

ΔΗΜΟΣ  
ΒΟΪΟΥ

# ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΪΟΥ



ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π.2.

ΠΡΟΤΑΣΗ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ  
ΑΛΛΑΓΗΣ

ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ - ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 2  
«Αστική Αναζωογόνηση και Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου»

2023



## Περιεχόμενα

<b>Π2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ</b> .....	<b>1</b>
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>1</b>
<b>2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ</b> .....	<b>5</b>
<b>3. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ</b> .....	<b>6</b>
3.1. Οδεύσεις και κοινόχρηστοι χώροι.....	8
3.2. Διαβάσεις .....	13
3.3. Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων .....	14
3.4. Νησίδες .....	15
3.4. Σήμανση .....	16
3.5. Είσοδοι δημοσίων κτιρίων .....	18
3.6. Δημόσιοι χώροι υγιεινής.....	19
3.7. Χώροι στάθμευσης .....	19
<b>4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ</b> .....	<b>21</b>
4.1 Δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας - Γενικά στοιχεία .....	21
4.2 Οριζόντιες παρεμβάσεις για τους μικρότερους οικισμούς του Δήμου .....	23
4.3 Γραμμικές παρεμβάσεις στις προτεινόμενες διαδρομές προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.....	24
4.4 Παρεμβάσεις στους υπαίθριους και κοινόχρηστους χώρους.....	35
4.5 Σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις.....	37
4.5.4 Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ.....	42
<b>5. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ</b> .....	<b>47</b>
<b>6. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ</b> .....	<b>48</b>
<b>7. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b> .....	<b>61</b>
<b>8. ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ – ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ</b> .....	<b>63</b>
<b>9. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Σ.Α.Π.</b> .....	<b>64</b>
9.1 Δείκτες και τρόπος παρακολούθησης Σ.Α.Π. ....	64
9.2 Πρότυπη Έκθεση Αξιολόγησης .....	65

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### I. ΧΑΡΤΕΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Πίνακας 1. Κάλυψη υψομετρικών διαφορών / Προτεινόμενες κλίσεις σε ράμπες</i>	15
<i>Πίνακας 2. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών</i> .....	25
<i>Πίνακας 3. Οδοί όπου προτείνεται η παρέμβαση «Δημιουργία πεζοδρομίου»</i> .....	28
<i>Πίνακας 4. Οδοί όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαπλάτυνση και ανάπλαση πεζοδρομίου»</i> .....	29
<i>Πίνακας 5. Οδοί όπου προτείνεται η παρέμβαση «Ανάπλαση πεζοδρομίου»</i> .....	30
<i>Πίνακας 6. Κοινόχρηστοι χώροι όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου»</i> .....	36
<i>Πίνακας 7. Κοινόχρηστοι χώροι όπου προτείνεται η παρέμβαση « Βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστου χώρου »</i> .....	37
<i>Πίνακας 8. Κτήρια όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινωφελούς κτιρίου»</i> .....	39
<i>Πίνακας 9. Κτήρια όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινωφελούς κτιρίου»</i> .....	40
<i>Πίνακας 10. χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών</i> .....	62
<i>Πίνακας 10. Προτεινόμενοι δείκτες παρακολούθησης ΣΑΠ</i> .....	64
<i>Πίνακας 10. Προτεινόμενος πίνακας επεξεργασίας δεδομένων</i> .....	65

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>Εικόνα 1. Ζώνες όδευσης πεζοδρομίου (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ) .....</i>	<i>9</i>
<i>Εικόνα 2. Ζώνες όδευσης πεζοδρομίου και ελεύθερο ύψος. (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ).....</i>	<i>10</i>
<i>Εικόνα 3. Ενδεικτικές τομές ελεύθερης όδευσης πεζών και οδηγού τυφλών με δενροφύτευση (Πηγή: Global Street Design Guide) .....</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 4. Ενδεικτικές τομές ελεύθερης όδευσης πεζών και οδηγού τυφλών με αστικό εξοπλισμό (Πηγή: Global Street Design Guide) .....</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 5. Ενδεικτική παράλληλη και εγκάρσια διάβαση με σκάφες (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ).....</i>	<i>14</i>
<i>Εικόνα 6. Προσβάσιμη διάβαση με ράμπες (Πηγή: nacto.org) .....</i>	<i>14</i>
<i>Εικόνα 7. Προσβάσιμη σήμανση (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ) .....</i>	<i>17</i>
<i>Εικόνα 8. Σχηματική απεικόνιση πεδίου προτεινόμενων παρεμβάσεων.....</i>	<i>20</i>
<i>Εικόνα 9. Δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας - Συνήθης διαδρομή πεζής μετακίνησης .....</i>	<i>22</i>
<i>Εικόνα 10. Θέσεις διαβάσεων (Μπλέ: υφιστάμενη, Κίτρινη: προτεινόμενη).....</i>	<i>31</i>
<i>Εικόνα 1. Προτεινόμενα νέα πεζοδρόμια. .... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.</i>	
<i>Εικόνα 12. Προτεινόμενες οδεύσεις προς διαπλάτυνση και ανάπλαση. ....</i>	<i>33</i>
<i>Εικόνα 13. Προτεινόμενες οδεύσεις προς ανάπλαση .....</i>	<i>34</i>
<i>Εικόνα 14. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Γαλατινής. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους) .....</i>	<i>43</i>
<i>Εικόνα 15. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Νεάπολης. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους) .....</i>	<i>44</i>
<i>Εικόνα 16. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Σιάτιστας. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους) .....</i>	<i>45</i>
<i>Εικόνα 17. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Τσοτυλίου. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους) .....</i>	<i>46</i>

## Π2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον όρο Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) ενός Δήμου ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας. Το σχέδιο εκπονείται από τους Δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του ν. 4819/2021.

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

Ο Δήμος Βοΐου με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο, έχει προχωρήσει στην εκπόνηση του ΣΑΠ προκειμένου να αποκτήσει έναν ολοκληρωμένο οδικό χάρτη για την προσβασιμότητα στην αστική έκταση της περιοχής ευθύνης του.

Σύμφωνα με την Παράγραφο 5 του Άρθρου 6 του ΦΕΚ 5553B/2021, η υπηρεσία για τη σύνταξη/κατάρτιση του Σ.Α.Π. ανατέθηκε εξ ολοκλήρου σε εξωτερικό Ανάδοχο μέσω των νόμιμων διαδικασιών εκτέλεσης Συμβάσεων Γενικών Υπηρεσιών. Με την υπ' αρ. 4128/07-03-2023 σύμβαση ο Δήμος Βοΐου ανέθεσε την υπηρεσία στον Κώστικα Μιχαήλ, Μηχανικό Περιβάλλοντος, Δ.Π.Θ.

Η ομάδα μελέτης για την σύνταξη/κατάρτιση του Σ.Α.Π. αποτελείται από τους:

- *Κώστικας Μιχαήλ*, Μηχανικό Περιβάλλοντος Δ.Π.Θ. MSc, Συντονιστής Ομάδας Μελέτης
- *Δάφνη Παπαεμμανουήλ*, Αρχιτέκτονα Μηχανικό, Υπεύθυνη επί θεμάτων αστικής προσβασιμότητας
- *Ευτυχία Κουκουρικού*, Μηχανικό Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Υπεύθυνη Χαρτογράφησης

Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί υποχρέωση της ελληνικής πολιτείας, βάσει του ν. 4074/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για δικαιώματα των

ατόμων με αναπηρίες» και έχει καταστεί υποχρεωτική σε κάθε διαμόρφωση ή ανακατασκευή των υπαίθριων χώρων των οικισμών βάσει του Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79).

Για την υλοποίηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας συντάσσεται «Φάκελος Σ.Α.Π.» στον οποίο συμπεριλαμβάνονται δύο (2) διακριτά Παραδοτέα. Το πρώτο Παραδοτέο (Π.1.) αφορά στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε επίπεδο Δήμου ενώ το δεύτερο Παραδοτέο (Π.2.) περιλαμβάνει την τεχνική περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας στους υπαίθριους δημόσιους χώρους του Δήμου, καθώς και παρεμβάσεις που αφορούν 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.

Στο πρώτο Παραδοτέο (Π1) πραγματοποιήθηκε καταγραφή και χαρτογράφηση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου, όσον αφορά την αστική προσβασιμότητα. Αρχικά έγινε καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής. Συγκεντρώθηκαν στοιχεία για μελλοντικά ή σε εξέλιξη έργα και σχεδιασμούς που αποτυπώνουν τις τάσεις του Δήμου και δύναται να επηρεάσουν το σχέδιο. Ακολούθησε καταγραφή των σημείων ενδιαφέροντος τα οποία προσελκύουν τους κατοίκους για πεζή μετακίνηση με σκοπό την χάραξη μίας διαδρομής στην αρχή της προσβάσιμης αλυσίδας.

Στην βάση των παραπάνω έγινε αναλυτική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, ως προς την προσβασιμότητα των κοινωφελών κτηρίων, των κοινόχρηστων χώρων και των πεζοδρομίων του οδικού δικτύου που τα εξυπηρετεί. Μετά την καταγραφή αυτή προέκυψαν κρίσιμα συμπεράσματα για το επίπεδο αστικής προσβασιμότητας στο Δήμο. Ειδικότερα διαπιστώθηκε:

- **Απουσία ραμπών πεζοδρομίων.** Η απουσία ραμπών και σκαφών στα πεζοδρόμια των οικισμών του Δήμου είναι ίσως το σημαντικότερο πρόβλημα που αφορά της προσβασιμότητα και την πεζή μετακίνηση των κατοίκων. Η συντριπτική πλειοψηφία, αν όχι το σύνολο των διαβάσεων που διασχίζουν τις οδούς, δεν συνδέονται με το πεζοδρόμιο μέσω ράμπας ή σκάφης. Το ίδιο ισχύει και για την κατά μήκος σύνδεση των πεζοδρομίων που διακόπτονται λόγω διέλευσης διασταυρούμενης οδού. Στην περίπτωση αυτή μάλιστα έχει διαπιστωθεί απουσία και της διάβασης πεζών.

- **Χαμηλό επίπεδο προσβασιμότητας στα κτήρια.** Η προσβασιμότητα των δημόσιων κτηρίων κοινωφελών χρήσεων και υπηρεσιών που καταγράφηκε ήταν χαμηλή, το οποίο αποτελεί εξίσου σημαντικό πρόβλημα. Οι περισσότερες περιπτώσεις όπου η προσβασιμότητα είναι επαρκής, καταγράφονται σε δημοτικά κτήρια που η είσοδος στο προαύλιο και στην είσοδο του κτηρίου γίνεται από το επίπεδο του πεζοδρομίου χωρίς την απαίτηση κλίμακας. Συχνά καταγράφεται ύπαρξη ράμπας εισόδου στο κτήριο, χωρίς όμως να εξασφαλίζεται η είσοδος στο προαύλιο.
- **Μεγάλες κατά μήκος κλίσεις οδών.** Το έντονο μορφολογικό ανάγλυφο του Δήμου Βοΐου δημιουργεί ένα ιδιαίτερο πρόβλημα το οποίο είναι μεγάλες κατά μήκος κλίσεις των οδών. Έχουν καταγραφεί κατά τμήματα κλίσεις που ανέρχονται σε 15% περίπου, οι οποίες δυσχεραίνουν την μετακίνηση των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο, καθώς και των εμποδιζόμενων ατόμων.
- **Έλλειψη ποδηλατοδρόμων.** Στον Δήμο Βοΐου παρατηρήθηκε παντελής έλλειψη ποδηλατοδρόμων. Αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη τέτοιας ανάγκης, καθώς, όπως προκύπτει και από τα ερωτηματολόγια πάνω από το 70% των κατοίκων χρησιμοποιούν από καθόλου έως σπάνια το ποδήλατο, ενώ το ποσοστό που δεν το χρησιμοποιεί καθόλου αγγίζει το 60%. Επίσης, κανείς δεν δήλωσε ότι το χρησιμοποιεί σε καθημερινή βάση.
- **Επίστρωση πεζοδρομίων.** Γενικώς, δεν παρατηρήθηκε εκτεταμένο πρόβλημα στις επιφάνειες με τις οποίες είναι επενδυμένα τα πεζοδρόμια. Κατά τμήματα όμως έχει διαπιστωθεί κακή κατάσταση λόγω ελλιπούς συντήρησης ή επισκευής ή λόγω κακής επιλογής υλικού.
- **Απουσία οδύσεων τυφλών.** Με εξαίρεση την πρόσφατα αναπλασμένη οδό Ελ. Βενιζέλου της Νεάπολης, στους οικισμούς του Δήμου Βοΐου δεν υφίστανται οδηγοί όδευσης τυφλών.
- **Απουσία χώρων στάθμευσης ΑμεΑ.** Έχουν καταγραφεί ελάχιστοι χώροι στάθμευσης ΑμεΑ στους οικισμούς του Δήμου Βοΐου. Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν υπάρχει ανάλογη πρόβλεψη ούτε στους Δημοτικούς Χώρους Στάθμευσης, ούτε σε χώρους στάθμευσης που εξυπηρετούν δημοτικά κτήρια.
- **Κακή θέση αστικού εξοπλισμού.** Από την καταγραφή έχει διαπιστωθεί ότι η θέση όπου τοποθετείται ο αστικός εξοπλισμός συχνά είναι ακατάλληλη. Ειδικότερα, καταγράφηκαν φυτεύσεις, κολώνες της ΔΕΗ, οδική σήμανση και φωτιστικά τα οποία είναι εγκατεστημένα σχεδόν στη μέση του πεζοδρομίου, με αποτέλεσμα να μειώνεται το ενεργό πλάτος. Σε γενικές γραμμές, δεν

υιοθετείται ο σχεδιασμός ζώνης υποδοχής του αστικού εξοπλισμού, ο οποίος θα είναι διακριτός από τη ζώνη πεζή μετακίνησης.

- **Έλλειψη εσχάρων στις φυτεύσεις.** Με εξαίρεση τον οικισμό του Τσοτυλίου, οι φυτεύσεις είναι εγκατεστημένες χωρίς ο λάκκος φύτευσης να έχει καλυφθεί με εσχάρα κατάλληλων προδιαγραφών, ώστε να περιορίζεται το πλάτος που καταλαμβάνουν και να μην αποτελούν εμπόδιο.
- **Χρήσεις δύσκολα προσβάσιμες.** Από την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε στους οικισμούς του Δήμου, διαπιστώθηκε η ύπαρξη χρήσεων (δημοτικά κτήρια, κοινόχρηστοι χώροι), οι οποίοι είναι δύσκολα προσβάσιμοι και η δυνατότητα εύρεσης λύσης ή βελτίωσης της προσβασιμότητας είναι περιορισμένη. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το 1<sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο Σιάτιστας και το ΚΔΑΠ Σιάτιστας, τα οποία προσεγγίζονται μέσω οδών με αθροιστικά δυσμενή χαρακτηριστικά (περιορισμένο πλάτος, απουσία πεζοδρομίου, αυξημένες κλίσεις).



## 2. ANTIKEIMENO

Το παρόν αποτελεί το 2<sup>ο</sup> παραδοτέο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Βοΐου και αντικείμενό του είναι η περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας στους υπαίθριους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους του και 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.

Αρχικά (Κεφάλαιο 3), παρατίθενται οι προδιαγραφές των προτεινόμενων παρεμβάσεων, όπως αυτές αποτυπώνονται από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και τους τεχνικούς οδηγούς. Οι προδιαγραφές αυτές αποτελούν οδηγό για την ορθή εφαρμογή των παρεμβάσεων.

Έπειτα (Κεφάλαιο 4), περιγράφονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, αφού γίνει αναφορά στο δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις, με βάση την υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 κατηγοριοποιούνται σε:

- Γραμμικές παρεμβάσεις στις προτεινόμενες διαδρομές προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις
- Παρεμβάσεις στους υπαίθριους και κοινόχρηστους χώρους
- Παρεμβάσεις στα σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις

Στη συνέχεια (Κεφάλαιο 5, Παράρτημα), απεικονίζονται χαρτογραφικά το σύνολο των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Ακολουθεί (Κεφάλαιο 6), μία παρουσίαση ενδεικτικών στοιχείων αστικού εξοπλισμού που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη των αναγκών προσβασιμότητας.

Στο Κεφάλαιο 7 παρουσιάζεται ο χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης του Σ.Α.Π. και στο Κεφάλαιο 8 περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες και η διαβούλευση που ακολουθήθηκαν ώστε να εξασφαλιστεί η συμμετοχή τόσο των πολιτών όσο και των εμπλεκόμενων φορέων στην εκπόνηση του Σ.Α.Π.

Τέλος (Κεφάλαιο 9), περιγράφεται η διαδικασία παρακολούθησης υλοποίησης του Σ.Α.Π. μέσω δεικτών και εκθέσεων αξιολόγησης.

### 3. ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

Οι παρεμβάσεις του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας, συμμορφώνονται με τα αντίστοιχα εθνικά και διεθνή πρότυπα και εναρμονίζονται με τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωποκεντρικά μεγέθη που καθορίζονται από τις διατάξεις κείμενων κανονισμών που αναγράφονται στο άρθρο 3 της Απόφασης Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» (ΦΕΚ 5553B/30-11-2021), ήτοι:

α. οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ,

β. οι διατάξεις του άρθρου 26 και του άρθρου 27 του ν. 4061/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79), όπως τροποποιήθηκαν με τον ν. 4759/2020 «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»,

γ. οι διατάξεις της υπ'αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΟΚΑ/66006/2360 της 22.06.2023 απόφασης Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Έγκριση Κτιριοδομικού Κανονισμού» (Β' 3985),

δ. οι διατάξεις της απόφασης υπ'αρ. 52907/31.12.2009 Υπουργείου ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621),

ε. οι διατάξεις της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/65826/699/7.7.2020 απόφασης Υφυπουργού ΠΕΝ «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998),

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

Οι παρεμβάσεις κατηγοριοποιούνται με βάση τις Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας (ΦΕΚ 5045/B/01.11.2021), σύμφωνα με το άρθρο 2, ανάλογα με το είδος του έργου και διακρίνονται σε δύο κατηγορίες μελετών προσβασιμότητας:

(α) η «Μελέτη Προσβασιμότητας Κτιριακού Έργου» που περιγράφει τις απαραίτητες διαμορφώσεις, κατασκευές, εγκαταστάσεις και λοιπά στοιχεία για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας κάθε νέου κτιρίου και του περιβάλλοντα χώρου αυτού ή κάθε υφιστάμενου κτιρίου και του περιβάλλοντα χώρου αυτού ώστε να καταστεί προσβάσιμο μετά από προσαρμογή.

Βασικές τεχνικές προδιαγραφές για κτίρια:

- Προσβάσιμη είσοδος (>0,90μ) και πρόσβαση από την εξωτερική θύρα στον ανελκυστήρα (ελάχιστου αποδεκτού πλάτους 0,90μ με ταυτόχρονη πρόβλεψη χώρων ελιγμών αμαξιδίου)
- Κατακόρυφη κυκλοφορία (προσβάσιμος ανελκυστήρας ή αναβατόριο)
- Προσβάσιμες οδεύσεις διαφυγής και προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών
- Ένας τουλάχιστον προσβάσιμος χώρος υγιεινής

(β) η «Μελέτη Προσβασιμότητας υπαίθριων δημόσιων ή ιδιωτικών κοινόχρηστων χώρων» που περιγράφει τις απαραίτητες διαμορφώσεις, κατασκευές, εγκαταστάσεις και λοιπά στοιχεία για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας εξωτερικών υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων. Αφορά κάθε νέα μελέτη διαμόρφωσης ή μελέτη ανάπλασης ως κάτωθι:

- Βασικές προδιαγραφές για τους υπαίθριους χώρους:
- Οριζόντια κυκλοφορία και πρόσβαση στον δημόσιο χώρο με ελάχιστο πλάτος χωρίς εμπόδια 1,50μ. Προβλέπεται οδηγός τυφλών και ράμπες για προσβάσιμα πεζοδρόμια και πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πλατείες.
- Προσβάσιμες διαβάσεις και στάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
- Θέσεις στάθμευσης αναπηρικών αυτοκινήτων

Οι προδιαγραφές αυτές αποτελούν «οδηγό» για την πλήρη προσβασιμότητα σε άτομα με αναπηρίες και εν γένει εμποδιζόμενα άτομα, στα κτίρια, για να προβούν σε προσαρμογές στα υφιστάμενα και να σχεδιάσουν ή και να διαμορφώσουν, αντίστοιχα, τους υπαίθριους δημόσιους και ιδιωτικούς κοινόχρηστους χώρους στο αστικό περιβάλλον. Υπογραμμίζεται ότι η Μελέτη Προσβασιμότητας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της αρχιτεκτονικής μελέτης για κτίρια ή υπαίθριο χώρο βάσει του ν.4759/2020 του ΥΠΕΝ «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας».

Βασική αρχή των Τεχνικών Προδιαγραφών της Μελέτης Προσβασιμότητας είναι η δημιουργία «προσβάσιμης αλυσίδας», δηλαδή η κατασκευή έργων με στόχο τη

συνεχόμενη, αλυσιδωτή προσβάσιμη μετακίνηση στον χώρο, χωρίς ασυνέχειες και εμπόδια. Για τον λόγο αυτό, το αντικείμενο βασικού ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης αποτελεί η διερεύνηση των απαραίτητων έργων αναπροσαρμογής ενός ενιαίου και συνεκτικού δικτύου πεζής μετακίνησης, που διαμορφώνεται μέσω της σύνδεσης των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων του Δήμου.

Με βάση τις ως άνω κατηγορίες παρεμβάσεων, μέσω της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, που αποτέλεσε αντικείμενο μελέτης του Παραδοτέου Π1, είναι δυνατό να διακριθούν τα σημεία του Δήμου Βοΐου, τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα. Οι απαιτήσεις προσβασιμότητας των κοινωφελών και υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων, όπως των πλατειών, πεζοδρόμων, πεζοδρομίων, χώρων πρασίνου, στάσεων ή των υπαίθριων ιδιωτικών κοινόχρηστων χώρων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ΣΑΠ, κατηγοριοποιούνται ως προς τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους – συμπεριλαμβανομένων των οδύσεων - (πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πλατείες), τις διαβάσεις, τις ράμπες, τη σήμανση, τους χώρους στάθμευσης και τους δημόσιους χώρους υγιεινής, καθώς επίσης και τις εισόδους των κτιρίων.

Ειδικότερα, στόχος του παρόντος σχεδίου αποτελεί ο προσδιορισμός 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 που αποτελούν αντικείμενο ειδικού ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης. Οι ειδικές απαιτήσεις και ρυθμίσεις σύμφωνα με τις επιμέρους κατηγορίες αναλύονται παρακάτω.

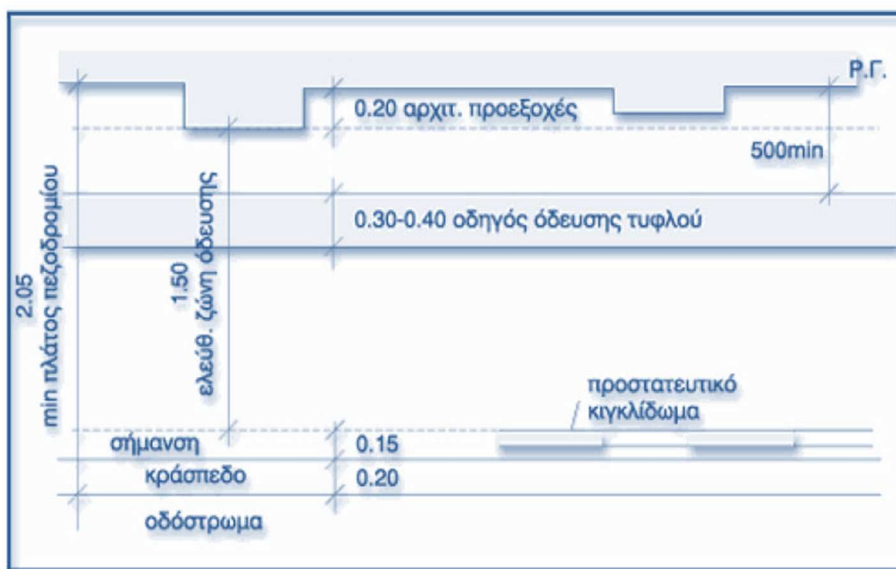
### **3.1. Οδεύσεις και κοινόχρηστοι χώροι**

Οι ειδικές ρυθμίσεις που αφορούν τη διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών, ήτοι πεζοδρόμια, πεζοδρομοί, πλατείες, εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσω μαζικής μεταφοράς κτλ. είναι οι εξής:

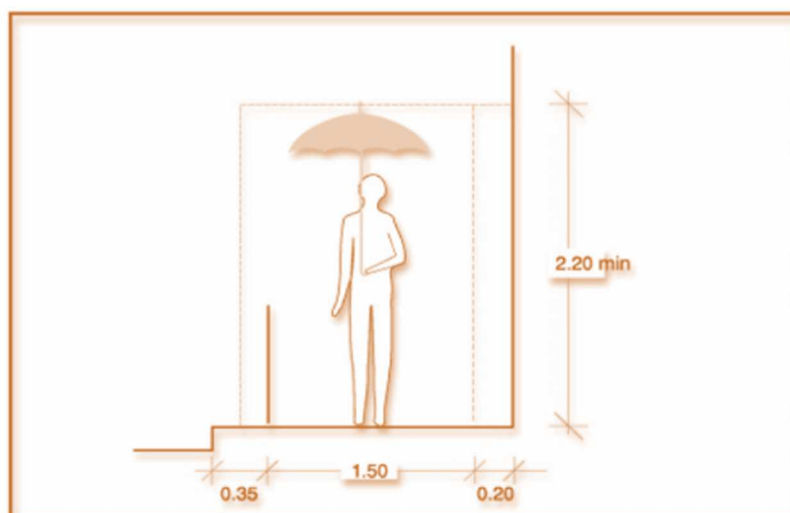
- Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου καθορίζεται στα 2.05 μ., στα οποία περιλαμβάνονται 0.20 μ. για αρχιτεκτονικές προεξοχές, η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35 μ. για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου, όπως αναλύεται στη συνέχεια.
- Επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους

σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2% για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Βάσει της υπ'αρ. 52907/2009 (Β' 2621) υπουργικής απόφασης, η διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον προκύπτει από την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οποιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κ.λπ.) ή με μεταφορέα πακέτων.

- Επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30 μ. έως 0,60 μ. εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της ΥΑ υπ. αρ. 52907, ως προς τις λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης. Για την κατασκευή του οδηγού όδευσης τυφλών χρησιμοποιούνται τετράγωνες πλάκες αντιολισθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ.
- Ως ύψος πεζοδρομίου ορίζεται το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου και δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 7-10εκ, γιατί τότε δημιουργεί προβλήματα στη διαμόρφωση των διαβάσεων. Κατά μήκος ή αξονική κλίση πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12%.



Εικόνα 1. Ζώνες όδευσης πεζοδρομίου (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ)



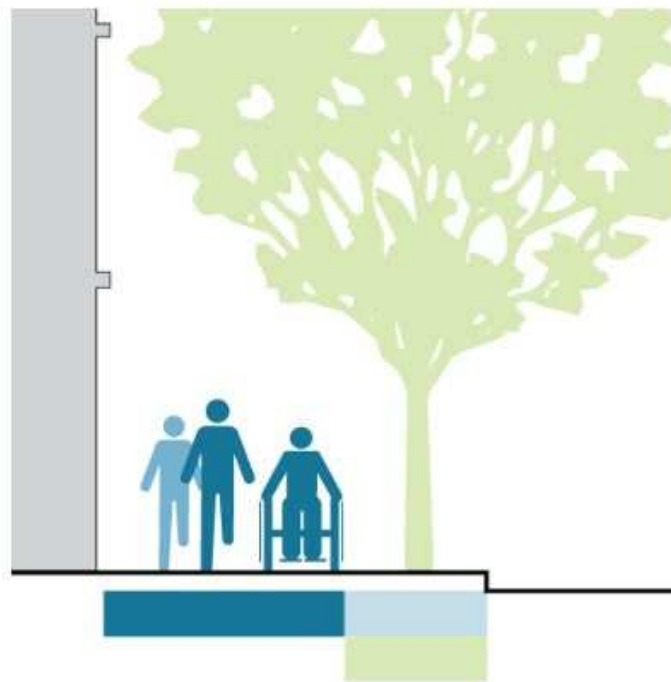
**Εικόνα 2. Ζώνες όδευσης πεζοδρομίου και ελεύθερο ύψος. (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ)**

- Όλες οι επιφάνειες όδευσης πρέπει να είναι ισόπεδες και σταθερές, με επιμελές αρμολόγημα, επιφάνειες που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου των ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Τα υλικά κατασκευής του δαπέδου πρέπει να εξασφαλίζουν αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή ανακλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση, τόσο σε συνήθεις συνθήκες χρήσης, όσο και σε ακραίες καιρικές συνθήκες (π.χ. βροχή, χιόνι, παγετός κλπ). Προτιμητέα είναι τα χυτά δάπεδα με κατάλληλη επεξεργασία της τελικής στρώσης τους, λόγω της ευκολίας που παρουσιάζουν σε οποιαδήποτε επέμβαση.
- Στοιχεία του πεζοδρομίου, όπως σχάρες, υδροροές, αρμοί κλπ, δεν πρέπει να διασπούν την ομοιομορφία του δαπέδου του πεζοδρομίου εμποδίζοντας την ομαλή κίνηση επ' αυτού. Οι σχάρες πρέπει να τοποθετούνται (κατά το δυνατόν) εκτός ελεύθερης όδευσης και εκτός της όδευσης τυφλών, οι δε ράβδοι που τις αποτελούν να είναι κάθετες στην κίνηση και να δημιουργούν πυκνό πλέγμα. Πρέπει να αποφεύγεται η δημιουργία εσοχών ή εξοχών με πλάτος μεγαλύτερο των 2 εκ. και βάθος ή ύψος μεγαλύτερο του 0,50 εκ. αντίστοιχα. Όπου όμως υπάρχουν τέτοιες πρέπει η απόληξή τους να είναι στρογγυλεμένη ή με φάλτσες ακμές.
- Στην περίπτωση εγκατάστασης αστικού εξοπλισμού προτείνεται ζώνη εγκατάστασης πρόσθετου πλάτους 1.30 μ. Για τη δημιουργία ζώνης αστικού εξοπλισμού χωρίς την επαύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου εφαρμόζεται η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας

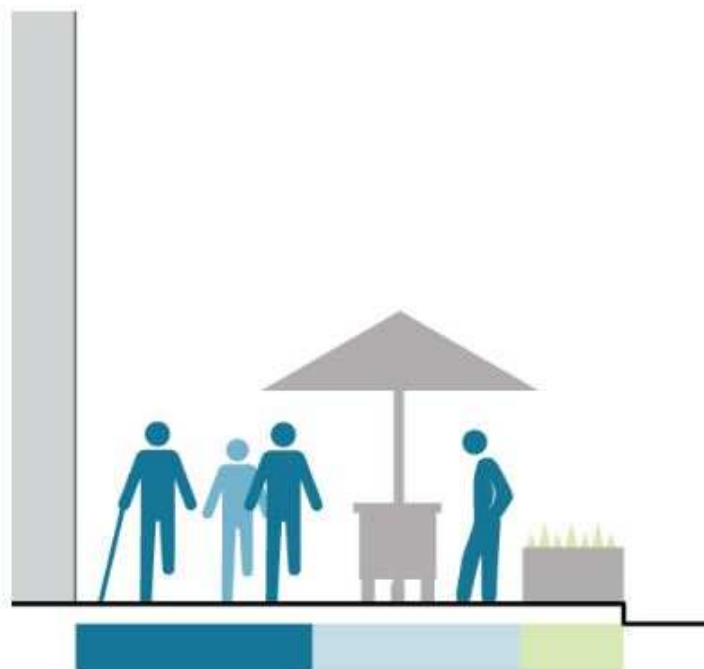
στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός. Κατά τον σχεδιασμό της ζώνης αστικού εξοπλισμού πρέπει να προβλέπονται, ανά 100.0 μ. έως 200.0 μ., χώροι διαστάσεων 0.80 μ. επί 1.30 μ. για την ανάπαυση των χρηστών αμαξιδίων σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού.

- Όσον αφορά τα κιγκλιδώματα και τα κολονάκια παρεμπόδισης, τους στύλους και πάσης φύσεως εμποδίων της στάθμευσης, απαγορεύεται η τοποθέτησή τους κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών. Κατ'εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οριοθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές. Η χρήση προστατευτικών εμποδίων της κίνησης των πεζών κατά μήκος των πεζοδρομίων επιτρέπεται μόνο εφόσον αυτά κατασκευάζονται από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 0,80 μ. και μέγιστο μήκος 1,50μ. με απόσταση μεταξύ τους 1,00μ. και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. από το δάπεδο για να είναι εντοπίσιμα από άτομα με προβλήματα όρασης.
- Η φύτευση αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο στο σχεδιασμό μιας ανάπλασης του αστικού χώρου. Σε συνδυασμό με τις ειδικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για την προσβασιμότητα, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα να μην λειτουργεί εις βάρος της χρηστικότητας του χώρου. Επομένως απαιτείται ελάχιστο πλάτος 0.50 - 0.70 μ., το οποίο θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, κατά μήκος του πεζοδρομίου. Εφόσον προβλέπονται μεμονωμένα δένδρα θα διατίθεται χώρος διαστάσεων 1.00 μ. επί 1.00 μ. ανά δένδρο.
- Κάθε σήμανση στον κοινόχρηστο χώρο πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρίες. Πληροφορίες που αφορούν σε μια συγκεκριμένη κατηγορία ατόμων με αναπηρίες, πρέπει να παρέχονται στους χρήστες με τρόπο εύληπτο, χωρίς όμως να παρεμποδίζουν τους υπόλοιπους χρήστες. Σήμανση που αφορά σε μια συγκεκριμένη πληροφορία πρέπει να εμφανίζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο, ώστε να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη. Σημάνσεις που αφορούν στην ασφάλεια του συνόλου των χρηστών ή και κάποιας ειδικής κατηγορίας χρηστών πρέπει να προηγούνται άλλων σημάνσεων. Η σήμανση επί του δαπέδου στοιχείων εξοπλισμού, ή άλλων επιτρεπόμενων προεξεχόντων στοιχείων (π.χ. αναρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια κ.λπ.), τοποθετείται εφόσον ο εν λόγω εξοπλισμός βρίσκεται σε ύψος 2,20 μ.. Εμπόδια σε ύψος μικρότερο των 2,20 μ. μέσα ή έξω από την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πρέπει να αποφεύγονται και

σε κάθε περίπτωση να προβάλλονται στο έδαφος με τρόπο ανιχνεύσιμο από το μπαστούνι των τυφλών.



**Εικόνα 3. Ενδεικτικές τομές ελεύθερης όδευσης πεζών και οδηγού τυφλών με δενροφύτευση (Πηγή: Global Street Design Guide)**



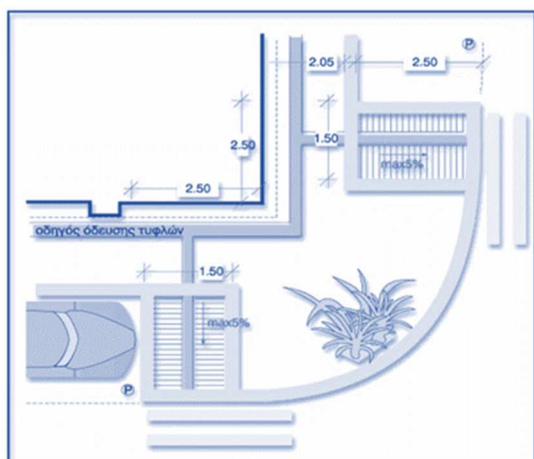
**Εικόνα 4. Ενδεικτικές τομές ελεύθερης όδευσης πεζών και οδηγού τυφλών με αστικό εξοπλισμό (Πηγή: Global Street Design Guide)**



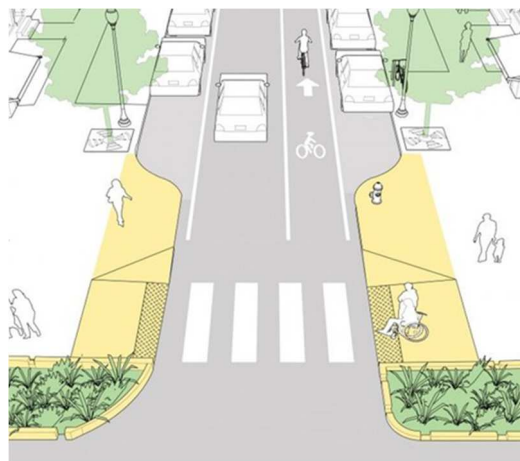
### 3.2. Διαβάσεις

Οι διαβάσεις αποτελούν σημαντικό στοιχείο στην ασφάλεια και τη συνέχεια ενός δικτύου πεζής μετακίνησης. Ωστόσο, για να μπορούν να χαρακτηριστούν λειτουργικές και ασφαλείς για κάθε πιθανό χρήστη είναι αναγκαίο να τηρούνται οι προδιαγραφές που αφορούν το σχεδιασμό τους. Ειδικότερα, είναι απαραίτητο να διαμορφώνονται ανά 100μ. τουλάχιστον κάθετα στην ροή κυκλοφορίας, ενώ είναι απαραίτητη η σήμανση σε κάθε πεζοδρόμιο παράλληλα στον άξονα κίνησης, που διακόπτεται από οδικό άξονα.

- Ως ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50 μ.
- Είναι απαραίτητη η κατάλληλη διαγράμμιση / σήμανση στο οδόστρωμα, που υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και η σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1 μ. πριν από την διάβαση. Όπου η σήμανση στις διαβάσεις ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες προτείνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 ως 1,20 μ. από το δάπεδο.
- Στις διαβάσεις η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με την στάθμη του οδοστρώματος γίνεται με σκάφες ή ράμπες κατάλληλων προδιαγραφών κατασκευασμένων εγκάρσιως του πεζοδρομίου, πλάτους τουλάχιστον 1.50 μ., των οποίων η αρχή και το τέλος χαρακτηρίζεται με λωρίδα επισήμανσης, ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους, κατασκευάζονται ράμπες κατάλληλων προδιαγραφών παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Όπου σε υφιστάμενα πεζοδρόμια, 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. Στις περιπτώσεις διαβάσεων, οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη.



**Εικόνα 5. Ενδεικτική παράλληλη και εγκάρσια διάβαση με σκάφες (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ)**



**Εικόνα 6. Προσβάσιμη διάβαση με ράμπες (Πηγή: nacto.org)**

### 3.3. Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων

Η ύπαρξη ράμπας είναι απαραίτητη σε όλους τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους που προορίζονται για την κίνηση πεζών, στις περιπτώσεις που εντοπίζεται υψομετρική διαφορά στο δάπεδο. Για να θεωρηθεί μια ράμπα λειτουργική είναι απαραίτητο να πληροί όλες τις προδιαγραφές που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 3 της οδηγίας Σχεδιάζοντας για Όλους. Ειδικότερα, τα κύρια χαρακτηριστικά στοιχεία μιας ράμπας είναι η κλίση και το πλάτος, που καθορίζουν και τον βαθμό άνεσης κατά την χρήση της. Το πλάτος μιας ράμπας καθορίζει και την δυνατότητα ταυτόχρονης ή μη χρήσης, από ένα ή περισσότερα άτομα με ή χωρίς αμαξίδιο.

- Η κλίση της ράμπας αποτελεί το κυριότερο χαρακτηριστικό στοιχείο της και καθορίζει την άνετη και ασφαλή χρήση της. Κυμαίνεται από 0% η ιδανική περίπτωση και μπορεί να φτάσει στο 10% ανάλογα με το μήκος και την χρήση της.
- Το μήκος μιας ράμπας είναι συνάρτηση της κλίσης της, έτσι ώστε ο συνδυασμός αυτών των δύο χαρακτηριστικών να εξασφαλίζει την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και άνεση στον χρήστη.

**Πίνακας 1. Κάλυψη υψομετρικών διαφορών / Προτεινόμενες κλίσεις σε ράμπες**

A/A	ΥΨΟΜΕΤΡ. ΔΙΑΦΟΡΑ (μ)	ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	Max ΚΛΙΣΗ	ΑΝΕΚΤΟ ΜΗΚΟΣ (μ)
1.	0.00-0.02	φαλτσογωνιά	1:1 ή 100%	0.02
2.	0.02-0.04	φαλτσογωνιά	1:2 ή 50%	0.04
3.	0.04-0.10	ράμπα	1:10 ή 10%	1.00
4.	0.10-0.25	ράμπα	1:12 ή 8%	3.00
5.	0.25-0.50	ράμπα	1:16 ή 6%	8.00
6.	0.50μ & άνω	ράμπα ή μηχανικό μέσο (αναβατόριο, ανελκυστήρας κλπ)	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10μ παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ

Ο σχεδιασμός της κλίσης και του μήκους της ράμπας είναι αλληλένδετα στοιχεία και περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

- Το πλάτος της ράμπας πρέπει να εξασφαλίζει την ασφαλή και άνετη διακίνηση του χρήστη. Το συνιστώμενο ελεύθερο πλάτος ράμπας μεταξύ των περιζωμάτων της γενικά είναι 1.30μ.
- Το δάπεδο της ράμπας είναι επίσης εξαιρετικής σημασίας, διότι αποτελεί το σημείο όπου οι περισσότερες υφιστάμενες ράμπες καθίστανται μη λειτουργικές. Η επιφάνεια αυτή πρέπει να είναι από υλικό αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες προκειμένου για εξωτερικές ράμπες, και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση. Μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται ώστε η υφή του δαπέδου να μην δυσχεραίνει την κίνηση των αμαξιδίων και των ατόμων με πατερίτσες, μπαστούνια ή άλλα βοηθητικά μέσα.
- Είναι απαραίτητο, οπουδήποτε υπάρχει ράμπα, να επισημαίνεται κατάλληλα η ύπαρξή της, ιδιαίτερα αν οι χρήστες της είναι και άτομα με προβλήματα στην όραση. Στην αρχή, το πέρας και τα σημεία αλλαγής της διεύθυνσης της ράμπας πρέπει να κατασκευάζονται λωρίδες επισήμανσης, κάθετες στον άξονα της κίνησης, πλάτους 0,30 – 0,60μ, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο της ράμπας.

### 3.4. Νησίδες

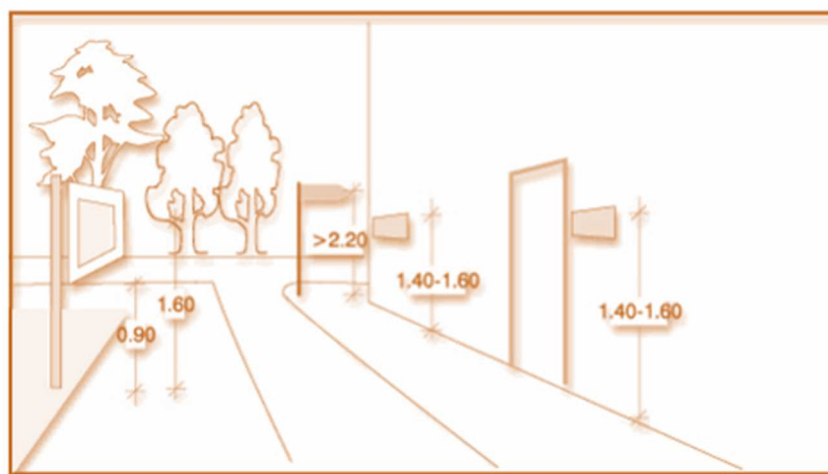
Οι νησίδες θα πρέπει να ακολουθούν συγκεκριμένες προδιαγραφές ώστε να είναι λειτουργικές και προσβάσιμες. Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ στα σημεία των διαβάσεων πρέπει να διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα.

Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο με το μαστούλι ώστε να προειδοποιούνται οι τυφλοί, σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3μ στα σημεία αυτά -της αρχής και του τέλους- μπορούν να κατασκευάζονται σκάφες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αντιμετώπιση της απορροής των ομβρίων. Στις περιπτώσεις που τοποθετείται εσχάρα αποχέτευσης, η οποιαδήποτε διαμόρφωση δεν πρέπει να δημιουργεί προεξοχή στην επιφάνεια του δαπέδου μεγαλύτερη από 0.02μ και κατά προτίμηση εκτός ζώνης όδευσης πεζών.

### 3.4. Σήμανση

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6 της οδηγίας Σχεδιάζοντας για Όλους, κατά τη μελέτη κτιρίων που χρησιμοποιούνται από το κοινό, υπαίθριων χώρων ανοικτών στο κοινό, κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (ΓΟΚ 85 Ν 1577/85 άρθρο 2) πρέπει να γίνεται μελέτη σήμανσης. Σε στρατηγικά σημεία των παραπάνω χώρων πρέπει να υπάρχει απλοποιημένο σχέδιο κάτοψης ή και πρόπλασμα με επισήμανση των θέσεων στάθμευσης, των εισόδων, του γραφείου πληροφοριών, των θέσεων κατακόρυφης κυκλοφορίας, των χώρων υγιεινής, των χώρων και σημείων ενδιαφέροντος κλπ. Η ύπαρξη σωστής σήμανσης είναι ιδιαίτερα σημαντική σε περιπτώσεις κινδύνου, για την εύκολη εύρεση των σημείων διαφυγής και την γρήγορη εκκένωση των χώρων.

- Θα πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Πληροφορίες που αφορούν σε μια συγκεκριμένη κατηγορία ατόμων με ειδικές ανάγκες, πρέπει να παρέχονται στους χρήστες με εύληπτο τρόπο. Σήμανση που αφορά σε μια συγκεκριμένη πληροφορία πρέπει να εμφανίζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο, ώστε να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη. Σημάνσεις που αφορούν στην ασφάλεια του συνόλου των χρηστών ή και κάποιας ειδικής κατηγορίας χρηστών πρέπει να προηγούνται άλλων σημάνσεων.



**Εικόνα 7. Προσβάσιμη σήμανση (Πηγή: Σχεδιάζοντας για Όλους, ΥΠΕΝ)**

- Τα σύμβολα, πικτογράμματα, σχέδια, κείμενα κλπ που αποτελούν την σήμανση πρέπει να είναι τυποποιημένα, απλά, ευδιάκριτα, σε αντίθεση με το υπόβαθρό τους, τοποθετημένα σε θέσεις ανάλογα με το μέγεθός τους και τη λειτουργία τους. Όταν βρίσκονται σε θέσεις προσεγγίσιμες από άτομα με προβλήματα στην όραση, πρέπει να είναι ανάγλυφα και να συνοδεύονται από κείμενο σε γραφή BRAILLE. Πρέπει να επαναλαμβάνονται όπου υπάρχει αλλαγή κατεύθυνσης ή όπου μπορεί να προκληθεί αμφιβολία, όσον αφορά στην επιλογή της επιθυμητής διαδρομής ή εξόδου διαφυγής.
- Διακρίνονται τα εξής είδη σήμανσης:
  - Επιδαπέδια, απαραίτητη για την πληροφόρηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, επιτυγχάνεται δε με αλλαγή της υφής του δαπέδου και συγχρόνως έντονη χρωματική αντίθεση για τους αμβλύopes.
  - Με πινακίδες, που εφόσον είναι επί στύλου ή πάνω σε ειδικές βάσεις, πρέπει να τοποθετούνται πάντα εκτός ελεύθερου πλάτους και ύψους της ζώνης όδευσης, εφόσον είναι επί τοίχων και παρέχουν μόνιμη πληροφόρηση -πχ. ονόματα δρόμων, αριθμούς σπιτιών, τίτλους δημοσίων υπηρεσιών κλπ.- να τοποθετούνται σε ύψος 1,40-1,60 μ. από το δάπεδο και να είναι και ανάγλυφες και σε γραφή BRAILLE, ώστε να είναι δυνατόν να διαβαστούν με την αφή από άτομα με προβλήματα στην όραση.
  - Με φωτεινούς - ηχητικούς σηματοδότες, που ταυτόχρονα θα εκπέμπουν φωτεινό και ηχητικό σήμα και θα τοποθετούνται - εκτός από τα σημεία των διαβάσεων - και όπου υπάρχουν προσωρινά ή μόνιμα εμπόδια μέσα στην ζώνη όδευσης. Ανάλογα με τη χρήση τους οι ηχητικοί σηματοδότες θα πρέπει να εκπέμπουν διαφορετικής συχνότητας ήχους - αλλά πάντα τους ίδιους για παρόμοιες περιπτώσεις- ώστε να μην δημιουργείται σύγχυση στα άτομα με προβλήματα στην όραση. Σε διαβάσεις με ενδιάμεση νησίδα θα πρέπει να τοποθετείται ο ηχητικός σηματοδότης μόνο στην αρχή των διαβάσεων ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση των ηχητικών σημάτων.
- Ως προς τη θέση των πινακίδων σήμανσης:
  - Όταν τοποθετούνται σε επαφή και παράλληλα με τους τοίχους πρέπει να βρίσκονται σε ύψος 1.40 μ. - 1.60μ.
  - Όταν σημαίνουν είσοδο σε κάποια εξυπηρέτηση (π.χ. WC, ιατρείο, χώρος αναμονής) πρέπει να τοποθετούνται δίπλα και όχι πάνω στην πόρτα από την πλευρά της χειρολαβής. Το ίδιο ισχύει και για την αρίθμηση των χώρων.

- Όταν τοποθετούνται μέσα στα κτίρια αναρτημένες από την οροφή ή στερεωμένες κάθετα στους τοίχους πρέπει η κάτω ακμή τους να απέχει 2.20μ. από το δάπεδο.
- Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εκτός διαδρομών κίνησης του κοινού, μπορούν να βρίσκονται σε ύψος 1.40 μ. – 3.50 μ. πάνω από το έδαφος.
- Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εντός διαδρομών κίνησης πρέπει η κάτω ακμή τους να απέχει 2.20μ. από το δάπεδο. Εφόσον βρίσκονται στερεωμένες σε στύλους, η θέση τους πρέπει να σημαίνεται κατάλληλα στο δάπεδο ώστε να μην αποτελούν εμπόδιο στα άτομα με προβλήματα στην όραση.
- Απαραίτητη κρίνεται η πρόβλεψη σήμανσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ επιπλέον των προβλεπόμενων στην υπ' αρ. 52907/2009 υπουργική απόφαση στις διασταυρώσεις διαδρομών ατόμων με αναπηρία με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομους κ.λπ. (Β' 2621).

### 3.5. Είσοδοι δημοσίων κτιρίων

Η είσοδος κάθε κτιρίου είναι το καθοριστικότερο στοιχείο της προσβασιμότητάς του, καθορίζοντας ταυτόχρονα τον βαθμό αυτονομίας της διακίνησης των χρηστών του. Με την προϋπόθεση ότι η όδευση προς κάθε κοινωφελές κτίριο έχει εξασφαλιστεί ως προς την προσβασιμότητα από τις ρυθμίσεις της παραγράφου 3.1 του παρόντος, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας για δημόσια κτίρια διακρίνονται ως προς την είσοδο στον περιβάλλοντα χώρο ή/και στην είσοδο στο κτίριο.

(α) Πρόσβαση στον Περιβάλλοντα Χώρο, που αφορά την προσπέλαση από το πεζοδρόμιο έως την είσοδο του κτιρίου, με απαιτήσεις:

- οδεύσεις ελάχιστου αποδεκτού πλάτους 0,90 μ. και επιθυμητού 1,30 μ. μέχρι τη θύρα εισόδου του κτιρίου (από χώρους στάσης ή/ και στάθμευσης από πεζοδρόμιο κ.λπ.),
- ειδικές θέσεις στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία σε ποσοστό 5% του συνολικού αριθμού θέσεων στάθμευσης (τα ανωτέρω ισχύουν και για υπόγειους χώρους στάθμευσης κτιρίων),
- κατευθυντήρια σήμανση από την κύρια είσοδο του κτιρίου μέχρι την προσβάσιμη είσοδο του κτιρίου, εφόσον δεν ταυτίζεται με την κύρια είσοδο. Η προσβάσιμη είσοδος προκειμένου για υφιστάμενα κτίρια μπορεί να είναι δευτερεύουσα είσοδος.

(β) Πρόσβαση στην Είσοδο, με απαιτήσεις:

- προσβάσιμη είσοδος πλάτους 1.20μ.,
- όδευση από την θύρα εισόδου στον ανελκυστήρα ελάχιστου αποδεκτού πλάτους 0,90 μ. με χώρους ελιγμών αμαξιδίου,
- χώρος υποδοχής ή πάγκος υποδοχής/ πληροφοριών εφόσον προβλέπεται στην αρχιτεκτονική μελέτη,
- πληροφοριακή σήμανση (επίτοιχη ανάγλυφη ή σε γραφή braille, ανάγλυφη μακέτα, ανάγλυφοι χάρτες κ.λπ.)

### 3.6. Δημόσιοι χώροι υγιεινής

Σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο άρθρο 3 της Απόφασης Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» (ΦΕΚ 5553B/30-11-2021), στους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους απαιτείται η πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής κοινού, όπου σύμφωνα με το Κεφάλαιο 8 Δημόσιοι χώροι υγιεινής των οδηγιών Σχεδιάζοντας για όλους του ΥΠΕΝ. Ειδικότερα, οι δημόσιοι χώροι υγιεινής θα πρέπει να πληρούν τα εξής χαρακτηριστικά:

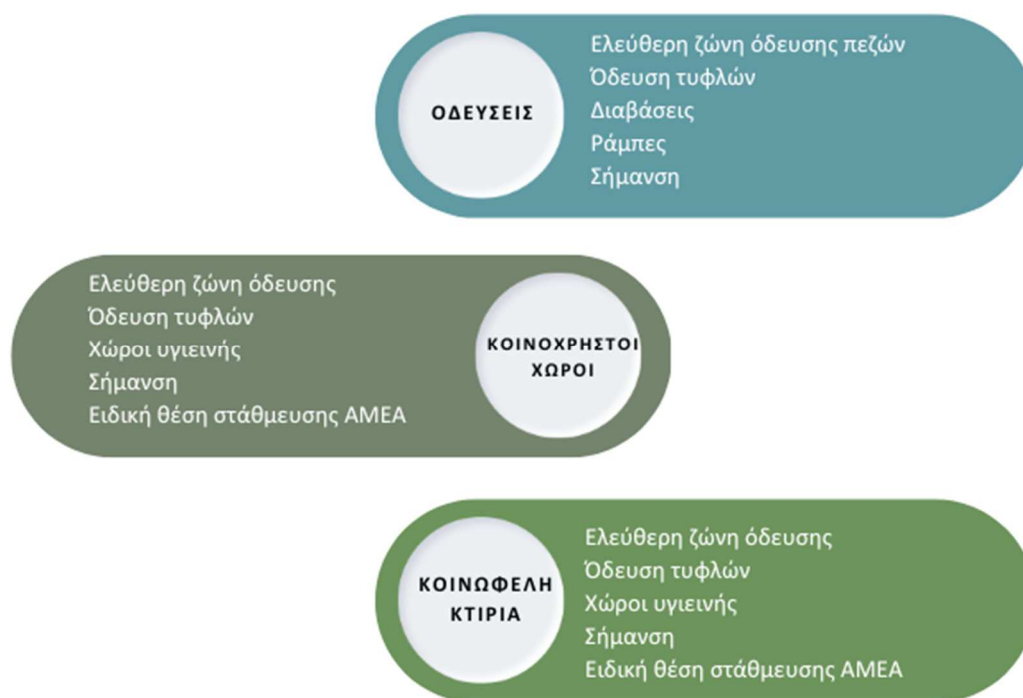
- Να βρίσκονται σε εύκολα αναγνωρίσιμες θέσεις, κοντά στις εισόδους και τους πυρήνες κατακόρυφης κυκλοφορίας.
- Στο εσωτερικό των δημοσίων χώρων υγιεινής πρέπει να προβλέπεται ελεύθερος χώρος περιστροφής, διαμέτρου 1.50μ.
- Η ύπαρξη των χώρων υγιεινής για εμποδιζόμενα άτομα πρέπει να σημαίνεται σε διάφορα σημεία των δημοσίων κτιρίων και χώρων σωστά και ευκρινώς με την χρήση του Διεθνούς Συμβόλου Πρόσβασης (ΔΣΠ) και του συμβόλου "W.C."
- Η προσπέλαση των χώρων υγιεινής, πρέπει να είναι ισόπεδη. Εάν υπάρχει αναπόφευκτη υψομετρική διαφορά, αυτή πρέπει να καλύπτεται με κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5% που θα κατασκευάζονται σύμφωνα την παράγραφο 3.4 του παρόντος.
- Το ελεύθερο πλάτος διαδρόμου ή κεκλιμένου επιπέδου πρέπει να είναι 1.20μ. - 1.30μ.
- Το ελάχιστο πλάτος εισόδου ορίζεται στα 0.90 μ.

### 3.7. Χώροι στάθμευσης

Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με

αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση, βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/ 31.12.2009 υπουργικής απόφασης ΥΠΕΚΑ. Ειδικότερα:

- Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ.
- Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50 μ. επί 6,60 μ. Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο.
- Εξασφάλιση κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα καταλλήλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο.
- Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.



**Εικόνα 8. Σχηματική απεικόνιση πεδίου προτεινόμενων παρεμβάσεων**

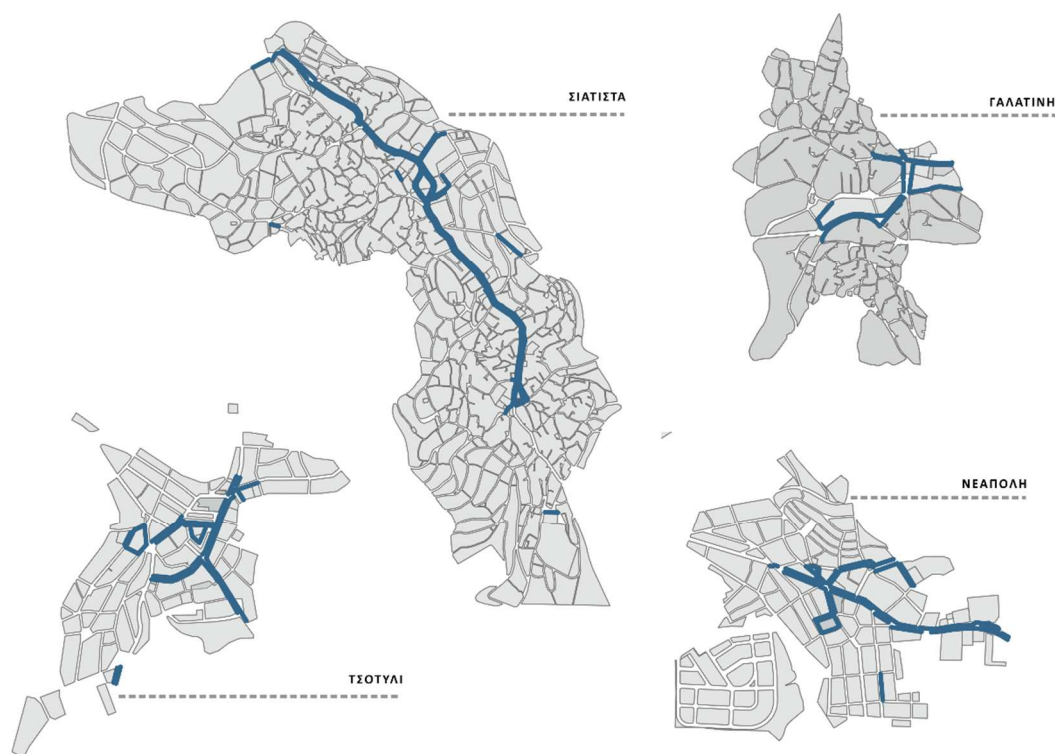


## 4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

### 4.1 Δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας - Γενικά στοιχεία

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφορούν τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας που καθορίστηκε στο παρόν Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) για τον Δήμο Βοΐου. Ειδικότερα, περιλαμβάνει τις προτάσεις για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας στους οικισμούς της Σιάτιστας, της Γαλατινής, του Τσοτυλίου και της Νεάπολης, όπως αυτοί μελετήθηκαν στα πλαίσια του Παραδοτέου Π1. Παράλληλα, περιλαμβάνονται προτάσεις για την βελτίωση της αστικής προσβασιμότητας σε όλους του οικισμούς του Δήμου, με μια σειρά οριζόντων παρεμβάσεων, αναγκαίων για την απόδοση προσβάσιμων αστικών χώρων προς κάθε πιθανό χρήστη.

Το δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας καθορίστηκε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τον εντοπισμό των σημαντικότερων σημείων αναφοράς στο αστικό περιβάλλον των οικισμών. Απώτερο στόχο αποτελεί η ανεμπόδιστη και συνεχής σύνδεση των κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων, μέσω του καθορισμού διαδρομών μετακίνησης μεταξύ τους, ώστε να συγκροτείται ένα ολοκληρωμένο προσβάσιμο δίκτυο. Το δίκτυο μορφολογικά δομείται από τέσσερις μεγάλες διαδρομές που διατρέχουν κατά μήκος τον εκάστοτε οικισμό και συνδέουν τις σημαντικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις, αλλά και τις επιμέρους γειτονιές των οικισμών. Επιπροσθέτως, επί των οδούσεων αυτών, περιλαμβάνονται πυκνές διαδρομές μικρού μήκους, αλλά εξέχουσας λειτουργικής σημασίας για τη σύνδεση σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος. Οι διαδρομές αυτές διατηρούν χαρακτήρα τοπικού κέντρου, συγκεντρώνοντας κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις, εμπορικές χρήσεις, χρήσεις αναψυχής, παροχής προσωπικών υπηρεσιών και λιανικού εμπορίου. Με τον τρόπο αυτό, καθορίζεται σε επίπεδο Δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.



**Εικόνα 9. Δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας - Συνήθης διαδρομή πεζής μετακίνησης**

Στόχο της μελέτης αποτελεί, μέσω των γενικών αρχών και των παρεμβάσεων, η ελαχιστοποίηση ή/και εξάλειψη των αρχιτεκτονικών φραγμών που εμποδίζουν την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ατόμων στους υπαίθριους χώρους και στα δημόσια κτίρια. Οι προτάσεις προσανατολίζονται στην απόδοση φιλικών, προσεγγίσιμων και ασφαλών αστικών χώρων για όλες τις κατηγορίες χρηστών, μέσω της χρήσης μεταξύ άλλων ομαλών κλίσεων, αντλιοσταθιακών δαπέδων χωρίς υψομετρικές διαφορές κτλ. Σε κάθε περίπτωση πέραν των προϋποθέσεων που οφείλει να πληροί κάθε στοιχείο της ως άνω ανάλυσης, καταγράφηκαν πολλές περιπτώσεις εμποδίων, τόσο στις οδεύσεις, όσο και στις εισόδους των κοινόχρηστων χώρων και των κοινωφελών κτιρίων. Στο πλαίσιο αυτό καθορίζονται ορισμένες βασικές αρχές που διέπουν το ΣΑΠ του Δήμου Βοΐου, και έχουν εφαρμογή σε όλη την έκταση του αστικού χώρου των οικισμών. Ειδικότερα, επιβάλλεται η απαλοιφή και εξάλειψη όλων των εμποδίων πάσης φύσεως από τις ελεύθερες οδεύσεις και τις εισόδους, είτε πρόκειται για μη λειτουργική τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, είτε αφορά σε ιδιωτικό εξοπλισμό (εμπορεύματα, τραπεζοκαθίσματα). Συμπληρωματικά, προτείνεται η υπογειοποίηση των στύλων και των καλωδίων της ΔΕΗ, καθώς πρόκειται για ένα έργο που βρίσκεται ήδη υπό υλοποίηση στον οικισμό της Σιάτιστας και θα ωφελούσε όλους του οικισμούς του Δήμου. Ακόμη, λαμβάνοντας υπόψη τον παραδοσιακό χαρακτήρα που διατηρεί σε πολλές περιοχές ο Δήμος, ενθαρρύνεται η χρήση υλικών που εναρμονίζονται με την

παραδοσιακή και πολιτιστική του ταυτότητα, ενώ παράλληλα προωθούνται οι τοπικές πρώτες ύλες, στη διάστρωση των επιφανειών σε πλατείες και πεζοδρόμια με πλακόστρωτο από τοπικές σχιστολιθικές πλάκες, υπό την προϋπόθεση ότι δεν αναιρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ομαλότητας και ολισθηρότητας του εδάφους.

Με βάση την αρχή της προσβάσιμης αλυσίδας και σε συνδυασμό με την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή παρέμβασης, προτάθηκαν στοχευμένες παρεμβάσεις για τη διαμόρφωση των απαραίτητων αλυσίδων προσβασιμότητας, προκειμένου να επιτευχθεί αυτόνομη και ασφαλής πρόσβαση σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας ομαδοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος σχεδίου, σε εναρμόνιση με τα θεσμοθετημένα σχέδια ελάχιστων απαιτήσεων σε υποδομές προσβασιμότητας στις εξής κατηγορίες:

(α) στα σημεία και τις γραμμικές παρεμβάσεις στις 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 προσβασιμες,

(β) στους υπαίθριους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους και

(γ) στα δημόσια κτίρια ή στα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας.

#### **4.2 Οριζόντιες παρεμβάσεις για τους μικρότερους οικισμούς του Δήμου**

Όσον αφορά τους οικισμούς που δεν αποτελούν αντικείμενο ειδικού ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης, κυρίως λόγω του μικρού τους μεγέθους, προτείνονται οριζόντιες παρεμβάσεις, συμπληρωματικά των ως άνω γενικών αρχών, που αφορούν το δίκτυο προσβάσιμης αλυσίδας κάθε επιμέρους Τοπικής Κοινότητας. Ουσιαστικός παράγοντας στην προσπέλαση και τη χρήση του δομημένου περιβάλλοντος από εμποδιζόμενα άτομα, και κατ' επέκταση από κάθε πιθανό χρήστη, η ασφάλεια που παρέχεται μέσω του σχεδιασμού και ο τρόπος κατασκευής των απαραίτητων υποδομών. Ειδικότερα, προτείνεται ο κατάλληλος σχεδιασμός και ανασχεδιασμός των πεζοδρομίων με ευρεία και ομαλά ως προς την επιφάνεια πεζοδρόμια, χωρίς εμπόδια, που επιτρέπουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση και την εύκολη μετακίνηση ατόμων με αναπηρίες και βοηθητικά μέσα κίνησης. Εν τούτοις, κρίνεται απαραίτητη η σημειακή αποκατάσταση των κατεστραμμένων δαπέδων και του αστικού εξοπλισμού, καθώς και ο καθορισμός ελεύθερης όδευσης πεζών ελάχιστου πλάτους 1,5 μ. με κατάλληλη πλακόστρωση

οδηγού τυφλών. Σημαντική προϋπόθεση της ασφαλούς μετακίνησης σε ένα ενιαίο δίκτυο πεζής μετακίνησης είναι η ύπαρξη, με την κατάλληλη – όπως ορίζουν οι προδιαγραφές - σήμανση, διαβάσεων. Παράλληλα, απαιτείται απαλοιφή των υψομετρικών διαφορών μέσω εγκατάστασης ραμπών, τόσο στα πεζοδρόμια και τις εισόδους των κοινόχρηστων χώρων, όσο και στις εισόδους των κτιρίων. Επιπλέον, απαραίτητη κρίνεται η κατάλληλη σήμανση, ως βασική μεταβλητή εξασφάλισης της ασφαλούς μετακίνησης και του προσανατολισμού, όπως τακτικές πινακίδες, σήματα οδικής ασφάλειας και οδηγίες για προσβάσιμες διαδρομές. Τα υφιστάμενα κτίρια που στεγάζουν κοινωφελείς υπηρεσίες απαιτείται να είναι προσβάσιμα από κάθε ομάδα χρηστών, επομένως προτείνεται η εκπόνηση μελέτης προσβασιμότητας, ώστε να εντοπιστούν οι ανάγκες σε υποδομές προσβασιμότητας τόσο για την οριζόντια, όσο και για την κατακόρυφη μετακίνηση σε αυτά, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης ανελκυστήρων και ραμπών. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι γενικές προδιαγραφές βάσει νομοθεσίας για την κατασκευή ραμπών, αναβατορίων, προσβάσιμων διαδρομών, προσβάσιμων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης, προσβάσιμων διαβάσεων και ο τρόπος διασφάλισης της διαφυγής των ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικά των ατόμων με κάθε μορφής αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων από τους κοινόχρηστους χώρους του Δήμου (Κεφάλαιο 3.2). Οι προτάσεις αυτές αποτελούν τις ελάχιστες απαιτούμενες ενέργειες που θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που είναι προσβάσιμο για όλους τους πολίτες.

#### **4.3 Γραμμικές παρεμβάσεις στις προτεινόμενες διαδρομές προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις**

Οι γραμμικές παρεμβάσεις αφορούν τις βασικές οδεύσεις που συντάσσουν το δίκτυο της προσβάσιμης αλυσίδας. Η πρόταση παρέμβασης έχει αρχικά ως στόχο την ανεμπόδιστη προσπέλαση, ενώ παράλληλα λαμβάνεται υπόψη ο εκσυγχρονισμός, η λειτουργικότητά και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών, σε ένα περιβάλλον που διατηρεί παραδοσιακό χαρακτήρα. Σημειώνεται ότι σε όλες τις παρεμβάσεις που αφορούν τις εν λόγω διαδρομές, λαμβάνονται υπόψη όλες οι προϋποθέσεις της τυπολογίας (Κεφάλαιο 3.1).

Σε όλες τις γραμμικές παρεμβάσεις, λαμβάνονται υπόψη η γεωμετρία των οδών και τα επιμέρους χαρακτηριστικά της σε συνάρτηση με τις τυπικές διατομές, όπως αυτές καθορίζονται από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Ειδικότερα, τα ελάχιστα πλάτη που ορίζει η νομοθεσία, το τεύχος οδηγιών για τους ποδηλατοδρόμους (ΦΕΚ 1053/Β/2016) και οι 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) αναλύονται στον παρακάτω πίνακα.

**Πίνακας 2. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών**

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ (m)		
			τυπικό	ελάχιστο	
<b>ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ</b>	μονόδρομη οδός 1 λωρίδας	για μηχανοκίνητη κυκλοφορία	3,50	2,75	
		για οχήματα και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,50		
		για οχήματα και ποδήλατο (κοινή χρήση)	3,50		
		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			
<b>ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ</b>	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.				
	Για δρόμους πλάτους άνω των 12,00 μ.		Ελάχιστο 2,05		
	Για δρόμους πλάτους από 9,00 - 12,00 μ.		Υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2,05		
	Για δρόμους πλάτους από 6,00 - 9,00 μ.		Ελάχιστο 1,50 επιθυμητό κατά το δυνατόν 2,05		
	Για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,00μ.	πεζοδρόμηση			
<b>ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ</b>	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		
<b>ΠΟΔΗΛΑΤΟ-ΔΡΟΜΟΣ</b>	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 ποδηλατοδρόμου - εφόσον απαιτούνται	0,70	0,30		
<b>ΕΙΔΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ</b>	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 1,50 μ.	4,50			

Σε κάθε επιμέρους παρέμβαση, πέραν των προαναφερθέντων προδιαγραφών εξετάζεται η υφιστάμενη και θεσμοθετημένη ρυμοτομία. Το παρόν ΣΑΠ αφορά σε προτεινόμενες παρεμβάσεις που χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 5 της σχετικής απόφασης (Β' 5553/30.11.2021). Επομένως, όπου η ρυμοτομία δεν επιτρέπει την υλοποίηση των ιδανικών προτύπων, δίνεται προτεραιότητα στην εξασφάλιση επαρκούς πλάτους ελεύθερης όδευσης πεζών, με την τοποθέτηση οδηγού όδευσης τυφλών και τα λοιπά στοιχεία προσβασιμότητας όπως αυτά αναλύονται στις σχετικές διατάξεις (ράμπες, διαβάσεις, σήμανση κτλ.). Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για τη δημιουργία πεζοδρομίων και στις 2 πλευρές της όδευσης, εξετάζεται η καλύτερη λειτουργικά λύση, είτε με την κατασκευή πεζοδρομίου από τη μια πλευρά, είτε με την μετατροπή της οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.

Στο σύνολο των γραμμικών παρεμβάσεων εντάσσονται οι σημειακές παρεμβάσεις στις διαβάσεις και τις ράμπες, ως αναπόσπαστο κομμάτι δημιουργίας ενός καθολικού και συνεκτικού δικτύου (Εικόνα 10). Ειδικότερα, διατηρούνται όλες οι υπάρχουσες πεζοδιαβάσεις και προτείνεται η κατασκευή επιπλέον σημασμένων πεζοδιαβάσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές (ΦΕΚ Β' 85/2018), στις κεντρικές οδεύσεις, ώστε να τηρείται ο κανόνας των 100μ. Οι νέες διαβάσεις κατασκευάζονται σε όλους τους οικισμούς και χωροθετούνται επί των κύριων οδών (συλλεκτήριες), λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες χρήσεις γης και δραστηριότητες που αποτελούν σημεία παραγωγής - έλξης πεζής μετακίνησης και τις θέσεις των στάσεων της υπεραστικής συγκοινωνίας (λεωφορεία). Επίσης, λήφθηκε υπόψη για την επιλογή της θέσης χωροθέτησης των πεζοδιαβάσεων, η συγκέντρωση παιδιών/μαθητών κι άλλων ευάλωτων ομάδων πολιτών, σε σημεία επί των συλλεκτηρίων οδών (π.χ. σχολεία κ.α.). Επιπροσθέτως, εξετάζεται η σκοπιμότητα χρήσης αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη σε ορισμένες διαβάσεις βάσει ειδικότερης (συγκοινωνιακής) μελέτης που περιλαμβάνει ακριβέστερες και αναλυτικότερες μετρήσεις. Πιθανές θέσεις για τέτοιου τύπου διάβασης αποτελούν οι οικισμοί που διασχίζονται από κλάδους του εθνικού και του επαρχιακού οδικού δικτύου, όπως ο οικισμός της Νεάπολης, δεδομένου ότι οι οδοί αυτοί συγκεντρώνουν και μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους και μεγαλύτερες ταχύτητες. Σύμφωνα με τη νομοθεσία (ΦΕΚ Β' 85/2018), οι πεζοδιαβάσεις με αναλάμποντα σηματοδότη ενός πεδίου συνιστάται να διατάσσονται (α) σε οδικά τμήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα 50 χλμ/ώρα, (β) σε θέσεις του οδικού δικτύου με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και (γ) σε θέσεις όπου υπάρχει επαρκές

πεζοδρόμιο (τυπικού ελάχιστου πλάτους 1,50 μ.) κατά μήκος και των δύο οριογραμμών του οδοστρώματος. Ακόμη, απαιτείται η κατασκευή ράμπας στην απόληξη κάθε πεζοδρομίου των προτεινόμενων διαδρομών, είτε είναι υφιστάμενα πεζοδρόμια που διαπλατώνονται, είτε είναι νέα. Απαιτείται, συνεπώς, να ανακατασκευαστούν όλες οι υπάρχουσες ράμπες, ώστε οι διαστάσεις, η κλίση και το υλικό δαπέδου τους να πληροί τις ισχύουσες προδιαγραφές. Σε περιπτώσεις που κριθεί από ειδικότερη αρχιτεκτονική μελέτη πως δεν είναι εφικτή η κατασκευή ράμπας/ βατού κεκλιμένου επιπέδου, απαιτείται ο ανασχεδιασμός του κοινόχρηστου χώρου προκειμένου να γίνει προσβάσιμος. Σημειώνεται η σημασία της σήμανσης μιας ράμπας, στην αρχή, στο τέλος και στα σημεία αλλαγής διεύθυνσης, όπου είναι απαραίτητο να τοποθετούνται λωρίδες, κάθετες στον άξονα της κίνησης, διαφορετικής υφής ή/και χρώματος.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης, διακρίθηκαν τρεις κατηγορίες γραμμικών παρεμβάσεων στις οδεύσεις, ανάλογα με το βαθμό επεμβατικότητας που απαιτείται ώστε να επιτευχθεί η ανεμπόδιση μετακίνηση κάθε χρήστη.

#### **4.3.1 Παρέμβαση «Δημιουργία πεζοδρομίου»**

Προτείνεται η δημιουργία πεζοδρομίου σε όλες τις οδεύσεις χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας, ήτοι στις οδούς χωρίς διαμορφωμένο πεζοδρόμιο. Στις περιπτώσεις αυτές, η παρέμβαση αφορά σε έργα κατασκευής πεζοδρομίου και στις δύο πλευρές του οδοστρώματος ή όπου κρίνεται αναγκαίο. Όλες οι νέες υποδομές πεζοδρομίων κατασκευάζονται σύμφωνα με την τυπολογία που αναλύεται στην ενότητα 3.1 του παρόντος και αφορά τις οδεύσεις και του κοινόχρηστους χώρους. Τονίζεται ότι προτείνεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ελάχιστου πλάτους 1,50 μ. και επιθυμητού πλάτους >2,05 μ. (ΦΕΚ Β' 2621/2009) «Σχεδιάζοντας για όλους» - Κεφάλαιο 2). Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2,20μ. απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες, επιγραφές, φύτευση, τέντες, κλπ.). Το ιδανικό ύψος κρασπέδου πεζοδρομίου κυμαίνεται από 7-10 εκ. ενώ ως μέγιστο αποδεκτό ύψος είναι τα 15 εκ. από το οδόστρωμα. Στις παρεμβάσεις συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών και κεκλιμένων επιπέδων (ράμπες) στις άκρες του για τη σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος. Για την τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού, της σήμανσης και της φύτευσης, όπου αυτή θα απαιτηθεί, θα πρέπει να δημιουργηθεί επιπρόσθετη ζώνη πλάτους τουλάχιστον 0,60μ. Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης προβλέπεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών στο σύνολο των ανωτέρω πεζοδρομίων. Στις

περισσότερες περιπτώσεις, απαιτείται η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, αλλά με δεδομένο πως ο ακριβής καθορισμός της διάστασης επιφάνειας κυκλοφορίας δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας μελέτης εξετάζονται κατά περίπτωση οι προτεινόμενες διατομές του πίνακα της ενότητας 4.3.

Στον Δήμο Βοΐου προτείνονται 1.156,7 μ. νέων πεζοδρομίων (Εικόνα 11).

**Πίνακας 3. Οδοί όπου προτείνεται η παρέμβαση «Δημιουργία πεζοδρομίου»**

ΟΔΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ
ΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΚΑΣΟΜΟΥΛΗ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΣΤΡΑΚΑΛΗ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΑΗ ΓΙΑΝΝΗ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΠΑΡΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ (ΕΜΠΡΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟ)	ΤΣΟΥΤΛΙ

#### 4.3.2 Παρέμβαση «Διαπλάτυνση και ανάπλαση πεζοδρομίου»

Προτείνεται η διαπλάτυνση και ανάπλαση των πεζοδρομίων σε οδεύσεις που υφίσταται πεζοδρόμιο, ωστόσο οι υποδομές δεν καλύπτουν τις απαιτούμενες ανάγκες ως προς το πλάτος και τον απαραίτητο εξοπλισμό σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Κατά μήκος των διαδρομών συνήθως μετακίνησης εντοπίστηκαν πεζοδρόμια τα οποία δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές είτε λόγω πλάτους μικρότερου του 1,50μ., είτε λόγω εμποδίων στην όδευση κίνησης των πεζών, είτε λόγω ύπαρξης κεκλιμένων επιπέδων, κ.ά. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η ανακατασκευή των πεζοδρομίων αυτών, που περιλαμβάνει την αύξηση του πλάτους, την κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών και κεκλιμένων επιπέδων (ράμπες) στις άκρες του για τη σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος και αναδιάταξη τυχόν αστικού εξοπλισμού. Όσα προαναφέρθηκαν για το επιθυμητό και ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου και για το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας σε κάθε κατηγορία οδού λαμβάνονται υπόψη και για την προσαρμογή των υπάρχοντων πεζοδρομίων.



Στο Δήμον Βοΐου προτείνονται 4.326,9 μ. πεζοδρομίου προς διαπλάτυνση και ανάπλαση (Εικόνα 12).

**Πίνακας 4. Οδοί όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαπλάτυνση και ανάπλαση πεζοδρομίου»**

ΟΔΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ
ΟΔΟΣ ΣΙΔΕΡΗ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΒΙΤΣΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΣΧΟΛΕΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ 4ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΤΙΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΝΙΟΠΛΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΜΟΥΡΓΙΑΣ	ΤΣΟΥΥΛΙ
ΑΝΩΝΥΜΗ ΟΔΟΣ	ΤΣΟΥΥΛΙ
ΟΔΟΣ ΠΙΝΔΟΥ	ΤΣΟΥΥΛΙ
ΟΔΟΣ ΠΟΝΤΟΥ	ΤΣΟΥΥΛΙ

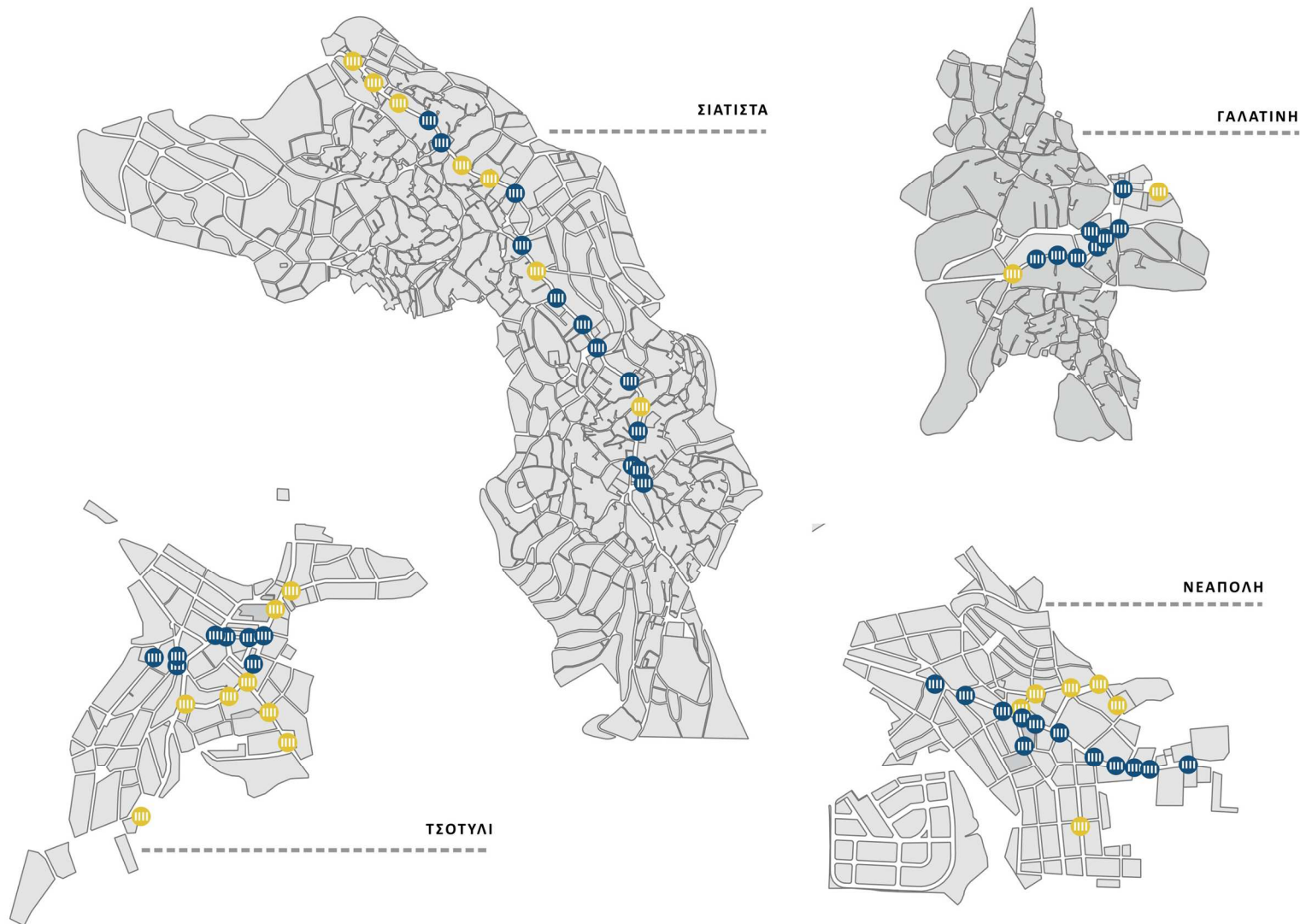
#### 4.3.3 Παρέμβαση «Ανάπλαση πεζοδρομίου»

Προτείνεται η ανάπλαση πεζοδρομίου σε οδεύσεις που υφίσταται πεζοδρόμιο με ικανοποιητικό πλάτος, ωστόσο οι υποδομές προσβασιμότητας και ο αστικός εξοπλισμός χρήζουν βελτίωσης. Ειδικότερα, έμφαση δίνεται στην κατασκευή όδευσης τυφλών και ραμπών για την ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων καθώς και της λειτουργικότητας και ομοιομορφίας του δικτύου κίνησης.

Στον Δήμο Βοΐου προτείνονται 6.823,3 μ. πεζοδρομίου προς ανάπλαση (Εικόνα 13).

**Πίνακας 5. Οδοί όπου προτείνεται η παρέμβαση «Ανάπλαση πεζοδρομίου»**

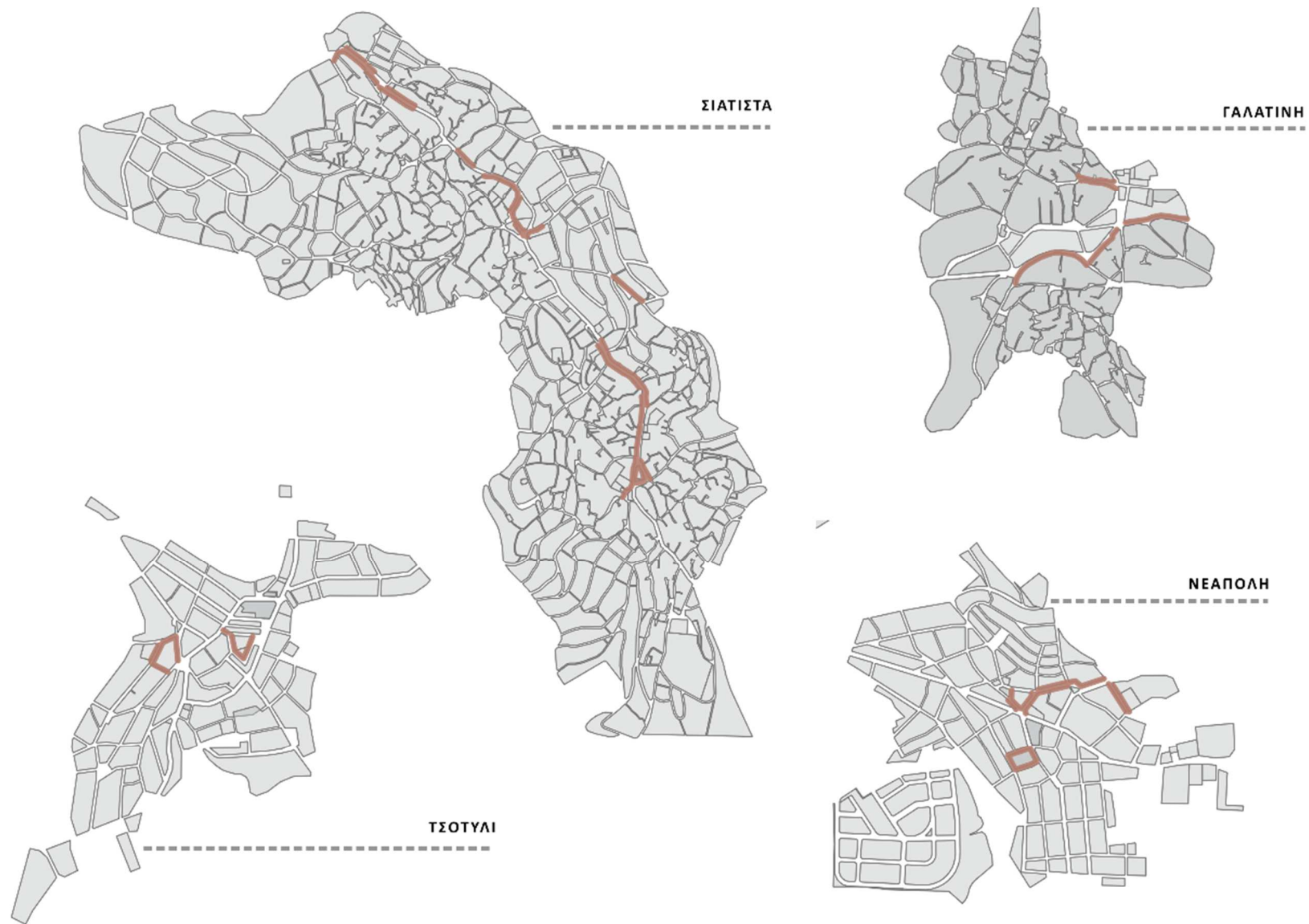
<b>ΟΔΟΣ</b>	<b>ΟΙΚΙΣΜΟΣ</b>
ΟΔΟΣ ΒΙΤΣΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΠΑΠΑΕΥΘΥΜΙΟΥ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ-ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΙΝΤΡΙΒΑΝΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ
ΟΔΟΣ 4ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΤΙΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΝΙΟΠΛΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΜΠΑΡΑΣ - ΚΑΛΟΝΕΡΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΟΔΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΜΟΥΡΓΙΑΣ	ΤΣΟΤΥΛΙ
ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ
ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ - ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΤΣΟΤΥΛΙ
ΟΔΟΣ ΒΑΡΘΟΛΟΜΑΙΟΥ (ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ - ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ)	ΤΣΟΤΥΛΙ
ΟΔΟΣ ΠΙΝΔΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ
ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΡΩΩΝ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ



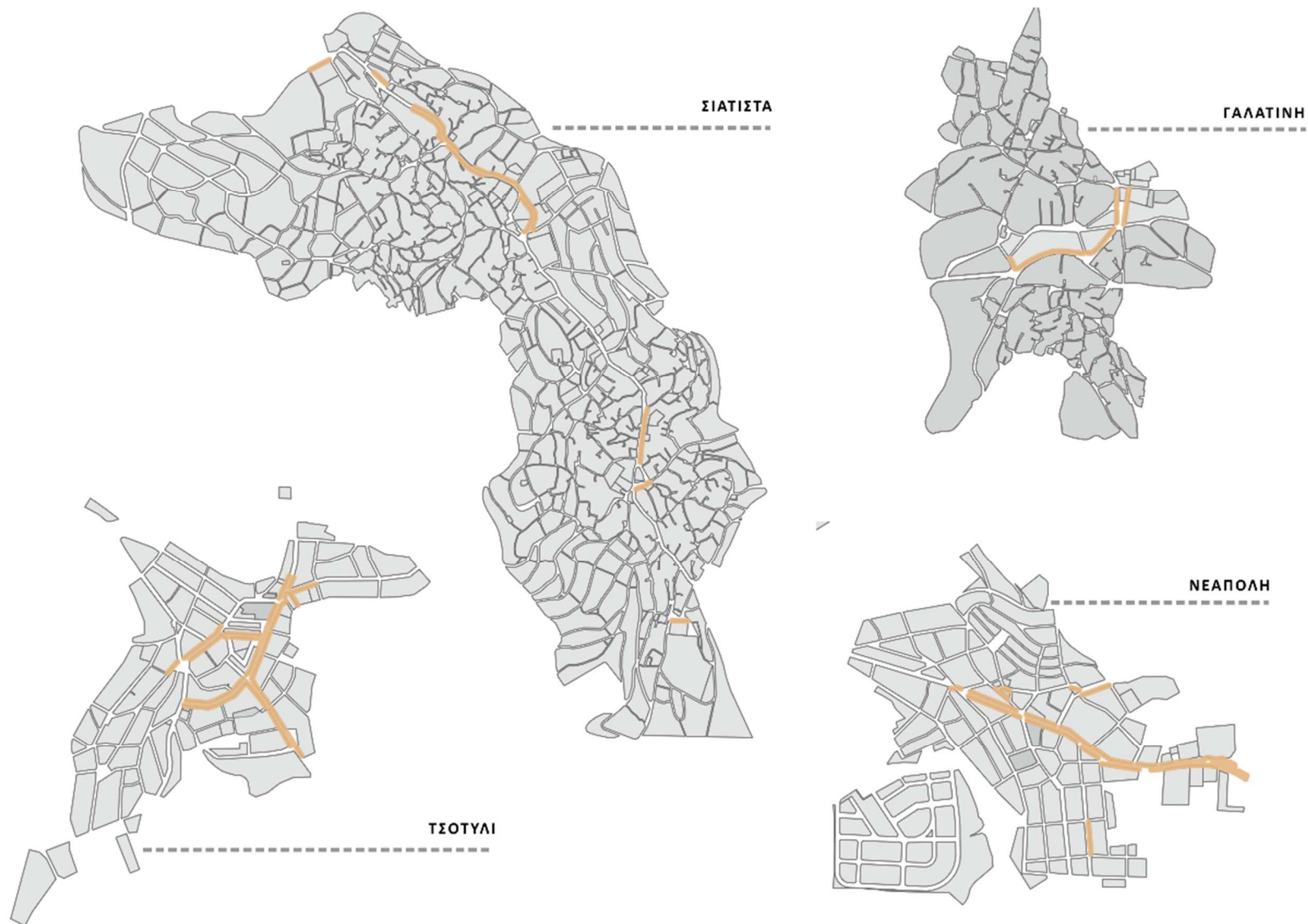
**Εικόνα 10. Θέσεις διαβάσεων (Μπλε: υφιστάμενη, Κίτρινη: προτεινόμενη)**



**Εικόνα 11. Προτεινόμενα νέα πεζοδρόμια.**



**Εικόνα 12. Προτεινόμενες οδεύσεις προς διαπλάτυνση και ανάπλαση.**



Εικόνα 13. Προτεινόμενες οδεύσεις προς ανάπλαση

#### 4.4 Παρεμβάσεις στους υπαίθριους και κοινόχρηστους χώρους

Ως υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι νοούνται οι πλατείες, τα πάρκα, οι χώροι αθλητισμού και άλλοι κοινόχρηστοι χώροι συνάθροισης κοινού. Σύμφωνα με την πολεοδομική νομοθεσία, οι χώροι αυτοί οφείλουν να είναι προσβάσιμοι από όλους τους πολίτες, σύμφωνα με τις βασικές αρχές που αναλύθηκαν στην ενότητα 3.2 του παρόντος. Πολλοί από τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους του δήμου αποτελούν καθορισμένα σημεία συγκέντρωσης και προσωρινής περιθάλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ωστόσο το σύνολο των υπαίθριων χώρων μπορούν να λειτουργήσουν ως εν δυνάμει σημεία καταφυγής. Οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι για την καταφυγή και συγκέντρωση των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης απαιτείται να γίνουν προσβάσιμοι. Στο πλαίσιο αυτό διακρίνονται δύο επίπεδα παρεμβατικότητας ως προς τις απαιτούμενες αναπροσαρμογές που απαιτείται να πραγματοποιηθούν στους δημόσιους χώρους του Δήμου.

##### 4.4.1 Παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου»

Η πρόταση διαμόρφωσης του υπαίθριου κοινόχρηστου χώρου αφορά σε χώρους χωρίς τις απαραίτητες υποδομές προσβασιμότητας και οι προτάσεις αναφέρονται στην εξασφάλιση αυτών. Ειδικότερα, περιλαμβάνει τη:

- δημιουργία προσβάσιμης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών (Ε.Ζ.Ο.Π.).
- κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών (Ο.Ο.Τ.) ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αισθητηριακές αναπηρίες (άτομα με οπτική αναπηρία, κωφοί και βαρήκοοι) σύμφωνα με την υπ' αρ. 52907/31.12.2009 (Β' 2621).
- τοποθέτηση προσβάσιμης σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- κάλυψη υψομετρικών διαφορών και 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 (φαλτσογωνιές, ράμπες ή βαθμίδες χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου).
- χωροθέτηση θέσης στάσης, διαστάσεων ικανών να εξυπηρετήσει εμποδιζόμενο άτομο, όπου θα απαγορεύεται η στάθμευση οποιουδήποτε οχήματος και θα προβλέπεται η κατάλληλη σήμανση, τόσο επίσημη σε εμφανές σημείο όσο και επιδαπέδια.

- χωροθέτηση προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού σύμφωνα με το κεφάλαιο 8 «Δημόσιοι χώροι υγιεινής» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.

**Πίνακας 6. Κοινόχρηστοι χώροι όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου»**

ΧΩΡΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Ε.Ζ.Ο.Π.	Ο.Ο.Τ.	ΣΗΜΑΝΣΗ	ΡΑΜΠΑ	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ
ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΑΝΟΡΑ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓	✓	✓
ΠΑΡΚΟ ΝΙΟΠΛΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	✓	✓
ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	✓	✓
ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	✓	✓
ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	✓	✓	✓	✓	✓
ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	-	✓	✓	✓	✓
ΠΑΡΚΟ ΗΡΩΩΝ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	✓	✓	✓	✓
ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΟ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	✓	✓	✓	✓	✓
ΠΑΡΚΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓	✓	✓

#### 4.4.2 Παρέμβαση «Βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστου χώρου»

Η πρόταση για τη βελτίωση προσβασιμότητας του υπαίθριου κοινόχρηστου χώρου αφορά σε χώρους με ορισμένες υποδομές προσβασιμότητας, οι οποίες χρήζουν βελτίωσης ή/και ανακατασκευής, και υφίσταται ανάγκη για συμπληρωματικά έργα, όπως είναι η:

- εξασφάλιση προσβάσιμης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.
- κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αισθητηριακές αναπηρίες (άτομα με οπτική αναπηρία, κωφοί και βαρήκοοι) σύμφωνα με την υπ' αρ. 52907/31.12.2009 (Β' 2621).
- χωροθέτηση προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού σύμφωνα με το κεφάλαιο 8 «Δημόσιοι χώροι υγιεινής» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- τοποθέτηση προσβάσιμης σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ
- κάλυψη υψομετρικών διαφορών και 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 (φαλτσογωνιές, ράμπες ή βαθμίδες



χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου).

- Όπου αυτό είναι εφικτό, χωροθετείται θέσης στάσης, διαστάσεων ικανών να εξυπηρετήσει εμποδιζόμενο άτομο, όπου θα απαγορεύεται η στάθμευση οποιουδήποτε οχήματος και θα προβλέπεται η κατάλληλη σήμανση, τόσο επίστυλη σε εμφανές σημείο όσο και επιδαπέδια.

**Πίνακας 7. Κοινόχρηστοι χώροι όπου προτείνεται η παρέμβαση « Βελτίωση προσβασιμότητας κοινόχρηστου χώρου »**

ΧΩΡΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Ε.Ζ.Ο.Π.	Ο.Ο.Τ.	ΣΗΜΑΝΣΗ	ΡΑΜΠΑ	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	-	✓	✓	-	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΓΗΠΕΔΟ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	✓	✓	-	-	✓
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	✓	✓	-	✓
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙΟΥ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	✓	✓	-	✓
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	-	✓
ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	-	✓
ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΕΡΑΝΕΙΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	-	✓
ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΩΡΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓	-	-
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΟΥΡΙΑΣ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	-	-	✓

#### 4.5 Σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις

Το σύνολο των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε δημόσια κτίρια του Δήμου περιλαμβάνει την επίλυση των λειτουργικών, τεχνικών και μορφολογικών αντικειμένου του έργου, ώστε να διασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη, ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλής διακίνηση ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικότερα ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων κάθε κατηγορίας στα δημόσια κτίρια ή κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες του Δήμου. Οι προτάσεις θεμελιώνεται στις γενικές προδιαγραφές βάσει νομοθεσίας για την κατασκευή των μηχανικών μέσων κάλυψης των υψομετρικών διαφορών (ράμπες και αναβατόρια), των χώρων υγιεινής για τους ΑμεΑ, οι προσβάσιμες διαδρομές και ο τρόπος διασφάλισης της διαφυγής των ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικά των ατόμων με κάθε μορφής αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων από τα δημόσια κτίρια. Για την ολοκλήρωση της «προσβάσιμης αλυσίδας» απαιτείται να γίνουν προσβάσιμες και οι είσοδοι των κτιρίων που στεγάζουν

κοινωνοφελείς χρήσεις και επιλέχθηκε να ενταχθούν σε αυτή. Η εξέταση της προσβασιμότητας γίνεται τόσο σε επίπεδο κτιρίου (κεντρική είσοδος), όσο και σε επίπεδο περιβάλλοντα χώρου.

Καθώς διαπιστώνεται πως εξεταζόμενα κτίρια έχουν κατασκευαστεί σε προγενέστερη, από την έγκριση των ισχυουσών προδιαγραφών και απαιτήσεων για την εξασφάλιση προσβασιμότητας, περίοδο, καταγράφονται σε όλα ελλείψεις, ως προς τη σήμανση (π.χ. χρώμα, ειδικές ενδείξεις για άτομα με προβλήματα όρασης) και τον εξοπλισμό (π.χ. ύψος χειρολαβής και διακοπών φωτισμού, ύπαρξη μηχανισμού αυτόματου ανοίγματος) των θυρών εισόδου. Επομένως, προτείνεται η εκπόνηση μελέτης προσβασιμότητας σε όσα κτίρια δεν έχουν ενταχθεί στην 1η Τροποποίηση Απόφασης Ένταξης της Πράξης «ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΟΪΟΥ» με Κωδικό ΟΠΣ 5069091 στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Δυτική Μακεδονία 2014-2020» και στον Άξονα Προτεραιότητας «Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και κάθε διάκρισης (ΕΤΠΑ)» ΑΔΑ: ΨΓΘΧ7ΛΨ-ΩΓΑ. Τέλος, σημειώνεται, πως για την προσβασιμότητα στο εσωτερικό των εξεταζόμενων κτιρίων δεν λαμβάνεται μέριμνα από την παρούσα μελέτη.

Οι προτάσεις κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με την ύπαρξη ή μη ορισμένων υφιστάμενων υποδομών προσβασιμότητας, καθώς και τη δυνατότητα προσθήκης αυτών χωρίς επέμβαση στο κτίριο.

#### **4.5.1 Παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινωνοφελούς κτιρίου»**

Η πρόταση διαμόρφωσης κοινωνοφελούς κτιρίου αφορά σε κτίρια χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας, τα οποία χρήζουν κατάλληλης ανάπλασης και διαμόρφωσης, ώστε να είναι δυνατή η τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού. Στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται η:

- κατασκευή ράμπας, ανελκυστήρα ή οποιουδήποτε άλλου μηχανικού μέσου, σε στρατηγικά σημεία και κοντά στην κυρία είσοδο, στο ίδιο με αυτήν επίπεδο για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών εφόσον υπάρχουν τέτοιες σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ: «Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων» και «Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών».
- τοποθέτηση σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ
- χωροθέτηση ειδικών υπαίθριων θέσεων στάθμευσης των αυτοκινήτων των ατόμων με αναπηρίες διαμορφωμένες και σημασμένες ανάλογα να προβλέπονται κοντά στην είσοδο, σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 50μ.

**Πίνακας 8. Κτήρια όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινωφελούς κτιρίου»**

ΧΩΡΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΡΑΜΠΑ	ΣΗΜΑΝΣΗ	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ
ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	✓	✓	✓
2ΘΕΣΙΟ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	✓	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	✓	✓	✓
ΚΔΑΠ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	✓	✓	✓
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	✓	✓	✓
ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	✓	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	✓	✓	✓
ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΜΟΥΣΙΚΟ ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ "ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ"	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΛΥΚΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ "ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ"	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΠΑΛΑΙΟΝΤΟΛΟΓΙΚΟ - ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟΥΣΕΙΟ "ΤΡΑΠΑΝΤΖΕΙΟ ΓΥΜΝΑΣΙΟ"	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
3ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
1ο (ΙΩΑΝΝΙΔΕΙΟΝ) ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΚΕΝΤΡΟ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΦΡΟΝΤΙΔΑΣ ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΩΝ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
2ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
2ος ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
1ος ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ - ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΩΔΕΙΟ - ΣΧΟΛΗ ΜΟΥΣΙΚΗΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΑΙΔΙΩΝ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	✓	✓	✓
ΚΛΕΙΣΤΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ ΤΣΟΥΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓
ΔΑΣΑΡΧΕΙΟ ΤΣΟΥΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓
ΚΤΗΝΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓
ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΤΣΟΥΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓
ΛΥΚΕΙΟ ΤΣΟΥΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΞΕΝΩΝΑΣ ΤΣΟΥΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΥΤΥΛΙ	✓	✓	✓

#### 4.5.2 Παρέμβαση «Βελτίωση προσβασιμότητας κοινωφελούς κτιρίου»

Η πρόταση βελτίωσης της προσβασιμότητας κοινωφελούς κτιρίου αφορά σε κτίρια με ορισμένες υποδομές προσβασιμότητας, οι οποίες χρήζουν βελτίωσης, ενώ παράλληλα απαιτείται η υλοποίηση επιπλέον έργων για να γίνουν πλήρων προσβάσιμα.

- τοποθέτηση σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ

- βελτίωση ή/και ανακατασκευή υφιστάμενων ραμπών ή οποιουδήποτε άλλου μηχανικού μέσου, για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών εφόσον υπάρχουν τέτοιες σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ: «Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων» και «Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών».
- χωροθέτηση ειδικών υπαίθριων θέσεων στάθμευσης των αυτοκινήτων των ατόμων με αναπηρίες διαμορφωμένες και σημασμένες ανάλογα να προβλέπονται κοντά στην είσοδο, σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 50μ.

**Πίνακας 9. Κτήρια όπου προτείνεται η παρέμβαση «Διαμόρφωση κοινωφελούς κτιρίου»**

ΧΩΡΟΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΡΑΜΠΑ	ΣΗΜΑΝΣΗ	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	-	✓	✓
ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	-	-	✓
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	-	-	✓
ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΓΑΛΑΤΙΝΗΣ	ΓΑΛΑΤΙΝΗ	-	-	✓
ΓΥΜΝΑΣΙΟ - ΛΥΚΕΙΟ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	✓	✓
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΙΑΤΡΕΙΟ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΚΕΠ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	-	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΝΕΑΠΟΛΗ	-	-	✓
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΔΗΜΟΥ ΒΟΪΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΝΙΟΠΛΙΟΥ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
ΚΕΝΤΡΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ "ΑΡΗΣ ΚΑΙ ΛΙΛΙΑΝ ΒΟΥΔΟΥΡΗ"	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	-	✓
3ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
4ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
ΜΟΥΣΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ "ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΝΗ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ"	ΣΙΑΤΙΣΤΑ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΔΑΠ ΜΕΑ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	-	✓
ΚΕΝΤΡΟ ΥΓΕΙΑΣ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	-	✓
ΚΕΝΤΡΟ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΦΡΟΝΤΙΔΑΣ ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΩΝ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	✓
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	✓
ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ ΤΣΟΤΥΛΙΟΥ	ΤΣΟΤΥΛΙ	-	✓	✓

#### 4.5.3 Παρέμβαση «Βελτίωση προσβασιμότητας τερματικών σταθμών και στάσεων ΜΜΜ»

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). Η πρόταση βελτίωσης της προσβασιμότητας προσβασιμότητας τερματικών σταθμών και στάσεων ΜΜΜ, αφορά στα αντίστοιχα σημεία που έχουν μελετηθεί κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και περιλαμβάνει την:

- κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αισθητηριακές αναπηρίες (άτομα με οπτική αναπηρία, κωφοί και βαρήκοοι) σύμφωνα
- τοποθέτηση σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- κάλυψη υψομετρικών διαφορών και 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 (φαλτσογωνιές, ράμπες ή βαθμίδες χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου).
- τοποθέτηση προεξοχών εισόδου.

Η παρέμβαση αφορά τους εξής σταθμούς και στάσεις:

ΚΤΕΛ ΝΕΑΠΟΛΗΣ	ΒΙΤΣΙΟΥ 12, 50001, ΝΕΑΠΟΛΗ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ 27, 50001, ΝΕΑΠΟΛΗ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΤΕΛ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΟΥΡΙΑΣ, 50002, ΤΣΟΤΥΛΙ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ, 50300, ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΤΕΛ	ΝΙΟΠΛΙΟΥ, 50300, ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ, 50300, ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ, 50002, ΓΑΛΑΤΙΝΗ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ, 50300, ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ, 50300, ΣΙΑΤΙΣΤΑ
ΣΤΑΣΗ ΚΤΕΛ	ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ, 50001, ΝΕΑΠΟΛΗ

#### 4.5.4 Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την οδηγία «ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ» απαιτείται τουλάχιστον 1 θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ για κάθε κτίριο ή χώρο ενδιαφέροντος. Επίσης, ορίζεται ότι ώστε οι θέσεις στάθμευσης για τα άτομα με αναπηρίες να βρίσκονται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από τα δημόσια κτίρια, ει δυνατόν λιγότερο από 50μ. και να εξασφαλίζεται η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από τους χώρους στάθμευσης στην προσβάσιμη από αυτά είσοδο του κτιρίου. Σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους, ή χώρους ειδικών χρήσεων, θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την ύπαρξη ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρίες σε σημεία όσο το δυνατόν πλησιέστερα και σε αποστάσεις που δεν θα ξεπερνούν τα 300μ. Σε περίπτωση μη δυνατότητας υλοποίησης όλων των προτεινόμενων χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ που προτείνονται στις ενότητες 4.4 και 4.5 του παρόντος, δύναται η κοινή εξυπηρέτηση σε χώρους στάθμευσης για σημεία και χώρους ενδιαφέροντος εντός κοινής ζώνης 50μ. και 300μ.



**Εικόνα 14. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Γαλατινής. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους)**

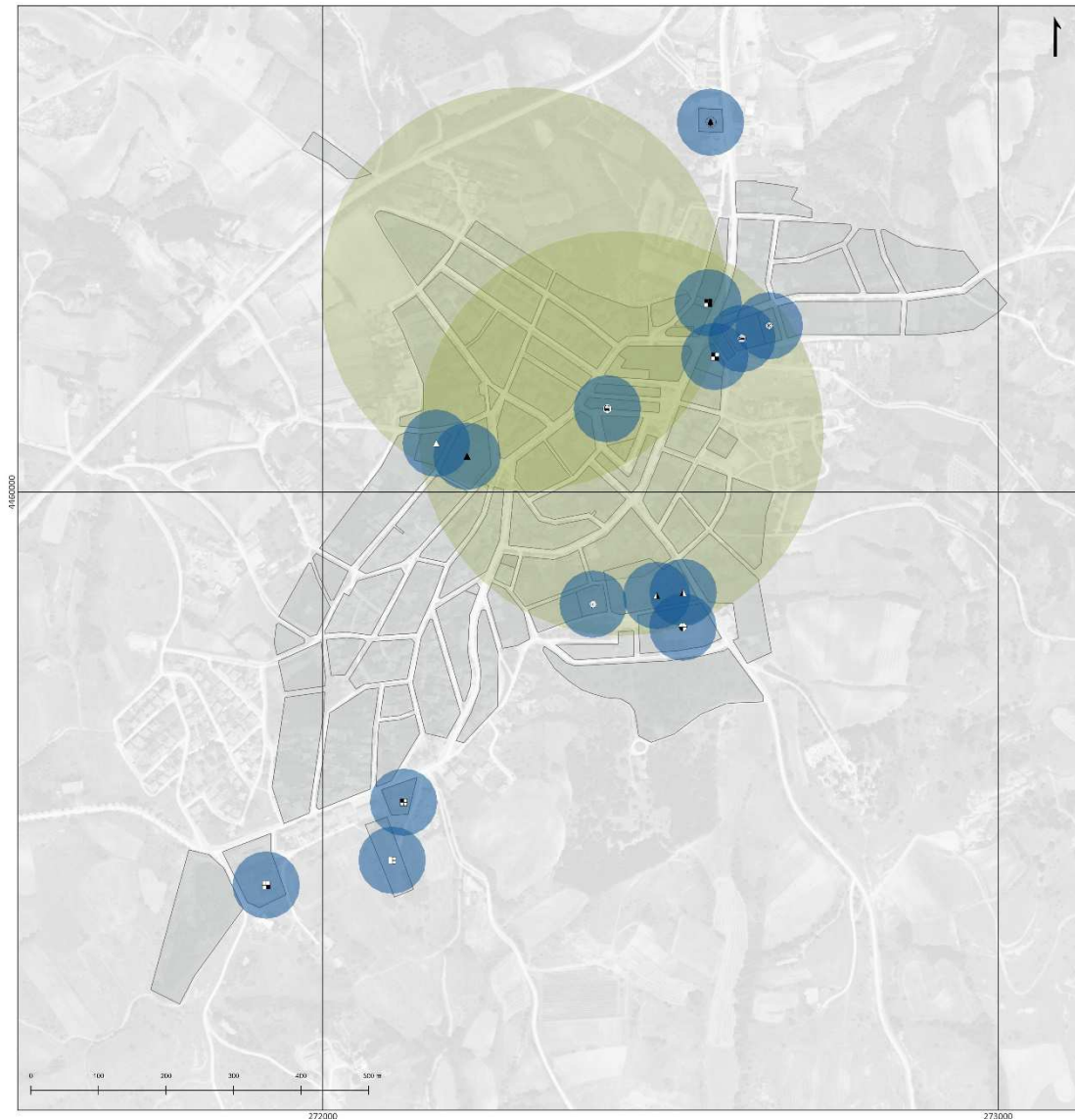


**Εικόνα 15. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Νεάπολης. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους)**





**Εικόνα 16. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Σιάτιστας. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους)**



**Εικόνα 17. Ζώνες ακτίνας εξυπηρέτησης χώρων στάθμευσης ΑΜΕΑ στα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού Τσοτυλίου. (Μπλέ: ακτίνα 50μ. από κοινωφελή κτίρια - Πράσινο: ακτίνα 300μ. από κοινόχρηστους χώρους)**

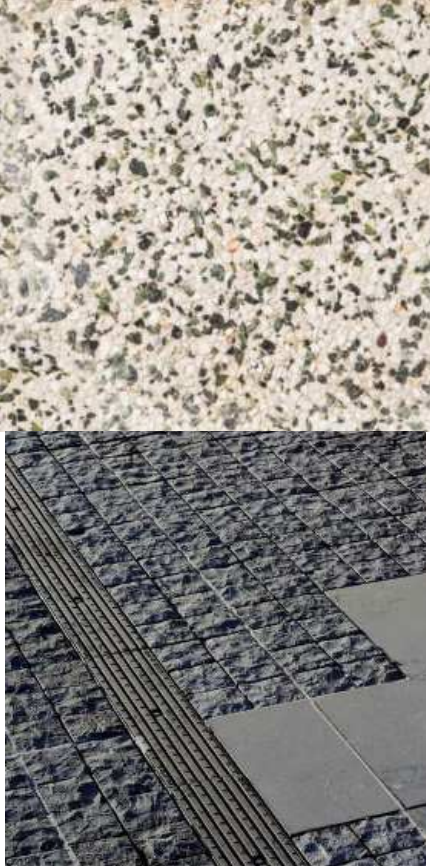

## 5. ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ




Στο Παράρτημα του παρόντος παραδοτέου παρατίθενται οι χάρτες της Πρότασης και περιλαμβάνουν:



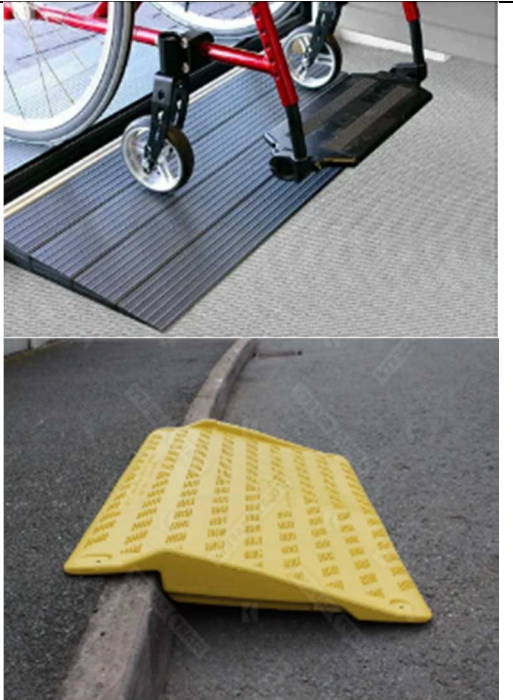
- Π.2.1.Α. Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις στη Σιάτιστα
- Π.2.1.Β. Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις στη Γαλατινή
- Π.2.1.Γ. Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις στη Νεάπολη
- Π.2.1.Δ. Σημειακές και Γραμμικές Παρεμβάσεις στο Τσοτύλι
- Π.2.2.Α. Παρεμβάσεις σε Δημόσια Κτήρια / Υπηρεσίες, Σημεία Καταφυγής, Χώρους Εκτόνωσης ΑμΕΑ, χώρους Προσωρινής Περίθαλψης στη Σιάτιστα
- Π.2.2.Β. Παρεμβάσεις σε Δημόσια Κτήρια / Υπηρεσίες, Σημεία Καταφυγής, Χώρους Εκτόνωσης ΑμΕΑ, χώρους Προσωρινής Περίθαλψης στη Γαλατινή
- Π.2.2.Γ. Παρεμβάσεις σε Δημόσια Κτήρια / Υπηρεσίες, Σημεία Καταφυγής, Χώρους Εκτόνωσης ΑμΕΑ, χώρους Προσωρινής Περίθαλψης στη Νεάπολη
- Π.2.2.Δ. Παρεμβάσεις σε Δημόσια Κτήρια / Υπηρεσίες, Σημεία Καταφυγής, Χώρους Εκτόνωσης ΑμΕΑ, χώρους Προσωρινής Περίθαλψης στο Τσοτύλι

## 6. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας. Σημειώνεται ότι οι προτάσεις είναι ενδεικτικές και προτείνεται να προσαρμόζονται κάθε φορά στις απαιτήσεις του περιβάλλοντα χώρου, όπως επίσης και στο χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής.

ΤΥΠΟΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΕΙΚΟΝΕΣ
<p>Ζώνη όδευσης από χυτό βοτσαλωτό δάπεδο</p>	<p>Τσιμεντόπλακα βοτσαλωτή διαστάσεων 40X40X3 εκ.</p>	
<p>Εσχάρες, υδρορόδες, αρμοί</p>	<p>Η απόληξή τους απαιτείται να είναι στρογγυλεμένη ή με φάλτσες ακμές.</p>	




<p>Σχάρες δένδρων και τελάρα προστασίας δένδρων</p>	<p>Απαραίτητη προϋπόθεση η εφαρμογή σχαρών σε δενδροδόχους, με επιφάνεια εύκολα ανιχνεύσιμη από χρήστες με προβλήματα όρασης</p>	
<p>Φωτιστικά επίστυλα, προβολείς, φωτιστικά ασφαλείας κλπ</p>	<p>Απαραίτητη η τοποθέτηση του εκτός της ελεύθερης όδευσης. Φωτιστικά "LED" με ιστό (προωθείται η χρήση φωτιστικών που αξιοποιούν την ηλιακή ενέργεια)</p>	
<p>Απλή σήμανση κυκλοφοριακών στοιχείων</p>	<p>Πρόκειται για σήμανση με την χρήση ρυθμιστικών, πληροφοριακών και πινακίδων κινδύνου που αφορούν κυκλοφοριακά στοιχεία για το σύνολο των μετακινούμενων ( Όρια ταχύτητας, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.α.)</p>	

<p>Ειδική ενημερωτική σήμανση με ενσωμάτωση πληροφόρησης για ΑΜΕΑ (σε δημόσιο κοινόχρηστο χώρο)</p>	<p>Σήμανση με σκοπό την 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</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>Πρόσθετη ράμπα πεζοδρομίου ή εισόδου σε δημόσιο χώρο ή κτίριο (bridging gap ramp/ threshold ramp - rubber or metallic)</p>	<p>Πρόσθετες ράμπες (μεταλλικές ή από καουτσούκ) για να διευκολύνουν την είσοδο ΑΜΕΑ σε Δημόσιους χώρους, κτίρια, πεζοδρόμια κ.α..</p>	

<p>Σκάφες και ράμπες ομοιόμορφης δομής σε κοινόχρηστους χώρους πλατείας</p>	<p>Επαρκούς κλίσης και πλάτους τουλάχιστον 1,2 μ. κατασκευές σε ενιαίο δάπεδο με τον περιβάλλοντα χώρο για την ομαλή πρόσβαση όλων των χρηστών σε πολλαπλά επίπεδα</p>	
<p>Νέο κομβίο αφής κλήσης πεζών σε φωτεινό σηματοδότη με ηχητική διάταξη για ΑΜΕΑ</p>	<p>Κομβίο αφής κλήσης πεζών σε σηματοδοτημένη διάβαση πεζών το οποίο εκπέμπει φωτεινή και ηχητική προειδοποίηση ταυτόχρονα, βελτιώνοντας την διέλευση των ΑΜΕΑ και ειδικότερα των ατόμων με οπτική αναπηρία</p>	
<p>Ηχητική διάταξη ΑΜΕΑ σε υφιστάμενο φωτεινό σηματοδότη</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>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>Απλό handrail - siderail καθοδήγησης</p>	<p>Η ύπαρξη χειρολισθήρων είναι ζωτικής σημασίας για την ασφαλή πρόσβαση των ΑΜΕΑ, καθώς και των ηλικιωμένων. Θα πρέπει: α) Να μην έχουν αιχμηρές άκρες. β) Να έχουν συνεχώς ομαλή ροή χωρίς να παρουσιάζουν σημεία εμπλοκής. γ) 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>Handrail- siderail καθοδήγησης με επιγραφή BRAILLE</p>	<p>Χειρολισθήρες, οι οποίοι χρησιμοποιούν την γραφή BRAILLE για την ενημέρωση των ΑΜΕΑ σχετικά με την περιοχή στην οποία βρίσκονται, την υπόδειξη κατεύθυνσης κ.α.</p>	







		
<p>Επιτοίχια καθοδήγηση με επιγραφή BRAILLE ή πλακίδια όδευσης σε κατακόρυφη διάταξη</p>	<p>Διαφόρων μεγεθών επιτοίχια υποδομές/ επιγραφές καθοδήγησης με γραφή BRAILLE ή με πλακίδια όδευσης</p>	
<p>Κιγκλιδώματα επί πεζοδρομίου για αποτροπή παράνομης στάθμευσης</p>	<p>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>	


<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>Στύλος πληροφόρησης και καθοδήγησης τυφλών</p>	<p>Στύλος που ενεργοποιείται με αισθητήρες κίνησης και παρέχει ηχητικές πληροφορίες σε έναν τυφλό πεζό που περνά.</p>	
<p>Παγκάκι σε δημόσιο χώρο με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένο παγκάκι που επιτρέπει την υποδοχή ΑΜΕΑ.</p>	

		
<p>Παγκάκι σε δημόσιο χώρο με ειδική υποδοχή ΑΜΕΑ, button ηχητικής υπηρεσίας πληροφοριών και QR code</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένο παγκάκι που επιτρέπει εκτός από την υποδοχή ΑΜΕΑ, την ενημέρωσή τους για τον χώρο μέσω ηχητικών σημάτων και QR κώδικα.</p>	
<p>Τουαλέτα ΑΜΕΑ εντός κοινόχρηστου χώρου</p>	<p>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</p>	

<p>Στάση ΜΜΜ προσβάσιμη σε ΑΜΕΑ</p>	<p>Ειδικά διαμορφωμένη στάση που να εξυπηρετούνται ΑΜΕΑ και παράλληλα να διασφαλίζει την απρόσκοπτη μετακίνηση ΑΜΕΑ πέριξ αυτής. Ειδικές προεξοχές για την ευκολότερη πρόσβαση των επιβατών μειωμένης κινητικότητας και ΑΜΕΑ πλησίον των στάσεων ΜΜΜ</p>	 
<p>Υπόγειος κάδος απορριμάτων (αντικατάσταση υφιστάμενων που εμποδίζουν)</p>	<p>Βυθιζόμενοι κάδοι οι οποίοι μπορούν να συνεισφέρουν στην εξοικονόμηση κοινόχρηστου χώρου και στην βελτίωση της προσπελασιμότητας και βαδισιμότητας της περιοχής παρέμβασης</p>	
<p>Επέκταση πεζοδρομίων σε διασταύρωση με ράμπες ΑΜΕΑ και πλακίδια όδευσης τυφλών</p>	<p>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.</p>	

		
<p>Επέκταση πεζοδρομίου σε βάρος του οδοστρώματος</p>	<p>Αλλαγή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων για τη διασφάλιση της ασφαλούς και άνετης πρόσβασης στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης σε ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενα άτομα.</p>	
<p>Υπερυψωμένη διασταύρωση και διάβαση πεζών</p>	<p>Οι υπερυψωμένες διαβάσεις και διασταυρώσεις δεν είναι τίποτα άλλο από πεζοδρόμια που τέμνουν κάθετα την ασφαλτο διακόπτοντας τη συνέχειά της και αποκαθιστώντας την επικοινωνία των απέναντι πεζοδρομίων. Μπορούν να επεκταθούν καλύπτοντας το σύνολο μίας διασταύρωσης που παραδοσιακά άνηκε στο αυτοκίνητο.</p>	
<p>Ράμπα πεζοδρομίου (μόνιμη κατασκευή)</p>	<p>Ράμπα πεζοδρομίου που επιτρέπει την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ευπαθών ομάδων</p>	

<p>Διάβαση πεζών απλή</p>	<p>Στοιχείο του οδικού δικτύου για την ασφαλή διεύλευση πεζών</p>	
<p>Διάβαση πεζών (smart - φωτιζόμενη κ.α.)</p>	<p>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 υπάρχουν πεζοί που διασχίζουν.</p>	
<p>Όδευση τυφλών</p>	<p>Ειδική διαδρομή στο δάπεδο σχηματισμένη από πλάκες διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο, που αποσκοπεί στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης</p>	

		
<p>Λωρίδες επισήμανσης</p>	<p>Ανιχνεύσιμες προειδοποιητικές επιφάνειες με χρώματα σε αντίθεση και ειδική ανάγλυφη επιφάνεια στην αρχή και το τέλος σκαλοπατιών για την υποστήριξη ατόμων με προβλήματα όρασης.</p>	
<p>Θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ</p>	<p>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.</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>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>	
<p>Κάλαθοι ακρήστων</p>	<p>Προσβάσιμοι, χωρίς υψομετρικές διαφορές σε ύψος που επιτρέπει τη χρήση από άτομο με αμαξίδο</p>	 
<p>Υπόστρωμα του δαπέδου</p>	<p>Σκυρόδεμα με οπλισμό επί στρώματος 3Α</p>	
<p>Υπογειοποίηση στύλων και πυλώνων ΔΕΗ</p>	<p>Μετατόπιση ή/και υπογειοποίηση στύλων της ΔΕΗ ή/και ιστών φωτισμού που παρεμποδίζουν την ελεύθερη όδευση πεζών και ΑΜΕΑ</p>	



## 7. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Στη συνέχεια παρατίθεται ο χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών.

Σύμφωνα με την υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 υπουργική απόφαση, ο χρόνος υλοποίησης δε θα πρέπει να ξεπερνά τα 2 έτη από την παράδοση/παραλαβή και έγκριση του Σ.Α.Π.

Στον Πίνακα 10 παρουσιάζεται ο χρονικό προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών.

Αρχικά απαιτείται να εκπονηθούν στο σύνολό τους όλες οι απαιτούμενες μελέτες, σε επίπεδο οριστικής μελέτης – μελέτης εφαρμογής ώστε να περιγραφούν λεπτομερώς και με τεχνική ακρίβεια οι απαιτούμενες παρεμβάσεις προσβασιμότητας. Για το λόγο αυτό, πρώτο μέλημα της Δημοτικής Αρχής είναι διενέργεια όλων των απαιτούμενων διαδικασιών για την ανάθεση των μελετών, αυτών σύμφωνα με τα οριζόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία.

Κατόπιν θα ακολουθήσουν οι διαδικασίες ανάδειξης αναδόχου/χων για την κατασκευή των απαιτούμενων παρεμβάσεων προσβασιμότητας που προέκυψαν από τις μελέτες και, τέλος, ακολουθεί η κατασκευή αυτών.

Στο χρονοδιάγραμμα υπάρχουν χρονικά διαστήματα εργασιών που αλληλεπικαλύπτονται μεταξύ τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα έργα θα γίνουν τμηματικά (είτε κατά οικισμό εφαρμογής, είτε κατά κατηγορία παρεμβάσεων). Ως εκ τούτου, οι εργασίες κάθε τμήματος μπορεί να ξεκινήσουν σε διαφορετική χρονική περίοδο, όποτε π.χ. η εκπόνηση των μελετών ενός τμήματος να συμπίπτει με τις διαδικασίες επιλογής αναδόχου ενός άλλου.

**Πίνακας 10. χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών**

Εργασία	1 <sup>ο</sup> Έτος				2 <sup>ο</sup> Έτος			
	Τρίμηνο							
	1 <sup>ο</sup>	2 <sup>ο</sup>	3 <sup>ο</sup>	4 <sup>ο</sup>	5 <sup>ο</sup>	6 <sup>ο</sup>	7 <sup>ο</sup>	8 <sup>ο</sup>
Διαδικασίες ανάθεσης εκπόνησης Αρχιτεκτονικών Μελετών, Μελετών Προσβασιμότητας και υποστηρικτικών μελετών*	■	■						
Εκπόνηση Αρχιτεκτονικών Μελετών, Μελετών Προσβασιμότητας και υποστηρικτικών μελετών*		■	■	■	■			
Διαδικασίες ανάθεσης προμήθειας / κατασκευής προτεινόμενων παρεμβάσεων			■	■	■	■	■	
Υλοποίηση προτεινόμενων παρεμβάσεων				■	■	■	■	■

\* Στις υποστηρικτικές μελέτες μπορεί να περιλαμβάνονται κατά περίπτωση Κυκλοφοριακές Μελέτες για τις γραμμικές παρεμβάσεις, Τοπογραφικές, Στατικές Μελέτες, Ηλεκτρομηχανολογικές κ.ο.κ.

## **8. ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ – ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ**

Σύμφωνα με το άρθρο 10 της υπ' αρ. Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021, μεταξύ των παραδοτέων περιλαμβάνεται και Διαδικασία Διαβούλευσης. Η ολοκλήρωση της Διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί με την εκπόνηση των δύο Παραδοτέων και με τη συμμετοχή τόσο των πολιτών όσο και των εμπλεκόμενων φορέων, πριν την τελική έγκριση του ΣΑΠ από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του πρώτου παραδοτέου (Π1), τέθηκε για συμπλήρωση σχετικό Ερωτηματολόγιο προκρίμενου να ενημερωθούν οι πολίτες για τη σκοπιμότητα του Σχεδίου αλλά και να καταγραφούν οι πρωταρχικές απόψεις/θέσεις των ενδιαφερόμενων μερών αναφορικά με το επίπεδο προσβασιμότητας και κινητικότητας στο Δήμο Βοΐου.

Το Ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Δήμου Βοΐου στις 19/05/2023 και η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις 19/06/2023. Η συμπλήρωση του Ερωτηματολογίου ήταν ανώνυμη ενώ οι πολίτες ενημερώθηκαν ότι λήφθηκαν όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να προστατευθούν τα προσωπικά δεδομένα, διασφαλίζοντας ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που τίθενται από το νομικό πλαίσιο, δηλαδή τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία των Προσωπικών Δεδομένων (General Data Protection Regulation-GDPR).

Η διαβούλευση του 2<sup>ου</sup> σταδίου της Πρότασης (παρόν παραδοτέο) θα πραγματοποιηθεί μετά την παράδοσή του στο Δήμο Βοΐου και μετά την ολοκλήρωση του σταδίου της διαβούλευσης θα ενημερωθεί το παρόν κεφάλαιο πριν παραδοθεί προς την επιτροπή διαβούλευσης προς έγκριση.

## 9. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Σ.Α.Π.

Η κατάρτιση συγκεκριμένων και ποσοτικοποιημένων δεικτών κρίνεται περισσότερο από απαραίτητη προκειμένου να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της προόδου υλοποίησης του Σ.Α.Π., με στόχο την ανάληψη ενδεχόμενων διορθωτικών παρεμβάσεων από την πλευρά της Δημοτικής Αρχής.

### 9.1 Δείκτες και τρόπος παρακολούθησης Σ.Α.Π.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι προτεινόμενοι δείκτες παρακολούθησης. Οι δείκτες θα υπολογίζονται και θα αξιολογούνται σε εξαμηνιαία βάση.

**Πίνακας 11. Προτεινόμενοι δείκτες παρακολούθησης ΣΑΠ**

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ
Μήκος πεζοδρομίων που αναπλάστηκαν	Μέτρα	4.327
Μήκος πεζοδρομίων που διαπλατύνθηκαν	Μέτρα	6.823
Μήκος νέων πεζοδρομίων που δημιουργήθηκαν	Μέτρα	1.157
Ποσοστό πεζοδρομίων κατά μήκος της προσβάσιμης αλυσίδας που είναι πλήρως προσβάσιμο	%	100
Προσβάσιμοι κοινόχρηστοι χώροι (Κ.Χ.)	Αριθμός	Το σύνολο των Κ.Χ.
Ποσοστό προσβάσιμων Κ.Χ.	%	100
Προσβάσιμα δημόσια κοινωφελή κτίρια και υπηρεσίες	Αριθμός	Το σύνολο των κτηρίων
Ποσοστό προσβάσιμων δημόσιων κοινωφελών κτιρίων και υπηρεσιών	%	100
Χώροι υγιεινής σε Κ.Χ.	Αριθμός	Το σύνολο των Κ.Χ.
Θέσεις στάθμευσης ΑμΕΑ	Αριθμός	-
Ποσοστό καλυπτόμενων ΚΧ και κτιρίων από Θέσεις στάθμευσης ΑμΕΑ	%	100
Πληθυσμός χωρίς πρόσβαση σε ΚΧ και κτίρια	Αριθμός	0
Μελέτες που εκπονήθηκαν (σχετικές με το ΣΑΠ)	Αριθμός	-
Μελέτες που υλοποιήθηκαν (σχετικές με το ΣΑΠ)	Αριθμός	-

## 9.2 Πρότυπη Έκθεση Αξιολόγησης

Σύμφωνα με την υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 υπουργική απόφαση 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.

Για τον σκοπό αυτό συντάχθηκε σχετικό αρχείο ως πρότυπο σε μορφή Πίνακα Επεξεργασίας Δεδομένων το οποίο με ευθύνη του Δήμου Βοΐου θα επικαιροποιείται ανά 6 μήνες.

**Πίνακας 12. Προτεινόμενος πίνακας επεξεργασίας δεδομένων**

### ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ	ΜΟΝΑΔΑ	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΣ	ΤΙΜΗ βμήνου	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΙΜΗ
Μήκος πεζοδρομίων που αναπλάστηκαν	Μέτρα	4.327		
Μήκος πεζοδρομίων που διαπλατύνθηκαν	Μέτρα	6.823		
Μήκος νέων πεζοδρομίων που δημιουργήθηκαν	Μέτρα	1.157		
Ποσοστό πεζοδρομίων κατά μήκος της προσβάσιμης αλυσίδας που είναι πλήρως προσβάσιμο	%	100		
Προσβάσιμοι κοινόχρηστοι χώροι (Κ.Χ.)	Αριθμός	Το σύνολο των Κ.Χ.		
Ποσοστό προσβάσιμων Κ.Χ.	%	100		
Προσβάσιμα δημόσια κοινωφελή κτίρια και υπηρεσίες	Αριθμός	Το σύνολο των κτηρίων		
Ποσοστό προσβάσιμων δημόσιων κοινωφελών κτιρίων και υπηρεσιών	%	100		
Χώροι υγιεινής σε Κ.Χ.	Αριθμός	Το σύνολο των Κ.Χ.		
Θέσεις στάθμευσης ΑμΕΑ	Αριθμός	-		
Ποσοστό καλυπτόμενων ΚΧ και κτιρίων από Θέσεις στάθμευσης	%	100		

ΑμΕΑ				
Πληθυσμός χωρίς πρόσβαση σε ΚΧ και κτίρια	Αριθμός	0		
Μελέτες που εκπονήθηκαν (σχετικές με το ΣΑΠ)	Αριθμός	-		
Μελέτες που υλοποιήθηκαν (σχετικές με το ΣΑΠ)	Αριθμός	-		

**ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΡΓΩΝ / ΕΡΓΑΣΙΩΝ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΑΠ**

ΕΡΓΑΣΙΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΜΟΝΑΔΑ	ΤΙΜΗ βμήνου	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΤΙΜΗ
Επιστρώσεις πεζοδρομίων	μέτρα		
Οδηγοί όδευσης τυφλών	μέτρα		
Εξοπλισμός σήμανσης	Αριθμός		
Ράμπες εισόδου σε κτίρια	Αριθμός		
Ράμπες εισόδου σε πεζοδρόμια	Αριθμός		
Διατάξεις αποτροπής παράνομου παρκαρίσματος / διέλευσης αυτοκινήτων	Αριθμός		
Handrail - siderail καθοδήγησης	Αριθμός		
Δημόσιοι χώροι υγιεινής	Αριθμός		
Υπογειοποίηση στύλων ΔΕΗ	Αριθμός		
Διαβάσεις	Αριθμός		
Θέσεις στάθμευσης ΑμΕΑ	Αριθμός		
Σχάρες φυτεύσεων	Αριθμός		
Τοποθέτηση Φωτιστικών εκτός ζώνης ελεύθερης όδευσης	Αριθμός		
Τοποθέτηση Φυτεύσεων εκτός ζώνης ελεύθερης όδευσης	Αριθμός		