

## 8 ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

### 8.1 Πεζή Μετακίνηση

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε οφέλη τόσο για τον μετακινούμενο όσο και για την κοινωνία και το περιβάλλον. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι με την προϋπόθεση κατάλληλων υποδομών για τους πεζούς, το περπάτημα αποτελεί το κατεξοχήν μέσο που εξασφαλίζει την ισότητα στη μετακίνηση καθώς αφορά σε όλες τις πληθυσμιακές μονάδες και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, σύμφωνα και με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας<sup>1</sup>.

Ατομικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα πεζής μετακίνησης και συσχέτιση μεταξύ τους	
Ατομικά πλεονεκτήματα	Κοινωνικά πλεονεκτήματα
Φυσική και νοητική υγεία	Δημόσια υγεία
Κόστος μετακίνησης	Κόστος για την κοινωνία και το περιβάλλον
Ελευθερία μετακίνησης	Ισότητα στη μετακίνηση
Κοινωνικοποίηση	Κοινωνική συνοχή
Πρόσβαση σε δραστηριότητες	Εμπορική κίνηση / αξίες γης
Πηγή: <b>Δίκτυα μετακίνησης πεζή</b> , Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας (2015).	

Οι κυριότεροι παράγοντες που αποθαρρύνουν την ευρεία χρήση της πεζής μετακίνησης είναι:

Υποδομές	<b>Χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού υποδομών για κίνηση πεζών και κακή συντήρησή τους</b>
	<b>Εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών λόγω διάταξης των στοιχείων αστικού εξοπλισμού</b>
	<b>Ελλιπείς υποδομές για ευάλωτους χρήστες</b>
Περιβάλλον	<b>Εξάρτηση από μηχανοκίνητη μετακίνηση</b>
	Ατμοσφαιρική ρύπανση, οπτική όχληση ή/και θόρυβος
	Καιρικές συνθήκες
Κοινωνική στάση	Επιλογή μέσου μεταφοράς ως ένδειξη κοινωνικής θέσης
	Παραβατική συμπεριφορά προς τους πεζούς από τους άλλους χρήστες της οδού
Πηγή: <b>Δίκτυα μετακίνησης πεζή</b> , Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας (2015).	

#### 8.1.1 Υποδομές για πεζή μετακίνηση

Οι διάδρομοι κίνησης των πεζών διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

**Πεζοδρόμια:** οι παρά την οδό διαμορφώσεις, που εκτείνονται κατά κανόνα σε όλο το μήκος τους και διαχωρίζονται είτε με

<sup>1</sup> Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (2014), Ανδρικοπούλου, Γιαννακού, Καυκαλάς, Πιτσιάβα - Λατινοπούλου.

υπερυψωμένο κράσπεδο, είτε με κιγκλιδώματα. Ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές (ΦΕΚ Β 2621/2009), απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1,5μ. ενώ πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο.

**Αποκλειστικοί διάδρομοι πεζών:** αφορούν κυρίως σε **πεζόδρομους** ή/και διαμορφώσεις οδών που **δεν επηρεάζονται όμως από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία** (επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα, όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας Δήμου, αστυνομικά, ή οχήματα ΟΚΩ για την αντιμετώπιση επείγουσων αναγκών ή ακόμα και οχημάτων ατόμων με ειδικές ανάγκες. **Προορίζονται αποκλειστικά για πεζή μετακίνηση.** Στην περίπτωση αυτή δύναται να συμπεριληφθούν και οι περιπτώσεις *κλεισίματος οδών ή περιοδικές πεζοδρομήσεις* (όπως αναφέρονται στις σχετικές οδηγίες) για συγκεκριμένη προκαθορισμένη περίοδο της ημέρας (συνήθως πρακτική πολλών παραθεριστικών περιοχών κατά την θερινή περίοδο, λόγω έλλειψης διαθέσιμου χώρου).



Σύμφωνα με τα στοιχεία υποβάθρου του Δήμου, δεν καταγράφηκαν πεζόδρομοι στην περιοχή μελέτης.

**Διάδρομοι μικτής χρήσης:** αφορούν σε περιοχές (διαδρόμους) που χρησιμοποιούνται τόσο από πεζούς όσο και από άλλα μέσα (π.χ. ποδήλατο). Στην **κατηγορία αυτή ανήκουν επίσης και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας**, δηλαδή οδοί που είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι (με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μικρότερο ή/και ίσο με 30χλμ./ώρα<sup>2</sup>) προκειμένου πεζοί και οχήματα (ή/και άλλα μέσα μεταφοράς) να μοιράζονται την ίδια υποδομή.



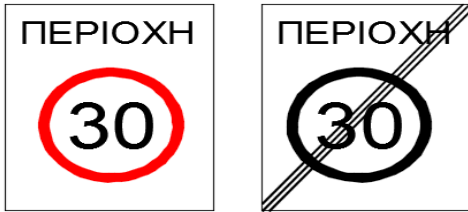
Πινακίδες σήμανσης για **περιοχές ήπιας κυκλοφορίας**:



Εικόνα 1: Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

Επιπλέον, σύμφωνα και με το ΦΕΚ Β2302/2013, η προτεινόμενη σήμανση για **οδούς ήπιας κυκλοφορίας** είναι επίσης και οι πινακίδες P-60 και P-61.

<sup>2</sup> Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον ΚΟΚ (αρθ.39 παρ.3β), ορίζεται ότι σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηρισθεί και σημειωθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας .....οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20χλμ./ώρα.



Οι παραπάνω πινακίδες δεν καταγράφηκαν στη περιοχή μελέτης.

Διάδρομοι μικτής χρήσης επίσης δεν καταγράφηκαν στο Δήμο, ενώ **άξονες** με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μικρότερο ή/και ίσο με 30χλμ./ώρα, συναντώνται σε **ευρύτερες περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων** ή/και άλλων συναφών χρήσεων γης (π.χ. αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, κ.α.) ως εφαρμογή των σχετικών Τεχνικών Οδηγιών (Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 - ΦΕΚ 2302 Β/16-9-2013).



Εικόνα 2: Οδός Αγ.Χριστοφόρου (Δ.Ε. Πικερμίου) ενδεικτική σήμανση, πλησίον σχολικού συγκροτήματος.

**Διαβάσεις πεζών:** αφορούν στην έγκαρσια κίνηση/διέλευση των πεζών προκειμένου να μπορούν να διασχίσουν την οδό με ασφάλεια. Οι διαβάσεις είναι συνήθως ισόπεδες (υπόγειες ή/και υπέργειες - πεζογέφυρες), σηματοδοτούμενες ή μη, ανάλογα με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της οδού.



Στο σύνολο του Δήμου, υπάρχουν διαμορφωμένες ισόπεδες διαβάσεις πεζών που προσδιορίζονται είτε μέσω οριζόντιας σήμανσης Π-21 είτε μέσω φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων (βλ. και σχετικό θεματικό χάρτη).

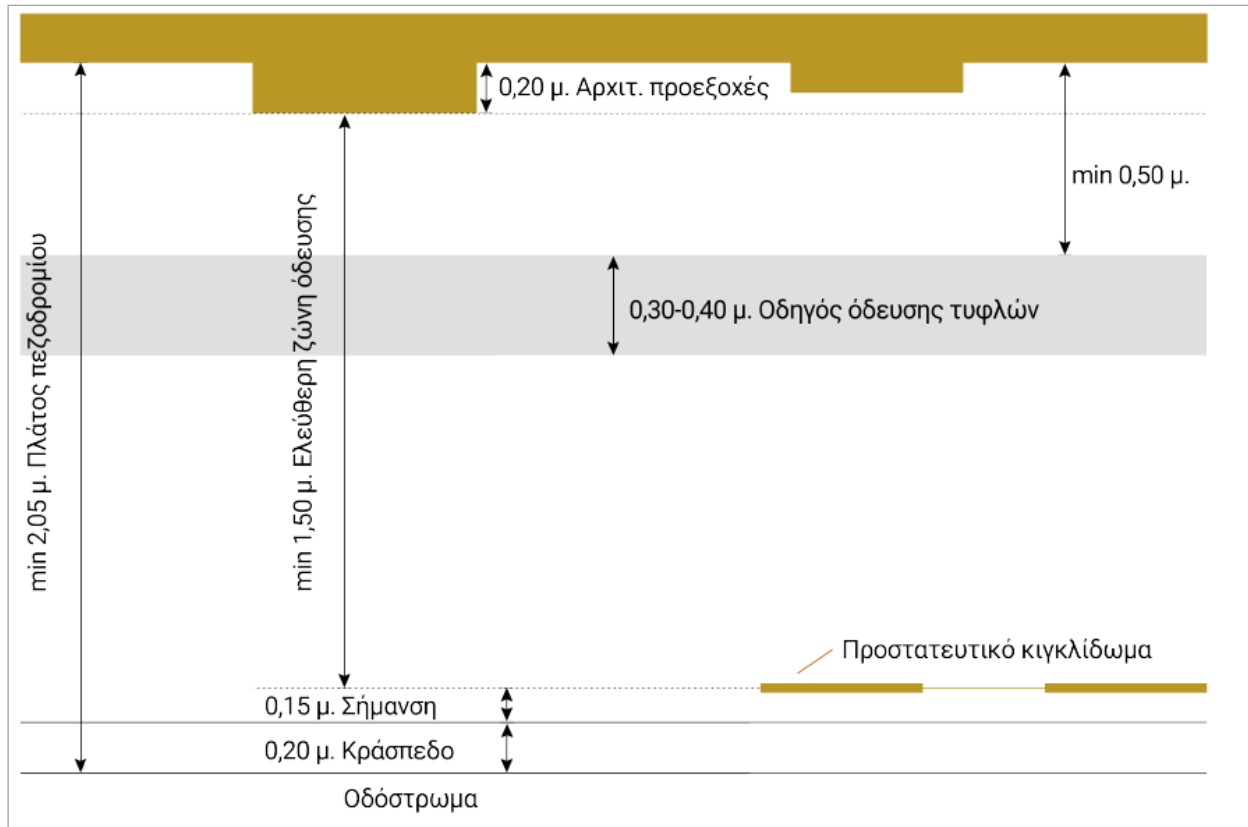
**VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.**

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
Ημερομηνία: 09/2021  
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-3

Λαμβάνοντας υπόψη και την ελληνικές προδιαγραφές<sup>3</sup> για τον σχεδιασμό υποδομών για τους πεζούς, παρατίθεται ενδεικτικό παράδειγμα με τις (ελάχιστες) διαστάσεις που ορίζονται αναφορικά με τα πεζοδρόμια για την ασφαλή και ελεύθερη πρόσβαση των πεζών.



Εικόνα 3: Παράδειγμα διαστάσεων πεζοδρομίου και λοιπού εξοπλισμού που εξασφαλίζει την άνετη διέλευση των πεζών (<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=380>)

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω διαστάσεις που δίνονται από τις οδηγίες, αφορούν σε νέα ρυμοτομικά. Στην περίπτωση υφιστάμενων ρυμοτομικών ορίζονται τα εξής:

- "...Για δρόμους πλάτους άνω των 12,0μ., το **ελάχιστο** πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους από 9,0-12,-μ., **υποχρεωτικό** πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους από 6,0-9,0μ., **ελάχιστο** πλάτος 1,5μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και **επιθυμητό** κατά το δυνατόν 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,0μ. **πεζοδρόμηση**.

Για την επίτευξη των παραπάνω ελάχιστα διαστάσεων συνιστάται η μείωση του οδοστρώματος - όπου αυτό είναι δυνατόν- σε όφελος των πεζοδρομιών...".

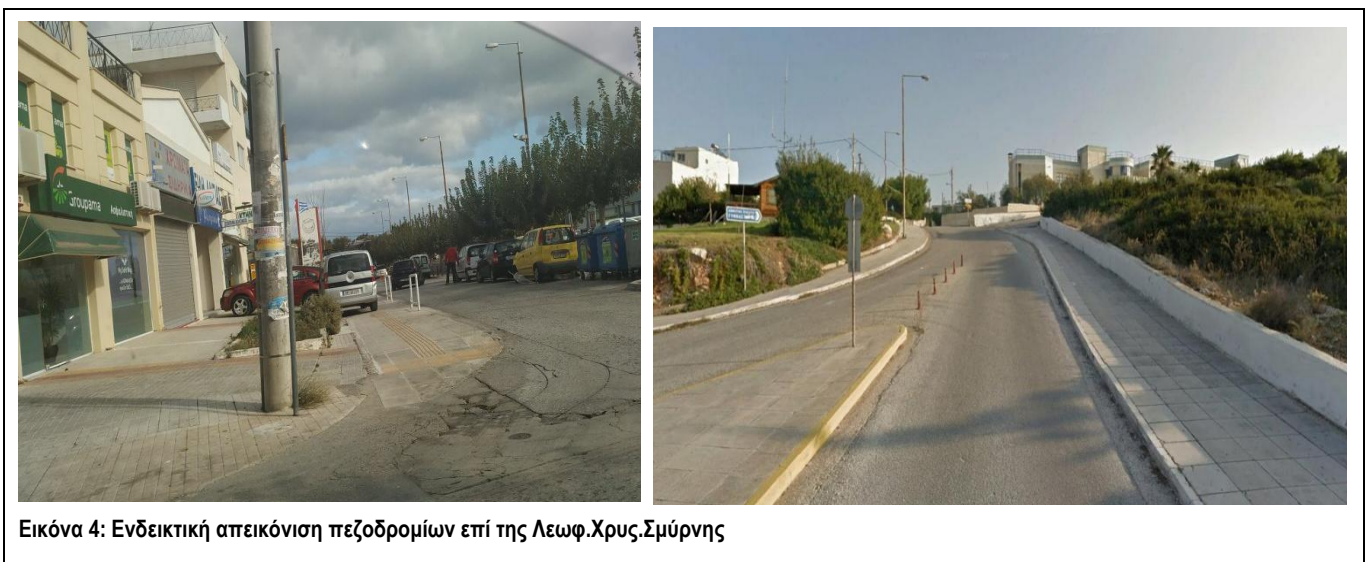
<sup>3</sup> Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους (ΥΠΕΚΑ).

## 8.2 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά: Πλάτος πεζοδρομίου

Το πλάτος πεζοδρομίου είναι ο παράγοντας εκείνος που καθορίζει σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα των υποδομών για τις μετακινήσεις των πεζών. Μικρά πλάτη πεζοδρομίων αναγκάζουν τους πεζούς να κινούνται στο οδόστρωμα αυξάνοντας τον κίνδυνο τροχαίου συμβάντος και μειώνοντας το επίπεδο της οδικής ασφάλειας και επιδρούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης κινητικότητας για όλους. Για το λόγο αυτό, κρίνεται απαραίτητη η καταγραφή και η ανάλυσή του έτσι ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών. Να τονιστεί ότι, σύμφωνα με τη νομοθεσία, το ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου, δηλαδή χωρίς αστικό εξοπλισμό, είναι 1,50μ. ενώ στην περίπτωση που υπάρχει αστικός εξοπλισμός το απαιτούμενο ελάχιστο πλάτος είναι 2,10μ.

Έτσι, εξετάστηκε ο παράγοντας αυτός τόσο για την πόλη της Ραφήνας όσο και για το Πικέρι. Ο παρακάτω χάρτης παρουσιάζει το πλάτος πεζοδρομίου στο σύνολο των οικισμών της Ραφήνας και του Πικερμίου. Είναι αντιληπτό ότι η απουσία των πεζοδρομίων καλύπτει σε μεγάλο βαθμό το δίκτυο του οδικού δικτύου σε αυτούς τους οικισμούς. Ειδικά για τη Ραφήνα, στο κέντρο της εντοπίζονται τα μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίου συγκριτικά με το υπόλοιπο δίκτυο ενώ περιμετρικά αυτού, παρατηρούνται μικρά πλάτη και απουσία υποδομών. Συγκεκριμένα, οι οδοί εντός της Ραφήνας που εμφανίζουν μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων είναι: Αθηνών, Στεφάνου Περρή, Δαβάκη Πίνδου, Προύσης και Αττικής.

Ως προς τον κύριο οδικό άξονα της Λεωφ. Μαραθώνος, κατά μήκος της υπάρχουν διάσπαρτα τμήματα με επιθυμητό πλάτος πεζοδρομίων χωρίς όμως να αποτελούν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο. Το μεγάλο ποσοστό και η χωρική κατανομή της έλλειψης των υποδομών μπορεί να αποδοθεί στο γεγονός της οικιστικής διάχυσης που παρατηρείται γενικότερα στην περιοχή. Για το Πικέρι, η εικόνα δεν αλλάζει καθώς μόνο κατά μήκος της Λεωφ. Μαραθώνος εντοπίζονται πεζοδρόμια αφού υπάρχουν εμπορικές χρήσεις. Το μέσο πλάτος πεζοδρομίου σταθμισμένο με το μήκος του οδικού δικτύου είναι 1,01 μέτρα.



Εικόνα 4: Ενδεικτική απεικόνιση πεζοδρομίων επί της Λεωφ.Χρυσ.Σμύρνης

Ο παρακάτω πίνακας και γράφημα παρουσιάζει τα ποσοστά της κάθε κατηγορίας στην οποία ταξινομήθηκαν τα δεδομένα. Όπως ήταν αναμενόμενο, η απουσία των πεζοδρομίων καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό του οδικού δικτύου και

### VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
Ημερομηνία: 09/2021  
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

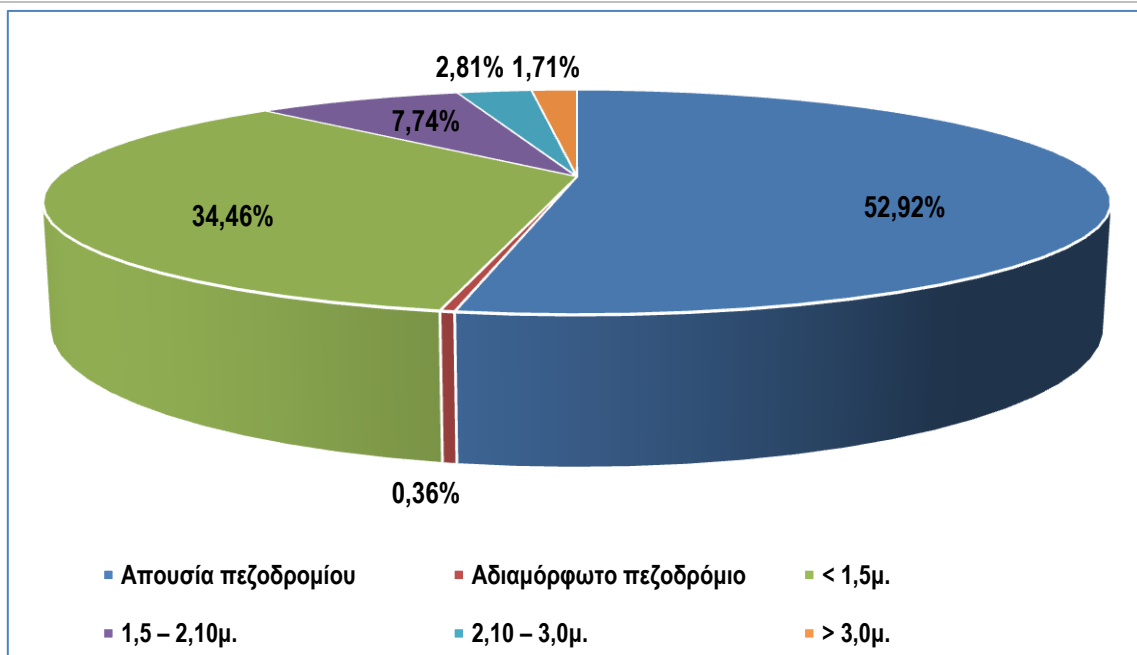
Σελίδα: 8-5

ανέρχεται σε 52,92%. Το μεγάλο ποσοστό αυτό οφείλεται στο γεγονός της αστικής διάχυσης που παρατηρείται στην ευρύτερη περιοχή με αποτέλεσμα ολοένα και περισσότερα κτίσματα να κατασκευάζονται χωρίς σχεδιασμό. Ακόμα και τμήματα που έχουν ενταχθεί, παρουσιάζουν έλλειψη υποδομών. Πεζοδρόμια με πλάτη μικρότερα του 1,5μ. συγκεντρώνουν ποσοστό 34,46% και αθροιστικά με την απουσία των πεζοδρομίων και το αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο καταλαμβάνουν 87,74% του δικτύου των οδικών αξόνων. Έτσι, τα πεζοδρόμια που πληρούν τις προδιαγραφές καταλαμβάνουν μόλις το 12,26%.

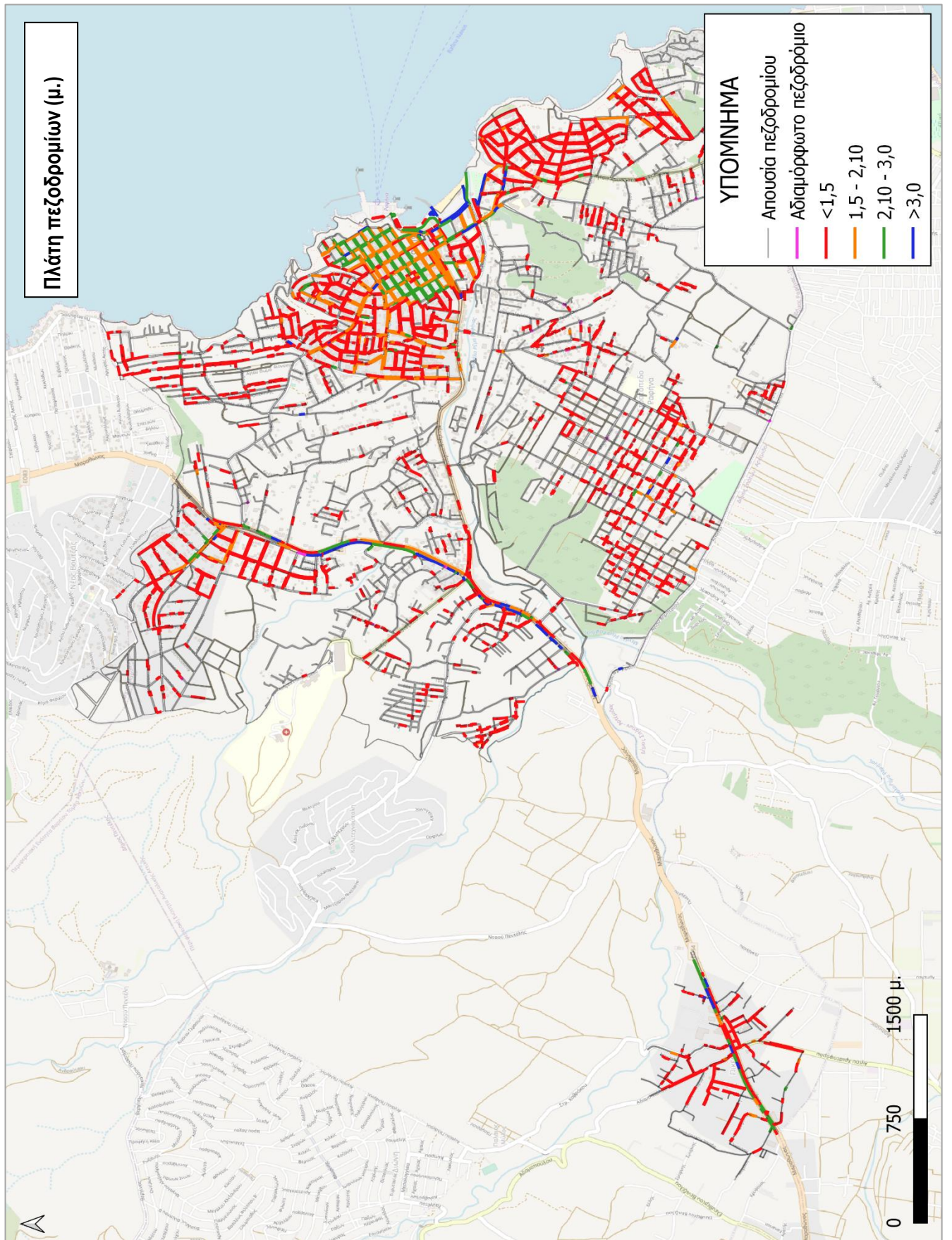
#### Κατάταξη πεζοδρομίων ανά πλάτος στις Δημοτικές Ενοότητες Ραφήνας και Πικερμίου

Πλάτος πεζοδρομίου (μ.)	Ποσοστό (%)
Απουσία πεζοδρομίου	52,92
Αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο	0,36
< 1,5	34,46
1,5 – 2,10	7,74
2,10 – 3,0	2,81
> 3,0	1,71

Πηγή: Ίδια επεξεργασία αναδόχου στοιχείων υποβάθρου



Εικόνα 5: Γραφική απεικόνιση κατάταξης πλάτους πεζοδρομίων.



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
Ημερομηνία: 09/2021  
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-7

### 8.2.1 Ποιότητα πεζοδρομίων

Πέρα από το πλάτος των πεζοδρομίων, η ποιότητά τους αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της περιοχής. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και ΑμεΑ. Έτσι, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου των πεζοδρομίων της πόλης Ραφήνας και Πικερμίου. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την ποιότητα των πεζοδρομίων είναι η ύπαρξη μόνιμων/μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και η ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων.

Η καταγραφή της ποιότητας των πεζοδρομίων έγινε με βάση μια κωδικοποίηση η οποία περιλαμβάνει τέσσερις κατηγορίες. Αυτές οι κατηγορίες είναι:

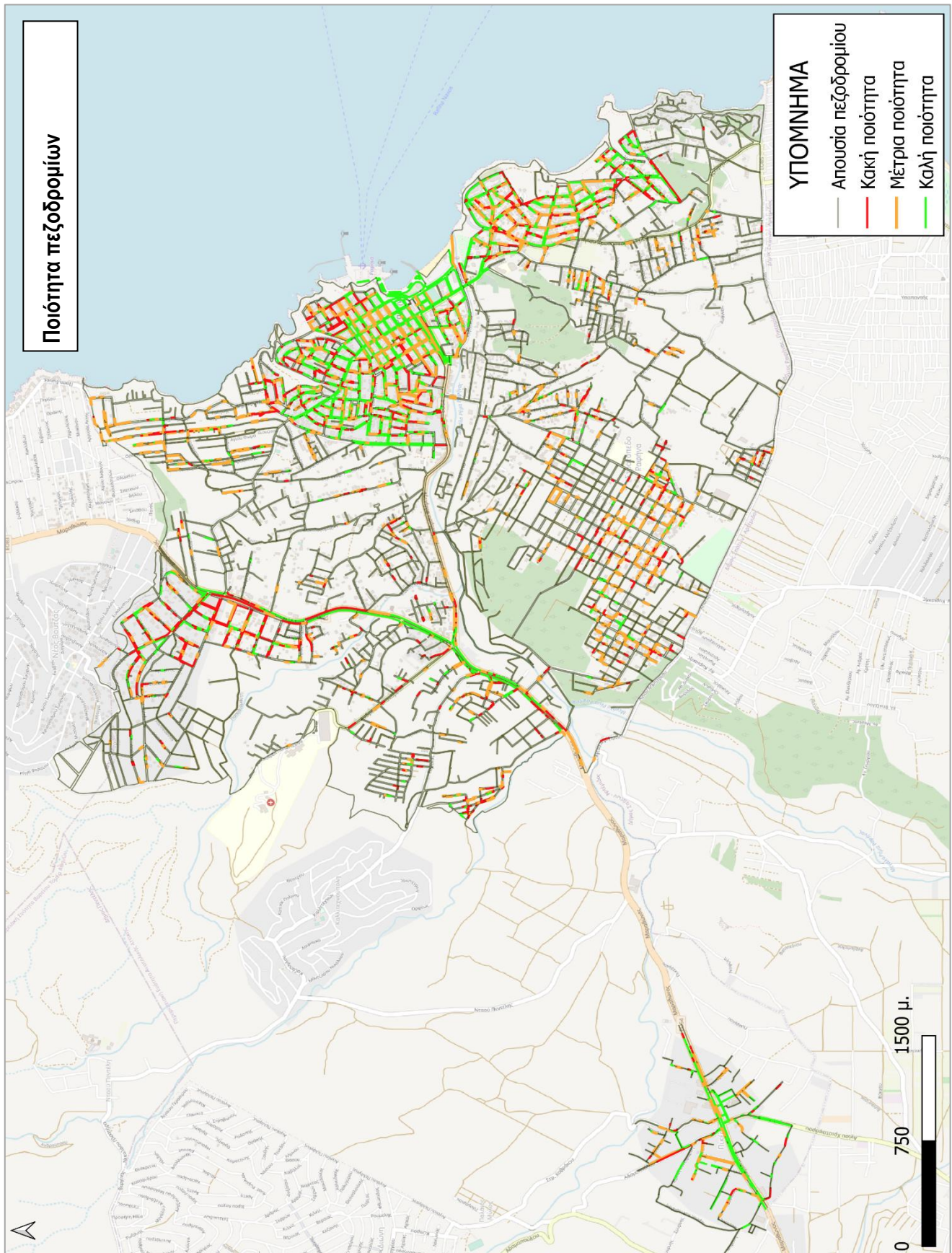
- **0: αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο που αναφέρεται στις περιπτώσεις που παρατηρήθηκε υποδομή πεζοδρομίου με χωμάτινη επικάλυψη**
- **1: κακή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις των πεζοδρομίων με πολλά εμπόδια και σπασίματα στις πλάκες**
- **2: μέτρια κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν εμπόδια αλλά η κατάσταση στις πλάκες είναι καλή**
- **3: καλή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν λίγα έως καθόλου εμπόδια και οι πλάκες είναι σε πολύ καλή κατάσταση**

Σύμφωνα με αυτή την κατηγοριοποίηση, η μέση ποιότητα των υφιστάμενων πεζοδρομίων, δηλαδή αυτά που έχουν πλάτος, είναι 2,08 αποδεικνύοντας έτσι μια μέση ποιότητα πεζοδρομίων για τη Ραφήνα και το Πικέρμι. Τα ποσοστά των κατηγοριών φαίνονται στον παρακάτω πίνακα, σύμφωνα με τον οποίο παρατηρείται ότι η κατηγορία «μέτρια κατάσταση» και «καλή κατάσταση» διαφέρουν ελάχιστα μεταξύ τους, ενώ η κατηγορία του αδιαμόρφωτου πεζοδρομίου συγκεντρώνει το μικρότερο ποσοστό που ανέρχεται σε μόλις 0,03%.

Ποιότητα πεζοδρομίων	Ποσοστό (%)
Αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο	0,03%
Κακή ποιότητα	28,22%
Μέτρια ποιότητα	35,62%
Καλή ποιότητα	36,13%

Ως προς τη χωρική υπόσταση, η κατηγορία 3 «καλή ποιότητα» εντοπίζεται στο κέντρο της πόλης της Ραφήνας προς το λιμάνι και κατά μήκος της Λεωφ. Μαραθώνος στο Πικέρμι και περιφερειακά της Ραφήνας. Η μέτρια και καλή ποιότητα πεζοδρομίων σε συνδυασμό με τα άνετα πλάτη στο κέντρο της Ραφήνας συμβάλλουν στην ενθάρρυνση της πεζής μετακίνησης και της βιώσιμης κινητικότητας. Παρόλα αυτά, υπάρχουν τμήματα της πόλης στα οποία η ποιότητα είναι κακή, καθώς έχει δοθεί έμφαση περιμετρικά της κεντρικής πλατείας και των εμπορικών χρήσεων.



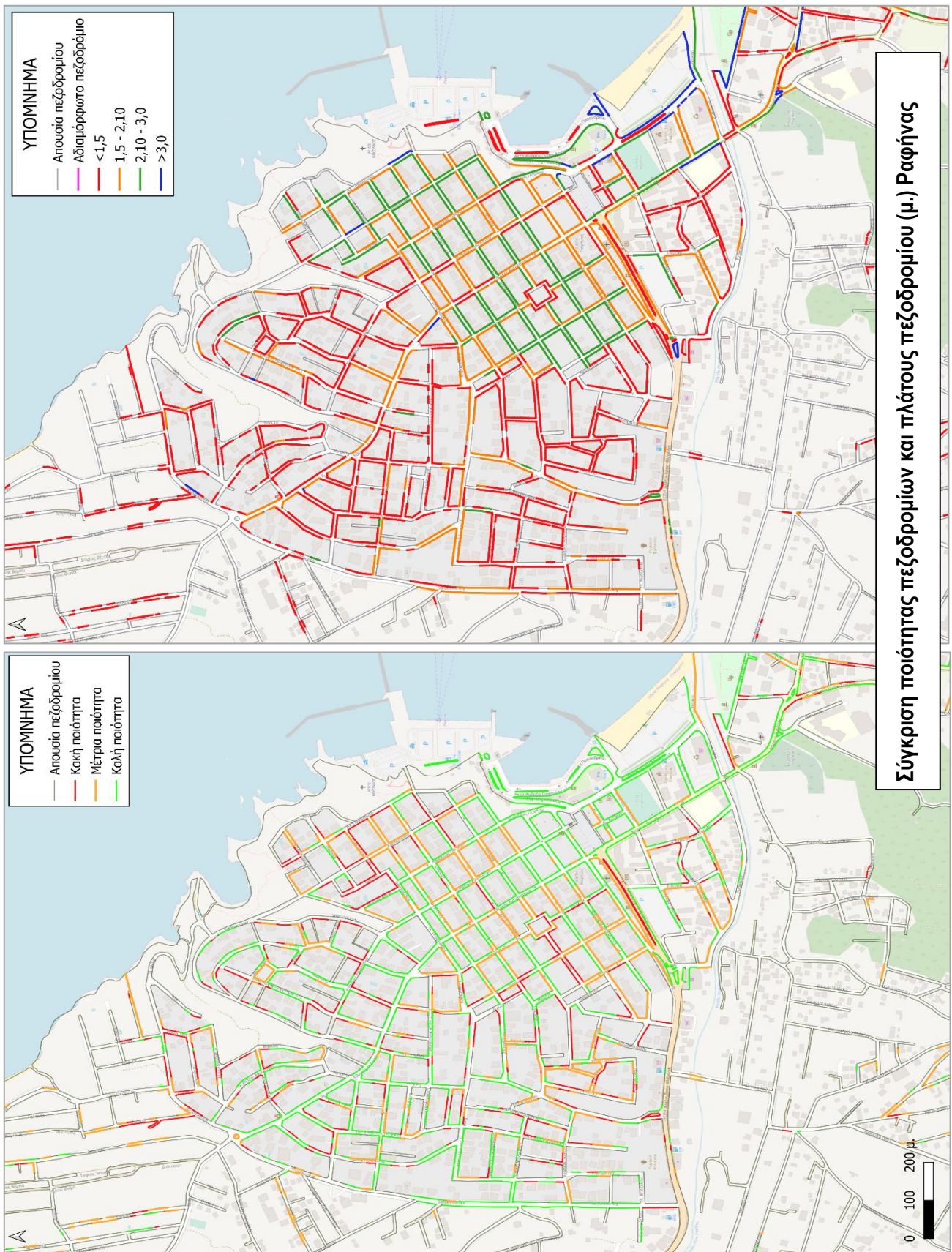


**VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.**

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
 Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
 Ημερομηνία: 09/2021  
 Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-9

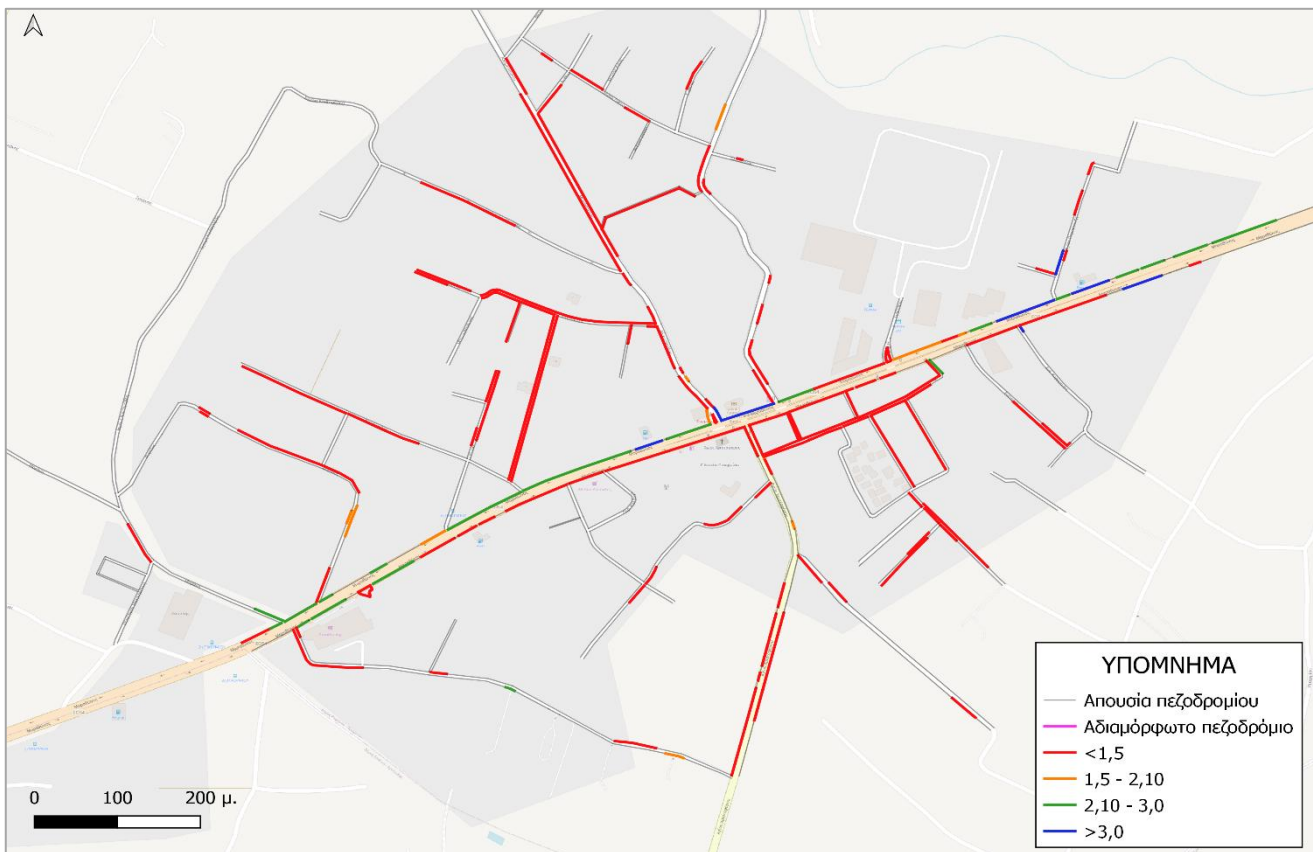


VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
 Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
 Ημερομηνία: 09/2021  
 Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-10



### 8.2.2 Υποδομές για ΑμεΑ

Οι περισσότερες ελληνικές πόλεις εμφανίζουν έλλειψη υποδομών σε ζητήματα που αφορούν την προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, όπως ράμπες ΑμεΑ ανά Ο.Τ και όδευση τυφλών, με αποτέλεσμα οι ομάδες αυτές να αποκλείονται από τις μετακινήσεις και κατά επέκταση από την πόλη τους. Σε πολλές περιπτώσεις επίσης, εντοπίζονται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης στις γωνίες των Ο.Τ εμποδίζοντας τη χρήση της ράμπας ή φαινόμενα αστοχίας στην κατασκευή της όδευσης τυφλών με αποτέλεσμα να διακόπτονται απότομα. Όλες αυτές οι περιπτώσεις, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό σχετίζονται με το επίπεδο παιδείας, έχουν άμεση συνέπεια στην κοινωνική ισότητα της πόλης.

Στο πλαίσιο αυτό, καταγράφηκαν οι υποδομές για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και συγκεκριμένα εξετάστηκαν οι ράμπες ΑμεΑ και η όδευση τυφλών στο δίκτυο των πεζοδρομίων της Ραφήνας και του Πικερμίου. Η εικόνα δεν είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική καθώς μόλις το 1,5% του δικτύου των πεζοδρομίων διαθέτει ράμπα ΑμεΑ ενώ παρατηρήθηκε απουσία όδευσης τυφλών. Ειδικότερα, η πλειοψηφία των ραμπών εντοπίστηκε σε τμήματα της Λεωφ. Μαραθώνος χωρίς να αποτελούν όμως ένα ολοκληρωμένο δίκτυο και σε μερικά σημεία του οδικού άξονα Νηρέως-Πρωτέως. Να τονιστεί ότι στους κεντρικούς άξονες της πόλης της Ραφήνας δεν έχουν εντοπιστεί τόσο ράμπες ΑμεΑ όσο και οδεύσεις τυφλών.



Εικόνα 6: Ράμπες ΑμεΑ επί της Λεωφ. Μαραθώνος και Λεωφ. Χρ. Αδαμόπουλου (Πικέρμι) (Πηγή: Google Maps).

Προβλήματα όμως εντοπίζονται και στις υφιστάμενες ράμπες ως προς τη ποιότητα και τη λειτουργικότητά τους, καθώς δεν πληρούνται οι απαιτούμενες προδιαγραφές όπως φαίνεται και στις κάτωθι εικόνες. Κρίνεται λοιπόν, απαραίτητη η βελτίωση των υποδομών προσβασιμότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων σε όλο το μήκος των πεζοδρομίων.

#### VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
Ημερομηνία: 09/2021  
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-12



Εικόνα 7: Κακή ποιότητα ραμπών ΑμεΑ επί της Λεωφ. Μαραθώνος (Ραφήνα) (Πηγή: Google Maps)

### 8.2.3 Πεζόδρομοι

Οι πεζόδρομοι και ειδικότερα το δίκτυο πεζοδρόμων εντός αστικού ιστού συμβάλλει σημαντικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και στην οικονομική δραστηριότητα της πόλης. Βασικό μειονέκτημα της Ραφήνας αποτελεί η **απουσία πεζοδρόμων** η οποία, σε συνδυασμό με την ύπαρξη του λιμανιού και του κυκλοφοριακού φόρτου που προκαλείται, υποβαθμίζει ποιοτικά το περιβάλλον. Παράλληλα με την έλλειψη υποδομών πεζοδρόμων και κοινόχρηστων χώρων, το επίπεδο πεζή μετακίνησης στην πόλη της Ραφήνας είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Το παραλιακό μέτωπο που διαθέτει δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως έτσι ώστε να αποτελέσει έναν πόλο έλξης για περίπατο και ποδήλατο με αποτέλεσμα οι ενεργές μετακινήσεις να είναι περιορισμένες.

Ως προς το Πικέρμι είναι ένας οικισμός ο οποίος διχοτομείται από την Λεωφ. Μαραθώνος κατά μήκος της οποίας χωροθετούνται οι εμπορικές χρήσεις με αποτέλεσμα να **μην μπορεί να πεζοδρομηθεί το εμπορικό του κέντρο**.

### 8.2.4 Λοιπά συναφή στοιχεία

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τη μελέτη «**Αποκατάσταση ζημιών των οδικών υποδομών και των συνοδών τους υδραυλικών έργων του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου Περιφερειακής ενότητας Ανατολικής Αττικής που επλήγη από τη φυσική καταστροφή της 23ης Ιουλίου 2018<sup>4</sup>**», πρόκειται να αναδιαμορφωθούν τμήματα οδικών αξόνων με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας. Η μελέτη περιλαμβάνει έργα οδοποιίας (πχ. διανοίξεις νέων δρόμων, ασφαλτοστρώσεις κ.α), καθώς και έργα που αφορούν τις **ήπιες μορφές μετακίνησης** (διαπλάτυση πεζοδρομίων, δημιουργία πεζόδρομου κ.α.). Ορισμένα τμήματα των οδικών αξόνων που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις προώθησης ενεργών μετακινήσεων (περπάτημα και ποδήλατο) είναι:

- Οδός Δημοκρατίας (από Φλέμινγκ έως 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου)

Η νέα κυκλοφοριακή διαμόρφωση της οδού προβλέπει διαπλάτυση πεζοδρομίου πλάτους 3,0μ. ανατολικά. Ταυτόχρονα, προβλέπεται η δημιουργία διαβάσεων πεζών και ραμπών ΑμεΑ σε όλες τις συμβολές, καθώς και ενίσχυση της κατακόρυφης σήμανσης.

- Οδός Ναπολέοντος Σουκατζίδα

<sup>4</sup> Ανάδοχος ΓΑΙΑΚΟΜ Α.Ε. για Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, Γενική Γραμματεία Υποδομών, Ε.Υ.Δ.Ε. Κ.Σ.Σ.Υ., Ιαν.2020.

Προβλέπεται η διατήρηση του βόρειου πεζοδρομίου και διαπλάτυνση του νότιου με πλάτος 3,0μ., πύκνωση διαβάσεων πεζών και ενίσχυση οριζόντιας – κατακόρυφης σήμανσης.

- Παραλιακός διάδρομος

Προτείνεται η δημιουργία ενός παραλιακού διαδρόμου ήπιας κυκλοφορίας μέσω διάνοιξη του αρχικού τμήματος (από αφητηρία έως την οδό Αθηνών) και από Μαυροκορδάτου έως Καβουνίδου, αποκατάσταση οδοστρώματος, διαπλάτυνση πεζοδρομίων (3,0 έως 3,5μ.) επί της οδού Παναγούλη, από την οδό Αθηνών έως Μαυροκορδάτου και κατασκευή πεζοδρομίου (ανατολικά) επί της οδού Καβουνίδου από Παραλιακή Οδό μέχρι Παύλου Μελά.

- Διάνοιξη Διαδρόμου Ήπιας Μετακίνησης ΑμεΑ στην παραλία «Μπλε Λιμανάκι»

Για την πρόσβαση των ΑμεΑ στην παραλία, δημιουργείται διάδρομος πλάτους 2,5 μ. με κατά μήκος κλίση 6% για τη σύνδεση του ανατολικού πεζοδρομίου της οδού Καβουνίδου με τμήμα της παραλίας.

- Οδός Π. Μελά

Προβλέπεται η βελτίωση της προσβασιμότητας του παραλιακού τμήματος της οδού Π. Μελά.

- Πεζόδρομος στην Καλλιτεχνούπολη

Προβλέπεται δημιουργία πεζοδρόμου από την Καλλιτεχνών έως την οδό Καλομοίρη με πλάτος 4,0 μ. και επίστρωση από κυβόλιθο.



Εικόνα 8: Ενδεικτικό απόσπασμα από την προαναφερόμενη μελέτη αναφορικά με την πρόταση δημιουργίας πεζοδρόμου στην Καλλιτεχνούπολη (ΓΙΑΙΑΚΟΜ Α.Ε. , Ιαν.2020) - απεικονίζεται με μπλε χρώμα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.




Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
Ημερομηνία: 09/2021  
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-15

### 8.3 Δίκτυο ποδηλάτου - Υποδομές

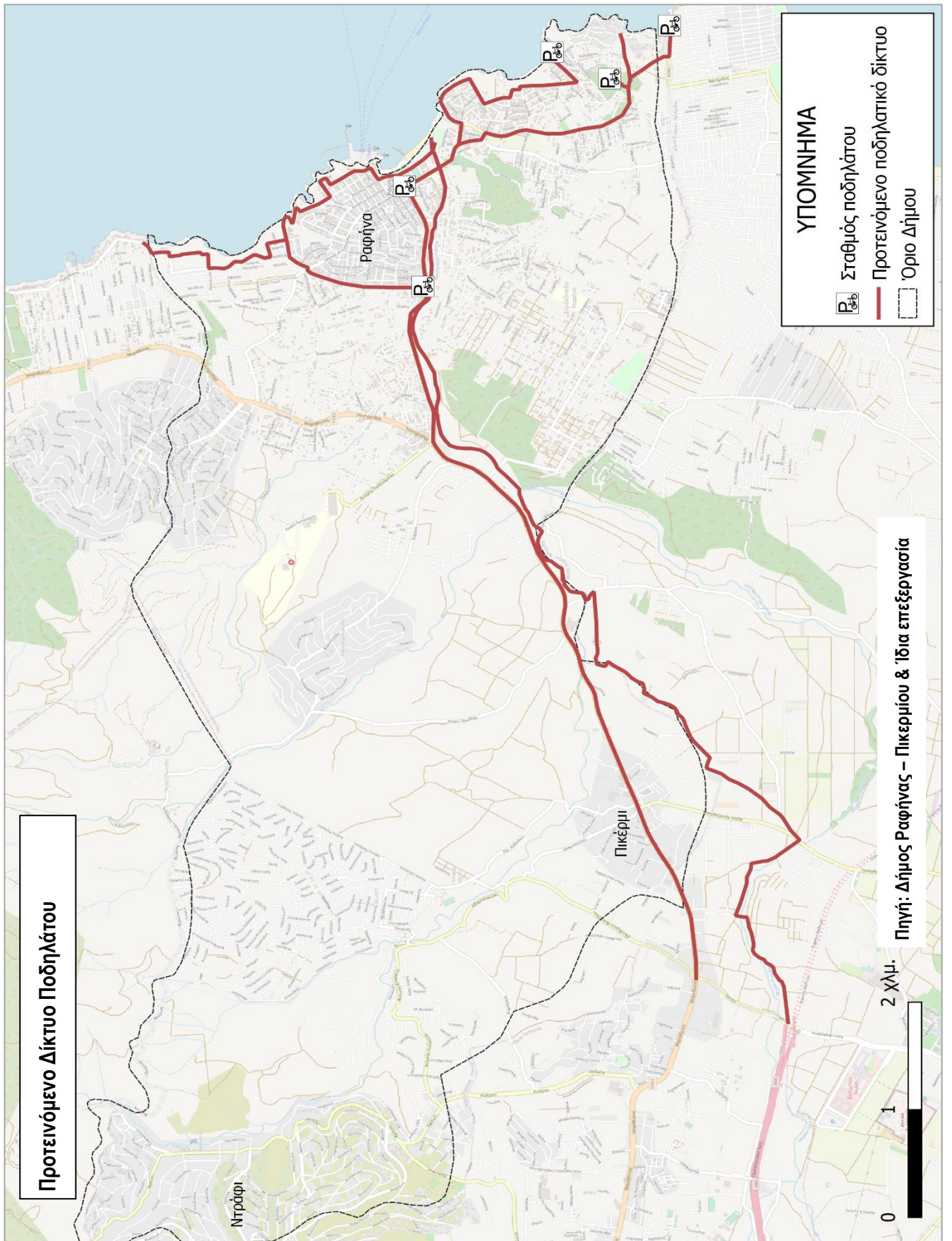
Η πόλη της Ραφήνας και γενικότερα ο Δήμος Ραφήνας – Πικερμίου δεν διαθέτει υποδομή για τη χρήση του ποδηλάτου. Ωστόσο, έχει εκπονηθεί μελέτη για τη δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών που στοχεύει στη σύνδεση της Ραφήνας με το Πικέρμι και γενικότερα στην αύξηση του ποσοστού μετακίνησης με ποδήλατο. Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει 5 διαδρομές οι οποίες έχουν αφετηρία την πόλη της Ραφήνας και εκτείνονται περιμετρικά αυτής αλλά και προς το Πικέρμι και την περιοχή Πρωτέα. Συγκεκριμένα:

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ, σύμφωνα με την μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου	
	<p>✚ <b>Κόκκινη ποδηλατική διαδρομή:</b> Η κόκκινη διαδρομή κινείται κατά μήκος της Λεωφόρου Μαραθώνος, διασχίζει το Πικέρμι και κατευθύνεται προς την πόλη της Ραφήνας μέσω των οδών Αλεξάνδρου Φλέμινγκ, Νηρέως Πρωτέως, Αγίου Χρυσοστόμου Σμύρνης, Αραφήνας και Αρίωνος όπου καταλήγει στην παραλία στην οποία έχει προταθεί σταθμός ποδηλάτων κοινής χρήσης.</p> <p>✚ Η ποδηλατική αυτή διαδρομή έχει μήκος 11,4km.</p>
	<p>✚ <b>Κυανή ποδηλατική διαδρομή:</b> Η διαδρομή αυτή εκτείνεται κατά μήκος του Μεγάλου Ρέματος Ραφήνας. Η διαδρομή έχει αφετηρία την παραλία της Ραφήνας και κατά μήκος της οδού Ευβοϊκού κινείται σε παράλληλη χάραξη με το ρέμα καταλήγοντας στον κόμβο της Περιφερειακής Υμηπτού προς Αρτέμιδα.</p> <p>✚ Το συνολικό μήκος της διαδρομής είναι 10,7km.</p>
	<p>✚ <b>Μωβ ποδηλατική διαδρομή:</b> Η μωβ διαδρομή συνδέει την παραλία της περιοχής Πρωτέα (με προτεινόμενο σταθμό ποδηλάτων κοινής χρήσης) με τη Ραφήνα. Οι οδικοί άξονες που διασχίζει είναι: Εκάβης, Ποσειδώνος, Δωρίδος, Πρωτέως, Θάλειας και Νηρέως Πρωτέως.</p> <p>✚ Έχει συνολικό μήκος 2,4km.</p>
	<p>✚ <b>Καφέ ποδηλατική διαδρομή:</b> Αφετηρία της εν λόγω διαδρομής είναι η πλατεία Καραμανλή. Από εκεί κατευθύνεται παραλιακά προς το λιμάνι μέσω της Βασιλέως Παύλου και συνεχίζει βόρεια προς το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου κατά μήκος της Αλ. Παναγούλη. Ύστερα συνεχίζει προς το Κόκκινο Λιμανάκι μέσω των οδών Μπότση, Ιωνίας, Γραμματικοπούλου, Καβουνίδων, Παύλου Μελά, Ανέμων, Δημοκρατίας, Ποσειδώνος και Δημοκρατίας. Συνδέεται με τη πράσινη διαδρομή.</p> <p>✚ Έχει μήκος 3,9km.</p>
	<p>✚ <b>Πράσινη ποδηλατική διαδρομή:</b> Η πράσινη διαδρομή αποτελεί προέκταση της κόκκινης διαδρομής. Από το νότιο τμήμα της κόκκινης διαδρομής, στην Αγίου Χρυσοστόμου Σμύρνης, ακολουθεί την οδό Παλαιολόγου και καταλήγει στο Δημοτικό Κολυμβητήριο και την οδό Μελετεμίου. Στο βόρειο τμήμα της κόκκινης, στην οδό Αλεξάνδρου Φλέμινγκ ακολουθεί την οδό Δημοκρατίας συνδέοντας έτσι την κόκκινη με την καφέ διαδρομή.</p> <p>✚ Συνολικά έχει μήκος 2,1km.</p>



Συνολικά προτείνονται 30,5χλμ ποδηλατικού δικτύου και πέντε (5) σταθμοί κοινής χρήσης ποδηλάτου στις εξής θέσεις:

- (1) στην Αλεξάνδρου Φλέμινγκ και Δημοκρατίας
- (1) στην Κεντρική Πλατεία Ραφήνας
- (1) στο Δημοτικό Κολυμβητήριο Ραφήνας
- (2) στις παραλίες (όπως περιγράφηκαν παραπάνω).



VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (ΤΕ-1, 2, 3)  
Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική  
Ημερομηνία: 09/2021  
Έκδοση: 2

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1

Σελίδα: 8-18