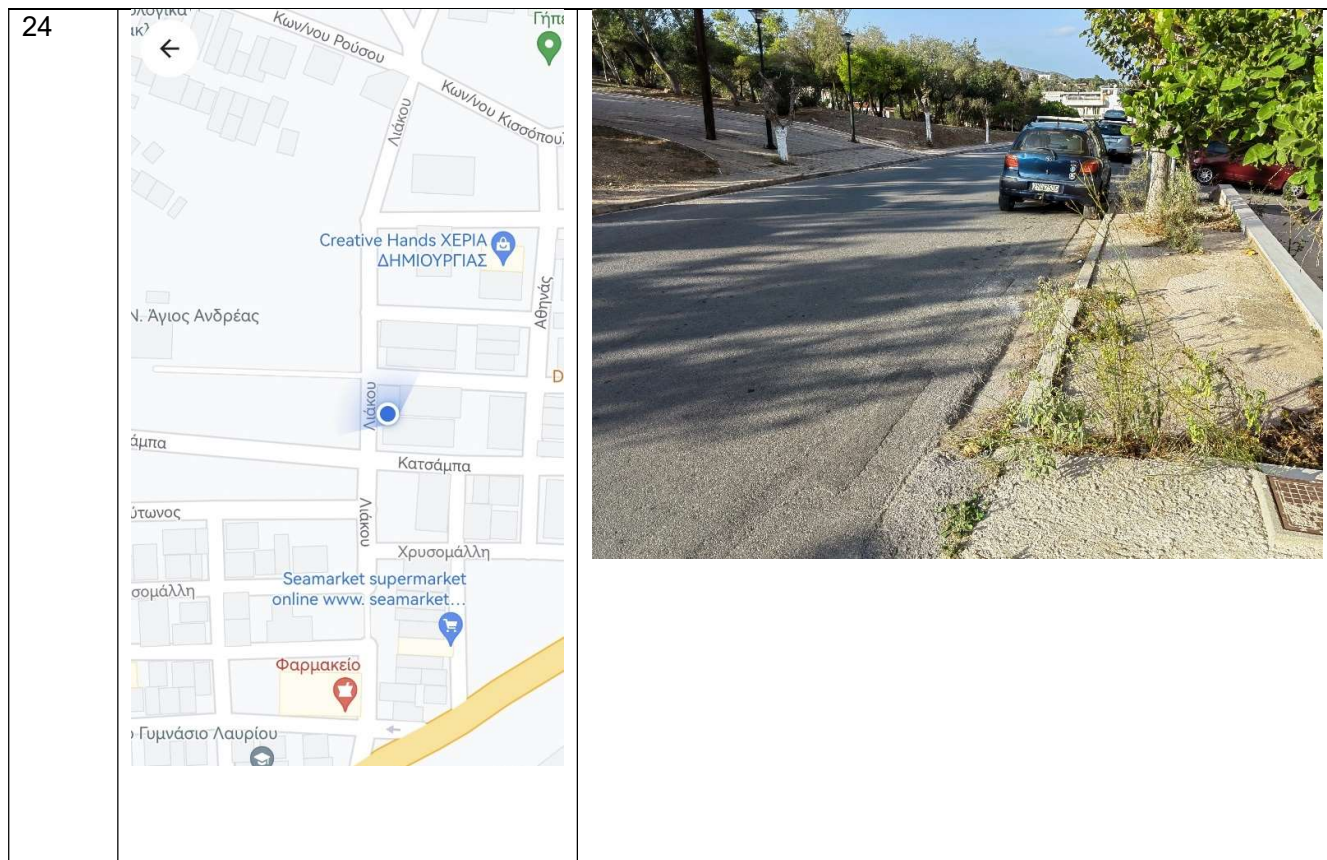


Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης

22

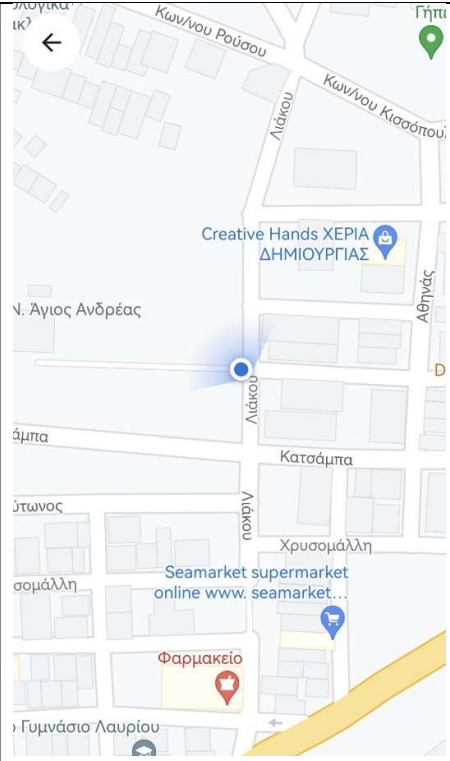
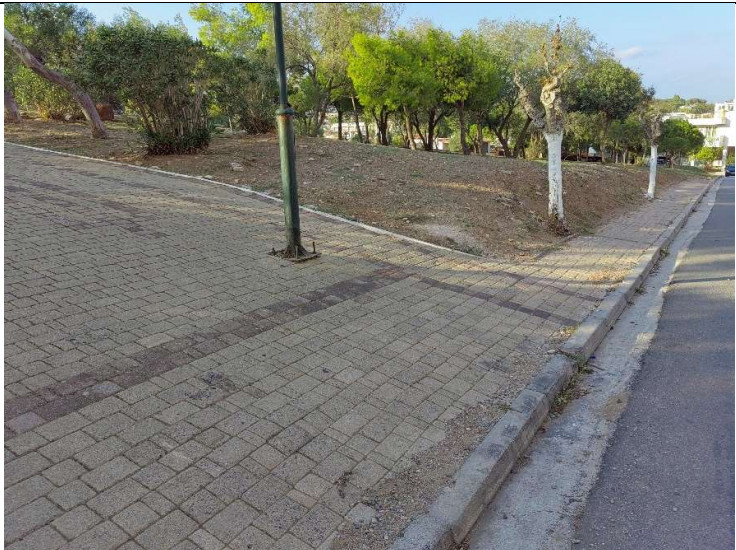


<p>Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων</p>	<p>Φύτευση</p>	<p>Όδευση Τυφλών</p>	<p>Υποδομές ΑμεΑ</p>	<p>Διάβαση</p>	<p>Εμπόδιο/ Σήμανση</p>	<p>Είσοδος Χώρου Στάθμευσης</p>



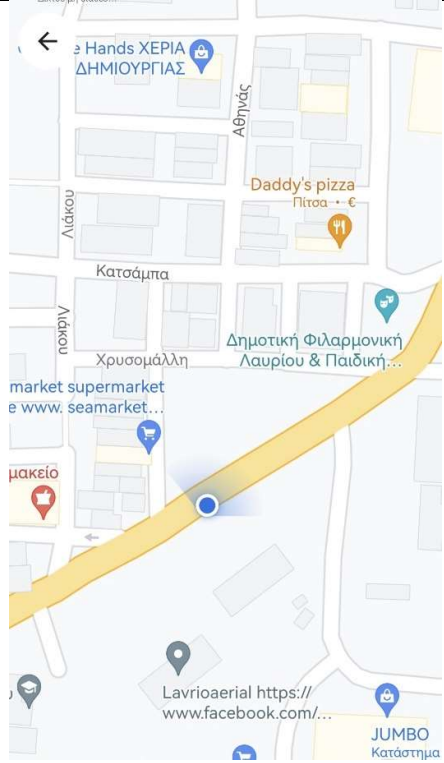
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου ν	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓				✓	

25

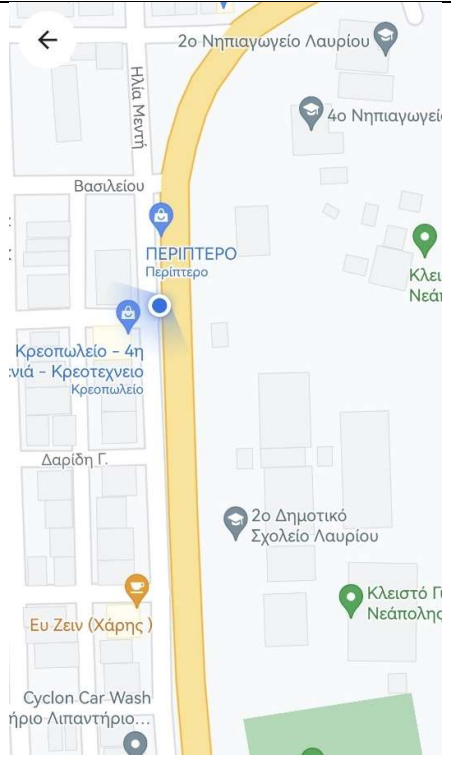
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης

26



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου ν	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης

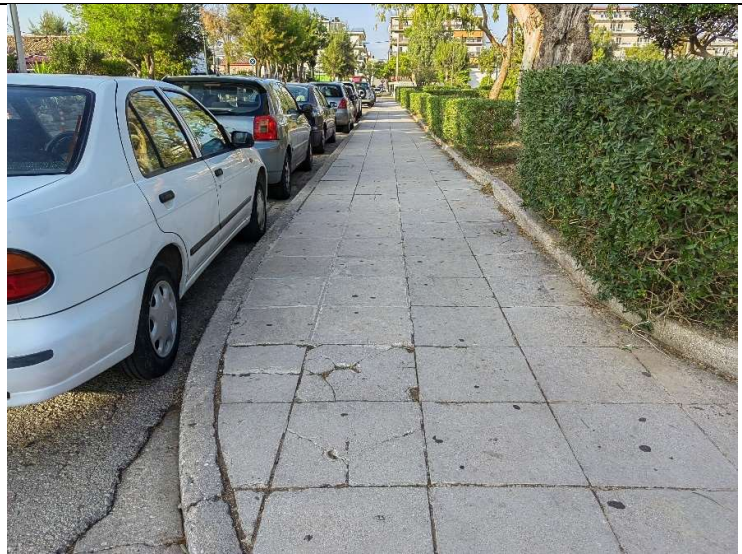
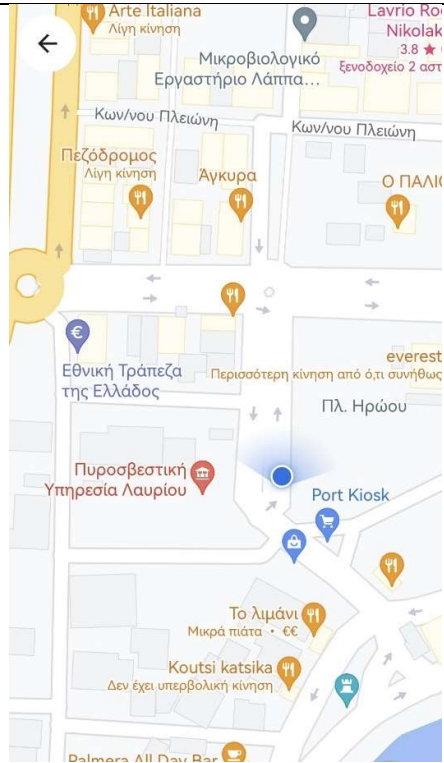
27



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
			✓	✓	✓	

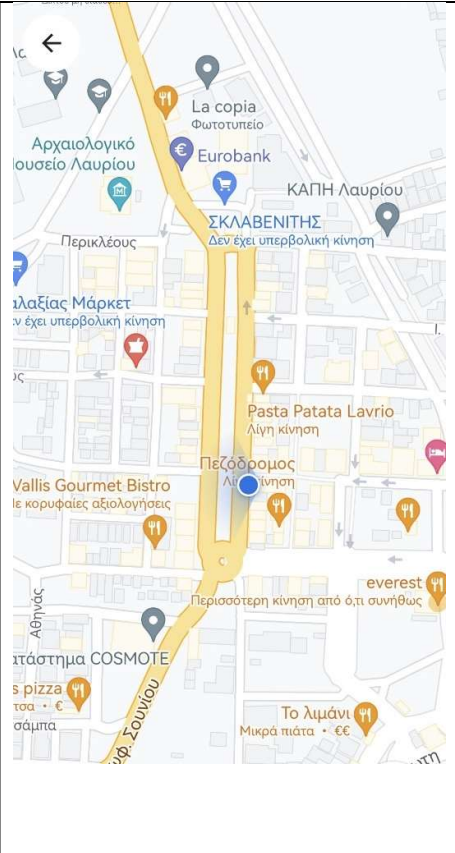


28



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

30



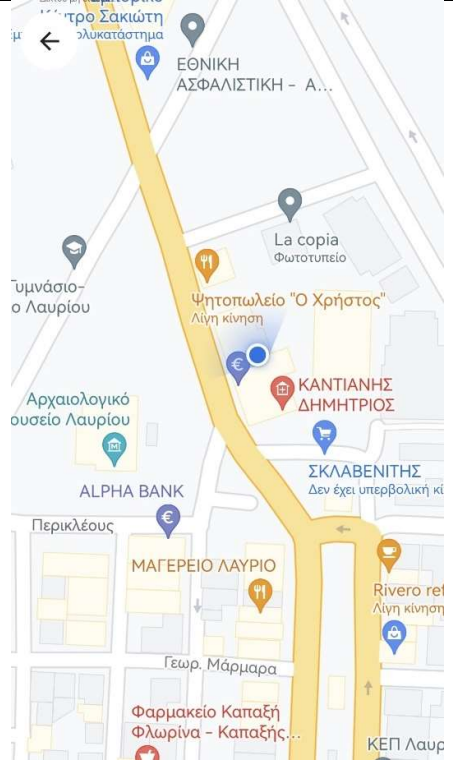
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓	✓	✓		✓	

31



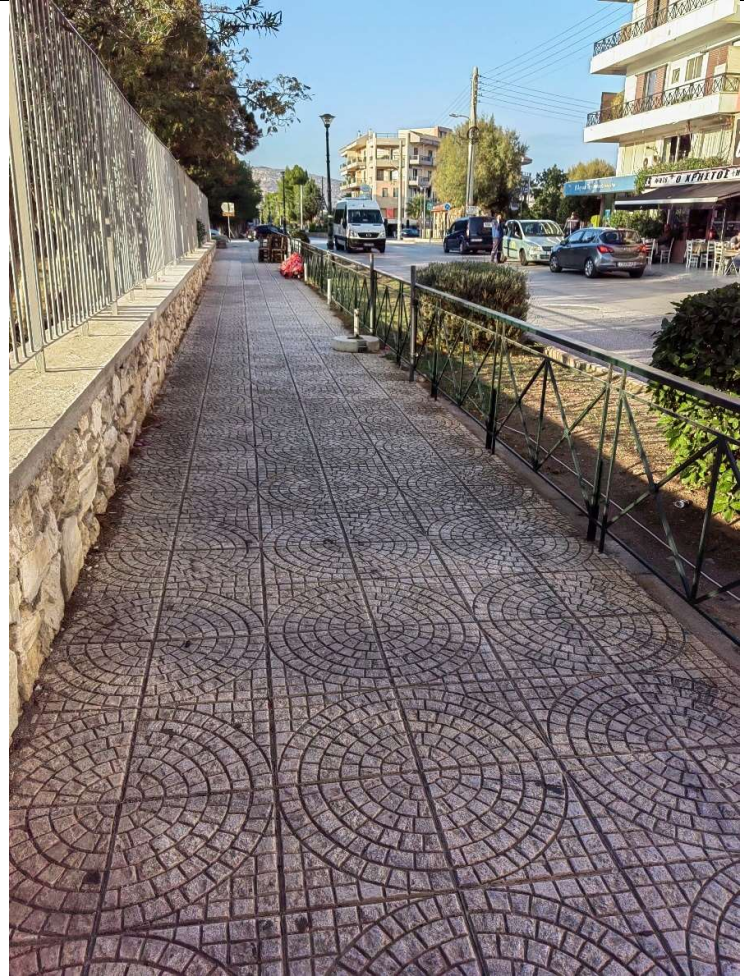
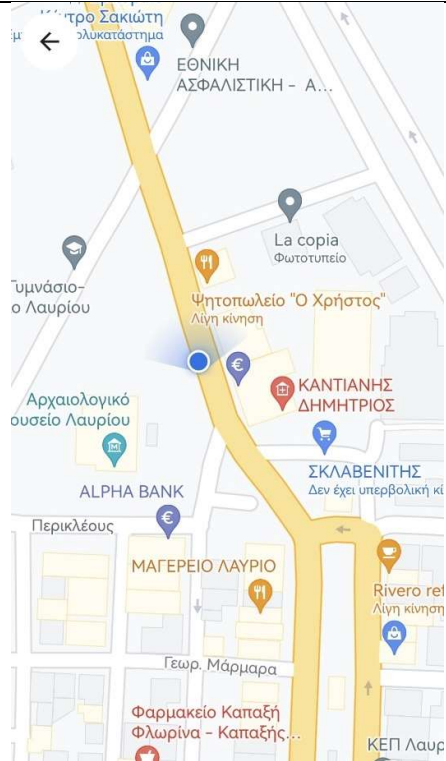
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
			✓		✓	

32



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

33



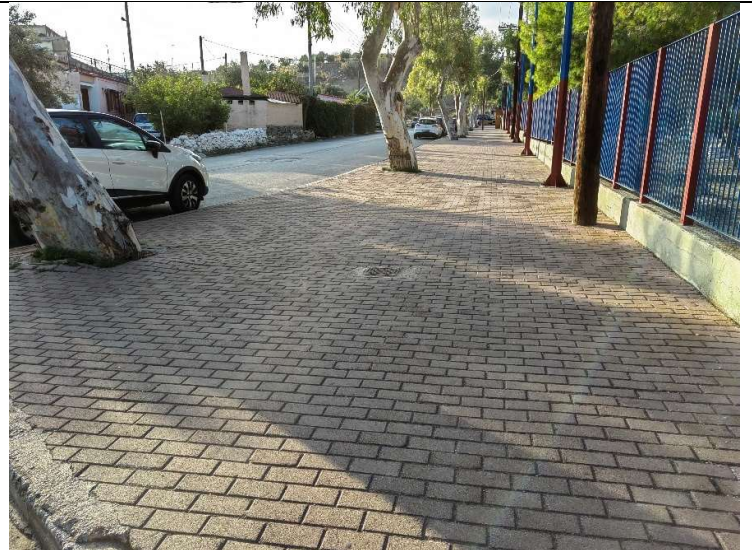
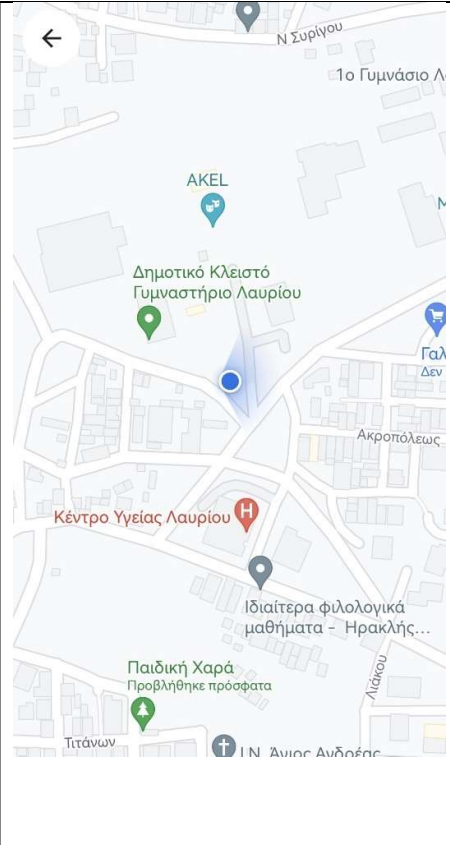
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
			✓		✓	

34



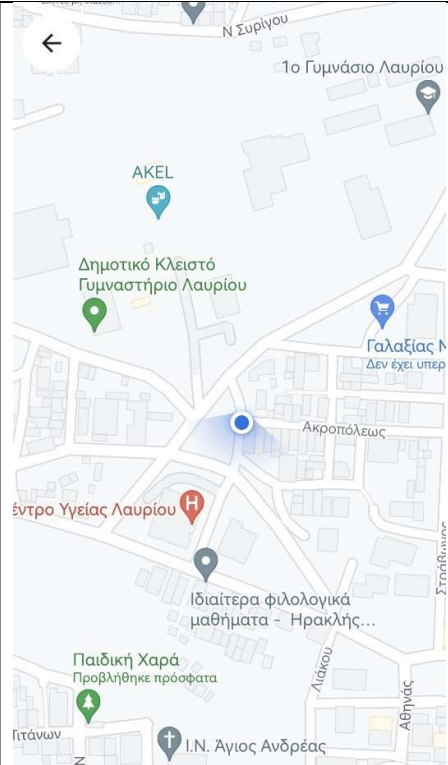
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓			✓	✓	

35



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

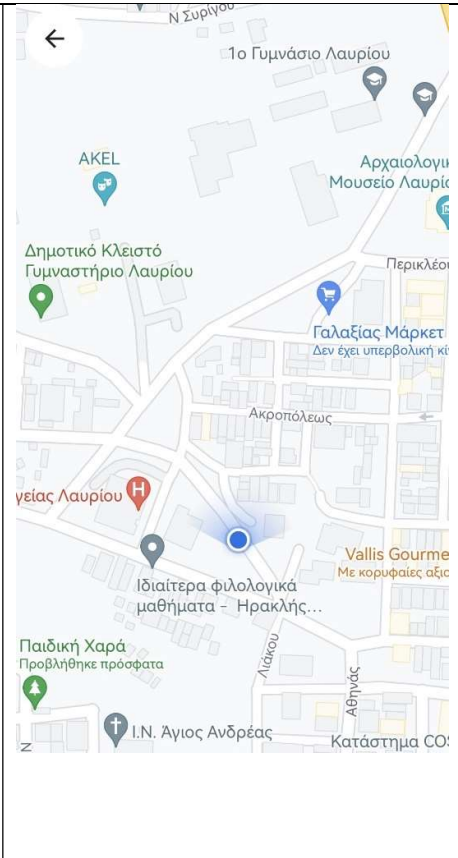
36



Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

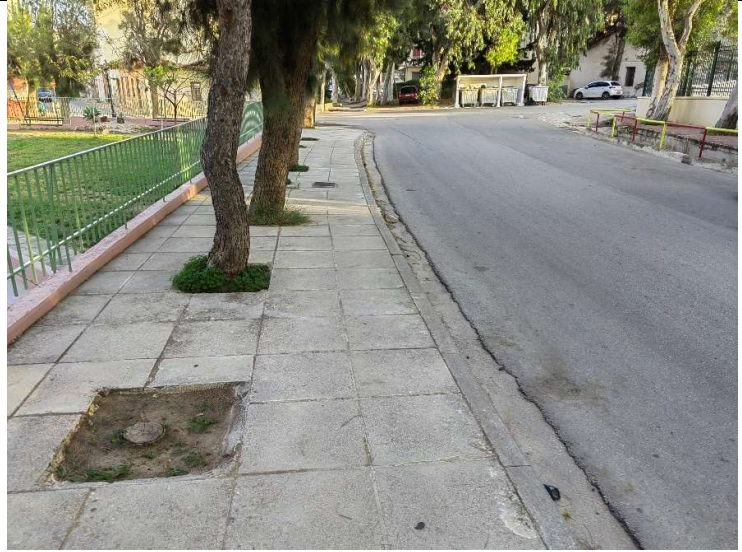
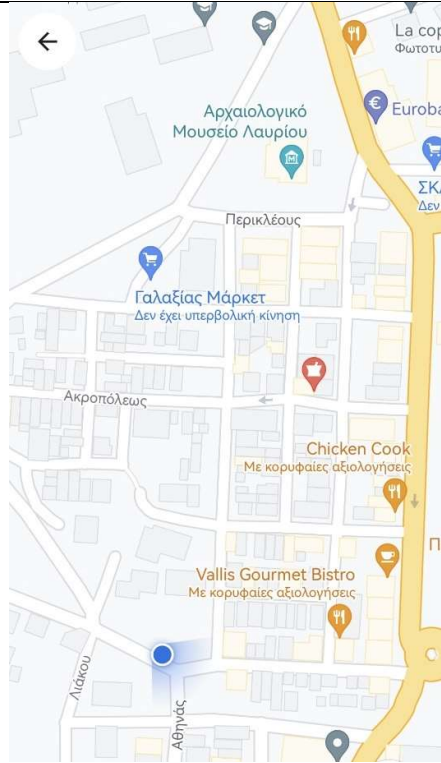


37



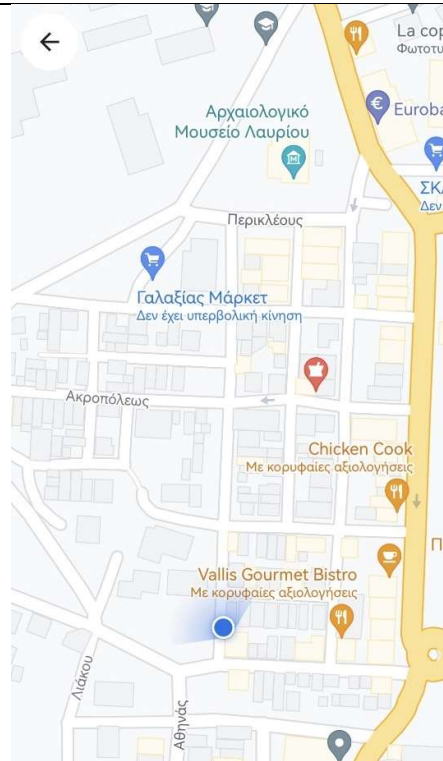
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

38



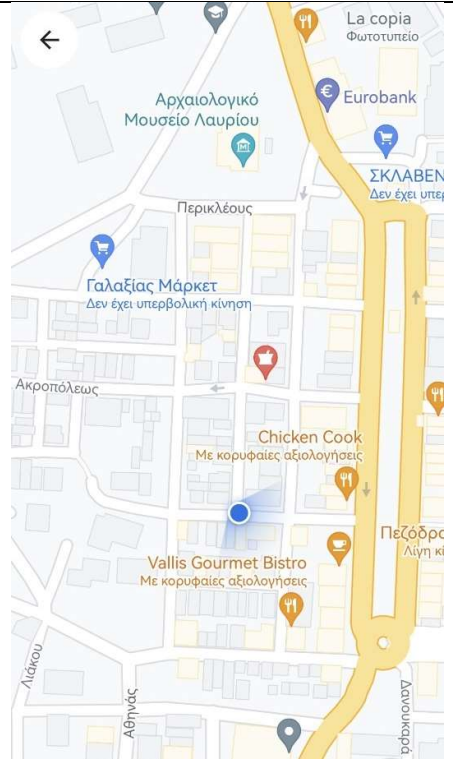
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					

39



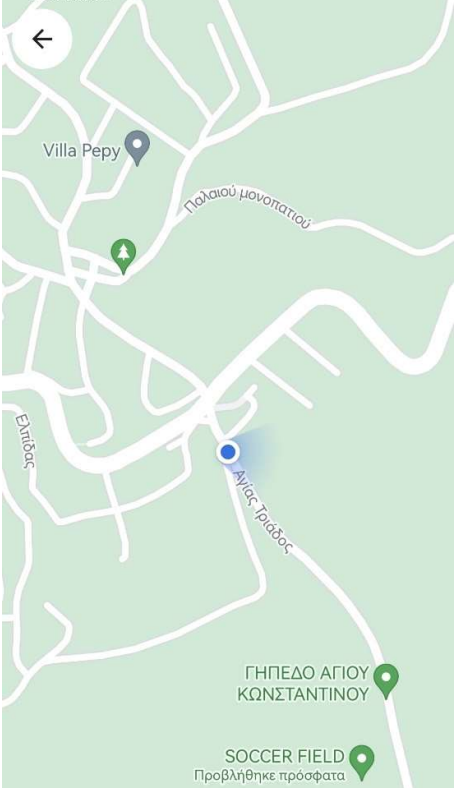
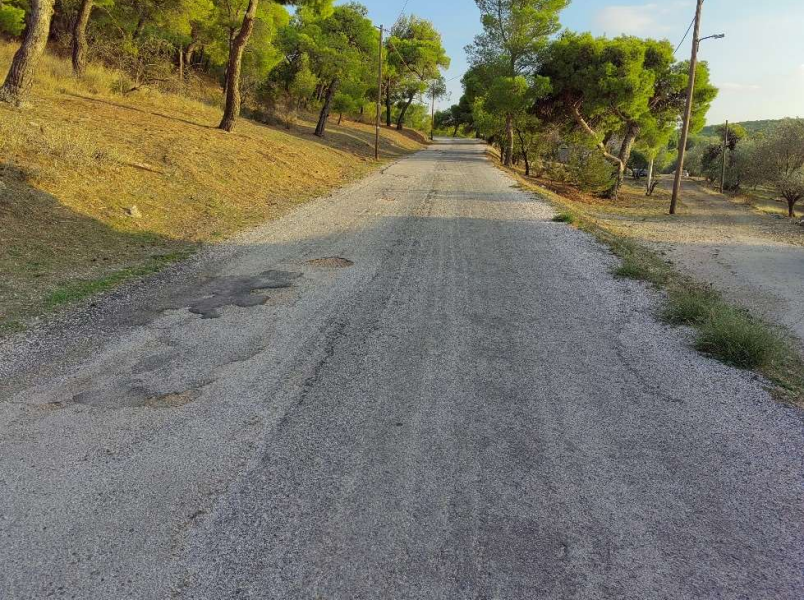
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v	Φύτευση	Οδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

40



<p>Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίου v</p>	<p>Φύτευση</p>	<p>Όδευση Τυφλών</p>	<p>Υποδομές ΑμεΑ</p>	<p>Διάβαση</p>	<p>Εμπόδιο/ Σήμανση</p>	<p>Είσοδος Χώρου Στάθμευσης</p>

## Άγιος Κωνσταντίνος

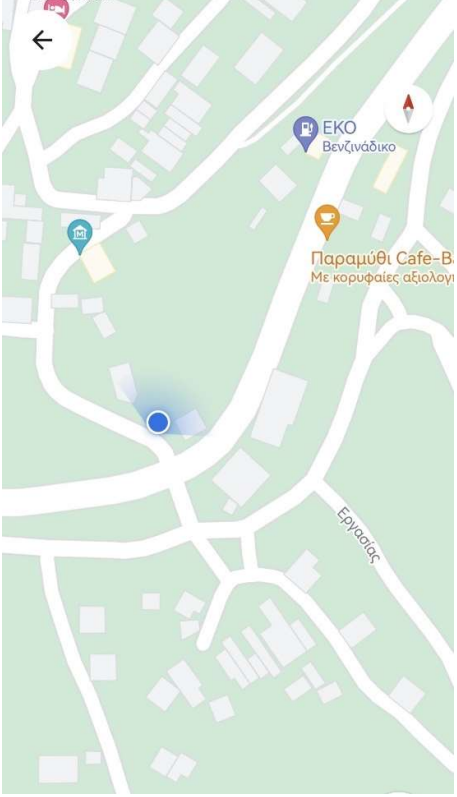

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
1						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

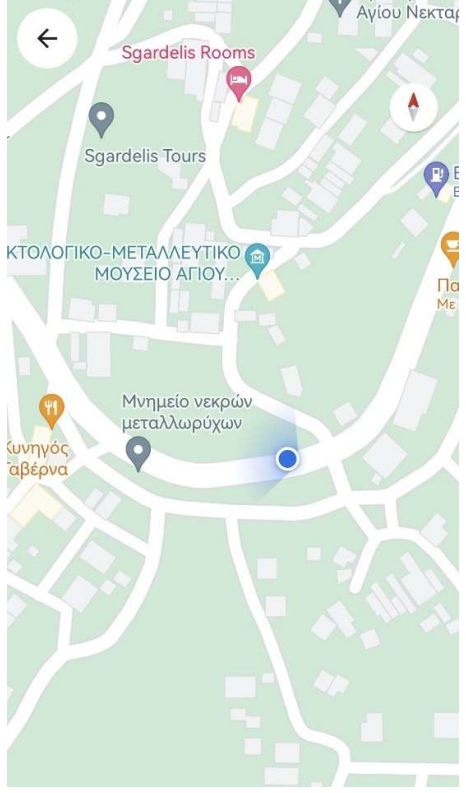

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
2						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
3						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
4						
Κακοτεχνίες/ Απουσία Πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

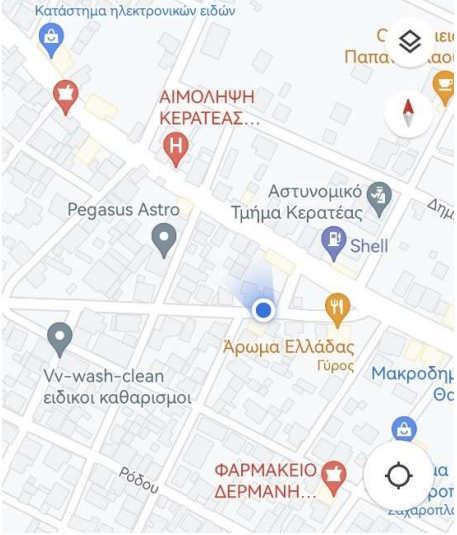



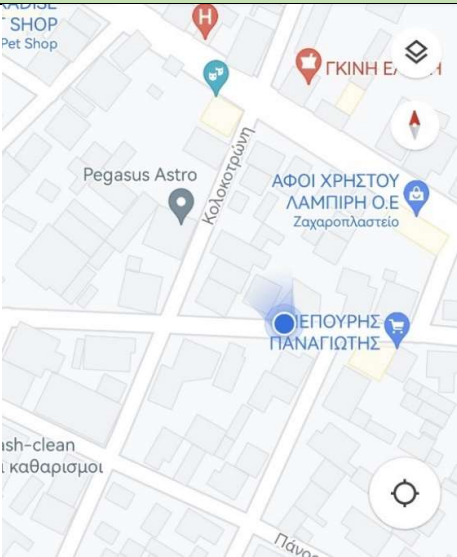

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
5						
Κακοτεχνίες/ Απουσία Πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

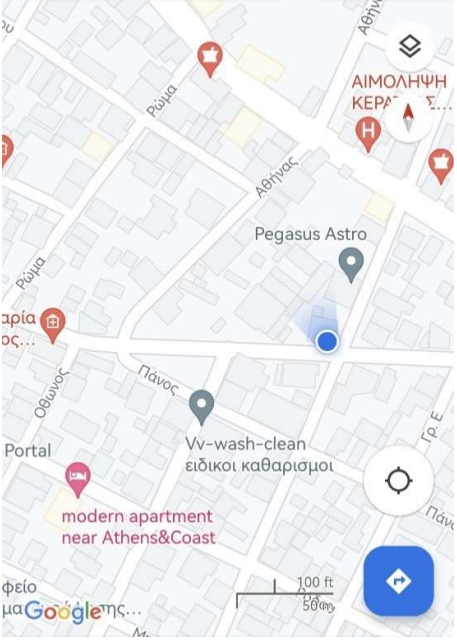

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
6						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

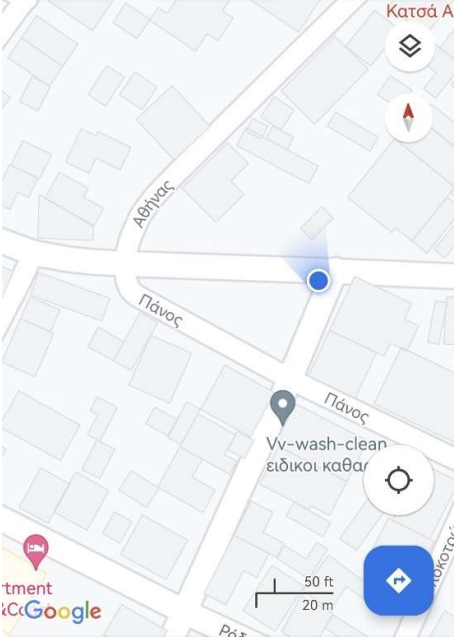

## Κερατέα



Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
1						
Κακοτεχνίες/Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
2						
Κακοτεχνίες/ Απουσία Πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

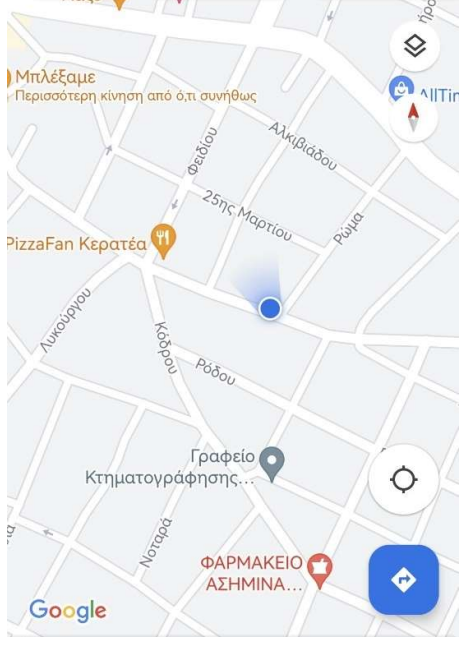
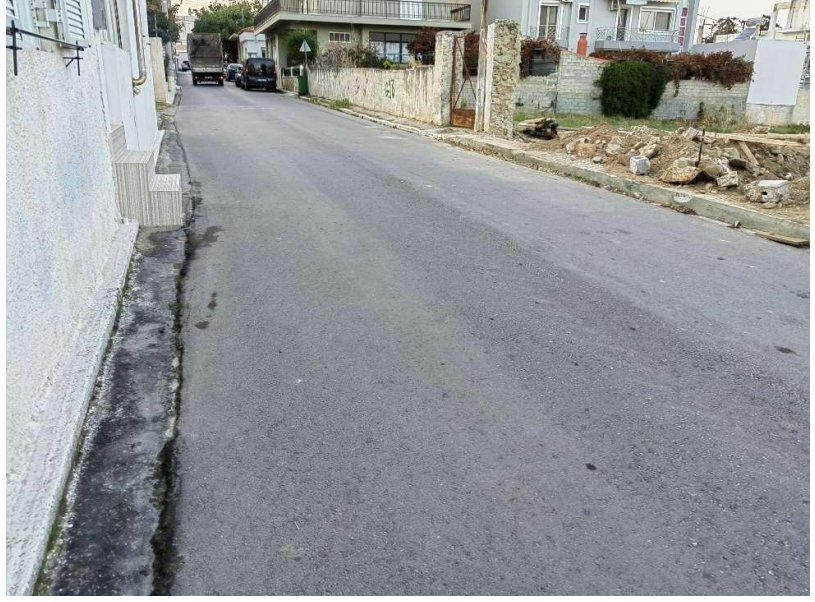
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
3						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

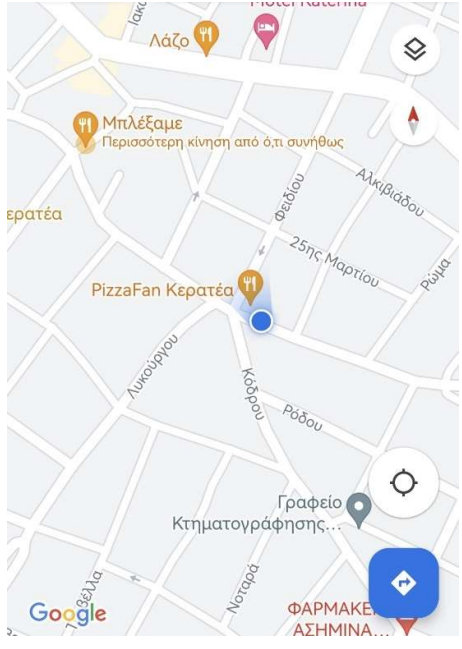

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
4						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

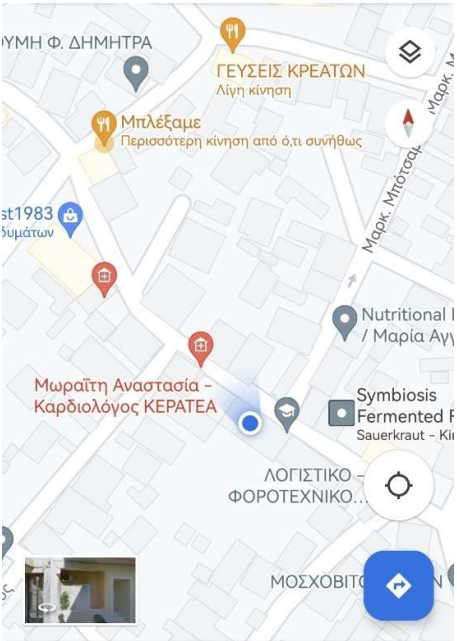

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
5						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

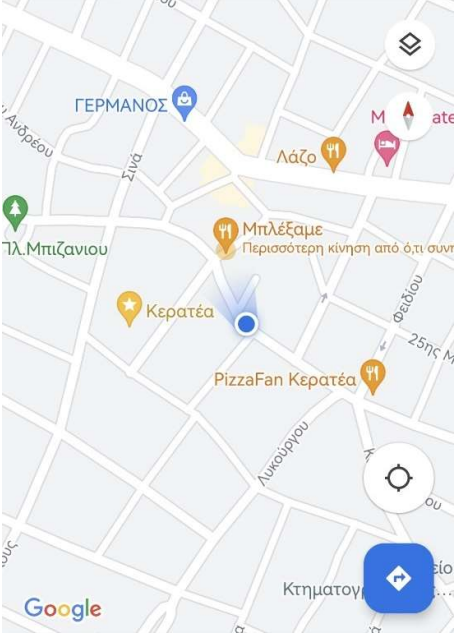

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
6						
Κακοτεχνίες/Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

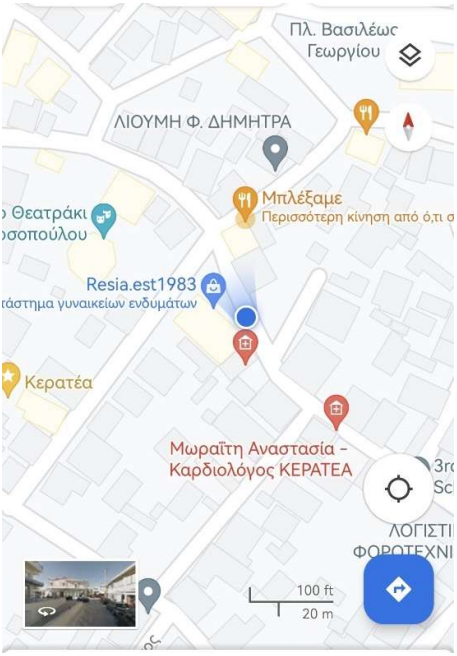



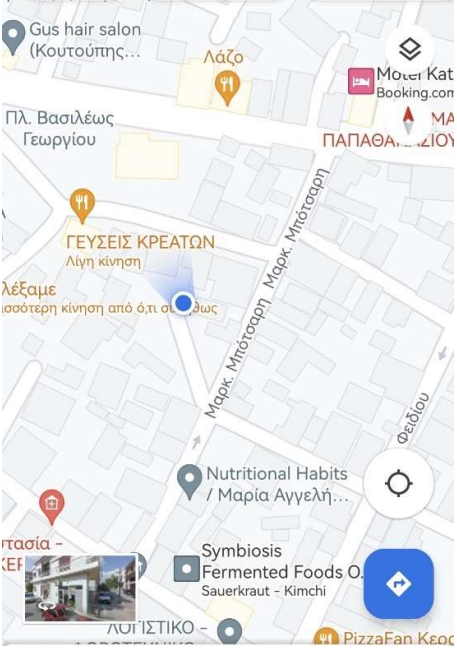
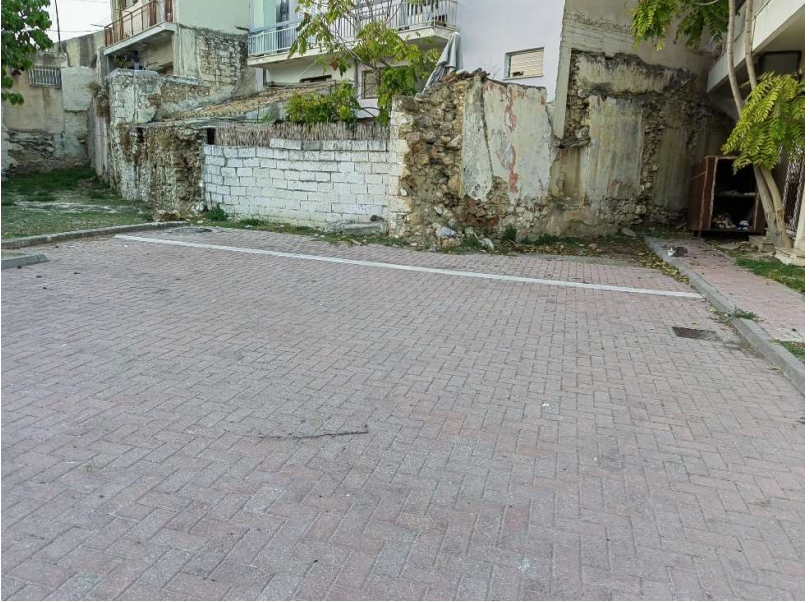
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
7						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						



Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
8						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

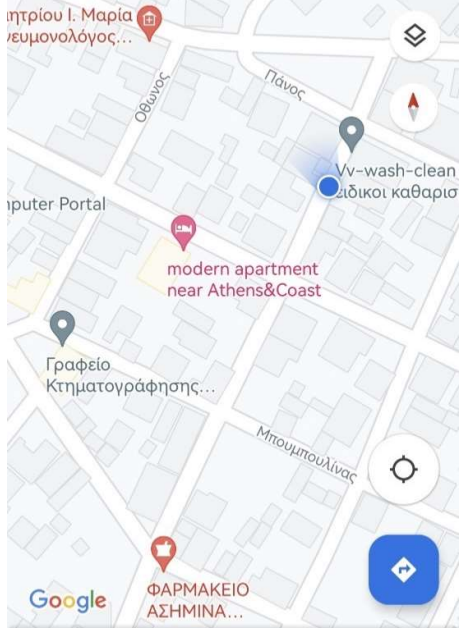

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
9						
Κακοτεχνίες/Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/Σήμανση	Κολωνάκια
✓					✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
10						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Κολωνάκια
					✓	

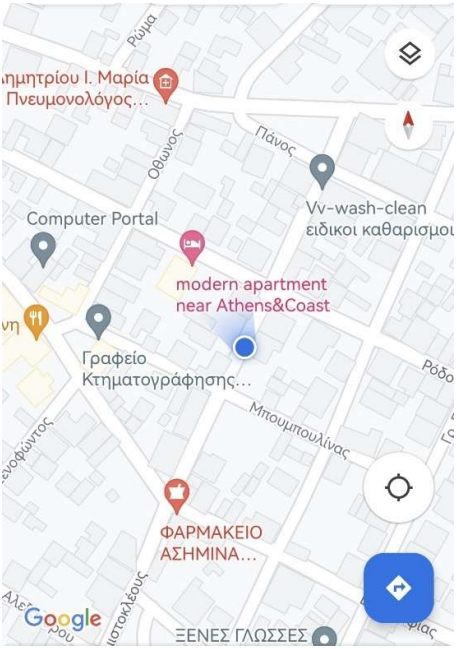

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
11						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

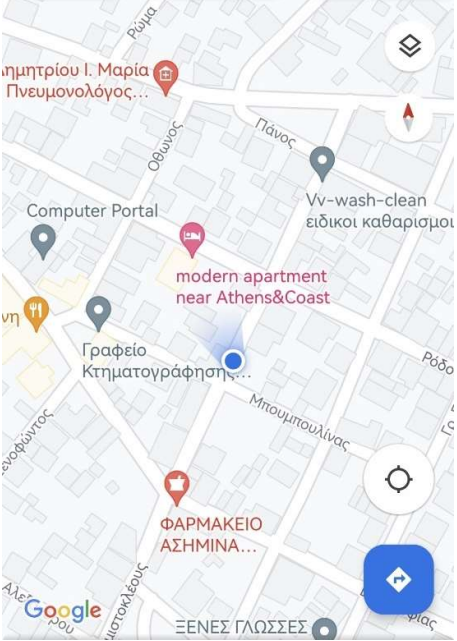

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
12						
Κακοτεχνίες/ Απουσία Πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση/ Αστικός εξοπλισμός	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης

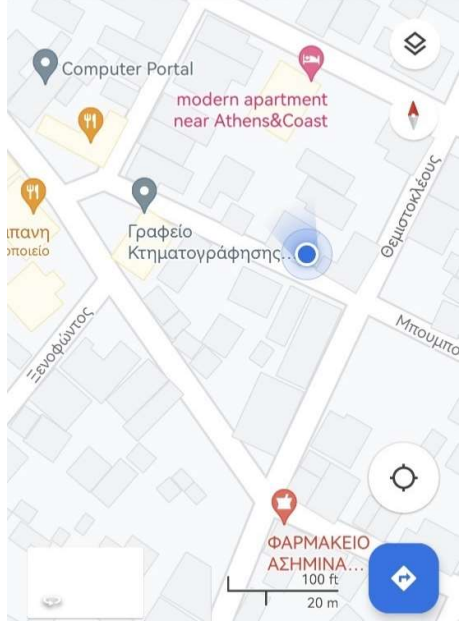
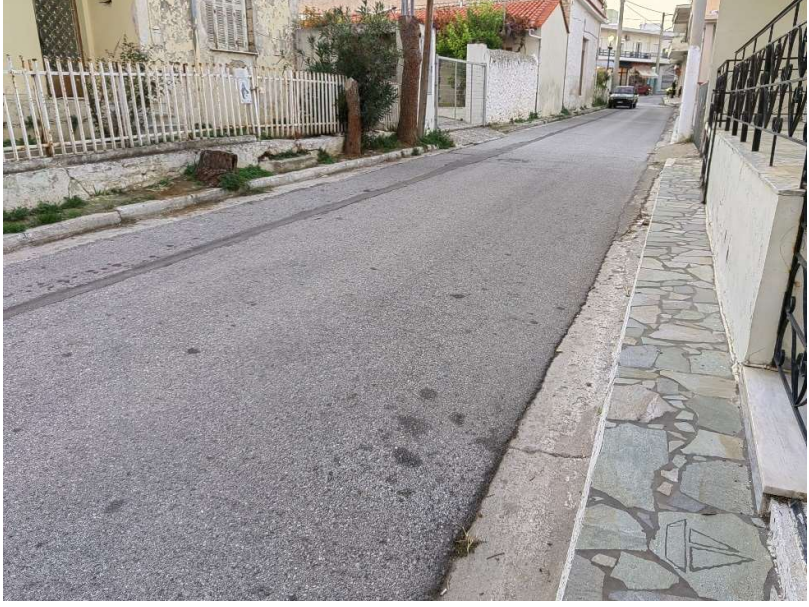
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
13						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

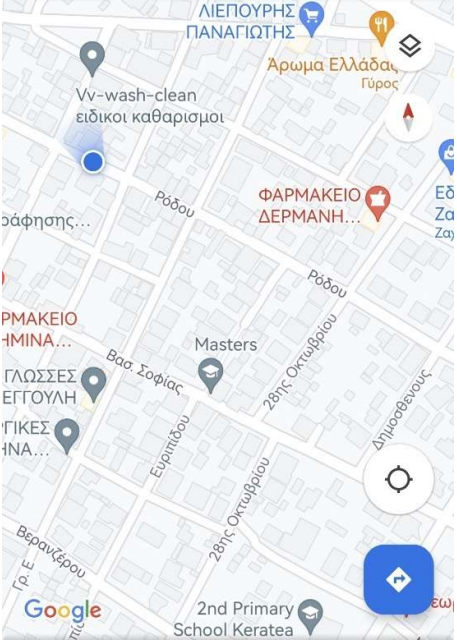

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
14						
Κακοτεχνίες/Απουσία Πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/Σήμανση	Κολωνάκια
✓					✓	

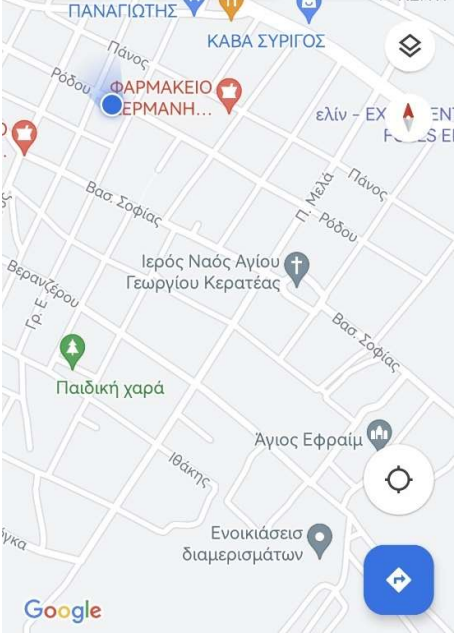



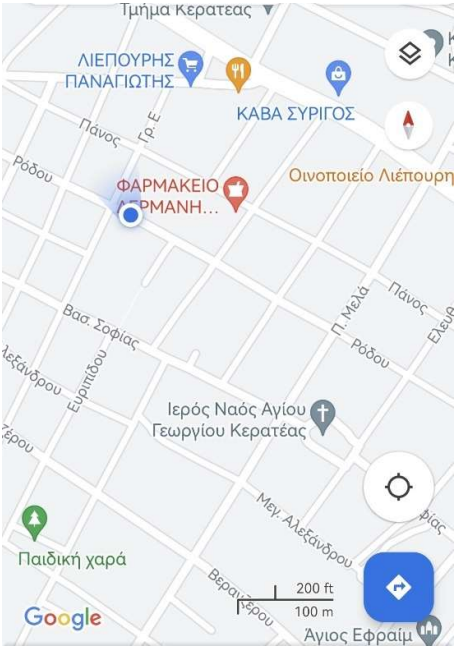

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
15						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

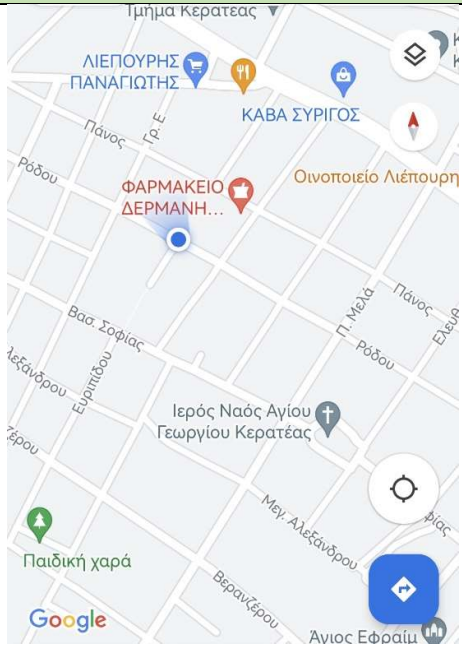
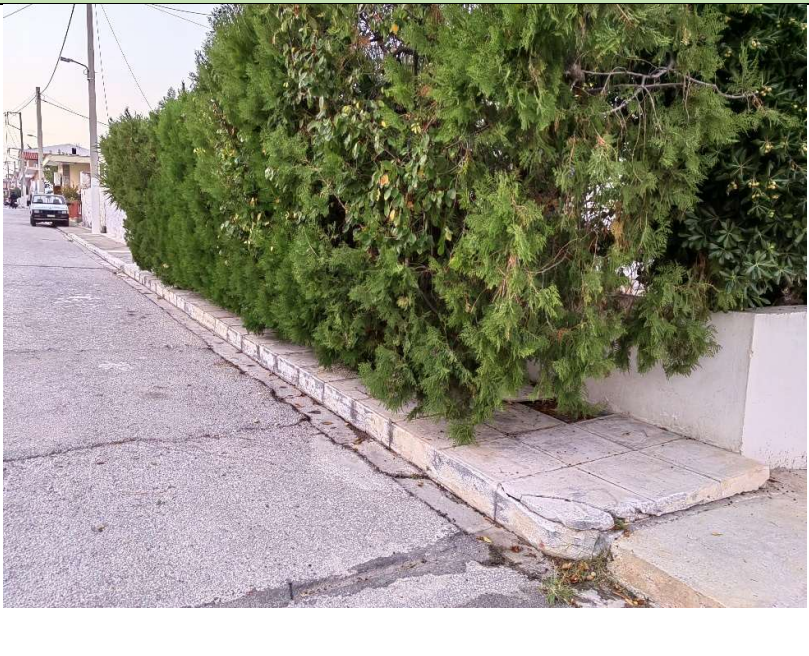
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
16						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓				✓	

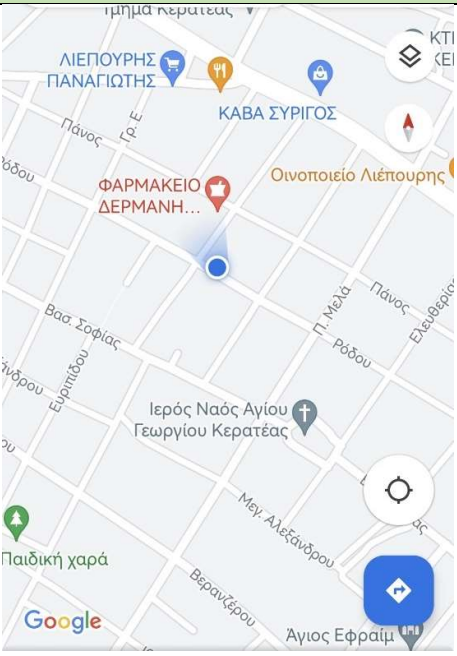
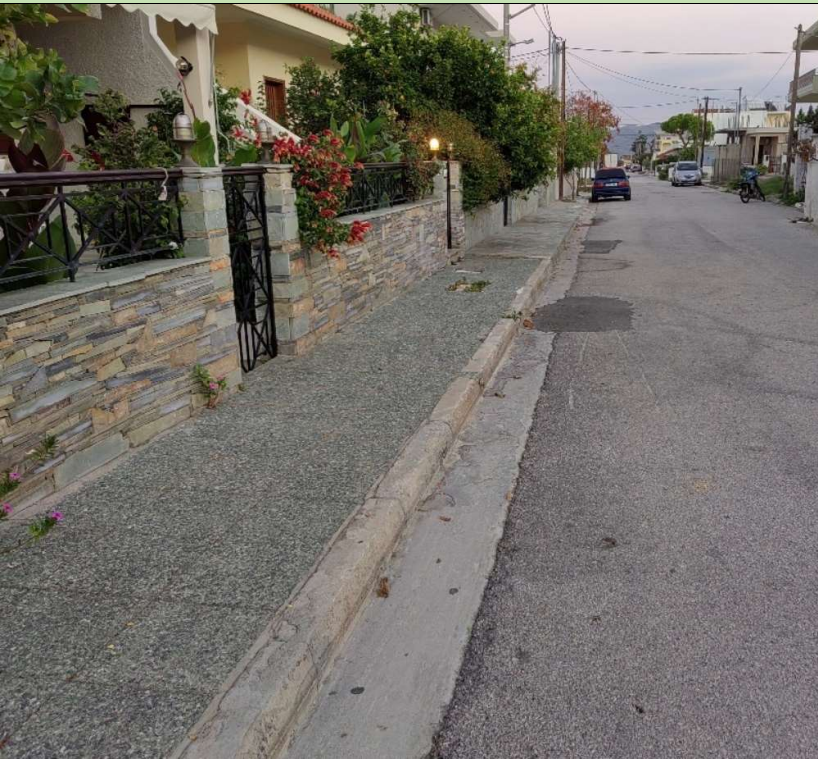
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
17						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
18						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

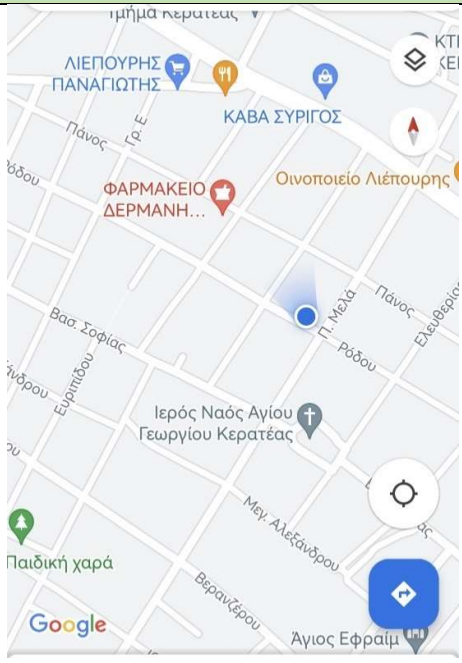

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
19						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

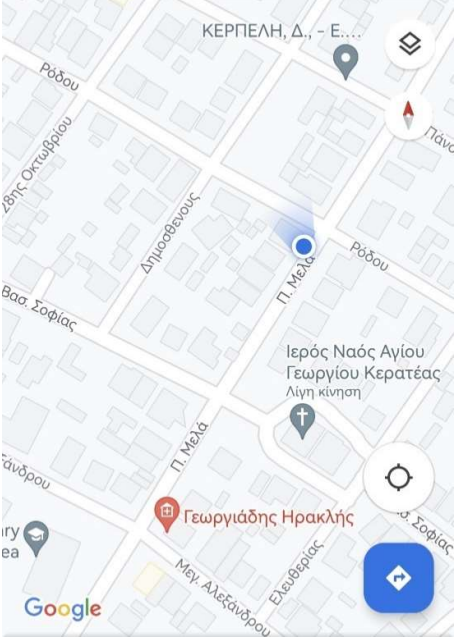

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
20	 <p>Τμήμα Κερατέας</p> <p>ΛΙΠΟΥΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ</p> <p>ΚΑΒΑ ΣΥΡΙΓΟΣ</p> <p>ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ ΠΡΜΑΝΗ...</p> <p>Οινοποιείο Λιέτουρη</p> <p>Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου Κερατέας</p> <p>Παιδική χαρά</p> <p>Αγιος Εφραίμ</p> <p>200 ft 100 m</p>					
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης

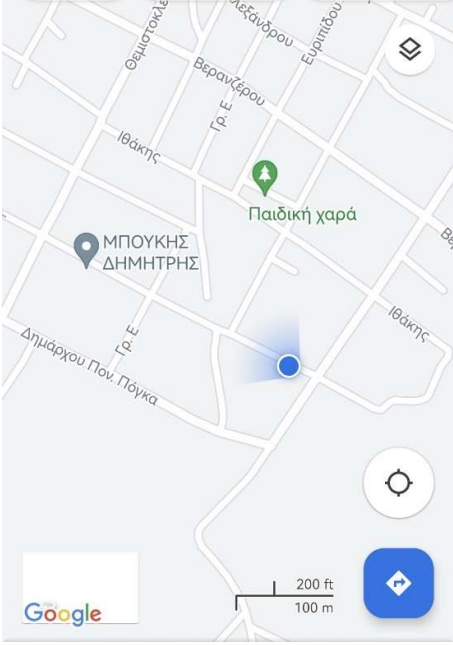
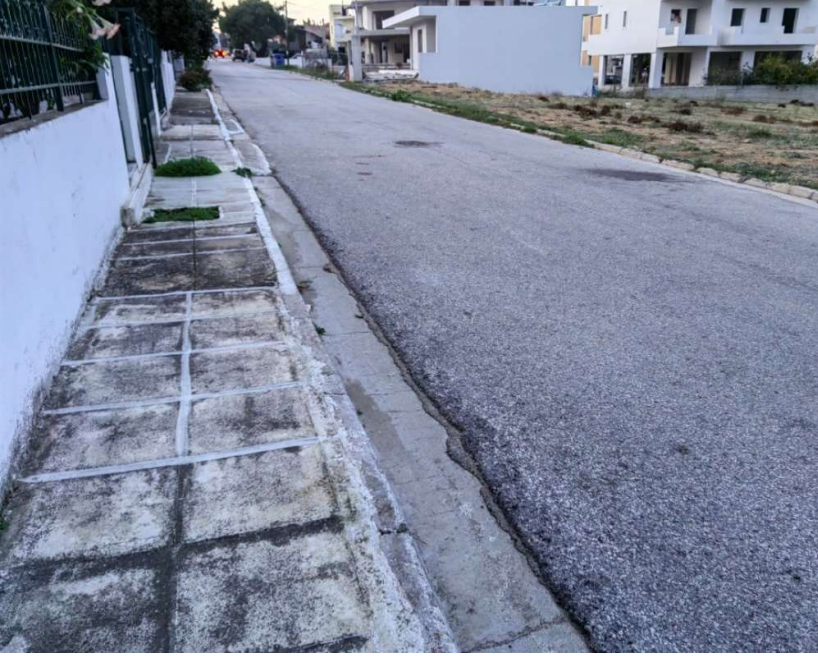
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
21						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

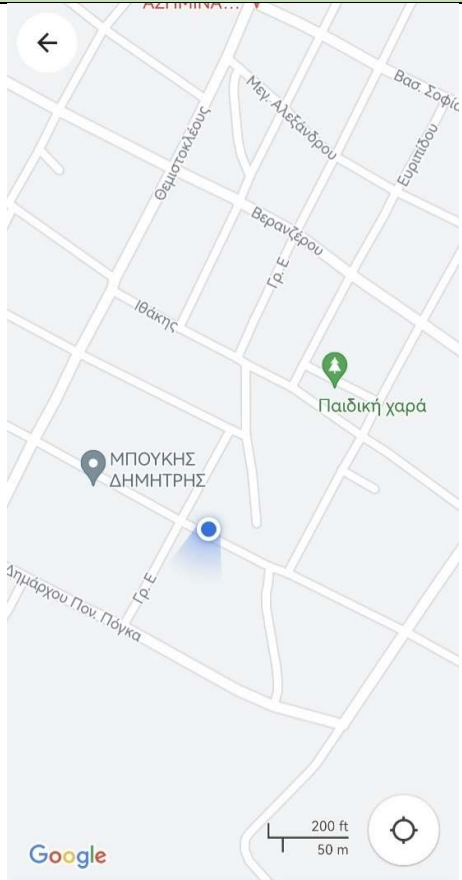
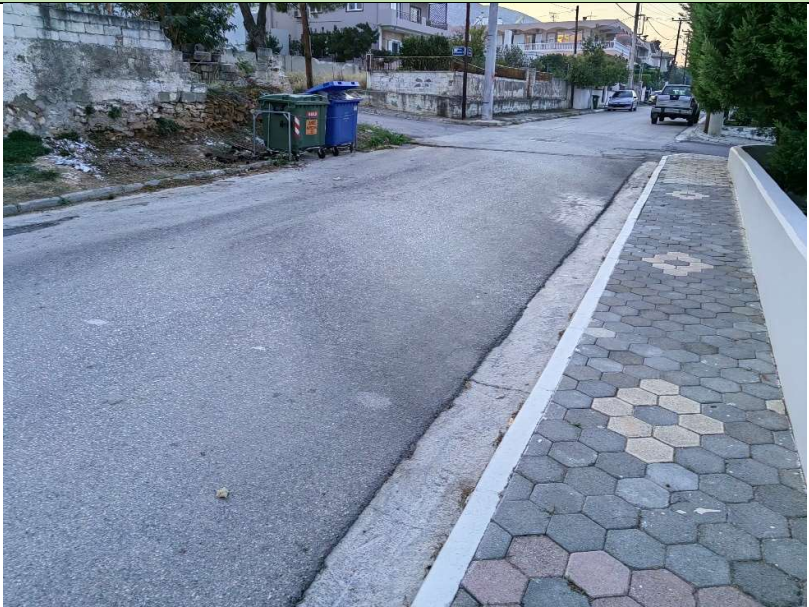
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
22						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					

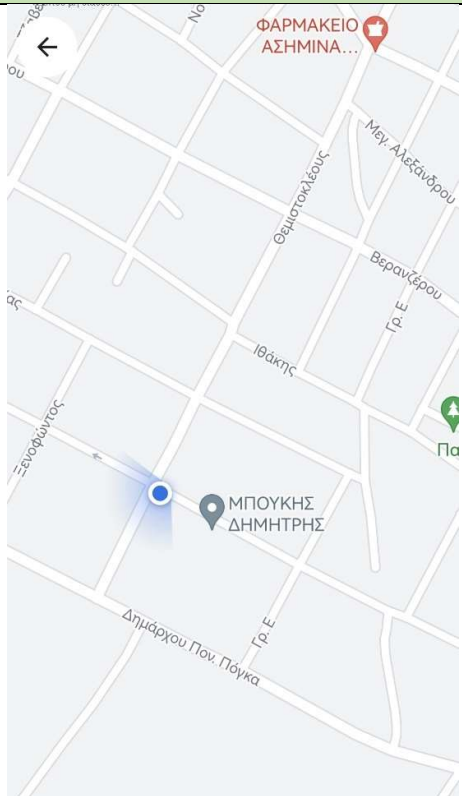
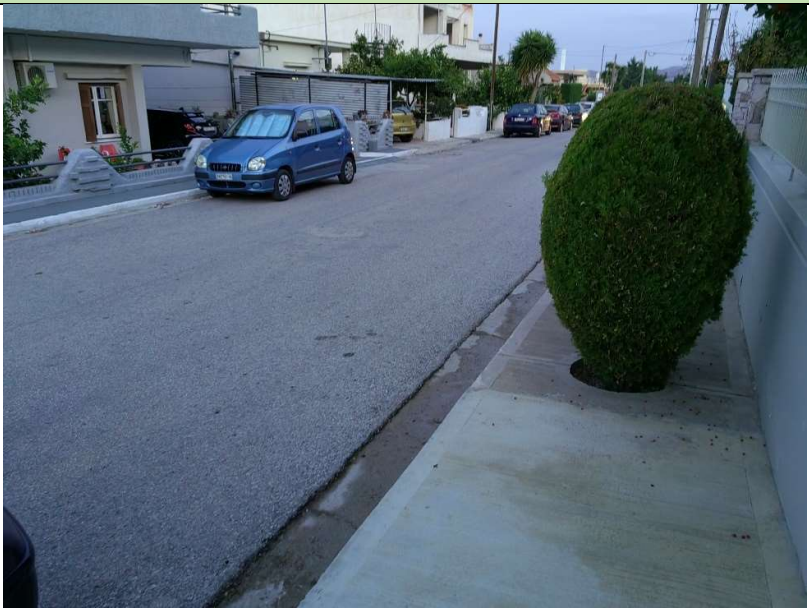


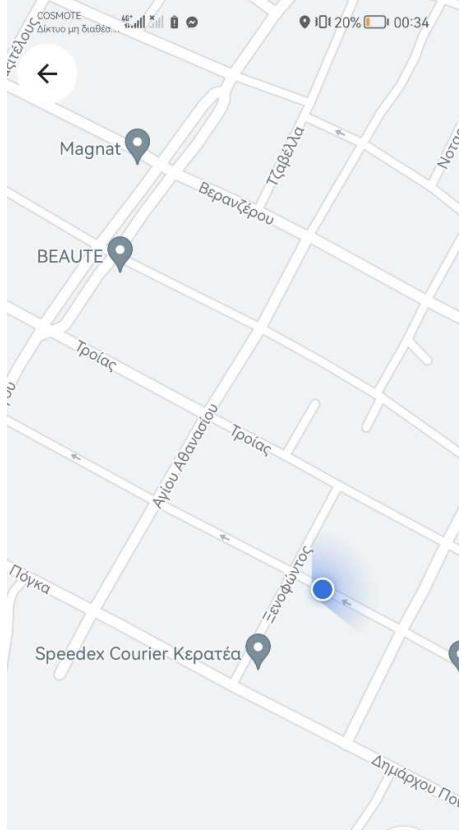

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
23						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

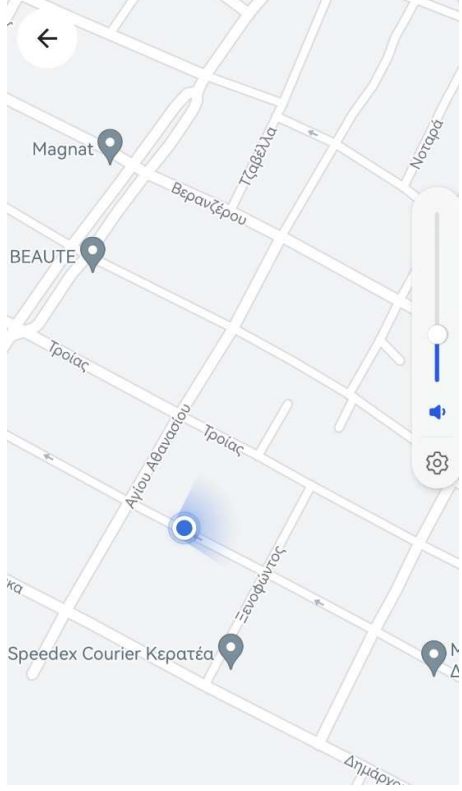
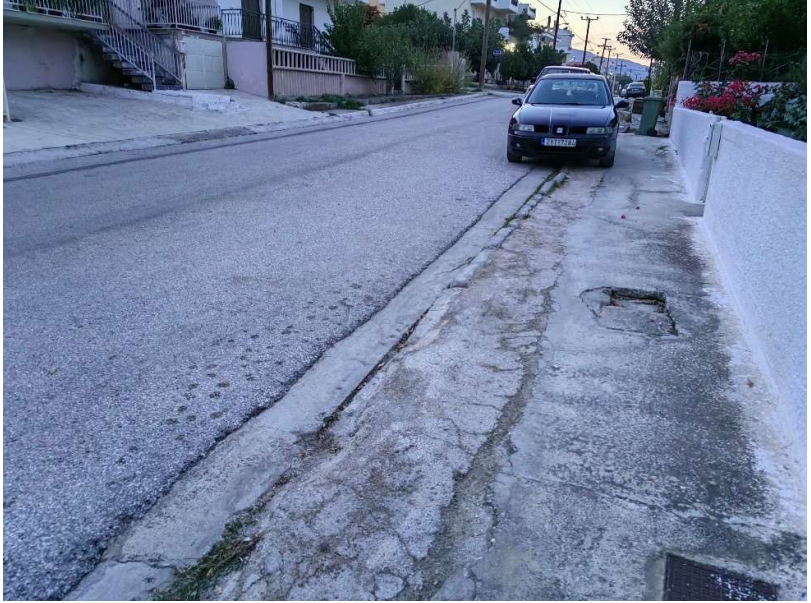
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
24						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

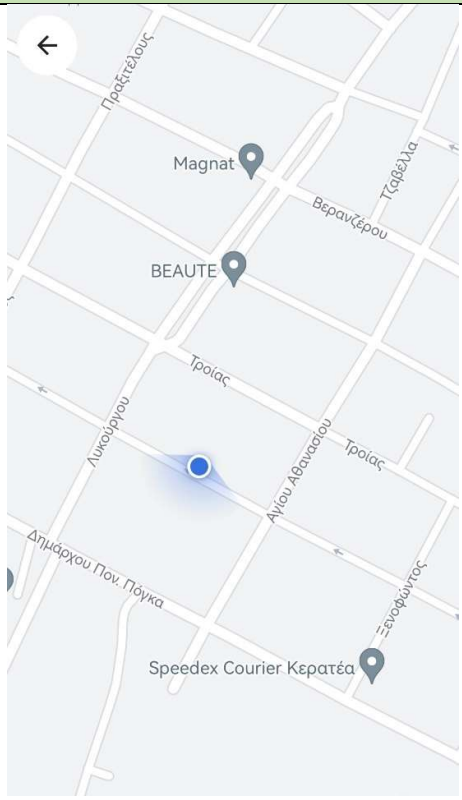
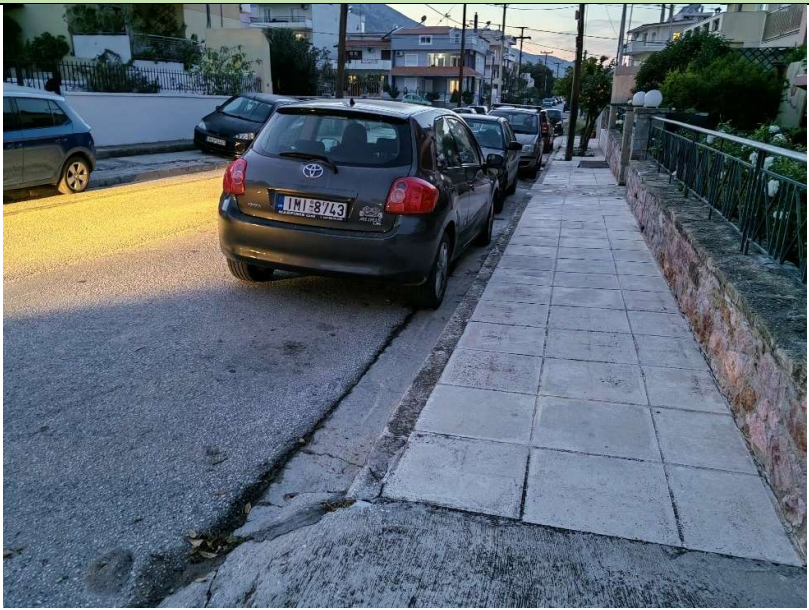
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
25						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
26						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

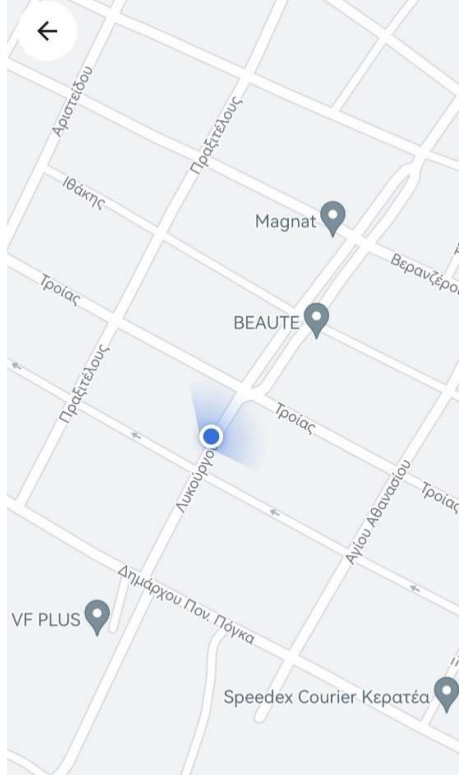

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
27						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
28						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

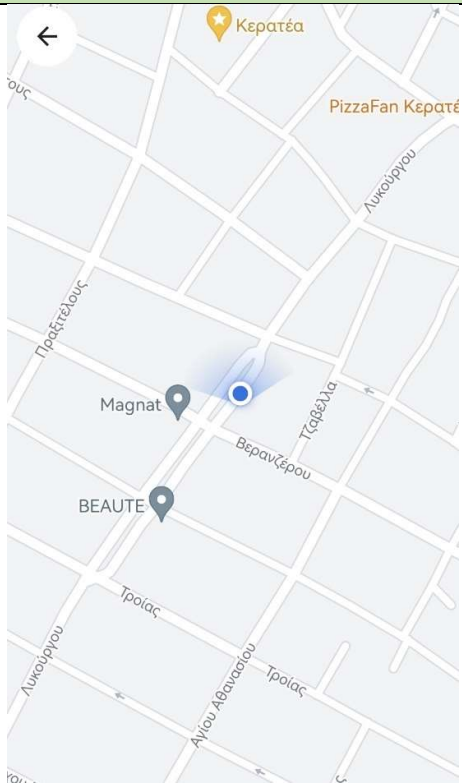
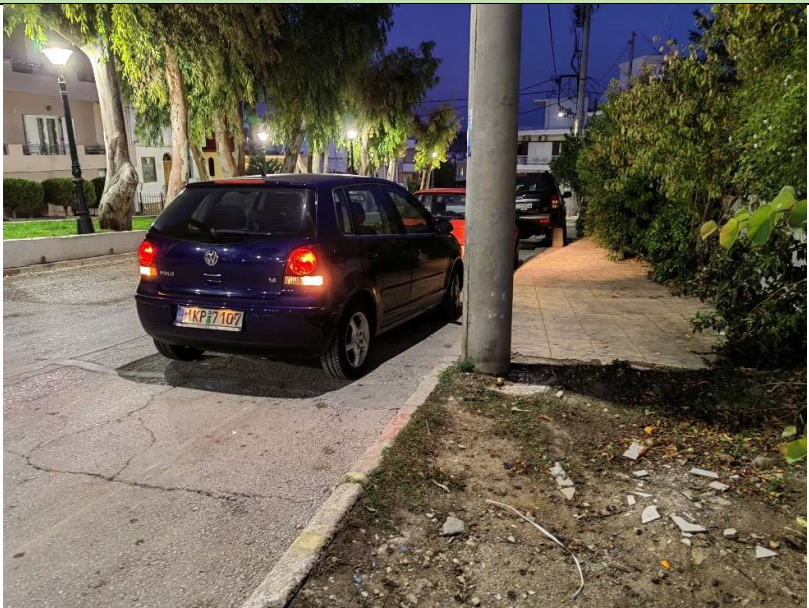
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
29						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

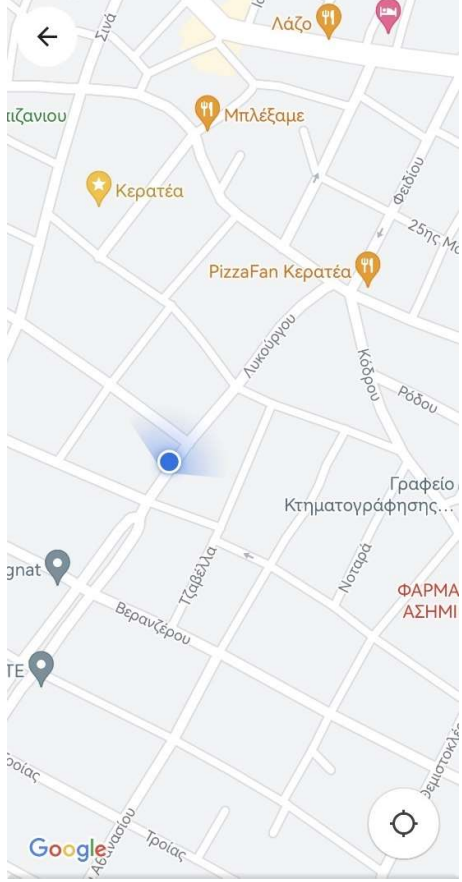
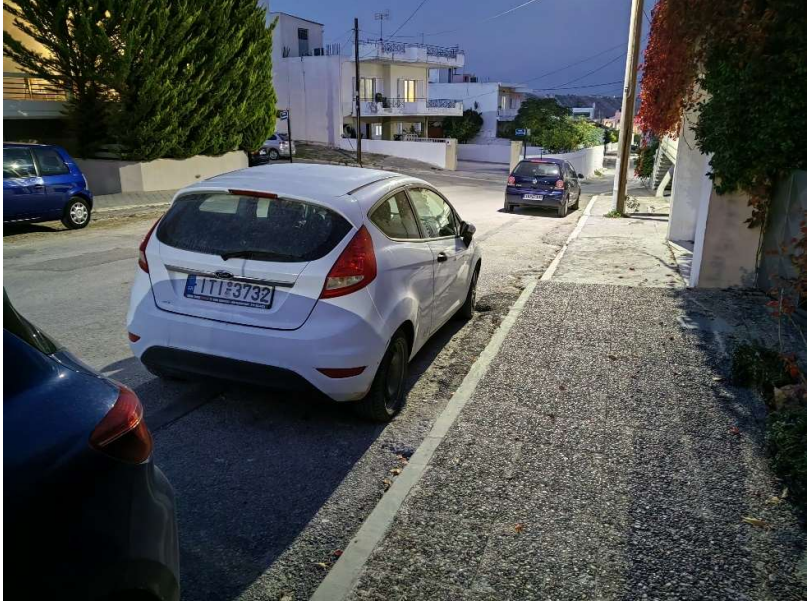
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
30						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓				✓	

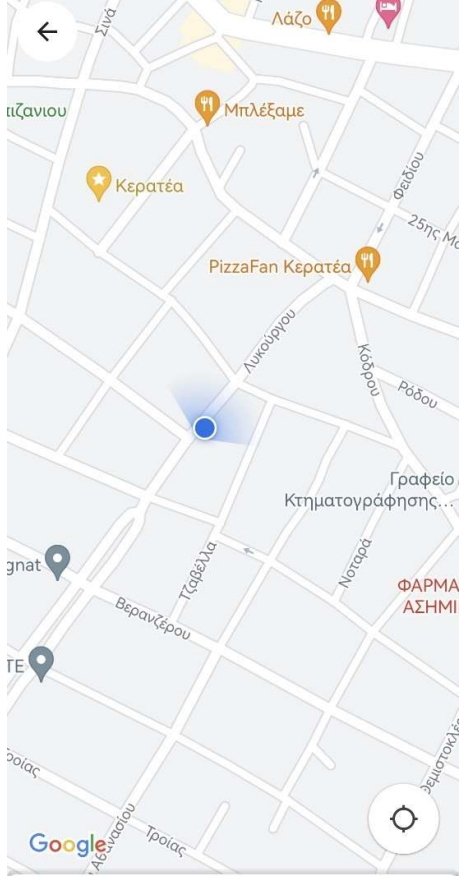



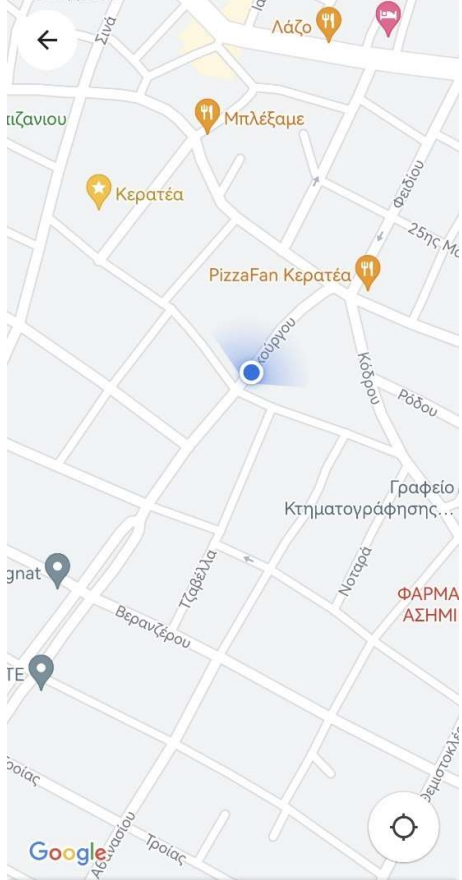

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
31						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

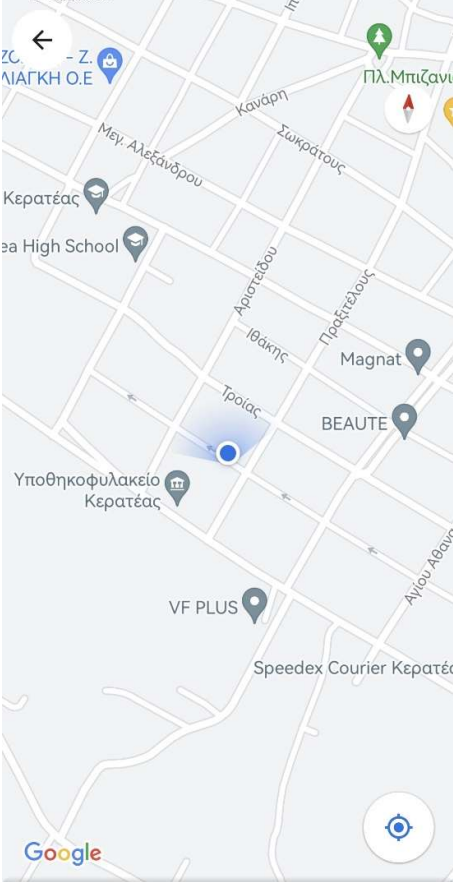

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
32						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					

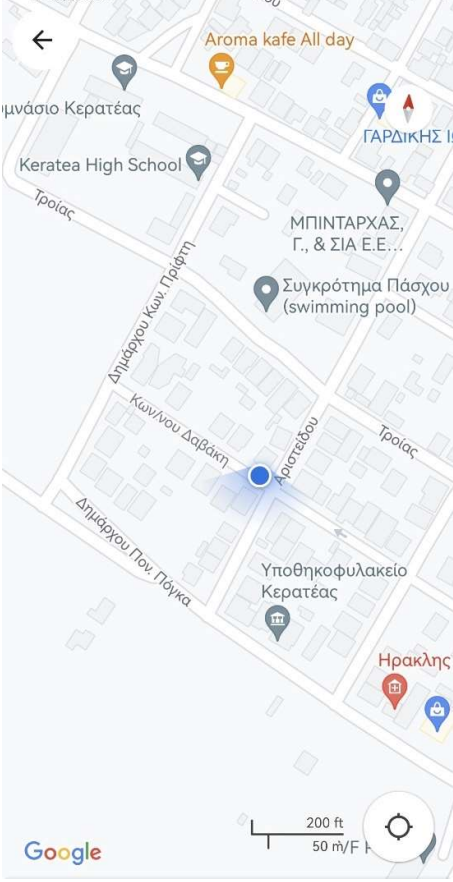

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
33						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
34						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

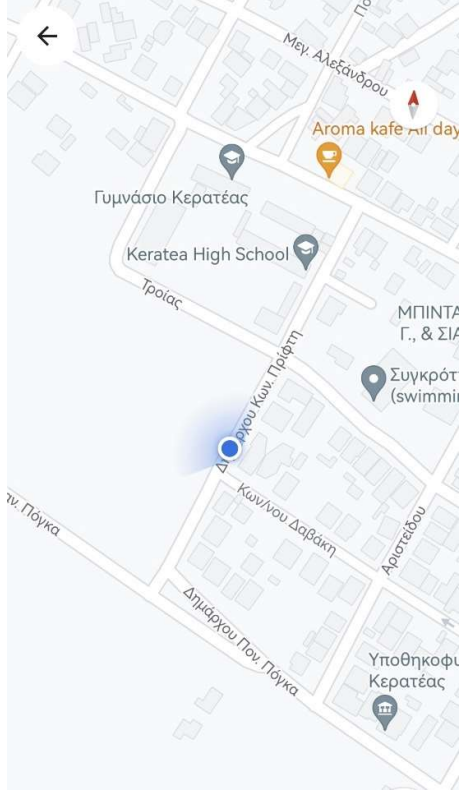

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
35						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

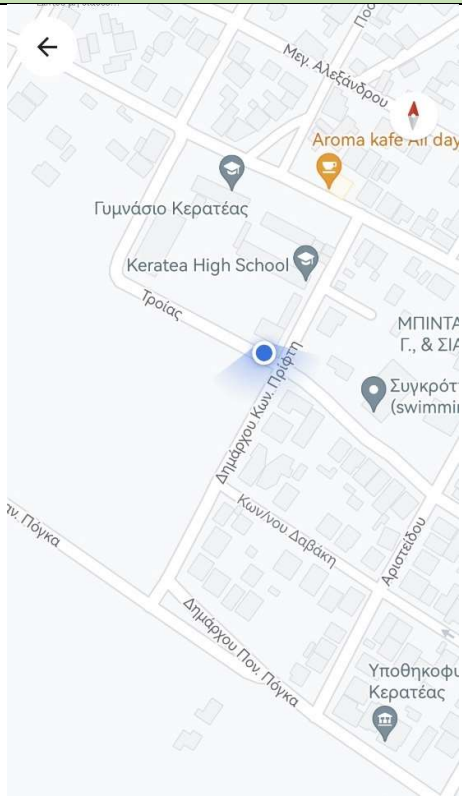
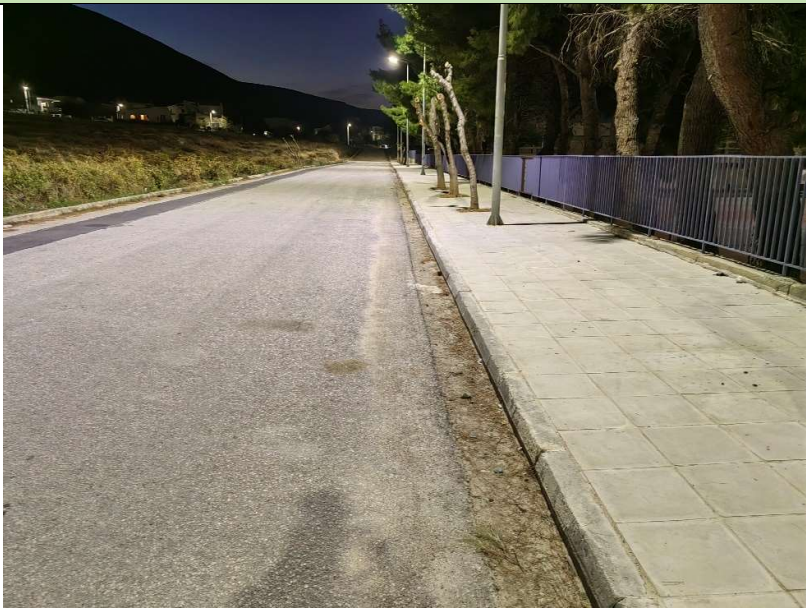
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
36						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓					✓	

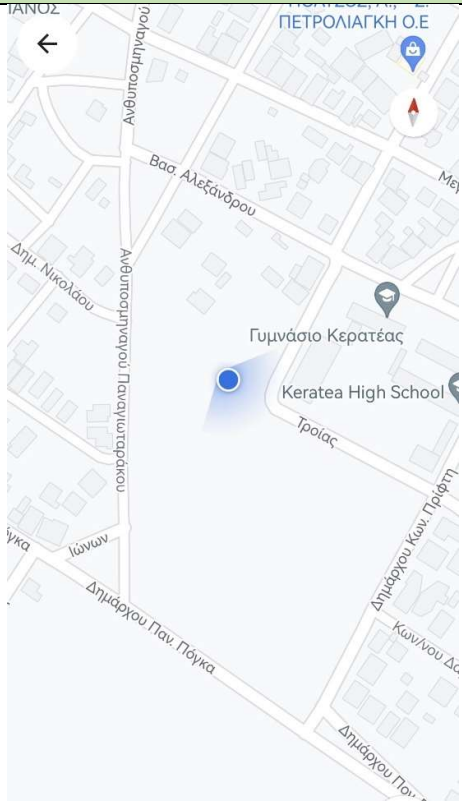

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
37						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓		✓		✓	

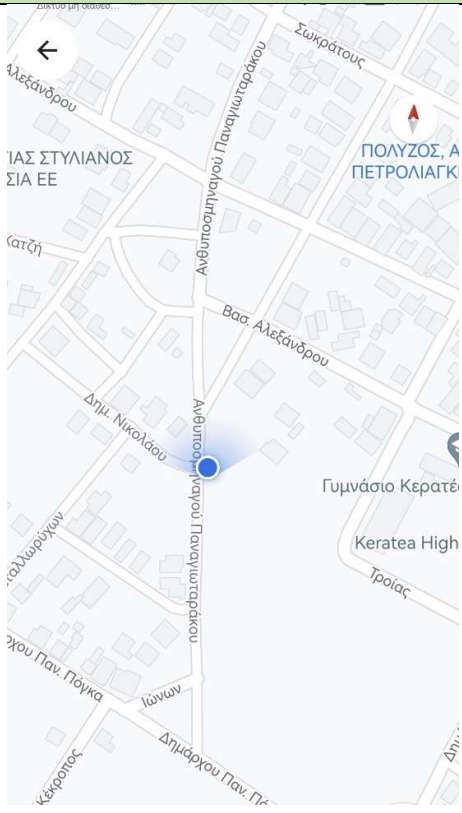

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
38						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

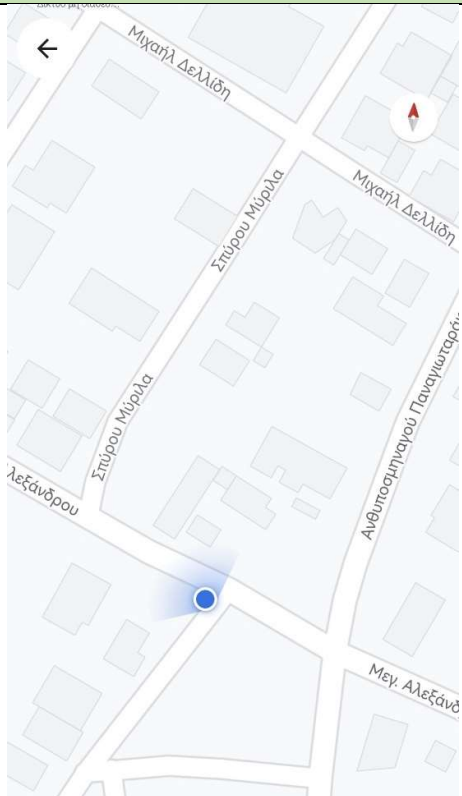
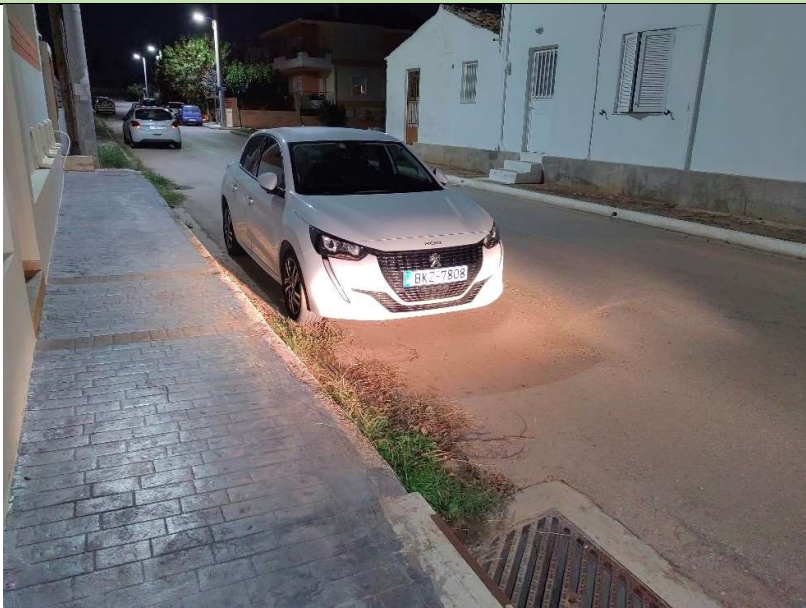


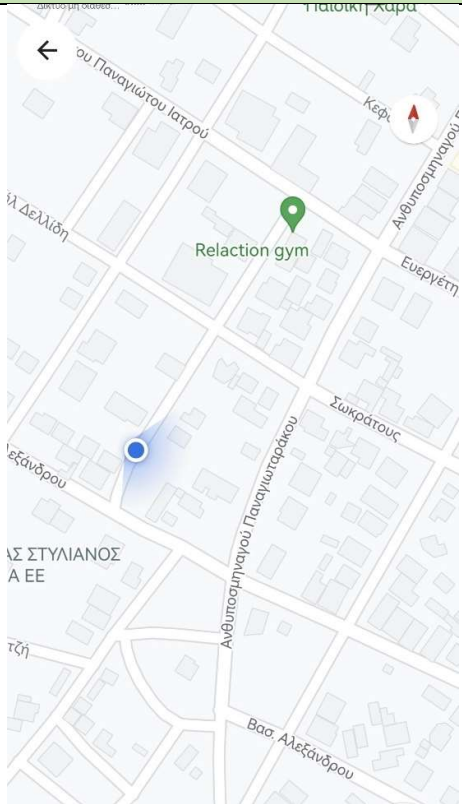
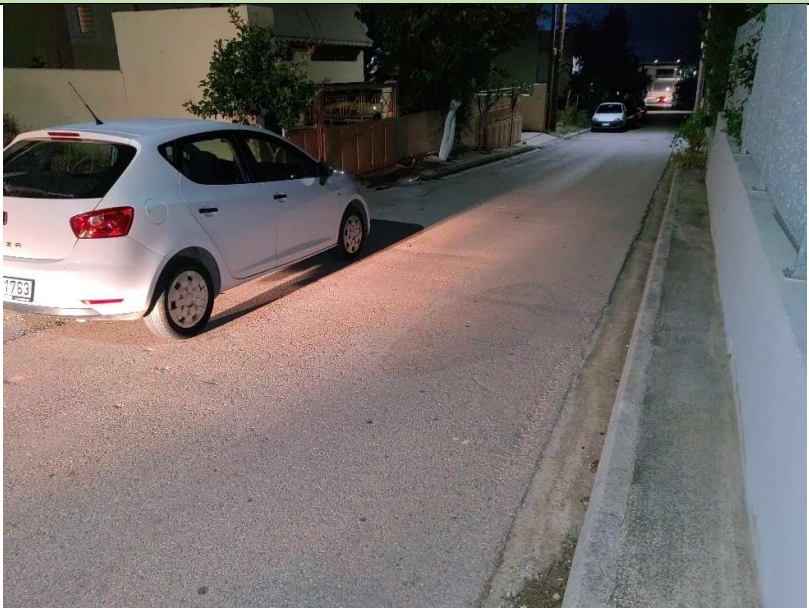
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
39						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

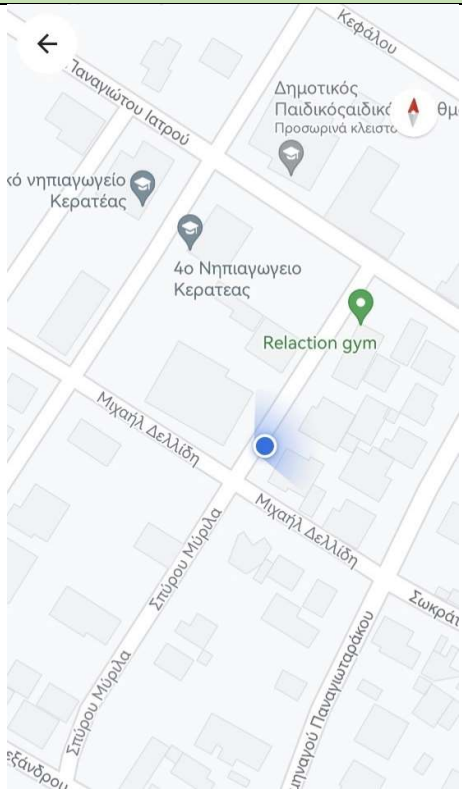
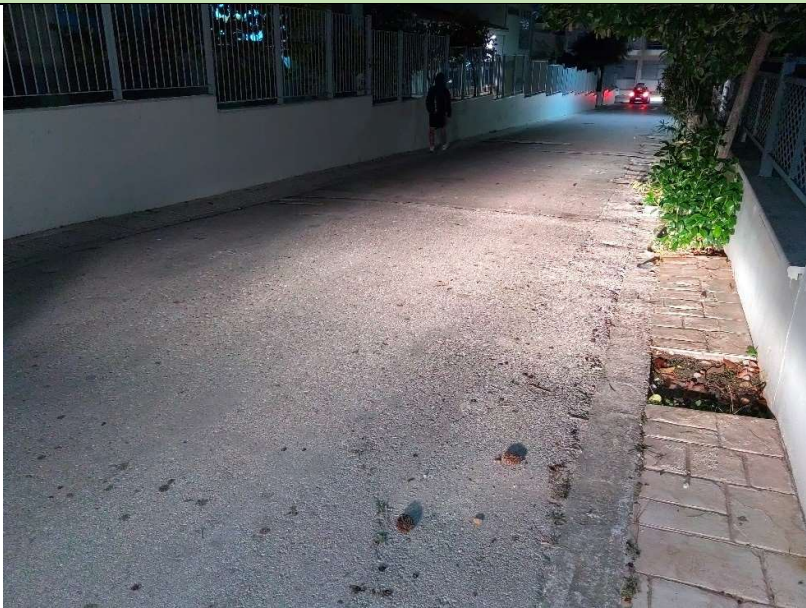
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
40						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓					

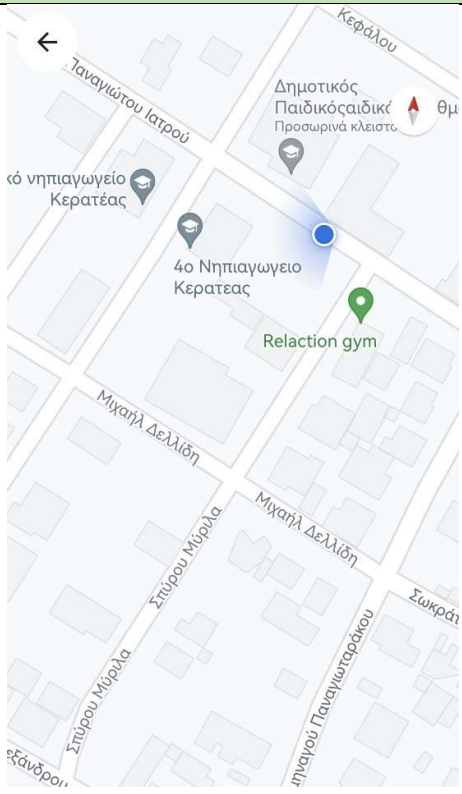

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
41						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
42						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

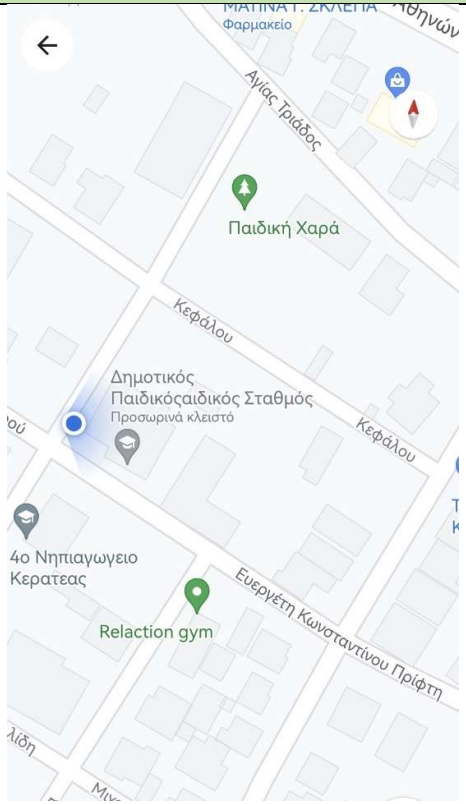
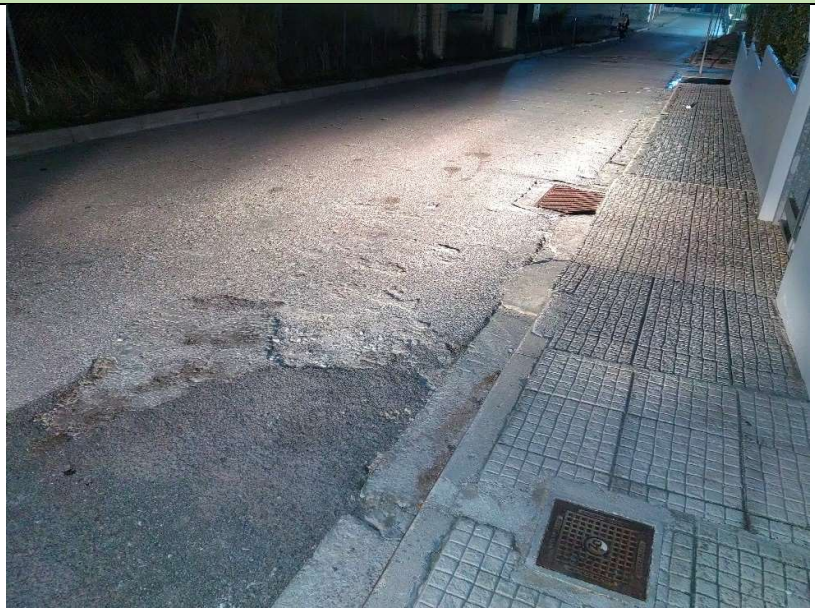
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
43						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

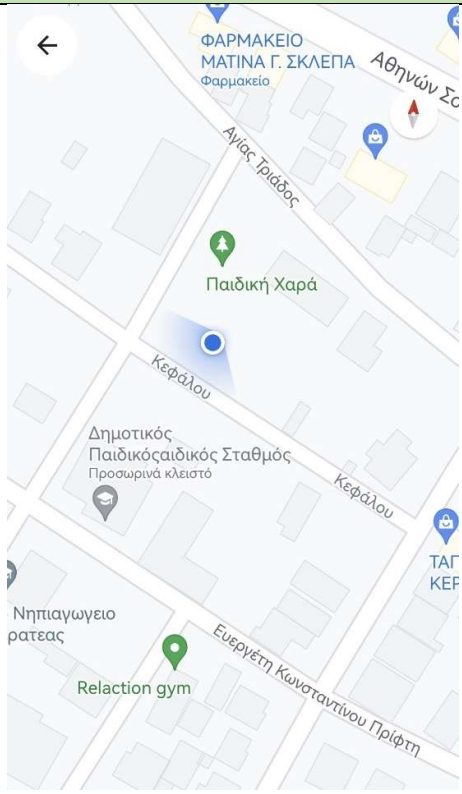
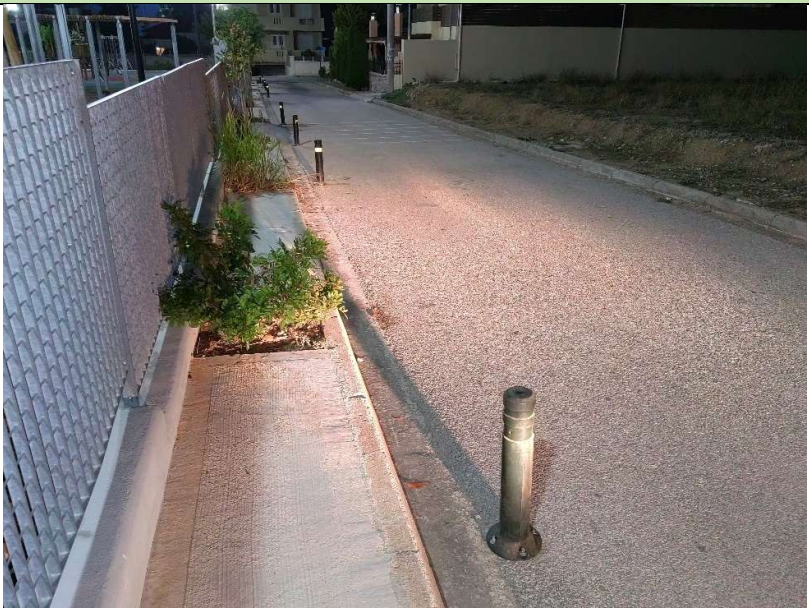
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
44						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

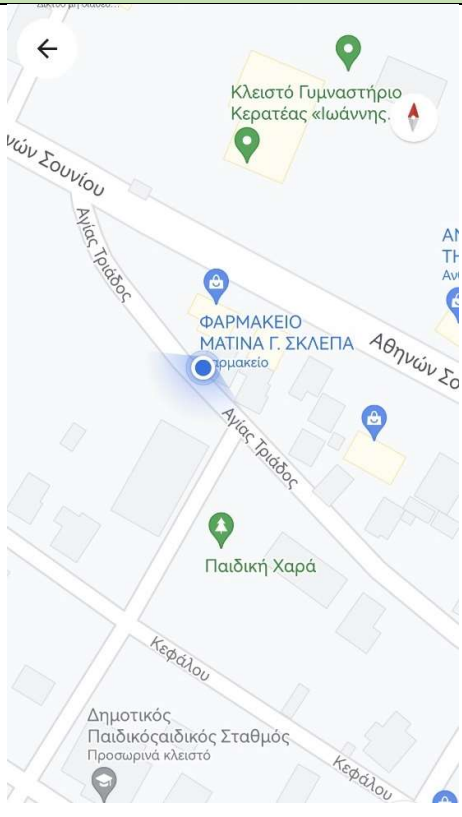
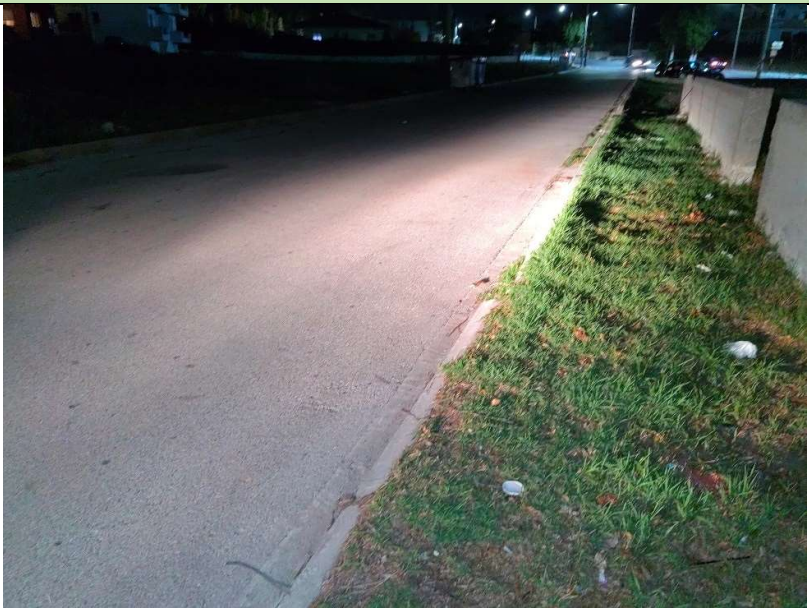
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
45						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

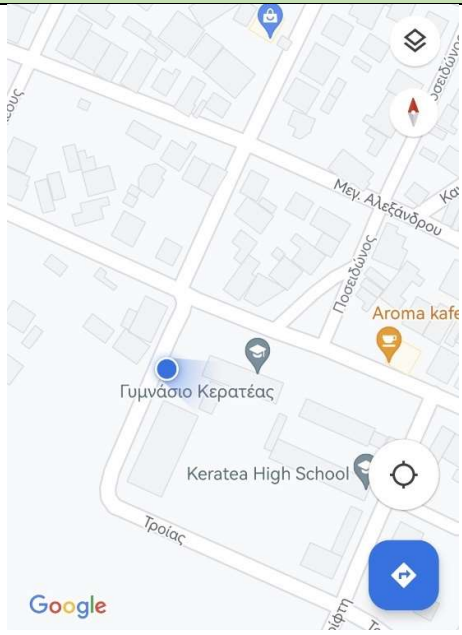
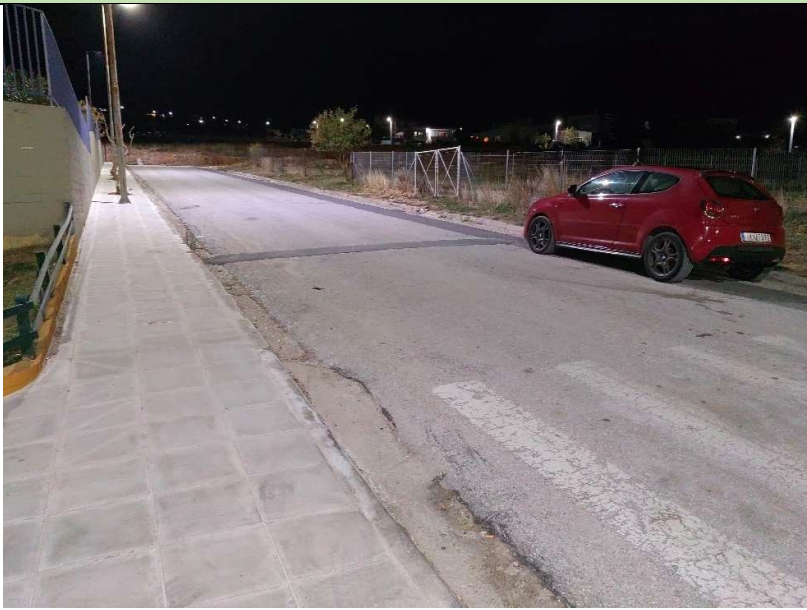
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
46						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
			✓		✓	

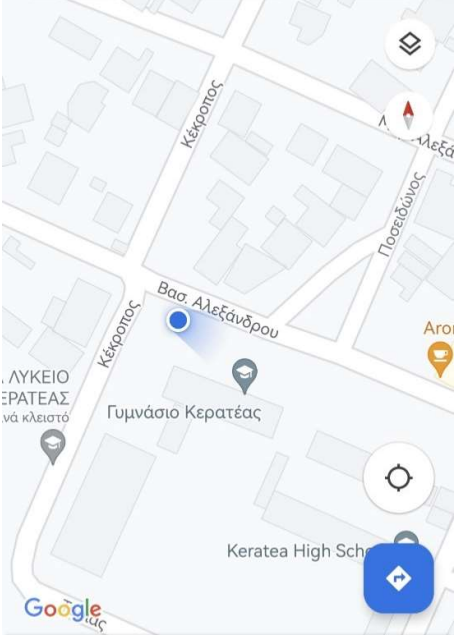



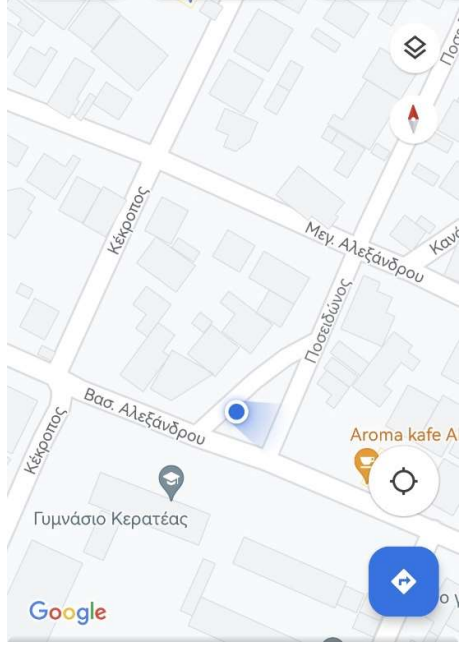

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
47						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

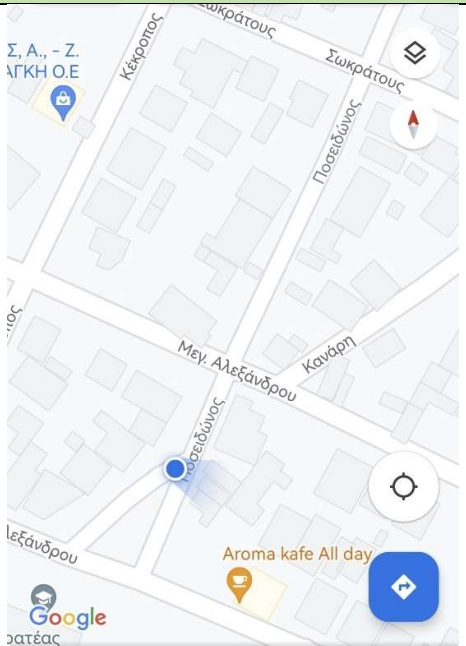
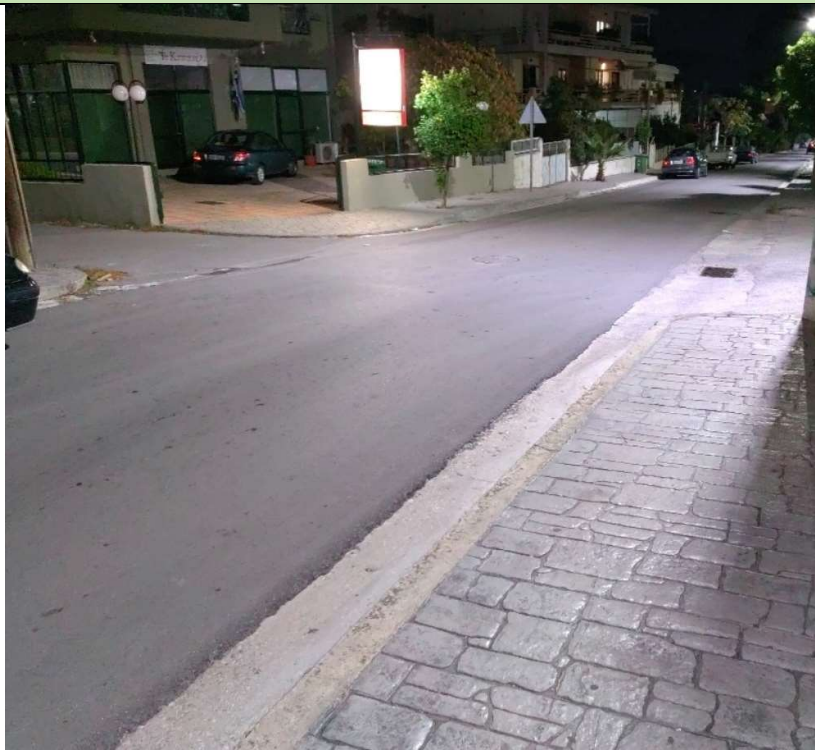
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
48						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓				✓	

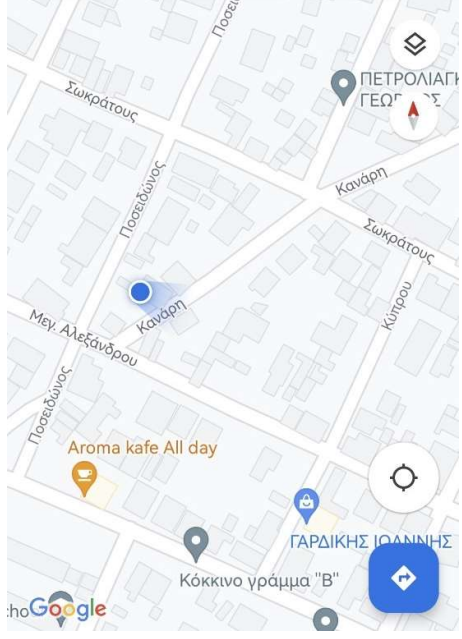

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
49						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
50						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓		✓	✓	✓	

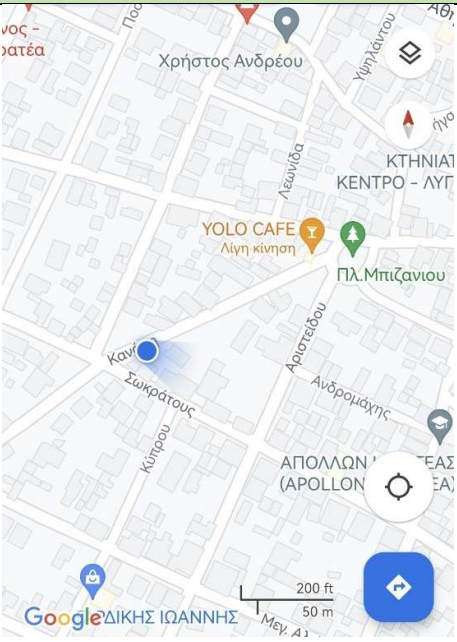

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
51						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓		✓		✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση			
52							
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης	
✓							

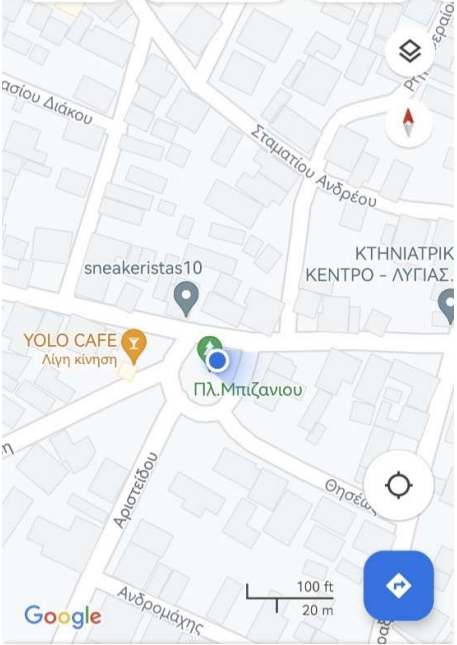
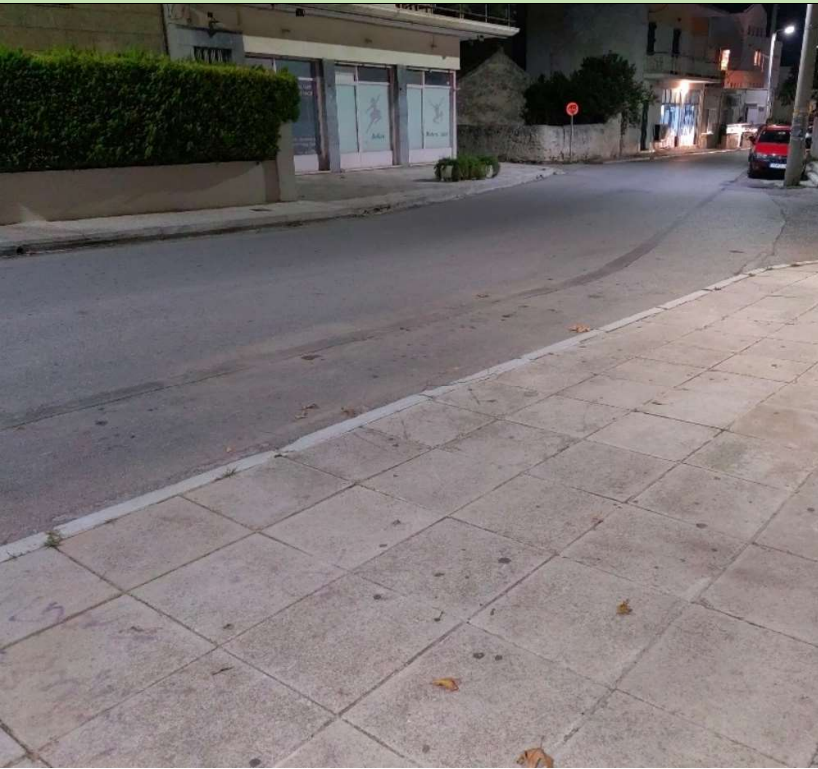
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
53						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

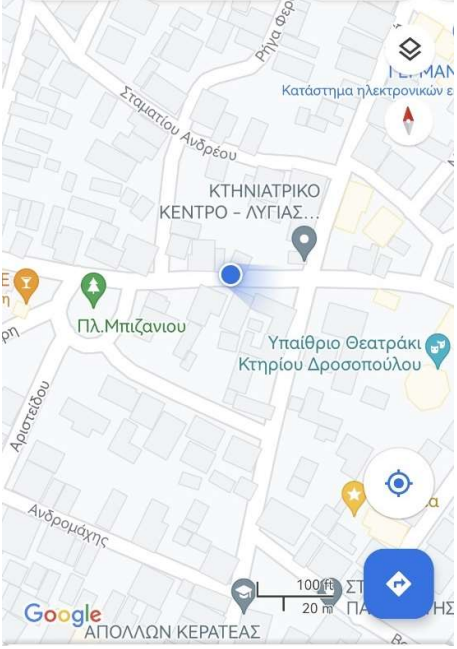

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
54						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

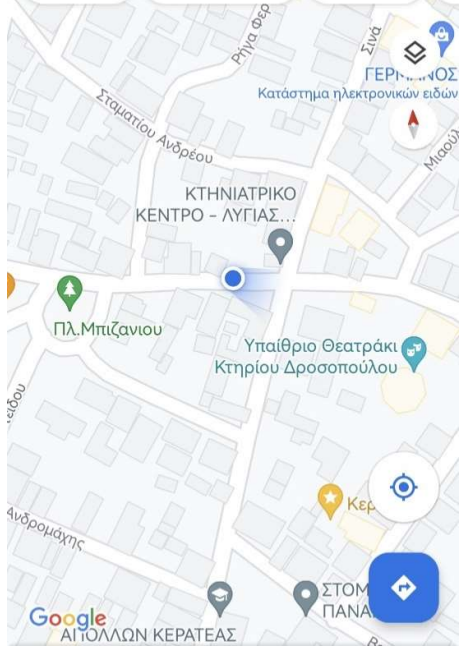



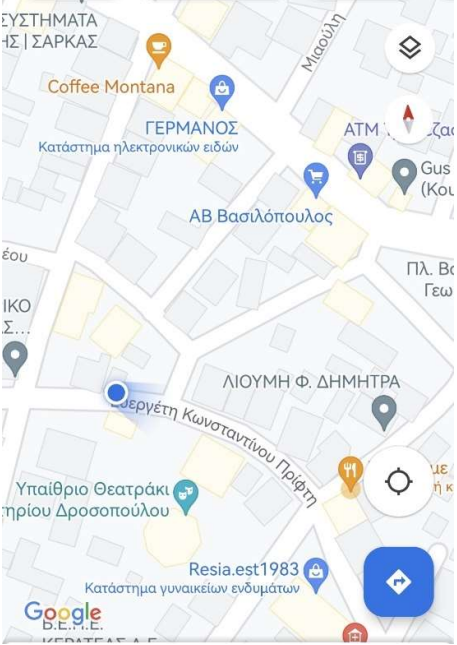

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
55						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

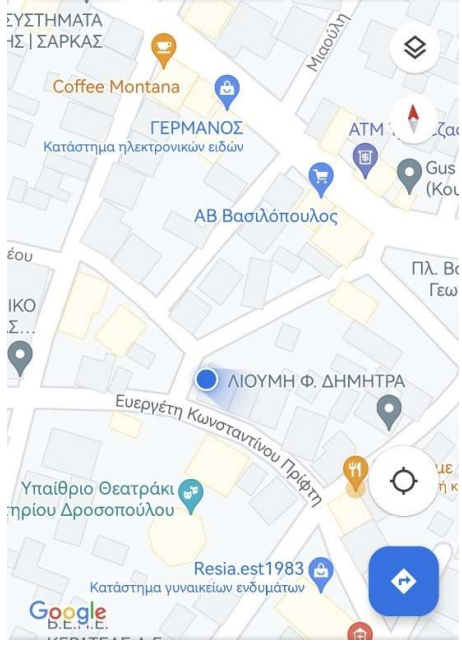

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
56						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓	✓					

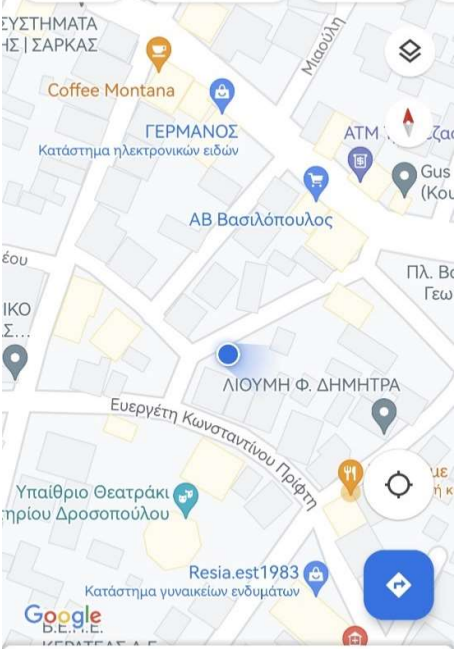

Α/Α	Τοποθεσία	Υφιστάμενη κατάσταση				
57						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
58						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

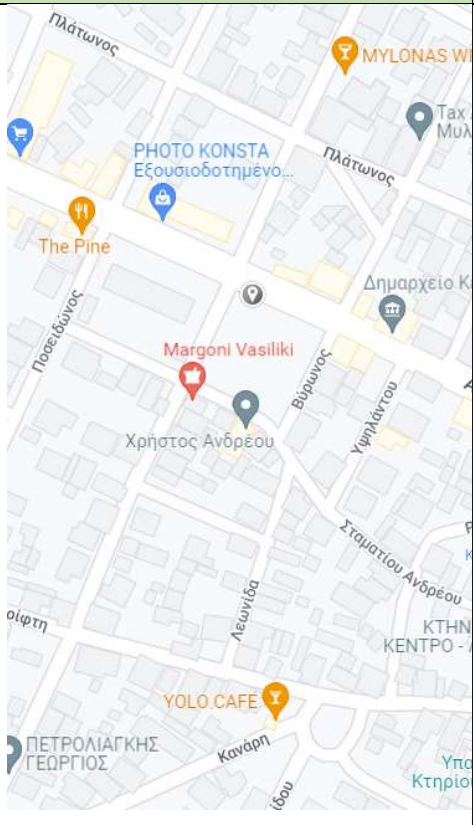
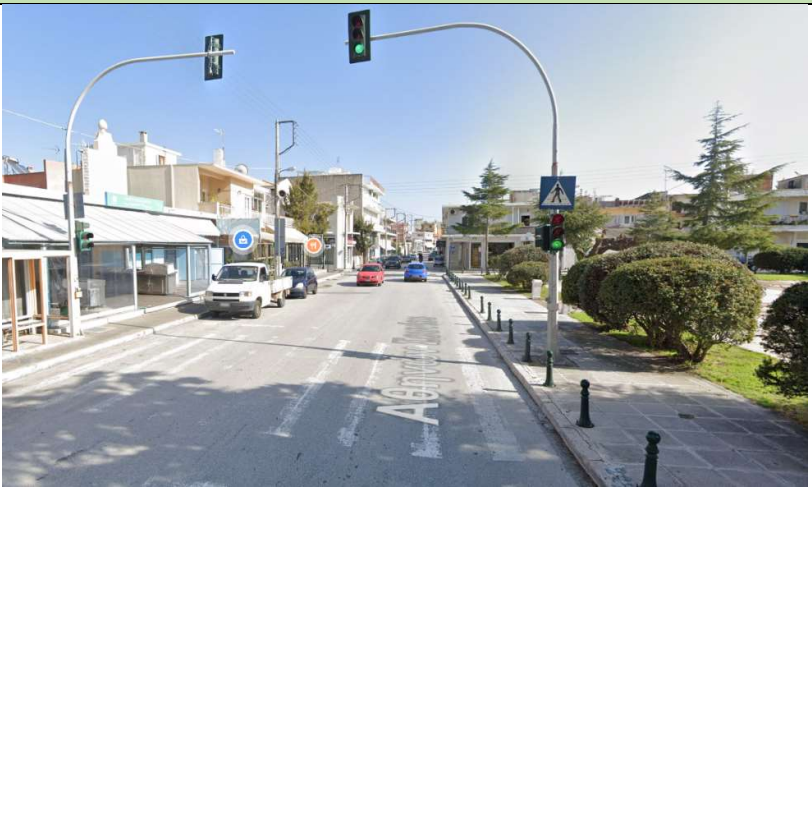
Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
59						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	



Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
60						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

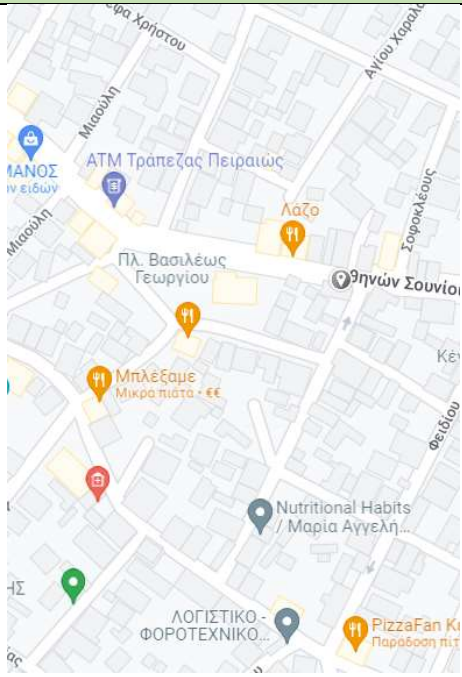

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
61						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						

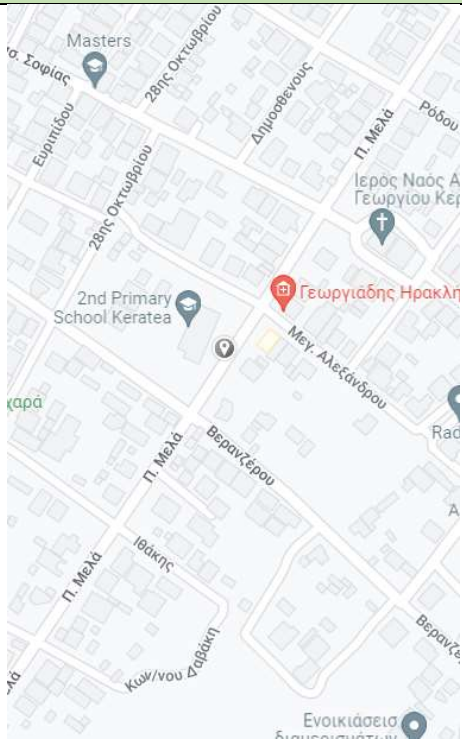

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
62						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
✓						



Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
63						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
				✓	✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
64						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
			✓		✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
65						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Ώδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
					✓	

Α/Α	Τοποθεσία			Υφιστάμενη κατάσταση		
66						
Κακοτεχνίες/ Απουσία πεζοδρομίων	Φύτευση	Όδευση Τυφλών	Υποδομές ΑμεΑ	Διάβαση	Εμπόδιο/ Σήμανση	Είσοδος Χώρου Στάθμευσης
	✓			✓	✓	