

εφικτές παρεμβάσεις στον διαθέσιμο δημόσιο χώρο της πόλης

Κωνσταντίνος Σερράος
καθηγητής ΕΜΠ
09.07.2021

01

η εξέλιξη του δημόσιου χώρου στην πορεία
του χρόνου



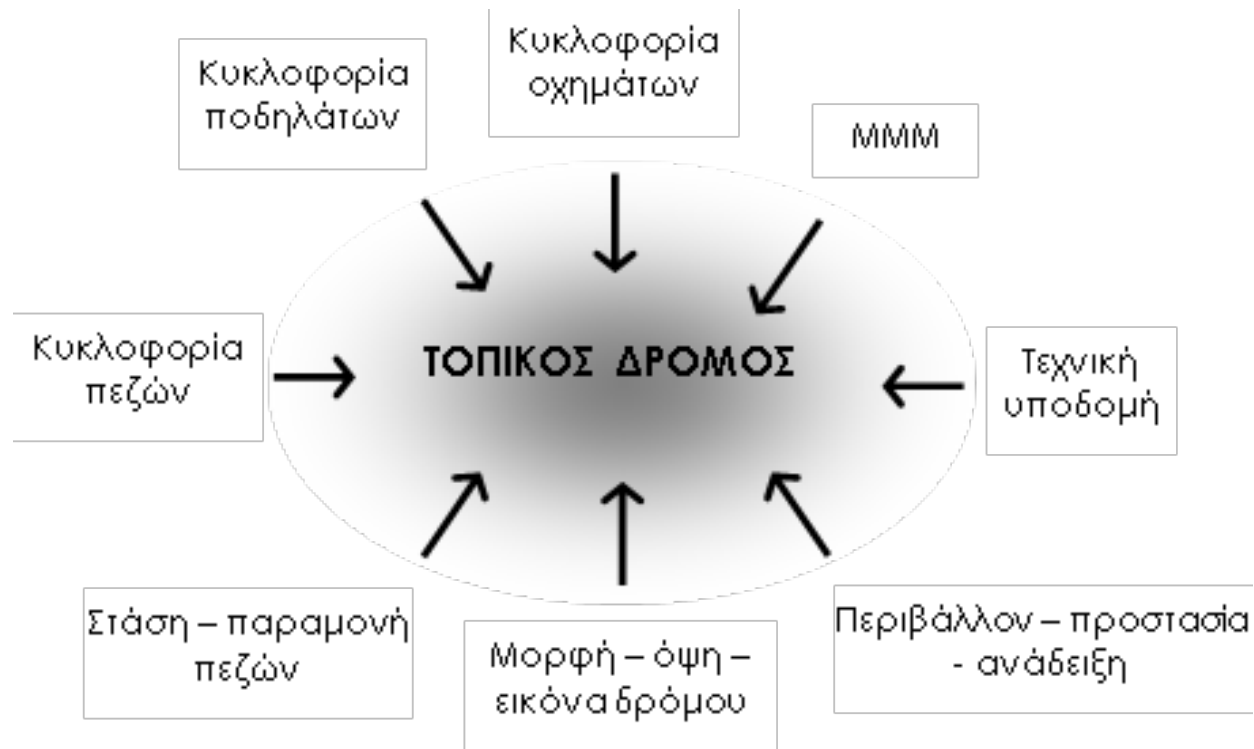
Αθήνα, οδός Αθηνάς στο ύψος της Δημοτικής Αγοράς 1908. Ένας δημόσιος χώρος
μικτής χρήσης για πεζούς, εμπόριο, οχήματα διαφόρων ειδών και ιπποκίνητο
τροχιόδρομο



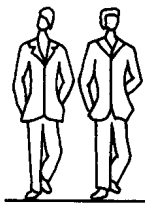
Αθήνα, Μοναστηράκι 1945. Το αυτοκίνητο έρχεται, ο πεζός [από]τραβιέται

02

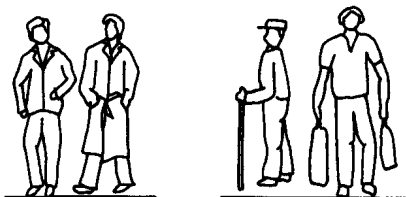
ορισμένες παράμετροι ανασχεδιασμού
του δημόσιου αστικού δικτύου



Το φάσμα των επιθυμητών λειτουργιών του δρόμου και του οδικού χώρου που θα πρέπει να συνεκτιμηθούν κατά των ανασχεδιασμό ενός δρόμου



1,50 m



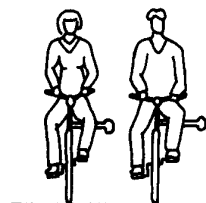
1,50 bis 2,50 m



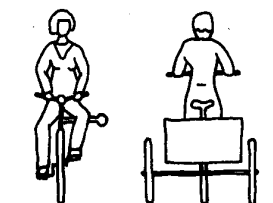
1,00 bis 1,60 m



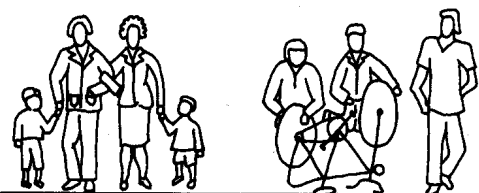
2,50 bis 5,00 m



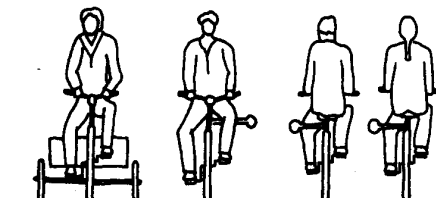
1,60 bis 2,00 m



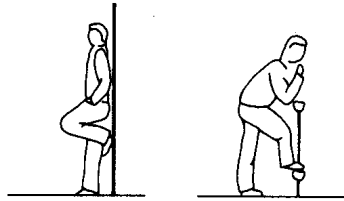
2,00 bis 2,50 m



5,00 m und mehr



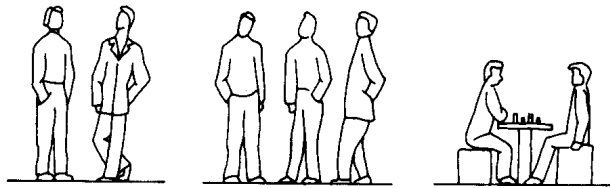
4,00 m und mehr



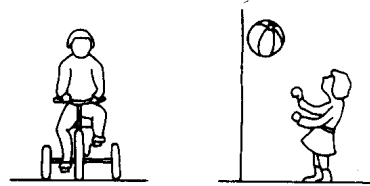
0.70 – 1.00 m



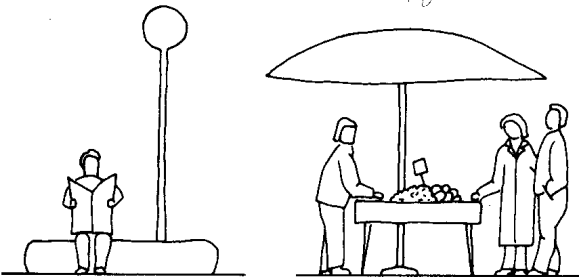
0.70 bis 1.00 m



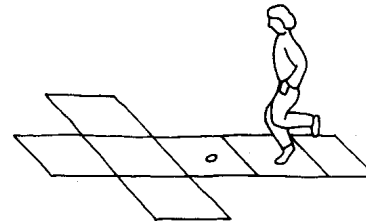
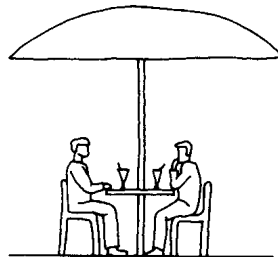
1.50 – 2.00 m



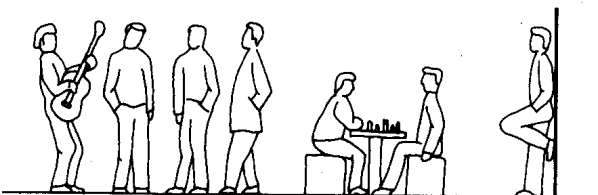
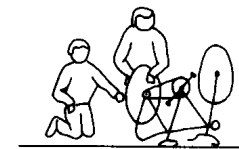
1.50 bis 2.00 m



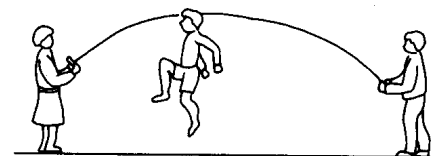
2.50 – 3.50 m



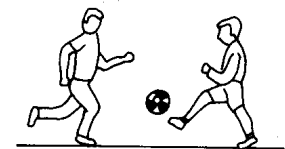
2.50 bis 3.50 m



4.00 m und mehr



4.00 m und mehr





αρχή του διαχωρισμού των ειδών [χρηστών] κυκλοφορίας

Αμβούργο. Τοπικός δρόμος ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχή κεντρικών λειτουργιών.

Διαχωρισμένες κινήσεις, ενιαίο υλικό επίστρωσης και πολύ χαμηλό κράσπεδο μεταξύ πεζοδρομίου και οδοστρώματος



αρχή της ανάμειξης των ειδών [χρηστών] κυκλοφορίας

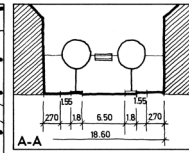
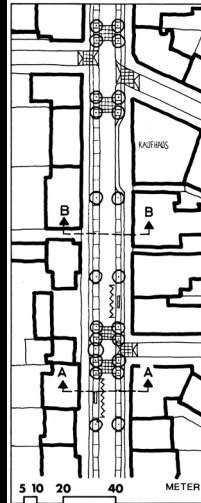
Bern, Gerechtigkeitsgasse: Τοπικός δρόμος ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχή κεντρικών λειτουργιών. Ελευθερία κινήσεων όλων των χρηστών με συγκεκριμένους κανόνες, ενιαίο υλικό επίστρωσης, ενιαία αισθητική του χώρου





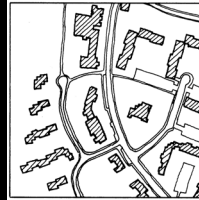
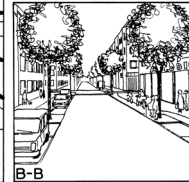


Stadtkernnahe Altbaugebiete
Hauptsammelstraße
HSS 3

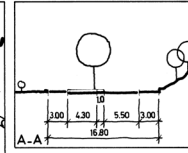
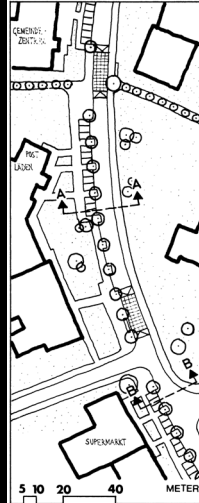


Maßgebender Begegnungsfall: Bus/Bus; besen-
ge Platzverhältnisse ermöglichen nur reduzierte Rad-
wege- und Parkstreifenbreiten.

Möglicher Anwendungsbereich
Verkehrsstärke: 1000 Kfz/Spitzenstunde
angestrebte Höchstgeschwindigkeit: 40 km/h

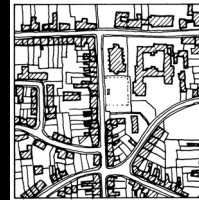
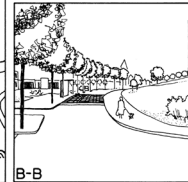


**Wohngebiete in
Orts- oder Stadtrandlage**
Sammelstraße
SS 2

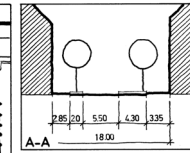
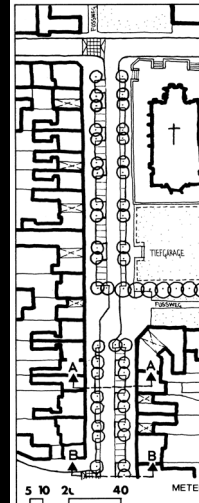


Maßgebender Begegnungsfall: Lkw/Lkw; wegen
geringer Begegnungshäufigkeit wird der Bege-
gnungsfall Bus/Bus nicht als maßgebend angesehen.

Möglicher Anwendungsbereich
Verkehrsstärke: 500 Kfz/Spitzenstunde
angestrebte Höchstgeschwindigkeit: 40 bis 50 km/h



Stadtkernnahe Altbaugebiete
Sammelstraße
SS 2

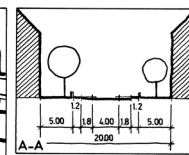
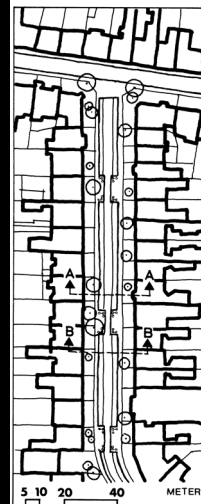


Maßgebender Begegnungsfall: Lkw/Lkw bei ver-
minderter Geschwindigkeit.

Möglicher Anwendungsbereich
Verkehrsstärke: 800 Kfz/Spitzenstunde
angestrebte Höchstgeschwindigkeit: 30 bis 40 km/h

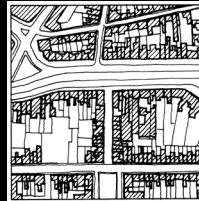


Stadtkernnahe Altbaugebiete
Anliegerstraße
AS 3

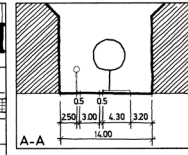
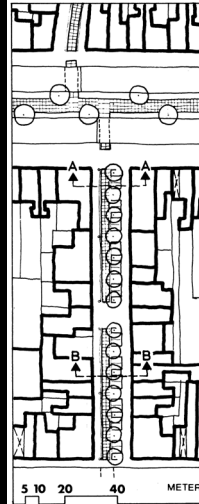


Maßgebender Begegnungsfall: Pkw/Pkw bei ver-
minderter Geschwindigkeit.

Möglicher Anwendungsbereich
Verkehrsstärke: 200 Kfz/Spitzenstunde
angestrebte Höchstgeschwindigkeit: unter 30 km/h

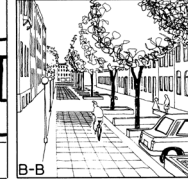


Stadtkernnahe Altbaugebiete
Anliegerstraße
AS 4

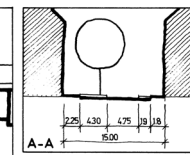
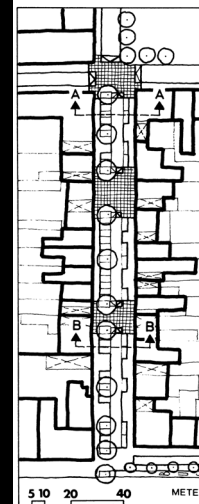


Maßgebender Begegnungsfall: 2 R/2 R (Fahrrad-
straße); Einparken ist nur über Gehweg und Fahr-
radstraße mit sehr geringer Geschwindigkeit mög-
lich; Begegnung Pkw/Pkw bei geringer Geschwin-
digkeit ohne Ausweichen möglich.

Möglicher Anwendungsbereich
Verkehrsstärke: 60 Kfz/Spitzenstunde
angestrebte Höchstgeschwindigkeit: unter 30 km/h



Stadtkernnahe Altbaugebiete
Anliegerstraße
AS 2



Maßgebender Begegnungsfall: Lkw/Pkw, bei ver-
minderter Geschwindigkeit und bei geringer Kfz-
Belastung möglich.

Möglicher Anwendungsbereich
Verkehrsstärke: 400 Kfz/Spitzenstunde
angestrebte Höchstgeschwindigkeit: 30 bis 40 km/h



03

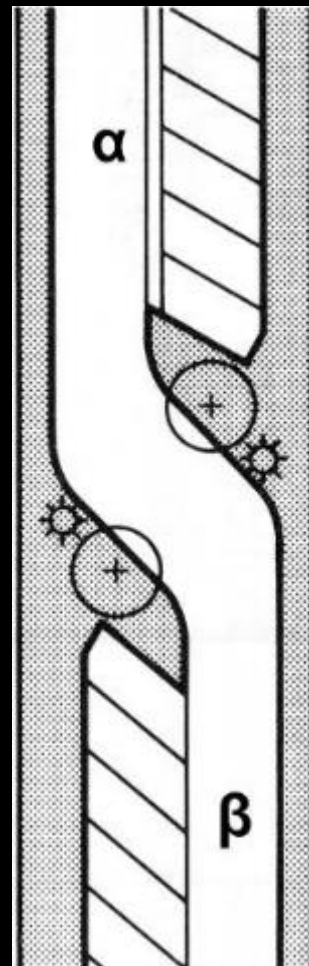
μέθοδοι και εργαλεία σχεδιασμού



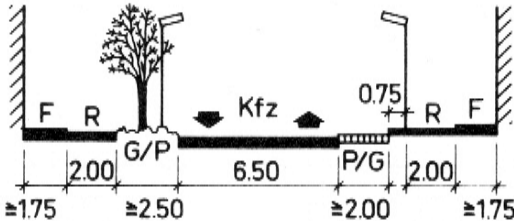
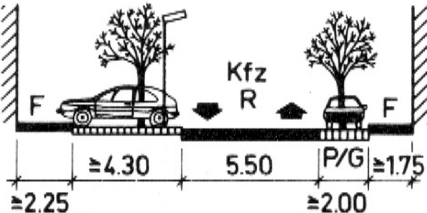
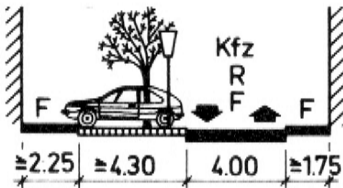
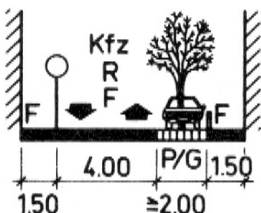
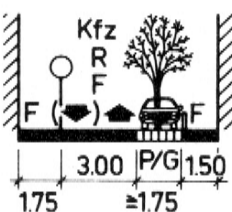
Ευκρινής σήμανση



Ζυρίχη. Τοπικός δρόμος ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχή με κύρια χρήση κατοικίας. Θλάση του άξονα κίνησης των αυτοκινήτων με στόχο των περιορισμό της ταχύτητας. Περιορισμός του πλάτους του οδοστρώματος, αδρό υλικό επίστρωσης



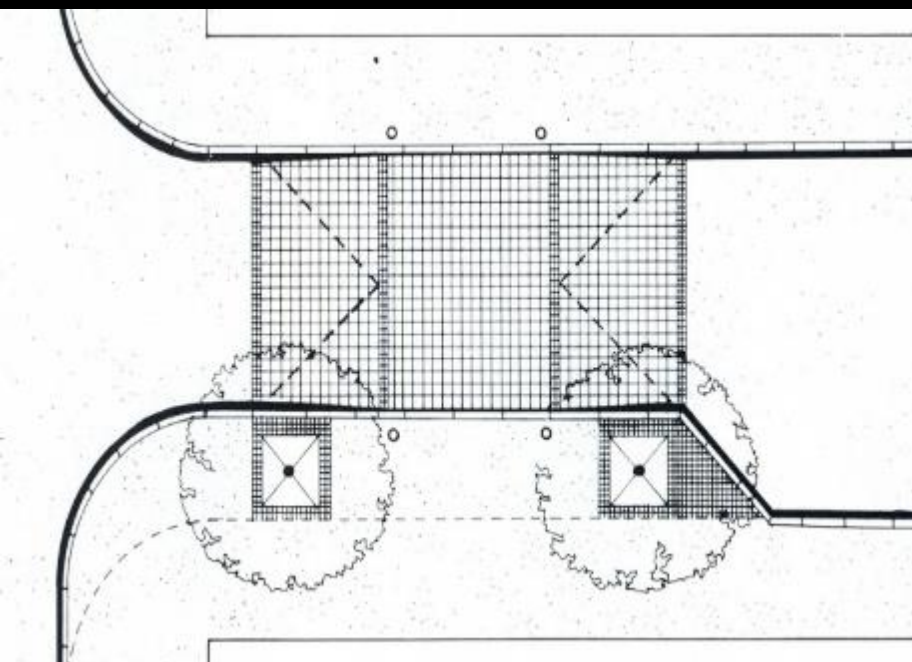
Αμβούργο, Steilshoop. Εναλλαγή θέσεων στάθμευσης μεταξύ των δύο πλευρών τοπικού δρόμου «Ζώνης 30» σε περιοχή αμιγούς κατοικίας, ως εργαλείο για τη δημιουργία μετατοπίσεων στον άξονα κίνησης των οχημάτων.

τύπος κινούμενων οχημάτων	max φόρτος (οχήματα/ώρα)	max ταχύτητα (χλμ/ώρα)	μήκος δρόμου (μέτρα)	ενδεικτική διατομή
βαρύ/βαρύ	≤ 1000	40-50	≤ 100	
βαρύ/βαρύ	≤ 800	30-40	50-100	
επιβατικό/επιβατικό	≤ 200	≤ 30	50	
επιβατικό/επιβατικό βαρύ/ποδήλατο	≤ 150	≤ 30	50	
επιβατικό/ποδήλατο	≤ 60	≤ 30	≤ 50	

Πλάτος δρόμου

Συσχέτιση τύπου διασταυρούμενων οχημάτων, φόρτου κυκλοφορίας και γεωμετρικών χαρακτηριστικών του τοπικού δρόμου με την αναπτυσσόμενη ταχύτητα (F = πεζός, R = ποδήλατο, Kfz = μηχανοκίνητο όχημα, G = λωρίδα φύτευσης, P = λωρίδα στάθμευσης)





Επιλογή και εναλλαγή υλικών / υπερυψώσεις



Βιέννη. Υπερύψωση του οδοστρώματος σε συνδυασμό με αλλαγή υλικού και φύτευση, στην είσοδο δρόμου ήπιας κυκλοφορίας σε κεντρική περιοχή κατοικίας

ΙΣΛΑΝΔΙΑ, Ίσαφιορδούρ
[Ísafjörður]
3D zebra

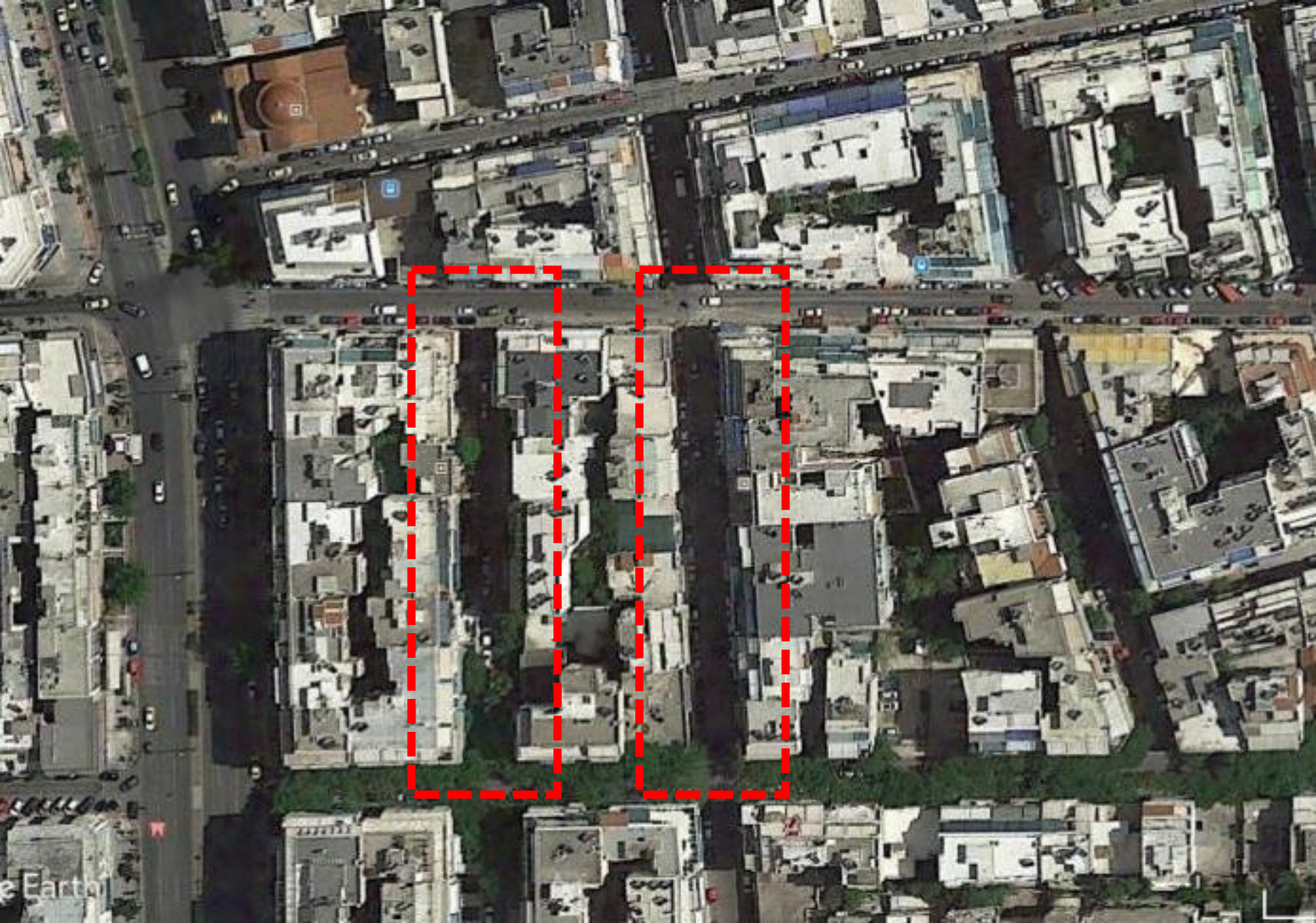




Φύτευση



Ανόβερο / Kronsberg. Λωρίδες φύτευσης σε συνδυασμό με «λεκάνες» απορροής ομβρίων, καθώς επίσης και ανοικτά φυτεμένα προκήπια.



Αθήνα / Αμπελόκηποι [οδοί Δασκαλάκη | Σεβαστουπόλεως]



Αθήνα / Αμπελόκηποι
[οδός Σεβαστουπόλεως]



Αθήνα / Αμπελόκηποι
[οδός Δασκαλάκη]



Αθήνα / Αμπελόκηποι [οδός Δασκαλάκη]:
η ευεργετική δράση του ιδιωτικού φυτεμένου προκηπίου [πρασιάς].



Αθήνα / Αμπελόκηποι
[οδός Δασκαλάκη]



Google Earth

©2018 Google
©2019 Google

Αθήνα / Αμπελόκηποι
[οδός Δασκαλάκη]

04

παρεμβάσεις χαμηλού κόστους και άμεσης εφαρμογής



Βέρνη, Turnweg. Σχέδιο Γενικής Διάταξης | η όψη του δρόμου πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την παρέμβαση







05

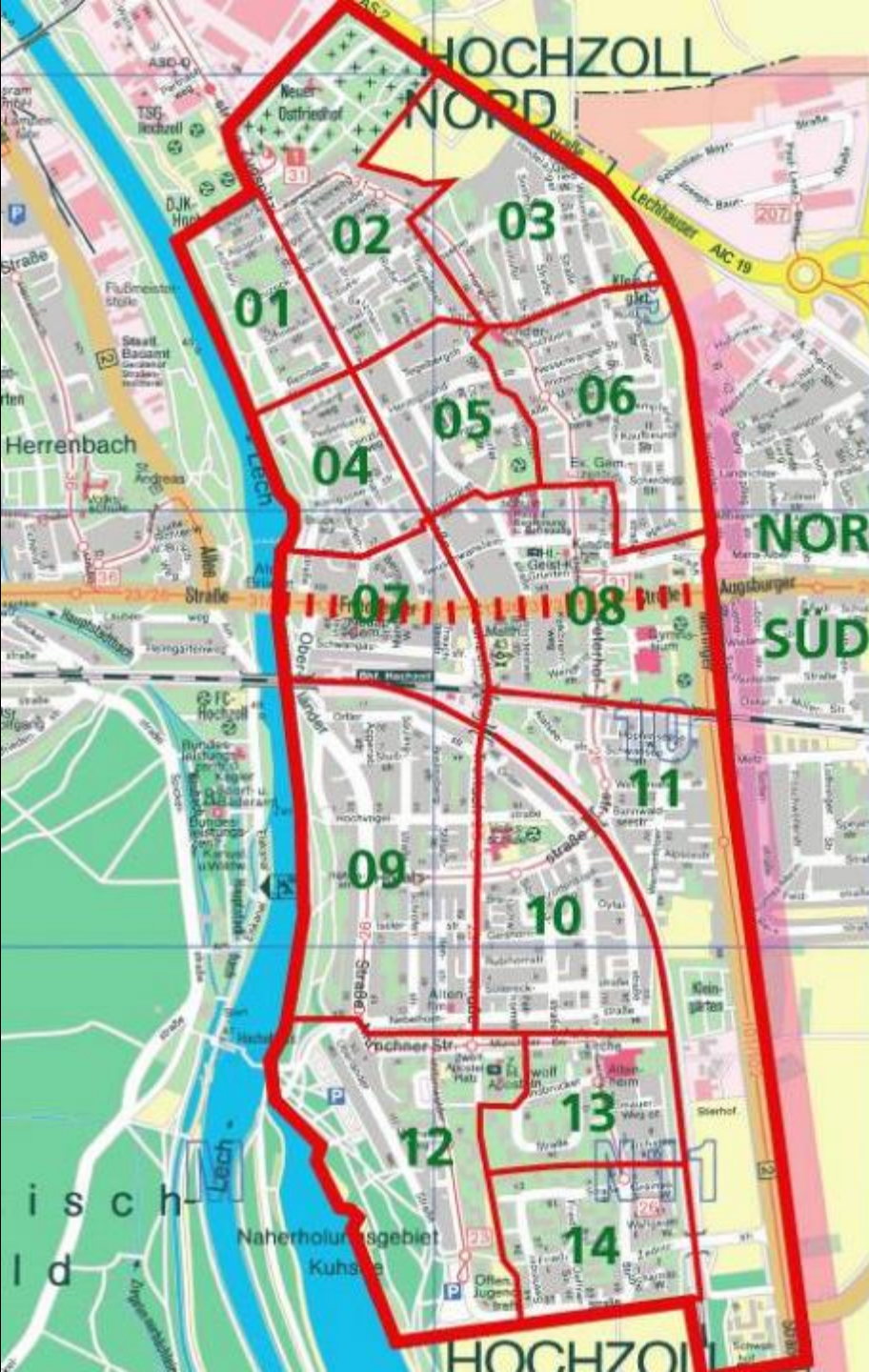
η ιδέα του «διαμοιρασμού»





06

ο ρόλος της κοινωνίας των πολιτών



Verkehrskonzept für Hochzoll

denken Sie mit, planen Sie mit!

Informationen, Planungen, Grundlagen

- Wozum geht?** Grundlagen für die Art und den Umfang
- Wozu geht?** Wozu geht es mit dem 2. Abschnitt (S. 12)
- delegiertes, die Delegation**
 - delegiert (Tabelle)
 - delegiert (Tabelle)
 - delegiert (Tabelle)
 - delegiert (Tabelle)
- Legende Delegation**
 - delegiert (Tabelle)
 - delegiert (Tabelle)
 - delegiert (Tabelle)



Linie 1 - Weiterführung nach Hochzoll Süd (Südlich der Lech)
 Linie 1, Weiterführung nach Hochzoll Süd (Südlich der Lech)
 Linie 1, Weiterführung nach Hochzoll Süd (Südlich der Lech)
 Linie 1, Weiterführung nach Hochzoll Süd (Südlich der Lech)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

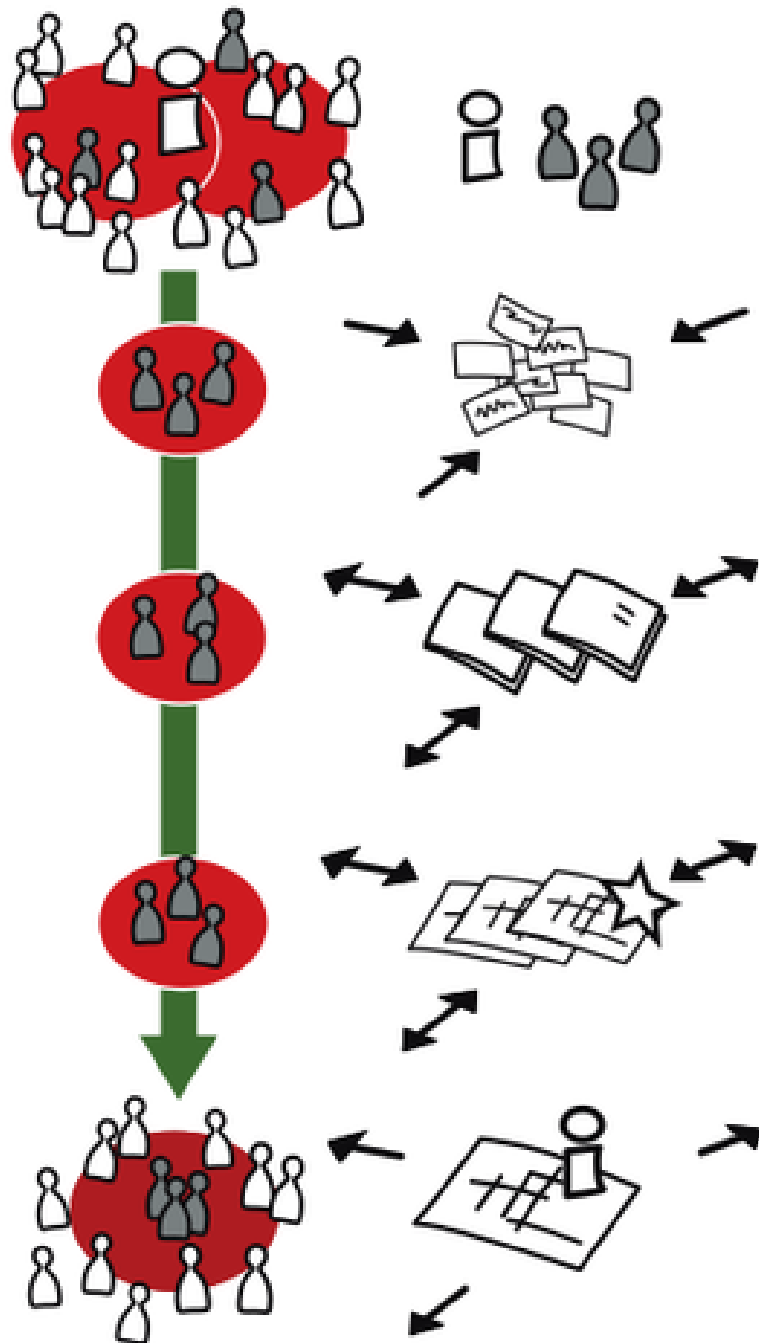
Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)
 Verträge und Grundlagen für den 2. Abschnitt (S. 12)

Augsburg Hochzoll



so geht's:



öffentliche Auftaktveranstaltungen in Hochzoll Nord und Süd
- Information
- Wahl der Delegierten für einzelne Bereiche Hochzolls

Arbeitskreis 1
- Erläuterung der Rahmenbedingungen
- Sammlung von Bedenken und Anregung

Arbeitskreis 2
- Diskussion alternativer Lösungsansätze
- vertiefende Untersuchungen

Arbeitskreis 3
- Diskussion von Planungsalternativen
- Auswahl, Prioritätensetzung, Empfehlungen

öffentlicher Abschluß
- Präsentation der Ergebnisse

Augsburg Hochzoll: Η
διαδικασία της
δημόσιας
διαβούλευσης που
αναπτύσσεται σε
χρόνο ενός εξαμήνου
με βάση πέντε
προκαθορισμένα
στάδια







GUIDE NAVIGATION ▾

Global Street Design Guide

Designing Streets for People

Designing for Motorists

Traffic Calming Strategies

Traffic Calming Strategies

Lane Narrowing

Narrow lanes reduce speeds and minimize crashes on city streets by way of reducing the right-of-way and making drivers wary of traffic and adjacent users. Use the additional space for pedestrian space, cycle facilities, or green infrastructure. See: [Sidewalk Extensions](#) and [Speed Management](#).

