

# ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ) ΔΗΜΟΥ ΔΟΜΟΚΟΥ



Παραδοτέο Π.2

ΠΡΟΤΑΣΗ



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Με τη χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου

## Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	2
Κατάλογος Εικόνων .....	4
Κατάλογος Πινάκων .....	7
1. Θεωρητικό υπόβαθρο .....	8
1.1 Εισαγωγή .....	8
1.2 Επιλέγοντας την παρέμβαση – Τυπολογία Λύσεων .....	10
1.2.1 Μη προσβάσιμο πεζοδρόμιο σε κεντρική αρτηρία πόλης .....	10
1.2.2 Μη προσβάσιμα πεζοδρόμια – Μη προσβάσιμη διάβαση πεζών σε τοπική οδό πόλης .....	11
1.2.3 Απουσία πεζοδρομίου σε τοπική οδό πόλης δίπλα σε σημαντική χρήση (ενδ. ιδιωτική κλινική) .....	12
1.2.4 Μη προσβάσιμο κτίριο σε κεντρική οδό οικισμού .....	13
1.2.5 Μη προσβάσιμη διαδρομή εντός Κ.Χ.....	14
1.2.6 Διατομές .....	17
1.3. Καλές πρακτικές.....	37
1.3.1 Καλές πρακτικές για την προσβασιμότητα Εμποδιζόμενων Ατόμων με Έμφαση σε ΑμεΑ .....	37
1.3.2 Καλές Πρακτικές για την Πεζή Μετακίνηση .....	51
1.3.3 Καλές Πρακτικές για το Ποδήλατο.....	60
1.3.4 Καλές Πρακτικές για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM).....	62
1.3.5 Καλές Πρακτικές για την Οδική Ασφάλεια .....	64
1.4 Παρεμβάσεις .....	65
1.4.1 Παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους/οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πλατείες.....	65
1.4.2 Παρεμβάσεις σε νησίδες .....	76
1.4.3 Παρεμβάσεις σε χώρους πρασίνου & άλση .....	78
1.4.4 Παρεμβάσεις σε εισόδους / εξόδους χώρων στάθμευσης .....	81
1.4.5 Παρεμβάσεις σε συγκοινωνιακές υποδομές .....	83



2. Εξειδίκευση Μέτρων στο Δήμο Δομοκού .....	88
2.1 Σημειακές και γραμμικές παρεμβάσεις σε συνήθεις διαδρομές πεζή μετακίνησης .....	88
2.1.1 Κατασκευή νέων πεζοδρομίων .....	89
2.1.2 Ανακατασκευή υφιστάμενων πεζοδρομίων .....	91
2.1.3 Κατασκευή ραμπών κίνησης πεζών .....	93
2.1.4 Κατασκευή διαβάσεων .....	95
2.1.5 Πεζοδρόμηση .....	96
2.1.6 Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη πεζών και οχημάτων .....	96
2.1.7 Βελτίωση βατότητας .....	98
2.2 Χώροι καταφυγής – Χώροι περίθαλψης – Είσοδοι/Εξοδοι δημόσιων κτιρίων .....	106
2.2.1 Χώροι καταφυγής .....	106
2.2.2 Κοινόχρηστοι χώροι- Χώροι περίθαλψης .....	110
2.2.3 Κοινόχρηστοι χώροι - Χώροι εκτόνωσης .....	115
2.2.4 Είσοδοι/Εξοδοι δημόσιων κτιρίων .....	120
2.3 Χώροι στάθμευσης - στάθμευση ΑμεΑ – στάθμευση ΑμεΑ για Η/Ο .....	136
2.4 Σταθμοί Συγκοινωνίας και TAXI .....	136
2.4.1 Σταθμοί Συγκοινωνίας .....	136
2.4.2 TAXI .....	136
2.5 Προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού και εργαλείων αποκατάστασης προσβασιμότητας .....	138
2.6 Χρονοδιάγραμμα και προγραμματισμός υλοποίησης .....	170
3. Επικοινωνία, Συμμετοχικές διαδικασίες και Διαβούλευση .....	177
3.1 Διαβούλευση ΣΑΠ .....	177
3.2 Αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίου .....	177
4. Κατευθύνσεις για την έγκριση και υλοποίηση του ΣΑΠ .....	206
5. Παρακολούθηση εξέλιξης και εφαρμογής Σ.Α.Π. ....	207
5.1 Δείκτες και τρόπος παρακολούθησης .....	207

5.2 Πρότυπη έκθεση αξιολόγησης .....	214
--------------------------------------	-----

## Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1. Κεκλιμένο επίπεδο σε πλατεία στη Jubilee Square, Λέστερ, Μ.Βρετανίας, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ. ....	39
Εικόνα 2. Κεκλιμένο επίπεδο στη Pioneer Courthouse Square, στο Πόρτλαντ, ΗΠΑ, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ. ....	39
Εικόνα 3. Κεκλιμένο επίπεδο στο παραποτάμιο μέτωπο του Σικάγο, ΗΠΑ, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ.....	40
Εικόνα 4. Ράμπες στα πεζοδρόμια της Γλυφάδας. ....	40
Εικόνα 5. Υπερυψωμένη διάβαση πεζών για τον περιορισμό της μετακίνησης ΑΜΕΑ σε διαφορετικά επίπεδα .....	41
Εικόνα 6. Εναέρια φωτιστικά σώματα κατά μήκος της Οδού Κυκιάδων στην Κυψέλη. Ο περιορισμός του χώρου που θα καταλάμβανε ο στύλος φωτισμού δεν αξιοποιείται υπέρ του πεζού. Παραμένει, ωστόσο, μια πρόταση που, με την κατάλληλη αξιοποίηση, μπορεί λειτουργήσει ως καλή πρακτική. ....	43
Εικόνα 7. Ανάπλαση στην οδό Πριάμου στο δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής. Έργα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και τοποθέτηση μικρού πάχους ιστών οδοφωτισμού. ...	43
Εικόνα 8. Μεταλλικά στοιχεία οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στο Σπα, Βέλγιο.....	44
Εικόνα 9. Μεταλλικά κιγκλιδώματα οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στην Οδό Πειραιώς στην Αθήνα. Ωστόσο παραμένουν προβλήματα διέλευσης πεζών στη διάβαση και πλήθος λοιπών εμποδίων επί του πεζοδρομίου.....	44
Εικόνα 10. Οδηγός όδευσης τυφλών στο Σαππόρο, Ιαπωνία. ....	45
Εικόνα 11. Οδηγός όδευσης τυφλών στο σταθμό τρένων Mount Eden, Ν.Ζηλανδία.	46
Εικόνα 12. οδηγός όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμιο, επεκτεινόμενη προς το οδόστρωμα. ....	46
Εικόνα 13. Μη λειτουργική λωρίδα κίνησης τυφλών στο Πεκίνο, Κίνα. Ο σχεδιασμός του οδηγού διακόπτεται από φυτεύσεις .....	47
Εικόνα 14: Όδευση τυφλών στην Ολλανδία - Delft .....	48
Εικόνα 15. Σχεδιασμός δημόσιου παγκακιού με πρόβλεψη για χρήση που χρησιμοποιεί αμαξίδιο.....	49
Εικόνα 16. Σχεδιασμός πολυλειτουργικού επίπλου για τον αστικό χώρο που εξοικονομεί χώρο αφού τα καθίσματα είναι αναδιπλούμενα. ....	49

Εικόνα 17. Πινακίδα που ενημερώνει ΑΜΕΑ για την πρόσβαση στην παραλία Mission Beach στο Σαν Ντιέγκο, ΗΠΑ. ....	50
Εικόνα 18: Υποδομή seatrack στην παραλία Περίσσα της Σαντορίνης (Πηγή: <a href="http://www.naxostime.gr">www.naxostime.gr</a> ) .....	51
Εικόνα 19. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου Μπανγκαλόρ, Ινδία.....	52
Εικόνα 20. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε αμερικανική πόλη.....	52
Εικόνα 21. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στη Λάρισα ύστερα από την εφαρμογή των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ (2018).....	53
Εικόνα 22. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο Όστιν του Τέξας, ΗΠΑ.....	53
Εικόνα 23. Χαμηλού κόστους παρέμβαση επέκτασης πεζοδρομίου .....	54
Εικόνα 24. Χώρος κίνησης πεζών στο Χασέλ, Βέλγιο. ....	55
Εικόνα 25. Δίκτυο κίνησης πεζού και ποδηλάτου κατά μήκος του ποταμού Σάβα στο Βελιγράδι, Σερβία.....	55
Εικόνα 26. Πεζόδρομος Ελ. Βενιζέλου στη Λάρισα .....	56
Εικόνα 27. Η Ouidor Street στο Ρίο ντε Τζανέιρο, Βραζιλία.....	56
Εικόνα 28. Ο Πεζόδρομος Διονυσίου Αρεοπαγίτου στην Αθήνα. ....	58
Εικόνα 29. Πεζοδρομημένες οδοί στο εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας. Διακρίνονται οι χρωματισμοί στο έδαφος, η τοποθέτηση χώρων στάσης και η κατακόρυφη σήμανση που, σε πρώτο χρόνο, ενημερώνει τους χρήστες για την αλλαγή του χαρακτήρα των οδών. ....	58
Εικόνα 30. Υπερυψωμένη διάβαση μπροστά από το Κτίριο Πολιτικών Μηχανικών στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου.....	59
Εικόνα 31. Parklet στη Ουάσινγκτον, DC, ΗΠΑ. ....	60
Εικόνα 32. Γραμμικό πάρκο High Line στη Νέα Υόρκη, ύστερα από επανάχρηση της πρώην σιδηροδρομικής γραμμής. ....	62
Εικόνα 33. Ράμπα για τη μετακίνηση ποδηλάτων σε διαφορετικά επίπεδα.....	62
Εικόνα 34: Ελεύθερη ζώνη περπατήματος (πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022) .....	65
Εικόνα 35: Σταθερό, συνεχές και επιμελές αρμολόγημα (πηγή: <a href="https://www.stonisi.gr/post/3211/oloklhrwthhkan-oi-ergasies-sto-telwneio-mylthnhs-rics">https://www.stonisi.gr/post/3211/oloklhrwthhkan-oi-ergasies-sto-telwneio-mylthnhs-rics</a> ) .....	66
Εικόνα 36: Τοποθέτηση σχαρών στο πεζοδρόμιο (πηγή: <a href="https://es.dreamstime.com/">https://es.dreamstime.com/</a> ) .....	67
Εικόνα 37: Κανάλι βιοφιλτραρίσματος (πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022).....	68
Εικόνα 38: Θέση αστικού εξοπλισμού (πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022).....	69
Εικόνα 39: Επισήμανση εμποδίων (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ) .....	70
Εικόνα 40: Θέση εμποδίων κάθετων στην πορεία των πεζών (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ).....	70

Εικόνα 41: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ) .....	71
Εικόνα 42: Κάτοψη κεκλιμένου επιπέδου (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022) .....	73
Εικόνα 43: Τυπική υποβίβαση πεζοδρομίου σε περίπτωση ανεπαρκούς πλάτους πεζοδρομίου (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022) .....	74
Εικόνα 44: Τυπικές ράμπες ΑμεΑ (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022)...	74
Εικόνα 45: Τυπική υπερυψωμένη διασταύρωση (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022) .....	75
Εικόνα 46: Τυπική υπερυψωμένη διάβαση και υποβίβαση πεζοδρομίου (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022) .....	75
Εικόνα 47: Τυπική υπερυψωμένη διάβαση και ράμπες ΑμεΑ (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022) .....	76
Εικόνα 48: Διάβαση με νησίδα (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022).....	77
Εικόνα 49: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης σε νησίδες (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ) .....	78
Εικόνα 50: Ελεύθερη όδευση περπάτηματος σε άλση και χώρους πρασίνου (πηγή: <a href="https://www.athensvoice.gr/life/life-in-athens/757727/ethnikos-kipos-nea-dentra-fyta-kai-anavathmismenoi-diadromoi/">https://www.athensvoice.gr/life/life-in-athens/757727/ethnikos-kipos-nea-dentra-fyta-kai-anavathmismenoi-diadromoi/</a> ).....	79
Εικόνα 51: Όδευση τυφλών σε άλση και χώρους πρασίνου (πηγή: <a href="https://commons.wikimedia.org/">https://commons.wikimedia.org/</a> ) .....	80
Εικόνα 52: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ) .....	81
Εικόνα 53: Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ παράλληλα στο κράσπεδο (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022) .....	82
Εικόνα 54. Διαμόρφωση εισόδου/εξόδου χώρου στάθμευσης (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022) .....	82
Εικόνα 55: Χρωματισμένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ (πηγή: <a href="https://www.voria.gr/article/thessaloniki-anavathmistikan-thesis-stathmefsis-gia-amea-stin-p-mela">https://www.voria.gr/article/thessaloniki-anavathmistikan-thesis-stathmefsis-gia-amea-stin-p-mela</a> ).....	83
Εικόνα 56: Προεξοχές εισόδου σε όχημα δημόσιας συγκοινωνίας (πηγή: <a href="https://www.grtimes.gr/">https://www.grtimes.gr/</a> ) .....	84
Εικόνα 57: Ράμπα εισόδου σε οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας (πηγή: <a href="https://www.oasa.gr/">https://www.oasa.gr/</a> ) .....	85
Εικόνα 58: Χώρος εξυπηρέτησης ΑμεΑ (πηγή: <a href="https://www.oasa.gr/">https://www.oasa.gr/</a> ).....	86
Εικόνα 59: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ) .....	86
Εικόνα 60: Λωρίδα πεζού στην πόλη Tofino.....	91

Εικόνα 61: Διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη πεζού και οχημάτων στο επίπεδο του οδοστρώματος.....	97
Εικόνα 62: Παράδειγμα βελτίωσης βατότητας (Πηγή: <a href="http://www.pedestrianspace.org">www.pedestrianspace.org</a> ) ....	99

## Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Τυπολογία λύσεων.....	14
Πίνακας 2: Προδιαγραφές και ελάχιστα πλάτη.....	17
Πίνακας 3: Προσπέλαση Τοποσήμων σε Έξι Πόλεις στην Ευρώπη.....	63
Πίνακας 4: Προτεινόμενα οδικά τμήματα προς κατασκευή νέων πεζοδρομίων.....	89
Πίνακας 5: Προτεινόμενα οδικά τμήματα προς ανακατασκευή υφιστάμενων πεζοδρομίων.....	92
Πίνακας 6: Προτεινόμενες θέσεις κατασκευής ραμπών κίνησης πεζών .....	93
Πίνακας 7: Προτεινόμενες θέσεις κατασκευής διαβάσεων.....	95
Πίνακας 8: Οδικά τμήματα προς πεζοδρόμηση .....	96
Πίνακας 9: Οδικοί άξονες προς δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη πεζών και οχημάτων.....	97
Πίνακας 10: Προτεινόμενες θέσεις βελτίωσης βατότητας – οδηγού όδευσης τυφλών. ....	98
Πίνακας 11: Προτεινόμενοι χώροι καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.....	106
Πίνακας 12: Προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι περίθαλψης.....	110
Πίνακας 135: Προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης.....	115
Πίνακας 145: Προτεινόμενοι είσοδοι δημοσίων κτιρίων, τα οποία προτείνεται να γίνουν προσβάσιμα.....	120
Πίνακας 15: Πίνακας αστικού εξοπλισμού για βελτίωση προσβασιμότητας .....	138
Πίνακας 16: Χρονοδιάγραμμα και προγραμματισμός υλοποίησης παρεμβάσεων ..	171
Πίνακας 17: Δείκτες και Τρόπος Παρακολούθησης .....	207

## 1. Θεωρητικό υπόβαθρο

### 1.1 Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος αποτελεί το **δεύτερο** παραδοτέο της σύμβασης με τίτλο: «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου Δομοκού».

Στόχος του ΣΑΠ 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.

Η εκπόνηση του ΣΑΠ πραγματοποιείται σύμφωνα με την Απόφαση Αριθμ. 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).

Το σύνολο των παραδοτέων του ΣΑΠ Δήμου Δομοκού περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Π1: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
- **Π2: Πρόταση**

Στο παραδοτέο αυτό περιλαμβάνονται οι προτεινόμενες **παρεμβάσεις** για την εξασφάλιση προσβασιμότητας στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του δήμου και για την πρόσβαση στα δημόσια κτίρια ή στα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις, τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας.

Επίσης, περιλαμβάνεται πίνακας των προτεινόμενων στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, καθώς και χρονοδιάγραμμα για τον προγραμματισμό υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών, μέσω σύνταξης Αρχιτεκτονικής Μελέτης και Μελέτης Προσβασιμότητας και τυχόν άλλων υποστηρικτικών μελετών και ανάθεση και υλοποίηση του έργου, μετά την παράδοση και έγκριση του Σ.Α.Π.

Τέλος, το παρόν παραδοτέο συνοδεύεται από θεματικούς χάρτες, στους οποίους σημειώνονται:

(α) τα σημεία και οι γραμμικές παρεμβάσεις (π.χ. οδηγοί όδευσης τυφλών, οδεύσεις κ.λπ.) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας,

(β) οι προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (π.χ. δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες, πάρκα, δομές υγείας, σχολικές δομές, σταθμούς μετρό, δημοτικούς χώρους στάθμευσης κ.α.) οι οποίες απαιτείται να γίνουν προσβάσιμες,

(γ) τα σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα,

(δ) τα προτεινόμενα ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα,

(ε) οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι,

(στ) οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι.


## 1.2 Επιλέγοντας την παρέμβαση – Τυπολογία Λύσεων

Αφού έχει ολοκληρωθεί η καταγραφή των βασικών διαδρομών και σημείων/ χώρων προς αξιολόγηση και η αξιολόγηση προσβασιμότητάς τους, παρουσιάζεται για κάθε **διαδρομή** και για κάθε χώρο/ σημείο τόσο σε επίπεδο γραμμικής όσο και σημειακής η απαιτούμενη παρέμβαση (αφού εξεταστούν εναλλακτικές αυτής).

Δημιουργείται **χάρτης** και **πίνακας** που συνοδεύονται από **τεχνική έκθεση** περιγραφής των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του δήμου και (β) ως προς την πρόσβαση στα δημόσια κτίρια ή στα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία **απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα** βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας.


Ακολουθούν παραδείγματα αξιολόγησης εναλλακτικών προτεινόμενης παρέμβασης ανά κατηγορία προβλήματος προσβασιμότητας.

### 1.2.1 Μη προσβάσιμο πεζοδρόμιο σε κεντρική αρτηρία πόλης


<u>Υφιστάμενα χαρακτηριστικά</u>	<u>Απαιτούμενη παρέμβαση (ενδεικτική επιλογή μεταξύ εναλλακτικών):</u>
 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Τμήμα Πεζοδρομίου στο οποίο εμποδίζεται η προσβασιμότητα.</li> <li>→ Ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίου.</li> <li>→ Όδευση τυφλών που σταματά μπροστά στο περίπτερο.</li> <li>→ Απουσία προειδοποίησης κινδύνου για οπτικά ανάπηρους.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Αφαίρεση εμποδίου – περιπτερού,</li> <li>→ Μετακίνηση εμποδίου,</li> <li>→ Συνέχιση όδευσης τυφλών,</li> <li>→ Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος (χωρίς τη μετακίνηση εμποδίου),</li> <li>→ Πιθανή άλλη παρέμβαση που σχετίζεται με την ευρύτερη προσβασιμότητα στην οδό, ευρύτερη ανάπτυξη αυτής που εμπεριέχει πιο πλατιά πεζοδρόμια, ενίσχυση φωτισμού κ.α..</li> </ul>




1.2.2 Μη προσβάσιμα πεζοδρόμια – Μη προσβάσιμη διάβαση πεζών σε τοπική οδό πόλης

Υφιστάμενα χαρακτηριστικά	Απαιτούμενη παρέμβαση (ενδεικτική επιλογή μεταξύ εναλλακτικών):
 <p>→ Μικρά πεζοδρόμια έμπροσθεν Νηπιαγωγείου (&lt;1,5 μ.)</p> <p>→ Απουσία ραμπών ΑμεΑ σε υφιστάμενη διάβαση πεζών.</p> <p>→ Απουσία όδευσης τυφλών.</p> <p>→ Ελλιπής σήμανση.</p>	<p>→ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων (κατ'ελάχιστον 1.5μ. εκατέρωθεν) με κατάργηση παρόδιας στάθμευσης,</p> <p>→ Διαπλάτυνση κατ'ελάχιστον του πεζοδρομίου στη μία πλευρά της οδού,</p> <p>→ Δημιουργία όδευσης τυφλών,</p> <p>→ Δημιουργία ραμπών ΑμεΑ στη διάβαση πεζών,</p> <p>→ Υπερυψωμένη διάβαση πεζών (εναλλακτικά),</p> <p>→ Υπερυψωμένη διασταύρωση πεζών (εναλλακτικά – βλ. εικόνα παρακάτω μετά την παρέμβαση),</p> <p>→ Πεζοδρόμηση οδού(εναλλακτικά),</p> <p>→ Ενοποίηση καταστρώματος οδού,</p> <p>→ Πιθανή άλλη παρέμβαση που σχετίζεται με την ευρύτερη προσβασιμότητα στην οδό, το φωτισμό κ.α</p>


1.2.3 Απουσία πεζοδρομίου σε τοπική οδό πόλης δίπλα σε σημαντική χρήση (ενδ. ιδιωτική κλινική)

Υφιστάμενα χαρακτηριστικά	Απαιτούμενη παρέμβαση (ενδεικτική επιλογή μεταξύ εναλλακτικών):
 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Απουσία πεζοδρομίου.</li> <li>→ Απουσία όδευσης τυφλών.</li> <li>→ Απουσία ραμπών ΑμεΑ σε υφιστάμενη διάβαση πεζών.</li> <li>→ Ελλιπής σήμανση.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Δημιουργία πεζοδρομίων (κατ'ελάχιστον 1.5μ. εκατέρωθεν) με κατάργηση παρόδιας στάθμευσης,</li> <li>→ Δημιουργία κατ'ελάχιστον του πεζοδρομίου στη μία πλευρά της οδού,</li> <li>→ Δημιουργία όδευσης τυφλών στα νεοδημιουργηθέντα πεζοδρόμια,</li> <li>→ Δημιουργία ραμπών ΑμεΑ στη διάβαση πεζών και στο πέρας κάθε τμήματος πεζοδρομίου,</li> <li>→ Υπερυψωμένη διάβαση πεζών,</li> <li>→ Υπερυψωμένη διασταύρωση πεζών.</li> <li>→ Πεζοδρόμηση οδού,</li> <li>→ Ενοποίηση καταστρώματος οδού,</li> <li>→ Πιθανή άλλη παρέμβαση που σχετίζεται με την ευρύτερη προσβασιμότητα στην οδό, το φωτισμό κ.α..</li> </ul>

### 1.2.4 Μη προσβάσιμο κτίριο σε κεντρική οδό οικισμού

Υφιστάμενα χαρακτηριστικά	Απαιτούμενη παρέμβαση (ενδεικτική επιλογή μεταξύ εναλλακτικών):
 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Μικρό πεζοδρόμιο εκατέρωθεν της οδού.</li> <li>→ Απουσία όδευσης τυφλών</li> <li>→ Απουσία ραμπών ΑμεΑ για την άνοδο σε πεζοδρόμιο.</li> <li>→ Μη προσβάσιμη είσοδος ναού.</li> <li>→ Ελλιπής σήμανση.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Πληροφοριακή πινακίδα για το κτίριο σε επιγραφή Braille σε ύψος 1,50μ.,</li> <li>→ Ράμπτα εισόδου κλίσης 5%,</li> <li>→ Υπερύψωση στάθμης πεζοδρομίου στο επίπεδο της εισόδου του ναού,</li> <li>→ Αντικατάσταση θύρας με συρόμενα επάλληλα φύλλα ανοιγόμενα αυτόματα ή χειροκίνητα ή με απλές ανοιγόμενες θύρες πλάτους 1,20μ.,</li> <li>→ Επανατοποθέτηση χειρολαβής θύρας σε ύψος 0,90-1,20μ.</li> <li>→ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία όδευσης τυφλών,</li> <li>→ Υπερυψωμένη διασταύρωση πεζών και ενοποίηση με την είσοδο του ναού,</li> <li>→ Πεζοδρόμηση οδού ή Ενοποίηση καταστρώματος οδού με ενοποίηση εισόδου στο ναό,</li> <li>→ Πιθανή άλλη παρέμβαση που σχετίζεται με την ευρύτερη προσβασιμότητα στην οδό και το κτίριο.</li> </ul>

### 1.2.5 Μη προσβάσιμη διαδρομή εντός Κ.Χ.

<b>Υφιστάμενα χαρακτηριστικά</b>	<b>Απαιτούμενη παρέμβαση (ενδεικτική επιλογή μεταξύ εναλλακτικών):</b>
 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Διαδρομή εντός πάρκου</li> <li>→ Ικανοποιητική ράμπα εισόδου</li> <li>→ Ελλιπής σήμανση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Πληροφοριακή πινακίδα για την ονομασία του πάρκου και σε επιγραφή Braille σε ύψος 1,50μ.,</li> <li>→ Προσθήκη υπηρεσίας φωνητικής καθοδήγησης εντός του χώρου.</li> <li>→ Διόρθωση ράμπας εισόδου κλίσης 5%,</li> <li>→ Προσθήκη χειρολισθήρα για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς και προστασία από πτώση ή κύλιση,</li> <li>→ Προσθήκη όδευσης τυφλών,</li> <li>→ Προσθήκη προσβάσιμου αστικού εξοπλισμού (παγκάκια),</li> <li>→ Πιθανή άλλη παρέμβαση που σχετίζεται με την ευρύτερη προσβασιμότητα στον κοινόχρηστο χώρο.</li> </ul>

Στη συνέχεια παρουσιάζεται μία πλήρης τυπολογία λύσεων (**βιβλιοθήκη μέτρων**) από την οποία ο εκάστοτε μελετητής και ο φορέας παρέμβασης επιλέγουν ανάλογα με τα ευρύτερα χαρακτηριστικά της οδού, την κατάσταση του δικτύου, τις ευρύτερες προβλέψεις της περιοχής, τις εν εξελίξει μελέτες ή τα εν εξελίξει έργα, την εφικτότητα και σειρά άλλων παραμέτρων.

Πίνακας 1: Τυπολογία λύσεων

<b>Έργο – Μελέτη Ανάπλασης</b>	<b>Σήμανση</b>
<p>1. Ανάπλαση οδού/ τμήματος οδού (μπορεί να περιλαμβάνει ανάπλαση πεζοδρομίων ή οδού ή ενοποίηση καταστρώματος οδού για ήπια κύκλοφορία ή άλλο έργο βελτίωσης ολισθηρότητας, αποτροπής εκτροπής αμαξιδίου κ.α. )</p> <p>2. Ανάπλαση διαδρομής εντός Κ.Χ.</p>	<p>1. Σήμανση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων</p> <p>2. Σήμανση πληροφοριακή (ενδ.. "Ο χώρος είναι προσβάσιμος σε ΑμεΑ» κ.α. με πρόσθετη επιγραφή BRAILLE)</p> <p>3. Επιδαπέδια σήμανση – Φωτεινή σήμανση</p> <p>4. Ηχητική διάταξη επεξήγησης της σήμανσης (ενδ. για φωτεινούς σηματοδότες)</p>

	5. Προειδοποιητική σήμανση περιμετρικά εμποδίου
<b>Παιδική Χαρά</b>	<b>MMM - Ταξί</b>
<p>1. Κούνια ΑμεΑ για παιδική χαρά</p> <p>2. Μύλος ΑμεΑ για παιδική χαρά</p> <p>3. Ελατήρια ΑμεΑ για παιδική χαρά</p> <p>4. Τραμπάλα ΑμεΑ για παιδική χαρά</p> <p>5. Απλό/σύνθετο πολυόργανο ΑμεΑ για παιδική χαρά</p> <p>6. Τουαλέτα ΑμεΑ εντός παιδικής χαράς</p>	<p>1. Στάση MMM προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ (παγκάκι ξεκούρασης, φωνητική καθοδήγηση με button, QR Code, επιγραφή BRAILLE για όνομα στάσης και εξυπηρετούμενες διαδρομές- πληροφορίες δρομολογίων)</p> <p>2. Πλατφόρμα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση MMM</p> <p>3. Ανελκυστήρας εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση MMM</p> <p>4. Πιάτσα TAXI προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ (παγκάκι ξεκούρασης, φωνητική καθοδήγηση με button, QR Code, επιγραφή BRAILLE για όνομα πιάτσας και ενημέρωση οδηγού)</p> <p>5. Πλατφόρμα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση πιάτσα TAXI</p>
<b>Απλές κατασκευές, χαμηλού κόστους εργασίες &amp; μετακίνηση εμποδίων</b>	<b>Εξοπλισμός – Επιγραφές – Σημάνσεις (προσθήκη/ ενίσχυση/ αναβάθμιση/ τοποθέτηση)</b>
<p>1. Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια κινδύνου/ διασταύρωσης (choker, bulb-out 5μ. Από κάθε τομή ΡΓ)</p> <p>2. Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος για τοποθέτηση εξοπλισμού που εισερχόταν στον ελεύθερο διάδρομο του πεζού (πχ καφάο, περίπτερο, κάδοι απορριμμάτων, τραπεζοκαθίσματα) ή για δημιουργία- συνέχεια απρόσκοπτης διέλευσης πεζού (&gt;=1.5μ.) σε περίπτωση που το εμπόδιο δεν μετακινείται εύκολα (πχ. δένδρο κ.α)</p> <p>3. Υπερύψωση διασταύρωσης (χωρίς ράμπες ΑΜΕΑ - συμπ. Όδευση τυφλών και πλακίδια κινδύνου- αλλαγής πορείας)</p> <p>4. Υπερύψωση διάβασης πεζών (χωρίς ράμπες</p>	<p>1. Φωτεινός σηματοδότης με ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ (νέος)</p> <p>2. Ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ σε υφιστάμενο ΦΣ</p> <p>3. Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους</p> <p>4. Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE</p> <p>5. Επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α.</p> <p>6. Χειρολισθήρες- Απλό handrail - siderail καθοδήγησης</p> <p>7. Χειρολισθήρες- Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE</p> <p>8. Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE</p>



<p>AMEA- συμπ. Όδευση τυφλών και πλακίδια κινδύνου- αλλαγής πορείας)</p> <p>5. Δημιουργία διαδρόμου πλάτους &gt;1.5μ. επί υφιστάμενης οδού/ πεζοδρομίου/ διαδρόμου με χυτό υλικό για ασφαλή και απρόσκοπτη κύλιση (εφαρμογή σε οδούς/ πεζόδρομους/ ήπιας κυκλοφορίας με κυβόλιθο ή άλλο υλικό που δυσχαιρένει την κύλιση πχ γκαζόν)</p> <p>6. Ράμπα πεζοδρομίου</p> <p>7. Διόρθωση ράμπας πεζοδρομίου (αλλαγή κλίσης, υλικού, φαλτσογωνιά, κάλυψη υψομετρικής διαφοράς κ.α.)</p> <p>8. Διάβαση πεζών απλή</p> <p>9. Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.)</p> <p>10. Προσθήκη όδευσης τυφλών</p> <p>11. Θέση στάθμευσης ΑμεΑ</p> <p>12. Προσβάσιμη νησίδα</p> <p>13. Υπόγειος κάδος απορριμμάτων για για απελευθέρωση δημόσιου χώρου / πεζοδρομίου</p> <p>14. Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ</p> <p>15. Μετακίνηση ιστού σήμανσης</p> <p>16. Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ</p> <p>17. Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ</p> <p>18. Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχω χωροθετηθεί με άδεια</p> <p>19. Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)</p>	<p>9. Αναλάμπων φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.)</p> <p>10. Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic)</p> <p>11. Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής επεξήγησης (για πλατείες, ΚΧ, έμπροσθεν αγαμάτων, SITEPLAN για σύνθετο κτιριακό συγκρότημα- δημαρχείο- ΚΕΠ, για παραθαλάσσιο/ παραλίμνιο/ παραποτάμιο μέτωπο κ.α.)</p> <p>12. Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ</p> <p>13. Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code (προς ιστοσελίδες σχετικές με το χώρο)</p> <p>14. Χώροι υγιεινής Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ</p> <p>15. Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ (πιο χαμηλή θέση βρύσης για κινητικά ΑΜΕΑ)</p> <p>16. Εξοπλισμός νερού φια σκύλους οδηγούς τυφλών</p> <p>17. Δημόσια αποδητήρια για ΑΜΕΑ (για παραλίες/ χώρους αθλητισμού κ.α.)</p> <p>18. SOS button με τηλέφωνο για έκτακτη ανάγκη</p>
<b>Άλλες κατασκευές - εξοπλισμοί</b>	
<p>1. Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης επί πεζοδρομίου</p> <p>2. Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, σήμανση)</p> <p>3. Κυλιόμενος διάδρομος ανάβασης/ κατάβασης ΑΜΕΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς πχ σε πεζοδρόμια που έχουν σκάλα)</p> <p>4. Κυλιόμενος διάδρομος εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ (για κάλυψη απόστασης εντός ΚΧ σε περιπτώσεις που το υλικό του λοιπού διαδρόμου είναι ΜΗ βατό)</p>	

5. Αναβατόριο/ ασανσέρ ΑΜΕΑ
6. Φορητή ή κινητή ράμπα ΑΜΕΑ
7. Μετατροπή σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής υψομετρικής διαφοράς)
8. Προσθήκη παρόδιου φωτισμού
9. Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ
10. Προσβάσιμο ΑΤΜ
11. Προσβάσιμο κουτί ταχυδρομείου
12. Καλάθι αχρήστων
13. Γραμματοκιβώτια, εντυποκιβώτια, αυτόματοι πωλητές εισιτηρίων
14. Θύρα εισόδου σε κτίριο
15. Ράμπα σύνδεσης πεζοδρομίου - κτιρίου

### 1.2.6 Διατομές

**ΠΡΙΝ** επιλεγεί η τελική λύση για την αποκατάσταση προσβασιμότητας για κάθε διαδρομή **συναξιολογούνται και οι παρακάτω προτεινόμενες διατομές** ανάλογα με την κατηγορία και τη γεωμετρία των οδών και τα επιμέρους χαρακτηριστικά της οδού- διαδρομής παρέμβασης.

Για τη δημιουργία τυπικών διατομών, λήφθηκε υπόψη το ισχύον θεσμικό πλαίσιο<sup>1</sup> και συγκεκριμένα τα ελάχιστα πλάτη που ορίζει η νομοθεσία, το τεύχος οδηγιών για τους ποδηλατόδρομους (ΦΕΚ 1053/Β/2016) και τις τεχνικές οδηγίες για κυκλοφοριακές παρεμβάσεις 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/2013).

Πίνακας 2: Προδιαγραφές και ελάχιστα πλάτη

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΛΑΤΟΣ	
		τυπικό	ελάχιστο
ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ <sup>2</sup>	για μηχανοκίνητη κυκλοφορία	3,50	2,75
	για οχήματα και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,50	
	για οχήματα και ποδήλατο (κοινή χρήση)	3,50	

<sup>1</sup> Όπως συντάχθηκε από την Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ για τις ανάγκες της διαδραστικής άσκησης του 1<sup>ου</sup> Εργαστηρίου του CIVINET – CY-EL, στις 30/10/2018 στην Αθήνα και επικαιροποιήθηκε τα έτη 2019, 2020, 2021. Δεν περιλαμβάνει ειδικές περιπτώσεις, εξαιρέσεις, παρεκκλίσεις και εξαντλητική καταγραφή του θεσμικού πλαισίου και δεν υποκαθιστά τα ισχύοντα θεσμικά έγγραφα.

<sup>2</sup> Τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας σχετίζονται με την κατάσταση του δικτύου και η επιλογή τους μπορεί να τροποποιείται αντίστοιχα

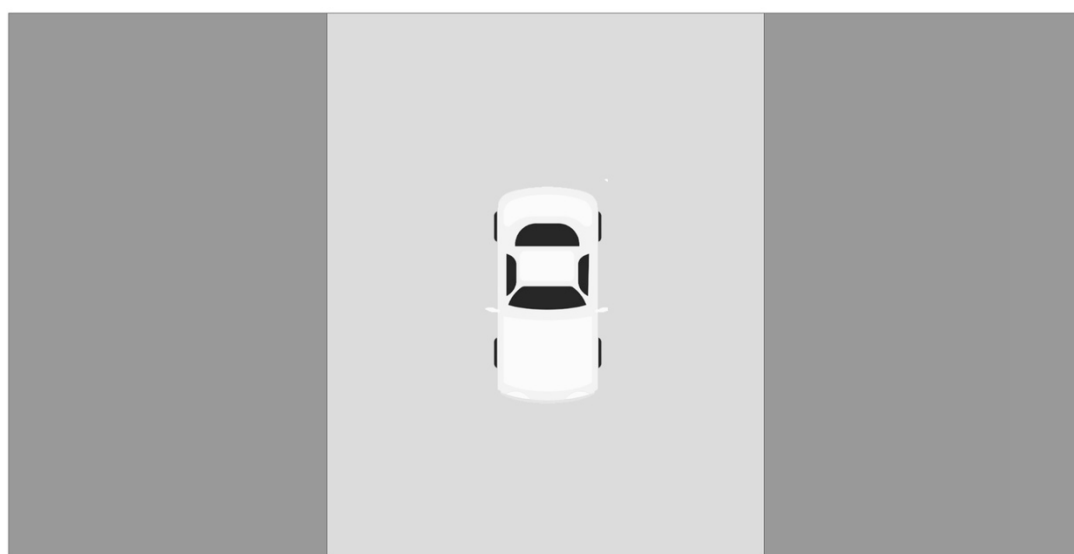
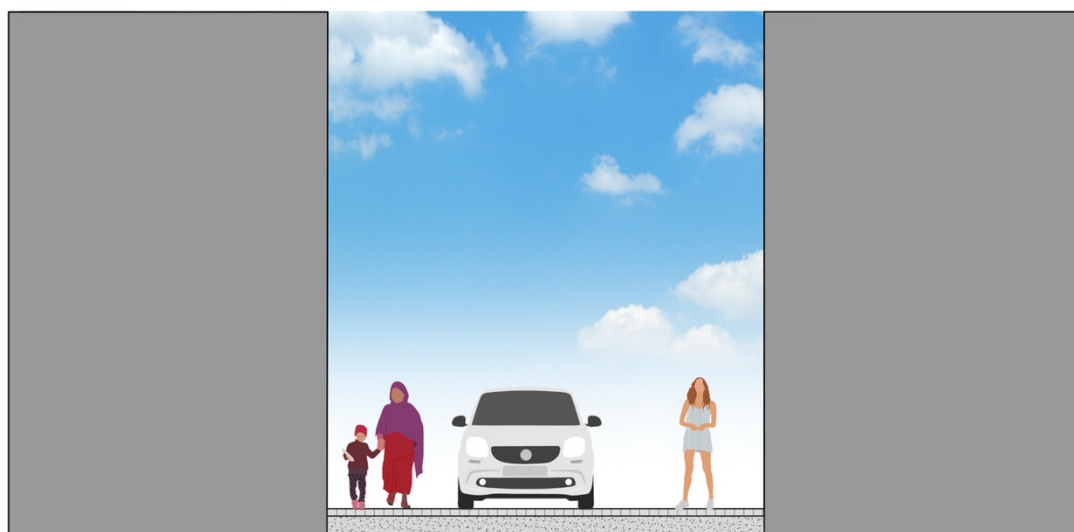
		ήπιας κυκλοφορίας	3,50	3,25
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων	για μηχανοκίνητη κυκλοφορία	7,00	6,00
		για οχήματα και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	10,00	9,00
		για οχήματα και ποδήλατο (κοινή χρήση)	7,00	6,50
		ήπιας κυκλοφορίας	5,50	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ*	Πεζοδρόμιο*		>1,50 ελεύθερη ζώνη διέλευσης πεζών χωρίς εμπόδια	
	πεζοδρόμιο και αστικός εξοπλισμός		1,50 + 0,60	
	πεζοδρόμιο με ποδηλατόδρομο		3,50	
	πεζοδρόμιο δίπλα από στάθμευση		1,50 (+0,75)	
	Σημείωση: Για υφιστάμενα πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο του 1,0μ. – εάν δεν είναι εφικτή η αποκατάστασή τους (διαπλάτυνση) ή η αλλαγή της λειτουργίας της οδού μέσω ανάπλασης- πρέπει να γίνεται υποβιβασμός του πεζοδρομίου (κατέβασμα) στο επίπεδο του δρόμου με την απαραίτητη σήμανση και το χρωματισμό για να είναι αντιληπτή η χρήση τους.			
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ*	για δρόμους πλάτους άνω των 12,00μ.		Ελάχιστο 2,05	
	για δρόμους πλάτους από 9,00-12,00μ.		υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05	
	για δρόμους πλάτους από 6.00-9.00μ.		Ελάχιστο 1,50 επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05	
	για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ.		πεζοδρόμηση	
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	απλή λωρίδα παράλληλης στάθμευσης		2,20	
	παράλληλη στάθμευση δίπλα σε ποδηλατόδρομο		2,20-2,50 (+0,50-0,70)	
	Υπό συνθήκες περιορισμένης γεωμετρίας		2,00	
	ΑΜΕΑ		3,50	2,20 ή μικρότερη κατά



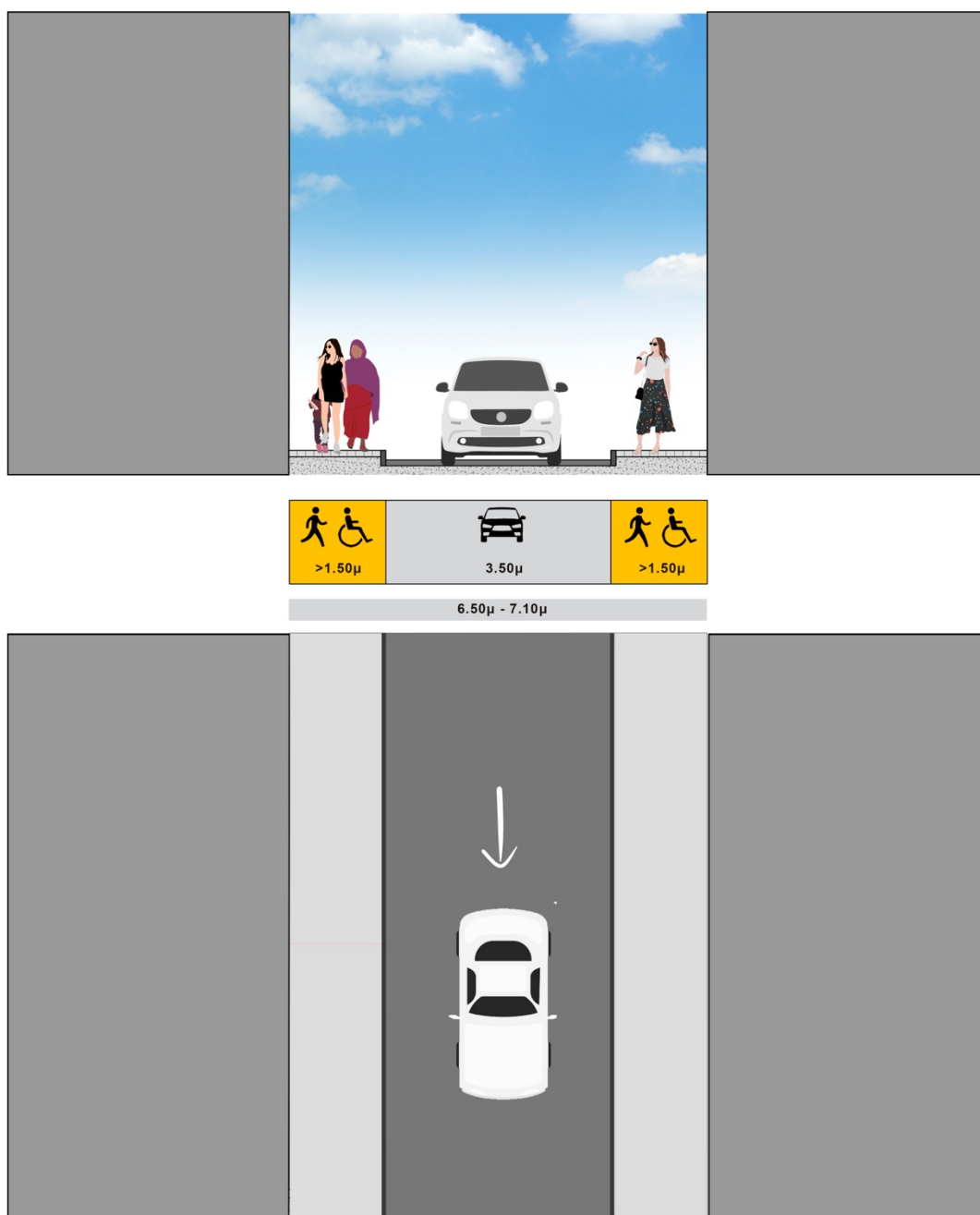
			παρέκκλιση για ατομικές θέσεις ΑΜΕΑ
ΠΟΔΗΛΑΤΟ- ΔΡΟΜΟΣ	αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης (μη συμπεριλαμβανομένου του διαχωριστικού)	2,00	1,50
	αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης (μη συμπεριλαμβανομένου του διαχωριστικού)	4,00	2,50
	διαχωριστικά ποδηλατόδρομοι – εφόσον απαιτούνται	0,70	0,30
ΕΙΔΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	για διαχωρισμό με κινητά ελαστικά διαχωριστικά (πλάτους 0,20 και ύψους 0,08μ)	3,20	
	μεικτή χρήση με ποδήλατο	4,00	3,00
	με ενσωματωμένο διακριτό ποδηλατόδρομο πλάτους 1,50μ	4,50	

\* ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο **ύψος** όδευσης πεζών ίσο με 2.20μ. απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, σημάνσεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.).

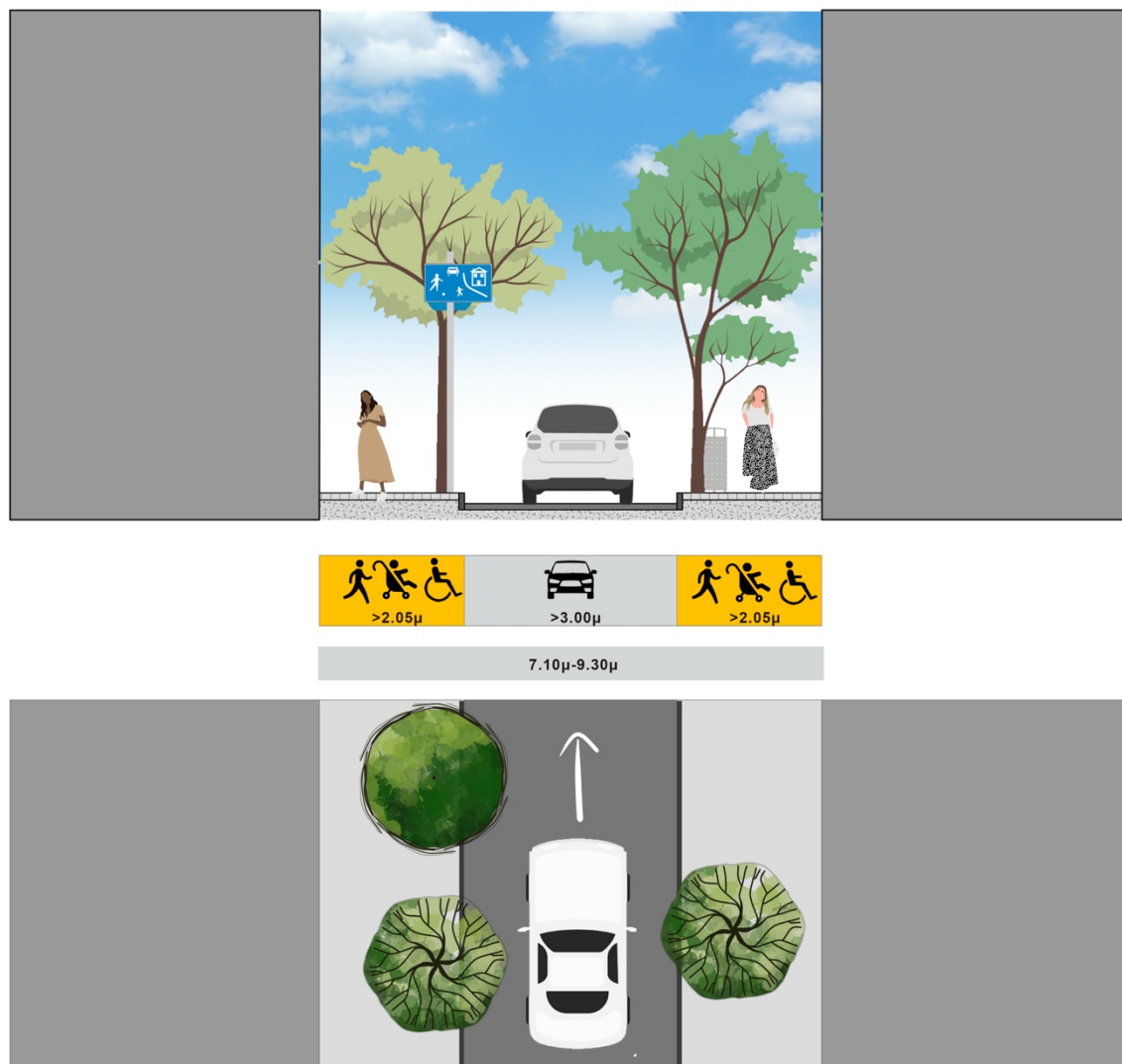
\*\* ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ Το ιδανικό ύψος κρασπέδου πεζοδρομίου κυμαίνεται από 7-10 εκ. ενώ ως μέγιστο αποδεκτό ύψος είναι τα 15 εκ. από το οδόστρωμα. Σε υφιστάμενα παλαιά πεζοδρόμια στα οποία υπάρχουν βαθμίδες πρέπει κατά προτεραιότητα (α) να ανακατασκευάζονται με κατάλληλη κλίση με κατάργηση των βαθμίδων εφόσον αυτό είναι δυνατόν από τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, την μορφολογία του εδάφους και τις εισόδους των παρακείμενων κτιρίων κα (β)εφόσον δε είναι δυνατή η προαναφερόμενη ανακατασκευή να τοποθετούνται προστατευτικά κιγκλιδώματα/ χειρολισθήρες στις βαθμίδες.



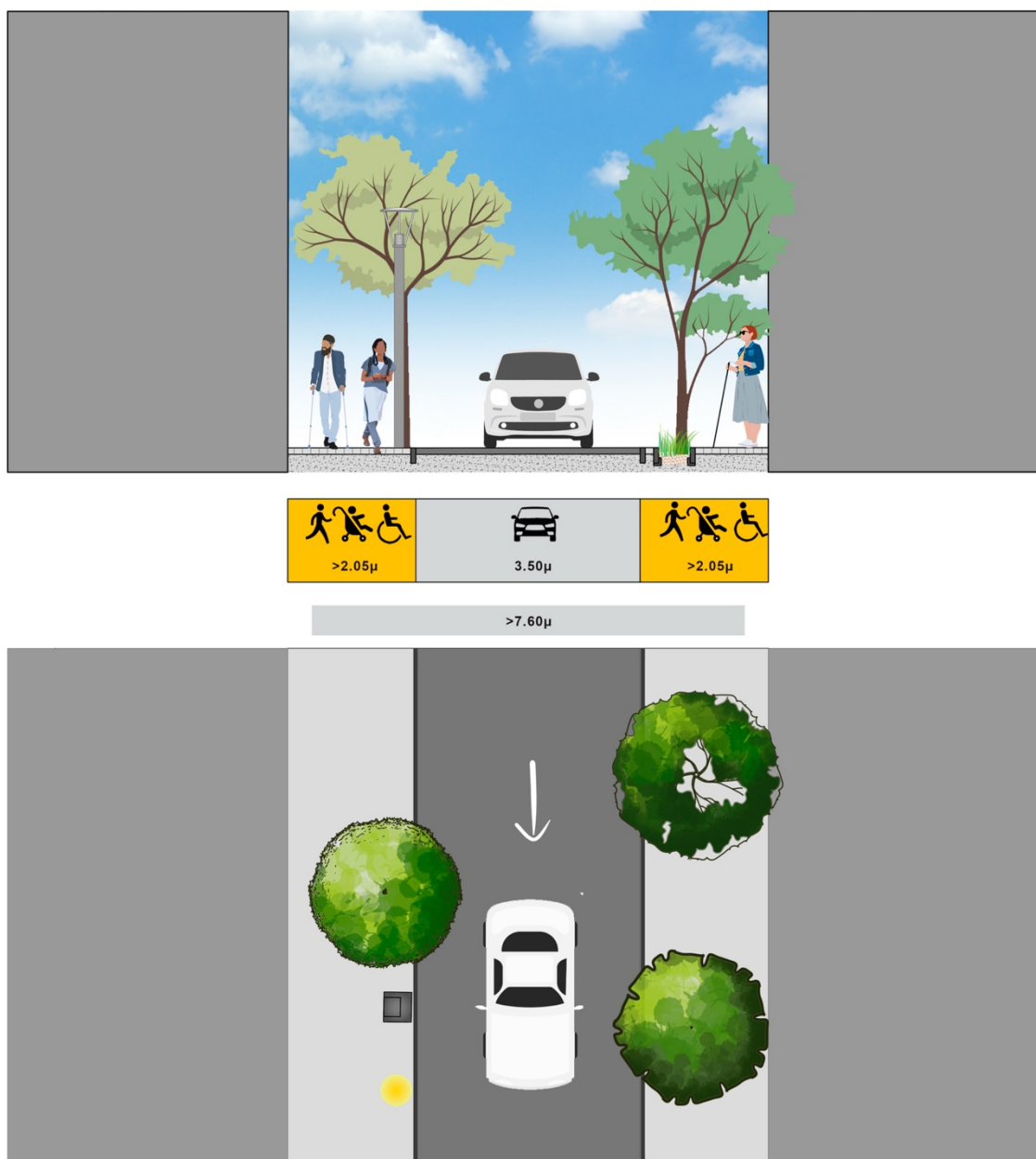
Σύμφωνα με τον Οδηγό «Σχεδιάζοντας για όλους», για τους δρόμους με πλάτος μικρότερο των 6μ. προβλέπεται πεζοδρόμηση. Σε αυτούς τους πεζόδρομους επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, η διέλευση οχημάτων τροφοδοσίας ανάλογα με τους κανονισμούς του ΟΤΑ καθώς και η διέλευση οχημάτων μόνιμων κατοίκων της οδού εφόσον έχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης. Στους πεζόδρομους απαγορεύεται η στάση- στάθμευση οχημάτων εκτός αν προσδιορίζεται διαφορετικά σε κάθε περίπτωση.



Σύμφωνα με τον Οδηγό «Σχεδιάζοντας για όλους», για δρόμους πλάτους από 6.00 - 9.00μ, προβλέπεται ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ. Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,50μ., χωρίς παρόδια στάθμευση.

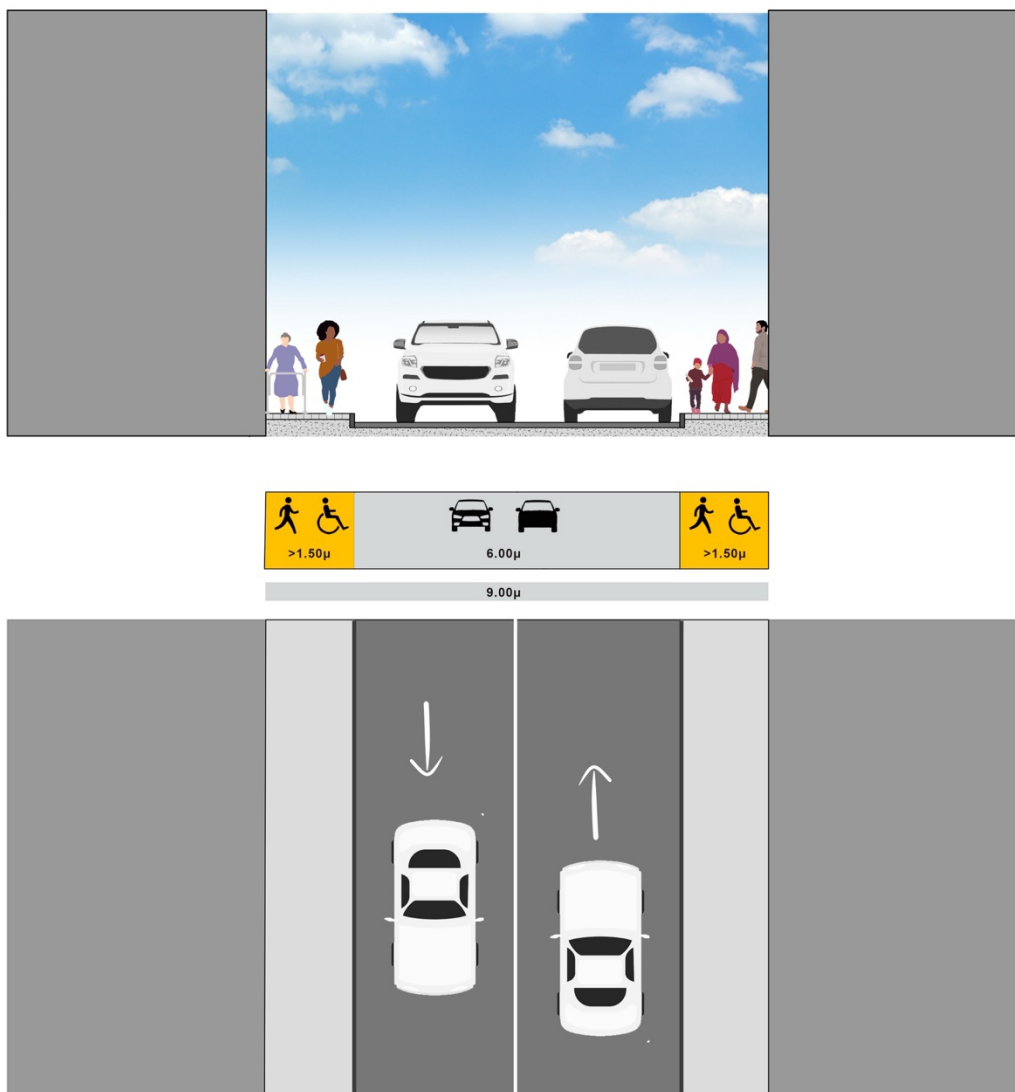


Στους δρόμους τοπικού χαρακτήρα, προτείνεται να λειτουργούν ως ήπιας κυκλοφορίας. Η λωρίδα κίνησης οχημάτων (εφόσον δεν διέρχεται λεωφορείο) μπορεί να έχει πλάτος 3,0μ. και ο υπόλοιπος χώρος αποδίδεται στην κίνηση των πεζών. Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη τοπική οδό με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 έως 3,50μ., χωρίς παρόδια στάθμευση.



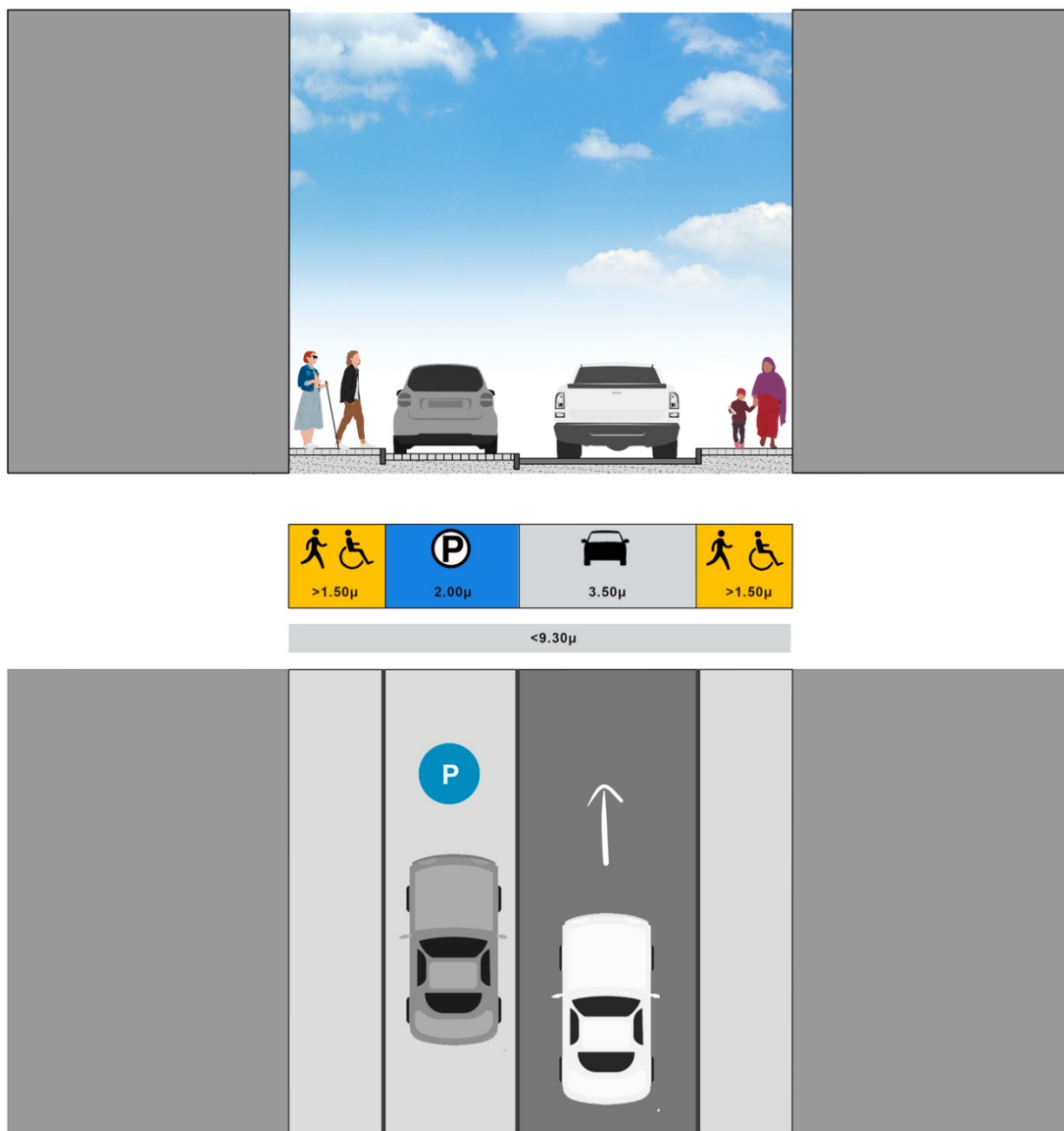
Στις περιπτώσεις που διέρχεται λεωφορείο, το πλάτος οδοστρώματος ορίζεται στα 3,5μ.

Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό (τοπική, συλλεκτήρια) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,50μ., χωρίς παράδια στάθμευση. Σημειικά μπορούν να δημιουργούνται εσοχές επί των πεζοδρομίων και επιμέρους διαμορφώσεις για εξυπηρέτηση άλλων λειτουργιών της οδού (ενδ. στάσεις ΜΜΜ, θέσεις τροφοδοσίας κ.α.).

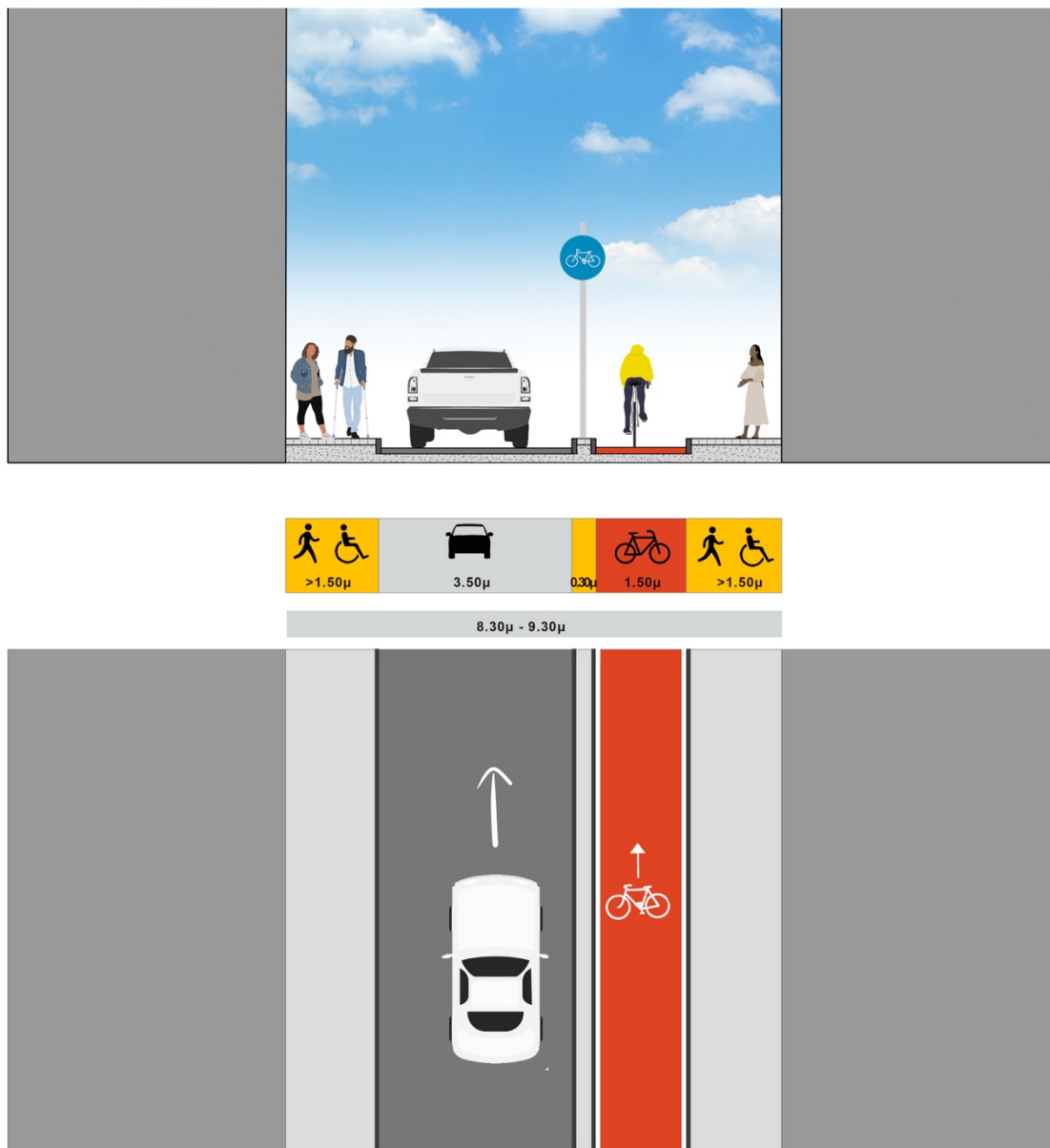


Σε περίπτωση δρόμου πλάτους 9,0μ. από Ρυμοτομική σε Ρυμοτομική Γραμμή, το πλάτος οδοστρώματος ορίζεται στα 6,0μ., ενώ το πλάτος πεζοδρομίων καθορίζεται ως ελάχιστο στο 1,5μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών).

Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη τοπική οδό με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 μ., χωρίς παράδια στάθμευση.

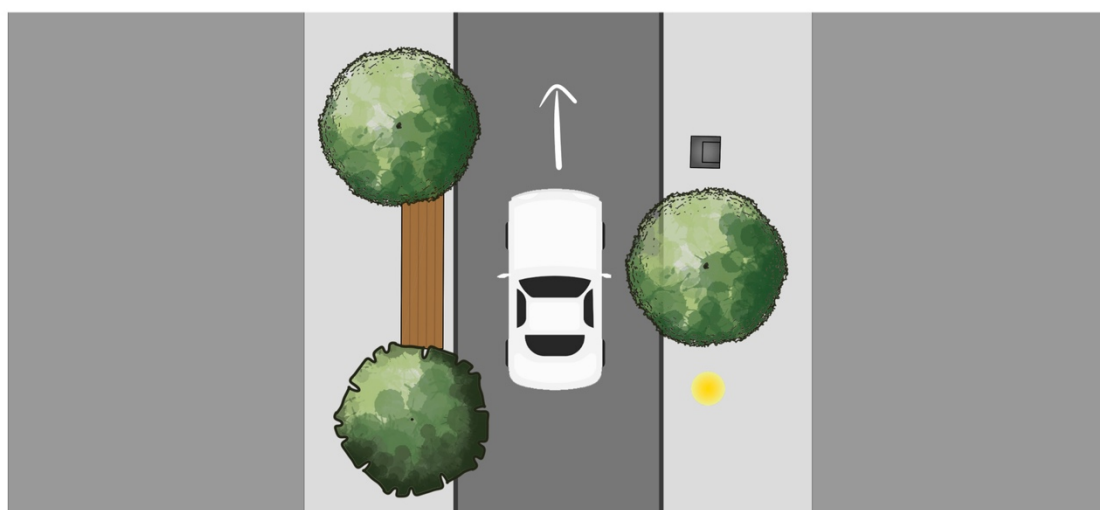
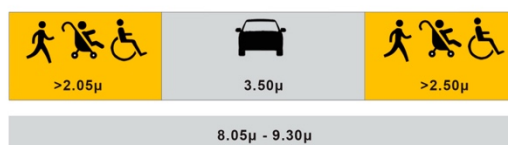


Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό (τοπική ή συλλεκτήρια) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 -3.50 μ., με παράδια στάθμευση και ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων 1,50μ.

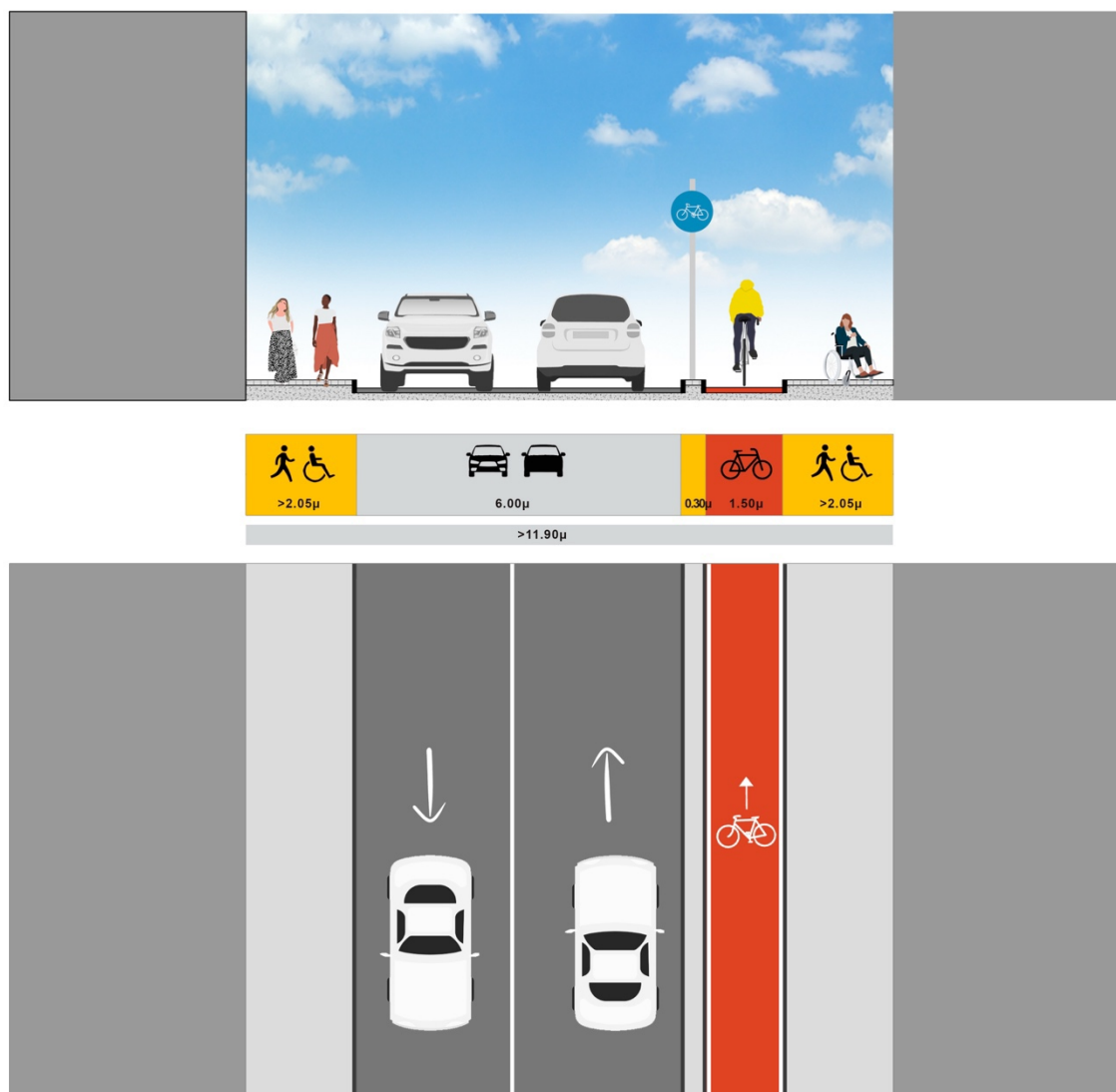


Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό (τοπική ή συλλεκτήρια) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 - 3,50μ., χωρίς παράδια στάθμευση, με μονόδρομη λωρίδα κίνησης ποδηλάτου και ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων 1,50μ.

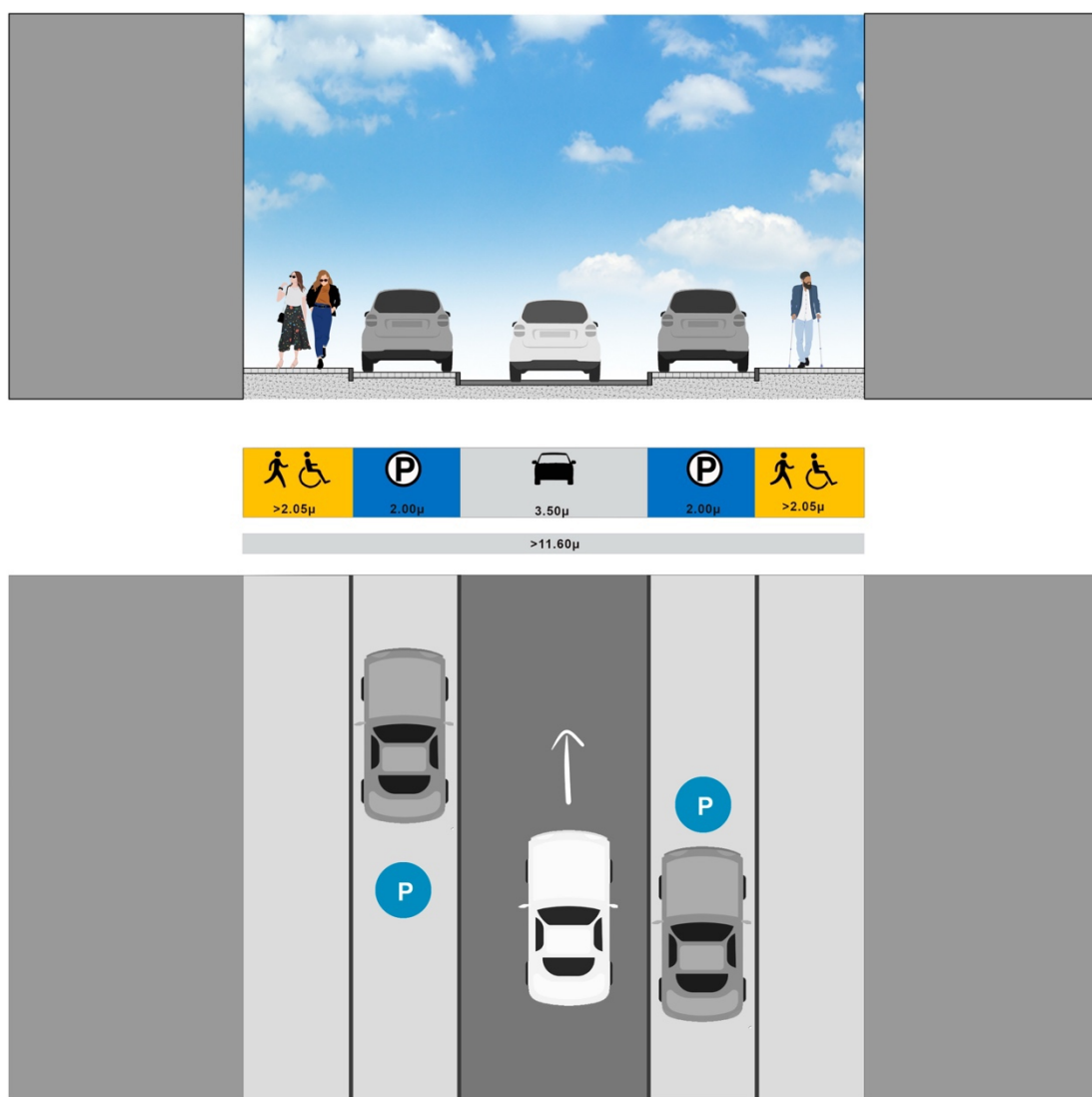




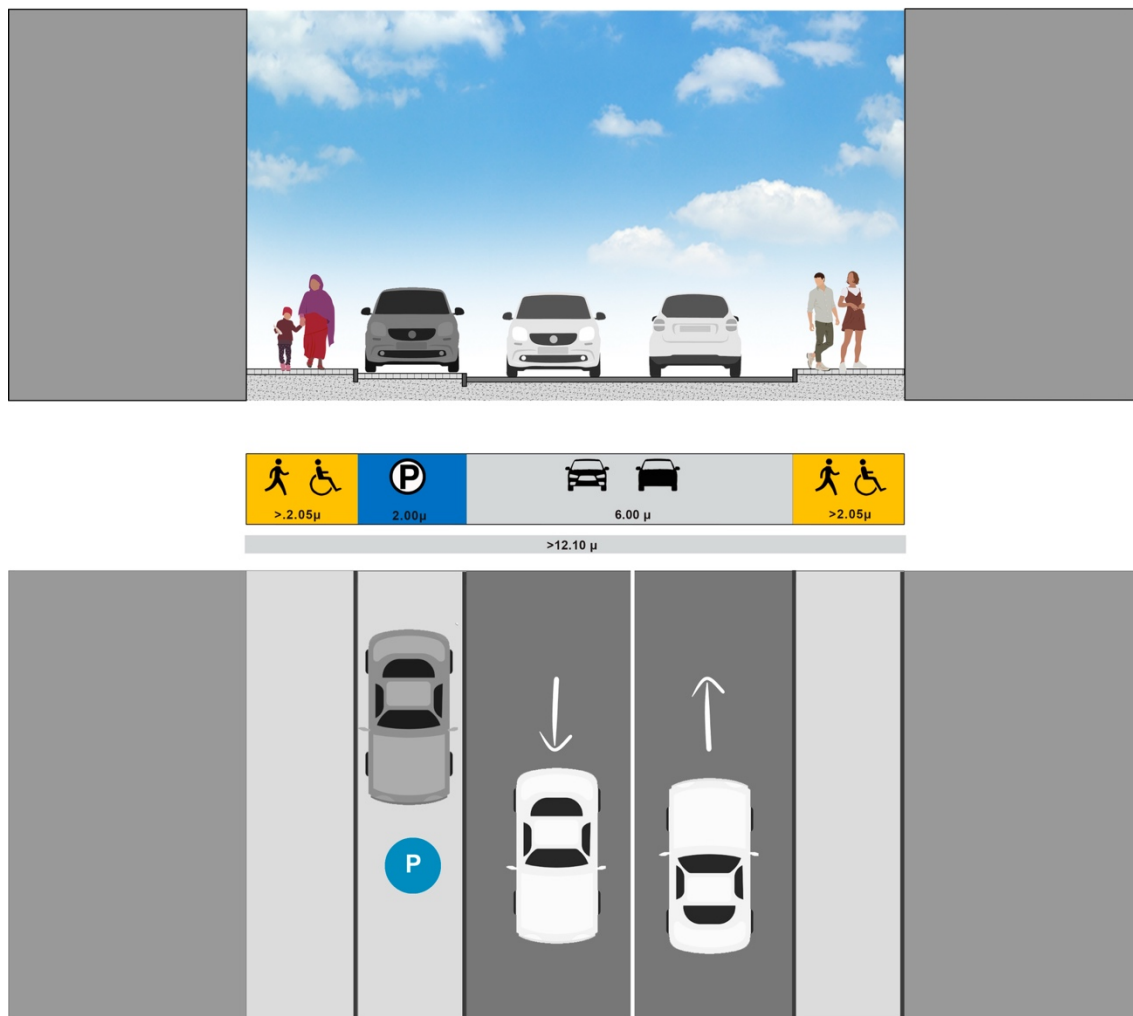
Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό (τοπική ή συλλεκτήρια) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 -3.50 μ., χωρίς παράδια στάθμευση και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



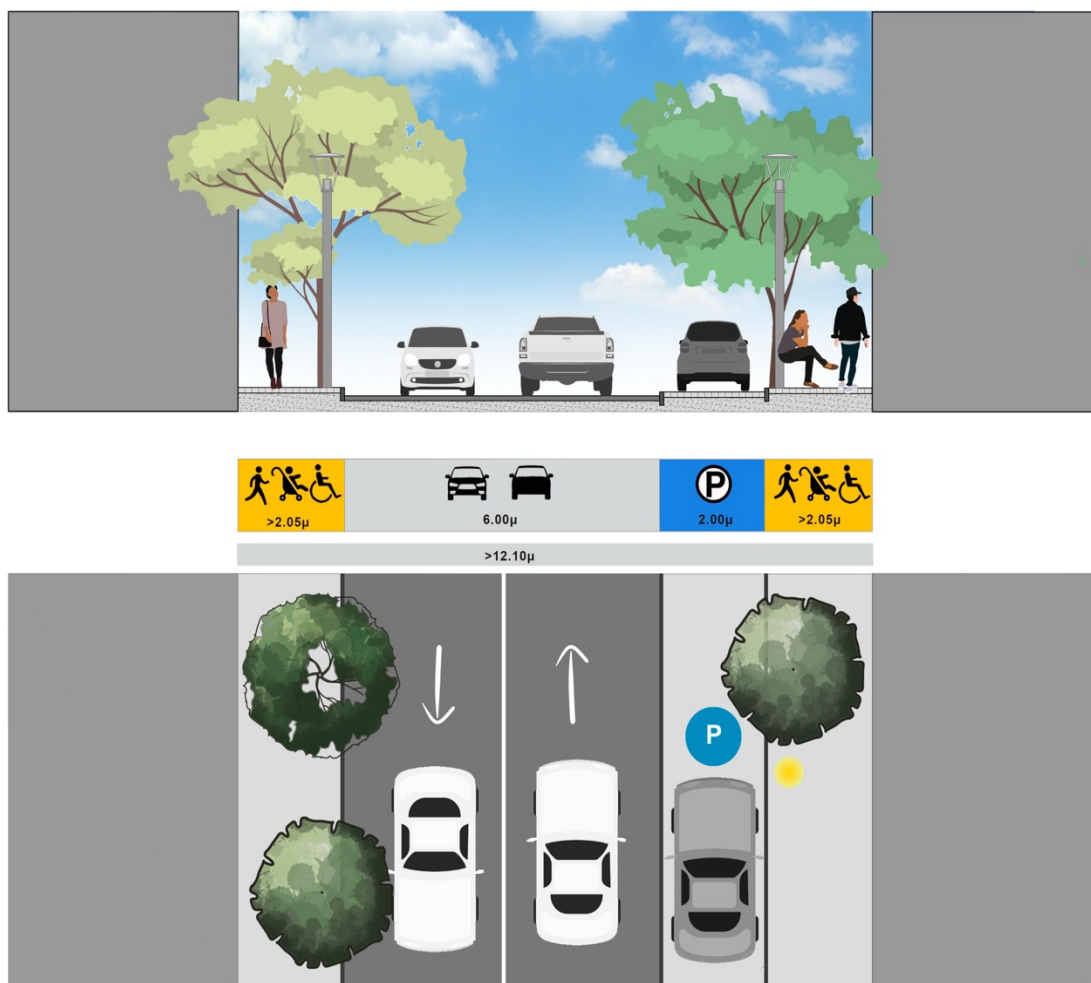
Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη οδό (τοπική) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 μ., χωρίς παρόδια στάθμευση, μονόδρομη λωρίδα κίνησης ποδηλάτου και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



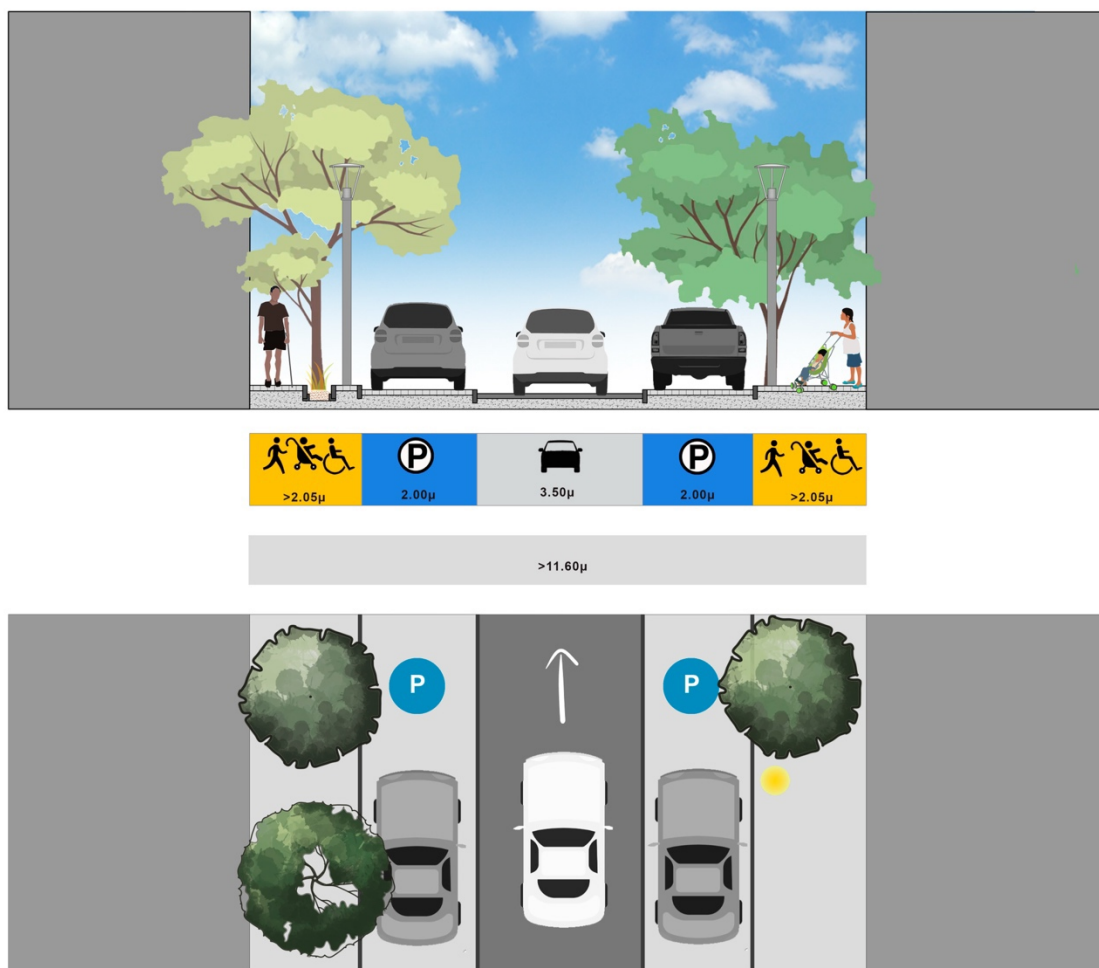
Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό (τοπική ή συλλεκτήρια) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 - 3,50μ., με εκατέρωθεν παρόδια στάθμευση και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



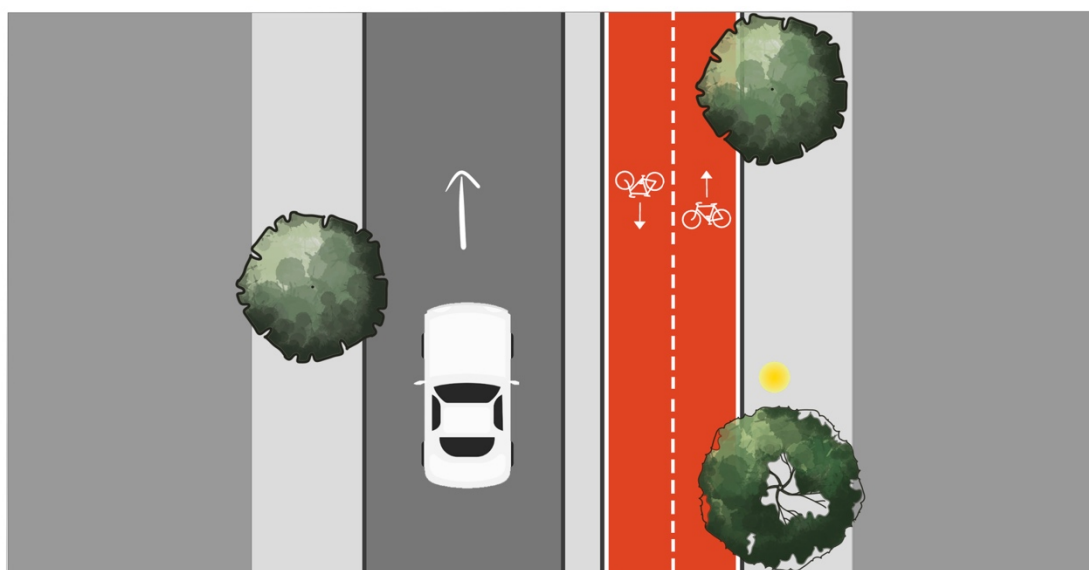
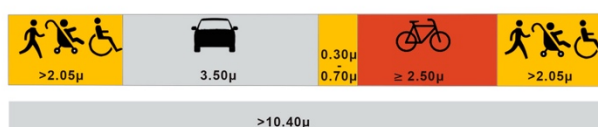
Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη οδό με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 -3.50 μ., με παράδια στάθμευση στη μία πλευρά της οδού και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη οδό με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 -3.50 μ., με παρόδια στάθμευση στη μία πλευρά της οδού και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.

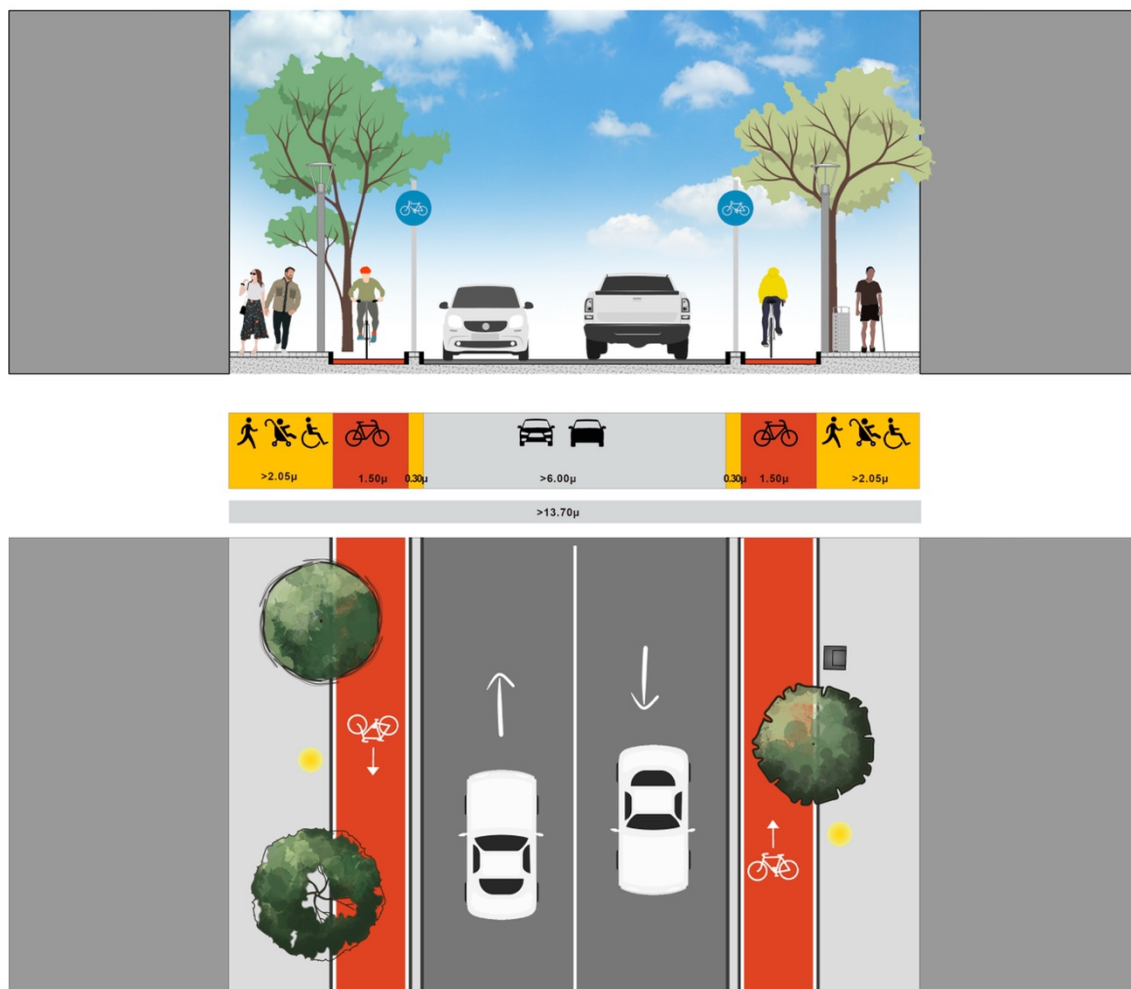


Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 -3.50 μ., με παράδια στάθμευση εκατέρωθεν της οδού και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



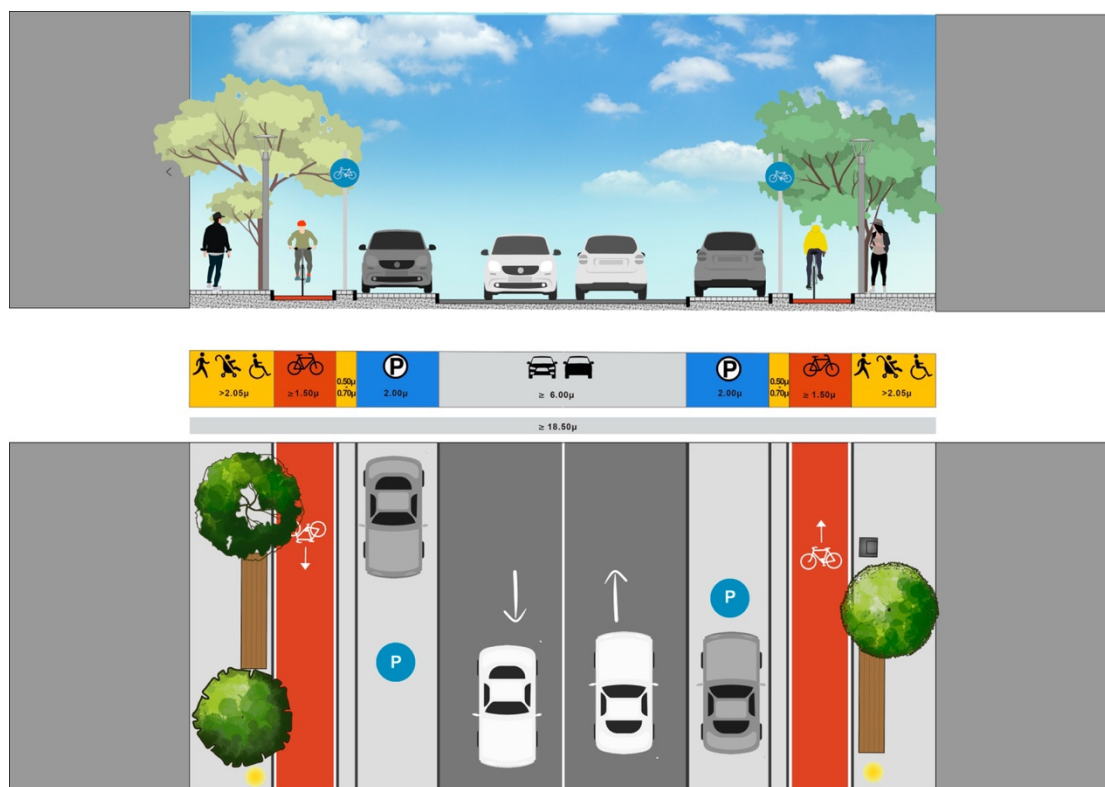
Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για μονόδρομη οδό (συλλεκτήρια ή τοπική οδό) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,00 - 3.50 μ., χωρίς παρόδια στάθμευση, αμφίδρομο διάδρομο ποδηλάτου και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



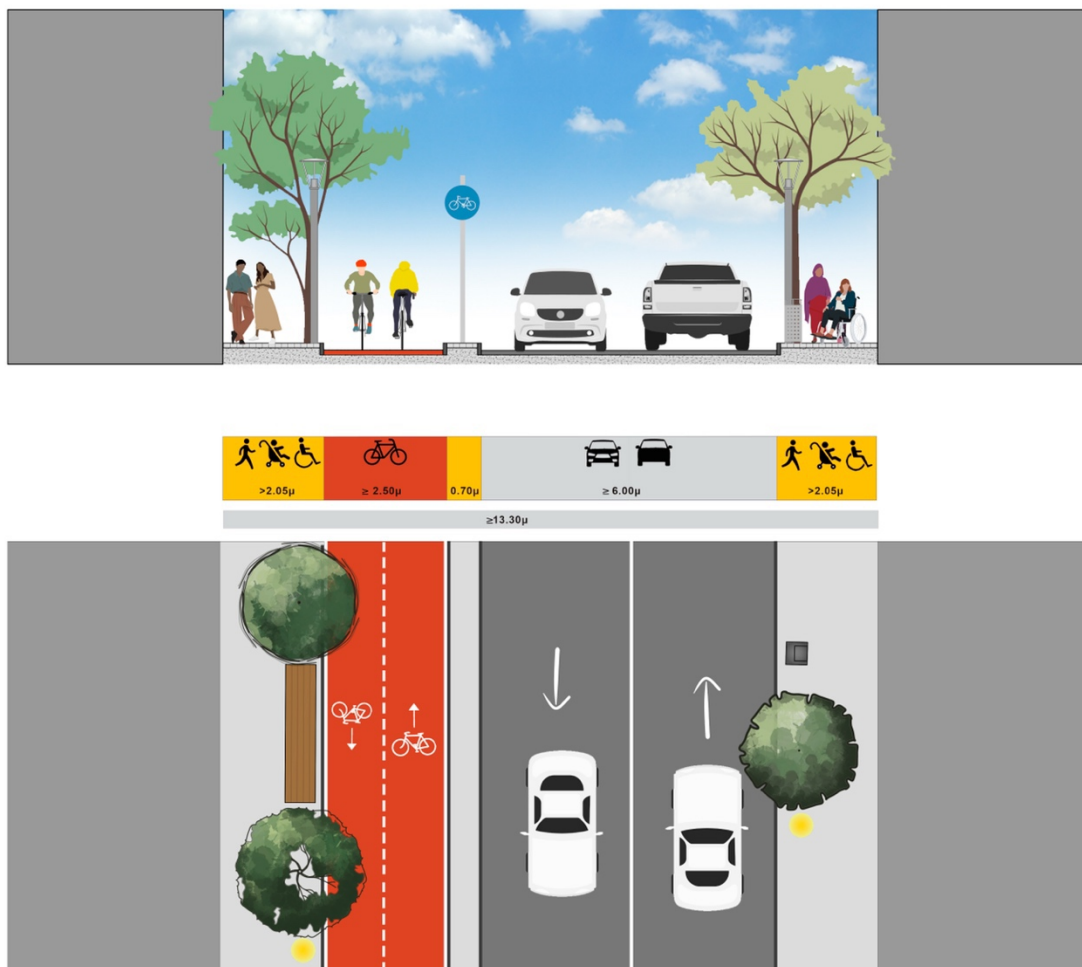


Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη οδό (συλλεκτήρια ή τοπική οδό) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 -3.50 μ., χωρίς παρόδια στάθμευση, και εκατέρωθεν λωρίδες κίνησης ποδηλάτου καθώς και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.





Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη οδό (συλλεκτήρια ή τοπική οδό) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 -3.50 μ., με παρόδια αμφίπλευρη στάθμευση, και εκατέρωθεν λωρίδες κίνησης ποδηλάτου καθώς και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.



Στην ανωτέρω εικόνα παρουσιάζεται ενδεικτική οριζοντιογραφία και διατομή για αμφίδρομη οδό (συλλεκτήρια ή τοπική οδό) με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,00 -3.50 μ., χωρίς παρόδια στάθμευση, και ενιαίο διάδρομο ποδηλάτου καθώς και προτεινόμενα πλάτη πεζοδρομίων μεγαλύτερα των 2μ. για εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού και πρασίνου.

### 1.3. Καλές πρακτικές

**ΠΡΙΝ** επιλεγεί η τελική λύση για την αποκατάσταση προσβασιμότητας για κάθε διαδρομή ή χώρο **συναξιολογούνται** και οι παρακάτω καλές πρακτικές αποκατάστασης προσβασιμότητας (Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ, 2022).

Μέσα από τον εντοπισμό, την μελέτη και την κατανόηση των πρακτικών αυτών είναι δυνατό να διατυπωθούν κατευθύνσεις που να μπορούν να αξιοποιηθούν στο σχεδιασμό ελληνικών πόλεων ώστε να επιτευχθεί ο σκοπός του μετασχηματισμού τους από αυτοκινητο-κεντρικούς πυρήνες και τόπους κοινωνικής συναναστροφής. Η οργάνωση του κειμένου ακολουθεί μια τομεακή διάρθρωση, γεγονός που είναι απόρροια της τομεακής πολιτικής των δήμων. Ειδικότερα:

- Η πρώτη ενότητα εστιάζει στην κινητικότητα εμποδιζόμενων ατόμων και ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα. Τα Άτομα Με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) αποτελούν σημαντικό τμήμα των ατόμων της ομάδας αυτής.
- Οι ενότητες 2-4 εστιάζουν στους τρεις πυλώνες της ΒΑΚ, δηλαδή την πεζή μετακίνηση (δεύτερη ενότητα), το ποδήλατο (τρίτη ενότητα) και τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ) (τέταρτη ενότητα).
- Η πέμπτη ενότητα αφιερώνεται σε ζητήματα οδικής ασφάλειας, ένα αντικείμενο σημαντικό για τους σχεδιαστές του αστικού χώρου αφού αναφέρεται τόσο στους χρήστες μηχανοκίνητων μέσων όσων των πολιτών που επιλέγουν πιο βιώσιμες λύσεις.

#### 1.3.1 Καλές πρακτικές για την προσβασιμότητα Εμποδιζόμενων Ατόμων με Έμφαση σε ΑμεΑ

Στόχος των σύγχρονων κοινωνιών αποτελεί η ισότιμη αντιμετώπιση των πολιτών, γεγονός που συνδέεται με την δυνατότητα ισότιμης, ελεύθερης και ανεμπόδιστης προσπέλασης όλων των χώρων της πόλης στο σύνολο των πολιτών, μεταξύ των οποίων είναι και διάφορα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, όπως τα ΑΜΕΑ. Πρώτη προτεραιότητα δίδεται σε κοινόχρηστους (ΚΧ) και κοινωφελείς χώρους (ΚΦ) των πόλεων, δημόσια κτίρια, σημεία ενδιαφέροντος και αστικά θαλάσσια και ποτάμια μέτωπα. Η συγκεκριμένη ενότητα εστιάζει στην προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων, μιας που για την προσπελασιμότητα των κτιρίων υπάρχει στη διεθνή βιβλιογραφία πλήθος ερευνών που το εξετάζουν στην θεματική περιοχή της αρχιτεκτονικής. Παρακάτω συνοψίζονται ορισμένες από τις επιλογές που συμβάλουν στην προώθηση της κινητικότητας ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα:

#### **A. Τοποθέτηση ραμπών**

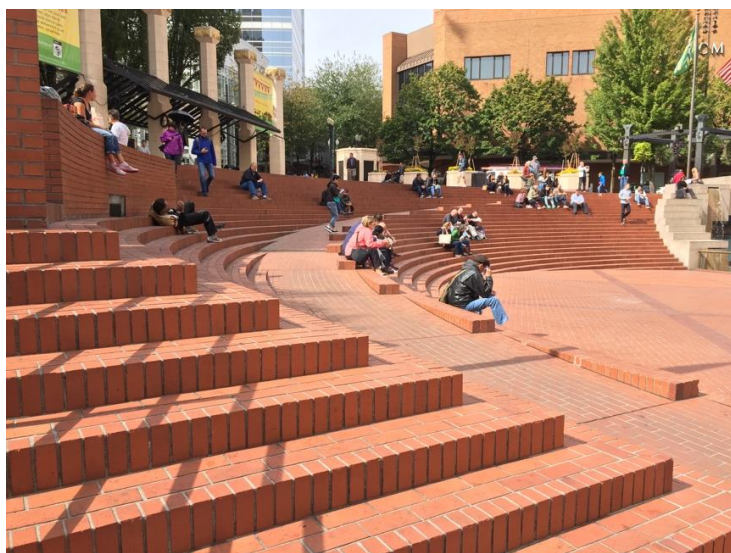
Η τοποθέτηση ραμπών για την προσβασιμότητα ΑΜΕΑ σε πεζοδρόμια, πλατείες και τοπόσημα αποτελεί μια κοινή πρακτική που καταγράφεται συχνά ως παρέμβαση αστικού σχεδιασμού. Μεταξύ άλλων, τυπικά παραδείγματα αποτελούν η Jubilee Square στο Leicester στο Ηνωμένο Βασίλειο (Εικόνα 1), η Pioneer Courthouse

Square στο Portland, OR των ΗΠΑ (Εικόνα 2) και το τμήμα του παραποταμιού μετώπου στο Σικάγο των ΗΠΑ στο ύψος του Department of Transportation (Εικόνα 3). Μελετώντας τις προαναφερόμενες παρεμβάσεις πιο σφαιρικά, διαπιστώνεται πως η ράμπα, που δεν είναι σημειακή αλλά διευρυμένη παρέμβαση, αποτελεί κεντρικό συστατικό για τη σχεδιαστική λύση που διατυπώθηκε στα εν λόγω τμήματα. Αντιδιαμετρική, ωστόσο, είναι η προσέγγιση που εντοπίζεται στις ελληνικές πόλεις αφού συνηθίζεται η αποσπασματική τοποθέτηση ραμπών σε υφιστάμενα πεζοδρόμια.

Παρότι η πρακτική αυτή συνδέεται με την ύπαρξη αποσπασματικού σχεδιασμού, εντούτοις, κρίνεται θετικά, όπως και αντίστοιχες δράσεις αποκατάστασης υφισταμένων ραμπών. Κατ' ουσία, ο συγκεκριμένος τύπος παρέμβασης έρχεται να αντιμετωπίσει την υφιστάμενη κατάσταση που απορρέει από την απουσία αστικού σχεδιασμού και ειδικά για τον οδικό χώρο, με μια φιλοσοφία που εστιάζει στην βέλτιστη αποτελεσματικότητα με το ελάχιστο κοινωνικο-οικονομικό κόστος. Στο πλαίσιο αυτής της λογικής παρεμβάσεων, ορισμένοι δήμοι στην Ελλάδα προχώρησαν στην υλοποίηση ολοκληρωμένων προγραμμάτων προς διασφάλιση της απρόσκοπτης χρήσης των πεζοδρομίων σε ορισμένες περιοχές τους -συνήθως, τις κεντρικότερες. Τυπικό παράδειγμα αποτελεί ο Δήμος Γλυφάδας (Εικόνα 4) αφού το 2017 δημοπρατήθηκε, προς το σκοπό αυτό, έργο συνολικού προϋπολογισμού 50.000 ευρώ, για το κέντρο του δήμου. Καρπός του συγκεκριμένου έργου στη Γλυφάδα ήταν η τοποθέτηση 104 ραμπών (Αnon, 2017). Ανάλογη προγραμματική σύμβαση, ύψους 74.284 ευρώ, υπεγράφη το ίδιο έτος από την Περιφέρεια Αττικής και το Δήμο Αλίμου, με αποτέλεσμα την τοποθέτηση 100 ραμπών (Χτύπος, 2017). Στην περίπτωση του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης, τέλος, το ενδιαφέρον της τοπικής αρχής εστίασε στην οριοθέτηση των ραμπών στα πεζοδρόμια δια χρωματισμού του δαπέδου (οριζόντια σήμανση), με σκοπό τη μείωση της παράνομης στάθμευσης στα εν λόγω σημεία (Vimaonline, 2016). Αντίστοιχα υπερυψωμένη διασταύρωση πεζών έξω από Νηπιαγωγείο στο Ηράκλειο Κρήτης για τη διασφάλιση χαμηλής ταχύτητας κίνησης οχημάτων και απρόσκοπτη διέλευση πεζών (Εικόνα 5).



Εικόνα 1. Κεκλιμένο επίπεδο σε πλατεία στη Jubilee Square, Λέστερ, Μ.Βρετανίας, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ.



Εικόνα 2. Κεκλιμένο επίπεδο στη Pioneer Courthouse Square, στο Πόρτλαντ, ΗΠΑ, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ.





Εικόνα 3. Κεκλιμένο επίπεδο στο παραποτάμιο μέτωπο του Σικάγο, ΗΠΑ, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ.



Εικόνα 4. Ράμπες στα πεζοδρόμια της Γλυφάδας.



πριν



μετά

Εικόνα 5. Υπερυψωμένη διάβαση πεζών για τον περιορισμό της μετακίνησης ΑΜΕΑ σε διαφορετικά επίπεδα

Αξίζει να σημειωθεί πως για τη διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα, ο περιορισμός του ύψους των πεζοδρομίων ή και η εξάλειψη της υψομετρικής διαφοράς μεταξύ οδικού χώρου και χώρου κίνησης πεζών είναι μια επιλογή που επιφέρει θετικά αποτελέσματα .

## **B. Αφαίρεση ή περιορισμός εμποδίων**

Σημαντικό εμπόδιο των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα και, κατά συνέπεια, και των ΑΜΕΑ, αποτελεί η ο αστικός εξοπλισμός, ή καλύτερα, η θέση των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού σε πεζοδρόμια που δεν πληρούν τα αναγκαία γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Για τον περιορισμό του χώρου που καταλαμβάνει ο αστικός εξοπλισμός, παλαιότερα, είχε αξιοποιηθεί η τεχνική του εναέριου φωτισμού στην Αθήνα και σε άλλες περιοχές της χώρας (Εικόνα 6), κατά τα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών πόλεων. Εντούτοις, δεν φάνηκε ο χώρος αυτός να αξιοποιείται υπέρ των πεζών και, ειδικότερα, των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα. Σε αυτό το πλαίσιο, τα τελευταία χρόνια υπάρχει η τάση σχεδιασμού στοιχείων αστικού εξοπλισμού μικρότερων διαστάσεων ή σε επεκτάσεις πεζοδρομίων. Τέτοια σώματα, επί παραδείγματι, έχουν τοποθετηθεί στο Δήμο Αγίου Δημητρίου στην Αθήνα. Η Εικόνα 7 παρουσιάζει τέτοια φωτιστικά σώματα με κολώνα μικρής διαμέτρου (Notia, 2016) τα οποία τοποθετήθηκαν επί της Οδού Πριάμου στο πλαίσιο μιας παρέμβασης για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων. Αντίστοιχου τύπου είναι η παρέμβαση που έλαβε χώρα στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών το 2017, όπου απομακρύνθηκαν οι τσιμεντένιοι ιστοί ηλεκτροφωτισμού και στη θέση τους τοποθετήθηκαν νέου τύπου μεταλλικές κολώνες με σύγχρονης τεχνολογίας φωτισμό (LED) (Voria, 2017).

Αναφορικά με το ζήτημα του αστικού εξοπλισμού, αξίζει να σημειωθεί πως η τοποθέτηση εμποδίων (πλαστικών ή μεταλλικών κορινών, συνήθως) με σκοπό τον περιορισμό της στάθμευσης σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους ή ράμπες αποτελεί μια τακτική που χαιρείζεται θετικά ως πρωτοβουλία για τη διασφάλιση της απόσκοπτης κίνησης ατόμων με περιορισμούς κινητικότητας. Ωστόσο, κρίνεται αναγκαίο τα στοιχεία αυτά να τοποθετούνται σε κατάλληλη απόσταση ώστε να είναι δυνατή η διέλευση των ΑΜΕΑ. Στην Εικόνα 8 παρουσιάζεται μια τέτοια παρέμβαση στην πόλη Spa στο Βέλγιο, ενώ αντίστοιχες παρεμβάσεις εντοπίζονται, μεταξύ άλλων, σε πόλεις του Ηνωμένου Βασιλείου, της Πορτογαλίας, του Μεξικό και του Καναδά. Αντίστοιχες παρεμβάσεις σε ελληνικές πόλεις καταγράφονται, επιπρόσθετα, στη Λάρισα, στο Βόλος, στο Ηράκλειο Κρήτης, στην Πάτρα, στη Ξάνθη και στον Άγιο Δημήτριο στην Αθήνα. Μολοντούτο, στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων, το φαινόμενο αυτό πολλές φορές ερμηνεύεται διαφορετικά αφού τείνει να εξυπηρετεί περισσότερο στον περιορισμό της στάθμευσης και, κατ' επέκταση, στην αύξηση των ταχυτήτων των μηχανοκίνητων μέσων.

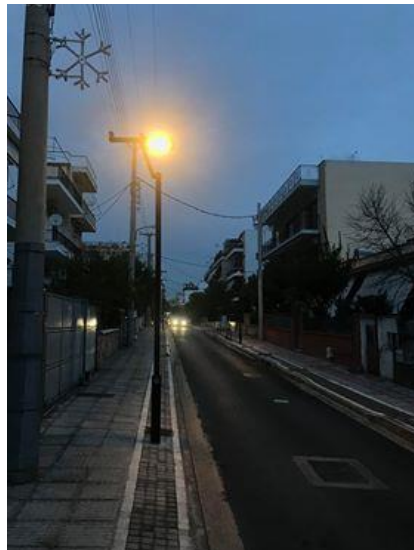
Το παραπάνω αρνητικό αποτέλεσμα, ωστόσο, δεν είναι της τάξεως του αντίστοιχου που προκύπτει από την τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων επί των πεζοδρομίων, γεγονός που κρίνεται αρνητικά. Παρότι ο βαθμός προστασίας των πεζών παρουσιάζει



αυξητικές τάσεις και, παράλληλα, αποτρέπεται η στάθμευση επί των πεζοδρομίων, εντούτοις παρακωλύεται σημαντικά η κινητικότητα των πεζών και, ειδικά, των ΑΜΕΑ. Ο Δήμος Αθηναίων ήταν ένας από τους πολλούς ευρωπαϊκούς οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης που προέβη από νωρίς σε τέτοιες λύσεις για λόγους ασφάλειας των πεζών κατά μήκος αστικών οδών με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (Εικόνα 9). Ωστόσο, η σύγχρονη τάση που στηρίζεται στην ανάκτηση του δημόσιου χώρου από τους πολίτες και την ανεμπόδιστη πρόσβαση δημόσιων χώρων και κτιρίων, καταδικνύει διαφοροποιήσεις.



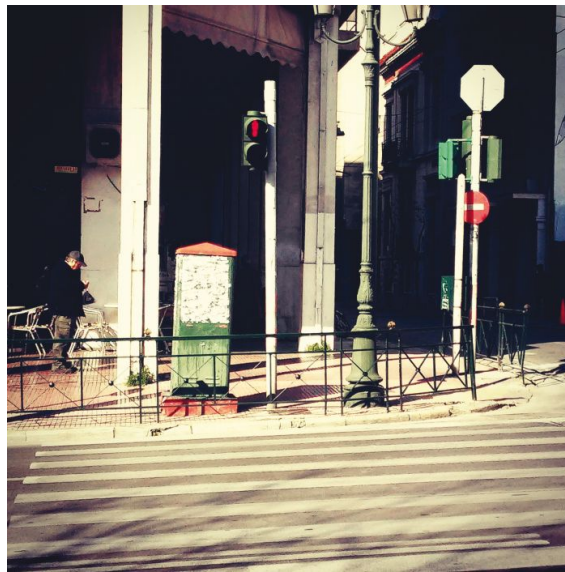
Εικόνα 6. Εναέρια φωτιστικά σώματα κατά μήκος της Οδού Κυκάδων στην Κυψέλη. Ο περιορισμός του χώρου που θα καταλάμβανε ο στύλος φωτισμού δεν αξιοποιείται υπέρ του πεζού. Παραμένει, ωστόσο, μια πρόταση που, με την κατάλληλη αξιοποίηση, μπορεί λειτουργήσει ως καλή πρακτική.



Εικόνα 7. Ανάπλαση στην οδό Πριάμου στο δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής. Έργα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και τοποθέτηση μικρού πάχους ιστών οδοφωτισμού.



Εικόνα 8. Μεταλλικά στοιχεία οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στο Σπα, Βέλγιο.



Εικόνα 9. Μεταλλικά κιγκλιδώματα οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στην Οδό Πειραιώς στην Αθήνα. Ωστόσο παραμένουν προβλήματα διέλευσης πεζών στη διάβαση και πλήθος λοιπών εμποδίων επί του πεζοδρομίου.

### **Γ. Δίκτυο οδηγών όδευσης τυφλών**

Η ανάπτυξη δικτύου όδευσης τυφλών διαδραματίζει καίριο ρόλο στην παρότρυνση των τελευταίων να κινούνται με μεγαλύτερη άνεση, ελευθερία και ασφάλεια στον αστικό χώρο. Δεν είναι τυχαίο πως μια σειρά πόλεων στην Ευρώπη και τον κόσμο επιλέγει να ενισχύει τη συγκεκριμένη στρατηγική (Εικόνα 10), που βρίσκει εφαρμογή και σε εσωτερικούς χώρους όπου συναθροίζεται μεγάλος αριθμός επισκεπτών, όπως εμπορικά κέντρα και σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς. Πράγματι, οι τοπικές αρχές στο Βουκουρέστι στη Ρουμανία, ήδη από το 2016, προωθούν την κατεύθυνση για τοποθέτηση οδηγών όδευσης τυφλών και σε εσωτερικούς χώρους (πχ. Εμπορικά κέντρα, σταθμούς μετρό κ.α.) ώστε να διασφαλίζεται η εύκολη και ασφαλής πρόσβαση των τυφλών και ατόμων περιορισμένης όρασης σε αυτούς τους χώρους. Η δράση αυτή τείνει, πλέον, να συνδυάζεται με την χρήση ηχητικών μηνυμάτων και την τοποθέτηση επιγραφών συστήματος Braille σε μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, όπως τα λεωφορεία. Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται στη Λιουμπλιάνα στη Σλοβενία με αποτέλεσμα την παρότρυνση τυφλών ατόμων να χρησιμοποιήσουν τα μέσα

δημόσιας συγκοινωνίας. Οι πρακτικές δεν περιορίζονται στις παραπάνω, αφού στο Όκλαντ της Νέας Ζηλανδίας καταγράφεται η προώθηση χειρολαβών με κυκλικές προεξοχές στην αρχή και το τέλος τους ώστε να καθοδηγούν τους χρήστες σχετικά με την τοποθέτηση της χειρολαβής και της ύπαρξης ή όχι κλιμακοστασίου. Η παραπάνω δράση συνδυάζεται με την ανάπτυξη οδηγών όδευσης τυφλών σε σταθμούς MMM (Εικόνα 11). Θα πρέπει, επίσης, να αναφερθεί πως αντίστοιχα συστήματα καταγράφονται και σε εισόδους/εξόδους ανελκυστήρων, αποβάθρες τρένων καθώς και διαβάσεις πεζών.

Αξίζει να σημειωθεί πως, στην περίπτωση των οδηγών όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμια, υπάρχει τάση επέκτασή τους προς το οδόστρωμα ώστε να μην περιορίζεται η δυνατότητα των τυφλών ατόμων να προσανατολίζονται και να κινούνται εύκολα. Ωστόσο, μια τέτοια παρέμβαση, όπως αποτυπώνεται στην Εικόνα 12, θα πρέπει να συνοδεύεται από ηχητική ειδοποίηση περί της επικείμενης διάσχισης οδικού άξονα, αφού σε διαφορετική περίπτωση, το μέτρο μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για τους χρήστες.



Εικόνα 10. Οδηγός όδευσης τυφλών στο Σατπόρο, Ιαπωνία.





Εικόνα 11. Οδηγός όδευσης τυφλών στο σταθμό τρένων Mount Eden, Ν.Ζηλανδία.



Εικόνα 12. οδηγός όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμιο, επεκτεινόμενη προς το οδόστρωμα.

Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί πως τα δίκτυα όδευσης τυφλών καλό είναι να εντοπίζονται και σε περιοχές που δεν χαρακτηρίζονται ως τυπικοί κοινόχρηστοι χώροι, όπως οι αρχαιολογικοί χώροι και οι χώροι πολιτιστικής κληρονομιάς. Στην περιοχή του Ασάμ στην Ινδία, για παράδειγμα, εντοπίζεται το αναγνωρισμένο από την UNESCO συγκρότημα πυραμιδών όπου έχει κατασκευαστεί σχετική λωρίδα που διευκολύνει άτομα με προβλήματα όρασης να εισέλθουν και να ξεναγηθούν στο χώρο. Την εφαρμογή του σχεδίου ανέλαβε η Αρχαιολογική Εταιρία της Ινδίας (Archaeological Survey of India) (Scott, 2016). Η κατασκευή της συγκεκριμένης λωρίδας όδευσης τυφλών συνδυάστηκε με τη διάνοιξη μονοπατιών

και την κατασκευή πλακοστρώσεων ώστε να είναι δυνατή η μετακίνηση πεζών διαφόρων ηλικιών αλλά και αναπηρικών οχημάτων.



Εικόνα 13. Μη λειτουργική λωρίδα κίνησης τυφλών στο Πεκίνο, Κίνα. Ο σχεδιασμός του οδηγού διακόπτεται από φυτεύσεις

Η τοποθέτηση των παραπάνω οδηγών, ωστόσο, δεν αποτελεί από μόνη της μια επιλογή με θετικό αντίκτυπο. Οι σχεδιαστικές ποιότητες βάσει των οποίων υλοποιείται διαδραματίζουν το σημαντικότερο ρόλο στην επιτυχία της εφαρμογής της συγκεκριμένης λύσης (Luo, 2013). Ανεπιτυχής σχεδιασμός, όπως αποτυπώνεται στην Εικόνα 13, που παρουσιάζει λωρίδα όδευσης τυφλών στο Πεκίνο της Κίνας, καταδικνύει ότι, όχι μόνο δεν ευνοεί την κίνηση ατόμων με προβλήματα όρασης, αλλά αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλειά τους και δυσχεραίνει την κινητικότητα ακόμη και των υγιών ατόμων.



Εικόνα 14: Όδευση τυφλών στην Ολλανδία - Delft

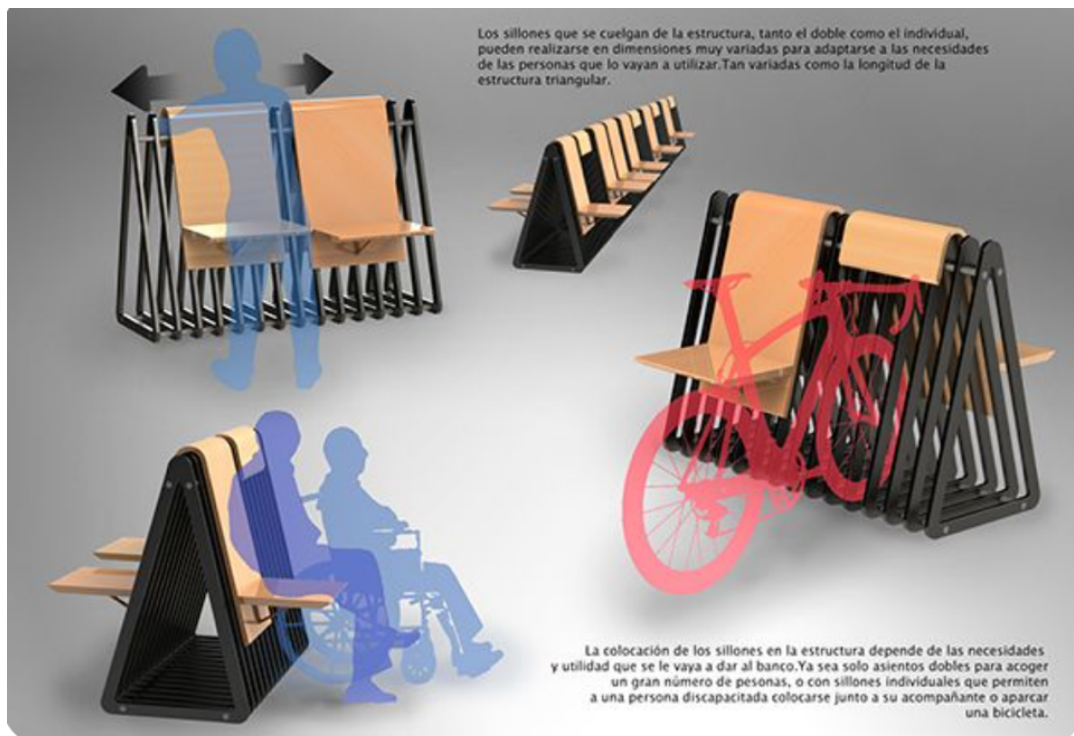
#### **Δ. Διαμόρφωση στοιχείων αστικού εξοπλισμού**

Η παραμονή των ατόμων στον αστικό χώρο σχετίζεται άμεσα και έμμεσα με την κινητικότητα. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι ιδιαίτερες απαιτήσεις σχεδιασμού της επίπλωσης των αστικών χώρων με στόχο να είναι ελκυστικά τα στοιχεία αυτά προς όλους. Σημαντικότερο στοιχείο αστικού εξοπλισμού που πρέπει να σχεδιάζεται με συγκεκριμένες παραμέτρους είναι τα καθιστικά σώματα και τα τραπεζοκαθίσματα στάσης/αναψυχής που εντοπίζονται, κυρίως, σε πάρκα ή/και πλατείες. Η παράμετρος που οφείλει να λαμβάνεται υπόψη είναι η πιθανότητα φιλοξενίας αμαξιδίου, οι διαστάσεις του οποίου δεσμεύουν τον σχεδιαστή (Εικόνα 15). Η αξιοποίηση πολυλειτουργικών επίπλων (Εικόνα 16) φαίνεται πως παρουσιάζει πλεονεκτήματα για την κίνηση και παρουσία ΑΜΕΑ στο δημόσιο χώρο ενώ, παράλληλα, εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες των λοιπών χρηστών του αστικού χώρου.





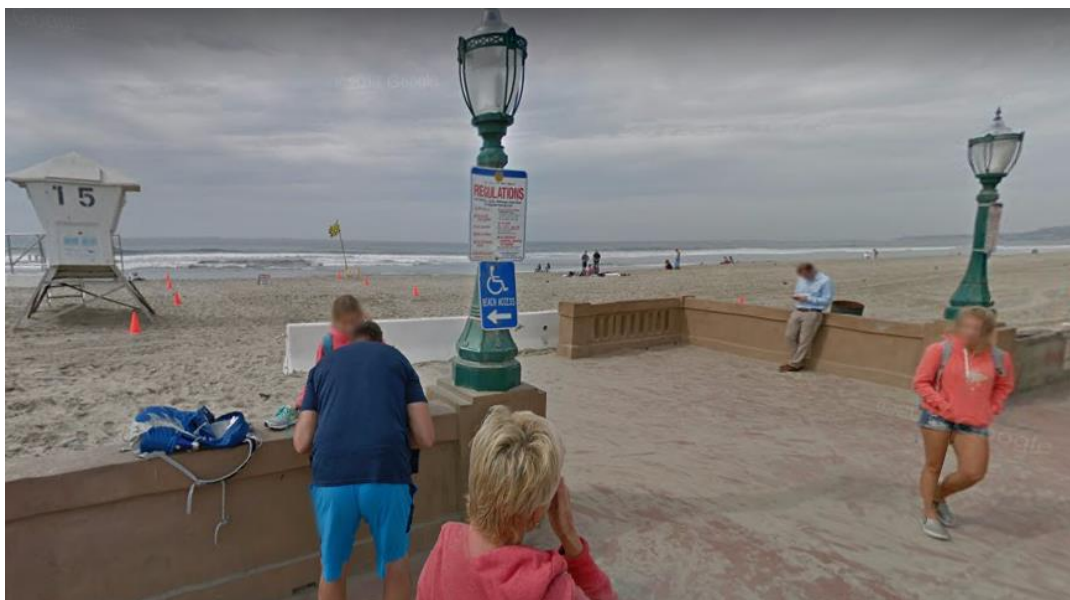
Εικόνα 15. Σχεδιασμός δημόσιου παγκακιού με πρόβλεψη για χρήστη που χρησιμοποιεί αμαξίδιο.



Εικόνα 16. Σχεδιασμός πολυλειτουργικού επίπλου για τον αστικό χώρο που εξοικονομεί χώρο αφού τα καθίσματα είναι αναδιπλούμενα.

## Ε. Διαμόρφωση αστικών παρακτίων μετώπων και παραλιών

Το ζήτημα του σχεδιασμού των παρακτίων μετώπων αλλά και των παραλιών αποτελεί κρίσιμο ζήτημα για την κοινότητα των αστικών σχεδιαστών. Δεν είναι τυχαίο πως αποτελεί ζήτημα μελέτης και πρακτικής σε πολλές πόλεις του κόσμου που στοχεύει σε διευρυμένη δυνατότητα απόλαυσης των παραλιών από το σύνολο των πολιτών. Ο λόγος για τον οποίο αξίζει να λαμβάνεται υπόψη στο πλαίσιο του αστικού σχεδιασμού είναι πως συνδυάζεται με αυτόν σε περιπτώσεις αστικών παρακτίων μετώπων σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν πλαζ. Στα τυπικά παραδείγματα εμπίπτει το παράκτιο μέτωπο του Σαν Ντιέγκο στις ΗΠΑ (Εικόνα 17), όπου η τοποθέτηση ραμπών επιτρέπει την πρόσβαση όλων των ατόμων στο χώρο της παραλίας. Η θέση των ραμπών, επίσης, δεν είναι τυχαία, αφού επιλέγονται συχνά σημεία στην επέκταση σημαντικών οδικών αξόνων, ώστε να συμβάλουν στη λειτουργική προέκταση των οδών στο χώρο της πλαζ. Μια τέτοια σχεδιαστική επιλογή, βέβαια, πρέπει να συνδυάζεται με πρόβλεψη για θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ και, μάλιστα, σε σημεία όμορα των σημείων πρόσβασης.



Εικόνα 17. Πινακίδα που ενημερώνει ΑΜΕΑ για την πρόσβαση στην παραλία Mission Beach στο Σαν Ντιέγκο, ΗΠΑ.

Για την υποστήριξη ΑΜΕΑ στις παραλίες και πλαζ, συχνή πρακτική είναι η χρήση έξυπνων διαδρόμων (Mobi-Mats), όπως στην περίπτωση του Μαιάμι στη Φλόριδα στις ΗΠΑ. Οι διάδρομοι αυτοί λειτουργούν ως «άτυποι πεζόδρομοι» αφού συχνά αξιοποιούνται από όλους τους χρήστες για λόγους διευκόλυνσης της κίνησής τους. Στα πλεονεκτήματά τους καταγράφεται το ότι επιτρέπουν την εύκολη εγκατάστασή τους στις παραλίες και το κόστος αγοράς και συντήρησης είναι αρκετά μικρό σε σχέση με άλλες υποδομές, που ενδέχεται να εμπίπτουν και σε καθεστώς περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων. Μια εναλλακτική με αντίστοιχα αποτελέσματα εστιάζει στην τοποθέτηση μεγάλων ξύλινων πεζοδρομίων (boardwalks) κατά μήκος των αμμωδών παραλιών τα οποία ιτρέπουν την εύκολη κίνηση κατά μήκος της



παραλίας (Lee, 2014). Παράλληλα, σε διάφορες παραλίες ανά τον κόσμο (π.χ. Παραλία Αλτόνα, Βικτώρια στην Αυστραλία, Ντουμπάι στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και στη Γκόα στην Ινδία) παρέχεται δυνατότητα χρήσης αμφιβίων αμαξιδίων, για κίνηση στην άμμο και τη θάλασσα. Μια ακόμη διαδεδομένη πρακτική είναι αυτή των "seatracks" τα οποία απαντώνται σε αρκετές παραλίες της Κύπρου, σε παραλίες της Κροατίας και της Ελλάδας (πχ. Κρήτη, Σαντορίνη).



Εικόνα 18: Υποδομή seatrack στην παραλία Περίσσα της Σαντορίνης (Πηγή: [www.naxostime.gr](http://www.naxostime.gr))

### 1.3.2 Καλές Πρακτικές για την Πεζή Μετακίνηση

Στο πλαίσιο της προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κομβικό ρόλο διαδραματίζει η ενίσχυση της πεζή μετακίνησης για όλους. Οι παρεμβάσεις μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

#### **A. Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων**

Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων είναι μια πρακτική που συναντάται σε αρκετά μέρη του κόσμου. Οι Εικόνες 19 και 20 παρουσιάζουν ορισμένες πρακτικές διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων σε Αμερική και Ινδία. Στόχος των προγραμμάτων αυτών είναι η ανάπτυξη περιπατητικής κουλτούρας στην πόλη. Οι συγκεκριμένες δράσεις οργανώθηκαν με βάση τα συμβατικά μέσα τα οποία βρίσκουν εφαρμογή σε μια σειρά διαπλάτυνσεων που υλοποιούνται σε πολλές πόλεις της Ελλάδας. Κατά καιρούς, ανάλογα έργα έχουν υλοποιηθεί στο Βόλο, τη Λάρισα (Εικόνα 21, τα Τρίκαλα, το Ηράκλειο, το Ρέθυμνο, τη Χαλκίδα, τα Χανιά, τον Άγιο Δημήτριο στην Αθήνα και την Αίγινα.



Εικόνα 19. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου Μπανγκαλός, Ινδία.



Εικόνα 20. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε αμερικανική πόλη.





Εικόνα 21. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στη Λάρισα ύστερα από την εφαρμογή των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ (2018).

Ωστόσο, ανά τον κόσμο παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της μεταλλαγής του χαρακτήρα του δημόσιου χώρου μέσα από οικονομικές παρεμβάσεις. Στην περίπτωση της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων, συνηθίζεται η οριοθέτηση του νέου πεζοδρομημένου τμήματος με διαγράμμιση και τοποθέτηση φυτεύσεων. Μια τέτοιου τύπου παρέμβαση παρουσιάζεται στην Εικόνα 22 και εντοπίζεται στο Όστιν του Τέξας.



Εικόνα 22. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο Όστιν του Τέξας, ΗΠΑ.

Ανεξαρτήτως του τρόπου υλοποίησης των παρεμβάσεων, μια σύντομη επισκόπηση ευρωπαϊκών πόλεων καταδεικνύει τη σημασία της ύπαρξης πεζοδρομίων ικανοποιητικού πλάτους. Η παρατήρηση αυτή είναι ακόμη πιο εμφανής σε περιπτώσεις αστικών θαλασσιών μετώπων, όπου κρίνεται αναγκαία η παροχή σημαντικής επιφάνειας για την παρουσία και στάση των πεζών. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Λάγκος στην Πορτογαλία όπου εντοπίζονται πεζοδρόμια 6 μ. πλάτους, με τη λωρίδα πρασίνου να έχει πλάτος 1,50 μ., περίπου, στο μεγαλύτερο τμήμα του αστικού παρακτίου μετώπου. Αντίστοιχα είναι τα μεγέθη στην παραποτάμια ζώνη του Μπιλμπάο στην Ισπανία όπου ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων είναι αυτό των 5 μ.

Άλλες περιπτώσεις ενίσχυσης των πεζοδρομίων με διαπλάτυνση χαμηλού κόστους παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα στο Bankside του Λονδίνου.



Εικόνα 23. Χαμηλού κόστους παρέμβαση επέκτασης πεζοδρομίου

## **B. Δίκτυα πεζοδρόμων και πράσινων διαδρομών**

Η συγκεκριμένη τακτική είναι ευρέως διαδεδομένη ανά τον κόσμο. Η απαγόρευση των αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες περιοχές επιτρέπει στον επισκέπτη να ζήσει τους ρυθμούς της πόλης και να κατανοήσει την κουλτούρα της (Gehl, 2006). Τυπικό παράδειγμα πόλης όπου κυριαρχεί η πεζή μετακίνηση αποτελεί, λόγω της ιδιομορφίας της, η Βενετία στην Ιταλία. Και σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, όμως, αναπτύσσονται σημαντικά δίκτυα κίνησης πεζών, όπως αυτά στην Κοπεγχάγη στη Δανία, στο Ζερμάτ στην Ελβετία, στη Γάνδη και στο Χάσελ (Εικόνα 24) στο Βέλγιο καθώς, ακόμη, και στο Βελιγράδι στη Σερβία (Εικόνα 25) που ανασυγκροτείται μετά την πολεμική επιχείρηση που έλαβε χώρα στο σχετικά πρόσφατο παρελθόν.



Αντίστοιχα μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων εντοπίζονται και στην Ελλάδα με χαρακτηριστικά παραδείγματα την Λάρισα (Εικόνα 26), το Ηράκλειο και την Καρδίτσα.



Εικόνα 24. Χώρος κίνησης πεζών στο Χασέλ, Βέλγιο.



Εικόνα 25. Δίκτυο κίνησης πεζού και ποδηλάτου κατά μήκος του ποταμού Σάβα στο Βελιγράδι, Σερβία.





Εικόνα 26. Πεζόδρομος Ελ. Βενιζέλου στη Λάρισα



Εικόνα 27. Η Ouvidor Street στο Ρίο ντε Τζανέιρο, Βραζιλία

Πέραν, όμως, των μεγάλων δικτύων πεζοδρόμων, η ύπαρξη ακόμη και **μεμονωμένων πεζοδρόμων** δημιουργεί θετικά αποτελέσματα στις πόλεις, ειδικά όταν πρόκειται για περιοχές εντός εμπορικών ζωνών ή σε κέντρα γειτονιών. Τυπικό παράδειγμα μιας τέτοιας μεμονωμένης και αποσπασματικού χαρακτήρα παρέμβασης αποτελεί η Οδός Σπάρκς στην Οττάβα του Καναδά, η οποία απέκτησε χαρακτήρα και λειτουργία πεζοδρόμου το 1967. Η μετατροπή της σε πεζόδρομο συνδέθηκε με την

ανάπτυξη του εμπορικού χαρακτήρα του συγκεκριμένου οδικού άξονα. Το χαρακτηριστικότερο, ωστόσο, παράδειγμα μετατροπής οδικού χώρου σε χώρο κίνησης πεζών αποτελούν οι όμοροι προς την Πλατεία Τάιμς στη Νέα Υόρκη. Οι παρεμβάσεις, μάλιστα, έγιναν με χαμηλού κόστους μεθόδους, δηλαδή με χρωματισμό των οδών οι οποίες άλλαξαν χαρακτήρα και λειτουργία.

Στη λατινική Αμερική, τέτοια παραδείγματα εντοπίζονται στο παράκτιο αστικό μέτωπο του Πουέρτο Βαγιάρτα στο Μεξικό, στην Οδό Ουβιδόρ στο Ρίο Ντε Τζανέιρο (Εικόνα 27) και στην Παέσο Αχουμάδα στο Σαντιάγκο στη Χιλή. Αντίστοιχες παρεμβάσεις έχουν λάβει χώρα σε ασιατικό έδαφος, με γνωστές αναπλάσεις να έχουν λάβει χώρα σε Ταιλάνδη, Βιετνάμ, Κίνα, Ιαπωνία και Ταιβάν. Η περίπτωση της Οδού Σάι Γεούνκ Τσόι στο Χονγκ-Κονγκ, επί παραδείγματι, αποτελεί παράδειγμα ανάπτυξης που έλαβε χώρα το 2003 και έκτοτε λειτουργεί ως πεζόδρομος που συγκεντρώνει καθημερινά μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Στο Χονγκ-Κονγκ, μάλιστα, από το 2000 οι τοπικές αρχές έχουν επιλέξει την αλλαγή της χρήσης των οδών, αφού μετατρέπονται σε πλήρους (full-time) ή μερικής (part-time) χρήσης πεζοδρόμους, με σκοπό την αυξημένη κινητικότητα των πεζών. Αξίζει να αναφερθεί πως αντίστοιχες περιπτώσεις part-time πεζοδρόμησης συναντώνται και στην Ελλάδα, κυρίως σε παράκτιες πόλεις και οικισμούς. Η πρακτική εφαρμόζεται κατά τους θερινούς μήνες με σκοπό τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα είναι η παραλιακές οδοί της Αγριάς Βόλου (Οδ. Δημοκρατίας), κεντρικοί άξονες στη Σητεία Κρήτης, στην Αμαλιάδα και αλλού.

Και στην Ευρώπη υπάρχουν ορισμένοι φημισμένοι πεζόδρομοι. Ο πιο γνωστός είναι ο Stroget αποτελεί τον πιο φημισμένο πεζόδρομο της Δανίας, που αποτελεί τον παλαιότερο και μακρύτερο πεζόδρομο στον κόσμο, με μήκος 3,2 χλμ. Εξ ίσου φημισμένος είναι ο πεζόδρομος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου στην Αθήνα (Εικόνα 28), κατά μήκος του οποίου βρίσκονται σημαντικά τοπία όπως ο Παρθενώνας, το Μουσείο της Ακρόπολης και ο Άρειος Πάγος. Η ανάπτυξη του συγκεκριμένου πεζοδρόμου εντάχθηκε στο έργο για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας που αποτέλεσε ένα κοινό πρόγραμμα των Υπουργείων Πολιτισμού και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, το οποίο ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του '90. Το πρόγραμμα περιελάμβανε την ανάπτυξη διαδρομών πεζού μεταξύ σημαντικών τοποσημών και αρχαιολογικών χώρων του κέντρου της Αθήνας, όπως η Ακρόπολη, το Θησείο και ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού.





Εικόνα 28. Ο Πεζόδρομος Διονυσίου Αρεοπαγίτου στην Αθήνα.



Εικόνα 29. Πεζοδρομημένες οδοί στο εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας. Διακρίνονται οι χρωματισμοί στο έδαφος, η τοποθέτηση χώρων στάσης και η κατακόρυφη σήμανση που, σε πρώτο χρόνο, ενημερώνει τους χρήστες για την αλλαγή του χαρακτήρα των οδών.

Αναφορικά με το Δήμο Αθηναίων, αξίζει να σημειωθεί πως μια ακόμη σημαντική δράση είναι η προώθηση εκτεταμένων πεζοδρομήσεων σε κεντρικές περιοχές όπως το εμπορικό τρίγωνο της πόλης. Οκτώ στενά δρομάκια του εμπορικού τριγώνου (Οδοί Χρυσοσπηλιωτίσσης, Νικίου, Πολυκλείτου, Βλαχάβα, Βύσσης, Καΐρη, Αγάθωνος και Καρόρη) πεζοδρομήθηκαν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις που εστίαζαν στην απαγόρευση της εισόδου των αυτοκινήτων με παρτέρια φύτευσης, παγκάκια, πινακίδες σήμανσης και ζωγραφισμένα σχέδια επί του οδοστρώματος (Εικόνα 29).



### Γ. Σχεδιασμός ζωνών ήπιας κυκλοφορίας

Η συγκεκριμένη μεθοδολογική επιλογή απαντάται σε σειρά πόλεων ανά τον κόσμο, με στόχο τον περιορισμό των ταχυτήτων κίνησης των οχημάτων και δίδεται, έτσι, προτεραιότητα στους πεζούς. Σε πολλές περιοχές προαστείων στις ΗΠΑ οι δρόμοι λειτουργούν στο πρότυπο αυτό. Στην Ευρώπη είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο αφού απαντάται συχνά σε βρετανικές και γερμανικές πόλεις. Για την οριοθέτηση των συγκεκριμένων περιοχών/ οδικών τμημάτων χρησιμοποιείται τόσο οριζόντια σήμανση, παρτέρια και τεχνητά εμπόδια, χρωματισμός οδοστρώματος ή αλλαγή του υλικού επίστρωσης του οδοστρώματος στο σύνολο ή τμήματα του οδικού δικτύου, όπως σε χώρους στάθμευσης και διαβάσεις. Άλλες παρεμβάσεις σχετίζονται με τον περιορισμό του πλάτους του οδικού άξονα στα σημεία των διαβάσεων, την ανάπτυξη μικτών επιφανειών και την ανάπτυξη αδιεξόδων. Οι παραπάνω μέθοδοι και τα παραδείγματα από την Μ. Βρετανία εντοπίζονται, επίσης, στις Γερμανία, Δανία, Βέλγιο και Ολλανδία. Μάλιστα, στη Φλάνδρα εντοπίστηκαν τα πρώτα woonerfs ή αλλιώς living streets τα οποία αποτελούν τεχνική υποβάθμισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ανάπτυξης δρόμων που προάγουν την κοινωνική συνοχή.

Αντίστοιχες παρεμβάσεις έχουν λάβει χώρα και σε ελληνικές πόλεις. Μολοντούτο, οι συγκεκριμένες σχεδιαστικές λύσεις είναι περιορισμένης έκτασης και εστιάζουν, κατά βάση, σε χρωματισμό ή αλλαγή υφής του οδοστρώματος και την τοποθέτηση υπερυψώσεων του οδοστρώματος σε σημεία διαβάσεων. Η Εικόνα 30 αποτυπώνει ένα τέτοιο παράδειγμα που εντοπίζεται στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου.



Εικόνα 30. Υπερυψωμένη διάβαση μπροστά από το Κτίριο Πολιτικών Μηχανικών στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου.

#### Δ. Ενίσχυση αστικού εξοπλισμού

Ένα σημαντικό στοιχείο που συμβάλει στην ενίσχυση της κίνησης και παρουσίας του πεζού στις πόλεις είναι ο αστικός εξοπλισμός. Η Λας Ράμπλας στη Βαρκελώνη, Ισπανία είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα πεζοδρόμου ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα στάσης και συζήτησης των πεζών. Τα καθιστικά σώματα είναι τοποθετημένα διάσπαρτα και με αυθορμητισμό ώστε να επιτρέπονται οι συζητήσεις των χρηστών του χώρου, κάτι που δεν ευνοείται από τα τυπικά παγκάκια.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό εργαλείο είναι η ανάπτυξη χώρων κοινωνικοποίησης κατά μήκος των οδών σε θέσεις που προηγουμένως καταλαμβάνονταν από στάθμευση (parklets) (Εικόνα 31). Το σύστημα αυτό είναι αρκετά διαδεδομένο ανά τον κόσμο. Τέτοιες παρεμβάσεις εντοπίζονται σε δρόμους του Σαν Φρανσίσκο, του Σάο Πάολο και του Τορόντο. Στον ευρωπαϊκό χώρο αποτελεί μια τάση με την επιλογή αυτή να υιοθετείται, κατά τα τελευταία χρόνια, στην Αγγλία.



Εικόνα 31. Parklet στη Ουάσινγκτον, DC, ΗΠΑ.

#### 1.3.3 Καλές Πρακτικές για το Ποδήλατο

Μια σειρά μέτρων έχουν υλοποιηθεί με σκοπό την εντατικοποίηση της χρήσης του ποδηλάτου, σε πολλές περιοχές του κόσμου, ιδιαίτερα στην Ευρώπη.

#### Α. Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων

Πρόκειται για μια διαδεδομένη πρακτική ανά τον κόσμο αφού προωθεί την, ουσιαστική αλλά και σε επίπεδο αντίληψης, ασφάλεια των ποδηλατών και, κατ' επέκταση, συμβάλει στην προώθηση της κίνησης των ποδηλατών. Σημειώνεται ότι οι ποδηλατοδρόμοι ενισχύουν την προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ με δεδομένο ότι αποτελούν υποδομές δίπλα σε υφιστάμενα πεζοδρόμια, με ομαλές επιφάνειες

κύλισης που επιτρέπουν σε ΑΜΕΑ την ομαλή κυκλοφορία σε αποκλειστικό διάδρομο. Στις ολλανδικές πόλεις, το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων είναι αρκετά μεγάλου μήκους με αποτέλεσμα να αξιοποιείται ως μέσο καθημερινής μετακίνησης για χιλιάδες Ολλανδούς. Στο Μιούνστερ της Γερμανίας, επίσης, έλαβε χώρα μια στρατηγική για την προώθηση του ποδηλάτου που στόχευε στην ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών, τόσο αυτόνομων όσο και μικτών (πεζών και ποδηλάτων ή λεωφορείων και ποδηλάτων), μια στρατηγική που επίσης εφαρμόστηκε και σε πόλεις των ΗΠΑ, όπως η Ουάσιγκτον και η Φιλαδέλφεια. Αντίστοιχου τύπου σχεδιαστικές λύσεις έλαβαν χώρα στο Μανχάιμ στη Γερμανία, στο Γκντάνσκ στην Πολωνία, στη Λιουμπλιάνα στη Σλοβενία καθώς και στο Λονδίνο στο Ηνωμένο Βασίλειο. Και στην Αμερική και τον Καναδά εντοπίζονται ποδηλατόδρομοι, όπως σε πόλεις του Τέξας και του Οντάριο στον Καναδά. Η ανάπτυξη του δικτύου ποδηλατοδρόμων συνοδεύεται με λοιπή υποδομή, όπως ποδηλατοστάσια, σήμανση και σηματοδότηση των ποδηλατοδρόμων. Τέτοια παρέμβαση εντοπίζεται στην Αλεξανδρούπολη, όπου ένα δίκτυο ποδηλάτου κατασκευάστηκε προσφάτως. Άλλες ελληνικές πόλεις που έχουν ανεπτυγμένο δίκτυο είναι η Καρδίτσα, ο Βόλος, η Λάρισα, η Αλεξανδρούπολη και το Ρέθυμνο.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι δεν αρκεί να υλοποιείται απλώς ανάπτυξη δικτύου αλλά ο σχεδιασμός να είναι εκτενής και ικανοποιητικός εξυπηρετώντας ένα μεγάλο μέρος της πόλης καθώς και την προσπελασιμότητα σε σημαντικές χρήσεις και τοπόσημα. Κάτι τέτοιο εξάγεται και από έρευνα των μελετών περίπτωσης στην Ευρώπη, όπου το ποδήλατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πρόσβαση στη Φιλαρμονική του Αμβούργου, Γερμανία, του Βασιλικού Θεάτρου στη Στοκχόλμη, Σουηδία, στο Ενωδρείο της Βαρκελώνης, Ισπανία και Γένοβα, Ιταλία και την Κεντρική Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ, Ολλανδία (Πίνακας 3). Στην τελευταία περίπτωση, μάλιστα, παρέχεται η δυνατότητα υπογείου χώρου στάθμευσης ποδηλάτων με αποτέλεσμα να μην απαιτείται η πεζή μετακίνηση στο εξωτερικό του κτιρίου και να προστατεύεται το ποδήλατο από φθορά και κλοπές. Άλλωστε, οι ολλανδικές πόλεις παρουσιάζουν ανεπτυγμένα δίκτυα ποδηλάτου αφού χρησιμοποιείται ως καθημερινό μέσο μετακίνησης, όπως στην περίπτωση του Άμστερνταμ.

Τέλος, συχνά εντοπίζεται η ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών σε ανενεργά ή εγκαταλελειμμένα σιδηροδρομικά δίκτυα. Ο λόγος είναι πως η συγκεκριμένη επιφάνεια παρέχει μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για ανάπτυξη δικτύου ποδηλάτου λόγω του γραμμικού της χαρακτήρα και του αναγλύφου της. Τέτοια παραδείγματα είναι τόσο αστικά όσο και υπεραστικά. Τυπικό παράδειγμα παρέμβασης αυτής της φιλοσοφίας στον αστικό χώρο αποτελεί το Χάι Λάιν στη Νέα Υόρκη (Εικόνα 32).





Εικόνα 32. Γραμμικό πάρκο High Line στη Νέα Υόρκη, ύστερα από επανάχρηση της πρώην σιδηροδρομικής γραμμής.

## **B. Ανάπτυξη Ραμπών για Μεταφορά Ποδηλάτων**

Εκτός από τη χρήση των ραμπών για την μετακίνηση ατόμων με προβλήματα κινητικότητας, ράμπας (ακόμη και με μεγαλύτερη κλίση) μπορούν να αξιοποιηθούν για την μετακίνηση των ποδηλάτων σε περιοχές με διαφορά επιπέδων. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα που αποτυπώνεται στην Εικόνα 31, όπου μια επιμήκης ράμπα με μεγάλη κλίση αξιοποιείται από ποδηλάτες για να μεταφέρουν τα ποδήλατά τους, εξοικονομώντας δυνάμεις σε σχέση με την περίπτωση που ένα τέτοιο σύστημα θα απουσίαζε.



Εικόνα 33. Ράμπα για τη μετακίνηση ποδηλάτων σε διαφορετικά επίπεδα.

### **1.3.4 Καλές Πρακτικές για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM)**

Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί μια ακόμη χαρακτηριστική παράμετρο για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και της προσβασιμότητας ΑΜΕΑ.

Σημαντική παράμετρος στις περισσότερες πόλεις του κόσμου είναι η παροχή ικανοποιητικής κάλυψης της πόλης από μέσα μαζικής μεταφοράς. Κάτι τέτοιο, μάλιστα, είναι ακόμη πιο έντονο σε περιοχές όπου σημαντικά τοπόσημα εντοπίζονται. Σε μελέτη της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας (Μπακογιάννης, 2018), εξετάστηκε η προσπελασιμότητα σε τοπόσημα έξι πόλεων: Βασιλική Όπερα της Σουηδίας, Βασιλικό Θέατρο της Δανίας, Φιλαρμονική του Αμβούργου, Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ, Ενυδρείο της Βαρκελώνης και Ενυδρείο της Γένοβας. Διαπιστώθηκε στο σύνολο των παραπάνω μελετών πως η κάλυψη των ευρύτερων περιοχών είναι αρκετά ικανοποιητική. Στην περίπτωση της περιοχής του Βασιλικού Θεάτρου της Σουηδίας, για παράδειγμα, διαπιστώθηκε πως 41 λεωφορειακές γραμμές συνδέουν το εν λόγω τοπόσημο με διάφορες περιοχές της πόλης, με αποτέλεσμα η συχνότητα των δρομολογίων να είναι υψηλή. Σημαντικό ακόμη ζήτημα είναι ο σχεδιασμός με γνώμονα τη σύνδεση των διαφόρων μέσων μεταφοράς, όπως αποτυπώνεται στο σχετικό πίνακα που συνοψίζει τα πορίσματα της συγκεκριμένης έρευνας. Η πολυτροπικότητα στη μετακίνηση είναι κάτι που ενισχύεται, με τη χρήση ακόμη και αμφίβιων λεωφορείων στην πόλη του Αμβούργου στη Γερμανία.

Πίνακας 3: Προσπέλαση Τοποσήμων σε Έξι Πόλεις στην Ευρώπη.

	Στοκχόλμη	Κοπεγχάγη	Αμβούργο	Άμστερνταμ	Βαρκελώνη	Γένοβα
<b>Οργάνωση/Διαχείριση Επικέντρου (Χρήσεις Γη)</b>	+	+	+	+	+	+
<b>Σταθμοί Μετρό/Τραμ</b>	100-250 m	250 m	200-300 m	(200-) 500 m	200-300 m	100-200 m
<b>Στάσεις Λεωφορείων/Τρόλεϊ</b>	100-250 m	>50 m	50 m + αμφίβιο λεωφορείο	250 m	>50 m	>50 m
<b>Ποδηλατική Υποδομή</b>	+	+	+	+(υπόγειος χώρος στάθμευσης)	+	+(έλλειψη σε ποδηλατοστάσια)
<b>Θαλάσσια Συγκοινωνία</b>	+	+	+	+	-	+

Όπως είναι εμφανές στον παρακάτω πίνακα, οι στάσεις των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας απέχουν πολύ μικρή απόσταση από σημαντικά τοπόσημα. Πράγματι, οι στάσεις πρέπει να επιτρέπουν την μετακίνηση με περπάτημα μικρών αποστάσεων ώστε να είναι δυνατή η χρήση τους από το σύνολο του πληθυσμού. Για τον ίδιο λόγο, παρατηρείται τάση αναβάθμισης των στάσεων και σημείων αναμονής με παραδείγματα την Πράγα της Τσεχίας και Βαρσοβία της Πολωνίας. Στο Λονδίνο μια άλλη πρακτική που συμβάλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών είναι η

χαρτογράφηση των στάσεων και των διαδρομών των λεωφορείων. Επίσης, η ανάπτυξη συστημάτων τηλεματικής τόσο για τον εκτιμώμενο χρόνο αναμονής όσο και για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των λεωφορειακών γραμμών μέσω της εφαρμογής σε έξυπνα τηλέφωνα, αποτελεί μια ακόμη πρακτική που βρίσκει εφαρμογή στο εξωτερικό (π.χ. Βερολίνο) αλλά και την Ελλάδα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, κ.λπ.).

Πέραν της εξυπηρέτησης, μια σημαντική παράμετρος που επηρεάζει την ένταση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι το κόστος της. Η παροχή **δωρεάν** δημόσιας συγκοινωνίας στο Τάλιν της Εσθονίας και στο Λουξεμβούργο έχει ως αποτέλεσμα την ενθάρρυνση του κοινού υπέρ των ΜΜΜ.

### 1.3.5 Καλές Πρακτικές για την Οδική Ασφάλεια

Για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, μια σειρά παρεμβάσεων προωθούνται όπως η δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, η κατασκευή διαβάσεων, η ανεξάρτητη κίνηση ποδηλατών από το χώρο κίνησης ΙΧ αυτοκινήτων και η υποβάθμιση οδικών αξόνων σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ώστε το όριο ταχύτητας σε γειτονίες να είναι χαμηλό. Πέραν των παραπάνω, δύο ακόμη κρίσιμα μέτρα εντοπίζονται εξετάζοντας τις διεθνείς πρακτικές:

#### **A. Δημιουργία ζώνης προστασίας περιμετρικά σχολικών μονάδων**

Στην Αθήνα της Τζόρτζια των ΗΠΑ, το 2012, καταρτίστηκε ένα πιλοτικό πρόγραμμα στο οποίο συμμετείχαν πέντε σχολικές μονάδες και που ενσωμάτωσε καλές πρακτικές για τη δημιουργία ζωνών φιλικών προς τον πεζό και την αύξηση του βαθμού οδικής ασφάλειας. Μεταξύ άλλων μέτρων, που περιελάμβαναν το σχεδιασμό χρωματιστών διαβάσεων και την τοποθέτηση χρονομέτρων στους φωτεινούς σηματοδότες, τοποθετήθηκαν πινακίδες που αξιοποιούσαν την ηλιακή ενέργεια για να ενημερώνουν τους οδηγούς για την ταχύτητά τους, σε συνδυασμό με την παράλληλη ενημέρωση για το όριο και για το γεγονός πως στο σημείο αυτό διέρχονται μαθητές. Στόχος ήταν η μείωση της μέσης ταχύτητας των αυτοκινήτων κατά 30%.

#### **B. Ανακατασκευή κόμβων σε κρίσιμα σημεία του δικτύου**

Η ανακατασκευή διασταυρώσεων είναι μια διαδεδομένη πρακτική. Κυρίαρχο μοτίβο σχεδιασμού είναι ο κυκλικός κόμβος που βρίσκει εφαρμογή σε πολλές περιπτώσεις στην Ευρώπη. Στο Λονδίνο όπως και σε άλλες βρετανικές πόλεις απαντάται σε διάφορες κλίμακες, από την πολύ μικρή (mini-roundabouts) έως και πιο εκτεταμένης μορφής. Αντίστοιχες παρεμβάσεις απαντώνται ενδεικτικά στο Βελιγράδι στη Σερβία και στις πόλεις Φάρο και Λάγκος, στην Πορτογαλία.

Στο ίδιο πλαίσιο, αρκετές πόλεις στην Ελλάδα προχωρούν στον ανασχεδιασμό των κόμβων και τη δημιουργία κόμβων κυκλικής κίνησης. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι ο Βόλος και η Λάρισα που, προσφάτως, αναπτύχθηκαν κυκλικοί κόμβοι στις εισόδους των πόλεων αλλά και σε σημεία τα οποία παρουσίαζαν υψηλούς φόρτους.

Κυκλικοί κόμβοι, όμως, υλοποιούνται και σε κόμβους που διαχειρίζονται μικρότερους φόρτους, στα πρότυπα του εξωτερικού, όπως στη Λάρνακα της Κύπρου, το Ναύπλιο και το Ηράκλειο της Κρήτης.

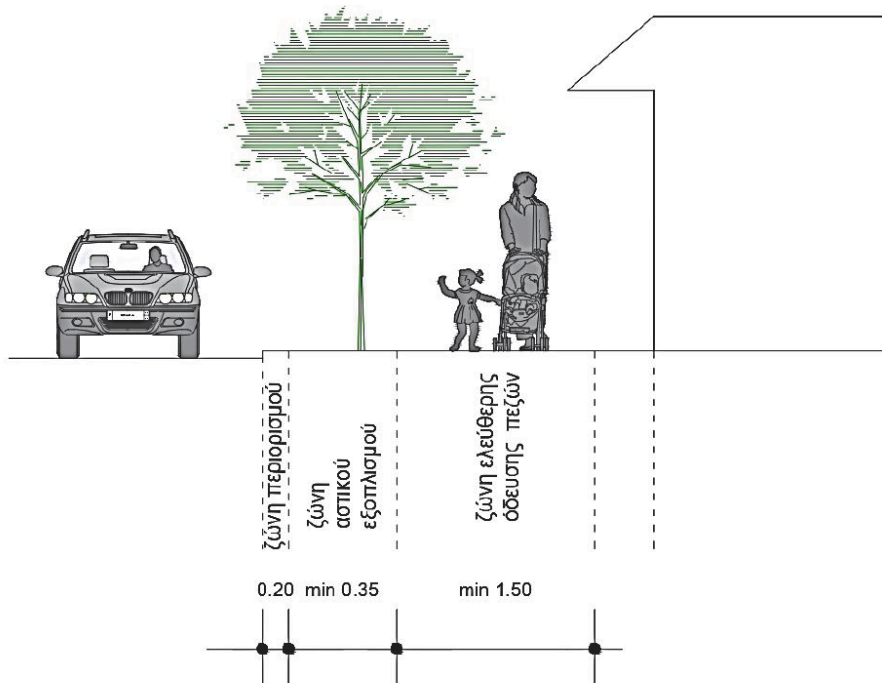
## 1.4 Παρεμβάσεις

### 1.4.1 Παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους/οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πλατείες

Στο πλαίσιο των παρεμβάσεων σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας αλλά και πλατείες προτείνονται τα εξής:

- Πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών, βάσει της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/123964/1561 (ΦΕΚ 6213/Β/2022) υπουργικής απόφασης

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της παραπάνω απόφασης, σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με ελάχιστο απαραίτητο πλάτος 1,5μ., ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη εγκάρσια κλίση 2%.



Εικόνα 34: Ελεύθερη ζώνη περπατήματος (πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)



Στο προηγούμενο σχήμα φαίνεται η ενδεικτική διαμόρφωση ενός πεζοδρομίου με το ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης περπατήματος. Μέσω των απαραίτητων παρεμβάσεων είναι αναγκαίο κάθε πεζοδρόμιο να αποκτήσει το συγκεκριμένο διαθέσιμο χώρο.

- Δημιουργία επιφανειών ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντιολισθηρών, με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας

Η επαρκής προσβασιμότητα για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες απαιτεί αδιαμφισβήτητα ένα πραγματικό σταθερό και συνεχές δάπεδο για τη βάδισή τους, ενώ παράλληλα να δεν δυσχαιρένεται και η κίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων. Συνήθως αποτελείται από προσαρμοσμένους κυβόλιθους, οι οποίοι προσφέρουν τόσο άνετη κίνηση όσο και αισθητική αναβάθμιση σε μία περιοχή.



Εικόνα 35: Σταθερό, συνεχές και επιμελές αρμολόγημα (πηγή: <https://www.stonisi.gr/post/3211/oloklhrwthhkan-oi-ergasies-sto-telwneio-mylilnhns-pics>)

Μέσα από την ανακτασσκευή του δαπέδου των πεζοδρομίων θα μπορούν να συνδυαστούν διαφορετικά χρώματα για απόδοση καλύτερης αναγνωσιμότητας και ευκολότερης χρήσης της εν λόγω υποδομής.

- Τοποθέτηση σχαρών **εκτός** της όδευσης τυφλών ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με κενά μεταξύ των ράβδων τους μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01 μ.) ώστε να δημιουργούν πυκνό πλέγμα



Είναι ιδιαίτερο σημαντικό, η όδευση τυφλών να παραμένει συνεχής και καθαρή από εμπόδια. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει τυχόν αντικείμενα όπως σχάρες να τοποθετούνται εκτός της όδευσης τυφλών με σκοπό την ανεμπόδιστη κίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης. Επίσης θα πρέπει να έχουν μικρά κενά για να σχηματίζουν ένα πυκνό πλέγμα.



Εικόνα 36: Τοποθέτηση σχαρών στο πεζοδρόμιο (πηγή: <https://es.dreamstime.com/>)

Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να συνεχίζεται η κίνηση των πεζών χωρίς προβλήματα ή σημειακές ασυνέχειες.

- Φύτευση των δένδρων **εκτός** της ελεύθερης όδευσης πεζών

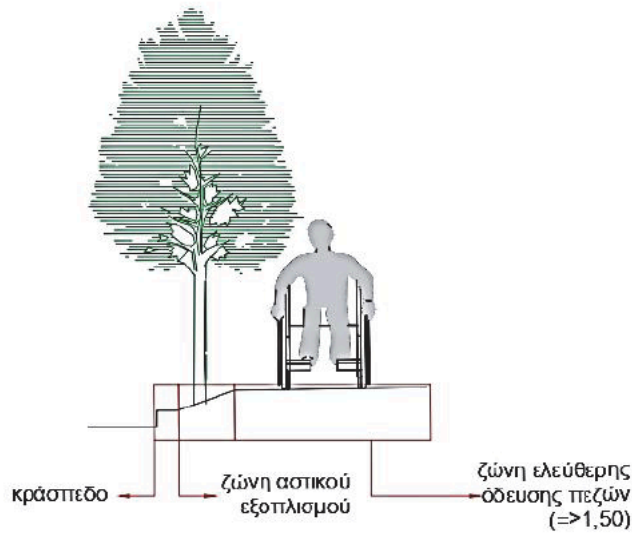
Σύμφωνα με το άρθρο 20 της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/123964/1561 (ΦΕΚ 6213/Β/2022) υπουργικής απόφασης, η φύτευση πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε (α) το ριζικό σύστημα να μην δημιουργεί καταστροφές στην υπόβαση και στην επιφάνεια βάδισης, (β) να εξασφαλίζεται ο επαρκής χώρος για την ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών και (γ) να είναι εύκολη στην συντήρηση και να ικανοποιεί τους βιοκλιματικούς και αισθητικούς της ρόλους. Επιπλέον αυτών, η λογική της φύτευσης στον οδικό χώρο οφείλει να ακολουθεί έναν συνολικότερο σχεδιασμό δημιουργίας «πράσινων διαδρομών» και δικτύων πρασίνου στον ευρύτερο οικιστικό ιστό και να εξυπηρετεί κατά το δυνατόν στόχους και κριτήρια όπως η βάδιση υπό σκιάν η περιορισμένη άρδευση και τακτική συντήρηση.



Εικόνα 37: Κανάλι βιοφιλτραρίσματος (πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)

- Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών

Παρόμοια με τη φύτευση έτσι και κάθε είδους αστικός εξοπλισμός όπως παγκάκια, κάδοι απορριμμάτων, στάσεις λεωφορείου, κ.α. οφείλουν να τοποθετούνται **εκτός** της ελεύθερης ζώνης όδευσης περπατήματος των 1.5μ. (σε συνιστώμενο ελάχιστο πλάτος 0.60m).

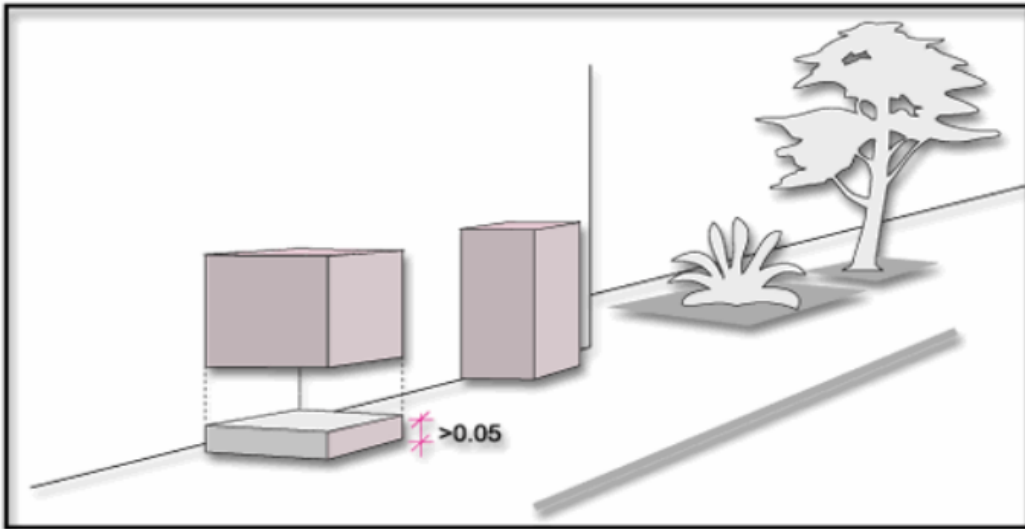


Εικόνα 38: Θέση αστικού εξοπλισμού (πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)

Μέσα από μία διαμόρφωση όπως η παραπάνω, ο αστικός εξοπλισμός δεν αποτελεί εμπόδιο στην κίνηση των πεζών, ενώ παράλληλα ενισχύεται η λειτουργικότητα του πεζοδρομίου, καθώς ο χρήστης γνωρίζει τη θέση του εξοπλισμού. Ακόμα, αναφέρεται πως αναβαθμίζεται και η αισθητική του οδικού περιβάλλοντος που έχει πλέον μία αρτιότερη οργάνωση.

- Προβολή και σήμανση επί του δαπέδου στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπόμενων προεξεχόντων στοιχείων εφόσον βρίσκονται σε ύψος < 2,20 μ.

Η ύπαρξη εμποδίων δυσχεραίνει σε μεγάλο βαθμό την κίνηση των πεζών και ως εκ τούτου ο σχεδιασμός οφείλει να μεριμνησεί με αποτελεσματικό τρόπο για την άρτια προβολή και σήμανσή τους επί του δαπέδου του πεζοδρομίου. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούν οι πεζοί και ειδικότερα τα άτομα περιορισμένης όρασης να ενημερώνονται έγκαιρα για τα εμπόδια και έτσι να μην θέτουν σε κίνδυνο τη σωματική τους ακεραιότητα ή να βαδίζουν χωρίς άνεση.

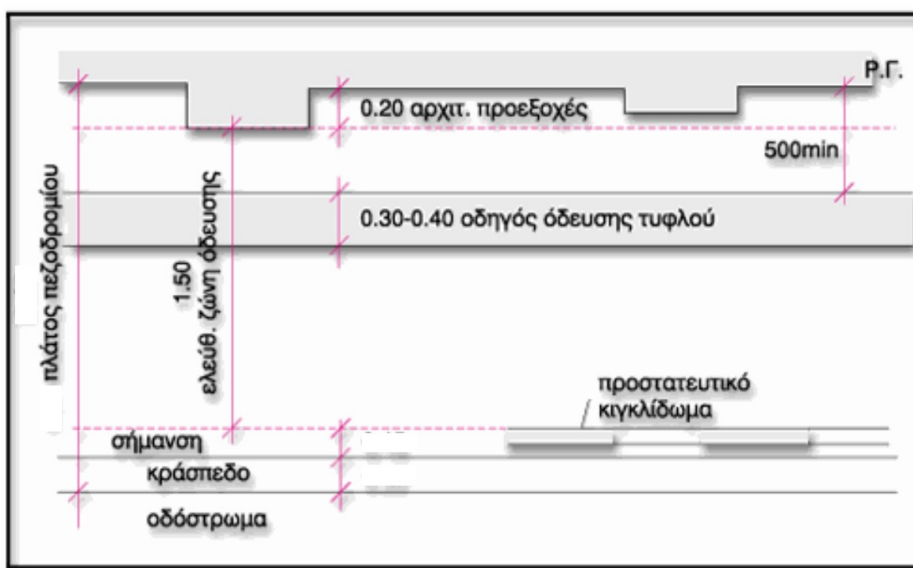


Εικόνα 39: Επισήμανση εμποδίων (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ)

Η παραπάνω εικόνα δείχνει μία ενδεικτική επισήμανση εμποδίων. Η χρησιμότητα μίας τέτοιας παρέμβασης είναι ιδιαίτερα μεγάλη, και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο να αποτελέσει μία πρακτική με ευρεία χρήση στο αστικό οδικό περιβάλλον.

- **Μη** τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων **κάθετα** προς την πορεία κίνησης των πεζών.

Στο ίδιο μήκος κύματος με τις προηγούμενες παρεμβάσεις, έτσι και στο σημείο αυτό, οφείλει να τονιστεί πως εντός της ελεύθερης ζώνης βαδίσματος, δεν πρέπει να υπάρχουν εμπόδια κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών, όπως στύλοι, κιγκλιδώματα, κ.α.

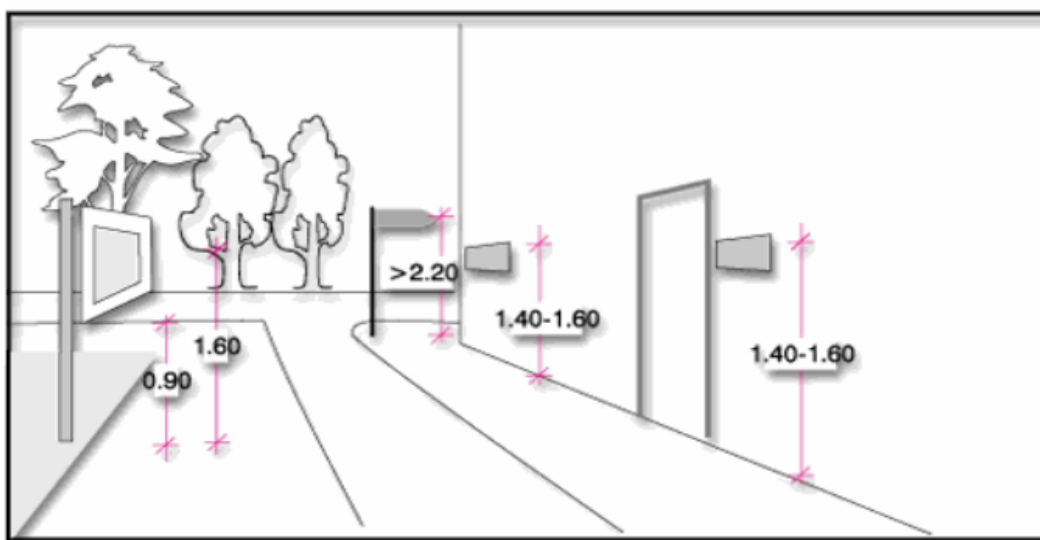


Εικόνα 40: Θέση εμποδίων κάθετων στην πορεία των πεζών (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ)

Όπως παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα, η θέση όλων αυτών των εμποδίων πρέπει να είναι στην **άκρη** του πεζοδρομίου, σε σύμπνοια με τον υπόλοιπο αστικό εξοπλισμό, προκειμένου να παραμένει ανεμπόδιστη η κίνηση των πεζών. Δεν είναι λίγες οι φορές όπου στύλοι, οι πινακίδες σήμανσης εμποδίζουν την κίνηση των πεζών. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητη η σταδιακή απομάκρυνση τους από την ελεύθερη ζώνη όδευσης και η μεταφορά τους στην άκρη της εν λόγω υποδομής.

- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης

Η σήμανση καλό θα ήταν να αναφέρεται σε όλους τους χρήστες της οδού και ως εκ τούτου θα έπρεπε να τοποθετείται σε κατάλληλο ύψος, έτσι ώστε να είναι αναγνωρίσιμη.



Εικόνα 41: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ)

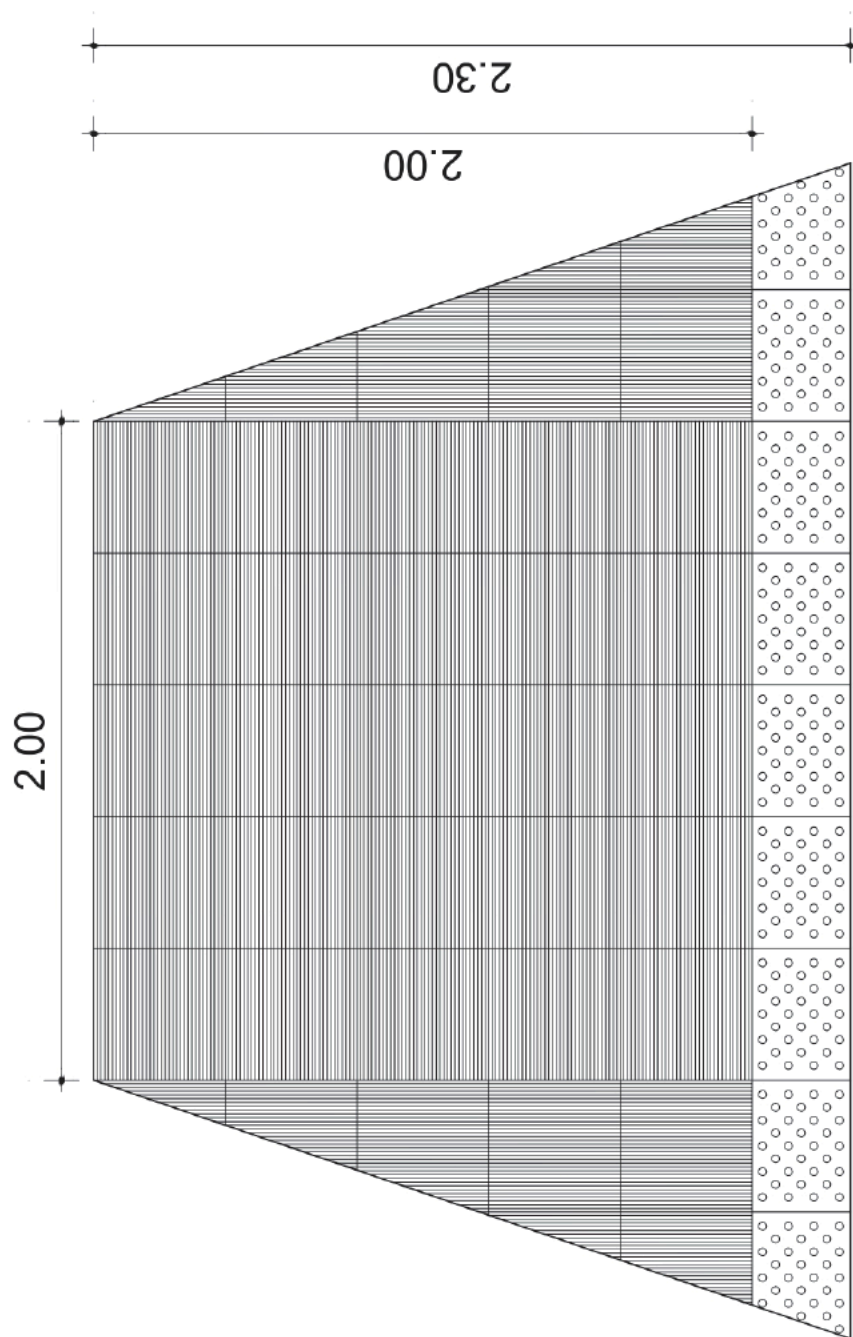
Η παραπάνω εικόνα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, καθώς δείχνει πιθανές πινακίδες σήμανσης, οι οποίες τοποθετούνται σε ένα ύψος, όπου ακόμα και χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου μπορούν να τις διαβάσουν με σχετική άνεση.

- Πρόβλεψη σήμανσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ στις διασταυρώσεις διαδρομών ατόμων με αναπηρία με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομος, κλπ.

Η σήμανση κινδύνου αποτελεί ένα πραγματικά ουσιαστικό εργαλείο για την προστασία των ατόμων με αναπηρία κατά την κίνηση τους στο αστικό οδικό περιβάλλον. Για το σκοπό αυτό προτείνεται η τοποθέτηση σήμανσης κινδύνου σε όλες τις απαραίτητες τοποθεσίες, προκειμένου να ειδοποιούνται έγκαιρα τα άτομα με αναπηρία, χωρίς να διακινδεύσουν τη σωματική τους ακεραιότητα.

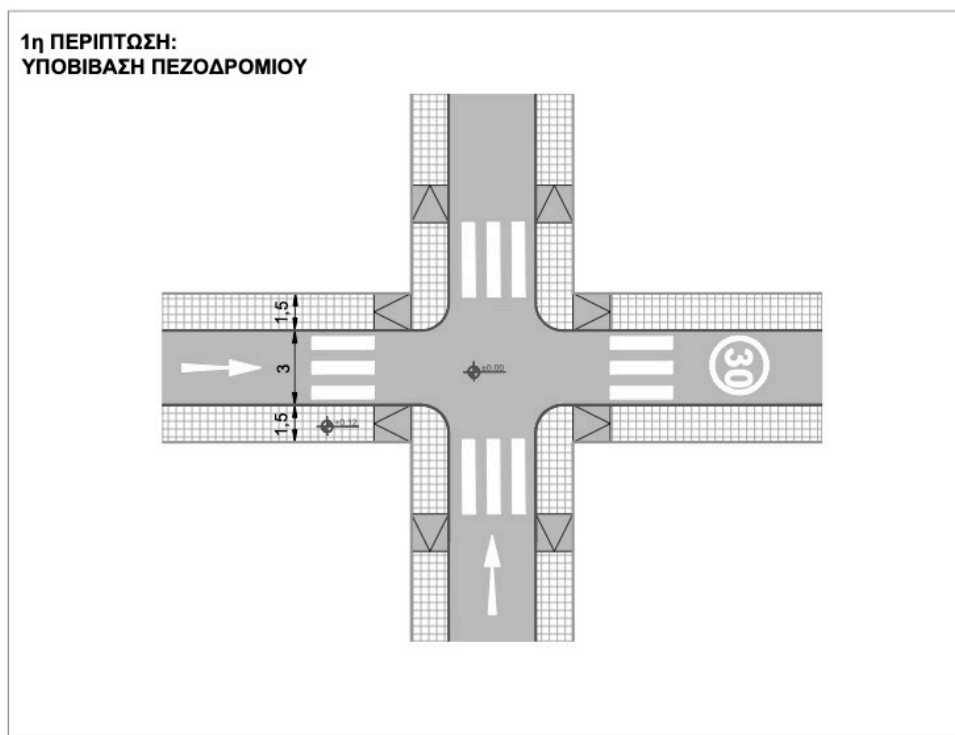
- Ράμπες ΑΜΕΑ – ράμπες διευκόλυνσης κίνησης πεζών

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/123964/1561 (ΦΕΚ 6213/Β/2022) υπουργικής απόφασης, κατά τη διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. Ειδικότερα στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευάζονται εγκάρσιως του πεζοδρομίου κεκλιμένα επίπεδα με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Όπου τεχνικά δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί κλίση της ράμπας πεζοδρομίου μέχρι 5% ή ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται μέγιστη κλίση της ράμπας μέχρι 8%. Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά.

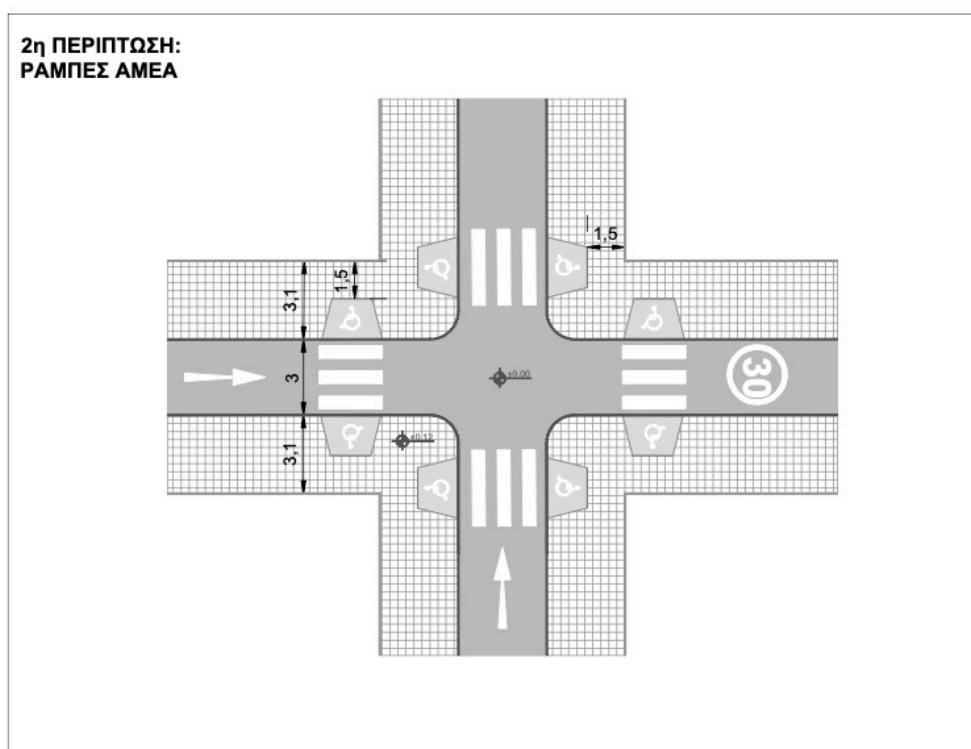


Εικόνα 42: Κάτοψη κεκλιμένου επιπέδου (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)

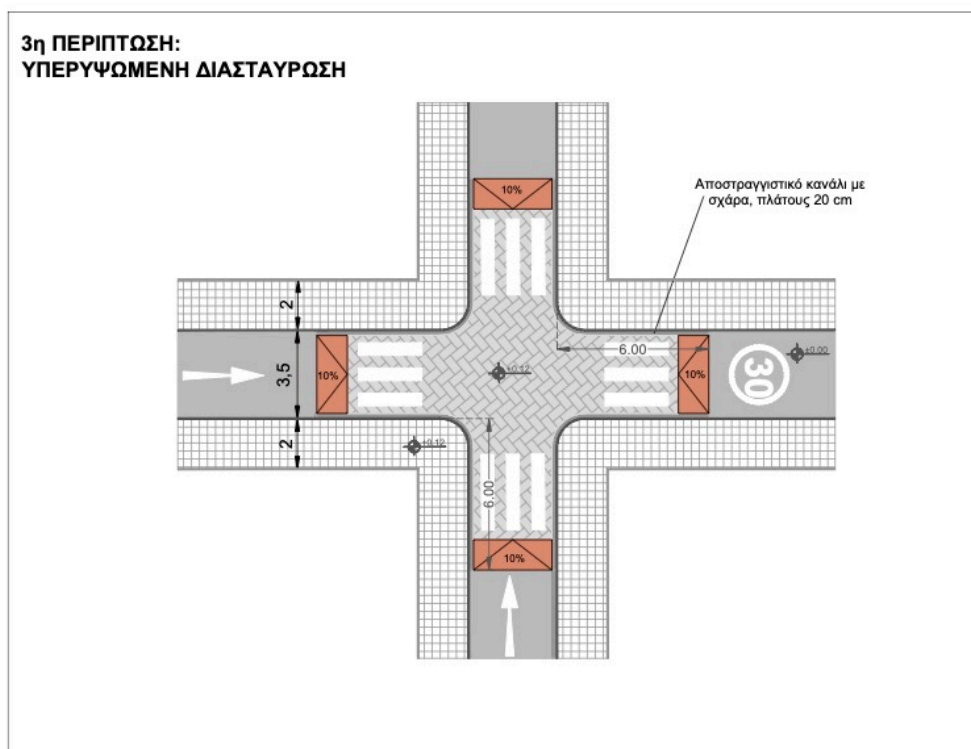




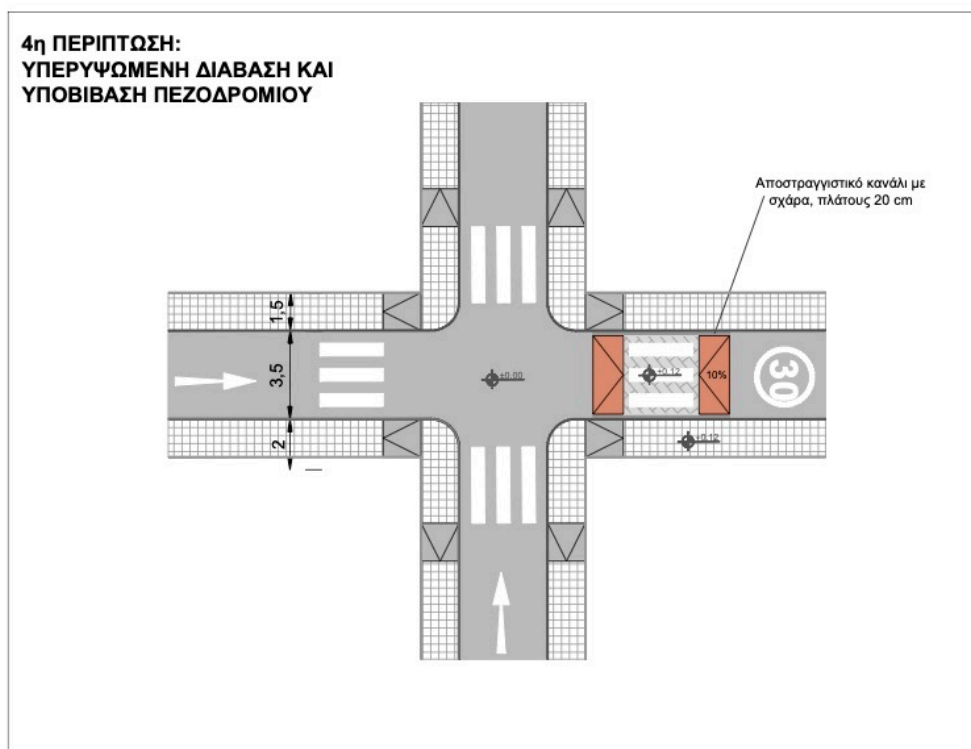
Εικόνα 43: Τυπική υποβίβαση πεζοδρομίου σε περίπτωση ανεπαρκούς πλάτους πεζοδρομίου (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022)



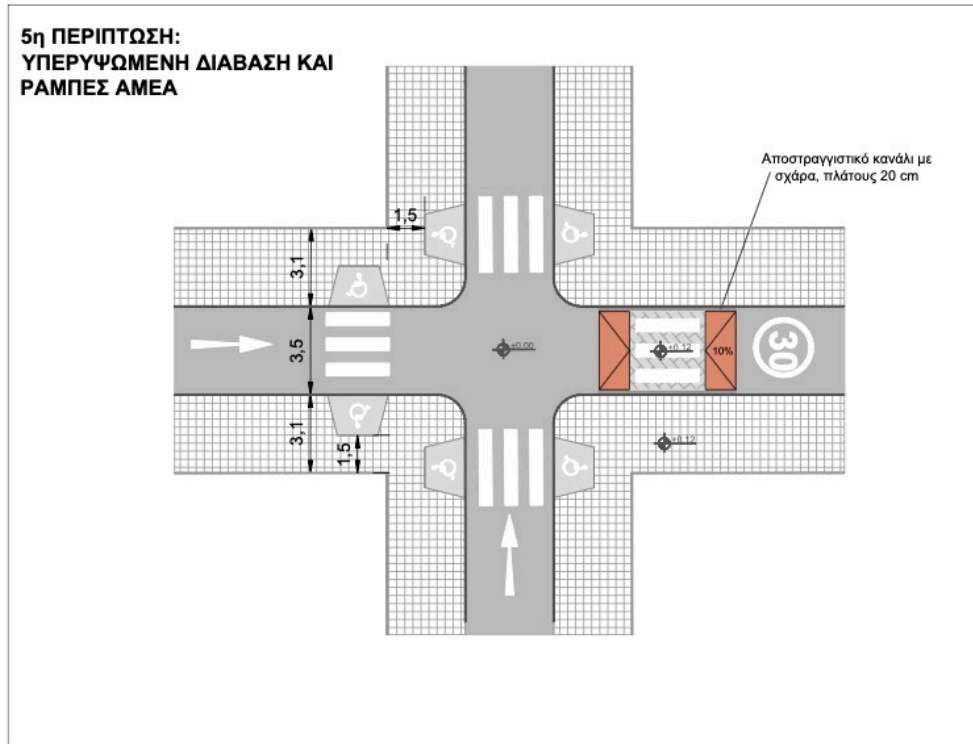
Εικόνα 44: Τυπικές ράμπες ΑμεΑ (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022)



Εικόνα 45: Τυπική υπερυψωμένη διασταύρωση (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022)



Εικόνα 46: Τυπική υπερυψωμένη διάβαση και υποβίβαση πεζοδρομίου (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022)



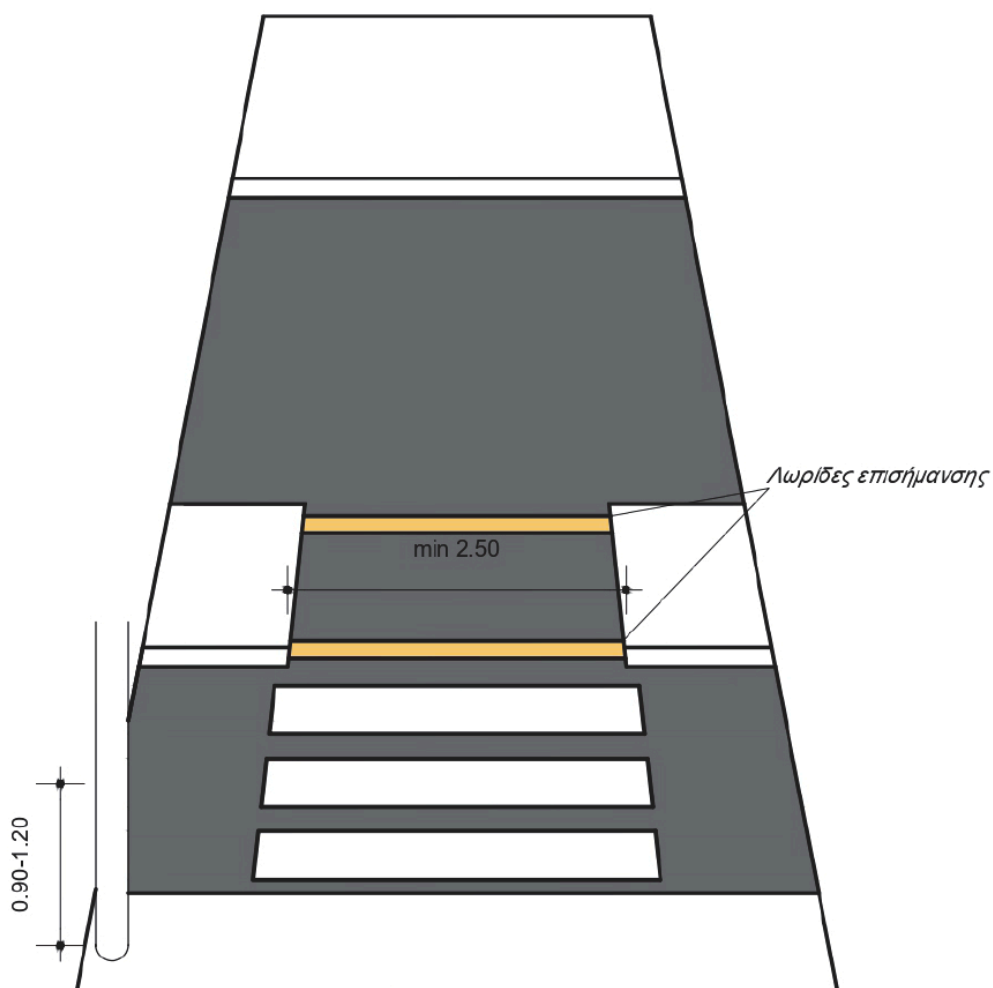
Εικόνα 47: Τυπική υπερυψωμένη διάβαση και ράμπες ΑμεΑ (Πηγή: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, 2022)

#### 1.4.2 Παρεμβάσεις σε νησίδες

Οι νησίδες συνιστούν κομβικές διαμορφώσεις για να μπορούν οι πεζοί να διασχίσουν με ασφάλεια ορισμένα οδικά τμήματα, έχοντας μάλιστα τη δυνατότητα να διακόψουν την κίνησή τους. Συνεπώς, αποτελούν κύρια προϋπόθεση για ένα προσβάσιμο αστικό περιβάλλον. Οι παρεμβάσεις που είναι κατάλληλες για τις νησίδες είναι οι κάτωθι:

- Κατάλληλος σχεδιασμός νησίδας

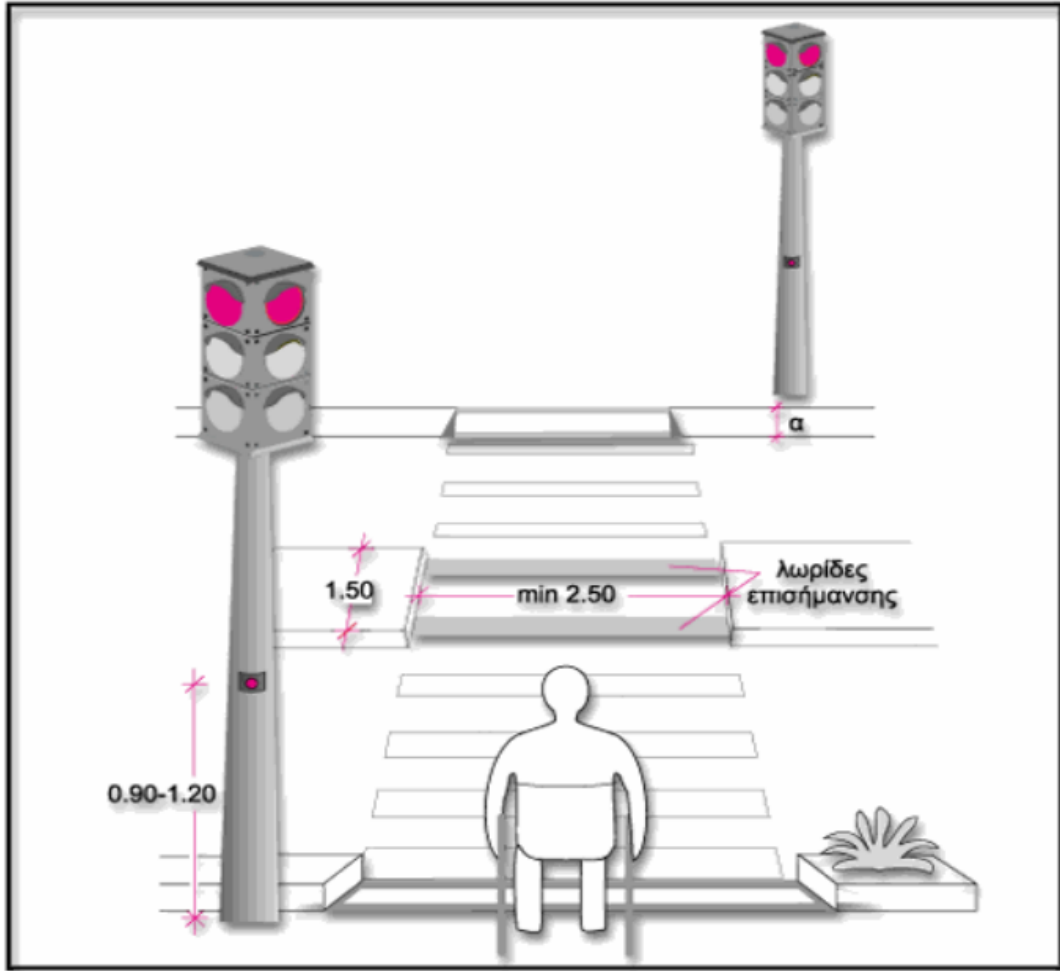
Οι νησίδες πρέπει να είναι κατάλληλου πλάτους (>1,5μ.) αλλά και να έχουν τη σωστή διαμόρφωση **προκειμένου να μπορούν να δεχθούν τη στάση των πεζών με επιτυχία**. Σημαντική σημείωση είναι πως σε περίπτωση πλάτους <3μ., τότε η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες τύπου Β: “ΚΙΝΔΥΝΟΣ”. Νησίδες χωρίς τον κατάλληλο σχεδιασμό και το απαραίτητο πλάτος μπορεί να εγείρουν ιδιαίτερο κίνδυνο για τους πεζούς.



Εικόνα 48: Διάβαση με νησίδα (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)

- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης

Όπως και στην περίπτωση των πεζοδρομίων και των διαβάσεων, έτσι και στις νησίδες, η διαδικασία σχεδιασμού πρέπει να μεριμνήσει για την εγκατάσταση προσβάσιμης σήμανσης.



Εικόνα 49: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης σε νησίδες (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ)

Απότοκο τέτοιων παρεμβάσεων είναι τα άτομα με αναπηρία να αποκτήσουν τη δυνατότητα να διασχίζουν κάθε οδικό τμήμα άνετα και έχοντας πλήρη γνώση του οδικού περιβάλλοντος.

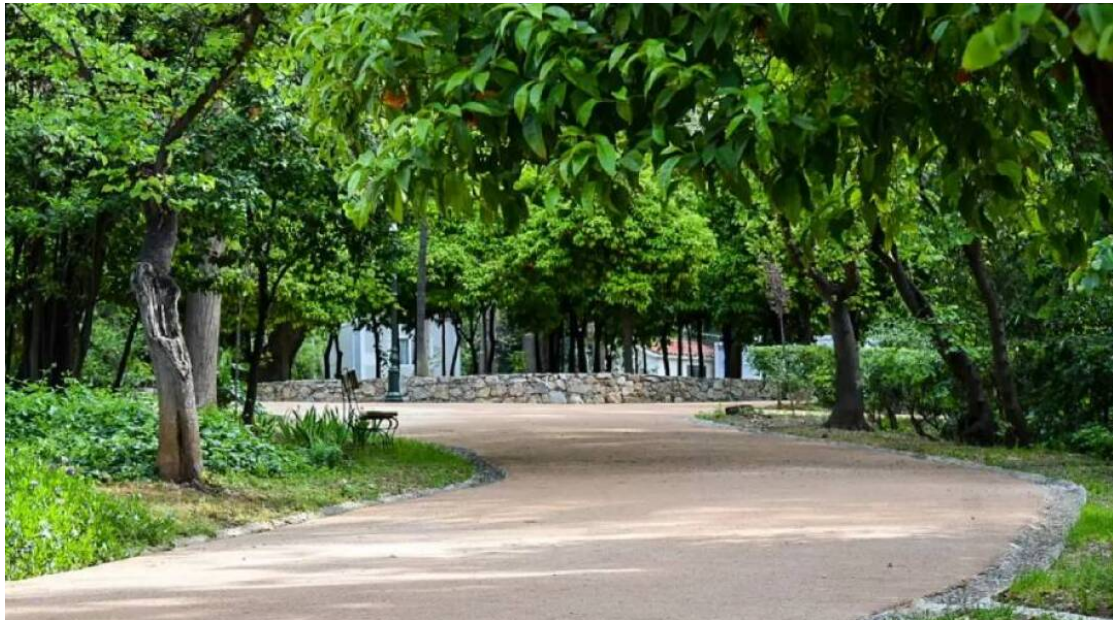
#### 1.4.3 Παρεμβάσεις σε χώρους πρασίνου & άλση

Οι δημόσιοι χώροι δεν περιορίζονται μόνο στα πεζόδρομα, στους πεζόδρομους, τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας και τις πλατείες. Αντιθέτως, εμπεριέχουν και χώρους πρασίνου και άλση, στα οποία οφείλει να τονισθεί ότι χρειάζεται η κατάλληλη μέριμνα διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου. Οι παραπάνω χώροι, όπως και οι δασικές εκτάσεις εντός ορίων οικισμών πρέπει να είναι προσβάσιμοι σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα. Στις εισόδους και εξόδους των χώρων πρέπει να διαμορφώνονται κατάλληλες κλίσεις, να υπάρχει σχετική σήμανση σε κατάλληλο ύψος και σε γραφή BRAILLE κ.α.. Εφόσον οι χώροι περιβάλλονται από μόνιμη περίφραξη το άνοιγμα της θύρας σε κάθε είσοδο και έξοδο θα πρέπει να είναι > 1,20μ και να σημαίνεται στο δάπεδο. Στις εισόδους και εξόδους καθώς και στα

σημεία ενδιαφέροντος πρέπει να τοποθετούνται πινακίδες σήμανσης/ πληροφοριακοί **χάρτες** σε **συμβατική** και **ανάγλυφη** μορφή ή/και σε γραφή Braille (σε ύψος 1,40-1,60μ από το τελικό διαμορφωμένο έδαφος) και σε θέσεις προσβάσιμες και από άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο και άτομα με οπτική αναπηρία. Το κείμενο πρέπει να είναι σύντομο και κατανοητό (άρθρο 22).

- Πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών

Όπως αναφέρθηκε η ελευθέρη ζώνη (ελάχιστου πλάτος 1,5μ) διαδραματίζει κομβικό ρόλο στην κίνηση των πεζών και των ατόμων με αναπηρία. Είναι αναγκαίο ακόμα και σε χώρους πρασίνου ή άλση να εξασφαλίζεται η συγκεκριμένη ζώνη, με σκοπό την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών με ομαλή επιφάνεια κύλισης για εξυπηρέτηση των αμαξιδίων



Εικόνα 50: Ελεύθερη όδευση περπάτηματος σε άλση και χώρους πρασίνου (πηγή: <https://www.athensvoice.gr/life/life-in-athens/757727/ethnikos-kipos-nea-dentra-fyta-kai-anavathmismenoi-diadromoi/>)

Μέσω των απαραίτητων παρεμβάσεων κρίνεται απαραίτητο κάθε χώρος πρασίνου να αποκτήσει τις κατάλληλες διαδρομές για πεζούς.

- Πρόβλεψη οδηγού τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αναπηρίες όρασης

Ο οδηγός τυφλών είναι ένα πολύ σημαντικό μέρος της υποδομής περπατήματος. Σε αυτό το πλαίσιο δεν πρέπει να λείπει από οργανωμένες διαδρομές πεζών. Άρα, χρειάζεται η σχετική μέριμνα για δημιουργία τέτοιων στοιχείων σε διαμορφωμένα μονοπάτια ή οδούς που βρίσκονται σε χώρους πρασίνου ή άλση. Εναλλακτικά



μπορεί να υπάρχει καθοδήγηση μέσω των κιγκλιδωμάτων (handrails) παράλληλα με τον άξονα κίνησης πεζών σε τουλάχιστον μία διαδρομή εντός των ΚΧ.



Εικόνα 51: Όδευση τυφλών σε άλση και χώρους πρασίνου (πηγή: <https://commons.wikimedia.org/>)

Μέσα από αυτήν την παρέμβαση θα μπορέσουν οι άνθρωποι με προβλήματα όρασης να έχουν πρόσβαση σε χώρους πρασίνου και άλση, κάτι το οποίο είναι σήμερα ιδιαίτερα δύσκολο, λόγω της ανυπαρξίας τέτοιων υποδομών.

- Πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού

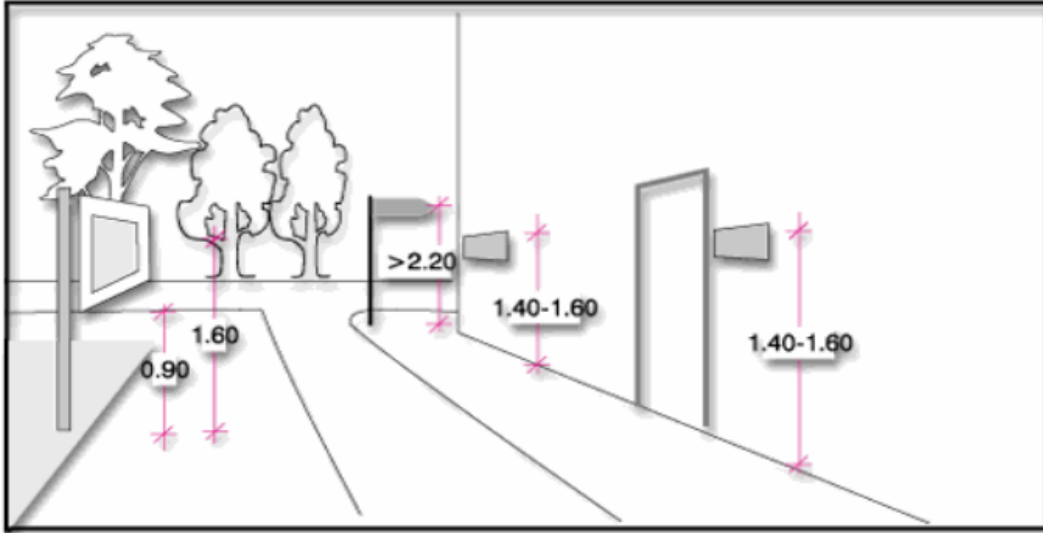
Οι χώροι υγιεινής κοινού όπως τουαλέτες κ.α. πρέπει να είναι οπωσδήποτε προσβάσιμοι, παρέχοντας τις κατάλληλες υποδομές για το κοινό.

- Πρόβλεψη πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και εν γένει υποδομές για χρήση κοινού

Στο ίδιο μήκος με τους χώρους υγιεινής, κάθε κτιριακή εγκατάσταση και υποδομή που θα χρησιμοποιείται από το ευρύ κοινό θα πρέπει αναμφισβήτητα να χαρακτηρίζεται από επαρκείς συνθήκες προσβασιμότητας για όλους και όλες (είσοδος/ έξοδος, εξυπηρέτηση σε διαδρόμους και γραφεία, σε χώρους στάθμευσης και σε χώρους υγιεινής).

- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης

Η σήμανση καλό θα ήταν να απευθύνεται σε όλους τους χρήστες της οδού και ως εκ τούτου θα έπρεπε να τοποθετείται σε κατάλληλο ύψος, έτσι ώστε να είναι αναγνωρίσιμη.



Εικόνα 52: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ)

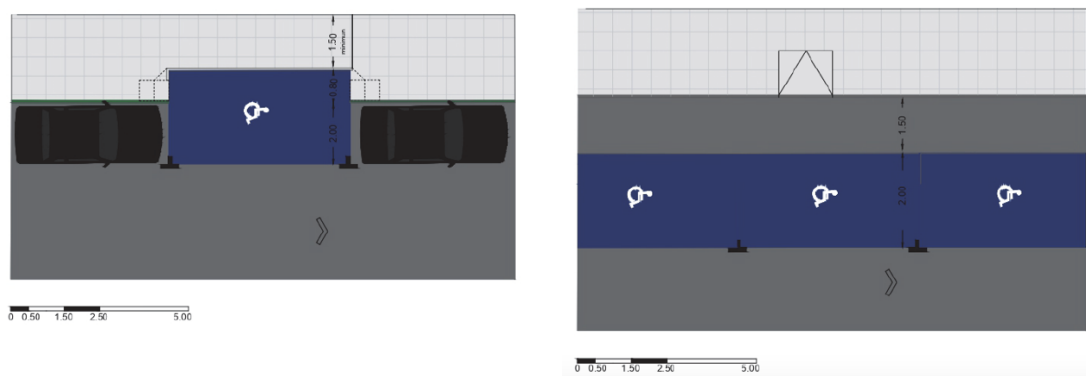
Η παραπάνω εικόνα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, καθώς δείχνει πιθανές πινακίδες σήμανσης, οι οποίες τοποθετούνται σε ένα ύψος, όπου ακόμα και χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου μπορούν να τις διαβάσουν με σχετική άνεση. Επομένως, τέτοιου είδους παρεμβάσεις είναι αναγκαίες πέρα από αστικές οδούς και σε χώρους πρασίνου ή άλση.

#### 1.4.4 Παρεμβάσεις σε εισόδους / εξόδους χώρων στάθμευσης

Η εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία πρέπει να εξασφαλίζεται και σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων όπου προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις:

- Πρόβλεψη ειδικών θέσεων για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία

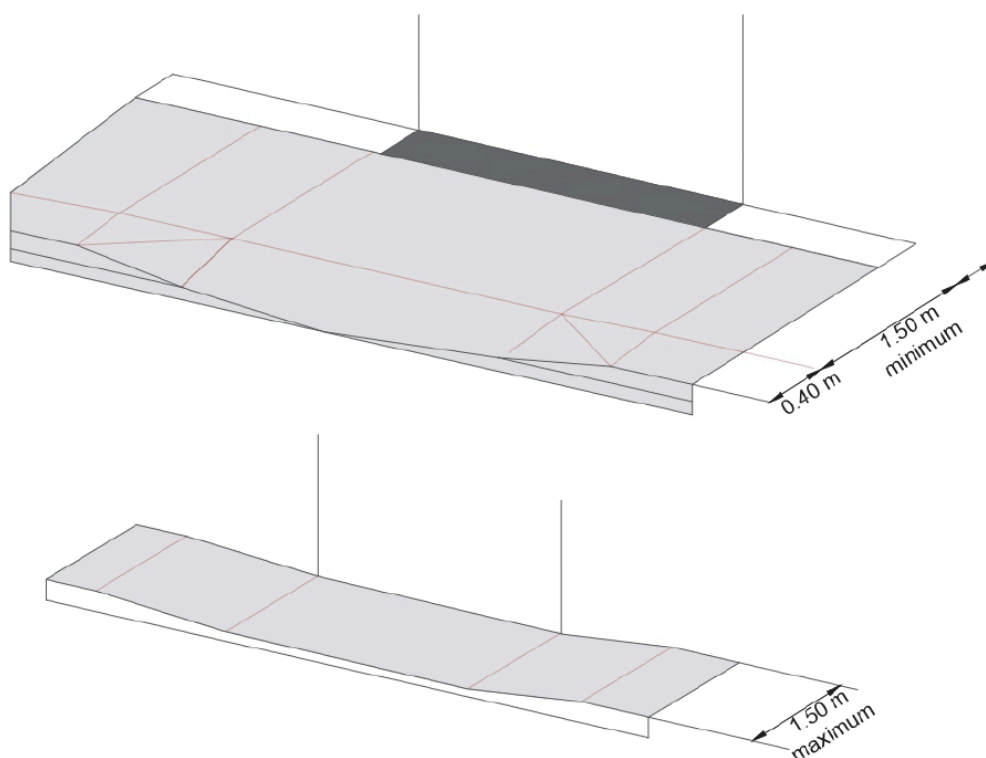
Κάθε πόλη είτε εφαρμόζει σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης είτε όχι, οφείλει να μεριμνήσει, έτσι ώστε ένα μερίδιο των θέσεων στάθμευσης (είτε παρόδιων είτε σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης) να προορίζεται για αποκλειστική χρήση από άτομα με αναπηρία. Οι θέσεις αυτές μάλιστα πρέπει να έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις για να εξασφαλίζεται η άνετη χρήση τους. Με τον τρόπο αυτό θα βλεπωθεί σημαντικά μία διάσταση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία.



Εικόνα 53: Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ παράλληλα στο κράσπεδο (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)

- Πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών, της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο

Πέρα από τη δημιουργία θέσεων, απαραίτητη είναι και η σύνδεση τους με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών έτσι ώστε να συνδεθεί αποτελεσματικά η στάθμη του χώρου στάθμευσης με το παρακείμενο **πεζοδρόμιο**.



Εικόνα 54. Διαμόρφωση εισόδου/εξόδου χώρου στάθμευσης (Πηγή: ΦΕΚ 6213/Β/2022)

Μέσα από την παραπάνω παρέμβαση και συνδυασμό με τις κατάλληλες διαστάσεις, οι θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ είναι πλέον πραγματικά προσβάσιμες.

- Πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης

Τέλος, δεν πρέπει να λείπει και η κατάλληλη σήμανση για την αναγνωρισιμότητα της θέσης. Μία τέτοια διαμόρφωση θα βοηθήσει τόσο τα ΑμεΑ όσο και κάθε χρήστη της οδού, καθώς θα απεικονίζει με ορθό τρόπο τα χαρακτηριστικά της εκάστοτε ειδικής θέσης στάθμευσης.



Εικόνα 55: Χρωματισμένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ (πηγή: <https://www.voria.gr/article/thessaloniki-anavathmistikan-thesis-stathmefsis-gia-amea-stin-p-mela>)

#### 1.4.5 Παρεμβάσεις σε συγκοινωνιακές υποδομές

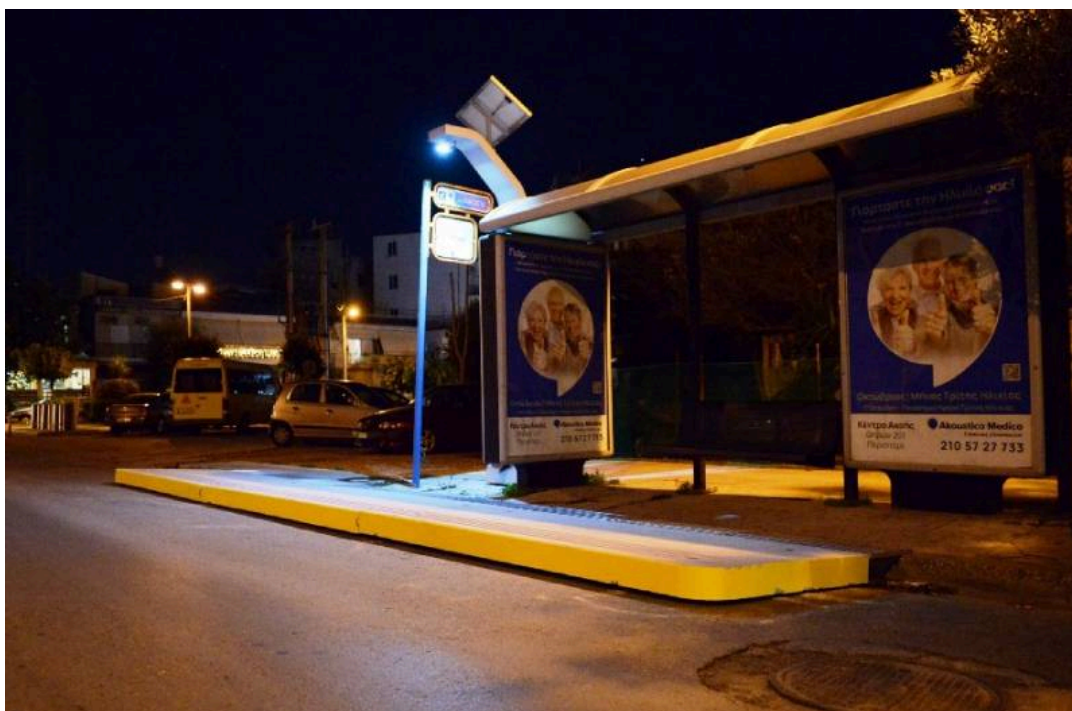
Εκτός από τους υπαίθριους χώρους (πεζοδρόμια, πάρκα, στάθμευση, κτλ.) είναι ιδιαίτερα σημαντικό να βελτιωθεί η πρόσβαση και στις συγκοινωνιακές υποδομές (π.χ. στάσεις λεωφορείων ή σήμανση).

Προτείνονται λοιπόν οι εξής διαμορφώσεις:

- Προεξοχές εισόδου σε όχημα δημόσιας συγκοινωνίας

Οι προεξοχές εισόδου σε οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας αποτελούν μία ουσιαστική διαμόρφωση για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε λεωφορεία, καθώς εξασφαλίζουν επί μονίμου βάσεως τον απαραίτητο χώρο για την είσοδο των ΑμεΑ.





Εικόνα 56: Προεξοχές εισόδου σε όχημα δημόσιας συγκοινωνίας (πηγή: <https://www.grtimes.gr/>)

Η παραπάνω παρέμβαση αλλάζει το δημόσιο χώρο, δίνοντας σαφή προτεραιότητα και στις ανάγκες των ΑμεΑ και έτσι εναθρύνει την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας από τα άτομα αυτά.

- Ράμπα εισόδου σε οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας

Σε περίπτωση που δεν μπορεί να υλοποιηθεί μία μόνιμη ράμπα, τότε η λύση δίνεται από το σχεδιασμό των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, ο οποίος επιτρέπει την άνετη είσοδο των ΑμεΑ στον χώρο του εκάστοτε οχήματος.



Εικόνα 57: Ράμπα εισόδου σε οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας (πηγή: <https://www.oasa.gr/>)

Η παρούσα λύση ολοκληρώνει το πλαίσιο παρεμβάσεων στήριξης της εισόδου των ΑμεΑ στο όχημα της δημόσιας συγκοινωνίας με πολλαπλά οφέλη στην χρήση των μέσων συλλογικής μετακίνησης αλλά και στα ίδια τα άτομα με αναπηρία.

- Χώρος εξυπηρέτησης για άτομα με αναπηρία στα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας

Όλα τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας οφείλουν να έχουν θέσεις που προορίζονται για χρήση από άτομα με αναπηρία.



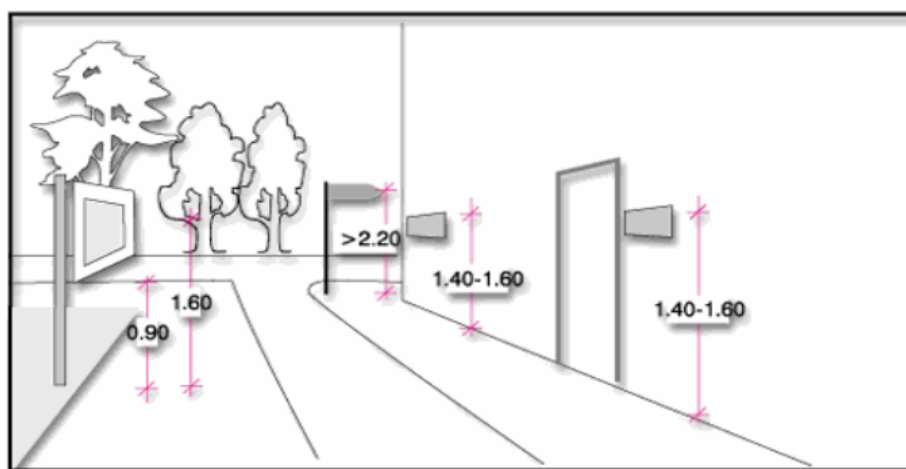


Εικόνα 58: Χώρος εξυπηρέτησης ΑμεΑ (πηγή: <https://www.oasa.gr/>)

Με αυτόν τον ειδικό χώρο, το εσωτερικό των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας καθίστανται προσβάσιμα και φιλικά σε άτομα με αναπηρία

- Πρόβλεψη για προσβάσιμη σήμανση

Η σήμανση των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας (απλοί στύλοι ή στύλοι τηλεματικής) καλό θα ήταν να απευθύνεται σε όλους τους χρήστες της οδού και ως εκ τούτου θα έπρεπε να τοποθετείται σε κατάλληλο ύψος, έτσι ώστε να είναι αναγνωρίσιμη.



Εικόνα 59: Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης (πηγή: Σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕΧΩΔΕ)

Η παραπάνω εικόνα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, καθώς δείχνει πιθανές πινακίδες σήμανσης, μεταξύ αυτών και πινακίδες σήμανσης σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, οι οποίες τοποθετούνται σε ένα ύψος, όπου ακόμα και χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου μπορούν να τις διαβάσουν με σχετική άνεση. Επομένως, τέτοιου είδους παρεμβάσεις θα έχουν σημαντική συνεισφορά στην χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας από άτομα με αναπηρία.

## 2. Εξειδίκευση Μέτρων στο Δήμο Δομοκού

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Σ.Α.Π. με την περιγραφή των παρεμβάσεων και την αποτύπωσή τους σε χάρτες.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 5553/Β/2021, στους χάρτες του παρόντος παραδοτέου σημειώνονται:

(α) τα σημεία και οι γραμμικές παρεμβάσεις (π.χ. οδηγοί όδευσης τυφλών, οδεύσεις κ.λπ.) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας με διαφορετικό σύμβολο και χρώμα ανάλογα με το είδος της παρέμβασης

(β) οι προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (π.χ. δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες, πάρκα, δομές υγείας, σχολικές δομές, σταθμούς μετρό, δημοτικούς χώρους στάθμευσης κ.α.) οι οποίες απαιτείται να γίνουν προσβάσιμες

(γ) τα σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα

(δ) τα προτεινόμενα ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα.

(ε) οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμο.

(στ) οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι.

### 2.1 Σημειακές και γραμμικές παρεμβάσεις σε συνήθεις διαδρομές πεζή μετακίνησης





Λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των διαδρομών συνήθους μετακίνησης πεζών στον Δήμο, προτάθηκαν τόσο σημειακές όσο και γραμμικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εξασφάλισης της προσβασιμότητας σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα στους ευάλωτους χρήστες.




Οι παρεμβάσεις, οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια, περιλαμβάνουν:

### 2.1.1 Κατασκευή νέων πεζοδρομίων

Προτείνεται η κατασκευή **νέων** πεζοδρομίων με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ελάχιστου πλάτους 1,5μ. και επιθυμητού πλάτους >2,05μ. στα παρακάτω οδικά τμήματα τα οποία απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες. Επισημαίνεται στους χάρτες η κατασκευή πεζοδρομίων ΚΑΤ' ΕΛΑΧΙΣΤΟΝ στη μία πλευρά της οδού.

**Πίνακας 4: Προτεινόμενα οδικά τμήματα προς κατασκευή νέων πεζοδρομίων**

Οδός	Από	Έως	Οικισμός	
Φιλοκτήτου	Δημαρχείο Δομοκού	Ανώνυμη Οδός	Δομοκός	
Ανώνυμη Οδός	Δημοτικό Σχολείο Δομοκού	Φιλοκτήτου	Δομοκός	
Ανώνυμη Οδός	Διασταύρωση Φιλοκτήτου	ΕΟ Λαμίας - Λάρισας	Δομοκός	
Ανώνυμη Οδός	Επαρ. Οδό Δομοκού- Καρυών	Πρώτη Ανώνυμη	Δομοκός	

Ανώνυμη Οδός	Γυμνάσιο-Λύκειο Νέου Μοναστηρίου	Δημοτικό Σχολείο Νέου Μοναστηρίου	Νέο Μοναστήρι	
Ανώνυμη Οδός	Ανώνυμη Οδός	ΕΟ Καρδίτσας-Φαρσάλων (Βόλου)	Νέο Μοναστήρι	
Ανώνυμη Οδός	Ανώνυμη Οδός	ΕΟ Λαμίας-Λάρισας	Νέο Μοναστήρι	

Το συνολικό μήκος του δικτύου των νέων πεζοδρομίων υπολογίστηκε σε 1126.23 μ για το Νέο Μοναστήρι, και 887,32 μ για τον Δομοκό. Το συνολικό εκτιμώμενο μήκος των νέων πεζοδρομίων ανέρχεται σε 2013,95 μ. κατά προσέγγιση.

Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 7.P. GAP (για εξυπηρέτηση χρήσεων ανάντι της νέας κατασκευής), 11.SIDERAIL OR 14.BOL, 39.GARB, 46.CROSS & 47.SMARTCROSS, 48. TACTILE, 51. LIGHT, **52.STR.REGEN**, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE

Για την τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού, της σήμανσης και της φύτευσης, όπου αυτή απαιτείται, θα πρέπει να δημιουργείται επιπρόσθετη ζώνη πλάτους τουλάχιστον 0,6μ. Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης προβλέπεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών στο σύνολο των ανωτέρω πεζοδρομίων.

Τα ανωτέρω προβλεπόμενα νέα πεζοδρόμια είναι τα ελάχιστα απαιτούμενα προς άμεση εφαρμογή.



Νοείται ως δεδομένο ότι απαιτείται η δημιουργία υποδομών πεζών στο σύνολο των οδών των οικισμών του Δήμου σε αμέσως επόμενο χρόνο.

Για την υλοποίηση των νέων πεζοδρομίων απαιτείται μελέτη ανάπλασης των οδών, εξασφάλιση χρηματοδότησης, δημοπράτηση, κατασκευή, παραλαβή. Για την εξοικονόμηση πόρων δύναται η χρήση ασφάλτου ή άλλου οικονομικού υλικού επίστρωσης με λεία επιφάνεια για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

Ως πρώτη φάση μπορούν να δημιουργηθούν και απλές λωρίδες κίνησης πεζών με ασφαλή οριοθέτηση.



Εικόνα 60: Λωρίδα πεζού στην πόλη Tofino




### 2.1.2 Ανακατασκευή υφιστάμενων πεζοδρομίων

Κατά μήκος των διαδρομών συνήθως μετακίνησης υπάρχουν οδοί με πεζοδρόμια τα οποία ωστόσο δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές είτε λόγω πλάτους

μικρότερου του 1,5 μ. είτε λόγω εμποδίων στην όδευση κίνησης πεζών. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η ανακατασκευή τους σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Τα σημεία αυτά απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα και στους παρακάτω χάρτες.

Η ανακατασκευή μπορεί να περιλαμβάνει κατά περίπτωση **επέκταση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, προσθήκη οδηγού όδευσης τυφλών, μετακίνηση εμποδίων, βελτίωση βατότητας υφιστάμενων επιφανειών κ.α.**

Πίνακας 5: Προτεινόμενα οδικά τμήματα προς ανακατασκευή υφιστάμενων πεζοδρομίων

Οδός	Από	Έως	Οικισμός	
Ανώνυμη Οδός που καταλήγει στο Δημαρχείο	Συμβολή με Ανώνυμη Οδό	Συμβολή με 5 <sup>η</sup> Ανώνυμη κάθετη προς τα δυτικά	Δομοκός	
Ανώνυμη Οδός δίπλα στο Δημοτικό Σχολείο	Ανώνυμη Οδό	1 <sup>η</sup> Κάθετη Οδό-Ανώνυμη	Δομοκός	
Επαρχ. Οδός Ξυνιάδας-Μακρυράχης	Ανώνυμη	Ανώνυμη	Ομβριακή	

Συνολικά, υπολογίζεται η ανάπτυξη δικτύου πεζοδρομίων μήκους 313,18μ για την Ομβριακή, και 490,91 μ για τον Δομοκό. Το συνολικό ελάχιστο μήκος των υφιστάμενων πεζοδρομίων προς ανακατασκευή είναι 804,10 μ. κατά προσέγγιση.

Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 7.P.GAP (για εξυπηρέτηση χρήσεων ανάντι της νέας κατασκευής), 11.SIDERAIL OR 14.BOL, 13. WALL SIGN, 39.GARB, 40. SIDEW, 41.SIDEW2, 44.P.AMEA, 45. P.AMEAfix, 46.CROSS & 47.SMARTCROSS, 48. TACTILE, 51. LIGHT, **52.STR.REGEN, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE**

### 2.1.3 Κατασκευή ραμπών κίνησης πεζών

Οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. Στις περιπτώσεις πεζοδρομίων μικρού πλάτους προτείνονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, που θα καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και θα καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Αναλυτικά, προτείνονται κατ' ελάχιστον: 2 νέες ράμπες στην Ομβριακή, 26 ράμπες στον Δομοκό, και 21 ράμπες στο Νέο Μοναστήρι. Συνολικά, προτείνονται 49 σημεία προς κατασκευή ραμπών κίνησης πεζών οι οποίες θα είναι εξοπλισμένες και με τα σχετικά πλακίδια όδευσης τυφλών. Τα σημεία που προτείνεται να κατασκευαστούν νέες ράμπες κίνησης πεζών είναι τα παρακάτω και απεικονίζονται στους Χάρτες 1 -5.

Πίνακας 6: Προτεινόμενες θέσεις κατασκευής ραμπών κίνησης πεζών

Διεύθυνση	X	Y	Οικισμός
Ανώνυμη Οδός	353882	4332222	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353896	4332300	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352628	4332202	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353632	4332179	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352660	4332184	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352668	4332182	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352708	4332163	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352714	4332161	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352746	4332146	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352751	4332145	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352825	4332111	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352829	4332109	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353141	4332028	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353145	4332006	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353145	4332003	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353144	4331951	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352966	4332063	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352972	4332064	Δομοκός
Φιλοκτήτου	353055	4332040	Δομοκός
Φιλοκτήτου	353060	4332039	Δομοκός
Φιλοκτήτου	353092	4332032	Δομοκός

Φιλοκτήτου	353096	4332032	Δομοκός
Φιλοκτήτου	353135	4332034	Δομοκός
Φιλοκτήτου	353139	4332035	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	350655	4344811	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350666	4344802	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350711	4344780	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350714	4344778	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350769	4344755	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350773	4344755	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350879	4344778	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350886	4344779	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350924	4344785	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350929	4344786	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350995	4344795	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350867	4344631	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350862	4344631	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350759	4344644	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350985	4344614	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350726	4344413	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350744	4344555	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350755	4344645	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350755	4344649	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350609	4344864	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350525	4344874	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350425	4329253	Ομβριακή
Πλατεία Ομβριακής	350333	4329262	Ομβριακή
Ανώνυμη Οδός	353171	4332038	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353587	4332139	Δομοκός

Νοείται ως δεδομένο ότι σε κάθε νέα ανάπτυξη οδού καθώς και σε κάθε οδό που δημιουργούνται ΝΕΑ ή ανακατασκευάζονται υφιστάμενα πεζοδρόμια θα πρέπει να τοποθετούνται νέες ή να ανακατασκευάζονται οι υφιστάμενες ράμπες ΑΜΕΑ.

Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 5. P.tem, 7.P.GAP), 11.SIDERAIL OR 12. SIDERAIL BR, 13. WALL SIGN, 40. SIDEW, 41.SIDEW2, 44.P.AMEA, 45.

**P.AMEAfix, 46.CROSS & 47.SMARTCROSS, 48. TACTILE, 52.STR.REGEN, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE**

**2.1.4 Κατασκευή διαβάσεων**

Για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών προτείνεται η δημιουργία διαβάσεων κατ'ελάχιστον σε 21 σημεία στους οικισμούς προς μελέτη. Συγκεκριμένα προτείνονται τουλάχιστον δεκατρείς (13) διαβάσεις στο Νέο Μοναστήρι, έξι (6) διαβάσεις στον Δομοκό και δύο (2) διαβάσεις στη Ομβριακή οι οποίες χωροθετούνται στα παρακάτω σημεία του πίνακα και απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες. Συνολικά προτείνονται κατ' ελάχιστον εικοσιμία (21) διαβάσεις.

Πίνακας 7: Προτεινόμενες θέσεις κατασκευής διαβάσεων

Διεύθυνση	X	Y	Οικισμός
Ανώνυμη Οδός	350521	4344877	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350610	4344866	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350672	4344801	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350768	4344758	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350885	4344783	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350996	4344797	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350755	4344645	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350858	4344631	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350970	4344617	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350745	4344560	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350728	4344414	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350870	4344427	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	350984	4344926	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	353880	4332222	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353145	4331948	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός	353132	4331942	Δομοκός
Φιλοκτήτου	352625	4332199	Δομοκός
Φιλοκτήτου	353141	4332031	Δομοκός
Ανώνυμη	350342	4329268	Ομβριακή
Πλατεία Ομβριακής	350323	4329132	Ομβριακή
ΕΟ 3 Λαμίας Λάρισας	353602	4332157	Δομοκός



Νοείται ως δεδομένο ότι οι ανωτέρω διαβάσεις πεζών αφορούν το πλάνο άμεσης εφαρμογής του ΣΑΠ Δομοκού.

Διαβάσεις ωστόσο θα πρέπει να χωροθετηθούν έμπροσθεν όλων των κρίσιμων δραστηριοτήτων του δήμου σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία καθώς και να ενισχυθεί το δίκτυο διαβάσεων σε όλες τις βασικές οδούς των οικισμών.

**Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 46.CROSS & 47.SMARTCROSS, 48. TACTILE, 52.STR.REGEN, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE**

### 2.1.5 Πεζοδρόμηση

Σε ορισμένα τμήματα του οικιστικού οδικού δικτύου των μελετούμενων οικισμών, προτείνεται η πεζοδρόμηση οδικών αξόνων ή τμημάτων οδών. Η μελέτη και η κατασκευή τους οριστικοποιείται κατόπιν ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης. Η παρέμβαση αυτή προτάθηκε σε οδικά τμήματα στα οποία το πλάτος οδού είναι μικρότερο από 6 μ., **όπως ορίζει η νομοθεσία** λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά τους. Ειδικότερα, το πρώτο αναφερόμενο τμήμα στην Ομβριακή έχει συνολικό μήκος 115.12 μ συνδέοντας το Δημοτικό Σχολείο του οικισμού με το γήπεδο ποδοσφαίρου , ενώ στο Νέο Μοναστήρι 263,28 μ. συνδέοντας το Γυμνάσιο-Λύκειου με το αντίστοιχο γήπεδο ποδοσφαίρου. Τα οδικά τμήματα για τα οποία προτείνεται η εν λόγω παρέμβαση παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα και στους παρακάτω χάρτες. Το συνολικό μήκος των άμεσων πεζοδρομήσεων ανέρχεται σε 378,4μ.

Πίνακας 8: Οδικά τμήματα προς πεζοδρόμηση

Οδός	Από	Έως	Οικισμός
Ανώνυμη	Γήπεδο Ποδοσφαίρου	Δημοτικό Σχολείο	Ομβριακή
Ανώνυμη	Γήπεδο Ποδοσφαίρου	Γυμνάσιο-Λύκειο	Νέο Μοναστήρι

**Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 2.ΕΙΔ.ΣΗΜ, 5. P.tem, 6.P.flexi, 7.P.GAP, 10. AMEAservice, 13. WALL SIGN, 15.STR BOL, 19.BENCH, 20. BENCH with service, 22.FOUNT, 39.GARB, 48. TACTILE, 51.LIGHT, 52.STR.REGEN, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE**

### 2.1.6 Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη πεζών και οχημάτων

Επιπρόσθετα, προτείνεται η τροποποίηση υφιστάμενων οδικών αξόνων κυκλοφορίας σε οδούς ήπιας μετακίνησης. Σε αυτές θα υφίσταται συνύπαρξη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας με πεζούς και οι παρεμβάσεις μεταξύ άλλων θα περιλαμβάνουν μείωση

της επιτρεπόμενης ταχύτητας κυκλοφορίας σε 20 km/h μέσω οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. Η κίνηση τόσο των πεζών όσο και της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας πραγματοποιείται στο επίπεδο του οδοστρώματος το οποίο θα πρέπει να είναι κατάλληλα διαμορφωμένο για όλες τις ευάλωτες ομάδες (πχ. λεία επιφάνεια)



Εικόνα 61: Διαμόρφωση οδού ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη πεζού και οχημάτων στο επίπεδο του οδοστρώματος

Δίκτυο ήπιας μετακίνησης προτείνεται στους οικισμούς του Δομοκού με συνολικό μήκος κατ' ελάχιστον 318,423 μ., του Νέου Μοναστηρίου με μήκος κατ' ελάχιστον 383,272μ , και της Ομβριακής με μήκος κατ' ελάχιστον 564,48 μ, και διαρθρώνεται στα παρακάτω οδικά τμήματα του πίνακα. Τα οδικά τμήματα απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες.

Πίνακας 9: Οδικοί άξονες προς δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας με συνύπαρξη πεζών και οχημάτων

Οδός	Από	Έως	Οικισμός
Ανώνυμη Οδός	Χώρος Στάθμευσης	Δημαρχείο Δομοκού	Δομοκός
Ανώνυμη Οδός πίσω από το Δημοτικό Δομοκού			Δομοκός
Κάθετη Ανώνυμη Οδός ανάμεσα σε Δημοτικό και ΓΕ. Λ			Δομοκός
Παράδρομος Λαμίας-Λάρισας	Ανώνυμη Οδός	Χώρο Στάθμευσης	Νέο Μοναστήρι

Ανώνυμη Οδός	ΕΟ Κάρδιτσας – Φαρσάλων (Βόλου)	ΕΟ 3 Λαμίας – Λάρισας	Νέο Μοναστήρι
Ανώνυμη Οδός	Γυμνάσιο Ομβριακής	Γήπεδο Ποδοσφαίρου	Ομβριακή
Ανώνυμη Οδός	Γήπεδο Ποδοσφαίρου	ΕΟ Ομβριακής – Μακρυράχης	Ομβριακή

Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 5. P.tem, 7.P.GAP, 10.AMEA service, 13. WALL SIGN, 14. BOL, 40. SIDEW, 41.SIDEW2, 44.P.AMEA, 45. P.AMEAFix, 46.CROSS & 47.SMARTCROSS, 48. TACTILE, 51.LIGHT, 52.STR.REGEN, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE

### 2.1.7 Βελτίωση βατότητας

Επιπλέον, προτείνονται παρεμβάσεις με σκοπό τη βελτίωση βατότητας από ευάλωτους χρήστες της οδού με έμφαση στα άτομα περιορισμένης κινητικότητας στα παρακάτω οδικά τμήματα του πίνακα. Η βελτίωση βατότητας περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τη βελτίωση των υλικών επίστρωσης και τη δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών.

Πίνακας 10: Προτεινόμενες θέσεις βελτίωσης βατότητας – οδηγού όδευσης τυφλών.

Θέση	Από	Έως	Οικισμός
Πλατεία Νέου Παλαμά	Επαρ. Ξυνιάδας-Αλμυρού		Νέος Παλαμάς
Πλατεία Ξυνιάδας			Ξυνιάδα
Παιδική Χαρά Δομοκού			Δομοκός
Πλατεία Δομοκού			Δομοκός
Πλατεία Δομοκού			Δομοκός
Πλατεία Νέου Μοναστηρίου			Νέο Μοναστήρι

Το μήκος των διαδρομών βελτιωμένης βατότητας ανά οικισμό υπολογίζεται κατ' ελάχιστον σε 118,550μ για το Νέο Παλαμά, κατ' ελάχιστον 51.5μ για τη Ξυνιάδα, και κατ' ελάχιστον 114,33μ για το Δομοκό. Συνολικά, προτείνονται κατ' ελάχιστον 284.38 μ. διαδρομών βελτιωμένης βατότητας. Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών στην πλατεία του οικισμού στο Νέο Μοναστήρι με μήκος κατ' ελάχιστον 65 μ. Οι παρεμβάσεις αυτού του είδους απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες.

Τέλος, προτείνεται η αντικατάσταση του υλικού ασφαλτόστρωσης στο οικισμό του Δομοκού, στην Ανώνυμη Οδό η οποία ξεκινάει από το Δημαρχείο Δομοκού, και

καταλήγει ανατολικά στη διασταύρωση με την Επαρ. Οδό Δομοκού-Καρυών. Το μήκος του οδικού τμήματος που προτείνεται η αντικατάσταση είναι κατ' ελάχιστον 547,44 μ.

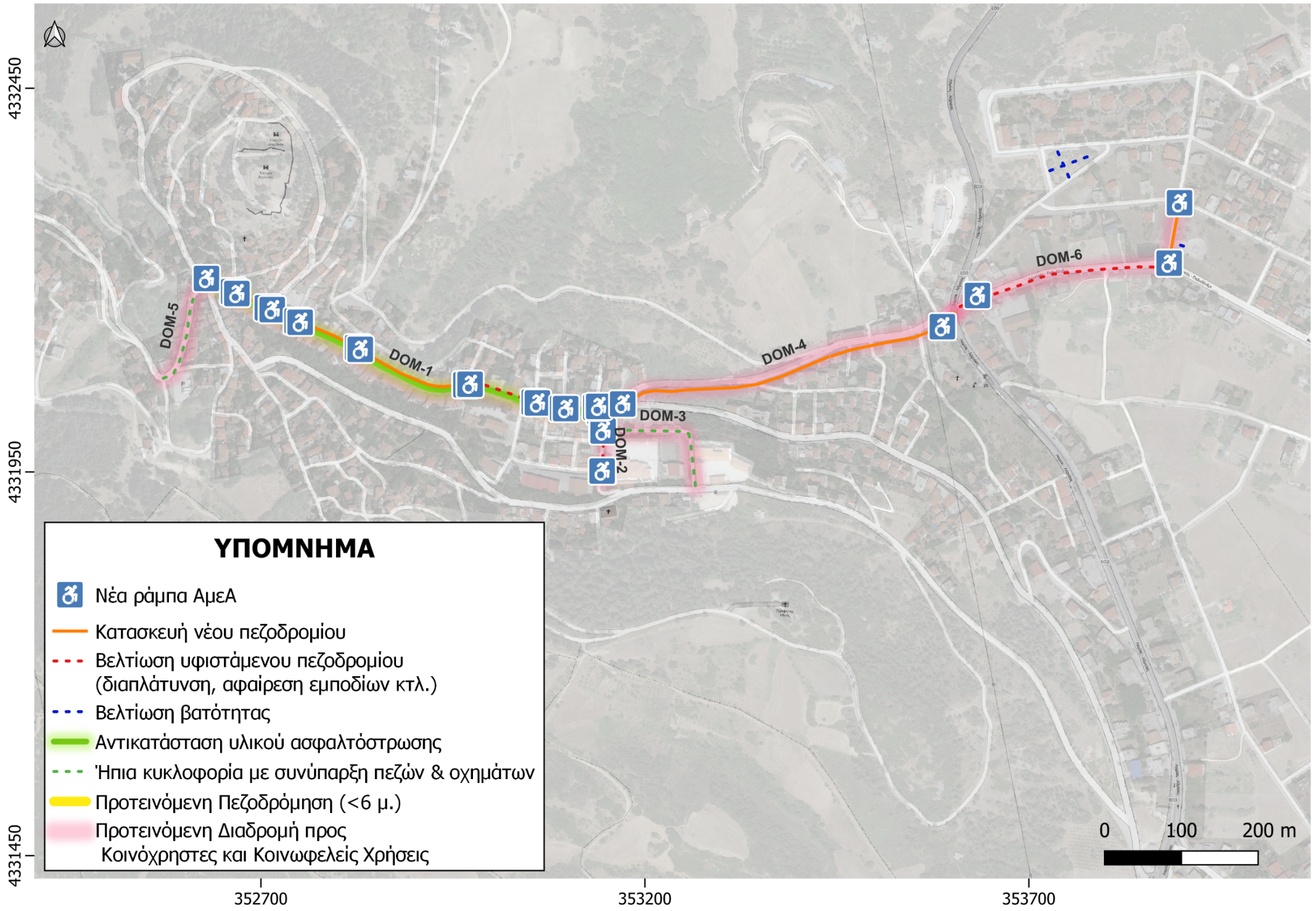
Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 1\_ΣΗΜ, 3. ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 5. P.tem, 7.P.GAP, 12. SIDERAIL BR, 13. WALL SIGN, 35. LIFT, 36. ESCAL, 40. SIDEW, 41.SIDEW2, 44.P.AΜΕΑ, 45. P.AΜΕΑfix, 46.CROSS & 47.SMARTCROSS, 48. TACTILE, 52.STR.REGEN, 53 – 58.REMOVE, 59.REPLACE











Εικόνα 62: Παράδειγμα βελτίωσης βατότητας (Πηγή: [www.pedestrianspace.org](http://www.pedestrianspace.org))



# Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας-Δομοκός

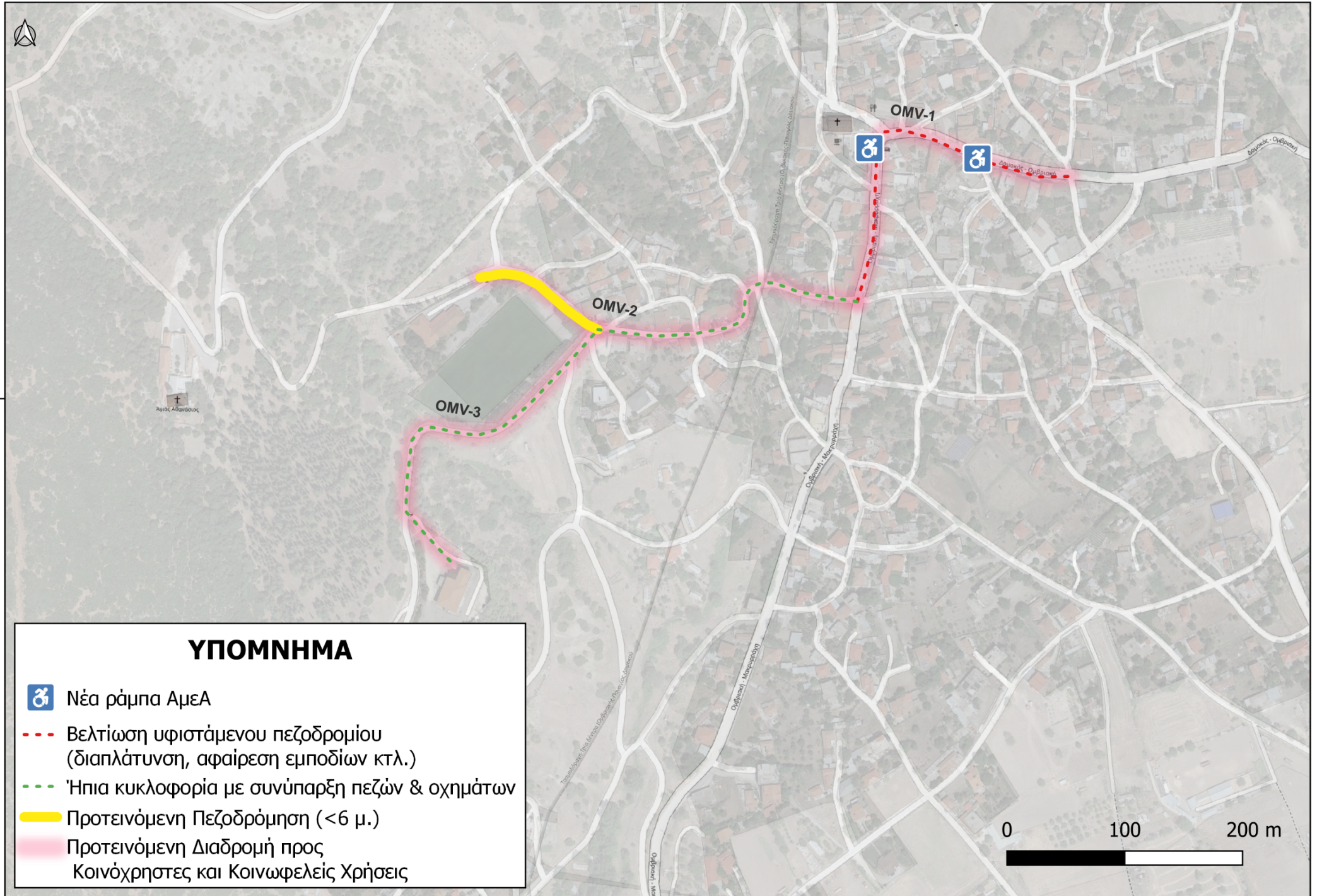


## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Νέα ράμπα ΑμεΑ
-  Κατασκευή νέου πεζοδρομίου
-  Βελτίωση υφιστάμενου πεζοδρομίου (διαπλάτυνση, αφαίρεση εμποδίων κτλ.)
-  Βελτίωση βατότητας
-  Αντικατάσταση υλικού ασφαλτόστρωσης
-  Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων
-  Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<6 μ.)
-  Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις



# Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Ομβριακή



4329050

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ



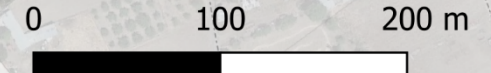
Νέα ράμπα ΑμεΑ

- - - Βελτίωση υφιστάμενου πεζοδρομίου  
(διαπλάτυνση, αφαίρεση εμποδίων κτλ.)

- - - Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων

— Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<math><6\text{ μ.}</math>)

— Προτεινόμενη Διαδρομή προς  
Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις



349700

350200

350700





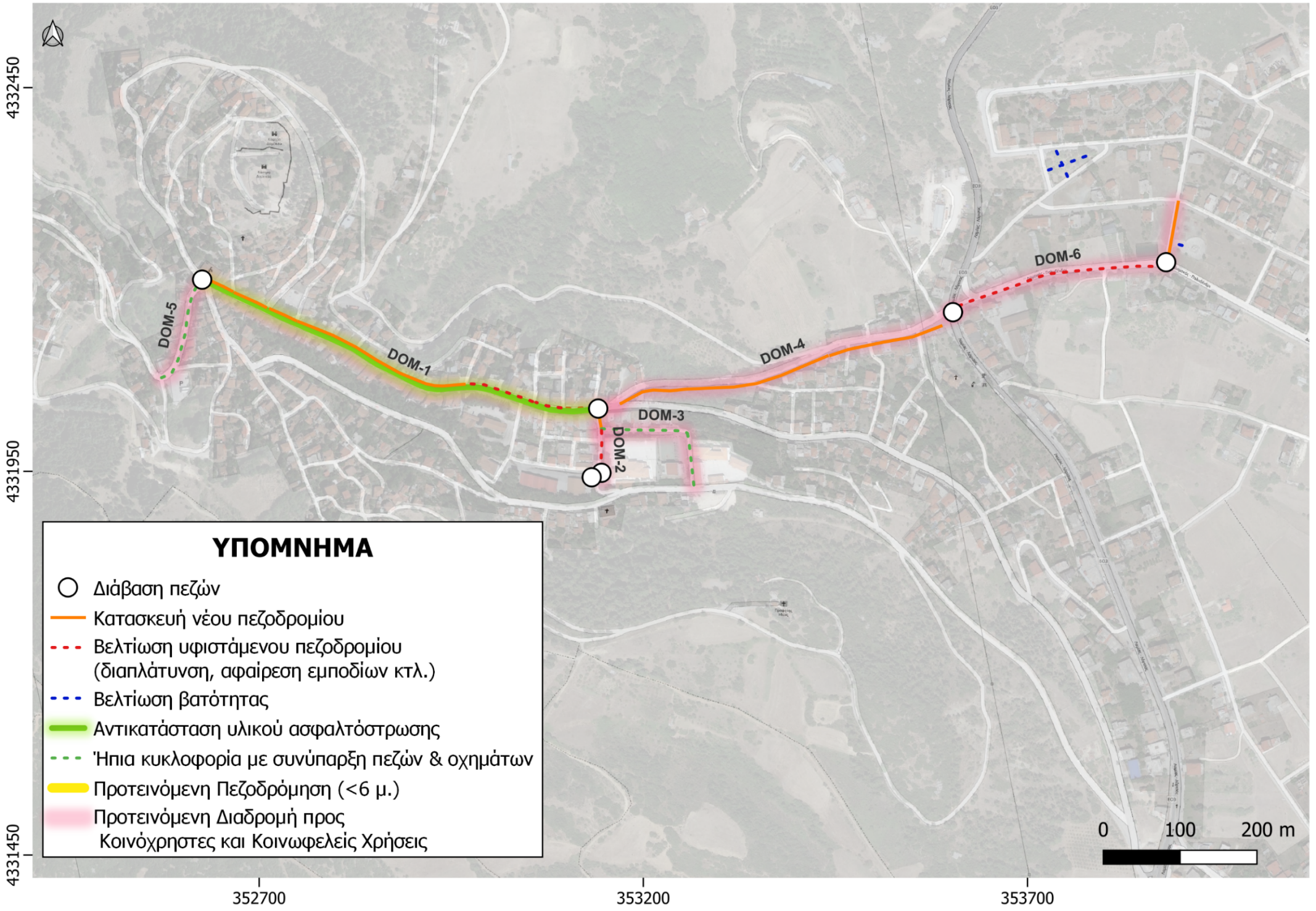
### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Νέα ράμπα ΑμεΑ
- Όδευση τυφλών
- Κατασκευή νέου πεζοδρομίου
- Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων
- Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<math><6\text{ μ.}</math>)
- Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις



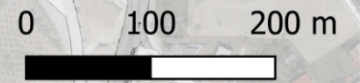


# Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Δομοκός



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

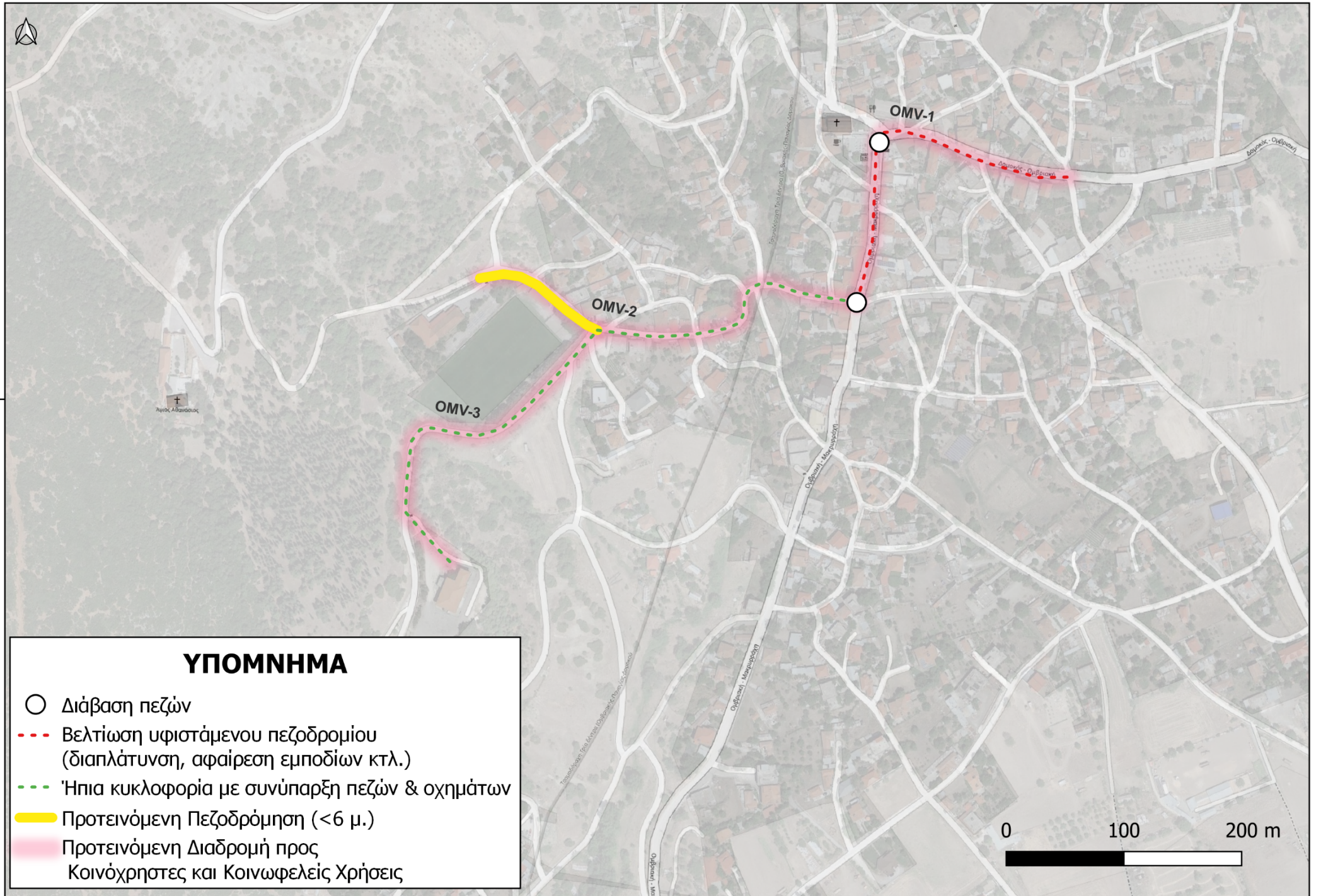
- Διάβαση πεζών
- Κατασκευή νέου πεζοδρομίου
- - - Βελτίωση υφιστάμενου πεζοδρομίου (διαπλάτυνση, αφαίρεση εμποδίων κτλ.)
- - - Βελτίωση βατότητας
- Αντικατάσταση υλικού ασφαλτόστρωσης
- - - Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων
- Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<6 μ.)
- Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις





# Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις Αναβάθμισης Προσβασιμότητας - Ομβριακή

4329050



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση πεζών
- - - Βελτίωση υφιστάμενου πεζοδρομίου (διαπλάτυνση, αφαίρεση εμποδίων κτλ.)
- - - Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων
- Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<6 μ.)
- Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις

0 100 200 m

349700

350200

350700







## 2.2 Χώροι καταφυγής – Χώροι περίθαλψης – Είσοδοι/Έξοδοι δημόσιων κτιρίων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι προτεινόμενοι χώροι καταφυγής, οι οποίοι προτείνεται να βελτιωθούν- αναπλαστούν ώστε να γίνουν προσβάσιμοι για όλους τους χρήστες, οι προτεινόμενοι χώροι που σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης θα λειτουργήσουν ως χώροι καταφυγής - περίθαλψης και οι είσοδοι/έξοδοι σε δημόσια κτίρια που προτείνονται παρεμβάσεις για την βελτίωση της προσβασιμότητας.

### 2.2.1 Χώροι καταφυγής

Ως χώροι καταφυγής σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης εντοπίστηκαν - ορίστηκαν οι παρακάτω χώροι: Στον οικισμό του Δομοκού προτάθηκε ένας(1) χώρος, στην Ομβριακή ένας (1), και στο Νέο Μοναστήρι ένας (1). Συνολικά οι προτεινόμενοι χώροι καταφυγής προς ανάπλαση είναι κατ' ελάχιστον σε πρώτη φάση τρεις (3). Οι χώροι απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες.

Πίνακας 11: Προτεινόμενοι χώροι καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
Γυμνάσιο Ομβριακής	Ομβριακή	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ,	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE,

		Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες AMEA και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης MMM, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.	52_STR.REGEN, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE
Παιδική Δομοκού	Χαρά Δομοκός	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για AMEA (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα AMEA (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή AMEA, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική	1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5._P.temp, 6._P.flexi, 7._P.GAP, 10_AMEA service, 11_SIDERAIL & 12_ SIDERAIL B, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with service, 21_WC, 22_FOUNT, 25-29.TOYS, 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 53-58_REMOVE, 59_REPLACE

		<p>υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Κούνια ΑμεΑ για παιδική χαρά, Μύλος Αμεα για παιδική χαρά, Ελατήρια ΑμεΑ για παιδική χαρά, Τραμπάλα ΑμεΑ για παιδική χαρά, Απλό/σύνθετο πολυόργανο ΑμεΑ για παιδική χαρά, Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ</p>	
Πλατεία Νέου Μοναστηρίου	Νέο Μοναστήρι	<p>Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων</p>	<p>1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5._P.temp, 6._P.flexi, 7._P.GAP, 10_AMEA service, 11_SIDERAIL &amp; 12_ SIDERAIL BR, 14_ BOL, 15_STR BOL, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with service, 22_FOUNT, 23._PETS,</p>

		<p>σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Εξοπλισμός νερού για ζώα συντροφιάς (συμπ. την εξυπηρέτηση σκύλων οδηγών τυφλών), Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ</p>	<p>39_GARB, 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 44_P.AMEA, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6, 59_REPLACE</p>
--	--	--	---



## 2.2.2 Κοινόχρηστοι χώροι- Χώροι περιθάλψης

Οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που προτάθηκαν να λειτουργούν ως σημεία δυνητικής περιθάλψης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Συνολικά προτάθηκαν 3 χώροι περιθάλψης, εκ των οποίων ένας (1) βρίσκεται στον οικισμό του Δομοκού, ένας (1) στην Ομβριακή, και ένας (1) στο Νέο Μοναστήρι. Οι χώροι απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες.

Πίνακας 12:Προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι περιθάλψης

Όνομα	Οικισμός	Τύπος Παρέμβασης	Κωδικοποίηση
Παιδική Χαρά Δομοκού	Δομοκός	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rabber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι	1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5._P.temp, 6._P.flexi, 7._P.GAP, 10_AMEA service, 11_SIDERAIL & 12_ SIDERAIL B, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with service, 21_WC, 22_FOUNT, 25-29.TOYS,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος Παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Κούνια ΑμεΑ για παιδική χαρά, Μύλος Αμεα για παιδική χαρά, Ελατήρια ΑμεΑ για παιδική χαρά, Τραμπάλα ΑμεΑ για παιδική χαρά, Απλό/σύνθετο πολυόργανο ΑμεΑ για παιδική χαρά, Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ	40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE,  53-58_REMOVE, 59_REPLACE
Πλατεία Ομβριακής	Ομβριακή	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp -	1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ,  3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5._P.temp, 6._P.flexi, 7._P.GAP,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος Παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		<p>rabber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Εξοπλισμός νερού για ζώα συντροφιάς (συμπ. την εξυπηρέτηση σκύλων οδηγών τυφλών), Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση πεζών, Ράμπτα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ</p>	<p>10._AMEA service, 11_SIDERAIL &amp; 12_ SIDERAIL BR, 14_ BOL, 15_STR BOL, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with service, 22_FOUNT, 23._PETS, 39_GARB, 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 44._P.AMEA, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 53_REMOVE1 54_REMOVE2</p>

Όνομα	Οικισμός	Τύπος Παρέμβασης	Κωδικοποίηση
			55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6, 59_REPLACE
Πλατεία Μοναστηρίου	Νέου Νέο Μοναστήρι	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι	1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_Ρ.temp, 6_Ρ.flexi, 7_Ρ.GAP, 10_ΑΜΕΑ service, 11_SIDERAIL & 12_ SIDERAIL BR, 14_ BOL, 15_STR BOL, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with



Όνομα	Οικισμός	Τύπος Παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Εξοπλισμός νερού για ζώα συντροφιάς (συμπ. την εξυπηρέτηση σκύλων οδηγών τυφλών), Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Ράμππα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ	service, 22_FOUNT, 23._PETS, 39_GARB, 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 44._P.AMEA, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6, 59_REPLACE

### 2.2.3 Κοινόχρηστοι χώροι - Χώροι εκτόνωσης

Οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που προτάθηκαν να λειτουργούν ως υπαίθριοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων, και κατ'επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση ανάγκης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Συνολικά προτάθηκαν 3 χώροι εκτόνωσης, εκ των οποίων ένας (1) βρίσκεται στον οικισμό του Δομοκού, ένας (1) στην Ομβριακή, και ένας (1) στο Νέο Μοναστήρι.

Πίνακας 135:Προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης.

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
Παιδική Χαρά Δομοκού	Δομοκός	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό	1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5._P.temp, 6._P.flexi, 7._P.GAP, 10_AMEA service, 11_SIDERAIL & 12_ SIDERAIL B, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with service, 21_WC,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		(ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Κούνια ΑμεΑ για παιδική χαρά, Μύλος Αμεα για παιδική χαρά, Ελατήρια ΑμεΑ για παιδική χαρά, Τραμπάλα ΑμεΑ για παιδική χαρά, Απλό/σύνθετο πολυόργανο ΑμεΑ για παιδική χαρά, Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση πεζών, Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ	22_FOUNT, 25-29.TOYS, 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 53-58_REMOVE, 59_REPLACE
Γυμνάσιο Ομβριακής	Ομβριακή	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		<p>μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.</p>	<p>7_P.GAP, 11_SIDERAIL &amp; 12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5</p>



Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
			58_REMOVE6 59_REPLACE
Πλατεία Μοναστηρίου	Νέου Νέο Μοναστήρι	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο), Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο), πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α., Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic), Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE, Απλό handrail - siderail καθοδήγησης, Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης, Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ, Εξοπλισμός νερού για	1_ΣΗΜ, 2_ΕΙΔ.ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_Ρ.temp, 6_Ρ.flexi, 7_Ρ.GAP, 10_ΑΜΕΑ service, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR, 14_BOL, 15_STR BOL, 18_MODEL, 19_BENCH, 20_BENCH with service, 22_FOUNT, 23_PETS,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		<p>ζώα συντροφιάς (συμπ. την εξυπηρέτηση σκύλων οδηγών τυφλών), Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν), Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες AMEA και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή), Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ</p>	<p>39_GARB, 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 44_P.AMEA, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6, 59_REPLACE</p>

## 2.2.4 Είσοδοι/Εξοδοι δημόσιων κτιρίων

Τέλος προτείνονται παρεμβάσεις κατ' ελάχιστον στις εισόδους/εξόδους δημόσιων κτιρίων με στόχο την πρόσβαση κατά το δυνατόν σε όλους τους χρήστες. Συνολικά, έχουν προβλεφθεί έντεκα (11) είσοδοι/έξοδοι για παρεμβάσεις. Τα προτεινόμενα δημόσια κτίρια παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα και απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες.

Πίνακας 145: Προτεινόμενοι είσοδοι δημοσίων κτιρίων, τα οποία προτείνεται να γίνουν προσβάσιμα.

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
Κέντρο Υγείας Δομοκού	Δομοκός	Εξοπλισμό για την καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους, Ειδικές περιγραφές που ενημερώνουν και καθοδηγούν τα ΑμεΑ σχετικά με την κάλυψη καθημερινών αναγκών και βασικών εξυπηρετήσεων, Ράμπες πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο, Ειδικά διαμορφωμένη υποδομή για μετατροπή κλίμακας σε ράμπα, Πρόσθετες ράμπες για να διευκολύνουν την είσοδο ΑμεΑ σε δημόσιους χώρους, πεζοδρόμια κ.ά, Ειδικές ηχητικές υπηρεσίες ενημέρωσης με χρήση κωδικών QR που μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά με την χρήση επιγραφών του κώδικα BRAILLE, Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπων φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου, Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, τουαλέτα ΑμεΑ εντός ΚΧ, Αναβατώριο/ασανσέρ ΑμεΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς π.χ. σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση ή σε υποδομές Κ.Χ.), Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνησης ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)	3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P temp, 6_P.flexi 7_P. GAP, 10_AMEA service 12_SIDERAIL BR 13_WALL SIGN 16_RED 18_MODEL 21_WC 32_LIFT 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
			57_REMOVE5 58_REMOVE6
Δημαρχείο Δομοκού	Δομοκός	Εξοπλισμό για την καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους, Ειδικές περιγραφές που ενημερώνουν και καθοδηγούν τα ΑμεΑ σχετικά με την κάλυψη καθημερινών αναγκών και βασικών εξυπηρετήσεων, Ράμπες πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο, Ειδικά διαμορφωμένη υποδομή για μετατροπή κλίμακας σε ράμπα, Πρόσθετες ράμπες για να διευκολύνουν την είσοδο ΑμεΑ σε δημόσιους χώρους, πεζοδρόμια κ.ά, Ειδικές ηχητικές υπηρεσίες ενημέρωσης με χρήση κωδικών QR που μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά με την χρήση επιγραφών του κώδικα BRAILLE, Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου, Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, τουαλέτα ΑμεΑ εντός ΚΧ, Αναβατώριο/ασανσέρ ΑμεΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς π.χ. σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση ή σε υποδομές Κ.Χ.), Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)	3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P temp, 6_P.flexi 7_P. GAP, 10_AMEA service 12_SIDERAIL BR 13_WALL SIGN 16_RED 18_MODEL 21_WC 32_LIFT 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6
ΚΕΠ Δομοκού	Δομοκός	Εξοπλισμό για την καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους, Ειδικές περιγραφές που ενημερώνουν και καθοδηγούν τα ΑμεΑ σχετικά με την κάλυψη	3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE,



Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		καθημερινών αναγκών και βασικών εξυπηρετήσεων, Ράμπες πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο, Ειδικά διαμορφωμένη υποδομή για μετατροπή κλίμακας σε ράμπα, Πρόσθετες ράμπες για να διευκολύνουν την είσοδο ΑμεΑ σε δημόσιους χώρους, πεζοδρόμια κ.ά, Ειδικές ηχητικές υπηρεσίες ενημέρωσης με χρήση κωδικών QR που μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά με την χρήση επιγραφών του κώδικα BRAILLE, Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου, Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, τουαλέτα ΑμεΑ εντός ΚΧ, Αναβατώριο/ασανσέρ ΑμεΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς π.χ. σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση ή σε υποδομές Κ.Χ.), Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)	5_P temp, 6_P.flexi 7_P. GAP, 10_AMEA service 12_SIDERAIL BR 13._WALL SIGN 16_RED 18_MODEL 21_WC 32_LIFT 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6
Αστυνομικό Τμήμα Δομοκού	Δομοκός	Εξοπλισμό για την καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους, Ειδικές περιγραφές που ενημερώνουν και καθοδηγούν τα ΑμεΑ σχετικά με την κάλυψη καθημερινών αναγκών και βασικών εξυπηρετήσεων, Ράμπες πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο, Ειδικά διαμορφωμένη υποδομή για μετατροπή κλίμακας σε ράμπα, Πρόσθετες ράμπες για να διευκολύνουν την είσοδο ΑμεΑ σε δημόσιους χώρους, πεζοδρόμια κ.ά, Ειδικές ηχητικές υπηρεσίες ενημέρωσης με χρήση κωδικών QR που μπορούν να δράσουν	3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P temp, 6_P.flexi 7_P. GAP, 10_AMEA service

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		συμπληρωματικά με την χρήση επιγραφών του κώδικα BRAILLE, Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου, Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, τουαλέτα ΑμεΑ εντός ΚΧ, Αναβατώριο/ασανσέρ ΑμεΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς π.χ. σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση ή σε υποδομές Κ.Χ.), Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνησης ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)	12_SIDERAIL BR 13._WALL SIGN 16_RED 18_MODEL 21_WC 32_LIFT 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6
ΚΕΠ Νέου Μοναστηρίου	Νέο Μοναστήρι	Εξοπλισμό για την καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους, Ειδικές περιγραφές που ενημερώνουν και καθοδηγούν τα ΑμεΑ σχετικά με την κάλυψη καθημερινών αναγκών και βασικών εξυπηρετήσεων, Ράμπες πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο, Ειδικά διαμορφωμένη υποδομή για μετατροπή κλίμακας σε ράμπα, Πρόσθετες ράμπες για να διευκολύνουν την είσοδο ΑμεΑ σε δημόσιους χώρους, πεζοδρόμια κ.ά, Ειδικές ηχητικές υπηρεσίες ενημέρωσης με χρήση κωδικών QR που μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά με την χρήση επιγραφών του κώδικα BRAILLE, Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου, Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και	3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P temp, 6_P.flexi 7_P. GAP, 10_AMEA service 12_SIDERAIL BR 13._WALL SIGN 16_RED 18_MODEL

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, τουαλέτα ΑμεΑ εντός ΚΧ, Αναβατώριο/ασανσέρ ΑμεΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς π.χ. σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση ή σε υποδομές Κ.Χ.), Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνησης ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)	21_WC 32_LIFT 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6
Δημοτικό Σχολείο Δομοκού	Δομοκός	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπων φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC ,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης MMM, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.	40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE
Γυμνάσιο ΓΕ.Λ Δομοκού και Νηπιαγωγείο	Δομοκός	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail –	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL &



Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπων φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.	12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
Γυμνάσιο – ΓΕ.Λ Νέου Μοναστηρίου	Νέο Μοναστήρι	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπων φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
			53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE
Δημοτικό Σχολείο Νέου Μοναστηρίου	Νέο Μοναστήρι	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπων φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών,	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης MMM, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.	41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE
Γυμνάσιο Ομβριακής	Ομβριακή	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή	1_ΣΗΜ, 3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR,

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
		<p>πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγηση, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση σύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.</p>	<p>13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN, 53_REMOVE1 54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE</p>
Δημοτικό	Ομβριακή	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων, Επιγραφή για προσδιορισμό/ καθοδήγηση	1_ΣΗΜ,



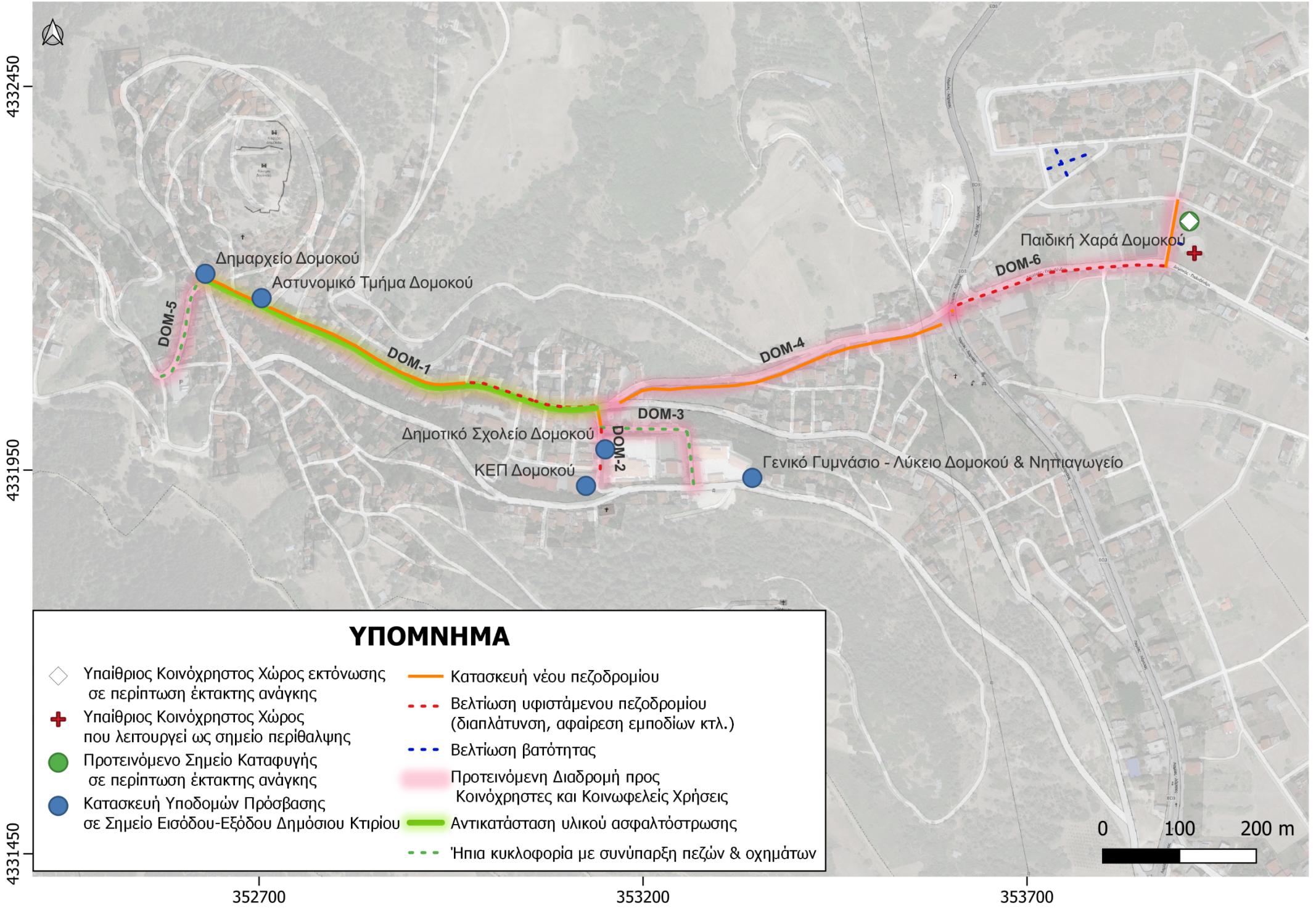
Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
Σχολείο Ομβριακής		προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά αναπήρους (σε κτίριο), Πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο – έξοδο/σημεία στάσης και θέασης/WC κ.α, Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή), Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑμεΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμ ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή), Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/threshold ramp – rubber or metallic), Απλό handrail – siderail καθοδήγησης, Handrail – siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE, Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη, Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.), Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης, Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code, Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ, Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών, Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος, Υπερυψωμένη διασταύρωση, Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών, Διάβαση πεζών απλή, Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.), Όδευση τυφλών, Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α., Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ, Μετακίνηση ιστού σήμανσης, Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ, Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ, Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια, Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ), Προσθήκη/αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ.	3_ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ, 4_ΣΗΜ.BRAILLE, 5_P.temp, 6_P.flexi, 7_P.GAP, 11_SIDERAIL & 12_SIDERAIL BR, 13_WALL SIGN, 16_RED, 18_MODEL, 20_BENCH with service, 21_WC , 40_SIDEW, 41_SIDEW2, 42_RAISED_C, 43_RAISED_C2, 46_CROSS, 47_SMARTCROSS, 48_TACTILE, 52_STR.REGEN, 53_REMOVE1

Όνομα	Οικισμός	Τύπος παρέμβασης	Κωδικοποίηση
			54_REMOVE2 55_REMOVE3 56_REMOVE4 57_REMOVE5 58_REMOVE6 59_REPLACE

Για όλους τους ανωτέρω χώρους θα πρέπει να αποκαθίσταται επιπρόσθετα ο διάδρομος προσέγγισης των κτιρίων, ο ανελκυστήρας (για όσους υπάρχει), ο χώρος υγιεινής.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (2012) όλα τα ανωτέρω κτίρια θα πρέπει να είναι πλήρως προσβάσιμα μέχρι τις 31.12.2022, **αλλιώς** θα θεωρούνται ως αυθαίρετα και υπόκεινται στην κείμενη νομοθεσία που απαιτεί την τακτοποίησή τους. Ως εκ τούτου για όλα τα ανωτέρω κτίρια και για άλλα κτίρια εντός του δήμου Δομοκού που προσελκύουν το κοινό θα πρέπει να ολοκληρωθούν μελέτες προσβασιμότητας και να αποκατασταθεί αυτή.

Προτεινόμενοι Χώροι Καταφυγής, Περιθάλψης και Παρεμβάσεις σε Εισόδους-Εξόδους Δημοσίων Κτιρίων - Δομοκός



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ◇ Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος εκτόνωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- ✚ Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος που λειτουργεί ως σημείο περιθάλψης
- Προτεινόμενο Σημείο Καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Κατασκευή Υποδομών Πρόσβασης σε Σημείο Εισόδου-Εξόδου Δημόσιου Κτιρίου
- Κατασκευή νέου πεζοδρομίου
- - - Βελτίωση υφιστάμενου πεζοδρομίου (διαπλάτνωση, αφαίρεση εμποδίων κτλ.)
- - - Βελτίωση βατότητας
- Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις
- Αντικατάσταση υλικού ασφαλτόστρωσης
- - - Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων



# Προτεινόμενοι Χώροι Καταφυγής, Περιθάλψης και Παρεμβάσεις σε Εισόδους-Εξόδους Δημοσίων Κτιρίων - Ομβριακή

4329450



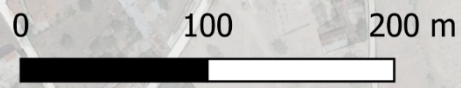
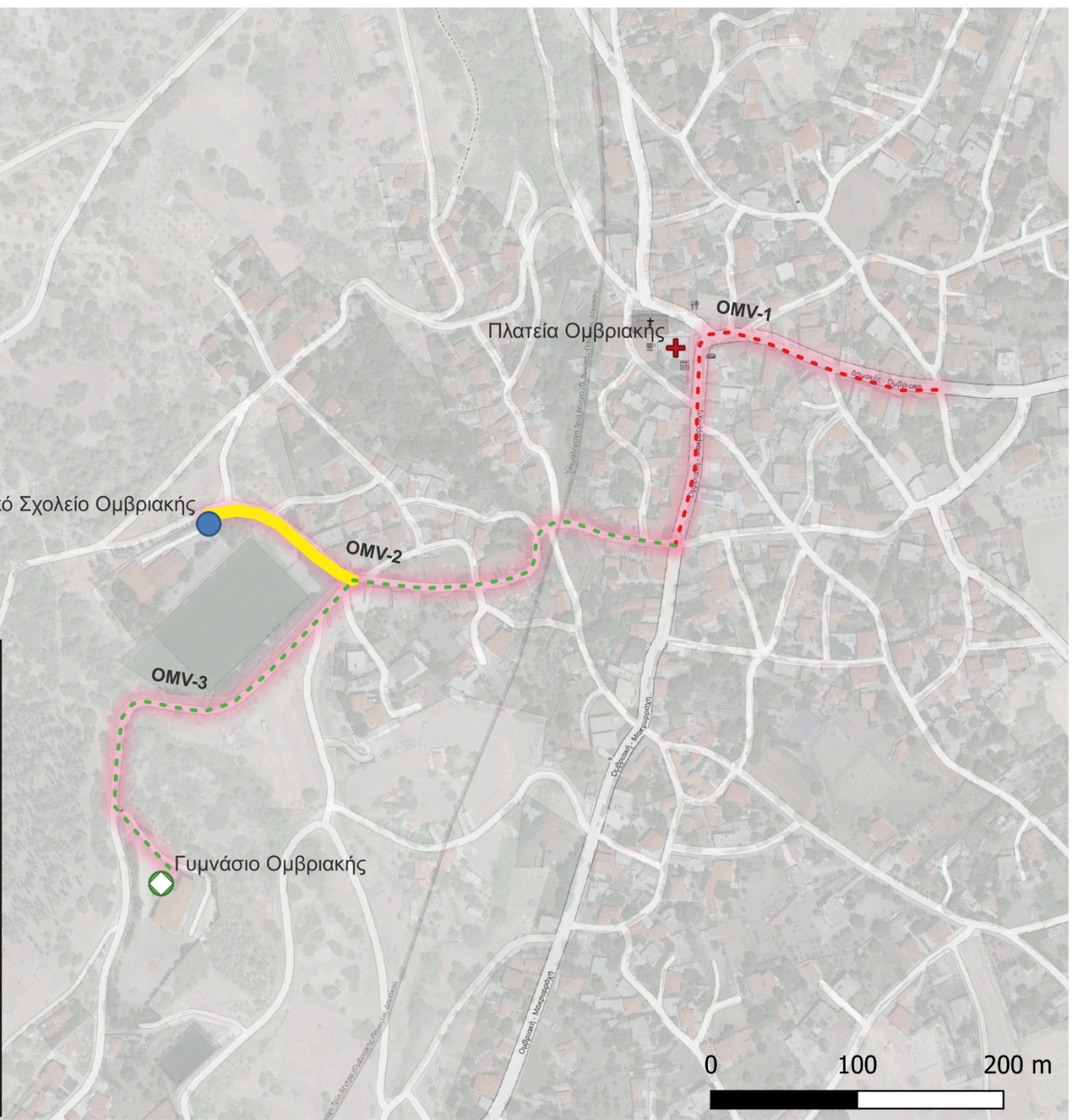
4328950

349700

350200

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ◇ Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος εκτόνωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- ✚ Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος που λειτουργεί ως σημείο περιθάλψης
- Προτεινόμενο Σημείο Καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Κατασκευή Υποδομών Πρόσβασης σε Σημείο Εισόδου-Εξόδου Δημοσίου Κτιρίου
- - - Βελτίωση υφιστάμενου πεζοδρομίου (διαπλάτυνση, αφαίρεση εμποδίων κτλ.)
- - - Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων
- Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<6 μ.)
- Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις





# Προτεινόμενοι Χώροι Καταφυγής, Περιθάλψης και Παρεμβάσεις σε Εισόδους-Εξόδους Δημοσίων Κτιρίων - Νέο Μοναστήρι

4344950



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ◇ Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος εκτόνωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- ⊕ Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος που λειτουργεί ως σημείο περιθάλψης
- Προτεινόμενο σημείο καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Κατασκευή Υποδομών Πρόσβασης σε Σημείο Εισόδου-Εξόδου Δημοσίου Κτιρίου
- ♿ Όδευση τυφλών
- Κατασκευή νέου πεζοδρομίου
- - - Ήπια κυκλοφορία με συνύπαρξη πεζών & οχημάτων
- Προτεινόμενη Πεζοδρόμηση (<6 μ.)
- Προτεινόμενη Διαδρομή προς Κοινόχρηστες και Κοινωφελείς Χρήσεις

4344450

350200

350700

0 100 200 m



## 2.3 Χώροι στάθμευσης - στάθμευση ΑμεΑ – στάθμευση ΑμεΑ για Η/Ο

Οι χώροι στάθμευσης που λειτουργούν στο Δήμο δεν είναι οριοθετημένοι ή οργανωμένοι. Υπάρχουν ωστόσο άτυπες συγκεντρώσεις στάθμευσης σε μη διαμορφωμένους χώρους οι οποίοι δεν είναι προσβάσιμοι στους οικισμούς του Δομοκού, του Νέου Μοναστηρίου και της Ομβριακής. Προτείνεται η διαμόρφωση δύο χώρων για Δομοκού και έναν χώρο για κάθε οικισμό (>50 κατοίκων) στους οποίους το 10% των θέσεων θα είναι για ΑμεΑ και θα εξασφαιζεται η προσβασιμότητα των χώρων αυτών για ΑμεΑ.

Ως προς την υφιστάμενη θέση στάθμευσης ΑμεΑ στον οικισμό της Ομβριακής, η οποία δεν είναι προσβάσιμη, προτείνεται η αναδιαμόρφωση της θέσης με διαστάσεις 3,50 μ. x 5,0 μ. και βάψιμο για τη σαφή οριοθέτηση της. Επιπλέον, σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων που εκπονήθηκε, προτάθηκε η χωροθέτηση δύο θέσεων φόρτισης στον οικισμό του Δομοκού, οι οποίες θα πρέπει να υλοποιηθούν σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

**Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 49\_ PARKING**

## 2.4 Σταθμοί Συγκοινωνίας και TAXI

Σύμφωνα με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι υποδομές των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας είναι μη προσβάσιμες για ΑμεΑ. Για τον λόγο αυτό προτείνονται παρεμβάσεις οι οποίες στοχεύουν στην εξυπηρέτηση όλων των χρηστών.

### 2.4.1 Σταθμοί Συγκοινωνίας

Στο Δήμο Δομοκού, οι στάσεις των λεωφορείων ΚΤΕΛ είναι μη προσβάσιμες για ΑμεΑ. Συγκεκριμένα, οι στάσεις στον οικισμό του Δομοκού και της Ξυνιάδας έχουν υπόστεγο και παγκάκι αλλά δεν διαθέτουν υποδομή και τον απαιτούμενο εξοπλισμό ώστε να εξυπηρετούνται άτομα ΑμεΑ.

Στο πλαίσιο του Σ.Α.Π. προτείνεται η αναβάθμιση των στάσεων του ΚΤΕΛ με την εγκατάσταση ειδικών προεξοχών για την ευκολότερη πρόσβαση των επιβατών μειωμένης κινητικότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ηχητικής αναγγελίας.

**Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 31\_ BUS2**

### 2.4.2 TAXI

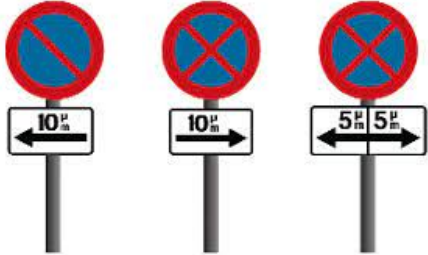

Για την υφιστάμενη πιάτσα TAXI στον οικισμό της Ομβριακής προτείνεται η αναδιαμόρφωση της πιάτσας με την κατασκευή πλατφόρμας εξυπηρέτησης η οποία

περιλαμβάνει ειδικές προεξοχές ή κοινόχρηστους εξοπλισμούς για την ευκολότερη πρόσβαση των επιβατών ΑμεΑ στα οχήματα TAXI. Επίσης προτείνεται η εγκατάσταση πινακίδας με σύστημα Braille η οποία θα ενημερώνει τα ΑμεΑ για την ύπαρξη πιάτσας TAXI.

**Κωδικοποίηση εξοπλισμού: 4\_ ΣΗΜ BRAILLE, 34\_TAXI2**

## 2.5 Προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού και εργαλείων αποκατάστασης προσβασιμότητας

Πίνακας 15: Πίνακας αστικού εξοπλισμού για βελτίωση προσβασιμότητας

Κωδικοποίηση τύπων παρεμβάσεων	Τύποι εξοπλισμού	Περιγραφή	Ενδεικτικές εικόνες	Ενδεικτικό εκτιμώμενο κόστος ανά τιμή μονάδας
1_ΣΗΜ	Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων	Η σήμανση αφορά σε πινακίδες ρυθμιστικές, κινδύνου, πληροφοριακές που αφορούν κυκλοφοριακά στοιχεία για το σύνολο των μετακινούμεμων (συμπ. Όρια ταχύτητας, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.α.)		100€/ σετ πινακίδας (στύλος + πινακίδα + τυχόν πρόσθετες επιγραφές)
2_ΕΙΔ.ΣΗΜ	Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο)	Η σήμανση αφορά σε πληροφόρηση χρηστών για την προσβασιμότητα ενός χώρου/ πάρκου/ πλατείας με συμπληρωματικά στοιχεία για κάθε κατηγορία μειωμένης κινητικότητας. Απαιτείται να είναι σε ύψος κάτω του 1,40μ. Και να παρέχει πληροφόρηση σχετική με την προσβασιμότητα ή μη του χώρου για άτομα με κινητική και οπτική αναπηρία κατ' ελάχιστον		2500€/πινακίδα + από 15.000 η πλατφόρμα + 2000 διάφορα

				
<p>3. ΣΗΜ.ΚΑΘΟΔ</p>	<p>Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο)</p>	<p>Εξοπλισμός για την καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους</p>		<p>Πινακίδες εμπορίου 10*15cm από 60€/ τεμ</p>



				
<p>4. ΣΗΜ. BRAILLE</p>	<p>πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο-έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α.</p>	<p>Ειδικές περιγραφές που ενημερώνουν και καθοδηγούν τα ΑΜΕΑ σχετικά με την κάλυψη καθημερινών αναγκών και βασικών εξυπηρετήσεων</p>		<p>Πινακίδες εμπορίου 10*15cm από 60€/ τεμ</p>

<p>5. P. temp</p>	<p>Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή)</p>	<p>Ράμπες πεζοδρομίου διαφόρων διαστάσεων για την ευκολότερη πρόσβαση των πεζών, ποδηλάτων, ανθρώπων τρίτης ηλικίας και ατόμων με ειδικές ανάγκες.</p>	 <p>The top image shows a metal gate with a ramp for a wheelchair. The middle image shows a green plastic ramp on a wooden floor. The bottom image shows a red and green plastic ramp on a paved area.</p>	<p>από 50€-250€ (εξαρτάται από το υλικό, τις διαστάσεις κ.α.)</p>
-------------------	--	--	--	---



<p>6. P. flexi</p>	<p>Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής ή μεγάλης υψομετρικής διαφοράς – μόνιμη ή προσωρινά πακτωμένη κατασκευή)</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένη υποδομή για μετατροπή κλίμακας σε ράμπα</p>		<p>170-1000/τεμ αναλόγως των διαστάσεων, του υλικού, της υψομετρικής διαφοράς κ.α.</p>
<p>7. P. GAP</p>	<p>Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rabber or metallic)</p>	<p>Πρόσθετες ράμπες (μεταλλικές ή από καοτσούκ) για να διευκολύνουν την είσοδο ΑΜΕΑ σε Δημόσιους χώρους, πεζοδρόμια κ.α..</p>		<p>από 50€-250€ (εξαρτάται από το υλικό, τις διαστάσεις κ.α.)</p>


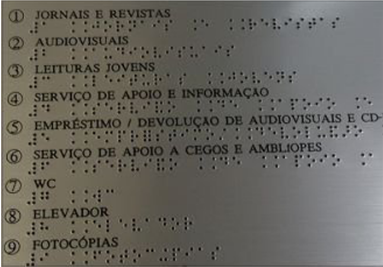
				
<p>8. ΦΣ ΑΜΕΑ</p>	<p>Φωτεινός σηματοδότης με ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ (νέος)</p>	<p>Νέος φωτεινός σηματοδότης που έχει την ικανότητα να εκπέμπει φωτεινό αλλά και ηχητικό σήμα <b>ταυτόχρονα</b>, βελτιώνοντας αισθητά την διέλευση των οδών από τα ΑΜΕΑ και ειδικότερα τα άτομα με οπτική αναπηρία</p>		<p>Φωτεινός σηματοδότης 3 σημείων με ηχητική διάταξη από 1140€ , Φωτεινός σηματοδότης 2 σημείων με ηχητική διάταξη από 1010€</p>

				
<p>9. ΦΣ ΑΜΕΑ_add on</p>	<p>Ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ σε υφιστάμενο ΦΣ</p>	<p>Αναβάθμιση υφιστάμενων φωτεινών σηματοδοτών με την χρήση ηχητικής διάταξης ΑΜΕΑ έτσι ώστε να έχει την ικανότητα ο φωτεινός σηματοδότης να ενημερώνει μέσω οπτικών και ηχητικών σημάτων.</p>		<p>Από 620 €</p>



<p>10. AMEA service</p>	<p>Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE</p>	<p>Ειδικές ηχητικές υπηρεσίες ενημέρωσης με χρήση κωδικών QR που μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά με την χρήση επιγραφών του κώδικα BRAILLE</p>	 <p>The image shows a hand scanning a QR code on a sign. The sign is titled 'Stay safe with the Check In Qld app' and includes instructions to download the app from Google Play or the App Store. It also says 'Open the app and scan the QR code to register your visit' and 'Braille House'. There is a note: 'Can't scan? Enter the code 678237'. At the bottom, it says 'Thank you for supporting COVID-19 contact tracing and doing your bit to keep Queenslanders safe.' and 'Queensland Government'.</p>	<p>Ποικίλει ανάλογα την υπηρεσία</p>
<p>11. SIDERAIL</p>	<p>Απλό handrail - siderail καθοδήγησης</p>	<p>Οι χειρολισθήρες είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της ασφαλούς πρόσβασης για τα άτομα με αναπηρία, καθώς και για τους ηλικιωμένους και θα πρέπει να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: i) Να μην έχουν αιχμηρές άκρες. ii) Να έχουν συνεχώς ομαλή ροή χωρίς να παρουσιάζουν σημεία εμπλοκής. iii) Να κάνουν οπτική αντίθεση με το περιβάλλον για να διευκολύνουν τα άτομα με ασθενή όραση. (Κατά τα λοιπά οφείλουν να τηρούν την εθνική νομοθεσία και τις σχετικές προδιαγραφές)</p>	 <p>The image shows a yellow handrail (siderail) installed along a paved path. The handrail is made of metal and has a yellow finish. It is positioned next to a paved walkway and a blue shelter structure. The background shows trees and a clear sky.</p>	<p>Από 150€/m</p>

12. SIDERAIL BR	Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE	Αναβαθμισμένα κιγκλιδώματα με χρήση της γραφής BRAILLE για την ενημέρωση των ΑΜΕΑ σχετικά με την περιοχή στην οποία βρίσκονται, την υπόδειξη κατεύθυνσης κ.α.	 	Από 16,80€/m για χειρολισθήρα Φ2 + 15€/9cm <sup>2</sup> γραφής braille
-----------------	--	---	---	--


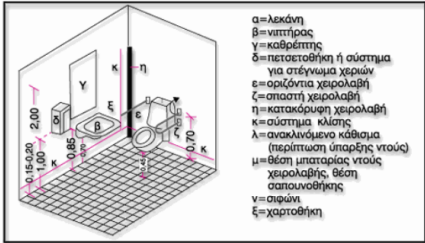
<p>13. WALL SIGN</p>	<p>Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη</p>	<p>Διαφόρων μεγεθών επιτοίχιας υποδομές/ επιγραφές καθοδήγησης με γραφή BRAILLE ή με πλακίδια όδευσης</p>	 	<p>Από 60€/τεμ , για 1μ τοίχου από 300€</p>
----------------------	--	---	--	---

14. BOL	Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης	Εξοπλισμός ο οποίος προστατεύει το πεζοδρόμιο από φαινόμενα παράνομης στάθμευσης που επηρεάζουν την μετακίνηση εμποδιζόμενων ομάδων. (Οφείλουν να τηρούν την εθνική νομοθεσία και τις σχετικές προδιαγραφές)	 <p>The images show three types of bollards used for traffic control: 1. A green metal bollard on a sidewalk. 2. Silver metal bollards on a road. 3. White concrete bollards on a sidewalk.</p>	Από 100/τεμ εμπόδιο καουτσούκ ή από 150/κιγκλιδωμα
---------	--	--	---	--

<p>15. STR BOL</p>	<p>Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα, βυθιζόμενα στοιχεία κ.α.)</p>	<p>Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε επιλεγμένες οδούς έτσι ώστε να ισχυροποιηθεί η πεζή μετακίνηση έναντι του αυτοκινήτου χωρίς να εμποδίζουν τους ΑΜΕΑ να διέλθουν μέσω αυτών</p>		<p>Από 100/τεμ εμπόδιο. Το κόστος ποικίλει σημαντικά ανάλογα με το επιλεγμένο σύστημα</p>
<p>16. RED</p>	<p>Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκοων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.)</p>	<p>Φανάρι κόκκινου χρώματος το οποίο αναβοσβήνει έντονα για να ειδοποιήσει κωφούς και βαρύκοους ανθρώπους σε περίπτωση κινδύνου. Μπορεί να είναι εξοπλισμένο και με ηχητική διάταξη.</p>		<p>Από 100€/τεμ</p>
<p>17. SOS B</p>	<p>SOS button με τηλέφωνο για έκτακτη ανάγκη</p>	<p>Τηλεφωνική συσκευή έκτακτης ανάγκης σε δημόσιο χώρο</p>		<p>Ποικίλει ανάλογα την υπηρεσία</p>



<p>18. MODEL</p>	<p>Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης</p>	<p>Μοντέλα τριών διαστάσεων που κάνουν χρήση της γραφής BRAILLE αλλά και ηχητικών-οπτικών σημάτων για την επεξήγηση σύνθετων κτιριακών συγκροτημάτων ή πλατειών, πάρκων και άλλων δημόσιων χώρων σε άτομα με οπτική αναπηρία.</p>		<p>Ποικίλει ανάλογα την υπηρεσία</p>
<p>19. BENCH</p>	<p>Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένο παγκάκι που επιτρέπει την υποδοχή ΑΜΕΑ.</p>		<p>Από 550/τεμ</p>

				
20. BENCH with service	Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code	Ειδικά διαμορφωμένο παγκάκι που επιτρέπει εκτός από την υποδοχή ΑΜΕΑ, την ενημέρωσή τους για τον χώρο μέσω ηχητικών σημάτων και QR κώδικα.		Από 550/τεμ
21. WC	Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ	Οι απαιτούμενες διαστάσεις ενός κοινόχρηστου χώρου υγιεινής που εξυπηρετεί άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), είναι 2,15 μ.Χ2,15 μ. Ο δε σχεδιασμός των ειδών υγιεινής και ο όλος εξοπλισμός του W.C. θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να διασφαλίζουν την πρόσβαση, σύμφωνα με τις οδηγίες και τους κανονισμούς που ισχύουν σε εθνικό επίπεδο		Από 3000/τεμ

<p>22. FOUNT</p>	<p>Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ</p>	<p>Δημόσια βρύση που είναι ειδικά σχεδιασμένη (χαμηλότερο ύψος από τις κανονικές βρύσες) για να καλύπτει τις ανάγκες των ατόμων με κινητικές δυσκολίες, των παιδιών κ.α.</p>		<p>Από 1000/τεμ</p>
<p>23. PETS</p>	<p>Εξοπλισμός νερού για ζώα συντροφιάς (συμπ. την εξυπηρέτηση σκύλων οδηγών τυφλών)</p>	<p>Δημόσια βρύση που είναι ειδικά σχεδιασμένη για να καλύπτει τις ανάγκες των σκύλων οδηγών τυφλών.</p>		<p>Από 100/τεμ</p>

<p>24. CHANGING R</p>	<p>Δημόσια αποδητήρια για ΑΜΕΑ</p>	<p>Ειδικές εγκαταστάσεις αποδητήριων που επιτρέπουν σε ΑΜΕΑ να κάνουν αυτόνομα μπάνιο στη θάλασσα και να αθληθούν με παράλληλη υποδομή για αλλαγή ρούχων</p>		<p>Από 4000/τεμ</p>
<p>25. TOYS1</p>	<p>Κούνια ΑΜΕΑ για παιδική χαρά</p>	<p>Όργανο παιχνιδιού που παρέχει ασφαλή πρόσβαση σε ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 16.000 τεμ</p>

				
26. TOYS2	Μύλος ΑΜΕΑ για παιδική χαρά	Όργανο παιχνιδιού που παρέχει ασφαλή πρόσβαση σε ΑΜΕΑ		Από 13.000 τεμ
27. TOYS3	Ελατήρια ΑΜΕΑ για παιδική χαρά	Όργανο παιχνιδιού που παρέχει ασφαλή πρόσβαση σε ΑΜΕΑ		Από 1.500/τεμ





28. TOYS4	Τραμπάλα ΑΜΕΑ για παιδική χαρά	Όργανο παιχνιδιού που παρέχει ασφαλή πρόσβαση σε ΑΜΕΑ		Από 1.800/τεμ.
29. TOYS5	Απλό/ σύνθετο πολυόργανο ΑΜΕΑ για παιδική χαρά	Όργανο παιχνιδιού που παρέχει ασφαλή πρόσβαση σε ΑΜΕΑ		Από 24.000/τεμ.
30. BUS	Στάση ΜΜΜ προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ	Ειδικά διαμορφωμένη στάση η οποία λαμβάνει υπόψη την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ και παράλληλα την απρόσκοπτη μετακίνηση ΑΜΕΑ πέριξ αυτής		Ποικίλει ανάλογα την υπηρεσία



<p>31. BUS2</p>	<p>Πλατφόρμα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση ΜΜΜ</p>	<p>Ειδικές προεξοχές για την ευκολότερη πρόσβαση των επιβατών μειωμένης κινητικότητας και ΑΜΕΑ πλησίον των στάσεων ΜΜΜ</p>		<p>Από 400 ευρώ</p>
<p>32. LIFT</p>	<p>Ανεγκυστήρας εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση ΜΜΜ</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένος ανεγκυστήρας ο οποίος λαμβάνει υπόψη την εξυπηρέτηση των επιβατών μειωμένης κινητικότητας και ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 4000/τεμ</p>

<p>33. TAXI</p>	<p>Πιάτσα TAXI προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένη πιάτσα TAXI η οποία λαμβάνει υπόψη την εξυπηρέτηση επιβατών μειωμένης κινητικότητας και ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 400 ευρώ</p>
<p>34. TAXI2</p>	<p>Πλατφόρμα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση πιάτσα TAXI</p>	<p>Ειδικές προεξοχές ή κοινόχρηστος εξοπλισμός για την ευκολότερη πρόσβαση των επιβατών ΑΜΕΑ στα οχήματα TAXI</p>		

				
<p>35. LIFT</p>	<p>Αναβατώριο/ ασανσέρ ΑΜΕΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς πχ σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση ή σε υποδομές κοινόχρηστων χώρων)</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένος ανελκυστήρας ο οποίος λαμβάνει υπόψη την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 4000/τεμ</p>

<p>36. ESCAL</p>	<p>Κυλιόμενος διάδρομος ανάβασης/ κατάβασης ΑΜΕΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς πχ σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά ή σε δρόμους με μεγάλη κλίση)</p>	<p>Εξοπλισμός για την διευκόλυνση της μετακίνησης ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων χρηστών</p>		
<p>37. ATM</p>	<p>Προσβάσιμο ATM</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένη αυτόματο ATM η οποία λαμβάνει υπόψη την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ</p>		
<p>38. POST</p>	<p>Προσβάσιμο κουτί ταχυδρομείου</p>	<p>Ειδικά σχεδιασμένο κουτί ταχυδρομείου για να καλύπτει τις ανάγκες ΑΜΕΑ χωρίς να επηρεάζει τον ελεύθερο χώρο κίνησης τους στο πεζοδρόμιο.</p>		


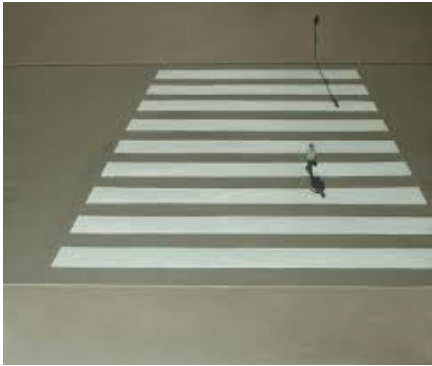


39. GARB	Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν)	Βυθιζόμενοι κάδοι οι οποίοι μπορούν να συνεισφέρουν στην εξοικονόμηση κοινόχρηστου χώρου και στην βελτίωση της προσπελασιμότητας και βαδισιμότητας της περιοχής παρέμβασης		Από 59.000€/ Βυθιζόμενο Σύστημα κάθετης διαβαθμισμένης συμπίεσης απορριμμάτων σε κάδους κοινής χρήσης 1.100 lt
	<b>Τύποι έργου για αποκατάσταση ΑΜΕΑ ή βελτίωση βαδισιμότητας</b>	<b>Περιγραφή</b>	<b>Ενδεικτικές εικόνες</b>	<b>Ενδεικτικό κόστος ανά τιμή μονάδας</b>
40. SIDEW	Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών	Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση για τη διασφάλιση της αυτόνομης, ασφαλούς και άνετης πρόσβασης στα πεζοδρόμια και τους κοινόχρηστους χώρους της πόλης σε ΑΜΕΑ και τα εμποδιζόμενα άτομα.		Από 105€/ράμπα + 150€/τμ με εκσκαφές κ.α.

41. SIDEW2	Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος	Αλλαγή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων για τη διασφάλιση της ασφαλούς και άνετης πρόσβασης στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης σε ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενα άτομα.	 	Από 200€/τμ με εκσκαφές + 40~100 ανά μετακινούμενο αντικείμενο ( δέντρο, στύλο, κτλ)+ 6,35€/ιστό σήμανσης
------------	--	---	---	---



				
42. RAISED_C	Υπερυψωμένη διασταύρωση	Οι υπερυψωμένες διαβάσεις και διασταυρώσεις δεν είναι τίποτα άλλο από πεζοδρόμια που τέμνουν κάθετα την άσφαλο διακόπτοντας τη συνέχεια της και αποκαθιστώντας την επικοινωνία των απέναντι πεζοδρομίων. Μπορούν να επεκταθούν καλύπτοντας το σύνολο μίας διασταύρωσης που παραδοσιακά άνηκε στο αυτοκίνητο.		Από 180€/τμ με εκσκαφές
43. RAISED_C2	Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών	Οι υπερυψωμένες διαβάσεις και διασταυρώσεις δεν είναι τίποτα άλλο από πεζοδρόμια που τέμνουν κάθετα την άσφαλο διακόπτοντας τη συνέχεια της και αποκαθιστώντας την επικοινωνία των απέναντι πεζοδρομίων.		Από 180€/τμ με εκσκαφές


<p>44. P.AΜΕΑ</p>	<p>Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή)</p>	<p>Ράμπα πεζοδρομίου που επιτρέπει την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ευπαθών ομάδων</p>		<p>Από 105€/τεμ</p>
<p>45. P.AΜΕΑfix</p>	<p>Διόρθωση ράμπας πεζοδρομίου</p>	<p>Διόρθωση ράμπας πεζοδρομίου για την αποκατάσταση αστοχιών</p>		<p>Από 100€/τεμ</p>

				
46. CROSS	Διάβαση πεζών απλή	Στοιχείο του οδικού δικτύου για την ασφαλή διεύλευση πεζών		Με απλή βαφή: από 50€/διάβαση πλάτους 6μ, Με ψυχροπλαστική βαφή: από 270€/διάβαση πλάτους 6μ
47. SMARTCROSS	Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.)	Οι έξυπνες διαβάσεις πεζών έχουν σχεδιαστεί για να μειώνουν τον αριθμό των τροχαίων που συμβαίνουν σε πολλές πολυσύχναστες περιοχές και να αυξάνουν την ασφάλεια για τους πεζούς. Αυτή η τεχνική λύση λειτουργεί με μια σειρά αισθητήρων που ανιχνεύουν κίνηση κάθε φορά που κάποιος περνάει ή πρόκειται να περάσει. Τα πάνελ φωτός στο πάτωμα που συνδέονται με αυτούς τους αισθητήρες ανάβουν αμέσως και βοηθούν τους οδηγούς να δουν με ευκολότερο και ταχύτερο τρόπο ότι		Από 10000€/ διάβαση



		υπάρχουν πεζοί που διασχίζουν.		
48. TACTILE	Οδευση τυφλών	Ειδική λωρίδα του δαπέδου από πλάκες διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο, που αποσκοπεί στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης		Από 22,50€/τμ με εργασία (χωρίς σκυρόδεμα, εκσκαφές κτλ)
49. PARKING	Θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ	Οι χώροι στάθμευσης για τα οχήματα ατόμων με αναπηρία είναι ένα σημαντικό στοιχείο στην αλυσίδα πρόσβασης γιατί παρέχει στους δικαιούχους την διευκόλυνση της άνετης στάθμευσης. Οι χώροι στάθμευσης έχουν διαστάσεις 5μ x 3,30μ.		Με ψυχροπλαστική βαφή από 300€/ θέση στάθμευσης

<p>50. ISLAND</p>	<p>Προσβάσιμη νησίδα</p>	<p>Νησίδες με διακοπή για ασφαλή προσπέλαση πεζών και ΑΜΕΑ κατά μήκος δρόμων διπλής κατεύθυνσης, η οποία είναι συνήθως πλακόστρωτη ή δεντροφυτευμένη και στην οποία τα ΑΜΕΑ μπορούν να διέλθουν ή να περιμένουν, χωρίς να κινδυνεύουν, για να περάσουν τα τροχοφόρα</p>		<p>Από 100€/τεμ</p>
<p>51. LIGHT</p>	<p>Προσθήκη παρόδιου φωτισμού</p>	<p>Η προσθήκη επαρκούς παρόδιου φωτισμού μπορεί να λειτουργήσει ευεργετικά στην κινητικότητα των ΑΜΕΑ μιας και βοηθάει στην αποφυγή τροχαίων συμβάντων</p>		

52. STR.REGEN	Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α.	Αναπλάσεις οδών για να τονώσουν και να ισχυροποιήσουν τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της πόλης		Ποικίλει ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της οδού, το υλικό κ.α.
	<b>Μετακίνηση/ Αφαίρεση εμποδίου</b>	<b>Περιγραφή</b>	<b>Ενδεικτικές εικόνες</b>	<b>Ενδεικτικό κόστος ανά τιμή μονάδας</b>
53. REMOVE1	Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ	Μετατόπιση στύλων της ΔΕΗ που παρεμποδίζουν τη διέλευση των ΑΜΕΑ		Από 100€/τεμ

<p>54. REMOVE2</p>	<p>Μετακίνηση ιστού σήμανσης</p>	<p>Μετατόπιση ιστών σήμανσης που παρεμποδίζουν τη διέλευση των ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 6,35€/ ιστό σήμανσης</p>
<p>55. REMOVE3</p>	<p>Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ</p>	<p>Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ που παρεμποδίζει τη διέλευση των ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 750€ Κατ'αποκοπή</p>
<p>56. REMOVE4</p>	<p>Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ</p>	<p>Μετακίνηση εξοπλισμού ΟΚΩ που παρεμποδίζει τη διέλευση των ΑΜΕΑ</p>		<p>Από 350€ Κατ'αποκοπή</p>

57. REMOVE5	Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια	Μετακίνηση εξοπλισμού που παρεμποδίζει τη διέλευση των ΑΜΕΑ		Από 750€ Κατ'αποκοπή
58. REMOVE6	Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)	Μετακίνηση εξοπλισμού που παρεμποδίζει τη διέλευση των ΑΜΕΑ		
59. REPLACE	Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ	Η αντικατάσταση δυσλειτουργικών φρεατίων όπως και η προσθήκη νέων για την απρόσκοπτη χρήση των πεζοδρομίων από τα ΑΜΕΑ		Από 40€ ανάλογα τις συνθήκες, διαστάσεις κ.α.

*\*οι τιμές όλων των ανωτέρω εξοπλισμών για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των ΑΜΕΑ και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας ποικίλουν ανάλογα με την υπηρεσία, τις προσφορές σε προμήθειες, τους παρόχους και τις ποσότητες.*



## 2.6 Χρονοδιάγραμμα και προγραμματισμός υλοποίησης

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τον χρονικό προγραμματισμό υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Σε κάθε οικισμό για τον οποίο έχουν προβλεφθεί παρεμβάσεις, προτείνονται τρία (3) διακριτά **έργα** τα οποία περιλαμβάνουν τα εξής:

α) το έργο «Ολοκληρωμένη παρέμβαση αστικής ανάπλασης για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο» περιλαμβάνει τις παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, οδούς, διαβάσεις, νησίδες, στάσεις ΜΜΜ

β) το έργο «Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας» περιλαμβάνει τις παρεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους, όπως χώρους πρασίνου, άλση, χώρους στάθμευσης κ.λπ.

γ) το έργο «Ανακατασκευή εισόδων Δημόσιων Κτιρίων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας» περιλαμβάνει τις εργασίες στα σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις οι οποίες απαιτείται να γίνουν προσβάσιμες.

Η εκπόνηση των αντίστοιχων μελετών εφαρμογής ανά κατηγορία έργου δύναται να περιλαμβάνουν τις κάτωθι κατηγορίες σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία:

---

Ολοκληρωμένη παρέμβαση αστικής ανάπλασης για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο»	Κατηγορία 7. Ειδικές Αρχιτεκτονικές Μελέτες Κατηγορία 9. Μηχανολογικές, Ηλεκτρολογικές και Ηλεκτρονικές Μελέτες Κατηγορία 10. Μελέτες συγκοινωνιακών έργων (οδών, σιδηροδρομικών γραμμών, μικρών τεχνικών έργων, έργων υποδομής αερολιμένων) και κυκλοφοριακές μελέτες Κατηγορία 13. Μελέτες Υδραυλικών Έργων (εγγειοβελτιωτικών έργων, φραγμάτων, υδρεύσεων, αποχετεύσεων) και διαχείρισης υδατικών πόρων Κατηγορία 16. Μελέτες Τοπογραφίας (γεωδαιτικές, φωτογραμμετρικές, χαρτογραφικές, κτηματογραφικές και τοπογραφικές)
--	---

---

	Κατηγορία 25. Μελέτες Φυτοτεχνικής Διαμόρφωσης Περιβάλλοντος Χώρου και Έργων Πρασίνου
Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Κατηγορία 7. Ειδικές Αρχιτεκτονικές Μελέτες Κατηγορία 9. Μηχανολογικές, Ηλεκτρολογικές και Ηλεκτρονικές Μελέτες Κατηγορία 13. Μελέτες Υδραυλικών Έργων (εγγειοβελτιωτικών έργων, φραγμάτων, υδρεύσεων, αποχετεύσεων) και διαχείρισης υδατικών πόρων Κατηγορία 16. Μελέτες Τοπογραφίας (γεωδαιτικές, φωτογραμμετρικές, χαρτογραφικές, κτηματογραφικές και τοπογραφικές) Κατηγορία 25. Μελέτες Φυτοτεχνικής Διαμόρφωσης Περιβάλλοντος Χώρου και Έργων Πρασίνου
Ανακατασκευή εισόδων Δημόσιων Κτιρίων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Κατηγορία 6. Αρχιτεκτονικές Μελέτες Κτιριακών Έργων Κατηγορία 8. Στατικές Μελέτες (μελέτες φερουσών κατασκευών κτιρίων και μεγάλων ή ειδικών τεχνικών έργων) Κατηγορία 9. Μηχανολογικές, Ηλεκτρολογικές και Ηλεκτρονικές Μελέτες

Πίνακας 16: Χρονοδιάγραμμα και προγραμματισμός υλοποίησης παρεμβάσεων

		ΕΤΟΣ 1				ΕΤΟΣ 2			
		1 <sup>ο</sup> τρίμηνο	2 <sup>ο</sup> τρίμηνο	3 <sup>ο</sup> τρίμηνο	4 <sup>ο</sup> τρίμηνο	1 <sup>ο</sup> τρίμηνο	2 <sup>ο</sup> τρίμηνο	3 <sup>ο</sup> τρίμηνο	4 <sup>ο</sup> τρίμηνο
Ολοκληρωμένη παρέμβαση αστικής ανάπτυξης για τη	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή μελέτης								

		ΕΤΟΣ 1				ΕΤΟΣ 2			
		1 <sup>ο</sup> τρίμηνο	2 <sup>ο</sup> τρίμηνο	3 <sup>ο</sup> τρίμηνο	4 <sup>ο</sup> τρίμηνο	1 <sup>ο</sup> τρίμηνο	2 <sup>ο</sup> τρίμηνο	3 <sup>ο</sup> τρίμηνο	4 <sup>ο</sup> τρίμηνο
βελτίωση της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο του <b>Δομοκού</b>	προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								
Ανάπλαση Κοινόχρηστων & Κοινοφελών Χώρων <b>Δομοκού</b> για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή Μελέτης Προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								
Ανακατασκευή εισόδων	Εκπόνηση Μελέτης								

		ΕΤΟΣ 1				ΕΤΟΣ 2			
		1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο	1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο
Δημόσιων Κτιρίων <b>Δομοκού</b> για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Εφαρμογής ή Μελέτης Προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								
Ολοκληρωμένη παρέμβαση αστικής ανάπτυξης για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο της <b>Ομβριακής</b>	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή μελέτης προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								

		ΕΤΟΣ 1				ΕΤΟΣ 2			
		1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο	1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο
Ανάπλαση Κοινόχρηστων & Κοινοφελών Χώρων <b>Ομβριακής</b> για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή Μελέτης Προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								
Ανακατασκευή εισόδων Δημόσιων Κτιρίων <b>Ομβριακής</b> για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή Μελέτης Προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ.								



		ΕΤΟΣ 1				ΕΤΟΣ 2			
		1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο	1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο
	Προμήθειας και τοποθέτησης)								
Ολοκληρωμένη παρέμβαση αστικής ανάπτυξης για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο του <b>Νέου Μοναστηρίου</b>	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή Μελέτης Προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση & Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								
Ανάπλαση Κοινόχρηστων & Κοινοφελών Χώρων <b>Νέου Μοναστηρίου</b> για τη βελτίωση της προσβασιμότητας	Εκπόνηση Μελέτης Εφαρμογής ή Μελέτης Προμήθειας ή άλλη σχετική μελέτη								
	Ανάθεση &								

	ΕΤΟΣ 1				ΕΤΟΣ 2			
	1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο	1° τρίμηνο	2° τρίμηνο	3° τρίμηνο	4° τρίμηνο
Υλοποίηση έργου (συμπ. Προμήθειας και τοποθέτησης)								

### 3. Επικοινωνία, Συμμετοχικές διαδικασίες και Διαβούλευση

#### 3.1 Διαβούλευση ΣΑΠ

Όπως αναφέρει το Άρθρο 10 «Συμμετοχικές διαδικασίες – διαβούλευση» της Απόφασης Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»»: *Ενδείκνυται η διαβούλευση του Σ.Α.Π. μετά το πέρας της ολοκλήρωσης του Φακέλου ΣΒΑΠ με ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους φορείς και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ, και η τυχόν συμπλήρωσή ή διόρθωσή του με νέα στοιχεία, πριν την τελική του έγκριση από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Φορέα Εκπόνησης.*

Για το ΣΑΠ του Δήμου Δομοκού πραγματοποιήθηκε προ της ολοκλήρωσης κατά το στάδιο της ανάλυσης ανοικτή διαδικτυακή δημόσια έρευνα (βλ. αποτελέσματα παρακάτω).

Επιπρόσθετα το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου Δομοκού **θα κοινοποιηθεί** με την ολοκλήρωσή του σε ενδιαφερόμενους **φορείς** και στην **ΕΣΑμεΑ** για διάστημα 15 ημερών, προκειμένου να αποστείλουν συμπληρώσεις και διορθώσεις. Μετά το πέρας της διορίας, ο ανάδοχος θα ενσωματώσει τις αλλαγές στα παραδοτέα, πριν από την έγκριση του ΣΑΠ από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Δομοκού.

Επιπρόσθετα, τα αποτελέσματα της διαβούλευσης θα ενσωματωθούν στην παρούσα ενότητα του παραδοτέου.

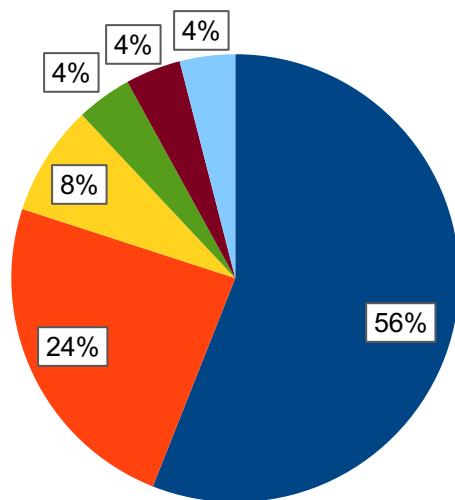
#### 3.2 Αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίου

##### Κάτοικοι – Εργαζόμενοι – Επισκέπτες

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας με ερωτηματολόγια που αφορά στοιχεία αστικής προσβασιμότητας στο Δήμο Δομοκού. Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από συνολικά 28 κατοίκους/ επισκέπτες της περιοχής.

Αρχικά οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να χαρακτηρίσουν τον τρόπο που μετακινούνται.

Η ενίσχυση της πρόσβασης στο δημόσιο χώρο είναι βασικό ζητούμενο του ΣΑΠ. Πως θα χαρακτηρίζατε τον τρόπο που μετακινείστε;



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

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

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

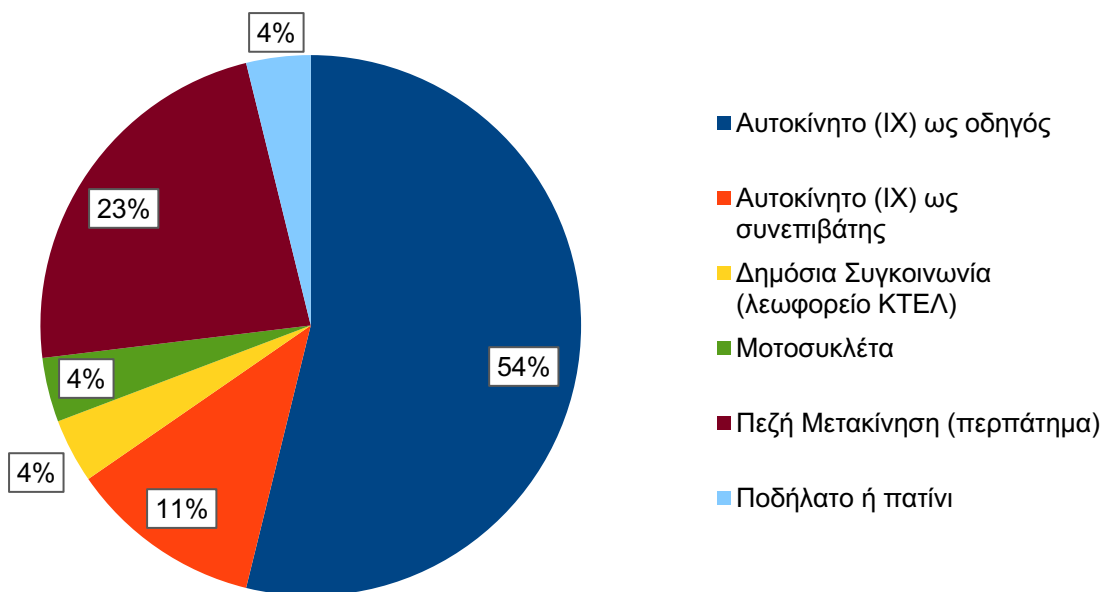
■ Εχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με μπάστούνη, πατερίτσες ή άλλο μέσο υποβοήθησης ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

Στην πλειοψηφία τους (56%) ανέφεραν πως δεν έχουν κάποια κινητική αναπηρία, ούτε συνοδεύουν κάποιον ενήλικα ή παιδί που να χρειάζεται βοήθεια. Αρκετά λιγότεροι είναι εκείνοι που δεν έχουν κάποια κινητική αναπηρία αλλά μετακινούνται συχνά με παιδικό καρότσι και συναντούν πολλές δυσκολίες στην μετακίνησή τους (24%). Το 8% δήλωσε ότι έχει αρκετές δυσκολίες στη μετακίνηση λόγω προβλημάτων υγείας αλλά γενικά μετακινείται αυτόνομα χωρίς βοήθεια ενώ από 4% συγκέντρωσαν οι κατηγορίες ατόμων με οπτική αναπηρία ή κινητική αναπηρία που μετακινούνται χωρίς τη βοήθεια άλλου προσώπου με τη χρήση μέσου υποβοήθησης (μπαστούνι, σκύλο οδηγό, λευκό μπάστούνη).

Στη συνέχεια κλήθηκαν να απαντήσουν ποιο είναι το κύριο μέσο μετακίνησης τους.

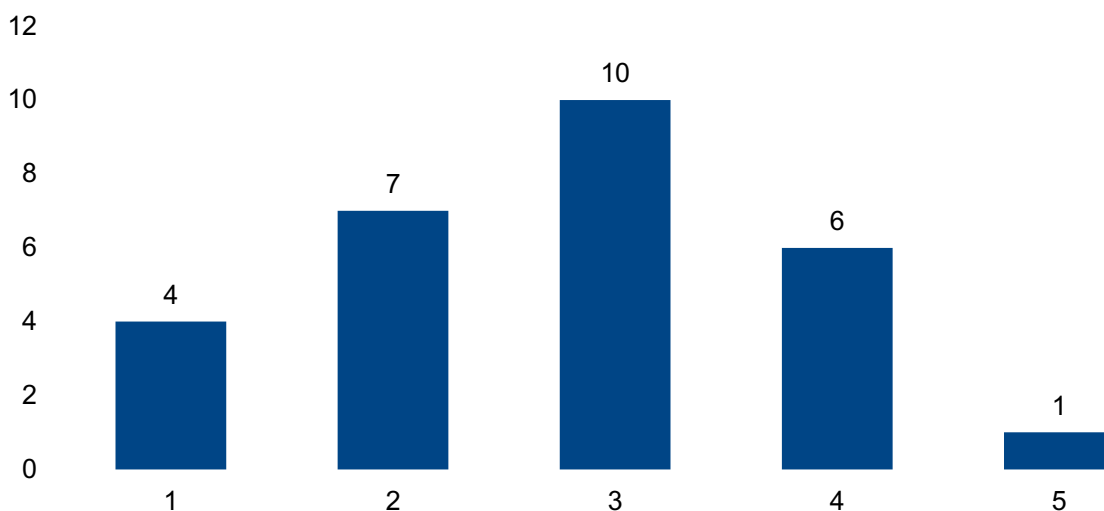
Η πλειοψηφία (54%) απάντησε ότι στις καθημερινές μετακινήσεις επιλέγει το Αυτοκίνητο ΙΧ ως οδηγός. Πολλοί είναι εκείνοι που κυρίως μετακινούνται πεζή (23%). Εκείνοι που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο ως συνεπιβάτες αποτελούν το 12% του δείγματος. Πολύ μικρότερα ποσοστά (4%) συγκεντρώνουν οι κατηγορίες “μοτοσυκλέτα”, “πατίνι” και “δημόσια συγκοινωνία”.

Ποιο είναι το κύριο μέσο μετακίνησής σας;



Ακολούθησε μια ερώτηση σχετικά με το βαθμό ικανοποίησης από τις μετακινήσεις. Οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν σε μια κλίμακα από το 1 (καθόλου ικανοποιημένος) ως το 5 (πάρα πολύ ικανοποιημένος).

Σε μία 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 σας;

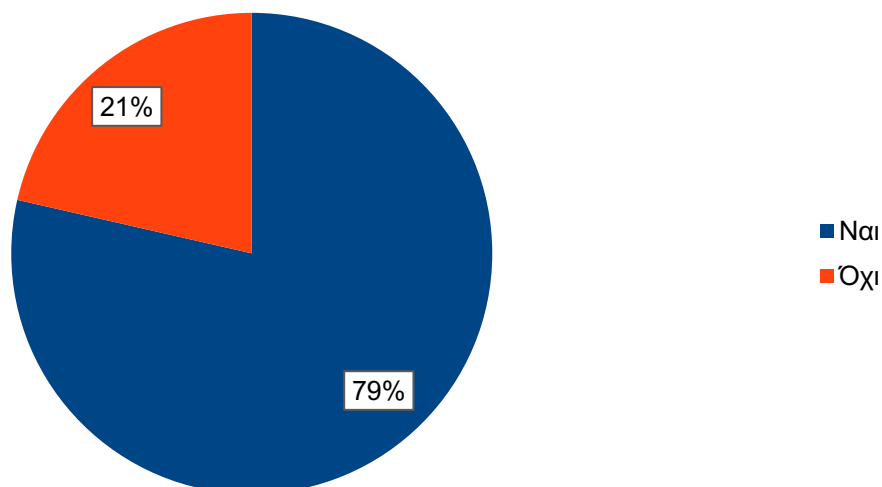


Οι περισσότεροι συμμετέχοντες δήλωσαν στο μεγαλύτερο βαθμό μετρίως ικανοποιημένοι από τις μετακινήσεις τους ενώ πολλοί ήταν και εκείνοι που δήλωσαν καθόλου ικανοποιημένοι.

Στην ερώτηση σχετικά με την κατοχή ΙΧ αυτοκινήτου το 79% δήλωσε πως διαθέτει όχημα.

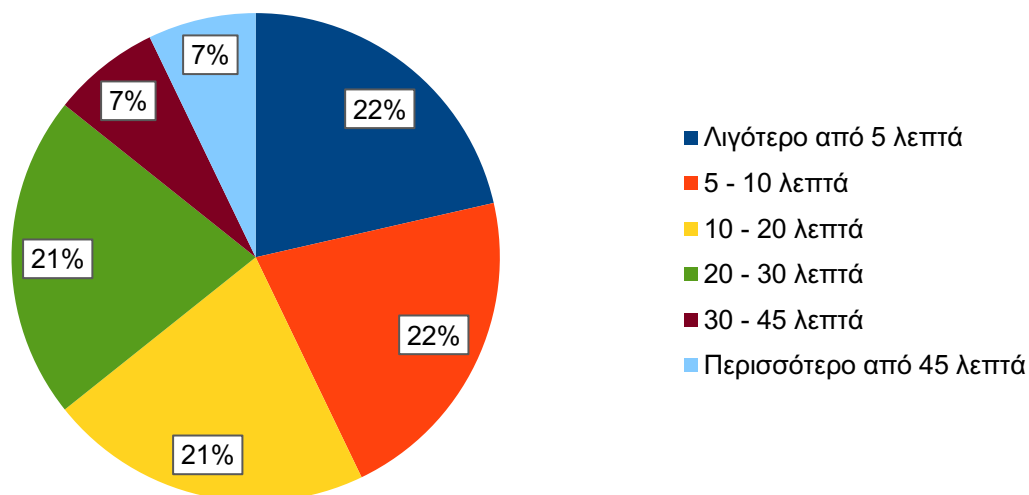


Είστε κάτοχος ΙΧ αυτοκινήτου;



Η επόμενη ερώτηση αφορούσε τον χρόνο που καταναλώνουν οι συμμετέχοντες για μια καθημερινή μετακίνηση (ως οδηγοί ή επιβάτες).

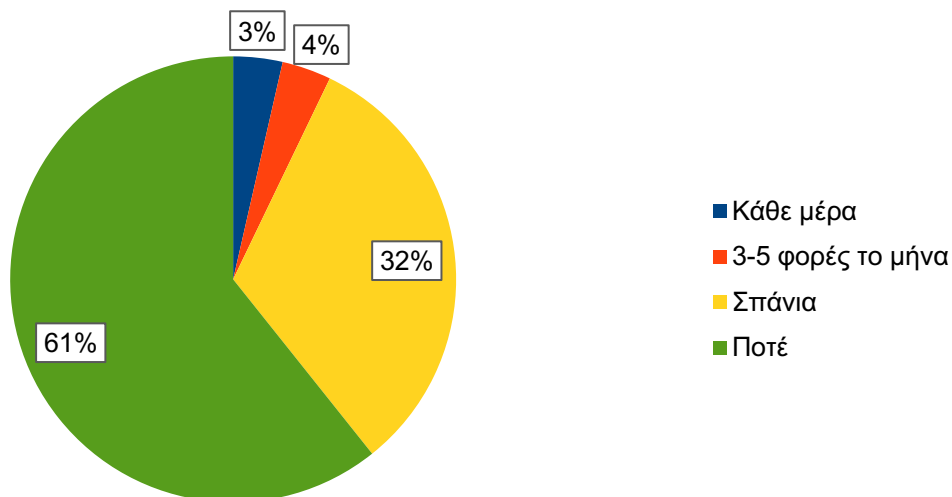
Πόσο χρόνο καταναλώνετε για μια συνήθη καθημερινή μετακίνησή σας με ΙΧ αυτοκίνητο (ως οδηγός ή επιβάτης); π.χ. όταν πηγαίνετε στη δουλειά ή για καθημερινές αγορές



Οι κατηγορίες "5-10 λεπτά", "10-20 λεπτά", "20-30 λεπτά", "30-45 λεπτά" συγκέντρωσαν ακριβώς τα ίδια ποσοστά της τάξης του 21%. Μικρότερα ποσοστά (7%) συγκεντρώνουν οι κατηγορίες "30-45 λεπτά" και "περισσότερο από 30 λεπτά".

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν για θέματα σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία και συγκεκριμένα για το πόσο συχνά χρησιμοποιούν λεωφορείο της δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ).

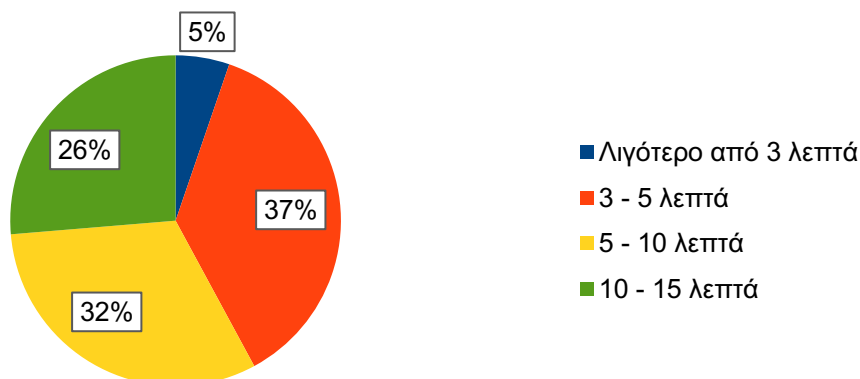
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ);



Οι περισσότεροι δήλωσαν πως **δεν** χρησιμοποιούν ποτέ το ΚΤΕΛ (61%) ή ντο χρησιμοποιούν σπάνια (32%) ενώ το 4% του δείγματος δήλωσε πως χρησιμοποιεί το ΚΤΕΛ 3-5 φορές το μήνα ή κάθε μέρα.

Η επόμενη ερώτηση αφορούσε τον μέγιστο χρόνο που οι συμμετέχοντες ήταν διατεθειμένοι να περπατήσουν για να προσπελάσουν την πλησιέστερη στάση λεωφορείου.

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

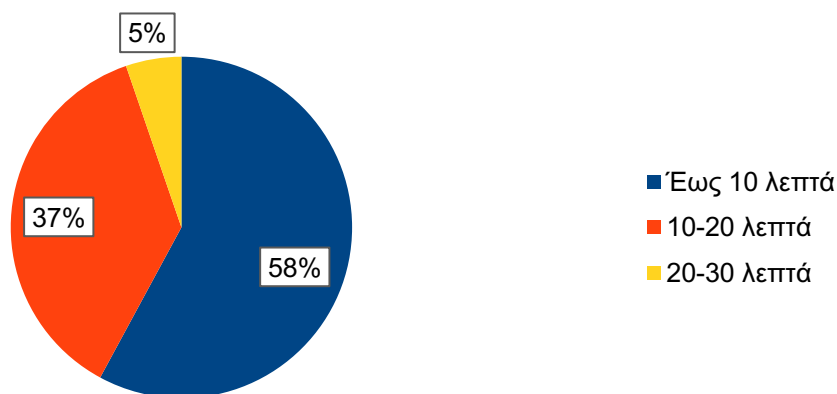


**Στην πλειοψηφία τους (37%) απάντησαν ότι είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν 3-5 λεπτά** ενώ πολλοί ήταν αυτοί που είναι διατεθειμένοι να περπατούν 5-10 λεπτά(32%) και

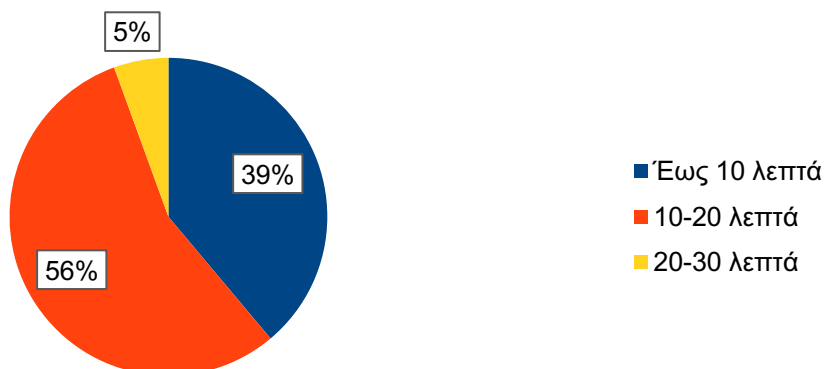
λιγότερο από 10-15 λεπτά (26%). Μικρότερο ποσοστό συγκεντρώνει η κατηγορία 10-15 λεπτά (5%) ενώ κανείς δε δήλωσε διατεθειμένος/η να περπατήσει περισσότερα από 15 λεπτά.

Η επόμενη ερώτηση εξετάζει το πόσο χρόνο θεωρούν οι ερωτώμενοι αποδεκτό να διαθέσουν για να προσεγγίσουν με δημόσια συγκοινωνία τις εξής χρήσεις (εντός του οχήματος ή οχημάτων αν πρόκειται για συνδυασμό μέσω δημόσιας συγκοινωνίας).

Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία τις εξής χρήσεις (εντός του οχήματος ή οχημάτων αν πρόκειται για συνδυασμό μέσω δημόσιας συγκοινωνίας): [Δημόσιες υπηρεσίες]



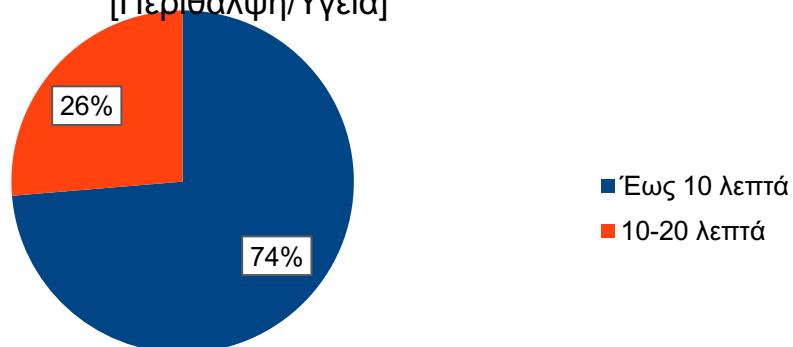
Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία τις εξής χρήσεις (εντός του οχήματος ή οχημάτων αν πρόκειται για συνδυασμό μέσω δημόσιας συγκοινωνίας): [Εμπορικά καταστήματα]



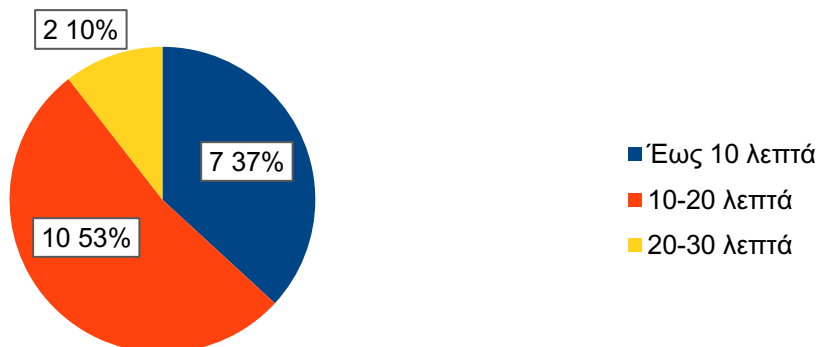
Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία τις εξής χρήσεις (εντός του οχήματος ή οχημάτων αν πρόκειται για συνδυασμό μέσων δημόσιας συγκοινωνίας): [Χώροι πρασίνου/Αθλητικοί χώροι]



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): [Περίθαλψη/Υγεία]



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): [Χώροι αναψυχής/πολιτισμού]



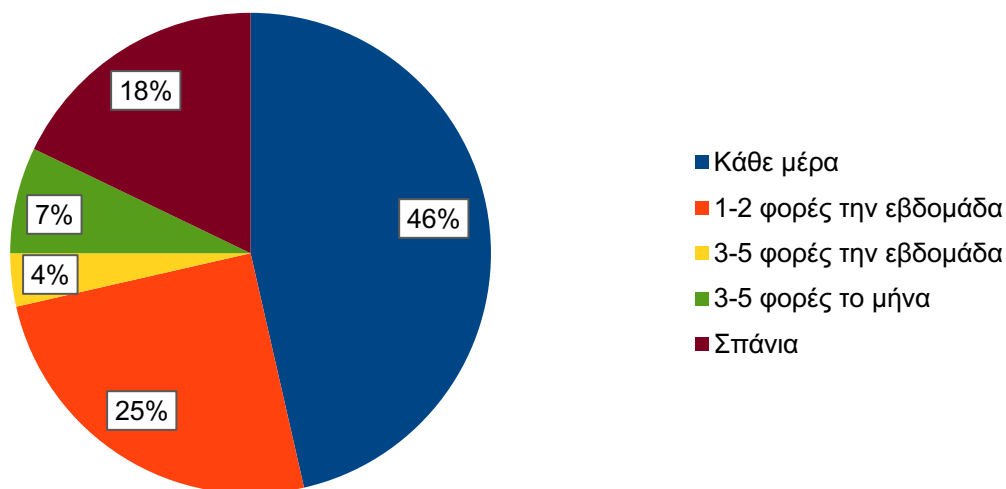
- Για τις δημόσιες υπηρεσίες η πλειοψηφία δήλωσε ως αποδεκτό χρόνο το πολύ τα 10 λεπτά με πολλούς από τους ερωτώμενους να δέχονται και τα 10-20 λεπτά ως έναν αποδεκτό χρόνο ταξιδιού.
- Για την πρόσβαση στα εμπορικά καταστήματα οι περισσότεροι ερωτώμενοι είναι διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν την δημόσια συγκοινωνία το πολύ έως 20 λεπτά.
- Αντίστοιχα για τις υποδομές περίθαλψης και υγείας τους χώρους αθλητισμού και τους χώρους εκπαίδευσης , οι περισσότεροι ερωτώμενοι δεν επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τα μέσα μεταφοράς για περισσότερο από 10 λεπτά.
- Αναφορικά με τις υποδομές πολιτισμού και τους Χώρους πρασίνου οι περισσότεροι ερωτώμενοι δήλωσαν πως είναι διατεθειμένοι να ταξιδέψουν με τη δημόσια συγκοινωνία από 10 ως 20 λεπτά για να τις προσπελάσουν.

Στην ερώτηση που ακολούθησε, οι συμμετέχοντες ερωτήθηκαν αν επιθυμούν να χρησιμοποιούν τα λεωφορεία για την καθημερινή μετακίνηση τους αλλά αντιμετωπίζουν προβλήματα πρόσβασης, ενώ σε περίπτωση που απαντούσαν ναι, κλήθηκαν να αναφέρουν το δρομολόγιο και στάση που τους εξυπηρετεί. Οι περισσότεροι από αυτούς δήλωσαν πως δεν χρησιμοποιούν τα λεωφορεία καθώς δεν τους εξυπηρετούν οι υφιστάμενες στάσεις του τοπικού δικτύου και τα υφιστάμενα δρομολόγια τα οποία παρουσιάζουν πολύ μικρή συχνότητα.

Ακολούθησε μια σειρά ερωτήσεων που αφορούν το περπάτημα.



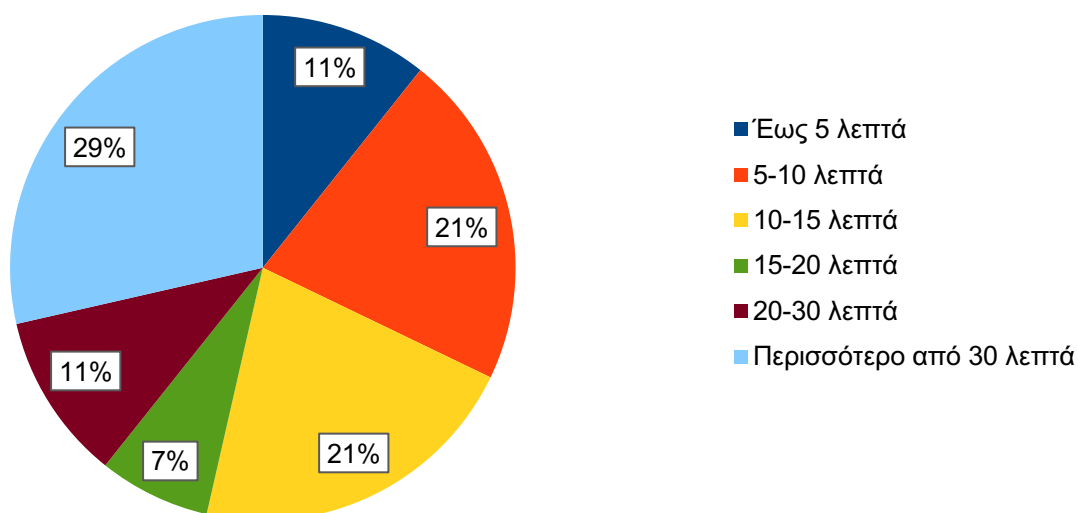
Πόσο συχνά περπατάτε;



Στην ερώτηση «πόσο συχνά περπατάτε» η πλειοψηφία (46%) απάντησε «κάθε μέρα» . Το 25% απάντησε 1 ως 2 φορές την εβδομάδα ενώ το 18% απάντησε σπάνια. Λιγότεροι ήταν οι συμμετέχοντες που απάντησαν ότι περπατούν 3-5 φορές την εβδομάδα (4%) ή 3-5 φορές το μήνα (7%).

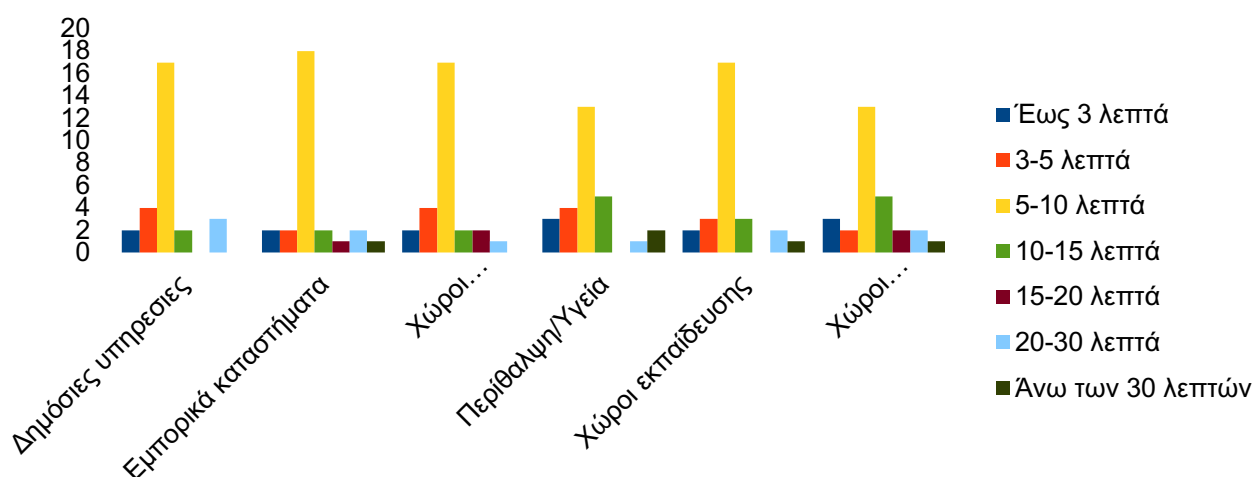
Κατόπιν οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν πόσο διαρκεί μια πεζή τους μετακίνηση.

Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης πεζή μετακίνηση σας;

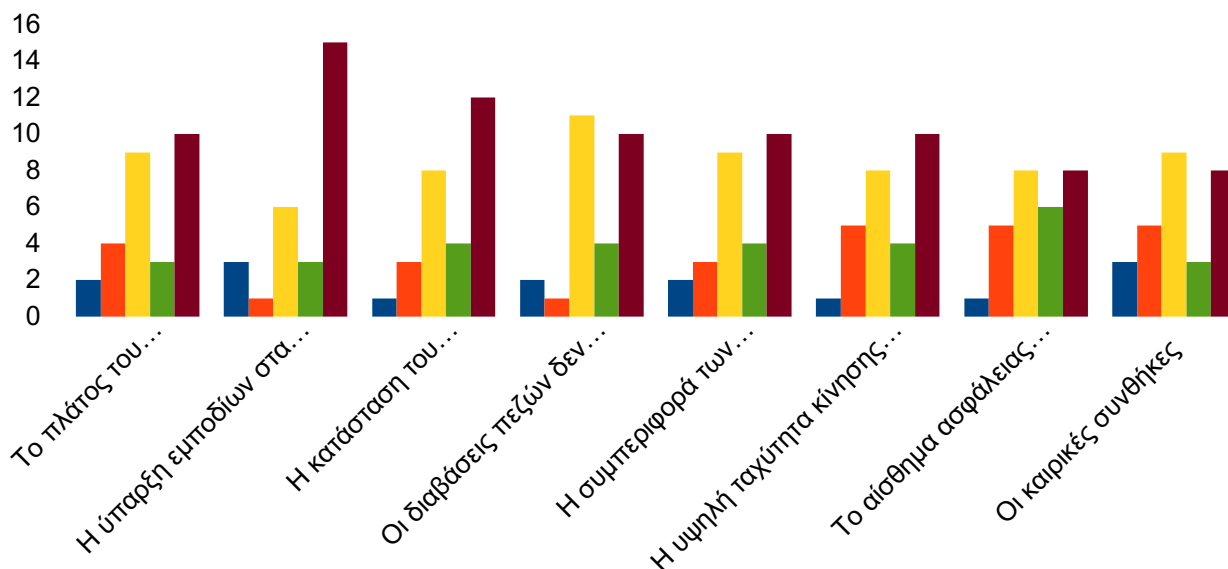


Το μεγαλύτερο ποσοστό (29%) συγκέντρωσε η κατηγορία “περισσότερο από 30 λεπτά”. Από 21% συγκέντρωσαν οι κατηγορίες “5-10 λεπτά” και “10-15 λεπτά” , ακολουθούν οι κατηγορίες 20-30 λεπτά (11%) και έως 5 λεπτά (11%) και “15-20 λεπτά” (7%).

Σχετικά με τον μέγιστο χρόνο που είναι διατεθειμένοι να διανύσουν για να προσπελάσουν συγκεκριμένες χρήσεις . Οι χρήσεις που αναφέρονται είναι οι : Δημόσιες Υπηρεσίες, Εμπορικά Καταστήματα, Χώροι Πρασίνου/ Αθλητικοί Χώροι , Περίθαλψη/ Υγεία , Χώροι Εκπαίδευσης και Χώροι αναψυχής- Πολιτισμού. Οι ερωτώμενοι απάντησαν στην πλειοψηφία τους πως για να μεταβούν σε καθεμιά από τις παραπάνω χρήσεις είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν από 5 ως 10 λεπτά. Ακολουθεί το διάστημα 10 ως 15 λεπτά. Οι υπόλοιπες χρονικές διάρκειες δεν προτιμώνται σε μεγάλο βαθμό από το δείγμα της έρευνας και συγκεντρώνουν παρόμοια χαμηλά ποσοστά.

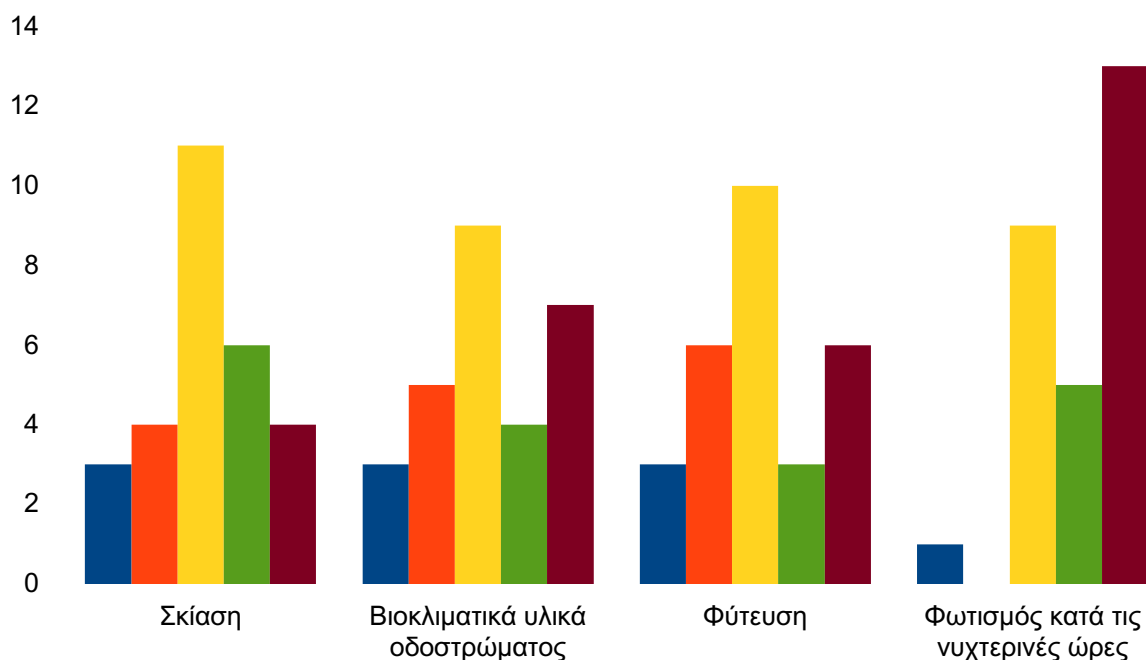


Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να αξιολογήσουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά την πεζή μετακίνησή τους σε μια κλίμακα από το 1 (καθόλου σημαντικό πρόβλημα) ως το 5 (πάρα πολύ σημαντικό πρόβλημα).



Η πλειοψηφία των ερωτώμενων αξιολόγησε όλα τα πιθανά προβλήματα ως πάρα πολύ σημαντικά. Εξαίρεση αποτελεί η κατηγορία καιρικές συνθήκες και η μειωμένη ασφάλεια των διαβάσεων των οποίων η σημασία παρουσιάζει διακύμανση στο δείγμα ωστόσο περισσότεροι είναι εκείνοι που θεωρούν ότι πρόκειται για μετρίως σημαντικά προβλήματα.

Ακολούθησε η αξιολόγηση από τους κατοίκους και τους επισκέπτες κάποιων παραμέτρων που επηρεάζουν τη μετακίνησή τους με περπάτημα.

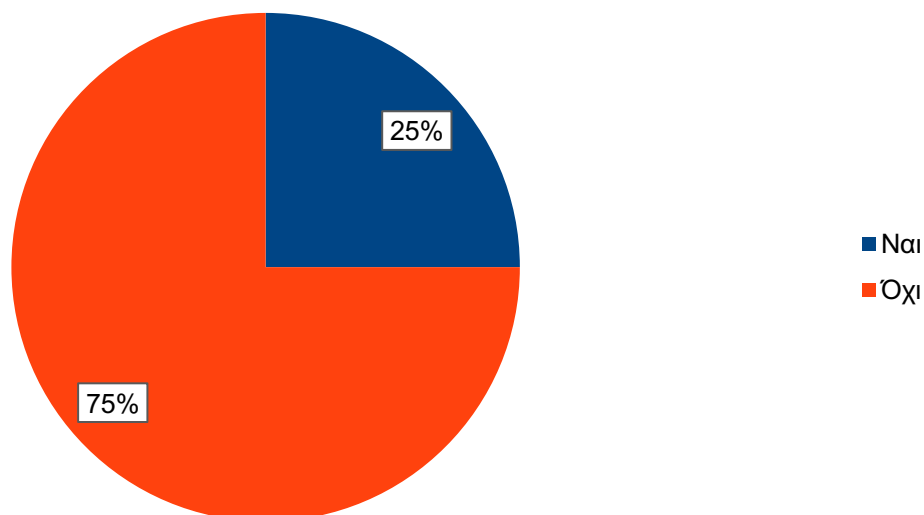


Η πλειοψηφία των ερωτώμενων δήλωσε πως η πιο σημαντική παράμετρος είναι ο φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες. Η σκίαση, τα βιοκλιματικά υλικά οδοστρώματος και η φύτευση

κρίνονται ως παράγοντες μέτριας σημασίας μιας και συγκεντρώνουν μεγαλύτερο ποσοστό απαντήσεων στην κατηγορία 3.

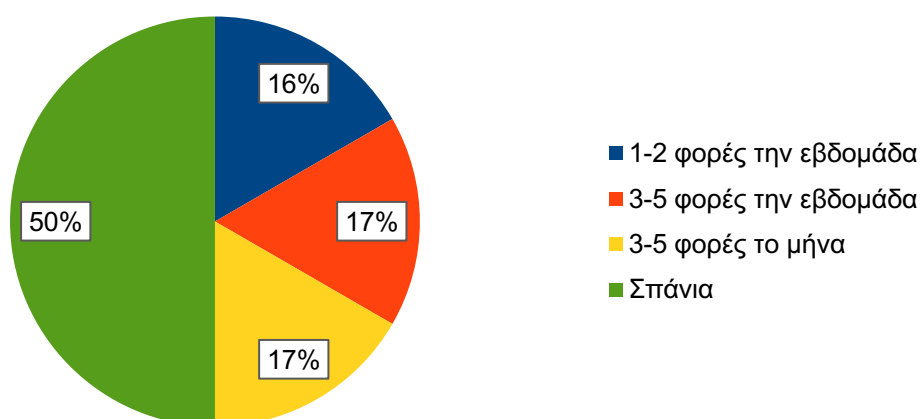
Οι ερωτήσεις που ακολούθησαν αφορούν το ποδήλατο. Από το δείγμα ή πλειοψηφία ( 75%) δήλωσε ότι δεν έχει ποδήλατο.

Είστε κάτοχος ποδηλάτου;



Στο ποσοστό που δήλωσε ότι διαθέτει ποδήλατο (7 άτομα) τέθηκε το ερώτημα «πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο».

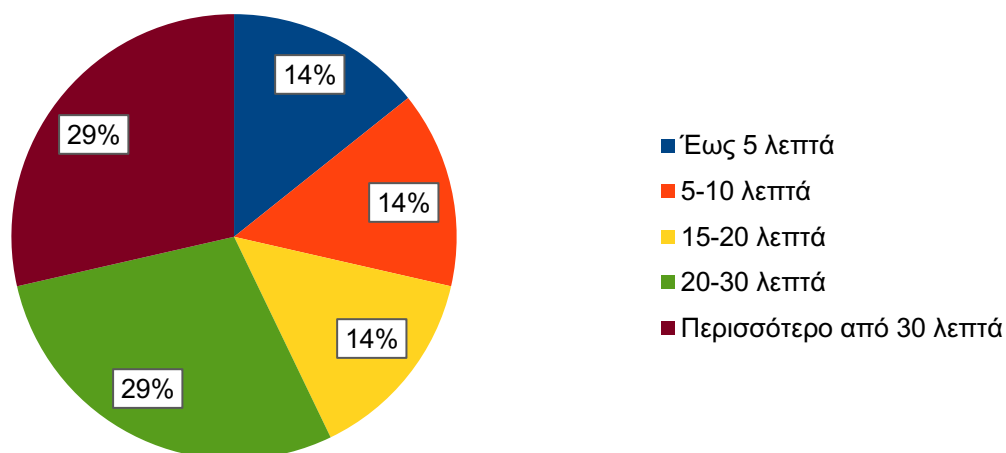
Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;



Το

50% δήλωσε ότι κάνει ποδήλατο σπάνια ενώ από 17% συγκεντρώνουν οι κατηγορίες 1-2 φορές την εβδομάδα, 3-5 φορές την εβδομάδα και 3-5 φορές το μήνα.

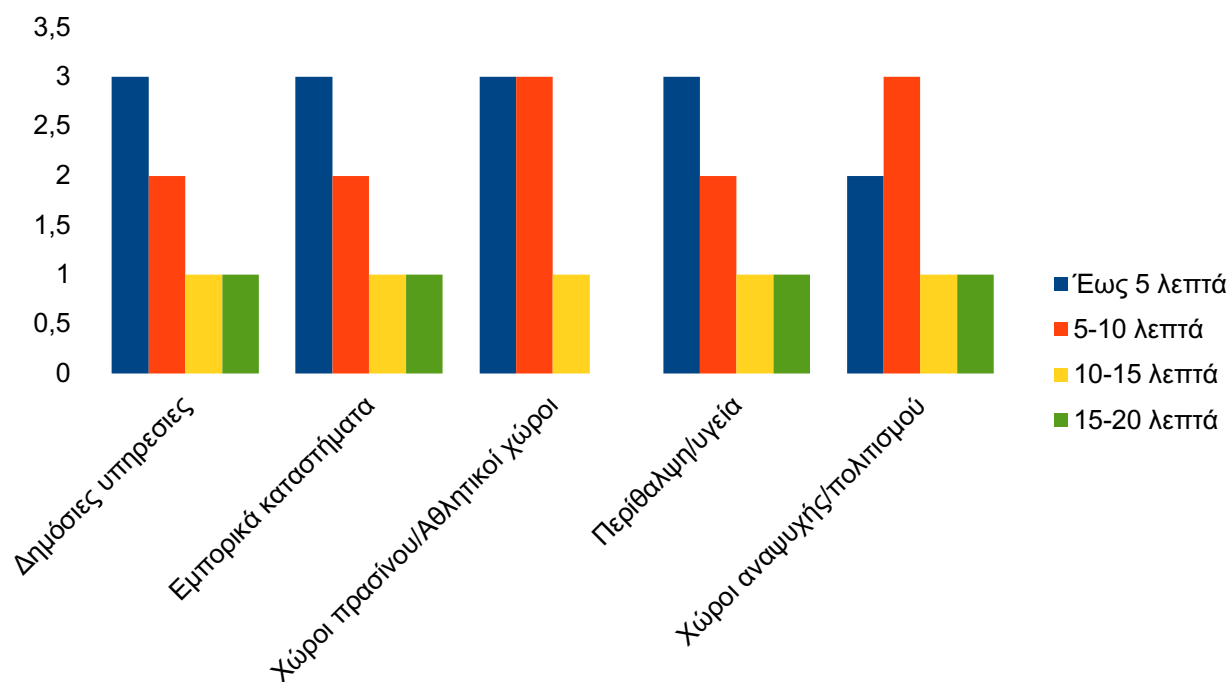
### 10. Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης μετακίνηση σας με ποδήλατο;



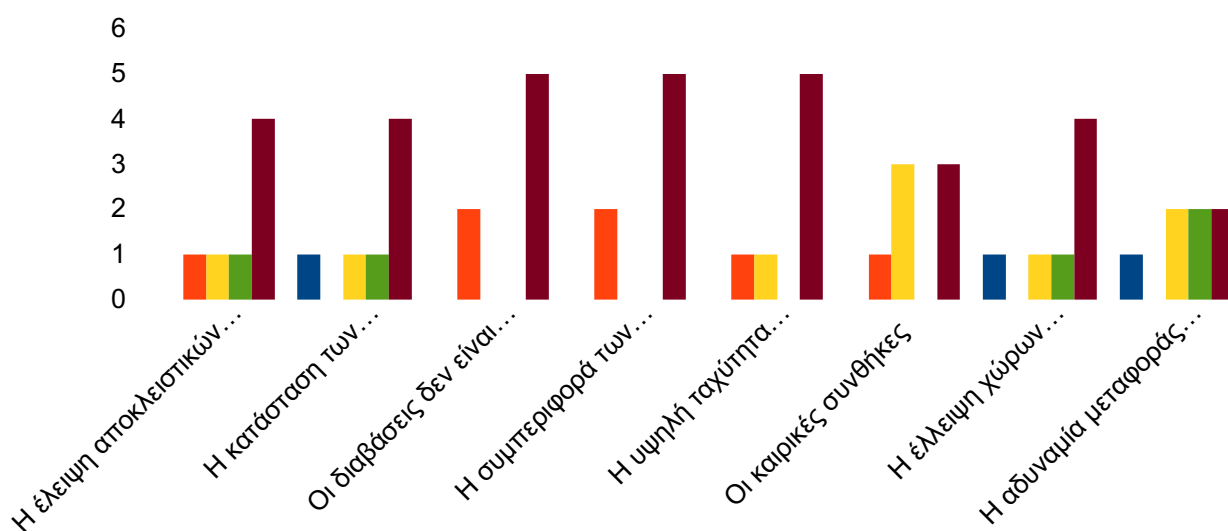
Στην ερώτηση “πόσο διαρκεί μια συνήθης μετακίνηση σας με ποδήλατο” οι περισσότεροι απάντησαν 20-30 λεπτά και “περισσότερο από 30 λεπτά” (29%) ενώ από 14% συγκεντρώνουν οι κατηγορίες έως 5 λεπτά, “5-10 λεπτά” και “15-20 λεπτά”.

Αναφορικά με τον χρόνο που οι ερωτώμενοι θεωρούν αποδεκτό να διαθέσουν για την προσπέλαση χρήσεων μέσω ποδηλάτου, το χρονικό διάστημα που επικρατεί σε όλες τις κατηγορίες χρήσεων είναι έως 5 λεπτά. Με μικρές διαφορές θεωρούνται αποδεκτοί χρόνοι διαδρομής 5- 15 λεπτά, ενώ χρόνοι διαδρομής μεγαλύτεροι των 10 λεπτών θεωρούνται αποδεκτοί από ένα πολύ μικρό δείγμα του πληθυσμού.

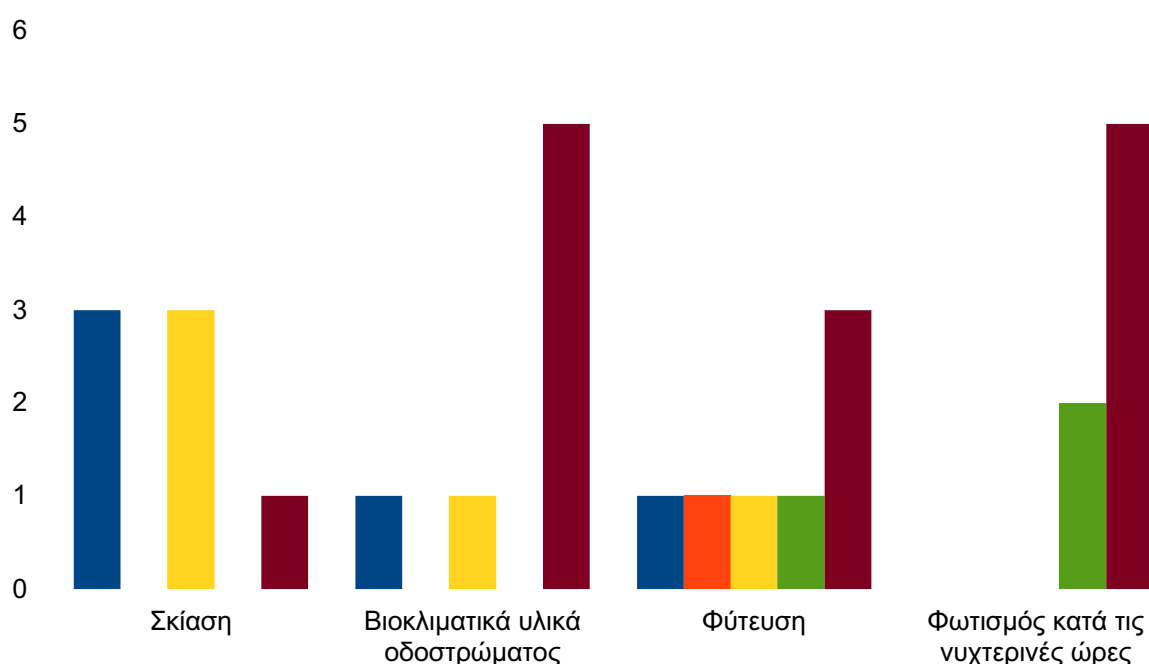




Στη συνέχεια, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν τη σημασία των προβλημάτων που παρουσιάζονται κατά τη μετακίνησή τους με ποδήλατο.

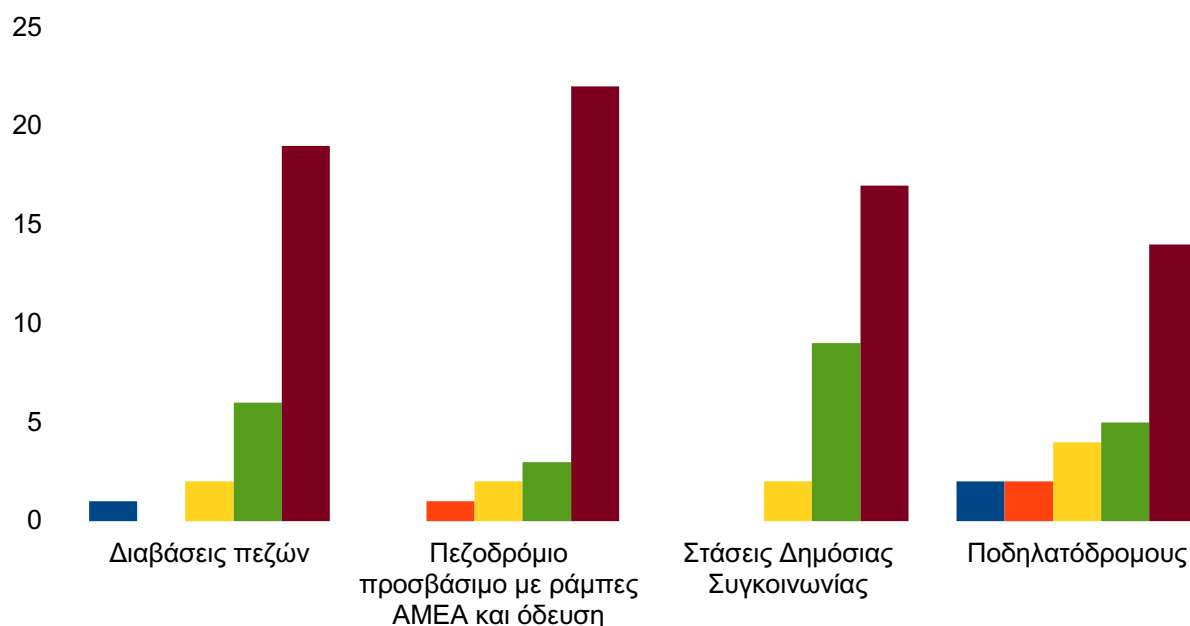


Η μειωμένη ασφάλεια των διαβάσεων, η συμπεριφορά των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου και η υψηλή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων θεωρήθηκαν πάρα πολύ σημαντικό πρόβλημα από 71.4% των ερωτώμενων. Η έλλειψη αποκλειστικών υποδομών για ποδήλατο θεωρήθηκε παρα πολύ σημαντικό πρόβλημα από το 57.1% του δείγματος. Το ίδιο και η υψηλή ταχύτητα των οχημάτων που συγκέντρωσε το ίδιο ποσοστό. Οι καιρικές συνθήκες και η αδυναμία μεταφοράς του ποδηλάτου με τη δημόσια συγκοινωνία θεωρήθηκε ένα πρόβλημα μέτριας σημασίας.



Όσον αφορά τις παραμέτρους που επηρεάζουν την μετακίνηση με ποδήλατο των ερωτώμενων, αυτοί απάντησαν ότι ο φωτισμός και τα βιοκλιματικά υλικά οδοστρώματος είναι πάρα πολύ σημαντικές παράμετροι για το 71.4%. Η σκίαση θεωρείται από το 42.8% ως καθόλου σημαντική παράμετρος ενώ επίσης από 42% των ερωτώμενων θεωρείται μετρίως σημαντική. Τέλος Η φύτευση θεωρείται πως δεν επηρεάζει ιδιαίτερα την μετακίνηση με το ποδήλατο.

Ακολούθησε μια σειρά ερωτήσεων που αφορούν τον δημόσιο χώρο. Αρχικά οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν στο πόσο σημαντική θεωρούν τη βελτίωση των διαβάσεων πεζών, πεζοδρομίων προσβάσιμων με ράμπες ΑμεΑ και όδευση τυφλών, στάσεων Δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλατοδρόμων στην περιοχή τους.



Το 67.8% δήλωσε πως η βελτίωση των διαβάσεων πεζών κρίνεται πάρα πολύ σημαντική. Αντίστοιχα, το 78.6 % θεωρεί πάρα πολύ σημαντική την βελτίωση των πεζοδρομίων ώστε αυτά να θεωρούνται προσβάσιμα, το 60.7% θεωρεί πάρα πολύ σημαντική την βελτίωση στις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας ενώ η βελτίωση των ποδηλατοδρόμων θεωρείται πάρα πολύ σημαντική από το 50% του δείγματος.

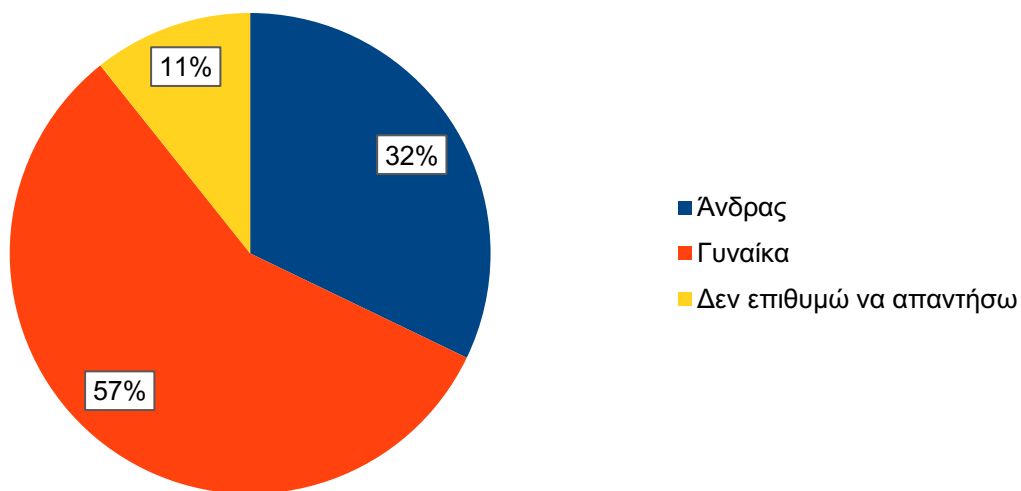
Κατόπιν, οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν σε ποιους δημόσιους χώρους θα ήθελαν να πάνε αλλά αντιμετωπίζουν προβλήματα πρόσβασης. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες ανέφεραν το κέντρο υγείας και γενικά τους δημόσιους χώρους στα κέντρα των οικισμών ενώ αναφέρθηκε και ο άξονας που συνδέει τον άνω και κάτω Δομοκό.

Ακολούθησε ερώτηση σχετικά με το ποιοι είναι οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι στους οποίους πρέπει να δοθεί προτεραιότητα για τη βελτίωση πρόσβασης. Όσοι από τους ερωτώμενους απάντησαν την ερώτηση δήλωσαν πως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη βελτίωση προσβασιμότητας στις **πλατείες** των οικισμών και τις **παιδικές χαρές**.

Στη συνέχεια, οι κάτοικοι/ επισκέπτες που συμμετείχαν στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν σχετικά με το τι θα ήταν αυτό που θα έκανε την καθημερινή τους μετακίνηση πιο εύκολη. Από τις πιθανές απαντήσεις η **οπτική αναγγελία** (αναγραφή σε πινακίδες πληροφοριών σχετικά με το χώρο) καθώς και η **ύπαρξη προκαθορισμένων θέσεων στάσης αναπηρικού αμαξιδίου ΑμεΑ συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά**. Ακολουθούν η ύπαρξη ειδικής θέσης στάθμευσης αυτοκινήτου ΑμεΑ και η ηχητική αναγγελία σε μικρότερα ποσοστά.

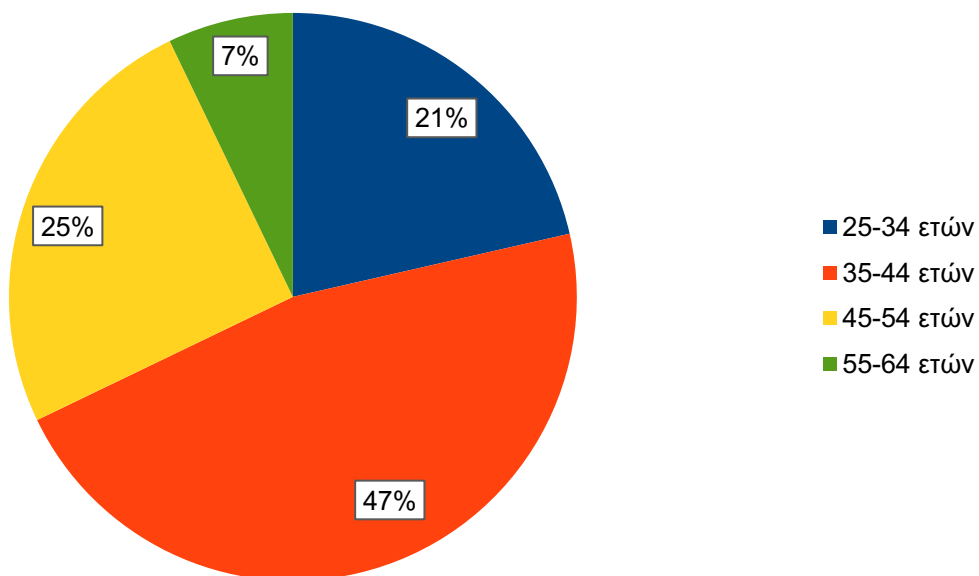
Στην τελευταία ενότητα πραγματοποιήθηκε καταγραφή δημογραφικών χαρακτηριστικών. Το 57% των ερωτώμενων είναι γυναίκες ενώ το 32% είναι άνδρες. Το 11% δεν επιθυμούσε να απαντήσει στην ερώτηση.

### Φύλο



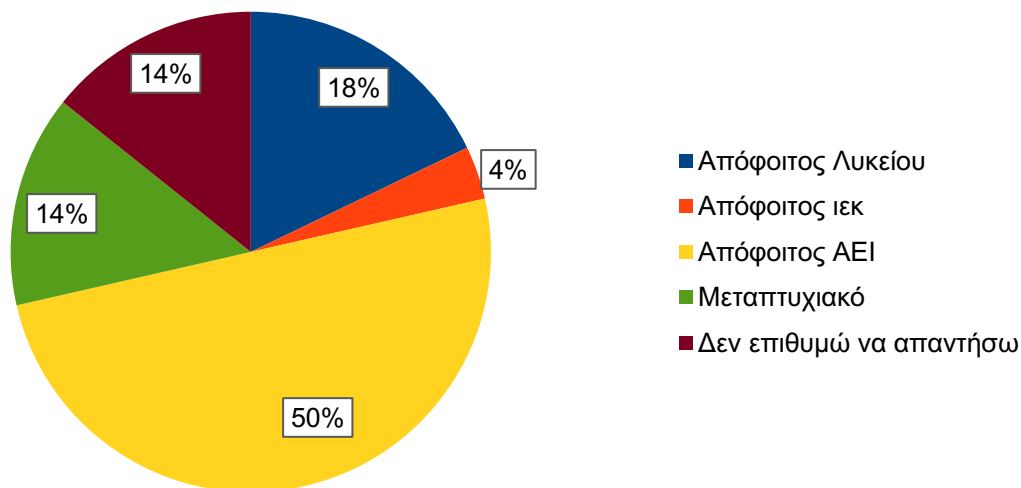
Στη συνέχεια εξετάστηκε η ηλικία του δείγματος. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 35-44 ετών. Ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 45-54 ετών με ποσοστό 25%. η ομάδα 25-34 ετών με ποσοστό 21% ενώ το μικρότερο ποσοστό συγκεντρώνει η ηλικιακή ομάδα 55-64 ετών (7%).

### Ηλικία



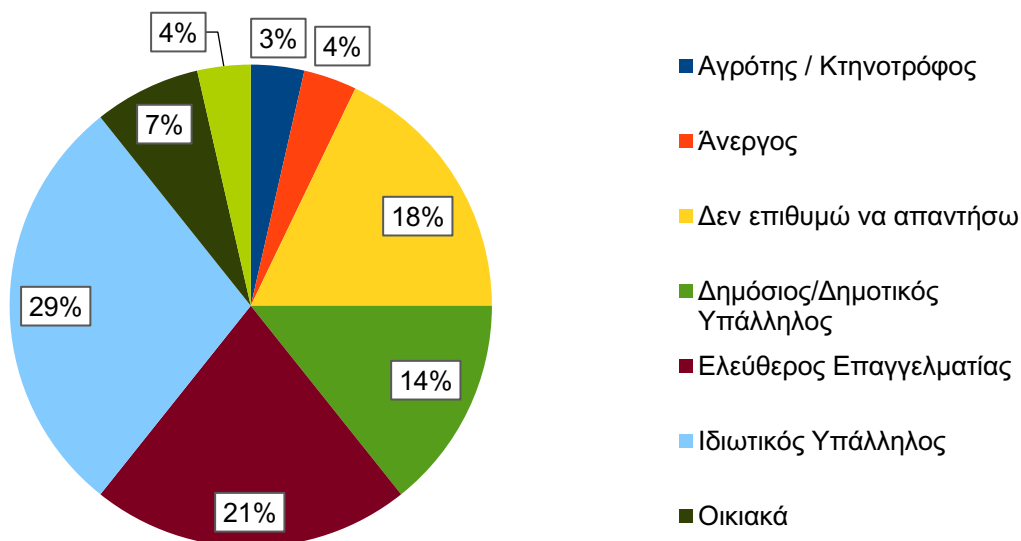
Ακολούθησε ερώτηση σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των συμμετεχόντων.

### Εκπαίδευση



Το 50% των ερωτώμενων δήλωσαν πως είναι απόφοιτοι ΑΕΙ. Το 18% των ερωτώμενων είναι απόφοιτοι λυκείου ενώ οι κατηγορίες “κάτοχος μεταπτυχιακού” αλλά και όσοι δεν επιθυμούσαν να απαντήσουν την ερώτηση συγκέντρωσαν ποσοστό 14%. Το 4% του δείγματος έχει φοιτήσει σε ΙΕΚ.

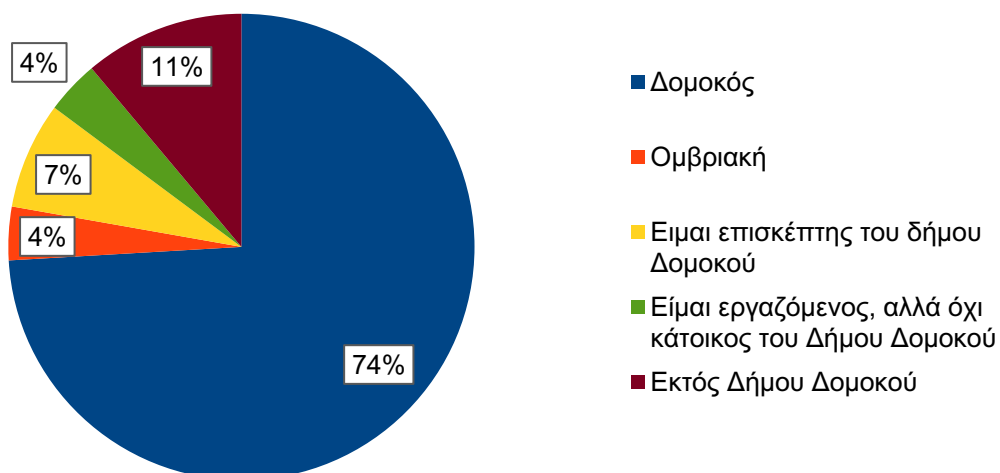
### Κύρια Απασχόληση



Αναφορικά με την κύρια απασχόληση των συμμετεχόντων, οι περισσότεροι (29%) είναι δημόσιοι υπάλληλοι. Ακολουθούν οι ελεύθεροι επαγγελματίες σε ποσοστό 21% και οι δημόσιοι/δημοτικοί Υπάλληλοι σε ποσοστό 14%.μ Οι υπόλοιπες κατηγορίες συγκεντρώνουν πολύ χαμηλότερα ποσοστά.



### Περιοχή Κατοικίας

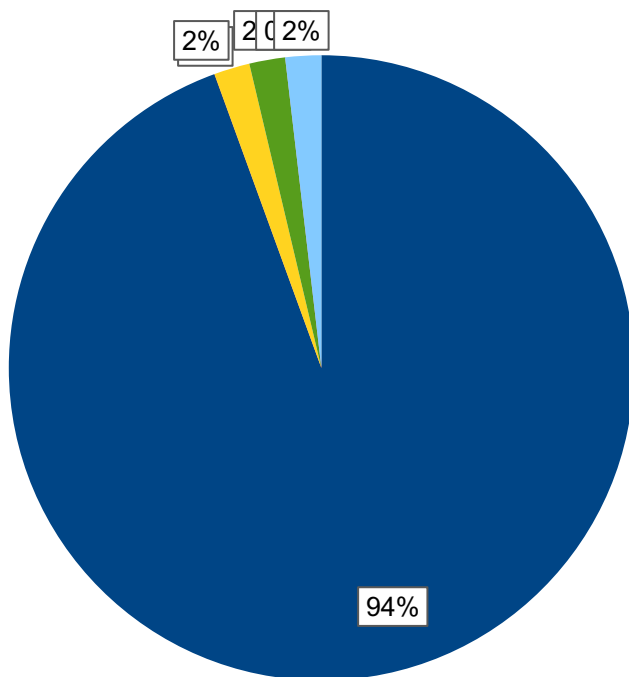


Αναφορικά με την περιοχή κατοικίας, το 74% κατοικεί στο Δομοκό και το 4% στην Ομβριακή. Το 7% είναι επισκέπτης αλλά όχι κάτοικος του δήμου, το 4% είναι εργαζόμενος αλλά όχι κάτοικος του δήμου και το 11% των ερωτώμενων είναι εκτός του Δήμου Δομοκού

### Μαθητές

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας με ερωτηματολόγια που αφορά στοιχεία αστικής προσβασιμότητας στο Δήμο Δομοκού. Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από συνολικά 56 μαθητές- κατοίκους της περιοχής στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας.

Αρχικά οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να χαρακτηρίσουν τον τρόπο που μετακινούνται.

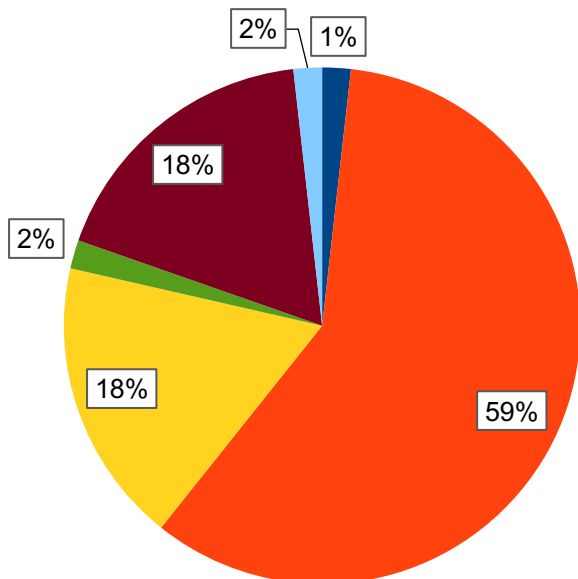


- Δεν εντοπίζω προβλήματα στη μετακίνησή μου, ούτε συνοδεύω ενήλικα ή παιδί που να χρειάζεται βοήθεια
- Δεν έχω κάποια κινητική αναπηρία αλλά μετακινούμαι συχνά με παιδικό καρότσι και συναντώ πολλές δυσκολίες στην μετακίνησή μου
- Έχω αρκετές δυσκολίες στη μετακίνησή μου λόγω προβλημάτων υγείας αλλά γενικά μετακινούμαι αυτόνομα ΧΩΡΙΣ βοήθεια
- Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με μπαστούνι, πατερίτσες ή άλλο μέσο υποβοήθησης ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

Στην πλειοψηφία τους (94%) οι μαθητές ανέφεραν πως δεν έχουν κάποια κινητική αναπηρία ούτε συνοδεύουν κάποιον ενήλικα ή παιδί που να χρειάζεται βοήθεια.

Στη συνέχεια κλήθηκαν να απαντήσουν ποιο είναι το κύριο μέσο μετακίνησης τους.

#### Ποιο είναι το κύριο μέσο μετακίνησης σας;

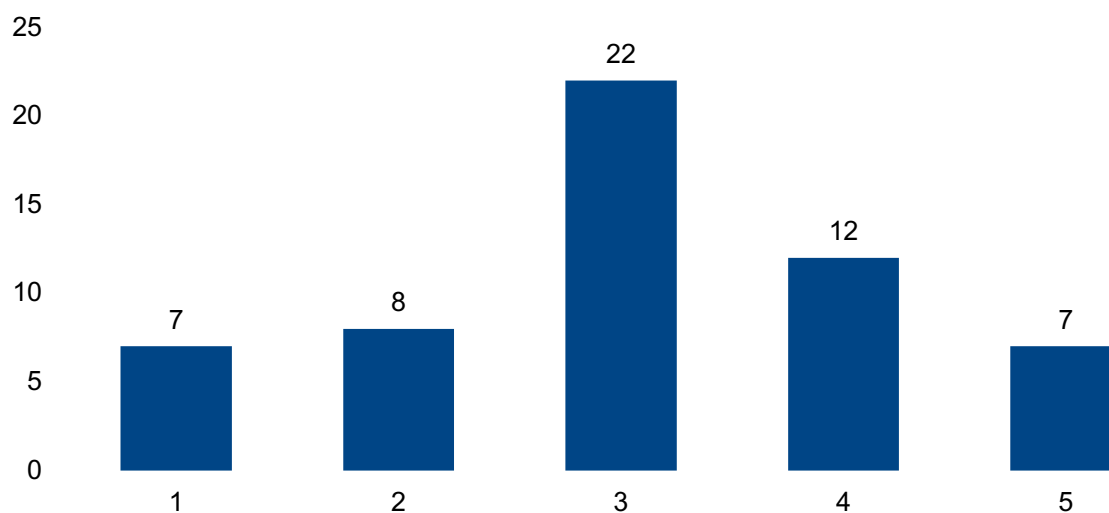


- Αυτοκίνητο (ΙΧ) ως οδηγός
- Αυτοκίνητο (ΙΧ) ως συνεπιβάτης
- Δημόσια Συγκοινωνία (λεωφορείο ΚΤΕΛ)
- Μοτοσυκλέτα
- Πεζή Μετακίνηση (περπάτημα)
- Ποδήλατο ή πατίνι

Η πλειοψηφία (59%) δήλωσε ότι χρησιμοποιεί κυρίως Αυτοκίνητο ΙΧ ως συνεπιβάτης ενώ ακολουθούν οι χρήστες δημόσιας συγκοινωνίας σε ποσοστό 18% και οι πεζή μετακινούμενοι (18%).

Ακολούθησε μια ερώτηση σχετικά με το βαθμό ικανοποίησης από τις μετακινήσεις. Οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να αξιολογήσουν σε μια κλίμακα από το 1 (καθόλου ικανοποιημένος) ως το 5 (πάρα πολύ ικανοποιημένος).

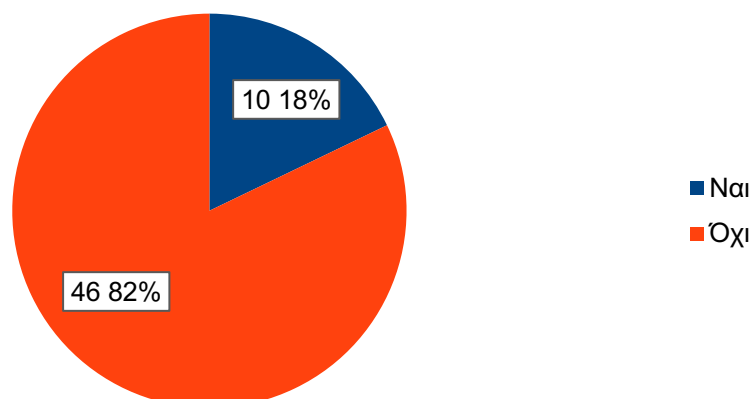
Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου ικανοποιημένος και 5 Πάρα πολύ ικανοποιημένος, ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις μετακινήσεις σας;



Οι περισσότεροι συμμετέχοντες δήλωσαν στο μεγαλύτερο βαθμό μετρίως ικανοποιημένοι από τις μετακινήσεις τους ενώ πολλοί ήταν και εκείνοι που δήλωσαν καθόλου ικανοποιημένοι.

Στην ερώτηση σχετικά με την κατοχή ΙΧ αυτοκινήτου το 46.8% δήλωσε πως δεν διαθέτει όχημα.

Είστε κάτοχος ΙΧ αυτοκινήτου;



Η επόμενη ερώτηση αφορούσε τον χρόνο που καταναλώνουν οι συμμετέχοντες για μια καθημερινή μετακίνηση .

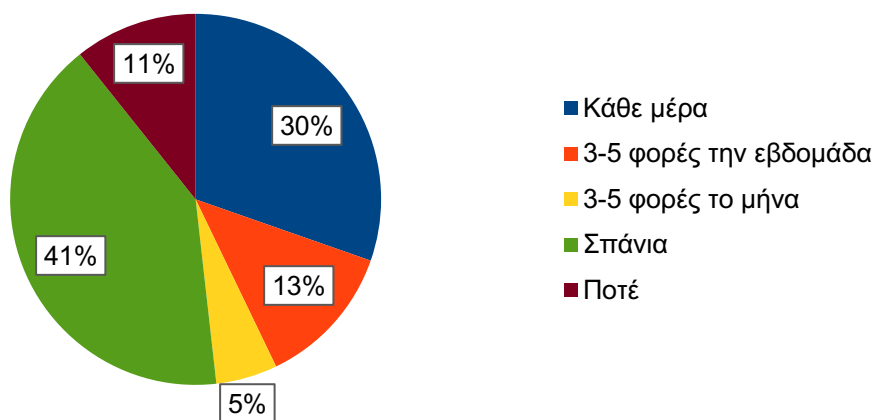
Πόσο χρόνο καταναλώνετε για μια συνήθη καθημερινή μετακίνησή σας με ΙΧ αυτοκίνητο (ως οδηγός ή επιβάτης); π.χ. όταν πηγαίνετε στη δουλειά ή για καθημερινές αγορές



Το μεγαλύτερο ποσοστό συγκέντρωσε η απάντηση “5-10 λεπτά” (27%) ενώ ακολουθούν οι απαντήσεις “10-20 λεπτά” (25%) , “λιγότερο από 5 λεπτά” (21%) και 20-30 λεπτα (16%). Οι κατηγορίες που αφορούν χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 30 λεπτών συγκεντρώνουν πολύ χαμηλά ποσοστά.

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν για θέματα σχετικά με τη δημόσια συγκοινωνία και συγκεκριμένα για το πόσο συχνά χρησιμοποιούν λεωφορείο της δημόσιας συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ).

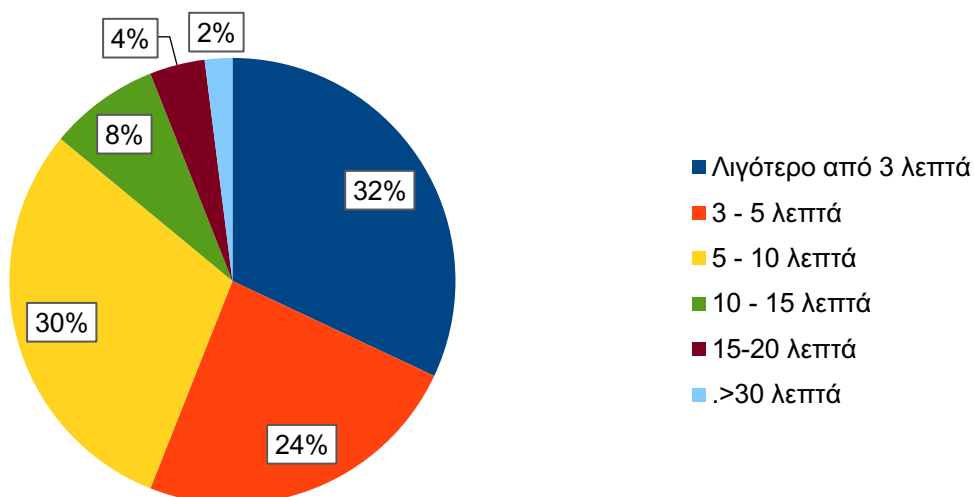
Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΚΤΕΛ);



Οι περισσότεροι (41%) δήλωσαν πως χρησιμοποιούν το ΚΤΕΛ σπάνια. Ακολουθούν εκείνοι που το χρησιμοποιούν κάθε μέρα (30%) ενώ σε μικρότερα ποσοστά απαντώνται εκείνοι που χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία 3-5 φορές την εβδομάδα (13%) ή ποτέ (11%).

Η επόμενη ερώτηση αφορούσε τον μέγιστο χρόνο που οι συμμετέχοντες ήταν διατεθειμένοι να περπατήσουν για να προσπελάσουν την πλησιέστερη στάση λεωφορείου.

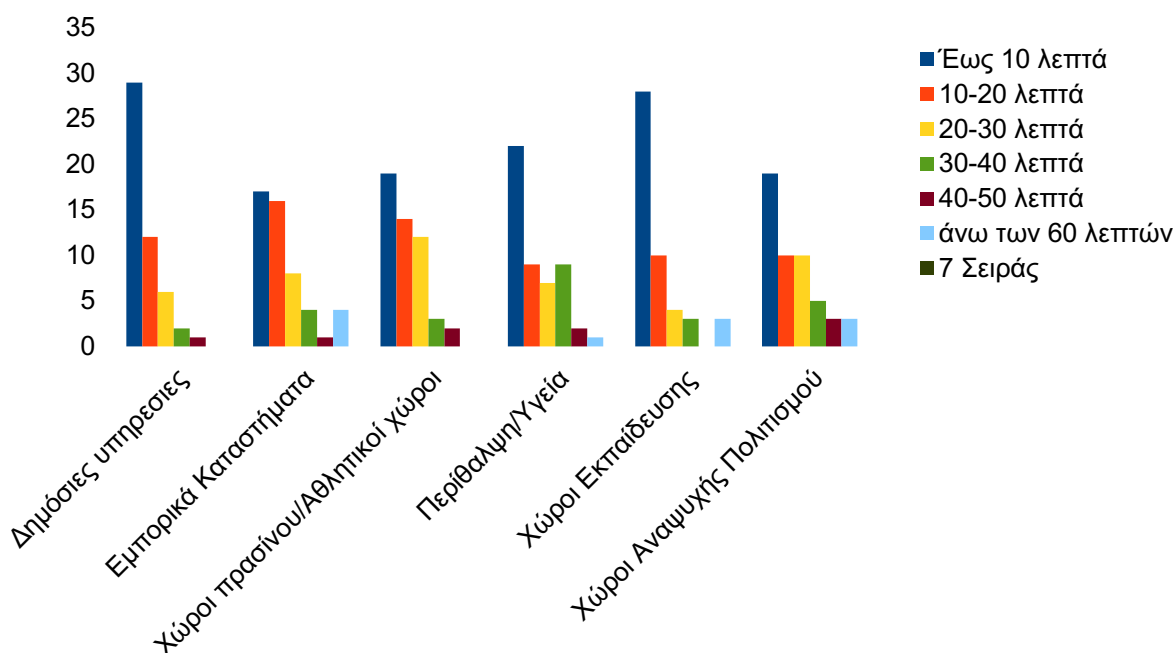
Πόσο χρόνο είστε διατεθειμένοι να περπατήσετε για την πλησιέστερη στάση λεωφορείου;





Στην πλειοψηφία τους (32%) απάντησαν ότι είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν λιγότερο από 3 λεπτά, ενώ πολλοί ήταν αυτοί που είναι διατεθειμένοι να περπατούν 5-10 λεπτά (30%) και 3-5 λεπτά (26%). Μικρότερο ποσοστό συγκεντρώνει η κατηγορία 10-15 λεπτά (8%).

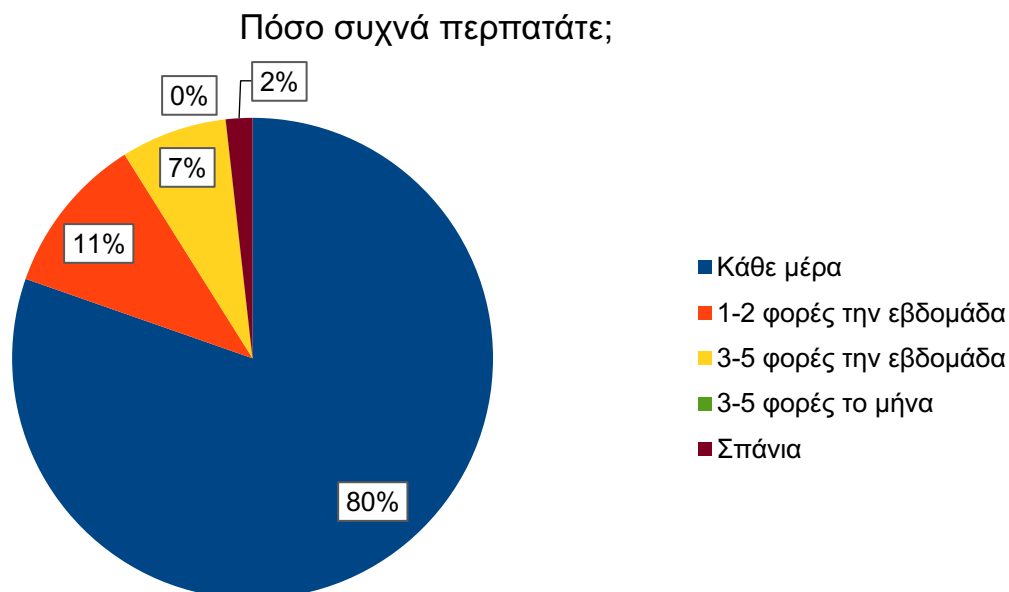
Η επόμενη ερώτηση εξετάζει το πόσο χρόνο θεωρούν οι ερωτώμενοι αποδεκτό να διαθέσουν για να προσεγγίσουν με δημόσια συγκοινωνία τις εξής χρήσεις (εντός του οχήματος ή οχημάτων αν πρόκειται για συνδυασμό μέσω δημόσιας συγκοινωνίας).



Για όλες τις κατηγορίες με ιδιαίτερη έμφαση στις δημόσιες υπηρεσίες και τους χώρους εκπαίδευσης, η πλειοψηφία θεωρεί ως αποδεκτό χρόνο το πολύ τα 10 λεπτά με πολλούς από τους ερωτώμενους να δέχονται και τα 10-20 λεπτά ως έναν αποδεκτό χρόνο ταξιδιού. Ειδικά για τα εμπορικά καταστήματα είναι διατεθειμένοι να ταξιδέψουν με τη δημόσια συγκοινωνία ως 20 λεπτά για να τα προσπελάσουν.

Στην ερώτηση που ακολούθησε, οι συμμετέχοντες ερωτήθηκαν αν επιθυμούν να χρησιμοποιούν τα λεωφορεία για την καθημερινή μετακίνηση τους αλλά αντιμετωπίζουν προβλήματα πρόσβασης, ενώ σε περίπτωση που απαντούσαν ναι, κλήθηκαν να αναφέρουν το δρομολόγιο και στάση που τους εξυπηρετεί. Οι περισσότεροι από αυτούς δήλωσαν πως δεν χρησιμοποιούν τα λεωφορεία καθώς δεν τους εξυπηρετούν οι υφιστάμενες στάσεις του τοπικού δικτύου και τα υφιστάμενα δρομολόγια τα οποία παρουσιάζουν πολύ μικρή συχνότητα.

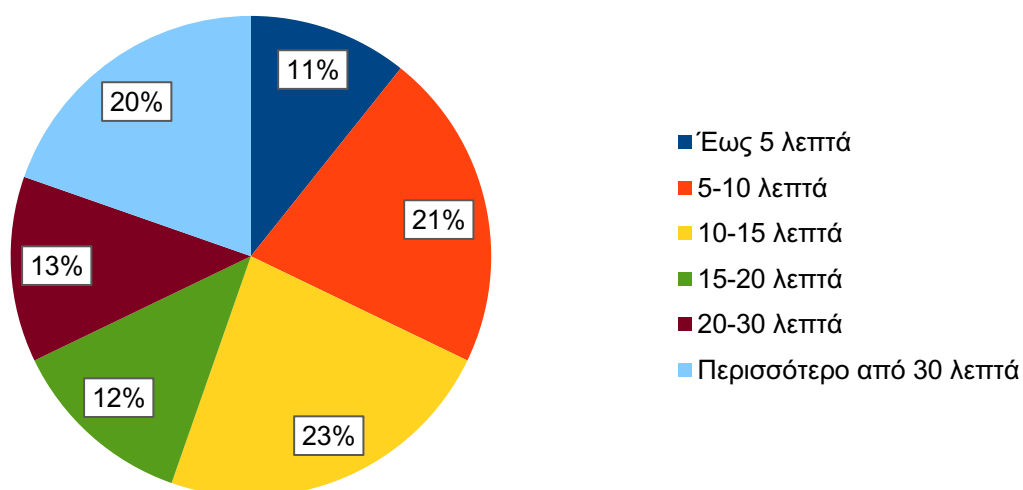
Ακολούθησε μια σειρά ερωτήσεων που αφορούν το περπάτημα.



Στην ερώτηση «πόσο συχνά περπατάτε» η πλειοψηφία (80%) απάντησε «κάθε μέρα» . Το 11% απάντησε 1 ως 2 φορές την εβδομάδα ενώ το 7% απάντησε 3-5 φορές την εβδομάδα.

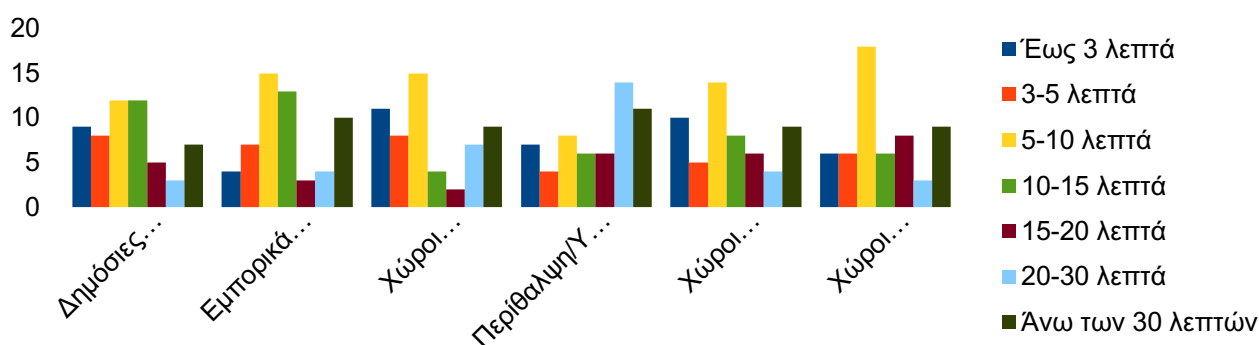
Κατόπιν οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν πόσο διαρκεί μια πεζή τους μετακίνηση.

Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης πεζή μετακίνησή σας;

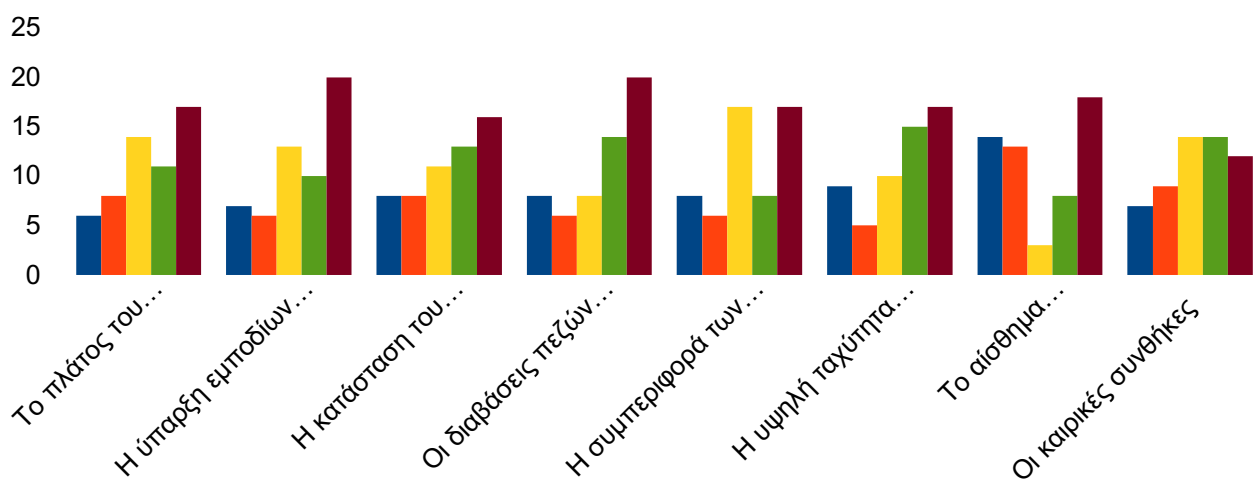


Οι απαντήσεις 10-15 λεπτά, 5-10 λεπτά και “περισσότερα από 30 λεπτά” συγκεντρώνουν παρόμοια ποσοστά (23%, 21% και 20% αντίστοιχα. Ακολουθεί το περπάτημα διάρκειας 15-20 λεπτών και 20-30 λεπτών (13%) ενώ το μικρότερο ποσοστό απάντησε ότι μια συνήθης πεζή μετακίνηση διαρκεί το πολύ ως 5 λεπτά.

Σχετικά με τον μέγιστο χρόνο που είναι διατεθειμένοι να διανύσουν για να προσπελάσουν συγκεκριμένες χρήσεις . Οι χρήσεις που αναφέρονται είναι οι : Δημόσιες Υπηρεσίες, Εμπορικά Καταστήματα, Χώροι Πρασίνου/ Αθλητικοί Χώροι , Περίθαλψη/ Υγεία , Χώροι Εκπαίδευσης και Χώροι αναψυχής- Πολιτισμού. Οι ερωτώμενοι απάντησαν στην πλειοψηφία τους πως για να μεταβούν σε καθεμιά από τις παραπάνω χρήσεις είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν από 5 ως 10 λεπτά. Ακολουθεί το διάστημα 10 ως 15 λεπτά. Εξάιρεση αποτελεί η κατηγορία περίθαλψη-υγεία για την πρόσβαση στην οποία οι ερωτώμενοι δήλωσαν διατεθειμένοι να περπατήσουν 20-30 λεπτά. Οι υπόλοιπες χρονικές διάρκειες δεν προτιμώνται σε μεγάλο βαθμό από το δείγμα της έρευνας και συγκεντρώνουν παρόμοια χαμηλά ποσοστά.



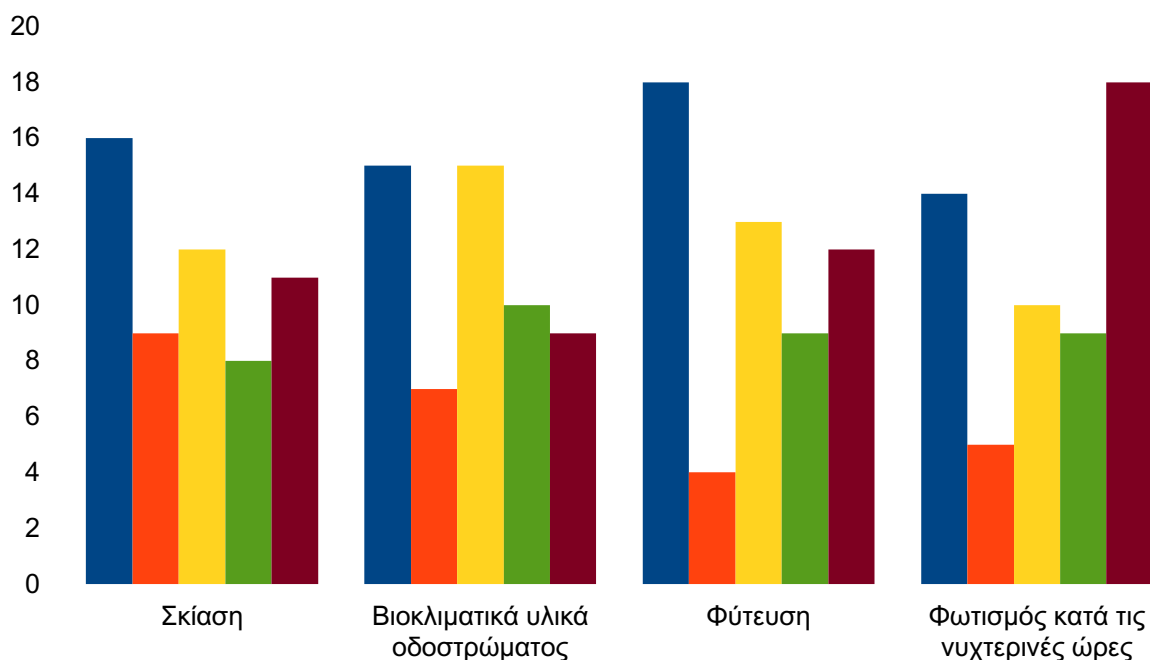
Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να αξιολογήσουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά την πεζή μετακίνησή τους σε μια κλίμακα από το 1 (καθόλου σημαντικό πρόβλημα) ως το 5 (πάρα πολύ σημαντικό πρόβλημα).



Η πλειοψηφία των ερωτώμενων αξιολόγησε όλα τα πιθανά προβλήματα ως πάρα πολύ σημαντικά. Εξάιρεση αποτελεί η κατηγορία καιρικές συνθήκες και η συμπεριφορά των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου των οποίων η σημασία παρουσιάζει διακύμανση στο

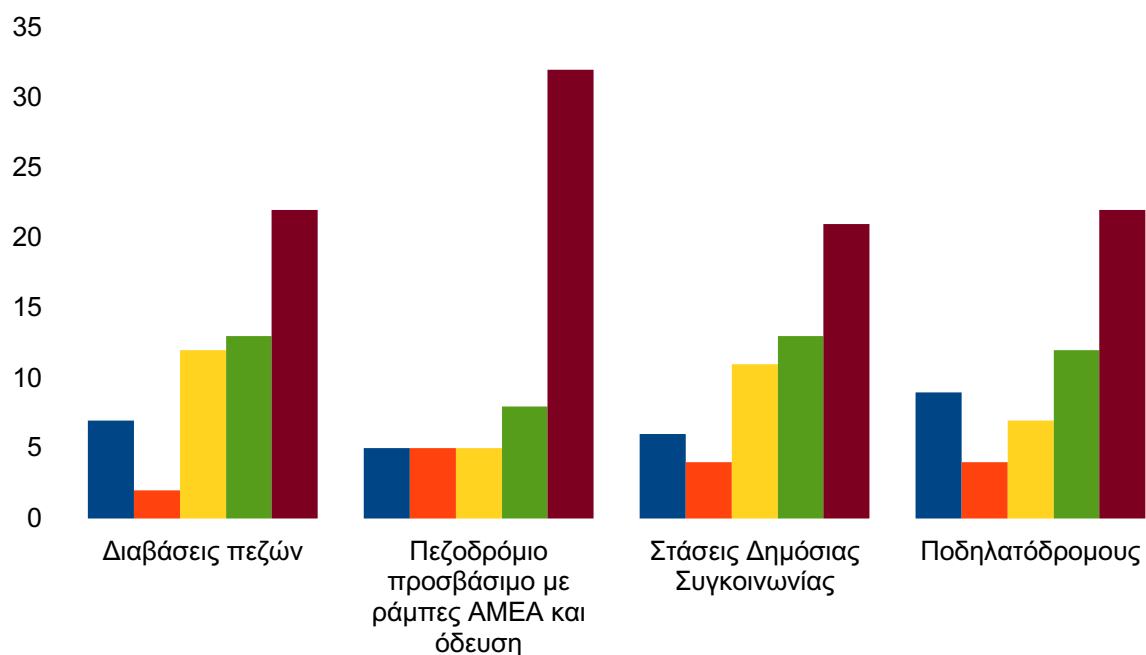
δείγμα ωστόσο περισσότεροι είναι εκείνοι που θεωρούν ότι πρόκειται για μετρίως σημαντικά προβλήματα.

Ακολούθησε η αξιολόγηση από τους κατοίκους και τους επισκέπτες κάποιων παραμέτρων που επηρεάζουν τη μετακίνησή τους με περπάτημα.



Η πλειοψηφία των ερωτώμενων δήλωσε πως η πιο σημαντική παράμετρος είναι ο φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες. Ως καθόλου σημαντικές αξιολογήθηκαν από την πλειοψηφία των μαθητών παράμετροι όπως η σκίαση, η φύτευση αλλά και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός του οδοστρώματος.

Ακολούθησε μια σειρά ερωτήσεων που αφορούν τον δημόσιο χώρο. Αρχικά οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν στο πόσο σημαντική θεωρούν τη βελτίωση των διαβάσεων πεζών, πεζοδρομίων προσβάσιμων με ράμπες ΑμεΑ και όδευση τυφλών, στάσεων Δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλατοδρόμων στην περιοχή τους.



**Η βελτίωση των πεζοδρομίων κρίθηκε ως πάρα πολύ σημαντική από το 57.1 % των ερωτώμενων. Το 39.3% θεώρησε πάρα πολύ σημαντική τη βελτίωση των διαβάσεων πεζών και των ποδηλατοδρόμων ενώ το 37.5% θεωρεί πολύ σημαντική την βελτίωση των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας.**

Κατόπιν, οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν σε ποιους δημόσιους χώρους θα ήθελαν να πάνε αλλά αντιμετωπίζουν προβλήματα πρόσβασης. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες ανέφεραν τους χώρους **αθλητισμού** και γενικά τους **δημόσιους χώρους στα κέντρα** των οικισμών.

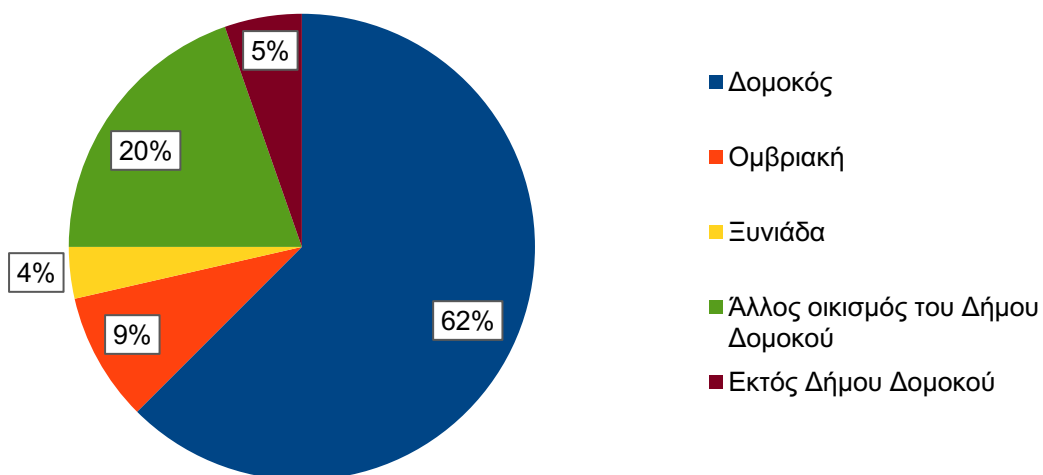
Ακολούθησε ερώτηση σχετικά με το ποιοι είναι οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι στους οποίους πρέπει να δοθεί προτεραιότητα για τη βελτίωση πρόσβασης. Όσοι από τους ερωτώμενους απάντησαν την ερώτηση δήλωσαν πως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη βελτίωση προσβασιμότητας στις πλατείες των οικισμών και τις παιδικές χαρές.

Στη συνέχεια, οι κάτοικοι/ επισκέπτες που συμμετείχαν στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν τι θα ήταν αυτό που θα έκανε την καθημερινή τους μετακίνηση πιο εύκολη. Από τις πιθανές απαντήσεις η οπτική αναγγελία (αναγραφή σε πινακίδες πληροφοριών σχετικά με το χώρο) καθώς και η ύπαρξη προκαθορισμένων θέσεων στάσης αναπηρικού αμαξιδίου ΑμεΑ συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά. Ακολουθούν η ύπαρξη ειδικής θέσης στάθμευσης αυτοκινήτου ΑμεΑ και η ηχητική αναγγελία σε μικρότερα ποσοστά.

Ακολούθησε ερώτηση σχετικά με τον τόπο κατοικίας των μαθητών.



### Περιοχή Κατοικίας



Το 62% δήλωσε ότι κατοικεί στο Δομοκό, το 5% κατοικεί στην Ομβριακή, το 4% κατοικεί στην Ξυνιάδα ενώ το 20% κατοικεί σε κάποιον άλλο οικισμό του δήμου Δομοκού. Εκτός του δήμου κατοικεί το 5%.

## 4. Κατευθύνσεις για την έγκριση και υλοποίηση του ΣΑΠ

Σύμφωνα με τη νομοθεσία, η έγκριση του Σ.Α.Π. Δομοκού γίνεται με απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου. Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής εξετάζει:

- (α) καταρχάς την πληρότητα του φακέλου του Σ.Α.Π. ως προς τα παραδοτέα Π1 και Π2
- (β) το περιεχόμενο του Σ.Α.Π. κατά την κρίση της.

Σε περίπτωση διαπίστωσης ελλείψεων ή/και διατύπωση αντιρρήσεων ή διαφοροποιημένων προτάσεων από πλευράς της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, η Ομάδα Έργου του αναδόχου, οφείλει να κάνει όλες τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες εντός ενός (1) μηνός. Μετά το πέρας του α του ανωτέρω διαστήματος το Σ.Α.Π. εγκρίνεται αρμοδίως.

Σε περίπτωση που μέρος των προτεινόμενων επεμβάσεων για ειδικούς λόγους χρήζει γνωμοδότηση από άλλο συναρμόδιο φορέα, ο ανάδοχος ή η ομάδα εργασίας του Φορέα Εκπόνησης μεριμνά γι' αυτό.

Μετά την σύνταξη, ολοκλήρωση και έγκριση του Σ.Α.Π. από τον αρμόδιο Φορέα Εκπόνησης, αντίγραφο του, συνοδευόμενο από τον ολοκληρωμένο Φάκελο Προγράμματος Σ.Α.Π., με τα περιεχόμενα του άρθρου 5 της παρούσης, κατατίθεται στην Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή του Σ.Α.Π.

Στην Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας διατηρείται ψηφιακή βάση δεδομένων για τα εγκεκριμένα Σ.Α.Π., της ελληνικής επικράτειας. Τα στοιχεία αυτά θα τροφοδοτήσουν (α) βάσεις δεδομένων και (β) διαδικτυακές πλατφόρμες πληροφόρησης (π.χ. web sites) των κατοίκων και των διερχόμενων από τα διοικητικά όρια του εκάστοτε Δήμου.

Ο Φορέας Εκπόνησης (Δήμος Δομοκού) μετά την έγκριση του Σ.Α.Π., μεριμνά για την υλοποίησή του. Η υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων, διαμορφώσεων ή/και κατασκευών που προβλέπονται στο Σ.Α.Π. μπορούν να πραγματοποιηθούν σταδιακά εντός διετίας μετά την παράδοση/παραλαβή και έγκριση του.

## 5. Παρακολούθηση εξέλιξης και εφαρμογής Σ.Α.Π.

### 5.1 Δείκτες και τρόπος παρακολούθησης

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής των προτάσεων του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου σχεδίου. Στο παρόν κεφάλαιο, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, όπως επίσης και οι μέθοδοι συλλογής των απαραίτητων δεδομένων ώστε να γίνει η παρακολούθηση. Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την παρακολούθηση του ΣΑΠ. Αποτελούν, άλλωστε, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου.

Πίνακας 17: Δείκτες και Τρόπος Παρακολούθησης

Δείκτης	Τρόπος Παρακολούθησης	Μονάδα Μέτρησης	Στόχος	Συχνότητα Παρακολούθησης	Υπεύθυνος Παρακολούθησης
<b>ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ – Προαιρετική αποτύπωση</b> (Οι μετρήσεις των δεικτών ΜΔ μπορούν να αποτυπώνονται στο πλαίσιο παρακολούθησης του ΣΒΑΚ ή άλλου σχετικού εργαλείου και δεν είναι απαραίτητοι για το ΣΑΠ)					
Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ	Έρευνες Ερωτηματολογίων	%	Μείωση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Ποσοστό μετακινήσεων με πεζή μετακίνηση	Έρευνες Ερωτηματολογίων	%	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο	Έρευνες Ερωτηματολογίων	%	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού, Περιφέρεια Στερεάς

						Ελλάδας
Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ	Έρευνες Ερωτηματολογίων	%		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
<b>ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ- Υποχρεωτική αποτύπωση</b>						
Προσβάσιμοι Πεζόδρομοι	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	km		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμοι Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	km		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμα Πεζοδρόμια (βασικές διαδρομές παρέμβασης)	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	km		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμες Κεντρικές / σημαντικές διαβάσεις πεζών	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμες νησίδες	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμες πλατείες και άλλοι ΚΧ	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός & m <sup>2</sup>		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμες στάσεις ΜΜΜ	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός & σημεία		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Προσβάσιμη διαδρομή στο δίκτυο με πλήρη όδευση τυφλών	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Km		Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού

<b>ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΑΛΥΣΙΔΑ</b>						
Ράμπες ΑμεΑ σε ζεύγη	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Συνεχόμενο δίκτυο προσβάσιμων πεζοδρομίων	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	km	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Διαβάσεις σε προσβάσιμες διαδρομές	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Υπερυψωμένες διαβάσεις σε δίκτυο	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Προσβάσιμες στάσεις ΜΜΜ σε προσβάσιμες διαδρομές	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Προσβάσιμες πλατείες και άλλοι ΚΧ	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Προσβάσιμες διαδρομές γύρω από σχολικά συγκροτήματα	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	km	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Προσβάσιμοι χώροι άθλησης	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός και m <sup>2</sup>	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Προσβάσιμα κτίρια σημαντικών χρήσεων (αποκατάσταση εισόδου)	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	
Θέσεις στάθμευσης	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού	



ΑΜΕΑ (που πληρούν τα κριτήρια προσβασιμότητας συμπτ. και όσων έχουν περιληφθεί στο ΣΦΗΟ)	Πληροφοριών				
Προσβάσιμο WC σε ΚΧ ή κτίρια σημαντικών λειτουργιών	Βάση Δεδομένων Δήμου	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
<b>ΑΡΣΗ ΕΜΠΟΔΙΩΝ</b>					
Σταθερά εμπόδια ιδιώτη (π.χ. κλίμακες, περίπτερο, θέση στάθμευσης κ.α.)	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Μείωση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Σταθερά εμπόδια δημοσίου/ δημοτικού φορέα ή ΟΚΩ (πχ. Δέντρο, στύλος οδοφωτισμού ή σήμανσης, ΚΑΦΑΟ κ.α.)	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Μείωση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Μη σταθερά εμπόδια	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Μείωση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
<b>ΝΕΑ ΣΗΜΑΝΣΗ</b>					
Προσθήκη σήμανσης για πληροφόρηση ΑΜΕΑ (συμπτ. πινακίδες με	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού

επιγραφή BRAILLE, πινακίδες υπόδειξης προσβάσιμης εισόδου/ διαδρομής, επιδαπέδιες, μακέτες κ.α.)					
Ηχητική διάταξη ή άλλη μορφή εξοπλισμού για ενημέρωση / πληροφόρηση (συμπ. Σηματοδότη)	Βάση Δεδομένων Δήμου	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
<b>ΝΕΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ</b>					
Χειρολισθήρες ή άλλος εξοπλισμός συγκράτησης	Βάση Δεδομένων Δήμου	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Φορητές ράμπες εισόδου	Βάση Δεδομένων Δήμου	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Εξοπλισμός αποτροπής παράνομης στάθμευσης	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Αναβατήριο ή ανελκυστήρας ή κυλιόμενος διάδρομος εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ	Βάση Δεδομένων Δήμου	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Αστικός εξοπλισμός (συμπ. Παγκάκια, βρύση κ.α.)	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού
Παιδική χαρά με	Γεωγραφικά Συστήματα	Αριθμός	Αύξηση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού

εξοπλισμό ΑΜΕΑ	Πληροφοριών				
<b>ΑΣΦΑΛΕΙΑ– Προαιρετική αποτύπωση</b> (Οι μετρήσεις των δεικτών Ασφάλειας μπορούν να αποτυπώνονται στο πλαίσιο παρακολούθησης του ΣΒΑΚ ή άλλου σχετικού εργαλείου και δεν είναι απαραίτητοι για το ΣΑΠ)					
Τροχαία Συμβάντα με θανάσιμο τραυματισμό	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Μείωση	Ετήσια	Τμήμα Τροχαίας, ΕΛΣΤΑΤ, άλλος φορέας που εκτελεί καταγραφές συμβάντων
Τροχαία Συμβάντα με σοβαρό τραυματισμό	Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών	Αριθμός	Μείωση	Ετήσια	Τμήμα Τροχαίας, ΕΛΣΤΑΤ, άλλος φορέας που εκτελεί καταγραφές συμβάντων
<b>ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΓΕΙΑ– Προαιρετική αποτύπωση</b> (Οι μετρήσεις των δεικτών ΔΥ μπορούν να αποτυπώνονται στο πλαίσιο παρακολούθησης του ΣΒΑΚ ή άλλου σχετικού εργαλείου και δεν είναι απαραίτητοι για το ΣΑΠ)					
Ατμοσφαιρική ρύπανση από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Αισθητήρες	Τόνοι CO2	Μείωση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού, ΥΠΕΝ, ερευνητικός ή ακαδημαϊκός ή άλλος φορέας που εκτελεί μετρήσεις ρύπανσης
Αστικός θόρυβος από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Αισθητήρες	dB	Μείωση	Ετήσια	Δήμος Δομοκού, ΥΠΕΝ, ερευνητικός ή ακαδημαϊκός ή άλλος

					φορέας που εκτελεί μετρήσεις θορύβου
--	--	--	--	--	---

## 5.2 Πρότυπη έκθεση αξιολόγησης

Η συστηματική παρακολούθηση της εξέλιξης και εφαρμογής του ΣΑΠ καθώς και η αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΑΠ είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου.

Στόχος της παρακολούθησης είναι **και** ο προσδιορισμός και η ποσοτικοποίηση των νέων αναγκών που προκύπτουν για για συμπλήρωση/επικαιροποίηση του Σ.Α.Π.

Η έκθεση αξιολόγησης προτείνεται να συντάσσεται ανά έτος και σε κάθε περίπτωση ανά τρία έτη. Ο πίνακας επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να αναθεωρείται ανά 6 μήνες και να διατηρείται σε αρχείου του φορέα καθώς και να αποστέλλεται στη ΔΜΕΑΑ (ΥΠΕΝ).

**Υπενθυμίζεται ότι οι παρεμβάσεις που προσδιορίζει το ΣΑΠ οφείλουν να ολοκληρωθούν εντός διετίας από την έγκρισή του.**

Σύμφωνα με το αρ. 9 της σχετικής ΥΑ «Για την παρακολούθηση της υλοποίησης του Σ.Α.Π. συντάσσονται περιοδικές εκθέσεις από τον Φορέα Εκπόνησης και ενημερώνεται η Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος».

Η περιοδική αυτή έκθεση αξιολόγησης μπορεί να περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Εισαγωγή & στοχοθεσία (με αναφορά στην περιοδικότητα και το χρόνο σύνταξης)
- Ολοκληρωμένες μελέτες και προμήθειες εξοπλισμού για την αποκατάσταση προσβασιμότητας κατά το ΣΑΠ του Δήμου
- Ολοκληρωμένα έργα και υλοποίηση δράσεων για την αποκατάσταση προσβασιμότητας κατά το ΣΑΠ του Δήμου
- Φωτογραφική τεκμηρίωση παρεμβάσεων
- Πίνακας δεδομένων \*
- Μελλοντικές εκτιμήσεις παρεμβάσεων επόμενου 6μήνου
- Συμπεράσματα & προβληματισμοί υλοποίησης επόμενων παρεμβάσεων (συμπ. Των δυνητικών απαιτήσεων επαναπρογραμματισμού εργασιών/ μελετών κ.α.)

\*ο Πίνακας Επεξεργασίας Δεδομένων ανανεώνεται ανά 6μηνό και δυνητικά μπορεί να έχει την κάτωθι μορφή.



<b>Πίνακας Επεξεργασίας Δεδομένων</b>				
<b>Τύποι εξοπλισμού (Μελέτη - Προμήθεια-εγκατάσταση- λειτουργία)</b>	<b>Υλοποιημένα (σε αριθμό παρεμβάσεων ή μέτρα ή άλλη μονάδα μέτρησης)</b>	<b>Πρόβλεψη Υλοποίησης (σε αριθμό παρεμβάσεων ή μέτρα ή άλλη μονάδα μέτρησης)</b>	<b>Βαθμός Προόδου (σε %) - ποσοστό ολοκλήρωσης της υλοποίησης (σύμφωνα με τα προβλεπόμενα ως σημειακές και γραμμικές παρεμβάσεις - Π2)</b>	<b>Τοποθεσία παρεμβάσεων (με κωδικοποίηση θέσης σύμφωνα με το Π2)</b>
Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων				
Ειδική σήμανση ενημερωτική με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο)				
Επιγραφή για προσδιορισμό / καθοδήγηση προσβάσιμης εισόδου σε κινητικά και οπτικά ανάπηρους (σε κτίριο)				
πρόσθετη απλή επιγραφή BRAILLE σε είσοδο- έξοδο/ σημεία στάσης και θέασης/ WC κ.α.				
Ράμπα πεζοδρομίου ή ράμπα εισόδου σε κτίριο (μη μόνιμη κατασκευή)				

Εξοπλισμός μετατροπής σκάλας σε ράμπα ΑΜΕΑ (για κάλυψη μικρής υψομετρικής διαφοράς - μόνιμη κατασκευή)				
Πρόσθετη ράμπα εισόδου σε ΔΧ (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic)				
Φωτεινός σηματοδότης με ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ (νέος)				
Ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ σε υφιστάμενο ΦΣ				
Ηχητική υπηρεσία ενημέρωσης/ ξενάγησης/ καθοδήγησης/ πλοήγησης με button και QR CODE και επιγραφή BRAILLE				
Απλό handrail - siderail καθοδήγησης				
Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE				
Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE				
Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης				
Εξοπλισμός για αποκλεισμό διέλευσης ΙΧ αυτοκινήτων σε οδό (ενδ. Μετακινούμενα κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρα)				

Αναλάμπτον φανάρι κόκκινο για οπτική καθοδήγηση κωφών και βαρύκων σε περίπτωση κινδύνου (προειδοποίηση τσουνάμι, σεισμός, σειρήνες πολέμου κ.α.)				
SOS button με τηλέφωνο για έκτακτη ανάγκη				
Μακέτα χώρου αφής με επιγραφές BRAILLE και υπηρεσία φωνητικής καθοδήγησης				
Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ				
Παγκάκι σε ΔΧ με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ και button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code				
Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός ΚΧ				
Δημόσια βρύση με πρόσθετο εξοπλισμό ΑΜΕΑ				
Εξοπλισμός νερού για σκύλους οδηγούς τυφλών				
Δημόσια αποδητήρια για ΑΜΕΑ				
Κούνια ΑΜΕΑ για παιδική χαρά				
Μύλος ΑΜΕΑ για παιδική χαρά				

Ελατήρια ΑΜΕΑ για παιδική χαρά				
Τραμπάλα ΑΜΕΑ για παιδική χαρά				
Απλό/ σύνθετο πολυόργανο ΑΜΕΑ για παιδική χαρά				
Στάση ΜΜΜ προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ				
Πλατφόρμα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση ΜΜΜ				
Ανελκυστήρας εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση ΜΜΜ				
Πιάτσα ΤΑΧΙ προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ				
Πλατφόρμα εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ σε στάση πιάτσα ΤΑΧΙ				
Αναβατώριο/ ασανσέρ ΑΜΕΑ				
Κυλιόμενος διάδρομος ανάβασης/ κατάβασης ΑΜΕΑ (για κάλυψη υψομετρικής διαφοράς πχ σε πεζοδρόμια που έχουν σκαλιά)				
Προσβάσιμο ΑΤΜ				
Προσβάσιμο κουτί ταχυδρομείου				

Υπογειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν)				
<b>Τύποι έργου για αποκατάσταση ΑΜΕΑ ή βελτίωση βαδησιμότητας (Μελέτη - Προμήθεια- εγκατάσταση- λειτουργία)</b>				
Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών				
Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος				
Υπερυψωμένη διασταύρωση				
Υπερυψωμένη διάβαση\ πεζών				
Αντικατάσταση υλικού διαδρόμου κύλισης				
Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή)				
Διόρθωση ράμπας πεζοδρομίου				
Διάβαση πεζών απλή				
Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.)				
Όδευση τυφλών				

Θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ				
Προσβάσιμη νησίδα				
Προσθήκη παρόδιου φωτισμού				
Υλοποιημένες αναπλάσεις οδών - επέκταση πεζοδρομίων κ.α.				
<b>Μετακίνηση/ Αφαίρεση εμποδίου (Μελέτη - Εργολαβία - μετακίνηση ή αφαίρεση - λειτουργία)</b>	<b>Υλοποιημένα (σε αριθμό παρεμβάσεων ή μέτρα ή άλλη μονάδα μέτρησης)</b>	<b>Πρόβλεψη Υλοποίησης (σε αριθμό παρεμβάσεων ή μέτρα ή άλλη μονάδα μέτρησης)</b>	<b>Βαθμός Προόδου (σε %) - ποσοστό ολοκλήρωσης της υλοποίησης (σύμφωνα με τα προβλεπόμενα ως σημειακές και γραμμικές παρεμβάσεις - Π2)</b>	<b>Τοποθεσία παρεμβάσεων (με κωδικοποίηση θέσης σύμφωνα με το Π2)</b>
Μετακίνηση στύλου ΔΕΗ				
Μετακίνηση ιστού σήμανσης				
Μετακίνηση στάσης ΜΜΜ				



Μετακίνηση ΚΑΦΑΟ ή άλλου εξοπλισμού ΟΚΩ				
Μετακίνηση περιπτέρου ή άλλου ιδιωτικού εξοπλισμού που έχει χωροθετηθεί με άδεια				
Μετακίνηση ιδιωτικού εξοπλισμού (από παράνομη κατάληψη ΔΧ)				
Προσθήκη ή αντικατάσταση φρεατίων ΟΚΩ				