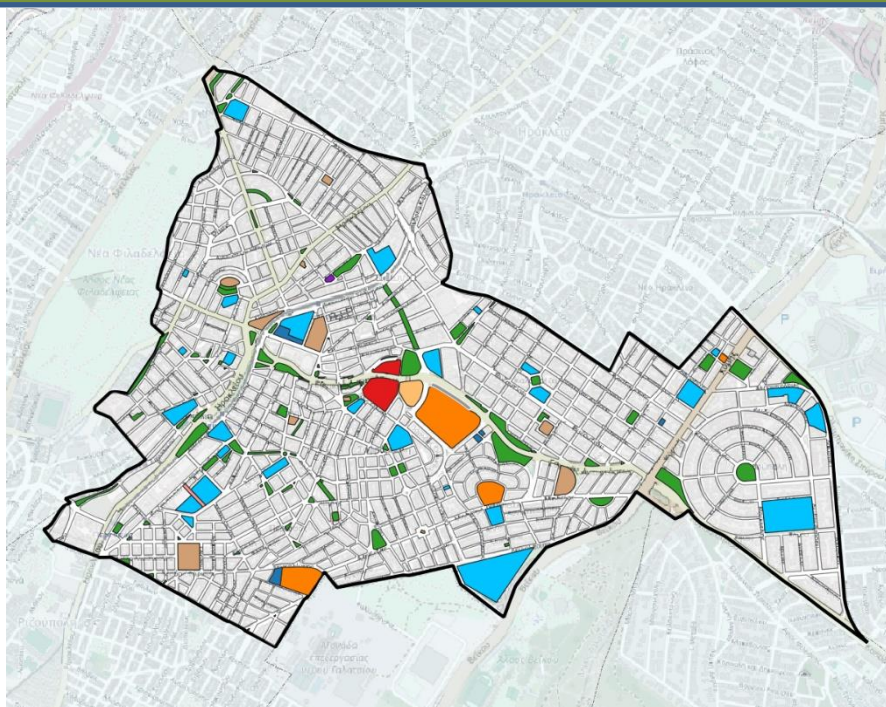


Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

Δήμου Νέας Ιωνίας

Παραδοτέο Π.1. - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Με τη χρηματοδότηση



ΜΑΡΤΙΟΣ 2024

Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| Πίνακας Ομάδας Έργου Σ.Α.Π. | 5 |
| Παραδοτέα | 6 |
| 1. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας | 7 |
| 1.1 Γενικές Πληροφορίες – Προδιαγραφές | 7 |
| 1.2 Διαδικασία Ανάπτυξης Σ.Α.Π. | 8 |
| 1.2.1 Παραδοτέα | 8 |
| 1.2.2 Ομάδα έργου | 10 |
| 1.2.3 Τεχνικές οδηγίες για τη σύνταξη χαρτών | 10 |
| 1.2.4 Έγκριση και υλοποίηση | 11 |
| 1.2.5 Παρακολούθηση και αξιολόγηση..... | 11 |
| 1.2.6 Συμμετοχικές διαδικασίες – διαβούλευση | 12 |
| 2. Προδιαγραφές χαρακτηρισμού μιας διαδρομής ως προσβάσιμη | 13 |
| 2.1 Εισαγωγή..... | 13 |
| 2.2 Σχεδιάζοντας για όλους – Γραφείο Μελετών ΑμεΑ ΥΠΕΧΩΔΕ | 14 |
| 2.2.1 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρομίου | 16 |
| 2.2.2 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρόμων | 22 |
| 2.2.3 Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων | 23 |
| 2.2.4 Ράμπες και αμαξίδια | 24 |
| 2.2.5 Κλίμακες | 24 |
| 2.2.6 Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών | 26 |
| 2.2.7 Απαιτήσεις σήμανσης..... | 26 |
| 2.2.8 Κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό..... | 28 |
| 2.2.9 Κοινόχρηστοι χώροι..... | 30 |
| 2.3 Νέος οικοδομικός κανονισμός (Άρθρο 26 & 27 του Ν.4067/9.4.2012) | 31 |
| 2.4 Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Άρθρο 119 & 120 του Ν.4759/9.12.2020) | 31 |
| 2.5 Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφασης 52907)..... | 33 |
| 2.5.1 Ελεύθερη ζώνη όδευσης | 33 |
| 2.5.2 Οδηγός όδευσης τυφλών | 34 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 2.5.3 | Κεκλιμένα επίπεδα | 37 |
| 2.5.4 | Επιστρώσεις δαπέδων | 37 |
| 2.5.5 | Αστικός εξοπλισμός | 37 |
| 2.5.6 | Χώροι στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία | 38 |
| 2.6 | Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699) | 38 |
| 2.6.1 | Προσβάσιμες διαδρομές | 39 |
| 2.6.2 | Προσβάσιμη είσοδος..... | 39 |
| 2.6.3 | Κεκλιμένα επίπεδα ράμπες | 41 |
| 2.6.4 | Αναβατόρια | 42 |
| 2.6.5 | Ανελκυστήρες | 42 |
| 2.6.6 | Κλίμακες | 43 |
| 2.6.7 | Σύγκριση μέσων κάλυψης υψομετρικών διαφορών | 43 |
| 2.7 | «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» - Αριθμ.οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887..... | 44 |
| 2.8 | Σύνοψη τεχνικών προδιαγραφών για το χαρακτηρισμό διαδρομής πεζή μετακίνησης ως «προσβάσιμη» | 46 |
| 3. | Μεθοδολογία εκπόνησης Σ.Α.Π. | 63 |
| 3.1 | Μεθοδολογία ανάδειξης διαδρομών προσβασιμότητας..... | 66 |
| 4. | Ανάλυση και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης | 69 |
| 4.1 | Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων υφιστάμενου σχεδιασμού | 69 |
| 4.1.1 | Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα | 71 |
| 4.1.2 | Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα | 134 |
| 4.1.3 | Πολιτικές και Στρατηγικές Τοπικής Εμβέλειας..... | 143 |
| 5. | Καταγραφή και αποτίμηση πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης 169 | |
| 5.1 | Εισαγωγή..... | 169 |
| 5.2 | Δημογραφικά χαρακτηριστικά | 170 |
| 5.3 | Πολεοδομικά χαρακτηριστικά | 173 |
| 5.3.1 | Θεσμοθετημένες χρήσεις γης: Ε.Ρ.Σ. και Γ.Π.Σ..... | 173 |
| 5.3.2 | Υφιστάμενες χρήσεις γης..... | 176 |

| | |
|--|-----|
| 6. Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών | 188 |
| 6.1 Ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών - ποδηλάτου | 188 |
| 6.1.1 Οδικό Δίκτυο..... | 188 |
| 6.1.2 Δίκτυο πεζών - ποδηλάτου | 191 |
| 6.2 Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των Μ.Μ.Μ. | 192 |
| 6.2.1 Μέσα Σταθερής Τροχιάς..... | 193 |
| 6.2.2 ΤΑΞΙ | 194 |
| 6.2.3 Δίκτυο ΟΑΣΑ | 195 |
| 6.2.4 Δίκτυο Δημοτικής συγκοινωνίας | 197 |
| 6.3 Χώροι στάθμευσης και θέσεις φόρτισης Η/Ο | 199 |
| 7. Μεθοδολογία ανάδειξης κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας | 205 |
| 7.1 Προκαταρκτική ανάδειξη δικτύου προσβασιμότητας..... | 217 |
| 8. Χαρτογράφηση | 221 |

Γενικά Στοιχεία

Πίνακας Ομάδας Έργου Σ.Α.Π.

| Ομάδα έργου Δήμου (συστάθηκε με την υπ' αριθμ. 109/2024 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου) | |
|---|--|
| Τακτικά Μέλη | Ειδικότητα |
| ΚΟΝΙΑΡΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ | Τεχνική Υπηρεσία – Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ |
| ΧΟΥΤΖΟΥΜΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Τεχνική Υπηρεσία – Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΠΕ |
| ΚΟΝΤΟΣΤΕΡΓΙΟΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ - ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ | Δημοτικός Σύμβουλος |
| Αναπληρωματικά Μέλη | Ειδικότητα |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | Τεχνική Υπηρεσία – Αγρονόμος - Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ |
| ΖΑΧΑΡΑΚΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | Τεχνική Υπηρεσία – Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ |
| ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Δημοτικός Σύμβουλος |

| Ομάδα έργου Αναδόχου | | |
|---------------------------|--|---|
| Στέλεχος | Ειδικότητα | Ρόλος |
| ΚΑΡΚΑΒΙΤΣΑΣ ΠΟΛΥΚΑΡΠΟΣ | Διπλωματούχος Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης | Συντονιστής (Υπεύθυνος) Έργου |
| ΚΡΑΒΑΡΗΣ ΠΑΥΛΟΣ | Διπλωματούχος Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης | Αναπληρωτής Υπεύθυνος Έργου – Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας |
| ΖΗΣΗ ΚΑΣΙΑΝΗ | Διπλωματούχος Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης | Μέλος Ομάδας Έργου |
| ΧΑΓΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | Διπλωματούχος Αρχιτέκτονας Μηχανικός | Μέλος Ομάδας Έργου |

| | | |
|--------------------|--|--------------------|
| ΤΣΑΜΠΟΥΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Διπλωματούχος Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης | Μέλος Ομάδας Έργου |
| ΚΑΤΚΑΔΙΓΚΑΣ ΡΑΦΑΗΛ | Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος | Μέλος Ομάδας Έργου |
| ΜΠΑΡΜΠΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος | Μέλος Ομάδας Έργου |
| ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Διπλωματούχος Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός | Μέλος Ομάδας Έργου |

Παραδοτέα

Η σύμβαση για την εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Νέας Ιωνίας, αποτελείται από τα παρακάτω παραδοτέα:

- Παραδοτέο Π.1. - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- Παραδοτέο Π.2. - ΠΡΟΤΑΣΗ

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

1. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

Ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων συμπεριλαμβανομένων των δικτύων πεζή μετακίνησης, των οδεύσεων διαφυγής, χώρων εκτόνωσης, σημείων προσωρινής περίθαλψης και σημείων καταφυγής των πολιτών που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων (κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του ν. 4819/2021).

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

Εντός της Περιοχής Παρέμβασης μπορεί να υπάρχουν σημεία και χώροι αρμοδιότητας άλλων φορέων (όπως π.χ. της Περιφέρειας, συγκοινωνιακών φορέων, οργανισμοί λιμένων, αεροδρομίων κ.λπ.). Σε αυτήν την περίπτωση ο Φορέας Εκπόνησης οφείλει να συνεργαστεί με τους υπόλοιπους αρμόδιους φορείς, με σκοπό την οριοθέτηση και υλοποίηση των απαραίτητων παρεμβάσεων για την εξασφάλιση δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων κινητικότητας στο σύνολο του δήμου.

1.1 Γενικές Πληροφορίες – Προδιαγραφές

Για την σύνταξη «Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», και όσον αφορά τις Τεχνικές Οδηγίες, τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωπομετρικά μεγέθη, λαμβάνονται υπόψη και εφαρμόζονται:

- 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. 66006/2360 της 16.06.2023 απόφασης ΥΠΕΝ «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (ΦΕΚ 3985 Β'/22.06.2023)
- δ. οι διατάξεις της υπ' αρ. 124964/1561/28.11.2022 απόφασης ΥΠΕΝ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (ΦΕΚ 6213 Β'/07.12.2022)
- ε. οι διατάξεις της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/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).

1.2 Διαδικασία Ανάπτυξης Σ.Α.Π.

1.2.1 Παραδοτέα

Παραδοτέο Π.1. - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Δεδομένα: Αντλούνται από πολεοδομικές, συγκοινωνιακές/κυκλοφοριακές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κ.λπ. και στρατηγικά σχέδια, όπως Γ.Π.Σ., Τ.Π.Σ., Ε.Π.Σ., Σ.Β.Α.Κ., κ.λπ. Στην περίπτωση που ο Φορέας Εκπόνησης δεν διαθέτει πρόσφατες μελέτες και στρατηγικά σχέδια με επικαιροποιημένα δεδομένα, τότε αυτός ή ο εκάστοτε ανάδοχος θα πρέπει να συλλέξει σχετικά στοιχεία από άλλες αρμόδιες υπηρεσίες (π.χ. ΕΛ.ΣΤΑΤ) και από σχετικές έρευνες

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

Π.1.α: Τεχνική Έκθεση περιγραφής/ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του δήμου και (β) ως προς τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα.

- Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου
 - Τύπος κειμένου
 - Επίπεδο θεσμοθέτησης
 - Επισπεύδον υπουργείο
 - ΦΕΚ
 - Μικρή περιγραφή
 - Βασικές κατευθύνσεις (στόχοι ή και μέτρα)
- Πολεοδομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά
 - όροι δόμησης,
 - αναπτυξιακό πλαίσιο
 - πληθυσμός εξυπηρέτησης ανά ΟΤ
- Σημεία ενδιαφέροντος
 - Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες
 - Κλειστά Εμπορικά κέντρα
 - Αθλητικές εγκαταστάσεις
 - Κτήρια γραφείων
 - Περιοχές με καταστήματα και εστίαση (έστω και στον πρώτο όροφο)

- Σχολεία
- Τριτοβάθμια
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- Μελλοντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων (κοινόχρηστοι χώροι από e poleodomia ή και ιδιωτικές επενδύσεις)
- Καταγραφή στοιχείων σχετικά με την πεζή μετακίνηση
 - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των υπαίθριων δημόσιων Κ.Χ.).
 - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.
 - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.
 - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των MMM (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).
 - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες
 - οι συνήθεις διαδρομές πεζή μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Π.1.β: Χάρτες

- Υπό διαμόρφωση κοινόχρηστοι χώροι
- Υφιστάμενοι κοινόχρηστοι χώροι (οδικό δίκτυο, πεζόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι, πλατείες, διαβάσεις κ.λ.π.)
- Χώροι διαφυγής για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης
- Χώροι εκτόνωσης ατόμων με αναπηρία
- Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ
- Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης (υπαίθριοι & στεγασμένοι)
- Υφιστάμενοι και μελλοντικοί ποδηλατόδρομοι
- Στάσεις και σταθμοί MMM
- Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια εκπαίδευση
- Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες
- Κτήρια γραφείων
- Περιοχές με καταστήματα και εστίαση (έστω και στον πρώτο όροφο)
- Σχολεία
- Τριτοβάθμια

Παραδοτέο Π.2. – ΠΡΟΤΑΣΗ

Π.2.α: Τεχνική Έκθεση περιγραφής των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του δήμου και (β) ως προς την πρόσβαση στα δημόσια κτίρια ή στα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας

Π.2.β: Χάρτες

- Προτεινόμενες εναλλακτικές διαδρομές

- Προτεινόμενες παρεμβάσεις σε κάθε διαδρομή
- Σημεία εισόδων – εξόδων δημόσιων κτηρίων που απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμα
- Προτεινόμενες οδεύσεις διαφυγής προς τα ορισμένα σημεία καταφυγής
- Προτεινόμενοι κοινόχρηστοι χώροι που είναι σημεία εκτόνωσης ΑμεΑ ως σημεία καταφυγής σε περίπτωση ανάγκης
- Προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι ως σημεία προσωρινής περίθαλψης
- Στοιχεία αστικού εξοπλισμού για την εξασφάλιση προσβασιμότητας
- Χρονοδιάγραμμα (ολοκλήρωση απαραίτητων μελετών και υλοποίηση έργου)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης

1.2.2 Ομάδα έργου

- Ο φορέας εκπόνησης συστήνει ομάδα εργασίας
- Ορισμός ομάδας έργου με απόφαση δημάρχου
- Η ομάδα έργου αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη (μηχανικούς, διοικητικά στελέχη κ.λπ.), και τυχόν εξωτερικούς συνεργάτες, κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης
- Η ομάδα έργου:
 - ο Συντονίζει και επιβλέπει
 - ο Συλλέγει άμεσα τα διαθέσιμα κείμενα, μελέτες κ.λ.π. και τα χορηγεί στον ανάδοχο
 - ο Επικοινωνεί με τρίτα μέρη (π.χ. περιφέρειες) όπου αυτό απαιτείται κατά την εκπόνηση του Σ.Α.Π.
 - ο Μετά την ολοκλήρωση του Σ.Α.Π. είναι υπεύθυνη για την ορθή παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναθεώρησή του

1.2.3 Τεχνικές οδηγίες για τη σύνταξη χαρτών

Το σύνολο της χαρτογράφησης, τόσο όσον αφορά την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και τις προτεινόμενες λύσεις υποβάλλονται με τη μορφή αρχείων τύπου shapefile στη χωρική πύλη που θα δημιουργηθεί για το σκοπό αυτό. Τα αρχεία (shapefiles) θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις της γεωχωρικής πύλης ως εξής:

- Τα δεδομένα υποβάλλονται σε μορφή αρχείων τύπου shapefile.
- Το σύστημα αναφοράς συντεταγμένων είναι το προβολικό του ΕΓΣΑ'87 (EPSG:2100, Greek_Grid).
- Χρησιμοποιούνται ΚΕΦΑΛΑΙΟΙ χαρακτήρες στην ελληνική γλώσσα για τη συμπλήρωση περιγραφικών δεδομένων.
- Ως διαχωριστικό δεκαδικών (σύμβολο υποδιαστολής) χρησιμοποιείται, όπου απαιτείται, η τελεία ".".
- Η κωδικοποίηση χαρακτήρων στο αρχείο shapefile είναι σε UTF-8 ή ISO-8859-7.
- Χρήση λατινικών χαρακτήρων, χωρίς κενά, στα ονόματα των αρχείων
- Η γεωμετρία κάθε αντικειμένου είναι απλή (single part geometry) και όχι πολλαπλών τμημάτων (multipart).
- Πλέον των γεωμετρικών στοιχείων (συντεταγμένων) στους χάρτες θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και περιγραφικά (αλφαριθμητικά) δεδομένα.

Τα μεταδεδομένα των παρεμβάσεων θα πρέπει να καταχωρούνται στην γεωγραφική φόρμα μέσω rest webservice. Τα δεδομένα και τα μεταδεδομένα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- id: Μοναδικό αναγνωριστικό.
- Όνομα: Όνομα που δίνεται στην προτεινόμενη παρέμβαση
- Χρονοσήμανση δημιουργίας: Χρονική σήμανση δημιουργίας οντότητας.
- Χρονοσήμανση ενημέρωσης: Τελευταία χρονική σήμανση ενημέρωσης αυτής της οντότητας.
- Τοποθεσία: Γεωγραφική τοποθεσία της παρέμβασης που καταγράφεται ως GeoJSON Point.
- Διεύθυνση: καταχωρημένη διεύθυνση αστικής τοποθεσίας της παρέμβασης
- Περιγραφή: Περιγραφή αυτής της παρέμβασης

1.2.4 Έγκριση και υλοποίηση

- Η έγκριση του Σ.Α.Π. γίνεται με απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του επισπεύδοντος ΟΤΑ ά βαθμού Δήμου/Φορέα Εκπόνησης.
 - Σε περίπτωση ελλείψεων χρόνος διορθώσεων 1 μήνας
- Σε περίπτωση επεμβάσεων σε οδικά τμήματα που ανήκουν σε άλλο φορέα (π.χ. Περιφέρεια) απαιτείται σχετική γνωμοδότηση
- Το Σ.Α.Π. αποστέλλεται μέσω email στην Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή του Σ.Α.Π.
 - Στην ιστοσελίδα του υπουργείου <https://mds.yper.gr/ords/f?p=121:1> υπάρχουν στη συγκεκριμένη διεύθυνση τρία τμήματα:
 - Α. Τμήμα Μελετών Αστικής Αναζωογόνησης και Αναπλάσεων
 - Email τμηματάρχη: k.rallis@prv.ypeka.gr
 - Β. Τμήμα Μελετών Ανάπλασης και Αποκατάστασης Τεχνικών Έργων και Κτηρίων
 - Email τμηματάρχη: e.alevropoulou@prv.ypeka.gr
 - Γ. Τμήμα Εκτέλεσης, Εποπτείας και Διαχείρισης Έργων
 - Email τμηματάρχη: o.liliopoulou@prv.ypeka.gr

Μετά την έγκριση του Σ.Α.Π. ο Φορέας Εκπόνησης μεριμνά για την υλοποίησή των προβλεπόμενων παρεμβάσεων, διαμορφώσεων και κατασκευών, εντός διετίας από την παράδοση/παραλαβή και έγκρισή του.

1.2.5 Παρακολούθηση και αξιολόγηση

Απαιτείται η σύνταξη περιοδικών εκθέσεων προς τη Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, για την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης του ΣΑΠ, το οποίο είναι στην ουσία μεταγενέστερη υποχρέωση της ομάδας έργου του Δήμου.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΑΠ, μοναδική υποχρέωση είναι η σύνταξη ενός προτύπου που μπορεί να έχει τη μορφή:

- Πίνακα Επεξεργασίας Δεδομένων
- Ανοιχτής ψηφιακής πλατφόρμας

1.2.6 Συμμετοχικές διαδικασίες – διαβούλευση

Για την εξασφάλιση του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος, ενδείκνυται η διαβούλευση του Σ.Α.Π. με ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους φορείς και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ, και η τυχόν συμπλήρωσή ή διόρθωσή του με νέα στοιχεία, πριν την τελική του έγκριση από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Φορέα Εκπόνησης.

Η μέθοδος διαβούλευσης μπορεί να επιλεγεί ελεύθερα από το φορέα εκπόνησης και μπορεί ενδεικτικά να περιλαμβάνει κάποιο από τα παρακάτω εργαλεία ή συνδυασμό τους:

- δημόσιες συναντήσεις και εκδηλώσεις ενημέρωσης,
- θεματικά εργαστήρια,
- διαδικτυακό φόρουμ,
- συζήτηση στρογγυλής τραπέζης,
- ερωτηματολόγια (εκτυπωμένα, τηλεφωνικά ή διαδικτυακά)

Σε κάθε περίπτωση στην μέθοδο ή στην τεχνική διαβούλευσης, θα διασφαλίζεται η πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία. Τα αποτελέσματα αυτής της διαδικασίας συμπεριλαμβάνονται σε ξεχωριστό κεφάλαιο εντός του Παραδοτέου Π2 με τίτλο «Διαβούλευση Σ.Α.Π.».

Προσβάσιμες Διαδρομές

2. Προδιαγραφές χαρακτηρισμού μιας διαδρομής ως προσβάσιμη

2.1 Εισαγωγή

Τι είναι;

Ως προσβάσιμη διαδρομή νοείται η συντομότερη, συνεχής, ασφαλής και χωρίς εμπόδια πορεία, κατάλληλου πλάτους και υλικού επικάλυψης που ακολουθεί ένα άτομο με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενο άτομο για τη μετάβασή του από ένα σημείο σε ένα άλλο. Περιλαμβάνει ισόπεδες διαδρομές, ράμπες κατάλληλης κλίσης ή/και ανυψωτικούς μηχανισμούς καθώς και την κατάλληλη σήμανση σε μορφές προσβάσιμες στα άτομα με αναπηρία (ηχητική, φωτεινή και ανάγλυφη).

Ποιους αφορά μια προσβάσιμη διαδρομή;

Η εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών **προσβασιμότητας**¹ αφορά **όλους τους πολίτες ανεξαιρέτως**. Ωστόσο ειδική μέριμνα πρέπει να δίνεται για άτομα που είτε καθ' όλη, είτε σε κάποιο διάστημα της ζωής τους, παρουσιάζουν κάποιο πρόβλημα κινητικότητας είτε όρασης. Πιο συγκεκριμένα:

- **Άτομα με αναπηρίες** είναι τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια.
- **Εμποδιζόμενα άτομα**, είναι τα άτομα με αναπηρίες, καθώς και τα άτομα με μειωμένες ικανότητες δηλαδή τα άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας, οι έγκυες, τα προεφηβικά άτομα, τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες, όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οιοδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ.
- **Άτομα με δυσκολία στην κίνηση** αποτελούν τα άτομα με αδύναμα ή παράλυτα μέλη, με δυσκαμψία ή σχετική έλλειψη μέλους ή μελών του σώματος, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι κλπ.. Τα άτομα αυτά έχουν αργότερους ρυθμούς στην κίνηση και για να μετακινηθούν χρησιμοποιούν βοηθητικά μέσα (αναπηρικό αμαξίδιο, περπατίστρες, πατερίτσες, μπαστούνια κλπ).
- **Άτομα με δυσκολία στην όραση** που βλέπουν είτε λίγο είτε καθόλου. Για την αυτόνομη μετακίνησή τους κάνουν χρήση μπαστουινιού ή ειδικά εκπαιδευμένων σκύλων.
- **Άτομα με δυσκολία την ακοή**, των οποίων η κίνηση διευκολύνεται με την ύπαρξη έντονης και ευκρινούς σήμανσης. Ο άπλετος φωτισμός των χώρων εξασφαλίζει την καλή επικοινωνία των ατόμων με προβλήματα στην ακοή, δεδομένου ότι τους επιτρέπει να διαβάζουν τα χείλη του ομιλητού ή να επικοινωνούν με την νοηματική γλώσσα (γλώσσα των χεριών).

¹ Προσβασιμότητα είναι το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα άτομα – χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών, όπως σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη, εθνικότητα - να έχουν πρόσβαση σε αυτό, δηλαδή να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές αλλά και τις υπηρεσίες (συμβατικές και ηλεκτρονικές) και τα αγαθά που διατίθενται στο συγκεκριμένο περιβάλλον

- **Άτομα με δυσκολία την αντίληψη και την επικοινωνία**, το οποία είναι για παράδειγμα άτομα με διάφορες ψυχικές ή οργανικές παθήσεις με παροδικά μειωμένη αντίληψη, π.χ. ηλικιωμένοι, παιδιά, αφηρημένοι, μεθυσμένοι, ναρκομανείς, κουρασμένοι κλπ.. Τα άτομα αυτά έχουν περιορισμένη επαφή με το περιβάλλον και τα γύρω αντικείμενα, αδυνατούν να δράσουν αυτόνομα ή και ακόμα να αντιδράσουν στα εμπόδια ή τους κινδύνους. Η απλοποίηση των χώρων διακίνησης, η χρήση σημάνσεων με ενδείξεις με χρωματικές αντιθέσεις, τα έντονα ηχητικά σήματα βελτιώνουν την σχέση των ατόμων αυτών με το περιβάλλον

Στις επόμενες σελίδες παρατίθενται πληροφορίες του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για το χαρακτηρισμό των διαδρομών πεζή μετακίνησης ως προσβάσιμες. Στόχος είναι ο εντοπισμός των κρίσιμων σχεδιαστικών παραμέτρων, σύμφωνα με τις υφιστάμενες τεχνικές προδιαγραφές, που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τόσο στο στάδιο της ποιοτικής αξιολόγησης υφιστάμενων κρίσιμων διαδρομών, όσο και του στρατηγικού σχεδιασμού νέων προσβάσιμων στον αστικό χώρο και σχετίζονται άμεσα με τα διαθέσιμα αλλά και τα προτεινόμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των διαδρομών.

Ειδικότερα εξετάζονται:

- οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ
- 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)
- το άρθρο 26 του Ν. υπ' αριθμ. 4067/9.4.2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός»
- το άρθρο 119 του ν. 4759/2020 «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»
- οι διατάξεις της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/ 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
- οι Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»

2.2 Σχεδιάζοντας για όλους – Γραφείο Μελετών ΑμεΑ ΥΠΕΧΩΔΕ

Το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ, προχώρησε στην έκδοση τεχνικών οδηγιών προκειμένου:

- Να καταργηθούν οι αρχιτεκτονικοί φραγμοί και οτιδήποτε εμποδίζει την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων μέσα στα κτίρια ή στους υπαίθριους χώρους (όπως σκαλοπάτια, δάπεδα με απότομες κλίσεις, χώροι πολύ μικρών διαστάσεων κλπ).
- Το δομημένο περιβάλλον να καταστεί φιλικό, προσεγγίσιμο και ασφαλές για όλες τις κατηγορίες των χρηστών με την χρήση π.χ. δαπέδων με ομαλές κλίσεις και χωρίς σκαλοπάτια, μηχανικών μέσων, κατάλληλης σήμανσης, προσιτών και εύκολων στη χρήση μηχανισμών χειρισμού (όπως πλήκτρα στους ανελκυστήρες σε κατάλληλα ύψη προσιτά σε όλους κλπ), άνετων και χωρίς κινδύνους χώρων κλπ διευκολύνοντας έτσι την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση όλων των χρηστών.

Οι συγκεκριμένες οδηγίες θέτουν μεταξύ άλλων τις βασικές προδιαγραφές για ασφαλή προσπέλαση και χρήση του δομημένου αστικού περιβάλλοντος από όλους και με ιδιαίτερη μέριμνα για τα εμποδιζόμενα άτομα, τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού όσο και κατασκευής και χρήσης υλικών. Κατά συνέπεια θα πρέπει να εξετάζονται και να πληρούνται τα κάτωθι:

- Κατάλληλες κλίσεις σε σχέση με την απόσταση του διαμορφωμένου δαπέδου
- Κατάλληλη επιφάνεια σχετικά με την υφή και το ανάγλυφο (αντιολισθηρότητα)
- Αποφυγή σημείων εκτροπής της πορείας του αναπηρικού αμαξιδίου
- Αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου σε τέτοιο μέγεθος που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων.
- Σωστός σχεδιασμός των σημείων εισόδου - εξόδου ώστε αυτά να εξυπηρετούν όλους τους χρήστες του δομημένου περιβάλλοντος
- Οριζόντια και κατακόρυφη προσπελασιμότητα των κτιρίων που χρησιμοποιούνται από κοινό
- Είσοδοι σχεδόν συνεπίπεδοι με τον περιβάλλοντα χώρο ή σε αντίθετη περίπτωση συνδεόμενες με αυτόν με κεκλιμένα επίπεδα κλίσης μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,30μ και σε σύνδεση πάντα με την στάθμη του ανελκυστήρα, θύρες με επάλληλα φύλλα συρόμενα και θύρες με πλάτος τουλάχιστον 90εκ - από κάσα σε κάσα - φέρουσες διαφανή φεγγίτη που διευκολύνει τον έλεγχο της κίνησης πίσω από την θύρα, κατάλληλες χειρολαβές, ανεμοφράκτες και πλατύσκαλα με τουλάχιστον
- Ηχοπροστασία σε χώρους συγκεντρώσεως κοινού, γιατί τα άτομα με προβλήματα στην όραση και ιδιαίτερα οι τυφλοί έχουν εξασκηθεί να αντιλαμβάνονται τον χώρο με την ακοή, με αποτέλεσμα να χάνουν την αίσθηση αυτή σε χώρους με οχλαγωγία, θόρυβο και αντήχηση.
- Διαφοροποίηση της ηχητικής των διαφόρων υλικών για την καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ηχητικής σήμανσης.
- Εξασφάλιση οπτικού πεδίου χωρίς σκοτεινές περιοχές.
- Κατάλληλη επιλογή χρωμάτων ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα σύγχυσης λόγω αχρωματοψίας, κυρίως στις περιπτώσεις όπου απαιτείται διευκόλυνση μεγάλου αριθμού εμποδιζόμενων ατόμων (όπως π.χ. σε περιπτώσεις σταθμών τρένων, αεροδρομίων κλπ).
- Τοποθέτηση κατάλληλων μηχανισμών χειρισμού (χειριστήρια εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, κουμπιά κλήσεως, διακόπτες, ρευματοδότες και χειρολαβές) σε σημεία και ύψη προσιτά από όλους
- Προστασία των διαφόρων σημείων που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό, έγκαυμα ή ηλεκτροπληξία των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων
- Προστασία με κιγκλιδώματα κατάλληλης μορφής και ύψους των εμποδιζόμενων ατόμων στους εξώστες, τις ανοικτές δεξαμενές και πισίνες καθώς και στις εξόδους χώρων μεγάλων συναθροίσεων κοινού
- Απαιτείται ηχοπροστασία σε χώρους συγκεντρώσεως κοινού
- Η διαφοροποίηση της ηχητικής των διαφόρων υλικών είναι απαραίτητη για την καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ηχητικής σήμανσης
- Τα χρώματα πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα σύγχυσης λόγω αχρωματοψίας

2.2.1 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρομίου

2.2.1.1 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίου

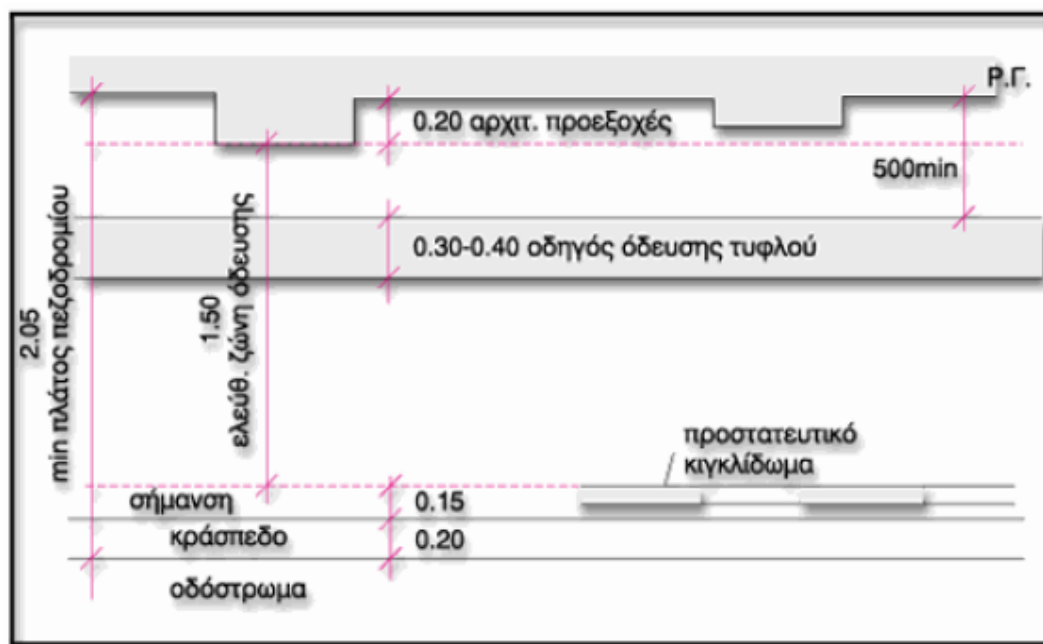
Ως πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται η απόσταση από την ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου.

Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ορίζονται τα 2,05μ, στα οποία περιλαμβάνονται 0,20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1,50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0,35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων, οδοφωτισμού και λοιπού αστικού εξοπλισμού.

Το πλάτος που προκύπτει από τον υπολογισμό όλων των επιπλέον αναγκών αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι, περίπτερα κ.ά.), της πληροφοριακής σήμανσης (πινακίδες, φωτεινοί σηματοδότες, στάσεις αστικών συγκοινωνιών κ.ά.), της φύτευσης και της ζώνης μπροστά στις προθήκες καταστημάτων, **προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου και το άθροισμα ορίζει το μικτό πλάτος πεζοδρομίου, το οποίο ποικίλλει ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες.**

Με βάση τα παραπάνω προκύπτουν οι ελεύθερες ζώνες όδευσης πεζών (βλέπε Εικόνα 2-1), τόσο κατά πλάτος όσο και καθ' ύψος, που καθορίζουν το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος επιφάνειας και ελάχιστο πραγματικό ύψος όδευσης, για ανεμπόδιστη, συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών και οι οποίες έχουν ως εξής:

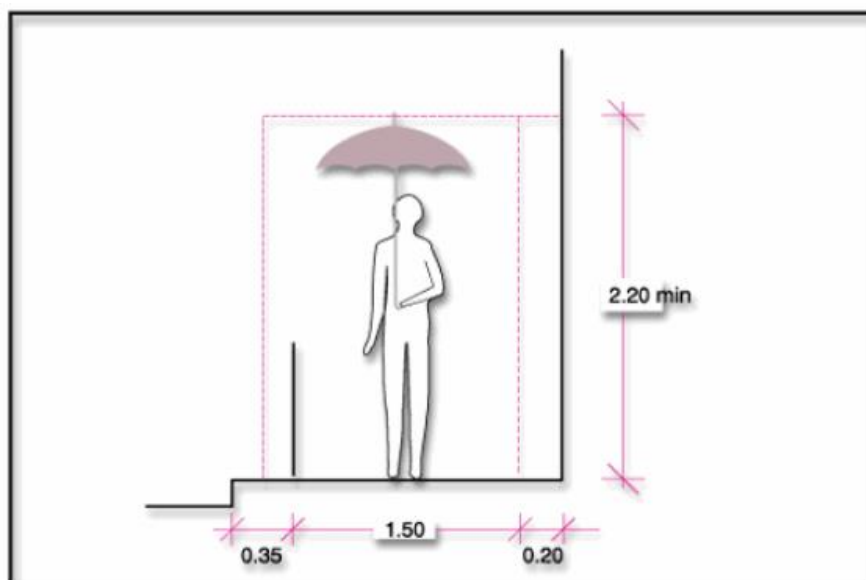
- Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κλπ) ή με μεταφορέα πακέτων.
- Ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ορίζεται ίσο με 2.20μ
- Οι διαστάσεις αυτές αποτελούν τις ελάχιστες επιθυμητές για νέα πολεοδομικά συγκροτήματα και νέα ρυμοτομικά. Για υφιστάμενες περιοχές ισχύουν τα κάτωθι:
 - για δρόμους πλάτους άνω των 12.00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
 - για δρόμους πλάτους από 9.00 -12.00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ.
 - για δρόμους πλάτους από 6.00 - 9.00μ, ελάχιστο πλάτος 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ
 - για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ, πεζοδρόμηση
- Προκειμένου να επιτευχθούν οι ελάχιστες διαστάσεις πλάτους πεζοδρομίου, συνίσταται η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, ώστε να είναι εφικτή στο χώρο αυτό και η τοποθέτηση του απαραίτητου αστικού εξοπλισμού.



Εικόνα 2-1: Γεωμετρικά στοιχεία πεζοδρομίου

Ως **ύψος πεζοδρομίου** ορίζεται το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου (βλ. Εικόνα 2-2)

Το ύψος αυτό δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 7-10εκ, γιατί τότε δημιουργεί προβλήματα στη διαμόρφωση των διαβάσεων. Σε περιπτώσεις μόνο όπου δημιουργούνται προβλήματα λόγω της κλίσης του εδάφους σε συνδυασμό με τις κλίσεις απορροής των ομβρίων το ύψος του πεζοδρομίου δυνατόν να είναι μεγαλύτερο, χωρίς όμως ποτέ να ξεπερνά τα 15εκ.



Εικόνα 2-2: Ελεύθερο ύψος όδευσης

Το πρόβλημα της κακής χρήσης του πεζοδρομίου για στάθμευση δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αντιμετωπίζεται με αύξηση του ύψους του κρασπέδου.

Ως **κατά μήκος ή αξονική κλίση πεζοδρομίου** ορίζεται η κλίση του πεζοδρομίου κατά τη διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης.

Η κατά μήκος κλίση δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 12%. Για την αποφυγή μεγαλύτερων κλίσεων θα κατασκευάζονται, καταλαμβάνοντας όλο το πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, βαθμίδες .

Ως **εγκάρσια κλίση πεζοδρομίου** ορίζεται η κλίση του πεζοδρομίου κατά την κάθετο διεύθυνση προς την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης.

Η εγκάρσια κλίση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4% με επιθυμητή κλίση το 1-1,5%.

2.2.1.2 Κατασκευαστικά στοιχεία δαπέδου πεζοδρομίου

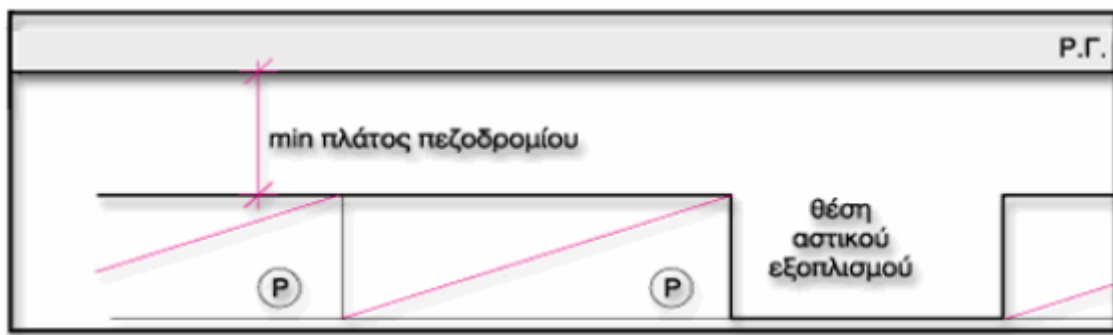
Το υπόστρωμα του δαπέδου κατασκευάζεται από σκυρόδεμα με σπλισμό ενώ η υπόβαση με στρώμα 3^α αφού προηγηθεί καθορισμός του εδάφους. Τα υλικά κατασκευής του δαπέδου πρέπει να εξασφαλίζουν αντοχή, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή αντανakλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση τόσο σε συνθήκες συνθήκες χρήσης όσο και σε εξαιρετικές καιρικές συνθήκες (π.χ. βροχή, χιόνι, παγετός κ.ά/).

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση λωρίδας ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0,50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης, με πλάτος 0,30 μέχρι 0,40μ.

2.2.1.3 Στοιχεία αστικού εξοπλισμού

Ως αστικός εξοπλισμός ορίζονται οι πάσης φύσεως μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου, που αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση και υγιεινή όλων των χρηστών του και τοποθετείται κατά κανόνα εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Σε γενικές γραμμές προτείνεται ένα πρόσθετο πλάτος 1.30μ, που θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, για την δημιουργία ζώνης εγκατάστασης αστικού εξοπλισμού. Μία περίπτωση αντιμετώπισης του θέματος δημιουργίας ζώνης αστικού εξοπλισμού χωρίς την επαύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου αποτελεί η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός.



Εικόνα 2-3: Ενδεικτική προτεινόμενη θέση αστικού εξοπλισμού

Σκόπιμη θεωρείται, ανά 100.0μ στις κεντρικές περιοχές και ανά 200.0μ στις πιο απομακρυσμένες, χώροι διαστάσεων 0.80*1.30μ για την ανάπαυση των χρηστών αμαξιδίων σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού.

Στοιχεία του αστικού εξοπλισμού όπως γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι κλπ πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε αφενός να είναι ανιχνεύσιμα από το μπαστούνι των τυφλών, αφετέρου δε να είναι προσιτά και χρησιμοποιήσιμα από χρήστες αμαξιδίων ή άτομα μικρού ύψους. Τα τμήματα χειρισμού τους θα πρέπει να βρίσκονται τοποθετημένα σε μία ζώνη υψών μεταξύ 0.90 και 1.20μ από το δάπεδο.

2.2.1.4 Εμπόδια

Τα εμπόδια διακρίνονται σε:

- Μόνιμα εμπόδια: ορίζονται οι πάσης φύσεως σταθερές κατασκευές και εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου και είναι δυνατόν να ελεγχθούν κατά το στάδιο του σχεδιασμού
- Προσωρινά εμπόδια: ορίζονται τα πάσης μορφής στοιχεία που καταλαμβάνουν για περιορισμένη χρονική διάρκεια το πεζοδρόμιο ή τμήμα αυτού.

Για κάθε είδους εμπόδιο απαιτείται λωρίδα επισήμανσης με διαφορετική υφή και χρώμα από το δάπεδο και τον οδηγό όδευσης τυφλών, η οποία αποβλέπει στην προειδοποίηση για αλλαγή επιπέδου ή για την ύπαρξη εμποδίων ή κινδύνου μέσα στο ελεύθερο ύψος της ζώνης όδευσης πεζών, είναι κάθετη στον άξονα της κίνησης και έχει πλάτος 0,30 ως 0,60μ.

Όσον αφορά τα καθ' ύψος εμπόδια, αν αυτά βρίσκονται σε ύψος μικρότερο των 2,20μ (εντός ή εκτός της ελεύθερης όδευσης) θα πρέπει να προβάλλονται με τρόπο ανιχνεύσιμο από το μπαστούνι των τυφλών. Σε γενικές γραμμές καθ' ύψος εμπόδια πρέπει να αποφεύγονται. Σε περίπτωση, όμως που αυτό δεν είναι εφικτό προβλέπεται:

- προειδοποιητική σήμανση περιμετρικά του εμποδίου
- υπερυψωμένη βάση
- έδραση στο πεζοδρόμιο με όλη την τελική διάσταση χωρίς μείωση του πλάτους του εμποδίου.

Στοιχεία του πεζοδρομίου, όπως εσχάρες, υδρορόες, αρμοί κλπ, δεν πρέπει να διασπούν την ομοιομορφία του δαπέδου του πεζοδρομίου εμποδίζοντας την ομαλή κίνηση επ' αυτού. Οι εσχάρες πρέπει κατά το δυνατόν να τοποθετούνται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης, οι δε ράβδοι που τις αποτελούν να είναι κάθετες στην κίνηση και να δημιουργούν πυκνό πλέγμα.

2.2.1.5 Φυτεύσεις

Η φύτευση θα προβλέπεται σε ζώνες ελάχιστου πλάτους 0.50-0.70μ, το οποίο θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, κατά μήκος του πεζοδρομίου. Εφόσον προβλέπονται μεμονωμένα δένδρα θα διατίθεται χώρος διαστάσεων 1.00 X 1.00μ ανά δένδρο. Ο κορμός του δένδρου θα τοποθετείται τουλάχιστον 0.50μ μέσα από την ακμή του κρασπέδου.

2.2.1.6 Σήμανση

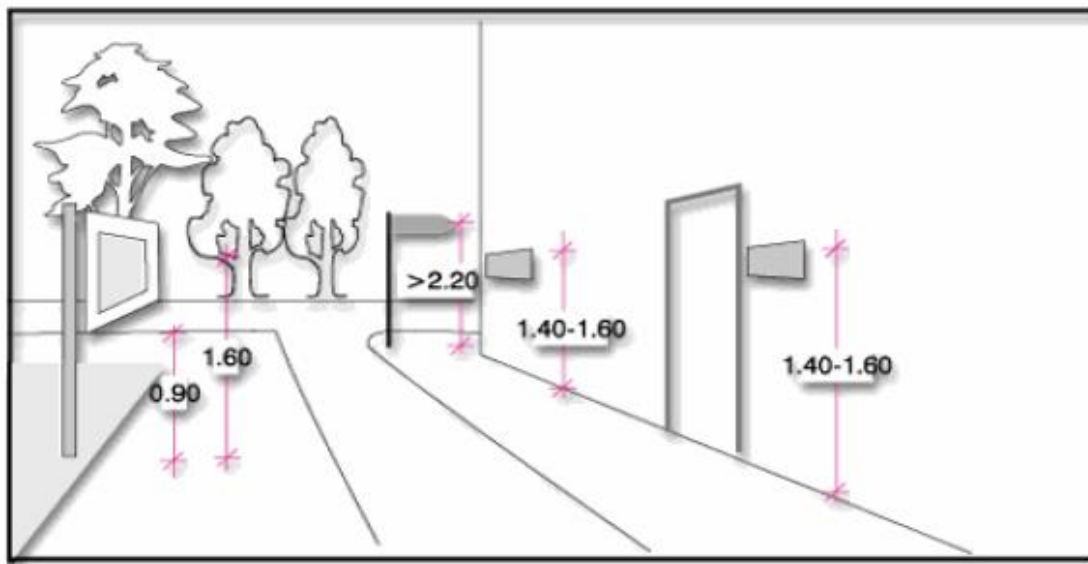
Ως σήμανση νοείται κάθε μέσο που προσφέρει ενδείξεις σχετικά με την ασφάλεια και την πληροφόρηση των ατόμων.

Η σήμανση 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 ενοχλούν τους υπόλοιπους.

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 διακρίνεται σε:

- **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 αμβλύωπες
- **πινακίδες**, επί στύλου ή πάνω σε ειδικές βάσεις, θα πρέπει να τοποθετούνται πάντα εκτός ελεύθερου πλάτους και ύψους της ζώνης όδευσης, εφόσον δε είναι επί τοίχων και παρέχουν μόνιμη πληροφόρηση (π.χ. ονόματα δρόμων, αριθμούς σπιτιών, τίτλους δημοσίων υπηρεσιών κ.ά.) και σε ύψος 1.40 - 1.60μ από το δάπεδο και να είναι και ανάγλυφες και σε γραφή BRAILLE
- **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
- **μέσω του σχήματος και του χρώματος των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού**, τα οποία πρέπει να εμφανίζονται πάντα στο ίδιο χρώμα και σχήμα, ώστε να γίνονται εύκολα αντιληπτά.



Εικόνα 2-4: Στοιχεία κατακόρυφης σήμανσης

2.2.1.7 Διαβάσεις και νησίδες

Διαβάσεις θα διαμορφώνονται κάθε 100μ. τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας. **Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ.**

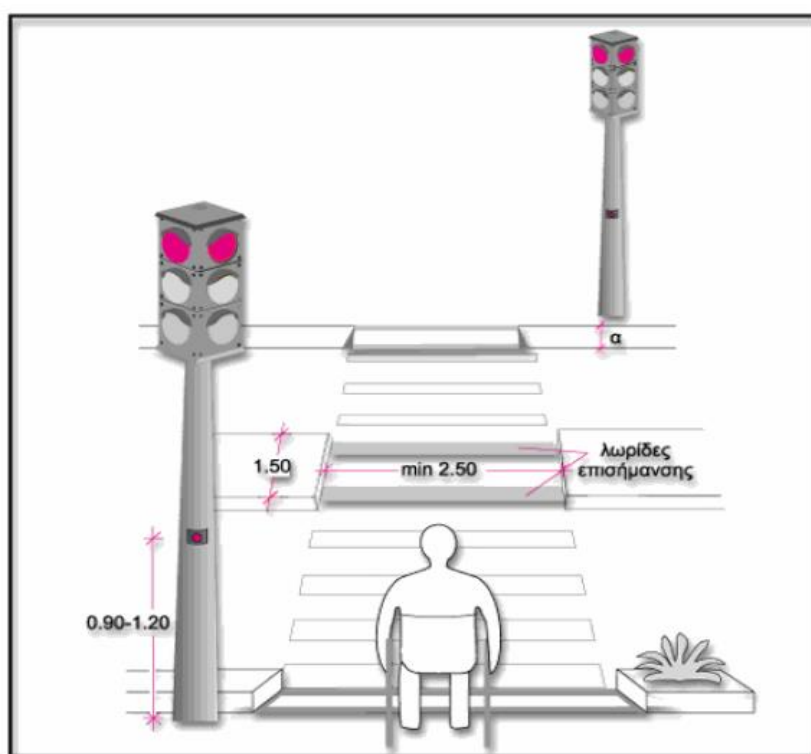
Οι διαβάσεις θα χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1μ πριν από την διάβαση. Όπου η

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 1,20μ από το δάπεδο.

Στις διαβάσεις η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με την στάθμη του οδοστρώματος θα γίνεται με σκάφες, πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, των οποίων η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση.

Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12μ. ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει θα κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ.. Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ. στα σημεία των διαβάσεων θα 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 μπαστούνι 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.



Εικόνα 2-5: Ράμπες – Διαβάσεις - Νησίδες

2.2.1.8 Υψομετρικές διαφορές

Για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου και ανάλογα με τη διαθέσιμη μορφολογία του εδάφους χρησιμοποιούνται φαλτσογωνιές, ράμπες, βαθμίδες ή μηχανικά μέσα (ανελκυστήρες, αναβατόρια κλπ.)

2.2.2 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρόμων

Ως **πεζόδρομος** ορίζεται ο διαμορφωμένος υπαίθριος κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος, που εξυπηρετεί αποκλειστικά την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδιο κυκλοφορία των πεζών και εμποδιζόμενων ατόμων και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας του Δήμου, αστυνομικά, οχήματα Οργανισμών κοινής ωφέλειας για την αντιμετώπιση επείγουσών αναγκών, οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών, οχημάτων ατόμων με αναπηρίες κλπ) σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κλπ).

2.2.2.1 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρόμων

Ως πλάτος πεζοδρόμου ορίζεται η απόσταση μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών, ενώ ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζόδρομου, που χρησιμοποιείται **για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών**.

Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζονται τα 3.00μ, ώστε εκτός από την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των χρηστών του πεζόδρομου να είναι δυνατή και η διέλευση των ειδικών οχημάτων και των οχημάτων τροφοδοσίας. Σε περιοχές, όπου η κύρια χρήση ορίζεται ως εμπορική από τον σχεδιασμό, απαιτείται πρόβλεψη ελάχιστου ελεύθερου πλάτους 1,20μ για την δημιουργία ελεύθερης ζώνης στάσης μπροστά στις προθήκες των καταστημάτων (ζώνη οπτικής συναλλαγής) πέραν της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Σε περιπτώσεις που τμήματα πεζόδρομου διατίθενται για εμπορικές, πολιτιστικές ή άλλες δραστηριότητες, μόνιμες ή προσωρινές, το διατιθέμενο τμήμα του πεζόδρομου θα είναι εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης και της ζώνης οπτικής συναλλαγής, θα πρέπει να καθορίζεται σαφώς από την παραχωρούσα Αρχή και να μην δημιουργεί κώλυμα στις λοιπές χρήσεις του πεζόδρομου.

Η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών του πεζόδρομου θα μένει υποχρεωτικά ακάλυπτη καθ' ύψος σε όλο το μήκος και πλάτος της.

2.2.2.2 Δάπεδο πεζοδρομίου

Το δάπεδο των πεζοδρόμων ακολουθεί τις προδιαγραφές που προαναφέρθηκαν στο δάπεδο των πεζοδρομίων.

Ιδιαίτερη μέριμνα όμως πρέπει να λαμβάνεται κατά την κατασκευή του υποστρώματος και της τελικής επιφάνειας του δαπέδου της ελεύθερης ζώνης όδευσης, ώστε να αντέχουν καταπονήσεις τουλάχιστον 20 τόνων, δεδομένου ότι χρήση αυτών θα γίνεται και από τα ειδικά οχήματα. Στην ελεύθερη ζώνη όδευσης θα κατασκευάζεται ο οδηγός όδευσης τυφλών, με τις ίδιες προδιαγραφές που προαναφέρθηκαν στα πεζοδρόμια, λαμβάνοντας μέριμνα ώστε ο οδηγός όδευσης τυφλών να απέχει από τα όρια της ελεύθερης ζώνης όδευσης τουλάχιστον 0,50μ.

2.2.2.3 Εξοπλισμός και εμπόδια

Όσον αφορά στα λοιπά χαρακτηριστικά των πεζοδρόμων, δηλαδή στην σήμανση, φύτευση, αστικό εξοπλισμό, κάλυψη υψομετρικών διαφορών κλπ, ισχύουν οι αντίστοιχες προδιαγραφές των πεζοδρομίων.

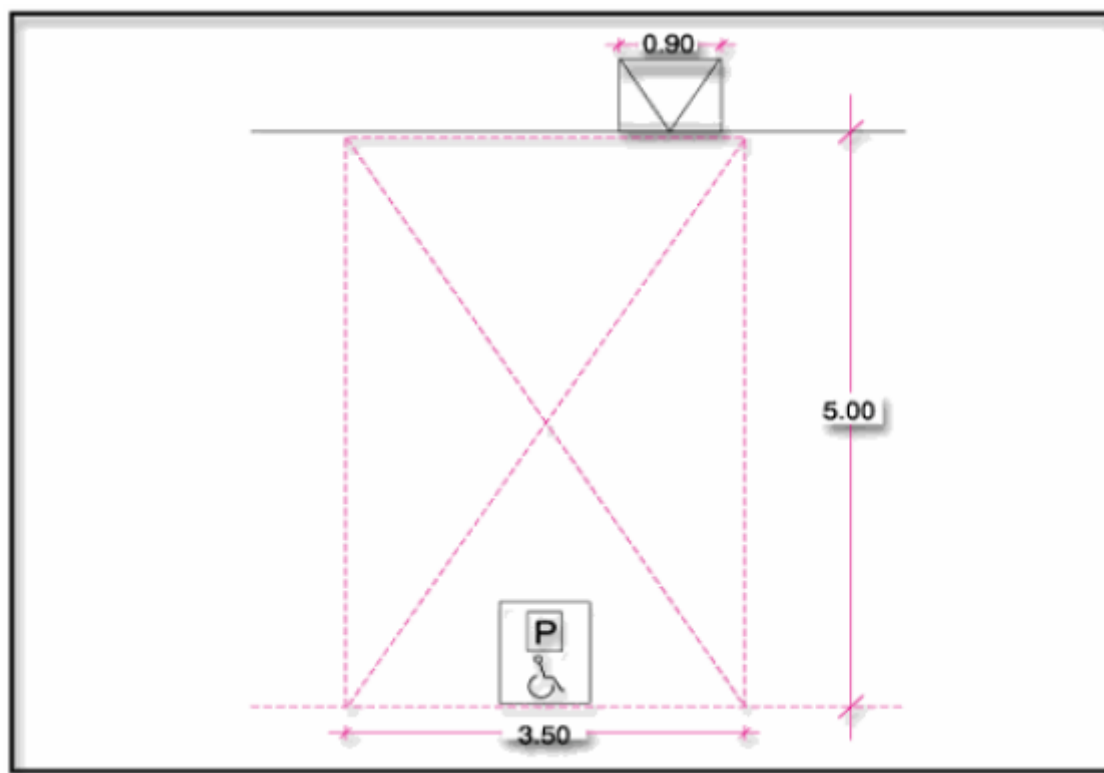
Όπου κατασκευάζονται ράμπες ή κλίμακες συνιστάται η κατασκευή εκατέρωθεν αυτών κιγκλιδώματος ύψους 0.75 ως 0.90μ, που θα εξέχει τουλάχιστον 30εκ από το πρώτο και το τελευταίο πάτημα.

2.2.3 Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων

Μια τυπική θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες απαιτεί κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο για την εύκολη πρόσβασή τους και διαστάσεις συνήθως 3,50X5,00μ. Σε περίπτωση θέσης παράλληλα με το πεζοδρόμιο, το μήκος της σε καμμία περίπτωση δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο των 6,00μ, ώστε να είναι εφικτή η διέλευση του ατόμου ανάμεσα από δύο σταθμευμένα οχήματα.

Για την σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο θα πρέπει να κατασκευάζεται σκάφη πλάτους τουλάχιστον 1,50μ.

Όταν οι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν κάποιο σημείο ενδιαφέροντος, τότε θα πρέπει οι θέσεις στάθμευσης για τα άτομα με αναπηρίες να βρίσκονται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από αυτά και αν είναι δυνατόν σε μικρότερη των 50μ. Παράλληλα θα πρέπει να εξασφαλίζεται η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από τους χώρους στάθμευσης στην είσοδο του σημείου. Σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν ειδικούς χώρους, όπως π.χ. αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κλπ, 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 διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να προβλέπεται ειδικό μεταφορικό μέσο (π.χ. όχημα χαμηλού δαπέδου με ράμπα επιβίβασης) από τους χώρους στάθμευσης στους ειδικούς αυτούς χώρους, για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων.



Εικόνα 2-6: Διαστάσεις και σήμανση θέσης στάθμευσης ατόμων με αναπηρία

Η αναλογία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες είναι 5% επί του συνόλου των προβλεπομένων θέσεων και τουλάχιστον μία θέση σε περιπτώσεις μικρών χώρων στάθμευσης. Σε περίπτωση τοποθέτησης παρκόμετρων πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να τοποθετούνται σε θέσεις

προσιτές από όλους τους χρήστες και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα, οι δε μηχανισμοί χειρισμού τους να βρίσκονται σε μια ζώνη υψών από 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

2.2.4 Ράμπες και αμαξίδια

Ράμπα ή βατό κεκλιμένο επίπεδο ονομάζεται κάθε επίπεδο που επιτρέπει την προσπέλαση ατόμων ή / και αμαξιδίων, συνδέοντας δύο διαφορετικής στάθμης επιφάνειες. 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. Διακρίνονται κυρίως σε εξωτερικές (συνδέουν τον εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο με την είσοδο του κτιρίου) και εσωτερικές (συνδέουν εσωτερικούς χώρους του κτιρίου). Κρίσιμα λειτουργικά τους στοιχεία είναι:

- **η κλίση:** καθορίζει την άνετη και ασφαλή χρήση της. Κυμαίνεται από 0% η ιδανική περίπτωση και μπορεί να φτάσει στο 10% (για 1μ μήκος και κάλυψη υψομετρικής διαφοράς 4-10 εκ)
- **το μήκος:** είναι συνάρτηση της κλίσης της, έτσι ώστε ο συνδυασμός αυτών των δύο χαρακτηριστικών να εξασφαλίζει την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και άνεση στον χρήστη. Όταν όμως το μήκος της ράμπας ξεπερνά τα 10.00μ τότε επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος (πλατύσκαλου) ελάχιστου μήκους 1.50μ και πλάτους που δεν θα υπολείπεται του πλάτους της ράμπας.
- **το πλάτος:** πρέπει να εξασφαλίζει την ασφαλή και άνετη διακίνηση του χρήστη, με συνιστώμενο ελεύθερο πλάτος ράμπας μεταξύ των περιζωμάτων να είναι τα 1.30μ. (σε περίπτωση διασταύρωσης απαιτείται τουλάχιστον 1,70μ)
- **τα πλατύσκαλα:** επιβάλλεται να κατασκευάζονται και στην αρχή και το τέλος μιας ράμπας καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής της διεύθυνσής της.
- **το σχήμα:** μπορεί να είναι αντίστοιχα ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή και μικτό.
- **το δάπεδο:** πρέπει να είναι από υλικό αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες προκειμένου για εξωτερικές ράμπες, με μικρή αντανakλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση
- **τα στοιχεία προστασίας και ασφάλειας του χρήστη:** στηθαίο / κιγκλίδωμα, χειροληστήρας, περιζώμα
- **σήμανση:** θα πρέπει να επισημαίνεται κατάλληλα ώστε να γίνεται αντιληπτή από τους χρήστες 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

2.2.5 Κλίμακες

Κλίμακα ή σκάλα ονομάζεται ένα σύνολο βαθμίδων, που χρησιμοποιείται για την κατακόρυφη και αυτοδύναμη πρόσβαση ατόμων από ένα βατό επίπεδο σε ένα άλλο. Οι βαθμίδες αποτελούνται από δύο τεμνόμενα επίπεδα, ένα οριζόντιο, το πάτημα και ένα κατακόρυφο ή κεκλιμένο, υπαρκτό ή νοητό, το ύψος ή μέτωπο ή ρίχτυ. Η τομή των δύο αυτών επιπέδων ονομάζεται ακμή της βαθμίδας.

Το οικοδομικό στοιχείο που φέρει τις βαθμίδες ονομάζεται βαθμιδοφόρος. Ο χώρος, ανοικτός ή κλειστός, που περιέχει την ή τις κλίμακες ονομάζεται κλιμακοστάσιο, τα δε τμήματα των κλιμάκων μεταξύ των πλατύσκαλων ενός κλιμακοστασίου ονομάζονται βραχίονες.

Οι κλίμακες ανάλογα με την θέση και την χρήση τους διακρίνονται σε κλίμακες κτιρίων, κινδύνου και υπαίθριων χώρων. Στο πλαίσιο ενός Σ.Α.Π. έμφαση δίνεται στις κλίμακες που εξυπηρετούν τον κοινόχρηστο χώρο.

Τα λειτουργικά στοιχεία μιας κλίμακας είναι:

- **η κλίση:** η αριθμητική σχέση μεταξύ ύψους και πλάτους της βαθμίδας με συνιστώμενες διαστάσεις ύψους και πλάτους, ώστε να εξασφαλίζεται η άνετη και ασφαλής χρήση τους από όλα τα εμποδιζόμενα άτομα που μπορούν να βαδίσουν, τα 15εκ και 33εκ αντίστοιχα
- **η γραμμή ανάβασης:** η νοητή γραμμή κίνησης του χρήστη και έχει καθοριστεί εμπειρικά στα 55εκ από την πλησιέστερη πλευρά του φανού
- **ο φανός ή φανάρι:** το διάκενο που καθορίζεται από τις εσωτερικές παρειές των βαθμίδων και πλατύσκαλων ή τοίχων. Το καθαρό πλάτος του φανού συνιστάται να μην υπερβαίνει τα 25εκ για λόγους ασφαλείας
- **το πλάτος:** η μικρότερη ελεύθερη απόσταση μεταξύ των κατακόρυφων επιπέδων, υπαρκτών ή νοητών, που την περιέχουν
- **η μεταρρύθμιση των βαθμίδων:** το σύνολο των μεθόδων σχεδιασμού των καμπυλόμορφων κλιμάκων, για την βελτίωση των σφηνοειδών βαθμίδων προς την πλευρά του φανού. Κατά την διαδικασία αυτή το πλάτος (πάτημα) παραμένει σταθερό στη θέση της γραμμής ανάβασης ενώ μειώνεται κατάλληλα στην πλευρά του φανού, αφήνοντας τελικά για κάθε βαθμίδα ελάχιστο πλάτος τουλάχιστον 7εκ. Σε περίπτωση στροφής της γραμμής ανάβασης κατά 180 είναι σκόπιμο για αισθητικούς αλλά και για λειτουργικούς λόγους η μεταρρύθμιση αυτή να περιλαμβάνει τουλάχιστον 14 βαθμίδες, συμμετρικά ως προς τον άξονα στροφής.
- **το μήκος:** το μήκος του αναπτύγματος της γραμμής ανάβασης και δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 4-4,5μ χωρίς την μεσολάβηση πλατυσκάλου
- **τα πλατύσκαλα:** χρησιμεύουν κύρια για την πρόσκαιρη και ασφαλή ανάπαυση του χρήστη, ή για την αλλαγή διεύθυνσης. Το πλάτος τους πρέπει να επιτρέπει τουλάχιστον ένα ή περισσότερα βήματα του χρήστη πριν από το επόμενο ύψος βαθμίδας και να είναι τουλάχιστον 1,20μ.
- **το σχήμα:** μπορεί να είναι ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή μικτό
- **η μορφή:** καθορίζεται από τον τρόπο κατασκευής και στήριξης των βαθμίδων της
- **τα υλικά κατασκευής και επένδυσης:** Τα υλικά κατασκευής του φορέα μιας κλίμακας μπορεί να είναι το οπλισμένο σκυρόδεμα, το ξύλο, ο σίδηρος ή άλλα υλικά σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Απαραίτητα όμως πρέπει να παρέχουν στον χρήστη την απαιτούμενη σταθερότητα και ασφάλεια.
- **τα στοιχεία προστασίας και ασφάλειας του χρήστη:** το κιγκλίδωμα ή το στηθαίο ή συνδυασμός αυτών ο χειρολισθήρας και το περιζώμα ή σοβατεπί
- **σήμανση:** θα πρέπει να επισημαίνεται κατάλληλα ώστε να γίνεται αντιληπτή από τους χρήστες με προβλήματα στην όραση. Ειδική μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται για την επισήμανση της αρχής και του τέλους της κλίμακας, αλλά και των σημείων αλλαγής της διεύθυνσής της, με την κατασκευή λωρίδων επισήμανσης πλάτους 60εκ, από υλικό διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης με την επένδυση των βαθμίδων.

2.2.6 Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών

Σε γενικές γραμμές θα πρέπει να αποφεύγεται η ύπαρξη υψομετρικών διαφορών κατά τη μελέτη υπαίθριων χώρων. Στις περιπτώσεις που αυτό δεν είναι εφικτό και ειδικότερα όταν θα πρέπει να εξυπηρετηθούν υψομετρικές διαφορές με κλίσεις άνω του 8% τότε πρέπει να επιλεγεί ένα από τα ακόλουθα μηχανικά συστήματα ανύψωσης:

- **ανελκυστήρας:** η πρόσβαση σε αυτούς από τη στάθμη του πεζοδρομίου ή του χώρου στάθμευσης πρέπει να είναι ισόπεδη ή να γίνεται από κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5%. Οι ελάχιστες (εσωτερικές) διαστάσεις του θαλάμου είναι 1,10x1,40μ και το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα πόρτας πρέπει να είναι 0,85μ. Τέλος, όλα τα χειριστήρια τοποθετούνται σε ύψος 0.90 -1.20μ από το δάπεδο. Πρέπει να έχουν χρωματική αντίθεση με το υπόβαθρό τους και να είναι τοποθετημένα με λογικό, ενιαίο και τυποποιημένο τρόπο.
- **αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης:** όταν δεν είναι δυνατόν υψομετρική διαφορά σε ήδη διαμορφωμένο εξωτερικό χώρο να καλυφθεί με κεκλιμένο επίπεδο, τότε πρέπει να μελετηθεί εγκατάσταση αναβατορίου κατακόρυφης κίνησης ή αναβατορίου κλίμακας. Η εγκατάσταση αυτή πρέπει να σημαίνεται κατάλληλα
- **αναβατόριο κλιμάκων:** τοποθετούνται στις σκάλες και καλύπτουν μικρές και μεγάλες υψομετρικές διαφορές, ιδιαίτερα όπου είναι αδύνατη η εγκατάσταση ανελκυστήρα. Αποτελούνται από τον φορέα, το φερόμενο τμήμα και το σύστημα συναρμογής.

2.2.7 Απαιτήσεις σήμανσης

Ονομάζεται σήμανση το σύνολο των συμβόλων και κειμένων που διευκολύνουν στον προσανατολισμό και στην κίνηση όλων των ατόμων στο δομημένο περιβάλλον. Ακόμη σήμανση θεωρείται και κάθε άλλο μέσο που διευκολύνει στην ασφαλή διακίνηση και πληροφόρηση, όπως φωτεινά και ηχητικά σήματα, διαφοροποιήσεις υλικών μέσω χρώματος και / ή υφής, σχέδια, προπλάσματα κ.ά..

Ανάλογα με τη θέση και τη μορφή της, η σήμανση μπορεί να είναι:

- Πινακίδα
- Επιδαπέδια
- Φωτεινή / ηχητική σήμανση
- Αστικός εξοπλισμός και οικοδομικά στοιχεία

Και ανάλογα με τη λειτουργία της διακρίνεται σε:

- διεύθυνσης: περιλαμβάνει βέλος που δείχνει προς συγκεκριμένη εξυπηρέτηση.
- τοποθεσίας: τοποθετείται όπου προσφέρεται μια εξυπηρέτηση.
- πληροφόρησης: ενημερώνει για υπάρχουσα λειτουργία ή εξυπηρέτηση, π.χ. χώρος στάθμευσης, ανελκυστήρας, χώρος υγιεινής κλπ.
- προσανατολισμού: σχέδιο ή σκαρίφημα (σε κάτοψη) ή πρόπλασμα
- προειδοποίησης: ενημερώνει για την προσέγγιση σε επικίνδυνα σημεία ή λειτουργία

2.2.7.1 Πινακίδες

Οι πινακίδες σήμανσης πρέπει να ακολουθούν όσον αφορά στο σχήμα και στο χρώμα τις διεθνείς, ευρωπαϊκές και εθνικές προδιαγραφές.

Σχήμα:

- **Ορθογώνιο:** πληροφόρηση
- **Τριγωνικό:** προειδοποίηση
- **Κυκλικό:** απαγόρευση

Χρώμα:

- **Πράσινο:** ασφαλές
- **Κίτρινο:** κίνδυνος
- **Κόκκινο:** επείγουσα κατάσταση

Τα χρώματα αυτά αναφέρονται σε χρωματισμό υποβάθρου (φόντο). Το κίτρινο μερικές φορές είναι ένδειξη παρεχόμενων υπηρεσιών και εμφανίζεται και σε πινακίδες πληροφόρησης. Να σημειωθεί πως τα άτομα με προβλήματα στην όραση αντιλαμβάνονται καλύτερα τις μεγάλες χρωματικές – τονικές αντιθέσεις.

Όσον αφορά τις θέσεις των πινακίδων, όταν τοποθετούνται σε επαφή και παράλληλα με τους τοίχους πρέπει να βρίσκονται σε ύψος 1.40μ - 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 σε εξωτερικούς χώρους εκτός διαδρομών κίνησης του κοινού, μπορούν να βρίσκονται σε ύψος 1.40μ – 3.50μ. 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. Γενικά οι πινακίδες πρέπει να είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την κυκλοφορία και να μην προκαλούν ατυχήματα.

Το κείμενο εντός των σημάνσεων θα πρέπει να είναι σύντομο και κατανοητό, ενώ η γραμματοσειρά να είναι τα Helvetica Sans Serif, κανονικά και μεσαία, μικρά και / ή κεφαλαία (ανάλογα με το μέγεθος του κειμένου και την απόσταση από την οποία διαβάζονται). Το ύψος των γραμμάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 15χλστ. Σε πινακίδες σε εξωτερικούς χώρους να μην είναι μικρότερο των 100χλστ (δυνατότητα ανάγνωσης από απόσταση 3μ.). Γενικώς το μέγεθος των γραμμάτων και συμβόλων καθορίζεται από την απόσταση που απαιτείται για να είναι αναγνώσιμα και κατανοητά.

Τα σύμβολα και πικτογράμματα που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι τυποποιημένα και κατανοητά. Το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης είναι τυποποιημένο και ο σχεδιασμός του πρέπει να ακολουθεί το σχετικό σχήμα που επισυνάπτεται. Πρέπει να συνοδεύεται από επεξηγηματικό κείμενο ή άλλο σχέδιο ή σύμβολο. Οι ελάχιστες διαστάσεις του πλαισίου του δεν πρέπει να είναι μικρότερες από 7,5x7,5εκ. Όταν εμφανίζεται σε σήμανση χαμηλά (1.40μ - 1.60μ.) είναι συνήθως 10x10εκ.

Η σήμανση που βρίσκεται σε ύψος 1,40μ – 1,60μ. πρέπει να έχει χαρακτήρες και σύμβολα ανάγλυφα, έξαρσης 1,00 – 1,50χλστ ώστε να γίνεται αντιληπτή από τα άτομα με μειωμένη όραση. Πρέπει δε να συνοδεύεται από γραφή Braille.

Τέλος θα πρέπει να φωτίζονται ικανοποιητικά και να μην προκαλούν αντανακλάσεις. Επίσης να μην τοποθετούνται πίσω από γυαλί ή παραπλήσιο υλικό. Πρέπει να είναι κατασκευασμένες από υλικά αντοχής και να μπορούν εύκολα να αλλαχθούν, καθαρισθούν και επιδιορθωθούν.

2.2.7.2 Επιδαπέδια σήμανση

Η επιδαπέδια σήμανση είναι απαραίτητη για τα άτομα που αντιμετωπίζουν προβλήματα όρασης και επιτυγχάνεται με την αλλαγή της υφής του δαπέδου και με την έντονη χρωματική αντίθεση.

2.2.7.3 Σήμανση αστικού εξοπλισμού

Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού πρέπει να εμφανίζονται πάντοτε με το ίδιο χρώμα και σχήμα (δηλ. να είναι τυποποιημένα) και να έχουν τον ίδιο τρόπο χωροθέτησης (π.χ. γραμματοκιβώτια, καλάθια απορριμμάτων, παγκάκια κλπ). Χρωματικές ενδείξεις στο ύψος των ματιών βοηθούν τα άτομα με μειωμένη όραση να κινούνται με ασφάλεια στο δομημένο περιβάλλον και να χρησιμοποιούν σωστά τον αστικό εξοπλισμό. Στα κτίρια η αναγνώριση των ανοιγμάτων γίνεται με την χρήση έντονης χρωματικής – τονικής αντίθεσης τοίχου (κατά προτίμηση ανοιχτό χρώμα) και κάσας (κατά προτίμηση σκούρο χρώμα).

2.2.7.4 Φωτεινή - ηχητική σήμανση

Φωτεινοί και ηχητικοί σηματοδότες τοποθετούνται στις διαβάσεις των πεζών και θα πρέπει να παρέχουν ικανό χρόνο για την διέλευση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Το ηχητικό κύμα που εκπέμπεται θα πρέπει να είναι τριών συχνοτήτων (στάση, κίνηση, προειδοποίηση), πλήρως διακριτό από τους ήχους της οδικής κυκλοφορίας και τυποποιημένο ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής διέλευση των τυφλών.

Ακόμη πρέπει να τοποθετούνται φωτεινές και ηχητικές σημάνσεις για μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια (π.χ. έργα στο οδόστρωμα ή πεζοδρόμιο).

2.2.8 Κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό

Ως κτίρια που χρησιμοποιούνται από το κοινό ορίζονται τα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή δομικά έργα ή υπαίθριοι χώροι που περιορίζονται από δομικά στοιχεία και χρησιμοποιούνται από το κοινό για κοινωνικές, οικονομικές, εμπορικές, θρησκευτικές, επιστημονικές, εκπαιδευτικές, πολιτιστικές, ψυχαγωγικές ή αθλητικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, καθώς επίσης και για προσωρινή διαμονή και αναμονή συγκοινωνιακών μέσων. Στις παραπάνω κατηγορίες εντάσσονται:

- τα κτίρια των δημοσίων υπηρεσιών
- οι εγκαταστάσεις άθλησης
- οι εγκαταστάσεις κοινωνικών, πολιτιστικών και επιστημονικών εκδηλώσεων
- οι εγκαταστάσεις θεαμάτων
- οι εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής
- οι εκθεσιακοί χώροι
- οι χώροι διδασκαλίας
- τα κτίρια με εμπορική χρήση
- οι εγκαταστάσεις προσωρινής διαμονής
- οι εγκαταστάσεις υγείας και πρόνοιας
- τα κτίρια ειδικών χρήσεων

Κατά συνέπεια για τα παραπάνω κτίρια κρίνεται απαραίτητο πως θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα ευρύτερο δίκτυο προσβασιμότητας το οποίο θα εξασφαλίζει την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία από και προς αυτά, όπως επίσης και την ασφαλή και άνετη είσοδο και έξοδο τους σε αυτά. Πέρα επομένως από την εξασφάλιση των απαραίτητων γεωμετρικών και κατασκευαστικών χαρακτηριστικών των

διαδρομών αυτών, όπως επίσης και των στοιχείων αστικού εξοπλισμού και της σχετικής σήμανσης, θα πρέπει:

- Τουλάχιστον η κεντρική είσοδος των κτιρίων που χρησιμοποιούνται από κοινό και η είσοδος από τους υπόγειους χώρους στάθμευσης - εφόσον προβλέπονται τέτοιοι στο κτίριο - θα πρέπει να είναι προσβάσιμοι
- Σε στρατηγικά σημεία και κοντά στην κυρία είσοδο, στο ίδιο με αυτήν επίπεδο, θα κατασκευάζονται ράμπες, ανελκυστήρες ή οποιοδήποτε άλλο μηχανικό μέσο για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών
- Όπου προβλέπονται πάγκοι υποδοχής (reception) ή γκισέ συναλλαγής με το κοινό, τμήμα αυτών μήκους τουλάχιστον 1.00μ θα κατασκευάζεται σε ύψος 0.80μ από το δάπεδο, ενώ όπου προβλέπονται τηλεφωνικοί θάλαμοι θα κατασκευάζονται με την συσκευή και τα χειριστήρια σε ύψος 0,90 – 1,20μ από το δάπεδο.

2.2.8.1 Είσοδοι Κτιρίων

Οι είσοδοι των κτιρίων θα πρέπει να είναι προσβάσιμες ώστε να εξασφαλίζεται ο απαραίτητος βαθμός αυτονομίας στην κίνηση των χρηστών τόσο κατά την είσοδο όσο και κατά την έξοδό τους.

Η προσπέλαση από το οδόστρωμα στο πεζοδρόμιο, όσο και από το πεζοδρόμιο στην είσοδο πρέπει να γίνεται στο ίδιο επίπεδο. Τυχόν ανισοσταθμίες μεταξύ οδοστρώματος – πεζοδρομίου αντιμετωπίζονται με την κατασκευή "σκάφης", πλάτους 1,50μ τουλάχιστον και κλίσης 5%, της οποίας η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης, ενώ αυτές μεταξύ πεζοδρομίου – εισόδου με κεκλιμένο επίπεδο "ράμπα", κλίσης 5%, ή με αναβατόριο, που θα κατασκευάζονται σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων" και "Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών".

Η είσοδος στο κτίριο πρέπει να γίνεται με θύρα με συρόμενα επάλληλα φύλλα ανοιγόμενα αυτόματα (με φωτοκύτταρα και ταχύτητα ανοιγο - κλεισίματος 0,50μ/δευτερόλεπτο) ή χειροκίνητα (θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέγιστη δύναμη που απαιτείται για το άνοιγμα της θύρας τα 15 Newtons) ή με απλές ανοιγόμενες θύρες πλάτους 1.20μ. Σε περίπτωση που υπάρχουν περιστρεφόμενες θύρες (οι οποίες γενικά πρέπει να αποφεύγονται) θα πρέπει παραπλεύρως αυτών να κατασκευάζονται οπωσδήποτε απλές ανοιγόμενες θύρες, πλάτους 1.20μ, για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων.

Οι κοινοί ανεμοφράκτες δεν εμποδίζουν την είσοδο και έξοδο των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων, εφόσον τα θυρόφυλλά τους διαθέτουν το απαραίτητο πλάτος και απαιτούν για το άνοιγμά τους μέγιστη δύναμη μέχρι 15 Newtons. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζεται, στο εσωτερικό του ανεμοφράκτη ο απαραίτητος ελεύθερος χώρος διαμέτρου 1,50μ για πιθανή στροφή του αμαξιδίου.

Οι θύρες εισόδου, εφόσον είναι αδιαφανείς, θα πρέπει να φέρουν κατακόρυφο φεγγίτη που θα επιτρέπει τον έλεγχο της κίνησης από την πίσω πλευρά της θύρας και χειρολαβή σχήματος D ή L. Πρέπει να αποφεύγεται η ύπαρξη κατωφλιών, αλλά και οποιουδήποτε άλλου στοιχείου (σχάρα κλπ), που να προεξέχει ή να βυθίζεται στο δάπεδο περισσότερο από 2εκ. ενώ ο εξοπλισμός εισόδου θα πρέπει να βρίσκεται σε ύψος 0,90 – 1,20 μ από το δάπεδο.

Είναι απαραίτητο οι θύρες και τα κασώματά τους να είναι σε έντονη χρωματική αντίθεση με την παράπλευρη τοιχοποιία, ενώ το ίδιο θα πρέπει να συμβαίνει και μεταξύ θυρόφυλλου και χειρολαβής.

Σε περίπτωση υαλοθυρών να τοποθετούνται επί των φύλλων της θύρας ειδικές ενδείξεις, σε ύψος 1,40 - 1,60μ από το δάπεδο και σε έντονα χρώματα, για την διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα στην όραση.

2.2.8.2 Υπόγειοι χώροι στάθμευσης

Όπου προβλέπονται υπόγειοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν ειδικές θέσεις για τα αυτοκίνητα των ατόμων με αναπηρίες κατάλληλα διαμορφωμένες και σημασμένες σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην στάθμη εδάφους.

Τα συστήματα ελέγχου των εισόδων των χώρων στάθμευσης δεν πρέπει να εμποδίζουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους αυτούς.

Η είσοδος των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους στάθμευσης θα γίνεται από το εσωτερικό των κτιρίων με χρήση ανελκυστήρα (που θα κατασκευάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές).

Οι θέσεις στάθμευσης που προορίζονται για άτομα με αναπηρίες θα φέρουν το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων (ΔΣΠΑ) αποτυπωμένο αφενός στο έδαφος και αφετέρου ανηρτημένο πάνω από την αντίστοιχη θέση, σε ύψος τουλάχιστον 2,20μ από το δάπεδο, ή στον τοίχο. Οι διαδρομές που θα ακολουθούν τα άτομα με αναπηρίες από τις θέσεις στάθμευσης μέχρι τον ανελκυστήρα, θα επισημαίνονται με το ΔΣΠΑ ακολουθούμενο από ένα βέλος αποτυπωμένο στο δάπεδο και ταυτόχρονα τοποθετημένο στους τοίχους ή τα υποστυλώματα ή όπου αυτό δεν είναι δυνατόν ανηρτημένο από την οροφή σε 2,20μ από το δάπεδο, σε έντονη χρωματική αντίθεση με τον υπόλοιπο χώρο, ώστε να γίνεται εύκολα αντιληπτό από τα άτομα με προβλήματα στην όραση.

Οι διαδρομές αυτές, αλλά και οι θέσεις στάθμευσης των ατόμων με αναπηρίες, θα φωτίζονται με άπλετο φωτισμό και θα είναι εξοπλισμένες με φωτισμό ασφαλείας σε όλο το μήκος τους. Το ΔΣΠΑ θα τοποθετείται επίσης επί του θυρόφυλλου του ανελκυστήρα, που οδηγεί στους χώρους στάθμευσης, σε όλους τους ορόφους.

2.2.9 Κοινόχρηστοι χώροι

Όσον αφορά τους κοινόχρηστους χώρους², θα πρέπει να είναι προσβάσιμοι από όλους τους χρήστες, και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα. Απαραίτητες προϋποθέσεις γι' αυτό είναι:

- η ύπαρξη διαδρόμων κυκλοφορίας καθαρού πλάτους τουλάχιστον 1.50μ,
- η ύπαρξη θυρών πλάτους 0.90μ από κάσα σε κάσα, ανοιγόμενων με μέγιστη απαιτούμενη για το άνοιγμά τους δύναμη τα 15 Newtons ή συρόμενων, που θα φέρουν κατακόρυφο φεγγίτη όπου
- επιτρέπεται από την χρήση τους για τον έλεγχο της κίνησης από την πίσω πλευρά της θύρας και χειρολαβή σχήματος L ή D,
- η ύπαρξη ελεύθερων από κάθε εμπόδιο χώρων, διαμέτρου 1.50μ, για την περιστροφή αμαξιδίων,
- η πρόβλεψη ελεύθερων χώρων, διαστάσεων εκάστου 0.80 X 1.30μ, για την στάθμευση αμαξιδίων όπου προβλέπονται αντίστοιχα καθιστικά αναμονής του κοινού - αλλά και ειδικών θέσεων με σκληρά καθίσματα βάθους 0.40μ και ύψους 0.55 – 0.60μ με στηρίγματα χεριών για τα άτομα με προβλήματα στην κίνηση. Σε περιπτώσεις αμφιθεατρικών αιθουσών θα πρέπει να προβλέπονται θέσεις για τους χρήστες αμαξιδίων στην πρώτη σειρά των επίπεδων τμημάτων ή στην τελευταία σειρά των

² κοινής χρήσης ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο

διαχωριστικών διαδρόμων των διαζωμάτων που καταλήγουν σε πόρτες εξόδου, με την κατασκευή αναδιπλούμενων ή αφαιρούμενων καθισμάτων ώστε στην θέση τους να τοποθετείται το αμαξίδιο. Και στην περίπτωση αυτή οι απαιτούμενες διαστάσεις του ελευθερούμενου χώρου είναι 0.80 X 1.30μ κατ' ελάχιστον.

- η αποφυγή υψομετρικών διαφορών σε οποιαδήποτε στάθμη και η κάλυψή τους - όπου είναι αδύνατη η αποφυγή τους - με ράμπες μέγιστης κλίσης 5% ή με κάποιο σύστημα ανύψωσης, όπως αυτά περιγράφονται στις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων" και "Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών",
- η κατασκευή κλιμάκων -όπου απαιτούνται αυτές- με δύο κατ' ελάχιστον βαθμίδες και οι οποίες θα κατασκευάζονται σύμφωνα με την Οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Κλίμακες ή σκάλες",
- η κατασκευή αντιολισθηρών, ομοιογενών, σταθερών δαπέδων εύκολων στον καθαρισμό και την συντήρηση, με μικρή αντανakλαστικότητα, χωρίς σημεία εκτροπής των αμαξιδίων και των άλλων βοηθημάτων, χωρίς αρμούς διαμόρφωσης των δαπέδων σε τέτοιο μέγεθος που να δημιουργούν κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα των εμποδιζόμενων ατόμων και χωρίς κατώφλια αλλά και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο που να προεξέχει ή να βυθίζεται στο δάπεδο περισσότερο από 2εκ,
- η ύπαρξη τουλάχιστον μιας τουαλέτας ανά όροφο που θα εξυπηρετεί τους χρήστες αμαξιδίων αλλά θα λειτουργεί και σαν τουαλέτα "οικογενειακού τύπου" και θα κατασκευάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές

2.3 Νέος οικοδομικός κανονισμός (Άρθρο 26 & 27 του Ν.4067/9.4.2012)

Ο τίτλος και οι παρ. 1, 4, 5, 8 και 9 του άρθρου 26 του ν. 4067/2012 (Α' 79) τροποποιούνται και το περιεχόμενό τους παρουσιάζεται στο Άρθρο 119 του Ν. 4759/9.12.2020. Αντίστοιχα τροποποιούνται οι παρ. 2 και 4 του άρθρου 27 και προστίθενται οι παρ. 6 και 7 και το περιεχόμενό τους παρουσιάζεται στο Άρθρο 120 του Ν.4759/9.12.2020.

2.4 Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Άρθρο 119 & 120 του Ν.4759/9.12.2020)

Ο συγκεκριμένος νόμος σε συνέχεια του Νέου οικοδομικού κανονισμού επικεντρώνεται στην υποχρέωση διαμόρφωσης των απαραίτητων συνθηκών, εντός των κτιρίων συμπεριλαμβανομένων των υπαίθριων χώρων τους, για την **οριζόντια και κατακόρυφη, αυτόνομη και ασφαλής προσπέλασή τους από εμποδιζόμενα άτομα και άτομα με αναπηρία.**

Για τα νέα κτίρια, πλην κατοικιών, για τα οποία η άδεια δόμησης εκδίδεται μετά την έναρξη ισχύος του συγκεκριμένου νόμου (δηλ. 9 Δεκεμβρίου 2020), επιβάλλεται η εξασφάλιση της απρόσκοπτης προσπέλασης σε όλους τους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους, ενώ για τις κατοικίες επικεντρώνεται στους εξωτερικούς και εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους. Παράλληλα όμως, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η προοπτική εύκολης μετατρεψιμότητας των κατοικιών σε κατοικίες μελλοντικών χρηστών με αναπηρία/εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς να θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου. Τονίζεται επίσης, πως η εξυπηρέτηση των ατόμων θα πρέπει να ξεκινά από τη στάθμη του πεζοδρομίου και να φτάνει μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και εν συνεχεία στους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους των κτιρίων μέσω στοιχείων κατάλληλων προδιαγραφών, όπως ράμπες, αναβατόρια, ανελκυστήρες, με την πρόβλεψη προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο.

Όσον αφορά τα υφιστάμενα κτίρια που στεγάζονται φορείς του Δημοσίου ή έχουν χρήση συνάθροισης κοινού (π.χ. χώροι συνεδρίων, μουσείων, συναυλιών, αθλητικών ή πολιτιστικών συγκεντρώσεων, ναοί, θέατρα, κινηματογράφοι, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, καφεενεία, κέντρα διασκέδασης, αίθουσες αναμονής επιβατών, χώροι προσωρινής διαμονής, εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, κ.ά.) επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα με την προϋπόθεση ότι:

- δεν θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου
- δεν προκαλείται δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση για τον υπόχρεο ή τους υπόχρεους - εξαιρουμένων αυτών που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου
- δεν υπάρχουν κατασκευαστικοί ή και γεωμετρικοί περιορισμοί μεταξύ της στάθμης του εδάφους στην οικοδομική γραμμή και της επιφάνειας του πεζοδρομίου
- οι όροφοι πάνω από το ισόγειο έχουν αθροιστικά μεγαλύτερο μικτό εμβαδόν των 200 τ.μ. ή κάθε όροφος πάνω από το ισόγειο είναι μεγαλύτερος των 70 τ.μ.. Σε αυτήν την περίπτωση η προσβασιμότητα εξασφαλίζεται μόνο για τον ισόγειο όροφο.

Ειδικά μέριμνα επίσης θα πρέπει να δίνεται για τα κτίρια που υπάγονται σε κάποια ειδική διάταξη (παλαιότητα, ειδικά κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος, διατηρητέα κτίρια, κτιριακές υποδομές εντός παραδοσιακών οικισμών).

Για νομίμως υφιστάμενα κτίρια κατοικίας που δεν διασφαλίζουν προσβασιμότητα σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, επιτρέπεται η τοποθέτηση διάταξης (ράμπας ή αναβατορίου), που διασφαλίζει την πρόσβαση στα άτομα αυτά από το πεζοδρόμιο στους εξωτερικούς κοινόχρηστους χώρους, καθώς και στους λοιπούς εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους του ισόγειου και των λοιπών ορόφων υπέρ και υπό αυτό, εφόσον διαμένουν ως ιδιοκτήτες ή ένοικοι στα παραπάνω κτίρια, με απαραίτητη προϋπόθεση την εξασφάλιση της ασφάλειας των χρηστών, τη σύνταξη ή ενημέρωση της Ταυτότητας Κτιρίου και την κάλυψη των εξόδων κατασκευής από τα ενδιαφερόμενα άτομα. Η τοποθέτηση αναβατορίου για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών υπέρ του ενός ορόφου γίνεται βάσει τεχνικής μελέτης και ως προς μεν τη διαστασιολόγηση ακολουθεί τις τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών. Ως προς δε τη διαδικασία τοποθέτησης, αδειοδότησης και συντήρησης, ισχύουν τα αντίστοιχα που αφορούν σε ανελκυστήρες.

Όσον αφορά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών / οδεύσεις τυφλών / κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5% / προσβάσιμα μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών, στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων, σήμανσης, καθώς και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων. Σε πεζοδρόμια και σε πεζόδρομους και λοιπούς κοινόχρηστους χώρους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται πάντοτε η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών.

Τέλος αναφέρει πως οι ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων εφαρμόζονται στη σύνταξη, παρουσίαση της **μελέτης προσβασιμότητας, η οποία περιλαμβάνει την επίλυση**

των λειτουργικών, τεχνικών και μορφολογικών αντικειμένων ενός έργου, ώστε να διασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη, ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλής κίνηση ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων. Η Μελέτη Προσβασιμότητας αποτελεί μέρος της Αρχιτεκτονικής Μελέτης για κάθε νέο έργο και νέα μελέτη για κάθε υφιστάμενο κτίριο ή υπαίθριο δημόσιο χώρο το οποίο προσαρμόζεται ώστε να καταστεί προσβάσιμο. Η μελέτης προσβασιμότητας διακρίνεται σε:

- «Μελέτη Προσβασιμότητας Κτιριακού Έργου» αφορά στο κτίριο και τον περιβάλλοντα χώρο του και περιλαμβάνει τεχνική έκθεση, σχέδιο περιβάλλοντος χώρου, σχέδια κατόψεων και τομών και κατασκευαστικές λεπτομέρειες.
- «Μελέτη προσβασιμότητας υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων» αφορά στη μελέτη και ανάπλαση των εξωτερικών υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων και περιλαμβάνει τεχνική έκθεση, σχέδιο γενικής διάταξης, διάγραμμα κινήσεων οχημάτων, ποδηλάτων, οχημάτων μικροκινητικότητας, καθώς και πεζών και ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων και κατασκευαστικές λεπτομέρειες

2.5 Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφασης 52907)

Σύμφωνα με την συγκεκριμένη απόφαση το σύνολο των κοινόχρηστων χώρων που προορίζονται για την εξυπηρέτηση της πεζή μετακίνησης θα πρέπει να κατασκευάζονται ή να ανακατασκευάζονται ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία. Κρίσιμες παράμετροι είναι εξασφάλιση κατάλληλης κλίσης επιπέδων κίνησης και επαρκούς πλάτους. Δίνει επίσης ιδιαίτερη έμφαση στις προδιαγραφές του οδηγού όδευσης τυφλών.

2.5.1 Ελεύθερη ζώνη όδευσης

Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, **με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%.** Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ. η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο.

Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2.20μ. απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, σημάνσεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.) Στους πεζοδρόμους και μέχρι κλίσεως 20%, προβλέπεται ελεύθερη ζώνη με ελάχιστο πλάτος 3,50μ για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ατόμων με αναπηρία κ.λπ. που παραμένει ακάλυπτη καθ' ύψος σε όλο το μήκος και το πλάτος της.

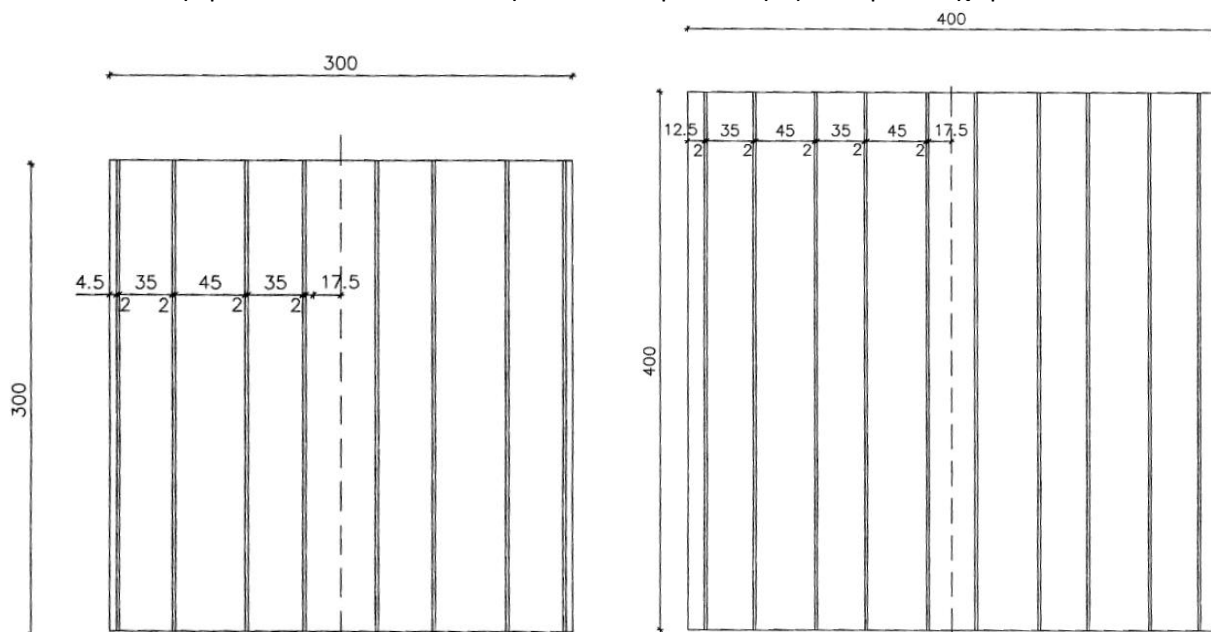
2.5.2 Οδηγός όδευσης τυφλών

Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Σε κάθε περίπτωση αποφεύγεται η διέλευση του οδηγού όδευσης τυφλών από φρεάτια Οργανισμών Κοινής Ωφελείας. Όπου αυτό δεν είναι δυνατό, μετά από έγκριση του Οργανισμού Κοινής Ωφελείας, το μεταλλικό κάλυμμα του φρεατίου επιστρώνεται με τις ειδικές πλάκες του οδηγού όδευσης τυφλών, διαφορετικά ο οδηγός διακόπτεται και συνεχίζεται μετά από το φρεάτιο. Σε περιπτώσεις χώρων όπου η επίστρωση αποτελείται από «πατημένο» χώμα ή άλλα παρόμοια υλικά καταβάλλεται κάθε προσπάθεια ώστε η καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα όρασης να διασφαλίζεται με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο όπως χρήση εντοπίσιμων στοιχείων κατά μήκος της διαδρομής, ηχητικοί σηματοδότες.

Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και κατασκευάζεται από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης.

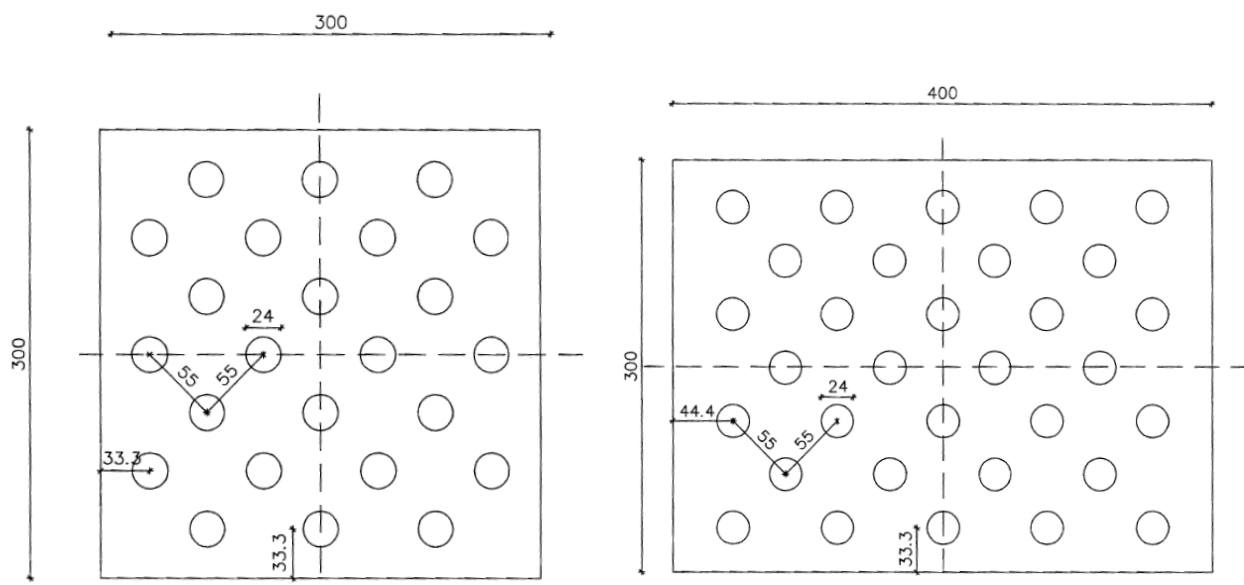
Σε γενικές γραμμές, οι πλάκες του οδηγού κατασκευάζονται από διάφορα υλικά, ωστόσο είναι υποχρεωτική η διαστασιολόγηση και το ανάγλυφό τους να συμμορφώνεται με τα παρακάτω:

- Πλάκες τετράγωνες και αντιολισθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ.
- Πλάκες ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες (τύπος Α: κατεύθυνση), οι οποίες τοποθετούνται με τις ρίγες παράλληλα με τον άξονα της κίνησης για να κατευθύνουν τα άτομα με προβλήματα όρασης στην πορεία τους. Οι πλάκες αυτές τοποθετούνται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, εφόσον αυτή έχει πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο του 1,50μ. Επιστρώνονται ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή ή προεξοχή κτηρίου σε ύψος μικρότερο των 2,20μ. Η ίδια απόσταση κρατείται και από οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο ή εξοπλισμό του χώρου.



Εικόνα 2-7: Κάτοψη τυπικού πλακιδίου οδηγού όδευσης τυφλών

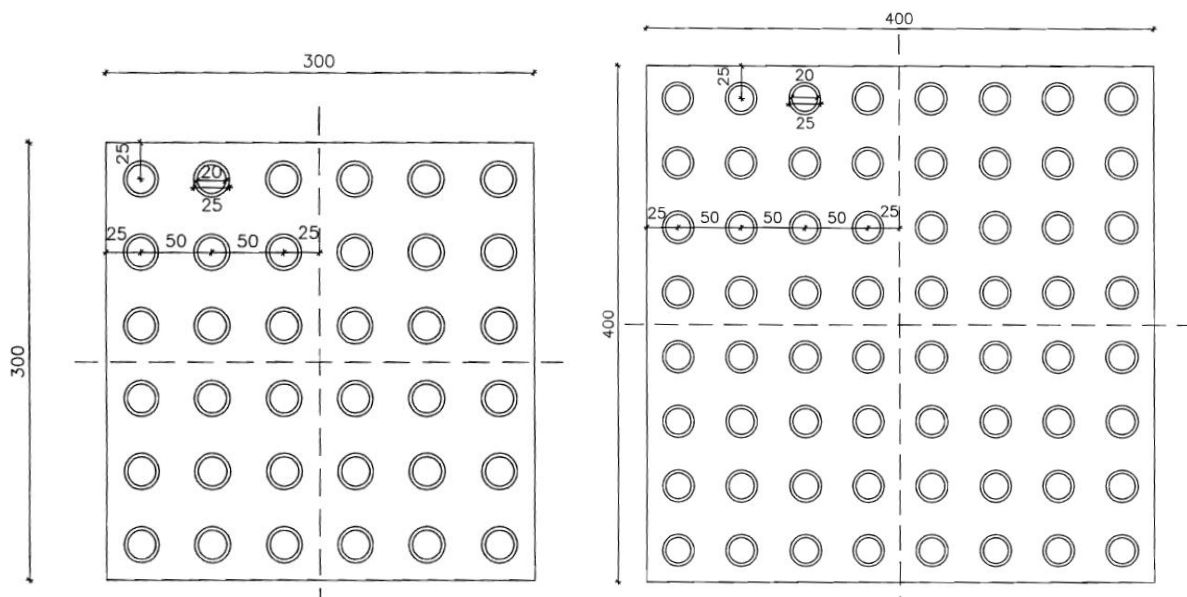
- Πλάκες φολιδωτές (τύπος Β: κίνδυνος) με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινο και πλάτους πάντα 0,30μ., οι οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο.



Εικόνα 2-8: Κάτοψη τυπικού πλακιδίου ειδοποίησης κινδύνου οδηγού όδευσης τυφλών

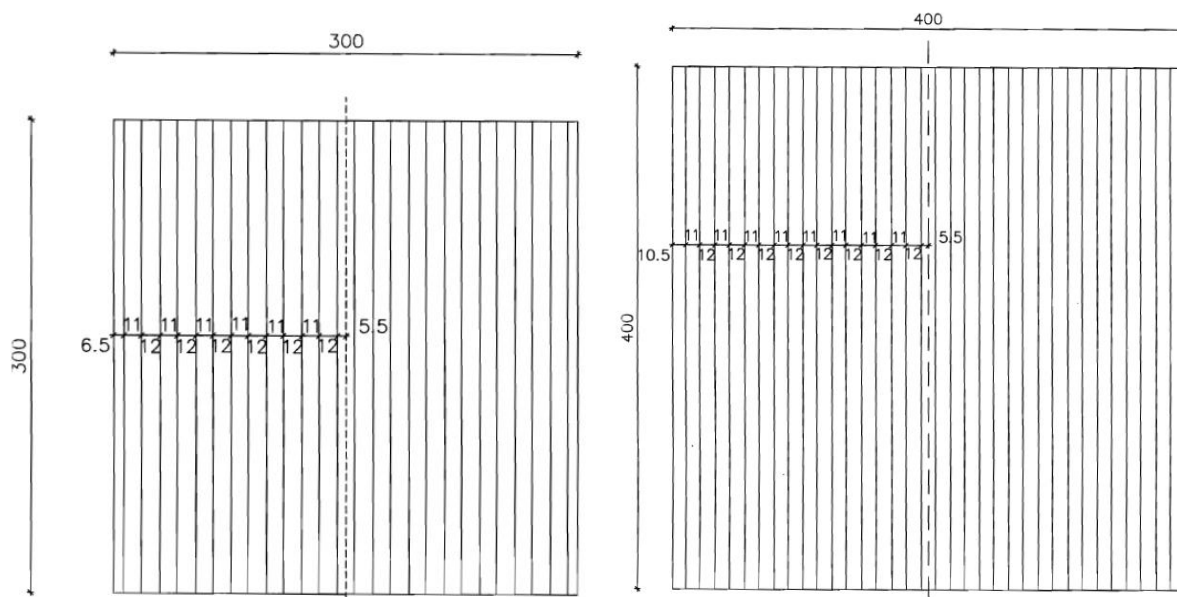
Οι πλάκες τοποθετούνται υποχρεωτικά:

- ο στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. Ειδικά στις ράμπες των πεζοδρομίων, τοποθετούνται μόνο στην απόληξη των ραμπών στην πλευρά προς το οδόστρωμα σε επαφή με το υποβαθμισμένο κράσπεδο,
- ο καθ' όλο το πλάτος των αντίστοιχων διαβάσεων. Το ίδιο εφαρμόζεται και στις διαχωριστικές νησίδες κυκλοφορίας.- καθ' όλο το πλάτος του ανοίγματος θυρών ανελκυστήρων, σε όλες τις στάθμες, σε απόσταση τουλάχιστον 0,30μ. από το άνοιγμα της θύρας
- ο κατά μήκος όλων των αποβάθρων σταθμών λεωφορείων, τρένων, μετρό, τραμ και προβλητών λιμένων και παραλιακών εν γένει διαμορφώσεων, σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβάθρων
- Πλάκες φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες (τύπος Γ: αλλαγή κατεύθυνσης) τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α.



Εικόνα 2-9: Κάτοψη τυπικού πλακιδίου ειδοποίησης αλλαγής κατεύθυνσης οδηγού όδευσης τυφλών

- Πλάκες ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες (τύπος Δ: εξυπηρέτηση), οι οποίες τοποθετούνται για να οδηγήσουν τα άτομα με προβλήματα όρασης σε σημεία εξυπηρέτησεων (στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ειδικές απτικές σημάσεις για άτομα με προβλήματα όρασης κ.λπ.) ή και σε εισόδους παρακειμένων υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα



Εικόνα 2-10: Κάτοψη τυπικού πλακιδίου ειδοποίησης εξυπηρέτησης οδηγού όδευσης τυφλών

Όπου υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών από πλάκες τύπου Α, μία τέτοια πλάκα τύπου Δ τοποθετείται δίπλα από αυτόν, με τις ρίγες πάντα κάθετα στην πλάκα όδευσης, προς την πλευρά της εξυπηρέτησης. Όπου δεν υπάρχει οδηγός κατεύθυνσης τέτοιες πλάκες τοποθετούνται με τις ρίγες πάντα κάθετα στην κίνηση σε όλο το πλάτος του πεζοδρομίου και μέχρι την είσοδο της υπηρεσίας ή το σημείο εξυπηρέτησης. Με πλάκες τέτοιου τύπου, με τις ρίγες κάθετα στον άξονα

της κίνησης, επιστρώνονται και τα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες, σκάφες) όπου αυτά κατασκευάζονται, όπως σε διαβάσεις, νησίδες.

Επίσης είναι υποχρεωτική η χρήση του κίτρινου χρώματος για τις πλάκες κινδύνου.

2.5.3 Κεκλιμένα επίπεδα

Στους κοινόχρηστους χώρους οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ.

Ειδικότερα στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευάζονται εγκαρσίως του πεζοδρομίου κεκλιμένα επίπεδα με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Όπου τεχνικά δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί κλίση της ράμπας πεζοδρομίου μέχρι 5% ή ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται μέγιστη κλίση της ράμπας μέχρι 8%.

Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά. Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη.

Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων διακόπτονται για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ. ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: κίνδυνος.

2.5.4 Επιστρώσεις δαπέδων

Οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων θα πρέπει να διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντλιοισθηρές, και να έχουν επιμελές αρμολόγημα.

Γενικά απαγορεύεται να έχουν ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου. Επιπρόσθετα απαγορεύεται η τοποθέτηση εσχάρων εντός του οδηγού όδευσης τυφλών, ενώ όπου χρησιμοποιούνται εσχάρες (εκτός οδηγού όδευσης τυφλών) είναι ισόπεδες με το παρακείμενο δάπεδο και οι ράβδοι τους πρέπει να δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.).

Λάκκοι φύτευσης δέντρων καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα, τα στοιχεία της οποίας δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του 0,01μ. Εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό αντί της κάλυψής τους να οριοθετούνται με περίζωμα ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ.

2.5.5 Αστικός εξοπλισμός

Ο εξοπλισμός των κοινόχρηστων χώρων (παγκάκια, κάδοι, στάσεις κ.ά.) όπως και φυτεύσεις δέντρων θα πρέπει να τοποθετούνται εκτός της ζώνης όδευσης τυφλών. Στοιχεία εξοπλισμού που επιτρέπεται η τοποθέτησή τους σε ύψος μικρότερο των 2,20μ θα πρέπει να επισημαίνονται επί του δαπέδου με υπερύψωση αυτού κατά 0,10μ.

Όσον αφορά τα προστατευτικά εμπόδια κατά μήκος της των πεζοδρομίων, θα πρέπει να κατασκευάζονται από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 0,80μ 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.

2.5.6 Χώροι στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία

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. 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 4,50μx6,60μ.

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. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

2.6 Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699)

Για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσαρμογών ώστε τα κτίρια να καταστούν προσβάσιμα βάσει των διατάξεων του άρθρου 26 του Ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» θα πρέπει να εξεταστούν κατά σειρά τα κάτωθι θεματικά πεδία:

I. Προσέγγιση - Είσοδος

II. Οριζόντια κυκλοφορία

III. Κατακόρυφη κυκλοφορία

IV. Εξυπηρετήσεις – εξοπλισμός

Πρωταρχικό στόχο κατά την υλοποίηση προσαρμογών αποτελεί η ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών, συνεπώς και όλων των κατηγοριών ατόμων με αναπηρίες. Σε περίπτωση όμως αποδεδειγμένης αδυναμίας ικανοποίησης των αναγκών κάποιας κατηγορίας εξ αυτών, θα πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίζεται η ικανοποίηση των αναγκών όλων των υπολοίπων κατηγοριών.

Οι απαιτούμενες προσαρμογές σε υποδομές υφιστάμενες προ της ισχύος του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού θα πρέπει να στοχεύουν κατά προτεραιότητα στη διασφάλιση προσβάσιμης εισόδου από τους κοινόχρηστους χώρους του οικιστικού ιστού, απρόσκοπτης οριζόντιας και κατακόρυφης κυκλοφορίας στο μεγαλύτερο δυνατό μέρος του κτιρίου συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης σήμανσης, δημιουργίας ενός τουλάχιστον προσβάσιμου χώρου υγιεινής στο κτίριο με κοινή χρήση ανδρών/γυναικών, σύμφωνα με τις Οδηγίες σχεδιασμού Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για Όλους» και πρόβλεψης χώρων αναμονής σε έκτακτες περιπτώσεις. Επιπλέον των παραπάνω, οι απαιτούμενες προσαρμογές για κτίρια Δημοσίων ή Ιδιωτικών Οργανισμών, βάσει του προτύπου ΕΛΟΤ 1439:2012 «Οργανισμός φιλικός σε πολίτες με αναπηρία - Απαιτήσεις και συστάσεις» οι απαιτούμενες προσαρμογές ως προς τις κτιριακές υποδομές των υφιστάμενων

δομών που αναφέρονται στην παρ. 4 του άρθρου 26, του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού οφείλουν να ακολουθούν κατ' ελάχιστον τις προδιαγραφές

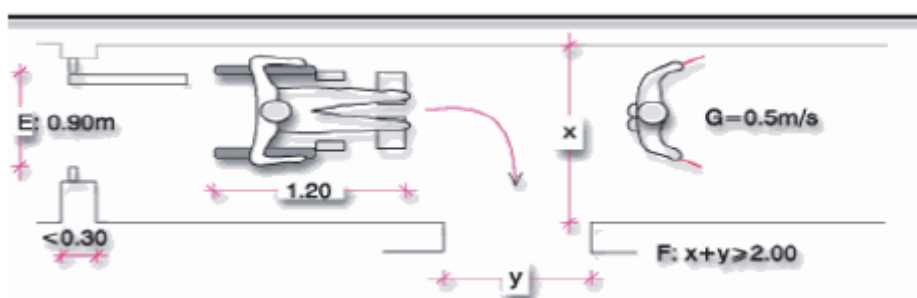
Πίνακας 2-1: Απαιτούμενες προσαρμογές για κτίρια Δημοσίων ή Ιδιωτικών Οργανισμών

| Είδος οργανισμού | Μέγεθος οργανισμού | Προσβάσιμη σήμανση | Υποδομές προς διασφάλιση |
|------------------|--|--------------------|--|
| Μικρός | ≤10 εργαζόμενοι και ≤100,00μ ² μικτό εμβαδόν | Ναι | <ul style="list-style-type: none"> Προσβάσιμη είσοδος Εύλογες προσαρμογές Οριζόντια ή/και κατακόρυφη κυκλοφορία σε τμήμα των χώρων Προσβάσιμος χώρος υγιεινής, |
| Μεγάλος | >10 εργαζόμενοι ή >100,00μ ² μικτό εμβαδόν (ισχύει το ισχυρότερο κριτήριο) | Ναι | <ul style="list-style-type: none"> Προσβάσιμη είσοδος Οριζόντια και κατακόρυφη κυκλοφορία Προσβάσιμες εξυπηρετήσεις ανά όροφο Προσβάσιμοι εξοπλισμοί για χρήση κοινού (π.χ. τηλέφωνα, ψύκτες, ΑΤΜ κ.λπ.) Υποδομές διαφυγής σε έκτακτη ανάγκη |

2.6.1 Προσβάσιμες διαδρομές

Σε κάθε προσβάσιμη διαδρομή πρέπει να εξασφαλίζεται:

- α. ελάχιστο καθαρό πλάτος 0,90μ., ελεύθερο από παντός είδους εμπόδια (εξοπλισμοί, μόνιμα ή προσωρινά αποθηκευμένα υλικά κ.λπ.) καθ' όλο το μήκος της και ελεύθερο καθαρό ύψος 2,20μ.,
- β. δημιουργία ενός τουλάχιστον «χώρου περιστροφής αναπηρικού αμαξιδίου» ελάχιστης διαμέτρου 1,50μ., ελεύθερο παντός εμποδίου. Ο «χώρος περιστροφής αναπηρικού αμαξιδίου» μπορεί να ταυτίζεται με πλατύσκαλο ή να εξασφαλίζεται στον προθάλαμο / διάδρομο του κτιρίου,
- γ. ότι το άθροισμα του καθαρού πλάτους της διαδρομής, με το καθαρό πλάτος του καθέτου σε αυτή διαδρομού/ανοίγματος, όπου πρόκειται να εισέλθει το αναπηρικό αμαξίδιο, να είναι μεγαλύτερο ή ίσο των 2,00μ. προκειμένου για την δυνατότητα στροφής από τον χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου κατά 90ο (π.χ. για να εισέλθει σε κάθετο διάδρομο ή άλλο χώρο κ.λπ.).



Εικόνα 2-11: Απαιτούμενες διαστάσεις για στροφή αμαξιδίων κατά 90°

2.6.2 Προσβάσιμη είσοδος

Κύρια και βοηθητική είσοδος: Θα πρέπει να καταστεί προσβάσιμη η κύρια είσοδος του κτιρίου. Σε δεύτερο χρόνο και εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν εξετάζεται η δυνατότητα προσβάσιμης εισόδου από δευτερεύουσα είσοδο.

Είσοδοι κτιρίων με μία ή δύο βαθμίδες: Στην περίπτωση υφιστάμενης κύριας εισόδου κτιρίου με 1 ή 2 βαθμίδες, προκειμένου αυτή να είναι προσβάσιμη, από τον περιβάλλοντα χώρο ή το παρακείμενο πεζοδρόμιο καταβάλλεται κάθε προσπάθεια κάλυψης της υψομετρικής διαφοράς με κεκλιμένο επίπεδο - ράμπα επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%, εφόσον υπάρχει επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, ή επαρκής χώρος στην πρασιά.

- Σε περίπτωση που η είσοδος του κτιρίου βρίσκεται σε πεζοδρόμιο πλάτους <1,00μ., όπου η κατασκευή ράμπας είναι απαγορευτική, η κάλυψη της υψομετρικής διαφοράς πραγματοποιείται με:
 - Υπερύψωση του πεζοδρομίου στο ύψος της εισόδου και σε όλο το μήκος της με δημιουργία «πλατυσκάλου» εισόδου και εν συνεχεία χαμήλωμα» του πεζοδρομίου σε όλο το πλάτος του, με την προϋπόθεση ότι (α) η θύρα εισόδου βρίσκεται σε εσοχή τέτοιου πλάτους το οποίο αθροιζόμενο με το πλάτος του πεζοδρομίου επιτρέπει τον ελιγμό αναπηρικού αμαξιδίου (Φ1,50μ.) και (β) ότι το κεκλιμένο επίπεδο - ράμπα που δημιουργείται δεν παρακωλύει την είσοδο/έξοδο στα παρακείμενα κτίρια ανεξάρτητα από τη χρήση τους, ούτε και σε παρακείμενες εισόδους - εξόδους θέσεων στάθμευσης
- Σε περίπτωση που η είσοδος του κτιρίου βρίσκεται σε πεζοδρόμιο πλάτους >1,00μ. για την κάλυψη της υψομετρικής διαφοράς μπορούν να εφαρμόζονται κατά περίπτωση, οι εξής παρεμβάσεις:
 - Κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας παράλληλα με το κτίριο, επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%, υπό την προϋπόθεση ότι το εναπομένον ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερο ή ίσο με 0,90μ. και ότι η ράμπα δεν παρακωλύει την είσοδο / έξοδο ανεξάρτητα από τη χρήση τους, ούτε και σε παρακείμενες εισόδους - εξόδους θέσεων στάθμευσης.
 - Χρήση φορητής ράμπας κλίσης μέχρι 10% προκειμένου για μήκος μέχρι 1,00μ. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει επιπλέον να τοποθετείται σε σημείο προσβάσιμο από άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο κομβίο κλήσης, που θα ειδοποιεί για την παρουσία του, σε υπάλληλο μόνιμης στελεχωμένης θέσης εντός του κτιρίου. Το κομβίο πρέπει να σημαίνεται ευκρινώς με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (πικτόγραμμα με άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο).
 - Τοποθέτηση αναβατορίου πλατφόρμας κλίμακας.
 - Τοποθέτηση μηχανισμού πλατφόρμας, εφόσον αυτό είναι εφικτό, «χωνευτού» στο πεζοδρόμιο, με άδεια του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου. Η τελική επιφάνεια του μηχανισμού αυτού, όταν είναι βυθισμένος, θα είναι απόλυτα συνεπίπεδη με τις παρακείμενες επιφάνειες και δε θα δημιουργεί καμία εσοχή / εξοχή από αυτές

Είσοδοι με περισσότερες των δύο βαθμίδων: Στην περίπτωση υφιστάμενης κύριας εισόδου κτιρίου με περισσότερες από δύο βαθμίδες, προκειμένου αυτή να είναι προσβάσιμη, από τον περιβάλλοντα χώρο ή το παρακείμενο πεζοδρόμιο, κατά προτεραιότητα εφαρμόζονται τα παρακάτω:

- Ως πρώτη βέλτιστη λύση εξετάζεται καταρχάς η εξεύρεση κατάλληλης διαμόρφωσης - παρέμβασης με τυχόν τροποποιήσεις και διαμορφώσεις στο εσωτερικό του κτιρίου (υποβάθμιση πλατυσκάλου, ράμπα, τροποποιήσεις σε σκάλες κ.λπ.).
- Αν αυτό είναι τεχνικά αδύνατο, τότε μπορούν να εφαρμόζονται κατά περίπτωση, οι εξής παρεμβάσεις:
 - Σε περίπτωση επάρκειας χώρου βέλτιστη λύση είναι η κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%.

- Σε περίπτωση ανεπάρκειας απαιτούμενου χώρου για την κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας, διερευνάται η δυνατότητα δημιουργίας ή η χρήση τυχόν δεύτερης ισόπεδα χωρίς βαθμίδες.
- Σε περίπτωση μη ύπαρξης άλλης προσβάσιμης εισόδου, τοποθετείται αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα ή αναβατήριο πλατφόρμας «χωνευτό» στο πεζοδρόμιο.
- Εάν, τεκμηριωμένα, ούτε αναβατήριο ή αναβατήριο πλατφόρμας «χωνευτό» μπορεί να τοποθετηθεί, τότε -εφόσον στο κτίριο στεγάζεται υπηρεσία εξυπηρέτησης κοινού που δεν εμπίπτει στις εξαιρέσεις της παρ. 5 του άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 4067/2012) - θα πρέπει να εξεταστεί η μεταστέγαση της υπηρεσίας σε προσβάσιμο κτίριο ή η πρόβλεψη εναλλακτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία.

Προσβάσιμη είσοδος διαφορετική από την κυρία είσοδο: Σε περίπτωση ύπαρξης ή δημιουργίας προσβάσιμης εισόδου διαφορετικής από την κυρία είσοδο επιβάλλεται η πρόβλεψη κατάλληλης καθοδηγητικής σήμανσης που θα οδηγεί μέσω προσβάσιμης διαδρομής από την κύρια είσοδο σε αυτήν.

2.6.3 Κεκλιμένα επίπεδα ράμπες

Για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών (ειδικότερα στον υπαίθριο χώρο) εξετάζεται κατά προτεραιότητα (α) η κατασκευή - δημιουργία κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών, μόνιμων ή φορητών, με μέγιστη κλίση 5% (1:20), προκειμένου να εξασφαλίζεται κατά το δυνατόν η αυτόνομη εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία (β) η βελτίωση των υφιστάμενων κεκλιμένων επιπέδων βάσει των διατάξεων της παρούσας.



Εικόνα 2-12: Χρήση ράμπας από αναπηρικό αμαξίδιο

Όσον αφορά τις προτεινόμενες κλίσεις αυτές αναφέρονται αναλυτικά στις διατάξεις των Οδηγιών Σχεδιασμού Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για Όλους».

Ως «ωφέλιμο πλάτος» ενός κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας ορίζεται το καθαρό από εμπόδια και στοιχεία εξοπλισμού και εξυπηρέτησης πλάτος κίνησης (καθαρό πλάτος κίνησης χωρίς τους χειρολισθήρες, του κιγκλιδώματος, του στηθαίου κ.λπ.). Για ράμπες μήκους μεγαλύτερου των 10,00μ. επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος (πλατύσκαλου) ελάχιστου μήκους 1,50μ. και πλάτους κατ' ελάχιστο ίσο με το «ωφέλιμο πλάτος» του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας. Πλατύσκαλα επιβάλλεται να κατασκευάζονται στην αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας, καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής της διεύθυνσής της. Το ωφέλιμο πλάτος ενός κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας εξαρτάται από το συνολικό πλάτος αυτού, ωστόσο σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από 0,90μ. Για παράλληλη κίνηση ή/και διασταύρωση δύο χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων απαιτείται ελάχιστο ωφέλιμο πλάτος κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας 1,70μ.

Οι ράμπες θα πρέπει να φέρουν εκατέρωθεν στηθαίο ή κιγκλίδωμα ύψους 0,90μ. και περίζωμα (σοβατεπί) ύψους 0,05 - 0,10μ. Σε κάθε περίπτωση συνιστάται η τοποθέτηση διπλών χειρολισθήρων (ακόμα και σε

στηθαία ή επί τοίχων), σε ύψος 0,70 και 9,90μ. από τη στάθμη του τελικού δαπέδου για διευκόλυνση όλων των χρηστών (βαδίζοντων, ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων μικρού ύψους κ.λπ.). Σε περίπτωση κατασκευής κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας πλάτους μεγαλύτερου από 3,00μ πρέπει να τοποθετείται ενδιάμεσος χειρολισθήρας. Επισημαίνεται ότι, οι χειρολισθήρες διευκολύνουν τόσο τα άτομα με κινητική αναπηρία όσο και τυφλά άτομα.

Τέλος με βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621) Υπουργού ΠΕΚΑ η αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας σε εξωτερικούς χώρους σημαίνεται πάντα με πλακίδια τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα

Τέλος, το δάπεδο των κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών πρέπει να κατασκευάζεται από υλικό αντισlip, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στη χρήση και τις καιρικές συνθήκες προκειμένου για κεκλιμένα επίπεδα - ράμπες εξωτερικού χώρου, με μικρή αντανάκλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και τη συντήρηση.

2.6.4 Αναβατόρια

Αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν μέσο βελτίωσης της πρόσβασης σε υφιστάμενα κτίρια όταν δεν υπάρχει ή δεν είναι δυνατή η εγκατάσταση ανελκυστήρα επιβατών. Αντίστοιχα και για τα αναβατόρια κλίμακας. Τα αναβατόρια πλατφόρμας πρέπει να μεταφέρουν με ασφάλεια ένα άτομο με αναπηρικό αμαξίδιο.

Οι ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις αναβατορίου πλατφόρμας για κατακόρυφη κίνηση είναι 0,90x1,20μ και η απαιτούμενη ανυψωτική ικανότητα είναι 250 χιλιόγραμμα. Για αναβατόρια πλατφόρμας κλίμακας οι διαστάσεις πλατφόρμας μπορούν να είναι 0,80x1,00μ. (συνιστώμενες 0,90x1,20μ.) και η ανυψωτική ικανότητα 250 χιλιόγραμμα. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει εναλλακτική πρόσβαση μέσω κλίμακας, τότε το αναβατόριο θα πρέπει να δύναται να μεταφέρει και δεύτερο άτομο (συνοδό) και η πλατφόρμα να έχει ελάχιστες διαστάσεις 0,90x1,40μ. και ελάχιστη ανυψωτική ικανότητα 350 χιλιόγραμμα. Στα σημεία εισόδου-εξόδου πρέπει να διατίθεται ικανοποιητικός χώρος για άνετη προσέγγιση και ελιγμό αναπηρικού αμαξιδίου, ελάχιστων διαστάσεων 1,50x1,50μ. Συνιστάται η πρόβλεψη των σημείων εισόδου-εξόδου να είναι εκτός κύριων ροών κυκλοφορίας των χρηστών του κτιρίου. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η πρόβλεψη πλατφόρμας διαστάσεων 0,90x1,20μ. ή/και 0,90x1,40μ. ενδεχομένως να μην εξυπηρετεί άτομα σε ηλεκτρικό αμαξίδιο, το οποίο μπορεί να έχει μήκος 1,50 ή και 1,75μ., οπότε όπου είναι δυνατή η τοποθέτηση πλατφόρμας μεγαλύτερων διαστάσεων προτείνεται η χρήση της ώστε να εξυπηρετείται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός χρηστών του κτιρίου

Τα αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα, που καλύπτουν υψομετρική διαφορά άνω των 1,20μ. πρέπει να διαθέτουν πλευρική κάλυψη τύπου «φρεατίου». Εν γένει, προτείνεται η τοποθέτηση των αναβατορίων πλησίον κλιμάκων ώστε να διευκολύνεται η παράλληλη κίνηση των συνοδών των ατόμων με αναπηρία.

2.6.5 Ανελκυστήρες

Βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», ειδικά για την περίπτωση των υφιστάμενων προ της ισχύος του κτιρίων με συγκεκριμένες χρήσεις, που αναφέρονται αναλυτικά στο άρθρο 26, παρ. 4 αυτού, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η πρόβλεψη ανελκυστήρα με τις ελάχιστες

εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου 1,00X1,25μ, όπως προβλέπει το πρότυπο ΕΛΟΤ: EN 81-701 για ένα χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου.

2.6.6 Κλίμακες

Η κατασκευή κλιμάκων είναι πάντοτε αναγκαία για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, ανεξάρτητα από τυχόν μηχανικά μέσα κάλυψης αυτών ή ράμπες. Η ύπαρξη μεμονωμένων βαθμίδων στο χώρο καλό είναι να θεραπεύεται. Συνιστάται η κατασκευή κλιμακοστασίων παραπλεύρως των αντίστοιχων ραμπών ή μηχανικών μέσων κάλυψης των υψομετρικών διαφορών. Για τη βελτίωση της προσβασιμότητας υφιστάμενων κλιμακοστασίων δημοσίων κτιρίων και κτιρίων ειδικών χρήσεων, όλα τα κλιμακοστάσια ανεξαρτήτως αριθμού βαθμίδων θα εξοπλίζονται με συνεχή χειρολισθήρα που θα τοποθετείται σε ύψη 0,70 και 0,90μ. από την ακμή των βαθμίδων, θα εξέχει 0,30μ. στην αρχή και το τέλος της κλίμακας, θα συνεχίζεται στα πλατύσκαλα και θα τοποθετείται στις δύο πλευρές των κλιμακοστασίων.

Οι ακμές των βαθμίδων των κλιμακοστασίων, δημοσίων κτιρίων και κτιρίων ειδικών χρήσεων, θα επισημαίνονται με υλικό σε έντονη χρωματική αντίθεση με την επιστροφή των βαθμίδων. Η αρχή και το τέλος της κλίμακας θα επισημαίνονται επίσης με λωρίδες πλάτους 0,30μ. από πλάκες με έντονες φολίδες κίτρινου χρώματος τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ».

2.6.7 Σύγκριση μέσων κάλυψης υψομετρικών διαφορών

Ράμπες

Οι ράμπες αποτελούν το σύνηθες μέσο κάλυψης υψομετρικών διαφορών, αποτελούν δε την πιο άνετη και αξιόπιστη λύση. Η χρήση των ραμπών, όμως, συνιστάται σε εξωτερικούς χώρους, κυρίως λόγω του μεγάλου μήκους που απαιτείται για την επίτευξη των απαιτούμενων κλίσεων.

Σε εσωτερικούς χώρους οι ράμπες είναι εύχρηστες για την κάλυψη μικρών υψομετρικών διαφορών. Επισημαίνεται ότι, ράμπες πολύ μεγάλου μήκους θα πρέπει να αποφεύγονται. Ράμπες θα πρέπει να προβλέπονται ταυτόχρονα και πλησίον αντίστοιχων κλιμακοστασίων.

Αναβατόρια

Τα αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα είναι γενικά πολύ πιο εύκολο να τοποθετηθούν εκ των υστέρων σε υφιστάμενα κτίρια, δεδομένου ότι μπορούν να είναι ελεύθερα στο χώρο και επιφέρουν ουσιαστικά λιγότερες δομικές μετατροπές σε σχέση με ένα συμβατικό ανελκυστήρα επιβατών. Όμως, μεταφέρουν ένα άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο τη φορά και αναπτύσσουν – για λόγους ασφαλείας – πολύ μικρές ταχύτητες (0,15μ/sec) σε σχέση με τους ανελκυστήρες (0,25-1,00μ/sec ακόμη και 4,00μ/sec), οπότε είναι λιγότερο κατάλληλα για χρήση σε κτίρια με σημαντικό αριθμό επισκεπτών με κινητικές αναπηρίες.

Τα αναβατόρια κλίμακας με πλατφόρμα παρουσιάζουν επιπλέον το μειονέκτημα ότι καταλαμβάνουν ζωτικό χώρο στην κλίμακα όπου τοποθετούνται, μειώνοντας το ωφέλιμο πλάτος της όταν λειτουργούν, εμποδίζοντας έτσι την κίνηση του υπόλοιπου πληθυσμού του κτιρίου και ενδεχομένως τη διαφυγή του σε έκτακτες περιπτώσεις.

Τα αναβατόρια κλίμακας με κάθισμα πρέπει επίσης να αποφεύγονται σε κτίρια συνάθροισης κοινού δεδομένου ότι εξυπηρετούν μόνο άτομα με κινητικές αναπηρίες που μπορούν να βαδίσουν έστω και λίγο ενώ αποκλείουν άτομα με αδυναμία αυτόνομης κίνησης ή/και στήριξης. Εξυπηρετούν κυρίως ηλικιωμένα αυτοεξυπηρετούμενα άτομα ή ενδεχομένως προσωρινά τραυματίες με δυνατότητα κίνησης / στήριξης

Ανελκυστήρες

Οι ανελκυστήρες αποτελούν το καταλληλότερο μέσον κάλυψης υψομετρικών διαφορών δεδομένης της ικανότητάς τους να μεταφέρουν με ασφάλεια και ταχύτερα πολλά άτομα συγχρόνως. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να εξαντλείται κάθε προσπάθεια τοποθέτησής τους σε υφιστάμενα κτίρια σε εσωτερικούς ή/και εξωτερικούς χώρους αυτών.

2.7 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» - Αριθμ.οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887

Σύμφωνα με το τεύχος «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» του Υπουργείου Ενέργειας, για να μπορεί να χαρακτηριστεί μια διαδρομή πεζή μετακίνησης ως προσβάσιμη, θα πρέπει να πληροί μια σειρά από προϋποθέσεις και ελάχιστες προδιαγραφές που αφορούν όλα τα επί μέρους στοιχεία που συνθέτουν αυτό που ονομάζουμε «υποδομή πεζή μετακίνησης».

Να σημειωθεί πως οι υποδομές πεζή μετακίνησης αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του συστήματος μετακινήσεων στον αστικό χώρο και αναδεικνύουν τα χαρακτηριστικά του εκείνα που ευθυγραμμίζονται με τις κατευθύνσεις της βιώσιμης ανάπτυξης. Ωστόσο, δεν λειτουργούν απαραίτητα αυτόνομα, αλλά συνήθως αποτελούν τμήμα μιας ευρύτερης μετακίνησης που μπορεί να συνδυάζει ακόμα και πάνω από δύο μέσα μεταφοράς.

Κατά συνέπεια, η διαμόρφωση των ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών μιας διαδρομής πεζή μετακίνησης, είτε ως ανεξάρτητη και αυτόνομη υποδομή όσο και σε συνέργεια με άλλα μέσα, προκειμένου να πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις προσβασιμότητας θα πρέπει να εξασφαλίζει για:

- **πεζοδρόμια/πεζόδρομους/οδούς ήπιας κυκλοφορίας/πλατείες):**
 - ο **πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών**, σύμφωνα με την ΥΑ 52907/31.12.2009 (Β' 2621),
 - ο **δημιουργία επιφανειών ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντισιδηρών, με επιμελές αρμολόγημα**, που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας,
 - ο **οι σχάρες να τοποθετούνται εκτός της όδευσης τυφλών**, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με κενά μεταξύ των ράβδων τους μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.) ώστε να δημιουργούν πυκνό πλέγμα,
 - ο **η φύτευση των δένδρων**, να γίνεται **εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών**, οι **λάκκοι φύτευσης αυτών να καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα**, με τις ίδιες προδιαγραφές ως ανωτέρω. Εναλλακτικά εφόσον βρίσκονται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό να οριοθετούνται με περίζωμα (σοβατεπί) ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ,
 - ο **η τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού** (π.χ. παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστευλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων κ.λπ.) να γίνεται **εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών**. Οι ακμές

των στοιχείων πρέπει να είναι στρογγυλεμένες και θα πρέπει να εξυπηρετούν και άτομα με κάθε είδους αναπηρία,

- ο η ύπαρξη στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπόμενων προερχόντων στοιχείων (π.χ. ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια κ.λπ.), **εφόσον βρίσκονται σε ύψος < 2,20μ, πρέπει να σημαίνεται επί του δαπέδου με τρόπο ανιχνεύσιμο** από το λευκό μπαστούνι τυφλού ατόμου,
 - ο **δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων**, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων **κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών**. Κατ' εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οριοθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές,
 - ο πρόβλεψη **προσβάσιμης σήμανσης** σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- **διαβάσεις**
 - ο πρόβλεψη ραμπών καταλλήλων προδιαγραφών στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευασμένων εγκαρσώς του πεζοδρομίου, με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται ράμπες καταλλήλων 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,
 - ο πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης.
 - **νησίδες**
 - ο σε νησίδες με πλάτος > 3,00μ στα σημεία των διαβάσεων, διαμορφώνονται προσβάσιμες διαβάσεις, όπως περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο β,
 - ο σε νησίδες με πλάτος < 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων, δημιουργείται ισόπεδη με την διάβαση διακοπή πλάτους ίσο με το πλάτος της διάβασης, και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: “ΚΙΝΔΥΝΟΣ”,
 - ο πρόβλεψη **προσβάσιμης σήμανσης** σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
 - **προσβάσιμους χώρους πρασίνου/άλη**
 - ο πρόβλεψη προσβάσιμης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών,
 - ο πρόβλεψη 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),
 - ο πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού σύμφωνα με το κεφάλαιο 8 «Δημόσιοι χώροι υγιεινής» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ,
 - ο πρόβλεψη πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και ενγένηι υποδομές για χρήση κοινού,

- πρόβλεψη **προσβάσιμης σήμανσης** σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- **προσβάσιμους χώρους στάθμευσης**
 - πρόβλεψη ειδικών θέσεων για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/31.12.2009 υπουργικής απόφασης Υπουργείου ΠΕΚΑ,
 - πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα καταλλήλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο,
 - πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.
- **εισόδους κτιρίων**
 - πρόβλεψη για τήρηση των απαιτήσεων προσβασιμότητας σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 «Είσοδοι κτιρίων των οδηγίων «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠ.ΕΝ.
- **τη χρήση υλικών**
 - πρόβλεψη για υλικά κατασκευής σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία³

2.8 Σύνοψη τεχνικών προδιαγραφών για το χαρακτηρισμό διαδρομής πεζή μετακίνησης ως «προσβάσιμη»

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω από την παράθεση του θεσμικού πλαισίου προσβασιμότητας, προκύπτουν οι παρακάτω βασικές σχεδιαστικές αρχές με τις ελάχιστες προδιαγραφές που θα πρέπει να πληροί μια προσβάσιμη διαδρομή.

³ Τα υλικά θα εξειδικευτούν σε δεύτερο χρόνο κατά τη σύνταξη κατάλληλης αρχιτεκτονικής μελέτης

Πίνακας 2-2: Σύνοψη προδιαγραφών κατασκευής προσβάσιμων διαδρομών

| Ελάχιστα Γεωμετρικά Στοιχεία Πεζοδρομίου για διατομή >9,00μ | | |
|---|---|--|
| Παράμετρος | Γεωμετρία | Πηγή |
| Μικτό Πλάτος | 2,05 μ | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Αρχιτεκτονικές προεξοχές | 0,20 μ | |
| Ελεύθερη όδευση πεζών | 1,50 μ | |
| Σήμανση, κιγκλιδώματα, κράσπεδο | 0,35μ | |
| Ύψος ελεύθερης όδευσης | 2,20μ | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| Κατά μήκος κλίση | <12% | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Εγκάρσια κλίση | <4% | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | <2% | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| Ύψος πεζοδρομίου | <7-10 εκ. | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Κατασκευαστικά Στοιχεία Δαπέδου Πεζοδρομίου | | |
| Στρώση | Υλικό | Πηγή |
| Υπόβαση | 3 ^Α | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Υπόστρωμα | Σκυρόδεμα | |
| Επιφάνεια | <ul style="list-style-type: none"> • Ανθεκτικότητα • Αντιολισθηρότητα • Αντανακλαστικότητα • Αντοχή | |

| Ζώνη Εγκατάστασης Αστικού Εξοπλισμού | | | |
|--|---|--|--|
| Παράμετρος | | Γεωμετρία | Πηγή |
| Μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου | | +1,30μ στο ελάχιστο πλάτος | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Χώρος ανάπαυσης χρηστών εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού | | 0,80 X 1,30 ανά 100-200μ | |
| Ύψος χειρισμού αστικού εξοπλισμού | | 0,90 – 1,20μ | |
| Εμπόδια | | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρία | Κατασκευή | Πηγή |
| Λωρίδα επισήμανσης | 0,30-0,60μ | διαφορετική υφή και χρώμα | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Καθ' ύψος εμπόδιο | >2,20 μ | Επισήμανση στο έδαφος | |
| Προστατευτικά εμπόδια | ύψος 0,80μ 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 όραση | στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| Φύτευση | | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρία | Πηγή | |
| Ζώνη τοποθέτησης | + 0,50 – 0,70μ στο ελάχιστο πλάτος | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων | |
| Μεμονωμένο δέντρο | 1,00 X 1,00 μ | | |
| Κορμός δέντρου | Τουλάχιστον 0,50μ από το κράσπεδο | | |
| Σήμανση | | | |
| Παράμετρος | Κατασκευαστικά και λειτουργικά στοιχεία | | Πηγή |
| Επιδαπέδια | Αλλαγή υφής και χρωματικές αντιθέσεις | | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου |
| Πινακίδες | • Εκτός ελεύθερου πλάτους και ύψους της ζώνης όδευσης | | |

| | | |
|-----------------------------------|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • όταν τοποθετούνται σε επαφή και παράλληλα με τους τοίχους πρέπει να βρίσκονται σε ύψος 1,40μ – 1,60μ • Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εκτός διαδρομών κίνησης του κοινού, μπορούν να βρίσκονται σε ύψος 1,40μ – 3,50μ. • Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εντός διαδρομών κίνησης πρέπει η κάτω ακμή τους να απέχει 2,20μ. από το δάπεδο • Κατάλληλη σήμανση στο δάπεδο • Ικανοποιητικός φωτισμός • Κείμενο σήμανσης με γραμματοσειρά Helvetica Sans Serif, κανονικά και μεσαία, μικρά και / ή κεφαλαία. Ύψος γραμμάτων >15χιλ. • Το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης είναι τυποποιημένο . Πρέπει να συνοδεύεται από επεξηγηματικό κείμενο ή άλλο σχέδιο ή σύμβολο. Το σχετικό σχήμα που επισυνάπτεται , όμως, συμβολίζει την παρουσία προσβάσιμου κεκλιμένου επιπέδου και δεν χρειάζεται απαραίτητα να συνοδεύεται από κείμενο. Οι ελάχιστες διαστάσεις του πλαισίου του δεν πρέπει να είναι μικρότερες από 7.5x7.5εκ. Όταν <ul style="list-style-type: none"> • εμφανίζεται σε σήμανση χαμηλά (1.40μ - 1.60μ.) είναι συνήθως 10x10εκ • Η σήμανση που βρίσκεται σε ύψος 1,40μ – 1,60μ. πρέπει να έχει χαρακτήρες και σύμβολα ανάγλυφα, έξαρσης 1,00 – 1,50χλστ | Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Φωτεινοί και ηχητικοί σηματοδότες | Φωτεινό και ηχητικό σήμα στα σημεία διαβάσεων και στα σημεία ύπαρξης μόνιμων εμποδίων | |
| Σήμανση αστικού εξοπλισμού | Χρωματικές ενδείξεις στο ύψος των ματιών για τη υποβοήθηση ατόμων με μειωμένη όραση να κινούνται με ασφάλεια στο δομημένο περιβάλλον και να χρησιμοποιούν σωστά τον αστικό εξοπλισμό. Στα κτίρια η αναγνώριση των ανοιγμάτων γίνεται με την χρήση έντονης χρωματικής – τονικής αντίθεσης τοίχου (κατά προτίμηση ανοιχτό χρώμα) και κάσσας | |
| Διαβάσεις - Νησίδες | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Διαβάσεις | Τοποθέτηση ανά 100μ | |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| | Ελάχιστο πλάτος 2,50μ | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση STOP | |
| | Σε περίπτωση φωτεινού σηματοδότη προτείνεται και ηχητική σήμανση | |
| | Μηχανισμοί χειρισμού ηχητικής σήμανσης σε ύψος 0,90 -1,20μ | |
| Νησίδες | Σύνδεση στάθμης πεζοδρομίου με στάθμη του οδοστρώματος μέσω σκαφών πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, των οποίων η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| | Προτείνονται με πλάτος >1,50 σε περίπτωση δρόμου πλάτους >12,0μ | |
| | Σε περίπτωση νησίδας πλάτους <3,00μ προτείνεται η διακοπή της για πλάτος ίσο με αυτό της διάβασης και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ | |
| | Σε περίπτωση νησίδας πλάτους >3,00μ απαραίτητη η κατασκευή σκάφης | |
| | Επισήμανση αρχής και τέλους νησίδας με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Γεωμετρικά Στοιχεία Πεζοδρόμου | | |
| Παράμετρος | Μονάδα μέτρησης | Πηγή |
| Ελεύθερη όδευση πεζών | 3,00 μ | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Ελεύθερη ζώνη έμπροσθεν καταστημάτων | + 1,20 μ | |
| Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών | 2,20 μ | |

| | | |
|---|--|--|
| Για κλίσεις <20% πλάτος | >3,50μ για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| Κατασκευαστικά Στοιχεία Δαπέδου Πεζοδρομίου | | |
| Στρώση | Υλικό | Πηγή |
| Όμοια των πεζοδρομίων | | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Αστικός Εξοπλισμός – Εμπόδια – Φυτεύσεις εντός Πεζοδρόμων | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Όμοια των πεζοδρομίων Όπου κατασκευάζονται ράμπες ή κλίμακες συνιστάται η κατασκευή εκατέρωθεν αυτών κιγκλιδώματος ύψους 0.75 ως 0.90μ, που θα εξέχει τουλάχιστον 30εκ από το πρώτο και το τελευταίο πάτημα. | | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Διαστάσεις | 3,50 X 5,00 μ | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| | 3,00 X 6,00 μ σε θέση παράλληλη στο πεζοδρόμιο | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Ράμπες | Σκάση πλάτους 1,50 μ για σύνδεση στάθμης οδοστρώματος με το πεζοδρόμιο | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| Χωροθέτηση | Απόσταση <50 μ από το κτίριο εξυπηρέτησης | |

| | | |
|---------------------------|---|---|
| Λειτουργικά στοιχεία | 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| | Κατάλληλη σήμανση | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | Μηχανισμοί χειρισμού σε ύψος 0,90 – 1,20μ | |
| Υπόγειοι χώροι στάθμευσης | <ul style="list-style-type: none">Τα συστήματα ελέγχου των εισόδων των χώρων στάθμευσης δεν πρέπει να εμποδίζουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους αυτούς.Η είσοδος των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους στάθμευσης θα γίνεται από το εσωτερικό των κτιρίων με χρήση ανελκυστήρα | |
| Στοιχεία ραμπών | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Κλίση | 0-10% | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων 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) |
| Μήκος | Συνάρτηση της κλίσης (σε περίπτωση μήκους άνω των 10,0μ απαίτηση πλατύσκαλου ελάχιστου μήκους 1,50μ) | |
| Πλάτος | 1,30 – 1,70 μ | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | >0,90 μ Κι 1,70 για παράλληλη διέλευση αμαξιδίων | 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) |
| Πλατύσκαλα | Αρχή και τέλος ράμπας και στα σημεία αλλαγής διεύθυνσης | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων 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) |
| Σχήμα | ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή και μικτό. | |
| Δάπεδο | αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες | |
| Προστασία | στηθαίο / κιγκλίδωμα, χειροληστήρας, περίζωμα | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | <ul style="list-style-type: none"> στηθαίο ή κιγκλίδωμα ύψους 0,90μ. και περίζωμα (σοβατεπί) ύψους 0,05 - 0,10μ. τοποθέτηση διπλών χειρολισθήρων (ακόμα και σε στηθαία ή επί τοίχων), σε ύψος 0,70 και 9,90μ. από τη στάθμη του τελικού δαπέδου για διευκόλυνση όλων των χρηστών (βαδιζόντων, ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων μικρού ύψους κ.λπ.). σε περίπτωση κατασκευής κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας πλάτους μεγαλύτερου από 3,00μ πρέπει να τοποθετείται ενδιάμεσος χειρολισθήρας. | 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) |
| Σήμανση | λωρίδες επισήμανσης, κάθετες στον άξονα της κίνησης, πλάτους 0,30 – 0,60μ, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο της ράμπας στα σημεία αλλαγής διεύθυνσης | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | η αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας σε εξωτερικούς χώρους σημαίνεται πάντα με πλακίδια τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή του | 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) |

| | κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα | |
|-------------------------------------|---|---|
| Στοιχεία κλιμάκων | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Κλίση | αριθμητική σχέση μεταξύ ύψους και πλάτους, 15εκ και 33εκ αντίστοιχα | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Γραμμή ανάβασης | 55 εκ | |
| Φανός | <25 εκ | |
| Μεταρρύθμιση βαθμίδων | το πλάτος (πάτημα) παραμένει σταθερό στη θέση της γραμμής ανάβασης ενώ μειώνεται κατάλληλα στην πλευρά του φανού, αφήνοντας τελικά για κάθε βαθμίδα ελάχιστο πλάτος τουλάχιστον 7εκ. Σε περίπτωση στροφής της γραμμής ανάβασης κατά 180 είναι σκόπιμο για αισθητικούς αλλά και για λειτουργικούς λόγους η μεταρρύθμιση αυτή να περιλαμβάνει τουλάχιστον 14 βαθμίδες, συμμετρικά ως προς τον άξονα στροφής | |
| Μήκος αναπτύγματος γραμμής ανάβασης | <4-4,5μ | |
| Πλατύσκαλα | Πλάτος >1,20 μ (πρέπει να επιτρέπει τουλάχιστον ένα ή περισσότερα βήματα του χρήστη πριν από το επόμενο ύψος βαθμίδας) | |
| Σχήμα | ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή μικτό | |
| Υλικά κατασκευής | σπλισμένο σκυρόδεμα, ξύλο, σίδηρο ή άλλα υλικά σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία | 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) |
| Προστασία | στηθαίο / κιγκλίδωμα, χειροληστήρας, περίζωμα όλα τα κλιμακοστάσια ανεξαρτήτως αριθμού βαθμίδων θα εξοπλίζονται με συνεχή χειροληστήρα που θα τοποθετείται σε ύψη 0,70 και 0,90μ. από την ακμή των βαθμίδων, θα εξέχει 0,30μ. | |
| Σήμανση | επισήμανση αρχής και τέλους κλίμακας και των σημείων αλλαγής της διεύθυνσής με κατασκευή λωρίδων επισήμανσης πλάτους 60εκ, από υλικό | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου |

| | | |
|---|--|---|
| | διαφορετικής υψής και έντονης χρωματικής αντίθεσης με την επένδυση των βαθμίδων | Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | η αρχή και το τέλος της κλίμακας θα επισημαίνονται επίσης με λωρίδες πλάτους 0,30μ. από πλάκες με έντονες φωλίδες κίτρινου χρώματος τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ». | 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) |
| Μηχανικά μέση κάλυψης υψομετρικών διαφορών με κλίση >8% | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Ανελκυστήρας | η πρόσβαση σε αυτούς από τη στάθμη του πεζοδρομίου ή του χώρου στάθμευσης πρέπει να είναι ισόπεδη ή να γίνεται από κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5%. Οι ελάχιστες (εσωτερικές) διαστάσεις του θαλάμου είναι 1,10x1,40μ και το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα πόρτας πρέπει να είναι 0,85μ. Τέλος, όλα τα χειριστήρια τοποθετούνται σε ύψος 0.90 -1.20μ από το δάπεδο. Πρέπει να έχουν χρωματική αντίθεση με το υπόβαθρό τους και να είναι τοποθετημένα με λογικό, ενιαίο και τυποποιημένο τρόπο | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων 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) |
| Αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης | όταν δεν είναι δυνατόν υψομετρική διαφορά σε ήδη διαμορφωμένο εξωτερικό χώρο να καλυφθεί με κεκλιμένο επίπεδο | |
| Αναβατόριο κλιμάκων | τοποθετούνται στις σκάλες και καλύπτουν μικρές και μεγάλες υψομετρικές διαφορές, | |
| Οδηγός όδευσης τυφλών | | |
| Πλάκες | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Γεωμετρία | <ul style="list-style-type: none">• πλευρά 0,30μ. ή 0,40μ | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για |
| Τυπολογία πλάκας | <ul style="list-style-type: none">• ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες (τύπος Α: κατεύθυνση),• τοποθέτηση με τις ρίγες παράλληλες στον άξονα κίνησης εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, εφόσον αυτή έχει πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο του 1,50μ. | |

| | | |
|--|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • ευθύγραμμη επίστρωση και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή ή προεξοχή κτηρίου σε ύψος μικρότερο των 2,20μ. • Η ίδια απόσταση κρατείται και από οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο ή εξοπλισμό του χώρου. | την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| | <ul style="list-style-type: none"> • φολιδωτές (τύπος Β: κίνδυνος) με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινο και πλάτους πάντα 0,30μ., οι οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο • τοποθέτηση στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. • Τοποθέτηση καθ' όλο το πλάτος των αντίστοιχων διαβάσεων και στις διαχωριστικές νησίδες κυκλοφορίας. • Τοποθέτηση καθ' όλο το πλάτος του ανοίγματος θυρών ανελκυστήρων, σε όλες τις στάθμες, σε απόσταση τουλάχιστον 0,30μ. από το άνοιγμα της θύρας • Τοποθέτηση κατά μήκος όλων των αποβάθρων σταθμών λεωφορείων, τρένων, μετρό, τραμ και προβλητών λιμένων και παραλιακών εν γένει διαμορφώσεων, σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβάθρων | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες (τύπος Γ: αλλαγή κατεύθυνσης) τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες (τύπος Δ: εξυπηρέτηση), οι οποίες τοποθετούνται για να οδηγήσουν τα άτομα με προβλήματα όρασης σε σημεία εξυπηρέτησεων (στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ειδικές απτικές σημάνσεις για άτομα με | |

| | | |
|----------------------------|--|--|
| | προβλήματα όρασης κ.λπ.) ή και σε εισόδους παρακειμένων υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα | |
| Κοινόχρηστοι χώροι | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Πλάτος | <ul style="list-style-type: none"> • ύπαρξη διαδρόμων κυκλοφορίας καθαρού πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, • ύπαρξη ελεύθερων από κάθε εμπόδιο χώρων, διαμέτρου 1.50μ, για την περιστροφή αμαξιδίων, | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Θύρες | Ύπαρξη θυρών πλάτους 0.90μ από κάσα σε κάσα, ανοιγόμενων με μέγιστη απαιτούμενη για το άνοιγμά τους δύναμη τα 15 Newtons ή συρόμενων, που θα φέρουν κατακόρυφο φεγγίτη όπου επιτρέπεται από την χρήση τους για τον έλεγχο της κίνησης από την πίσω πλευρά της θύρας και χειρολαβή σχήματος L ή D, | |
| Χώροι στάθμευσης αμαξιδίου | Πρόβλεψη ελεύθερων χώρων, διαστάσεων εκάστου 0.80 X 1.30μ, για την στάθμευση αμαξιδίων όπου προβλέπονται αντίστοιχα καθιστικά αναμονής του κοινού - αλλά και ειδικών θέσεων με σκληρά καθίσματα βάθους 0.40μ και ύψους 0.55 – 0.60μ με στηρίγματα χεριών για τα άτομα με προβλήματα στην κίνηση. | |
| Υψομετρικές διαφορές | <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή υψομετρικών διαφορών σε οποιαδήποτε στάθμη και η κάλυψή τους - όπου είναι αδύνατη η αποφυγή τους - με ράμπες μέγιστης κλίσης 5% ή με κάποιο σύστημα ανύψωσης • η κατασκευή κλιμάκων -όπου απαιτούνται αυτές- με δύο κατ' ελάχιστον βαθμίδες | |
| | 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. | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |

| | | |
|------------------------------|--|--|
| Δάπεδο | Αντιολισθηρά, ομοιογενή δάπεδα εύκολα στον καθαρισμό και την συντήρηση, με μικρή αντανακλαστικότητα | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| | Οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων θα πρέπει να διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντιολισθηρές, και να έχουν επιμελές αρμολόγημα. Γενικά απαγορεύεται να έχουν ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου | Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907) |
| Είσοδοι κτιρίων | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Οδόστρωμα - Πεζοδρόμιο | Ανισοσταθμίες μεταξύ οδοστρώματος – πεζοδρομίου αντιμετωπίζονται με την κατασκευή "σκάφης", πλάτους 1,50μ τουλάχιστον και κλίσης 5%, της οποίας η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης | «Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων |
| Πεζοδρόμιο – Είσοδος Κτιρίου | Ανισοσταθμίες μεταξύ πεζοδρομίου – εισόδου αντιμετωπίζονται με κεκλιμένο επίπεδο "ράμπα", κλίσης 5%, ή με αναβατόριο | |
| Εσωτερικό κτιρίων | | |
| Παράμετρος | Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία | Πηγή |
| Δημόσια Κτήρια | Για τα νέα κτίρια, για τα οποία η άδεια δόμησης εκδίδεται μετά την έναρξη ισχύος του συγκεκριμένου νόμου, επιβάλλεται η εξασφάλιση της απρόσκοπτης προσπέλασης σε όλους τους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους υπό την προϋπόθεση ότι: <ul style="list-style-type: none">• δεν θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου• δεν προκαλείται δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση για τον υπόχρεο ή τους υπόχρεους -εξαιρουμένων αυτών που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου• δεν υπάρχουν κατασκευαστικοί ή και γεωμετρικοί περιορισμοί μεταξύ της στάθμης του εδάφους στην οικοδομική γραμμή και της επιφάνειας του πεζοδρομίου• οι όροφοι πάνω από το ισόγειο έχουν αθροιστικά μεγαλύτερο μικτό εμβαδόν των 200 τ.μ. ή κάθε όροφος πάνω από το ισόγειο είναι μεγαλύτερος των 70 τ.μ.. Σε αυτήν την περίπτωση η προσβασιμότητα εξασφαλίζεται μόνο για τον ισόγειο όροφο | Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Ν. 4759) |

| | | |
|--|---|---|
| | Ειδικά μέριμνα επίσης θα πρέπει να δίνεται για τα κτίρια που υπάγονται σε κάποια ειδική διάταξη (παλαιότητα, ειδικά κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος, διατηρητέα κτίρια, κτιριακές υποδομές εντός παραδοσιακών οικισμών). | |
| Προσβάσιμη διαδρομή εντός δημόσιου κτιρίου | <ul style="list-style-type: none"> • ελάχιστο καθαρό πλάτος 0,90μ., ελεύθερο από παντός είδους εμπόδια καθ' όλο το μήκος της και ελεύθερο καθαρό ύψος 2,20μ • δημιουργία ενός τουλάχιστον «χώρου περιστροφής αναπηρικού αμαξιδίου» ελάχιστης διαμέτρου 1,50μ., ελεύθερο παντός εμποδίου. Ο «χώρος περιστροφής αναπηρικού αμαξιδίου» μπορεί να ταυτίζεται με πλατύσκαλο ή να εξασφαλίζεται στον προθάλαμο / διάδρομο του κτιρίου • το άθροισμα του καθαρού πλάτους της διαδρομής, με το καθαρό πλάτος του καθέτου σε αυτή διαδρόμου/ανοίγματος, όπου πρόκειται να εισέλθει το αναπηρικό αμαξίδιο, να είναι μεγαλύτερο ή ίσο των 2,00μ. προκειμένου για την δυνατότητα στροφής από τον χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου κατά 90° | |
| Προσβάσιμη είσοδος | <ul style="list-style-type: none"> • Θα πρέπει να καταστεί προσβάσιμη η κύρια είσοδος του κτιρίου. Σε δεύτερο χρόνο και εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν εξετάζεται η δυνατότητα προσβάσιμης εισόδου από δευτερεύουσα είσοδο. • Στην περίπτωση υφιστάμενης κύριας εισόδου κτιρίου με 1 ή 2 βαθμίδες, καταβάλλεται κάθε προσπάθεια κάλυψης της υψομετρικής διαφοράς με κεκλιμένο επίπεδο - ράμπα επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%, εφόσον υπάρχει επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, ή επαρκής χώρος στην πρασιά. <ul style="list-style-type: none"> ○ Για πεζοδρόμιο πλάτους <1,00 μ: Υπερύψωση του πεζοδρομίου στο ύψος της εισόδου και σε όλο το μήκος της με δημιουργία «πλατυσκάλου» εισόδου και εν συνεχεία χαμήλωμα» του πεζοδρομίου σε όλο το πλάτος του ○ Για πεζοδρόμιο πλάτους >1,00 μ: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας παράλληλα με το κτίριο, επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%, υπό την προϋπόθεση ότι το εναπομένον ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερο ή ίσο με 0,90μ. και ότι η ράμπα δεν παρακωλύει την είσοδο / έξοδο ανεξάρτητα από τη χρήση τους, ούτε και σε παρακείμενες εισόδους - εξόδους θέσεων στάθμευσης. | Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» |

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Χρήση φορητής ράμπας κλίσης μέχρι 10% προκειμένου για μήκος μέχρι 1,00μ. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει επιπλέον να τοποθετείται σε σημείο προσβάσιμο από άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο κομβίο κλήσης, που θα ειδοποιεί για την παρουσία του, σε υπάλληλο μόνιμης στελεχωμένης θέσης εντός του κτιρίου. Το κομβίο πρέπει να σημαίνεται ευκρινώς με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (πικτόγραμμα με άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο). ▪ Τοποθέτηση αναβατορίου πλατφόρμας κλίμακας. ▪ Τοποθέτηση μηχανισμού πλατφόρμας <ul style="list-style-type: none"> • Στην περίπτωση υφιστάμενης κύριας εισόδου κτιρίου με περισσότερες από δύο βαθμίδες, προκειμένου αυτή να είναι προσβάσιμη: <ul style="list-style-type: none"> ○ εξεύρεση κατάλληλης διαμόρφωσης - παρέμβασης με τυχόν τροποποιήσεις και διαμορφώσεις στο εσωτερικό του κτιρίου (υποβάθμιση πλατυσκάλου, ράμπα, τροποποιήσεις σε σκάλες κ.λπ.). ○ σε περίπτωση επάρκειας χώρου βέλτιστη λύση είναι η κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%. ○ σε περίπτωση ανεπάρκειας απαιτούμενου χώρου για την κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας, διερευνάται η δυνατότητα δημιουργίας ή η χρήση τυχόν δεύτερης ισόπεδα χωρίς βαθμίδες. ○ σε περίπτωση μη ύπαρξης άλλης προσβάσιμης εισόδου, τοποθετείται αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα ή αναβατόριο πλατφόρμας «χωνευτό» στο πεζοδρόμιο. ○ εάν, τεκμηριωμένα, ούτε αναβατόριο ή αναβατόριο πλατφόρμας «χωνευτό» μπορεί να τοποθετηθεί, τότε -εφόσον στο κτίριο στεγάζεται υπηρεσία εξυπηρέτησης κοινού που δεν εμπίπτει στις εξαιρέσεις της παρ. 5 του άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 4067/2012) - θα πρέπει να εξεταστεί η μεταστέγαση της υπηρεσίας σε προσβάσιμο κτίριο ή η πρόβλεψη εναλλακτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία • Σε περίπτωση ύπαρξης ή δημιουργίας προσβάσιμης εισόδου διαφορετικής από την κυρία είσοδο επιβάλλεται η πρόβλεψη κατάλληλης καθοδηγητικής σήμανσης που θα οδηγεί μέσω προσβάσιμης διαδρομής από την κύρια είσοδο σε αυτήν | |
|--|--|--|

| | | |
|-----------|---|--|
| Ράμπες | <ul style="list-style-type: none"> • Για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών (ειδικότερα στον υπαίθριο χώρο) εξετάζεται κατά προτεραιότητα (α) η κατασκευή - δημιουργία κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών, μόνιμων ή φορητών, με μέγιστη κλίση 5% (1:20), προκειμένου να εξασφαλίζεται κατά το δυνατόν η αυτόνομη εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία (β) η βελτίωση των υφιστάμενων κεκλιμένων επιπέδων βάσει των διατάξεων της παρούσας. • Για ράμπες μήκους μεγαλύτερου των 10,00μ. επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος (πλατύσκαλου) ελάχιστου μήκους 1,50μ. και πλάτους κατ' ελάχιστο ίσο με το «ωφέλιμο πλάτος» του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας. • Πλατύσκαλα επιβάλλεται να κατασκευάζονται στην αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας, καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής της διεύθυνσής της. • Το ωφέλιμο πλάτος ενός κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας εξαρτάται από το συνολικό πλάτος αυτού, ωστόσο σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από 0,90μ. Για παράλληλη κίνηση ή/και διασταύρωση δύο χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων απαιτείται ελάχιστο ωφέλιμο πλάτος κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας 1,70μ. • Οι ράμπες θα πρέπει να φέρουν εκατέρωθεν στηθαίο ή κιγκλίδωμα ύψους 0,90μ. και περίζωμα (σοβατεπί) ύψους 0,05 - 0,10μ. Σε κάθε περίπτωση συνιστάται η τοποθέτηση διπλών χειρολισθήρων (ακόμα και σε στηθαία ή επί τοίχων), σε ύψος 0,70 και 9,90μ. από τη στάθμη του τελικού δαπέδου για διευκόλυνση όλων των χρηστών (βαδίζόντων, ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων μικρού ύψους κ.λπ.). • το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας σε εξωτερικούς χώρους σημαίνεται πάντα με πλακίδια τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα • το δάπεδο των κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών πρέπει να κατασκευάζεται από υλικό αντολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στη χρήση και τις καιρικές συνθήκες προκειμένου για κεκλιμένα επίπεδα – ράμπες εξωτερικού χώρου, με μικρή αντανakλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και τη συντήρηση | |
| Κατοικίες | <ul style="list-style-type: none"> • Η εξασφάλιση προσπέλασης επικεντρώνεται στους εξωτερικούς και εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους | Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Ν. 4759) |

| | | |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Προοπτική εξασφάλισης εύκολης μετατρεψιμότητας των κατοικιών σε κατοικίες μελλοντικών χρηστών με αναπηρία/εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς να θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου | |
|--|---|--|

Μεθοδολογία Εκπόνησης

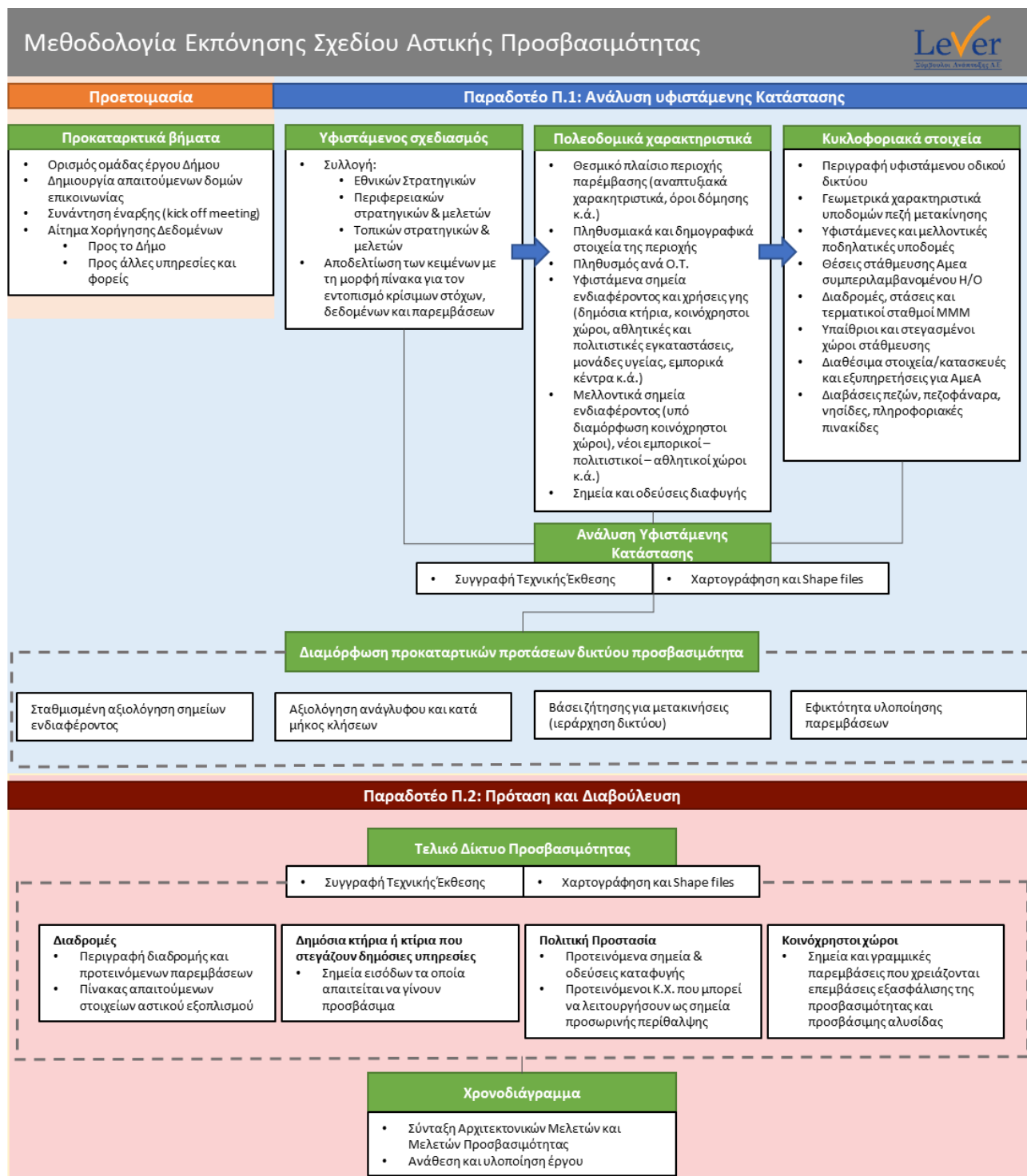
3. Μεθοδολογία εκπόνησης Σ.Α.Π.

Η μεθοδολογία εκπόνησης του Σ.Α.Π. περιλαμβάνει διακριτά μεταξύ τους στάδια, και η ολοκλήρωση καθενός αποτελεί προαπαιτούμενο για την επιτυχή εξέλιξη του επόμενου.

Τα επί μέρους στάδια λειτουργούν αυτόνομα ή και συμπληρωματικά μεταξύ τους και όλα μαζί συνηγορούν στην επιτυχή εξέλιξη του σχεδίου.

Πρακτικά η μεθοδολογία αποτελεί συνδυασμό των παρακάτω στοιχείων και χαρακτηριστικών:

- Σωστή προετοιμασία και επικοινωνία
- Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού
- Πολεοδομική ανάλυση της περιοχής παρέμβασης
- Εντοπισμός σημείων ενδιαφέροντος (δημόσια κτήρια, κοινόχρηστοι χώροι)
- Συλλογή πρωτογενών δεδομένων μέσω επικοινωνιών με φορείς, από υφιστάμενες μελέτες και αυτοψίες
- Αναλύσεις και χαρτογραφήσεις της υφιστάμενης κατάστασης με έμφαση στις υποδομές πεζή μετακίνησης και των σημαντικών χρήσεων
- Ανάδειξη προτεινόμενων διαδρομών και περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων
- Συμμετοχικές διαδικασίες



Εικόνα 3-1: Μεθοδολογία Εκπόνησης Σ.Α.Π.

Οι διαδικασίες της εκπόνησης οργανώνονται σε τρία διακριτά επίπεδα, ενώ οι συμμετοχικές διαδικασίες εντάσσονται εμβόλιμα. Ειδικότερα, τα διακριτά επίπεδα είναι:

Προετοιμασία

Περιλαμβάνει τον ορισμό της ομάδας έργου του Δήμου και την επικύρωση του συστήματος επικοινωνίας με τον ανάδοχο. Κρίνεται απαραίτητη η πραγματοποίηση συνάντησης εργασίας (δια ζώσης ή διαδικτυακά) για την επεξήγηση της μεθοδολογίας εκπόνησης και τη χορήγηση δεδομένων. Παράλληλα αποστέλλονται και αιτήματα χορήγησης δεδομένων σε τρίτες υπηρεσίες και φορείς.

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού

Περιλαμβάνει την απόκτηση και αποδελτίωση του υπερκείμενου σχεδιασμού και του τοπικού σχεδιασμού για την περιοχή εκπόνησης του Σ.Α.Π. με σκοπό τον εντοπισμό βασικών κατευθύνσεων, στόχων, πρωτογενών δεδομένων και μελλοντικών παρεμβάσεων που επηρεάζουν άμεσα είτε έμμεσα την περιοχή μελέτης και κρίνεται σκόπιμο να αξιοποιηθούν.

Πίνακας 3-1: Πρότυπο αποδελτίωσης υφιστάμενου σχεδιασμού

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|-----------------------|--|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | |
| 2 | Τίτλος | |
| 3 | Αντικείμενο | |
| 4 | Έτος εκπόνησης | |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| | | |
| Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ | | |
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | |

Πολεοδομικά και πληθυσμιακά στοιχεία

Στη συνέχεια πραγματοποιείται περιγραφή των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής, με πληροφορίες που αντλούνται από ΓΠΣ ή κάποια πολεοδομική μελέτη και σε γενικές γραμμές εντοπίζονται:

- Όροι δόμησης
- Θεσμοθετημένες χρήσεις γης από ΓΠΣ
- Σημεία ενδιαφέροντος
 - Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες
 - Σταγασμένα Εμπορικά κέντρα
 - Αθλητικές εγκαταστάσεις
 - Κτήρια γραφείων
 - Υπηρεσίες εξυπηρέτησης ΑμεΑ
 - Περιοχές με καταστήματα και εστίαση (έστω και στον πρώτο όροφο)
 - Σχολεία
 - Ξενοδοχεία
 - Τριτοβάθμια εκπαίδευση

- Μονάδες υγείας
- Κοινόχρηστοι χώροι
 - Υφιστάμενοι υλοποιημένοι
 - Υπό διαμόρφωση
- Σημεία καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- Μελλοντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων (κοινόχρηστοι χώροι από e poleodomia ή και ιδιωτικές επενδύσεις)

Για το σύνολο των παραπάνω συντάσσονται σχετικοί χάρτες και πίνακες μαζί με μια σύντομη περιγραφή μαζί με φωτογραφίες.

Τέλος αντλούνται στοιχεία από διαθέσιμες πηγές σχετικά με τη δημογραφία της περιοχής και τις περιοχές υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας, που αποτελεί σημαντική παράμετρο για τον εντοπισμό περιοχών προέλευσης των μετακινήσεων.

Από την ανάλυση του συγκεκριμένου κεφαλαίου εντοπίζονται τα σημεία ή οι περιοχές προέλευσης ή προορισμού των μετακινήσεων.

Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση πεζών

Πραγματοποιείται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου και εντοπίζονται και αξιολογούνται κρίσιμοι παράμετροι των υποδομών πεζή μετακίνησης. Επίσης εντοπίζονται οι υφιστάμενες και μελλοντικές υποδομές ποδηλατοδρόμων και MMM και περιγράφονται τα λειτουργικά τους χαρακτηριστικά.

Για το σύνολο των παραπάνω συντάσσονται και οι σχετικοί χάρτες.

🚦 Πρόταση Δικτύων Προσβασιμότητας και Διαβούλευση

Στο συγκεκριμένο στάδιο αξιοποιείται το σύνολο των πληροφοριών από τα προηγούμενα στάδια, προκειμένου να ιχνηλατηθούν με αποτελεσματικό τρόπο οι προτεινόμενες διαδρομές μέσω της στάθμισης κρίσιμων σχεδιαστικών παραμέτρων.

Για το σύνολο των διαδρομών περιγράφονται αναλυτικά και οι παρεμβάσεις που απαιτούνται κατά προτίμηση ανά ακμή Ο.Τ. (οδικό τμήμα) (Επέκταση πεζοδρομίου, αναβάθμιση ποιότητας επιφάνειας, όδευση τυφλών, ράμπες και διαβάσεις σύμφωνα με τις προδιαγραφές, μετατόπιση στοιχείων αστικού εξοπλισμού) και επισημαίνονται οι κοινόχρηστοι χώροι/σημεία καταφυγής/δημόσια κτήρια που βρίσκονται κατά μήκος των διαδρομών και οι απαιτούμενες τροποποιήσεις προκειμένου οι είσοδοι να καθίστανται προσβάσιμες.

Τέλος για κάθε διαδρομή πραγματοποιείται ενδεικτική κοστολόγηση και εκτίμησης του κόστους, των ωφελειών και των εμποδίων στην εφαρμογή τους. Επίσης παρουσιάζονται και σκαριφήματα τυπικών διατομών με χρήση κατάλληλων εργαλείων.

3.1 Μεθοδολογία ανάδειξης διαδρομών προσβασιμότητας

Ο Δήμος με την υποστήριξη της αναδόχου εταιρίας, θα πραγματοποιήσει την ιχνηλάτιση των υφιστάμενων χαρακτηριστικών κυκλοφορίας, πολεοδομικής και χωροταξικής οργάνωσης της περιοχής μέσω κατάλληλων αναλύσεων και χαρτογράφησης. Η διαδικασία αυτή, εναρμονιζόμενη με το μελλοντικό πρόγραμμα αναπλάσεων - παρεμβάσεων του Δήμου στο κοινόχρηστο χώρο, τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και τους

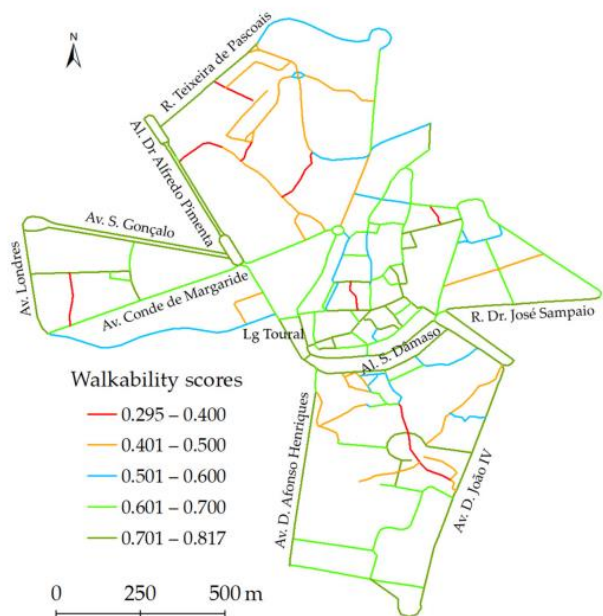
τοπικούς περιορισμούς του αναγλύφου, διαμορφώνει το περιβάλλον στο οποίο καλείται να λάβει χώρα η στρατηγική επιλογή διαδρομών πεζή μετακίνησης στον αστικό χώρο που πρέπει να αναβαθμιστούν από άποψη προσβασιμότητας.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφική ανασκόπηση μεθοδολογιών σχεδιασμού διαδρομών πεζή μετακίνησης που έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία στο εξωτερικό (Ευρώπη, Αμερική και Ασία) και προχωρώντας στην προσαρμογή τους σύμφωνα με τις ανάγκες μιας τυπικής ελληνικής πόλης προκύπτει η παρακάτω διαδικασία:

1^ο Στάδιο

Περιλαμβάνει την προκαταρκτική ανάδειξη διαδρομών προσβασιμότητας εκτιμώντας τη δυνητική ζήτηση για πεζή μετακίνηση. Συγκεντρώνονται και χαρτογραφούνται για το οδικό δίκτυο και τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής μελέτης κρίσιμα στοιχεία και δεδομένα που αφορούν:

- Την πληθυσμιακή πυκνότητα κατά προτίμηση ανά Ο.Τ.
- Τον εντοπισμό σημείων ενδιαφέροντος στην περιοχή μελέτης (δημόσια κτήρια, υποδομές πολιτισμού και άθλησης, υποδομές ΜΜΜ κ.ά.) ανά Ο.Τ..
- Τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- Τις κατά μήκος κλίσεις του οδικού δικτύου



Στη συνέχεια και για κάθε εξεταζόμενο τμήμα πραγματοποιείται ποιοτική αξιολόγηση του συνόλου των παραμέτρων ελέγχου και προσδίδοντας κατάλληλους συντελεστές βαρύτητας (πλήθος και βαρύτητα σημείων ενδιαφέροντος, ιεράρχηση δικτύου, πληθυσμός, χρόνος διαδρομής) προκύπτει μια ιεράρχηση των διαδρομών από άποψη δυνητικής ζήτησης για πεζή μετακίνηση.

2^ο Στάδιο

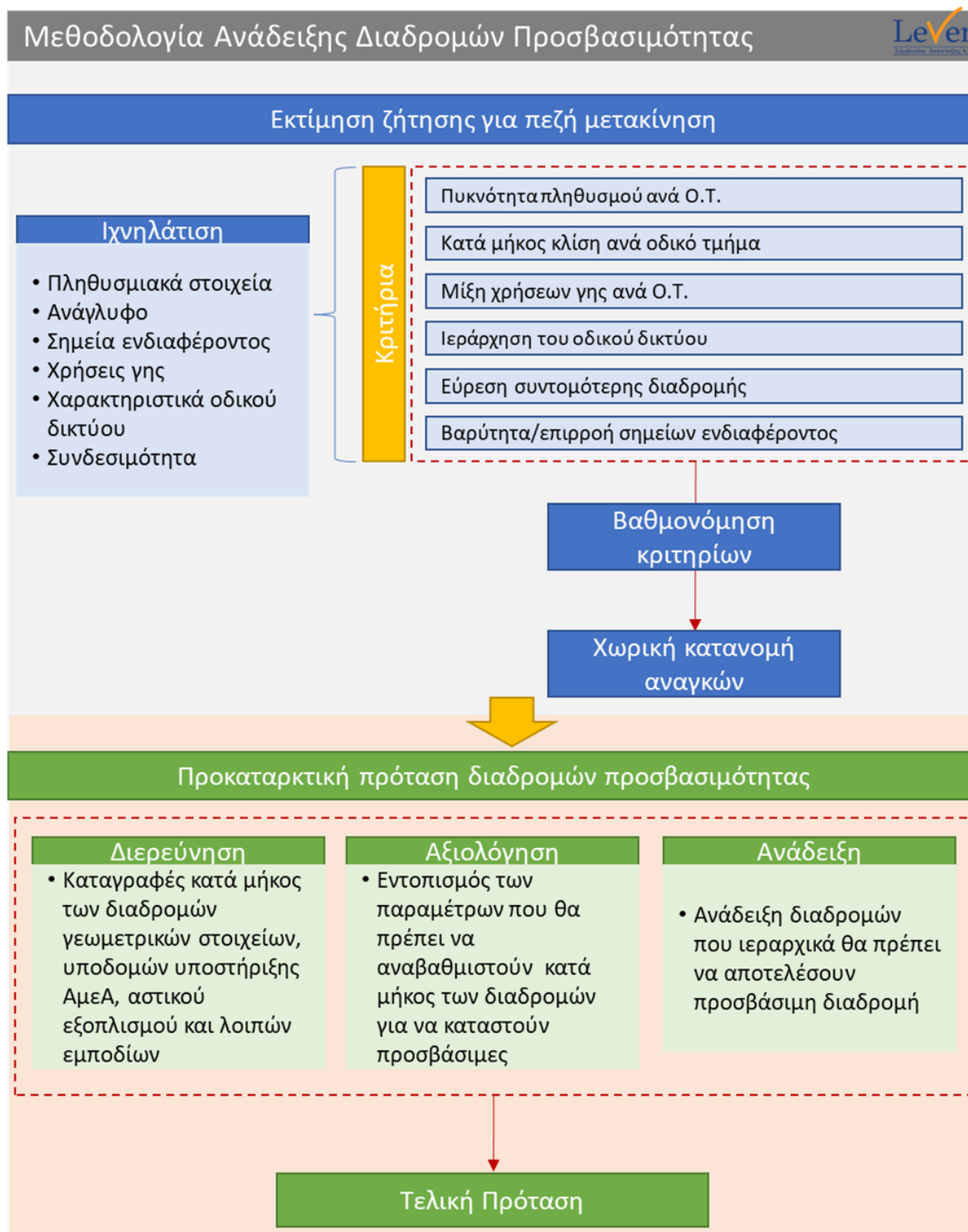
Για τις διαδρομές που θα αναδειχθούν από το στάδιο 1, θα πραγματοποιηθεί αξιολόγησή τους με βάση τα υφιστάμενα λειτουργικά και γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά (πλάτη), τη διαθεσιμότητα υποδομών υποστήριξης ΑμεΑ (ράμπες, οδεύσεις) καθώς επίσης και την ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών εμποδίων.

Με τον τρόπο αυτό θα προκύψουν και οι απαιτούμενες παρεμβάσεις που θα πρέπει να δρομολογηθούν, ώστε να πληρούνται οι προδιαγραφές προσβασιμότητας σύμφωνα με τις



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

Τέλος και λαμβάνοντας υπόψη παραμέτρους όπως η εφικτότητα, προκύπτει η τελική πρόταση του δικτύου προσβασιμότητας.



Εικόνα 3-2: Συνοπτική μεθοδολογία ανάδειξης προτεινόμενων διαδρομών προσβασιμότητας

Να σημειωθεί πως η βαθμονόμηση των κριτηρίων θα πραγματοποιηθεί μέσω διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού και συγκεκριμένα τη χρήση ερωτηματολογίων που θα συμπληρωθούν από ομάδες ειδικών και ομάδων υψηλού ενδιαφέροντος. Η τελική βαθμονόμηση θα πραγματοποιηθεί με χρήση της Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου (ΑΗΡ).

Τεχνική Έκθεση

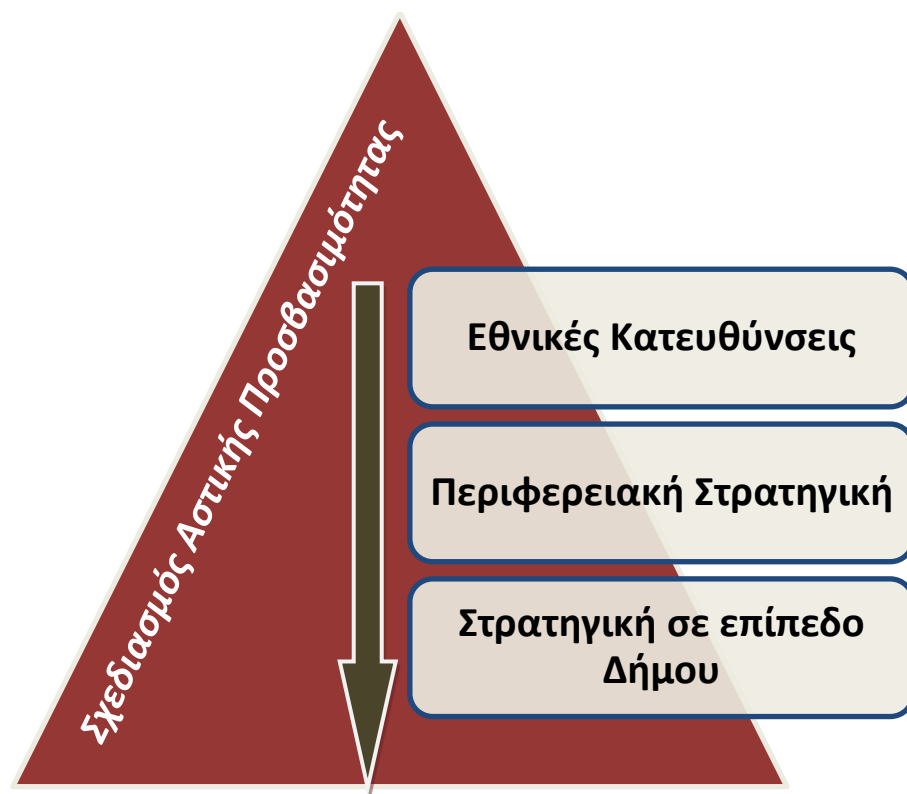
4. Ανάλυση και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης

4.1 Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων υφιστάμενου σχεδιασμού

Στο παρόν κεφάλαιο, καταγράφονται οι μελέτες και τα κείμενα αναπτυξιακού χαρακτήρα, τα οποία επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την περιοχή παρέμβασης (διοικητικά όρια Δήμου) και σχετίζονται με την αστική κινητικότητα και προσβασιμότητα, είτε σε επίπεδο στοχοθεσίας, είτε συγκεκριμένων παρεμβάσεων του κοινόχρηστου χώρου. Ειδικότερα, εξετάζονται:

- Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα
- Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα σε επίπεδο Δήμου

Στόχος της εν λόγω ανάλυσης είναι η αξιοποίηση κατευθύνσεων επικουρικών για την προσβασιμότητα και η εξασφάλιση της συνέχειας του σχεδιασμού. Άλλωστε τα αναπτυξιακά κείμενα του υπερκείμενου σχεδιασμού ορίζουν τις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνιστώσες του χώρου και δεν περιορίζονται μόνο σε θέματα κυκλοφορίας.



Εικόνα 4-1: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

Ειδικότερα, για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) που έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και βρίσκονται σε ισχύ ή τμήματα τους που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν αφορούν σε συγκοινωνιακά, πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, τη βιώσιμη διαχείριση ενέργειας και τη βιώσιμη ανάπτυξη γενικότερα.

Στην παρούσα ενότητα, σε συνεννόηση με όλες τις δομές του Δήμου, συλλέχτηκαν και μελετηθήκαν όλα τα κείμενα σχεδιασμού και πολιτικής που αφορούν, άμεσα ή έμμεσα τις παραπάνω θεματικές, έχουν ή δεν έχουν εφαρμοστεί και λαμβάνονται υπόψη κατά την υλοποίηση του προγράμματος του Δήμου.

Μετά από προσεκτική ανάγνωση και κατανόηση του περιεχομένου του (κάθε) εξεταζόμενου κειμένου, συμπληρώνεται ένα συγκεκριμένο πρότυπο, το οποίο έχει αναπτυχθεί υπό τη μορφή εργαλείου, προκειμένου να είναι εύκολη η αναζήτηση των πληροφοριών σε αυτό. Το εν λόγω πρότυπο, αναλύει και ομαδοποιεί το περιεχόμενο κάθε σχεδίου στις εξής τρεις (3) ενότητες:

- (1) Ταυτότητα Κειμένου,
- (2) Περιεχόμενο Κειμένου

(3) Πλαίσιο Αξιολόγησης.

Πίνακας 4-1: Καρτέλα επισκόπησης κειμένων πολιτικής – στρατηγικών σχεδίων - μελετών

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|-----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | |
| 2 | Τίτλος | |
| 3 | Αντικείμενο | |
| 4 | Έτος εκπόνησης | |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| Εντοπίζονται χρήσιμα στοιχεία, έμμεσα και άμεσα σχετιζόμενα με τα ζητήματα της προσβασιμότητας και κινητικότητας στο δομημένο αστικό περιβάλλον. | | |
| Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ | | |
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Σχολιασμός της χρησιμότητας του κειμένου και της δυνατότητας αξιοποίησης των στοιχείων του στην εκπόνηση του Σ.Α.Π. (στόχοι, κατευθύνσεις, παράμετροι σχεδιασμού, παρεμβάσεις κ.τ.λ.) |

Με τη χρήση του υπόψη εργαλείου επιτυγχάνεται η συνοπτική απεικόνιση του περιεχομένου κάθε μελέτης/κειμένου που εξετάζεται και ταυτόχρονα διαπιστώνονται τόσο οι στρατηγικές και πολιτικές αρχές που υιοθετεί όσο και οι δυνατότητες αξιοποίησης των δεδομένων ή/και των πορισμάτων της στο υπό εκπόνηση Σ.Α.Π..

4.1.1 Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|---|----------------------|--|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Σχέδιο Δράσης |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.1 Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία |
| 3 | Αντικείμενο | Πρότυπο υιοθέτησης συγκεκριμένων θετικών υποχρεώσεων για την προστασία των δικαιωμάτων που συναντάται στις θεματικές συμβάσεις των Ηνωμένων Εθνών και του Συμβουλίου της Ευρώπης, ως αξίωση εξασφάλισης ενός αξιοπρεπούς επιπέδου διαβίωσης και συμμετοχής στην κοινωνική ζωή. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2019 - 2020 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Εμβέλεια |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Υπό Διαβούλευση |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Γραφείο του Υπουργού Επικρατείας |
| 8 | ΦΕΚ | - |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία συνθέτει, σε μια ενιαία ομπρέλα πολιτικής, δράσεις από όλα τα Υπουργεία που ευλόγως συνεχονται, κατά τον λόγο της αρμοδιότητάς τους, στην ιδιαίτερη μέριμνα που το κράτος οφείλει στα άτομα με αναπηρία. Επιπλέον, με το παρόν Εθνικό Σχέδιο Δράσης δημιουργείται ένα νέο πρότυπο χάραξης στρατηγικής με αλληλεπίδραση του εθνικού με το διεθνές δίκαιο προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.</p> <p>Ειδικότερα για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία στον κοινόχρηστο χώρο προβλέπει τα παρακάτω:</p> <p>Στο πλαίσιο του Πυλώνα Ι: Το Κράτος στην υπηρεσία του Ατόμου με Αναπηρία</p> <p>Στόχος 2: Σύσταση Εθνικής Αρχής Προσβασιμότητας:</p> | | |

- Προαγωγή της άσκησης του θεμελιώδους δικαιώματος της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας.
- Ανάπτυξη και επικαιροποίηση προδιαγραφών προσβασιμότητας σε όλους τους τομείς, όπως στο φυσικό, δομημένο και ψηφιακό περιβάλλον, στις τηλεπικοινωνίες, στις μεταφορές, στις υπηρεσίες και στα αγαθά και να συντάσσει κατευθυντήριες οδηγίες εφαρμογής τους σε συνεργασία με αρμόδιους φορείς και ειδικούς εμπειρογνώμονες

Στόχος 6: Παρέχουμε περισσότερες προσβάσιμες υπηρεσίες στα Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ):

- Διασφάλιση περισσότερων προσβάσιμων σημείων εξυπηρέτησης και συντομότερο χρόνο διεκπεραίωσης
- Διασφάλιση ότι κάθε ΚΕΠ είναι προσβάσιμο και φιλικό σε πολίτες με αναπηρία

Στόχος 7: Συλλέγουμε και αξιοποιούμε δεδομένα στη χάραξη δημόσιας πολιτικής για την αναπηρία

- Συμπερίληψη προσβασιμότητας κτηρίων ως νέα παράμετρο στο πλαίσιο των απογραφών κτηρίων από την Ελληνική Στατιστική Αρχή
- Παρακολούθηση στο πλαίσιο του Προϋπολογισμού Επιδόσεων, μέσω συγκεκριμένης στοχοθεσίας και δεικτών, την Πυλπροσβασιμότητα δημόσιων κτηρίων για τα άτομα με αναπηρία

Στο πλαίσιο του Πυλώνα II: Προστασία των Δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία

Στόχος 11: Ανεξάρτητη διαβίωση

- Προώθηση προγραμμάτων αυτόνομης κατοικίας και προσβάσιμης γειτονίας

Στόχος 12: Εκπαίδευση και Κατάρτιση για όλους

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας μαθητών στα σχολικά κτήρια, μέσω της κατασκευής και βελτίωσης των σχετικών υποδομών
- Επισκευή και συντήρηση σχολικών κτηρίων με παρεμβάσεις για τη βελτίωση φυσικής προσβασιμότητας

Στόχος 17: Προστασία και Ασφάλεια σε καταστάσεις κινδύνου και εκτάκτου ανάγκης

- Επικαιροποίηση Σχεδίων Εκτάκτων Αναγκών, ώστε να ενσωματώνουν προβλέψεις και για άτομα με αναπηρία (εργαζόμενους ή επισκέπτες) σε περίπτωση φυσικών καταστροφών (σεισμοί, πυρκαγιές, πλημμύρες)
- Έκδοση κατευθυντήριων οδηγιών για το σχεδιασμό εκκένωσης σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης

Στο πλαίσιο του Πυλώνα III: Προσβασιμότητα

Στόχος 20: Προσβασιμότητα στο Φυσικό και Δομημένο Περιβάλλον

- Ψηφιακή πλατφόρμα για την παρακολούθηση βελτιώσεων προσβασιμότητας στο δομημένο περιβάλλον οριζόντια, αποφασιστικά και αποτελεσματικά, ξεκινώντας από τα κτήρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες
- Οριζόντιες πολιτικές για προσβάσιμο φυσικό και δομημένο περιβάλλον
- Προώθηση εφαρμογής κανόνων ποιότητας σε όλη την κατασκευαστική δραστηριότητα της χώρας εντάσσοντας απαιτήσεις προσβασιμότητας στις τεχνικές προδιαγραφές
- Διευκόλυνση πρόσβασης ατόμων με αναπηρία σε περιουσία του Δημοσίου (αιγιαλό, παραλία, όχθη και παρόχθια ζώνη)

Στόχος 21: Προσβασιμότητα στις Μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου

- Προϋποθέσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας στον αστικό ιστό
- Εξασφάλιση καθολικής πρόσβασης σε όλες τις κτηριακές υποδομές του τομέα μεταφορών (στάσεις, σταθμούς, αεροδρόμια, σταθμούς λιμένων, parking, πιάτσες taxi, κόμβους μετεπιβίβασης, σταθμούς κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς, στάσεις τουριστικών λεωφορείων)
- Έλεγχοι και δράσεις ευαισθητοποίησης για τη διασφάλιση απρόσκοπτης κίνησης στον αστικό ιστό για όλους

Στόχος 22: Προσβασιμότητα σε Αγαθά και Υπηρεσίες

- Ενσωμάτωση οδηγίας 882/2019 για τις απαιτήσεις προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία σε αγαθά και υπηρεσίες

Στο πλαίσιο του πυλώνα IV: Συμμετοχή σε κάθε έκφανση της ζωής

Στόχος 25: Συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή, την ψυχαγωγία, τον ελεύθερο χρόνο και τον αθλητισμό

- Φυσικά και αντιληπτικά προσβάσιμος πολιτισμός για όλους
- Εξασφάλιση προσβασιμότητας στα υπό κατασκευή και νέα μουσεία
- Δράσεις προσβάσιμου πολιτισμού σε αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία
- Προσβασιμότητα διατηρητέων κτηρίων και παραδοσιακών οικισμών με σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών και υλοποίηση παρεμβάσεων

- Εξασφάλιση απρόσκοπτης φυσικής προσβασιμότητας στον αθλητισμό και την ψυχαγωγία

Στο πλαίσιο του πυλώνα V: Αφύπνιση της κοινωνίας και της Δημόσιας Διοίκησης

Στόχος 27: Αφύπνιση της κοινωνίας

- Θέσπιση βραβείων ΟΤΑ για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας και απονέμουσε το Σήμα Προσβασιμότητας σε οργανισμούς φιλικούς προς τα άτομα με αναπηρία
- Επιμορφώσεις για θέματα μετακίνησης ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα

Στο πλαίσιο του πυλώνα VI: Συνέργειες και Ανάπτυξη

Στόχος 30: Προσβάσιμος Τουρισμός

- ✓ Βελτίωση ανταγωνιστικότητας τουριστικού πακέτου με πολιτικές Προσβάσιμου Τουρισμού (δράσεις προώθησης τουριστικού προϊόντος, έργα προσβασιμότητας, χαρτογραφήσεις, μηχανισμούς πληροφόρησης)

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|--|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο Σχέδιο υπαγορεύει την ανάγκη δημιουργίας Εθνικής Αρχής Προσβασιμότητας, επιφορτισμένης με το έργο της εξασφάλισης της απρόσκοπτης συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας.</p> <p>Όσον αφορά ζητήματα προσβασιμότητας – κινητικότητας στον κοινόχρηστο χώρο επικεντρώνεται στην εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών σε όλα τα δημόσια κτήρια, στα σχολεία, στις εγκαταστάσεις πολιτισμού και άθλησης και στους αρχαιολογικούς χώρους. Επίσης αναφέρει την ανάγκη διασφάλισης της απρόσκοπτης κίνησης στον αστικό ιστό για όλους και της πρόσβασης στις κτιριακές υποδομές συστημάτων μεταφοράς.</p> <p>Τέλος υπαγορεύει την ανάγκη ευαισθητοποίησης της κοινωνίας και της προώθησης του προσβάσιμου τουριστικού προϊόντος.</p> |
|---|-----------------------|--|

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
|-----------------------|----------------------|--|
| 1 | Κατηγορία | Εθνικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.2 Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με Έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή - Κλιματική Κρίση |
| 3 | Αντικείμενο | Να αποτελέσει ένα πλαίσιο λύσεων και επιλογών για τους φορείς χωρικού & αστικού σχεδιασμού, ώστε να βελτιωθεί μέσω των εργαλείων του η καθημερινή ζωή κατοίκων και επισκεπτών, ιδιαίτερα όσον αφορά την ποιότητα ζωής στο αστικό και φυσικό περιβάλλον και τις μετακινήσεις τους σε αυτό, παράλληλα με την ικανοποίηση των αναγκών κριτηρίων και προϋποθέσεων για την πρόληψη και την εξασφάλιση λύσεων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2019 - 2020 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Σύνολο εύρους του χωροταξικού – πολεοδομικού – αστικού σχεδιασμού, του περιβαλλοντικού σχεδιασμού και του ενεργειακού σχεδιασμού της χώρας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Περιβάλλοντος |
| 8 | ΦΕΚ | - |

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το σχέδιο χωρίζεται σε τέσσερα μέρη:

- 🚩 **Μέρος Α:** Χρήσιμοι ορισμοί και συνοπτική παρουσίαση της κατάστασης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Επεξήγηση της αναγκαιότητας για εθνική στρατηγική για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή και παρουσίαση σχεδιαστικών αρχών και στόχων του σχεδίου.

Χρήσιμοι ορισμοί για προσβασιμότητα

Πρόσβαση: ορίζεται η δυνατότητα ισότιμης συμμετοχής σε όλες τις πτυχές της κοινωνικής ζωής

Προσβασιμότητα: το χαρακτηριστικό ενός περιβάλλοντος που επιτρέπει σε όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, διανοητικές ικανότητες, σωματικής δύναμης, αντίληψη, ικανότητες και δυνατότητες) την αυτόνομη, ασφαλή και ανεξάρτητη χρήση υποδομών και υπηρεσιών (συμβατικών και ηλεκτρονικών)

Καθολικός Σχεδιασμός: ο σχεδιασμός προϊόντων δομημένου περιβάλλοντος, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους ανθρώπους, χωρίς ανάγκη προσαρμογής

Προσβάσιμη Αλυσίδα: η σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων

Προσβάσιμο: χαρακτηρίζεται ένα προϊόν, μια υποδομή/κατασκευή, μια υπηρεσία, ή μια ιστοσελίδα, τα οποία δύναται να προσεγγισθούν, χρησιμοποιηθούν, ή λειτουργήσουν, με ασφάλεια, αυτονομία και αξιοπρέπεια από όλους τους πολίτες

Άτομα με αναπηρία: τα άτομα με κινητική ή / και αισθητηριακή ή / και νοητική ή / και ψυχική αναπηρία ή / και χρόνια πάθηση

Εμποδιζόμενα άτομα: τα άτομα στο σύνολο του πληθυσμού που, για κάποιο λόγο, μόνιμα ή προσωρινά δεν εντάσσονται στον «μέσο τύπο ανθρώπου» και παρουσιάζουν δυσκολίες στην κίνησή

Προσβάσιμο περιβάλλον: Είναι το περιβάλλον που σέβεται την ποικιλομορφία των χρηστών, είναι ασφαλές για όλους του χρήστες και δε συνιστά κίνδυνο για την υγεία. Παράλληλα εξασφαλίζει τις απαραίτητες συνθήκες λειτουργικότητας και είναι ευανάγνωστο για όλους τους χρήστες. Τέλος δεν θα πρέπει να στερείται αισθητικής ποιότητας

Χαρακτηριστικά και ιδιαίτερες κατηγορίες πεζών

Οι πεζοί αποτελούν μία κατηγορία, η οποία παρουσιάζει υψηλό βαθμό διαφοροποίησης ως προς τις ιδιαιτερότητες του κάθε μετακινούμενου και περιλαμβάνει όλες τις πληθυσμιακές ομάδες. Τέτοιου είδους ιδιαιτερότητες, όπως και η επίδρασή τους στην κίνηση του πεζού φαίνεται παρακάτω:

| | |
|--|--|
| Ύψος: | Ορατότητα / οπτικό πεδίο προς το πέριξ περιβάλλον |
| Αντανάκλαστικά: | Έγκαιρη αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις |
| Αντοχή: | Διανυόμενη απόσταση χωρίς στάση για ξεκούραση |
| Οπτική αντίληψη – Όραση: | <ul style="list-style-type: none"> Έλεγχος του περιβάλλοντος κίνησης Απαιτούμενος χρόνος για την λήψη αποφάσεων |
| Κινητική ικανότητα: | <ul style="list-style-type: none"> Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Δυνατότητα διάσχισης οδού |
| Συγκέντρωση προσοχής & ικανότητα αντίληψης: | <ul style="list-style-type: none"> Δυνατότητα κίνησης σε άγνωστα περιβάλλοντα Κατανόηση κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης Δυνατότητα διάσχισης οδού |
| Ανοχή δυσμενών περιβαλλοντικών συνθηκών: | Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης |
| Ισορροπία: | Επιλογή διαδρομής |
| Ασφάλεια: | Επιλογή διαδρομής |
| Ταχύτητα πεζή μετακίνησης: | <ul style="list-style-type: none"> Επιλογή διαδρομής Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας |
| Αντίληψη της ταχύτητας και της απόστασης των διερχομένων οχημάτων: | <ul style="list-style-type: none"> Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας |
| Εντοπισμός των πηγών ήχου / θορύβου: | Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας |

Ταχύτητα κίνησης: η μέση ελεύθερη ταχύτητα, συνολικά για όλες τις κατηγορίες ηλικιών, είναι 5,3 χλμ/ώρα (για τις γυναίκες στο σύνολο των ηλικιών είναι 5,1 χλμ/ώρα και για τους άνδρες 5,5 χλμ/ώρα). Πρόκειται για ταχύτητες που

ελάχιστα διαφέρουν από το όριο που το περπάτημα μετατρέπεται σε τρέξιμο - 7,6 χλμ/ώρα. Αντίθετα, για άτομα με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενα άτομα η ταχύτητα πέφτει στα 1,8 χλμ την ώρα

Κατηγορίες πεζών: ως πεζός ορίζεται το άτομο που κινείται με τα πόδια για το σύνολο της μετακίνησής του ή για τμήμα αυτής, κατά μήκος μιας υποδομής που προορίζεται για περπάτημα. Στους πεζούς συγκαταλέγονται όλα τα άτομα με μόνιμες ή προσωρινές αναπηρίες, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα εν γένει (ηλικιωμένοι, παιδιά, έγκυοι) τα εμποδιζόμενα άτομα (ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές, μεταφορείς φορτίων κλπ) καθώς και άτομα που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε άλλο χειροκίνητο τροχοφόρο μέσο μεταφοράς, πλην του ποδηλάτου.

Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο

- γύρω στο 1 δισεκατομμύριο άνθρωποι σε όλο τον κόσμο πάσχουν από κάποιας μορφής αναπηρία, το 80% των οποίων ζει στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- εάν συμπεριληφθούν σε αυτά και τα μέλη των οικογενειών τους, υπάρχουν κατ' ελάχιστο 2 δισεκατομμύρια άνθρωποι που επηρεάζονται άμεσα από την αναπηρία αυτή
- στην Ευρώπη περισσότερα από 80 εκατομμύρια άτομα υποφέρουν από κάποια αναπηρία σε κάποιον βαθμό
- σύμφωνα με η σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (2011), η αναπηρία αντιμετωπίζεται πλέον ως ζήτημα ανθρωπίνων δικαιωμάτων και όχι από ιατρική ή φιλανθρωπική σκοπιά
- στην Ευρώπη η προσβασιμότητα αποτελεί μια ευρέως διαδεδομένη, έως και αυτονόητη, έννοια του σχεδιασμού και δε νοείται να υπάρχουν ελλείψεις, αστοχίες, λανθασμένες επιλογές ή λύσεις που να δημιουργούν διακρίσεις ή δυσκολίες ή εμπόδια στην προσβασιμότητα όλων
- στην Ελλάδα, τα Άτομα με Αναπηρία υπολογίζονται γύρω στο 1 εκατομμύριο. Δυστυχώς υπάρχει δυσκολία ενός μεγάλου μέρους του τεχνικού κόσμου της χώρας, αλλά και των αρμοδίων φορέων που λαμβάνουν αποφάσεις, να αντιληφθούν το πόσο σημαντικό είναι να πάψουν να υπάρχουν λάθη σχεδιασμού εις βάρος ορισμένων κατηγοριών ανθρώπων. Η υποχρέωση της πολιτείας απέναντι στα άτομα με αναπηρίες μέσω ατομικής χρηματοδότησής τους, είναι ατελέσφορη όταν έξω από το σπίτι επικρατεί ένα περιβάλλον μη φιλικό
- θα πρέπει να γίνει αντιληπτό πως ο σχεδιασμός για όλους αποφέρει πρακτικό όφελος για όλους τους χρήστες και αποδεικνύεται περισσότερο οικονομικός σε βάθος χρόνου, από τον παρωχημένο σχεδιασμό που ικανοποιεί μέρος μόνο των δυναμικών χρηστών
- Κείμενα διεθνής και ευρωπαϊκής πολιτικής:
 - ο Διακήρυξη της Βαρκελώνης (1995)
 - ο Άρθρο 1. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες 08.02.2007
 - ο Άρθρο 2. Οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Προσβασιμότητα σε σχέση με το Δομημένο και το Φυσικό Περιβάλλον
 - ο Άρθρο 3. Οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Προσβασιμότητα σε σχέση με τις μεταφορές (συσχετισμός μετακινήσεων και χρήσεων γης)
 - ο (Άρθρο 2. Η «Ευρωπαϊκή Πράξη για την Προσβασιμότητα»)

Σκοπός του παρόντος Σχεδίου

α) να προσδιορίσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κατευθυντήριων γραμμών που θα συνδυάζει τον χωροταξικό – πολεοδομικό – αστικό σχεδιασμό, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τον ενεργειακό σχεδιασμό για την χώρα, λαμβάνοντας υπόψη θέματα Πολιτικής Προστασίας.

β) να καθιερώσει ένα πλαίσιο σχεδιασμού με βάση το οποίο οποιαδήποτε επέμβαση στον αστικό χώρο να έχει την κατεύθυνση της αναζωογόνησης, της ανάπτυξης, της προώθησης όλων των φιλικών μέσων μετακίνησης και της διευκόλυνσης των ευάλωτων χρηστών, της προώθησης του βιοκλιματικού σχεδιασμού του εθνικού κτιριακού αποθέματος και της πρόληψης και αντιμετώπισης των φυσικών καταστροφών.

γ) να αποτελέσει ένα εργαλείο χάραξης πολιτικής, υποστήριξης και λήψης αποφάσεων, προωθώντας το σχεδιασμό επενδύσεων και την προετοιμασία έργων, προσφέροντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο λύσεων και επιλογών για την προσβασιμότητα στα ζητήματα αρμοδιότητας του ΥΠΕΝ.

Βασικές αρχές του Σχεδίου

- Η άρση των εμποδίων και των διακρίσεων για την εξασφάλιση της αυτόνομης, απρόσκοπτης και με ασφάλεια μετακίνησης όλων μέσω του «καθολικού σχεδιασμού» και της δημιουργίας προσβάσιμων αλυσίδων μετακίνησης.
- Η ασφαλής διαφυγή του πληθυσμού σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών.

- Η αποτελεσματική υλοποίηση των στόχων μέσω και της αξιοποίησης κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων και δημιουργικών συνεργασιών

Άξονες και ειδικοί στόχοι

1. Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας)

- διατύπωση συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή
- πρόταση για ολιστική επιχειρησιακή διαχείριση των θεσμικών βελτιώσεων και των προτεινόμενων μέτρων
- καθορισμός συγκεκριμένων ετήσιων στόχων βελτίωσης της προσβασιμότητας στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και παρακολούθησή τους (έκθεση προόδου)
- δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
- κωδικοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα που άπτονται των θεμάτων για το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον

2. Συγκεκριμένη επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων

- διασύνδεση των επιχειρησιακών / υπηρεσιακών μονάδων για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή με συγκεκριμένο σχέδιο
- διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων
- συσχετισμός και συνέργεια των αρχών σχεδιασμού για την προσβασιμότητα με τον αντίστοιχο σχεδιασμό για την πολιτική προστασία

3. Επίτευξη των εύλογων προσαρμογών με όρους ασφάλειας, τεχνικής διαχειρισιμότητας και οικονομικής εφικτότητας

- σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας στο δομημένο και το φυσικό περιβάλλον
- σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων και μνημείων, καθώς και των παραδοσιακών οικισμών
- σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης νομοθεσίας για τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις και τους υπαίθριους χώρους αρμοδιότητας άλλων υπουργείων (π.χ. κτίρια υποδομών υγείας, υποδομών ασύλου, υποδομών φυλάκισης, εκπαιδευτικά κτίρια, ειδικά εκπαιδευτικά κτίρια, παιδικές κατασκηνώσεις, παιδικές χαρές κ.ο.κ.), σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία
- συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις όλες τις διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, γονείς με καρότσι, επιβάτες με βαλίτσες κλπ) και της εποχικότητας (π.χ. περίοδοι με έντονη τουριστική κίνηση τους θερινούς μήνες)

4. Συσχετισμός μελετών, έργων και χρηματοδοτικών εργαλείων

- δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
- πρόταση συγκεκριμένων αξόνων για προγράμματα χρηματοδότησης στο ΥΜΕΠΕΡΑΑ και στο Πράσινο Ταμείο
- πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων

5. Ορισμός αρμοδιοτήτων και διαδικασιών

- περιγραφή διαδικασιών και αρμοδιοτήτων ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών
- περιγραφή και βελτίωση διαδικασιών και μηχανισμού συγκέντρωσης στατιστικών δεδομένων, αξιολόγησης αυτών (μετρήσιμοι δείκτες) και εξαγωγής συμπερασμάτων (εκθέσεις προόδου)
- διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων

6. Δημιουργία κοινών προτύπων και προδιαγραφών

- σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών προς τους αρμόδιους φορείς (π.χ. ΕΛΟΤ)
- αξιοποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων και η ενσωμάτωσή τους στην εθνική νομοθεσία

7. Ορισμός διαδικασιών και μηχανισμού Εθνικής εφαρμογής και παρακολούθησης

- i. περιγραφή διαδικασιών ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών
- ii. διευκόλυνση και δημιουργία κατάλληλων διαύλων ανταλλαγής πληροφοριών και συντονισμού μεταξύ των διοικήσεων, της επιστημονικής κοινότητας και των οικονομικών και κοινωνικών φορέων, ώστε να δημιουργηθούν συνέργειες συμβατές με την μετάβαση στο προσβάσιμο περιβάλλον

8. Δημιουργία μηχανισμών ένταξης των ραγδαία αναπτυσσόμενων νέων τεχνολογιών στην νομοθεσία, με συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή

- i. προώθηση και θεσμοθέτηση καινοτόμων εφαρμογών, υπηρεσιών και προϊόντων που ενισχύουν την προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον

9. Ορισμός μέτρων και δράσεων για την δικτύωση την επικοινωνία – ενημέρωση και εκπαίδευση

- i. περιγραφή ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης των στελεχών του Δημόσιου Τομέα
- ii. σύνταξη προτάσεων για την ένταξη των θεμάτων προσβασιμότητας στα διάφορα επίπεδα της εκπαίδευσης

Κατευθύνσεις και προτεραιότητες πολιτικής

- Η «Εθνική Στρατηγική για την Προσβασιμότητα και την Κλιματική Αλλαγή» πρέπει να ενσωματωθεί στον Κυβερνητικό σχεδιασμό και στις τομεακές πολιτικές των Υπουργείων.
- Εξασφάλιση και ενσωμάτωση της προσβασιμότητας στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον με:
 - ο θέσπιση ενός συνολικού ρυθμιστικού πλαισίου και κανονισμών για την αντιμετώπιση των γραφειοκρατικών προβλημάτων
 - ο ανάπτυξη εμβληματικών – πιλοτικών έργων
 - ο βιώσιμη διαχείριση φυσικών πόρων και βιοκλιματικός σχεδιασμός
- Ευαισθητοποίηση του κοινού και αλλαγή κουλτούρας
 - ο Διευκόλυνση του ιδιωτικού τομέα να εφαρμόσει τις παρεμβάσεις εξασφάλισης προσβάσιμου περιβάλλοντος
 - ο Έξυπνα χρηματοδοτικά εργαλεία
 - ο Αξιοποίηση των δημόσιων επενδύσεων, του ΕΣΠΑ, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και Ανάπτυξης, των Ευρωπαϊκών Χρηματοδοτικών Εργαλείων και Πόρων, λοιπών Ταμείων και πόρων
 - ο Κίνητρα προς τους πολίτες, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση
- Προσβασιμότητα, Κλιματική αλλαγή και ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός - Δημιουργία ενός αποτελεσματικού πλαισίου κανονισμών και ελέγχου:
 - ο Ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός και δημιουργία αποτελεσματικών υποδομών προσβασιμότητας. Συμβατότητα και συμπληρωματικότητα των παρεμβάσεων για τη δημιουργία συνεχών δικτύων
 - ο Εφαρμογή άμεσων, έξυπνων και ει δυνατόν οικονομικών λύσεων προσβασιμότητας
 - ο Αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων κονδυλίων για την ολοκλήρωση, εξειδίκευση ή επικαιροποίηση του χωρικού σχεδιασμού ώστε να υπάρξουν οριστικές λύσεις προσβασιμότητας και κλιματικής ουδετερότητας
 - ο Ενημέρωση, επιμόρφωση και ευαισθητοποίηση όλων σχετικά με τα ζητήματα προσβασιμότητας των ατόμων με ιδιαιτερότητες
- Λοιπές Κατευθύνσεις Πολιτικής και Τομείς σχεδιασμού που επηρεάζονται ή εμπλέκονται ή μπορούν να συμβάλουν θετικά προς αυτή την κατεύθυνση
 - ο εφαρμογή έξυπνης τεχνολογίας σε ότι αφορά στην προσβασιμότητα
 - ο μετατροπή των χώρων και του εξοπλισμού των κτιρίων (κατοικίας, εργασίας κλπ) με στόχο την προσαρμογή τους στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των ανθρώπων
 - ο δημιουργία «ευφυών κτιρίων» γενικότερα και «ευφυών γειτονιών
- Αξιολόγηση, παρακολούθηση, συλλογή στατιστικών στοιχείων
 - ο θέσπιση ρεαλιστικών και μετρήσιμων δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων και δράσεων.
 - ο σε βάθος ενδιάμεση αξιολόγηση του νέου δεκαετούς σχεδίου
 - ο παρακολούθηση και αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων παρακολούθησης

✚ Μέρος Β: Συνοπτική αλλά συνολική παρουσίαση του Εθνικού θεσμικού πλαισίου σχετικά με την προσβασιμότητα, καθώς και σχολιασμός και εντοπισμός θετικών σημείων, ελλείψεων και δυστοκιών, καθώς και των διαδικασιών εγκρίσεων και σχετικών αδειοδοτήσεων

Εθνικό Νομοθετικό Πλαίσιο

Το ζήτημα της προσβασιμότητας θίγεται στα παρακάτω κείμενα εθνικής πολιτικής

- Στο Σύνταγμα της Ελλάδας
- Σειρά νόμων για την ενσωμάτωση Οδηγιών Ευρωπαϊκής Ένωσης και των επιταγών της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για θέματα Προσβασιμότητας
- Σειρά νομοθετικών διατάξεων για την Προσβασιμότητα στο Δομημένο Περιβάλλον
- Νομοθεσία για την προσβασιμότητα στο φυσικό περιβάλλον με εστίαση στον αιγιαλό, τις παραλίες και πεζοπορικά μονοπάτια
- Θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα σε σχέση με τις μεταφορές,
- Κανονισμός Πυροπροστασίας Κτιρίων για την προσβασιμότητα και εκκένωση κτιρίων σε έκτακτες καταστάσεις

Όργανα αδειοδότησης και εφαρμογής προσβασιμότητας και βιοκλιματικού σχεδιασμού

- Όργανα αδειοδότησης & εφαρμογής της προσβασιμότητας στα κτίρια και στους κοινόχρηστους χώρους
 - ο Αρμόδιες υπηρεσίες για την έκδοση οικοδομικών αδειών και την αποδοχή της σύνταξης ή ενημέρωσης της ηλεκτρονικής Ταυτότητας Κτιρίου είναι οι κατά τόπους Υπηρεσίες Δόμησης (Υ.ΔΟΜ.) των Δήμων
 - ο Αναλόγως του είδους των μελετών, του είδους έργων και των κατά περίπτωση ιδιαιτεροτήτων, απαιτούνται γνωμοδοτήσεις από τα εξειδικευμένα γνωμοδοτικά όργανα που προβλέπονται από τον ν.4030/2011
 - ο Όργανα ελέγχου όλων των κατασκευών, για τις οποίες εκδίδεται άδεια δόμησης είναι οι Ελεγκτές Δόμησης
 - ο Αρμόδιες Υπηρεσίες για την έγκριση των πολεοδομικών ζητημάτων, κυκλοφοριακών μελετών, είναι οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις,
 - ο Αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή της Προσβασιμότητας στους κοινόχρηστους χώρους είναι οι Μονάδες Προσβασιμότητας των Δήμων
 - ο Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της προσβασιμότητας στα δημόσια κτίρια είναι οι Μονάδες Προσβασιμότητας των Υπουργείων
 - ο Οι Περιφερειακές Διευθύνσεις «Ελέγχου Δόμησης - Περιφερειακά Παρατηρητήρια» ελέγχουν την ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας για την προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, διενεργούν δειγματοληπτικούς και αυτεπάγγελτους ελέγχους των πορισμάτων των ελεγκτών δόμησης
 - ο Οι Περιφερειακές Επιτροπές Προσβασιμότητας γνωμοδοτούν ύστερα από αίτημα πολίτη επί ειδικών θεμάτων προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων ατόμων

Αξιολόγηση εφαρμογής νομοθετικού πλαισίου

- Σε γενικές γραμμές το νομοθετικό έργο ακολουθεί τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης με διεθνείς συνθήκες και με το θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε, ωστόσο δεν υπάρχει ειδικός μηχανισμός ελέγχου, πιστοποίησης ή και πλαισίου συμμόρφωσης ως προς την προσβασιμότητα. Επομένως, ενώ σε θεσμικό επίπεδο το δικαίωμα πρόσβασης είναι κατοχυρωμένο, στην πράξη υπάρχουν περιορισμοί στην πρόσβαση με διαφοροποιήσεις κατά τομέα.

Συμπερασματικά γίνεται μερική εφαρμογή της νομοθεσίας καθώς στην πράξη εντοπίζονται ποικίλα ζητήματα που δυσχαιρένουν την εφαρμογή της.

Καταγραφή ελλείψεων – νομοθετικά κενά

Κρίνεται απαραίτητη

- η Κωδικοποίηση της Πολεοδομικής Νομοθεσίας που αφορά σε θέματα Προσβασιμότητας
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας για τις απαιτήσεις σε προσβασιμότητα στα κτίρια, στις εγκαταστάσεις, στους υπαίθριους χώρους και στις υπηρεσίες αρμοδιότητας άλλων υπουργείων
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις διαστάσεις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας για την αντιμετώπιση της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων, των μνημείων, των αρχαιολογικών χώρων καθώς και των παραδοσιακών οικισμών
- η επικαιροποίηση του Τεύχους «Σχεδιάζοντας για Όλους
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας σε θέματα που αφορούν στο φυσικό περιβάλλον

- η τυποποίηση και η αδειοδότηση ειδικών κατασκευών σε συνεργασία με τον ΕΛΟΤ.
- η ανάδειξη της προσβασιμότητας ως αναγκαίας παραμέτρου σχεδιασμού στις ήδη θεσμοθετημένες προδιαγραφές των ΤΧΣ
- η ανάδειξη της προσβασιμότητας ως αναγκαίας παραμέτρου σχεδιασμού στις ήδη θεσμοθετημένες προδιαγραφές των ΕΧΣ

Υπάρχει ανάγκη για

- εξειδίκευση της σχετικής νομοθεσίας και η σύνταξη σχετικών τεχνικών προδιαγραφών για το σχεδιασμό προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο του κτιρίου, όπως και η συμπλήρωση/τροποποίηση του ισχύοντος Κανονισμού Πυροπροστασίας
- ύπαρξη του ατομικού σχεδίου εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, το οποίο θα είναι ειδικά προσαρμοσμένο τους δυνατότητές τους ανάλογα με την αναπηρία.
- ηχητική και οπτική σήμανση συναγερμού στα κτίρια
- εξασφάλιση προσβασιμότητας στους χώρους καταφυγής, υποστήριξη των ατόμων αυτών κατά τη διάρκεια της εκκένωσης, της οργανωμένης απομάκρυνσης αλλά και κατά την διάρκεια της παραμονής τους στον χώρο

Αιτιολόγηση αδυναμιών εφαρμογής

Η αδυναμία της εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου, των προτύπων, των προδιαγραφών και των απαιτήσεων για προσβασιμότητα παρατηρείται τόσο σε επίπεδο μελετών και έργων, όσο και σε επίπεδο ελεγκτικών μηχανισμών (μελετητές, κατασκευαστές, τεχνικές υπηρεσίες, αρμόδιες για τον έλεγχο των μελετών υπηρεσίες. Πιθανές αιτίες μπορεί να είναι:

- μη σύσταση των προβλεπόμενων από την νομοθεσία υπηρεσιακών μονάδων, στην έλλειψη μηχανισμού ελέγχου και σε ελλιπή πληροφόρηση
- ο έλεγχος της μελέτης και η έκδοση της άδειας γίνεται από ίδιες υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την ελαστική εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας
- σε πολλά κτίρια (είτε για δημόσιες υπηρεσίες και φορείς, είτε για ιδιωτικούς φορείς και επιχειρήσεις) δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις που εξασφαλίζουν την ασφαλή πρόσβαση σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις
- οι κοινόχρηστοι χώροι είναι γεμάτοι φυσικά, τεχνητά, μόνιμα και κινητά εμπόδια
- ελλιπής κατάρτιση εμπλεκόμενων φορέων
- μη ύπαρξη ένδικων μέσων στους οποίους μπορούν να προσφύγουν τα άτομα με αναπηρία όταν η πρόσβαση δεν είναι διαθέσιμη
- η διαφυγή ατόμων με αναπηρία από χώρους συνάθροισης κοινού, καθίσταται συχνά δυσχερής, διότι δεν υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμων οδύσεων διαφυγής και η εξοικείωση του προσωπικού σε θέματα διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων κρίνεται ανεπαρκής
- η διαφυγή των εμποδιζόμενων ατόμων σε υποδομές μεταφορών συχνά είναι αδύνατη ή πολύπλοκη

Νέες τεχνολογίες που προάγουν την κινητικότητα και την προσβασιμότητα όλων

Αστικό και εξωαστικό περιβάλλον

- απλές εφαρμογές για την αναζήτηση σαφών οδηγιών/κατευθύνσεων για την κίνηση μέσα στην πόλη από τον έναν προορισμό προς τον άλλον, με όλα τα μέσα μεταφοράς
- εφαρμογές ανεύρεσης βέλτιστων διαδρομών, εναλλακτικών ταχύτερων διαδρομών συχνά και με εναλλακτικά μέσα
- εξειδικευμένες εφαρμογές, όπου δύναται να απεικονίσουν την κίνηση όλων των Ι.Χ και λοιπών μέσων στο οδικό δίκτυο καθώς και την κίνηση των ΜΜΜ ή/και ΜΣΤ σε πραγματικό χρόνο, την ανάγκη ή όχι μετεπιβιβάσεων, τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης σε κάποιο προορισμό ή τη συνολική διάρκεια μιας μετακίνησης, πρόσθετες εξυπηρετήσεις ή εμπόδια κατά τη διάρκεια μιας διαδρομής, κλπ

Έγκαιρη προειδοποίηση

- σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης (EWS) είναι ένα σύστημα πληροφοριών που παρέχει πληροφορίες σχετικά με πιθανούς κινδύνους που μπορεί να εξελιχθούν σε καταστροφή
- συστήματα αναγγελίας πυρκαγιάς με ηχητικό και οπτικό σήμα
- χρήση παραμετρικών ηχείων
- τεχνολογία παραγωγής οπτικών σημάτων
- διαθέσιμες στην αγορά προσωπικές συσκευές ειδοποίησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε μια έκτακτη ανάγκη

Συσχέτιση με λοιπά στρατηγικά σχέδια Υπουργείων

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) 2021-2030

Ειδικά για την κινητικότητα στις πόλεις προωθούνται τα ακόλουθα:

- Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας
- Προώθηση μέτρων στήριξης των πόλεων και των Δήμων στον τομέα της διαχείρισης της κινητικότητας
- Υποστήριξη και υλοποίηση υποδομών για την προσβασιμότητα και την πεζή μετακίνηση (δημιουργία δικτύων greenways, blueways, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, κλπ)
- Υποστήριξη και υλοποίηση υποδομών και δικτύων και το ποδήλατο
- Πολιτικές ανάσχεσης της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων (αναχαίτηση ή περιορισμός στάθμευσης ή της κίνησης εντός συγκεκριμένων περιοχών)
- Προώθηση υπηρεσιών κοινής χρήσης αυτοκινήτων και συνεπιβατισμό (sharing economy)
- Δημιουργία θυλάκων μιωμένης κινητικότητας αυτοκινήτων (superbloks, living streets, κλπ.)
- Υποστήριξη και υλοποίηση υποδομών για τη χρήση MMM
- Ενίσχυση συστημάτων ενοικίασης και διαμοιρασμού
- Ενίσχυση δημοτικών υπηρεσιών (σχολικά λεωφορεία, δημοτική συγκοινωνία, κ.α)
- Υποστήριξη και υλοποίηση υποδομών για τη μικροκινητικότητα
- Ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μετακινήσεων
- Βελτίωση των σημείων Park and ride
- Προώθηση της ψηφιοποίησης, της αυτοματοποίησης και άλλων καινοτόμων λύσεων

Εθνικό στρατηγικό σχέδιο Μεταφορών

Το ΕΣΣΜ ορίζει τους ακόλουθους πέντε (5) στρατηγικούς στόχους για τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα:

- Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας,
- Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός ΕΕ,
- Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών
- Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό, και
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Από την εφαρμογή των μέτρων και παρεμβάσεων του Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών αναμένονται θετικά αποτελέσματα που σχετίζονται με ζητήματα προσβασιμότητας:

- Ιδιαίτερη βελτίωση της περιφερειακής προσβασιμότητας στις περιοχές της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας, της Θεσσαλίας και της Ανατολικής Πελοποννήσου όσον αφορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Παρομοίως, αναμένονται βελτιώσεις στα επίπεδα οδικής προσβασιμότητας στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας
- Σε εθνικό επίπεδο, το μέτρο της προσβασιμότητας βάσει πληθυσμού θα αυξηθεί κατά σχεδόν 90% για τις σιδηροδρομικές και κατά 3% για τις οδικές μεταφορές με ευρεία διακύμανση των βελτιώσεων ανά ζώνη.
- η οδική προσβασιμότητα των αγροτικών/ περιφερειακών περιοχών από/ προς τις πλησιέστερες κύριες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας βελτιώνεται σημαντικά,

Μέρος Γ: Παρουσίαση της καταγραφής και της αξιολόγησης δεδομένων με συγκεκριμένους δείκτες και μηχανισμού μοντελοποίησης και παρακολούθησης

Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης

Κρίνεται σκόπιμη η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την προσβασιμότητα (υποδομών, υπηρεσιών, πληροφόρησης, επικοινωνίας κ.λπ.) καθώς αποτελεί απαραίτητο εργαλείο στη χάραξη εθνικής στρατηγικής προσβασιμότητας. Η καταγραφή θα πρέπει να έχει καθολικό ή ενδεικτικό δειγματοληπτικό χαρακτήρα.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης είναι η ακόλουθη:

1. Βιβλιογραφική έρευνα και συγκέντρωση στοιχείων από άλλες έρευνες και πηγές (desk research)
2. Ποιοτική έρευνα πεδίου μέσω Μελέτης Περίπτωσης σε επιλεγμένο χαρακτηριστικό Δήμο, εξαγωγή συμπερασμάτων

3. Έρευνα γραφείου για την αποτίμηση των ανωτέρω και αναγωγή/εξαγωγή συμπερασμάτων σε εθνικό επίπεδο
4. Διαβούλευση με φορείς και συλλόγους και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ και αξιολόγηση / ενσωμάτωση διαπιστώσεων και προτάσεων

Χρήσιμα στοιχεία

- μέση ηλικία του μόνιμου πληθυσμού της Ελλάδας είναι 41,9
- συνολικά η Ελλάδα έχει από τους πλέον γερασμένους πληθυσμούς της Ευρώπης
- Ο αριθμός των κτιρίων της Χώρας ανήλθε σε 4.105.637 κτίρια από τα οποία το μεγαλύτερο ποσοστό, 19,1% (783.752 κτίρια), βρίσκεται στην Περιφέρεια Αττικής. Από το παραπάνω σύνολο των κτιρίων της χώρας, το μεγαλύτερο ποσοστό 51,5% είναι ισόγεια ενώ ποσοστό 33,3% των κτιρίων έχουν έναν (1) όροφο\
- Από το σύνολο των κτιρίων τα 3.775.848 (ποσοστό 92,0%) είναι αποκλειστικής χρήσης ενώ τα 329.789 (ποσοστό 8,0%) μικτής χρήσης
- το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων (704.340 κτίρια) κατασκευάστηκε την περίοδο 1971-1980 (ποσοστό 17,2%). Τα αμέσως επόμενα ποσοστά είναι 15,6% (639.475 κτίρια) που κατασκευάστηκαν την χρονική περίοδο 1961-1970 και 14% (573.250 κτίρια) που κατασκευάστηκαν την περίοδο 1946-1960
- δεν υπάρχει πλήρης καταγραφή των προσβάσιμων κτιρίων (ιδίως των δημόσιων κτιρίων και των χώρων συνάθροισης κοινού) καθώς το στοιχείο αυτό δεν έχει ακόμη συμπεριληφθεί στα χαρακτηριστικά που καταγράφονται από την ΕΛΣΤΑΤ κατά την απογραφή του κτιριακού δυναμικού, ιδιωτικού ή και δημόσιου και ούτε σε σχέση με την χρήση του.

Αναφορικά με την κατάσταση στην Ελλάδα και τη γνώμη των ίδιων των ατόμων με αναπηρία σχετικά με τις παρεχόμενες διευκολύνσεις πρόσβασης, σε έρευνα της ΕΣΑμεΑ στο πλαίσιο της Κοινωνικής Πρωτοβουλίας EQUAL12 σε αντιπροσωπευτικό δείγμα 1.386 ατόμων με όλες τις μορφές αναπηρίας σε όλη την Ελλάδα, καταγράφηκαν τα εξής:

- ως προς την πρόσβαση στις δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες, μόλις το 13,2% δήλωσαν πολύ ικανοποιημένοι, το 35,4% μέτρια ικανοποιημένοι και το 39,5% καθόλου ικανοποιημένοι,
- ως προς τις διευκολύνσεις για την πρόσβαση στο σχολείο μόνο το 18,8% δήλωσαν πολύ ικανοποιημένοι από αυτές, το 33,8% μέτρια ικανοποιημένοι και το 30% καθόλου ικανοποιημένοι,
- ως προς τις υποδομές διευκόλυνσης της πρόσβασης στην εργασία, μόνο το 16,2% δήλωσαν πολύ ικανοποιημένοι, το 27,8% μέτρια ικανοποιημένοι και το 37,2% καθόλου ικανοποιημένοι,
- ως προς την προσβασιμότητα στους χώρους πολιτισμού και ψυχαγωγίας, μόνο το 17,6% δήλωσαν πολύ ικανοποιημένοι, το 36,8% μέτρια ικανοποιημένοι και το 32% καθόλου ικανοποιημένοι

Για το επίπεδο προσβασιμότητας ειδικών κτιρίων ανιχνεύτηκαν τα παρακάτω στοιχεία (από ποικίλες πηγές):

Ξενοδοχεία

- Σχεδόν 90% των ξενοδοχείων έχει διαμορφώσει την κύρια πόρτα της εισόδου ώστε να χωράει αμαξίδιο.
- Άνω του 60% των ξενοδοχείων διαθέτει διαθέσιμο χώρο για άνετη κίνηση του αμαξίου στα bar- εστιατόρια.
- 2,2 είναι ο μέσος αριθμός δωματίων ΑμεΑ στα ξενοδοχεία που διαθέτουν αντίστοιχες εγκαταστάσεις, αριθμός συμβατός με τις υποχρεωτικές προδιαγραφές.
- 73,6% των ξενοδοχείων επιθυμούν ή ενδιαφέρονται να επενδύσουν μέσω στοχευμένου χρηματοδοτικού εργαλείου για την αναβάθμιση της προσβασιμότητας σε ΑμεΑ στις κοινόχρηστες τουαλέτες στο Lobby
- 78,7% των ξενοδοχείων που διαθέτουν παραλία, επιθυμούν ή ενδιαφέρονται να επενδύσουν μέσω στοχευμένου χρηματοδοτικού εργαλείου για την αναβάθμιση της προσβασιμότητας σε ΑμεΑ στην παραλία του ξενοδοχείου

Κτίρια υγείας

- η πλειονότητα των μονάδων υγείας στεγάζονται σε κτίρια ιδιοκτησίας του δημοσίου ή του οικείου Δήμου
- ειδικές θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ διαθέτει το 5% των παραπάνω υπηρεσιών (τα νοσοκομεία, τα μισά κέντρα υγείας και το ένα δέκατο των περιφερειακών κέντρων υγείας). Οι μισές από αυτές δεν φέρουν ειδική σήμανση, ωστόσο η πλειονότητα αυτών συνοδεύεται από λεία και προσπελάσιμη διαδρομή έως την είσοδο της μονάδας
- ράμπες ΑμεΑ μεταξύ των θέσεων στάθμευσης και του πεζοδρομίου καταγράφηκαν στα 3/5 των μονάδων
- οδηγοί όδευσης τυφλών καταγράφηκαν σε λίγα κτίρια
- η προσβασιμότητα της εισόδου με ράμπα ή με ισόγεια κεντρική είσοδο καταγράφηκε στην πλειονότητα των μονάδων

- παρατηρείται έλλειψη κατάλληλης σήμανσης στις γυάλινες πόρτες για την εξυπηρέτηση των ατόμων με μειωμένη όραση
- παρατηρούνται αρκετά εμπόδια στην οριζόντια κυκλοφορία εντός των κτιρίων
- κοινόχρηστους χώρους υγιεινής διαθέτει η πλειονότητα των μονάδων, εκ των οποίων μόνο το 1/5 είναι W.C. ΑμεΑ με επαρκή χώρο αλλά με ελλείψεις όσον αφορά την σήμανση, τις χειρολαβές κ.λπ.
- παρατηρούνται ελλείψεις στην σήμανση, στον φωτισμό και στην επίπλωση εξυπηρέτησης κοινού

Προσάσιμος υπαίθριος δημόσιος χώρος

Αναφορικά με την κατάσταση στην Ελλάδα και τη γνώμη των ίδιων των ατόμων με αναπηρία σχετικά με τις παρεχόμενες διευκολύνσεις πρόσβασης, σε έρευνα της ΕΣΑμεΑ στο πλαίσιο της Κοινωνικής Πρωτοβουλίας EQUAL16 σε αντιπροσωπευτικό δείγμα 1.386 ατόμων με όλες τις μορφές αναπηρίας σε όλη την Ελλάδα, ηλικίας 18 ετών και άνω, αναφορικά με τις δημόσιες υποδομές για την κίνηση στην πόλη, μόνο το 13% των ερωτηθέντων δήλωσαν πολύ ικανοποιημένοι, το 30,6% μέτρια ικανοποιημένοι και το 45,2% καθόλου ικανοποιημένοι.

Ποιοτική έρευνα πεδίου

Στο πλαίσιο πιλοτικού έργου πραγματοποιήθηκε ενδεδειγμένη καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε περιοχή του Δήμου Καλλιθέας με ιδιαίτερη έμφαση σε ζητήματα προσβασιμότητας.

Ειδικότερα όσον αφορά τα πεζοδρόμια καταγράφηκαν στοιχεία που αφορούν:

- συνολικό πλάτος πεζοδρομίου
- πλάτος πεζοδρομίου χωρίς εμπόδια
- είδη διαβάσεων (απλή, υπέργεια, υπόγεια, σηματοδοτούμενη)
- πλήθος ραμπών
- ύπαρξη όδευσης
- στοιχεία φύτευσης
- ποιότητα επιφάνειας
- κατάληψη από τραπεζοκαθίσματα

Στο πλαίσιο του πιλοτικού έργου, πραγματοποιήθηκε έρευνα μέσω ερωτηματολογίων για τη διερεύνηση διαφορετικών τύπων χρηστών σχετικά με θέματα μετακίνησης και προσβασιμότητας, στην περιοχή έρευνας για διαφορετικές δραστηριότητες.

Χρόνος μετακίνησης

- χρόνος που είναι διατεθειμένος κανείς να περπατήσει μέχρι την πλησιέστερη στάση λεωφορείου: το 36% των ερωτηθέντων δήλωσαν 5-10 λεπτά, ενώ το 35% 3-5 λεπτά
- χρόνος που είναι διατεθειμένος κανείς να περπατήσει μέχρι τον πλησιέστερο σταθμό Μέσων Σταθερής Τροχιάς, η πλειονότητα των συμμετεχόντων (36%) απάντησε πως θα περπατούσε έως 15 λεπτά έως το σταθμό. Επίσης, το 35% θα περπατούσε 3-5 λεπτά.
- Αποδεκτός χρόνος μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία προς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων δηλώθηκαν τα 10-20 λεπτά
- Αποδεκτός χρόνος μετακίνησης με ποδήλατο προς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων δηλώθηκαν τα 10-15 λεπτά
- Αποδεκτός χρόνος μετακίνησης πεζή προς σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων δηλώθηκαν τα 5-10 λεπτά

Προβλήματα πεζή μετακίνησης

- Μη επαρκές πλάτος πεζοδρομίου: υψηλή σημαντικότητα (4,0).
- Ύπαρξη εμποδίων στα πεζοδρόμια: υψηλή σημαντικότητα (4,1).
- Κατάσταση του πεζοδρομίου: εκφράστηκε υψηλή σημαντικότητα (3,8).
- Μη ασφαλείς διαβάσεις πεζών: υψηλή σημαντικότητα (3,9).
- Συμπεριφορά των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου: μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,7).
- Υψηλή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων: μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,7).
- Αίσθημα ασφάλειας κατά τις νυκτερινές ώρες: υψηλή σημαντικότητα (3,9).
- Καιρικές συνθήκες: μέτρια σημαντικότητα (3,1).

Βελτιώσεις

- Διαβάσεις: υψηλή σημαντικότητα (4,1).
- Πεζοδρόμια: υψηλή σημαντικότητα (4,3).
- Στάσεις ΜΜΜ (π.χ. λεωφορείων): μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,8).

- Ποδηλατόδρομοι: υψηλή σημαντικότητα (3,9).

Χρόνος μετακίνησης ΑμεΑ

- χρόνος που θεωρείται αποδεκτός να διαθέσουν για να προσεγγίσουν πεζή πόλους έλξης μετακινήσεων δηλώθηκαν τα 5-10 λεπτά

Προβλήματα πεζή μετακίνησης ΑμεΑ

- Μη επαρκές πλάτος πεζοδρομίου: μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,6).
- Απουσία οδεύσεων για τυφλούς: μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,6).
- Εμπόδια στο πεζοδρόμιο: μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,8).
- Απουσία ηχητικής σήμανσης στις διαβάσεις: μέτρια σημαντικότητα (3,2).
- Απουσία ενός δικτύου προσβάσιμων διαδρομών σε όλη την πόλη: μέτρια σημαντικότητα (3,4).
- Μη δυνατότητα προσπέλασης πλατειών / πράσινων χώρων / παιδικών χαρών: μέτρια σημαντικότητα (3,3).
- Αίσθημα ανασφάλειας όταν κινούνται στο οδόστρωμα ή το διασχίζουν: μέτρια σημαντικότητα (3,3).
- Απουσία πληροφόρησης για σημεία ενδιαφέροντος: μέτρια σημαντικότητα (3).
- Πυκνή στάθμευση που εγκλωβίζει τα ΑΜΕΑ στο πεζοδρόμιο: μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,7).
- Αίσθημα ανασφάλειας λόγω μεγάλου αριθμού ποδηλάτων: μικρή σημαντικότητα (1,8).

Προβλήματα μετακινήσεις με αμαξίδιο:

- Για τον αριθμό και την τοποθεσία των ειδικών θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2,0)
- Για την ευκολία χρήσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2,1)
- Για την προσβασιμότητα των στάσεων / σταθμών εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (1,9).
- Για την ευκολία εισόδου στα οχήματα των λεωφορείων εκφράστηκε πολύ χαμηλή ικανοποίηση (1,5)
- Για τις συνθήκες παραμονής εντός των οχημάτων των λεωφορείων εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (1,7)
- Για την ποιότητα κίνησης στα πεζοδρόμια εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (1,7).
- Για την ποιότητα κίνησης στις διασταυρώσεις (από πεζοδρόμιο σε πεζοδρόμιο) εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (1,8)
- Για την ποιότητα κίνησης στο οδόστρωμα εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2,0).

Για τις μετακινήσεις γενικότερα :

- Για την υποστήριξη κατά τη μετακίνηση (όδευση τυφλών, ηχητικά μηνύματα κοκ) εκφράστηκε πολύ χαμηλή ικανοποίηση (1,5)
- Για την προσβασιμότητα των στάσεων των λεωφορείων εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (1,8)
- Για την πληροφόρηση κατά τη διάρκεια παραμονής στη στάση εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2,3)
- Για την είσοδο και παραμονή μέσα στα οχήματα των λεωφορείων εκφράστηκε μηδενική ικανοποίηση (1,0)
- Για την πληροφόρηση μέσα στα λεωφορεία εκφράστηκε πολύ χαμηλή ικανοποίηση (1,7)
- Για την ποιότητα κίνησης στο πεζοδρόμιο εκφράστηκε πολύ χαμηλή ικανοποίηση (1,7)
- Για την ποιότητα κίνησης στις διασταυρώσεις από πεζοδρόμιο σε πεζοδρόμιο εκφράστηκε μηδενική ικανοποίηση (1,0)
- Για την ποιότητα κίνησης στο οδόστρωμα με τα πόδια εκφράστηκε μηδενική ικανοποίηση (1,0).

✚ Μέρος Δ: Παρουσίαση προτάσεων και εργαλείων και κινήτρων για την υλοποίησή τους

ΑΞΟΝΑΣ 1 Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας

Διατύπωση «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή

ΜΕΤΡΟ 1.1 Ενσωμάτωση του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή-κλιματική κρίση» στην Εθνική Χωρική Στρατηγική του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α) όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 3 του Ν. 4759/2020 (ΦΕΚ 245/Α)

ΜΕΤΡΟ 1.2 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή-κλιματική κρίση» στις νέες στρατηγικές (και άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια) όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, τις Μεταφορές κ.λπ

ΜΕΤΡΟ 1.3 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή-κλιματική κρίση» στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΠΚΑ)

ΜΕΤΡΟ 1.4 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)

ΜΕΤΡΟ 1.5 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή» σε όλες τις νέες οδηγίες, τεχνικές οδηγίες και κατευθύνσεις για αστικές αναπλάσεις, ανασχεδιασμό του υπαίθριου δημοσίου χώρου, οικοδομικό κανονισμό, ανακατασκευή και ανακαίνιση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος κ.α.

ΜΕΤΡΟ 1.6 Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα της δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης

ΜΕΤΡΟ 1.7 Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων πεζή μετακίνησης στο πλαίσιο των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016

ΜΕΤΡΟ 1.8 Θεσμοθέτηση προστασίας των ιστορικών πυρήνων των πόλεων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, δημιουργώντας υψηλής ποιότητας υποδομές κίνησης για τους πεζούς

ΜΕΤΡΟ 1.9 Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον βιοκλιματικό σχεδιασμό / ανασχεδιασμό υπαίθριων δημόσιων χώρων χαμηλού και μέσου κόστους

ΜΕΤΡΟ 1.10 Θεσμοθέτηση οδηγιών δημιουργίας «προσβάσιμης και κλιματικά ουδέτερης» γειτονιάς

ΜΕΤΡΟ 1.11 Θεσμοθέτηση οδηγιών δημιουργίας οικιστικών περιοχών χαμηλών ταχυτήτων (low emission zones)

ΜΕΤΡΟ 1.12 Επικαιροποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας για την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος με νέα δεδομένα βάσει των στοιχείων της ανάλυσης του Μέρους Α', του Μέρους Β' και του Μέρους Γ', των διαπιστώσεων των θεσμικών κενών κ.λ.π.

Ολιστική επιχειρησιακή διαχείριση των θεσμικών βελτιώσεων και των προτεινόμενων μέτρων

ΜΕΤΡΟ 2.1 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή» σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε πολεοδομικές παρεμβάσεις, αστικές αναπλάσεις, αναπλάσεις οικισμών, βιοκλιματικές μελέτες, μελέτες κτιρίων που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ, και σε ιδιωτικά έργα

ΜΕΤΡΟ 2.2 Προώθηση της σύνταξης Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) σε επίπεδο δήμων

ΜΕΤΡΟ 2.3 Προώθηση της σύνταξης Μελετών Εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ

ΜΕΤΡΟ 2.4 Προώθηση της σύνταξης μελετών βιοκλιματικής αναβάθμισης δημόσιου υπαίθριου χώρου σε επίπεδο δήμου

ΜΕΤΡΟ 2.5 Προώθηση της σύνταξης μελετών δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση των πεζών σε επίπεδο δήμου λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους που επιδρούν στη μετακίνηση πεζή (ποιότητα περιβάλλοντος/ πόλοι ενδιαφέροντος/ ασύμβατες χρήσεις γης, πράσινο / σκίαση, κυκλοφοριακός φόρτος, κλίσεις αναγλύφου, επικρατούντες άνεμοι, αποκοπές από μεγάλες οδικές υποδομές κ.λπ.), οι οποίες θα συνδέουν τις γειτονιές με τα πολεοδομικά κέντρα, με τους σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς, με τις πύλες της πόλης (σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων / λιμάνια / αεροδρόμια), καθώς και με τους φυσικούς ή πολιτιστικούς πόλους ενδιαφέροντος

ΜΕΤΡΟ 2.6 Ενίσχυση χρηματοδότησης σχετικών μελετών και υπηρεσιών που ενσωματώνουν την πεζή μετακίνηση στον συνολικό σχεδιασμό

ΜΕΤΡΟ 2.7 Ενσωμάτωση των προτάσεων των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) των Δήμων στα εκπονημένα ή υπό εξέλιξη Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αυτών (ΣΒΑΚ)

ΜΕΤΡΟ 2.8 Κατασκευή των χαρακτηρισμένων και μη υλοποιημένων πεζόδρομων σε επίπεδο δήμου

Καθορισμός συγκεκριμένων ετήσιων στόχων βελτίωσης της προσβασιμότητας στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και παρακολούθησή τους

ΜΕΤΡΟ 3.1 Ψηφιακή Πλατφόρμα καταγραφής προσβασιμότητας των υφιστάμενων κτιρίων - στατιστικά στοιχεία / έτος

ΜΕΤΡΟ 3.2 Ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας στην ηλεκτρονική ταυτότητα κτιρίων - στατιστικά στοιχεία / έτος

ΜΕΤΡΟ 3.3 Ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας στην ηλεκτρονική ταυτότητα δήμου - στατιστικά στοιχεία / έτος

ΜΕΤΡΟ 3.4 Ψηφιακός Χάρτης Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας – ενσωμάτωση ΣΑΠ και πραγματοποιημένων παρεμβάσεων / έτος

ΜΕΤΡΟ 3.5 Ψηφιακός Χάρτης καταγραφής προσβάσιμων παραλιών - στατιστικά στοιχεία / έτος

ΜΕΤΡΟ 3.6 Παρακολούθηση της σύνταξης και υλοποίησης των Επιχειρησιακών Σχεδίων για την Εξασφάλιση των Κοινόχρηστων και Κοινωφελών Χώρων - στατιστικά στοιχεία / έτος

METPO 3.7 Καταγραφή προσβάσιμων τουριστικών υποδομών - στατιστικά στοιχεία / έτος
Δημιουργία εργαλειοθήκης προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων

METPO 4.1 Επικαιροποίηση του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού

METPO 4.2 Τεχνικές προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας για κτίρια

METPO 4.3 Τεχνικές προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας για τον υπαίθριο δημόσιο χώρο

METPO 4.4 Τεχνικές προδιαγραφές μελετών αστικών αναπλάσεων

METPO 4.5 Επικαιροποίηση ΤΟΤΕΕ Προς υλοποίηση ΤΕΕ

METPO 4.6 Επικαιροποίηση ΑΤΟΕ

Κωδικοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα που άπτονται των θεμάτων για το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον

METPO 5.1 Κωδικοποίηση νομοθεσίας προσβασιμότητας για το δομημένο περιβάλλον – Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους

METPO 5.2 Κωδικοποίηση νομοθεσίας προσβασιμότητας για το φυσικό περιβάλλον περιβάλλον – Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους

METPO 5.3 Κωδικοποίηση νομοθεσίας προσβασιμότητας για λουπές κατηγορίες/κατασκευές που δεν εντάσσονται πιθανώς ανωτέρω – Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους

ΑΞΟΝΑΣ 2 Επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων

Διασύνδεση των επιχειρησιακών / υπηρεσιακών μονάδων για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή με συγκεκριμένο σχέδιο

METPO 6.1 Διαβούλευση επί των θεμάτων προσβασιμότητας των συναρμόδιων υπηρεσιών – Δημιουργία διαγράμματος αρμοδιοτήτων

METPO 6.2 Διαβούλευση και συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς και εκπροσώπους – Διατύπωση προτάσεων

METPO 6.3 Δημιουργία δικτύου αρμόδιων στελεχών για τα θέματα προσβασιμότητας σε συνδυασμό με τα σχετικά Τμήματα και δομές

METPO 6.4 Δημιουργία ανοιχτής πλατφόρμας συζητήσεων και προτάσεων

Διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων

METPO 7.1 Καταγραφή όλων των σχετικών ψηφιακών βάσεων δεδομένων

METPO 7.2 Διασύνδεση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων με την ηλεκτρονική ταυτότητα κτιρίου και την ηλεκτρονική ταυτότητα δήμου

METPO 7.3 Δημιουργία ψηφιακής βάσης δεδομένων των ΣΑΠ

METPO 7.4 Ενσωμάτωση των στοιχείων προσβασιμότητας στον Ενιαίο Ψηφιακό Χάρτη

Συσχετισμός και συνέργεια των αρχών σχεδιασμού για την προσβασιμότητα με τον αντίστοιχο σχεδιασμό για την πολιτική προστασία

METPO 8.1 Αποτύπωση σε πολεοδομικούς χάρτες των οδεύσεων διαφυγής και χώρων καταφυγής (σε ρυμοτομικό ή ΤΧΣ) με γνώμονα την προσβασιμότητα (προσβάσιμο κτιριακό απόθεμα, ανοιχτοί χώροι)

METPO 8.2 Συμπλήρωση-Τροποποίηση του Κανονισμού Πυροπροστασίας του 2018 στη λογική των αρχών του 'Σχεδιασμού για Όλους'

METPO 8.3 Ένταξη ειδικών κανονισμών για τα Άτομα με Αναπηρία στα υφιστάμενα σχέδια Εκτάκτων Αναγκών

METPO 8.4 Τεύχος οδηγιών για ειδικές κατασκευές σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

ΑΞΟΝΑΣ 3 Επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων

Επίτευξη των εύλογων προσαρμογών με όρους ασφάλειας, τεχνικής διαχειρισιμότητας και οικονομικής εφικτότητας

METPO 9.1 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για νοικοκυριά (ΔΙΑΒΙΩ ΚΑΤ' ΟΙΚΟΝ)

METPO 9.2 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για επιχειρήσεις (ΕΠΙΧΕΙΡΩ -ΔΙΑΒΙΩ)

METPO 9.3 Πρόγραμμα ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΩ

METPO 9.4 Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ

Σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων και μνημείων, καθώς και των παραδοσιακών οικισμών

METPO 10.1 Έκδοση π.δ. Τεχνικών Προδιαγραφών προσβασιμότητας για διατηρητέα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και παραδοσιακούς οικισμούς

METPO 10.2 Έκδοση Τεχνικών Προδιαγραφών στα σχέδια έκτακτης ανάγκης για παραδοσιακούς οικισμούς

Σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης νομοθεσίας για τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις και τους υπαίθριους χώρους αρμοδιότητας άλλων υπουργείων (π.χ. κτίρια υποδομών υγείας, υποδομών ασύλου, υποδομών φυλάκισης, εκπαιδευτικά κτίρια, ειδικά εκπαιδευτικά κτίρια, παιδικές κατασκευές, παιδικές χαρές κ.ο.κ.), σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία

ΜΕΤΡΟ 11.1 Καταγραφή των ισχυουσών διατάξεων ανά κατηγορία – εντοπισμός αλληλοκαλύψεων και κενών

ΜΕΤΡΟ 11.2 Καθορισμός κοινών υπουργικών αποφάσεων

ΜΕΤΡΟ 11.3 Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους κωδικοποίησης

ΜΕΤΡΟ 11.4 Δημιουργία Τεύχους Οδηγίων Μελετών προς ΟΤΑ

Συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες της διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων και της εποχικότητας

ΜΕΤΡΟ 12.1 ΥΑ - Εξειδικευμένες προδιαγραφές για όλες της διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρση, ψυχικές ασθένειες κλπ)

ΜΕΤΡΟ 12.2 ΥΑ - Εξειδικευμένες προδιαγραφές για θέματα φέρουσας ικανότητας και εποχικότητας σε σχέση με την αναπηρία

ΑΞΟΝΑΣ 4 Συσχετισμός μελετών, έργων και χρηματοδοτικών εργαλείων

Δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων

ΜΕΤΡΟ 13.1 Καταγραφή των ενωσιακών και εθνικών κονδυλίων και χρηματοδοτικών εργαλείων

ΜΕΤΡΟ 13.2 Δημιουργία Οδηγού χρηματοδότησης προς ΟΤΑ

ΜΕΤΡΟ 13.3 Δημιουργία Οδηγού χρηματοδότησης προς πολίτες και επιχειρήσεις

Άξονες προγραμμάτων χρηματοδότησης στο ΥΜΕΠΕΡΑΑ και στο Πράσινο Ταμείο

ΜΕΤΡΟ 14.1 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για νοικοκυριά (ΔΙΑΒΙΩ ΚΑΤ' ΟΙΚΟΝ)

ΜΕΤΡΟ 14.2 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για επιχειρήσεις (ΕΠΙΧΕΙΡΩ -ΔΙΑΒΙΩ)

ΜΕΤΡΟ 14.3 Πρόγραμμα ΑΝΑΚΑΙΝΙΖΩ

ΜΕΤΡΟ 14.4 Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ

ΜΕΤΡΟ 14.5 Χρηματοδότηση μελετών δημιουργίας «προσβάσιμης γειτονιάς

Εμβληματικά πιλοτικά έργα

ΜΕΤΡΟ 15.1 Πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων σε επίπεδο ΟΤΑ

ΜΕΤΡΟ 15.2 Πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων δημόσιων κτιρίων

ΜΕΤΡΟ 15.3 Χρηματοδότηση έργων αστικών αναπλάσεων από το Ταμείο Ανάκαμψης

ΜΕΤΡΟ 15.4 Χρηματοδότηση έργων αστικών αναπλάσεων από το Π.Τ.

ΑΞΟΝΑΣ 5 Ορισμός αρμοδιοτήτων και διαδικασιών

Περιγραφή διαδικασιών και αρμοδιοτήτων ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών

ΜΕΤΡΟ 16.1 Δημιουργία Σώματος Επιθεωρητών Προσβασιμότητας

ΜΕΤΡΟ 16.2 Επέκταση – συμπλήρωση της ψηφιακής πλατφόρμας προσβασιμότητας για τα δημόσια κτίρια

ΜΕΤΡΟ 16.3 Διαδικασία ενημέρωσης ηλεκτρονικής ταυτότητας κτιρίων

ΜΕΤΡΟ 16.4 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας ΣΑΠ

Περιγραφή και βελτίωση διαδικασιών και μηχανισμού συγκέντρωσης στατιστικών δεδομένων, αξιολόγησης αυτών (μετρήσιμοι δείκτες) και εξαγωγής συμπερασμάτων (εκθέσεις προόδου)

ΜΕΤΡΟ 17.1 Οδηγίες υποβολής στατιστικών στοιχείων και εκθέσεων προόδου υλοποίησης των ΣΑΠ από τους ΟΤΑ

ΜΕΤΡΟ 17.2 Οδηγίες σύνταξης προτύπων ΕΛΟΤ

ΜΕΤΡΟ 17.3 Εθνικό Σύστημα δεικτών παρακολούθησης

ΜΕΤΡΟ 17.4 Ετήσιες εκθέσεις προόδου για την φυσική προσβασιμότητα

Διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων

ΜΕΤΡΟ 18.1 Ψηφιακή καταγραφή των διατηρητέων κτιρίων (ψηφιακό μητρώο)

ΜΕΤΡΟ 18.2 Εισαγωγή των στοιχείων προσβασιμότητας ΟΤΑ στον Ενιαίο ψηφιακό χάρτη

ΑΞΟΝΑΣ 6 Δημιουργία κοινών προτύπων

Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών για την προσβασιμότητα προς τους αρμόδιους φορείς

ΜΕΤΡΟ 19.1 Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών

ΜΕΤΡΟ 19.2 Σύνταξη προτύπων ΕΛΟΤ δομικών στοιχείων και στοιχείων αστικού εξοπλισμού
Αξιοποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων και η ενσωμάτωσή τους στην εθνική νομοθεσία

ΜΕΤΡΟ 20.1 Καταγραφή διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων

ΜΕΤΡΟ 20.2 Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης προσβασιμότητας

ΜΕΤΡΟ 20.3 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες

ΑΞΟΝΑΣ 7 Ορισμός διαδικασιών και μηχανισμού Εθνικής εφαρμογής και παρακολούθησης

Διαδικασίες ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών

ΜΕΤΡΟ 21.1 Δημιουργία Σώματος Επιθεωρητών Προσβασιμότητας

ΜΕΤΡΟ 21.2 Επέκταση – συμπλήρωση της ψηφιακής πλατφόρμας προσβασιμότητας για τα δημόσια κτίρια

ΜΕΤΡΟ 21.3 Διαδικασία ενημέρωσης ηλεκτρονικής ταυτότητας κτιρίων

ΜΕΤΡΟ 21.4 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας ΣΑΠ

Διευκόλυνση και δημιουργία κατάλληλων διαύλων ανταλλαγής πληροφοριών και συντονισμού μεταξύ των διοικήσεων, της επιστημονικής κοινότητας και των οικονομικών και κοινωνικών φορέων

ΜΕΤΡΟ 22.1 Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης προσβασιμότητας

ΜΕΤΡΟ 22.2 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες

ΜΕΤΡΟ 22.3 Δημιουργία Forum Διαβούλευσης

ΜΕΤΡΟ 22.4 Εμπλουτισμός των προγραμμάτων σπουδών των αι και των ερευνητικών προγραμμάτων

ΑΞΟΝΑΣ 8 Δημιουργία μηχανισμών ένταξης των ραγδαία αναπτυσσόμενων νέων τεχνολογιών στην νομοθεσία, με συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή

Προώθηση και θεσμοθέτηση καινοτόμων εφαρμογών, υπηρεσιών και προϊόντων που ενισχύουν την προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον

ΜΕΤΡΟ 23.1 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα αστικού εξοπλισμού – Χρηματοδοτικό

ΜΕΤΡΟ 23.2 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για καινοτόμα προϊόντα για προσβάσιμες παραλίες (sea trucks κ.α.)

ΜΕΤΡΟ 23.3 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα για εξειδικευμένες προς (π.χ. κολυμβητικές δεξαμενές)

ΑΞΟΝΑΣ 9 Ορισμός μέτρων και δράσεων για την δικτύωση την επικοινωνία – ενημέρωση και εκπαίδευση

Περιγραφή ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης των στελεχών του Δημόσιου Τομέα και εξειδικευμένων στελεχών του ιδιωτικού τομέα

ΜΕΤΡΟ 24.1 Πρόγραμμα επιμόρφωσης στελεχών δημόσιου τομέα

ΜΕΤΡΟ 24.2 Πρόγραμμα επιμόρφωσης ιδιωτών μηχανικών και τεχνιτών

ΜΕΤΡΟ 24.3 Πρόγραμμα πιστοποίησης γνώσεων προσβασιμότητας

Σύνταξη προτάσεων για την ένταξη των θεμάτων προσβασιμότητας στα διάφορα επίπεδα της εκπαίδευσης

ΜΕΤΡΟ 25.1 Προτάσεις προγραμμάτων προσβασιμότητας στα ΑΕΙ

ΜΕΤΡΟ 25.2 Ευαισθητοποίηση του μαθητικού κοινού

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο σχέδιο περιλαμβάνει την ανασκόπηση του συνόλου της εθνικής νομοθεσίας που θίγει το θέμα της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στον κοινόχρηστο χώρο, στο δομημένο περιβάλλον (εντός και εκτός αυτού) και στο φυσικό περιβάλλον. Αξιολογεί ποιοτικά την εφαρμογή της προβλεπόμενης νομοθεσίας στην πράξη και αναλύει τους λόγους της αποσπασματικής της εφαρμογής. Θέτει τις βάσεις και για την ανάγκη πραγματοποίησης ερευνών για την αξιολόγηση του πραγματικού επιπέδου προσβασιμότητας και προδιαγράφει τις ενδεικτικές παραμέτρους προς αξιολόγηση.</p> <p>Τέλος περιλαμβάνει ένα σχέδιο δράσης με προγράμματα, τεχνικές προδιαγραφές, μηχανισμούς ελέγχου και παρακολούθησης, διαδικασίες συλλογής και ανάλυσης δεδομένων για την εκπλήρωση της υποχρέωσης της πολιτείας για υλοποίηση ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος, σε όλα τα επίπεδα και όλους τους θεματικούς τομείς.</p> |
|---|-----------------------|---|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Εθνικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.3 Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα |
| 3 | Αντικείμενο | Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και παρουσιάζεται σε αυτό ένας αναλυτικός οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030. Το ΕΣΕΚ παρουσιάζει και αναλύει Προτεραιότητες και Μέτρα Πολιτικής σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων προς όφελος της Ελληνικής κοινωνίας, καθιστώντας το κείμενο αναφοράς για την επόμενη δεκαετία. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2019 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο: Με την υπ' αριθμ. 4/23.12.2019 Απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας |
| 8 | ΦΕΚ | ΦΕΚ Β' 4893 |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) καθορίζει τους εθνικούς Στόχους για επίτευξη των επιδιώξεων της Ενεργειακής Ένωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το έτος 2030. Ειδικότερα:</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και περιβαλλοντικοί στόχοι <ul style="list-style-type: none"> οι συνολικές εκπομπές ΑτΘ να μειωθούν κατά τουλάχιστον 40% σε σχέση με το 1990 (επιτυγχάνεται ποσοστό μείωσης >42%) να επιτευχθούν ισοδύναμοι στόχοι μείωσης εκπομπών στους επιμέρους τομείς εντός και εκτός του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών με τους αντίστοιχους κεντρικούς Ευρωπαϊκούς επίτευξη ποσοτικών στόχων για τη μείωση των εθνικών εκπομπών συγκεκριμένων ατμοσφαιρικών ρύπων απόσυρση λιγνιτικών Μονάδων ηλεκτροπαραγωγής έως το έτος 2028 Αύξηση συμμετοχής ΑΠΕ στην κατανάλωση ενέργειας <ul style="list-style-type: none"> το μερίδιο συμμετοχής των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας να ανέλθει τουλάχιστον στο 35% το μερίδιο συμμετοχής των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας να ανέλθει τουλάχιστον στο 60% το μερίδιο των ΑΠΕ για τις ανάγκες θέρμανσης και ψύξης να ξεπεράσει το 40% το μερίδιο των ΑΠΕ στον τομέα των μεταφορών να ξεπεράσει το 14% (επιτυγχάνεται 19%) σύμφωνα με τη σχετική μεθοδολογία υπολογισμού της ΕΕ Επίτευξη βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης <ul style="list-style-type: none"> να επιτευχθεί βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 38% σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή μεθοδολογία η τελική κατανάλωση ενέργειας να μην ξεπεράσει τα 16,5 Mtoe* το έτος 2030 η πρωτογενής κατανάλωση ενέργειας να μην ξεπεράσει τα 21 Mtoe το έτος 2030 να επιτευχθούν 7,3 Mtoe σωρευτικής εξοικονόμησης ενέργειας κατά την περίοδο 2021-2030**. να γίνει σε ετήσια βάση ενεργειακή ανακαίνιση του 3% του συνολικού εμβαδού της θερμικής ζώνης των κτιρίων της κεντρικής δημόσιας διοίκησης <p>Για την επίτευξη των Εθνικών Στόχων προσδιορίστηκαν συγκεκριμένες Προτεραιότητες Πολιτικής, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν την περίοδο 2021-2030 μέσω της κατάρτισης στοχευμένων Πολιτικών και Μέτρων και φαίνονται παρακάτω:</p> <p>Μηχανισμός διακυβέρνησης για την υλοποίηση του ΕΣΕΚ, με μεγιστοποίηση συνεργειών μεταξύ των διατομεακών ενοτήτων του</p> <p>ΑΠΔ1: Ενιαίο πλαίσιο διακυβέρνησης ΑΠΔ2: Συνέχεια και συνέπεια στην εφαρμογή Μέτρων Πολιτικής από τους θεσμικούς φορείς ΑΠΔ3: Μηχανισμός παρακολούθησης για την εφαρμογή και απόδοση Πολιτικών και Μέτρων</p> | | |

ΑΠΔ4: Στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς για το σχεδιασμό και έγκριση αναπτυξιακών προγραμμάτων από τους διαχειριστές δικτύων και τον ρυθμιστή

ΑΠΔ5: Ανάπτυξη και εφαρμογή χρηματοδοτικών μηχανισμών και προγραμμάτων για την επίτευξη των Στόχων

ΑΠΔ6: Δράσεις ενημέρωσης και εκπαίδευσης για ενεργειακή μετάβαση και αντιμετώπιση κλιματικής αλλαγής

Κλιματική Αλλαγή, Εκπομπές και απορροφήσεις Αερίων του Θερμοκηπίου

ΠΠ1.1: Επίτευξη κλιματικά ουδέτερης οικονομίας, μέσω απολιγνιτοποίησης, προώθησης των ΑΠΕ στο ενεργειακό μείγμα της χώρας και διασύνδεσης των αυτόνομων νησιωτικών συστημάτων

ΠΠ1.2: Δράσεις για την προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή

ΠΠ1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

ΠΠ1.4: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών φθοριούχων αερίων

ΠΠ1.5: Δράσεις για τη μείωση των εκπομπών στον αγροτικό τομέα

ΠΠ1.6: Σχέδια στρατηγικής για τη διαχείριση των αποβλήτων

ΠΠ1.7: Σχέδια στρατηγικής για την Κυκλική Οικονομία

ΠΠ1.8: Αστικές βιοκλιματικές αναπλάσεις και έξυπνες πόλεις

ΠΠ1.9: Συμμετοχή του χρηματοπιστωτικού τομέα

ΠΠ1.10: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα της βιομηχανίας

Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

ΠΠ2.1: Κάλυψη των εγχώριων ηλεκτρικών καταναλώσεων κυρίως από ΑΠΕ

ΠΠ2.2: Αναμόρφωση αδειοδοτικού και χωροταξικού πλαισίου – Επιτάχυνση και αποτελεσματικότητα αδειοδότησης

ΠΠ2.3: Συμμετοχή μονάδων ΑΠΕ στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας χωρίς χορήγηση λειτουργικής ενίσχυσης

ΠΠ2.4: Προώθηση διεσπαρμένων συστημάτων ΑΠΕ και ενδυνάμωση συμμετοχικού ρόλου τοπικών κοινωνιών – καταναλωτών

ΠΠ2.5: Διασφάλιση βιωσιμότητας και ρευστότητας του μηχανισμού χορήγησης λειτουργικής ενίσχυσης στις μονάδες ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ

ΠΠ2.6: Ανάπτυξη και ενίσχυση ενεργειακών δικτύων και βέλτιστη ένταξη και λειτουργία μονάδων ΑΠΕ

ΠΠ2.7: Κανονιστικές υποχρεώσεις ελάχιστης συμμετοχής ΑΠΕ στην κάλυψη ενεργειακών αναγκών στον κτιριακό τομέα

ΠΠ2.8: Προώθηση της χρήσης συστημάτων ΑΠΕ για κάλυψη θερμικών και ψυκτικών αναγκών

ΠΠ2.9: Σύζευξη ενεργειακών τομέων για μέγιστη αξιοποίηση του εγχώριου δυναμικού από τις ΑΠΕ και προώθηση νέων τεχνολογιών

ΠΠ2.10: Προώθηση χρήσης προηγμένων βιοκαυσίμων στον τομέα των μεταφορών

ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης

ΠΠ3.1: Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης δημοσίων κτιρίων και υποδειγματικός ρόλος δημοσίου

τομέα– Βελτίωση μικροκλίματος του αστικού δημόσιου χώρου

ΠΠ3.2: Στρατηγική ανακαίνισης κτιριακού αποθέματος οικιακού και τριτογενή τομέα

ΠΠ3.3: Προώθηση συμβάσεων ενεργειακής απόδοσης από ΕΕΥ

ΠΠ3.4: Προώθηση μηχανισμών αγοράς

ΠΠ3.5: Προώθηση καινοτόμων χρηματοδοτικών εργαλείων για μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων και συμμετοχή χρηματοπιστωτικού τομέα

ΠΠ3.6: Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης και ανταγωνιστικότητας βιομηχανικού τομέα

ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων

ΠΠ3.8: Ανάπτυξη υποδομών και σχεδίων για μετατόπιση μεταφορικού έργου

ΠΠ3.9: Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου

ΠΠ3.10: Προώθηση παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού υποδομών ύδρευσης/αποχέτευσης και άρδευσης

ΠΠ3.11: Προώθηση αποδοτικής θέρμανσης και ψύξης

ΠΠ3.12: Εκπαίδευση/ενημέρωση επαγγελματιών και καταναλωτών για ενεργειακά αποδοτικό εξοπλισμό και ορθολογική χρήση ενέργειας

Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού

ΠΠ4.1: Αύξηση της διαφοροποίησης των πηγών και οδούσεων εισαγωγής ενέργειας

ΠΠ4.2: Ανάδειξη της χώρας ως περιφερειακού ενεργειακού κόμβου

ΠΠ4.3: Μείωση της ενεργειακής εξάρτησης και ανάπτυξη εγχώριων ενεργειακών πηγών

ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας

ΠΠ4.5: Ετοιμότητα της χώρας και των εμπλεκόμενων φορέων για αντιμετώπιση περιορισμού ή διακοπής παροχής ενεργειακής τροφοδοσίας

Αγορά Ενέργειας

ΠΠ5.1: Ενίσχυση διασυνδεσιμότητας ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου με γειτονικές χώρες

ΠΠ5.2: Προώθηση έργων μεταφοράς, διανομής και αποθήκευσης στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας

ΠΠ5.3: Προώθηση έργων υποδομής μεταφοράς, διανομής και αποθήκευσης φυσικού αερίου

ΠΠ5.4: Ψηφιοποίηση δικτύων ενέργειας

ΠΠ5.5: Ενίσχυση του ανταγωνισμού στις αγορές ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου

ΠΠ5.6: Μέτρα για την ανάπτυξη των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου

ΠΠ5.7: Ρυθμιζόμενες χρεώσεις στη βάση μηχανισμών οικονομικά αποδοτικών κινήτρων

ΠΠ5.8: Ολοκληρωμένα αναπτυξιακά σχέδια, επενδυτικές δράσεις και χρηματοδοτικά προγράμματα για τις λιγνιτικές περιοχές σε μετάβαση

ΠΠ5.9: Προστασία των καταναλωτών και αντιμετώπιση της ενεργειακής ένδειας

Αγροτικός Τομέας, Ναυτιλία και Τουρισμός

ΠΠΝ.1: Προώθηση υποδομών για τη χρήση φυσικού αερίου

ΠΠΝ.2: Διαχείριση και αξιοποίηση γεωργικών και κτηνοτροφικών υπολειμμάτων

ΠΠΝ.3: Προώθηση της χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης Ενεργειακής Απόδοσης στους λιμένες

ΠΠΝ.4: Ανάπτυξη εγχώριας παραγωγής προηγμένων βιοκαυσίμων και εφοδιαστικών αλυσίδων για τη χρήση τους

ΠΠΝ.5: Προώθηση χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης στον αγροτικό τομέα

ΠΠΝ.6: Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και σχέδια διαχείρισης προορισμών

ΠΠΝ.7: Προώθηση χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης σε τουριστικές μονάδες

Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα

ΠΠ6.1: Καινοτόμες εφαρμογές με υψηλό δυναμικό εγχώριας προστιθέμενης αξίας και ενδυνάμωση εξωστρέφειας επιχειρήσεων

ΠΠ6.2: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας

ΠΠ6.3: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών απεξάρτησης από τον άνθρακα

ΠΠ6.4: Έξυπνα δίκτυα

ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές και εφαρμογών για την μικροκινητικότητα

ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας καθώς και τεχνολογιών δέσμευσης, αποθήκευσης, και χρήσης CO₂

ΠΠ6.7: Προώθηση καινοτόμων τεχνολογιών για την υποστήριξη δράσεων κυκλικής οικονομίας

ΠΠ6.8: Εφαρμογή οριζόντιων μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών διεξαγωγής της έρευνας

ΠΠ6.9: Προώθηση επιχειρηματικότητας μέσω δράσεων έρευνας και καινοτομίας ενταγμένων στις λειτουργίες της αγοράς

ΠΠ6.10: Βελτιστοποίηση πλαισίου και καθεστώτων ενίσχυσης για την προώθηση επενδύσεων με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

ΠΠ6.11: Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας μέσω σύστασης και λειτουργίας ειδικών ταμείων

Σχετικά με τον παράγοντα της προσβασιμότητας και της εξυπηρέτησης της πεζή μετακίνησης, στο συγκεκριμένο Σχέδιο Εντοπίζονται τα κάτωθι:

Πολιτικές και Μέτρα

ΠΠ1.3. Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

Η διαχείριση της αστικής κινητικότητας αποτελεί βασική πτυχή της βελτίωσης της οργάνωσης των μεταφορών στις πόλεις και στις περιφέρειες και συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας και των μεταφορών χωρίς άνθρακα. Η διαχείριση της κινητικότητας υποστηρίζει την εισαγωγή και τη χρήση σύγχρονων, φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών (ποδήλατα, ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, οχήματα μικροκινητικότητας κ.α.), ώστε να μπορεί να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της και να αποφευχθούν οι αντιπαραγωγικές εξελίξεις.

Μέτρα στήριξης των πόλεων και των δήμων στον τομέα της διαχείρισης της κινητικότητας και της ευαισθητοποίησης σχετίζονται με την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της πεζής μετακίνησης (δημιουργία δικτύων greenways και blueways, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας κλπ.), την ενίσχυση της ποδηλατοκίνησης (υλοποίηση και

βελτίωση υποδομών), την πολιτική στάθμευσης, την αλλαγή του μοντέλου εφοδιαστικής αλυσίδας (cargo bikes, συλλογικές μεταφορές, ωράρια λειτουργίας κλπ), την πολιτική ανάσχεσης της χρήσης Ι.Χ. οχήματος (απαγόρευση στάθμευσης, ή κίνησης εντός συγκεκριμένων περιοχών κλπ), τη δημιουργία θυλάκων μειωμένης κινητικότητας αυτοκινήτων (superbloks, living streets κλπ), την ενίσχυση των συστημάτων ενοικίασης και διαμοιρασμού, την ενίσχυση των δημοτικών υπηρεσιών (σχολικά λεωφορεία, δημοτική συγκοινωνία κλπ), την ενίσχυση κίνησης οχημάτων μικροκινητικότητας, την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μετακινήσεων, τη βελτίωση των σημείων Park and ride, τη βελτίωση των υποδομών βασισμένων σε τεχνολογίες Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) καθώς και τη προώθηση βιώσιμων και ασφαλών συγκοινωνιακών συστημάτων.

Τέλος, ο χωροταξικός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός συνεισφέρουν στη μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, μέσω της προώθησης πιο συνεκτικών αστικών μορφών και τρόπων οργάνωσης των πόλεων και των λειτουργιών τους στο πρότυπο της συμπαγούς πόλης, με πολιτικές ενίσχυσης της πυκνότητας και της εγγύτητας καθώς και της μίξης των χρήσεων γης, αναχαίτισης της αστικής διάχυσης, της διαχείρισης, προστασίας και αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, της ενίσχυσης της κατοικίας, της ανάπτυξης υποβαθμισμένων περιοχών, την ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού δυναμικού, του βιοκλιματικού σχεδιασμού, (π.χ. με τρόπο που να συμβάλει στη μείωση των αναγκών μετακινήσεων με επιβατικά οχήματα και μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος) αλλά και μέσω δημιουργίας χώρων πρασίνου και ενίσχυσης των επιπέδων βλάστησης του αστικού πρασίνου και του υγρού στοιχείου (ρέματα, ποταμοί, λίμνες), που επιφέρει τη φυσική απορρόφηση των ρύπων και τη βελτίωση των βιοκλιματικών συνθηκών, που οδηγεί σε μειωμένες ενεργειακές ανάγκες.

Αποτελέσματα εξέλιξης ενεργειακού συστήματος έως το 2030

Για το έτος 2017, ο τομέας των μεταφορών έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά ως μερίδιο στην τελική κατανάλωση ενέργειας (μερίδιο 41%),

Όσον αφορά το έτος στόχος 2030, λαμβάνοντας υπόψη τις υποθέσεις για τη διαμόρφωση της ζήτησης σε κάθε τομέα τελικής χρήσης, τομέας των μεταφορών που ιστορικά καταγράφει το μεγαλύτερο ποσοστό της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, παρά την μικρή αύξηση που παρουσιάζει η τελική κατανάλωση ενέργειας του κλάδου μεταξύ του έτους 2020 και του έτους 2022, συνολικά κατά την περίοδο 2020-2030 συγκρατείται στα επίπεδα των 7 Mtoe και αρχίζει να εμφανίζει μετά το έτος 2025 σταδιακή μείωση. Μέσω της σταδιακής αντικατάστασης του ενεργειακά μη αποδοτικού στόλου των οχημάτων, καθώς και λόγω της αναβάθμισης των μέσων μαζικής μεταφοράς η προαναφερόμενη κατανάλωση ενέργειας είναι μειωμένη κατά 0,39 Mtoe σε σχέση με τη μέση κατανάλωση της δεκαετίας 2006-2017 και περίπου κατά 2,1 Mtoe των ιστορικών υψηλών του έτους 2009. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συγκράτηση αυτή της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, έχει απορροφήσει και την αύξηση της κατανάλωσης στους υπο-τομείς των αερομεταφορών και ναυσιπλοΐας, η οποία σχετίζεται με την αύξηση του μεταφορικού έργου στους αντίστοιχους υποτομείς (Διάγραμμα 37/Διάγραμμα 37). Ειδικότερα η τελική κατανάλωση στον τομέα των μεταφορών εξαιρουμένων των αερομεταφορών και της ναυσιπλοΐας, στο τέλος της δεκαετίας (το έτος

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|--|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο σχέδιο εξετάζει τις πολιτικές και μέτρα που θα πρέπει να εφαρμοστούν σε εθνική κλίμακα σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, σε πάνω από 42% σε σχέση με τις εκπομπές του έτους 1990 και σε πάνω από 56% σε σχέση με τις εκπομπές του έτους 2005, για να γίνει δυνατή η μετάβαση σε μια οικονομία κλιματικής ουδετερότητας έως το έτος 2050, καθώς η Ελληνική Κυβέρνηση έχει ως στόχο να συμμετέχει αναλογικά στη δέσμευση για μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία σε επίπεδο ΕΕ.</p> <p>Όσον αφορά τον κλάδο των μεταφορών η προσπάθεια επικεντρώνεται στην αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας και αντίστοιχη πτώση των πετρελαϊκών προϊόντων σε όλους του τομείς συμπεριλαμβανομένου των αερομεταφορών και της ναυσιπλοΐας. Ειδικότερα για τις οδικές μεταφορές επιδιώκεται διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και αύξηση της συμμετοχής της στο στόλο των επιβατικών οχημάτων μετά το 2027. Στόχος είναι το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις να έχει ανέλθει στο 30% μέχρι το έτος 2030 και βάσει αυτού σχεδιάζονται τα αντίστοιχα μέτρα και θα υπάρξει και η σχετική παρακολούθηση.</p> |
|---|-----------------------|--|

| | |
|--|--|
| | Κατά συνέπεια και στο πλαίσιο του συγκεκριμένου σχεδίου, δεν εντοπίζονται προτάσεις και μέτρα για την εξασφάλιση ασφαλών και προσβάσιμων διαδρομών στον αστικό χώρο, ως ένα μέτρο για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου |
|--|--|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|---|----------------------|--|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Στρατηγικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.4 Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (1^η αναθεώρηση) |
| 3 | Αντικείμενο | <p>Η παρούσα έκδοση περιέχει ειδική ανάλυση για όλα τα μεταφορικά μέσα και καλύπτει επίσης τις συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και τις συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών, καθώς και την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες / προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της χώρας.</p> <p>Οι προτάσεις του ΣΠΕΜ αποτελούν υποσύνολο των προτάσεων των Ρυθμιστικών Σχεδίων των Περιφερειών και εκείνων των ευρύτερων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης.</p> <p>Τέλος, λαμβάνει υπόψη τη συνολική επίδραση του τομέα των Μεταφορών στον ενεργειακό τομέα και περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και την αντιμετώπιση διοικητικών και τεχνικών προβλημάτων ειδικότερα σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.</p> |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2019 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο: Με την υπ' αριθμ. 2031/Φ.97/28.11.2014 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υπ.Υ.Με.Δι. |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Η παρούσα 1η αναθεώρηση του ΣΠΕΜ περιλαμβάνει,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης του ελληνικού συστήματος μεταφορών και ειδικότερα η αξιολόγησή της σε σύγκριση με άλλες χώρες και η ποσοτική ανάλυση των επιδόσεων των επί μέρους μεταφορικών συστημάτων, τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρηματοδοτικών περιόδων, οι βασικές ανισότητες, τα προβλήματα και τα αναπτυξιακά κενά του συστήματος, καθώς και η ανάλυση Ισχυρών Σημείων, Αδυναμιών, Ευκαιριών και Κινδύνων (SWOT Analysis). • Στρατηγικούς στόχους • Προτεραιότητες πολιτικής ανά τομέα μεταφορών, που καλείται να ικανοποιήσει το ΣΠΕΜ.αίο παρουσιάζονται • Συνοπτικά συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης με τους φορείς υλοποίησης και κυρίως τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής με τις Περιφέρειες της χώρας. • Παρουσίαση της διαδικασίας διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ, καθώς και των συστατικών του στοιχείων ανά τομέα-μέσο μεταφοράς, • Τη διαδικασία διαμόρφωσης του σχετικού καταλόγου έργων και δράσεων, καθώς και ο κατάλογος των έργων με ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2025. • Ορισμένα βασικά συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του ΣΠΕΜ και ο τρόπος αξιοποίησης των αποτελεσμάτων της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ) <p>Οριζόντιες πληροφορίες από την υφιστάμενη κατάσταση Κατανάλωση ενέργειας</p> | | |

Οι μεταφορές απαιτούν ένα σημαντικό ποσοστό της ενέργειας που καταναλώνεται συνολικά σε καθημερινή βάση. Ενδεικτικά, οι μεταφορές καταναλώνουν το 33%, η βιομηχανία το 26%, τα νοικοκυριά και οι υπηρεσίες το 39% και η γεωργία περίπου 2%.

Εκτός από τη σημαντική κατανάλωση ενέργειας από τις μεταφορές, ένας άλλος παράγοντας που οδηγεί πλέον τις κυβερνήσεις και την τεχνολογία προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας είναι και οι βλαβερές εκπομπές ρύπων των μεταφορών οι οποίες στην Ελλάδα είχαν φτάσει το 2015 περίπου τους 25 εκατομμύρια τόνους. Αντίστοιχα σε χώρες που προωθούνται εναλλακτικές μορφές ενέργειας (π.χ. ηλεκτρική), οι εκπομπές, το 2010, ήταν (σε συγκρίσιμα μεγέθη) περίπου 20 εκατομμύρια τόνοι. Υπάρχουν επομένως σημαντικά περιθώρια περιβαλλοντικών βελτιώσεων στον τομέα των μεταφορών.

Οι μεταφορές ευθύνονται για το ένα τέταρτο (25,8%) περίπου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εντός της ΕΕ. Από τις θαλάσσιες μεταφορές παράγεται το 12,8% εκπομπών του τομέα των μεταφορών, από τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 0,5%, από την εσωτερική ναυσιπλοΐα 1,8% και από τις οδικές μεταφορές το 73% (2015). Στόχος της ΕΕ είναι μέχρι το 2050 να μειώσει τις εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών κατά 60% (και κατά 80-95% συνολικά) σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, με σκοπό να περιοριστεί σε μόνο 2°C η άνοδος της θερμοκρασίας του πλανήτη.

Οι καταναλωτές υποστηρίζουν ότι είναι πρόθυμοι να κάνουν αλλαγές για να μειωθούν οι εκπομπές. Πιο αναλυτικά, η πλειοψηφία των χρηστών του αυτοκινήτου (66%) δηλώνουν ότι θα έκαναν υποχωρήσεις ως προς το μέγεθος του αυτοκινήτου, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές και το 62% θα μείωνε τη χρήση του. Τέλος, περισσότεροι από τους μισούς (60%) θα ήταν πρόθυμοι να πληρώσουν περισσότερο για το αυτοκίνητό τους, αν αυτό βοηθούσε στη μείωση των εκπομπών

Ατυχήματα

Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας χαρακτηρίζεται διαχρονικά σημαντικό. Έχουν μετρηθεί τρεις δείκτες για τις χώρες της ΕΕ που αφορούν στα θανατηφόρα οδικά ατυχήματα. Οι επιδόσεις της Ελλάδας, όσον αφορά και στους τρεις δείκτες, βρίσκονται κάτω από το μέσο όρο και στις τελευταίες θέσεις.

Θανατηφόρα Ατυχήματα (2015)

- ανά εκατομμύρια κατοίκους: 73
- ανά 10 δισεκ. επιβάτες / χλμ.: 76
- ανά εκατομμύρια επιβάτες: 154

Στην Ελλάδα και όσον αφορά στις οδικές μεταφορές, υπήρξε σημαντική μείωση στους θανάτους σε τροχαία ατυχήματα μετά από μια σημαντική άνοδο κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '90. Το 2000 οι νεκροί ανήλθαν σε 2.037, ενώ το 2005 μειώθηκαν σε 1.658 (μείωση 19%) παρόλη την αύξηση του μεταφορικού έργου (οχηματοχιλιόμετρα). Τη δεκαετία (2005-2015) παρατηρήθηκε περαιτέρω μείωση των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων σε ποσοστό 52% από 1.658 σε 793 νεκρούς. Το γεγονός αυτό αποδίδεται κατά κύριο λόγο στη βελτίωση του οδικού δικτύου και στην αύξηση των δαπανών πρόληψης. Σημειώνεται ότι σημαντική μείωση των οδικών ατυχημάτων παρατηρείται την πενταετία (2010-2015) σε ποσοστό 24% λόγω των συνεπειών της οικονομικής κρίσης στην κυκλοφορία (μείωση του αριθμού οχηματοχιλιόμετρων, του αριθμού μετακινήσεων και των ταχυτήτων).

Προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία

Τα νέα ή/και εκσυγχρονισμένα αστικά συστήματα σταθερής τροχιάς (METRO, ΗΣΑΠ, TRAM) αντιμετωπίζουν εν γένει ικανοποιητικά την προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) και με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ), εν τούτοις ο σιδηρόδρομος απέχει από το να χαρακτηριστεί προσβάσιμος. Όσον αφορά στις υπεραστικές συγκοινωνίες (ΚΤΕΛ), η χώρα δε διαθέτει γενικά υπεραστικά λεωφορεία προσβάσιμα στα άτομα αυτά. Η προσβασιμότητα των μεγαλύτερων αεροδρομίων επίσης βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, ενώ προσοχή απαιτείται στις λιμενικές επιβατικές υποδομές, ιδιαίτερα κρίσιμες για μια χώρα νησιωτική όπως η Ελλάδα. Όσον αφορά στην πρόσβαση στο φυσικό ή/και δομημένο περιβάλλον:

(1) Οριζόντια προσβασιμότητα (προσβάσιμες διαδρομές ισόπεδες ή με ράμπες, οδηγοί τυφλών, προσβάσιμη είσοδος, προσβασιμότητα εσωτερικών και εξωτερικών άμεσα περιβαλλόντων χώρων, ικανοποιητικό άνοιγμα θυρών, πλάτος διαδρόμων, δυνατότητα ισόπεδης επι/αποβίβασης στο όχημα ή με ράμπα ή άλλο μηχανικό μέσο, προσβάσιμα οχήματα με ειδικές θέσεις με εξοπλισμό ακινητοποίησης αμαξιδίου και με λοιπές προσβάσιμες εξυπηρετήσεις κοινού, κ.λπ.)

(2) Κατακόρυφη προσβασιμότητα (ανελκυστήρας / αναβατόριο, κλιμακοστάσιο κ.λπ.)

- (3) Προσβάσιμοι χώροι υγιεινής και γενικότερα προσβάσιμες εξυπηρετήσεις (εκδοτήρια εισιτηρίων, σημεία επικύρωσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, ειδικές θέσεις στάσης/στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ πλησίον της εισόδου σταθμών, κυλικεία, κλπ)
- (4) Σήμανση σε προσβάσιμες μορφές (έντονο κοντράστ-μεγάλοι χαρακτήρες, εικονίδια, γραφή Braille, ηχητική και οπτική σήμανση / πληροφόρηση κλπ)
- (5) Κατάλληλα μέτρα διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών κ.λπ

Στρατηγικοί Στόχοι

- Δημιουργία ενός «συνεκτικού» Συστήματος Μεταφορών το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας επί μέρους περιοχών - Περιφερειών και άρση της απομόνωσης και των σημείων συμφόρησης.
- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών και διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας επί μέρους δικτύων και συστημάτων.
- Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας και ανάδειξη της χώρας σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών. Ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών με αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών και συνέχιση της σύνδεσης καίριων λιμένων εμπορευματικών μεταφορών με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και ουσιαστική προώθηση ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων.
- Ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αειφορία) του Μεταφορικού Συστήματος με ιδιαίτερη έμφαση εντός των αστικών συγκροτημάτων. Βελτιστοποίηση χρήσης φυσικών πόρων με τη διείσδυση των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών.
- Εκμετάλλευση στο μέγιστο δυνατό βαθμό των τεχνολογικών εξελίξεων στις τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.
- Βελτίωση, στους διοικητικούς και οργανωτικούς τομείς των συστημάτων σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων και συστημάτων

Προτεραιότητες

- Στήριξη πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στα ΔΕΔ-Μ
- Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας
- Ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας, μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ.
- Διαμόρφωση νέου πλαισίου οργάνωσης εμπορευματικών μεταφορών και ροών
- Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης
- Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προαγωγή βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ειδικότερα για την αστική κινητικότητα και προσβασιμότητα:
 - Δράσεις και έργα υποστήριξης μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο στα (μεγάλα ιδίως) αστικά συγκροτήματα.
 - Ενσωμάτωση κριτηρίων βιώσιμης κινητικότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στη χωροθέτηση εγκαταστάσεων (π.χ. στη χωροθέτηση σχολικών εγκαταστάσεων)
- Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ΕΣΜ, Intelligent Transport Systems / ITS) και προώθηση της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα
- Διασφάλιση της χωρικής συνοχής, μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών. Ειδικότερα για την αστική κινητικότητα και προσβασιμότητα:
 - Δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα μεταφορών των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ) και με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ)
- Εξασφάλιση ασφαλούς και ποιοτικής λειτουργίας των δικτύων και υποδομών μεταφορών και συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού. Βελτίωση διοικητικών διαδικασιών του τομέα μεταφορών.

Δράσεις

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί αντικείμενο πρώτης προτεραιότητας. Η κύρια επιδίωξη στον σιδηροδρομικό τομέα παραμένει ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση του άξονα ΠΑΘΕ/Π που αποτελεί τμήμα του διαδρόμου Orient-East Med corridor και συνδέει τους λιμένες του Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Μπουργκάς με τη κεντρική Ευρώπη αλλά και τον Σιδηροδρομικό Εμπορευματικό Διάδρομο (Rail Freight Corridor 7).

Οδικές μεταφορές

Βασική προτεραιότητα στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι η ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων: Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα, Λαμία – Τρίκαλα – Καλαμπάκα – Εγνατία (Ε65), Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) και Εγνατία Οδός με τους κάθετους άξονες της.

Θαλάσσιες μεταφορές

Ολοκλήρωση έργων υποδομής που απαιτούνται σε βασικά λιμάνια της χώρας, που αποτελούν πύλες της χώρας και περιλαμβάνονται στο Βασικό Θαλάσσιο Δίκτυο (ΒΘΔ) των Διευρωπαϊκών Δικτύων

Αερομεταφορές

Ανάπτυξη και βελτίωση των αεροδρομίων διεθνούς σημασίας και της ασφάλειας των αερομεταφορών. Ανάπτυξη δικτύου ελικοδρομίων και συστήματος υδατοδρομίων

Αστικές συγκοινωνίες

Οι αστικές συγκοινωνίες αποτελούν βασικό τομέα των μεταφορών στα αστικά κέντρα αφού η ύπαρξη εξελιγμένων δικτύων αστικών συγκοινωνιών αποδεδειγμένα μειώνει τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου μέχρι ένα επίπεδο, ως έχει καταδειχθεί πανευρωπαϊκά.

- Επεκτάσεις Μετρό και Τραμ στην Αττική
- Αναδιάρθρωσης και διαλειτουργικότητα Δημοσίων Συγκοινωνιών Αττικής
- Ανανέωση στόλου
- Ολοκληρωμένα συστήματα πληροφόρησης
- Εκσυγχρονισμός λειτουργίας συστήματος ελέγχου των αποκλειστικών λωρίδων ΜΜΜ
- Δημιουργία υποστηρικτικών εγκαταστάσεων
- Ολοκλήρωση της βασικής γραμμής του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης και επέκτασής του προς Καλαμαριά.
- Ενέργειες και μέτρα αύξησης της χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών
- Δράσεις προώθησης/ ανάπτυξης/ εκσυγχρονισμού αστικών συγκοινωνιών και βελτίωσης της προσβασιμότητάς τους από τα ΑΜΕΑ αλλά και μέσω διασυνδεσιμότητας με τα λοιπά μεταφορικά μέσα.

Εμπορευματικές μεταφορές/Εφοδιαστική αλυσίδα

Η καίρια γεωγραφική θέση της Ελλάδας επιτρέπει αλλά και απαιτεί την ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών για την εύκολη μετακίνηση μοναδοποιημένων ή/και χύδην φορτίων με μεταφορτώσεις και μετεπιβιβάσεις που δεν προκαλούν προβλήματα. Στο τομέα των οδικών μεταφορών έχει ήδη πραγματοποιηθεί πρόοδος προς αυτήν την κατεύθυνση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η δημιουργία της Εγνατίας Οδού, η οποία συνδέει έξι αεροδρόμια και τέσσερα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας. Στο πλαίσιο αυτό έχει ξεκινήσει να εξετάζεται σε επίπεδο σχεδιασμού και εφικτότητας και το έργο της Σιδηροδρομικής Εγνατίας

Οδική ασφάλεια

- Εφαρμογή των διαδικασιών ελέγχου οδικής ασφάλειας
- Εκπόνηση και εφαρμογή των πορισμάτων ειδικών μελετών οδικής ασφάλειας για όλο το οδικό δίκτυο της χώρας
- Βελτίωση της σήμανσης και σηματοδότησης του αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου
- Τοπικές βελτιώσεις ορατότητας και άλλων χαρακτηριστικών ισόπεδων οδικών κόμβων
- Νέος φωτισμός σε ισόπεδες διασταυρώσεις αστικών και προαστιακών περιέχων
- Απόκτηση του αναγκαίου εξοπλισμού και διαμόρφωση υποδομών στις αρμόδιες υπηρεσίες
- Ενίσχυση και προώθηση της τεχνολογίας για την ενεργητική οδική Ασφάλεια
- Παραγωγή εγχειριδίων για την εκπαίδευση των εκπαιδευτικών
- Στοχευμένες ενέργειες δημοσιότητας
- Δημιουργία υποδομής για τη συστηματική καταγραφή, ανάλυση, και ενημέρωση
- Δημιουργία υποδομών για τη συστηματική καταγραφή και ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων

Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον

- Προώθηση της χρήσης μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον
- Ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων
- Προώθηση ενεργειών προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

Βελτίωση Προσβασιμότητας

- Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχαίο υλικό κλπ).
- Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρετήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.

- Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των αμαξιδίων.
- Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών – για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.
- Εγκατάσταση προσβάσιμων συστημάτων σήμανσης και πληροφόρησης σε σταθμούς, λιμένες και τροχαίο υλικό.
- Εγκατάσταση ηχητικών ειδοποιήσεων στους φωτεινούς σηματοδότες.
- Εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων υγιεινής και γενικότερα προσβάσιμων εξυπηρετήσεων (εκδοτήρια εισιτηρίων, σημεία επικύρωσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, ειδικές θέσεις στάσης/στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ πλησίον της εισόδου σταθμών, κυλικεία, κλπ.
- Σχεδιασμός κατάλληλων μέτρων διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών κλπ.

Έργα αναθεωρημένου ΣΠΕΜ

- Έργα εθνικής εμβέλειας
 - ο Σιδηροδρομικά έργα
 - ο Οδικά έργα
 - ο Λιμενικά έργα
 - ο Έργα αεροδρομίων – αερομεταφορών
- Έργα Αστικών Συγκοινωνιών
- Έργα Περιφερειακής Διάστασης
 - ο Οδικά έργα
 - ο Λιμενικά έργα
 - ο Έργα αεροδρομίων – αερομεταφορών

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο σχέδιο καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της Χώρας και παρουσιάζει την πορεία εφαρμογής του ΣΠΕΜ (μετά την παρέλευση τριετίας από την έναρξη της εφαρμογής του) και περιλαμβάνει κατάλληλες προσαρμογές των δράσεων, στο πλαίσιο των εγκεκριμένων προτεραιοτήτων πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>Περιλαμβάνει ειδική ανάλυση για όλα τα μεταφορικά μέσα και καλύπτει επίσης τις συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και τις συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών, καθώς και την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες / προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της χώρας. Οι προτάσεις του ΣΠΕΜ αποτελούν υποσύνολο των προτάσεων των Ρυθμιστικών Σχεδίων των Περιφερειών και εκείνων των ευρύτερων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης.</p> <p>Τέλος, λαμβάνει υπόψη τη συνολική επίδραση του τομέα των Μεταφορών στον ενεργειακό τομέα και περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και την αντιμετώπιση διοικητικών και τεχνικών προβλημάτων ειδικότερα σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.</p> <p>Στο κομμάτι των προτεινόμενων δράσεων υιοθετεί την ανάγκη ενίσχυσης της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων τόσο όσον αφορά τα ΜΜΜ και την εξυπηρέτησή τους εντός των οχημάτων και στις περιοχές των σταθμών όσο και για την κίνηση τους στο αστικό περιβάλλον. Θίγει επίσης και το ζήτημα της εξασφάλισης των κατάλληλων συνθηκών για τη διαφυγή των ατόμων σε περιπτώσεις ανάγκης.</p> <p>Στη λίστα των προτεινόμενων έργων δεν εντοπίζονται αυτόνομα και ανεξάρτητα μέτρα βελτίωσης της προσβασιμότητας, αλλά προφανώς εντάσσονται ως επί μέρους συνιστώσα των ευρείας κλίμακας παρεμβάσεων στα δίκτυα οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών και στους τερματικούς αυτών</p> |
|---|-----------------------|---|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|---|----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Στρατηγικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.5 Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή συστήματα μεταφορών |
| 3 | Αντικείμενο | Η Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών - ΕΣΜ (Intelligent Transport Systems - ITS) περιγράφει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των ΕΣΜ στην Ελλάδα για την δεκαετία 2015-2025, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν τα μέγιστα δυνατά οφέλη για τις μεταφορές και για την χώρα |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2015 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού |
| 8 | ΦΕΚ | ΦΕΚ ΥΟΔΔ 165/28-3-14 (για σύσταση ομάδας εργασίας) |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Τα ΕΣΜ προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις για την αποσυμφόρηση και την ασφάλεια των μεταφορικών δικτύων, τη βελτίωση της κινητικότητας και της αποτελεσματικότητας και ενισχύουν την παραγωγικότητα, μέσω της ενσωμάτωσης προηγμένων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (Information and Communication Technologies - ICT) στην υποδομή μεταφορών και στα οχήματα. Τα ΕΣΜ καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ασύρματων και ενσύρματων ηλεκτρονικών τεχνολογιών, τεχνολογιών ICT και υπηρεσιών. Αξιοποιώντας τις υπάρχουσες και τις αναδυόμενες τεχνολογίες, μπορούν να επηρεάσουν τις επιλογές των χρηστών για τον τρόπο ταξιδιού, να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών και να αξιοποιήσουν με βέλτιστο τρόπο τις υφιστάμενες υποδομές. Έτσι, με τον τρόπο αυτό, τα ΕΣΜ συμβάλλουν και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ και τη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα. Ως χρήστες των ΕΣΜ, στο πλαίσιο του παρόντος κειμένου, εννοούνται όλοι οι εμπλεκόμενοι στην αλυσίδα παραγωγής, διάθεσης και χρήσης προϊόντων και υπηρεσιών ΕΣΜ. Έτσι οι χρήστες διακρίνονται είτε ως λήπτες είτε ως πάροχοι υπηρεσιών και προϊόντων ΕΣΜ είτε ως παραγωγοί/ κάτοχοι/ πάροχοι δεδομένων που απαιτούνται για την ανάπτυξη των παραπάνω υπηρεσιών.</p> <p>Ενδεικτικά αναφέρονται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Απλοί χρήστες (π.χ. ταξιδιώτες, οδηγοί, μετακινούμενοι) • Ειδικοί χρήστες (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, εταιρείες οδικών μεταφορών, ταξί, τουριστικά λεωφορεία, ασφαλιστικές εταιρείες) • <u>Χρήστες με ιδιαίτερες ανάγκες (π.χ. ηλικιωμένοι, παιδιά, άτομα με ειδικές ανάγκες, κάτοικοι απομακρυσμένων ορεινών και νησιωτικών περιοχών)</u> • Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς, με αρμοδιότητα διαχείρισης/συντήρησης οδικών υποδομών • Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες με αρμοδιότητα διαχείρισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης (π.χ. Πολιτική Προστασία, Τροχαία) • Φορείς λειτουργίας και συντήρησης αυτοκινητοδρόμων (Δημόσιοι ή / και Ιδιωτικοί) • Φορείς σχεδιασμού, εποπτείας και διαχείρισης δημόσιων συγκοινωνιών • Φορείς εποπτείας και διαχείρισης μέσων μαζικής μεταφοράς και στόλων οχημάτων • Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς αναμετάδοσης οδικών πληροφοριών • Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς συλλογής/ διάθεσης δεδομένων κυκλοφορίας • Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς συλλογής/ διάθεσης μετεωρολογικών δεδομένων και πρόβλεψης καιρικών συνθηκών • Φορείς έρευνας, δημιουργίας και ανάπτυξης καινοτόμων προϊόντων, υπηρεσιών και λύσεων στα ΕΣΜ • Φορείς θεωρητικής και πρακτικής μάθησης/εκπαίδευσης στα ΕΣΜ • Εταιρείες παραγωγής/ διάθεσης υπηρεσιών ΕΣΜ • Εταιρείες παραγωγής/ διάθεσης ψηφιακών χαρτών γεωγραφικής απεικόνισης και εντοπισμού θέσης • Εταιρείες παραγωγής/ διάθεσης προϊόντων/εξοπλισμών απαιτούμενων στα ΕΣΜ • Εταιρείες κατασκευής και συντήρησης οχημάτων • Εταιρείες διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών | | |

- Εταιρείες παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και ψηφιακών επικοινωνιών
- Εταιρείες παροχής υπηρεσιών κοινωνικής δικτύωσης
- Εταιρείες διαχείρισης και επεξεργασίας δεδομένων

Τάσεις στον τομέα των Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών

- **Συστήματα πληροφόρησης και ενημέρωσης:** περιλαμβάνουν την παροχή δυνατοτήτων συλλογής, επεξεργασίας, μετάδοσης και χρήσης δεδομένων για την κυκλοφορία, τις μετακινήσεις και τη στάθμευση, ώστε να παρέχονται αντίστοιχες υπηρεσίες πληροφόρησης στους μετακινούμενους σε διάφορα γεωγραφικά επίπεδα καθώς και μεταξύ διαφορετικών κρατών
- **Συστήματα διαχείρισης για ΙΧ και για μετακινήσεις με δημόσια μέσα μεταφοράς:** αποτελούν ένα σημαντικό τομέα εφαρμογής νέων τεχνολογιών στις μεταφορές και θεωρούνται σε μεγάλο βαθμό ως ο ακρογωνιαίος λίθος των ΕΣΜ (συστήματα έξυπνης διαχείρισης και ελέγχου σηματοδότησης, συστήματα ανίχνευσης, έγκαιρης προειδοποίησης και διαχείρισης συμβάντων, συστήματα παροχής προτεραιότητας σε συγκεκριμένα οχήματα, συστήματα διαχείρισης της λειτουργίας των δημοσίων μέσων μεταφοράς, συστήματα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων για χρήση στην διαχείριση και στον έλεγχο της κυκλοφορίας, συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας)
- **Συστήματα πλοήγησης:** Τα συστήματα πλοήγησης παρέχουν στους μετακινούμενους πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με την βέλτιστη διαδρομή. Αποτελούνται κατά βάση από δυο συστήματα: για τον εντοπισμό της θέσης και για τον υπολογισμό της διαδρομής
- **Συστήματα τιμολόγησης και ηλεκτρονικών εισιτηρίων:** Οι εφαρμογές των ΕΣΜ στον τομέα αυτόν παρέχουν δυνατότητες που σχετίζονται με την τιμολόγηση επί συγκεκριμένων διαδρομών σε αστικό και υπεραστικό περιβάλλον (π.χ. ηλεκτρονικά διόδια), την αυτοματοποίηση έκδοσης και επικύρωσης, καθώς και με τη διαλειτουργικότητα των εισιτηρίων. Οι κυριότερες στρατηγικές τιμολόγησης περιλαμβάνουν την τιμολόγηση σε επίπεδο περιοχής, περιμετρικών σημείων, σε ό,τι αφορά συγκεκριμένες υποδομές ή δίκτυα, χρησιμοποιώντας ως βασικότερες τεχνολογίες την αυτοματοποιημένη αναγνώριση οχημάτων, την κατηγοριοποίηση οχημάτων, τις διαδικασίες ηλεκτρονικής πληρωμής και τα συστήματα εποπτείας και ελέγχου
- **Συστήματα οδηγικής ασφάλειας και προστασίας:** Τα συστήματα ασφαλείας αφορούν στην παθητική και την ενεργητική ασφάλεια, σε συνάρτηση με το αν παρέχουν προστασία σε περίπτωση ατυχήματος ή αν παρέχουν προειδοποιήσεις για να αποφευχθεί ένα ατύχημα. Μία ευρέως γνωστή κατηγορία συστημάτων ΕΣΜ, τα Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), εμπίπτει στην κατηγορία συστημάτων ενεργητικής προστασίας (Συστήματα Υποβοήθησης Οδηγού, Συστήματα Υποβοήθησης Οδηγού δίκυκλου, Αυτόματα/αυτόνομα συστήματα ασφαλείας σε κόμβους/διασταυρώσεις οδών, Συνεργατικά συστήματα αποφυγής σύγκρουσης, Συστήματα τήρησης ή/και επιβολής του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου)
- **Συστήματα για εμπορευματικές μεταφορές και Logistics:** Εστιάζουν στην παροχή τεχνολογικών λύσεων για την συλλογή, επεξεργασία και διάθεση σχετικών δεδομένων και υπηρεσιών που συνεισφέρουν στην βελτίωση των διαδικασιών και των μεταφορών εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των αστικών διανομών (εφαρμογές ευφυούς παρακολούθησης φορτίων, διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών από την παραγγελία έως και την τελική παράδοση, διαχείρισης στόλου, διαχείρισης ειδικών κατηγοριών εμπορευμάτων, διαχείρισης συνδυασμένων μεταφορών, αυτοματοποίησης κ.τ.λ.)
- **Υπηρεσίες κινητικότητας και συντροπικότητας:** περιλαμβάνουν εφαρμογές που συνεισφέρουν στον καλύτερο σχεδιασμό και εκτέλεση (απόδοση και βιωσιμότητα) των μετακινήσεων καθώς και στη διαχείριση της ζήτησης για μετακινήσεις (διαχείριση κινητικότητας).
- **Συστήματα βελτίωσης της περιβαλλοντικής και ενεργειακής αποδοτικότητας:** Τα ΕΣΜ στοχεύουν στην επίτευξη συστημάτων μεταφορών, τα οποία θα είναι καθαρότερα, περιβαλλοντικά φιλικότερα και ενεργειακά αποδοτικότερα, περιλαμβανομένων και των συστημάτων ηλεκτροκίνησης.

Δράσεις για ΕΣΜ σε Εθνικό και Περιφερειακό Επίπεδο

- Ορισμός και Λειτουργία Εθνικού Σημείου Πρόσβασης σε δεδομένα/ μεταδεδομένα για την ανάπτυξη των υπηρεσιών ΕΣΜ σε συνδυασμό ή/και ανεξάρτητα από Εθνικό/Περιφερειακό Σημείο(-α) συλλογής, επεξεργασίας και παροχής δεδομένων από ΕΣΜ
- Ορισμός και Λειτουργία Αρμόδιας Εθνικής Αρχής για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των λειτουργιών των PSAP για κλήσεις e-Call, ως προς τη δράση προτεραιότητας (δ) της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ

- Ορισμός και Λειτουργία Ανεξάρτητου και Αμερόληπτου Εθνικού Οργανισμού για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, όπως αυτές προσδιορίζονται στους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
- Λειτουργία Υπηρεσίας και Παρατηρητηρίου ΕΣΜ
- Υλοποίηση Ηλεκτρονικού ΔΟΤΑ (Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος)
- Εθνικές και περιφερειακές/τοπικές δράσεις εφαρμογής ΕΣΜ για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Κατευθύνσεις δράσεων

ΕΣΜ Πληροφόρησης

- Παροχή στους χρήστες ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία, σχετικών με την οδική ασφάλεια
- Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και εμπορικών οχημάτων
- Ανάπτυξη και διάδοση εφαρμογών σχεδιασμού μετακινήσεων με πολλαπλά μέσα μεταφοράς (multimodal journey planner), σε εθνικό επίπεδο
- Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης μετακινούμενων με όλα τα μέσα σε πραγματικό χρόνο, με έμφαση στις πολυτροπικές μετακινήσεις
- Ανάπτυξη και χρήση δεικτών απόδοσης για συστήματα πληροφόρησης, επί τη βάση κοινών ευρωπαϊκών προτύπων/ δεικτών

ΕΣΜ Διαχείρισης

- Παροχή διαλειτουργικού e-Call σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Διαλειτουργικά Κέντρα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Αυτοκινητοδρόμων
- Κέντρα Διαχείρισης Πολυτροπικής Κυκλοφορίας Περιφερειών & Αστικής Κινητικότητας
- Συστήματα διαχείρισης πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών
- Ανάπτυξη και διάδοση εφαρμογών σχεδιασμού και διαχείρισης επιβατικών και εμπορευματικών μετακινήσεων με πολλαπλά μέσα μεταφοράς, σε εθνικό επίπεδο
- Ανάπτυξη και χρήση δεικτών απόδοσης για συστήματα διαχείρισης επί τη βάση κοινών ευρωπαϊκών προτύπων/ δεικτών

ΕΣΜ Τεχνολογίας και Καινοτομίας

- Διαλειτουργικά συστήματα ηλεκτρονικής πληρωμής διοδίων
- Συστήματα διοδίων ελεύθερης ροής (Multi Lane Free Flow Tolls)
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίου για μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) σε μητροπολιτικές περιοχές
- Ανάπτυξη συνεργατικών και αυτόματων συστημάτων και υπηρεσιών κινητικότητας
- Ανάπτυξη συστημάτων υποβοήθησης των οδηγών (ADAS)
- Ανάπτυξη καινοτόμων συστημάτων βελτίωσης της περιβαλλοντικής και ενεργειακής αποδοτικότητας των μεταφορών

Αναμενόμενα αποτελέσματα

- Βελτίωση της ασφάλειας και της διαφάνειας του μεταφορικού έργου: άμεση ανταπόκριση σε ενέργειες κλοπής, περιορισμός παράνομης μεταφοράς αγαθών
- Βελτίωση παραγωγικότητας μεταφορικού έργου: δυνατότητα καλύτερης οργάνωσης των δρομολογίων και εξοικονόμησης περιττών οχηματοχιλιομέτρων μέσω της βέλτιστης αξιοποίησης του στόλου και της παρακολούθησης των κυκλοφοριακών συνθηκών
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας των Συνδυασμένων Μεταφορών: αποτελεσματικότερες μετεπιβιβάσεις και μεταμορφώσεις
- **Τουρισμός:** καλύτερος προγραμματισμός μετακινήσεων μέσω της διευκόλυνσης της προσβασιμότητας και παροχής πληροφόρησης σχετικά με τις μετακινήσεις σε αστικό αλλά και υπεραστικό περιβάλλον,
- **Πρωτογενής και Δευτερογενής Παραγωγή:** ασφαλέστερες και αποδοτικότερες μεταφορές, με πιστοποιημένους κανόνες διακίνησης, με πιστοποιημένο χρόνο παράδοσης στα σημεία κατανάλωσης ή επεξεργασίας
- **Ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών:** Η εξέλιξη που προέρχεται από την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών ΕΣΜ επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τα οικονομικά και κοινωνικά μοντέλα των επηρεαζόμενων περιοχών προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης

- **Βελτίωση οδικής ασφάλειας:** βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας, παροχή πληροφοριών, μείωση χρόνου απόκρισης
- **Βελτίωση χρόνου αναγγελίας εκτάκτου συμβάντος και παροχής βοήθειας:** μείωση νεκρών και σοβαρότητας τραυματισμών, μείωση κόστους συμφόρησης, διευκόλυνση των υπηρεσιών διάσωσης και αυξημένη ασφάλεια σωστικών συνεργείων
- **Βελτίωση πληροφόρησης :** ο τομέας της πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, επιτρέπει τον καλύτερο προγραμματισμό μετακινήσεων των πολιτών, την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας από τις αρμόδιες Αρχές, εντός πόλεων καθώς και περιμετρικά αυτών, τη μείωση των συμφορήσεων σε αστικά κυρίως οδικά τμήματα, και την αξιοποίηση του συνόλου των διατιθέμενων οδικών υποδομών για την εξυπηρέτηση αιχμών της κυκλοφορίας. Άμεση συνέπεια αυτής της πληροφόρησης είναι η εξοικονόμηση χρόνου κατά τις μετακινήσεις, η μείωση στην κατανάλωση καυσίμων, με όλα τα περιβαλλοντικά και οικονομικά επακόλουθα, η βελτίωση της ποιότητας ζωής και τελικά η μείωση της ταλαιπωρίας των μετακινουμένων,
- **Βελτίωση πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις:** ο τομέας της πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, θα δώσει πλέον τη δυνατότητα στους πολίτες να προγραμματίζουν καλύτερα τις μετακινήσεις τους, χρησιμοποιώντας, συνδυαστικά, περισσότερα του ενός μέσα μετακίνησης για την ολοκλήρωση ενός ταξιδιού, ανάλογα με το χρόνο που διαθέτουν και σε συνδυασμό με την οικονομική δαπάνη που επιθυμούν να αναλάβουν. Άμεση συνέπεια αυτής της πληροφόρησης η εξοικονόμηση χρόνου μετακινήσεων, η μείωση του κόστους αυτών, η αύξηση της ασφάλειας των μετακινήσεων, η έγκυρη πληροφόρηση περί δρομολογίων, η πρόσβαση σε εξατομικευμένη πληροφορία από διάφορα μέσα, η έγκαιρη ειδοποίηση, η δυνατότητα διαχείρισης κρατήσεων,
- **Βελτίωση πληροφόρησης για τα μέσα μαζικής μεταφοράς:** Η έγκυρη πληροφόρηση περί των χρόνων άφιξης/αναχώρησης/ανταπόκρισης από διάφορα ίδια μέσα (π.χ. κινητό, υπολογιστής) αλλά και σε δημόσια σημεία πρόσβασης (π.χ. στάσεις, εντός δημόσιων μέσων μεταφοράς) αποτελούν ορισμένα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα αυτής της δράσης για στους πολίτες.
- **Βελτίωση και ενίσχυση συνεργασίας οχήματος – υποδομής:** Ο τομέας της βελτίωσης και ενίσχυσης της αμφίδρομης ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ οχήματος και υποδομής, αναμένεται να γνωρίσει μεγάλη εξέλιξη στα επόμενα χρόνια και να αποφέρει σημαντικά οφέλη στους χρήστες, μέσω της δυναμικής και έγκαιρης πληροφόρησής τους, αλλά και στους διαχειριστές οδικών υποδομών,
- **Ενέργεια και περιβάλλον:** μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και τη συνακόλουθη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, βελτίωση της παρακολούθησης των εκπομπών ρύπων, μείωση των κινδύνων και την επιτάχυνση της αντιμετώπισής τους σε περίπτωση ατυχήματος, λιγότερα ατυχήματα

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|--|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο σχέδιο καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης Ευφύων Συστημάτων στον κλάδο των μεταφορών, η διεύθυνση και εφαρμογή των οποίων θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα και ασφάλεια των μετακινήσεων ανθρώπων και εμπορευμάτων. Ειδική μνεία σε θέματα προσβασιμότητας και κινητικότητας ανθρώπων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων δε γίνεται, αλλά στην ουσία η χρήση τους, εφόσον οι αντίστοιχες υποδομές των συστημάτων μεταφοράς είναι προσβάσιμες όπως επίσης και η παροχή της πληροφορίας, θα βελτιώσει και τις δικές τους συνθήκες μετακίνησης. Ενδεικτικά τέτοια παραδείγματα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επισήμανση στα συστήματα πληροφόρησης των υποδομών μετακίνησης που εναρμονίζονται με τους κανόνες προσβασιμότητας όλων, όπως: <ul style="list-style-type: none"> ο των προσβάσιμων δρομολογίων ΜΜΜ (οχήματα, σταθμοί, στάσεις) ο των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ ο των προσβάσιμων διαδρομών πεζή μετακίνησης • Ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο για τις συνθήκες κυκλοφορίας |
|---|-----------------------|--|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Πληροφόρηση περί των χρόνων άφιξης/αναχώρησης/ανταπόκρισης από διάφορα ίδια μέσα (π.χ. κινητό, υπολογιστής) αλλά και σε δημόσια σημεία πρόσβασης (π.χ. στάσεις, εντός δημόσιων μέσων μεταφοράς) Δυνατότητα συνδυαστικών μετακινήσεων |
|--|---|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Επιχειρησιακό Πρόγραμμα |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.6 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον - Ενέργεια - Κλιματική Αλλαγή 2021-2027 |
| 3 | Αντικείμενο | <p>Το Πρόγραμμα "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ" (ΠΕΚΑ) της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027, σχεδιάστηκε στο πλαίσιο της στρατηγικής της χώρας για τον Τομέα Περιβάλλοντος, αξιοποιώντας πόρους των Διαρθρωτικών Ταμείων (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ταμείο Συνοχής) και έχει ως βασική επιδίωξη την ανάπτυξη βιώσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών υποδομών και έξυπνων συστημάτων, με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, στην κυκλική οικονομία και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, που θα υπηρετούν τον πολίτη, ενώ θα συμβάλλουν στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και Ευρωπαϊκής Ένωσης.</p> <p>Μέσω του στρατηγικού προσανατολισμού του παρόντος προγράμματος, υπηρετούνται οι επιμέρους στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, και των περιβαλλοντικών και κλιματικών πολιτικών που συνδέονται με αυτή (π.χ. Ευρωπαϊκός Κλιματικός Νόμος, Νέα Στρατηγική της Ε.Ε. για την Προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή, Νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιοποικιλότητα, Νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δάση).</p> <p>Το πρόγραμμα συμβάλει με πόρους του σε ποσοστό 85,2% μέσω δράσεων ΕΤΠΑ και 19,4% μέσω δράσεων ΤΣ στην επίτευξη των στόχων της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, ενώ σε ποσοστό 18% μέσω δράσεων ΕΤΠΑ συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων διατήρησης και προστασίας της βιοποικιλότητας.</p> |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2022 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Το Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Κλιματική Αλλαγή» (ΠΕΚΑ) της περιόδου 2021-2027 σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση μιας πιο πράσινης Ευρώπης θέτοντας ως στρατηγικούς στόχους:</p> <ul style="list-style-type: none"> Την προώθηση της ενεργειακής μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας και χρήση ΑΠΕ για ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την πρόληψη και τη διαχείριση κινδύνων που συνδέονται τόσο με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, αλλά και με τις ανθρώπινες παρεμβάσεις στα οικοσυστήματα Την αστική αναζωογόνηση με έμφαση στο δομημένο και φυσικό αστικό περιβάλλον Τη βιώσιμη πολυτροπική αστική κινητικότητα-μικροκινητικότητα Την ικανοποίηση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της ΕΕ στην διαχείριση των στερεών αποβλήτων και υδάτων, ενσωματώνοντας τις παραμέτρους της κυκλικής οικονομίας Τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και την αειφόρο χρήση των φυσικών πόρων | | |
| Άξονες προτεραιότητας – Ειδικοί Στόχοι – Ενδεικτικές δράσεις | | |

✚ Προτεραιότητα: 1. Άξονας Προτεραιότητας 1: «Ενεργειακή απόδοση - Προώθηση ΑΠΕ - Ενεργειακές Υποδομές
Ειδικός στόχος: RSO2.1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (ΤΣ)

Ενδεικτικές δράσεις:

- Δράση ανακαίνισης και λειτουργικής επανένταξης ιδιωτικών κτιρίων με υψηλό ανθρακικό αποτύπωμα
- Ενεργειακή αναβάθμιση δημοσίων κτιρίων
- ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ (ιδιωτικά κτίρια)
- Δράσεις συμπαραγωγής υψηλής απόδοσης με την κατασκευή ή εκσυγχρονισμό δικτύων τηλεθέρμανσης και τηλεψύξης

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Τα σημαντικότερα αναμενόμενα αποτελέσματα είναι ο περιορισμός της ενεργειακής ένδειας, η ανάπτυξη ενεργειακών υπηρεσιών, η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η ενδυνάμωση του ρόλου των τοπικών κοινωνιών στη χρήση ΑΠΕ, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της χρήσης πετρελαίου για ηλεκτροπαραγωγή, η βελτίωση της επάρκειας ισχύος και της ασφάλειας του ηλεκτρικού συστήματος, η βελτίωση της διαλειτουργικότητας του δικτύου, η ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού, η ενσωμάτωση των συστημάτων τεχνητής νοημοσύνης, η προώθηση της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής και η ενίσχυση της καινοτομίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκρών και αποτελεσμάτων

Ειδικός στόχος: RSO2.2. Προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σύμφωνα με την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΕ) 2018/2001[1] συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων βιωσιμότητας που καθορίζονται σ' αυτήν (ΕΤΠΑ)

Ενδεικτικές δράσεις:

- Παραγωγή και χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
- Δράσεις υπεράκτιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- Δράσεις αξιοποίησης της γεωθερμικής ενέργειας, καθώς και δράσεις με χρήση βιομάζας

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Η μείωση της εξάρτησης από ορυκτά καύσιμα, με συνεπακόλουθη την μείωση, εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα, και ταυτόχρονα η μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας με σωματίδια, αιθάλη και αέριους ρύπους όπως το διοξείδιο του θείου και τα οξείδια του αζώτου. Ενεργειακά, εκτός της υποκατάστασης του λιγνίτη, η υποκατάσταση των εισαγόμενων ορυκτών καυσίμων με εγχώριους ανανεώσιμους ενεργειακούς πόρους βελτιώνει την ενεργειακή ανεξαρτησία και την ασφάλεια της χώρας. Επιπρόσθετα, η χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την παραγωγή ενέργειας και ενεργειακών προϊόντων δημιουργεί πολλά οικονομικά οφέλη όπως και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στον τομέα της ενέργειας.

Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκρών και αποτελεσμάτων

Ειδικός στόχος: RSO2.3. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης εκτός ΔΕΔ-Ε (ΕΤΠΑ)

Ενδεικτικές δράσεις:

- Συστήματα αποθήκευσης ενέργειας
- Διασύνδεση νησιών
- Έξυπνα συστήματα μεταφοράς και διανομής ενέργειας
- Δράσεις υπογειοποίησης εναερίων δικτύων Μέσης και Χαμηλής Τάσης

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Αξιοπιστία και ανθεκτικότητα των δικτύων καθώς θα υπάρχει η δυνατότητα να εντοπίζονται προβλήματα και αυτόματα να κατευθύνεται τη ροή της ενέργειας ή να απομονώνεται μια περιοχή ώστε να ελαχιστοποιεί την απώλεια παροχής ηλεκτρισμού. (network self-healing). Ενισχύεται η αποδοτικότητα των δικτύων έχοντας την ικανότητα να αντιμετωπίζουν αυξημένη ζήτηση ενέργειας κατευθύνοντας αποτελεσματικά τη ροή της χωρίς να απαιτούνται πρόσθετες υποδομές. Βελτιώνεται η ποιότητα της παρεχόμενης ενέργειας για να εξυπηρετήσει ένα μεγάλο εύρος πελατών με διαφορετικές ανάγκες

Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκρών και αποτελεσμάτων

✚ Προτεραιότητα: 2. Άξονας Προτεραιότητας 2: «Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή»

Ειδικός στόχος: RSO2.4. Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης του κινδύνου καταστροφών, της ανθεκτικότητας, λαμβάνοντας υπόψη προσεγγίσεις που βασίζονται στο οικοσύστημα (ΤΣ)

Ενδεικτικές δράσεις

- Έργα αντιπλ/κής προστασίας
- Έργα αντιδιαβρωτικής προστασίας ακτών λόγω ανόδου της θαλάσσιας στάθμης
- Έργα πράσινων υποδομών (πράσινη στέγη, κήποι βροχής, συλλεκτές φυσικού φιλτραρίσματος νερού)
- Δράσεις πρόληψης και διαχείρισης δασικών πυρκαγιών (διαχ/κά σχέδια κλπ)
- Δημιουργία θεσμικών εργαλείων για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την πρόληψη και διαχείριση κινδύνων που συνδέονται με το κλίμα (Στρατηγικές, Σχέδια Δράσης, Εθνικό Παρατηρητήριο για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή, κ.λπ.),
- Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του πληθυσμού για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την πρόληψη και διαχείριση κινδύνων που συνδέονται με το κλίμα, ή άλλων φυσικών και ανθρωπογενών αιτιών όπως τεχνολογικά ατυχήματα
- Έργα πρόληψης και αντιμετώπισης των φαινομένων ερημοποίησης και διάβρωσης ακτών και εδαφών
- Έργα εκτίμησης τρωτότητας και η ανθεκτικότητας κρίσιμων οικοσυστημάτων (δασικά, υδάτινα και θαλάσσια) και περιορισμού των επιπτώσεων των φυσικών και ανθρωπογενών κινδύνων

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Κατανόηση και συστηματική παρακολούθηση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής στη χώρα, αφετέρου δε στην πρόληψη αλλά και την εξίσου αποτελεσματική διαχείριση των κινδύνων που συνδέονται με το κλίμα. Με τον τρόπο αυτό η χώρα θα είναι σε θέση να αναλάβει την πρώτη δράση, δηλαδή την υιοθέτηση προληπτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, θα κατανοηθεί το φαινόμενο μέσω ολοκληρωμένης κλιματικής έρευνας και θα μπορεί να επιτευχθεί συντονισμός συνεκτικών πολιτικών και μέτρων προσαρμογής. Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκρών και αποτελεσμάτων

✚ Προτεραιότητα: 3. Άξονας Προτεραιότητας 3: «Αστική Αναζωογόνηση»

Ειδικός στόχος: RSO2.7. Ενίσχυση της προστασίας και της διατήρησης της φύσης, της βιοποικιλότητας και των πράσινων υποδομών, μεταξύ άλλων σε αστικές περιοχές, και μείωση όλων των μορφών ρύπανσης (ΤΣ)

Ενδεικτικές δράσεις

- Έργα πράσινων και μπλε υποδομών (GBI)
- Έργα απορρύπανσης μολυσμένων αστικών και περιαστικών περιοχών
- Συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου αστικών περιοχών
- Έργο της αστικής αναζωογόνησης του Φαληρικού όρμου

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Κατανόηση και συστηματική παρακολούθηση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής στη χώρα, αφετέρου δε στην πρόληψη αλλά και την εξίσου αποτελεσματική διαχείριση των κινδύνων που συνδέονται με το κλίμα. Με τον τρόπο αυτό η χώρα θα είναι σε θέση να αναλάβει την πρώτη δράση, δηλαδή την υιοθέτηση προληπτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, θα κατανοηθεί το φαινόμενο μέσω ολοκληρωμένης κλιματικής έρευνας και θα μπορεί να επιτευχθεί συντονισμός συνεκτικών πολιτικών και μέτρων προσαρμογής. Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκρών και αποτελεσμάτων

✚ Προτεραιότητα: 4. Άξονας Προτεραιότητας 4: «Ολοκληρωμένη Διαχείριση Αποβλήτων – Μετάβαση στη Κυκλική Οικονομία»

Ειδικός στόχος: RSO2.6. Προαγωγή της μετάβασης σε κυκλική οικονομία και σε αποδοτική ως προς τους πόρους οικονομία (ΤΣ)

Ενδεικτικές δράσεις

- Σύγχρονες Μονάδες Ανάκτησης Ανακύκλωσης (ΜΑΑ)
- Μονάδες κομποστοποίησης (ΜΕΒΑ)
- Σύστημα και εξοπλισμός διαλογής στη πηγή και συλλογής αποβλήτων σε διακριτά ρεύματα καθώς και λοιπές διαδημοτικές εγκαταστάσεις (Σταθμοί Μεταφόρτωσης Αποβλήτων (ΣΜΑ), Πράσινα Σημεία κλπ).

- Δράσεις Κυκλικής Οικονομίας (δράσεις χωριστής συλλογής και μεταφοράς στην πηγή βιοαποβλήτων και λοιπών ανακυκλώσιμων υλικών, δράσεις κυκλικής επιχειρηματικότητας, κ.λπ.)

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Ο σχεδιασμός των ΜΑΑ αποσκοπεί στην σταδιακά αυξανόμενη εισροή διακριτών ρευμάτων (προδιαλεγμένα ανακυκλώσιμα απόβλητα και βιοαπόβλητα) στις μονάδες με παράλληλη μείωση των υπολειπόμενων αποβλήτων που οδηγούνται σε ταφή. Οι ποσότητες των ανωτέρω αποβλήτων καθορίζονται ex ante και για όλη την περίοδο λειτουργίας των μονάδων. Επίσης κατά τον σχεδιασμό των ΜΑΑ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η δυναμικότητα των υφιστάμενων ΜΕΒΑ, για την αποφυγή πλεονάζουσας δυναμικότητας των ΜΑΑ. Η διαστασιολόγηση και ο σχεδιασμός των ΜΑΑ και ΜΕΒΑ με σκοπό την επίτευξη των στόχων θα γίνεται σε επίπεδο ΠΕΣΔΑ και σε επίπεδο εγκατάστασης.

Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκροών και αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα: 5. Άξονας Προτεραιότητας 5: «Διαχείριση Αστικών Λυμάτων και Υδάτινων Πόρων»

Ειδικός στόχος: RSO2.5. Προαγωγή της πρόσβασης στην ύδρευση και της βιώσιμης διαχείρισης του νερού (ΤΣ)

Ενδεικτικές δράσεις

- Ολοκλήρωση έργων αστικών λυμάτων οικισμών Γ' προτεραιότητας (τμηματοποιημένα έργα)
- Δράση «Εξοικονομώ στην Αποχέτευση»
- Έργα ύδρευσης που έχουν ήδη ενεργοποιηθεί και θα μεταφερθούν, ως τμηματοποιημένα (phasing) έργα, μέτρα για την αντιμετώπιση της στέρησης νερού λόγω υπερβολικών και παράνομων γεωτρήσεων και άντλησης νερού που θα εφαρμοστούν με έργα εμπλουτισμού του Υπόγειου Υδροφορέα, όπως το έργο εμπλουτισμού του Υπόγειου Υδροφορέα στην περιοχή της λεκάνης του Ασωπού ποταμού
- 4 πιλοτικές δράσεις ολιστικής διαχείρισης του δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης (Υγροβιότοπος Έβρου – Αλεξανδρούπολη, Κορινθιακός κόλπος, Κασσάνδρα Χαλκιδικής, Ρέθυμνο)
- Έργα αφαλατώσεων (μηδενικής απόρριψης άλμης) στην νησιωτική χώρα, με σκοπό την αντιμετώπιση της έλλειψης πόσιμου νερού στις περιοχές που είναι άνυδρες, αλλά και στις περιοχές που είναι δυσπρόσιτες και η μεταφορά ύδατος επιβαρύνει οικονομικά τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό.
- Πρωτοβουλία "GR-eco Islands", με την οποία θα υλοποιηθούν παρεμβάσεις διαχείρισης Υδάτινων Πόρων
- Αναθεώρηση των σχεδίων διαχείρισης λεκανών απορροής ποταμών καθώς και δράσεις θαλάσσιας στρατηγικής & ολοκλήρωση θαλάσσιων χωροταξικών πλαισίων

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Τα σημαντικότερα αναμενόμενα αποτελέσματα είναι η ορθολογική και βιώσιμη διαχείριση των υδάτινων πόρων συμπεριλαμβανομένης της στρατηγικής για τη θάλασσα με στόχο τη «zero-pollution» και της συνολικής προστασίας των υδάτινων οικοσυστημάτων, η καθολική πρόσβαση σε επαρκές πόσιμο νερό με ιδιαίτερη έμφαση σε απομακρυσμένα και μικρά νησιά και σε περιοχές που αντιμετωπίζουν πρόβλημα ποιότητας πόσιμου νερού, η αξιοποίηση των επιφανειακών νερών και όπου δεν υπάρχει εναλλακτική επιλογή, της στα απομακρυσμένα μικρά νησιά θα αξιοποιούνται οι θαλάσσιοι υδάτινοι πόροι, η κατάρτιση της εθνικού σχεδιασμού για τη διαχείριση και προστασία συνολικά των υδάτινων πόρων, η ενίσχυση των φορέων χάραξης στρατηγικής διαχείρισης των υδάτων και των υδάτινων (και θαλάσσιων) πόρων, η διαμόρφωση της αποτελεσματικού χωροταξικού σχεδιασμού με καθορισμό ζωνών υδατικού ισοζυγίου και κατάλληλων χρήσεων, η ψηφιακή καταγραφή των δικτύων υδροδότησης, η παρακολούθηση της ποιότητας των επιφανειακών και υπογείων υδάτων, η εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων τηλε-ελέγχου – τηλεχειρισμού των διαρροών των δικτύων ύδρευσης, η κάλυψη σε υποδομές διαχείρισης λυμάτων θα αφορά σε οικισμούς, Β' (Αττική) και Γ' προτεραιότητας, αλλά και σε μικρότερους οικισμούς, ιδίως σε τουριστικές και περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές με έμφαση σε μικρά νησιά, η διασφάλιση της βιώσιμης διαχείρισης της ιλύος και η επαναχρησιμοποίηση του επεξεργασμένου ύδατος.

Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκροών και αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα: 6. Άξονας Προτεραιότητας 6: «Προστασία της Βιοποικιλότητας»

Ειδικός στόχος: RSO2.7. Ενίσχυση της προστασίας και της διατήρησης της φύσης, της βιοποικιλότητας και των πράσινων υποδομών, μεταξύ άλλων σε αστικές περιοχές, και μείωση όλων των μορφών ρύπανσης (ΕΤΠΑ)

Ενδεικτικές δράσεις

- Καθορισμός στόχων διατήρησης για τις υπολειπόμενες περιοχές κοινοτικού ενδιαφέροντος

- Εγκαθίδρυση και εφαρμογή ενός εθνικού συστήματος μόνιμης παρακολούθησης ειδών/Οικοτόπων για τη βελτίωση της γνώσης σε εθνικό και τοπικό επίπεδο για την κατάσταση διατήρησης ειδών και τύπων Οικοτόπων
- Ολοκλήρωση των Σχεδίων δράσης, ειδών και Οικοτόπων και των Σχεδίων Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών
- Υποστήριξη του νέου μοντέλου διοίκησης και διαχείρισης των περιοχών Natura
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται από τις αλληλεπιδράσεις και τις συγκρούσεις μεταξύ της άγριας ζωής και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, με έμφαση στην καταγραφή και αντιμετώπιση κινδύνων σε θαλάσσιες περιοχές του δικτύου Natura 2000.
- Μετριασμός των συνεπειών και πρόληψη των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής σε προστατευόμενα είδη, οικοτόπους και περιοχές.
- Δημιουργία πράσινων υποδομών για τη μείωση του κατακερματισμού των οικοσυστημάτων εντός και εκτός του δικτύου Natura 2000.
- Αντιμετώπιση των επιπτώσεων των χωροκατακτητικών ξενικών ειδών (Invasive Alien Species-IAS) με έμφαση στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε είδη/τύπους οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος.
- Μετριασμός των επιπτώσεων των μεγάλων υποδομών (π.χ. αιολικών πάρκων, έρευνα για εξόρυξη υδρογονανθράκων κ.λπ.) σε περιοχές Natura 2000 και σε είδη/τύπους οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος.
- Εφαρμογή στοχευμένης ενημέρωσης με σκοπό την κατανόηση των ωφελειών που προκύπτουν από την προστασία και τη διατήρηση των περιοχών του δικτύου Natura 2000.
- Ολοκλήρωση της Χαρτογράφησης Θαλάσσιων οικοτόπων
- **Παρεμβάσεις προστασίας και αποκατάστασης της ελεύθερης ροής σημαντικών ποταμών της Χώρας**

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Τα σημαντικότερα αναμενόμενα αποτελέσματα είναι η προστασία της βιοποικιλότητας και των δασών, μέσω των θεσμοθετημένων οργάνων του ΥΠΕΝ (Διεύθυνση Βιοποικιλότητας Διαχείρισης Φυσικού Περιβάλλοντος και Βιοποικιλότητας, Γενική Διεύθυνση Δασών και Δασικού Περιβάλλοντος), και του ΟΦΥΠΕΚΑ η αναβάθμιση της οικολογικής συνοχής του δικτύου Natura 2000, η καλύτερη αντιμετώπιση των ξενικών ειδών, η διατήρηση των γενετικών πόρων, η βελτίωση των οικοσυστημικών υπηρεσιών, η βελτίωση της ικανότητας παρακολούθησης και καταγραφής πιέσεων/ απειλών και αναγκών διαχείρισης, η προώθηση δράσεων ευαισθητοποίησης των πολιτών για τη βιοποικιλότητα και τις περιοχές Natura 2000 και η προστασία ευαίσθητων οικοσυστημάτων και εκτός περιοχών Natura 2000.

Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκρών και αποτελεσμάτων

Προτεραιότητα: 7. Άξονας Προτεραιότητας 7: «Βιώσιμη πολυτροπική αστική κινητικότητα» (Ειδικός στόχος αστικής κινητικότητας που καθορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο viii) του κανονισμού ΕΤΠΑ και του κανονισμού για το Ταμείο Συνοχής)

Ειδικός στόχος: RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (ΕΤΠΑ)

Ενδεικτικές δράσεις

- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων και δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Ενίσχυση της χρήσης ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων πόλης και ψηφιακών εφαρμογών υποστήριξης των χρηστών καθώς και πιλοτικές δράσεις μικροκινητικότητας

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

αστική κινητικότητα του παρόντος και του μέλλοντος πρέπει να μπορεί να στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό στην οικολογική κινητικότητα. Καθώς αναπτύσσονται νέες πρακτικές στις αστικές μετακινήσεις, (όπως ο συνεπιβατισμός) είναι ζωτικής σημασίας να συμπεριληφθούν στην αλυσίδα διατροφικής κινητικότητας μαζί με την ποδηλασία, το περπάτημα και τις δημόσιες μεταφορές, ο προσεχής διπλασιασμός της χρήσης των οποίων θα μπορούσε να δημιουργήσει πράσινες θέσεις εργασίας. Προς αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλει η επίτευξη του στόχου δίνοντας ώθηση στη διατροφικότητα, συνδυάζοντας περπάτημα, ποδηλασία και δημόσιες μεταφορές. Η βιώσιμη αστική κινητικότητα θα απαιτήσει ποιοτικές επενδύσεις στην υπηρεσία του γενικού συμφέροντος και με τον τρόπο αυτό μπορεί να συνδράμει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στην αποδοτικότητα των πόρων, ιδίως εκείνων που συνδέονται με την κυκλική οικονομία, η οποία δημιουργεί θέσεις εργασίας. Τα οφέλη

εξάλλου επεκτείνονται τόσο στην μείωση των εκπεμπόμενων αερίων από τα αυτοκίνητα ορυκτών καυσίμων, όσο και την ευεξία και προαγωγή της καλής υγείας των πολιτών που κάνουν χρήση των ανωτέρω μέσων Αξίζει να σημειωθεί πως για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων προτείνονται και δείκτες εκροών και αποτελεσμάτων

✚ Προτεραιότητα: 8. Άξονας Προτεραιότητας 8: «Τεχνική Βοήθεια»

Ενδεικτικές δράσεις

- Δράσεις Πληροφόρησης και Επικοινωνίας
- Δράσεις ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης, διάδοσης των αποτελεσμάτων και διάχυσης καλών πρακτικών
- Δράσεις για την ένταξη, διοίκηση, παρακολούθηση, επίβλεψη, επαλήθευση, έλεγχο και ολοκλήρωση των έργων
- Δράσεις αξιολόγησης, εκπόνησης ή επικαιροποίησης μελετών και σύνταξης φακέλων μεγάλων έργων
- Δράσεις συλλογής δεδομένων
- Δράσεις ενίσχυσης της ικανότητας των αρχών του κράτους μέλους, των δικαιούχων και των οικείων εταιρών
- Δράσεις εκπαίδευσης και συμβουλευτικής υποστήριξης εμπλεκόμενων φορέων

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|----------|------------------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Το συγκεκριμένο πρόγραμμα περιλαμβάνει δράσεις για την προώθηση της ενεργειακής μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας για την ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Στο κομμάτι της κινητικότητας – προσβασιμότητας αναφορά γίνεται στην ανάγκη προώθησης της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με εξειδίκευση στην προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου. |
|----------|------------------------------|---|

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

| | | |
|----------|-----------------------------|---|
| 1 | Κατηγορία | Στρατηγικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.7 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030 |
| 3 | Αντικείμενο | Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αφορά στον καθορισμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση των απαραίτητων δράσεων για τη δραστική μείωση του αριθμού των νεκρών και τραυματιών σε οδικά ατυχήματα. Η ανάπτυξη του νέου Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας βασίστηκε σε όλες τις νέες διεθνείς εξελίξεις, στη λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων της ελληνικής πραγματικότητας καθώς και στη συστηματική ευρεία διαβούλευση. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2022 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών |
| 8 | ΦΕΚ | |

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Βασικές Αρχές του Σχεδίου

Νέα ολιστική προσέγγιση της ασφάλειας του συστήματος οδικών μεταφορών στην Ελλάδα για τη δεκαετία 2021-2030 με απώτερο στόχο την επίτευξη του φιλόδοξου οράματος για μηδέν νεκρούς στα ατυχήματα έως το 2050.

Υφιστάμενη κατάσταση οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

Την τελευταία δεκαετία (2010-2020), καταγράφηκε μείωση του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα κατά 54%, πετυχαίνοντας τον στόχο για μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 50%. Επιπλέον, παρατηρήθηκε μείωση των οδικών ατυχημάτων κατά 39% και των βαριά τραυματιών κατά 72%.

Βασικές αιτίες ατυχημάτων

- Ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό νεκρών (36%) οδικών ατυχημάτων με μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα, διπλάσιο από εκείνο της ΕΕ (μέση τιμή ΕΕ: 18%).
- Υψηλό ποσοστό (54%) νεκρών σε οδικά ατυχήματα εντός κατοικημένης περιοχής (μέση τιμή ΕΕ: 39%), κυρίως λόγω των ατυχημάτων μοτοσυκλετών.
- Το 41% των νεκρών οδηγών και επιβατών σε οδικά ατυχήματα είναι με ένα εμπλεκόμενο όχημα (μέση τιμή ΕΕ: 31%), κυρίως λόγω της ακατάλληλα υψηλής ταχύτητας των οχημάτων.
- Το 64% των νεκρών οδηγών σε οδικά ατυχήματα είναι άνδρες (μέση τιμή ΕΕ: 55%), κυρίως λόγω της υψηλότερης κυκλοφορίας των ανδρών αλλά και της πιο επικίνδυνης συμπεριφοράς τους

Θανατηφόρα ατυχήματα

- Το 79% (438 από 557) των νεκρών οδηγών σε επιβατικά οχήματα δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε ζώνη ασφαλείας,
- Το 69% (460 από 662) των νεκρών οδηγών σε μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα δεν φορούσε ή δεν καταγράφηκε κράνος
- Επιπλέον, το 55% (418 από 754) των νεκρών σε επιβατικά οχήματα και το 43% (306 από 712) των νεκρών σε μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα ήταν με ένα εμπλεκόμενο όχημα, κυρίως λόγω της ακατάλληλα υψηλής ταχύτητας των οχημάτων.

Βασικά θεσμικά ζητήματα

- Οι ατέλειες στην οργάνωση και στελέχωση της Δημόσιας Διοίκησης οδηγούν στην αδυναμία αποτελεσματικής εφαρμογής των δράσεων οδικής ασφάλειας.
- Η έλλειψη οργανωμένων δομών της Πολιτείας με αποκλειστική ευθύνη την οδική ασφάλεια και η μη λογοδοσία των φορέων της για την εφαρμογή των δράσεων τους οδηγούν σε περιορισμένα αποτελέσματα.
- Η μη λειτουργία κεντρικού φορέα οδικής ασφάλειας με συγκεκριμένες αρμοδιότητες και εξουσίες συντονισμού καθώς και ουσιαστική ευθύνη για την υλοποίηση των δράσεων οδικής ασφάλειας.
- Η ανεπαρκής χρηματοδότηση για την οδική ασφάλεια η οποία συχνά εξαντλείται γρήγορα χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα.
- Η αδυναμία κατανόησης πως η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη, μάλιστα αρκετών και διαφορετικών ειδικοτήτων, και ότι απαιτείται σωστή και διαρκής έρευνα και τεκμηρίωση των κάθε είδους αποφάσεων με επαρκή και αξιόπιστα δεδομένα.

Όραμα

Βασικοί πυλώνες για την ανάπτυξη του Οράματος και των βασικών κατευθύνσεων του Στρατηγικού Σχεδίου αποτελούν δύο βασικές διεθνείς εξελίξεις της οδικής ασφάλειας:

- **το Όραμα "Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα":** μακροπρόθεσμος στόχος να εξαιρεθούν οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα έως το 2050
- **η προσέγγιση Ασφαλούς Συστήματος:** Όλα τα στοιχεία του συστήματος μεταφορών, από τον σχεδιασμό έως τη λειτουργία του οδικού δικτύου, δρουν συμπληρωματικά για την αποφυγή ενδεχόμενου σοβαρού ή θανατηφόρου τραυματισμού.

Δράσεις και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας

- **Διαχείριση οδικής ασφάλειας**
 - M1. Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας
 - M2. Νόμος Οδικής Ασφάλειας
 - M3. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας
 - M4. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας
 - M5. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

- M6. Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων
- M7. Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας
- M8. Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας
- M9. Έρευνα Οδικής Ασφάλειας
- **Συμπεριφορά χρήστη οδού**
 - B1. Επιτήρηση
 - B2. Άδειες Οδήγησης
 - B3. Εκπαίδευση Οδηγών
 - B4. Σχολική Εκπαίδευση
 - B5. Εκστρατείες Ενημέρωσης
 - B6. Προτεραιότητες βελτίωσης συμπεριφοράς οδηγού
 - B7. Χρήση Προστατευτικών Μέσων
 - B8. Τηλεματική
- **Οδική Υποδομή και Κυκλοφορία**
 - I1. Ολοκληρωμένη Διαχείριση Κινητικότητας
 - I2. Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας
 - I3. Διαχείριση ταχυτήτων
 - I4. Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας
 - I5. Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις Υπεραστικού Οδικού Δικτύου
 - I6. Επεμβάσεις στο υπεραστικό οδικό δίκτυο
 - I7. Μεγάλα Έργα Υποδομής
 - I8. Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο
 - I9. Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας
 - I10. Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών
 - I11. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία
 - I12. Διαχείριση εκτέλεσης εργασιών επί της οδού
 - I13. Κανονισμοί
- **Όχημα**
 - V1. Ανανέωση στόλου οχημάτων
 - V2. Ψηφιακή Ταυτότητα Οχημάτων
 - V3. Τεχνικός Έλεγχος Οχημάτων
 - V4. Νέα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας
 - V5. Νέα συστήματα παθητικής ασφάλειας
 - V6. Κανονισμοί
 - V7. Διαχείριση ασφάλειας στόλου
 - V8. Αυτοματοποιημένα και Συνδεδεμένα Οχήματα
- **Αντιμετώπιση μετά το ατύχημα**
 - P1. Μείωση Χρόνου Επέμβασης
 - P2. Ενίσχυση Μονάδων Άμεσης Επέμβασης
 - P3. Εκπαίδευση οδηγών στις πρώτες βοήθειες
 - P4. Βελτίωση νοσοκομειακής περίθαλψης
 - P5. Ανάπτυξη Μητρώου Τραύματος
 - P6. Υποστήριξη θυμάτων οδικών ατυχημάτων

Κύριες Δράσεις Προτεραιότητας

Νέος Νόμος Οδικής Ασφάλειας

Στον Νέο Νόμο Οδικής Ασφάλειας θα ορίζονται με ακρίβεια και σαφήνεια οι αρμοδιότητες της κάθε Δημόσιας Αρχής για την Οδική Ασφάλεια (Υπουργεία και επιμέρους υπηρεσίες και Φορείς αυτών, Περιφέρειες, Δήμοι) ως προς το αντικείμενο, τις υποχρεώσεις, τις απαιτήσεις συνεργασίας, τις επιμέρους δράσεις και μέτρα με συγκεκριμένους προϋπολογισμούς και χρονοδιαγράμματα.

Επιπλέον, στον νέο Νόμο Οδικής Ασφάλειας θα συμπεριληφθούν αναλυτικές διαδικασίες παρακολούθησης και λογοδοσίας των αρμοδίων Αρχών ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια και η συνέπεια των δράσεων και να παρακολουθείται η επιρροή τους στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων

Σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών που θα αφορούν:

- τις αρμοδιότητες όλων των εμπλεκόμενων Αρχών
- τις διαδικασίες πιστοποίησης των παραβάσεων και των παραβατών
- τον εντοπισμό των παραβατών με μηχανικά μέσα
- τα ζητήματα προσωπικών δεδομένων
- τις Αρχές-αποδέκτες των προστίμων
- το σύστημα είσπραξης των προστίμων

Προς αυτή την κατεύθυνση, θα συμβάλλουν η ψηφιακή καταγραφή των παραβάσεων, η οργάνωση ενός Κέντρου Διαχείρισης Παραβάσεων το οποίο θα είναι πλήρως αυτοματοποιημένο και συνδεδεμένο με όλες τις σχετικές βάσεις δεδομένων, η αυτοματοποίηση του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (ΣΕΣΟ) καθώς και η ανάπτυξη ενός online συστήματος ενημέρωσης των χρηστών της οδού για τις παραβάσεις τους.

Συστηματική Επιτήρηση

Η επιτήρηση θα είναι συστηματική και στοχευμένη στο χώρο και στο χρόνο, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις διεθνώς αναγνωρισμένες βασικές επικίνδυνες συμπεριφορές των χρηστών της οδού, όπως:

- η ταχύτητα κυκλοφορίας όλων των οχημάτων
- η μη χρήση ζώνης ασφαλείας από οδηγούς και επιβάτες
- η μη χρήση κράνους από οδηγούς και επιβάτες
- η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης
- οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή τοξικών ουσιών

Εκτεταμένες Βελτιώσεις στο Υπεραστικό Δίκτυο

Βασικές βελτιώσεις στο υπεραστικό δίκτυο, συνήθως μετά από τους σχετικούς ελέγχους οδικής ασφάλειας:

- Μείωση ορίων ταχύτητας σε 80km/h
- Επανασχεδιασμός χάραξης οδού, τροποποίηση διατομών, επανασχεδιασμός κόμβων, ανισοπεδοποίηση κόμβων, δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Βελτιώσεις σε Επικίνδυνες Θέσεις: σήμανση, στηθαία ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμός, διαμόρφωση παρόδιου χώρου, ορατότητα, συντήρηση οδοστρωμάτων, σήμανσης, στηθαίων ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμού και βλάστησης, επεμβάσεις στις ισόπεδες διαβάσεις τρένων

Συστηματικές Επεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας στις Πόλεις

- Ζώνες 30 χλμ./ώρα σε όλες τις κεντρικές αστικές περιοχές
- Δημιουργία κυκλικών κόμβων
- Επανασχεδιασμός διασταυρώσεων
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων
- Αναβάθμιση οδοστρωμάτων, σήμανσης, στηθαίων ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμού, συντήρηση βλάστησης
- Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα έξω από όλα τα Σχολεία
- Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών
- Δημιουργία υποδομών για κυκλοφορία ποδηλάτων και πατινιών

Ζώνες 30 χλμ./ώρα στις πόλεις

Το όριο ταχύτητας των 30 χλμ./ώρα θεσπίζεται συνεχώς σε ολοένα και περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις με ιδιαίτερα ενθαρρυντικά αποτελέσματα. Για την Ελλάδα είναι ακόμα πιο επιτακτική αυτή η ανάγκη, λόγω του μεγάλου ποσοστού των θανάτων σε οδικά ατυχήματα σε κατοικημένες περιοχές.

Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας

Η δέσμευση συγκεκριμένου προϋπολογισμού αποκλειστικά για τις δράσεις και τα μέτρα οδικής ασφάλειας αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας.

Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας

Η χρήση δεδομένων υψηλής ποιότητας για την οδική ασφάλεια είναι απαραίτητη σε κάθε στάδιο του κύκλου χάραξης πολιτικής (καθορισμός οράματος και στρατηγικής, προσδιορισμός προβλημάτων, καθορισμός και στόχων προτεραιοτήτων, προσδιορισμός κατάλληλων Δράσεων και Μέτρων, παρακολούθηση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων).

Δεκαετής Επικοινωνιακή Πολιτική

υλοποίηση της Εθνικής Επικοινωνιακής Πολιτικής Οδικής Ασφάλειας θα είναι μαζική και υψηλής διείσδυσης σε όλη την κοινωνία, που θα περιλαμβάνει όλους τους τρόπους ενημέρωσης (ΜΜΕ, κοινωνικά δίκτυα, κλπ.) στοχεύοντας τις επιμέρους ομάδες υψηλού κινδύνου (μοτοσυκλετιστές, νέοι, κλπ.). Επιπλέον, θα έχει κεντρικό θέμα προώθησης της οδικής ασφάλειας για το σύνολο της δεκαετίας που θα συμπληρώνεται από επιμέρους ετήσια και άλλα στοχευμένα προγράμματα

Συστηματική παρακολούθηση δράσεων και επιδόσεων

- Συστηματική συλλογή πληροφοριών για την εφαρμογή και την υλοποίηση των Δράσεων που προβλέπονται στο Στρατηγικό Σχέδιο
- Απολογισμός προόδου του έργου των αρμόδιων Αρχών Υλοποίησης των Δράσεων κάθε 6 μήνες στην Κυβερνητική Επιτροπή μέσω αναφορών με αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το φυσικό και οικονομικό αντικείμενο των Δράσεων και Μέτρων
- Χρήση δεικτών παρακολούθησης, μέσω των οποίων θα καταγράφεται το ποσοστό υλοποίησης των δράσεων, αλλά και θα αξιολογείται σε επόμενο βήμα η αποτελεσματικότητα των Αρχών Υλοποίησης στην επανακατανομή των προϋπολογισμών
- Χρήση ποσοτικών δεικτών που αφορούν:
 - ο τελικά αποτελέσματα της οδικής ασφάλειας (ατυχήματα και παθόντες σε αυτά)
 - ο ενδιάμεσα αποτελέσματα, που σχετίζονται με τη συμπεριφορά των χρηστών της οδού (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, απόσπαση προσοχής οδηγού, χρήση προστατευτικών μέσων), την ασφάλεια της υποδομής, των οχημάτων και την έγκαιρη παροχή περίθαλψης αμέσως μετά το ατύχημα
- Αξιολόγηση αποτελεσματικότητας δράσεων και μέτρων

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο σχέδιο περιλαμβάνει την εθνική στρατηγική για την υλοποίηση του οράματος για «Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα» με την παράλληλη δημιουργία ενός Ασφαλούς Συστήματος. Παρουσιάζει στοιχεία υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα και αναδεικνύει τις κυριότερες αιτίες τους.</p> <p>Επίσης παρουσιάζει το σύνολο των δράσεων ανά ενότητα και τις προτεραιότητες που θα πρέπει να υλοποιηθούν για την επίτευξη του οράματος και των επιμέρους στόχων.</p> <p>Τέλος το σχέδιο περιλαμβάνει κι ένα πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων δράσεων.</p> <p>Όσον αφορά τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα, δεν υπάρχει ειδική αναφορά σε θέματα οδικής ασφάλειας αλλά εντάσσονται στον όρο του ευρύτερου «χρήστη της οδού». Ωστόσο ειδικά για τον αστικό χώρο θίγει ζητήματα επανασχεδιασμού διασταυρώσεων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαπλάτυνση πεζοδρομίων • Αναβάθμιση οδοστρωμάτων, σήμανσης, στηθαίων ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμού, συντήρηση βλάστησης • Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας • Όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα έξω από όλα τα Σχολεία • Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών |
|---|-----------------------|---|

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
|------------------------------|-----------|--|
| 1 | Κατηγορία | Στρατηγικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.8 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές - Μεταφορές - Περιβάλλον 2014-2020 |

| | | |
|---|----------------------|--|
| 3 | Αντικείμενο | Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο χρηματοδοτικό μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το μεγαλύτερο, από άποψη ενωσιακής συγχρηματοδότησης, επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2014 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων |
| 8 | ΦΕΚ | |

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Σε ότι αφορά στον Τομέα Μεταφορών, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ δίνει έμφαση και προτεραιότητα στις παρεμβάσεις που αφορούν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ΔΕΔ-Μ με βάση το Στρατηγικό Πρόγραμμα Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) της χώρας, την αποτίμηση των μέχρι σήμερα πολιτικών και παρεμβάσεων στον τομέα (από όλες τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους), καθώς και τα διαφαινόμενα αποτελέσματα της υλοποίησης του Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (ΕΠ-ΕΠ) της περιόδου 2007-2013. Οι σχετικές παρεμβάσεις αφορούν κυρίως στο βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας ΠΑΘΕ/Π και στο βασικό και αναλυτικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (ΔΟΔ), ενώ επιλεγμένες παρεμβάσεις του ΕΠ για τη δημιουργία νέων ή/και τη βελτίωση υφιστάμενων υποδομών αφορούν σε λιμάνια και αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και σε συνδέσεις τους με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Επιπλέον, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εστιάζει στην προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη μέσω της επέκτασης των γραμμών ΜΕΤΡΟ και του Προαστιακού, με στόχο τη σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μεταφοράς στα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. Σε μικρότερο βαθμό το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ περιλαμβάνει και παρεμβάσεις που ενισχύουν την περιφερειακή κινητικότητα και βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα απομακρυσμένων/νησιωτικών περιοχών, καθώς και παρεμβάσεις βελτίωσης των επιπέδων οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της αεροναυτιλίας.

Στρατηγικοί Στόχοι και βασικές προτεραιότητες του Ε.Π.

Τομέας των Μεταφορών

Α) Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).

Βασικές προτεραιότητες:

- **Σιδηροδρομικές μεταφορές:** Η ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π Η εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ΠΑΘΕ/Π και σταδιακή προσαρμογή του στο ERTMS (European Rail Traffic Management System) και στο ETCS (European Train Control System).
- **Οδικές μεταφορές:** Η υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2007-2013. Η βελτίωση της συνδεσιμότητας των Περιφερειών (πρωτεύουσες Νομών) με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας. Η ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων/νησιωτικών περιοχών.
- **Θαλάσσιες μεταφορές:** Η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε λιμάνια του ΔΕΔ-Μ που βελτιώνουν τις υφιστάμενες υποδομές και η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Παρεμβάσεις σε λιμένες του ΔΕΔ-Μ και αναβάθμιση/εκσυγχρονισμός των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- **Αεροπορικές μεταφορές:** η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ σε νησιωτικές περιφέρειες, που βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα των νησιών.

Β) Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.

Βασικές προτεραιότητες:

- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με υλοποίηση / αναβάθμιση των σιδηροδρομικών συνδέσεων του βασικού (core) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π με σημαντικά λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ, και με εμπορευματικά / παραγωγικά κέντρα.
- Η υλοποίηση/αναβάθμιση οδικών συνδέσεων του βασικού και αναλυτικού ΔΕΔ-Μ με επιλεγμένα διευρωπαϊκά λιμάνια / αεροδρόμια και με ΒΙ.ΠΕ.

Γ) Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών.


Βασικές προτεραιότητες:

- **Οδική ασφάλεια:** με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.
- **Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας:** ως στόχος του Ε.Π. τίθεται η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (π.χ. VTMS) και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.
- **Ασφάλεια της αεροναυτιλίας:** η υλοποίηση οριζόντιων παρεμβάσεων μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).

Βασική προτεραιότητα

- η σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς με την κατασκευή-ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη)

 **Τομέας του Περιβάλλοντος**

Θ) Η Αστική Αναζωογόνηση - Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Βασικές προτεραιότητες:

- Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

Στόχοι και Δράσεις ανά Άξονα Προτεραιότητας

 **Άξονας Προτεραιότητας 01: Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο & Συνδέσεις (ΤΣ)**

| | |
|----------------------------------|--|
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ |
| Ειδικός Στόχος: | Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής με σύγχρονες τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές και εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του δικτύου, όπως η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ-Πάτρας) στα τμήματα Ροδοδάφνη-Ρίο (επιδομή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, υποδομή από CEF) και Ρίο-Πάτρα, που διασυνδέει σιδηροδρομικά το λιμάνι και την πόλη της Πάτρας με την Αθήνα και το Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο. • Ηλεκτροκίνηση Σιδηροδρομικής Γραμμής Κιάτο - Ροδοδάφνη • Αναβάθμιση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο διασυνοριακό άξονα Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας που διασυνδέει σιδηροδρομικά την χώρα με τη Βουλγαρία και στη συνέχεια με τη Ρουμανία και τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και εντάσσεται στο Έργο Βασικού Δικτύου 'Πολυτροπικός Διάδρομος Μεταφορών Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου - Orient/East-MedCorridor'. • Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του βου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο (ΠΑΘΕ/Π) και τη γραμμή Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας. • Εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών σε επιλεγμένα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που σε συνδυασμό με άλλες παρεμβάσεις ολοκληρώνουν την εγκατάσταση παρόμοιων συστημάτων στον |

| | |
|--|--|
| | ΠΑΘΕ/Π, όπως ο εκσυγχρονισμός της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π (πλην τμήματος Τιθορέα-Δομοκός), και η προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R στον σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π |
| Θεματικός Στόχος: | Πρώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7ii - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας |
| Ειδικός Στόχος: | Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμάνια του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γειτονικούς αναπτυξιακούς πόλους |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Υποστηρίζεται από δράσεις ανάπτυξης σιδηροδρομικών συνδέσεων ΒΙ.ΠΕ. και λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο, που αφορούν την ανάπτυξη της γραμμής σύνδεσης, των γραμμών μεταφόρτωσης από τα σημεία παραγωγής ή/και τα θαλάσσια μέσα και των γραμμών αναμονής στη χερσαία ζώνη των λιμένων. Ως παραδείγματα δράσεων αναφέρονται οι δράσεις σύνδεσης των βιομηχανικών περιοχών ΒΙ.ΠΕ. 1 και ΒΙ.ΠΕ. 2 του Βόλου και του λιμένα Βόλου με το σιδηροδρομικό δίκτυο στο Σ.Σ. Λατομείο Βόλου, η σιδηροδρομική σύνδεση της ΒΙ.ΠΕ. Κιλκίς, καθώς και η σιδηροδρομική σύνδεση της ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης.. |
| Θεματικός Στόχος: | Πρώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7iii - Ανάπτυξη και αποκατάσταση ολοκληρωμένων, υψηλής ποιότητας και διαλειτουργικών σιδηροδρομικών συστημάτων, και προώθηση μέτρων για τη μείωση του θορύβου |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Υποστηρίζεται από δράσεις βελτίωσης κυρίως του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π για εξασφάλιση συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας. Ως παραδείγματα δράσεων αναφέρονται τοπικές βελτιώσεις κατά μήκος του ΠΑΘΕ/Π στη Θεσσαλία, την Κεντρική Μακεδονία, τη Στερεά Ελλάδα και την Αττική για εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας της γραμμής, καθώς και η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στον κλάδο του ΠΑΘΕ/Π Λάρισα-Βόλος |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 02: Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΕΤΠΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Πρώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7a - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ |
| Ειδικός Στόχος: | Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Υποστηρίζεται από δράσεις αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π στην περιφέρεια Αττικής. Οι δράσεις αφορούν αναβάθμιση της υφιστάμενης διπλής σιδηροδρομικής |

| | |
|---|--|
| | γραμμής με σύγχρονες προδιαγραφές λειτουργίας, με εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και συστημάτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας για αύξηση χωρητικότητας και άρση των καθυστερήσεων, όπως η αναβάθμιση του άξονα ΠΑΘΕ/Π στο τμήμα ΣΚΑ-Οινόη, που βελτιώνει στο τμήμα αυτό τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας. |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7c - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας |
| Ειδικός Στόχος: | Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αττικής |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Υποστηρίζεται από δράσεις κατασκευής νέας σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής του αναλυτικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ στην περιφέρεια Αττικής. Οι δράσεις αφορούν την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου Αττικής έως το Λαύριο με την υλοποίηση του τμήματος Κορωπί-Λαύριο, για τη βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της περιοχής των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής. Αναμένεται σημαντική συμβολή των δράσεων αυτών στον ειδικό στόχο 6, καθώς υλοποιούνται ελλείποντες σύνδεσμοι του αναλυτικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ στην Αττική και μεταξύ άλλων παρέχεται σιδηροδρομική εξυπηρέτηση των επιβατικών μετακινήσεων των περιοχών Μεσογείων και Λαυρεωτικής, καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούνται μέσω του λιμένα Λαυρίου |
| Άξονας Προτεραιότητας 03: Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο και Οδική Ασφάλεια (ΤΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ |
| Ειδικός Στόχος: | Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Αποπεράτωση τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα: περιλαμβάνει τις δράσεις: 'Κατασκευή οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα τμήμα Πάτρα – Πύργος' και 'Κατασκευή οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, τμήμα Καλό Νερό - Τσακώνα' Αποπεράτωση τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας: περιλαμβάνει τη δράση 'Μελέτη-Κατασκευή-Χρηματοδότηση-Λειτουργία-Συντήρηση-Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) Λαμία-Ξυνιάδα' Κατασκευή της Οδικής Παράκαμψης της πόλης της Χαλκίδας Ανάπτυξη συνδέσεων του βασικού ΔΟΔ με κατασκευή κρίσιμων τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ της ηπειρωτικής χώρας και συνδέσεων του βασικού ΔΕΔ-Μ: περιλαμβάνει τη δράση 'Κατασκευή Οδικής Σύνδεσης της Περιοχής |

| | |
|--|---|
| | <p>Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου' και τη δράση 'Κατασκευή Οδικής Σύνδεσης βου Προβλήτα Θεσσαλονίκης',</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δράσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας: δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία του αναλυτικού ΔΟΔ, με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις για βελτίωση των τμημάτων υψηλής επικινδυνότητας, καθώς και δράσεις για χρήση από την ΕΛ.ΑΣ. και το Π.Σ. ενεργητικών μέσων (εξοπλισμός αντιμετώπισης τροχαίων ατυχημάτων, εξοπλισμός και οχήματα Πυροσβεστικής Υπηρεσίας κλπ) |
| <p>✚ Άξονας Προτεραιότητας 04: Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΕΤΠΑ)</p> | |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7a - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ |
| Ειδικός Στόχος: | Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμισης τμημάτων του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης: περιλαμβάνει τις δράσεις 'Αναβάθμιση οδικού άξονα ΒΟΑΚ, τμήμα Γούρνες – Χερσόνησος', 'Αναβάθμιση και βελτίωση οδικού τμήματος Πάνορμος – Εξάντης του ΒΟΑΚ στο Ν. Ρεθύμνου' και 'Αναβάθμιση ΒΟΑΚ κατά τμήματα (Μουρινές, Μοχός)' • Δράσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης: δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία του ΒΟΑΚ, με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις για βελτίωση των τμημάτων υψηλής επικινδυνότητας, καθώς και δράσεις για χρήση από την ΕΛ.ΑΣ. και το Π.Σ. ενεργητικών μέσων |
| <p>✚ Άξονας Προτεραιότητας 05: Περιφερειακή Κινητικότητα και Συνδεσιμότητα Νησιωτικών και Απομακρυσμένων Περιοχών</p> | |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων |
| Ειδικός Στόχος: | Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παραμεθόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινωνικών / αναπτυξιακών προβλημάτων |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Υποστηρίζεται από δράσεις βελτίωσης της συνδεσιμότητας νησιωτικών και απομακρυσμένων περιοχών μέσω διασύνδεσής τους με το βασικό οδικό δίκτυο, όπως η κατασκευή/αναβάθμιση του οδικού άξονα Σίγρι – Καλλονή στη Λέσβο. |
| <p>✚ Άξονας Προτεραιότητας 06: Θαλάσσιες Μεταφορικές Υποδομές και Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας</p> | |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ |
| Ειδικός Στόχος: | Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου |

| | |
|--|--|
| | Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Δράσεις ολοκλήρωσης των υποδομών κύριων λιμένων, που αφορούν αναβάθμιση/εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και ανάδειξή τους σε διαμετακομιστικούς κόμβους Δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ενίσχυσης της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα μέσω συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και φύλαξης λιμένων (π.χ. συστήματα VTMS, τήρηση κωδικού ISPS, κλπ.) και περαιτέρω εναρμόνισης με αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα. |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 07: Αεροπορικές Μεταφορές Υποδομές και Ασφάλεια Αεροναυτιλίας (ΤΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Πρώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 7ii - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την πρώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Δράσεις αναβάθμισης νησιωτικών αεροδρομίων, όπως η αναβάθμιση των αεροδρομίων Χίου, Σύρου και Μήλου, Δράσεις βελτίωσης των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συστημάτων αυτοματισμού και αεροναυτιλίας, συστημάτων επικοινωνιών, ενίσχυσης της ασφάλειας επιβατών και αναβάθμισης των υποδομών ασφαλείας τους, όπως στα νησιωτικά αεροδρόμια Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Κάσου, Καστελλόριζου, Λέρου, Σητείας, Μήλου, Σύρου, Κέρκυρας, Ρόδου, Ηρακλείου και Κω, με σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 08: Καθαρές Αστικές Μεταφορές (ΕΤΠΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 4e - Πρώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της πρώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων |
| Ειδικός Στόχος: | Πρώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών (Μετρό και Προαστιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Υποστηρίζεται από δράσεις κατασκευής Μετρό σε αστικές περιοχές, όπως η κατασκευή της βασικής γραμμής Μετρό στη Θεσσαλονίκη και η επέκτασή της προς Καλαμαριά, για εξασφάλιση ενός μέσου καθαρών αστικών συγκοινωνιών υψηλής ποιότητας. Επίσης υποστηρίζεται από μία δράση ανακαίνισης/επαναχρησιμοποίησης υφιστάμενου τμήματος μη ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου του ΟΣΕ, για την προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση περιοχών της Δυτικής Θεσσαλονίκης |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 09: Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ) | |

| | |
|--|---|
| Θεματικός Στόχος: | Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 4ν - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων |
| Ειδικός Στόχος: | Προώθηση των καθαρών αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Δράσεις ολοκλήρωσης της γραμμής 3 του Μετρό της Αθήνας (τμήμα Χαϊδάρη-Πειραιάς) και κατασκευής του τμήματος Α (τμήμα Άλσος Βεΐκου – Γουδή) της γραμμής 4 του Μετρό Αθήνας Δράσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, και της ασφάλειας πεζών και εποχούμενων για έλεγχο και μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον (αναβάθμιση υποδομών μέσω σταθερής τροχιάς συμπεριλαμβανομένης της ανακαίνισης της γραμμής 1 του ΗΣΑΠ, εκσυγχρονισμός της διαχείρισης καυσίμων στο στόλο των λεωφορείων, εκσυγχρονισμός και επέκταση λειτουργίας του συστήματος ελέγχου των λεωφορειολωρίδων, εγκατάσταση συστήματος πληροφόρησης επιβατών ΟΑΣΑ κλπ), |
| Άξονας Προτεραιότητας 10: Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές (ΕΤΠΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 4c - Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων κτηρίων, και στον τομέα της στέγασης |
| Ειδικός Στόχος: | Εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Ενεργειακές αναβαθμίσεις Δημόσιων Κτιρίων Παραγωγή ενέργειας από μονάδες ΣΗΘΥΑ ή με χρήση ΑΠΕ σε Νοσοκομεία |
| Θεματικός Στόχος: | Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών CO2 για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλ/νης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων |
| Ειδικός Στόχος: | Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας σε Υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση της Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας στην Περιφέρεια Αττικής: Προβλέπονται ολοκληρωμένες και συνεκτικές δράσεις προώθησης της αστικής αναζωογόνησης σε διαδημοτικό επίπεδο και σε υποβαθμισμένες κυρίως περιοχές με πρακτικές εφαρμογές που οδηγούν –μεταξύ άλλων- σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ενδεικτικά αναφέρονται παρεμβάσεις πρόσβασης και έξυπνης διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στις ευρύτερες αστικές λειτουργικές περιοχές που επηρεάζονται από την λειτουργία των νέων σταθμών της Γραμμής 3 του Μετρό που συνδέει τις υποβαθμισμένες περιοχές της Δυτικής Αθήνας και τον Πειραιά, |

| | |
|---|--|
| | παρεμβάσεις και εφαρμογές ενεργειακής διαχείρισης δημόσιου χαρακτήρα λειτουργιών κ.λπ. Θα ενισχυθούν επίσης δράσεις μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα και καύσιμα. |
| Θεματικός Στόχος: | Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 4g - Προώθηση της χρήσης της συμπαραγωγής θερμότητας και ηλεκτρισμού με υψηλή απόδοση βάσει της ζήτησης για χρήσιμη θερμότητα |
| Ειδικός Στόχος: | Διεύρυνση της χρήσης της τηλεθέρμανσης |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Ολοκλήρωση/Επέκταση των υποδομών για την αύξηση της δυναμικότητας ηλεκτρισμού μέσω της συμπαραγωγής |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 11: Εφαρμογή Στρατηγικών Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, της Πρόληψης και Διαχείρισης Κινδύνων (Ταμείο Συνοχής) | |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 5i - Στήριξη των επενδύσεων για προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή καθώς και των τεχνικών που βασίζονται στο οικοσύστημα |
| Ειδικός Στόχος: | Ενίσχυση της Προσαρμοστικότητας στην Κλιματική Αλλαγή |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Μελέτες για τις επιπτώσεις και την προσαρμογή στις κλιματικές αλλαγές Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη διαχείριση των φθοριούχων αερίων που βλάπτουν τη στοιβάδα του όζοντος Ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των οικοσυστημάτων, της βιοποικιλότητας και των Δασών |
| Θεματικός Στόχος: | Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 5ii - Προώθηση των επενδύσεων για την αντιμετώπιση ειδικών κινδύνων, εξασφάλιση της ανθεκτικότητας στις καταστροφές και ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης των καταστροφών |
| Ειδικός Στόχος: | Πρόληψη, διαχείριση και αποκατάσταση καταστροφών από πλημμύρες |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Ανάπτυξη και εφαρμογή μέτρων διαχείρισης των κινδύνων πλημμυρών |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 12: Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου (ΕΤΠΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6.b - Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση και διασφάλιση του πλαισίου ορθολογικής και αειφόρου διαχείρισης των υδατικών πόρων της Χώρας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Οργανωτική, λειτουργική, και διοικητική εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ και των λουπών σχετικών «θυγατρικών» Οδηγιών Οριζόντιες δράσεις που απαιτούνται από την εφαρμογή των Σχεδίων Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών και, γενικότερα, την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για την προστασία και διαχείριση των υδατικών πόρων |

| | |
|---|---|
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6.d - Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προώθηση των υπηρεσιών οικοσυστήματος, μεταξύ άλλων μέσω του δικτύου Natura 2000, και των πράσινων υποδομών |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση του πλαισίου διατήρησης, διαχείρισης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Ολοκλήρωση Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών και διαχειριστικών δομών περιοχών Natura 2000 • Εποπτεία, παρακολούθηση και σχεδιασμός της διαχείρισης τύπων οικοτόπων και ειδών και των Περιοχών Natura 2000 • Σχέδια Δράσης / Διαχείρισης οικοτόπων / ειδών και Περιοχών Natura 2000 • Διαχειριστικά μέτρα για μείωση των επιπτώσεων από τα εισβάλλοντα είδη • Συμβολή στη διατήρηση του δασικού περιβάλλοντος • Διατήρηση των γενετικών πόρων. |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6.e - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικών εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και Ανάπτυξης • Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) • Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα • Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου |
| ✚ Άξονας Προτεραιότητας 13: Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Στερεάς Ελλάδας (ΕΤΠΑ) | |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6.b - Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση και διασφάλιση του πλαισίου ορθολογικής και αειφόρου διαχείρισης των υδατικών πόρων της Χώρας στις Περιφέρειες Ν.Αιγαίου και Στ. Ελλάδας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Οργανωτική, λειτουργική, και διοικητική εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ και των λοιπών σχετικών «θυγατρικών» Οδηγιών • Οριζόντιες δράσεις που απαιτούνται από την εφαρμογή των Σχεδίων Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών και, γενικότερα, την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για την προστασία και διαχείριση των υδατικών πόρων |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |

| | |
|--|---|
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6.d - Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προώθηση των υπηρεσιών οικοσυστήματος, μεταξύ άλλων μέσω του δικτύου Natura 2000, και των πράσινων υποδομών |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση του πλαισίου διατήρησης, διαχείρισης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας στις Περιφέρειες Ν. Αιγαίου και Στ. Ελλάδας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Ολοκλήρωση Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών και διαχειριστικών δομών περιοχών Natura 2000 • Εποπτεία, παρακολούθηση και σχεδιασμός της διαχείρισης τύπων οικοτόπων και ειδών και των Περιοχών Natura 2000 • Σχέδια Δράσης / Διαχείρισης οικοτόπων / ειδών και Περιοχών Natura 2000 • Διαχειριστικά μέτρα για μείωση των επιπτώσεων από τα εισβάλλοντα είδη • Συμβολή στη διατήρηση του δασικού περιβάλλοντος • Διατήρηση των γενετικών πόρων. |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6.e - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικών εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη στις Περιφέρειες Ν.Αιγαίου και Στ. Ελλάδας |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και Ανάπτυξης • Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) • Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα • Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου |
|  Άξονας Προτεραιότητας 14: Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος – Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (Ταμείο Συνοχής) | |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | 6i - Επενδύσεις στον τομέα των αποβλήτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις |
| Ειδικός Στόχος: | <p>Πρόληψη παραγωγής αποβλήτων, προετοιμασία προς επαναχρησιμοποίηση, χωριστή συλλογή και ανακύκλωση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της κομποστοποίησης</p> <p>Βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων, με βάση τους επικαιροποιημένους ΠΕΣΔΑ. - Διασφάλιση της αυτάρκειας σε δίκτυα υποδομών ανάκτησης και διάθεσης.</p> <p>Βελτίωση της διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων και της περιβαλλοντικής αποκατάστασης Ρυπασμένων Χώρων από Βιομηχανικά - Επικίνδυνα Απόβλητα</p> |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση δράσεων πρόληψης παραγωγής αποβλήτων • Προώθηση οικιακής κομποστοποίησης • Ανάπτυξη Συστημάτων χωριστής συλλογής ανακυκλώσιμων και βιοαποβλήτων • Κομποστοποίηση βιοαποβλήτων |

| | |
|----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία "Πράσινων Σημείων" και Δικτύωσή τους Παρακολούθηση και υποστήριξη εφαρμογής Οδηγίας 2008/98/ΕΚ και των εθνικών σχεδίων πρόληψης και διαχείρισης αποβλήτων Δράσεις ολοκληρωμένης διαχείρισης αστικών στερεών αποβλήτων σε νησιά και μικρούς απομακρυσμένους οικισμούς Ολοκλήρωση και συμπλήρωση υποδομών ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων Ανάπτυξη μονάδων διάθεσης αποβλήτων κατασκευών και κατεδαφίσεων σε νησιά Δημιουργία μονάδων επεξεργασίας ιλύων από εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων. Δράσεις υποστήριξης Δήμων και ΦοΔΣΑ και ευαισθητοποίησης κοινού Δημιουργία Μονάδων Διαχείρισης Επικινδύνων Αποβλήτων (βιομηχανικών, νοσοκομειακών κ.λπ.). Έργα αποκατάστασης ρυπασμένων χώρων |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | δii - Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις |
| Ειδικός Στόχος: | Βελτίωση της συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων κατά κατηγορία Οικισμών με βάση τις κατευθύνσεις της Οδηγίας για την επεξεργασία αστικών λυμάτων (91/271/ΕΟΚ) Προστασία και Διαχείριση των Υδατικών Πόρων Βελτίωση της Ποιότητας και της Επάρκειας των Υδατικών Πόρων |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> Επέκταση και εκσυγχρονισμός συστημάτων συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων Ολοκλήρωση υποδομών συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων (ΕΕΛ) στους υπολειπόμενους οικισμούς Β' προτεραιότητας (πληθυσμός > 15.000 ι.π. και διάθεση σε κανονικό αποδέκτη) και σταδιακή ολοκλήρωση των υποδομών συλλογής και επεξεργασίας στους οικισμούς Γ' προτεραιότητας (πληθυσμός 2.000 - 15.000 ι.π.) που απαιτούνται από την Οδηγία 91/271/ΕΟΚ Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός Εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων για την επίτευξη ποιοτικών χαρακτηριστικών εξόδου Παρακολούθηση της λειτουργίας των Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων (ΕΕΛ) και της πορείας εφαρμογής της Οδηγίας 91/271/ΕΟΚ Δράσεις για την εφαρμογή της Οδηγίας για τα ύδατα κολύμβησης την περίοδο 2014- 2020 Εφαρμογή της Οδηγίας για την Ολοκληρωμένη Πρόληψη και Έλεγχο της Ρύπανσης (Integrated Pollution Prevention and Control (96/61/ΕΚ και 2008/1/ΕΚ) Οδηγία για την προστασία των υδάτων από τη νιτρορρύπανση γεωργικής προέλευσης (91/676/ΕΟΚ) Προστασία του περιβάλλοντος και ιδίως του εδάφους κατά τη χρησιμοποίηση της ιλύος καθαρισμού λυμάτων στη γεωργία (Οδηγία 86/278/ΕΟΚ Παρακολούθηση και καταγραφή της κατάστασης των θαλάσσιων υποπεριοχών / Αναβάθμιση και λειτουργική επικαιροποίηση του δικτύου παρακολούθησης Δράσεις για την εφαρμογή της αρχής ανάκτησης κόστους, κατάλληλα για τους σκοπούς του Άρθρου 9 της Οδηγίας 2000/60/ ΕΚ |

| | |
|----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη και ενίσχυση υποδομών για την εξασφάλιση της επάρκειας του νερού για όλες τις χρήσεις. • Δράσεις προσδιορισμού, καταγραφής ελέγχου και παρακολούθησης των απολήψεων επιφανειακού και υπόγειου νερού και αποθήκευσης επιφανειακού νερού • Δράσεις για τις σημειακές πηγές απορρίψεων που ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση • Αντιμετώπιση αρνητικών επιπτώσεων στην κατάσταση ύδατος • Ευαισθητοποίηση Χρηστών και ενίσχυση των Εταιρικών Σχέσεων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής των Σχεδίων • Διαχείρισης • Παρακολούθηση και καταγραφή της κατάστασης (ποιότητα, ποσότητα, πιέσεις, χρήση) των υδάτων της Χώρας • Δράσεις για την προώθηση της αποδοτικής και αειφόρου χρήσης του νερού |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | δiii - Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προώθηση των υπηρεσιών οικοσυστήματος, μεταξύ άλλων μέσω και του δικτύου Natura 2000, και των πράσινων υποδομών |
| Ειδικός Στόχος: | Ανάσχεση της Απώλειας της Βιοποικιλότητας και της Υποβάθμισης των Λειτουργιών των Οικοσυστημάτων |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή της διαχείρισης Οικοτόπων / Ειδών και Περιοχών Natura 2000 για την μετρήσιμη βελτίωση της κατάστασης διατήρησης • Ενημέρωση – ευαισθητοποίηση για τη διατήρηση της Βιοποικιλότητας |
| Θεματικός Στόχος: | Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων |
| Επενδυτική Προτεραιότητα: | δiv - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου |
| Ειδικός Στόχος: | Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση και αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος μέσω ολοκληρωμένων, πιλοτικών ή/και καινοτόμων παρεμβάσεων <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση – προαγωγή της αστικής αναζωογόνησης και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω παρεμβάσεων ολοκληρωμένου χαρακτήρα (λ.χ. στο πλαίσιο «Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης» - ΣΟΑΠ). • Εφαρμογή πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) • Πιλοτικές / καινοτόμες παρεμβάσεις ενίσχυσης των «διεπαφών» του παραδοσιακού αστικού ιστού με «γειτνιάζουσες» αναπτυξιακές δυνατότητες και παραγωγικές λειτουργίες που έχουν εγκαταλειφθεί • Πιλοτικές / καινοτόμες παρεμβάσεις βελτίωσης του μικροκλίματος και αντιμετώπισης των «αστικών θερμικών νησίδων», μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, περιορισμού του θορύβου, πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων από φυσικές καταστροφές σε πόλεις με επιβαρυνόμενο αστικό περιβάλλον, ώστε να καταστούν ασφαλείς και βιώσιμες έναντι μελλοντικών κινδύνων. Οι δράσεις βιώσιμης αστικής |

| | |
|---|---|
| | <p>ανάπτυξης θα συμβάλλουν στην «ανθεκτικότητα» των πόλεων σε μελλοντικά προβλήματα που θα προέρχονται ενδεικτικά από κύματα θερμότητας, από φυσικές καταστροφές κ.λπ..</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πιλοτικές / καινοτόμες παρεμβάσεις διαχείρισης επισκεπτών σε ιστορικά ή/και οικονομικά ή/και πολιτιστικά κέντρα πόλεων που εμφανίζουν αυξανόμενες τάσεις επισκεψιμότητας και συνδυάζουν τουριστικές και πολιτιστικές λειτουργίες. • Στοχευμένες παρεμβάσεις αναβάθμισης κοινωνικών υποδομών (συνδυαστικά με προηγούμενες κατηγορίες δράσεων) για την αντιμετώπιση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού. • Ενίσχυση των «Αστικών Στρατηγικών Εταιρικών Συνεργασιών» (Urban Strategic Partnerships). |
| <p>✚ Άξονας Προτεραιότητας 15: Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος – Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (Ταμείο Συνοχής)</p> | |
| Ειδικός Στόχος: | <p>Ενίσχυση των συστημάτων και των διαδικασιών διοίκησης και εφαρμογής των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος</p> <p>Ενίσχυση της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος</p> |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας των έργων • Αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και του Προγράμματος • Αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού, φορέων, κοινωνικών εταίρων, δυνητικών δικαιούχων και επιχειρήσεων, και διάχυση καλών Πρακτικών • Αποτελεσματική, επιστημονική και τεχνική στήριξη των αρμόδιων Υπηρεσιών των εμπλεκόμενων Υπουργείων (ΥΠΟΜΕΔΙ και ΥΠΕΚΑ) στο πλαίσιο των παρεμβάσεων και δράσεων που υλοποιούν κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020, στην οργάνωση / αναδιοργάνωση φορέων των τομέων Μεταφορών και Περιβάλλοντος ή/και στη βελτίωση του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου • Ενίσχυση της ικανότητας ενδιάμεσων φορέων και δικαιούχων να παράγουν την σειρά των έργων |
| <p>✚ Άξονας Προτεραιότητας 16: Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος – Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (Ταμείο Συνοχής)</p> | |
| Ειδικός Στόχος: | <p>Ενίσχυση των συστημάτων και των διαδικασιών διοίκησης και εφαρμογής των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος</p> <p>Ενίσχυση της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος</p> |
| Δράσεις: | <ul style="list-style-type: none"> • Έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας των έργων • Αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και του Προγράμματος • Αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού, φορέων, κοινωνικών εταίρων, δυνητικών δικαιούχων και επιχειρήσεων, και διάχυση καλών Πρακτικών • Αποτελεσματική, επιστημονική και τεχνική στήριξη των αρμόδιων Υπηρεσιών των εμπλεκόμενων Υπουργείων (ΥΠΟΜΕΔΙ και ΥΠΕΚΑ) στο πλαίσιο των παρεμβάσεων και δράσεων που υλοποιούν κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020, στην οργάνωση / αναδιοργάνωση φορέων των τομέων Μεταφορών και Περιβάλλοντος ή/και στη βελτίωση του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου • Ενίσχυση της ικανότητας ενδιάμεσων φορέων και δικαιούχων να παράγουν την σειρά των έργων |
| Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ | |

| | | |
|---|-----------------------|--|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Στο συγκεκριμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα δε γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε παρεμβάσεις για την ενίσχυση της προσβασιμότητας – κινητικότητας ατόμων με Αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων, αλλά σε ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις που αφορούν την ενίσχυση των σιδηροδρομικών υποδομών και συνδέσεων (ΔΕΔ-Μ), την αναβάθμιση των οδικών υποδομών (ΔΕΔ-Μ), την ενίσχυση της συνδεσιμότητας των νησιωτικών και απομακρυσμένων περιοχών όπως επίσης και των αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών.</p> <p>Στο κομμάτι των αστικών μεταφορών και της βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος υπάρχουν αναφορές για βελτίωση των ΜΜΜ (κυρίως Μετρό), της επισκεψιμότητας στην Περιφέρεια Αττικής, της αναζωογόνησης του αστικού χώρου μέσω ολοκληρωμένων, πιλοτικών ή/και καινοτόμων παρεμβάσεων και της ανάγκης ανάπτυξης «έξυπνων πόλεων».</p> <p>Κατά συνέπεια το ζήτημα της προσβασιμότητας-κινητικότητα ΑμεΑ εντάσσεται στο πλαίσιο αναβάθμισης του στόλου των ΜΜΜ και των εφαρμογών για Έξυπνες Πόλεις.</p> |
|---|-----------------------|--|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|----------------------|--|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Επιχειρησιακό Πρόγραμμα |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.9 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027 |
| 3 | Αντικείμενο | Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2020 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | 1 ^η Υποβολή |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| Προτεραιότητες Α) Προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων) Β) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii) Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii) Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv) | | |
| Άξονες προτεραιότητας και ειδικοί στόχοι ✚ Άξονας Προτεραιότητας 1 (Ταμείο Συνοχής) – Ανάπτυξη/ Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου <ul style="list-style-type: none"> Έργα για την ολοκλήρωση του βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, σε συνέργεια με το CEF II, την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του και την ολοκλήρωση της προσαρμογής του στο ERTMS. Έργα σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, με ΒΙ.ΠΕ., με εμπορευματικά κέντρα της χώρας. | | |

- Έργα αναβάθμισης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και κατασκευή νέων κλάδων (ανατολική σιδηροδρομική Εγνατία και διακλαδώσεων με τους λιμένες Καβάλας και Αλεξανδρούπολης) σύμφωνα με την ιεράρχηση του αρμόδιου Υπουργείου Πολιτικής ΥΠΥΜΕ

Ειδικοί Στόχοι

- Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
- Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα

✚ Άξονας Προτεραιότητας 2 (ΕΤΠΑ) – Ανάπτυξη/ Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου

Ο ΑΠ 2 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 1, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 3 (Ταμείο Συνοχής) - Ανάπτυξη / Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου

Ο Άξονας θα περιλαμβάνει:

- Έργα ολοκλήρωσης τμημάτων του βασικού και αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της ηπειρωτικής χώρας που έχουν ξεκινήσει να υλοποιούνται κατά την ΠΠ 2014-2020
- Νέα έργα για την περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του βασικού και αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της ηπειρωτικής χώρας, με έμφαση στην ολοκλήρωση – όπου απαιτείται – διασυνοριακών συνδέσεων και σε έργα λειτουργικής διασύνδεσης του υφιστάμενου αναλυτικού δικτύου.
- Νέα έργα για την περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της νησιωτικής χώρας, με έμφαση στις μεγάλες νησιωτικές περιφέρειες.
- Οδικές συνδέσεις διευρωπαϊκών λιμανιών και αεροδρομίων της ηπειρωτικής και νησιωτικής χώρας.
- Ευφυή συστήματα οδικών μεταφορών
- Έργα βελτίωσης της συνδεσιμότητας των Περιφερειών με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.
- Παρεμβάσεις παθητικής και ενεργητικής οδικής ασφάλειας εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ.

Ειδικοί Στόχοι

- Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
- Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 4 (ΕΤΠΑ) - Ανάπτυξη / Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου

Ο ΑΠ 4 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 3, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 5 (Ταμείο Συνοχής) - Θαλάσσιες μεταφορικές υποδομές και ασφάλεια ναυσιπλοΐας / αεροναυτιλίας

- Έργα λιμενικών υποδομών του Διευρωπαϊκού Δικτύου με σκοπό την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Βελτίωση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Παρεμβάσεις ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.
- Παρεμβάσεις ασφάλειας της αεροναυτιλίας, μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιακών συστημάτων για ικανοποίηση των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Ειδικοί Στόχοι

- Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
- Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 6 (ΕΤΠΑ) - Θαλάσσιες μεταφορικές υποδομές και ασφάλεια ναυσιπλοΐας / αεροναυτιλίας

Ο ΑΠ 6 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 5, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας

- Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις)
- Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον
- Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα

Ειδικός Στόχος

- Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 8 (ΕΤΠΑ) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας

Ο ΑΠ 8 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 7, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας ΕΤΠΑ, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 9 (Ταμείο Συνοχής) – Τεχνική Βοήθεια

Στον Άξονα περιλαμβάνονται δράσεις που στοχεύουν στην έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας των έργων που πρόκειται να υλοποιηθούν από το Πρόγραμμα, στην αποτελεσματική υλοποίησή τους μέσω της παροχής τεχνικών συμβουλευτικών υπηρεσιών, στην στήριξη των εμπλεκόμενων στο Πρόγραμμα Υπουργείων και των Υπηρεσιών τους (Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), στην στήριξη των Φορέων-Δικαιούχων στο πλαίσιο των δράσεων που πρόκειται να υλοποιηθούν, στην αποτελεσματική πληροφόρηση του κοινού - των δυνητικών δικαιούχων - των κοινωνικών εταίρων - των επιχειρήσεων, και στη διάχυση των καλών πρακτικών αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους.

✚ Άξονας Προτεραιότητας 10 (ΕΤΠΑ) – Τεχνική Βοήθεια

Ο ΑΠ 10 θα περιλαμβάνει έργα συμπληρωματικά και σε συνέργεια με τον ΑΠ 9, ανάλογα με τους διατιθέμενους πόρους και τις κατηγορίες περιφέρειας, προκειμένου να επιτευχθεί η κάλυψη των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΠ.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Στο συγκεκριμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα δε γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε παρεμβάσεις για την ενίσχυση της προσβασιμότητας – κινητικότητας ατόμων με Αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων, αλλά σε ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις που αφορούν την ενίσχυση των σιδηροδρομικών υποδομών και συνδέσεων (ΔΕΔ-Μ), την αναβάθμιση των οδικών υποδομών μέσω της συνδεσιμότητας με τα ΔΕΔ-Μ και τις παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, την αναβάθμιση των υποδομών και τις ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και τέλος δράσεις που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα. Το κομμάτι της προσβασιμότητας εντάσσεται στην προμήθεια νέων λεωφορείων και στις παρεμβάσεις αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα. |
|---|-----------------------|---|

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
|--------------------------------|----------------------|---|
| 1 | Κατηγορία | Επιχειρησιακό Πρόγραμμα |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.10 Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027 |
| 3 | Αντικείμενο | Αντικείμενο του παρόντος είναι ο καθορισμός του πλαισίου διακυβέρνησης και η θέσπιση κανόνων για την προγραμματική περίοδο 2021-2027 όσον αφορά στη διαχείριση, τον έλεγχο, τον συντονισμό και την υλοποίηση των αναπτυξιακών παρεμβάσεων που λαμβάνουν χρηματοδοτική στήριξη από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2021 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων |
| 8 | ΦΕΚ | 61/Α/21.03.2022 |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |

Στόχοι Πολιτικής

ΣΠ1 Μια Εξυπνότερη Ευρώπη: Προώθηση καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού (20% των συνολικών πόρων)

- Επιχειρηματικότητα
 - ο Ενίσχυση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας και της επιχειρηματικής καινοτομίας με την παροχή κινήτρων για αξιοποίηση ερευνητικών αποτελεσμάτων και νέων ιδεών από υφιστάμενες και νεοφυείς επιχειρήσεις.
 - ο Στρατηγική επένδυση στο τουριστικό οικοσύστημα με βάση την εθνική και τις συμπληρωματικές περιφερειακές στρατηγικές για τον τουρισμό.
- Ψηφιακός Μετασχηματισμός
 - ο Ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων με έμφαση στον ψηφιακό μετασχηματισμό (Industry 4.0) και σε φιλικές προς το περιβάλλον διαδικασίες και προϊόντα
 - ο Ενίσχυση της συνδεσιμότητας με ευρυζωνική πρόσβαση υψηλών ταχυτήτων
 - ο Ψηφιακός μετασχηματισμός δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και επέκταση ψηφιακών υπηρεσιών προς πολίτες και επιχειρήσεις μέσω εργαλείων της ΕΕ και την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών σε όλα τα στάδια υλοποίησης
- Διασύνδεση επιχειρήσεων
 - ο Προσαρμογή δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης
 - ο Στήριξη της επιχειρηματικής καινοτομίας, της βιομηχανικής μετάβασης, ψηφιακού μετασχηματισμού και της κυκλικής οικονομίας.
 - ο Δημιουργία υποδομών και μηχανισμών στήριξης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας (π.χ. Innovation Agency).
 - ο Αύξηση του μέσου μεγέθους των ελληνικών επιχειρήσεων, προώθηση συνεργασιών (clusters)
- Υποστήριξη δημόσιων υπηρεσιών
 - ο Παρεμβάσεις σε δημόσιες υπηρεσίες με βάση τις αρχές του Σχεδίου Δράσης της Επιτροπής Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
 - ο Υπηρεσίες ψηφιακές που παρέχονται σύμφωνα με την αρχή once-only principle, προσβάσιμες, ανοιχτές και διαφανείς, διασυννοριακές, διαλειτουργικές, αξιόπιστες και ασφαλείς
 - ο Ενδυνάμωση του οικοσυστήματος έρευνας και καινοτομίας Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης

ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής

- Τομέας ενέργειας
 - ο Προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης
 - ο Μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας
 - ο Πρωτοβουλία GReco Islands
 - ο Ενίσχυση διασυννοριακών έργων διασύνδεσης
 - ο Εκσυγχρονισμός και ενίσχυση των οδικών αστικών συγκοινωνιών και μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας
- Αντιμετώπιση κινδύνων και καταστροφών
 - ο Ιεράρχηση και προτεραιότητες που θέτουν η Εθνική Στρατηγική Διαχείρισης Κινδύνων, η Εθνική Στρατηγική Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή
 - ο Στρατηγική για τα Δάση και άλλα σχέδια διαχείρισης κινδύνων (action plans)
 - ο Αποτελεσματικότερη διακυβέρνηση και διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών και του δικτύου NATURA 2000, υποστήριξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού)
- Μονάδες Ανάκτησης και Ανακύκλωσης
 - ο Επεξεργασία διακριτών συλλεγόμενων βιολογικών και ανακυκλώσιμων αποβλήτων
 - ο Αναβάθμιση Μονάδων Επεξεργασίας Αποβλήτων για την μετατροπή τους σε Μονάδες Ανάκτησης και Ανακύκλωσης
 - ο Λήψη μέτρων για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων
 - ο Δράσεις ενημέρωσης για τη διαλογή στην πηγή, για την ανακύκλωση, για την κυκλική οικονομία και τον περιορισμό της χρήσης πλαστικών
 - ο Ευαισθητοποίηση του πληθυσμού σχετικά με την προστασία και διατήρηση των οικοσυστημάτων

- Υδάτινοι Πόροι
 - ο Ορθολογική και βιώσιμη διαχείριση των υδάτινων πόρων
 - ο Καθολική πρόσβαση σε επαρκές και καλής ποιότητας νερό, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών και μικρών νησιών
 - ο Αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομών
 - ο Ενίσχυση δράσεων εξοικονόμησης νερού μέσω νέων τεχνολογιών και
 - ο Προώθηση της επανάχρησης νερού κυρίως για άρδευση

ΣΠ3 «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής

- Οδικές μεταφορές
 - ο Ολοκλήρωση/αναβάθμιση υποδομών του βασικού και αναλυτικού ΔΟΔ στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα
 - ο Διαπεριφερειακές συνδέσεις
 - ο Ολοκλήρωση των διασυννοριακών συνδέσεων και συνδέσεις με το ΔΟΔ Περιφερειακών αστικών κέντρων
 - ο Κατασκευή νέων ή/και αναβάθμιση τμημάτων οδικού δικτύου εκτός ΔΟΔ
 - ο Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας εκτός ΔΟΔ και αξιοποίηση ΤΠΕ και ευφύων συστημάτων μεταφορών
- Σιδηροδρομικές μεταφορές
 - ο Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος υψηλής ποιότητας σε όλο τον άξονα του ΠΑΘΕ/Π
 - ο Εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και λειτουργία αναβαθμισμένων συστημάτων ERTMS
 - ο Υλοποίηση έργων αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου και διασυννοριακών συνδέσεων
 - ο Ανάπτυξη και αξιοποίηση του προαστιακού δικτύου
 - ο Αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική σύνδεση σιδηροδρομικών κόμβων με δίκτυα μεταφορών
- Θαλάσσιες μεταφορές
 - ο Διασύνδεση μεταξύ των νησιών και με την ηπειρωτική χώρα
 - ο Εξασφάλιση σταθερών, διαρκών και αξιόπιστων συνδέσεων για τις άγονες γραμμές. Παρεμβάσεις σε επιλεγμένα λιμάνια εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ
 - ο Εγκατάσταση συστημάτων και εφαρμογών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την εξυπηρέτηση των χρηστών
 - ο Χρήση καθαρών καυσίμων
 - ο Εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων
 - ο Λειτουργική διαχείριση των λιμένων
- Εναέριο κυκλοφορία
 - ο Επενδύσεις σε συστήματα διαχείρισης ασφάλειας
 - ο Σύστημα SESAR
- ΑμεΑ
 - ο Ισοτίμη πρόσβαση σε ΑμεΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας

ΣΠ4 «Μια πιο κοινωνική Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής



- Ανθρώπινο Δυναμικό
 - ο Αύξηση της απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού και βελτίωση της απασχολησιμότητας
 - ο Παρεμβάσεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά εργασίας
 - ο Μείωση της αναντιστοιχίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης
 - ο Έμφαση σε:
 - NEETs 15-29,
 - Μακροχρόνια άνεργους, άνεργους
 - Μετανάστες & δικαιούχους διεθνούς προστασίας
 - ΑμεΑ
- Εκπαίδευση
 - ο Αύξηση της συμμετοχής των ενηλίκων στη μαθησιακή διαδικασία
 - ο Αναβάθμιση της ποιότητας και ενίσχυση της εξωστρέφειας και της συνάφειας της Εκπαίδευσης
 - ο Χρήση εργαλείων που βασίζονται στις εξατομικευμένες ανάγκες των ενηλίκων

- Βελτίωση των επιδόσεων των μαθητών ιδιαίτερα σε σύγχρονες γνώσεις και δεξιότητες
 - Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
 - Ενίσχυση των υπηρεσιών επαγγελματικού προσανατολισμού
 - Βελτίωση της ποιότητας προγραμμάτων σπουδών
 - Κοινωνική Αλληλεγγύη
 - Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των θεσμών και μηχανισμών κοινωνικής αλληλεγγύης, ανισότητας και διακρίσεων
 - Περιορισμό της εισοδηματικής ανισότητας
 - Μείωση της παιδικής φτώχειας
 - Μετάβαση από την ιδρυματική φροντίδα στη φροντίδα σε επίπεδο κοινότητας
 - Κοινωνική ένταξη περιθωριοποιημένων πολιτών μέσω της αντιμετώπισης των εις βάρος τους διακρίσεων, της επισφαλούς στέγασης και της ένταξής τους στην εκπαίδευση
 - Υγειονομική Κάλυψη
 - Έμφαση στην πρόληψη
 - Θεσμοθετημένη μέριμνα για ευάλωτες και ευπαθείς ομάδες
 - Ψυχική Υγεία με έμφαση στο παιδί και τους ηλικιωμένους
 - Πρόληψη της αసుλοποίησης
 - Αναβάθμιση δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού
 - Νέες υπηρεσίες μακροχρόνιας φροντίδας
 - Προσαρμογή υπηρεσιών, υποδομών και ανθρώπινου κεφαλαίου
- ΣΠ5 «Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της»**
- Βιώσιμη Ανάπτυξη
 - Διασφάλιση ποιοτικών συνθηκών διαβίωσης
 - Επενδύσεις υποδομών προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας
 - Εφαρμογή ολιστικών παρεμβάσεων
 - Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ)
 - **Εφαρμόσιμες περιοχές με:**
 - Αναπτυξιακή υστέρηση, μείωση πληθυσμού και ύπαρξη σημαντικών εμποδίων ανάπτυξης
 - Ύπαρξη περιορισμένων διασυνδέσεων
 - Ύπαρξη προϋποθέσεων για ανάπτυξη δικτύων οικονομικών δραστηριοτήτων
 - Ύπαρξη αξιόλογων πολιτιστικών και φυσικών πόρων
 - Αστικές περιοχές
 - Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε αστικές περιοχές. **Ως αστικές περιοχές νοούνται:**
 - Αστικές περιοχές με πρόβλεψη για ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις από Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια
 - Οικιστικές ενότητες ή πόλεις που αναπτύσσονται σε μία ή περισσότερες Δημοτικές Ενότητες με πληθυσμό > 50.000 κατοίκους
 - Πόλεις-έδρες Περιφερειακών Ενοτήτων που δεν καλύπτονται από τα παραπάνω, με σημαίνοντα λειτουργικό ρόλο αστικού κέντρου
 - Αγροτικές και νησιωτικές περιοχές
 - Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις στις αγροτικές περιοχές με έμφαση σε ορεινές, νησιωτικές και παράκτιες περιοχές
 - Σε νησιωτικές περιοχές θα ληφθεί υπόψη η πρωτοβουλία για τα “GReco Islands”
 - Προώθηση συνεργασίας των παρεμβάσεων από όλα τα Προγράμματα

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|--|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Στο Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027 ο Στόχος Πολιτικής 3 αφορά την ανάπτυξη των πράσινων μεταφορών και τη διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας του τομέα μεταφορών ενισχύοντας την ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και |
|---|-----------------------|--|

| | |
|--|---|
| | <p>συστημάτων μεταφορών και εφοδιαστικής, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα.</p> <p>Όλες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα γίνονται με τρόπο που θα εξασφαλίζεται η ισότιμη πρόσβαση σε ΑμΕΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας</p> |
|--|---|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|----------------------|--|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Στρατηγικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.1.11 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας |
| 3 | Αντικείμενο | Το Σχέδιο αποτελεί τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037), με στόχο, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του τομέα μεταφορών της χώρας και επιπλέον τον εντοπισμό λύσεων που θα καλύπτουν οργανωτικές και θεσμικές παρεμβάσεις, συμπληρωματικές προς τις προβλεπόμενες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2019 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| Επενδυτικοί Πυλώνες – Στόχοι - Παρεμβάσεις | | |
|  Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών | | |
| Στόχος | | |
| Ενίσχυση της αποδοτικότητας, ανταγωνιστικότητας, βιωσιμότητας και ασφάλειας του τομέα των μεταφορών μέσω βελτιώσεων στους κανονισμούς, τις χρηματοδοτήσεις και τη διαχείριση δεδομένων. | | |
| Παρεμβάσεις | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο. Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο. Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και ΠΕ). Αποκατάσταση/ ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα. Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε επίπεδο κράτους για τον κλάδο των οδικών μεταφορών. Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών. Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου). Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ: Μ-2: Αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ, μέτρα πρόληψης και εκπαίδευση. Σταθεροποίηση σιδηροδρομικού τομέα. Αναβάθμιση γραμμής Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας - σύνορα με Βουλγαρία. Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα. Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ. | | |
|  Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας του Άξονα ΠΑΘΕ | | |
| Στόχος | | |
| Περαιτέρω ανάπτυξη του διαδρόμου ΠΑΘΕ ως βασικού διαδρόμου εγχώριων και διεθνών πολυτροπικών μεταφορών, συνδέοντας τους λιμένες Πειραιά, Πάτρας και Θεσσαλονίκης με αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης. | | |
| Παρεμβάσεις | | |

- Νέα οδική σύνδεση υψηλών προδιαγραφών μεταξύ αυτοκινητοδρόμων Α1 & Α8 (RI-Infra 12)
- Ανάπτυξη του μητροπολιτικού οδικού δικτύου της Αττικής (RI-Infra 16):
 - Επέκταση της Λεωφόρου Κύμης έως αυτοκινητόδρομο Α1
- Αύξηση χωρητικότητας και βελτιώσεις ασφάλειας υφιστάμενου Α/Δ Α1, τμήμα: Σχηματάρι (Α/Κ με Α11)-Λαμία, μέσω συστημάτων διαχείρισης της ζήτησης μετακινήσεων (RI-Infra 18)
- Αύξηση χωρητικότητας και βελτιώσεις ασφάλειας υφιστάμενου Α/Δ Α8, τμήμα: Ελευσίνα - Κόρινθος (Α/Κ με Α7), μέσω συστημάτων διαχείρισης της ζήτησης μετακινήσεων (RI-Infra 19)
- Δημιουργία Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και εφαρμογή της μεταρρύθμισης υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.
- Εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού.
- Προώθηση πολυτροπικότητας - Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο (ανάπτυξη κόμβων πολυτροπικών μεταφορών, απαραίτητων υποδομών ΑμεΑ και εγκαταστάσεων park-and-ride, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 2ο)
- Βελτιώσεις σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ Αθήνας και Θήβας, για την εξυπηρέτηση εμπορευματικών ροών μεγάλων αποστάσεων, υπεραστικών και προαστιακών επιβατικών μετακινήσεων (RA-Infra 10)
- Υποστήριξη, ανάπτυξη και εφαρμογή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) σε όλους τους τομείς μεταφορών.

Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας

Στόχος

Βελτίωση της χερσαίας συνδεσιμότητας ώστε να διευρυνθεί το φάσμα των εμπορικών διαδρομών προς, από και μέσα από την Ελλάδα, και να δημιουργηθούν συνέργειες με γειτονικούς συγκοινωνιακούς κόμβους εμπορευματικών μεταφορών στο ευρωπαϊκό δίκτυο.

Παρεμβάσεις

- Νέα οδική σύνδεση υψηλών προδιαγραφών Ιωάννινα – Κακαβιά - σύνορα με Αλβανία (βόρειο τμήμα Α5) (RI-Infra 2)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Μαυρομάτι - σύνορα με Αλβανία (RI-Infra 5)
- Αναβάθμιση του κάθετου οδικού άξονα Α27, βόρειο τμήμα προς σύνορα με Βόρεια Μακεδονία (Τμήμα: Πτολεμαΐδα – Φλώρινα) (RI-Infra 8)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Ξάνθη – Εχίνος – σύνορα με Βουλγαρία (RI-Infra 11)
- Αναβάθμιση του οδικού άξονα Α1, βόρειο τμήμα προς σύνορα με Βόρεια Μακεδονία (Τμήμα: Χαλάστρα - Πολύκαστρο) (RI-Infra 14)
- Διευκόλυνση διασυνοριακών διελεύσεων, με μείωση του χρόνου διέλευσης μέσω βελτίωσης των υποδομών και λειτουργιών των συνοριακών σταθμών ελέγχου (RA-Soft 1)
- Αναβάθμιση σιδηροδρομικής σύνδεσης με Βουλγαρία (Τμήμα: Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας) (RA-Infra 5)
- Αναβάθμιση σιδηροδρομικού τμήματος Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο – σύνορα με Βουλγαρία (μέρος προγράμματος Sea-to-Sea) (RA-Infra 6)
- Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα/ Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή - σύνορα με Αλβανία και ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Έδεσσα - Φλώρινα/ Νέος Καύκασος – σύνορα με Βόρεια Μακεδονία (RA-Infra 14 – μέρος 2ο & 3ο).

Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού

Στόχος

Εφαρμογή δράσεων στον τομέα μεταφορών που θα διευρύνουν και θα επεκτείνουν την προσφορά του τουρισμού.

Παρεμβάσεις

- Αναβάθμιση και πιθανή επαναχάραξη της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος – Άργος – Ναύπλιο (RA-Infra 2)
- Ανάπτυξη υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Κατάκολο – Πύργος – Αρχαία Ολυμπία ως τουριστικής γραμμής (ιδιωτική επένδυση)
- Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος για την ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων για κρουαζιερόπλοια (P-Infra 4)
- Ανάπτυξη κεντρικού δικτύου υδατοδρομίων για την παροχή υπηρεσιών υδροπλάνων από, προς και ανάμεσα σε νησιά (AT-Infra 2).

Ενίσχυση Συνδεσιμότητας των Ελληνικών Νησιών

Στόχος

Εξορθολογισμός της σύνδεσης με τα νησιά και πρόταση λύσεων για τη βελτίωση των υπηρεσιών χωρίς αύξηση της κρατικής ενίσχυσης.

Παρεμβάσεις

- Ανάπτυξη και λειτουργία ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων για τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και λιμένων, με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των σχετικών δραστηριοτήτων, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας (MT-Soft 1)
- Εξορθολογισμός ακτοπλοϊκού και λιμενικού δικτύου και προώθηση ανανέωσης/ εκσυγχρονισμού του στόλου (MT-Soft 5)
- Προσαρμογή δρομολογίων εγχώριας ακτοπλοΐας για μείωση της συμφόρησης κατά τις περιόδους αιχμής (P-Soft 2)
- Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος βελτίωσης λιμενικών εγκαταστάσεων της εγχώριας επιβατικής ακτοπλοΐας (P-Infra 1)
- Προετοιμασία και προοδευτική υλοποίηση προγράμματος αναβάθμισης λιμενικών υποδομών που δεν πληρούν ελάχιστες προδιαγραφές και εκσυγχρονισμού εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης πλοίου (P-Infra 2)
- Μετεγκατάσταση λιμένων – νέες λιμενικές εγκαταστάσεις σε νησιωτικές πόλεις όπου οι παραδοσιακοί λιμένες περιορίζονται από οικιστική επέκταση (P-Infra 3)
- Ανάπτυξη λιμένα Λαυρίου για εγχώριες ακτοπλοϊκές μεταφορές ως εναλλακτική αφετηρία έναντι Πειραιά και Ραφήνας (P-Infra 8)
- Διατήρηση και βελτίωση Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) στο Ελληνικό σύστημα αερομεταφορών, με ανάπτυξη συνέργειας μεταξύ θαλάσσιων και αεροπορικών «άγονων γραμμών» (AT-Soft 1)
- Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό την επίλυση προβλημάτων ασφάλειας/ προστασίας και λειτουργίας (AT-Infra 1a).

Βελτίωση Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

- Προώθηση εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας με στόχο την αναδιάρθρωση του στόλου ΦΙΧ (RT-Soft 3)
- Προώθηση συνεργασιών στους τομείς μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας (RT-Soft 4)
- Νέα σιδηροδρομική σύνδεση εμπορικού λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β΄» με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο (RA-Infra 8)
- Νέα σιδηροδρομική σύνδεση: Λιμένας και ΒΙΠΕ Βόλου – Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου – Λιμένας Αλμυρού (ιδιωτική επένδυση)
- Σχεδιαζόμενα έργα αεροδρομίων υπό τη διεύθυνση της ΥΠΑ με σκοπό τη βελτίωση της δυναμικής τους (AT-Infra 1b)
- Ανάπτυξη Συστημάτων Λιμενικής Κοινότητας (PCS) και Ενιαίας Θυρίδας (SWS) στην Ελλάδα (MT-Soft 3)
- Προώθηση πρωτοβουλιών για την ανάδειξη της Ελλάδας σε Κόμβο Εφοδιαστικής Αλυσίδας για τη Νότια Ευρώπη (MT-Soft 4)
- Βελτίωση χερσαίας σύνδεσης με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης (P-Infra 5)
- Επέκταση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον Λιμένα Θεσσαλονίκης (P-Infra 6)
- Αύξηση χωρητικότητας σε βασικούς λιμένες διακίνησης χύδην ξηρού φορτίου (P-Infra 7)
- Ολοκλήρωση και μερική αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα (L-Soft 1)
- Ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας (L-Soft 3)
- Κίνητρα για ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων τύπων συνεργασιών στον τομέα (L-Soft 5)
- Αναθεώρηση νομικού πλαισίου σχετικά με την ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων, ενθαρρύνοντας ιδιωτικά επενδυτικά σχήματα και ΣΔΙΤ (L-Soft 6)
- Υποστήριξη της διαφάνειας και ροής πληροφοριών στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω ανοιχτών ψηφιακών εργαλείων και πρακτικών τυποποίησης (L-Soft 7)
- Ολοκλήρωση βασικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων (L-Infra 1).

Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών

Στόχος

Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας των αστικών συστημάτων μεταφορών για την υποστήριξη της ενσωμάτωσης του στρατηγικού μεταφορικού έργου με τοπικές συνδέσεις μεταφορών.

Παρεμβάσεις

- Ανάπτυξη μητροπολιτικού οδικού δικτύου Αττικής (RI-Infra 16):
 - Οδική παράκαμψη Μαρκοπούλου
 - Αναβάθμιση οδού Μαρκόπουλο - Λαύριο
 - Αναβάθμιση οδού Σούνιο - Λαύριο (με παράκαμψη Λαυρίου)
- Προώθηση πολυτροπικότητας (ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης χερσαίων μεταφορών, εισαγωγή τιμολογιακής πολιτικής με ενιαία εισιτήρια πολλαπλών μέσων, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 1ο)
- Προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Κορωπί - Λαύριο (RA-Infra 1 – μέρος 1ο)
- Προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση ΔΑΑ – Ραφήνα (RA-Infra 1 – μέρος 2ο)
- Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα (RA-Infra 14 – μέρος 1ο)
- Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (H-Soft 2), για τον προσδιορισμό επενδυτικών σχεδίων σε αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων:
 - Εκπόνησης εξειδικευμένων μελετών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη για να βελτιωθεί η παράλληλη λειτουργία υπηρεσιών μεταφορών προαστιακού και υπεραστικού σιδηροδρόμου, εμπορευματικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων και τοπικών συνδέσεων στις εν λόγω μητροπολιτικές περιοχές,
 - Ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων,
 - Εξασφάλισης του συντονιστικού ρόλου του ΥΠΥΜΕ μεταξύ αστικού/ περιφερειακού σχεδιασμού και ανάπτυξης εθνικής στρατηγικής

Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης

Στόχος

Ανάπτυξη ενός προγράμματος δράσεων για τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών και την ενίσχυση των επιπέδων κινητικότητας, προσβασιμότητας και οικονομικής ανάπτυξης σε πιο απομακρυσμένες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας, ιδίως της Πελοποννήσου, της Βορειοδυτικής, Δυτικής και Βορειοανατολικής Ελλάδας

Παρεμβάσεις

- Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο (RI-Infra 3)
- Βελτίωση οδικών συνδέσεων Αστακού και Αγρινίου με τον Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδός) (RI-Infra 4)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα (RI-Infra 6)
- Νέα οδική σύνδεση Πρέβεζας με Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδός) (RI-Infra 9)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα – Πρέβεζα (RI-Infra 10)
- Αναβάθμιση ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) δυτικού (Χανιά – Καστέλι Κισσάμου) άκρου του ΒΟΑΚ (Α/Δ Α90) (RI-Infra 13)
- Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας (RI-Infra 15)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Χαλκηδόνα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι (RI-Infra 17)
- Αναβάθμιση Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και Καθέτων Αξόνων (Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος – Ιεράπετρα) (RI-Infra 20)
- Αναβάθμιση οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος (RI-Infra 21).

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|--|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το συγκεκριμένο σχέδιο περιγράφει παρεμβάσεις εθνικής κλίμακας στο δίκτυο μεταφορών (σοδηροδρομικές, οδικές, αεροπορικές, θαλάσσιες υποδομές, αστικές και προαστικές δημόσιες συγκοινωνίες κ.τ.λ.).</p> <p>Στο θέμα της προσβασιμότητας και κινητικότητας ΑμεΑ θίγει τα παρακάτω ζητήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση πολυτροπικότητας - Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο (ανάπτυξη κόμβων πολυτροπικών μεταφορών, απαραίτητων υποδομών ΑμεΑ και εγκαταστάσεων park-and-ride, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 2ο). Μάλιστα για το συγκεκριμένη δράση θέτει και δείκτη παρακολούθησης (Αριθμός υπεραστικών σιδηροδρομικών σταθμών |
|---|-----------------------|--|

προσαρμοσμένων για ΑμεΑ) με την τιμή στόχο για το 2030 να αφορά το σύνολο των νέων σταθμών.

4.1.2 Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|---|----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | Στρατηγικό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.2.1 Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας |
| 3 | Αντικείμενο | Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής (εφεξής νέο ΡΣΑ) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Διατυπώνει στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής πολιτικής. Περιλαμβάνει κατευθύνσεις και ρυθμίσεις που ενισχύουν και συμπληρώνουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και που αφορούν στον προσδιορισμό του ρόλου της στο εθνικό επίπεδο και στο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο. |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2014 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Εθνική Κλίμακα |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Το νέο ΡΣΑ διατυπώνει στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής πολιτικής. Το νέο ΡΣΑ επέχει ταυτόχρονα και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής, σύμφωνα με την παρ. 8α του άρθρου 6 του ν. 4269/2014 (Α' 142).</p> <p>Κεφάλαιο Β' Στρατηγική του νέου ΡΣΑ Βασικοί και Ειδικοί Στόχοι, Άρθρο 5 Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή,</p> <p>Παράγραφος 4</p> <p>Βασική επιδίωξη του σχεδίου είναι η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας με τους εξής τρόπους:</p> <p>α) με τον ενιαίο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης, κυρίως, προς τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και σε συνάρθρωση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς,</p> <p>β) με την ολοκλήρωση του βασικού οδικού δικτύου Αττικής,</p> <p>γ) με κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας,</p> <p>δ) με έμφαση στα ήπια μέσα μετακίνησης,</p> <p>ε) με τη χωροθέτηση βασικών μονάδων εφοδιαστικής διαχείρισης και πρακτορείων μεταφορών, σε συνάρτηση με τη χωροταξική οργάνωση.</p> <p>Κεφάλαιο Ζ' Συστήματα Μεταφορών, Ασφάλεια και Προστασία, Άρθρο 29 Μεταφορές, Μετακινήσεις</p> <p>Παράγραφος 1</p> <p>Η πολιτική των μεταφορών της Αττικής σχεδιάζεται στη βάση τριών (3) συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων</p> <p>α) Υπεραστικά δίκτυα μαζικών μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, τερματικοί σταθμοί επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών).</p> | | |

β) Δημόσιες συγκοινωνίες μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης.

γ) Κύριο οδικό δίκτυο Αττικής και δίκτυο υποδομής στάθμευσης.

Παράγραφος 2

Οι ειδικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών είναι:

α) Η ενίσχυση της συνεκτικής πόλης και της πολυ-κεντρικότητας μέσω της εφαρμογής των αρχών του ενιαίου χωροταξικού, πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και κοινωνικοπολιτικού σχεδιασμού.

β) Ο ανασχεδιασμός και η πυκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων. Προτεραιότητα δίδεται στην εξυπηρέτηση των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων από τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και από το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.

γ) Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, της αναβάθμισης του περιβάλλοντος, της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους στη χρήση ανά μεταφορικό μέσο, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα και της ανάσχεσης του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής. Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζεται η περαιτέρω ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αττική, σε συνδυασμό με ένα ιεραρχημένο και προσαρμοσμένο στους στόχους του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού σχέδιο συμπλήρωσης του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων.

δ) Η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο δήμων και πολεοδομικών ενότητων, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα.

ε) Η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου και η ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης.

στ) Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκής μητρόπολης διεθνούς εμβέλειας, μέσω της ανάδειξης της ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.

Επιπρόσθετα το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ) 2014-2021, θεσμοθετεί μία σειρά από μητροπολιτικά πάρκα:

- Το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού,
- Το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή – Ιλισίων.
- Το Μητροπολιτικό Πάρκο Τουρκοβουνίων – Αττικό Άλσος,
- Το Μητροπολιτικό Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης Πύργου Βασιλίσσης,
- Το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄, Περιβαλλοντικές Πολιτικές, Άρθρο 18 Προστασία του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή,

Παράγραφος 4

Για την ανάδειξη σημαντικών βιοτόπων και τοπίων, την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και τη σύνδεση των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον:

α) Προωθείται το πρόγραμμα οργάνωσης υπερτοπικών πόλων αναψυχής και περιαισθητικών Μητροπολιτικών Πάρκων πρασίνου όπως ενδεικτικά αναφέρονται στο Παράρτημα VII.

β) Διαμορφώνεται ένα «πράσινο τόξο», όπως περιγράφεται στο Παράρτημα VII, το οποίο αποτελεί αδιάκοπη συνέχεια χώρων πρασίνου που ξεκινά από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο και καταλήγει στον Ευβοϊκό. Με το «πράσινο τόξο», αλλά και μεταξύ τους συνδέονται οι λοιποί ορεινοί όγκοι και χώροι πρασίνου της Αττικής, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του άρθρου 19.

γ) Περιοχές πρασίνου, δασικού ή μη χαρακτήρα, εντός του αστικού ιστού, όπως ενδεικτικά αναφέρονται στο Παράρτημα VII, που διατηρούν σημαντικά χαρακτηριστικά φυσικότητας, οροθετούνται, διατηρούνται και προστατεύονται από οποιαδήποτε πολεοδομική δραστηριότητα, ενώ ισχύουν οι προϋπάρχουσες πολεοδομικές ρυθμίσεις.

Για την αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση των Εθνικών και Περιφερειακών Πάρκων, των Ειδικών Ζωνών Διατήρησης και των Ζωνών Ειδικής Προστασίας, των Εθνικών Δρυμών και άλλων προστατευόμενων περιοχών της

Αττικής, είναι δυνατή η ένταξη των περιοχών στην αρμοδιότητα του «Φορέα Διαχείρισης Οικοσυστημάτων Αττικής». Πόροι του φορέα είναι οι προβλεπόμενοι στην παρ. 5 του άρθρου 15 του ν. 2742/1999, όπως ισχύει.

Ειδικά για το Μητροπολιτικό Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης Πύργου Βασιλίσσης αναφέρεται στο σχετικό Παράρτημα VII: Στον ήδη διαμορφωμένο χώρο πρασίνου, προωθείται η περαιτέρω ανάπτυξη εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και ήπιας αναψυχής, συμβατής με την απαίτηση προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της ορνιθοπανίδας, καθώς και δραστηριοτήτων αστικής βιολογικής γεωργίας. Επίσης, προωθείται η ολοκλήρωση της θεσμικής ρύθμισης και της αποσαφήνισης του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Στο ΡΣΑ δίνονται κατευθύνσεις που διευκολύνουν το σχεδιασμό, μελέτη και κατασκευή υποδομών που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και ειδικότερα της πεζή μετακίνησης και δη της προσβασιμότητας όλων. |
|---|-----------------------|---|

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

| | | |
|---|----------------------|---|
| 1 | Κατηγορία | Επιχειρησιακό Σχέδιο |
| 2 | Τίτλος | 4.1.2.2 Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 - 2027 |
| 3 | Αντικείμενο | Το ΠΠ επιδιώκει την αναβάθμιση του εθνικού και διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας, στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική της διάσταση, προτάσσοντας ως αναπτυξιακούς καταλύτες την παραγωγή κι ενσωμάτωση καινοτομίας, την πολιτιστική ταυτότητα, το τοπικό παραγωγικό κεφάλαιο, τη νέα και εξωστρεφή επιχειρηματικότητα, την κοινωνική συνοχή, ένταξη και ευημερία για όλους. Οι κατηγορίες δράσεων του ΠΠ έχουν επιλεγεί μετά από εμπειρογνομosύνες, μελέτες, χαρτογράφηση αναγκών από την Περιφέρεια και αρμόδια Υπουργεία, όπως και από διαβούλευση με τους φορείς |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2021 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Περιφέρεια Αττικής |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο 29/08/2022 |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Περιφέρεια Αττικής |
| 8 | ΦΕΚ | |

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το ΠΠ σχεδιάζεται ως μια ολοκληρωμένη παρέμβαση, λαμβάνοντας υπόψη το Σχέδιο Ανάπτυξης για την Ελληνική Οικονομία 2020, το ΕΣΠΑ, την μελέτη του ΟΟΣΑ για την Περιφερειακή Πολιτική της Ελλάδας, τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, τις Εθνικές και Περιφερειακές Στρατηγικές, τα σχετικά Εθνικά και Ευρωπαϊκά Προγραμματικά/ Κανονιστικά κείμενα και τις ειδικές εμπειρογνομosύνες που έχει αναθέσει η ΕΥΔΕΠ για ειδικά θέματα.

Το ΠΠ επιδιώκει την αναβάθμιση του εθνικού και διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας, στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική της διάσταση, προτάσσοντας ως αναπτυξιακούς καταλύτες την παραγωγή κι ενσωμάτωση καινοτομίας, την πολιτιστική ταυτότητα, το τοπικό παραγωγικό κεφάλαιο, τη νέα κι εξωστρεφή επιχειρηματικότητα, την κοινωνική συνοχή, ένταξη και ευημερία για όλους. Οι κατηγορίες δράσεων του ΠΠ έχουν επιλεγεί μετά από εμπειρογνομosύνες, μελέτες, χαρτογράφηση αναγκών από την Περιφέρεια και αρμόδια Υπουργεία, όπως και από διαβούλευση με τους φορείς.

- **Στόχος Πολιτικής 1: Μια Ευρώπη πιο ανταγωνιστική και πιο έξυπνη μέσω της προώθησης του καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού και της περιφερειακής συνδεσιμότητας ΤΠΕ**

Το ΠΠ λαμβάνει υπόψη τις κατευθύνσεις του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας (ΕΧΕ) για την μετάβαση προς μια πιο ανταγωνιστική και βιώσιμη οικονομία με καλύτερη στόχευση των επενδύσεων Ε&Κ με σκοπό την επιτάχυνση του πράσινου και του ψηφιακού μετασχηματισμού, σε συνέργεια με τα προγράμματα/ πυλώνες του Horizon Europe, όπως και τις προτεραιότητες της Ε.Ε. για τη βιώσιμη γαλάζια οικονομία.

Υφιστάμενη κατάσταση

Η Αττική αποτελεί υπερτοπικό κόμβο παραδοσιακών και νέων υποδομών έρευνας και καινοτομίας. Στην Περιφέρεια εδρεύει σημαντικός αριθμός ΑΕΙ και Ερευνητικών κέντρων, το 79% των εποπτευόμενων από την ΓΓΕΚ ερευνητικών/ τεχνολογικών φορέων και το 78% των λοιπών δημόσιων ερευνητικών φορέων της χώρας.

Η Αττική, διαθέτει τις πιο σημαντικές υποδομές ΤΠΕ στη χώρα και συγκέντρωση σημαντικού επιστημονικού/τεχνικού ανθρώπινου κεφαλαίου απαραίτητες συνθήκες για την επιτάχυνση του ψηφιακού μετασχηματισμού. Η Περιφέρεια παρουσιάζει θετικές επιδόσεις στην ενσωμάτωση ψηφιακών εργαλείων, το ποσοστό ψηφιακής αλληλεπίδρασης με δημόσιες υπηρεσίες ήταν 42% το 2012, ανέβηκε το 2015 στο 58%, φθάνοντας το 2020 στο 69% (μ.ο. χώρας 53%), αλλά υπολείπεται σε σχέση με τις επιδόσεις των υπολοίπων μητροπολιτικών Περιφερειών της ΕΕ, οι οποίες ξεπερνούν το 70%. (Eurostat).

Στρατηγικές επιλογές του ΠΠ στον ΣΠ.1 είναι:

- η ενίσχυση του οικοσυστήματος έρευνας και καινοτομίας, της σύνδεσης έρευνας και παραγωγικών δραστηριοτήτων, με έμφαση στις αναδυόμενες τεχνολογίες και στους τομείς έξυπνης εξειδίκευσης με ενίσχυση των ενδιάμεσων δομών για την στήριξη της καινοτομίας,
- η προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα,
- η ενίσχυση της ανθεκτικότητας και εξωστρέφειας των επιχειρήσεων στους τομείς έξυπνης εξειδίκευσης, με επενδύσεις που συμβάλλουν στην μετάβαση στην πράσινη και ψηφιακή οικονομία

Ειδικοί στόχοι ή προτεραιότητες

- RSO1.1. Ανάπτυξη και ενίσχυση των ικανοτήτων έρευνας και καινοτομίας και αξιοποίηση των προηγμένων τεχνολογιών
- RSO1.2. Αξιοποίηση των οφελών της ψηφιοποίησης για τους πολίτες, τις εταιρείες, τους ερευνητικούς οργανισμούς και τις δημόσιες αρχές
- RSO1.3. Ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ και δημιουργία θέσεων εργασίας στις ΜΜΕ, μεταξύ άλλων μέσω παραγωγικών επενδύσεων
- **Στόχος Πολιτικής 2: Μια πιο πράσινη και ανθεκτική Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και καθ' οδόν προς μια οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, του μετριασμού της κλιματικής αλλαγής και της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων, και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας**

Η Περιφέρεια Αττικής αντιμετωπίζει, ως συνέπεια της κλιματικής αλλαγής, την αύξηση της συχνότητας ακραίων καιρικών φαινομένων με σοβαρούς περιβαλλοντικούς κινδύνους, εκτεταμένες καταστροφές και συχνά απώλειες σε ανθρώπινες ζωές. Βασικό εργαλείο στο πεδίο αυτό αποτελεί το νέο Περιφερειακό Σχέδιο Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή της Αττικής. Η κλιματική αλλαγή αποτελεί πρόσθετη απειλή και για τη βιοποικιλότητα. Το ΠΠ θα προωθήσει δράσεις προστασίας και ανάδειξης επιλεγμένων και μικρής κλίμακας περιοχών οικολογικού ενδιαφέροντος (π.χ. Βουρκάρι στα Μέγαρα, Δέλτα Ασωπού), σε συνέργεια με το πρόγραμμα ΠΕΚΑ.

Υφιστάμενη κατάσταση

Στον τομέα της ενέργειας, η Αττική διακρίνεται από ένα ιδιαίτερα γερασμένο κτιριακό απόθεμα με υψηλές απώλειες ενέργειας, όπως και από αστικές λειτουργίες υψηλής κατανάλωσης, λόγω και του μεγέθους της μητρόπολης της Αθήνας. Σχετικά με τις ΑΠΕ, κρίνεται επιτακτική η διατήρηση και επέκταση των σχημάτων αυτοπαραγωγής και ενεργειακού συμψηφισμού που ήδη εφαρμόζονται, όπως το σχήμα των Ενεργειακών Κοινοτήτων στη βάση του Ν. 4513/18, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στη μείωση της ενεργειακής φτώχειας. Σε σχέση με τους υδάτινους πόρους, τα υπόγεια αποθέματα νερού στην Αττική δέχονται φυσικό εμπλουτισμό στους ορεινούς όγκους και είναι καλής ποιότητας. Δευτερογενώς, υφίστανται υποβάθμιση λόγω ρύπανσης από την αστικοποίηση. Στο πεδίο της κυκλικής οικονομίας, ο μεγάλος όγκος αποβλήτων (περίπου 2εκ.τόνοι/έτος) συνιστά διαρκή πρόκληση για τη διαχείριση.

Στρατηγικές επιλογές του ΠΠ στον ΣΠ.2 είναι:

- η αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στο δομημένο/φυσικό περιβάλλον

- η προώθηση της ενεργειακής αποδοτικότητας σε δημόσια/δημοτικά κτίρια και υποδομές τοπικής σημασίας καθώς και προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας,
- η βιώσιμη διαχείριση υδάτινων πόρων με συμπλήρωση/αναβάθμιση υποδομών στις περιοχές με έντονες ανάγκες, όπως και η αναβάθμιση υποδομών διαχείρισης λυμάτων,
- η προώθηση των αρχών της κυκλικής οικονομίας,
- η προστασία/ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- η προώθηση της περιφερειακής βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Ειδικοί στόχοι ή προτεραιότητες

- RSO2.1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- RSO2.2. Προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σύμφωνα με την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΕ) 2018/2001 συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων βιωσιμότητας που καθορίζονται σ' αυτήν
- RSO2.4. Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης του κινδύνου καταστροφών, της ανθεκτικότητας, λαμβάνοντας υπόψη προσεγγίσεις που βασίζονται στο οικοσύστημα
- RSO2.5. Προαγωγή της πρόσβασης στην ύδρευση και της βιώσιμης διαχείρισης του νερού
- RSO2.6. Προαγωγή της μετάβασης σε κυκλική οικονομία και σε αποδοτική ως προς τους πόρους οικονομία
- RSO2.7. Ενίσχυση της προστασίας και της διατήρησης της φύσης, της βιοποικιλότητας και των πράσινων υποδομών, μεταξύ άλλων σε αστικές
- RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας

Ο ρόλος της Περιφέρειας Αττικής στο εθνικό σύστημα μεταφορών και τους διευρωπαϊκούς άξονες είναι καθοριστικός, καθώς αποτελεί κύριο κόμβο του ΔΕΔ-Μ. Μέσω του λιμένος Πειραιά διαφαίνονται αναπτυξιακές ευκαιρίες που συνδέονται με τον τουρισμό, ενώ η αυξανόμενη τουριστική κίνηση θα πρέπει να διασυνδέεται πιο αποτελεσματικά με το νησιωτικό τουρισμό της Αττικής (Αργοσαρωνικός)

Υφιστάμενη κατάσταση

Η Αττική περιλαμβάνει ένα ιδιαίτερα αξιόλογο οδικό δίκτυο με σύγχρονες υποδομές, συγκοινωνίες σταθερής τροχιάς που συνεχώς επεκτείνονται κι ένα εκτεταμένο δίκτυο λοιπών μέσων (λεωφορεία, τρόλεϊ, ΚΤΕΛ κ.α.). Αναμένεται μέχρι το τέλος της τρέχουσας Π.Π. να έχει ολοκληρωθεί σε σημαντικό βαθμό η επέκταση του δικτύου Μετρό και Τραμ στην Αθήνα, με στόχο τη αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ). Παρά την ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς, η εξάρτηση της Περιφέρειας από τις οδικές μεταφορές είναι υψηλή.

Στρατηγική επιλογή του ΠΠ στον ΣΠ.3 είναι

- η αύξηση της οδικής ασφάλειας στο εθνικό, περιφερειακό και τοπικό οδικό δίκτυο και
- η ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας

Ειδικοί στόχοι ή προτεραιότητες

- RSO3.1. Ανάπτυξη ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς, βιώσιμου και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
- RSO3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυννοριακή κινητικότητα
- **Στόχος Πολιτικής 4: Μια πιο κοινωνική και χωρίς αποκλεισμούς Ευρώπη μέσω της υλοποίησης του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων**

Η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει υψηλό ποσοστό πληθυσμού, οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, επηρεάζοντας καθοριστικά τη κοινωνική συνοχή και τη κοινωνική ένταξη μεγάλου τμήματος του πληθυσμού της χώρας

Υφιστάμενη κατάσταση

Η ανεργία στην Αττική ανερχόταν στο 16,9% το 2019 και στο 14,1% 2020 (Eurostat), όταν ο ευρωπαϊκός μ.ο. είναι 7,1% (2020). Βάσει στοιχείων του ΟΑΕΔ (Μάιος 2021) εντοπίζεται υψηλότερη συγκέντρωση εγγεγραμμένων ανέργων, ύψους 33,16% στην Περιφέρεια, σε σχέση με τις υπόλοιπες Περιφέρειες της χώρας. Το 24,1% του πληθυσμού αντιμετωπίζει κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, επίδοση που παρουσιάζεται βελτιωμένη τα τελευταία χρόνια (2015:31,5%, 2018:28,3%), ωστόσο παραμένει κρίσιμη, λαμβάνοντας υπόψη και το

πληθυσμιακό μέγεθος της Περιφέρειας. Το ποσοστό των ατόμων εκτός εκπαίδευσης και απασχόλησης, ηλικίας 15-24 ετών, ανέρχεται στο 10,1%, χαμηλότερο του μ.ο. της χώρας (11,5%), ωστόσο παραμένει σημαντικό. Το ποσοστό απασχόλησης ατόμων ηλικίας 15-34 ετών εκτός εκπαίδευσης και κατάρτισης μειώθηκε σε 61,6% το 2020, σε σχέση με το 2019 (68%).

Στον τομέα της υγείας, στην Αττική συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό υπηρεσιών υγείας/ πρόνοιας και ιατρικού προσωπικού. Η θωράκιση της Α' βάθμιας φροντίδας υγείας θα συντελέσει στην μείωση της επιβάρυνσης της Β' βάθμιας, ιδιαίτερα σε περιοχές με μεγαλύτερες ανάγκες. Ο χάρτης των εκπαιδευτικών υποδομών της Αττικής χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό παλαιών κτιριακών υποδομών πρωτοβάθμιας/ δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με ελλείψεις σε εξοπλισμό, κυρίως ΤΠΕ.

Στρατηγικές επιλογές του ΠΠ στον ΣΠ.4 είναι:

- η ενίσχυση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές και βιώσιμες υπηρεσίες απασχόλησης,
- η βελτίωση της προσβασιμότητας, της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας των συστημάτων υγειονομικής περίθαλψης
- η ενίσχυση υποδομών εκπαίδευσης, επαγγελματικής κατάρτισης και συμβουλευτικής και άμβλυνση των εκπαιδευτικών ανισοτήτων χωρίς αποκλεισμούς και φαινόμενα σχολικού διαχωρισμού.
- η πρόληψη και καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και της φτώχειας
- η αναβάθμιση και επέκταση υποδομών – υπηρεσιών για την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της ενεργητικής ένταξης, με έμφαση στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, στις περιθωριοποιημένες κοινότητες, όπως οι Ρομά και στους υπηκόους τρίτων χωρών,
- οι στοχευμένες δράσεις για τα παιδιά και ηλικιωμένους σε κίνδυνο φτώχειας/αποκλεισμού,
- η ενίσχυση του ρόλου του πολιτισμού και του αειφόρου τουρισμού

Ειδικοί στόχοι ή προτεραιότητες

- RSO4.1. Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της ικανότητας ένταξης των αγορών εργασίας και της πρόσβασης σε ποιοτικές θέσεις απασχόλησης μέσω της ανάπτυξης των κοινωνικών υποδομών και της προώθησης της κοινωνικής οικονομίας
- RSO4.2. Βελτίωση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης προσβάσιμων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας της εξ αποστάσεως και της διαδικτυακής εκπαίδευσης και κατάρτισης
- RSO4.3. Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, νοικοκυριών με χαμηλό εισόδημα και μειονεκτούσων ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με ειδικές ανάγκες, μέσω ολοκληρωμένων δράσεων που περιλαμβάνουν υπηρεσίες στέγασης και κοινωνικές υπηρεσίες
- RSO4.5. Εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στην υγειονομική περίθαλψη και ενίσχυση της ανθεκτικότητας των συστημάτων υγείας, συμπεριλαμβανομένης της πρωτοβάθμιας υγειονομικής περίθαλψης, και προώθηση της μετάβασης από την ιδρυματική φροντίδα στη φροντίδα που βασίζεται σε επίπεδο οικογένειας και τοπικής κοινότητας
- RSO4.6. Ενίσχυση του ρόλου του πολιτισμού και του βιώσιμου τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ένταξη και την κοινωνική καινοτομία
- ESO4.1. Βελτίωση της πρόσβασης στην απασχόληση και μέτρα ενεργοποίησης για όλα τα άτομα που αναζητούν εργασία, συγκεκριμένα, τους νέους, ιδίως μέσω της υλοποίησης των εγγυήσεων για τη νεολαία, τους μακροχρόνια άνεργους και τις μειονεκτούσες ομάδες στην αγορά εργασίας, και για τα οικονομικά αδρανή άτομα, καθώς και μέσω της προώθησης της αυτοαπασχόλησης και της κοινωνικής οικονομίας
- ESO4.3. Προώθηση της ισόρροπης συμμετοχής των φύλων στην αγορά εργασίας, ισότιμων συνθηκών εργασίας και καλύτερης ισορροπίας μεταξύ επαγγελματικής και οικογενειακής ζωής, μεταξύ άλλων μέσω της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτή φροντίδα παιδιών και εξαρτώμενων ατόμων
- ESO4.4. Προώθηση της προσαρμογής των εργαζομένων, των επιχειρήσεων και των επιχειρηματιών στην αλλαγή, της ενεργητικής και υγιούς γήρανσης, καθώς και ενός υγιούς και καλά προσαρμοσμένου περιβάλλοντος εργασίας που αντιμετωπίζει τους κινδύνους για την υγεία
- ESO4.6. Προώθηση της ίσης πρόσβασης σε ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση και κατάρτιση και της ολοκλήρωσής τους, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες, από την προσχολική εκπαίδευση και φροντίδα έως τη γενική και επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση, έως την τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς και την

εκπαίδευση και επιμόρφωση ενηλίκων, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της μαθησιακής κινητικότητας για όλους και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρίες

- ESO4.8. Προαγωγή της ενεργητικής ένταξης για προώθηση των ίσων ευκαιριών, της απαγόρευσης των διακρίσεων και της ενεργού συμμετοχής, καθώς και βελτίωση της απασχολησιμότητας, ειδικότερα των μειονεκτουσών ομάδων
- ESO4.9. Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης υπηκόων τρίτων χωρών, συμπεριλαμβανομένων των μεταναστών
- ESO4.10. Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης των περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, όπως οι Ρομά
- ESO4.11. Ενίσχυση της ισότιμης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών που προάγουν την πρόσβαση σε στέγαση και φροντίδα με επίκεντρο τον άνθρωπο, συμπεριλαμβανομένης της υγειονομικής περίθαλψης· εκσυγχρονισμός των συστημάτων κοινωνικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της πρόσβασης στην κοινωνική προστασία, με ειδική έμφαση στα παιδιά και στις μειονεκτούσες ομάδες· βελτίωση της προσβασιμότητας, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρίες, της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας των συστημάτων υγειονομικής περίθαλψης και των υπηρεσιών μακροχρόνιας περίθαλψης
- ESO4.12. Προώθηση της κοινωνικής ένταξης των ατόμων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, συμπεριλαμβανομένων των απόρων και των παιδιών
- **Στόχος Πολιτικής 5: Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης όλων των εδαφικών τύπων και τοπικών πρωτοβουλιών**

Στην μητροπολιτική περιοχή της Αττικής συγκεντρώνεται μεγάλο μέρος πληθυσμού, πολιτιστικών πόρων, οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, με εκτεταμένες αντίστοιχες ανάγκες που συνδυάζονται με τη χωρική διάσταση.

Υφιστάμενη κατάσταση

Πυρήνας του χωρικού σχεδιασμού στην Αττική είναι η εκ νέου ενίσχυση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της αστικής μητροπολιτικής περιοχής με την συνέχιση των τεσσάρων ΟΧΕ-ΒΑΑ που υλοποιούνται στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθήνας-Πειραιά. Στην Περιφέρεια φιλοξενούνται μοναδικά τοπόσημα παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς και ευρείες πολιτιστικές υποδομές, δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες προσδιορισμού χωρικών ενοτήτων με δυναμική ανάπτυξης, μέσω της κάθετης σύνδεσης πολιτισμού και τουρισμού, για την προσέλκυση επισκεπτών που αποζητούν την εμπειρία εναλλακτικών μορφών θεματικού τουρισμού. Σε ότι αφορά τα νησιά της Αττικής, παρά την ύπαρξη πλειάδας ελκυστικών χαρακτηριστικών, η τουριστική δραστηριότητα δείχνει υστέρηση και αδυναμίες, ιδιαίτερα όσον αφορά στην οργάνωση του τουριστικού προϊόντος, ενώ παρατηρούνται και προβλήματα συνδεσιμότητας, παρά τη γειννίαση τους με την ηπειρωτική Αττική.

Στρατηγική επιλογή του ΠΠ στον ΣΠ.5 είναι:

- **διαλειτουργικότητα μεταξύ των ΟΧΕ,**
- εμβληματικές αστικές αναπλάσεις του ΤΑΑ (διπλή ανάπλαση Βοτανικού-Ελαιώνα, ανάπλαση παραλιακού μετώπου Αθήνας, βασιλικά κτήματα Τατοΐου, Δυτική Αθήνα κτλ.)
- οριζόντια την προώθηση των αρχών της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Ειδικοί στόχοι ή προτεραιότητες

- RSO5.1. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, του πολιτισμού, της φυσικής κληρονομιάς, του βιώσιμου τουρισμού και της ασφάλειας στις αστικές περιοχές
- RSO5.2. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής τοπικής ανάπτυξης, του πολιτισμού, της φυσικής κληρονομιάς, του βιώσιμου τουρισμού και της ασφάλειας σε περιοχές πλην των αστικών

Εξειδίκευση ειδικών στόχων με αντικείμενο την προσβασιμότητα για άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα

RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

Η κάλυψη των αναγκών αφορά σε παρεμβάσεις βελτίωσης της τοπικής κινητικότητας, με ενίσχυση / προαγωγή των μετακινήσεων που βασίζονται στην ανθρώπινη ενέργεια μέσα από την επέκταση ήπιων δικτύων μεταφοράς

(δίκτυο πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων κτλ.) με στόχο την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου. Σε όλες τις σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην ανάγκη ενίσχυσης της προσβασιμότητας των υποδομών και των μέσων για τα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα. Οι παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα λαμβάνουν υπόψη τους, κατά τον σχεδιασμό, και τους λιμένες ως σημείο διασύνδεσης, ενώ θα ενθαρρυνθεί η διάσταση της ηλεκτροκίνησης πιλοτικά μέσα από τη δημιουργία επιμέρους υποδομών επαναφόρτισης.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου εντάσσονται στην Στρατηγική Προτεραιότητα 2B και οι δράσεις που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Επενδύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και δικτύου ποδηλατοδρόμων (Βόρειος Ποδηλατικός Άξονας Αττικής).
- Ενίσχυση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (σημεία ανεφοδιασμού / επαναφόρτισης) – Πιλοτικές δράσεις προώθησης της ηλεκτροκίνησης στην Περιφέρεια Αττικής.
- Υποδομές τραμ.

RSO3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα στο υποσύστημα οδικών μεταφορών, στον σχεδιασμό περιλαμβάνονται έργα αναβάθμισης των αξόνων για την αύξηση της οδικής ασφάλειας, καθώς και στοχευμένες παρεμβάσεις εντός αστικού ιστού για την μείωση / άρση της επικινδυνότητας, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο Περιφερειακό Σχέδιο Μεταφορών της Αττικής (ΕΚΕΤΑ & ΙΜΕΤ, 5/2/2021, Τεχνικός Σύμβουλος για την εκπλήρωση του Αναγκαίου Πρόσφορου Όρου).

Συγκεκριμένα στον τομέα της οδικής ασφάλειας και της ασφάλειας των πεζών, προωθούνται παρεμβάσεις κατασκευής ανισόπεδων κόμβων, για την άρση της επικινδυνότητας και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων, δράσεις κατασκευής πρότυπων οδικών διαβάσεων και νέων πεζογεφυρών στο κεντρικό οδικό δίκτυο της Περιφέρειας (με έμφαση και στα άτομα με αναπηρία), αλλά και και παρεμβάσεις ενσωμάτωσης έξυπνων τεχνολογιών με την προμήθεια νέου εξοπλισμού και την αξιοποίηση ΤΠΕ για τη βελτίωση της περιφερειακής κινητικότητας πεζών και οχημάτων. Οι δράσεις οδικής ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό είναι υψηλής προτεραιότητας και υλοποιούνται λαμβάνοντας υπ' όψη το στρατηγικό κείμενο της ΕΕ "EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards Vision Zero" και συμβάλλοντας έτσι στον στόχο μείωσης των θανάτων και τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα κατά 50% έως το 2030, όπως και στον στόχο για μηδενισμό θανάτων έως το 2050 ("Vision-Zero").

Η συνεισφορά των Δράσεων στον Ειδικό Στόχο είναι σημαντική, καθώς η βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου είναι σύμφωνη με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών και την περιφερειακή εξειδίκευσή του. Επιδιώκεται κυρίως η βελτίωση των δεικτών οδικής ασφάλειας της χώρας για μείωση των θανάτων / βαριά τραυματιών κατά 50% μέχρι το έτος 2030, όπως περιγράφονται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας. Στο πλαίσιο του υποσυστήματος θαλάσσιων μεταφορών στην Αττική, σχεδιάζεται η υλοποίηση παρεμβάσεων για τη βελτίωση / αναβάθμιση των υποδομών σε μικρότερα περιφερειακά λιμάνια (εκτός ΔΕΔ-Μ) και συγκεκριμένα στα λιμάνια της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Αττικής (Αργοσαρωνικός και Κύθηρα/Αντικύθηρα).

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου εντάσσονται στην Στρατηγική Προτεραιότητα 3 και οι κατηγορίες δράσεων που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Παρεμβάσεις για την αύξηση της ασφάλειας και βελτίωσης της κινητικότητας των πεζών
- Επενδύσεις για την αύξηση της οδικής ασφάλειας στο κεντρικό οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της Περιφέρειας και βελτίωση της προσβασιμότητας εντός αστικού ιστού σε επιλεγμένα σημεία υψηλής επικινδυνότητας.
- Επενδύσεις σε δράσεις κι εξοπλισμό για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Περιφέρεια Αττικής.
- Βελτίωση της διασύνδεσης με τα νησιά του Αργοσαρωνικού μέσω αναβάθμισης των νησιωτικών λιμενικών υποδομών.

Σε παρεμβάσεις που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα στην περιοχή, θα πρέπει η αντίστοιχη δράση να έχει συνάφεια με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της περιοχής. Οι δράσεις που θα υλοποιηθούν θα είναι σύμφωνες με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών και την περιφερειακή εξειδίκευση του και το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας.

RSO4.2. Βελτίωση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης προσβάσιμων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας της εξ αποστάσεως και της διαδικτυακής εκπαίδευσης και κατάρτισης

Ο χάρτης των εκπαιδευτικών υποδομών της Αττικής χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό παλαιών κτιρίων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης με σημαντικές ελλείψεις σε εξοπλισμό, κυρίως ΤΠΕ. Η εξασφάλιση ίσων ευκαιριών στην εκπαίδευση και την κατάρτιση ανεξαρτήτως κοινωνικής ή οικονομικής προέλευσης και η άμβλυνση των εκπαιδευτικών ανισοτήτων χωρίς αποκλεισμούς και φαινόμενα σχολικού διαχωρισμού αποτελούν βασική επιλογή. Έμφαση θα δοθεί στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στα άτομα με αναπηρία, με χρόνιες παθήσεις και ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες.

Το αρμόδιο Υπουργείο έχει συντάξει χάρτη προτεραιοποίησης των αναγκών σε υποδομές και εξοπλισμό (επισυνάπτεται ως προσάρτημα του Προγράμματος στην SFC) και οι δράσεις της Περιφέρειας θα ευθυγραμμίζονται με αυτόν. Σύμφωνα με το χάρτη, για την Γ' βάρθμια εκπαίδευση, προέκυψαν ανάγκες ενίσχυσης των υποδομών και του εξοπλισμού των ΑΕΙ της Περιφέρειας, όπως και της προσβασιμότητας στα κτίρια. Προτεραιότητες για την Α' βάρθμια και Β' βάρθμια εκπαίδευση είναι η δημιουργία περισσότερων νηπιαγωγείων, η προσβασιμότητα στα κτίρια και ο σύγχρονος και καινοτόμος εξοπλισμός (ΤΠΕ) για τη δημιουργία σύγχρονων αιθουσών διδασκαλίας και εργαστηρίων.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου εντάσσονται στην στρατηγική Προτεραιότητα 4Α (ΕΤΠΑ) και οι κατηγορίες δράσεων που προβλέπονται και θα προωθηθούν σε συνεννόηση με το αρμόδιο Υπουργείο, είναι οι εξής:

- Δημιουργία Επέκταση και Εκσυγχρονισμός Μονάδων Προσχολικής Εκπαίδευσης και Φροντίδας
- Δημιουργία Επέκταση και Εκσυγχρονισμός Μονάδων πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Εκσυγχρονισμός εξοπλισμού εκπαίδευσης περιλαμβανομένης της ενίσχυσης της δυνατότητας για εξ' αποστάσεως εκπαίδευση
- Δημιουργία Επέκταση και Εκσυγχρονισμός Δομών Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης και Εκπαίδευσης Ενηλίκων
- Αναβάθμιση υφιστάμενων κτηριακών υποδομών ΑΕΙ ως προς την Προσβασιμότητα ΑμεΑ
- Αναβάθμιση εξοπλισμού ΑΕΙ

RSO4.6. Ενίσχυση του ρόλου του πολιτισμού και του βιώσιμου τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ένταξη και την κοινωνική καινοτομία

Στο πλαίσιο του Ειδικού στόχου περιλαμβάνονται η αναβάθμιση του εκτενούς πολιτιστικού αποθέματος και της τουριστικής δυναμικής, τα οποία δύναται να συμβάλλουν στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της Αττικής. Παράλληλα, στο σχεδιασμό του Προγράμματος εντάσσονται η αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομών πολιτισμού, αθλητισμού και τουρισμού με κύρια προτεραιότητα την κατασκευή του Παραολυμπιακού Αθλητικού Κέντρου Ραφήνας, τη στήριξη και τον εμπλουτισμό πολιτιστικών δρώμενων καθώς επίσης και την ανάπτυξη ψηφιακών/καινοτόμων δράσεων στον πολιτισμό και τον αειφόρο τουρισμό. Κατά την εξειδίκευση και ενεργοποίηση του προγράμματος θα δοθεί έμφαση στη συστηματική επικοινωνία της αξίας των πολιτιστικών αγαθών, στα οποία

προγραμματίζονται παρεμβάσεις, προς το ευρύ κοινό, συμπεριλαμβανομένου και του μη ελληνόφωνου με άμεσο και κατανοητό τρόπο. Τέτοιες ενέργειες μπορεί ενδεικτικά να περιλαμβάνουν, ανά Πράξη και ως υποέργα αυτής: σήμανση, ερμηνευτικές πινακίδες, ενημερωτικό υλικό (π.χ. οδηγούς, φυλλάδια, και σε γραφή Braille), οπτικοακουστικό υλικό, εκπαιδευτικές δράσεις, δράσεις επικοινωνίας, προβολής και δημοσιότητας (π.χ. ημερίδες, συνέδρια) κλπ., αξιοποιώντας, όπου είναι εφικτό, τη χρήση και των νέων τεχνολογιών. Για την προβολή των μνημείων και γενικότερα του πολιτιστικού αποθέματος θα δίνεται βαρύτητα στη συμβολή τους στην τοπική οικονομία και κοινωνία.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου εντάσσονται στην στρατηγική Προτεραιότητα 4Α (ΕΤΠΑ) και οι κατηγορίες δράσεων που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Υποδομές Πολιτισμού/Αθλητισμού/ Τουρισμού
- Πολιτιστικά δρώμενα – Ανάπτυξη καινοτόμων δράσεων στον τομέα του πολιτισμού και του τουρισμού
- Ανάπτυξη ολοκληρωμένων προσβάσιμων δημόσιων τουριστικών προορισμών

Οι δράσεις του Ε.Σ. ευθυγραμμίζονται με το Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης Τουριστικής Προβολής & Ανάπτυξης της Περιφέρειας Αττικής.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | <p>Το Περιφερειακό Πρόγραμμα δίνει μια σειρά από στρατηγικές κατευθύνσεις που αφορούν τους τομείς:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έρευνας, Ανάπτυξης και Καινοτομίας |
|---|-----------------------|---|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Οικονομικός μετασχηματισμός • Βιώσιμη Ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα των ΜΜΕ • Ενεργειακή απόδοση και Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας • Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή • Κυκλική οικονομία και διαχείριση των υδάτων • Προστασία του αστικού περιβάλλοντος • Ανάπτυξη και ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας • Ανάπτυξη κοινωνικών υποδομών και οικονομίας • Ισότιμη πρόσβαση σε υπηρεσίες εκπαίδευσης χωρίς αποκλεισμούς • Προώθηση κοινωνικοοικονομική ένταξης περιθωριοποιημένων κοινοτήτων • Ισότιμη πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη • Βιώσιμος τουρισμός • Πρόσβαση στην απασχόληση • Ισότιμες συνθήκες εργασίας για όλους <p>Από τις παραπάνω κατηγορίες υπάρχει εξειδικευμένη αναφορά σε επίπεδο στρατηγικών κατευθύνσεων στην εξασφάλιση αναγκών και ασφαλών συνθηκών προσβασιμότητας στις υποδομές πολιτισμού, εκπαίδευσης και τουρισμού αλλά και στην ενίσχυση της ασφάλειας και προσβασιμότητας των υποδομών μεταφορών. Κατά συνέπεια το συγκεκριμένο σχέδιο δεν εξειδικεύεται σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις στον κοινόχρηστο χώρο αλλά οι κατευθύνσεις που θέτει εναρμονίζονται με τους στόχους και το περιεχόμενο ενός Σ.Α.Π.</p> |
|--|---|

4.1.3 Πολιτικές και Στρατηγικές Τοπικές Εμβέλειας

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|----------------------|--|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | ΤΟΠΙΚΟΣ |
| 2 | Τίτλος | 4.1.3.1 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Ιωνίας (ΓΠΣ) |
| 3 | Αντικείμενο | Στρατηγικός Σχεδιασμός |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 1995 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Θεσμοθετημένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 8 | ΦΕΚ | 662 Δ'/06.09.1995 |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Α) Με την έγκριση του ΓΠΣ Νέας Ιωνίας αποφασίστηκε η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό της τάξεως 58.535 κατοίκων. Περιλαμβάνει:</p> <p>α) την ένταξη στο σχέδιο της περιοχής «Ανθρακωρυχεία» και των περιοχών «Ρέμα Γιαμπουρλά Ι (μεταξύ της οδού Αλικαρνασσού και άλσους Νέας Φιλαδέλφειας) και «Ρέμα Γιαμπουρλά ΙΙ) και τη δημιουργία 16 πολεοδομικών ενοτήτων και τριών ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας, με μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.</p> | | |

| Πολεοδομική ενότητα (γειτονιά) | Πυκν. Κατ./Ha | Μέσος Σ.Δ. |
|--|------------------|---------------|
| 1. Περισσός | 203 | 2,0 |
| 2. Περισσός | 182 | 2,0 |
| 3. Νεάπολη | 128 | 2,0 |
| 4. Νεόκτιστα | 193 | 2,0 |
| 5. Σαφράμπολη | 192 | 2,0 |
| 6. | 270 | 2,0 |
| 7. Ελευθερούπολη | 236 | 2,0 |
| 8. Κακκαβάς | 185 | 2,0 |
| 9. Κέντρο (Αγ. Αναργ.) | 166 | 2,0 |
| 10. Λαζάρου | 155 | 2,0 |
| 11. Κεντρική Ιωνία | 115 | 2,0 |
| 12. – | 179 | 2,0 |
| 13. Κ. Καλογρέζα | 157 | 2,0 |
| 14. Άνω Καλογρέζα | 158 | 2,0 |
| 15. Αλσούπολη | 99 | 1,0 |
| Ζώνες άλλης χρήσης πλην κατοικίας | | |
| 16. Πρασίνου - ελευθέρων χώρων εκπαίδευσης - πρόνοιας - υγείας - αθλη- τισμού | 24 | – |
| 17. ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή του Περισσού | – | 1,0 |
| 18. ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή της Ελευθε- ρούπολης | 6 | 1,0 |

β) τον προσδιορισμό των χρήσεων γης όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη και ειδικότερα:

- Τον καθορισμό χρήσεων γενικής κατοικίας
- Τον καθορισμό περιοχών με χρήση πολεοδομικού κέντρου – κεντρικής λειτουργίας πόλης και τοπικού κέντρου γειτονιάς
- Ανάπτυξη του σημερινού κέντρου του δήμου σε κέντρο υπερτοπικής σημασίας, με την ενίσχυση και επέκταση του σημερινού κέντρου στην Π.Ε. 11 (Κεντρικής Ιωνίας) και σε τμήματα των Π.Ε. 7,9,10
- Συγκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών σε περιοχές όπου υπάρχει δημόσια γη ή ελεύθεροι χώροι και χωροθέτηση διοικητικών υπηρεσιών
- Τον καθορισμό χρήσης μη οχλούσας βιομηχανίας στις ζώνες ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση (17 και 18)
- Τον καθορισμό χρήσης ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου και πρόνοιας – εκπαίδευσης – υγείας – αθλητισμού στη ζώνη 16

γ) τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των αναγκών όπως φαίνεται παρακάτω:

| Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ | | |
|------------------------|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Το υφιστάμενο ΓΠΣ αξιοποιείται ως προς τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. |

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|--|----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | ΤΟΠΙΚΟΣ |
| 2 | Τίτλος | 4.1.3.2 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Νέας Ιωνίας |
| 3 | Αντικείμενο | Στρατηγικός Σχεδιασμός |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2022 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.</p> <p>Τελικά Πακέτα μέτρων</p> <p>Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα του ΣΒΑΚ κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Δημόσια Συγκοινωνία 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση 4) Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση 5) Ηλεκτροκίνηση 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας 7) Στάθμευση 8) Αστικό περιβάλλον 9) Εμπορευματικές μεταφορές <p>Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή κίνητρα.</p> <p>Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία</p> <p>Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί Η ενίσχυση των μετακινήσεων με ταξί μπορεί να αποτελέσει μία σημαντική εναλλακτική μετακίνησης σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα με όφελος για το δημόσιο χώρο καθώς αποφεύγεται η αναζήτηση στάθμευσης και μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην πόλη. Η χωροθέτηση νέων στάσεων (πιάτσες) ταξί σε περισσότερα κρίσιμα σημεία της πόλης, η συνδυαστική χωροθέτησή τους κοντά σε σημεία μετεπιβίβασης είτε σε λεωφορείο είτε σε κοινόχρηστα μέσα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την αποσυμφόρηση του Δήμου Νέας Ιωνίας. 1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus) | | |

Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση.

Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των γραμμών λεωφορείων και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων.

****Επισημαίνεται ότι η μελλοντική χωροθέτηση σταθμού του μετρού θα πρέπει να ληφθεί υπόψη για την μελλοντική εικόνα του Δήμου.**

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυναμικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Όλα τα συστήματα συλλογικής και κοινόχρηστης μετακίνησης είναι σημαντικό να έχουν ενιαία τιμολόγηση ώστε να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, λεωφορεία και κοινόχρηστα ποδήλατα μπορούν – εφόσον επιλεγεί να μην λειτουργούν δωρεάν- να έχουν ενιαία τιμολογιακή πολιτική ώστε να προωθηθεί η χρήση των μέσων με συμπληρωματικό τρόπο, για παράδειγμα για κάποιον που έρχεται από κάποια περιοχή εκτός της Νέας Ιωνίας να έχει τη δυνατότητα να αφήνει το ΙΧ αυτοκίνητο σε χώρο στάθμευσης και με την ίδια χρέωση να μπορεί να μεταβεί σε μικρό λεωφορείο για προσπέλαση του κέντρου ή να χρησιμοποιήσει κοινόχρηστο ποδήλατο/ πατίνι ή άλλο μέσο για την ίδια ή αντίστοιχη διαδρομή.

1.6 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους

Για την ενίσχυση της ελκυστικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας κατά κανόνα επιλέγονται δύο πρακτικές: είτε η δωρεάν λειτουργία των διαδρομών (εφόσον ο πάροχος του μεταφορικού έργου πληρώνεται για την υπηρεσία του μέσω προγραμματικής συνεργασίας από το δήμο ή την Περιφέρεια) είτε μέσω τυπικού κομίστρου.

Στην περίπτωση που επιλεγεί να υπάρχει κόμιστρο για τη συγκοινωνία κρίνεται σκόπιμο να δοθεί σε μορφή κινήτρου επιδότηση δωρεάν διαδρομών σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (μαθητές, φοιτητές, άνεργοι, μετανάστες- πρόσφυγες κ.α.).

Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα

Το δεύτερο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε οδούς της πόλης όπου ποδήλατο και αυτοκίνητο θα κινούνται στον ίδιο χώρο με προτεραιότητα στο ποδήλατο. Οι ίδιες αυτές διαδρομές είναι οι «πράσινες διαδρομές» όπου ενισχύεται η παρουσία

πεζού-ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α.

Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Σημειώνεται, μάλιστα, ότι στην περίπτωση της Νέας Ιωνίας όπου παρατηρείται πλήρης απουσία υποδομών ποδηλάτου, η δημιουργία διαδρομών μεικτής χρήσης θα ήταν μια ιδιαίτερα αποτελεσματική λύση για την προώθηση του μέσου.

2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/ λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπτυξη των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών.

Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση περιοχών μεταξύ όμορων δήμων με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ περιοχών που ανήκουν σε διαφορετικούς δήμους.

Στην περίπτωση της Νέας Ιωνίας, μάλιστα, ενός Δήμου με ιδιαίτερα υπερτοπικό χαρακτήρα πέριξ του οποίου εντοπίζονται αρκετοί σημαντικοί πόλοι έλξης, ο σχεδιασμός διαδημοτικών διαδρομών ποδηλάτου είναι απαραίτητος για την ενδυνάμωση του μέσου και τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ για μικρές αποστάσεις. Σημειώνεται ότι για τον σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων ιδιαίτερα σημαντικό είναι να λαμβάνονται υπόψη ήδη θεσμοθετημένες αντίστοιχες προσπάθειες όπως είναι το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, το προτεινόμενο δίκτυο του ΟΡΣΑ κ.α.

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ. εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ' ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού-ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Οι οδοί που δίνουν προτεραιότητα στην ασφαλή κίνηση του πεζού και αποκλείουν οχήματα από τη διέλευση μπορούν να κατατάσσονται σε μόνιμους ή παροδικούς/ προσωρινούς πεζόδρομους.

Μόνιμες πεζοδρομήσεις γίνονται κατά κανόνα στα κέντρα των πόλεων ενώ στις γειτονιές επιλέγονται σημαντικές διαδρομές που φιλοξενούν ευαίσθητες χρήσεις για παροδική ή μόνιμη πεζοδρόμηση.

Οδοί που επιλέγονται για παροδικές πεζοδρομήσεις μπορούν να σχεδιαστούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας με προεξοχές πεζοδρομίων, πύκνωση της φύτευσης, οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης, υπερυψωμένες διαβάσεις, οφιοειδή διάταξη κ.α. και να λειτουργούν για δεδομένο χρονικό διάστημα ως πεζόδρομοι (ενδ. Ώρες λειτουργίας σχολείου) και για δεδομένο χρονικό διάστημα ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την ενοποίηση του δημοσίου χώρου ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια σε μορφή δικτύου μεταξύ των πεζοδρόμων και να επιτραπεί η συνεχής και ασφαλής ροή πεζών

2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

Ο κεντρικός πυρήνας του Δήμου Νέας Ιωνίας φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών του είναι ήδη προς χρήση αποκλειστικά από πεζούς. Κρίνεται σκόπιμη η πεζοδρόμηση της περιοχής με παράλληλη ανάπτυξη των οδών για δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση παρόδιου πρασίνου και χώρων ανάπαυσης.

2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος.

Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπτυξη (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.).

Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).

2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπτυξη όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.

2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

Μέσα στις αρχές της περιεκτικής πόλης (inclusive city), εξέχουσα θέση έχει η υποστήριξη των ΑμεΑ, ούτως ώστε να γίνονται ένα με τον ιστό της πόλης και να μην αποκλείονται από την καθημερινότητα της. Στο παραπάνω πλαίσιο το μέτρο αυτό στοχεύει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας για ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας μέσω της τοποθέτησης ραμπών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.

2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδο φωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).

2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία ποδηλατοδρόμων και την δημιουργία πράσινων διαδρομών. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την διευκόλυνση της μετακίνησης των ποδηλατών μέσα στην πόλη. Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος

Η πεζοδρόμηση είναι πολύ σημαντική για μία πόλη και ο ρόλος της καθοριστικός, αφού διαχωρίζει την κυκλοφορία των πεζών από τα μηχανοκίνητα οχήματα, ώστε να δημιουργείται ένα ασφαλές και ποιοτικό περιβάλλον αποκλειστικά για τους πεζούς. Η παρουσία και η μετακίνησή των κατοίκων-επισκεπτών στην πόλη, αποτελεί σημαντικό κριτήριο της ζωντάνιας του κοινωνικού περιβάλλοντος του δρόμου ή μιας γειτονιάς, καθώς επίσης προσδιορίζει κατά ένα μεγάλο βαθμό και την ποιότητα ζωής της πόλης αυτής. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ενδιαφέροντος όπου προσελκύεται μεγάλος όγκος πληθυσμού ώστε να ενδυναμωθεί η σχέση μεταξύ πόλεως-κατοίκου και πάνω της να σχεδιαστούν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, πάντοτε μέσα σε ένα αστικό περιβάλλον που επιτρέπει τη συνεχή και ασφαλή ροή πεζών.

2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας έχει να επιδείξει πληθώρα πολύτιμων χώρων ιστορικού, πολιτιστικού κ.α. ενδιαφέροντος. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων, ή γενικότερα σημαντικών χώρων – υπερτοπικών πόλων έλξης μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.

Πακέτο μέτρων 3: Κοινόχρηστη μετακίνηση

Το τρίτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις. Τα οχήματα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless). Το σύστημα αποτελείται από τα οχήματα και την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου καθώς και τις θέσεις εναπόθεσης. Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με το μέτρο 3.2 και μπορούν να έχουν κοινά σημεία εναπόθεσης. Σημειώνεται ότι τα κοινόχρηστα οχήματα (πατίνια ή ποδήλατα) μπορούν να κυκλοφορούν στις ποδηλατικές υποδομές και αποτελούν μία ελκυστική εναλλακτική χρήσης μοτοσυκλέτας.

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα ποδήλατο (π.χ. συμβατικό, ηλεκτρικό ή υποβοηθούμενο) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις.

Τα ποδήλατα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless) και λειτουργεί 24/7. Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).

3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία.

Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (δημοτικό κατάστημα, νοσοκομείο, Περιφέρεια, Δικαστήριο, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση

ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει αυτόματα το «ταίριασμα» των μετακινούμενων.

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση

Στο τέταρτο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

Το μέτρο αυτό αφορά στην υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στο Δήμο και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας). Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδ. Οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS).

4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για ζητήματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Μέσω των εργαστηρίων αυτών μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας, όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων-κοινοχρήστων χώρων κ.α.

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού
Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται) και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές- φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης.

Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ' έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).

4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

Το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία και είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των φορέων και των πολιτών. Ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει στην ιστοσελίδα του Δήμου ένας χώρος αποκλειστικά για την κατάθεση ιδεών αναφορικά με τον τομέα μετακινήσεων και μεταφορών, ώστε να μπορούν φορείς και κάτοικοι να προτείνουν παρεμβάσεις στο κέντρο και στις γειτονιές του συνόλου του Δήμου.

4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

Σε αντιστοιχία με το παραπάνω μέτρο και με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία, είναι χρήσιμο να υπάρχει μία ομάδα ατόμων και φορέων που να προωθούν τη συζήτηση για την κινητικότητα και τις μεταφορές. Το ρόλο αυτό μπορεί να λάβει το συσταθέν Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου.

4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς

Το μέτρο αυτό αφορά στη σύσταση ενός φυσικού και ουσιαστικού χώρου- γραφείου εντός του Δήμου, κατάλληλα στελεχομένου, ώστε να επεξεργάζεται τα ζητήματα οργάνωσης, παρακολούθησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (μέτρα

και συνάφεια επίτευξης δεικτών) καθώς και τα ζητήματα οργάνωσης των εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης. Το γραφείο θα πρέπει να έχει στενή συνεργασία με τα αρμόδια στελέχη των τμημάτων που προάγουν ζητήματα πρασίνου και αξιοποίησης κοινοχρήστων, κυκλοφορίας και συγκοινωνιών, πολεοδομίας και χωροταξίας, πληροφορικής και προγραμματισμού, και παιδείας.

4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

5.2 Ολοκλήρωση και εφαρμογή σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Ο Δήμος Νέας Ιωνίας έχει εκπονήσει Σ.Φ.Η.Ο. και αναμένεται η εφαρμογή του. Επιπλέον, περιλαμβάνεται η έγκριση και προώθησή του, ενώ στις επιμέρους δράσεις του εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Σε αυτό, προβλέπεται η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, TAXI, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.).

Το σύνολο των σταθμών φόρτισης Η/Ο δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την κυκλοφορία ευάλωτων ομάδων πληθυσμού (πεζών, ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων, ποδηλάτων κ.α.).

Πακέτο μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

Το έκτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα κάτωθι μέτρα:

6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

Η μείωση του ορίου ταχύτητας αποτελεί καθοριστική παράμετρο οδικής ασφάλειας και συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των τροχαίων συμβάντων και στη μείωση των συμβάντων με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Στόχος αυτού του μέτρου είναι η θέσπιση ενιαίου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της περιοχής παρέμβασης, καθώς και η λήψη πρόσθετων μέτρων παρεμβάσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές της κείμενης νομοθεσίας.

6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προσδιορίζει το κέντρο του δήμου και τις επιμέρους γειτονιές που οφείλουν να έχουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο Νέας Ιωνίας αλλά και σε επιμέρους γειτονιές σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των

διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.

6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτικές υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση κόμβων εισόδου στις γειτονιές, όπου κύριες οδικές αρτηρίες διασταυρώνονται με συλλεκτικές οδούς. Στην περιοχή παρέμβασης υπάρχουν σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους.

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνουν κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους.

Η πυκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις– με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια- και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

Η κυκλοφοριακή οργάνωση μπορεί να προσδιορίσει τις επιτρεπόμενες και μη κινήσεις σε μια περιοχή, να περιορίσει τις διαμπερείς κινήσεις, να προστατεύει περιοχές. Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το μέτρο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών και απαιτείται σε επόμενο στάδιο κυκλοφοριακή μελέτη εξειδίκευσης περαιτέρω των ρυθμίσεων.

6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

Το μέτρο αυτό αφορά στην ολοκλήρωση οδών περιμετρικά της πόλης ώστε να λειτουργήσει συνολικά η προτεινόμενη ιεράρχηση (βλ. επόμενο μέτρο), αλλά και στη διαμόρφωση περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για ενίσχυση της προστασίας τους από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται ο Δήμος Νέας Ιωνίας από υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, να οριοθετούνται οι γειτονιές και να μη διέρχεται μεγάλος όγκος οχημάτων από οδούς με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλή πυκνότητα πεζών.

Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.

Τα συστήματα ευφών μεταφορών (ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και ενοποιημένων εφαρμογών ITS με σκοπό τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων MMM σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς του χρήστες του μεταφορικού δικτύου.

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Συστήματα που υποστηρίζουν την συνδυασμένη διαχείριση μεταξύ MMM και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης σε σταθμό άλλου μεταφορικού μέσου κ.ο.κ.).
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων MMM ή άλλων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα για χρήση κοινοχρήστων ποδηλάτων ή μικρών ηλεκτροκίνητων πατινιών (ridesharing), στάθμευση (park n ride) σε συνδυασμό

με την πληροφόρηση για διαθέσιμες θέσεις σε parking ή / και την πρόταση για εναλλακτικά parking σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων (e- parking),

- Ενοποιημένα συστήματα συνδυασμένης πληροφόρησης οδηγών ΙΧ/ επιβατών ΜΜΜ, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και ΜΜΜ, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης ΜΜΜ (λεωφορεία κ.α.), για διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε σταθμούς μετεπιβίβασης (park & ride) κ.λ.π.

- Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος / καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λ.π.

- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών γειτονιών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocs και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονιές και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων.

Γενικότερα, η πυκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

Το μέτρο περιλαμβάνει εργασίες σε επικίνδυνες θέσεις που δεν αποτελούν συντήρηση του οδικού δικτύου, αλλά μικρής κλίμακας κατασκευαστικές επεμβάσεις χαμηλού κόστους και υψηλής αποτελεσματικότητας. Συγκεκριμένα, πρόκειται για εργασίες αναβάθμισης και αντικατάστασης του οδικού εξοπλισμού (διαγράμμιση, σήμανση οδών, στηθαία ασφαλείας, μονάδες απόσβεσης ενέργειας, εγκατάστασης ηλεκτρομηχανολογικές κ.λπ.), βελτιώσεις υποδομής (διαπλάτυνση οδοστρώματος, αποκατάσταση φθορών οδοστρώματος, ασφαλοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομίων κλπ.).

6.12 Αύξηση χώρου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ. Με την εφαρμογή του μέτρου δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, έναντι των οχημάτων και προωθείται η πεζή μετακίνηση. Πρόκειται για μια οικονομικά ρεαλιστική λύση, η οποία δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος και μπορεί να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, Ωστόσο, απαιτείται μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεων.

Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του δήμου σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση της διατροπικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

Το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς του δήμου όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχο τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e- parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες.

7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο Δήμο Νέας Ιωνίας δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ. Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.

Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Το μέτρο αυτό διατρέχει το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ και αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης στο σύνολο των οδών που πρόκειται να αναπλαστούν για να φιλοξενήσουν υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Δίνει έμφαση σε υλικά με υψηλή ανθεκτικότητα στη θερμοκρασία και την υγρασία και στοχεύει στη χρήση υλικών με φωτοκαταλυτικές ιδιότητες ώστε – ταυτόχρονα με την πύκνωση πρασίνου, τη μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων και την ευρύτερη ανάπτυξη – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.

8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Το μέτρο αυτό αφορά στη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών, δηλαδή στην αλλαγή του αστικού οδικού χώρου μέσω αναπλάσεων, δενδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

Τα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών σήμερα έχουν αυξημένη παρουσία αυτοκινήτου, άναρχη στάθμευση και απουσία ουσιαστικού δημόσιου χώρου. Στόχος αυτού του μέτρου είναι να ενισχυθεί η ταυτότητα των γειτονιών και των κέντρων τους με δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων που θα επιτρέψουν στους κατοίκους αφενός να ζήσουν και να αλληλεπιδράσουν περισσότερο με την πόλη και τον συνάνθρωπο και αφετέρου να μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους μέσω ενός δικτύου βιώσιμων εναλλακτικών μέσων αντί του ΙΧ αυτοκινήτου.

8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η ζώνη χαμηλών εκπομπών είναι μία συγκεκριμένη και οριοθετημένη περιοχή όπου εισέρχονται μόνο οχήματα ΜΗ ρυπογόνα με ειδικές ρυθμίσεις και περιορισμούς.

Κύριες επιδιώξεις της θεσμοθέτησης ζώνης χαμηλών εκπομπών ρύπων στην επιλεγμένη περιοχή του κέντρου του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι η προστασία και ανάδειξη της, η αποσυμφόρησή της από την κίνηση των ιδιαίτερα ρυπογόνων Ι.Χ. αυτοκινήτων και οχημάτων τροφοδοσίας, την ανεξέλεγκτη στάθμευση, καθώς επίσης και η προώθηση και ενδυνάμωση βιώσιμων, εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Στην περιοχή αυτή θα προβλέπεται η είσοδος οχημάτων των οποίων ο κινητήρας συμμορφώνεται με συγκεκριμένες προϋποθέσεις (όρια EURO STANDARDS) που έχουν τεθεί για την ελεύθερη διέλευσή τους. Πρόκειται δηλαδή για ειδική ζώνη στην οποία θα υπάρχει αυτοματοποιημένος έλεγχος εισόδου των οχημάτων και περιορισμού αυτών στη βάση συμμόρφωσής τους με συγκεκριμένα επίπεδα κατώφλια (thresholds) που έχουν τεθεί για τα Euro Standards (π.χ. απαγόρευση εισόδου Ι.Χ. σε μια ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων εάν ο κινητήρας βενζίνης είναι μικρότερος από Euro 4 και ο κινητήρας πετρελαίου είναι μικρότερος από Euro 5).

8.4 Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία του δήμου και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών,

αναπλάσεις για βελτίωση βαδησιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)

Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, νέοι πεζόδρομοι, περιοχές προστασίας κ.α.) και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής με έμφαση στην ανάμιξη χρήσεων γης, τη μετακίνηση χρήσεων για διαμόρφωση ελεύθερων δημόσιων χώρων.

Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού μπορεί να πραγματοποιείται με αναθεώρηση του ΓΠΣ και προσδιορισμό νέων χρήσεων, νέας ιεράρχησης και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης καθώς και με χρήση νεότερων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. ΒΑΑ) με στόχο το συνδυασμό ευρύτερων αναβαθμίσεων πολεοδομικών ενότητων.

8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 * 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα.

Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο.

Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.

8.7 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

Το μέτρο αυτό στοχεύει αμιγώς στην ενίσχυση του αστικού πρασίνου στο σημερινό οδικό περιβάλλον. Με δεδομένα τα ζητήματα που προκύπτουν από την κλιματική απορρύθμιση σε όλες τις αστικές περιοχές είναι κρίσιμη η αύξηση του παρόδιου πρασίνου στον Δήμο Νέας Ιωνίας. Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπλαση για ενίσχυση των μετακινήσεων με ήπια μέσα όσο και σημειακά τις οδούς γειτονιάς που μπορούν με απλές επεκτάσεις πεζοδρομίων και κατάργηση της στάθμευσης να αυξήσουν σημαντικά το πράσινο στις γειτονιές. Σημειώνεται ότι οι δενδροφυτεύσεις δεν θα πρέπει να γίνονται σε βάρος του υφιστάμενου χώρου του πεζού και ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει το πεζοδρόμιο να έχει καθαρό πλάτος 1,5μ.

8.8 Δημιουργία Superblocks

Στα πλαίσια της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocs (υπέρ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocs είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρεια τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα. Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.

Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος τροφοδοσίας το οποίο θα έχει καθορισμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις κρίσιμες οδούς του δήμου εξοπλισμένες με σήμανση και αισθητήρες που θα επιτρέπουν τον έλεγχο της κατάληψής τους από άλλα οχήματα καθώς και το χρόνο αναμονής σε αυτές. Το σύστημα αυτό μπορεί να είναι εξοπλισμένο με άλλες πληροφορίες σχετικά με το ωράριο τροφοδοσίας, τις περιοχές εφαρμογής του, τη θέση των κέντρων εφοδιαστικής, προτάσεις για επιχειρήσεις κ.α.

9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου). Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, άρα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής. Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παροδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.

9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.5 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.6 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

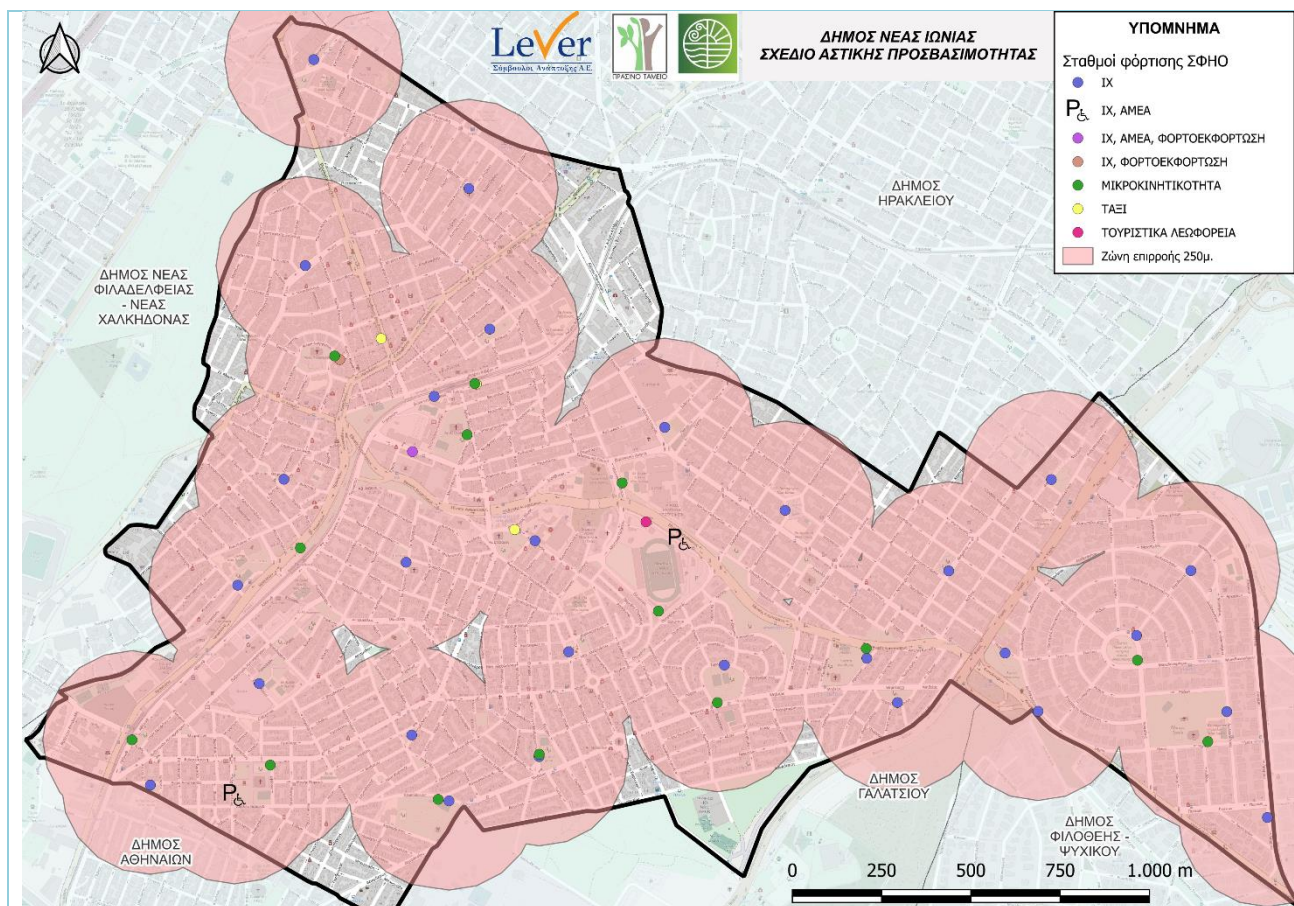
Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι' αυτό του είδους μεταφορών (π.χ. ελλιπής επιτάχυνση/επιβράδυνση, μειωμένη ικανότητα ελιγμών) και των φυσικών τους προδιαγραφών-χαρακτηριστικών (π.χ. μήκος, όγκος) των βαρέων οχημάτων, δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στη γύρω κυκλοφορία. Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι αρνητικές επιπτώσεις από τα βαρέα οχήματα θα ενταχθούν στις κεντρικές αρτηρίες, λόγω της παρουσίας φωτεινών σηματοδοτών, όπου τα βαρέα οχήματα θα πρέπει να επιβραδύνουν, να σταματήσουν στους φωτεινούς σηματοδότες και μετά να επιταχύνουν ξανά.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις των βαρέων οχημάτων στη γύρω κυκλοφορία, θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης για να αντιμετωπισθεί επιτυχώς η αύξηση του αριθμού των βαρέων οχημάτων και να επιτευχθεί η αποτελεσματική κυκλοφορία τους. Το μέτρο αυτό είναι συνυφασμένο με μια σειρά από στρατηγικές οι οποίες ενδεικτικά μπορούν να ορίσουν α) το ωράριο όπου τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, β) σε ποιες οδούς της πόλης τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, γ) ποιες κατηγορίες βαρέων οχημάτων μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους τύπους οδών κτλ.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Από τη φύση του ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνει παρεμβάσεις που προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και προσβασιμότητα. Το σύνολο των συγκεκριμένων παρεμβάσεων και ειδικά αυτών που εντάσσονται χωρικά σε συγκεκριμένες περιοχές – οδικούς άξονες, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την τελική πρόταση του δικτύου προσβασιμότητας. Παράλληλα στο παραδοτέο της υφιστάμενης κατάστασης υπάρχουν πρωτογενή στοιχεία που θα αξιοποιηθούν κατά την ανάλυση των υφιστάμενων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης. |
|---|-----------------------|---|

| ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | | |
|---|----------------------|---|
| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| 1 | Κατηγορία | ΤΟΠΙΚΟΣ |
| 2 | Τίτλος | 4.1.3.3 Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δήμου Νέας Ιωνίας |
| 3 | Αντικείμενο | Στρατηγικός Σχεδιασμός |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2022 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Αντικείμενο του συγκεκριμένου σχεδίου είναι η μελέτη των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών του Δήμου και η χωροθέτηση επαρκούς αριθμού δημόσιων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου. Περιλαμβάνει το στάδιο προετοιμασίας, την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την χαρτογράφηση της περιοχής, την διαδικασία χωροθέτησης των σταθμών φόρτισης Η/Ο και την εφαρμογή του σχεδίου.</p> <p>Χωροθετούνται σταθμοί φόρτισης εντός του Δήμου για τις εξής κατηγορίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> ο IX ο Οχήματα ΕΔΧ (Ταξί) ο Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ ο Οχήματα μικροκινητικότητας ο Θέσεις φορτοεκφόρτωσης ο Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων | | |



Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | |
|---|---|
| 1 | <p>Σχόλια / Παρατηρήσεις</p> <p>Το ΣΦΗΟ υιοθετεί τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς το αντικείμενο του που είναι η ηλεκτροκίνηση αποτελεί εργαλείο προς την βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα ζωής στις πόλεις με πρωτόγνωρο τρόπο συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη των αρχών της αειφορίας. Σκοπός της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΦΗΟ είναι αφενός ο προσδιορισμός ενός δημόσιου δικτύου «υποστήριξης» σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο της ηλεκτροκίνησης και αφετέρου η ομαλή ένταξη του συγκεκριμένου δικτύου ηλεκτροκίνησης στο ευρύτερο σύστημα βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Αξιοποιούνται τα δεδομένα χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προτείνει το ΣΦΗΟ, ιδίως των σταθμών φόρτισης οχημάτων ΑμεΑ και οχημάτων μικροκινητικότητας.</p> |
|---|---|

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
|-----------------------|-------------|--|
| 1 | Κατηγορία | ΤΟΠΙΚΟΣ |
| 2 | Τίτλος | 4.1.3.4 Εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την Εξασφάλιση Κοινόχρηστων και Κοινοφελών Χώρων (Ε.Σ.Ε.Κ.Κ.) στο Δήμο Νέας Ιωνίας |
| 3 | Αντικείμενο | Επιχειρησιακό σχέδιο |

| | | |
|---|----------------------|-------------------|
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2023 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | Εγκεκριμένο |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 8 | ΦΕΚ | |
| B. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Προκειμένου να προωθηθεί ο χωρικός σχεδιασμός και να ολοκληρωθεί η εφαρμογή του σχεδίου πόλης και η απόκτηση των χαρακτηρισμένων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, οι δήμοι καταρτίζουν Επιχειρησιακό Σχέδιο εντός των διοικητικών ορίων τους, στο οποίο καταγράφονται, ανά δήμο ή δημοτική ενότητα ή δημοτική κοινότητα, οι χαρακτηρισμένοι από το σχέδιο πόλης κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι. Οι χώροι για τους οποίους δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση ιεραρχούνται βάσει κριτηρίων ως προς την αναγκαιότητα απόκτησής τους για τον ευρύτερο πολεοδομικό σχεδιασμό του Δήμου λαμβάνοντας υπόψη και το χρόνο που έχει παρέλθει από την επιβολή της ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης.</p> <p>Τα αποτελέσματα του Ε.Σ.Ε.Κ.Κ. περιγράφονται, αιτιολογούνται και τελικά παραδίδονται στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νέας Ιωνίας σε τρεις ανεξάρτητες Γεωχωρικές Βάσεις Δεδομένων με περιγραφικά στοιχεία (attributes), συνοδευόμενα από την παρούσα Τεχνική-αιτιολογική Έκθεση. Η ψηφιακή μορφή των αποτελεσμάτων παραδίδεται σε ανοιχτό μορφότυπο sharefile ως γεωγραφικό επίπεδο πολυγωνικής μορφής (Vector/Polygon).</p> <p>Για την ακριβή διεκπεραίωση της καταγραφής και τελικά τη δημιουργία των Γεωχωρικών Επιπέδων, χρησιμοποιήθηκε το ελεύθερης πρόσβασης και ανοιχτού κώδικα λογισμικό γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών Quantum GIS (Qgis) στην έκδοση 3.22.12.</p> <p>Στο ΕΣΕΚΚ καταγράφονται όλα τα διατάγματα ρυμοτομίας και ένταξης στο σχέδιο πόλης Νέας Ιωνίας, ως εξής:</p> <p>ΦΕΚ ΡΥΜΟΤΟΜΙΑΣ ΤΙΤΛΟΣ</p> <p>177/Α/1949-08-16 Περί εγκρίσεως τμήματος σχεδίου Νέας Ιωνίας δια της δημιουργίας οικοδομήσιμου και κοινοχρήστου χώρου προς ανέγερσιν μορφωτικού κτιρίου της Εργατικής Εστίας</p> <p>218/Α/1950-09-30 Περί εγκρίσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας και των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού</p> <p>54/Β/1951-03-28 Περί κυρώσεως 40 τοπογραφικών φύλλων εφαρμογής σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής και πέντε τοιούτων υπό κλίμ. 1/2000</p> <p>267/Α/1951-09-27 Περί τροποποιήσεως του σχεδίου Νέας Ιωνίας δια του καθορισμού χώρου προς ανέγερσιν κτιρίου πνευματικού κέντρου</p> <p>140/Α/1952-05-27 Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας</p> <p>251/Α/1952-09-08 Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις το υπ' αριθμόν 116α οικοδομικόν τετράγωνον</p> <p>313/Α/1952-10-30 Περί επεκτάσεως του σχεδίου Νέας Ιωνίας μεταξύ των περιοχών Καλογρέζης και Νεαπόλεως και των όρων δομήσεως αυτού</p> <p>329/Α/1952-11-22 Περί τροποποιήσεως των πολεοδομικών σχεδίων Ν. Ιωνίας και του συνοικισμού Καλογρέζης του εμπίπτοντος εις τα διοικητικά όρια του Δήμου Ν. Ιωνίας</p> <p>306/Α/1953-11-05 Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας εις το υπ' αριθ. 269 οικοδ. Τετράγωνον</p> <p>307/Α/1953-11-05 Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας δια μεταθέσεως της οικοδ. γραμμής εις τα υπ' αριθ. 34, 35 και 36 οικοδ. τετράγωνα</p> <p>308/Α/1953-11-06 Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας εις τα υπ' αριθ. 447, 448, 449, 450, 451, 453, 457, 457α και 458 οικοδομικά τετράγωνα</p> <p>92/Α/1954-04-30 Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας κατά τα οικοδ. τετράγ. 103, 104, 105, 109, 110, 136, 137</p> <p>96/Α/1954-05-14 Περί τροποποιήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας, κατά την οδόν Επταλόφου την μεταξύ των οικ. τετρ. 120 και 121</p> <p>205/Α/1954-08-31 Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας εις τα υπ' αριθ. 422, 424, 427, 428, 444 οικοδ. τετράγωνα και των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού</p> <p>267/Α/1954-10-21 Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας, εις το οικοδομικόν τετράγωνον το περικλειόμενον υπό των οδών Μιλήτου - Κολοκοτρώνη - Κιλίκιας και Προύσης</p> | | |

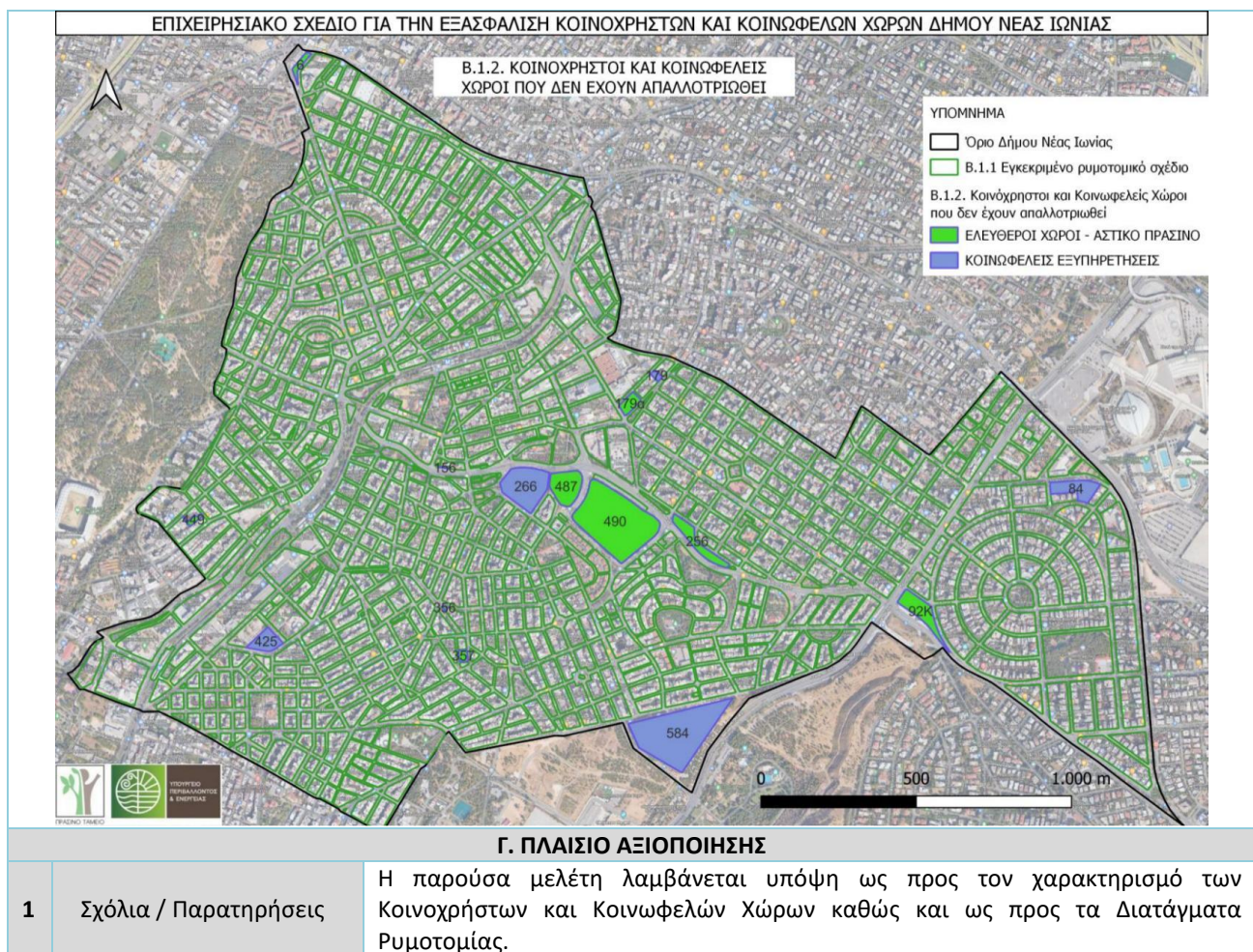
| | |
|------------------|---|
| 287/A/1954-11-24 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις την οδόν Καϊστρου |
| 288/A/1954-11-25 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας κατά την οδόν Αλαΐας |
| 289/A/1954-11-27 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας εις την οδόν Δαρδανελλίων |
| 13/A/1955-01-20 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 28/A/1955-02-08 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 44/A/1955-02-24 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων 192, 193, 198 και 199 |
| 81/A/1955-04-02 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις τα υπ' αριθ. 214, 215, 216, 217, 229 και 230 οικοδ. Τετράγωνα |
| 146/A/1955-06-08 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις το Ο.Τ. 23 |
| 208/A/1955-08-05 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις τα υπ' αριθ. 149, 153, 154, 155, 156, 157, 158 και 170 |
| 228/A/1955-08-25 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις τα υπ' αριθ. 448, 448Α', 448Β', 454, 455, 456, 459, 460, 461, 461Α', 462, 470, 470Α' και 471 οικοδομικά τετράγωνα |
| 251/A/1955-09-12 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 316/A/1955-11-14 | Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας, παρά το υπ' αριθ. 455 οικοδομικών τετραγώνων και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού |
| 316/A/1955-11-14 | Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας, παρά το υπ' αριθ. 455 οικοδομικών τετραγώνων και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού |
| 340/A/1955-12-22 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας κατά τα Ο.Τ. 450 και 451 |
| 37/A/1957-03-13 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας, εις τα υπ' αριθ. 413, 414, 444, 444α και 444β οικοδομικά τετράγωνα και τον υπ' αριθ. 444γ κοινόχρηστον χώρον |
| 10/A/1958-01-18 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 74/A/1958-05-15 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 88/A/1958-06-10 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας παρά το υπ' αριθ. 427 οικοδ. Τετράγωνα |
| 137/A/1958-09-04 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 119/A/1959-06-18 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 130/A/1959-06-30 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας εις τα υπ' αριθ. 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127 και 128 οικοδομικά τετράγωνα |
| 174/A/1959-08-24 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής |
| 6/Δ/1960-01-22 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) εις την περιοχήν «Άνω Περισσού», και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού |
| 70/Δ/1960-05-30 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 125/Δ/1960-08-31 | Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) εις την συνοικίαν «Μαυροκορδάτου» και των όρων και περιορισμών δομήσεων των οικοπέδου αυτού |
| 147/Δ/1960-10-21 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας |
| 155/Δ/1960-11-03 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας |
| 176/Δ/1960-12-12 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας |
| 180/Δ/1960-12-15 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας |
| 27/Δ/1961-03-06 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής |
| 36/Δ/1962-03-31 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας κατά τον υπ' αριθ. 311 κοινόχρηστον χώρον |
| 77/Δ/1962-06-27 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) κατά τα Ο.Τ. 361, 362, 363, 364 και 365 ως και εις τον προ του Ο.Τ. 365 κείμενον κοινόχρηστον χώρον |
| 71/Δ/1963-05-15 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |
| 47/Δ/1964-04-30 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας |
| 157/Δ/1964-10-15 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομουμένου σχεδίου Νέας Ιωνίας, περιοχή Καλογρέζης, μετά συγχρόνου επιβολής προκηπίου εις τίνα οικοπέδα αυτού |
| 199/Δ/1964-12-31 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας |
| 76/Δ/1965-05-12 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 4/Δ/1966-01-19 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας |

15/Δ/1966-01-31 Περί τροποποίησης των ρυμοτομικών σχεδίων Αθηνών και Ν. Ιωνίας
19/Δ/1966-02-10 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας
73/Δ/1966-05-09 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής)
117/Δ/1966-07-15 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας
157/Δ/1966-09-30 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας
43/Δ/1967-03-30 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής
158/Δ/1967-10-31 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής
17/Δ/1968-02-10 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας μετά συγχρόνου καταργήσεως και τροποποίησης του προκηπίου εις τινά οικοπέδα αυτού
77/Δ/1968-05-02 Περί τροποποίησης των ρυμοτομικών σχεδίων Νέας Ιωνίας και Ηρακλείου Αττικής μετά συγχρόνου επιβολής προκηπίου εις τινά οικοπέδα αυτών
82/Δ/1968-05-13 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
164/Δ/1968-09-07 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής
167/Δ/1968-09-11 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
208/Δ/1968-11-02 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής)
19/Δ/1969-01-28 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής
37/Δ/1969-02-17 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας Αττικής
145/Δ/1969-07-25 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
125/Δ/1970-06-29 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) μετά συγχρόνου επιβολής προκηπίου εις τινά οικοπέδα αυτού
164/Δ/1970-08-04 Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού
238/Δ/1970-10-16 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας μετά συγχρόνου επιβολής προκηπίου εις τινά οικοπέδα αυτού
298/Δ/1970-12-16 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
11/Δ/1971-01-21 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας
66/Δ/1971-03-26 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής)
127/Δ/1971-06-12 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν.Ιωνίας (Αττικής)
154/Δ/1971-07-12 Περί εγκρίσεως χώρου εις την εκτός του ρυμοτομικού σχεδίου Ν.Ιωνίας (Αττικής) περιοχήν διά την ανέγερσιν κτιρίου Προνοίας Κατάκοιτων Γερόντων
64/Δ/1972-03-17 Περί τροποποίησης και επεκτάσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Νέας Ιωνίας και Φιλοθέης (Αττικής)
158/Δ/1972-07-08 Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως εις τινά οικοπέδα αυτού, ως και τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής)
249/Δ/1972-10-04 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
21/Δ/1973-01-29 Περί εγκρίσεως χώρου εις την εκτός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχήν του δήμου Νέας Ιωνίας (Αττικής) προς ανέγερσιν Γυμνασίου
25/Δ/1973-01-31 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
58/Δ/1974-03-09 Περί εγκρίσεως θέσεως εις τας εκτός των εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων των δήμων Νέας Ιωνίας και Γαλατσίου περιοχάς δια την ανέγερσιν Σταδίου «Π.Α.Ο.»
194/Δ/1974-07-22 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής)
195/Δ/1975-09-09 Περί τροποποίησης των ρυμοτομικών σχεδίων Νέας Ιωνίας και Φιλοθέης (Αττικής) και τροποποίησης ενίων όρων και περιορισμών δομήσεως οικοπέδων τινών αυτών
279/Δ/1976-09-15 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) και ενίων όρων και περιορισμών δομήσεως ενίων οικοπέδων αυτού
299/Δ/1976-09-25 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
159/Δ/1977-05-20 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής)
260/Δ/1977-07-29 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής)
472/Δ/1977-11-19 Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) δια καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου

| | |
|------------------|--|
| 85/Δ/1978-03-02 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 279/Δ/1978-06-07 | Περί τροποποιήσεως ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 348/Δ/1978-07-12 | Περί αποχαρκτηρισμού και εγκρίσεως χώρου εις την εκτός του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) περιοχόν δια την ανέγερσιν κτιρίου Προνοίας Κατάκοιτων Γερόντων |
| 366/Δ/1978-07-22 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 368/Δ/1978-07-22 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 388/Δ/1978-07-31 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 526/Δ/1978-10-10 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας Αττικής |
| 601/Δ/1978-11-18 | Περί καταργήσεως προκηπίου εντός εγκριθέντος χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) |
| 82/Δ/1979-02-09 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 214/Δ/1979-04-10 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 243/Δ/1979-04-28 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 325/Δ/1979-06-13 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 403/Δ/1979-07-27 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 508/Δ/1979-09-24 | Περί αναθεωρήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 572/Δ/1979-10-16 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 582/Δ/1979-10-18 | Περί καταργήσεως προκηπίου και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως εγκριθέντος χώρου προς ανέγερσιν σχολείου εις περιοχόν του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 695/Δ/1979-12-03 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 255/Δ/1980-04-29 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου |
| 195/Δ/1981-04-09 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 394/Δ/1981-07-22 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 577/Δ/1981-10-14 | Περί επανεπιβολής απαλλοτριώσεως στο υπ' αριθ. 26 οικοδομικόν τετράγωνον του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 584/Δ/1981-10-16 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 282/Δ/1982-06-11 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 385/Δ/1982-08-09 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) για τον καθορισμό χώρου για την ανέγερση Βρεφονηπιακού Σταθμού |
| 196/Δ/1983-06-01 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) |
| 459/Δ/1984-08-22 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) με τον καθορισμό χώρου Εθνικού Παιδικού Σταθμού |
| 42/Δ/1985-02-21 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας για τη μετατροπή τμήματος του 263 Ο.Τ. σε χώρο για ανέγερση σχολείου |
| 86/Δ/1985-03-08 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας για τον αποχαρκτηρισμό τμήματος του 427B χώρου, από χώρο για ανέγερση κτιρίου Χωροφυλακής και μετατροπή του σε κοινόχρηστο χώρο - πλατεία |
| 86/Δ/1985-03-08 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας για τη μετατροπή τμήματος του Ο.Τ. 154 σε κοινόχρηστο χώρο |
| 175/Δ/1985-04-29 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) |
| 248/Δ/1985-05-29 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας στο Ο.Τ. 150 για τον χαρακτηρισμό χώρου για ανέγερση κτιρίου αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων |
| 687/Δ/1985-11-21 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας στον 427α κοινόχρηστο χώρο για την μετατροπή τμήματός του σε χώρο Παιδικού Σταθμού και έγκριση πεζόδρομου του υπόλοιπου χώρου παραμένοντος, ως πλατεία |

| | |
|-------------------|---|
| 688/Δ/1985-11-21 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας για τον χαρακτηρισμό τμήματος της πλατείας Τσαλδάρη σε χώρο αθλητικών εγκαταστάσεων και αποδυτηρίων |
| 433/Δ/1986-05-12 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας για το χαρακτηρισμό χώρου για ανέγερση Δημοτικού κτιρίου σε τμήμα του Ο.Τ. 113 του Νομ. Δ/τος Ανατ. Αττικής |
| 478/Δ/1986-05-30 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 356 για την μετατροπή τμήματός του σε κοινόχρηστο πράσινο του Δήμου Νέας Ιωνίας |
| 184/Δ/1987-03-11 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας στα 480 - 481 Ο.Τ. |
| 370/Δ/1987-04-30 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (Αττικής) |
| 865/Δ/1987-09-10 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας (ν. Αττικής) |
| 1013/Δ/1987-10-14 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Νέας Ιωνίας (ν. Αττικής) και τροποποίηση προκηπίου |
| 342/Δ/1988-05-06 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας για τον χαρακτηρισμό τμήματος της οδού Μέτρων ως πεζόδρομο |
| 730/Δ/1988-10-13 | Έγκριση πολεοδομικής μελέτης περιοχής Ανθρακωρυχεία των δήμων Νέας Ιωνίας και Ηρακλείου (Ν. Αττικής) |
| 809/Δ/1988-11-14 | Τροποποίηση Ρ.Σ. Νέας Ιωνίας στο Ο.Τ. 128 (οδός Δέρκων) για το χαρακτηρισμό χώρου πρασίνου |
| 892/Δ/1988-12-20 | Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Νέας Ιωνίας στο Ο.Τ. 463 για τον χαρακτηρισμό τμήματός του ως άνω χώρου Σχολείου (Νηπιαγωγείου) |
| 493/Δ/1989-08-09 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας στο Ο.Τ. 111 για μετατόπιση της Ο. και Ρ. γραμμής στη συμβολή των οδών Αλατσάτων και Ανατολής |
| 548/Δ/1989-09-01 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου στα Ο.Τ. 249, 251, 246, του Δήμου Νέας Ιωνίας |
| 600/Δ/1989-10-02 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Ιωνίας (Ν. Αττικής) |
| 671/Δ/1989-10-26 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας για τον χαρακτηρισμό τμημάτων των Ο.Τ. 357B, 435A και 538 ως κοινοχρήστων για την δημιουργία παιδικών χαρών |
| 750/Δ/1989-12-29 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 449 του Δήμου Νέας Ιωνίας για χαρακτηρισμό τμήματός του σε χώρο παιδικής χαράς |
| 763/Δ/1989-12-29 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου με τον χαρακτηρισμό χώρων οικοπέδων στα 469 και 470 σαν χώρων πρασίνου στο Δήμο Ν. Ιωνίας (οδός Δελμησσού) |
| 125/Δ/1990-03-15 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας στο ΟΤ 111 για τον χαρακτηρισμό της οδού Άλυσος ως πεζόδρομο |
| 161/Δ/1990-03-27 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας για τον αποχαρακτηρισμό χώρου ιδιοκτησίας Γ. και Χ. Γεωργιάδη στο Ο.Τ. 463 από σχολικό σε οικοδομήσιμο |
| 176/Δ/1990-04-06 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας για χαρακτηρισμό ως πεζόδρομο της οδού μεταξύ πλατ. Αναπήρων και του Ο.Τ. 220 |
| 274/Δ/1990-05-14 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Νέας Ιωνίας στο Ο.Τ. 426 για χαρακτηρισμό της οδού Προμάχου ως πεζοδρόμου |
| 338/Δ/1990-07-05 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου με τον χαρακτηρισμό του χώρου στο Ο.Τ.193 του Δήμου Νέας Ιωνίας σαν σχολικού |
| 567/Δ/1990-10-16 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας στο Ο.Τ. 83 |
| 637/Δ/1990-11-15 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας για τον χαρακτηρισμό κοινοχρήστου χώρου μεταξύ των Ο.Τ. 452 - 453 - 457 - 458 - 465 σαν χώρο πρασίνου , πεζοδρόμου και τμήμα δρόμου |
| 452/Δ/1991-07-16 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας με το χαρακτηρισμό αναψυκτηρίου με στοιχεία ΑΒΓΑ στο χώρο Αθλοπαιδιών |
| 454/Δ/1991-07-16 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Ιωνίας στο Ο.Τ. 357 με χαρακτηρισμό τμήματος σαν χώρου πρασίνου και πεζοδρόμου πλάτους 3.00 μ |
| 536/Δ/1991-08-05 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 179 του Δήμου Ν. Ιωνίας με τον χαρακτηρισμό χώρου σαν χώρο παιδικού σταθμού |
| 897/Δ/1991-12-09 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας Αττικής στο Ο.Τ. 81 για μετατόπιση των οικοδομικών γραμμών προς την πλευρά του ρέμματος |
| 427/Δ/1992-05-08 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Ιωνίας με τον χαρακτηρισμό της οδού Σαφραμπόλεως ως πεζόδρομο |

| | |
|--------------------|--|
| 636/Δ/1992-07-07 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας Αττικής για την διάσπαση του Ο.Τ. Γ404α της περιοχής σε δύο Ο.Τ. (Γ404α και Γ404β) με την έγκριση οδού και τον χαρακτηρισμό της ως πεζοδρόμου |
| 918/Δ/1992-09-09 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας Αττικής στο Ο.Τ. 80 |
| 562/Δ/1993-05-21 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Ιωνίας (Ν. Αττικής) και όρων και περιορισμών δόμησης χώρου Νοσοκομείου |
| 895/Δ/1993-08-09 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας Αττικής στο Ο.Τ. 316 |
| 1012/Δ/1993-08-26 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας Αττικής για μετατόπιση οικοδομικής γραμμής στο Ο.Τ. 449 |
| 1493/Δ/1993-12-22 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Ιωνίας Αττικής έναντι των Ο.Τ. 44 και 45 για άρση ασυμφωνίας υφιστάμενης κατάστασης |
| 940/Δ/1995-11-10 | Άρση απαλλοτρίωσης με τροποποίηση Ρ.Σ. Ν. Ιωνίας για αποχαρακτηρισμό χώρου σχολείου και πρασίνου και καθορισμό του σαν Ο.Τ. 417α |
| 662/Δ/1995-12-06 | Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Νέας Ιωνίας (Ν. Αττικής) |
| 640/Δ/1996-06-18 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας στο Ο.Τ. 425 για το χαρακτηρισμό χώρου για ανέγερση σχολείων |
| 1096/Δ/1996-09-17 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Νέας Ιωνίας (Ν. Αττικής) και τροποποίηση προκηπίου |
| 1284/Δ/1996-11-04 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου στα Ο.Τ. 468 - 468α του Δήμου Νέας Ιωνίας Αττικής |
| 579/Δ/1997-07-07 | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιωνίας στα ΟΤ 590α και 591α για τον χαρακτηρισμό χώρων νηπιαγωγείου και παιδικής χαράς και πεζοδρόμου |
| 537/Δ/1998-07-24 | Τροποποίηση εγκεκριμένου Ρ.Σ. στα Ο.Τ. 140β του Δήμου Νέας Ιωνίας και 81 του Δήμου Ηρακλείου Αττικής (άρση ασυμφωνίας) |
| 612/Δ/1998-08-19 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στο τμήμα του Ο.Τ. 466 του Δήμου Ν. Ιωνίας Αττικής και χαρακτηρισμός του ως χώρου ανέγερσης Νηπιαγωγείου |
| 806/Δ/2002-09-19 | Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης για την αισθητική αναβάθμιση των σταθμών Μοσχάτου, Καλλιθέας, Πετραλώνων, Πευκακίων και Ν. Ιωνίας της ΗΣΑΠ Α.Ε. |
| 155/Δ/2003-02-26 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Ιωνίας Νομαρχίας Αθηνών στο Ο.Τ. 287-288 για την κατάργηση κοινοχρήστου διαδρόμου και την ανάλογη υποχώρηση της οικοδομικής γραμμής στο πρόσωπο των οικοπέδων επί της οδού Σαφραμπόλεως |
| 1151/Δ/2003-10-27 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Νέας Ιωνίας (Ν. Αττικής), επιβολή προκηπίου και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης |
| 308/Δ/2004-04-16 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Ιωνίας για τον χαρακτηρισμό κοινόχρηστων δρόμων εντός του ΟΤ 168 ως πεζοδρόμων |
| 371/Δ/2005-04-07 | Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ένταξης τμήματος περιοχής «Ανθρακωρυχείων» του Δήμου Ν. Ιωνίας Νομού Αττικής |
| 185/ΑΑΠ/2007-05-10 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Ιωνίας για άρση και επανεπιβολή απαλλοτρίωσης σε τμήμα του Ο.Τ. 357 και τον επαναχαρακτηρισμό του σε χώρο πρασίνου και πεζοδρόμου |
| 6/ΑΑΠ/2009-01-19 | Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Ιωνίας στο ΟΤ 425 με χαρακτηρισμό τμήματος αυτού ως χώρου σχολείων Α' βάθμιας και Β' βάθμιας εκπαίδευσης |
| 61/ΑΑΠ/2009-02-13 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Ιωνίας (Νομός Αττικής) και επιβολή προκηπίου |
| 456/ΑΑΠ/2009-09-21 | Άρση απαλλοτρίωσης με τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 470 του Δήμου Νέας Ιωνίας Αττικής σε συμμόρφωση προς την 6130/2007 απόφαση του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών |
| 519/ΑΑΠ/2009-10-02 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Ιωνίας (Ν. Αττικής) στο Ο.Τ. 128 με άρση απαλλοτρίωσης |
| 301/ΑΑΠ/2010-07-27 | Άρση και επανεπιβολή απαλλοτρίωσης με τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στον ΚΧ179Α του Δήμου Νέας Ιωνίας Αττικής |



| Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
|---|----------------------|---|
| 1 | Κατηγορία | ΤΟΠΙΚΟΣ |
| 2 | Τίτλος | 4.1.3.5 Σχέδιο Δράσης Ενεργειακής Απόδοσης (ΣΔΕΑ) κτιρίων Δήμου Νέας Ιωνίας |
| 3 | Αντικείμενο | Συμβουλευτική υπηρεσία υποστήριξης και κατάρτισης στην ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος των ΟΤΑ |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2021 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | - |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 8 | ΦΕΚ | |
| Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ | | |
| <p>Ο σκοπός του ΣΔΕΑ είναι να καταγράψει τις κτιριακές υποδομές των ΟΤΑ και κυρίως να αποτυπώσει τις πραγματικές ενεργειακές ανάγκες των κτιρίων και στη συνέχεια να προτείνει συγκεκριμένες δράσεις για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των ενεργοβόρων κτιρίων των ΟΤΑ.</p> <p>Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω, γίνεται αντιληπτό ότι το ΣΔΕΑ αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος των ΟΤΑ, καθώς αφενός αποτελεί έναν στρατηγικό σχεδιασμό των ΟΤΑ στον</p> | | |

τομέα της ενεργειακής αναβάθμισης και αφετέρου είναι απαραίτητο για την χρηματοδότηση και υλοποίηση σχετικών προτάσεων και έργων, στο πλαίσιο εθνικών και συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Η παρούσα μελέτη λαμβάνεται υπόψη ως προς την καταγραφή των σημαντικών κτιρίων του Δήμου που πρέπει να ληφθούν υπόψη στη διαδικασία αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης και ανάδειξης των διαδρομών προσβασιμότητας. |
|---|-----------------------|---|

Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

| | | |
|---|----------------------|--|
| 1 | Κατηγορία | ΤΟΠΙΚΟΣ |
| 2 | Τίτλος | 4.1.3.6 Αστική ανάπλαση στην περιοχή της αγοράς του Δήμου Νέας Ιωνίας |
| 3 | Αντικείμενο | Έργο αστικής ανάπλασης |
| 4 | Έτος εκπόνησης | 2024 |
| 5 | Περιοχή Εφαρμογής | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 6 | Επίπεδο Θεσμοθέτησης | - |
| 7 | Επισπεύδον Φορέας | Δήμος Νέας Ιωνίας |
| 8 | ΦΕΚ | |

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το φυσικό αντικείμενο της Πράξης αφορά στην Αστική Ανάπλαση της περιοχής της Αγοράς του Δήμου Νέας Ιωνίας και ειδικότερα στην περιοχή μεταξύ των γραμμών του ΗΣΑΠ και την οδό Ηρακλείου από Εθν. Αντιστάσεως έως Ελευθέρου Βενιζέλου καθώς και τη δημιουργία Μόνιμης Ψηφιακής Έκθεσης Ιωνικού Πολιτισμού, μέσα από τη διαμόρφωση, ανακαίνιση και αναβάθμιση δημοτικού κτιρίου οδού Πάρσης, με στόχο την προβολή του πολιτιστικού αποθέματος του Δήμου.

Ειδικότερα, η Πράξη αποτελείται από τα ακόλουθα Υποέργα:

- 1) Υποέργο 1: Ορίμανση Μελετών Έργου Αστικής Ανάπλασης Περιοχής Αγοράς του Δήμου Νέας Ιωνίας.
- 2) Υποέργο 2: Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για την σύνταξη και προετοιμασία φακέλου αίτησης χρηματοδότησης του Δήμου Νέας Ιωνίας στο πλαίσιο του Προγράμματος "Αντώνης Τρίτσης" Πρόσκληση ΑΤ06.
- 3) Υποέργο 3: Διαμόρφωση – ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικού κτιρίου οδού Πάρσης.
- 4) Υποέργο 4: Ορίμανση μελετών για το «ΨΗΦΙΑΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΩΝΙΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑΣ»

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του επερχόμενου Έργου Αστικής Ανάπλασης αφορούν έκταση συνολικά περίπου 22 στρεμμάτων με σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής της αγοράς έτσι ώστε να καταστήσουν το περπάτημα και το ποδήλατο περισσότερο προσιτά στους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Ειδικότερα, το επερχόμενο Έργο Αστικής Ανάπλασης περιλαμβάνει παρεμβάσεις βασισμένες στις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού:

- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας, μέσω μείωσης της ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων (οφιοειδείς διατάξεις, ανασχεδιασμός των διασταυρώσεων, κατάλληλη σήμανση, υπερύψωση τμημάτων), και περιορισμού κίνησης αυτοκινήτου σε τροχιές.
- Διεύρυνση χώρου πεζής μετακίνησης και ποδηλάτου.
- Προσαρμογές δικτύων ΟΚΩ σε όλο το μήκος των παρεμβάσεων, ήτοι προσαρμογή υφιστάμενου αγωγού και φρεατίων ομβρίων και υπογειοποίηση των καλωδίων ηλεκτρισμού και τηλεφωνίας.
- Αναβάθμιση του χώρου του ΟΤ 103^α και διαμόρφωσή του με στόχο την φιλοξενία χρήσεων αναψυχής σε συνδυασμό με το υφιστάμενο αναψυκτήριο το οποίο επί του παρόντος δεν λειτουργεί. Στο κτήριο προτείνεται να στεγασθούν χώροι εκθέσεων και αναψυκτηρίου.
- Αναβάθμιση φωτισμού και αντικατάσταση υφιστάμενων φωτιστικών σωμάτων.
- Διεύρυνση των χώρων φύτευσης και πρασίνου.
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κολωνάκια, σχάρες, βυθιζόμενοι κάδοι συλλογής απορριμμάτων σε διακριτά ρεύματα κλπ).

Παράλληλα, Το Ψηφιακό Μουσείο Ιωνικού Πολιτισμού και Ιστορίας θα λειτουργεί σε ιδιόκτητο κτίριο , 250 μ2 του Δήμου Νέας Ιωνίας στο κέντρο της πόλης (επί της οδού Πάρσης) ως ένα νέο πρότυπο ψηφιακό, εκπαιδευτικό, διαδραστικό και πολυμεσικό Μουσείο της σύγχρονης εποχής.
 Το παρόν εντάσσεται στο Πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης» - Πρόσκληση ΑΤ06 με προϋπολογισμό 1.133.160,00 €.
 Βρίσκεται στο στάδιο σύνταξης τευχών δημοπράτησης μελετών.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

| | | |
|----------|------------------------------|---|
| 1 | Σχόλια / Παρατηρήσεις | Η παρούσα μελέτη λαμβάνεται υπόψη καθώς με την υλοποίηση του έργου η υπό μελέτη περιοχή αναμένεται αν πληροί τα κριτήρια προσβασιμότητας. |
|----------|------------------------------|---|

5. Καταγραφή και αποτίμηση πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης

5.1 Εισαγωγή

Η Νέα Ιωνία μπορεί να θεωρηθεί ότι ιδρύθηκε στις 27 Ιουνίου 1923, όταν ο Νικόλαος Πλαστήρας εγκαινίασε στην τότε περιοχή «Ποδαράδες» τον συνοικισμό για τους πρόσφυγες από τη Σπάρτη της Πισιδίας, οι οποίοι είχαν έρθει στην Ελλάδα μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή του 1922 και την ανταλλαγή πληθυσμών του 1923. Ο συνοικισμός ονομάστηκε αρχικά Νέα Πισιδία, αλλά η ονομασία δεν επικράτησε, καθώς προστέθηκαν σύντομα πρόσφυγες από την Ινέπολη, την Κασταμονή, τη Σαφράμπολη, τη Νεάπολη, την Καππαδοκία, την Αλάγια και την Αττάλεια της Παμφυλίας και ακόμη από τη Σμύρνη και τα περίχωρά της, τα Βουρλά, το Αϊβαλί, τα Θυάτεια και άλλες πολιτείες της Ιωνίας. Έτσι, πήρε την ονομασία «Νέα Ιωνία».

Ο σημερινός Δήμος, συνορεύει βόρεια με το Ηράκλειο Αττικής, νότια με το Γαλάτσι, δυτικά με τις προσφυγικές συνοικίες της Νέας Φιλαδέλφειας και της Νέας Χαλκηδόνας και ανατολικά με το Μαρούσι. Αποτελείται από 13 συνοικίες - γειτονίες: Νέα Ιωνία (κέντρο), Περισσός, Ινέπολη, Πευκάκια, Σαφράμπολη, Νεάπολη, Ελευθερούπολη, Αλσούπολη, Καλογρέζα, Λαζάρου (ΒΔ του κέντρου), Ανθρακωρυχεία, Ειρήνη, Ομορφοκλησιά και Παλαιολόγου. Η σημερινή πόλη είναι προσβάσιμη με το Μετρό στους σταθμούς Νέα Ιωνία, Πευκάκια και Περισσός και οδικώς από την Εθνική Οδό Αθηνών Λαμίας και τη Λεωφόρο Ηρακλείου. Με την εφαρμογή της διοικητικής διαίρεσης «Καλλικράτης» το 2011, ουδεμία μεταβολή επήλθε στο δήμο.

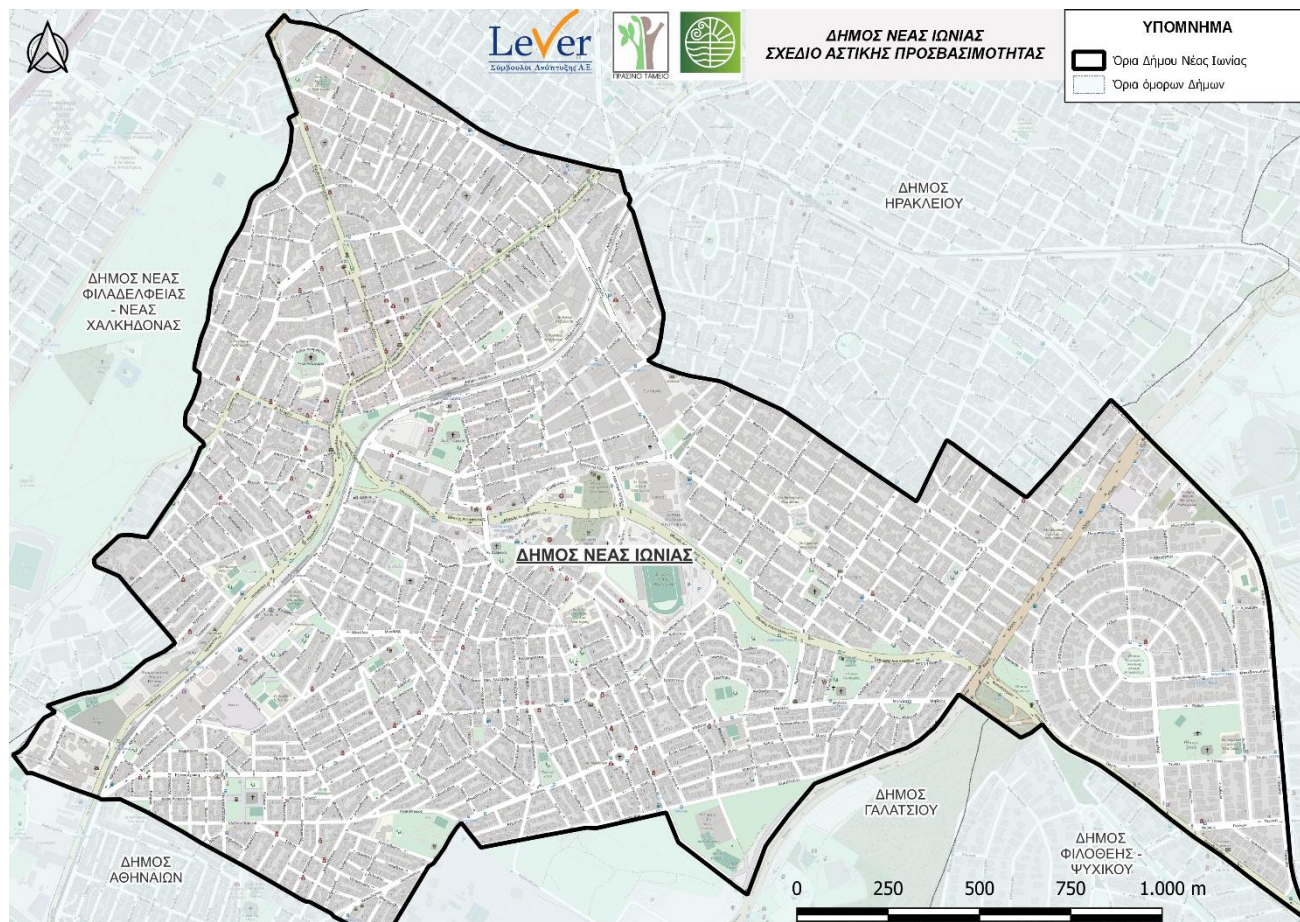
Η Νέα Ιωνία φημίζεται για την παραγωγική της παράδοση, με σημαντικές ελληνικές βιοτεχνίες και παραγωγικούς χώρους να διασώζονται μέχρι και σήμερα, μαζί με ένα δραστήριο εμπορικό κέντρο στο οποίο αναπτύσσεται η μικρομεσαία επιχειρηματικότητα. Η πόλη της Νέας Ιωνίας έχει εξελιχθεί σήμερα σε ένα υπερτοπικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής στους τομείς των κεντρικών υπηρεσιών, της διοίκησης και του εμπορίου. Στον Δήμο λειτουργούν αρκετές περιφερειακές υπηρεσίες υπουργείων και δημόσιων οργανισμών, ένα Γενικό Νοσοκομείο (Αγία Όλγα), πολλά υποκαταστήματα τραπεζών, καθώς και γραφεία μεγάλων εταιρειών και οργανισμών.

Το εμπόριο υπερτοπικής σημασίας αναπτύχθηκε στο παρελθόν με εξαιρετικά γρήγορους ρυθμούς κατά μήκος του «παραδοσιακού» εμπορικού άξονα της λεωφόρου Ηρακλείου και μετέπειτα κατά μήκος της οδού Ιφιγένειας (όρια με τον Δήμο Ηρακλείου), της οδού Αλέκου Παναγούλη – Κασταμονής, καθώς και στους χώρους των ΒΙΟ.ΠΑ. Περισσού και Ελευθερούπολης. Οι πιο πρόσφατες αυτές εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται από μεγάλο μέγεθος και αφορούν κυρίως σε μονάδες γνωστών αλυσίδων διατροφής, εμπορίας ηλεκτρικών ειδών και ένδυσης.

Παρόλα αυτά, αυτές οι τάσεις εγκατάστασης μεγάλων μονάδων εμπορίας υπερτοπικής εμβέλειας έχουν επιφέρει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις όπως το κυκλοφοριακό, η εκτεταμένη εγκατάλειψη των βιομηχανικών και οικιστικών κτιρίων, η πυκνή δόμηση, η ανεργία και η έλλειψη πράσινου και ελεύθερων χώρων, ικανού μεγέθους για τα πληθυσμιακά δεδομένα της πόλης.

Κατά συνέπεια, η λειτουργία του Δήμου ως υπερτοπικό κέντρο διοικητικού χαρακτήρα υπηρεσιών και, κυρίως, εμπορίου, επιβαρύνει σημαντικά τον αστικό ιστό με έντονη κυκλοφορία και ιδιαίτερα αυξημένες ανάγκες στάθμευσης. Η επιβάρυνση αυτή, σε συνδυασμό με τις διαμπερείς ροές, καθιστούν το πρόβλημα

της κυκλοφορίας και στάθμευσης, δύο από τα σημαντικότερα πολεοδομικά προβλήματα του Δήμου Νέας Ιωνίας, με άμεσες συνέπειες στην πεζή μετακίνηση που αφορά το παρόν Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.



Εικόνα 5-1: Όρια Δήμου Νέας Ιωνίας και όμοροι δήμοι

5.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

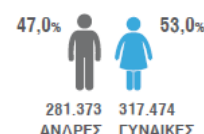
Ο πληθυσμός της Νέας Ιωνίας παρουσίασε ραγδαία αύξηση, της τάξης του 96,50%, κατά την περίοδο 1928 - 1940. Η αυξητική πορεία συνεχίστηκε με σχετικά μεγάλους ρυθμούς και τις δύο επόμενες δεκαετίες (1940 - 1951 και 1951 - 1961) με ποσοστά που άγγιξαν το 21,80% και το 42,40% αντίστοιχα. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στην έντονη εσωτερική μετανάστευση, δηλαδή στην αθρόα εισροή ανθρώπων που κατοικούσαν σε αγροτικές ή κτηνοτροφικές περιοχές της Ελλάδας στα μεγάλα αστικά κέντρα και ιδίως στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, προς αναζήτηση εργασίας και καλύτερων συνθηκών διαβίωσης εν γένει.

Από το 1960 και μετά, ο ρυθμός αύξησης φθίνει έντονα και συστηματικά για να φθάσει τη δεκαετία του 1980 στο 2,4%, ενώ την περίοδο 1991 - 2001 ο πληθυσμός αυξάνεται και πάλι έως και 9%, με την αύξηση αυτή να αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην εισροή οικονομικών μεταναστών. Τέλος, στην περίοδο 2001 - 2011 παρατηρείται ότι ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού είναι για πρώτη φορά αρνητικός, με ποσοστό -3,42%, κάτι το οποίο επιβεβαιώθηκε και με την τελευταία απογραφή του 2021.

Πίνακας 5-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Νέας Ιωνίας (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

| Έτος | 1928 | 1940 | 1951 | 1961 | 1971 | 1981 | 1991 | 2001 | 2011 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Πληθυσμός | 14135 | 27775 | 33821 | 48149 | 54906 | 59202 | 60635 | 66017 | 66050 |

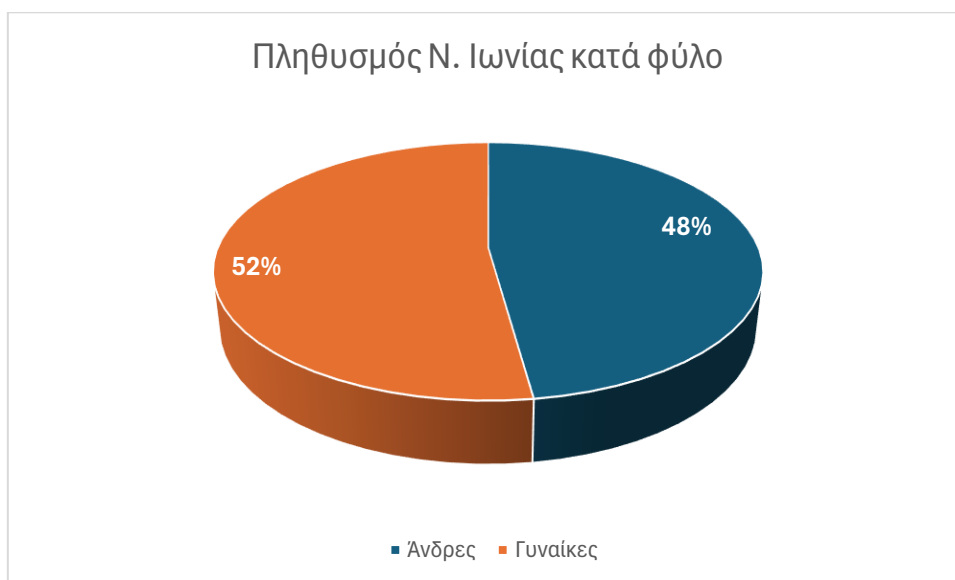
Σήμερα, ο Δήμος Νέας Ιωνίας είναι ένας αμιγώς αστικός δήμος στον Βόρειο Τομέα της περιφέρειας Αττικής. Καταλαμβάνει έκταση 4,4 τετρ. χιλιομέτρων, έχει πληθυσμό 64.107 κατοίκους (απογραφή 2021) και υψόμετρο κέντρου 130 μέτρων. Συγκριτικά με την απογραφή του 2011, το 2021 παρουσίασε μικρή μείωση πληθυσμού κατά 4,5%. Από το σύνολο του πληθυσμού που απογράφηκε το 2021, οι 30.647 είναι άντρες και οι 34.629 γυναίκες.



Περιφερειακή Ενότητα Βορείου Τομέα Αθηνών

| Δήμος | Πληθυσμός | | Άνδρες | | Γυναίκες | |
|---------------------|-----------|---------------|--------|--------|----------|--------|
| | 2011 | 2021 | 2011 | 2021 | 2011 | 2021 |
| ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ | 72.333 | 70.519 | 33.738 | 32.852 | 38.595 | 37.667 |
| ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ | 59.704 | 62.157 | 27.822 | 29.007 | 31.882 | 33.150 |
| ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ | 30.741 | 32.422 | 14.605 | 15.380 | 16.136 | 17.042 |
| ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | 49.642 | 50.495 | 23.770 | 23.946 | 25.872 | 26.549 |
| ΚΗΦΙΣΙΑΣ | 71.259 | 72.860 | 33.389 | 34.401 | 37.870 | 38.459 |
| ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ - ΠΕΥΚΗΣ | 31.153 | 30.996 | 14.897 | 14.681 | 16.256 | 16.315 |
| ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ | 29.891 | 30.170 | 14.599 | 14.500 | 15.292 | 15.670 |
| ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ | 67.134 | 64.107 | 32.505 | 30.647 | 34.629 | 33.460 |
| ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ | 44.539 | 45.164 | 20.278 | 20.619 | 24.261 | 24.545 |
| ΠΕΝΤΕΛΗΣ | 34.934 | 35.439 | 16.868 | 16.983 | 18.066 | 18.456 |
| ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ | 26.968 | 27.400 | 11.946 | 12.393 | 15.022 | 15.007 |
| ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ | 74.192 | 77.118 | 34.743 | 35.964 | 39.449 | 41.154 |

Εικόνα 5-2: Συγκριτικός πίνακας απογραφής πληθυσμού 2021 και 2011 για την Π.Ε. Βόρειου Τομέα Αθηνών (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 5-1: Πληθυσμός Δήμου Ν. Ιωνίας κατά φύλο, απογραφή πληθυσμού 2021 (πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου Νέας Ιωνίας (15.185,25 κάτοικοι ανά Km²) είναι κατά πολύ μεγαλύτερη συγκριτικά με αυτές της Π.Ε. Βορείου Τομέα Αθηνών (4.269,28 κάτοικοι ανά Km²), της Περιφέρειας Αττικής (1.005,37 κάτοικοι ανά Km²), αλλά και της χώρας (81,91 κάτοικοι ανά Km²), καταδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο το πόσο έντονα πυκνοκατοικημένος είναι ο υπό μελέτη Δήμος.

Δημιουργούνται έντονοι οικιστικοί πυρήνες στο εσωτερικό των περιοχών που ορίζονται από τους μεγάλους οδικούς άξονες. Πιο συγκεκριμένα, με μια πρώτη ματιά παρατηρούνται τρεις βασικοί πυρήνες, οι οποίοι εντοπίζονται στο κέντρο του Δήμου και στο δυτικό του τμήμα:

Ο πρώτος εντοπίζεται βορειοδυτικά της συμβολής των οδών Λ. Εθνικής Αντιστάσεως και Κύμης και μέχρι την οδό Πέραν, ενώ αξίζει να αναφερθεί ότι αυτή η οικιστική συγκέντρωση σχηματίζεται γραμμικά, παράλληλα των οδών Δημητρίου Ανδρέα και Βυζαντίου όπου χωροθετούνται κυρίως κεντρικές λειτουργίες ή εμπορικές χρήσεις.

Μεγάλη πληθυσμιακή συγκέντρωση παρατηρείται και στην νότια πλευρά της Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (μεταξύ των οδών Βεΐκου και της Χρυσουπόλεως-Βυζαντινών Αυτοκρατόρων), περιοχή όπου εντοπίζονται η πλειοψηφία χρήσεων γης που λειτουργούν ως πόλοι έλξης για τους κατοίκους όπως είναι ο αθλητισμός, η εκπαίδευση, οι χώροι πρασίνου αλλά και οι κεντρικές λειτουργίες ή εμπόριο. Στην περιοχή αυτή, μάλιστα, φαίνεται να σχηματίζονται επιμέρους γειτονιές με εντονότερη ή μικρότερη πληθυσμιακή συγκέντρωση, οι οποίες οριοθετούνται κυρίως από βασικές οδικές αρτηρίες (συλλεκτήριες οδούς).

Αναφορικά με τον τελευταίο μεγαλύτερο οικιστικό πυρήνα, αυτός σχηματίζεται στο νότιο τμήμα της περιοχής, μεταξύ της Λ. Ηρακλείου και του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας. Αξίζει να σημειωθεί ότι εντονότερη συγκέντρωση παρατηρείται νότια της οδού Ελ Αλαμίν αλλά και μεταξύ της Οδού Σμύρνης και του Άλσους. Επιπλέον, στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής όπου χωροθετούνται οι περισσότερες κεντρικές/εμπορικές λειτουργίες, σημειώνονται χαμηλότερα ποσοστά πληθυσμιακής κατοίκησης. Τέλος, ιδιαίτερη εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι εντός της ζώνης επιρροής του ηλεκτρικού δεν συγκεντρώνονται ιδιαίτερα υψηλά

επίπεδα πληθυσμιακής κατοίκησης, κάτι το οποίο αιτιολογείται από τον κυρίως εμπορικό και βιοτεχνικό χαρακτήρα της περιοχής.

5.3 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

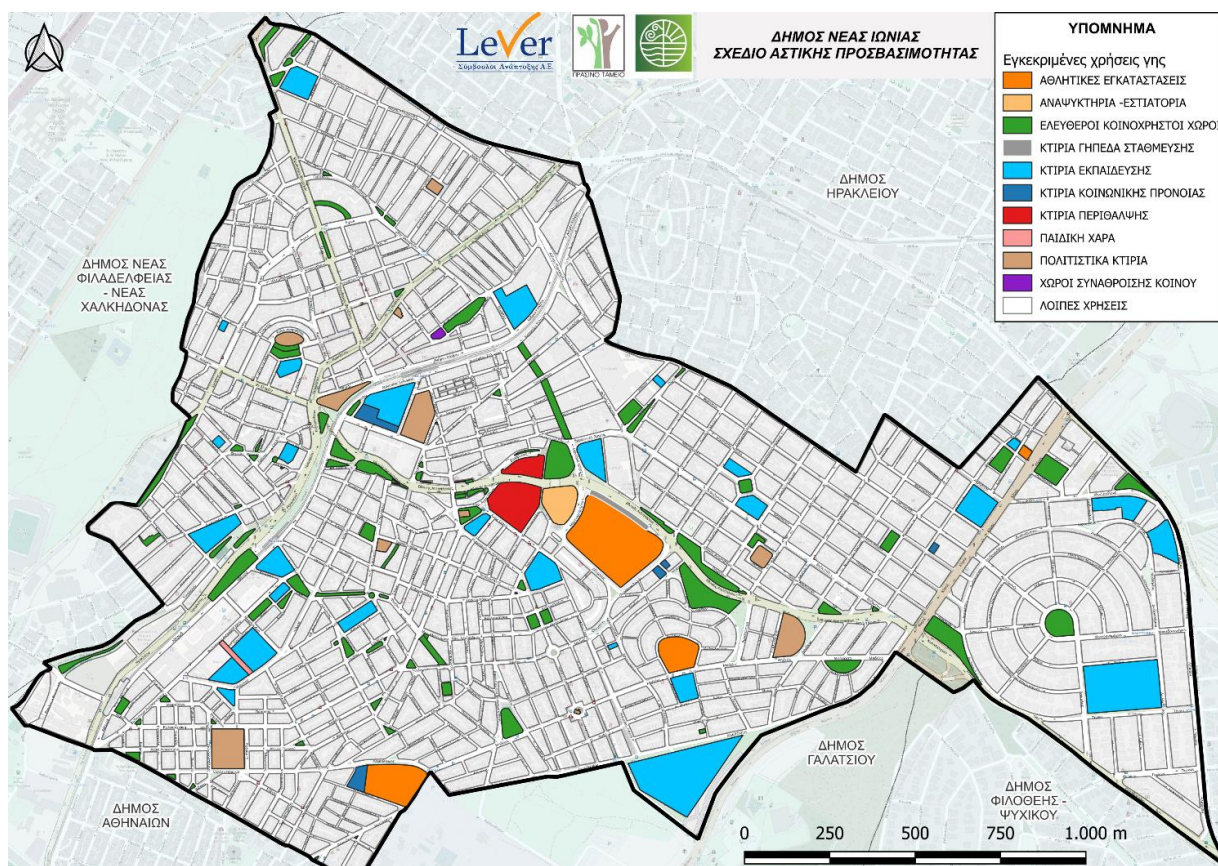
Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της Περιοχής Παρέμβασης μπορούν να διακριθούν σε αυτά όπως καθορίζονται από το θεσμικό πλαίσιο (θεσμοθετημένες χρήσεις γης και λοιπά πολεοδομικά χαρακτηριστικά όπως συντελεστές δόμησης, κάλυψη, ρυμοτομία) και σε αυτά όπως τελικά αναπτύχθηκαν από τον ανθρώπινο παράγοντα στο πλαίσιο της ανάπτυξης της σύγχρονης πόλης της Νέας Ιωνίας. Τα τελευταία αφορούν τις υφιστάμενες χρήσεις γης, τα σημεία ενδιαφέροντος και την κάλυψη χρήσεων γης, όπως προκύπτει από άλλες μελέτες (π.χ. ΣΒΑΚ), πρωτογενή δεδομένα και αυτοψίες.

5.3.1 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης: Ε.Ρ.Σ. και Γ.Π.Σ.

Το πρώτο Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο για την πόλη της Νέας Ιωνίας εγκρίθηκε το 1949 (ΦΕΚ 177^Α/1949) για τη δημιουργία οικοδομήσιμου και κοινοχρήστου χώρου προς ανέγερση μορφωτικού κτιρίου της Εργατικής Εστίας. Τις επόμενες δεκαετίες ακολούθησαν πολλές επεκτάσεις και τροποποιήσεις του ρυμοτομικού σχεδίου, έως ότου διαμορφώθηκε ο σύγχρονος πολεοδομικός αστικός ιστός του Δήμου, με την κατάλληλη ρυμοτομία και τον χαρακτηρισμό των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (βλ. παρ. 4.1.3.4).

Οι εγκεκριμένες χρήσεις γης του Δήμου Νέας Ιωνίας, όπως διαμορφώθηκαν από το Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο του Δήμου, φαίνονται στον παρακάτω χάρτη και περιλαμβάνουν:

- Αθλητικές εγκαταστάσεις όπως το Δημοτικό Στάδιο Νέας Ιωνίας και χώροι αθλητισμού στις πλατείες Παναγή Τσαλδάρη και Παλαιολόγου
- Αναψυκτήρια – εστιατόρια όπως η Δεξαμενή
- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι
- Γήπεδο στάθμευσης όπως ο χώρος όπισθεν του Δημοτικού Σταδίου
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια περίθαλψης με σημαντικότερο το Νοσοκομείο «Αγία Όλγα»
- Παιδικές χαρές
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένη χώροι πολιτισμού
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Χώροι γενικής κατοικίας



Εικόνα 5-3: Εγκεκριμένες χρήσεις γης στον Δήμο Νέας Ιωνίας (πηγή δεδομένων: ΕΣΕΚΚ Δήμου Ν. Ιωνίας)

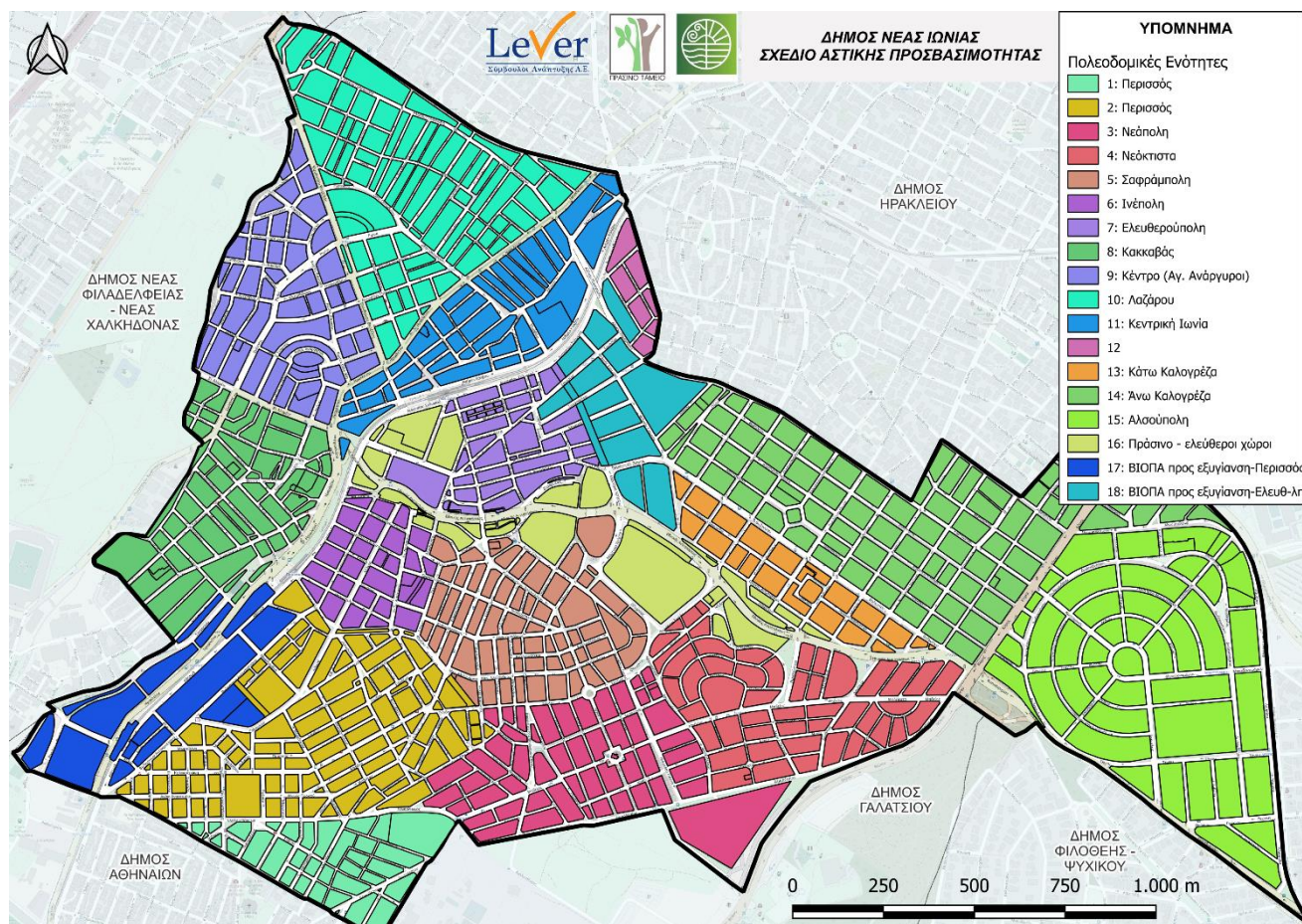
Παράλληλα, με την έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου το 1995 (ΦΕΚ 662Δ'/1995) αποφασίστηκε η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό της τάξεως 58.535 κατοίκων (βλ. παρ. 4.1.3.1). Μεταξύ άλλων, δημιουργήθηκαν 16 πολεοδομικές ενότητες και τρεις ζώνες χρήσεων πλην κατοικίας και καθορίστηκε η μέση πυκνότητα και ο μέσος συντελεστής δόμησης.

Πίνακας 5-2: Πυκνότητα και μέσος Σ.Δ. Πολεοδομικών Ενοτήτων Δήμου Νέας Ιωνίας κατά ΓΠΣ

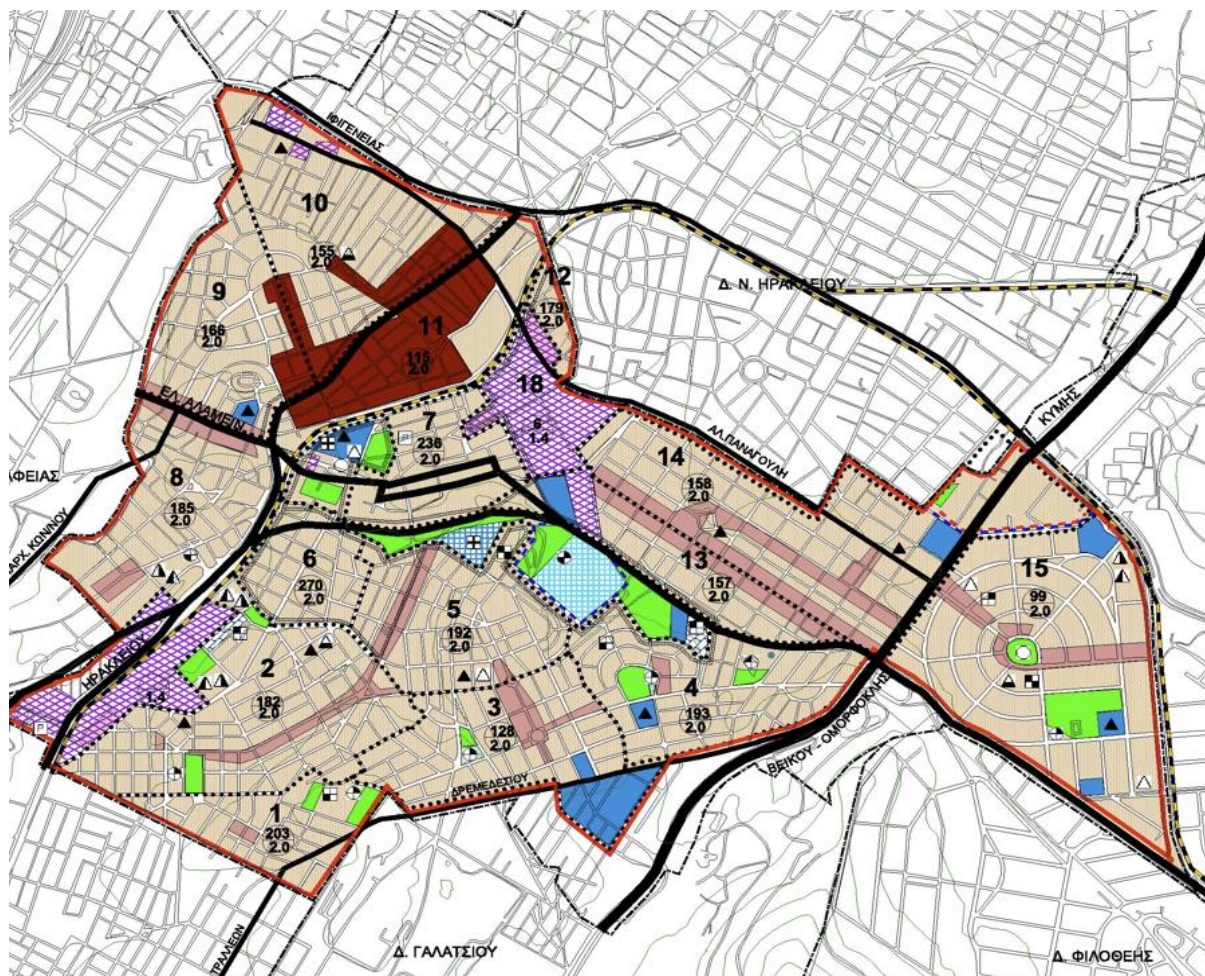
| Πολεοδομική Ενότητα | Πυκνότητα (κάτ./Ha) | Μέσος Σ.Δ. |
|------------------------|---------------------|------------|
| Περισσός | 203 | 2 |
| Περισσός | 182 | 2 |
| Νεάπολη | 128 | 2 |
| Νεόκτιστα | 193 | 2 |
| Σαφράμπαλη | 192 | 2 |
| | 270 | 2 |
| Ελευθερούπολη | 236 | 2 |
| Κακκαβάς | 185 | 2 |
| Κέντρο (Αγ. Ανάργυροι) | 166 | 2 |
| Λαζάρου | 155 | 2 |
| Κεντρική Ιωνία | 115 | 2 |
| | 179 | 2 |
| Κ. Καλογρέζα | 157 | 2 |
| Άνω Καλογρέζα | 158 | 2 |
| Αλσούπολη | 99 | 1 |

Ζώνες άλλης χρήσης πλην κατοικίας

| | | |
|---|----|---|
| Πράσινου – ελεύθερων χώρων εκπαίδευσης-πρόνοιας – υγείας – αθλητισμού | 24 | - |
| ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή του Περισσού | - | 1 |
| ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή της Ελευθερούπολης | 6 | 1 |



Εικόνα 5-4: Πολυτεχνικές Ενότητες Δήμου Νέας Ιωνίας (πηγή: ΓΠΣ Δήμου Νέας Ιωνίας, ΦΕΚ 662Δ'/1995)



Εικόνα 5-5: Απόσπασμα ΓΠΣ Δήμου Νέας Ιωνίας (ΦΕΚ 662Δ'/1995)

Με το ΓΠΣ του Δήμου Νέας Ιωνίας, το υφιστάμενο εμπορικό κέντρο του Δήμου στην περιοχή της Κεντρικής Ιωνίας μεταξύ των γραμμών ΗΣΑΠ, Λ. Ηρακλείου, Ελ. Βενιζέλου, 28^{ης} Οκτωβρίου και Αλέκου Παναγούλη, αναβαθμίστηκε σε υπερτοπικό κέντρο Δήμου, ενώ μια σειρά άλλων εμπορικών δρόμων σε όλες τις περιοχές του Δήμου χαρακτηρίστηκαν ως τοπικά κέντρα γειτονιάς (οδός Ελ Αλαμείν νότια της Κεντρικής Ιωνίας, περιοχή στα Πευκάκια, οδός Κολοκοτρώνη και Αιμιλιανού Γρεβενών στον Περισσό, Ελλησπόντου και Σινώπης στην Ινέπολη, Αγγ. Σικελιανού στη Σαφράμπουλη, περιοχή στη Νεάπολη, Βυζαντίου και παράλληλές της στην Καλογρέζα και κέντρο Αλσούπολης).

Τέλος, καθορίστηκαν χρήσεις μη οχλούσας βιομηχανίας στις ζώνες ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, στα νότια όρια του Δήμου, νότια της Λ. Ηρακλείου και στα βόρεια όρια του Δήμου, νότια της Α. Κάλβου.

5.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης αναπτύσσονται τηρώντας έως ένα βαθμό το θεσμικό πλαίσιο όπως καθορίζεται από τα Γ.Π.Σ. αλλά και βάσει της ανθρώπινης δραστηριότητας, ιδίως σε ότι αφορά τις εμπορικές δραστηριότητες. Οι υφιστάμενες χρήσεις γης αποτελούν πόλο έλξης μετακινήσεων, με διαφορετικό βαθμό ελκυστικότητας αναλόγως του ρόλου που εξυπηρετούν και των εκάστοτε χαρακτηριστικών τους. Για τον λόγο

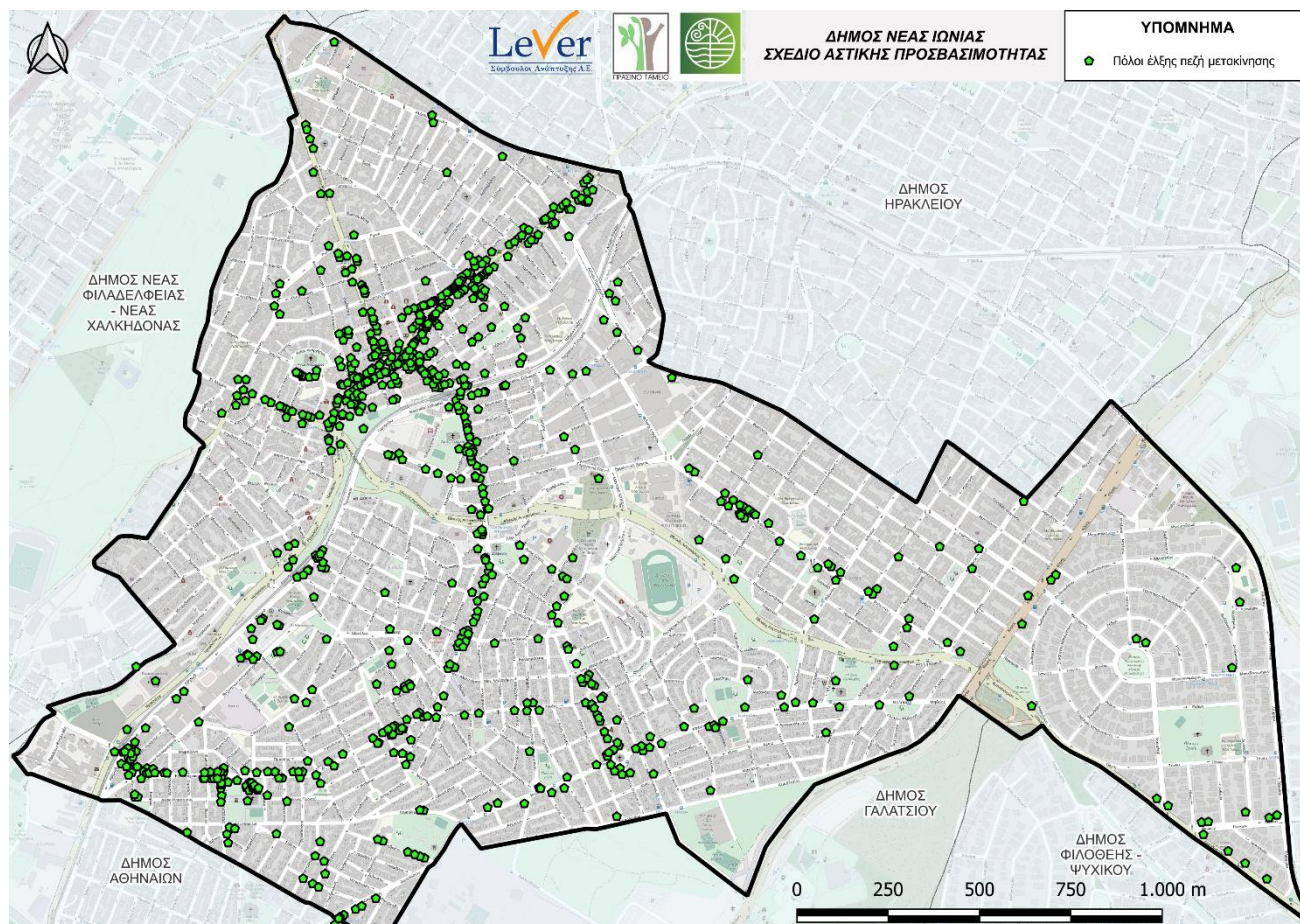
αυτό, η καταγραφή τους στο πλαίσιο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς υποδεικνύουν σε μια πρώιμη μορφή τις περιοχές οι οποίες ελκύουν κίνηση πεζών.

Στην παρούσα παράγραφο καταγράφονται αρχικά οι πόλοι έλξης μετακινήσεων πεζών για τις καθημερινές τους δραστηριότητες που αφορούν διάφορες πτυχές ιδιωτικής εμπορικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στο Δήμο. Τέτοιες δραστηριότητες αφορούν καφετέριες, χώρους εστίασης, τράπεζες, φούρνους, πολυκαταστήματα, κομμωτήρια και εν γένη καταστήματα λιανικής πώλησης.

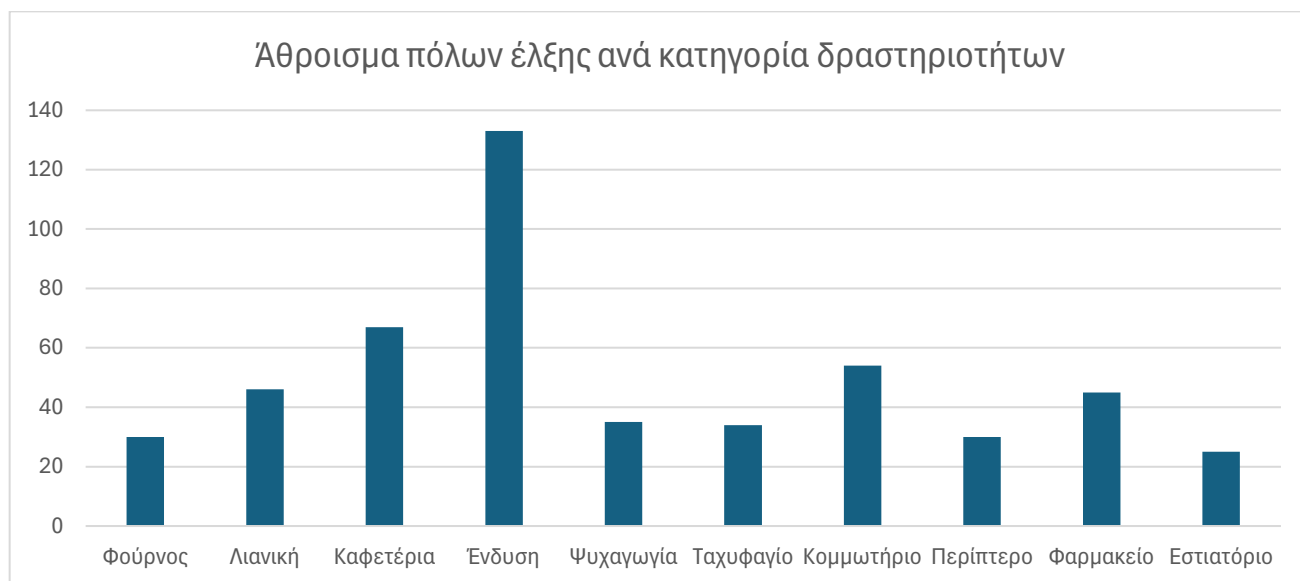
Στη συνέχεια ακολουθούν τα σημαντικότερα σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου που προσελκύουν μεγάλο πλήθος μετακινήσεων. Πρόκειται για χρήσεις αθλητισμού, διοίκησης, πολιτισμού, πρόνοιας, περίθαλψης και αστικού πρασίνου.

Τέλος, ειδική αναφορά γίνεται στις σχολικές μονάδες του Δήμου και τους χώρους καταφυγής – καταυλισμού, όπως έχουν καθοριστεί από την Πολιτική Προστασία και τον Δήμο Νέας Ιωνίας. Οι δυο αυτές κατηγορίες έχουν ξεχωριστή σημασία για την ανάπτυξη του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου, καθώς το ΣΑΠ εστιάζει σε ομάδες αυξημένου κινδύνου όπως είναι τα παιδιά, τα ΑΜΕΑ αλλά και σε χώρους που πρέπει να είναι προσβάσιμοι από όλους στην περίπτωση μιας φυσικής καταστροφής.

Ξεκινώντας από τους πόλους έλξης μετακίνησης πεζών για καθημερινές δραστηριότητες, ακολουθεί ο παρακάτω χάρτης όπου απεικονίζεται η χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων αυτών εντός των ορίων του Δήμου Νέας Ιωνίας. Τα δεδομένα αντλήθηκαν από διαδικτυακούς open source ιστότοπους.



Εικόνα 5-6: Πόλοι έλξης πεζή μετακίνησης στον Δήμο Νέας Ιωνίας

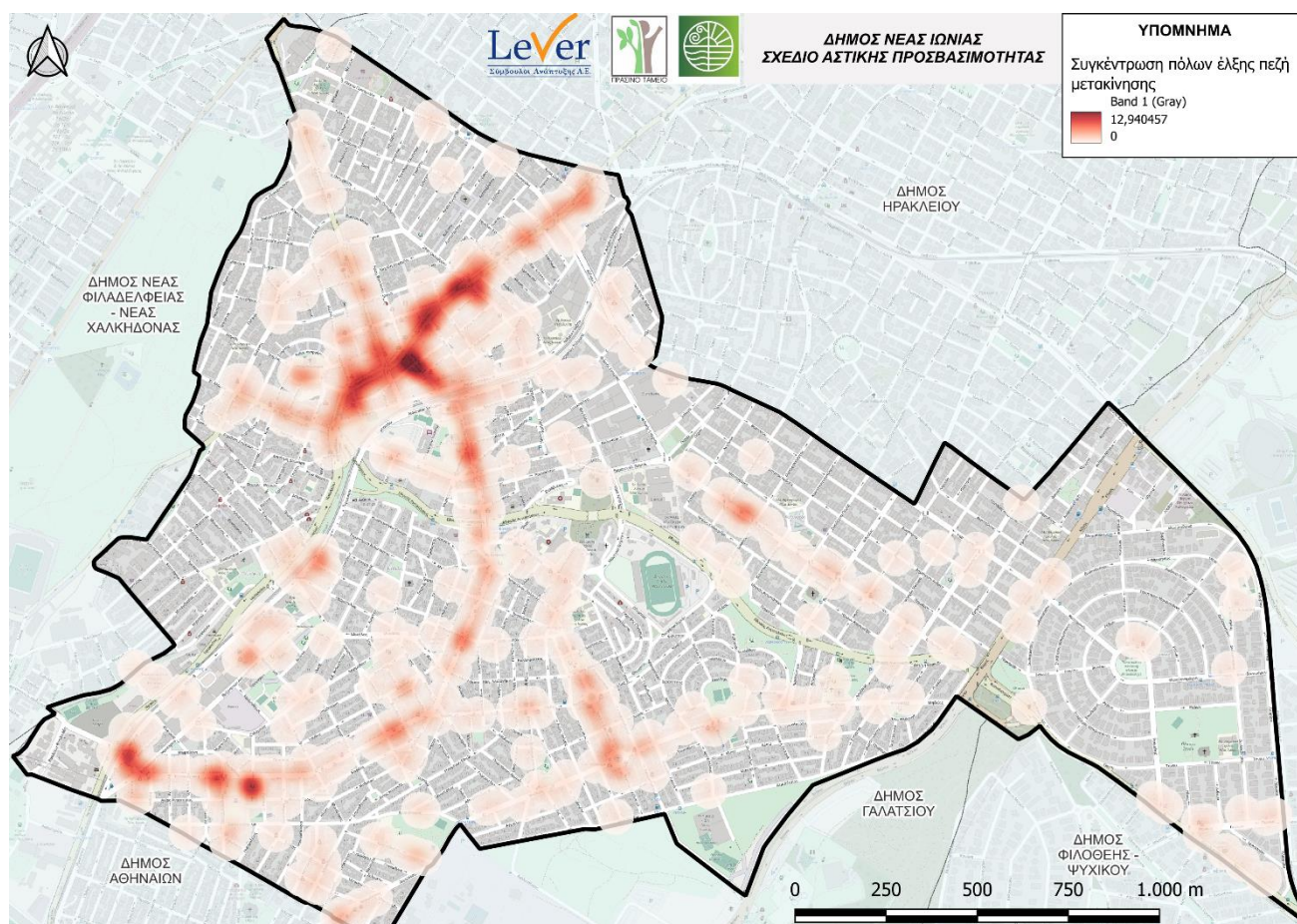


Διάγραμμα 5-2: Άθροισμα πόλων έλξης πεζή μετακίνησης ανά κατηγορία δραστηριοτήτων

Φαίνεται ότι οι περισσότερες δραστηριότητες αφορούν καταστήματα ένδυσης, κάτι για το οποίο φημίζεται η αγορά της Νέας Ιωνίας. Ακολουθούν καφετέριες, κομμωτήρια, φαρμακεία και εν γένη καταστήματα λιανικής και καθημερινών αναγκών.

Ιδιαίτερη σημασία για τους σκοπούς του ΣΑΠ έχει η χωρική κατανομή των εμπορικών δραστηριοτήτων και ιδίως το πού εντοπίζεται η υψηλότερη συγκέντρωσή τους, και κατά συνέπεια, η υψηλότερη έλξη πεζή μετακίνησης.

Για το σκοπό αυτό, με χρήση κατάλληλων εργαλείων Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), παράχθηκε ο παρακάτω χάρτης όπου απεικονίζεται ο βαθμός συγκέντρωσης των παραπάνω δραστηριοτήτων.



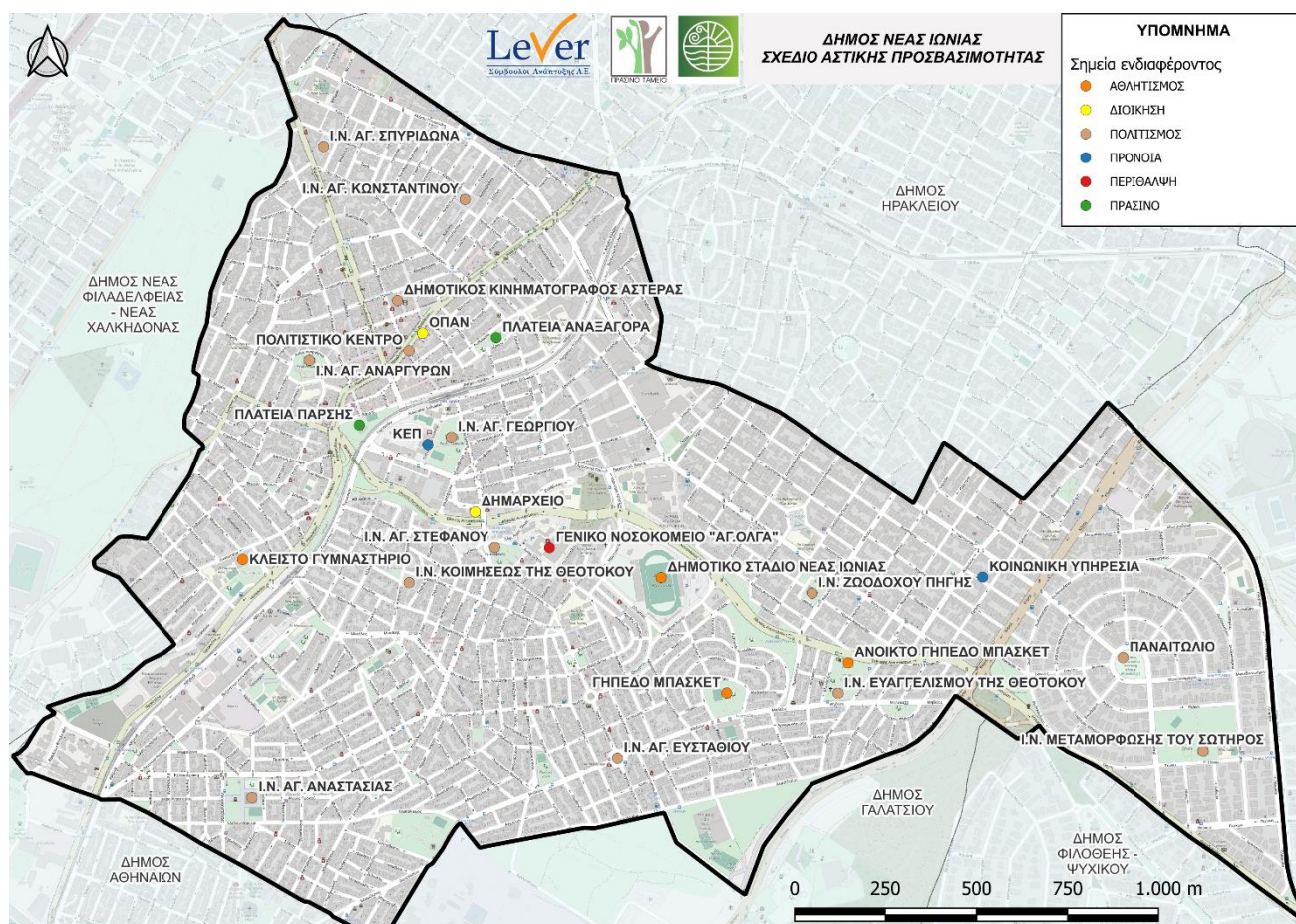
Εικόνα 5-7: Συγκέντρωση πόλων έλξης πεζή μετακίνησης στον Δήμο Νέας Ιωνίας

Η υψηλότερη συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων εντοπίζεται επί της Λ. Ηρακλείου στη συμβολή με τον πεζόδρομο της Μικράς Ασίας και εν γένη στο τμήμα της Λ. Ηρακλείου από Ελ Αλαμίν έως 28^{ης} Οκτωβρίου και τους όμορους δρόμους. Πρόκειται για την περιοχή που αποτελεί το υπερτοπικό εμπορικό κέντρο του Δήμου. Υψηλή εμπορική συγκέντρωση καταγράφεται, σε ότι αφορά την περιοχή της Κεντρικής Ιωνίας, έως και το βόρειο άκρο της Λ. Ηρακλείου, καθώς και κατά μήκος της Ελ. Βενιζέλου και της Ελ Αλαμίν.

Υψηλή εμπορική συγκέντρωση υπάρχει επίσης στο τόξο που δημιουργείται από τον Περιεσό μέχρι το υπερτοπικό κέντρο και αφορά τις οδούς Κολοκοτρώνη, Αμυλιανού Γρεβενών, Σινώπης, Αγ. Γεωργίου, καταλήγοντας και πάλι στο κέντρο της Ιωνίας. Ομοίως, υψηλή συγκέντρωση καταγράφεται κατά μήκος της Αγγ. Σικελιανού και της Μηδείας σε Σαφράμπολη και Νεάπολη αντίστοιχα και στην οδό Βυζαντίου στην Καλογρέζα.

Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι στις οδούς των οικοδομικών τετραγώνων που είναι χαρακτηρισμένα ως τοπικά κέντρα υπάρχει και στην πραγματικότητα υψηλή εμπορική κίνηση και άρα έλξη πεζή μετακίνησης. Φυσικά, εμπορικές συγκεντρώσεις καταγράφονται σε πλήθος άλλων σημείων αλλά είναι πιο περιορισμένες, είτε χωρικά είτε ποσοτικά.

Στη συνέχεια ακολουθούν τα σημαντικότερα σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου που προσελκύουν μεγάλο πλήθος μετακινήσεων (πλην των χώρων εκπαίδευσης και όσων χώρων συμπεριλαμβάνονται στους χώρους καταφυγής – καταυλισμού που θα αναλυθούν στη συνέχεια). Πρόκειται για χρήσεις αθλητισμού, διοίκησης, πολιτισμού, πρόνοιας, περίθαλψης και αστικού πρασίνου και ως επί το πλείστον προβλέπονται και από τα αντίστοιχα εγκεκριμένα σχέδια.



Εικόνα 5-8: Σημεία ενδιαφέροντος Δήμου Νέας Ιωνίας

Οι σημαντικότεροι χώροι που καταγράφηκαν και απεικονίζονται στον παραπάνω χάρτη είναι οι εξής, ανά κατηγορία:

Πίνακας 5-3: Καταγραφή χώρων που αποτελούν σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου Νέας Ιωνίας

| Κατηγορία χρήσης | Όνομα χώρων | Διεύθυνση |
|------------------|--|--|
| ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ | Δημοτικό κλειστό γυμναστήριο | Λυκούργου & Θυατείρων 1, Πευκάκια |
| | Ανοικτό γήπεδο μπάσκετ | Οδός Εθνικής Αντιστάσεως, πλατεία Ελευθερίας |
| | Γήπεδο μπάσκετ | Οδός Τσαλδάρη, πλατεία Παναγή Τσαλδάρη |
| | Δημοτικό Στάδιο Νέας Ιωνίας | Οδός Εθνικής Αντιστάσεως & Ολυμπίας & Ομορφοκκλησίας |
| ΔΙΟΙΚΗΣΗ | Δημαρχείο | Αγίου Γεωργίου 40 |
| | Οργανισμός Πολιτισμού Αθλητισμού και Νεολαίας (ΟΠΑΝ) | Λ. Ηρακλείου 268 |
| ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ | Πολιτιστικό Κέντρο | Λ. Ηρακλείου 264 |
| | Παναιτώλιο | Πλατεία Παναιτωλίου 10, Αλσούπολη |
| | Δημοτικός Κινηματογράφος Αστέρας | Οδός Ασκληπείου 4 |
| | Ιερός Ναός Αγ. Αναργύρων | Οδός Αγίων Αναργύρων |
| | Ιερός Ναός Αγ. Κωνσταντίνου | Οδός Αγίου Κων/νου & Καβάλας & Ηρώδου Αττικού |
| | Ιερός Ναός Αγ. Σπυρίδωνα | Οδός Καβάλας & 40 Εκκλησιών |
| | Ιερός Ναός Αγ. Γεωργίου | Οδός Αγίου Γεωργίου, πλατεία Αγ. Γεωργίου |
| | Ιερός Ναός Ζωοδόχου Πηγής | Οδός Βιθυνίας & Λαγκαδά |
| | Ιερός Ναός Μεταμόρφωσης του Σωτήρος | Οδός Τήνου, πλατεία Τήνου |
| | Ιερός Ναός Ευαγγελισμού της Θεοτόκου | Οδός Μηδείας, πλατεία Ελευθερίας |
| | Ιερός Ναός Κοιμήσεως της Θεοτόκου | Οδός Τρ. Αυγερινού & Τραπεζούντος |
| | Ιερός Ναός Αγ. Στεφάνου | Οδός Αγ. Γεωργίου & Αγ. Όλγας |

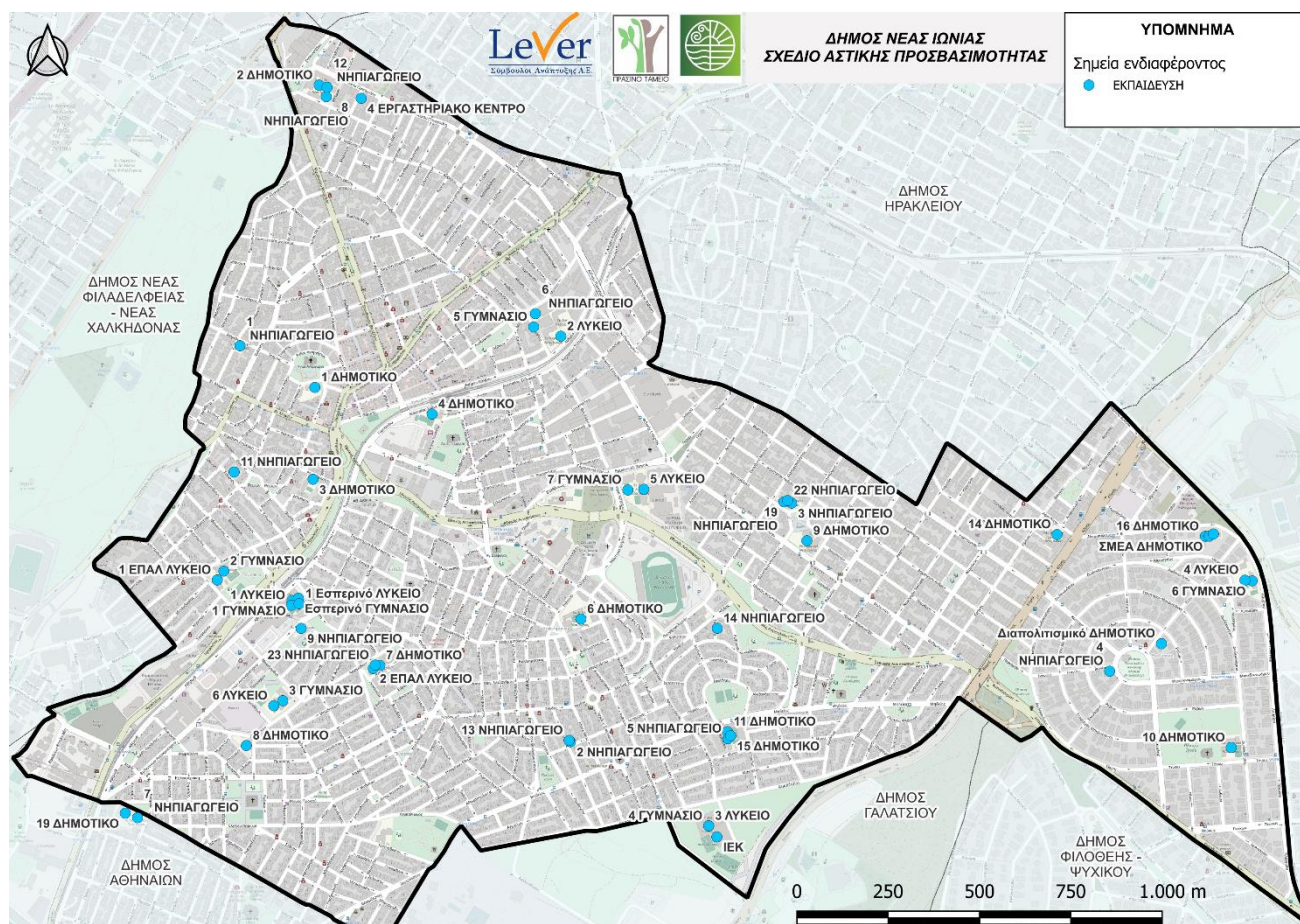
| | | |
|-----------|------------------------------|-------------------------------|
| | Ιερός Ναός Αγ. Αναστασίας | Οδός Εφέσσου |
| | Ιερός Ναός Αγ. Ευσταθίου | Οδός Αγ. Ευσταθίου |
| ΠΡΟΝΟΙΑ | ΚΕΠ | Πεζόδρομος Πατριάρχου Ιωακείμ |
| | Κοινωνική Περίθαλψη | Οδός Βοσπόρου 121 |
| ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ | Γενικό Νοσοκομείο «Αγ. Όλγα» | Οδός Αγίας Όλγας 3-5 |
| ΠΡΑΣΙΝΟ | Πλατεία Αναξαγόρα | Οδός Αναξαγόρα & Δέρκων |
| | Πλατεία Πάρσης | Οδός Πάρσης |

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός των ορίων του Δήμου Νέας Ιωνίας που αποτελεί και την περιοχή μελέτης του ΣΑΠ, αλλά σε περπατήσιμη απόσταση, βρίσκονται ορισμένοι πολύ σημαντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση και εντός της περιοχής μελέτης. Τέτοιο πόλοι έλξης μετακινήσεων είναι οι εξής:

- Το **Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών (ΟΑΚΑ)**, βόρεια της Αλσούπολης και σε άμεση γειτνίαση με τα όρια του Δήμου Νέας Ιωνίας, έναντι της Λ. Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, στον Δήμο Αμαρουσίου
- Το **Άλσος Βεΐκου και το Ολυμπιακό Γυμναστήριο Ρυθμικής Γυμναστικής και Πινγκ Πονγκ**, νότια της περιοχής μελέτης, επί της Λ. Βεΐκου στον Δήμο Γαλατσίου
- Το **Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας**, δυτικά του Δήμου Νέας Ιωνίας, στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας.

5.3.2.1 Εκπαίδευση

Οι χώροι εκπαίδευσης του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για το υπό εκπόνηση ΣΑΠ, καθώς αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων και μάλιστα ευπαθών ομάδων όπως είναι τα παιδιά αλλά και οι συνοδοί τους. Η χωρική κατανομή τους φαίνεται στον παρακάτω χάρτη και πρόκειται για τους εξής:



Εικόνα 5-9: Εκπαιδευτικές μονάδες Δήμου Νέας Ιωνίας

Πίνακας 5-4: Καταγραφή εκπαιδευτικών μονάδων του Δήμου Νέας Ιωνίας

| ΟΝΟΜΑ | ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ | ΤΚ |
|---------------|-----------------------|-------|
| 1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Κρήτης 77 | 14231 |
| 2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Κιλκίς 1 | 14231 |
| 3ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Ρήγα Φεραίου 5 | 14231 |
| 4ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Πατριάρχου Ιωακείμ 2 | 14234 |
| 6ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Πλατεία Τυάννων 1 | 14231 |
| 7ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Αντιγόνης 1 & Ισμήνης | 14232 |
| 8ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Μιλήτου 2 | 14232 |
| 9ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Μουταλάσκη 64 | 14234 |
| 10ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Τήνου & Δωδεκανήσου | 14235 |
| 11ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Φερτεκίου 1 | 14233 |
| 14ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Αφροδίτης 50 | 14235 |
| 15ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Φερτεκίου 1 | 14233 |
| 16ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Μεσσηνίας 15 | 14235 |
| 19ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Αγίας Αναστασίας 4 | 14232 |
| ΣΜΕΑ ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Μεσσηνίας 15 | 14235 |

| | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------|
| Διαπολιτισμικό ΔΗΜΟΤΙΚΟ | Ελευθερίας 18 | 14235 |
| 1ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Παπαφλέσσα & Αβέρωφ 6 | 14232 |
| 2ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Κηφισού 2-4 | 14231 |
| 3ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Σαλαμίνος & Καλλίπολης | 14232 |
| 4ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Δεμιρδεσίου 121 | 14233 |
| 5ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Κάλβου & Τζαβέλα 2 | 14231 |
| 6ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Μεσσηνίας 27 | 14235 |
| 7ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Εμμανουήλ Παππά 6 & Φιλελλήνων | 14234 |
| Εσπερινό ΓΥΜΝΑΣΙΟ | Παπαφλέσσα & Αβέρωφ 6 | 14232 |
| 1ο ΛΥΚΕΙΟ | Παπαφλέσσα & Αβέρωφ 6 | 14232 |
| 2ο ΛΥΚΕΙΟ | Κάλβου 103 | 14231 |
| 3ο ΛΥΚΕΙΟ | Δεμιρδεσίου 121 | 14233 |
| 4ο ΛΥΚΕΙΟ | Μεσσηνίας 27 | 14235 |
| 5ο ΛΥΚΕΙΟ | Εμμανουήλ Παππά 6 & Φιλελλήνων | 14234 |
| 6ο ΛΥΚΕΙΟ | Σαλαμίνος & Καλλίπολης | 14232 |
| 1ο Εσπερινό ΛΥΚΕΙΟ | Παπαφλέσσα & Αβέρωφ 6 | 14232 |
| 1ο ΕΠΑΛ ΛΥΚΕΙΟ | Κηφισού 2-4 & Αμισσού | 14231 |
| 2ο ΕΠΑΛ ΛΥΚΕΙΟ | Ισμήνης & Αντιγόνης 1 | 14232 |
| 4ο ΕΚ ΛΥΚΕΙΟ | Αλ. Παναγούλη 6 & 40 Εκκλησιών | - |
| ΙΕΚ ΛΥΚΕΙΟ | Δεμιρδεσίου 121 | 14233 |
| 1ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Γρηγορίου Ε' & Ικαρίας | - |
| 2ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Λευκωσίας 5 & Αγίας Λαύρας | - |
| 3ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Μουταλάσκη 47 & Ομορφοκλησιάς | - |
| 4ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Ικονίου 12 & Μακεδονομάχων | - |
| 5ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Πλατεία Τσαλδάρη | - |
| 6ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Δέρκων 24 | - |
| 7ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Τάκη Σινόπουλου 2 | - |
| 8ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Κυκλίας & Μετρών 1 142 31 | - |
| 9ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Κιρκίνης & Ύδρας 142 32 | - |
| 11ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Σόλωνος 38 | - |
| 12ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Κυκλίας & Μετρών 1 142 31 | - |
| 13ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Λευκωσίας 5 & Αγίας Λαύρας 14233 | - |
| 14ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Ομορφοκλησιάς & Τυρολόης | - |

| | | |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| 15ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Φερτεκίου 1 (Πλατεία Τσαλδάρη) | - |
| 16ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Αλσουπόλεως 42 | - |
| 19ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Μουταλάσκη 47 & Ομορφοκλησιάς | - |
| 22ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Μουταλάσκη 47 & Ομορφοκλησιάς | - |
| 23ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ | Αντιγόνης 1 & Ισμήνης | - |

5.3.2.2 Χώροι καταφυγής – καταυλισμού

Οι **χώροι καταφυγής** είναι χώροι άμεσης κι ασφαλούς εκτόνωσης του πληθυσμού, αμέσως μετά την σεισμική δόνηση. Πρέπει να βρίσκονται εντός του αστικού χώρου, και να μπορούν να φιλοξενήσουν με ασφάλεια τον πληθυσμό σε ακτίνα 250 μέτρων γύρω απ' αυτούς, ώστε η μετάβαση να γίνεται με περπάτημα. Η παραμονή στους χώρους καταφυγής ορίζεται από μερικές ώρες μέχρι και δύο μέρες. Συνήθως επιλέγονται δημοτικοί και δημόσιοι χώροι, οι οποίοι δεν καλύπτουν σημαντικές λειτουργίες της πόλης. Θα πρέπει να απέχουν από τις παρακαείμενες οικοδομές απόσταση τουλάχιστον με το μισό του ύψους τους, να μην βρίσκονται κάτω από γραμμές ηλεκτρικής ενέργειας (ΛΕΚΚΑΣ et al., 2010).

Οι **χώροι καταυλισμού** είναι χώροι μακροχρόνιας παραμονής των πληγέντων, και διαφέρουν σημαντικά σε σχέση με τις απαιτούμενες υποδομές από τους χώρους καταφυγής. Η διάρκεια παραμονής σε αυτούς μπορεί να φτάσει έως και τους τρεις μήνες (εφόσον χρησιμοποιούνται σκηνές). Βασικό κριτήριο για την επιλογή των χώρων είναι αυτοί να μην επηρεάζουν βασικές λειτουργίες της πόλης, ενώ είναι αναγκαία η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών προκειμένου αυτοί να είναι λειτουργικοί (παροχή ρεύματος και νερού, αποχέτευση, οδικό δίκτυο για πρόσβαση κ.τ.λ) (ΛΕΚΚΑΣ et al., 2010).

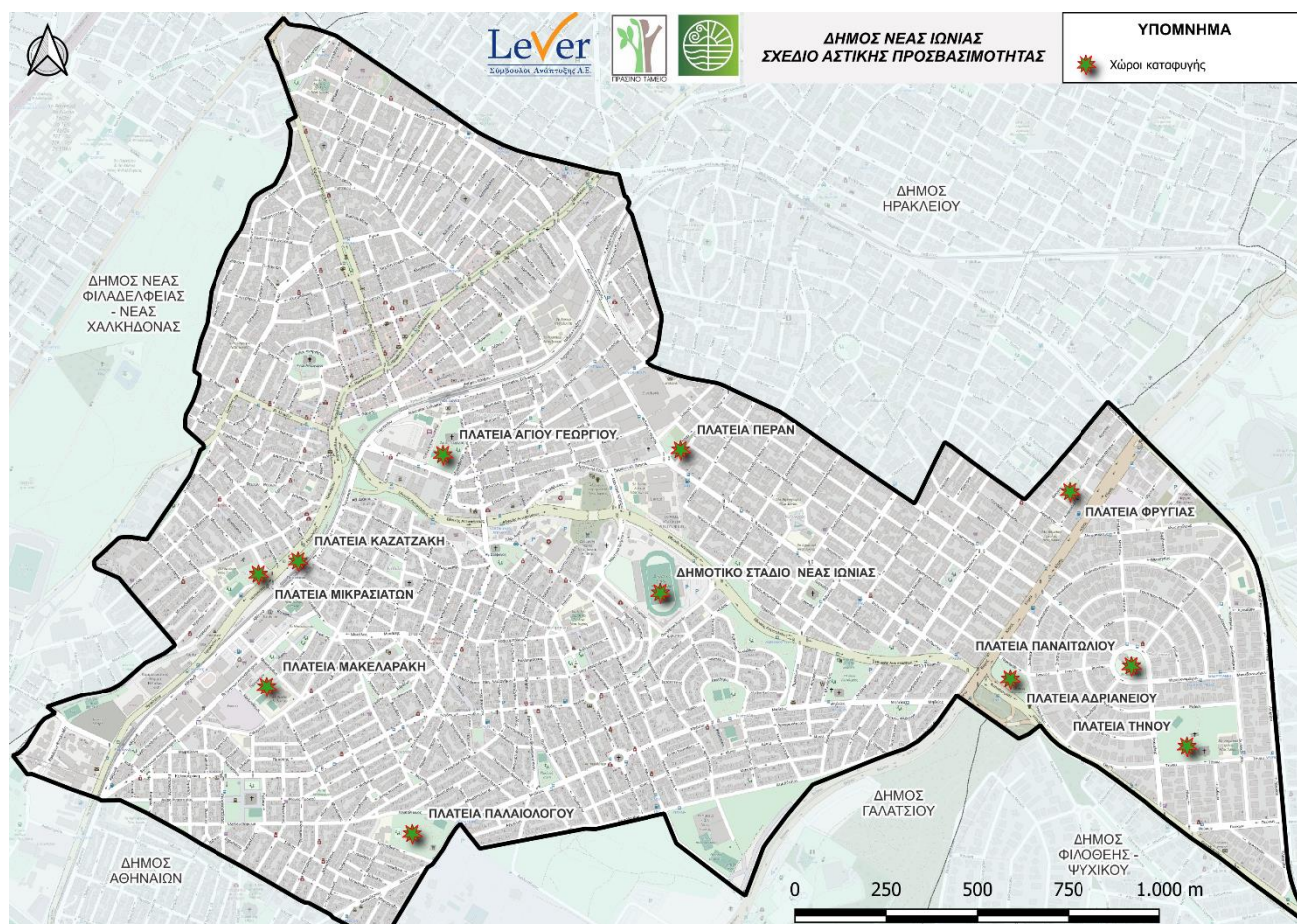
Για τον Δήμο Νέας Ιωνίας προβλέπονται εντός των ορίων του έντεκα χώροι καταφυγής, σύμφωνα με σχετικό έγγραφο μεταξύ του Δήμου και της ΚΕΔΕ, και όπως αναρτήθηκε στον σχετικό ιστότοπο της Πολιτικής Προστασίας Περιφέρειας Αττικής. Πρόκειται για τους παρακάτω χώρους:

Πίνακας 5-5: Χώροι καταφυγής Δήμου Νέας Ιωνίας

| A/A | ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ | ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ | ΧΩΡΟΙ | ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ | ΩΦΕΛΙΜΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ |
|----------|-----------------------------|---------------------------|----------------|--------------------------|--|
| 1 | ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ | ΟΛΥΜΠΙΑΣ & ΟΜΟΡΦΟΚΚΛΗΣΙΑΣ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 43.325,70 M ² | Επιφ. Αγών/κού Χώρου 16.000,00M ² / Επιφ. Κερκίδων 1.600,00 M ² |
| 2 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ | ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ & | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 4.380,00M ² | 3.500,00M ² |

| | | ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΙΩΑΚΕΙΜ | | | |
|-----------|------------------------|--|-------------------|--------------------------|-------------------------|
| 3 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΚΕΛΑΡΑΚΗ | ΜΑΚΕΛΑΡΑΚΗ & ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 1.730,00Μ ² | 900,00Μ ² |
| 4 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΗΝΟΥ | ΡΟΔΩΝ & ΡΟΥΜΕΛΗΣ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 29.500,00Μ ² | 14.000,00Μ ² |
| 5 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ | ΔΕΥΚΑΛΙΩΝΟΣ & ΩΡΩΠΟΥ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 15.055,00Μ ² | 10.000,00Μ ² |
| 6 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΡΥΓΙΑΣ | ΦΡΥΓΙΑΣ & ΑΝΘΡΑΚΩΡΥΧΩΝ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 3.200,00Μ ² | 2.000,00Μ ² |
| 7 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΔΡΙΑΝΕΙΟΥ | ΠΕΡΓΑΜΟΥ & ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 10.500,00 Μ ² | 7.500,00Μ ² |
| 8 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΟΥ | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΟΥ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 5.885,00 Μ ² | 4.500,00Μ ² |
| 9 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΩΝ | Λ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ & ΘΥΑΤΕΙΡΩΝ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 5.200,00Μ ² | 3.000,00 Μ ² |
| 10 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΕΡΑΝ | ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ & ΠΕΡΑΝ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 2.200,00Μ ² | 1.200,00Μ ² |
| 11 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΖΑΤΖΑΚΗ | Λ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΕΞΟΔΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΗΣΑΠ ΠΕΥΚΑΚΙΩΝ | ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ | 700,00Μ ² | 500,00Μ ² |

Η θέση των παραπάνω χώρων φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 5-10: Χώροι καταφυγής στον Δήμο Νέας Ιωνίας

Με την παρούσα παράγραφο ολοκληρώνεται το κεφάλαιο της πολεοδομικής καταγραφής και ανάλυσης της περιοχής μελέτης που αφορά το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Νέας Ιωνίας. Οι χώροι που καταγράφηκαν στο παρόν κεφάλαιο θα αξιοποιηθούν για την ανάδειξη των απαραίτητων διαδρομών προσβασιμότητας του Δήμου, αλλά θα μελετηθούν και οι ίδιοι ως προς το κατά πόσο είναι προσβάσιμοι σε όλους και τι παρεμβάσεις χρειάζονται.

6. Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών

6.1 Ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών - ποδηλάτου

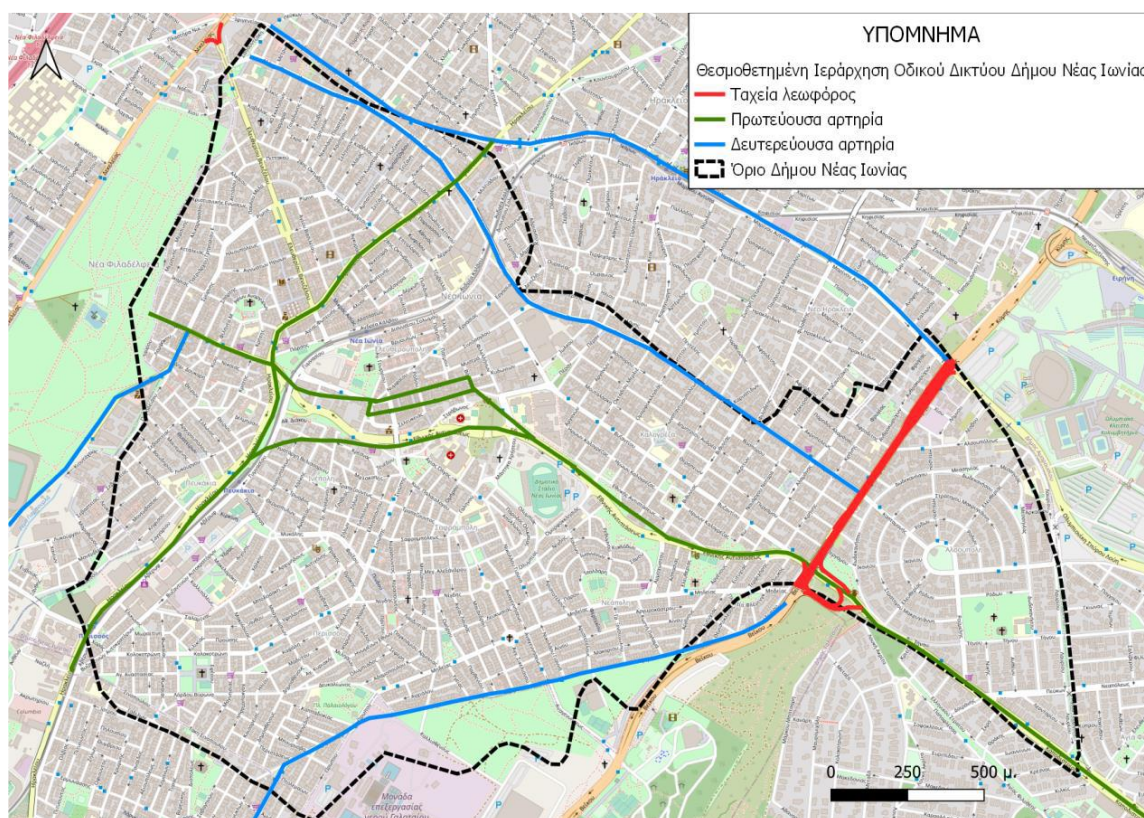
6.1.1 Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Νέας Ιωνίας ιεραρχείται θεσμικά βάσει του Γ.Π.Σ. του Δήμου (ΦΕΚ 662Δ'/06.09.1995) και λειτουργικά βάσει της πραγματικής του κατάστασης και ικανότητας.

Θεσμοθετημένη ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. Νέας Ιωνίας το οδικό δίκτυο του Δήμου ιεραρχείται ως εξής:

- Ταχεία λεωφόρος: Κύμης – Ομορφοκκλησιάς
- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Ιωνίας – Ηρακλείου και Καποδιστρίου – Κιρκιδή
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Κασταμονής, Παναγούλη, Σπύρου Λούη, Αντύπα, Ιφιγένειας, Κυδωνιών, Ραμνούντος, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ελ Αλαμίν



Εικόνα 6-1: Θεσμοθετημένη ιεράρχηση οδικού δικτύου Νέας Ιωνίας κατά Γ.Π.Σ. (πηγή χάρτη: ΣΒΑΚ)

Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου

Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου βασίζεται στην πραγματική χρήση και ικανότητα των οδών που συγκροτούν το οδικό δίκτυο του Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΑΠ, η λειτουργική ιεράρχηση

αντλήθηκε από το ΣΒΑΚ και ενσωματώθηκε στο Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών που δομείται για τους σκοπούς του ΣΑΠ, καθώς η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου θα χρησιμεύσει στην μετέπειτα ανάδειξη των διαδρομών προσβασιμότητας του ΣΑΠ.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου, διακρίνεται στις παρακάτω κατηγορίες:

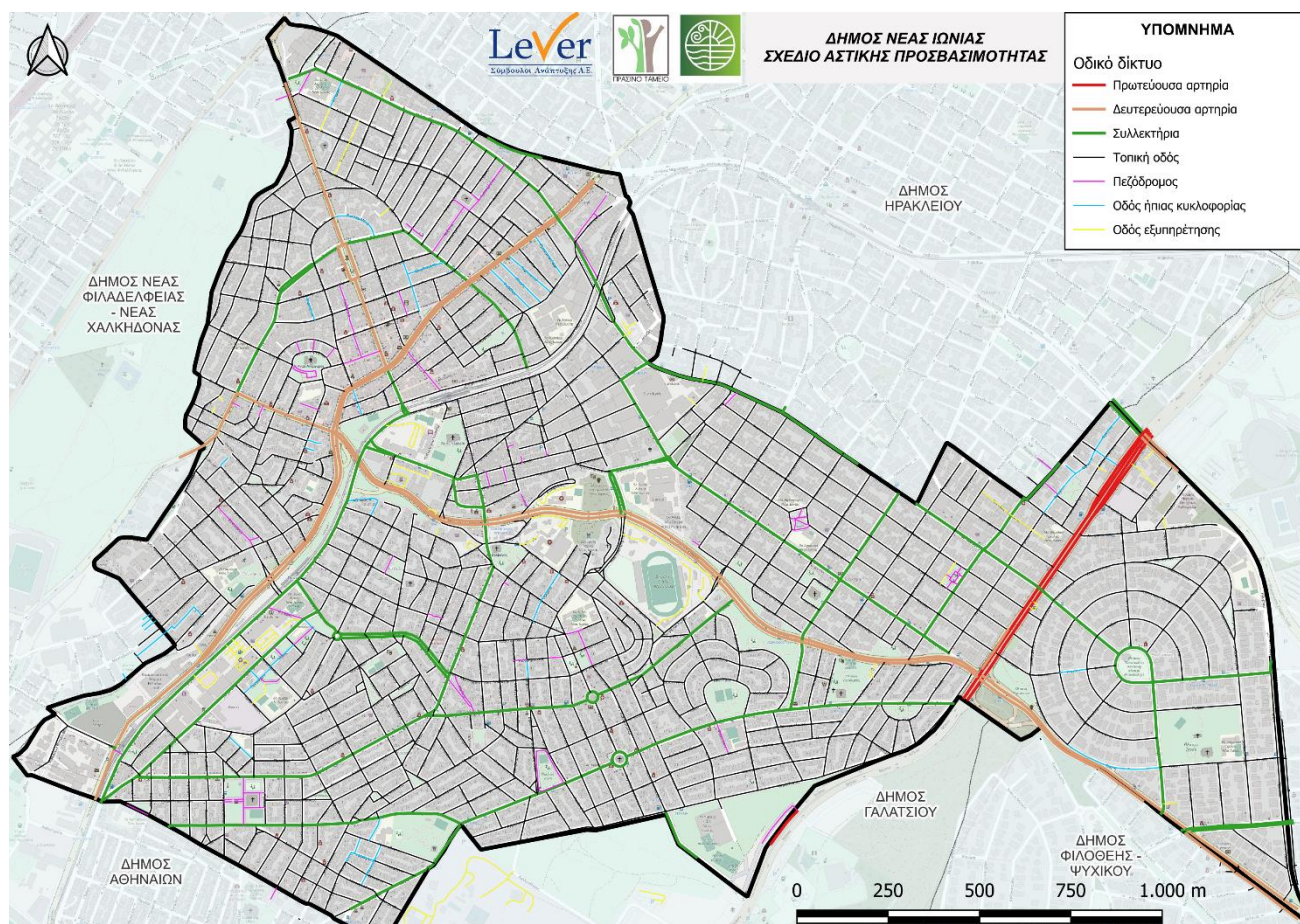
- **Πρωτεύουσες αρτηρίες** – ο συγκεκριμένος λειτουργικός χαρακτηρισμός αφορά σε αρτηρίες με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων (δεν υφίστανται στον Δήμο Νέας Ιωνίας) και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και από τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η ανάπτυξη διαμπερών μετακινήσεων με υψηλή ταχύτητα. Το συνολικό μήκος των οδών που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία είναι 3.250,904 m, το οποίο αντιστοιχεί στο 2,05% επί του συνολικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη (158.655,321 m).
- **Δευτερεύουσες αρτηρίες** – πρόκειται για αρτηρίες που εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους, με κάπως χαμηλότερα πρότυπα συγκριτικά με τις πρωτεύουσες ή κύριες αρτηρίες. Το συνολικό μήκος των οδών που εμπίπτουν στην εν λόγω κατηγορία είναι 12.747,493 m, το οποίο αντιστοιχεί στο 8,03% επί του συνολικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη.
- **Συλλεκτήριες αρτηρίες** – σκοπός αυτών των οδών είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες αρτηρίες έχουν συνολικό μήκος 22292,48 m και καταλαμβάνουν το 14,05% του οδικού δικτύου.
- **Τοπικές οδοί** – ο συγκεκριμένος λειτουργικός χαρακτηρισμός αφορά σε οδούς που χρησιμοποιούνται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης και στις οποίες δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις. Οι τοπικές οδοί έχουν συνολικό μήκος 89603,123 m και αποτελούν το 56,48% του οδικού δικτύου. Οι δρόμοι αυτοί ανήκουν κατά κύριο λόγο στον πεζό, στα παιδιά, στους ηλικιωμένους, στους ανάπηρους, συγκροτούν τις γειτονιές και συμβάλλουν στην κοινωνικοποίηση των κατοίκων.
- **Πεζόδρομοι** – οι πεζόδρομοι είναι δρόμοι οι οποίοι προορίζονται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των πεζών. Στην περίπτωση του Δήμου Νέας Ιωνίας, οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 3,04% του οδικού δικτύου, με συνολικό μήκος 4.819,699 m.
- **Οδοί ήπιας κυκλοφορίας** – οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας είναι πεζόδρομοι στους οποίους επιτρέπεται υπό όρους η κίνηση οχημάτων. Το συνολικό μήκος των οδών ήπιας κυκλοφορίας που απαντώνται στην επικράτεια του Δήμου Νέας Ιωνίας είναι 2.733,203 m, αποτελώντας το 1,72 % του συνολικού οδικού δικτύου που λήφθηκε υπόψη.
- **Οδοί εξυπηρέτησης** – οι οδοί εξυπηρέτησης καταλαμβάνουν το 2,09% του οδικού δικτύου με συνολικό μήκος 3.320,447 m.

Η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Νέας Ιωνίας κατανέμεται ως εξής:

- Πρωτεύουσες αρτηρίες: 2,05%.
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: 8,03%.

- Συλλεκτήριες αρτηρίες: 14,05%.
- Τοπικές οδοί: 56,48%.
- Πεζόδρομοι: 3,04%.
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: 1,72%
- Οδοί εξυπηρέτησης: 2,09%.
- Χωματόδρομοι: 0,23%.
- Μονοπάτια και σκαλιά: 12,30% (πηγή: ΣΒΑΚ)

Συνεπώς, η χαρτογραφική απόδοση της παραπάνω ιεράρχησης, όπως πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΑΠ, απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 6-2: Λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου Δήμου Νέας Ιωνίας

Πρωτεύουσα αρτηρία αποτελεί το τμήμα της Λ. Κύμης που διέρχεται εντός των ορίων του Δήμου. Δευτερεύουσες αρτηρίες είναι Λ. Ηρακλείου, η Καποδιστρίου - Εθνικής Αντιστάσεως – Ελ Αλαμίν – Σμύρνης και η Ελ. Βενιζέλου. Συλλεκτήριες οδοί εντοπίζονται ως γραμμικά συστήματα σε όλο τον Δήμο, ενώ η μεγάλη πλειοψηφία των υπολοίπων οδών αποτελούν το τοπικό οδικό δίκτυο.

6.1.2 Δίκτυο πεζών - ποδηλάτου

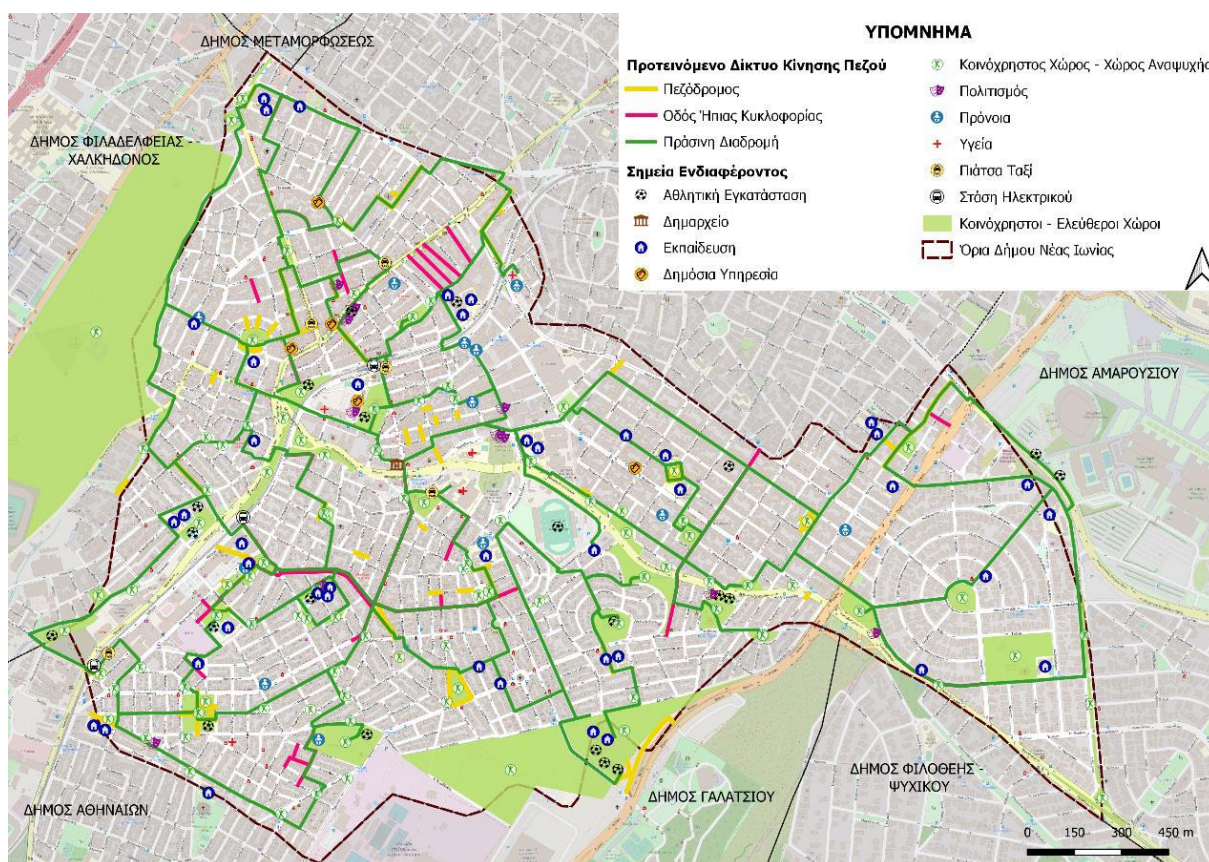
Υφιστάμενη υποδομή

Σε συνέχεια της προηγούμενης παραγράφου, οι οδοί που κύριο χαρακτηριστικό τους είναι η εξυπηρέτηση πεζή έναντι μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας και οι πεζόδρομοι. Ακόμη, λόγω των έντονων κλίσεων αναγλύφου που υπάρχουν στον Δήμο, εντοπίζονται και σκαλιά για τη σύνδεση ανισόπεδων χώρων-οδών. Όπως όμως έγινε φανερό από τον προηγούμενη παράγραφο, οι πεζόδρομοι και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας είναι πολύ περιορισμένοι ποσοτικά και εντοπίζονται διάσπαρτοι σε όλη την έκταση του Δήμου, με μεγαλύτερη ένταση στην κεντρική Ιωνία, χωρίς πουθενά να συγκροτείται κάποιο δίκτυο πεζοδρόμων ή ήπιας κυκλοφορίας ικανό να εξυπηρετήσει μια αυτόνομη μετακίνηση πεζού. Με άλλα λόγια, υπάρχει απουσία δικτύου πεζών με μεγάλο μήκος και χωρίς ασυνέχειες.

Σε ότι αφορά την κίνηση με ποδήλατο, αυτήν την στιγμή δεν εντοπίζεται κάποιος ποδηλατόδρομος ή ποδηλατολωρίδα εντός των ορίων του Δήμου.

Μελλοντική υποδομή

Σε ότι αφορά την μελλοντική υποδομή πεζού - ποδηλάτη, το ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας προτείνει την δημιουργία Πράσινων Διαδρομών γραμμικά σε όλη την έκταση του Δήμου οι οποίες θα αυξήσουν κατά πολύ το μερίδιο του οδικού δικτύου στο οποίο πρωτεύοντα ρόλο κατέχει ο πεζός.



Εικόνα 6-3: Μελλοντική υποδομή κίνησης πεζού κατά ΣΒΑΚ (πηγή χάρτη: ΣΒΑΚ)

Αντίστοιχα, σε ότι αφορά την υποδομή ποδηλάτου, καταγράφονται οι θεσμοθετημένες διαδρομές ποδηλάτου που διέρχονται από τον Δήμο, όπως είναι το μητροπολιτικό δίκτυο σύνδεσης Πειραιά – Κηφισιάς καθώς και σχετικές μελέτες του Δήμου που αφορούν το σχεδιασμό διαδρομής ποδηλάτου κατά μήκος της Λ. Εθνικής Αντιστάσεως (Α' φάση) και επεκτάσεων από εκεί προς όλη την έκταση του Δήμου (Β' φάση), ενώ το ΣΒΑΚ προχωρά σε πρόταση περαιτέρω επέκτασης των παραπάνω.



Εικόνα 6-4: Μελλοντική υποδομή κίνησης ποδηλάτου κατά ΣΒΑΚ (πηγή χάρτη: ΣΒΑΚ)

Εφόσον υλοποιηθούν τα παραπάνω που προβλέπονται από το ΣΒΑΚ, τότε ο Δήμος Νέας Ιωνίας αναμένεται πράγματι να αποκτήσει ένα επαρκές δίκτυο πεζού – ποδηλάτη που θα καλύπτει μεγάλη του έκταση.

Το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου αναμένεται να συνδράμει στα παραπάνω, στην κατεύθυνση της ενίσχυσης της προσβασιμότητας για τους πιο ευάλωτους χρήστες του δημόσιου χώρου, τόσο σε επιλεγμένους κοινόχρηστους χώρους και δημόσια κτίρια, όσο και στην ανάδειξη των αναγκαίων διαδρομών προσβασιμότητας που θα συνδέουν τις διαφορετικές περιοχές του Δήμου.

6.2 Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των Μ.Μ.Μ.

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας περιλαμβάνει πλήθος επιλογών στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς καθώς εξυπηρετείται από την Γραμμή 1 του Μετρό (ΗΣΑΠ), από πολλές λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ αλλά και από λεωφορεία της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

6.2.1 Μέσα Σταθερής Τροχιάς

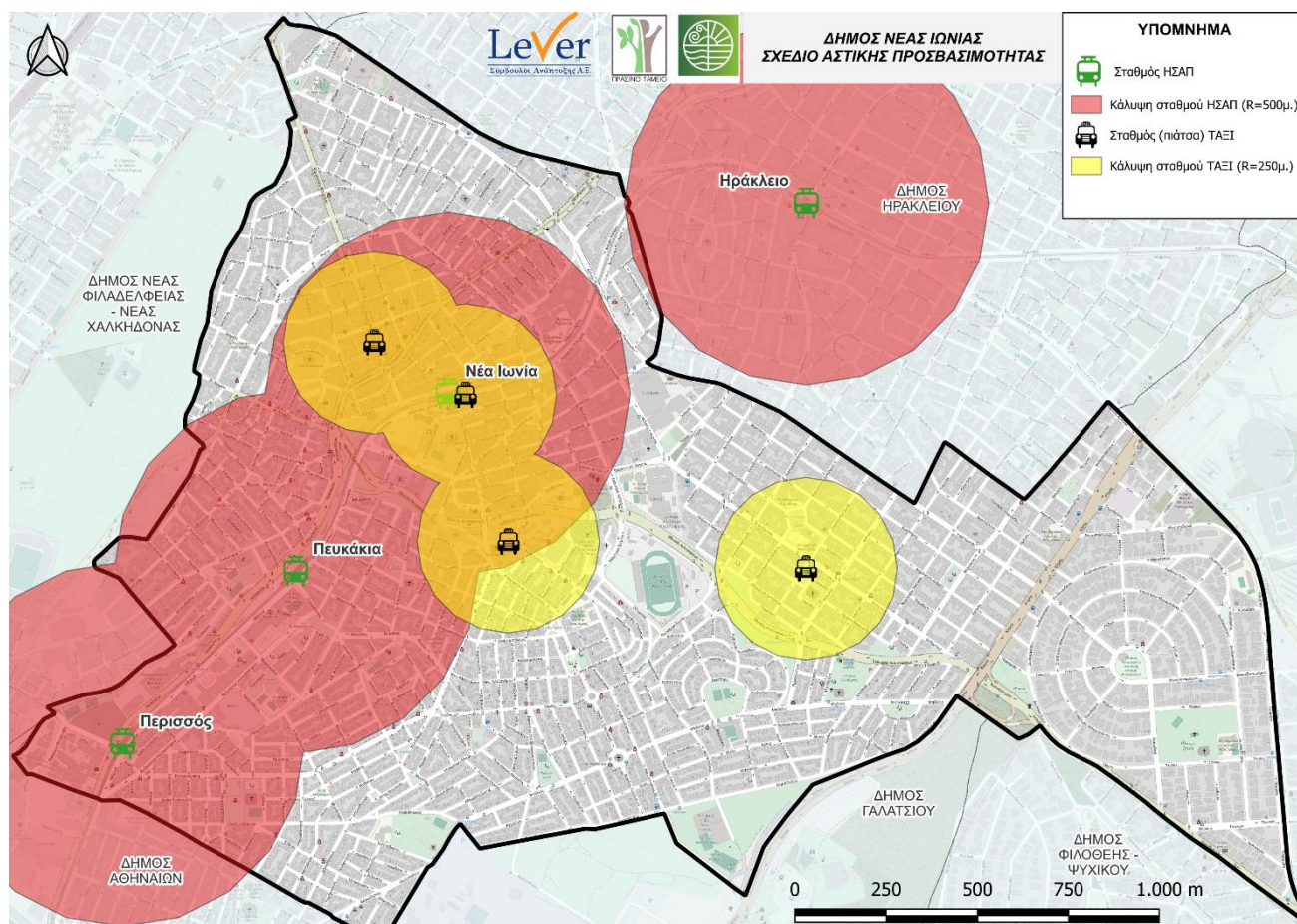
Ως προς τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, ο Δήμος Νέας Ιωνίας εξυπηρετείται με τρεις σταθμούς της γραμμής 1 του Μετρό (ΗΣΑΠ, Κηφισιά - Πειραιάς). Πρόκειται για τους σταθμούς «Περисσός», «Πευκάκια», «Νέα Ιωνία». Επιπρόσθετα, βόρεια του Δήμου και σε απόσταση 500 μέτρων από τα όρια του και συγκεκριμένα τις οδούς Αλέκου Παναγούλη και Κασταμονής, βρίσκεται ο σταθμός «Ηράκλειο», εντός των ορίων του Δήμου Ηρακλείου.

Με τους παραπάνω σταθμούς, επιτυγχάνεται η ταχύτατη σύνδεση των κατοίκων του Δήμου με άλλες περιοχές του λεκανοπεδίου και ιδίως το κέντρο της Αθήνας και αντίστροφα, για τους επισκέπτες της Νέας Ιωνίας. Ως προς τον χρονοπρογραμματισμό των διερχόμενων δρομολογίων, ισχύουν τα παρακάτω:

Πίνακας 6-1: Πρώτο και τελευταίο δρομολόγιο γραμμής 1 ΗΣΑΠ για τους σταθμούς της περιοχής μελέτης (πηγή: ΟΑΣΑ)

| Προς Κηφισιά (Δευτέρα – Κυριακή) | | | |
|----------------------------------|------------------|----------------------|------------|
| ΑΠΟ | ΠΡΩΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | |
| ΠΕΡΙΣΣΟΣ | 5:03 | 00:48 | |
| ΠΕΥΚΑΚΙΑ | 5:05 | 00:50 | |
| ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ | 5:06 | 00:51 | |
| Προς Πειραιά (Δευτέρα – Κυριακή) | | | |
| ΑΠΟ | ΠΡΩΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ | |
| | | ΩΣ ΠΕΙΡΑΙΑ | ΩΣ ΟΜΟΝΟΙΑ |
| ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ | 5:14 | 00:29 | 00:44 |
| ΠΕΥΚΑΚΙΑ | 5:16 | 00:31 | 00:46 |
| ΠΕΡΙΣΣΟΣ | 5:17 | 00:32 | 00:47 |

Από την διεθνή βιβλιογραφία προκύπτει ότι για τα μέσα σταθερής τροχιάς, ο μετακινούμενος είναι διατεθειμένος να περπατήσει έως και 500μ. σε καθημερινή βάση για να προσεγγίσει τους σταθμούς αυτούς και να επιβιβαστεί (Argin, et al., 2017). Λαμβάνοντας αυτό υπόψη και δημιουργώντας τις αντίστοιχες ακτίνες επιρροής για τους σταθμούς μετρό, προκύπτει η κάλυψη του Δήμου Νέας Ιωνίας από τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 6-5: Κάλυψη Δήμου Νέας Ιωνίας από σταθμούς ΗΣΑΠ και ΤΑΞΙ

Προκύπτει ότι μόνο ένα τμήμα του Δήμου καλύπτεται με ακτίνα 500 μέτρων από τους τρεις σταθμούς ΗΣΑΠ, ενώ και ο κοντινός σταθμός «Ηράκλειο» δεν προσφέρει κάλυψη σε ακτίνα 500 μέτρων για κάποια περιοχή της Νέας Ιωνίας. Συνεπώς, αν και ο Δήμος διαθέτει τρεις συν έναν σταθμό μετρό, η κάλυψη είναι περιορισμένη και εντοπίζεται κυρίως στις κεντρικές εμπορικές περιοχές του Δήμου καθώς και στις περιοχές του Περισσοῦ και Πευκάκια. Το βορειοδυτικό τμήμα του Δήμου αλλά και ὅλη η περιοχή ανατολικά δεν έχει κάποια κάλυψη. Συνεπώς, πρέπει να ληφθεῖ υπόψη η ἀνάγκη που προκύπτει για μετακινήσεις ἀπὸ τὸν υπόλοιπο Δήμο πρὸς τοὺς σταθμούς ΗΣΑΠ τοῦ Δήμου.

Στην ἐπόμενη παράγραφο θα γίνῃ ἀναφορά και γιὰ τὴν κάλυψη που προσφέρουν οἱ πιάτσες ΤΑΞΙ που ἀπεικονίζονται στὸν παραπάνω χάρτη.

6.2.2 ΤΑΞΙ

Σε συνέχεια τῆς προηγούμενης παραγράφου και τοῦ χάρτη κάλυψης που παρουσιάστηκε, καταγράφονται οἱ θεσμοθετημένοι σταθμοί (πιάτσες) ΤΑΞΙ ἐντὸς τοῦ Δήμου Νέας Ιωνίας. Πρόκειται γιὰ τέσσερις σταθμούς σύμφωνα με τὰ ἀρχεῖα τοῦ Δήμου που χωροθετοῦνται στὰ ἐξῆς σημεία:

1. Ελευθερίου Βενιζέλου 23-21, Κεντρική Ιωνία
2. Διονυσίου Σολωμού 8, ὀπίσθεν σταθμοῦ ΗΣΑΠ «Νέα Ιωνία»
3. Θεοδώρου Κωνσταντοπούλου, εἰσοδος Νοσοκομείου «Αγ. Όλγα»

4. Ζωοδόχου Πηγής 20, Καλογρέζα

Οι σταθμοί αυτοί προσφέρουν σημαντική κάλυψη στην περιοχή της κεντρικής Ιωνίας και πέριξ του σημαντικού νοσοκομείου «Αγ. Όλγα» και λειτουργούν προσθετικά στην κάλυψη που προσφέρουν οι σταθμοί ΗΣΑΠ (βλ. χάρτη Εικόνας 6-5). Επιπρόσθετα, ο τέταρτος σταθμός ΤΑΞΙ προσφέρει μερική κάλυψη στην περιοχή της Καλογρέζας. Ωστόσο, μεγάλο μέρος του Δήμου και ιδίως οι περιοχές της Αλσούπολης στα ανατολικά και της Νεάπολης στα νότια παραμένουν χωρίς κάλυψη.

6.2.3 Δίκτυο ΟΑΣΑ

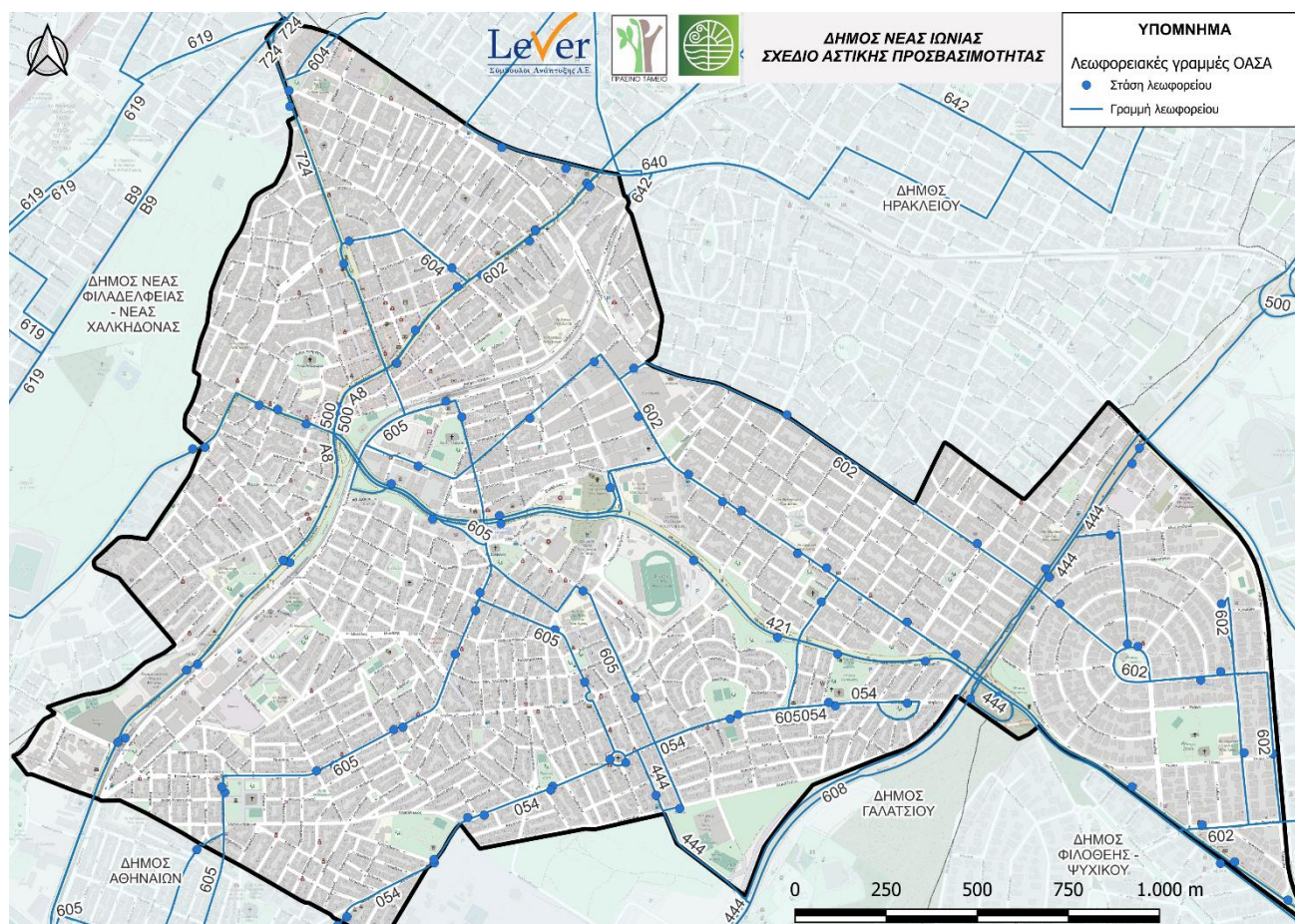
Εντός του Δήμου ή στα όρια του, διέρχονται 18 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ οι οποίες αφενός εξυπηρετούν τοπικές μετακινήσεις εντός του Δήμου, αφετέρου επιτυγχάνουν είτε την μετεπιβίβαση σε μέσα σταθερής τροχιάς με σύνδεση με τους κοντινούς σταθμούς μετρό (Νέα Ιωνία, Πευκάκια, Περισσός, Ηράκλειο, Άνω Πατήσια), είτε την σύνδεση με σημαντικούς πόλους έλξης όπως το κέντρο της Αθήνας και το Λιμάνι του Πειραιά καθώς και άλλους Δήμους του λεκανοπεδίου με μεγάλες αγορές ή συγκεντρωμένους χώρους εργασίας (Μαρούσι, Αγία Παρασκευή, Κηφισιά, Νέα Φιλαδέλφεια, Ηράκλειο, Αχαρνάι, Άγιοι Ανάργυροι, Μεταμόρφωση). Ακολουθεί ο Πίνακας με τα δρομολόγια λεωφορείων ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Νέας Ιωνίας ή διέρχονται από τα όρια του.

Πίνακας 6-2: Λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Νέας Ιωνίας

| Γραμμή | Περιγραφή | Κυκλική | Κατεύθυνση | Νυχτερινή |
|--------|---|---------|------------|-----------|
| 054 | ΠΕΡΙΣΣΟΣ - ΛΑΜΠΡΙΝΗ - ΟΜΟΝΟΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 421 | ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | ΟΧΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 421 | ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | ΟΧΙ | ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ | ΟΧΙ |
| 444 | ΣΤ. ΕΙΡΗΝΗ - ΓΑΛΑΤΣΙ - ΣΤ. ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 500 | ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ) (ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ) | ΟΧΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΝΑΙ |
| 500 | ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ) (ΝΥΧΤΕΡΙΝΗ) | ΟΧΙ | ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ | ΝΑΙ |
| 602 | Ν. ΙΩΝΙΑ - ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ - ΣΤΑΘ. ΠΑΝΟΡΜΟΥ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 604 | ΝΟΣ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΣΤ. ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ - ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 605 | ΠΕΡΙΣΣΟΣ - ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 608 | ΓΑΛΑΤΣΙ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΝΕΚΡ. ΖΩΓΡΑΦΟΥ | ΟΧΙ | ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ | ΟΧΙ |
| 619 | ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ - ΣΤ. ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 640 | ΤΟΠΙΚΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| 642 | ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ - ΠΕΥΚΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |

| | | | | |
|------------|---|-----|-----------|-----|
| 724 | ΑΧΑΡΝΑΙ (ΜΕΣΟΝΥΧΙ) - Ν. ΙΩΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) | ΝΑΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| A8 | ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - Ν. ΙΩΝΙΑ - ΜΑΡΟΥΣΙ | ΟΧΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| A8 | ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - Ν. ΙΩΝΙΑ - ΜΑΡΟΥΣΙ | ΟΧΙ | ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ | ΟΧΙ |
| B9 | ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ - ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - Ν. ΚΗΦΙΣΙΑ | ΟΧΙ | ΜΕΤΑΒΑΣΗ | ΟΧΙ |
| B9 | ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ - ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - Ν. ΚΗΦΙΣΙΑ | ΟΧΙ | ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ | ΟΧΙ |

Η διέλευση των παραπάνω λεωφορειακών γραμμών από την περιοχή μελέτης, φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 6-6: Λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ στον Δήμο Νέας Ιωνίας

Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, ο πεζός είναι διατεθειμένος να περπατήσει κατά μέσο όρο 250 μέτρα κάθε φορά προκειμένου να προσεγγίσει με πεζή μετακίνηση μια στάση λεωφορείου. Συνεπώς, και αφού καταγράφηκαν οι στάσεις που εξυπηρετούν τις παραπάνω λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ, και μετά και την παρουσίαση των δυο γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας που λειτουργούν στον Δήμο Νέας Ιωνίας στην επόμενη παράγραφο, θα παρουσιαστεί η προσφερόμενη κάλυψη από τις γραμμές ΟΑΣΑ και Δήμου.

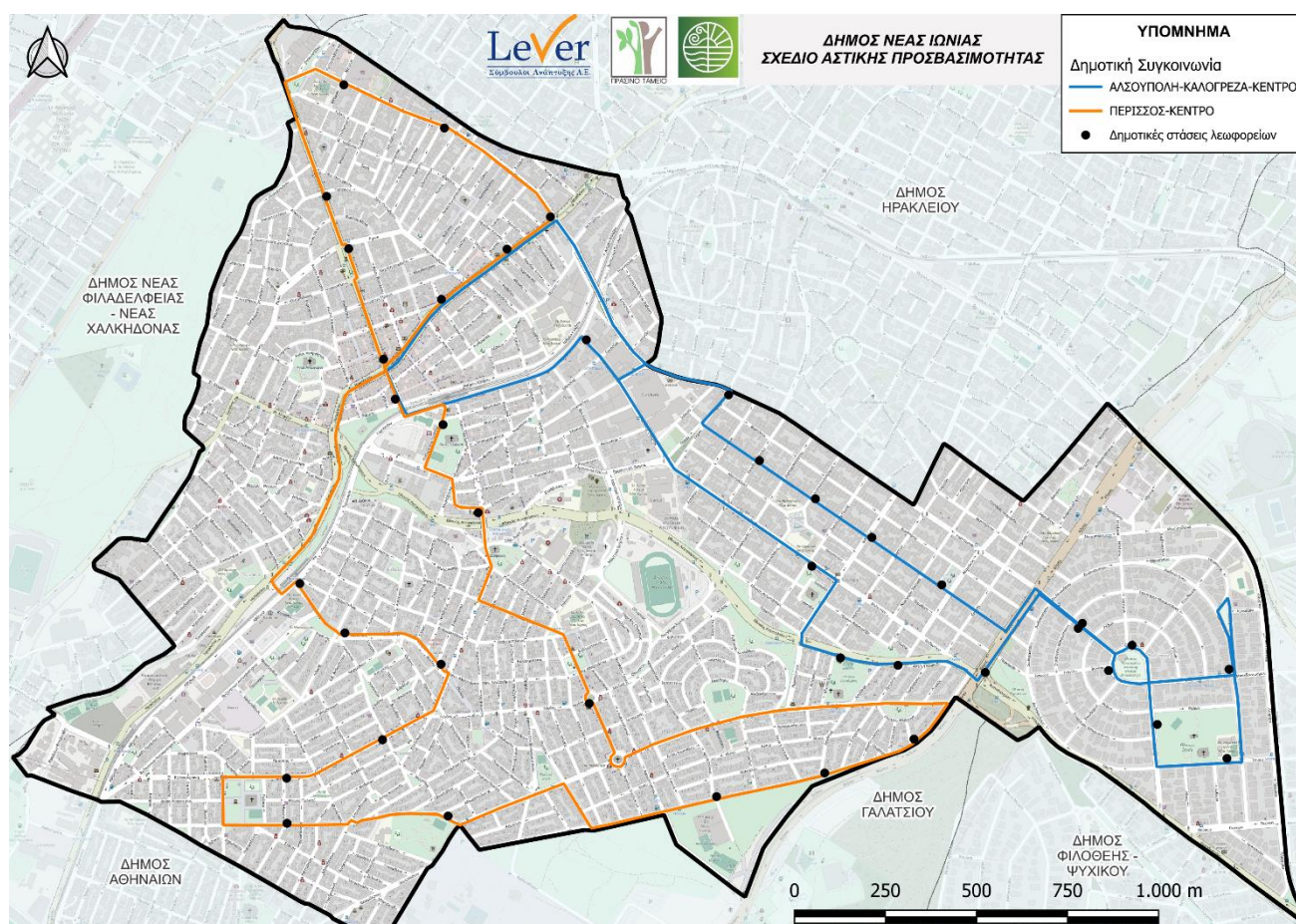
6.2.4 Δίκτυο Δημοτικής συγκοινωνίας

Επιπρόσθετα των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ, στο Δήμο λειτουργεί δημοτική λεωφορειακή συγκοινωνία με δυο κυκλικές γραμμές. Βασική επιδίωξη της δημιουργίας δημοτικής συγκοινωνίας αποτέλεσε η εξυπηρέτηση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων και η σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών στα όρια του Δήμου με τους σταθμούς μετρό «Νέα Ιωνία» και «Πευκάκια», με απώτερο στόχο τη βελτίωση των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων.

Οι δυο δημοτικές λεωφορειακές κυκλικές γραμμές είναι οι κάτωθι:

1. ΑΛΣΟΥΠΟΛΗ – ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ – ΚΕΝΤΡΟ (μήκος γραμμής: 7,6 χλμ.)
2. ΠΕΡΙΣΣΟΣ – ΚΕΝΤΡΟ (μήκος γραμμής: 9,3 χλμ.)

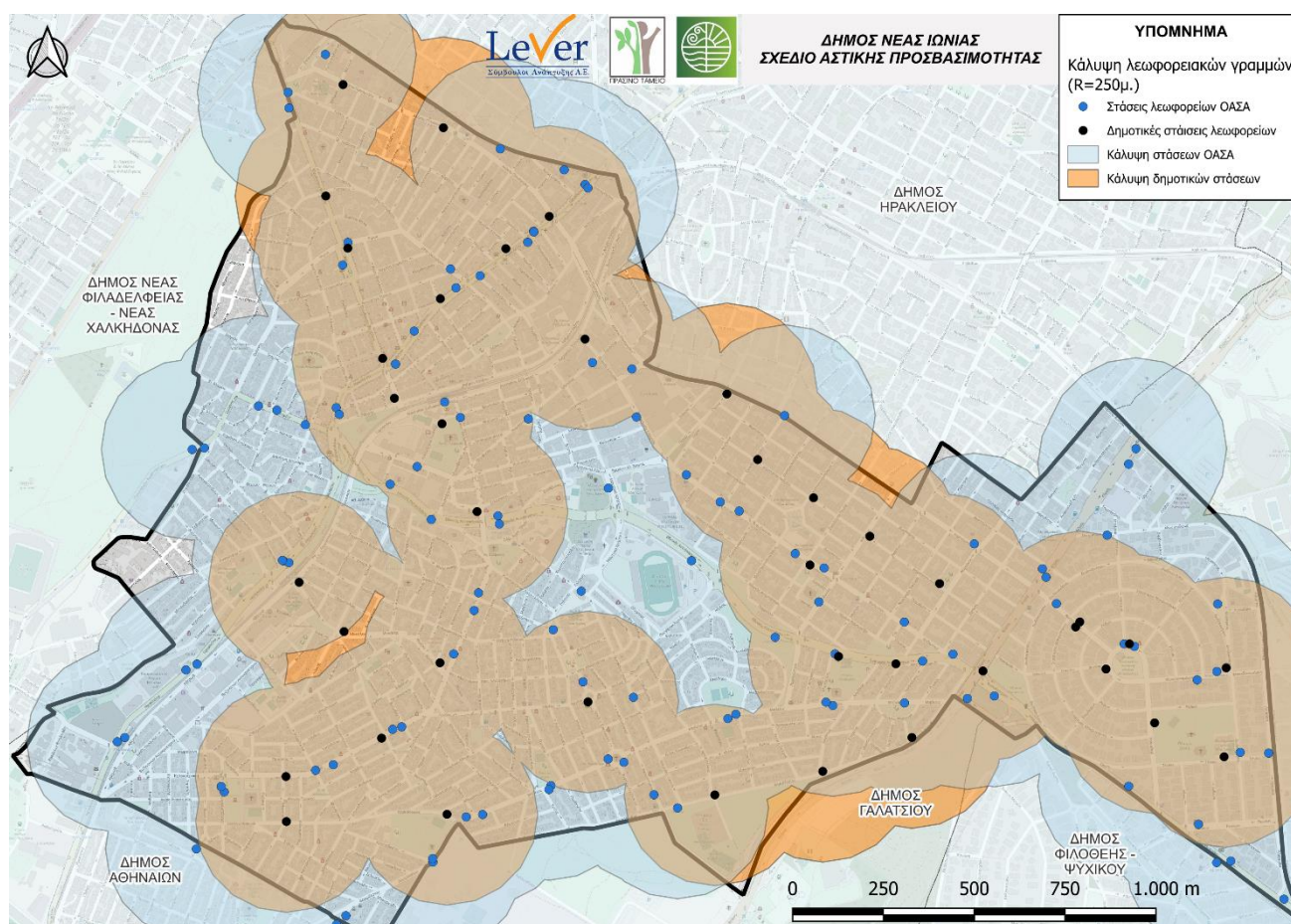
Οι παραπάνω γραμμές χρησιμοποιούν ως στάσεις τις υπάρχουσες στάσεις των γραμμών ΟΑΣΑ. Στα οδικά τμήματα από τα οποία δεν διέρχονται λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ, τοποθετήθηκαν επιπρόσθετες δημοτικές στάσεις. Οι δυο γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας καθώς και οι δημοτικές στάσεις παρουσιάζονται παρακάτω (οι στάσεις που εξυπηρετούν τις δημοτικές γραμμές αλλά είναι υπό την ευθύνη του ΟΑΣΑ παρουσιάστηκαν προηγουμένως).



Εικόνα 6-7: Δημοτική συγκοινωνία Δήμου Νέας Ιωνίας

Όπως γίνεται αντιληπτό, η Γραμμή 1 «ΑΛΣΟΥΠΟΛΗ – ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ – ΚΕΝΤΡΟ», συνδέει την Αλσούπολη και την Καλογρέζα με τον σταθμό «Νέα Ιωνία» και το υπερτοπικό εμπορικό κέντρο της Νέας Ιωνίας εν γένει. Η Γραμμή 2 «ΠΕΡΙΣΣΟΣ – ΚΕΝΤΡΟ» συνδέει το ευρύτερο νότιο τμήμα του Δήμου καθώς και το βόρειο άκρο του Δήμου με την κεντρική περιοχή της Νέας Ιωνίας και το υπερτοπικό εμπορικό κέντρο, καθώς και με τους σταθμούς «Νέα Ιωνία» και «Περисσός».

Συνολικά, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις γραμμές του ΟΑΣΑ, όσο και της Δημοτικής Συγκοινωνίας, με το σύνολο των στάσεων να λαμβάνονται υπόψη, η κάλυψη του Δήμου από λεωφορειακές γραμμές είναι η κάτωθι.



Εικόνα 6-8: Κάλυψη λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ και Δημοτικής Συγκοινωνίας στον Δήμο Νέας Ιωνίας

Προκύπτει ότι επιτυγχάνεται η πλήρης κάλυψη του Δήμου, με εξαίρεση ελάχιστα οικοδομικά τετράγωνα στα όρια με το Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας, με απόσταση έως 250μ. από τις στάσεις λεωφορείων, μια απολύτως εφικτή απόσταση για κάλυψη πεζή.

Συνεπώς, αν και όπως αναφέρθηκε υπάρχουν πολλές περιοχές που δεν καλύπτονται από το Μετρό, χάρη στα λεωφορεία επιτυγχάνεται η πλήρης κάλυψη. Συμπεραίνεται λοιπόν, ότι υπάρχουν ευνοϊκές συνθήκες για περπάτημα ζώνης 250 μέτρων στην περιοχή μελέτης, ούτως ώστε να προσεγγίζονται από όλους οι στάσεις λεωφορείων για την επίτευξη μεγαλύτερων μετακινήσεων εντός του Δήμου αλλά και διαδημοτικά.

6.3 Χώροι στάθμευσης και θέσεις φόρτισης Η/Ο

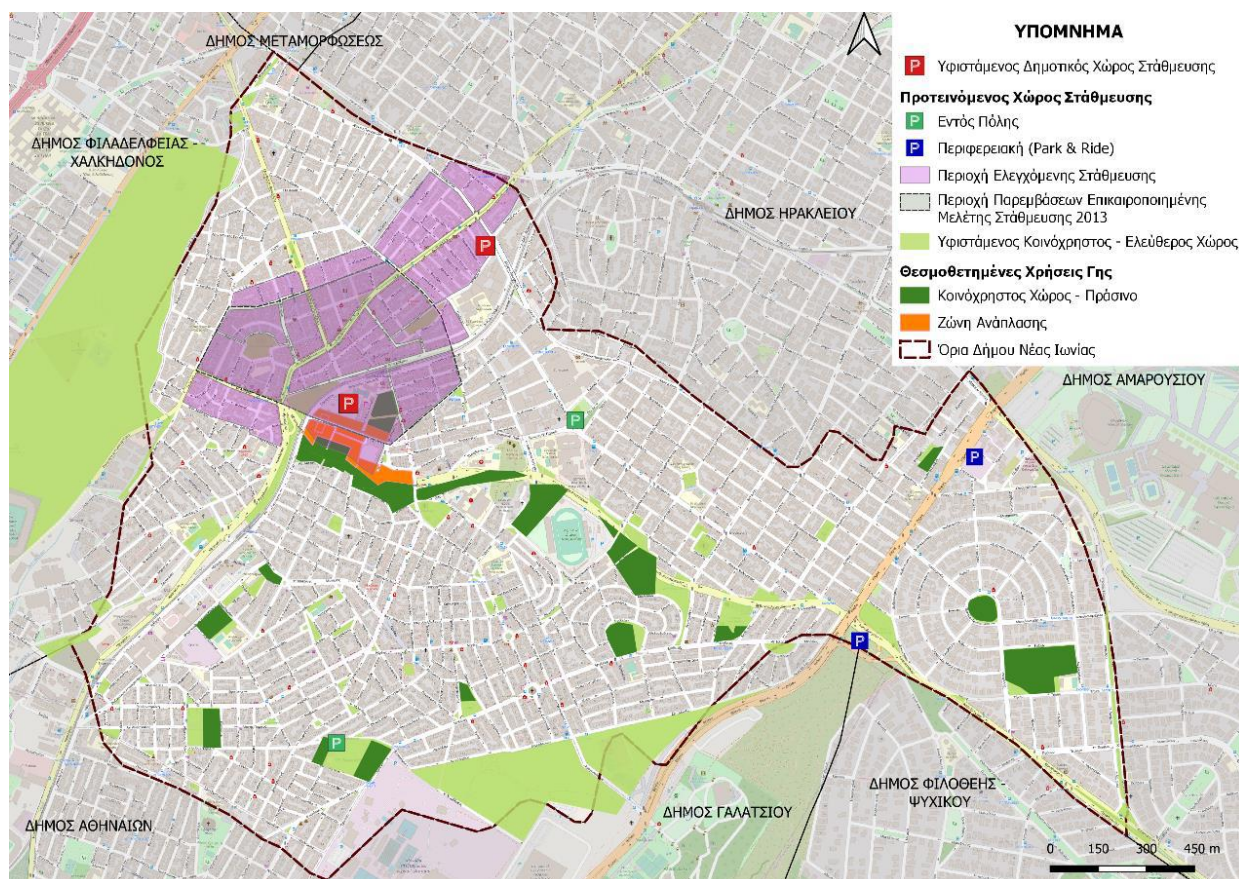
Στον Δήμο Νέας Ιωνίας λειτουργούν ή αναμένεται το επόμενο διάστημα να λειτουργήσουν δύο Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης αυτοκινήτων. Πρόκειται για τον υπαίθριο αδιαμόρφωτο δημοτικό χώρο στάθμευσης στη συμβολή των οδών Αλέκου Παναγούλη και Δέρκων καθώς και για τον υπό κατασκευή υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων στο Ο.Τ. 150 επί της οδού Γυμνασίου, πλησίον του σταθμού «Νέα Ιωνία».



Εικόνα 6-9: Υπό κατασκευή υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων στο ΟΤ 150 (αριστερά) και υπαίθριος αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων (δεξιά) στην Νέα Ιωνία

Εκτός από τους παραπάνω χώρους το ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας έχει προτείνει άλλους δυο χώρους στάθμευσης εντός πόλης (βόρεια στην οδό Πέραν και νότια στην πλατεία Παλαιολόγου) καθώς και ακόμη δυο περιφερειακούς στην περιοχή της Αλσούπολης, πλησίον της Λ. Κύμης, υπό την μορφή Park & Ride. Επίσης, το ΣΒΑΚ προτείνει η περιοχή του εμπορικού κέντρου της Νέας Ιωνίας, από την Εθνικής Αντιστάσεως στα νότια έως και τα βόρεια όρια του Δήμου να διαμορφωθεί με σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.

Τα παραπάνω στοιχεία απεικονίζονται στον χάρτη που ακολουθεί και έχει αντληθεί από το ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.

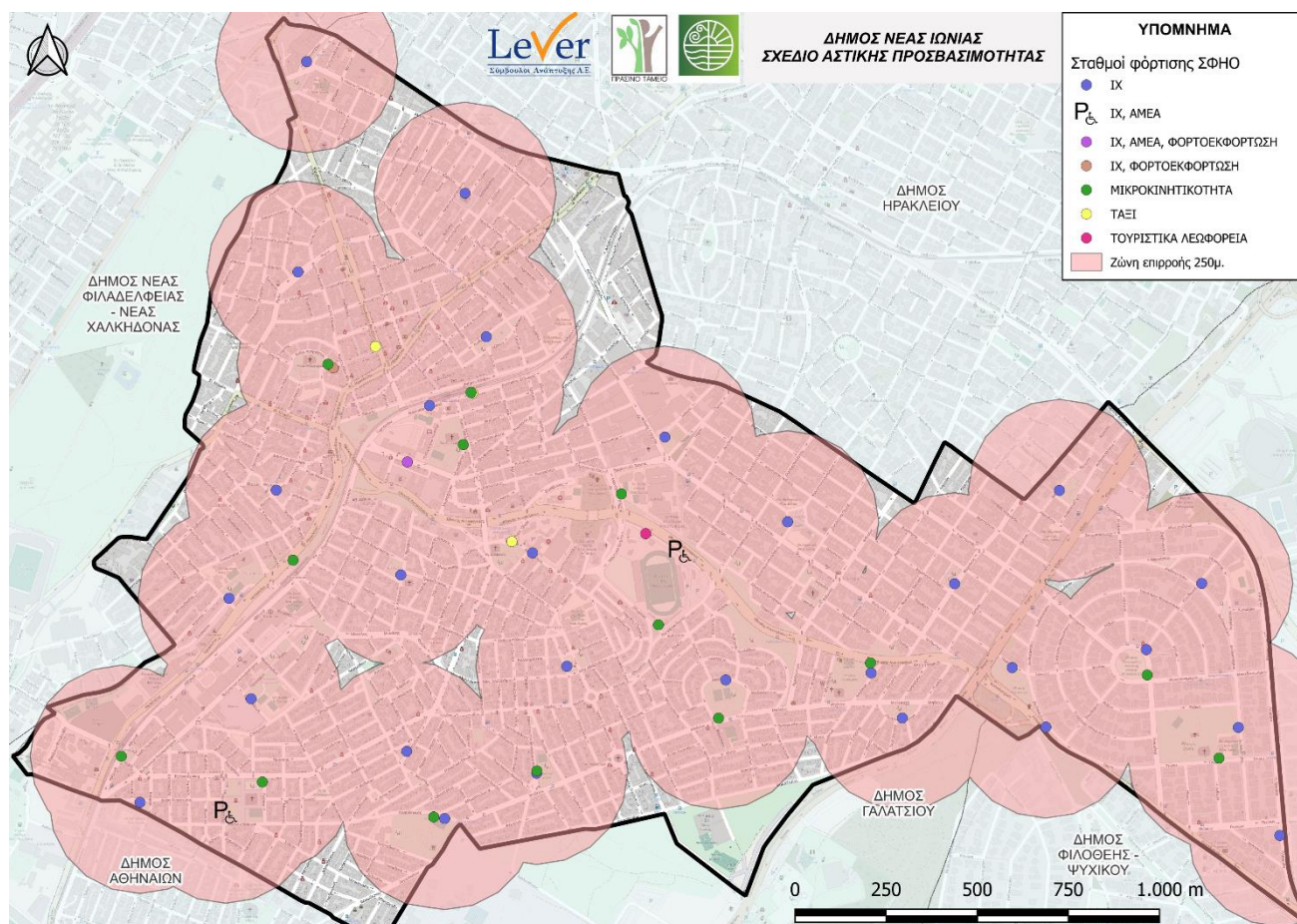


Εικόνα 6-10: Υφιστάμενοι και προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης (πηγή: ΣΒΑΚ)

Ως προς τις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σύμφωνα με το εκπονηθέν ΣΦΗΟ του Δήμου, αναμένεται να υλοποιηθούν σταθμοί φόρτισης για τις εξής κατηγορίες:

- ΙΧ
- Οχήματα ΕΔΧ (Ταξί)
- Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ
- Οχήματα μικροκινητικότητας
- Θέσεις φορτοεκφόρτωσης
- Θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων

Η χωρική κατανομή των σταθμών φόρτισης Η/Ο σύμφωνα με το ΣΦΗΟ και η κατηγοριοποίησή τους ανά χρήση στην οποία απευθύνονται, φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 6-11: Σταθμοί φόρτισης ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Ιωνίας

Πρόκειται για 50 σταθμούς φόρτισης σε όλη την έκταση του Δήμου, εκ των οποίων οι 4 που αφορούν ΤΑΞΙ και τουριστικά λεωφορεία θα είναι ταχυφορτιστές DC και οι υπόλοιποι αργής φόρτισης AC. Όπως φαίνεται, με την υλοποίηση του παραπάνω σχεδίου, αναμένεται να επιτευχθεί μεγάλη κάλυψη σε όλη την έκταση του Δήμου, με ζώνη επιρροής για κάθε φορτιστή 250 μέτρα.

Ειδικά για τους σκοπούς του ΣΑΠ, έχει ιδιαίτερη σημασία η χωροθέτηση των μελλοντικών σταθμών φόρτισης που αφορούν τις θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ και τα οχήματα μικροκινητικότητας, καθώς πρόκειται για τους ίδιους μετακινούμενους στους οποίους εστιάζει κατά προτεραιότητα το υπό εκπόνηση ΣΑΠ, δηλαδή τα ΑΜΕΑ και τους ευάλωτους χρήστες του οδοστρώματος, όπως είναι οι πεζοί και οι μετακινούμενοι με οχήματα μικροκινητικότητας.

Οι σχετικοί σταθμοί φόρτισης χωροθετήθηκαν πλησίον κοινοχρήστων χώρων, πάρκων και πλατειών σε όλη την έκταση του Δήμου.

Ακολουθεί ο αναλυτικός πίνακας για τους προτεινόμενους σταθμούς φόρτισης Η/Ο, όπως οριστικοποιήθηκαν από το ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Ιωνίας και αναρτήθηκαν στο ΥΠΕΝ.

Πίνακας 6-3: Σταθμοί φόρτισης Η/Ο κατά ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Ιωνίας (πηγή: ΥΠΕΝ)

| α/α | Όνομα | Διεύθυνση | Συντ/νη Χ | Συντ/νη Υ | Χρήση | Φορτιστές | Βύσματα | Χαρ/κά |
|-----|-----------------------------|---------------------------|-------------|-------------|--------------------|-----------|---------|---------|
| 1 | ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | 478385,7429 | 4210713,918 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 2 | ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ 4 | ΠΑΛΑΙΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ 4 | 478024,2285 | 4210234,811 | ΙΧ, ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 3 | ΠΛ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΟΛΕΩΣ | ΠΛ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΟΛΕΩΣ | 479271,0294 | 4209812,587 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 4 | ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ | ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ | 478975,0112 | 4209732,271 | ΙΧ, ΑΜΕΑ | 4 | 8 | AC 22kW |
| 5 | ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ | ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ | 478444,2149 | 4210320,171 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 6 | ΛΑΥΡΙΟΥ | ΛΑΥΡΙΟΥ | 480621,4609 | 4208952,267 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 7 | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ | 480255,0513 | 4209462,086 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 8 | ΠΕΡΓΑΜΟΥ | ΠΕΡΓΑΜΟΥ | 479887,0634 | 4209412,632 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 9 | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | 479979,4146 | 4209249,708 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 10 | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ | 480407,2625 | 4209643,703 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 11 | ΦΡΥΓΙΑΣ | ΦΡΥΓΙΑΣ | 480016,5305 | 4209898,655 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 12 | ΑΛΑΜΑΝΑΣ | ΑΛΑΜΑΝΑΣ | 479729,2342 | 4209642,681 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 13 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΛΕΜΙΝΓΚ | ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΛΕΜΙΝΓΚ | 479585,6888 | 4209274,338 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 14 | ΠΛ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ | ΠΛ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ | 479499,9391 | 4209398,047 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 15 | ΠΛ. ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ | ΠΛ. ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ | 479101,1317 | 4209378,897 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 16 | ΚΡΗΤΗΣ | ΚΡΗΤΗΣ | 477867,7711 | 4209899,487 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 17 | ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ | ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΕΩΣ | 477728,8916 | 4209016,231 | ΙΧ, ΑΜΕΑ | 2 | 3 | AC 22kW |
| 18 | ΔΕΥΚΑΛΙΩΝΟΣ | ΔΕΥΚΑΛΙΩΝΟΣ | 478329,9291 | 4208998,802 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 19 | ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ | ΚΑΛΛΙΠΟΛΕΩΣ | 477798,6558 | 4209327,292 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 20 | ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ | ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ | 478582,093 | 4209122,638 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 21 | ΙΩΛΚΟΥ | ΙΩΛΚΟΥ | 478934,0887 | 4210044,882 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 22 | ΑΓΙΑΣ ΟΛΓΑΣ | ΑΓΙΑΣ ΟΛΓΑΣ | 478570,6982 | 4209727,451 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 23 | ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ | ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ | 478209,6956 | 4209667,007 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 24 | ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ | ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ | 478225,6186 | 4209183,065 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 25 | ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΣΟΛΩΜΟΥ | ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΣΟΛΩΜΟΥ | 478288,4546 | 4210131,599 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |

| α/α | Όνομα | Διεύθυνση | Συντ/νη Χ | Συντ/νη Υ | Χρήση | Φορτιστές | Βύσματα | Χαρ/κά |
|-----|---------------------|---------------------|-------------|-------------|--------------------------|-----------|---------|----------|
| 26 | ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ | ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ | 478664,9362 | 4209416,255 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 27 | ΑΓ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ | ΑΓ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ | 477493,807 | 4209043,065 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 28 | ΑΜΙΣΣΟΥ | ΑΜΙΣΣΟΥ | 477738,1887 | 4209602,764 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 29 | ΣΑΠΟΥΝΤΖΑΚΗ | ΣΑΠΟΥΝΤΖΑΚΗ | 477951,255 | 4211074,894 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 30 | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | 480507,757 | 4209248,615 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 31 | ΡΙΜΙΝΙ | ΡΙΜΙΝΙ | 477927,5765 | 4210497,847 | ΙΧ | 1 | 2 | AC 22kW |
| 32 | ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ | ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ | 478227,6749 | 4209976,886 | ΙΧ, ΑΜΕΑ, ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ | 2 | 4 | AC 22kW |
| 33 | ΗΣΑΠ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ | ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΣΟΛΩΜΟΥ 6 | 478406,521 | 4210166,092 | ΤΑΞΙ | 1 | 1 | DC 50kW |
| 34 | ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | 478140,0585 | 4210293,506 | ΤΑΞΙ | 1 | 1 | DC 50kW |
| 35 | ΑΓΙΑΣ ΟΛΓΑΣ | ΑΓΙΑΣ ΟΛΓΑΣ | 478514,0221 | 4209758,581 | ΤΑΞΙ | 1 | 1 | DC 50kW |
| 36 | ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ | ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ | 478881,59 | 4209780,37 | ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ | 1 | 1 | DC 150kW |
| 37 | ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ | ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ | 478009,734 | 4210244,634 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 38 | ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 478380,6168 | 4210024,195 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 39 | ΟΛΥΜΠΙΑΣ | ΟΛΥΜΠΙΑΣ | 478916,4226 | 4209530,264 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 40 | ΠΛ. ΤΗΝΟΥ | ΤΗΝΟΥ | 480454,6295 | 4209164,59 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 41 | ΠΕΡΙΣΣΟΣ | ΑΒΕΡΩΦ, ΠΕΡΙΣΣΟΣ | 477442,3252 | 4209169,497 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 42 | ΠΕΥΚΑΚΙΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΠΕΥΚΑΚΙΑ | 477913,8531 | 4209707,134 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 43 | ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ | ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΣΟΛΩΜΟΥ | 478402,03 | 4210167,368 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 44 | ΕΦΕΣΣΟΥ | ΕΦΕΣΣΟΥ | 477829,6521 | 4209098,959 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 45 | ΠΛ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ | ΠΛ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ | 478299,7273 | 4209002,964 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |
| 46 | ΠΛ. ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΟΥ | ΠΛ. ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΟΥ | 480257,7608 | 4209392,574 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7kW |

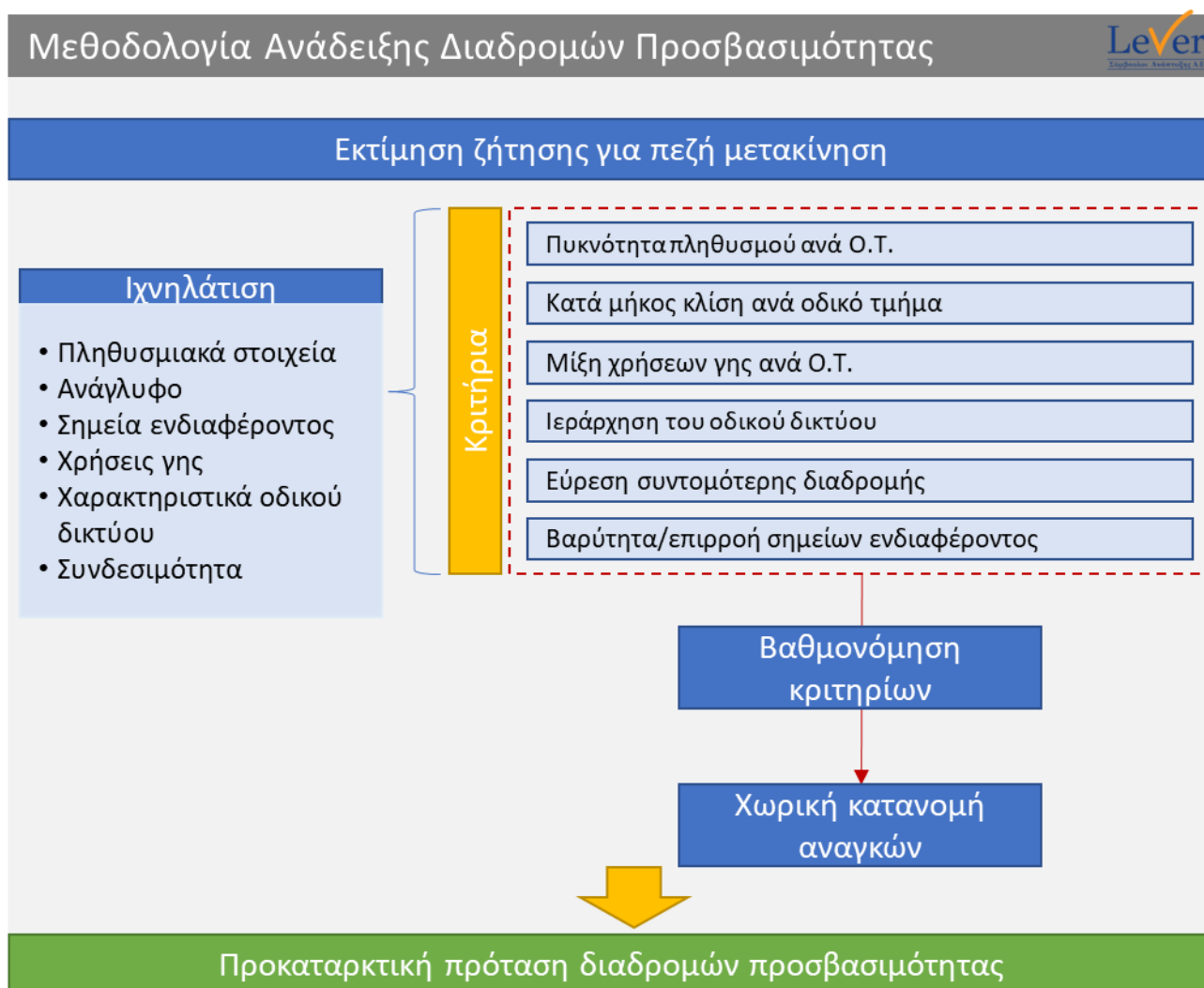
| α/α | Όνομα | Διεύθυνση | Συντ/νη Χ | Συντ/νη Υ | Χρήση | Φορτιστές | Βύσματα | Χαρ/κά |
|-----|---------------------|---------------------|--------------|--------------|-------------------|-----------|---------|-----------|
| 47 | ΠΛ. ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ | ΠΛ. ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ | 479081, 4097 | 4209274 ,113 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7k W |
| 48 | ΒΑΣ. ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ | ΒΑΣ. ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ | 478582, 6547 | 4209129 ,322 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7k W |
| 49 | ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ | ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ | 479498, 098 | 4209425 ,438 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7k W |
| 50 | ΜΑΝΤΗΚΑ | ΜΑΝΤΗΚΑ | 478814, 7331 | 4209888 ,996 | ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ | 1 | 5 | AC 3.7k W |

Με το παρόν ολοκληρώνεται το κεφάλαιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης του Δήμου Νέας Ιωνίας. Τα στοιχεία που παρατέθηκαν τα οποία αφορούν τις θεσμοθετημένες και τις πραγματικές χρήσεις γης του Δήμου, τους πόλους έλξης πεζή μετακίνησης, την λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου, την απογραφή και αποτίμηση της κάλυψης του Δήμου από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και λοιπές υποδομές κινητικότητας, υφιστάμενες ή μελλοντικές, η ανάλυση των δεδομένων και τα πορίσματα που προέκυψαν θα χρησιμοποιηθούν ώστε στο επόμενο κεφάλαιο να αναδειχθούν οι προσβάσιμες διαδρομές του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας, μέσω της κατάλληλης μεθοδολογίας.

7. Μεθοδολογία ανάδειξης κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας

Για την ανάδειξη των κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας, η εταιρεία Lever Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε. έχει αναπτύξει μεθοδολογία που περιλαμβάνει διαδικασίες αναλυτικής χαρτογράφησης, χωρικής ανάλυσης, αξιολόγησης – ιεράρχησης των πόλων έλξης/γένεσης μετακινήσεων με χρήση Πολυκριτηριακής Μεθόδου και αξιοποίηση υπολογιστικών αλγορίθμων σε περιβάλλον GIS.

Η μεθοδολογία διαγραμματικά παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα:



Εικόνα 7-1. Μεθοδολογία ανάδειξης κρίσιμων διαδρομών

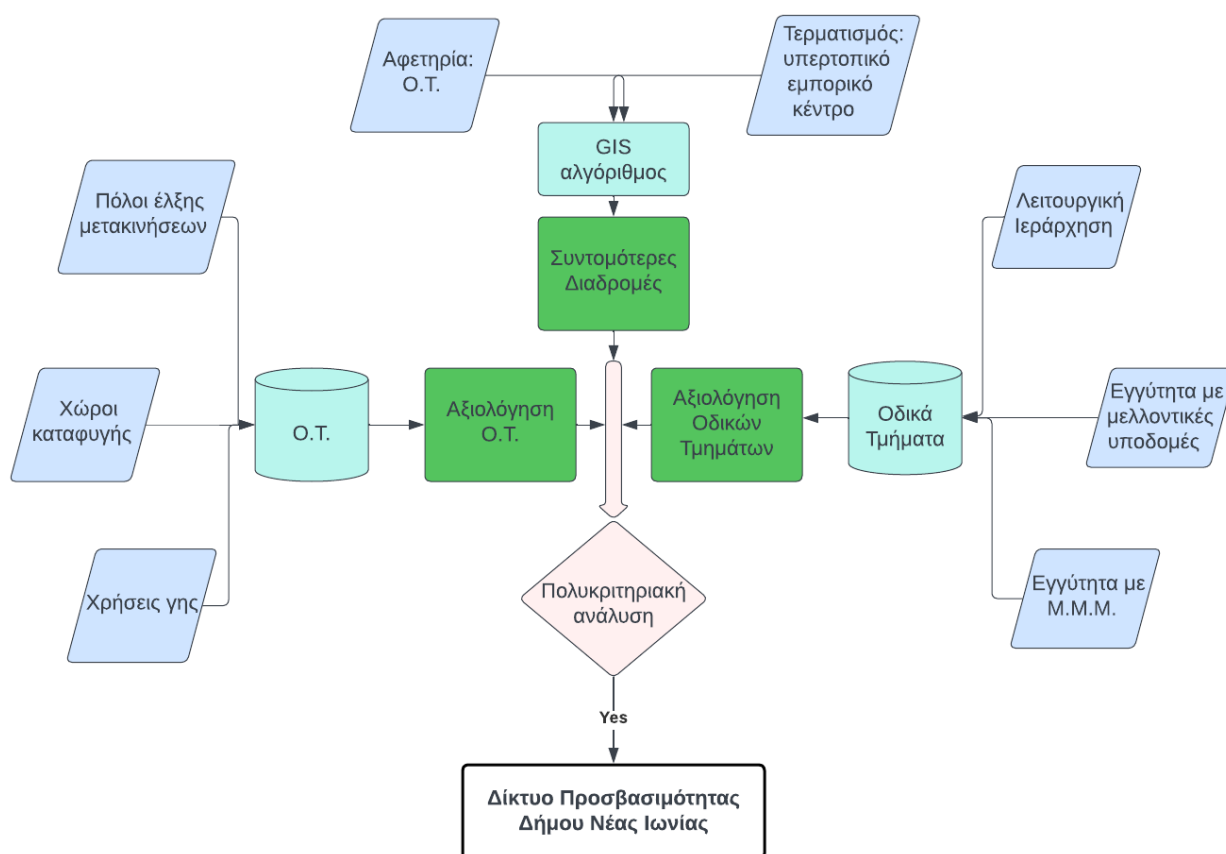
Πιο συγκεκριμένα, η μεθοδολογία εκκινεί με τις διαδικασίες χαρτογράφησης της υφιστάμενης κατάστασης (κυκλοφοριακών, πολεοδομικών, κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών) της περιοχής μελέτης αξιοποιώντας δεδομένα από διάφορες πηγές όπως:

- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και Εγκεκριμένα Ρυμοτομικά Σχέδια (αρχεία Δήμου)
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου
- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου
- Πολιτική Προστασία Περιφέρειας Αττικής (χώροι καταφυγής – καταυλισμού)
- Ανοιχτές πηγές δεδομένων (Openstreetmap, Geodata, Copernicus κ.τ.λ.)
- Αυτοψίες – έρευνες στο πεδίο

Τα αποτελέσματα αυτά παρουσιάστηκαν αναλυτικά και αξιολογήθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Στο παρόν κεφάλαιο θα περιγραφεί η υπόλοιπη διαδικασία ώστε να αναδειχτούν οι κρίσιμες διαδρομές για την επίτευξη της προσβάσιμης αλυσίδας στο Δήμο Νέας Ιωνίας.

Η βαθμονόμηση των κριτηρίων για την ανάδειξη της χωρικής κατανομής των αναγκών για δημιουργία προσβάσιμης αλυσίδας θα γίνει σε τρία χωρικά επίπεδα: Οικοδομικού Τετραγώνου, Οδικού Τμήματος και Διαδρομής μεταξύ ΟΤ και εμπορικού – πολεοδομικού κέντρου Δήμου. Έτσι για το κάθε ένα ξεχωριστά πραγματοποιήθηκαν οι εξής αναλύσεις – βαθμονομήσεις, οι οποίες περιληπτικά απεικονίζονται στο παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 7-1: Εξειδίκευση μεθοδολογίας ανάδειξης κρίσιμων διαδρομών για το ΣΑΠ Δήμου Νέας Ιωνίας

Για τα Οικοδομικά Τετράγωνα (ΟΤ):

- ✓ Εγκεκριμένες χρήσεις γης (Ε.Ρ.Σ. και Γ.Π.Σ.) και σημεία ενδιαφέροντος (αθλητισμός, εκπαίδευση, διοίκηση, πρόνοια, πράσινο κ.λπ.)

- ✓ Χώροι καταφυγής (Πολιτική Προστασία)
- ✓ Υφιστάμενοι πόλοι έλξης μετακινήσεων (πλήθος καταστημάτων λιανικής)

Τα ΟΤ που είναι χαρακτηρισμένα ως χώροι εκπαίδευσης, αθλητισμού, πρασίνου κ.λπ. ή ως πολεοδομικά κέντρα και κέντρα γειτονιάς, έχουν αυξημένη σημασία για την επίτευξη προσβασιμότητας καθώς αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων. Το ίδιο ισχύει και για τα ΟΤ που περιλαμβάνουν σημεία ενδιαφέροντος όπως κτίρια διοίκησης, πρόνοιας ή νοσοκομεία. Ομοίως και για τα ΟΤ που μπορεί να μην έχουν κάποιο εγκεκριμένο χαρακτηρισμό, ωστόσο καταγράφεται έντονη εμπορική κίνηση μέσω της καταγραφής εμπορικών καταστημάτων προς τα οποία γεννιούνται καθημερινές μετακινήσεις πεζή (φούρνοι, φαρμακεία, αγορές τροφίμων κ.λπ.). Στο πλαίσιο του ΣΑΠ, αυξημένη σημασία κατέχουν και οι χώροι καταφυγής όπως έχουν υποδειχτεί από την Πολιτική Προστασία και τον Δήμο.

Ωστόσο, **δεν έχουν όλες οι χρήσεις γης την ίδια βαρύτητα**. Συνεπώς οι χρήσεις γης και τα σημεία ενδιαφέροντος κατανεμήθηκαν σε κατηγορίες, για τις οποίες εξήχθησαν τρεις δείκτες (S1, S2, S3) ως εξής:

Πίνακας 7-1. Κατηγοριοποίηση σημείων ενδιαφέροντος

| | | | |
|-----------------------|------------------|---------------------|----------------------|
| Πολεοδομικά κέντρα | Κέντρα γειτονιάς | Χώροι καταφυγής | Χώροι αναψυχής |
| Περίθαλψη | Πρόνοια | Χώροι αθλητισμού | Διοίκηση - Υπηρεσίες |
| Εκπαιδευτικές μονάδες | Πολιτισμός | Χώροι πρασίνου | Χώροι στάθμευσης |
| Καταλύματα | Χώροι εστίασης | Φαρμακεία | Εμπόριο |
| Τράπεζες | Εκκλησίες | Υπεραγορές τροφίμων | Περίπτερα |

Πίνακας 7-2: Εξαγόμενοι δείκτες αξιολόγησης οικοδομικών τετραγώνων

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Δείκτης S1 (για χρήσεις ΓΠΣ) | X [βαρύτητα ανά κατηγορία χρήσης] |
| Δείκτης S1 (για χρήσεις ΕΡΣ) | |
| Δείκτης S2 (για χώρους καταφυγής) | X 1 |
| Δείκτης S3 (για πόλους έλξης) | X [βαρύτητα ανά κατηγορία χρήσης] |

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχουν στην καθημερινότητα όλων των πολιτών οι παραπάνω κατηγορίες σημείων ενδιαφέροντος αλλά και οι κατευθύνσεις που δίνονται από τις οδηγίες εκπόνησης Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας για την ανάγκη εξασφάλισης πρόσβασης στους κοινόχρηστους χώρους, το σύνολο των χρήσεων γης/σημείων ενδιαφέροντος και των υποδομών που έχουν χαρτογραφηθεί σε προηγούμενο στάδιο **σταθμίζονται με χρήση της Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου (ΑΗΡ)**. Σημειώνεται πως προκειμένου η αξιολόγηση να είναι αντιπροσωπευτική των πραγματικών αναγκών των μετακινούμενων έγινε χρήση γενικευμένου ερωτηματολογίου αξιολόγησης των εξεταζόμενων παραμέτρων με ομάδα εστίασης τα άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης.

Συγκεκριμένα, η στατιστική διαδικασία που ακολουθήθηκε και απεικονίζεται στους παρακάτω Πίνακες, μετά την συλλογή των απαντήσεων των ερωτηματολογίων από τις ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες, έχει ως εξής:

- I. Στον πρώτο Πίνακα, η κάθε κατηγορία σημείων ενδιαφέροντος (άξονας γ) συσχετίζεται με τις υπόλοιπες (άξονας χ) και αξιολογείται με μια τιμή που εκπροσωπεί τον βαθμό σημαντικότητας του σημείου ενδιαφέροντος στον άξονα γ, έναντι του σημείου ενδιαφέροντος στον άξονα χ.
- II. Οι τιμές που δόθηκαν αθροίζονται κάθετα για κάθε σημείο ενδιαφέροντος του άξονα χ. Συνεπώς, όσο μεγαλύτερο το άθροισμα, τόσο μικρότερη η σημασία του σημείου ενδιαφέροντος στον άξονα χ, λόγω του ότι το άθροισμα γίνεται κάθετα, άρα οι τιμές που αθροίζονται αναφέρονται στην σημαντικότητα του άξονα γ έναντι του άξονα χ.
- III. Στον επόμενο Πίνακα, το κάθε κελί παίρνει την τιμή που είχε πριν, διαιρεμένη με το κάθετο άθροισμα που υπολογίστηκε προηγουμένως. Έτσι, όσο μεγαλύτερη η τιμή, τόσο μεγαλύτερη η σημασία του σημείου ενδιαφέροντος στον άξονα γ έναντι του σημείου ενδιαφέροντος στον άξονα χ, λαμβάνοντας πια υπόψη και την γενικότερη σημασία της κατηγορίας, όπως υπολογίστηκε από το άθροισμα στηλών στο βήμα II.
- IV. Οι τιμές των κελιών αθροίζονται οριζόντια. Έτσι, κάθε κατηγορία σημείων ενδιαφέροντος του άξονα γ αντιστοιχίζεται με έναν δείκτη γενικευμένης σημαντικότητας (τιμές με γκρι περίγραμμα).
- V. Ο κάθε δείκτης που προέκυψε στο προηγούμενο βήμα διαιρείται δια το πλήθος των κατηγοριών (15), ώστε όλες οι τιμές να ανήκουν στο πεδίο τιμών (0,1). Αυτή είναι και η τελική αξιολόγηση των κατηγοριών σημείων ενδιαφέροντος (τιμές με πράσινο περίγραμμα).

Σημειώνεται πως η κατηγοριοποίηση των σημείων ενδιαφέροντος στον Πίνακα 7-1 διαφέρει ελαφρώς από τις ονομασίες που δόθηκαν στις κατηγορίες στους δυο επόμενους Πίνακες, καθώς ο Πίνακας 7-1 βασίζεται στην ανάλυση για την συγκεκριμένη περίπτωση του ΣΑΠ Δήμου Νέας Ιωνίας ενώ οι δυο επόμενοι Πίνακες βασίζονται στα ερωτηματολόγια, όπως μοιράστηκαν στις σχετικές ομάδες.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμος Νέας Ιωνίας

Π.1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

| | Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες (Δημαρχείο, Κ.Ε.Π., Δ.Ο.Υ., Τράπεζες, Δικαστήρια, Αστυνομία κ.τ.λ.) | Εμπορικά καταστήματα (ρούχα, ηλεκτρικές συσκευές, είδη δώρου, souvenir κ.τ.λ.) και καταστήματα εστίασης (φαγητό, καφέ, ποτό) | Καταστήματα με είδη πρώτης ανάγκης (Φαρμακεία, Σούπερ Μάρκετ, Mini Market, Α.Τ.Μ. κ.τ.λ.) | Μεγάλες Μονάδες υγείας (νοσοκομεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά κέντρα κ.τ.λ.) | Ιδιωτικά ιατρεία | Υποδομές μέσων μαζικής μεταφοράς (στάσεις και τερματικοί σταθμοί) | Πολιτισμός – Χώροι Λατρείας (θέατρα, κινηματογράφοι, μουσεία, ναοί κ.τ.λ.) | Αθλητικές εγκαταστάσεις | Σχολεία | Υποδομές Τριτοβάθμιας εκπαίδευσης | Κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, χώροι πρασίνου) | Κτήρια γραφείων / Βιοτεχνίες / Βιομηχανίες | Εξειδικευμένες Υπηρεσίες εξυπηρέτησης ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων | Χώροι στάθμευσης εκτός οδού | Στεγασμένα Εμπορικά κέντρα |
|--|---|--|--|---|------------------|---|--|-------------------------|---------|--------------------------------------|---|---|---|-----------------------------|----------------------------|
| Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες (Δημαρχείο, Κ.Ε.Π., Δ.Ο.Υ., Τράπεζες, Δικαστήρια, Αστυνομία κ.τ.λ.) | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,20 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 3,00 |
| Εμπορικά καταστήματα (ρούχα, ηλεκτρικές συσκευές, είδη δώρου, souvenir κ.τ.λ.) και καταστήματα εστίασης (φαγητό, καφέ, ποτό) | 3 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 5,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 0,20 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 |
| Καταστήματα με είδη πρώτης ανάγκης (Φαρμακεία, Σούπερ Μάρκετ, Mini Market, Α.Τ.Μ. κ.τ.λ.) | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 5,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 0,20 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 |
| Μεγάλες Μονάδες υγείας (νοσοκομεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά κέντρα κ.τ.λ.) | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 1,00 | 3,00 | 0,33 | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,20 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Ιδιωτικά ιατρεία | 1,00 | 0,20 | 0,20 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,14 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Υποδομές μέσων μαζικής μεταφοράς (στάσεις και τερματικοί σταθμοί) | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Πολιτισμός – Χώροι Λατρείας (θέατρα, κινηματογράφοι, μουσεία, ναοί κ.τ.λ.) | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 0,33 | 3,00 | 3,00 |
| Αθλητικές εγκαταστάσεις | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 0,20 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 |
| Σχολεία | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 0,33 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 |
| Υποδομές Τριτοβάθμιας εκπαίδευσης | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 |
| Κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, χώροι πρασίνου) | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 5,00 | 7,00 | 1,00 | 1,00 | 5,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 5,00 | 3,00 | 9,00 | 7,00 |
| Κτήρια γραφείων / Βιοτεχνίες / Βιομηχανίες | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,20 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Εξειδικευμένες Υπηρεσίες εξυπηρέτησης ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 |
| Χώροι στάθμευσης εκτός οδού | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 0,11 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Στεγασμένα Εμπορικά κέντρα | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 | 0,33 | 0,14 | 1,00 | 0,33 | 1,00 | 1,00 |

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμος Νέας Ιωνίας

Π.1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

| | 26,333 | 16,867 | 16,200 | 30,333 | 39,000 | 12,333 | 13,000 | 23,000 | 23,000 | 16,333 | 5,597 | 25,000 | 14,333 | 31,000 | 29,000 | | |
|---|--|---|---|---|------------------|---|--|-------------------------|---------|-----------------------------------|--|--|---|-----------------------------|----------------------------|-------|-------|
| | Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες (Δημαρχείο, Κ.Ε.Π., Δ.Ο.Υ., Τράπεζες, Δικαστήρια, Αστυνομία κ.τ.λ.) | Εμπορικά καταστήματα (ρούχα, ηλεκτρικές συσκευές, είδη δώρου, courier κ.τ.λ.) και καταστήματα εστίασης (φαγητό, καφέ, ποτό) | Καταστήματα με είδη πρώτης ανάγκης (Φαρμακεία, Σούπερ Μάρκετ, Mini Market, Α.Τ.Μ. κ.τ.λ.) | Μεγάλες Μονάδες υγείας (νοσοκομεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά κέντρα κ.τ.λ.) | Ιδιωτικά ιατρεία | Υποδομές μέσων μαζικής μεταφοράς (στάσεις και τερματικοί σταθμοί) | Πολιτισμός – Χώροι Λατρείας (θέατρα, κινηματογράφοι, μουσεία, ναοί κ.τ.λ.) | Αθλητικές εγκαταστάσεις | Σχολεία | Υποδομές Τριτοβάθμιας εκπαίδευσης | Κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, χώροι πρασίνου) | Κτήρια γραφείων / Βιοτεχνίες / Βιομηχανίες | Εξειδικευμένες Υπηρεσίες εξυπηρέτησης ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων | Χώροι στάθμευσης εκτός οδού | Στεγασμένα Εμπορικά κέντρα | Χ | |
| Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες (Δημαρχείο, Κ.Ε.Π., Δ.Ο.Υ., Τράπεζες, Δικαστήρια, Αστυνομία κ.τ.λ.) | 0,038 | 0,020 | 0,021 | 0,033 | 0,026 | 0,027 | 0,077 | 0,043 | 0,043 | 0,061 | 0,036 | 0,040 | 0,023 | 0,032 | 0,103 | 0,624 | 0,042 |
| Εμπορικά καταστήματα (ρούχα, ηλεκτρικές συσκευές, είδη δώρου, courier κ.τ.λ.) και καταστήματα εστίασης (φαγητό, καφέ, ποτό) | 0,114 | 0,059 | 0,062 | 0,099 | 0,128 | 0,027 | 0,077 | 0,043 | 0,130 | 0,061 | 0,036 | 0,120 | 0,070 | 0,097 | 0,034 | 1,158 | 0,077 |
| Καταστήματα με είδη πρώτης ανάγκης (Φαρμακεία, Σούπερ Μάρκετ, Mini Market, Α.Τ.Μ. κ.τ.λ.) | 0,114 | 0,059 | 0,062 | 0,099 | 0,128 | 0,027 | 0,077 | 0,043 | 0,130 | 0,184 | 0,036 | 0,120 | 0,070 | 0,097 | 0,034 | 1,280 | 0,085 |
| Μεγάλες Μονάδες υγείας (νοσοκομεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά κέντρα κ.τ.λ.) | 0,038 | 0,020 | 0,021 | 0,033 | 0,077 | 0,027 | 0,077 | 0,014 | 0,014 | 0,020 | 0,036 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,034 | 0,554 | 0,037 |
| Ιδιωτικά ιατρεία | 0,038 | 0,012 | 0,012 | 0,011 | 0,026 | 0,081 | 0,026 | 0,014 | 0,014 | 0,020 | 0,026 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,034 | 0,457 | 0,030 |
| Υποδομές μέσων μαζικής μεταφοράς (στάσεις και τερματικοί σταθμοί) | 0,114 | 0,178 | 0,185 | 0,099 | 0,026 | 0,081 | 0,077 | 0,043 | 0,043 | 0,061 | 0,179 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,034 | 1,263 | 0,084 |
| Πολιτισμός – Χώροι Λατρείας (θέατρα, κινηματογράφοι, μουσεία, ναοί κ.τ.λ.) | 0,038 | 0,059 | 0,062 | 0,033 | 0,077 | 0,081 | 0,077 | 0,130 | 0,130 | 0,061 | 0,179 | 0,120 | 0,023 | 0,097 | 0,103 | 1,271 | 0,085 |
| Αθλητικές εγκαταστάσεις | 0,038 | 0,059 | 0,062 | 0,099 | 0,077 | 0,081 | 0,026 | 0,043 | 0,014 | 0,020 | 0,036 | 0,040 | 0,070 | 0,097 | 0,034 | 0,797 | 0,053 |
| Σχολεία | 0,038 | 0,020 | 0,021 | 0,099 | 0,077 | 0,081 | 0,026 | 0,130 | 0,043 | 0,061 | 0,060 | 0,040 | 0,023 | 0,032 | 0,034 | 0,786 | 0,052 |
| Υποδομές Τριτοβάθμιας εκπαίδευσης | 0,038 | 0,059 | 0,021 | 0,099 | 0,077 | 0,081 | 0,077 | 0,130 | 0,043 | 0,061 | 0,060 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,103 | 0,992 | 0,066 |
| Κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, χώροι πρασίνου) | 0,190 | 0,296 | 0,309 | 0,165 | 0,179 | 0,081 | 0,077 | 0,217 | 0,130 | 0,184 | 0,179 | 0,200 | 0,209 | 0,290 | 0,241 | 2,948 | 0,197 |
| Κτήρια γραφείων / Βιοτεχνίες / Βιομηχανίες | 0,038 | 0,020 | 0,021 | 0,033 | 0,026 | 0,081 | 0,026 | 0,043 | 0,043 | 0,061 | 0,036 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,034 | 0,604 | 0,040 |
| Εξειδικευμένες Υπηρεσίες εξυπηρέτησης ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων | 0,114 | 0,059 | 0,062 | 0,033 | 0,026 | 0,081 | 0,231 | 0,043 | 0,130 | 0,061 | 0,060 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,103 | 1,146 | 0,076 |
| Χώροι στάθμευσης εκτός οδού | 0,038 | 0,020 | 0,021 | 0,033 | 0,026 | 0,081 | 0,026 | 0,014 | 0,043 | 0,061 | 0,020 | 0,040 | 0,070 | 0,032 | 0,034 | 0,559 | 0,037 |

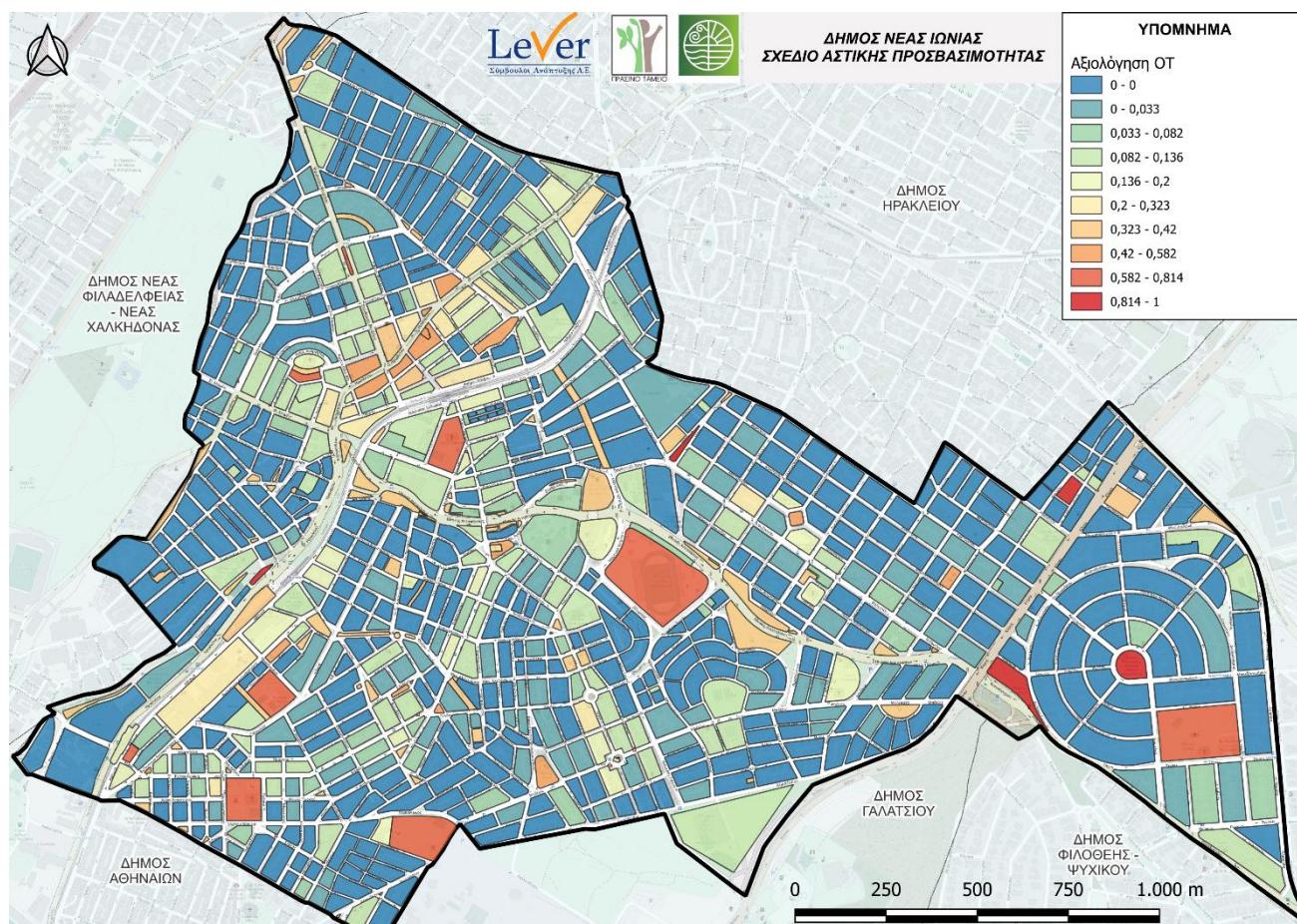
Κατά συνέπεια, με την εφαρμογή των μαθηματικών σχέσεων της μεθοδολογίας της Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου (AHP) προκύπτει η παρακάτω βαθμονόμηση για τις κατηγορίες σημείων ενδιαφέροντος (δείκτες S1 και S3), οι οποίες κανονικοποιήθηκαν ώστε να ανήκουν στο πεδίο τιμών [0,1]. Σε αυτούς τους δείκτες προστέθηκε και έξτρα τιμή εφόσον αφορούν πολεοδομικά κέντρα ή κέντρα γειτονιάς σύμφωνα με το ΓΠΣ. Τέλος, για χώρους που αφορούν χώρους καταφυγής, λόγω αυξημένης σημασίας, δόθηκε ένας έξτρα δείκτης S2.

$$\text{Τύπος κανονικοποίησης: } \frac{\delta - \min}{\max - \min}$$

Πίνακας 7-3. Βαθμονόμηση σημείων ενδιαφέροντος

| Πολεοδομικά κέντρα (x1) | Κέντρα γειτονιάς (x0,832) | Χώροι καταφυγής (x1) | Χώροι αναψυχής (x0.197) |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Περίθαλψη (x0.037) | Πρόνοια (x0.042) | Χώροι αθλητισμού (x0.053) | Διοίκηση – Υπηρεσίες (x0.042) |
| Εκπαιδευτικές μονάδες (x0.052) | Πολιτισμός (x0.085) | Χώροι πρασίνου (x0.197) | Χώροι στάθμευσης (0.037) |
| Καταλύματα (x0.03) | Χώροι εστίασης (x0.077) | Φαρμακεία (x0.085) | Εμπόριο (x0.077) |
| Τράπεζες (x0.077) | Εκκλησίες (x0.085) | Αγορές τροφίμων (x0.077) | Περίπτερα (x0.077) |

Το άθροισμα των παραπάνω δεικτών (S1, S2, S3), μετά την κανονικοποίησή τους, έδωσε τον τελικό δείκτη αξιολόγησης οικοδομικών τετραγώνων S (S=S1+S2+S3, [0,1]). Τελικά, η σταθμισμένη πολυκριτηριακή ανάλυση των ΟΤ βάσει των χρήσεων γης / σημείων ενδιαφέροντος που περιέχουν, οδήγησε στην αξιολόγηση – προτεραιοποίηση τους, όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 7-2. Σταθμισμένη πολυκριτηριακή αξιολόγηση των ΟΤ του Δήμου Νέας Ιωνίας

Γίνεται φανερό ότι τα οικοδομικά τετράγωνα που αξιολογήθηκαν υψηλότερα είτε ανήκουν σε κάποιο πολεοδομικό κέντρο, είτε περιλαμβάνουν σημαντικές χρήσεις γης και εν γένη σημεία ενδιαφέροντος – πόλους έλξης πεζή μετακίνησης.

Η ανάλυση – βαθμονόμηση συνεχίζεται με το οδικό δίκτυο.

Για τα οδικά τμήματα:

- ✓ Λειτουργική ιεράρχηση οδικών τμημάτων
- ✓ Εγγύτητα οδικών τμημάτων από Μ.Μ.Μ.
- ✓ Εγγύτητα οδικών τμημάτων από μελλοντικές υποδομές

Η διεθνής βιβλιογραφία δείχνει ότι οι πεζοί προτιμούν οδικά τμήματα που βρίσκονται χαμηλά στην λειτουργική ιεράρχηση (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, τοπικό οδικό δίκτυο κ.λπ.) καθώς σε αυτές τις οδούς αποφεύγεται η επαφή με περισσότερα ΙΧ και τις υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν στο ανώτερο οδικό δίκτυο, άρα επιτυγχάνονται καλύτερες συνθήκες ασφαλείας. Επίσης, συνήθως αυτές οι διαδρομές είναι πιο άνετες και ενδιαφέρουσες, στο πλαίσιο ενός αστικού σχεδιασμού που στοχεύει στην δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος το οποίο θα τραβά το ενδιαφέρον του πεζού και θα τον κάνει να θέλει να περνά περισσότερο χρόνο στον δημόσιο χώρο (Jeff Speck, «A general theory of walkability», 2012).

Ως αποτέλεσμα, κάθε οδικό τμήμα αξιολογήθηκε βάση της λειτουργικής του ιεράρχησης ως εξής, υπολογίζοντας έναν δείκτη R1:

Πίνακας 7-4: Αξιολόγηση οδικών τμημάτων κατά λειτουργική ιεράρχηση

| Λειτουργική ιεράρχηση οδικού τμήματος | Βαρύτητα |
|---------------------------------------|----------|
| Ήπιας κυκλοφορίας - πεζόδρομος | x1.00 |
| Τοπική οδός | x0.75 |
| Συλλεκτήρια οδός | x0.50 |
| Δευτερεύουσα αρτηρία | x0.20 |
| Πρωτεύουσα αρτηρία | 0 |

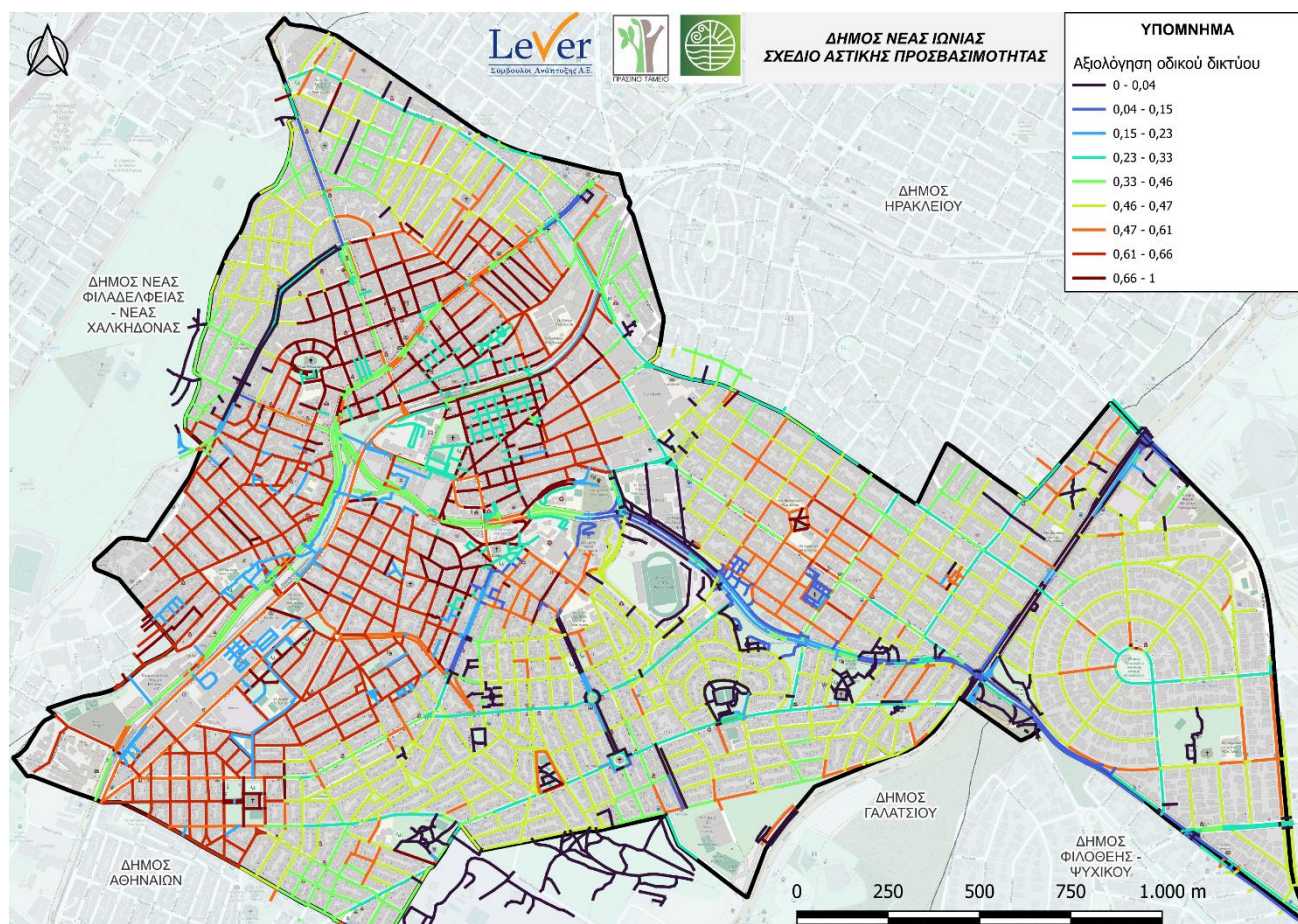
Επιπρόσθετα, όσο πιο κοντά βρίσκεται ένα οδικό τμήμα σε έναν σταθμό μετεπιβίβασης σε Μ.Μ.Μ. τόσο πιο πιθανό είναι να χρησιμοποιείται ως χώρος διέλευσης πεζών, αναλόγως και της ελκυστικότητας του εκάστοτε μέσου μεταφοράς. Στην ίδια λογική, εντάσσονται και οι μελλοντικές υποδομές στην πόλη που αφορούν την αστική κινητικότητα και συγκεκριμένα, οι σταθμοί φόρτισης Η/Ο όπως έχουν καθοριστεί από το εκπονηθέν ΣΦΗΟ (οι μελλοντικοί χώροι στάθμευσης εντάχθηκαν στην αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε για τα οικοδομικά τετράγωνα).

Ως αποτέλεσμα, για κάθε μέσο μεταφοράς, εφαρμόστηκαν οι εξής ακτίνες επιρροής που περιέχουν τα οδικά τμήματα που βρίσκονται εντός των αποστάσεών τους και οι εξής βαρύτητες, υπολογίζοντας έναν δείκτη R2:

Πίνακας 7-5: Αξιολόγηση οδικών τμημάτων κατά εγγύτητα σε Μ.Μ.Μ. και μελλοντικές υποδομές

| Μέσο ή Υποδομή Μεταφοράς | Ακτίνα επιρροής (μέτρα) | Βαρύτητα |
|--------------------------|-------------------------|----------|
| Μετρό (σταθμοί ΗΣΑΠ) | 500 | x1.00 |
| Λεωφορείο (στάσεις) | 250 | x0.70 |
| ΤΑΞΙ (πιάτσες) | 250 | x0.30 |
| Σταθμοί φόρτισης Η/Ο | 250 | x0.20 |

Τελικά, η πολυκριτηριακή ανάλυση των οδικών τμημάτων βάσει των παραπάνω, μετά και την κανονικοποίηση των εκάστοτε δεικτών, οδήγησε στην αξιολόγηση – προτεραιοποίηση τους, με τον υπολογισμό του δείκτη R ($R=R1+R2$, $[0,1]$), όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 7-3. Σταθμισμένη πολυκριτηριακή αξιολόγηση των οδικών τμημάτων του Δήμου Νέας Ιωνίας

Γίνεται φανερό ότι τα οδικά τμήματα που βρίσκονται εντός της ακτίνας επιρροής των σταθμών μετρό έχουν υψηλή αξιολόγηση, καθώς θεωρούνται δικαίως χώροι διέλευσης πεζών από τις περιοχές κατοικίας προς τους σταθμούς ή αντιστρόφως, από τους σταθμούς προς τα εμπορικά καταστήματα. Αναδεικνύεται όμως και μια σειρά από οδικά τμήματα με υψηλή αξιολόγηση σε όλη την έκταση του Δήμου, τα οποία έχουν χαμηλή λειτουργική ιεράρχηση και συνεπώς κρίνονται κατάλληλα για πεζή μετακίνηση. Στην ίδια λογική, οι σημαντικότερες οδικές αρτηρίες του Δήμου όπως η Εθνικής Αντιστάσεως και η Λ. Κύμης έχουν πολύ χαμηλή αξιολόγηση, ενώ η Λ. Ηρακλείου μέτρια, χάρη στη γειτνιάσή της με μια σειρά από μέσα μεταφοράς.

Η ανάλυση – βαθμονόμηση συνεχίζεται με την εύρεση και αξιολόγηση των συντομότερων διαδρομών πεζή μετακίνησης μεταξύ των ΟΤ του Δήμου και του υπερτοπικού εμπορικού – πολεοδομικού κέντρου της Νέας Ιωνίας.

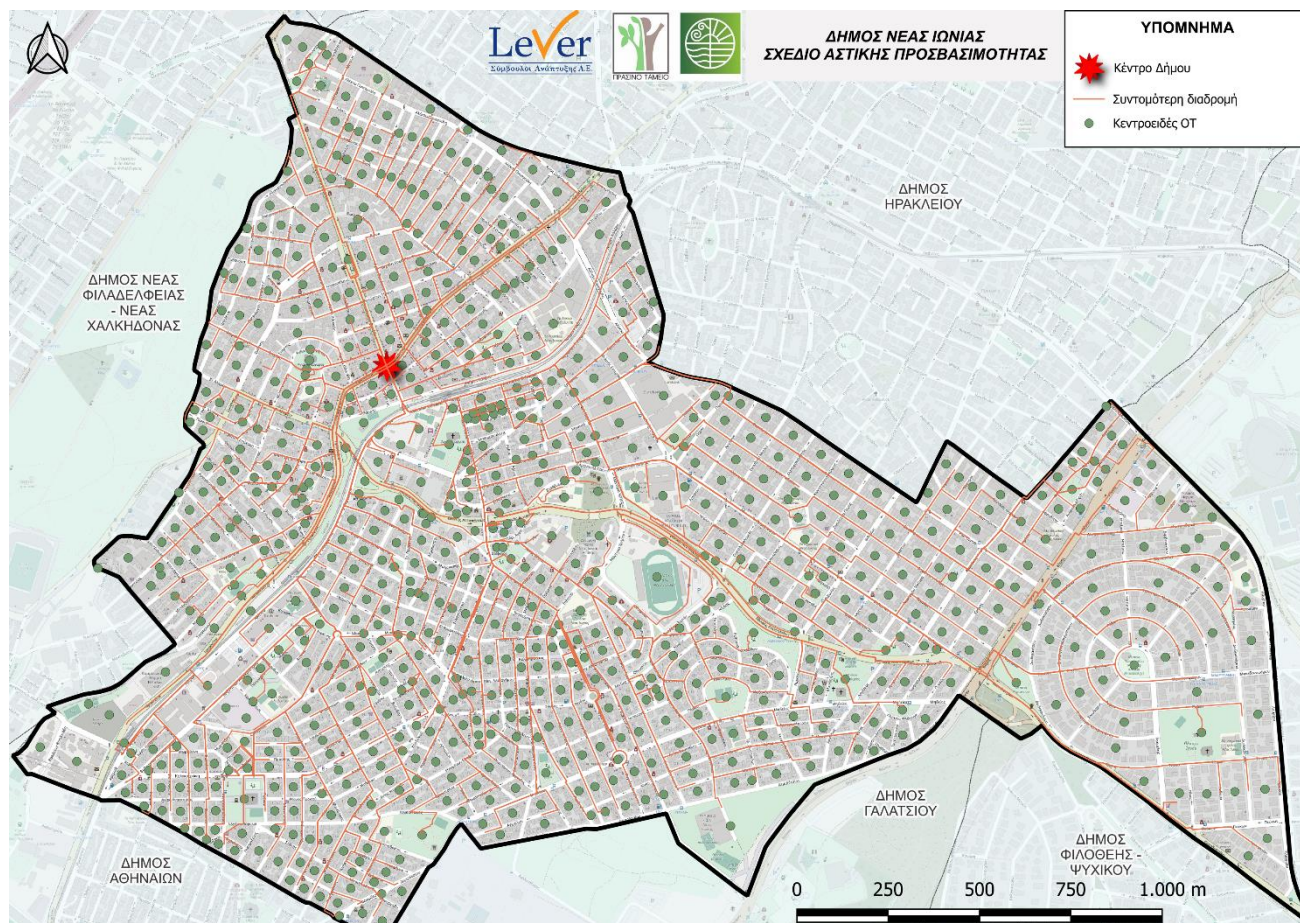
Συντομότερες Διαδρομές:

Το τελικό βήμα για την ανάδειξη του δικτύου προσβασιμότητας είναι η εύρεση των συντομότερων διαδρομών σύνδεσης του συνόλου των Ο.Τ. του Δήμου με την κεντρικότερη περιοχή του Δήμου, δηλαδή την κεντρική Νέα Ιωνία που αποτελεί το υπερτοπικό – πολεοδομικό κέντρο του Δήμου και όπου πλήθος δραστηριοτήτων λαμβάνουν χώρα.

Για την ανάδειξη των συντομότερων διαδρομών λαμβάνεται υπόψη ως παράμετρος το μήκος της διαδρομής, καθώς, ως προς την πεζή μετακίνηση, η πιο γρήγορη διαδρομή είναι πάντα και η συντομότερη.

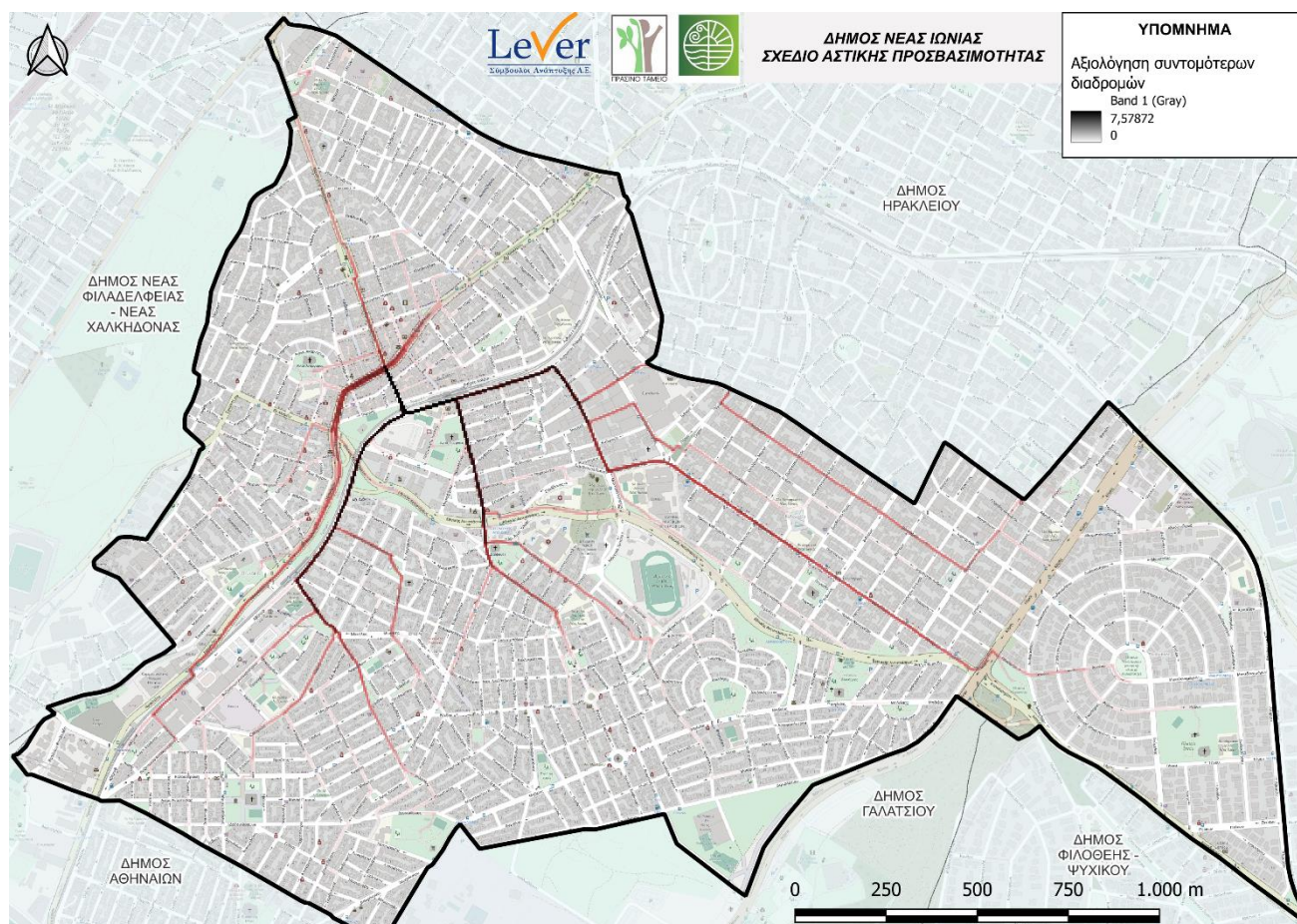
Για τον υπολογισμό των συντομότερων διαδρομών από τα ΟΤ του Δήμου προς το πολεοδομικό κέντρο χρησιμοποιήθηκε ειδικός αλγόριθμος εύρεσης της συντομότερης διαδρομής σε περιβάλλον GIS. Για το επιτυχές «τρέξιμο» του αλγορίθμου απαιτείται ο ορισμός σημείων εκκίνησης των διαδρομών, ο ορισμός σημείου τερματισμού και μια σειρά παραμέτρων που συμβάλουν στην κατά το δυνατόν καλύτερη προσομοίωση της πραγματικότητας.

Ως σημεία αφετηρίας ορίστηκαν τα κεντροειδή των ΟΤ του Δήμου και ως σημείο τερματισμού, σημείο στο κέντρο του Δήμου, στη συμβολή των οδών Ελ. Βενιζέλου Λ. Ηρακλείου. Επίσης, τα κεντροειδή των ΟΤ έλαβαν ειδικό βάρος, όπως προέκυψε από την αξιολόγηση των ΟΤ προηγουμένως. Το βάρος αυτό μεταφέρθηκε και στην εκάστοτε συντομότερη διαδρομή που γεννήθηκε από το κεντροειδές του ΟΤ, αυξάνοντας έτσι τη σημασία κάποιων διαδρομών έναντι άλλων με μειωμένη σημασία.



Εικόνα 7-4: Υπολογισμός συντομότερων διαδρομών προς πολεοδομικό κέντρο Δήμου Νέας Ιωνίας

Οι συντομότερες διαδρομές τείνουν να επικαλύπτονται καθώς πλησιάζουν προς το πολεοδομικό κέντρο, αναδεικνύοντας έτσι τα οδικά τμήματα που έχουν αυξημένες πιθανότητες να λειτουργήσουν ως χώροι διέλευσης πεζή μετακίνησης, συγκριτικά με άλλα οδικά τμήματα που είναι πιο απομονωμένα.



Εικόνα 7-5. Συντομότερες και πιο συνήθεις διαδρομές προέλευσης – προορισμού πεζή μετακίνησης στον Δήμο Νέας Ιωνίας

Ο δείκτης αξιολόγησης του οποίου η χωρική απόδοση φαίνεται στον παραπάνω χάρτη, αποδίδει το πλήθος των περιπτώσεων κατά τις οποίες το εκάστοτε οδικό τμήμα χρησιμοποιήθηκε από τον αλγόριθμο ως η συντομότερη διαδρομή από τα ΟΤ προς το επιλεγέν κέντρο (διαδρομές προέλευσης - προορισμού). Τα οδικά τμήματα τα οποία αξιολογήθηκαν υψηλότερα είναι τα εξής:

- Λ. Ηρακλείου (από Άγκυρας / Αρτεμισίας έως Αβέρωφ)
- Ελ. Βενιζέλου (από Λ. Ηρακλείου έως Γυμνασίου/ Δ. Σολωμού)
- Δ. Σολωμού (από Φιλελλήνων) - Γυμνασίου (έως Παπαφλέσσα)
- Παπαφλέσσα (από Γυμνασίου έως Μυκάλης) - Λυκαονίας – Λ. Κατσώνη (έως Μιλησίων)
- Αγ. Γεωργίου – Κων/νου Παλαιολόγου
- Φιλελλήνων – Εμ. Παππά - Βυζαντίου
- Αγ. Όλγας - Απόλλωνος
- Χάλκης (από Παπαφλέσσα) – Σαλαμίνας – Μιλήτου
- Ταγματάρχη Βελισσαρίου – Τρ. Αυγερινού – Θράκης (έως Νίγδης)
- Ελ. Βενιζέλου (από Λ. Ηρακλείου έως όρια Δήμου)
- Σινιόσογλου (από Φιλελλήνων) - Αλ. Παναγούλη – Βοσπόρου (έως Αλαμάνας)
- Αλαμάνας (από Βοσπόρου έως όρια Δήμου)
- Μυστρά (από Φιλελλήνων) – Φιλικής Εταιρείας – Μουταλάσκη (έως Κων/λεως)

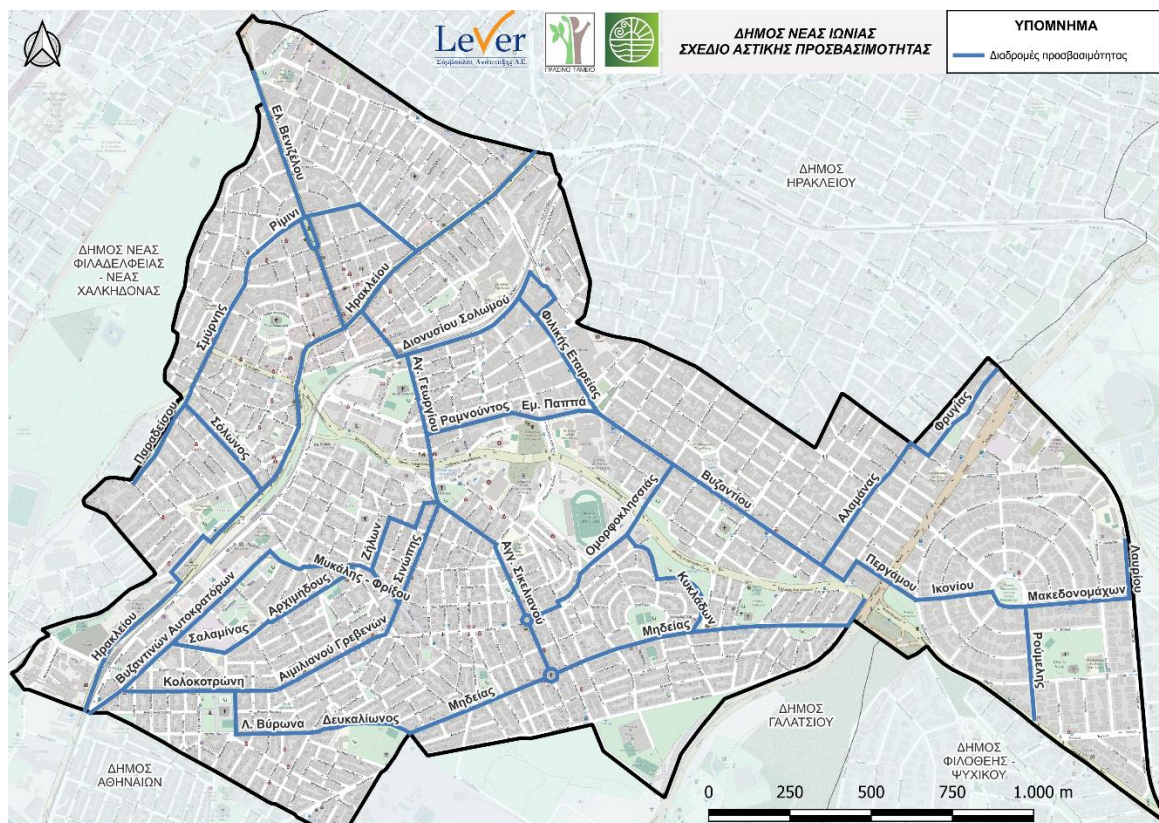
- Περγάμου – Ικονίου – Ρόδων
- Πεζόδρομοι στην Κεντρική Νέα Ιωνία

Με τα παραπάνω, ολοκληρώνεται η παρουσίαση της μεθοδολογίας ανάδειξης των κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας του Δήμου Νέας Ιωνίας. Ο συνδυασμός της αξιολόγησης i) των οικοδομικών τετραγώνων του Δήμου, ii) των τμημάτων του οδικού δικτύου και iii) η ανάδειξη των συντομότερων και συνηθέστερων διαδρομών πεζή μετακίνησης, θα αναδείξουν συνδυαστικά και σε συνεργασία με την εμπειρία της Ομάδας Έργου του Δήμου το δίκτυο προσβασιμότητας το οποίο αποτελεί το κύριο αντικείμενο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου.

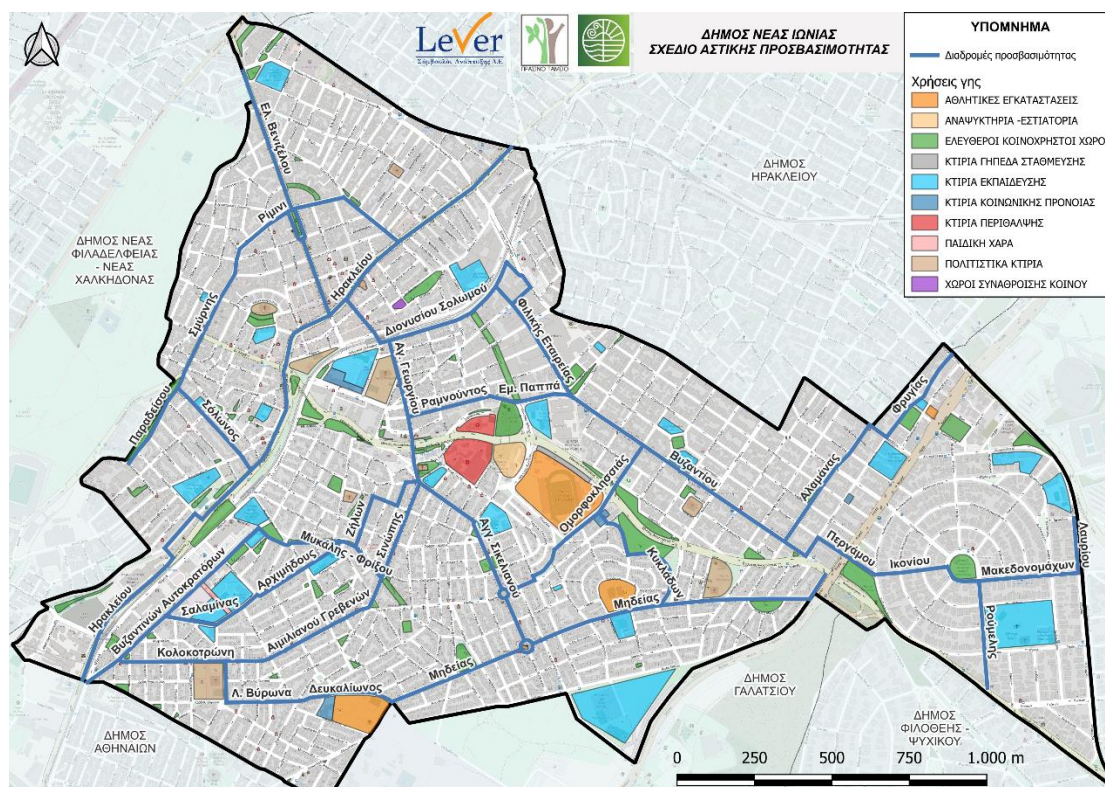
7.1 Προκαταρκτική ανάδειξη δικτύου προσβασιμότητας

Βάσει της παραπάνω μεθοδολογίας, όπως εφαρμόστηκε για τον Δήμο Νέας Ιωνίας, προέκυψε το αρχικό δίκτυο προσβασιμότητας του Δήμου, το οποίο έλαβε υπόψη την αξιολόγηση των ΟΤ, την αξιολόγηση των οδικών τμημάτων του Δήμου και την αξιολόγηση των συντομότερων διαδρομών μεταξύ ΟΤ και του υπερτοπικού κέντρου του Δήμου. Μετά από διαβούλευση του αρχικού δικτύου που προτάθηκε από την Ομάδα Έργου του Αναδόχου με την Ομάδα Έργου του Δήμου, αναδείχτηκε το τελικό δίκτυο προσβασιμότητας του Δήμου.

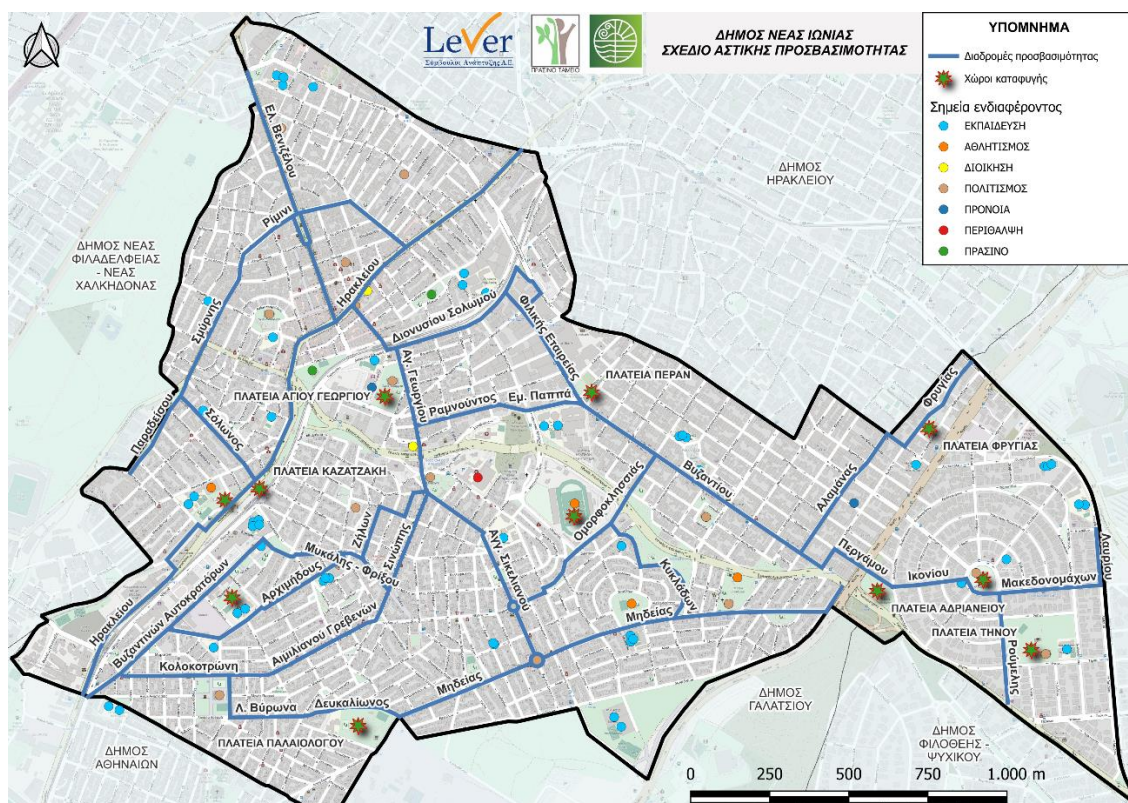
Το δίκτυο προσβασιμότητας του Δήμου Νέας Ιωνίας το οποίο θα εξεταστεί διεξοδικά μέσω αυτοψιών στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΑΠ, φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, ενώ ακολουθούν και χάρτες με το δίκτυο προσβασιμότητας σε σχέση με υφιστάμενες χρήσεις γης και σημεία ενδιαφέροντος (βλ. και Χαρτογράφηση).



Εικόνα 7-6: Δίκτυο προσβασιμότητας Δήμου Νέας Ιωνίας



Εικόνα 7-7: Δίκτυο προσβασιμότητας Δήμου Νέας Ιωνίας και χρήσεις γης



Εικόνα 7-8: Δίκτυο προσβασιμότητας Δήμου Νέας Ιωνίας και σημεία ενδιαφέροντος

Πρόκειται για τα εξής οδικά τμήματα, τα οποία συγκροτούν ένα προσβάσιμο δίκτυο μήκους 18,4 χλμ.

| α/α | ΟΔΟΣ | ΑΠ'Ο ΟΔΟ | ΕΩΣ ΟΔΟ | ΜΗΚΟΣ (μ.) |
|-----|----------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------|
| 1 | Εμ. Παππά | Ραμνούντος | Βυζαντίου | 274 |
| 2 | Κολοκοτρώνη | Βυζαντινών Αυτοκρατόρων | Μακεδονίας | 492 |
| 3 | Μηδείας | Αγγ. Σικελιανού | Προκοπίου | 912 |
| 4 | Μηδείας | Δευκαλίωνος | Αγγ. Σικελιανού | 446 |
| 5 | Ηρακλείου | Άγκυρας - Αρτεμισίας | Ελ Αλαμείν - Εθνικής Αντιστάσεως | 1638 |
| 6 | Σόλωνος | Σεβαστείας | Λυκούργου | 356 |
| 7 | Αγ. Γεωργίου | Δ. Σολωμού | Σινώπης | 471 |
| 8 | Βυζαντίου | Εμ. Παππά | Κρήνης | 911 |
| 9 | Κρήνης | Βυζαντίου | Περγάμου | 71 |
| 10 | Αλαμάνας | Βυζαντίου | Αφροδίτης | 467 |
| 11 | Περγάμου | Κρήνης | Ικονίου | 219 |
| 12 | Ικονίου | Περγάμου | Πλατεία Παναγιωλίου | 235 |
| 13 | Πλατεία Παναγιωλίου | Ικονίου | Ρούμελης | 128 |
| 14 | Μακεδονομάχων | Ρούμελης | Λαυρίου | 321 |
| 15 | Κων/νου Παλαιολόγου | Σινώπης | Γαληνού | 216 |
| 16 | Αγγ. Σικελιανού | Γαληνού | Μηδείας | 610 |
| 17 | Δευκαλίωνος | Λ. Βύρωνα | Μηδείας | 318 |
| 18 | Αιμιλιανού Γρεβενών | Μακεδονίας | Σινώπης | 393 |
| 19 | Σαλαμίνας | Βυζαντινών Αυτοκρατόρων | Αρχιμήδους | 331 |
| 20 | Ελ. Βενιζέλου | Ηρακλείου | Σαπουντζάκη | 858 |
| 21 | Αμισσού | Ηρακλείου | Σαγγαρίου | 30 |
| 22 | Σαγγαρίου | Αμισσού | Ανώνυμη | 148 |
| 23 | Ανώνυμη | Σαγγαρίου | Ηρακλείου | 42 |
| 24 | Ηρακλείου | Ανώνυμη | Ναζλή | 504 |
| 25 | Παραδείσου | Κιουτάχειας | Σμύρνης | 346 |
| 26 | Σμύρνης | Παραδείσου | Ηλιουπόλεως | 404 |
| 27 | Ρίμινι | Ηλιουπόλεως | 28ης Οκτωβρίου | 421 |
| 28 | 28ης Οκτωβρίου | Ρίμινι | Ηρακλείου | 228 |
| 29 | Μικράς Ασίας | Ηρακλείου | Δ. Σολωμού | 183 |
| 30 | Ελ. Βενιζέλου | Ηρακλείου | Σαπουντζάκη | 119 |
| 31 | Ελ. Βενιζέλου | Ηρακλείου | Σαπουντζάκη | 5 |
| 32 | Διονυσίου Σολωμού | Μικράς Ασίας | Αλ. Παναγούλη | 513 |
| 33 | Αλ. Παναγούλη | Δ. Σολωμού | Εργασίας | 116 |
| 34 | Εργασίας | Φιλικής Εταιρείας | Αλ. Παναγούλη | 81 |
| 35 | Φιλικής Εταιρείας | Δ. Σολωμού | Βυζαντίου | 437 |
| 36 | Ραμνούντος | Αγ. Γεωργίου | Εμ. Παππά | 272 |
| 37 | Σινώπης | Αιμιλιανού Γρεβενών | Αγ. Γεωργίου | 401 |
| 38 | Βυζαντινών Αυτοκρατόρων | Αβέρωφ | Κιρκίνης | 747 |
| 39 | Κιρκίνης | Βυζαντινών Αυτοκρατόρων | Μυκάλης | 125 |

| | | | | |
|----|------------------|-----------------|------------------|-----|
| 40 | Μυκάλης - Φρίξου | Κιρκίνης | Σινώπης | 343 |
| 41 | Μαλακοπής | Ελλησπόντου | Αγ. Γεωργίου | 42 |
| 42 | Ελλησπόντου | Τραπεζούντος | Μαλακοπής | 80 |
| 43 | Τραπεζούντος | Ζήλων | Ελλησπόντου | 85 |
| 44 | Ζήλων | Μυκάλης | Τραπεζούντος | 173 |
| 45 | Αρχιμήδους | Σαλαμίνας | Θράκης | 327 |
| 46 | Εφέσσου | Κολοκοτρώνη | Λ. Βύρωνα | 134 |
| 47 | Λ. Βύρωνα | Εφέσσου | Δευκαλίωνος | 228 |
| 48 | Προκοπίου | Μηδείας | Εθν. Αντιστάσεως | 93 |
| 49 | Νίγδης | Αγγ. Σικελιανού | Ν. Γιαννά | 93 |
| 50 | Ν. Γιαννά | Νίγδης | Ολυμπίας | 14 |
| 51 | Ολυμπίας | Ν. Γιαννά | Ομορφοκλησιιάς | 116 |
| 52 | Ομορφοκλησιιάς | Ολυμπίας | Βυζαντίου | 447 |
| 53 | Τυρολόης | Ομορφοκλησιιάς | Νίγδης | 44 |
| 54 | Ρεθύμνου | Νίγδης | Κυκλάδων | 136 |
| 55 | Κυκλάδων | Ρεθύμνου | Μηδείας | 281 |
| 56 | Αφροδίτης | Αλαμάνας | Φρυγίας | 68 |
| 57 | Φρυγίας | Αφροδίτης | Μαρίνου Αντύπα | 342 |
| 58 | Λαυρίου | Μακεδονομάχων | Αρκαδίου | 177 |
| 59 | Ρούμελης | Μακεδονομάχων | Καποδιστρίου | 346 |

Με τα παραπάνω ολοκληρώνεται η ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Νέας Ιωνίας που αφορά το παρόν πρώτο Παραδοτέο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου και έχει ως αποτέλεσμα την ανάδειξη της βέλτιστης διαδρομής προσβασιμότητας του Δήμου, καθώς και τις υφιστάμενες χρήσεις γης και τα σημεία ενδιαφέροντος από τα οποία διέρχεται και εξυπηρετεί.

Στο πλαίσιο του δεύτερου Παραδοτέου του ΣΑΠ που ακολουθεί, θα εξεταστούν μέσω επίγειων αυτοψιών από εξειδικευμένα συνεργεία, τα πεζοδρόμια της προσβάσιμης διαδρομής, οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι, τα δημόσια κτίρια / σημεία ενδιαφέροντος και οι στάσεις ΜΜΜ, τα οποία βρίσκονται επί ή πλησίον της παραπάνω διαδρομής, ούτως ώστε μέσω της καταγραφής των χαρακτηριστικών τους να προδιαγραφούν οι αναγκαίες παρεμβάσεις που θα καταστήσουν το παραπάνω δίκτυο, προσβάσιμο για όλους.

8. Χαρτογράφηση

