

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
(Σ.Α.Π.) ΔΗΜΟΥ
ΕΔΕΣΣΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Π.2 -
ΠΡΟΤΑΣΗ

Μελετητής:
Σταύρος Κωνσταντίνιδης
Πολιτικός Μηχανικός -
Συγκοινωνιολόγος

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022



STREET
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ
ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΕΡΓΩΝ

ΣΤΑΥΡΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
& ΣΥΝΕΡΓΗΤΕΣ



ΔΗΜΟΣ ΕΔΕΣΣΑΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (Σ.Α.Π.) ΔΗΜΟΥ
ΕΔΕΣΣΑΣ

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ :

Σταύρος Κωνσταντινίδης: Συγκοινωνιολόγος-Περιβαλλοντολόγος - Πολιτικός
Μηχανικός

Ευθυμία Παπαδάκη: Αρχιτέκτων Μηχανικός

Θεανώ Πέππα: Αρχιτέκτων Μηχανικός
Πολιτικός Μηχανικός Τ.Ε.

Μιχάλης Καθρέπτης: Μηχανολόγος Μηχανικός- MSc in Climate Crisis &
Information and Communication Technologies

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Περιεχόμενα

Κατάλογος Πινάκων	2
Κατάλογος Διαγραμμάτων	3
Κατάλογος Εικόνων	4
Κατάλογος Χαρτών	5
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή	6
Κεφάλαιο 2: Προτεινόμενες παρεμβάσεις	8
2.1 Παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στα πεζοδρόμια.....	8
2.2 Παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στους Δημόσιους Κοινόχρηστους Χώρους του Δήμου.....	16
2.3 Παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στα δημόσια κτίρια.....	21
2.4 Χάρτες σε μορφή shapefile	31
Κεφάλαιο 3: Προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας	34
3.1 Προτεινόμενος πίνακας στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών	34
Κεφάλαιο 4: Χρονοπρογραμματισμός υλοποίησης των διαμορφώσεων και κατασκευών	37
Συμπεράσματα.....	40
Παράρτημα	41

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών ...34

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Αύξηση του αριθμού ραμπών ΑμεΑ στα πλαίσια της πρότασης	35
Διάγραμμα 2: Αύξηση του αριθμού των διαβάσεων πεζών στα πλαίσια της πρότασης	36
Διάγραμμα 3: Αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στα πλαίσια της πρότασης αυτής	36

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Προτεινόμενες διαδρομές ως γραμμικά δεδομένα στο πρόγραμμα QGIS που αντιστοιχούν σε πραγματικές συντεταγμένες.....	32
Εικόνα 2: Πραγματικές συντεταγμένες μεταφορτώνονται στο υπόβαθρο του Google maps σε αρχείο kml.	33

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 1: Προτεινόμενες παρεμβάσεις προσβασιμότητας στα πεζοδρόμια	15
Χάρτης 2: Προτεινόμενες παρεμβάσεις προσβασιμότητας στους Δημόσιους	
Κοινόχρηστους Χώρους	20
Χάρτης 3: Προτεινόμενες παρεμβάσεις προσβασιμότητας στα Δημόσια Κτίρια	28
Χάρτης 4: Προτεινόμενο Δίκτυο προσβασιμότητας σύνδεσης σημείων	
ενδιαφέροντος	29

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Ο Δήμος Έδεσσας εκπονεί το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.), το οποίο αποτελεί υποχρέωση του, σύμφωνα με την παράγραφο 10 (άρθρο 121 του Ν. 4819/2021-Α' 129). Μέσω του σχεδίου αυτού προσδιορίζονται οι αναγκαίες παρεμβάσεις για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων, όπως επίσης και των δικτύων πεζής μετακίνησης, των οδεύσεων διαφυγής, των χώρων εκτόνωσης, καθώς και των σημείων προσωρινής περίθαλψης των πολιτών.

Η παρούσα μελέτη υλοποιείται στα πλαίσια της σύμβασης «Υπηρεσίες Εκπόνησης Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) Δήμου Έδεσσας» από την εταιρεία Σταύρος Κωνσταντινίδης Ε.Ε. με διακριτικό τίτλο «Κυκλαδική Σύμβουλοι Μηχανικοί» που είναι ο ανάδοχος του έργου και η υλοποίηση τής στηρίχθηκε στην αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης. Η μελέτη αυτή αφορά το Παραδοτέο Π.2-Πρόταση, ενώ υπάρχει και υποκεφάλαιο Π.2β, το οποίο περιλαμβάνει χάρτες του Δήμου, υπό τη μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile. Να σημειωθεί ότι στο Παραδοτέο Π.3-θα γίνει διαβούλευση της πρότασης, καθώς επίσης και ενσωμάτωση τυχόν διορθώσεων που θα προκύψουν.

Όσον αφορά τη δομή της μελέτης, στο κεφάλαιο 1 γίνεται εισαγωγή στο αντικείμενο, ενώ στο κεφάλαιο δύο αποτυπώνονται αναλυτικά, με αντίστοιχους χάρτες οι παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στα πεζοδρόμια, οι παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στους δημόσιους χώρους, όπως επίσης και οι αντίστοιχες παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στα δημόσια κτίρια. Εν συνεχεία, στο κεφάλαιο τρία, παρουσιάζονται σε σχετικό πίνακα τα προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας, ενώ τέλος στο τέταρτο κεφάλαιο αποτυπώνεται ο χρονοπρογραμματισμός υλοποίησης των διαμορφώσεων και κατασκευών.

Στο υποκεφάλαιο Π.2β., όπου περιέχει τους χάρτες σε μορφή shapefile, αποτυπώνονται τα σημεία και οι γραμμικές παρεμβάσεις στους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους, οι οποίοι χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας, όπως επίσης και οι προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις πλέον σημαντικές

κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις, οι οποίες απαιτείτε να γίνουν προσβάσιμες. Επιπρόσθετα, αποτυπώνονται τα σημεία εισόδων των δημόσιων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις που απαιτείτε να είναι προσβάσιμα, τα προτεινόμενα ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών σε περίπτωση ανάγκης, τα οποία απαιτείτε να γίνουν προσβάσιμα. Τέλος, αποτυπώνονται οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι, αλλά και οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι απαιτείται να γίνουν προσβάσιμοι.

Σχετικά με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε, υπήρξε ανάλυση των δεδομένων που προέκυψαν από το Π.1. και αφορούσαν την υφιστάμενη κατάσταση, ενώ για τη διαμόρφωση της πρόσβασης, αξιοποιήθηκε πέρα από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, τα δεδομένα που είχαν συλλεχθεί από την ομάδα υλοποίησης της μελέτης, στα πλαίσια των αυτοψιών που πραγματοποίησε στην πόλη της Έδεσσας. Ακόμη, ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις που έγιναν από τη πλευρά του Δήμου Έδεσσας και αφορούσαν το πρώτο παραδοτέο. Για την εκτίμηση των παρεμβάσεων, η ομάδα μελέτης έλαβε υπόψη τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», οι οποίες και παρατίθενται αναλυτικά στο Παράρτημα της παρούσας μελέτης.

Η ομάδα μελέτης στελεχώθηκε από τους εξής επιστήμονες:

- **Σταύρος Κωνσταντινίδης**, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος
- **Ευθυμία Παπαδάκη**, Αρχιτέκτων Μηχανικός
- **Θεανώ Πέππα**, Αρχιτέκτων Μηχανικός - Πολιτικός Μηχανικός T.E – 3D Σχεδιασμός
- **Μιχάλης Καθρέπτης**, Μηχανολόγος Μηχανικός – MSc in Climate Crisis & Information and Communication Technologies

Κεφάλαιο 2: Προτεινόμενες παρεμβάσεις

2.1 Παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στα πεζοδρόμια

Η ενότητα αυτή παρουσιάζει τις προτεινόμενες παρεμβάσεις που αφορούν τη βελτίωση της προσβασιμότητας στα πεζοδρόμια που έχουν μελετηθεί στα πλαίσια και του 1^{ου} Παραδοτέου της παρούσας μελέτης.

Τομέας 1

Οδός Βύρωνος (Από Αναπαύσεως έως Ανθέων)

Στην οδό αυτή θα πρέπει να εξεταστεί η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου τοπικά, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, ενώ θα πρέπει να γίνουν και παρεμβάσεις στο ύψος, έτσι ώστε να υπάρχει το επιθυμητό ελεύθερο ύψος (>2,20μ). Επιπλέον, είναι αναγκαίο να γίνει όδευση τυφλών, καθώς και ράμπες πεζοδρομίων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ. δεν υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο και επομένως θα πρέπει να γίνουν οι σχετικές παρεμβάσεις διαμόρφωσης αυτού.

Οδός Ανθέων (Από Βύρωνος έως Γιάννη Ρίτσου)

Στην οδό Ανθέων απαιτείται διερεύνηση διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου, καθώς επίσης και παρεμβάσεις, έτσι ώστε το ελεύθερο ύψος είναι μεγαλύτερο από 2,20μ. Καθώς υπάρχουν εμπόδια εντός του πεζοδρομίου, είναι αναγκαίο να γίνουν ενέργειες απομάκρυνσης αυτών, ενώ θα πρέπει να κατασκευαστεί και όδευση τυφλών. Επίσης, η μία πλευρά του πεζοδρομίου απαιτεί ολική διαμόρφωση, ενώ είναι αναγκαία η κατασκευή και ραμπών.

Οδός Γιάννη Ρίτσου (Από Ανθέων έως Παρ. Διον. Μπουλγούρη)

Στην οδό αυτό υπάρχει αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο, το οποίο όμως μπορεί να διαμορφωθεί κατάλληλα. Επομένως, κατά τη διαμόρφωση αυτή μπορεί να προστεθεί όδευση τυφλών και να κατασκευαστούν οι αναγκαίες ράμπες.

Οδός Γιάννη Ρίτσου (Από Διον. Μπουλγούρη έως Αναπαύσεως)

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

Στην οδό αυτή έχει γίνει ανάπλαση πρόσφατα, οπότε δεν απαιτείται να γίνει κάποιου είδους παρέμβαση.

Οδός Πατριάρχη Χρύσανθου Α (Από Ανθέων έως Νίκου Γκάτσου)

Στη συγκεκριμένη οδό θα πρέπει να εξεταστεί η διερεύνηση του πεζοδρομίου τοπικά, ενώ θα πρέπει να γίνουν και ορισμένες τοπικές τροποποιήσεις για τα εμπόδια που υπάρχουν στα πεζοδρόμια. Ακόμη, θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, όπως επίσης θα πρέπει να κατασκευαστούν ράμπες πεζοδρομίων, όπως επίσης και ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ. Στη μία πλευρά του πεζοδρομίου θα πρέπει να γίνει ολική διαμόρφωση αυτού.

Οδός Κωνσταντίνου Οικονόμου (Από Γεωργίου Σεφέρη έως και Νίκου Καζαντζάκη)

Στην οδό αυτή είναι αναγκαίο να διαμορφωθούν τα πεζοδρόμια και στις δύο πλευρές, τα οποία θα περιλαμβάνουν τις κατάλληλες ράμπες και διαβάσεις πεζών, όπως επίσης και όδευση τυφλών.

Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου (Από Λ. Νίκης έως Τσιμισκή)

Καθώς η Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου έχει αναπλαστεί πρόσφατα δεν απαιτούνται ενέργειες βελτίωσης της προσβασιμότητας.

Οδός Κορυτσάς (Από Πλ. Ηρώων έως Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου)

Η οδός αυτή θα μπορούσε να αναπλαστεί, προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα της και να συνδέσει την Πλατεία Ηρώων με την Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου. Στην υφιστάμενη κατάσταση θα πρέπει να διερευνηθεί η διαπλάτυνση πεζοδρομίου, καθώς επίσης και παρεμβάσεις στο ύψος. Επιπλέον, θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, όπως επίσης θα πρέπει να διαμορφωθούν και ράμπες πεζοδρομίων, αλλά και ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ.

Οδός Μπιζανίου (Από Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου έως Πλ. Γρανικού)

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

Η οδός αυτή είναι δρόμος ήπιας κυκλοφορίας (πεζόδρομος) και δεν απαιτεί παρεμβάσεις ως προς τη προσβασιμότητα, παρά μόνο απομάκρυνση των οχημάτων που σταθμεύουν παράνομα.

Οδός Αναπαύσεως (Από Κιλκίς έως Αργυροκάστρου)

Στην οδό αυτή θα πρέπει να εξεταστεί η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη και τον μεγάλο αριθμό πεζών στα πλαίσια πρόσβασης στα σχολεία της περιοχής. Επίσης, απαιτούνται και ενέργειες εντός της ζώνης όδευσης, ενώ θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, καθώς επίσης και να κατασκευαστούν ράμπες πεζοδρομίων, όπως και ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ. Τέλος, να σημειωθεί ότι θα πρέπει να υπάρξει βελτίωση των υποδομών των υφιστάμενων πεζοδρομίων.

Τομέας 2

Οδός Κωνσταντινουπόλεως (Από 25^{ης} Μαρτίου έως Πυθαγόρα)

Η οδός αυτή είναι πεζόδρομος και καθώς έχει αναπλαστεί πρόσφατα δεν απαιτείται να λάβουν χώρα ενέργειες για την βελτίωση της προσβασιμότητας.

Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου (Από Τσιμισκή έως Ηφαιστίωνος)

Καθώς η Λ. 18^{ης} Οκτωβρίου έχει αναπλαστεί πρόσφατα δεν απαιτούνται ενέργειες βελτίωσης της προσβασιμότητας.

Οδός Θεσσαλονίκης (Από Ηφαιστίωνος έως Γάτσου)

Η Οδός Θεσσαλονίκης στο σημείο αυτό είναι πεζόδρομος που έχει αναπλαστεί πρόσφατα και έχουν διαμορφωθεί οι κατάλληλες υποδομές για την προσβασιμότητα. Ωστόσο, θα πρέπει να απομακρυνθούν ορισμένα οχήματα που παρκάρουν παράνομα σε καθημερινή βάση.

Οδός Αριστοτέλους (Από Αρχελάου έως Παντελεήμονος)

Η οδός Αριστοτέλους εντάσσεται στο δίκτυο πεζοδρόμων που υπάρχει στο κέντρο της πόλης της Έδεσσας και θα πρέπει σ' αυτή να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, χωρίς να απαιτείται κάποια άλλη παρέμβαση προσβασιμότητα.

Οδός Τσιμισκή (Από Καπετάν Γαρέφη έως 18^{ης} Οκτωβρίου)

Η οδός αυτή στο σημείο όπου μελετάται είναι πεζόδρομος που έχει αναπλαστεί πρόσφατα και επομένως δεν απαιτούνται σχετικές ενέργειες, παρά μόνο προσθήκη όδευσης τυφλών.

Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου (Από Ηφαιστίωνος έως Κλ. Παναγιώτου)

Η συγκεκριμένη οδός είναι πεζόδρομος και δεν απαιτούνται ενέργειες βελτίωσης της προσβασιμότητας, παρά μόνο κατασκευή όδευσης τυφλών.

Οδός Δομνίκου Θεοτοκοπούλου (Από Αριστοτέλους έως Μοναστηρίου)

Η οδός αυτή είναι πεζόδρομος και δεν απαιτεί παρεμβάσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας, εκτός από την κατασκευή όδευσης τυφλών. Επίσης, υπάρχει ανάγκη ελέγχου των τραπεζοκαθισμάτων.

Οδός Κλέωνος Παναγιώτου (Από Βουλγαροκτόνου έως Μοναστηρίου)

Η οδός αυτή εντάσσεται στο δίκτυο των πεζοδρόμων του κέντρου της πόλης και απαιτείται να προστεθεί όδευση τυφλών, καθώς και να εξεταστούν εκ νέου τα τραπεζοκαθίσματα που υπάρχουν.

Οδός Μ. Παπασιβένα (Από Αριστοτέλους έως Μοναστηρίου)

Η οδός αυτή είναι πεζόδρομος και θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει επίσης να ελεγχθούν τα τραπεζοκαθίσματα, έτσι ώστε να μην περιορίζεται η προσβασιμότητα.

Οδός Δημοκρατίας (Από Ηφαιστίωνος έως Παντελεήμονος)

Θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ οι υφιστάμενες ράμπες των πεζοδρομίων χρήζουν βελτίωσης. Επίσης, θα πρέπει να κατασκευαστούν ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ.

Οδός Βουλγαροκτόνου (Από Κλ. Παναγιώτου έως Δημοκρατίας)

Η οδός αυτή είναι πεζόδρομος και θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, καθώς επίσης και να υπάρξει έλεγχος που αφορά τα τραπεζοκαθίσματα.

Οδός Ηφαιστίωνος (Από 25^{ης} Μαρτίου έως Παντελεήμονος)

Στην οδό Ηφαιστίωνος θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ οι ράμπες πεζοδρομίων που υπάρχουν χρήζουν βελτίωσης. Ακόμη, θα πρέπει να εξεταστεί τοπικά η απομάκρυνση των εμποδίων που υπάρχουν.

Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου (Από Αρχελάου έως Ιων. Δραγούμη)

Στην οδό αυτή απαιτούνται ενέργειες προκειμένου να απομακρυνθούν τα εμπόδια που υπάρχουν και είναι κυρίως παρκαρισμένα οχήματα της αστυνομίας. Ακόμη, θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ οι ράμπες που υπάρχουν χρήζουν βελτίωσης.

Οδός Μοναστηρίου (Από Δημοκρατίας έως Αλμωπίας)

Στην οδό Μοναστηρίου απαιτούνται ορισμένες παρεμβάσεις στο ύψος, έτσι ώστε το ελεύθερο ύψος να είναι $>2,20\mu.$, όπως επίσης θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών. Οι υφιστάμενες ράμπες των πεζοδρομίων χρήζουν βελτίωσης, ενώ σε ορισμένα σημεία θα πρέπει να υπάρξει ανακατασκευή των πεζοδρομίων. Να σημειωθεί ότι σε ορισμένα σημεία της οδού αυτού τα πεζοδρόμια παρουσιάζουν μεγάλη κλίση.

Τομέας 3

Οδός Εγνατίας (Από Παύλου Μελά έως Αβέρωφ)

Στην οδό Εγνατίας θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου, ενώ απαιτούνται ενέργειες εντός της ζώνης όδευσης για την απομάκρυνση των εμποδίων. Καθώς δεν υπάρχει όδευση τυφλών θα πρέπει να κατασκευαστεί, όπως επίσης θα πρέπει να κατασκευαστούν ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ.. Στο σημείο αυτό της οδού θα πρέπει να εξεταστεί και η απομάκρυνση των βενζινάδικων.

Οδός Εγνατίας (Από Μοναστηρίου έως Παύλου Μελά)

Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα επέκτασης του πεζοδρομίου, όπως επίσης θα πρέπει να γίνουν ενέργειες για την απομάκρυνση του

πεζοδρομίου. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, αλλά και ράμπες στις δύο πλευρές του δρόμου.

Οδός Ικονίου (Από Εγνατίας έως Μιαούλη)

Στην οδό Ικονίου δεν υπάρχει ο διαθέσιμος χώρος για πιθανή διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, ενώ απαιτούνται ενέργειες για την απομάκρυνση των εμποδίων που υπάρχουν εντός της ζώνης όδευσης. Ακόμη, οι ράμπες πεζοδρομίων που υπάρχουν χρήζουν βελτίωσης. Τέλος, να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει ο αναγκαίος χώρος να κατασκευαστεί πεζοδρόμιο στη μία πλευρά του δρόμου.

Λ. Δημοκρατίας (Από Παύλου Μελά έως Μοναστηρίου)

Θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ οι υφιστάμενες ράμπες πεζοδρομίου χρήζουν βελτίωσης. Ακόμη, θα πρέπει να κατασκευαστούν ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ.

Οδός Ευρυπίδου (Από Παντελεήμονος έως Νικόδημου)

Στην οδό αυτή θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να διαμορφωθούν και οι κατάλληλες ράμπες πεζοδρομίου. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην απομάκρυνση των τραπεζοκαθισμάτων, ιδίως στην αρχή της οδού.

Οδός Θεσσαλονίκης (Από Ναούσης έως Παντελεήμονος)

Η οδός αυτή είναι πεζόδρομος, η οποία και έχει αναπλαστεί πρόσφατα και βρίσκεται σε καλή κατάσταση ως προς την προσβασιμότητα. Επομένως, η μόνη ενέργεια που απαιτείται να γίνει αφορά τον έλεγχο των τραπεζοκαθισμάτων, έτσι ώστε να μην παρεμποδίζουν τη κίνηση των πεζών.

Οδός Αθηνών (Από Παύλου Μελά έως Νικοδήμου)

Και η συγκεκριμένη οδός έχει αναπλαστεί πρόσφατα και διαθέτει την κατάλληλη υποδομή προσβασιμότητας. Ωστόσο, θα πρέπει να εξεταστεί η απομάκρυνση των παράνομα παρκαρισμένων οχημάτων.

Οδός Παύλου Μελά (Από Αθηνών έως Δημοκρατίας)

Στην συγκεκριμένη οδό θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου, καθώς το μικρό πλάτος αυτού, σε συνδυασμό με τα εμπόδια που απαντώνται περιορίζουν τη προσβασιμότητα. Επίσης, θα πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις στο ύψος, αλλά και να κατασκευαστεί όδευση τυφλών. Οι ράμπες που υπάρχουν χρήζουν βελτίωσης και θα πρέπει να κατασκευαστούν ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ. Σε κάθε περίπτωση είναι αναγκαίο να υπάρξει και απομάκρυνση των παράνομα παρκαρισμένων οχημάτων.

Λ. Φιλίππου (Από Παύλου Μελά έως Παντελεήμονος)

Καθώς στην οδό αυτή υπάρχουν εμπόδια εντός της ζώνης όδευσης, θα πρέπει να γίνουν οι αντίστοιχες ενέργειες απομάκρυνσης αυτών, όπως επίσης είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί όδευση τυφλών. Οι ράμπες πεζοδρομίου που υπάρχουν χρήζουν βελτίωσης, ενώ είναι αναγκαίο να διαμορφωθούν και ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ. Επίσης, θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα απομάκρυνσης του βενζινάδικου που βρίσκεται στην οδό αυτή.

Λ. Φιλίππου (Από Αβέρωφ έως Παύλου Μελά)

Στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού αυτής, θα πρέπει να διερευνηθεί η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, ενώ απαιτούνται ενέργειες και για την απομάκρυνση των εμποδίων που υπάρχουν. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, όπως επίσης και ράμπες πεζοδρομίων, όπως και ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ.

Οδός Αγίου Δημητρίου (Από Αλεξανδρουπόλεως έως Εγνατίας)

Στην οδό Αγίου Δημητρίου, απαιτούνται ενέργειες τοπικά στα πεζοδρόμια για την απομάκρυνση των εμποδίων που υπάρχουν. Επίσης, θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, όπως επίσης και ράμπες πεζοδρομίου, καθώς και ράμπες στην απέναντι πλευρά του Ο.Τ. Πέρα από τα εμπόδια, θα πρέπει να εξεταστεί και η απομάκρυνση των εμποδίων τοπικά.

2.2 Παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στους Δημόσιους Κοινόχρηστους Χώρους του Δήμου

Στην ενότητα αυτή αποτυπώνονται οι παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στους Δημόσιους Κοινόχρηστους Χώρους του Δήμου, οι οποίοι επιλέχθηκαν και μελετήθηκαν σύμφωνα με το 1^ο Παραδοτέο της μελέτης.

Τομέας 1

Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής

Κατά την πρόσβαση στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής τα πεζοδρόμια είναι αδιαμόρφωτα και είναι αναγκαία η όδευση τυφλών, καθώς επίσης και η κατασκευή ράμπας πεζοδρομίου. Θα πρέπει να υπάρξει προσθήκη θέσης στάθμευσης ΑμεΑ/

Πλατεία Ηρώων

Αρχικά, στη Πλατεία Ηρώων δεν υπάρχει διασύνδεση με τον δημόσιο χώρο και είναι αναγκαίο να γίνει όδευση τυφλών, ενώ η ράμπα που υπάρχει είναι ορθή. Θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, όπως επίσης και να διερευνηθεί η δυνατότητα επέκτασης των πεζοδρομίων.

Πλατεία Γρανικού & Παιδική Χαρά

Ο χώρος της Πλατείας Γρανικού και της παιδικής χαράς που βρίσκεται εκεί έχει αναπλαστεί πρόσφατα και έτσι δεν απαιτείται όδευση τυφλών καθώς υπάρχει, ενώ παρόλο που υπάρχουν ράμπες δεν διαθέτουν τη σχετική ορθότητα. Ακόμη, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ τα εμπόδια που υπάρχουν δε δημιουργούν πρόβλημα.

Πάρκο Κιουπρί

Το πάρκο αυτό έχει αναπλαστεί πρόσφατα και υπάρχει σχετική όδευση τυφλών, ενώ υπάρχουν και ορθές ράμπες. Ωστόσο, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ τα εμπόδια που απαντώνται κατά την όδευση εντός του πάρκου δε δημιουργούν πρόβλημα στη προσβασιμότητα.

Αθλητικό Κέντρο Πασά Τσαϊρ

Στο Αθλητικό Κέντρο Πασά Τσαΐρ θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να κατασκευαστούν ράμπες στα υφιστάμενα πεζοδρόμια. Ακόμη, είναι αναγκαίο να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ. Τα εμπόδια που υπάρχουν στο χώρο δεν δημιουργούν προβλήματα στη προσβασιμότητα.

Τομέας 2

Πλατεία Τημενιδών

Στη Πλατεία Τημενιδών πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ οι υφιστάμενες ράμπες πρόσβασης ΑμεΑ χρειάζονται βελτίωση. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ τα εμπόδια που υπάρχουν δε δημιουργούν προβλήματα στη προσβασιμότητα.

Πλατεία Ελευθερίας

Η Πλατεία Ελευθερίας έχει αναπλαστεί πρόσφατα, γεγονός που συνδέεται με τη σημαντικά μεγάλη βελτίωση της προσβασιμότητας της. Επομένως, υπάρχει σωστή όδευση τυφλών, όπως επίσης και ορθές ράμπες. Ωστόσο, πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ στον χώρο της πλατείας θα πρέπει να εξεταστεί εκ νέου το ζήτημα των τραπεζοκαθισμάτων, όπως και των οχημάτων που κάνουν ολιγόλεπτη στάθμευση, δημιουργώντας προβλήματα και στους πεζούς.

Πάρκο 25^{ης} Μαρτίου

Το Πάρκο της οδού 25^{ης} Μαρτίου έχει αναπλαστεί πρόσφατα και διαθέτει όδευση τυφλών, ωστόσο κάποιες ράμπες πεζοδρομίου χρήζουν βελτίωσης, ενώ πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ. Τα εμπόδια που υπάρχουν δε δημιουργούν πρόβλημα στη προσβασιμότητα.

Πάρκο Μικρών Καταρρακτών

Στο Πάρκο των Μικρών Καταρρακτών, ράμπα που υπάρχει θα πρέπει να βελτιωθεί, καθώς διαθέτει μεγάλη κλίση και ουσιαστικά είναι πολύ δύσκολο να χρησιμοποιηθεί από τα άτομα που διαθέτουν μειωμένη κινητικότητα. Θα πρέπει να

προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, σε κάποιο σημείο εκτός πεζοδρόμου, ενώ τα εμπόδια που υπάρχουν δεν δημιουργούν πρόβλημα στη προσβασιμότητα.

Πάρκο Καταρρακτών

Το Πάρκο των Καταρρακτών αποτελεί από τα πλέον επισκέψιμα σημεία της πόλης, τόσο από κατοίκους, όσο και από επισκέπτες αυτής. Οι παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν αφορούν την προσθήκη όδευσης τυφλών, καθώς επίσης και την αναγκαία κατασκευή ραμπών. Ακόμη, θα πρέπει να υπάρξει προσθήκη θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ τέλος να σημειωθεί ότι τα εμπόδια που υπάρχουν στη περιοχή δεν δημιουργούν πρόβλημα στη προσβασιμότητα.

Συνοικία Βαρόσι

Η συνοικία Βαρόσι παρουσιάζει ιδιομορφία, λόγω του πλακόστρωτου και της μη πρόσβασης οχημάτων σ' αυτή. Θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ σε ορισμένα σημεία θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα κατασκευής ραμπών για την πρόσβαση στη συνοικία. Ακόμη, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ τα όποια εμπόδια υπάρχουν δεν προκαλούν προβλήματα στη προσβασιμότητα και δεν απαιτούνται σχετικές ενέργειες.

Τομέας 3

Πλατεία Μητρ. Χρυσοστόμου

Στη πλατεία αυτή θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να κατασκευαστεί και ράμπα εξυπηρέτησης ΑμεΑ, καθώς υπάρχουν σκαλοπάτια και η πλατεία και η παιδική χαρά που υπάρχει εντός αυτής δεν είναι προσβάσιμη.

Πάρκο Μεγάλου Αλεξάνδρου

Στο Πάρκο Μεγάλου Αλέξανδρου θα πρέπει να διαμορφωθεί όδευση τυφλών, ενώ υπάρχει ράμπα, η οποία είναι ορθή, όπως επίσης και θέση στάθμευσης ΑμεΑ, η οποία μπορεί να εξυπηρετήσει τον χώρο αυτόν.

Πλατεία Μουσείου

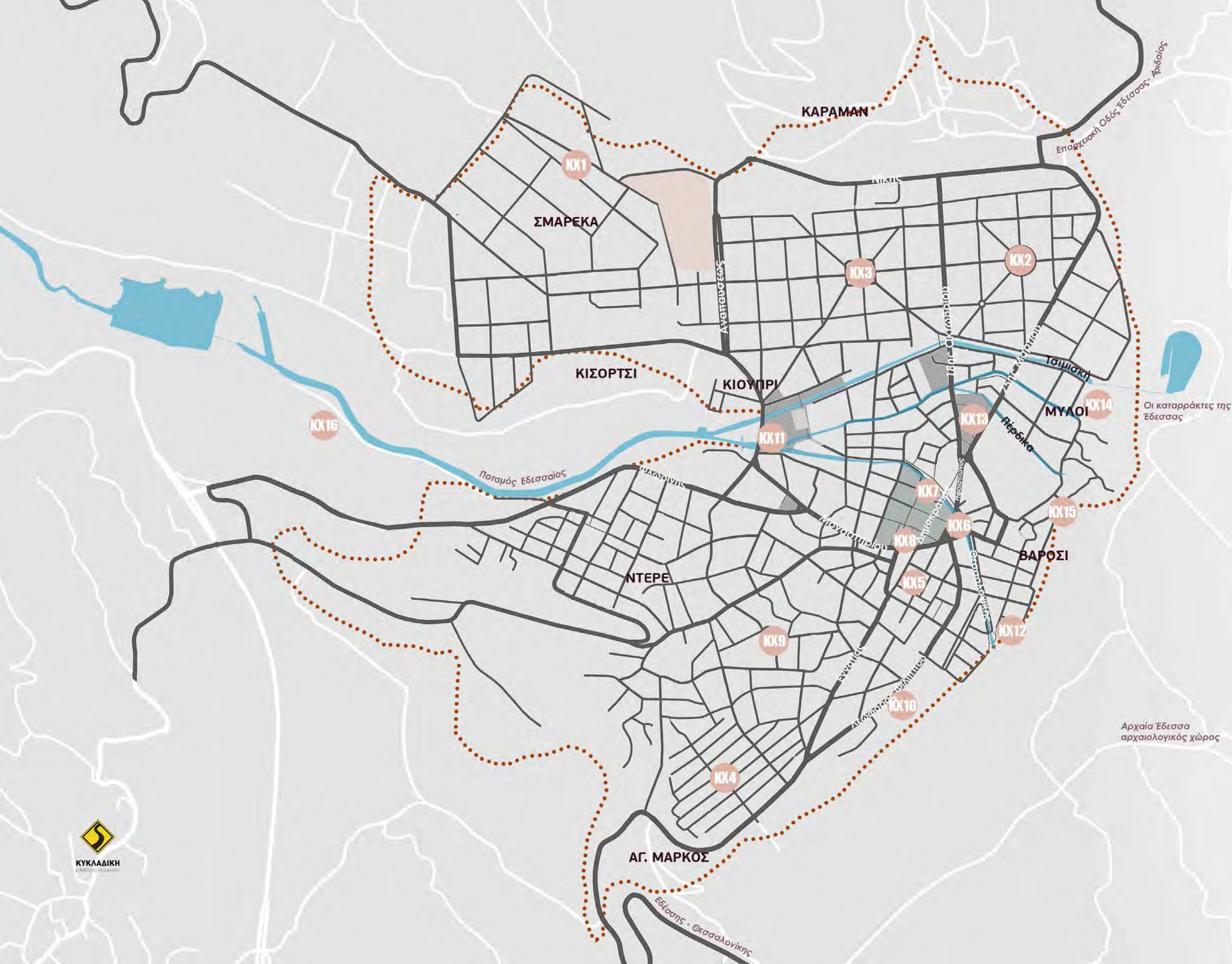
Στη Πλατεία Μουσείου απαιτείται η διαμόρφωση όδευσης τυφλών, ενώ ράμπες υπάρχουν για τη προσέγγιση του χώρου, όπως επίσης υπάρχει και ράμπα στο 2^ο Νηπιαγωγείο. Θα πρέπει επίσης να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ γενικότερα για την προσέγγιση στον χώρο απαιτείτε διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, αλλά και απομάκρυνση των πολλών παράνομα παρκαρισμένων αυτοκινήτων, τα οποία βρίσκονται εκεί σε καθημερινή βάση.

Πάρκο Μεραρχίας

Στο πάρκο αυτό θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών για την πρόσβαση των ατόμων με μειωμένη όραση, ενώ η ράμπα που υπάρχει στον χώρο χρήζει βελτίωσης/ανακατασκευής, έτσι ώστε να καταστεί πλήρως λειτουργική. Επίσης, θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ σε κάθε περίπτωση είναι αναγκαία η απομάκρυνση των οχημάτων που παρκάρουν ακόμη και στην είσοδο του πάρκου δυσχεραίνοντας την πρόσβαση σ' αυτό.

Πάρκο Τσίτση

Στο Πάρκο αυτό υπάρχει όδευση τυφλών, η οποία έχει κατασκευαστεί πρόσφατα και είναι ορθή, ενώ είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί ράμπα για την προσέγγιση του χώρου. Επίσης, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ.



ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

- ΥΚΧ1 ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ
- ΥΚΧ2 ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΡΩΩΝ
- ΥΚΧ3 ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΡΑΝΙΚΟΥ & ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
- ΥΚΧ4 ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΗΤΡ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ
- ΥΚΧ5 ΠΑΡΚΟ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
- ΥΚΧ6 ΠΛΑΤΕΙΑ ΘΗΜΕΝΙΔΩΝ
- ΥΚΧ7 ΠΑΡΚΟ ΜΙΚΡΩΝ ΚΑΤΑΡΡΑΚΤΩΝ
- ΥΚΧ8 ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ
- ΥΚΧ9 ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΟΥΣΕΙΟΥ
- ΥΚΧ10 ΠΑΡΚΟ ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ
- ΥΚΧ11 ΠΑΡΚΟ ΚΙΟΥΠΡΙ
- ΥΚΧ12 ΠΑΡΚΟ ΤΣΙΤΣΗ
- ΥΚΧ13 ΠΑΡΚΟ 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ
- ΥΚΧ14 ΠΑΡΚΟ ΚΑΤΑΡΡΑΚΤΩΝ
- ΥΚΧ15 ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΒΑΡΟΣΙ
- ΥΚΧ16 ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΑΣΑ ΤΣΑΪΡ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ



ΑΝΑΓΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ
ΣΤΙΣ ΟΔΕΥΣΕΙΣ ΤΥΦΛΩΝ



ΑΝΑΓΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ
ΣΤΙΣ ΡΑΜΠΕΣ ΑΜΕΑ



ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΘΗΚΗΣ
ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΑΜΕΑ



ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ
ΤΥΧΟΝ ΕΜΠΟΔΙΩΝ



2.3 Παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα στα δημόσια κτίρια

Στο σημείο αυτό αναλύονται οι παρεμβάσεις που θα πρέπει να γίνουν για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των δημοσίων κτιρίων που έχουν μελετηθεί και στο 1^ο Παραδοτέο.

Τομέας 1

2^ο Λύκειο Έδεσσας

Στο 2^ο Λύκειο Έδεσσας πρέπει να διαμορφωθεί όδευση τυφλών έως το σημείο εισόδου στο κτίριο, ενώ θα πρέπει να προστεθεί ράμπα στο πεζοδρόμιο, καθώς και να βελτιωθεί η υφιστάμενη ράμπα πρόσβασης στο κτίριο. Επιπλέον, πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, καθώς και να γίνει απομάκρυνση των εμποδίων που υπάρχουν στο πεζοδρόμιο μπροστά από τον χώρο του σχολείου. Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρξει και βελτίωση των υφιστάμενων πεζοδρομίων ως προς τα κατασκευαστικά τους στοιχεία, έτσι ώστε να διευκολύνεται η προσβασιμότητα των χρηστών.

Κ.Ε.Κ.Υ.Κ.Α.Αμ.Ε.Α. Έδεσσας

Κατά τη πρόσβαση στο κτίριο αυτό θα πρέπει να διαμορφωθεί όδευση τυφλών, ενώ δεν απαιτείτε κατασκευή ράμπας, λόγω της εισόδου που βρίσκεται στο ισόγειο του κτιρίου και δεν υπάρχει κάποια υψομετρική διαφορά.

Ι.Ε.Κ. Έδεσσας

Στο Ι.Ε.Κ. Έδεσσας είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί όδευση τυφλών, όπως επίσης αναγκαία είναι η κατασκευή ράμπας, ενώ θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ. Για την αντιμετώπιση των εμποδίων που υπάρχουν περιμετρικά του κτιρίου, θα πρέπει να διερευνηθεί η αύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου και κυρίως στα σημεία όπου υπάρχουν δέντρα. Τέλος, να σημειωθεί ότι είναι αναγκαίο να βελτιωθεί και η υφιστάμενη υποδομή των πεζοδρομίων.

1^ο ΕΠΑΛ Έδεσσας

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

Στο εν λόγω κτίριο θα πρέπει να διαμορφωθεί όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να κατασκευαστεί και ράμπα πεζοδρομίου, όπως επίσης και να υπάρξει βελτίωση της υφιστάμενης ράμπας πρόσβασης στο κτίριο. Θέση στάθμευσης ΑμεΑ θα πρέπει να προστεθεί, ενώ στα σημεία όπου υπάρχουν δέντρα περιμετρικά του κτιρίου θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αύξησης του πλάτους του πεζοδρομίου. Στη πίσω πλευρά του κτιρίου απαιτείται να υπάρξει διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, ενώ γενικότερα απαιτείται βελτίωση των υποδομών αυτών.

3^ο Γυμνάσιο Έδεσσας

Η μόνη παρέμβαση που θα πρέπει να γίνει στο 3^ο Γυμνάσιο της πόλης είναι η προσθήκη θέσης στάθμευσης ΑμεΑ.

ΕΠΑ.Σ. Έδεσσας

Στο σχολείο αυτό θα πρέπει όδευση τυφλών, ενώ είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί ράμπα πεζοδρομίου. Επιπλέον, θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ περιμετρικά του κτιρίου θα πρέπει να γίνει η κατάλληλη διαμόρφωση των πεζοδρομίων.

8^ο Δημοτικό Σχολείο/9^ο Νηπιαγωγείο Έδεσσας

Στο σχολικό αυτό συγκρότημα όπου στεγάζεται το 8^ο Δημοτικό και το 9^ο Νηπιαγωγείο Έδεσσας, θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, όπως επίσης θα πρέπει να κατασκευαστεί και ράμπα πεζοδρομίου. Θα μπορούσε να εξεταστεί η διερεύνηση της διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου περιμετρικά των κτιρίων, ενώ θα πρέπει να υπάρξει και βελτίωση της κλίσης της εσωτερικής ράμπας του κτιρίου.

Β' Παιδικός Σταθμός Έδεσσας

Στον Β' Παιδικό Σταθμό είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί ράμπα στο κτίριο, ενώ θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ.

Σιδηροδρομικός Σταθμός

Για τη πρόσβαση στο κτίριο του Σιδηροδρομικού Σταθμού θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, όπως επίσης αναγκαία είναι και η κατασκευή ράμπας πεζοδρομίου, αλλά

και η κατασκευή θέσης στάθμευσης ΑμεΑ. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα πεζοδρόμια χρήζουν βελτίωσης περιμετρικά του κτιρίου.

Τομέας 2

Κολυμβητήριο-Κλειστό Γυμναστήριο Έδεσσας

Η ράμπα για την προσέγγιση στο Κολυμβητήριο και στο Κλειστό Γυμναστήριο Έδεσσας χρήζει βελτίωση, ενώ θέση στάθμευσης θα πρέπει να προστεθεί, λαμβάνοντας όμως υπόψη το γεγονός ότι η πρόσβαση στα κτίρια αυτά γίνεται από πεζόδρομο.

3^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Στο 3^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας είναι αναγκαία η κατασκευή της ράμπας πρόσβασης στο κτίριο, ενώ πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ.

Κτίριο Περιφερειακής Ενότητας Πέλλας

Στο κτίριο της Περιφερειακής Ενότητας Πέλλας θα πρέπει να διερευνηθεί η κατασκευή ράμπας στη πίσω πλευρά του κτιρίου, ενώ δεν απαιτείτε κάποια άλλη παρέμβαση, καθώς το κτίριο διαθέτει καλή προσβασιμότητα.

Πολιτιστικό Κέντρο Έδεσσας

Στο Πολιτιστικό Κέντρο Έδεσσας θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί η κατάλληλη ράμπα πεζοδρομίου, βελτιώνοντας την υφιστάμενη, όπως επίσης και να προστεθεί ράμπα πρόσβασης στο κτίριο. Επίσης, θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι μπροστά από το κτίριο υπάρχει πεζόδρομος.

1^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Στο 1^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας θα πρέπει να διαμορφωθεί όδευση τυφλών, ενώ είναι αναγκαία να κατασκευαστεί ράμπα και πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ. Θα πρέπει περιμετρικά του σχολείου να διερευνηθεί η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου για την αντιμετώπιση των εμποδίων και ιδίως των δέντρων που υπάρχουν.

6° Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Στο 6° Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ αναγκαία η κατασκευή ράμπας πεζοδρομίου. Στο σχολείο θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ. Για την αντιμετώπιση του εμποδίου των δέντρων, θα μπορούσε να εξεταστεί η διερεύνηση του πεζοδρομίου.

Δημαρχείο Έδεσσας

Στο Δημαρχείο Έδεσσας θα πρέπει να προστεθεί όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να υπάρξει σύνδεση του κτιρίου με τις απέναντι πλευρές των πεζοδρομίων.

Άνω Εστία

Στο κτίριο αυτό απαιτείται να γίνει διαμόρφωση των πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου, να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, όπως επίσης και αντίστοιχες ράμπες πεζοδρομίου. Ακόμη, απαιτείται η δημιουργία θέσης στάθμευσης ΑμεΑ.

Μουσείο Νερού/Μύλος Νερού

Το εν λόγω κτίριο έχει περιορισμένη προσβασιμότητα και απαιτείται διαμόρφωση όδευσης τυφλών, όπως επίσης και μελέτη των κλίσεων που υπάρχουν στο πλακόστρωτο, έτσι ώστε να μπορέσει στη συνέχεια να διαμορφωθεί η κατάλληλη όδευση. Ακόμη, θα πρέπει να δημιουργηθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ.

Κανναβουργείο

Στον χώρο του Κανναβουργείου η προσβασιμότητα είναι περιορισμένη, εξαιτίας της τοποθεσίας, όπου υπάρχουν μεγάλες κλίσεις, έως ότου κάποιος φθάσει στα ασανέρ. Συνεπώς, θα πρέπει να εξεταστεί συνολικά η προσέγγιση του χώρου αυτού, μελετώντας τόσο πιθανές λύσεις για ράμπες, όσο και για προσθήκη αναβατορίου, εφόσον κάτι τέτοιο κριθεί σκόπιμο και αναγκαίο.

Τομέας 3

1° Λύκειο Έδεσσας

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

Στο 1^ο Λύκειο Έδεσσας θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, όπως επίσης θα πρέπει να γίνει και ράμπα πεζοδρομίου. Ακόμη, θα πρέπει να γίνει διερεύνηση της απομάκρυνσης εμποδίων από το πεζοδρόμιο, ενώ σημειακά προκύπτουν ανάγκες βελτίωσης του πεζοδρομίου.

2^ο Γυμνάσιο-5^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Στο σχολικό αυτό συγκρότημα, θα πρέπει να κατασκευαστεί ράμπα, όπως επίσης και ράμπα πεζοδρομίου, ενώ θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ..

3^ο Βρεφονηπιακός Σταθμός Έδεσσας

Στον 3^ο Βρεφονηπιακό Σταθμό θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, καθώς επίσης και να διερευνηθεί και η δυνατότητα επέκτασης του πεζοδρομίου στη πίσω πλευρά του κτιρίου.

1^ο Γυμνάσιο Έδεσσας

Στο 1^ο Γυμνάσιο απαιτείτε η κατασκευή όδευσης τυφλών, ενώ θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ. Περιμετρικά του κτιρίου είναι αναγκαίο να διαμορφωθούν πεζοδρόμια, παρά το γεγονός ότι η ευρύτερη περιοχή του κτιρίου δεν διαθέτει πεζοδρόμια.

Α' Παιδικός Σταθμός Έδεσσας

Στον Α' Παιδικό Σταθμό Έδεσσας θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ είναι αναγκαία και η κατασκευή ράμπας πεζοδρομίου. Περαιτέρω, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, λαμβάνοντας υπόψη τη ρυμοτομία της περιοχής και τέλος θα πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων.

4^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Στο 4^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ θα πρέπει να διερευνηθεί η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου, έτσι ώστε να μπορέσει να βελτιωθεί η προσβασιμότητα στο κτίριο.

7^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

Στο 7^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ θα πρέπει να διαμορφωθεί τόσο ράμπα, όσο και ράμπα πεζοδρομίου, προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα του κτιρίου. Επίσης, είναι αναγκαίο να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, καθώς και να υπάρξει διερεύνηση διαπλάτυνσης πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου.

ΚΤΕΛ Έδεσσας

Στο ΚΤΕΛ Έδεσσας θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί και ράμπα τόσο για την πρόσβαση στο κτίριο, όσο και ράμπα πεζοδρομίου. Στο ΚΤΕΛ θα πρέπει να προστεθεί και θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ είναι αναγκαίο να διερευνηθεί η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου.

9^ο Δημοτικό Σχολείο/5^ο Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Έδεσσας

Στο σχολικό αυτό συγκρότημα θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, όπως επίσης θα πρέπει να κατασκευαστεί ράμπα πεζοδρομίου για την πρόσβαση στον χώρο του οικοπέδου. Ακόμη, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, ενώ θα πρέπει να εξεταστεί η απομάκρυνση των εμποδίων που βρίσκονται περιμετρικά του σχολείου, αλλά και η διερεύνηση επέκτασης των πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου.

2^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας

Στο 2^ο Δημοτικό Σχολείο Έδεσσας θα πρέπει να προστεθεί όδευση τυφλών, όπως επίσης θα πρέπει να προστεθεί και ράμπα πεζοδρομίου, αλλά και θέση στάθμευσης ΑμεΑ.. Ακόμη, είναι αναγκαίο να υπάρξει διερεύνηση της επέκτασης του πεζοδρομίου περιμετρικά του κτιρίου.

ΠΕΔΥ (πρώην ΙΚΑ) Έδεσσας

Στο κτίριο του ΠΕΔΥ (πρώην ΙΚΑ) Έδεσσας, θα πρέπει να γίνει όδευση τυφλών, ενώ η υφιστάμενη ράμπες του κτιρίου χρήζει βελτίωσης. Ακόμη, θα πρέπει να κατασκευαστεί ράμπα ΑμεΑ, αλλά και να γίνει διερεύνηση της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου.

Δικαστικό Μέγαρο Έδεσσας

Στο Δικαστικό Μέγαρο Έδεσσας θα πρέπει να κατασκευαστεί όδευση τυφλών, ενώ είναι αναγκαία η κατασκευή ράμπας και ράμπας πεζοδρομίου. Επίσης, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, αλλά και να διερευνηθεί η επέκταση των πεζοδρομίων περιμετρικά του κτιρίου.

Γενί Τζαμί

Για την πρόσβαση στο Γενί Τζαμί, θα πρέπει να προστεθεί θέση στάθμευσης ΑμεΑ, όπως επίσης και να κατασκευαστεί όδευσης τυφλών, ενώ είναι αναγκαίο να διαμορφωθούν κατάλληλα και τα πεζοδρόμια περιμετρικά του κτιρίου, σε σύνδεση και με την Πλατεία Μουσείου, όπως επίσης και με το 2^ο Νηπιαγωγείο Έδεσσας, τα οποία και γειτνιάζουν.

**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ**

ΠΔ1 ΒΥΡΩΝΟΣ
ΠΔ2 ΑΝΘΕΩΝ
ΠΔ3 ΠΑΤΡΙΑΡΧΗ ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ Α
ΠΔ4 ΔΙΟΝΥΣ. ΜΠΟΥΛΓΟΥΡΗ
ΠΔ5 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ
ΠΔ6 ΓΙΑΝΝΗ ΡΙΤΣΟΥ
ΠΔ7 ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ
ΠΔ8 ΜΠΙΖΑΝΙΟΥ
ΠΔ9 ΚΟΡΥΤΣΙΑΣ
ΠΔ10 ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ
ΠΔ11 ΦΛΕΜΙΝΓΚ
ΠΔ12 ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ
ΠΔ13 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ
ΠΔ14 ΗΦΑΙΣΤΙΩΝΟΣ
ΠΔ15 ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΟΥ ΣΤΟΓΙΟΥ
ΠΔ16 ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ
ΠΔ17 ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ
ΠΔ18 ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
ΠΔ19 ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ
ΠΔ20 Λ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ
ΠΔ21 ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ
ΠΔ22 ΕΓΝΑΤΙΑΣ
ΠΔ23 ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΠΔ24 ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
ΠΔ25 ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ
ΠΔ26 ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ
ΠΔ27 ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΚΡΙΤΑ
ΠΔ28 ΙΚΟΝΙΟΥ
ΠΔ29 Λ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ
ΠΔ30 ΦΛΩΡΙΝΗΣ
ΠΔ31 40 ΕΚΚΛΗΣΙΩΝ
ΠΔ32 18ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ
ΠΔ33 ΤΣΙΜΙΣΚΗ
ΠΔ34 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ
ΠΔ35 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΠΔ36 ΑΘΗΝΩΝ

— ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ
● ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ
● ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
● ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ



ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Στον παραπάνω χάρτη παρουσιάζεται το προτεινόμενο από την ομάδα εργασίας δίκτυο προσβασιμότητας των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης, τα οποία είναι τόσο κτίρια, όσο και δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι και έχουν αναλυθεί παραπάνω. Για τη διαμόρφωση του δικτύου αυτού, αξιολογήθηκε η υφιστάμενη κατάσταση, καθώς επίσης και οι μελλοντικές παρεμβάσεις, όπως επίσης και τα μελλοντικά σημεία ενδιαφέροντος. Τα σημεία αυτά που επιχειρείτε να συνδεθούν είναι σημεία όπου συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό ανθρώπων, τόσο επισκεπτών, όσο και μόνιμων κατοίκων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα μέρος του δικτύου αυτού διαθέτει προσβασιμότητα και δεν απαιτούνται σημαντικές ενέργειες, όπως για παράδειγμα είναι η Λ.18^{ης} Οκτωβρίου, καθώς επίσης και η 25^{ης} Μαρτίου, η οποία βρίσκεται κατά τη διάρκεια συγγραφής του παρόντος παραδοτέου σε στάδιο κατασκευής.

Βασικά σημεία του δικτύου αυτού αποτελούν οι σχολικές μονάδες που μελετήθηκαν εκτενώς, τόσο κατά την εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης, όσο και στα πλαίσια των προτεινόμενων παρεμβάσεων, αλλά και οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι. Να σημειωθεί ότι οι πρόσφατες αναπλάσεις, καθώς και η πεζοδρόμηση, διευκολύνουν τη διαμόρφωση του παρόντος δικτύου, καθώς υπάρχουν μέρη του προτεινόμενου δικτύου, όπου οι παρεμβάσεις που απαιτούνται δεν είναι εκτενείς και μπορούν να γίνουν με σχετική κατασκευαστική ευκολία. Στο προτεινόμενο αυτό δίκτυο περιλαμβάνονται και τα σημεία καταφυγής, όπως και οι σχετικές οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζοί, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία απαιτείτε να γίνουν προσβάσιμα. Ακόμη, περιλαμβάνονται οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, όπως και των εμποδιζόμενων ατόμων και όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι είναι αναγκαίο να γίνουν προσβάσιμοι. Τέλος, περιλαμβάνονται οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης.

Στο προτεινόμενο δίκτυο συμπεριλαμβάνονται και κάποιες τοπικές οδοί που δεν έχουν αναλυθεί στα πλαίσια του παρόντος παραδοτέου, αλλά καθίστανται για τη διαμόρφωση του δικτύου και τη διασύνδεση των επιμέρους σημείων ενδιαφέροντος.

2.4 Χάρτες σε μορφή shapefile

Αρχικά, θα πρέπει να αναφερθεί ότι το shapefile είναι ένα αρχείο GIS στο οποίο διανύσματα όπως σημεία, γραμμές και πολύγωνα χρησιμοποιούνται για να αναπαραστήσουν γεωγραφικές τοποθεσίες όπως ποτάμια, λίμνες, όρια χωρών, πηγάδι και άλλα. Κάθε στοιχείο ή στοιχείο του περιέχει χαρακτηριστικά που παρέχουν λεπτομέρειες όπως όνομα, θερμοκρασία, συντεταγμένες και άλλα. Τα shapefiles έχουν διάφορα αρχεία στοιχείων που αποθηκεύουν διαφορετικούς τύπους χωρικών δεδομένων.

Στα πλαίσια του παραδοτέου αυτού και όπως αναφέρθηκε σε ξεχωριστό υποπαραδοτέο διαμορφώθηκαν οι χάρτες σε μορφή shapefile, οι οποίοι απεικονίζουν τα ακόλουθα:

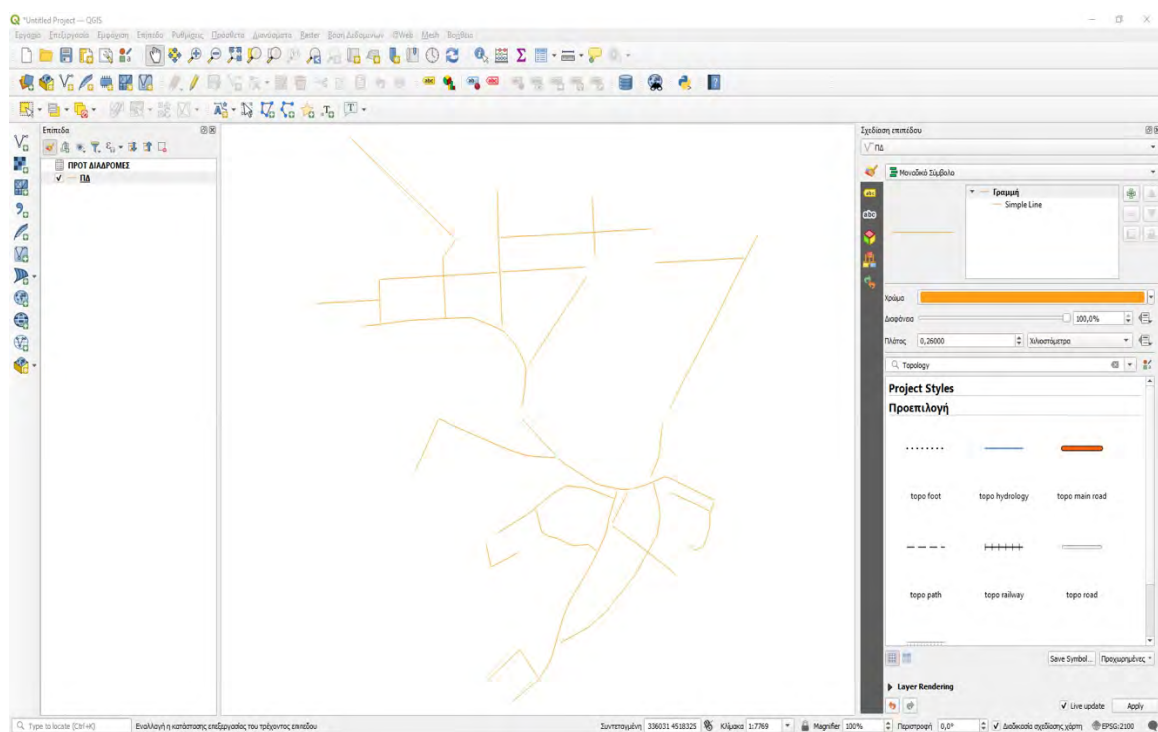
- (α) Τα σημεία και οι γραμμικές παρεμβάσεις (π.χ. οδηγοί όδευσης τυφλών, οδεύσεις κ.λπ.) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας με διαφορετικό σύμβολο και χρώμα ανάλογα με το είδος της παρέμβασης.
- (β) Οι προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (π.χ. δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες, πάρκα, δομές υγείας, σχολικές δομές, σταθμούς μετρό, δημοτικούς χώρους στάθμευσης κ.α.) οι οποίες απαιτείται να γίνουν προσβάσιμες,
- (γ) Τα σημεία είσοδών των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα,
- (δ) Τα προτεινόμενα ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζοί, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα,
- (ε) Οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επεκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι,

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

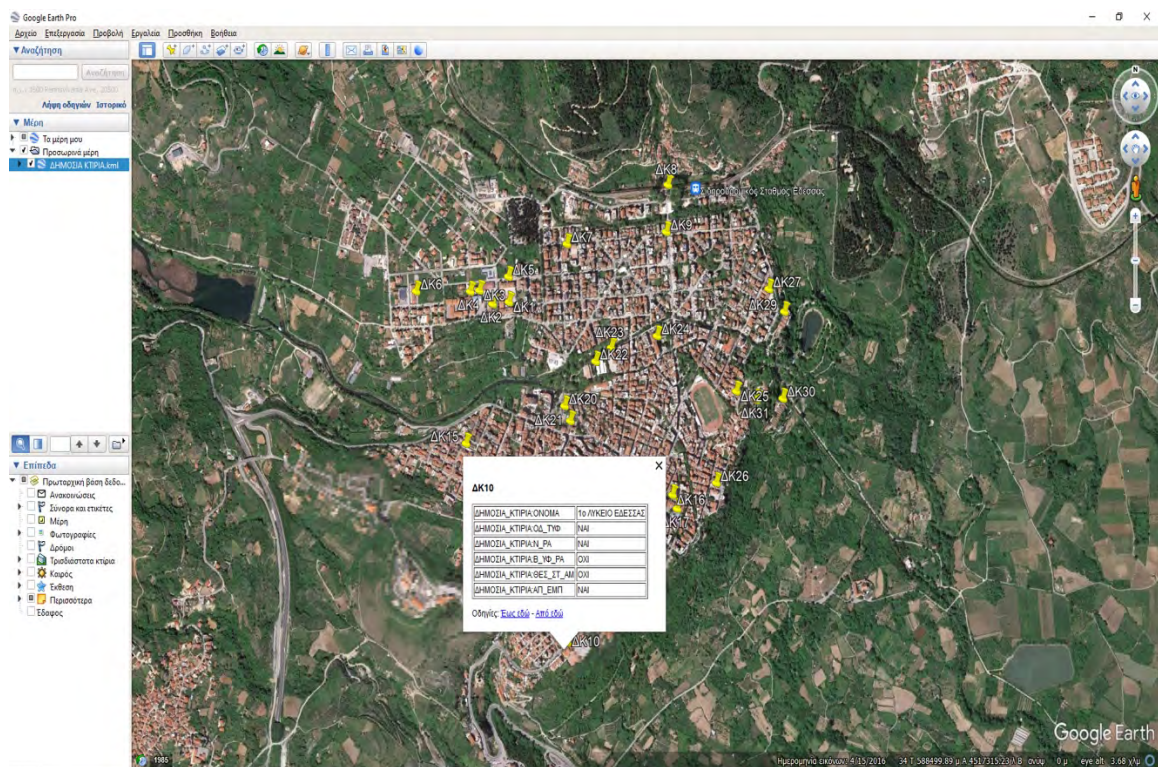
(στ) Οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι.

Ενδεικτικά, στην εικόνα 1 παρατίθεται η αποτύπωση των προτεινόμενων διαδρομών ως γραμμικά δεδομένα στο πρόγραμμα QGIS που αντιστοιχούν σε πραγματικές συντεταγμένες, οι οποίες όπως απεικονίζονται στην εικόνα 2 μεταφορτώνονται στο υπόβαθρο του Google maps σε αρχείο kml.

Εικόνα 1: Προτεινόμενες διαδρομές ως γραμμικά δεδομένα στο πρόγραμμα QGIS που αντιστοιχούν σε πραγματικές συντεταγμένες



Εικόνα 2: Πραγματικές συντεταγμένες μεταφορώνονται στο υπόβαθρο του Google maps σε αρχείο kml.



Κεφάλαιο 3: Προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας

3.1 Προτεινόμενος πίνακας στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται τα προτεινόμενα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών, τα οποία είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας στους χώρους που εξετάστηκαν αναλυτικά παραπάνω.

Πίνακας 1: Στοιχεία αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών

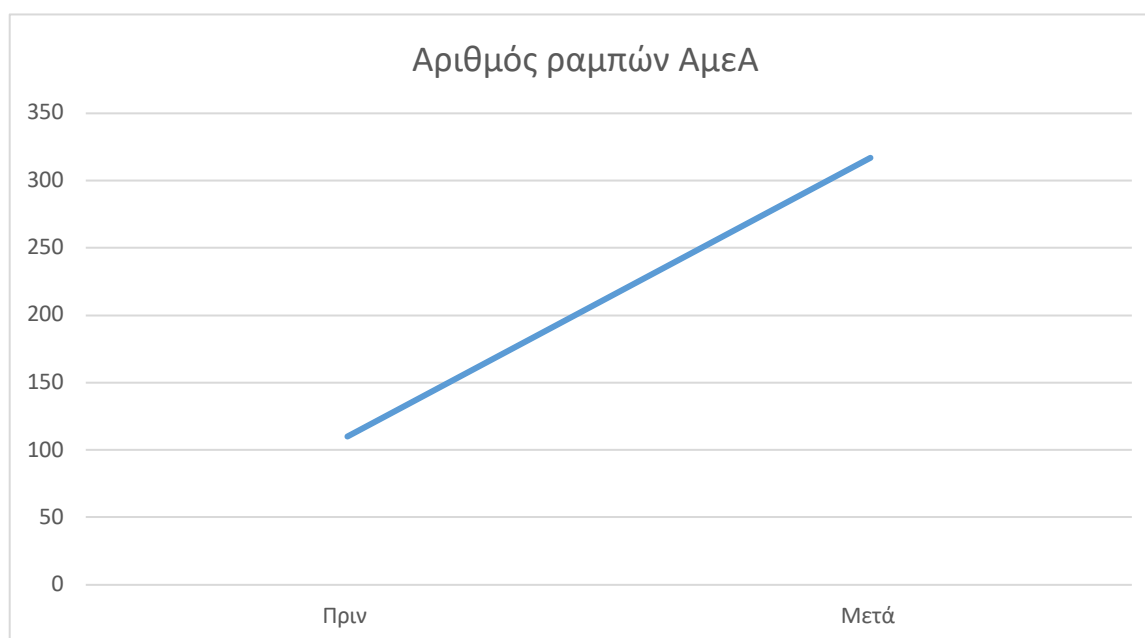
Είδος Παρέμβασης	Πεζοδρόμια	Δημόσιοι Κοινόχρηστοι Χώροι	Δημόσια Κτίρια
Όδευση Τυφλών (νέα μέτρα που προστίθενται)	7.698μ.	10 (σημεία)	21 (σημεία)
Ράμπες που πρέπει να κατασκευαστούν	180	5	22
Ράμπες που χρήζουν βελτίωσης	-	5	5
Διαβάσεις πεζών που πρέπει να κατασκευαστούν	94	-	-
Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ	-	14	32

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Έδεσσας – Π2: Πρόταση

Απομάκρυνση εμποδίων	18 (οδοί)	2 (σημεία)	7 (σημεία)
Διερεύνηση επέκτασης- διαπλάτυνσης πεζοδρομίων (εκτιμώμενα τ.μ.)	9 πεζοδρόμια	-	-

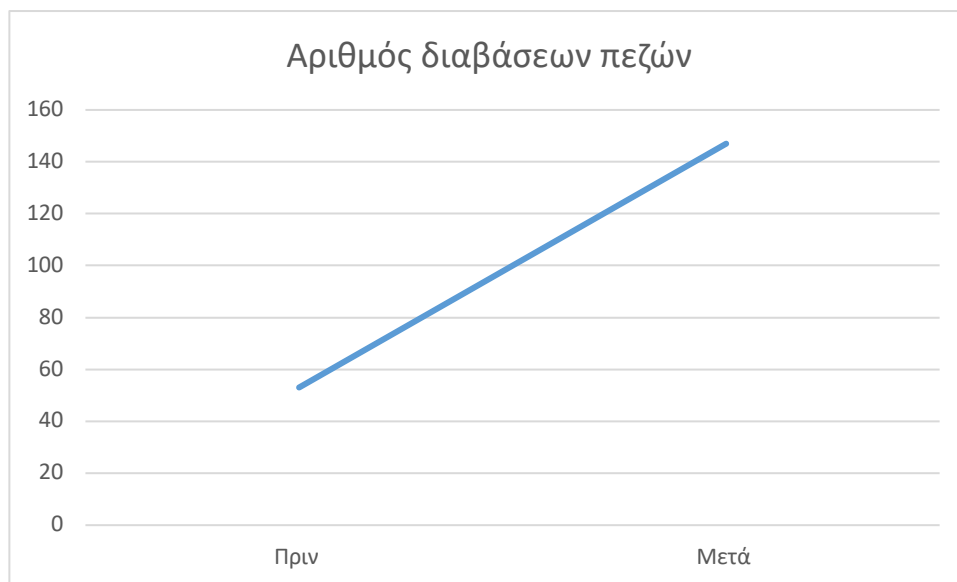
Στη συνέχεια, στο διάγραμμα 1 που ακολουθεί παρουσιάζεται η αύξηση των ραμπών που προτείνετε να γίνει στα πλαίσια της υφιστάμενης πρότασης.

Διάγραμμα 1: Αύξηση του αριθμού ραμπών ΑμεΑ στα πλαίσια της πρότασης



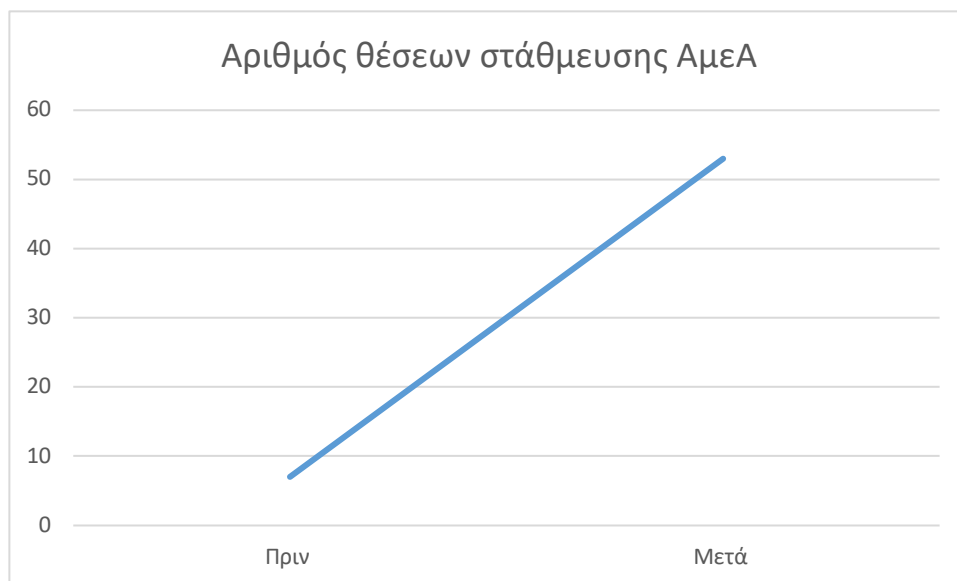
Στο διάγραμμα 2 που ακολουθεί αποτυπώνεται η εξέλιξη του αριθμού των διαβάσεων που προτείνονται στα πλαίσια της μελέτης αυτής.

Διάγραμμα 2: Αύξηση του αριθμού των διαβάσεων πεζών στα πλαίσια της πρότασης



Στο διάγραμμα 3 αποτυπώνεται η εξέλιξη των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στα πλαίσια της παρούσας πρότασης.

Διάγραμμα 3: Αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στα πλαίσια της πρότασης αυτής

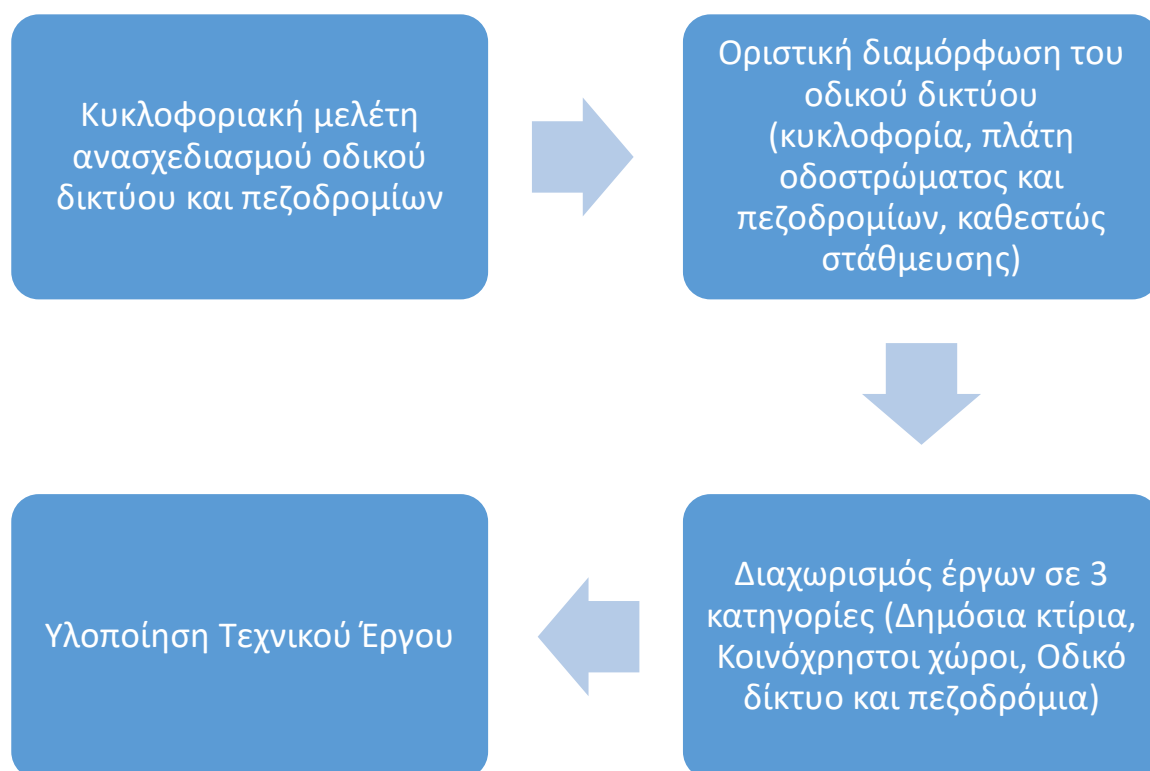


Κεφάλαιο 4: Χρονοπρογραμματισμός υλοποίησης των διαμορφώσεων και κατασκευών

Μετά την εκπόνηση της παρούσας μελέτης που επέχει θέση στρατηγικού σχεδίου (Master Plan) των αναγκαίων παρεμβάσεων για την αποκατάσταση της αστικής προσπελασιμότητας σε ένα κρίσιμο τμήμα της πόλης, θα πρέπει να ακολουθήσουν μια σειρά από ενέργειες, μέχρι να υλοποιηθεί το σχετικό έργο. Ειδικότερα, θα πρέπει να γίνουν οριστικές μελέτες και μελέτες εφαρμογής. Ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος είναι να χωριστούν τα έργα σε τρεις κατηγορίες, όπου πρόκειται για τις περιοχές των δημοσίων κτιρίων, τις περιοχές των κοινόχρηστων χώρων, αλλά και το δίκτυο οδών και πεζοδρομίων που διασυνδέουν τα παραπάνω όπως υποδεικνύεται στην παρούσα μελέτη.

Ταυτόχρονα, κατά τη γνώμη της ερευνητικής ομάδας θα έπρεπε να προηγηθεί μια Κυκλοφοριακή Μελέτη ανασχεδιασμού του οδικού δικτύου και των πεζοδρομίων, σε αρκετούς δρόμους της πόλης που σήμερα δεν διαθέτουν ορθολογικό γεωμετρικό σχεδιασμό με βάσει τις σύγχρονες ανάγκες. Έτσι και αφού το οδικό δίκτυο λάβει την οριστική του μορφή (κυκλοφορία, πλάτη οδοστρώματος και πεζοδρομίων, καθεστώς στάθμευσης), θα μπορούν οι οριστικές μελέτες Αστικής Προσπελασιμότητας να προβούν στον τελικό σχεδιασμό. Η διαδοχή των απαραίτητων βημάτων αποτυπώνεται στο παρακάτω σχήμα (flow chart).

Σχήμα 1: Διαδοχή των απαραίτητων βημάτων



Το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας αυτής περιλαμβάνει έξι (6) μήνες για την κυκλοφοριακή μελέτη ανασχεδιασμού του οδικού δικτύου και των πεζοδρομίων. Η κάθε μελέτη εφαρμογής Αστικής Προσπελασιμότητας για τις τρεις κατηγορίες απαιτεί διάστημα 6 μηνών η καθεμία. Ανάλογα με τον τρόπο ανάθεσης των μελετών αυτών θα χρειαστεί διάστημα ενός έτους για την πλήρη ωριμότητα δημοπράτησης του έργου ή των έργων. Αν θεωρήσουμε ότι για την υλοποίηση του τεχνικού έργου θα απαιτηθεί επίσης ένα έτος έχουμε συνολικό χρονικό ορίζοντα δύο έτη. Το χρονοδιάγραμμα μελετών και έργων παρουσιάζεται στο σχήμα που ακολουθεί (Ε1=1^ο εξάμηνο από τη στιγμή της οριστικής παραλαβής του ΣΑΠ από τον Δήμο Έδεσσας).

Ενέργεια	E1	E2	E3	E4
Κυκλοφοριακή μελέτη ανασχεδιασμού του οδικού δικτύου και των πεζοδρομίων				
Μελέτη Αστικής Προσπελασιμότητας δημοσίων κτιρίων				
Μελέτη Αστικής Προσπελασιμότητας κοινόχρηστων χώρων				
Μελέτη Αστικής Προσπελασιμότητας πεζοδρομίων				
Δημοπράτηση Τεχνικού Έργου				
Υλοποίηση Τεχνικού Έργου				

Έχοντας ο Δήμος πλέον την εμπειρία από το βασικό κεντρικό κομμάτι της πόλης, μπορεί να επεκτείνεται αναλογικά τις παρεμβάσεις αυτές και στις υπόλοιπες περιοχές κατοικίας, όπου σήμερα κυριαρχεί η χρήση της ιδιωτικής κατοικίας και δεν υπάρχουν δημόσιοι χώροι.

Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, στο παραδοτέο αυτό, επιχειρήθηκε να αποτυπωθούν οι αναγκαίες παρεμβάσεις που αφορούν την προσβασιμότητα σε δημόσια κτίρια, σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους, καθώς επίσης και στα πεζοδρόμια, τα οποία αποτελούν και τα πλέον σημαντικά σημεία κυκλοφορίας στη πόλη. Για τη διαμόρφωση των προτάσεων αυτών η ομάδα εργασίας έλαβε υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση, όπως επίσης και το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο, δίνοντας έμφαση στο πρόγραμμα «Σχεδιάζοντας για όλους», το οποίο προβλέπει τις αναγκαίες παρεμβάσεις. Επίσης, προτάθηκε ένα δίκτυο προσβασιμότητας σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος.

Από τη μελέτη αυτή διαπιστώθηκε ότι απαιτείται να κατασκευαστούν 46 νέες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, τόσο στα δημόσια κτίρια, όσο και στους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους, ενώ στη πλειοψηφία των κτιρίων και των δημόσιων κοινόχρηστων χώρων απαιτείται να κατασκευαστεί και όδευση τυφλών. Ακόμη, σε κάποια σημεία διαπιστώθηκε η ανάγκη ανακατασκευής των πεζοδρομίων, καθώς και η ανάγκη τοπικής διαπλάτυνσης αυτών, έτσι ώστε να μπορούν να ξεπεραστούν τα εμπόδια τα οποία και μειώνουν την προσβασιμότητα. Επιπλέον, μελετήθηκαν και οι παρεμβάσεις που αφορούν τις ράμπες πρόσβασης ΑμεΑ, τόσο σε επίπεδο οικοπέδου των κτιρίων, όσο και στα ίδια τα κτίρια, αλλά και στους κοινόχρηστους χώρους και στα πεζοδρόμια. Έτσι, διαπιστώθηκε η ανάγκη κατασκευής 180 νέων ραμπών ΑμεΑ που αφορούν τα πεζοδρόμια, όπως επίσης 5 ραμπών ΑμεΑ στους κοινόχρηστους χώρους, καθώς και 22 καινούργιες ράμπες στα κτίρια όπου μελετήθηκαν. Όσον αφορά την ανάγκη όδευσης τυφλών, στα πλαίσια των πεζοδρομίων που μελετήθηκαν προέκυψε ανάγκη για 7.700μ. κατασκευής νέας όδευσης.

Τέλος, στα πλαίσια της παρούσας μελέτης παρουσιάζονται αναλυτικά οι ενέργειες που θα πρέπει να γίνουν αφού εγκριθεί το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας, έτσι ώστε εντός της προβλεπόμενης διετίας να μπορέσουν να υλοποιηθούν οι σχετικές παρεμβάσεις που προτάθηκαν, με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο, τόσο σε επίπεδο λύσης, όσο και σε επίπεδο κόστους. Κρίσιμη παράμετρος για την επιτυχή πρόταση συνιστά η διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς, η οποία αποτελεί τμήμα του 3^ο Παραδοτέου της παρούσας σύμβασης μεταξύ του Δήμου Έδεσσας και του αναδόχου.

Παράρτημα

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ – ΑΝΘΡΩΠΟΜΕΤΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Γενικά

1.1. Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση

Άτομα με αναπηρία 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 ειδικές ανάγκες , 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.

Με την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωσή τους τα άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικότερα τα εμποδιζόμενα άτομα αποπεριθωριοποιούνται, χρησιμοποιούν και αναπτύσσουν τα ταλέντα τους συμμετέχοντας ισότιμα σε όλες τις δραστηριότητες της ζωής, μειώνοντας την εξάρτησή τους από κάποιο άλλο άτομο που στη συνέχεια αποδεσμευόμενο γίνεται πιο παραγωγικό.

1.2. Στόχος των Οδηγιών

Οι οδηγίες έχουν στόχο:

Να καταργήσουν τους αρχιτεκτονικούς φραγμούς και οτιδήποτε εμποδίζει την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ατόμων με ειδικές ανάγκες –και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων– μέσα στα κτίρια ή στους υπαίθριους χώρους (όπως σκαλοπάτια, δάπεδα με απότομες κλίσεις, χώροι πολύ μικρών διαστάσεων κλπ)

Να κάνουν το δομημένο περιβάλλον φιλικό, προσεγγίσιμο και ασφαλές για όλες τις κατηγορίες των χρηστών – με τη χρήση πχ. 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 οδηγίες απευθύνονται σε όσους σχεδιάζουν ή αποφασίζουν για τα κτίρια και τους υπαίθριους χώρους. Ορισμένες βοηθούν και στον σχεδιασμό εξοπλισμού και αντικειμένων. Τα κτίρια και οι υπαίθριοι χώροι που είναι προσιτοί και προσπελάσιμοι από τα εμποδιζόμενα γενικά άτομα είναι και για το σύνολο των χρηστών πιο εύχρηστοι, πιο άνετοι, πιο ευχάριστοι και με λιγότερους κινδύνους.

2. Άτομα με αναπηρία

2.1. Ποια είναι τα άτομα με αναπηρία

Άτομα με αναπηρία -όπως αναφέρθηκε παραπάνω- είναι τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια.

Άτομα με μόνιμη ανικανότητα είναι οι κινητικοί ανάπηροι, οι τυφλοί και γενικά οι αμβλύοπτες, οι κωφοί, όσοι έχουν δυσκολία στην αντίληψη, την επικοινωνία και την προσαρμογή και οι ασθενείς από αρτηριοσκλήρυνση, επιληψία, ανεπάρκεια νεφρού, ρευματικές παθήσεις, καρδιοπάθειες κλπ.

Άτομα με παροδική ανικανότητα μπορεί να είναι τραυματίες, παροδικά ασθενείς κλπ

2.2. Προβλήματα και δυσκολίες των ατόμων με αναπηρία

Η αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ατόμων με ειδικές ανάγκες εμποδίζεται από την δυσκολία που έχουν στην κίνηση, στην προσέγγιση, στην αντίληψη, στην επικοινωνία και την προσαρμογή, στην ακοή και στην όραση.

Προσπαθούν να ξεπεράσουν την φυσική τους ανεπάρκεια με βοηθητικά μέσα, όπως μπάστούνια, περπατίστρες, αναπηρικά αμαξίδια κλπ και το επιτυγχάνουν όταν δεν εμποδίζονται από σκαλοπάτια ή δάπεδα με απότομες κλίσεις, από στενούς χώρους κλπ.

Διευκολύνονται με την πρόβλεψη δαπέδων απαλών κλίσεων και χωρίς σκαλοπάτια, μηχανικών μέσων για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, κατάλληλης ευκολονόητης σήμανσης, εύκολων και προσιτών μηχανισμών χειρισμού, άνετων και ακίνδυνων χώρων.

2.2.1. Άτομα με δυσκολία στην κίνηση

Δυσκολία στην κίνηση έχουν τα άτομα με αδύνατα ή παράλυτα μέλη, με δυσκαμψία ή σχετική έλλειψη μέλους ή όλων των 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, μπάστούνια κλπ).

Έτσι μετακινούνται άνετα σε χώρους που έχουν ελάχιστες διαστάσεις όπως τα συνημμένα σχέδια ("Εικόνα 1: Ελάχιστα ελεύθερα πλάτη όδευσης", "Εικόνα 2: Απαιτούμενος χώρος στροφής αμαξιδίου"), έχουν αντιστοιχισμένα δάπεδα με κλίση ίση ή μικρότερη του 5% χωρίς σκαλοπάτια και παγίδες ("Εικόνα 3: Ελεύθερο ύψος όδευσης – Ανεκτές ανωμαλίες επιπέδου"), που δεν

εγκυμονούν κινδύνους και φέρουν κατάλληλους διπλούς και συνεχείς χειρολισθήρες σε κατάλληλα ύψη και θέσεις (" Εικόνα 8:Χειρολισθήρες").

2.2.2. Άτομα με δυσκολία στην όραση

Αυτά τα άτομα βλέπουν λίγο ή καθόλου. Για την αυτόνομη μετακίνησή τους κάνουν χρήση μπαστουνιού ή ειδικά εκπαιδευμένων σκύλων. Διακινούνται άνετα σε χώρους που έχουν διαστάσεις όπως το συνημμένο σχέδιο ("Διαστάσεις απαιτούμενες για τυφλούς") και επειδή αναγνωρίζουν τον χώρο με τα άκρα και την ακοή διευκολύνονται από κατευθυντήριους οδηγούς στο δάπεδο διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης από τα υπόλοιπα στοιχεία, ειδικούς χειρολισθήρες με αρχή και τέλος, πινακίδες με το σύστημα BRAILLE σε κατάλληλο ύψος τοποθετημένες, δάπεδα μη ηχοαπορροφητικά για να αναγνωρίζουν τους άλλους από τον βηματισμό τους, ευκρινή ηχητική σήμανση και χώρους που να μην δημιουργούν αντήχηση. Ο θόρυβος είναι η ομίχλη για τους τυφλούς. Επειδή τα άτομα αυτά δεν βλέπουν, οι χώροι στους οποίους κινούνται θα πρέπει να είναι ελεύθεροι εμποδίων και να μην κρύβουν παγίδες, όπως προεξέχοντα στοιχεία σε ύψος μικρότερο των 2.20μ χωρίς προβολική επισήμανση στο δάπεδο -πχ κάδοι απορριμάτων σε κολώνες, χαμηλά οδικά σήματα-, ALLER-RETOUR ή ανοιγόμενες πόρτες, εύθραυστα τζάμια κλπ. Ο φωτισμός των χώρων πρέπει να είναι άπλετος χωρίς έντονες αντιθέσεις, διότι όσοι βλέπουν λίγο θαμπώνονται εύκολα.

2.2.3. Άτομα με δυσκολία στην ακοή

Η διακίνηση των ατόμων αυτών 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 χειρών).

2.2.4. Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και την επικοινωνία

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα άτομα:

Με μόνιμα μειωμένη αντίληψη, πχ άτομα με διάφορες ψυχικές ή οργανικές παθήσεις.

Με παροδικά μειωμένη αντίληψη, πχ 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.

3. Παρατηρήσεις – Συστάσεις

3.1. Δυνατότητα Κίνησης - Προσπέλασης

Σημαντικός παράγοντας στην προσπέλαση και χρήση του δομημένου περιβάλλοντος από εμποδιζόμενα άτομα -και κατ' επέκταση από όλους- είναι η ασφάλεια που παρέχεται τόσο από τον σχεδιασμό όσο και από τα χρησιμοποιούμενα υλικά και τον τρόπο κατασκευής. Πιο συγκεκριμένα:

Η κλίση σε σχέση με την απόσταση του διαμορφωμένου δαπέδου, αποτελούν βασική προϋπόθεση για την αυτόνομη διακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των εμποδιζόμενων ατόμων γενικότερα.

Η ολισθηρότητα του δαπέδου, σε συνάρτηση με την υφή του υλικού όσο και με το ανάγλυφο της επιφάνειάς του, είναι μια άλλη παράμετρος της δυνατότητας κίνησης που πρέπει να εξετάζεται σοβαρά.

Απαραίτητος είναι επίσης **ο σωστός σχεδιασμός των δαπέδων** με αποφυγή των σημείων εκτροπής του αναπηρικού αμαξιδίου, αλλά και των άλλων βοηθημάτων (πατερίτσες, περπατίστρες κλπ), ή της πρόσκρουσής τους σε εμπόδια.

Εξίσου αναγκαία είναι η **αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου** σε τέτοιο μέγεθος που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα.

Η διαστασιολόγηση των σημείων εισόδου - εξόδου είναι αυτή που καθορίζει την ακτίνα αυτόνομης διακίνησης και το μέγεθος δραστηριοποίησης των εμποδιζόμενων ατόμων, χαρακτηρίζοντας προσπελάσιμο ή μη κάποιο χώρο. Επομένως είναι απαραίτητος ο σωστός σχεδιασμός των σημείων εισόδου - εξόδου ώστε αυτά να εξυπηρετούν όλους τους χρήστες του δομημένου περιβάλλοντος.

Προσπελάσιμα -οριζοντίως και κατακόρυφα, σε όλα τα επίπεδα- επιβάλλεται να κατασκευάζονται όλα τα κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό, όπου ένα εμποδιζόμενο άτομο μπορεί να φθάσει είτε ως επισκέπτης είτε ως εργαζόμενος. Τα κτίρια κατοικίας πρέπει να κατασκευάζονται προσαρμόσιμα ή - προκειμένου για υφιστάμενα - να μετατρέπονται σε προσπελάσιμα από εμποδιζόμενο άτομο, εφόσον αυτό κατοικεί εκεί.

Είσοδοι σχεδόν συνεπίπεδοι με τον περιβάλλοντα χώρο ή σε αντίθετη περίπτωση συνδεδεμένες 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 1,50μ μεταξύ θύρας και απέναντι επιφάνειας, διακόπτες κλήσεως τοποθετημένοι σε ζώνη υψών μεταξύ 90 και 120εκ και ένα τουλάχιστον WC ειδικά διαμορφωμένο για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων, αποτελούν βασικές

προϋποθέσεις για την προσπελασιμότητα οποιουδήποτε κτιρίου από ένα εμποδιζόμενο άτομο.

3.2. Δυνατότητα Προσέγγισης – Μηχανισμοί Χειρισμού

Η τοποθέτηση των κατάλληλων **μηχανισμών χειρισμού** (χειριστήρια εγκαταστάσεων και εξοπλισμού, κουμπιά κλήσεως, διακόπτες, ρευματοδότες και χειρολαβές) πρέπει να γίνεται σε σημεία και ύψη προσιτά από όλους (βλ. σχέδιο "Ζώνη τοποθέτησης μηχανισμών χειρισμού") και στα ίδια πάντα σταθερά σημεία για όλες τις περιπτώσεις, πχ οι διακόπτες για το φως στα δεξιά των ανοιγμάτων και κοντά στην κάσα της πόρτας, τα κουμπιά κλήσεως των ανελκυστήρων σε ύψος προσιτό στους χρήστες αμαξιδίων, τα κουμπιά των ανελκυστήρων με ανάγλυφη σήμανση για τους τυφλούς.

Τα ερμάρια πρέπει να κατασκευάζονται έτσι ώστε να είναι προσεγγίσιμα και εύχρηστα από τα άτομα με ειδικές ανάγκες (αβαθή ερμάρια, ράφια συρόμενα προς τα έξω, κάτω θυρόφυλλα συρόμενα επάλληλα κλπ, βλ. σχέδιο "Δυνατότητα προσέγγισης καθ' ύψος").

Η προστασία των διαφόρων σημείων που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό, έγκαιμα ή ηλεκτροπληξία των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων (σωλήνες ύδρευσης ζεστού νερού, πρίζες, εστίες κουζίνας κλπ) είναι απαραίτητη.

Εξίσου απαραίτητη είναι η **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 (σχολεία, γυμναστήρια, γήπεδα, αίθουσες θεαμάτων κλπ).

3.3. Δυνατότητα ακοής και όρασης

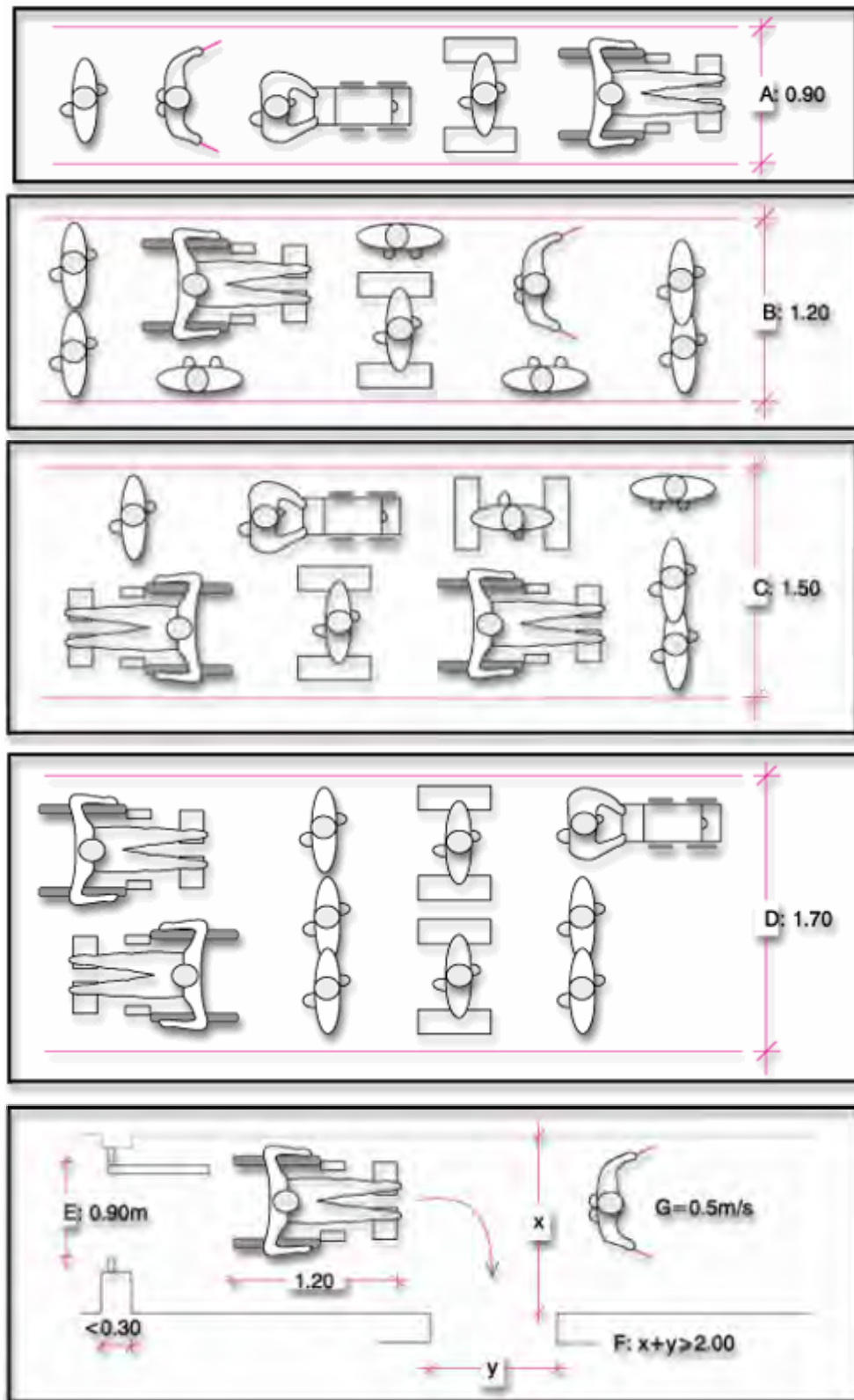
Απαιτείται ηχοπροστασία σε χώρους συγκεντρώσεως κοινού (αίθουσες αναψυχής, θεαμάτων κλπ), γιατί τα άτομα με προβλήματα στην όραση και ιδιαίτερα οι τυφλοί έχουν εξασκηθεί να αντιλαμβάνονται τον χώρο με την ακοή, με αποτέλεσμα να χάνουν την αίσθηση αυτή σε χώρους με οχλαγωγία, θόρυβο και αντήχηση.

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.

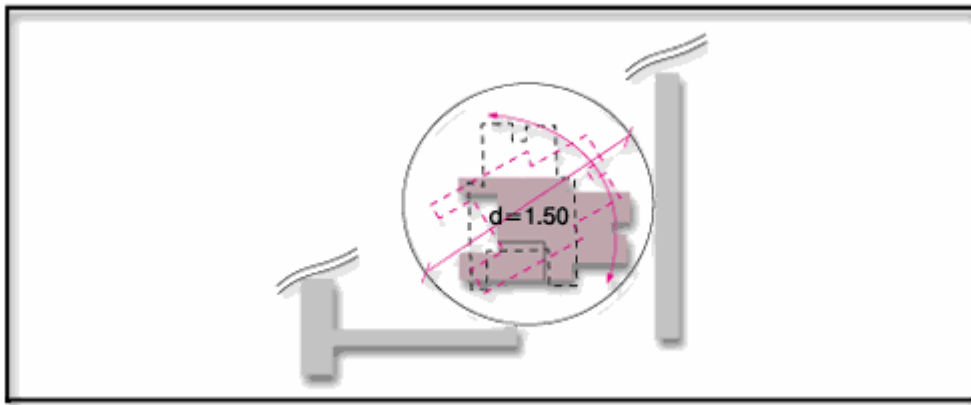
Για την εύκολη και ασφαλή διακίνηση των χρηστών αμαξιδίων πρέπει να εξασφαλίζεται οπτικό πεδίο χωρίς σκοτεινές περιοχές.

Τα χρώματα πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα σύγχυσης λόγω αχρωματοψίας, κυρίως στις περιπτώσεις όπου απαιτείται διευκόλυνση μεγάλου αριθμού διακινουμένων εμποδιζόμενων ατόμων (όπως πχ. σε περιπτώσεις σταθμών τράινων,

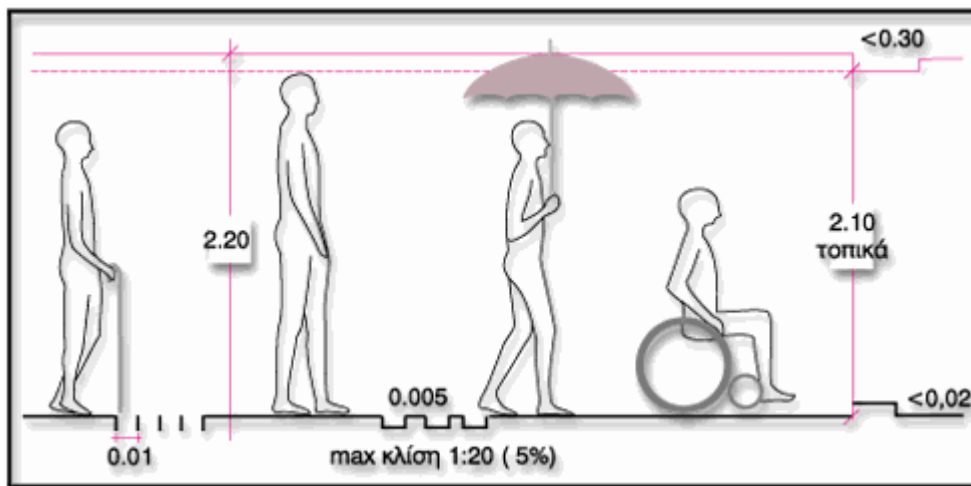
αεροδρομίων κλπ). Η καλύτερη αντιμετώπιση αυτών των περιπτώσεων είναι ο συνδυασμός των χρωματικών ενδείξεων με κείμενο ή πικτογράφημα.



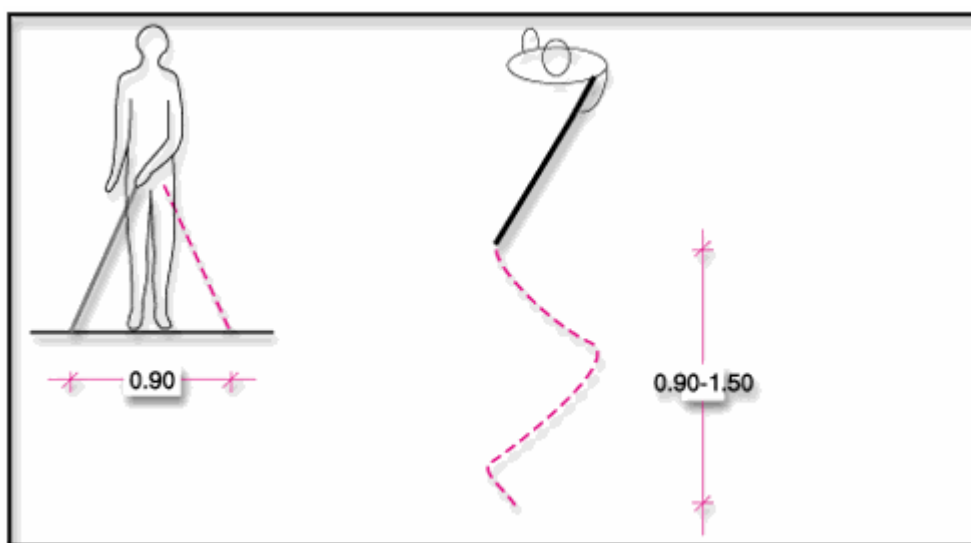
Εικόνα 1: Ελάχιστα ελεύθερα πλάτη όδευσης



Εικόνα 2: Απαιτούμενος χώρος στροφής αμαξιδίου



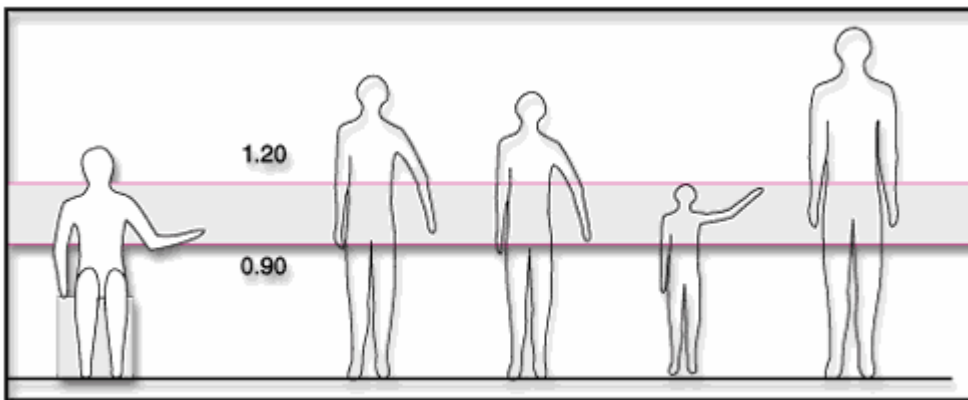
Εικόνα 3: Ελεύθερο ύψος όδευσης – Ανεκτές ανωμαλίες επιπέδου



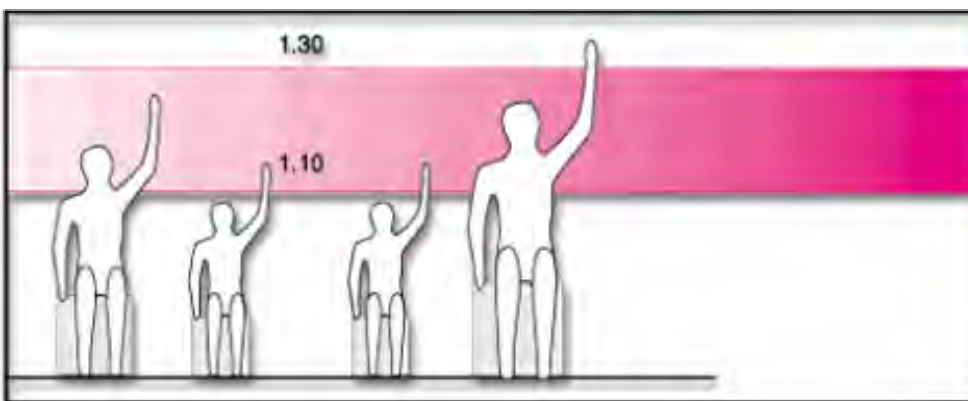
Εικόνα 4: Ελάχιστα ελεύθερα πλάτη όδευσης



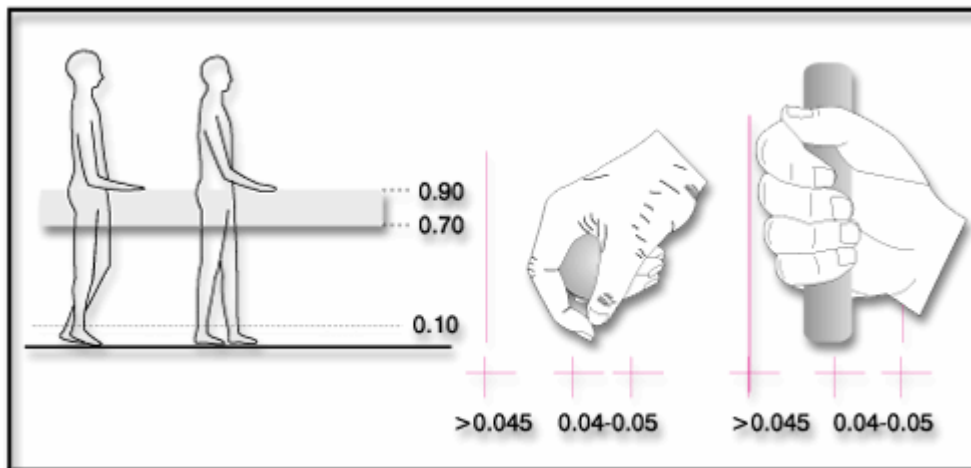
Εικόνα 5: Δυνατότητα προσέγγισης καθ' ύψος



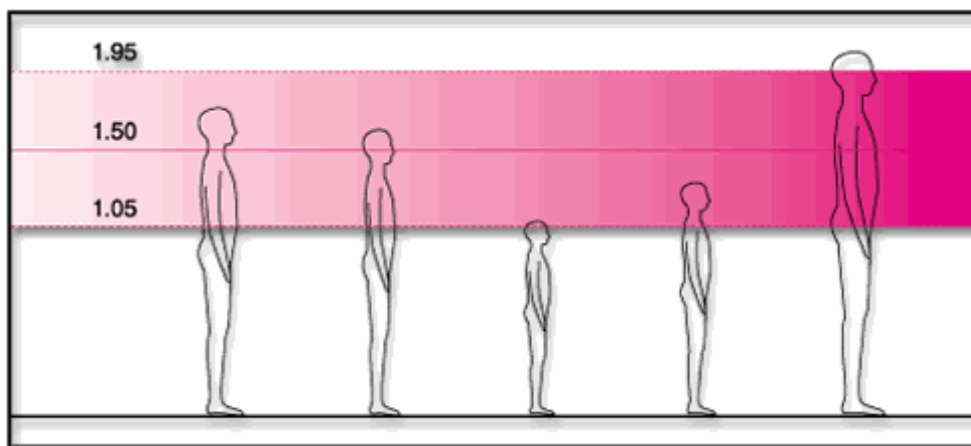
Εικόνα 6: Ζώνη τοποθέτησης μηχανισμών χειρισμού



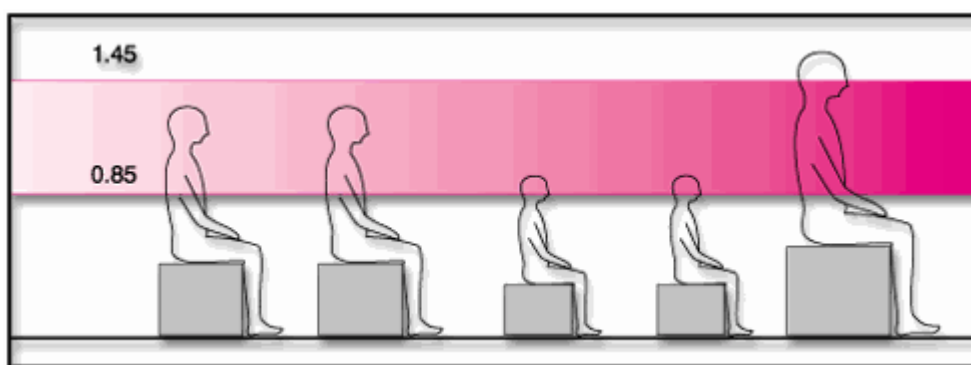
Εικόνα 7: Δυνατότητα Ανάρτησης



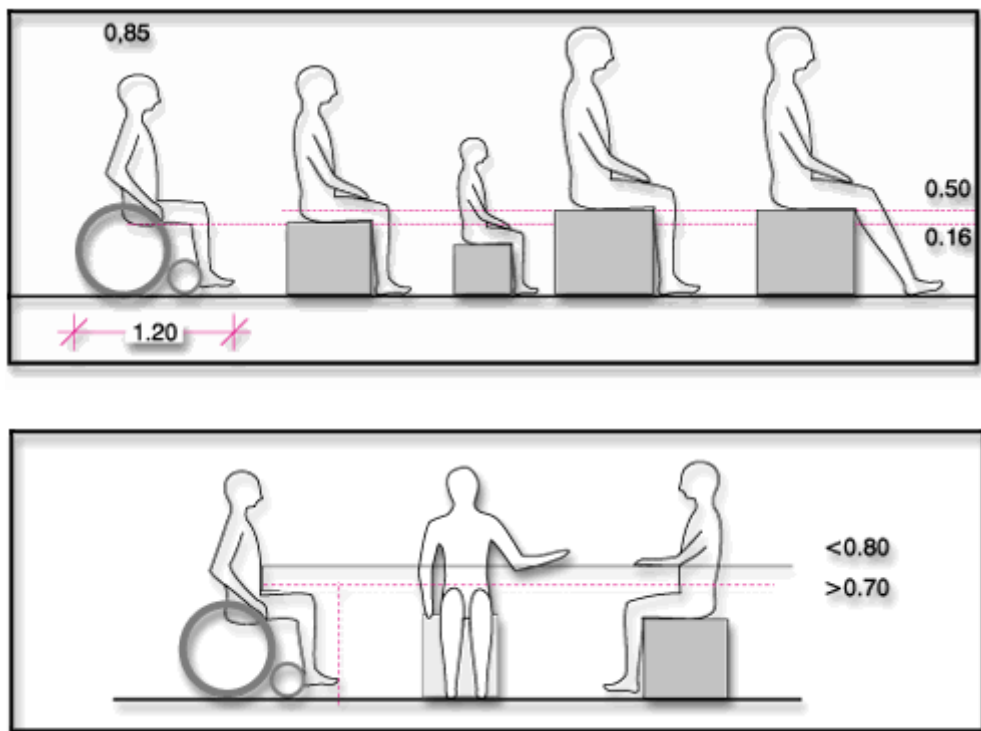
Εικόνα 8: Χειρολισθήρες



Εικόνα 9: Δυνατότητα όρασης σε όρθια στάση



Εικόνα 10: Δυνατότητα όρασης σε καθιστή στάση



Εικόνα 11: Ύψος καθίσματος και πάγκου εργασίας

2. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

1. Στοιχεία Σχεδιασμού Πεζοδρομίου

1.1 Γενικά

Ως πεζοδρόμια ορίζονται τα υπερυψωμένα ή μη ερείσματα αστικής οδού, που προορίζονται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζομένων ατόμων.

1.2. Πλάτος 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 κιγκλιωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου. Το πλάτος που προκύπτει από τον υπολογισμό:

- όλων των επιπλέον αναγκών αστικού εξοπλισμού (καθιστικά, κάλαθοι αχρήστων, γραμματοκιβώτια, τηλεφωνικοί θάλαμοι, περίπτερα, δημόσιοι χώροι υγιεινής κλπ),
- της εξυπηρέτησης δραστηριοτήτων του δρόμου (οδική σήμανση, σηματοδότες διαβάσεων, πληροφοριακές πινακίδες, στάσεις αστικών συγκοινωνιών κλπ),
- της φύτευσης,
- της οπτικής συναλλαγής μπροστά στις προθήκες καταστημάτων, όπου η κύρια χρήση της περιοχής καθορίζεται από τον σχεδιασμό σαν εμπορική- κλπ , προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου και το άθροισμα ορίζει το μικτό πλάτος πεζοδρομίου, το οποίο ποικίλλει ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες.

Ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών.

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.

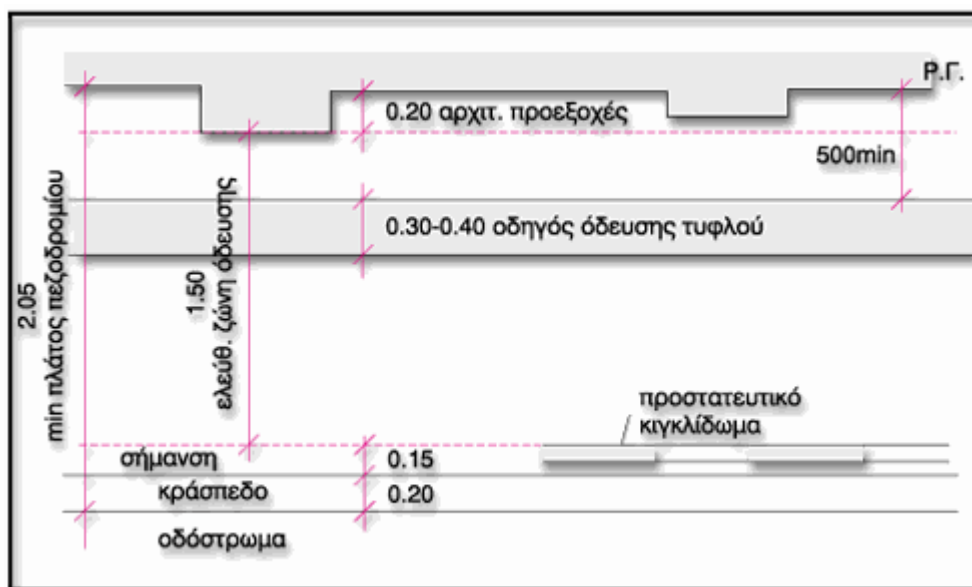
Ως ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ορίζεται ίσο με 2.20μ.

Ως οδηγός όδευσης τυφλών ορίζεται λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της, 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.

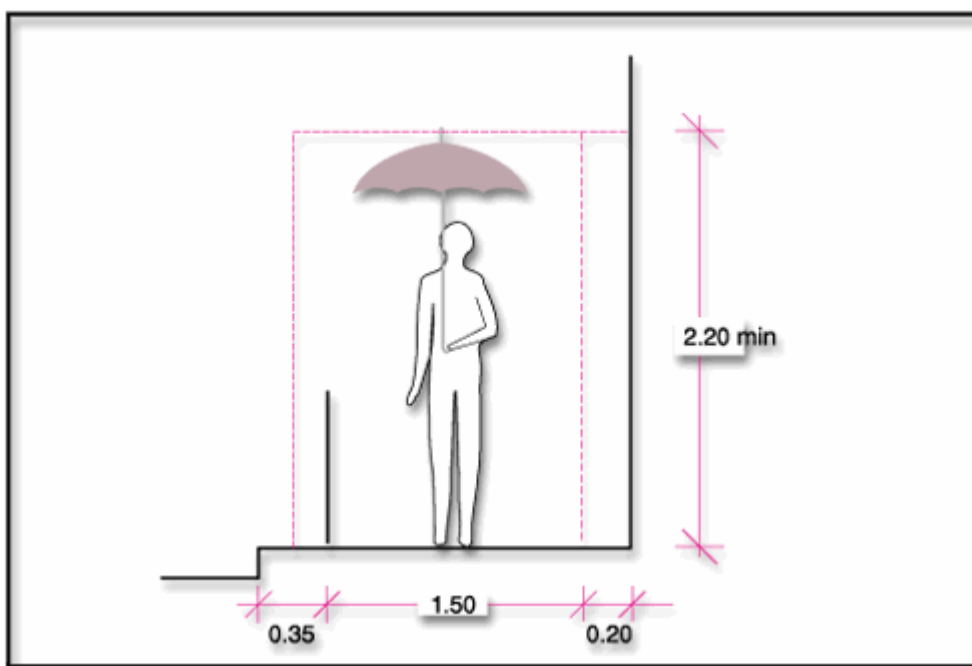
Οι παραπάνω διαστάσεις θεωρούνται και **οι ελάχιστες επιθυμητές για νεοσχεδιαζόμενα πολεοδομικά συγκροτήματα και νέα ρυμοτομικά**. Στην περίπτωση όμως **υφιστάμενων ρυμοτομικών** προτείνονται τα παρακάτω, σχετικά με το ελάχιστο πλάτος των πεζοδρομίων:

- 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

Για την επίτευξη των παραπάνω ελαχίστων διαστάσεων πλάτους συνιστάται η μείωση του οδοστρώματος -όπου αυτό είναι δυνατόν- σε όφελος των πεζοδρομίων και η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου σε αυτό τον χώρο να τοποθετηθεί ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός.



Εικόνα 12: Πλάτος πεζοδρομίου



Εικόνα 13: Ελεύθερο ύψος

1.3 Ύψος Πεζοδρομίου

Ως ύψος πεζοδρομίου ορίζεται το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου. 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.

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

1.4. Κλίση Πεζοδρομίου

Κατά μήκος ή αξονική κλίση πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12%.

Για την αποφυγή μεγαλύτερων κλίσεων θα κατασκευάζονται, καταλαμβάνοντας όλο το πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, βαθμίδες σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αναπτύσσονται στο κεφάλαιο "1.10. Κάλυψη Υψομετρικές Διαφορών"

Εγκάρσια κλίση πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την κάθετο διεύθυνση προς την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4% με επιθυμητή κλίση το 1-1,5%.

1.5. Δάπεδο πεζοδρομίου

Ως δάπεδο πεζοδρομίου ορίζεται η τελική βατή επιφάνεια του πεζοδρομίου.

Το υπόστρωμα του δαπέδου συνήθως κατασκευάζεται από σκυρόδεμα με οπλισμό επί στρώματος 3Α αφού προηγουμένως το έδαφος καθαριστεί και συμπιεστεί καλά.

Τα υλικά κατασκευής του δαπέδου πρέπει να εξασφαλίζουν αντολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή αντανakλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση τόσο σε συνήθεις συνθήκες χρήσης όσο και σε εξαιρετικές καιρικές συνθήκες (πχ βροχή, χιόνι, παγετός κλπ). Προτιμητέα είναι τα χυτά δάπεδα με κατάλληλη επεξεργασία της τελικής στρώσης τους, όπως πχ η ασφαλτος, λόγω της ευκολίας που παρουσιάζει σε οποιαδήποτε επέμβαση.

1.6. Αστικός εξοπλισμός - Εμπόδια

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.

Η λειτουργία του αστικού εξοπλισμού πρέπει να εκφράζεται με σαφήνεια και να υποδεικνύεται από το σχήμα και το χρώμα του. Πρέπει δε πάντα να τοποθετείται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

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.

Κατά τον σχεδιασμό της ζώνης αστικού εξοπλισμού πρέπει να προβλέπονται, 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. Συνδυασμός των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού πρέπει να γίνεται, όπου είναι δυνατόν, προκειμένου να εξοικονομείται χώρος.

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.

Σε περιπτώσεις πεζοδρομίων ελαχίστων επιθυμητών διαστάσεων θα πρέπει πάντα να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να τοποθετούνται τα παρακάτω στοιχεία αστικού εξοπλισμού κατ' ελάχιστον:

- καλάθι αχρήστων
- γραμματοκιβώτια
- εντυποκιβώτια
- αυτόματοι πωλητές γραμματοσήμων
- στάσεις στάθμευσης αστικών συγκοινωνιών και
- σκάφες σε όλες τις δι

Ως μόνιμα εμπόδια ορίζονται οι πάσης φύσεως σταθερές κατασκευές και εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου και είναι δυνατόν να ελεγχθούν κατά το στάδιο του σχεδιασμού (πχ γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, καθιστικά, δένδρα, πινακίδες σήμανσης, φωτιστικά κλπ).

Ως προσωρινά εμπόδια ορίζονται τα πάσης μορφής στοιχεία που καταλαμβάνουν για περιορισμένη χρονική διάρκεια το πεζοδρόμιο ή τμήμα αυτού.

Ως λωρίδα επισήμανσης ορίζεται η λωρίδα διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο του πεζοδρομίου 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.

Εμπόδια σε ύψος μικρότερο των 2.20μ μέσα ή έξω από την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πρέπει να αποφεύγονται και σε κάθε περίπτωση να προβάλλονται στο έδαφος με τρόπο ανιχνεύσιμο από το μπαστούνι των τυφλών. Έτσι πρέπει να προβλέπεται κατά περίπτωση:

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

Οι πλευρές του επιπέδου-βάσης θα πρέπει να βάφονται με διαγώνια διαγράμμιση σε χρώματα έντονης αντίθεσης (πχ. μαύρο-κίτρινο κλπ)

Στοιχεία του πεζοδρομίου, όπως εσχάρες, υδροροές, 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

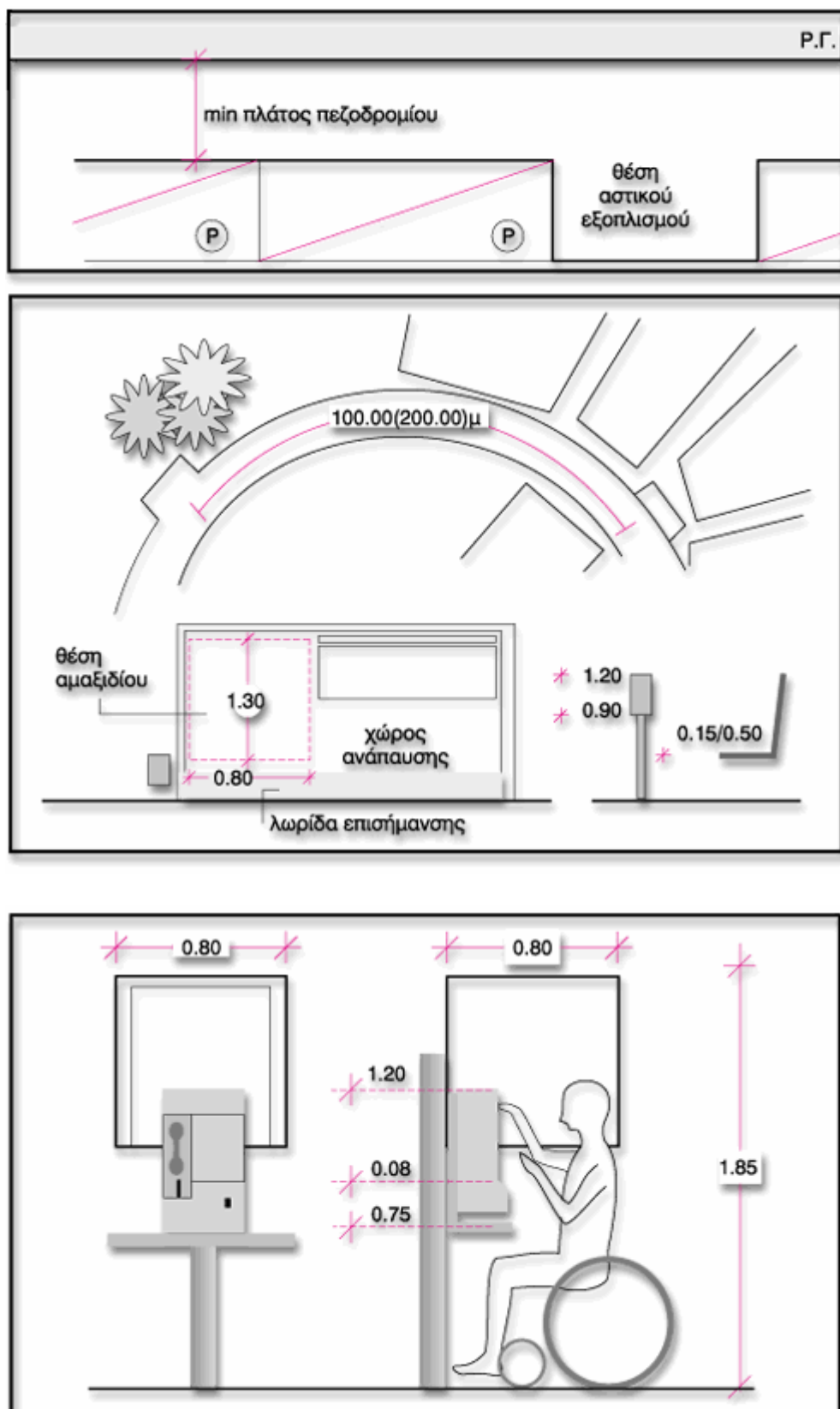
αποτελούν να είναι κάθετες στην κίνηση και να δημιουργούν πυκνό πλέγμα. Πρέπει να αποφεύγεται η δημιουργία εσοχών ή εξοχών με πλάτος μεγαλύτερο των 2εκ και βάθος ή ύψος μεγαλύτερο του 0.50εκ αντίστοιχα. Όπου όμως υπάρχουν τέτοιες πρέπει η απόληξή τους να είναι στρογγυλεμένη ή με φάλτσες ακμές.

Ιδιαίτερα επικίνδυνα είναι πάντα **τα προσωρινά εμπόδια** τα οποία συνήθως προκύπτουν από έργα επί του πεζοδρομίου.

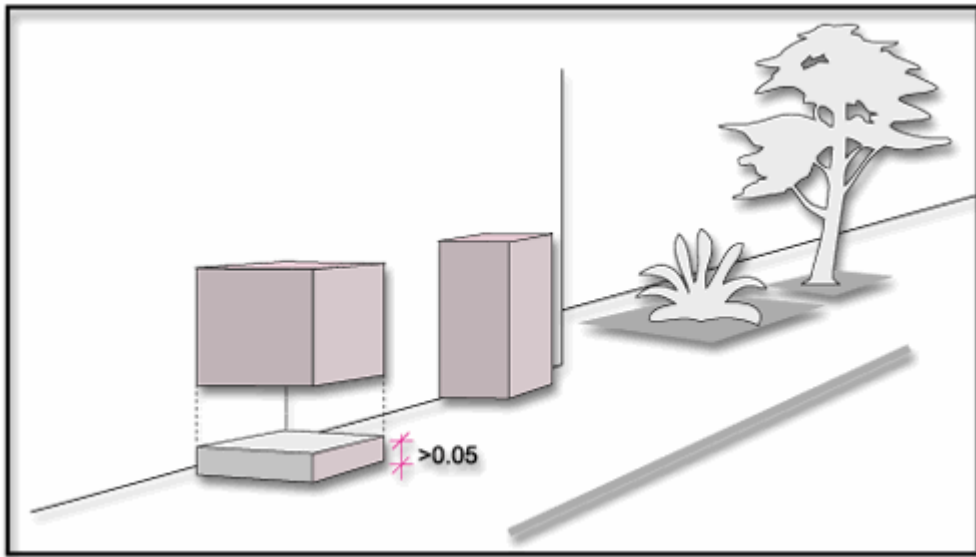
Στην περίπτωση αυτή, εφόσον τα έργα γίνονται μέσα στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, θα πρέπει να δημιουργείται μία νέα ελεύθερη ζώνη όδευσης, πλάτους τουλάχιστον 1.20μ, σε παράπλευρη θέση με αντίστοιχη σήμανση, οδηγό όδευσης τυφλών, λωρίδα επισήμανσης κλπ, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής διακίνηση όλων των χρηστών του πεζοδρομίου.

Τα εμπόδια θα επισημαίνονται πάντα με κάποιο συνεχές κιγκλίδωμα βαμμένο συνήθως δίχρωμο σε έντονα χρώματα, που θα φωτίζεται κατά τις βραδινές ώρες, ώστε να είναι πάντα ορατό.

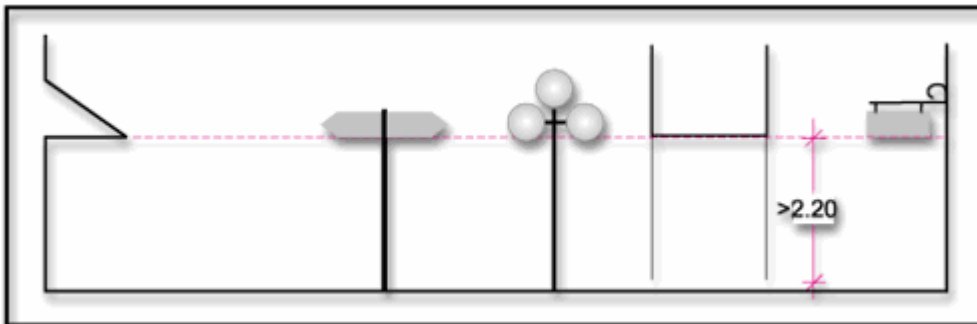
Τα προστατευτικά κιγκλιδώματα, σχήματος Π και ύψους τουλάχιστον 75εκ, είναι τα ασφαλέστερα. Κατασκευάζονται από σιδηροσωλήνα βαρέως τύπου Φ2 INS με στρογγυλεμένες γωνίες, στο δε κάτω μέρος τους και σε ύψος 10εκ από το δάπεδο φέρουν οριζόντια μπάρα, για να είναι εύκολα ανιχνεύσιμα από το μπαστούνι των ατόμων με προβλήματα στην όραση.



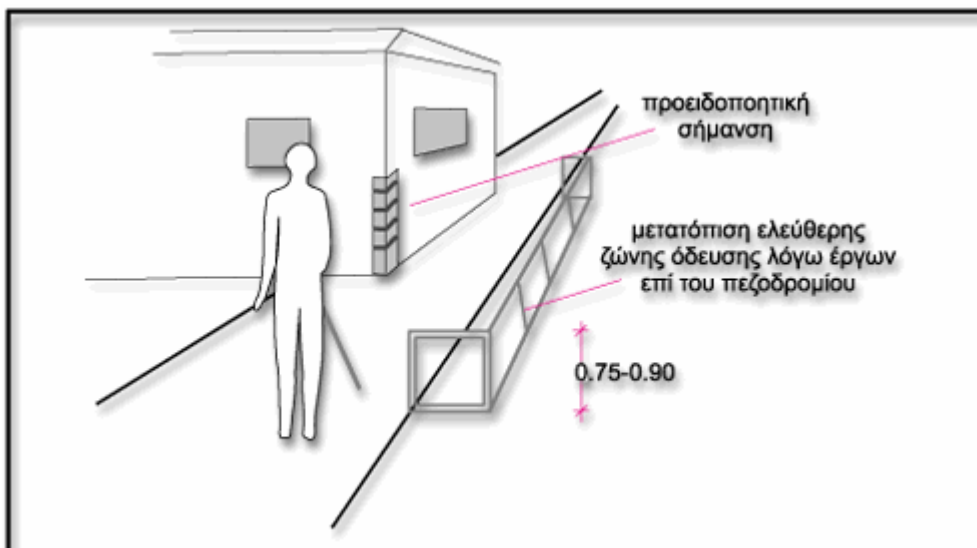
Εικόνα 14: Αστικός εξοπλισμός



Εικόνα 15: Επισήμανση εμποδίων



Εικόνα 16: Εμπόδια καθ' ύψος



Εικόνα 17: Έργα επί του πεζοδρομίου

1.7. Φύτευση

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*1.00μ ανά δένδρο.

Η φύτευση μπορεί να είναι υψηλή (δένδρα), χαμηλή (θάμνοι), έρπουσα (χλοοτάπητας) ή συνδυασμός αυτών.

Ο κορμός του δένδρου θα τοποθετείται τουλάχιστον 0.50μ μέσα από την ακμή του κρασπέδου. Όπου η ρυμοτομική γραμμή συμπίπτει με την οικοδομική, ανάλογα με το ριζικό σύστημα των δένδρων, πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της βλάβης των κτιρίων και των δομικών κατασκευών.

1.8. Σήμανση

Ως σήμανση εννοούμε κάθε μέσον που προσφέρει ενδείξεις, που αφορούν στην ασφάλεια και στην πληροφόρηση όλων των ατόμων που κινούνται στο πεζοδρόμιο.

Κάθε σήμανση πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Πληροφορίες που αφορούν σε μια συγκεκριμένη κατηγορία ατόμων με ειδικές ανάγκες, πρέπει να παρέχονται στους χρήστες με 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. Γενικά πρέπει να αποφεύγεται η πολυσήμανση.

Τα διάφορα είδη σήμανσης συνοψίζονται σε σήμανση:

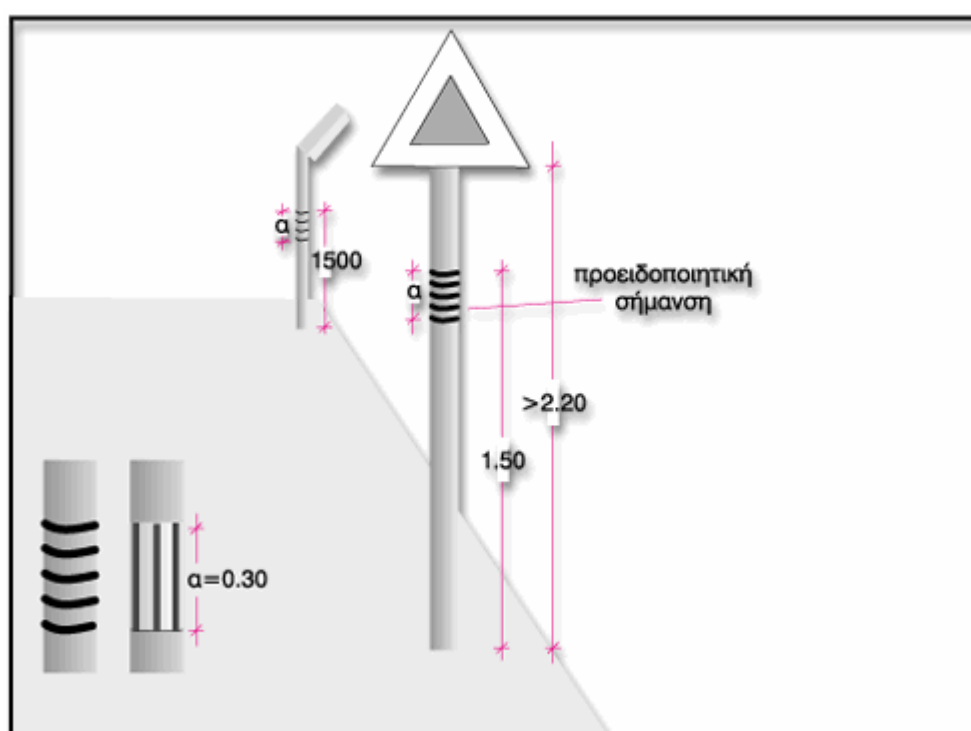
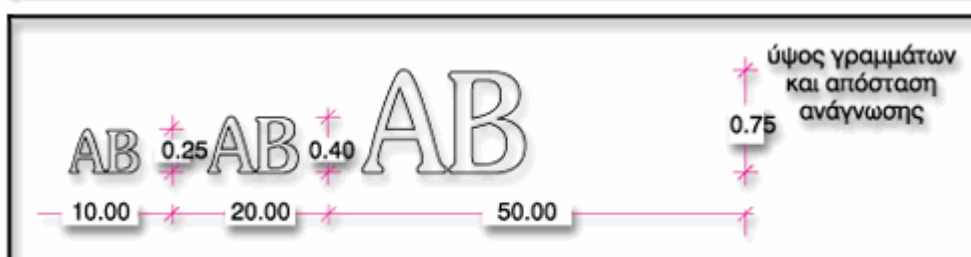
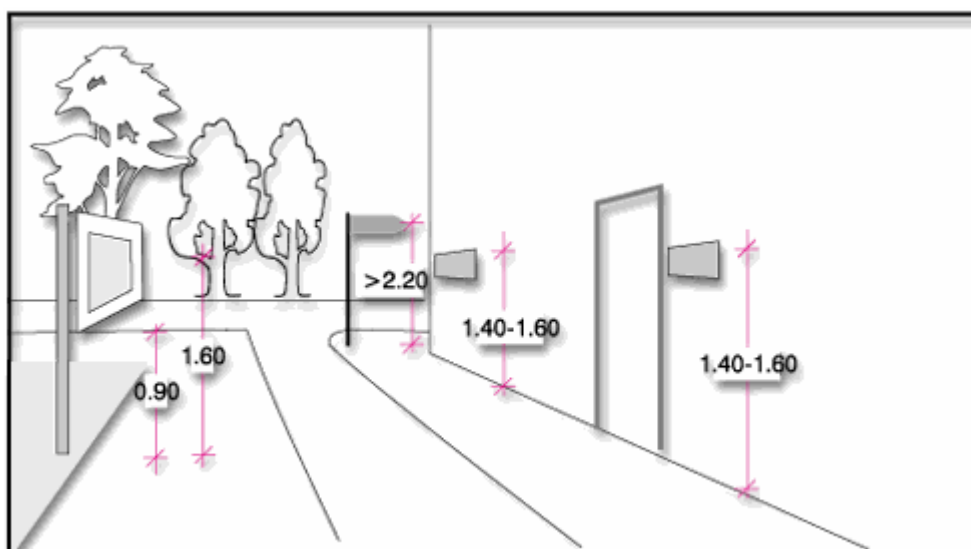
επιδαπέδια, απαραίτητη για την πληροφόρηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, επιτυγχάνεται δε με αλλαγή της υφής του δαπέδου και συγχρόνως έντονη χρωματική αντίθεση για τους αμβλύopes.

με πινακίδες που, εφόσον είναι επί στύλου ή πάνω σε ειδικές βάσεις, πρέπει να τοποθετούνται πάντα εκτός ελεύθερου πλάτους και ύψους της ζώνης όδευσης, εφόσον δε είναι επί τοίχων και παρέχουν μόνιμη πληροφόρηση -πχ ονόματα δρόμων, αριθμούς σπιτιών, τίτλους δημοσίων υπηρεσιών κλπ- να τοποθετούνται σε ύψος 1.40-1.60μ από το δάπεδο και να είναι και ανάγλυφες και σε γραφή BRAILLE, ώστε να είναι δυνατόν να διαβαστούν με την αφή από άτομα με προβλήματα στην όραση.

με φωτεινούς - ηχητικούς σηματοδότες, που ταυτόχρονα θα εκπέμπουν φωτεινό και ηχητικό σήμα και θα τοποθετούνται- εκτός από τα σημεία των διαβάσεων - και όπου υπάρχουν προσωρινά ή μόνιμα εμπόδια μέσα στην

ζώνη όδευσης. Ανάλογα με την χρήση τους οι ηχητικοί σηματοδότες θα πρέπει να εκπέμπουν διαφορετικής συχνότητας ήχους -αλλά πάντα τους ίδιους για παρόμοιες περιπτώσεις -ώστε να μην δημιουργείται σύγχυση στα άτομα με προβλήματα στην όραση. Σε διαβάσεις με ενδιάμεση νησίδα θα πρέπει να τοποθετείται ο ηχητικός σηματοδότης μόνο στην αρχή των διαβάσεων ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση των ηχητικών σημάτων.

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 18: Σήμανση

1.9. Διαβάσεις – 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.

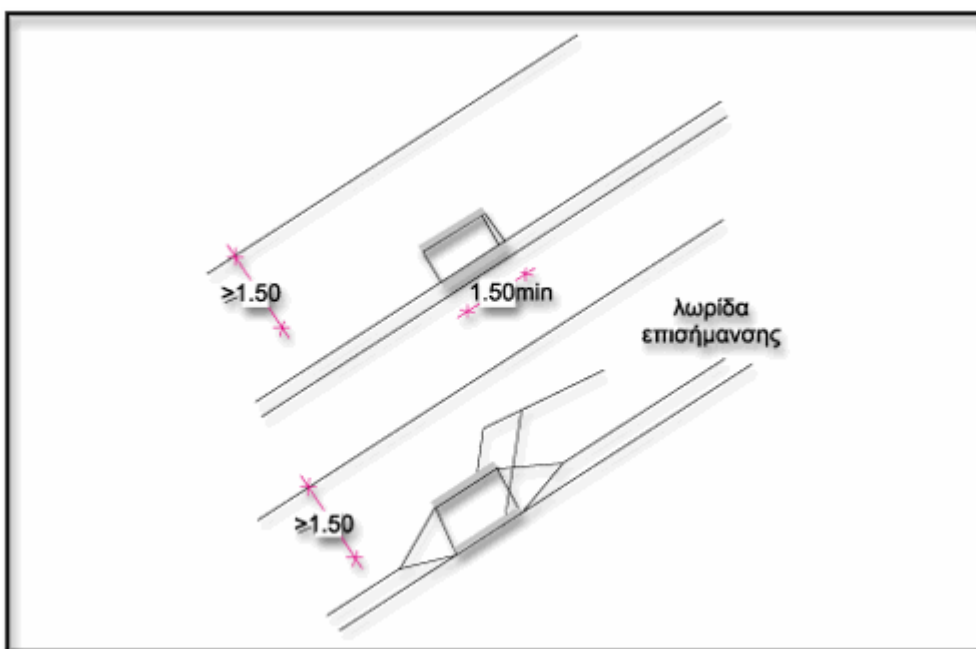
Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12μ ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει θα κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ.

Για περιπτώσεις οδοστρωμάτων πολύ μεγάλου πλάτους συνιστάται η κατασκευή υπέργειων -κατά προτίμηση- ή υπόγειων διαβάσεων, λαμβάνοντας μέριμνα για την παράλληλη κατασκευή ραμπών ή ανυψωτικών μηχανισμών ώστε να είναι δυνατή η χρήση τους και από άτομα με ειδικές ανάγκες.

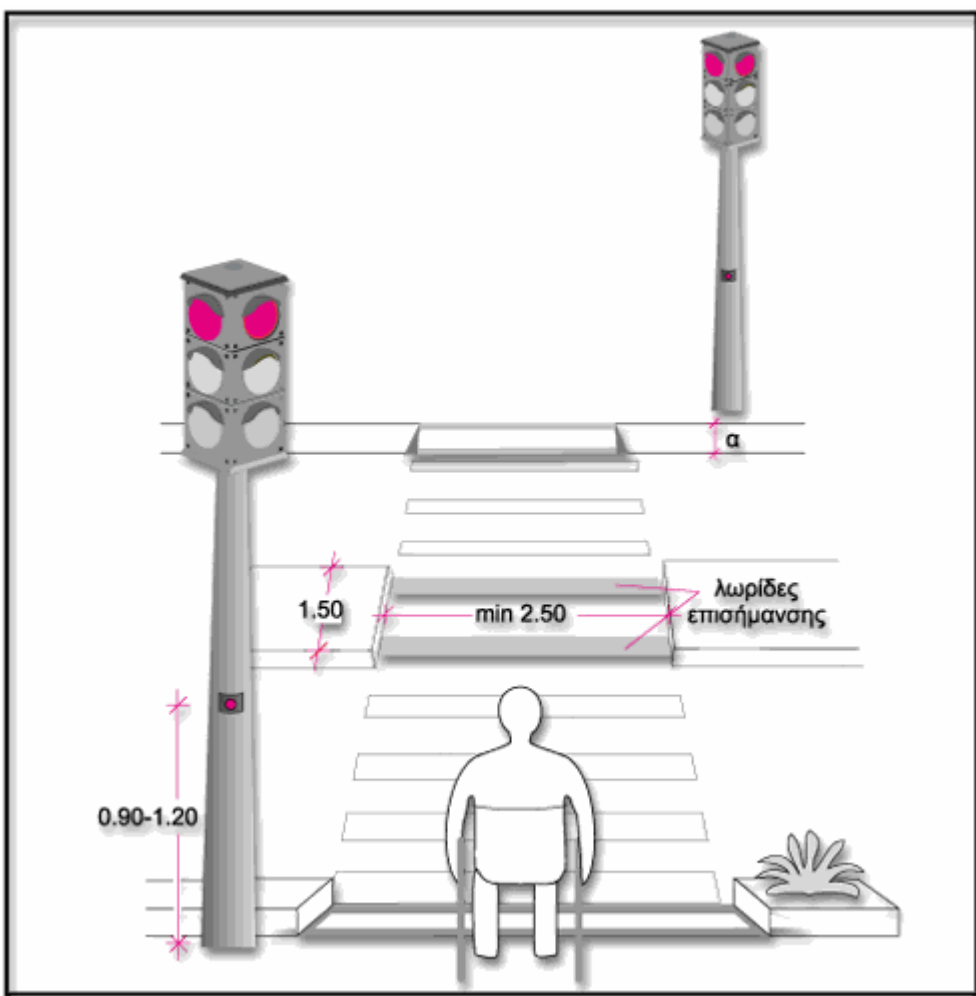
Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα.

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 19: Σκάφες



Εικόνα 20: Διάβαση - Νησίδα

1.10. Κάλυψη Υψομετρικών Διαφορών

Φαλτσογωνιές, ράμπες, βαθμίδες ή μηχανικά μέσα (ανελκυστήρες, αναβατόρια, κλπ) χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Κάλυψη υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου

A/A	Υψομετρική Διαφορά (μ)	Τρόπος Κάλυψης	Max Κλίση	Ανεκτό μήκος (μ)
1.	0.00-0.02	φαλτσογωνιά	1:1 ή 100%	0.02
2.	0.02-0.04	φαλτσογωνιά	1:2 ή 50%	0.04
3.	0.04-0.10	ράμπα	1:10 ή 10%	1.00
4.	0.10-0.25	ράμπα	1:12 ή 8%	3.00
5.	0.25-0.50	ράμπα	1:16 ή 6%	8.00
6.	0.50-1.00	ράμπα ή βαθμίδες ή μηχανικό μέσο	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10μ παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ
7.	1.00μ & άνω	ράμπα ή βαθμίδες ή μηχανικό μέσο	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10μ παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ

Σκάφες, πλάτους τουλάχιστον 1.50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών, σε όλα τα σημεία όπου επιβάλλεται η κάλυψη υψομετρικών διαφορών εγκαρσίως του πεζοδρομίου, δηλαδή όπου επιβάλλεται η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με την στάθμη του οδοστρώματος (πχ διαβάσεις πεζών, νησίδες, εσοχές στάθμευσης οχημάτων, στάσεις αστικών συγκοινωνιών κλπ).

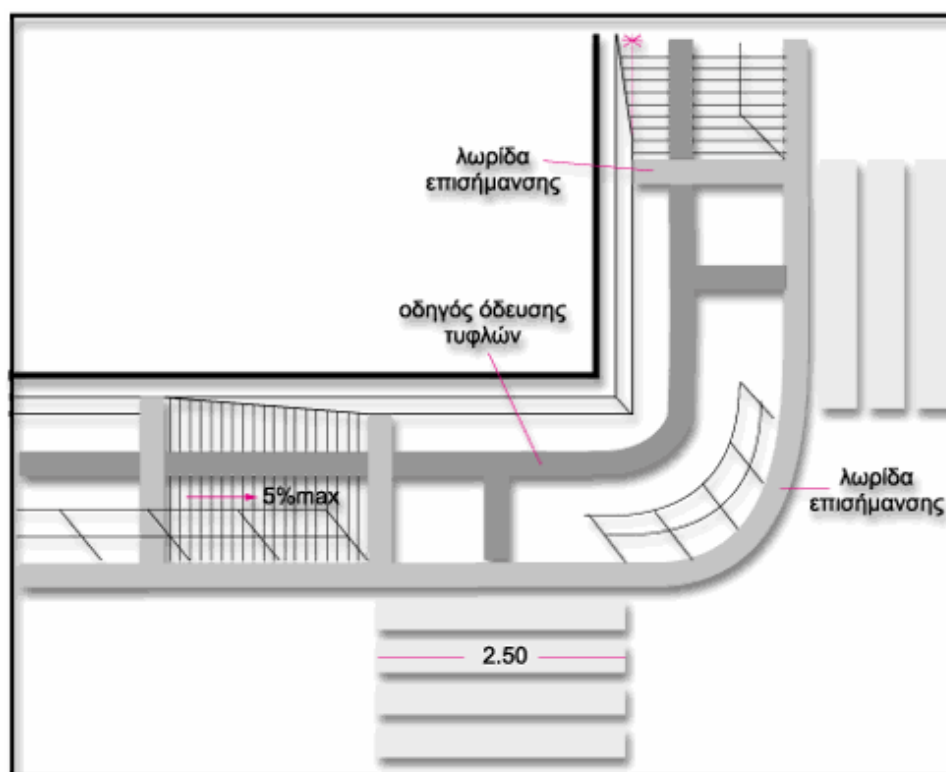
Σε περιπτώσεις πεζοδρομίων μικρού πλάτους, όπου η κατασκευή σκαφών εγκαρσίως του πεζοδρομίου δημιουργεί προβλήματα, συνιστάται το κατέβασμα όλης της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών -λαμβάνοντας πρόνοια για την καλή απορροή των ομβρίων - ή η κατασκευή ράμπας κατά τον άξονα της όδευσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Μήκη ράμπας εγκάρσιως του πεζοδρομίου

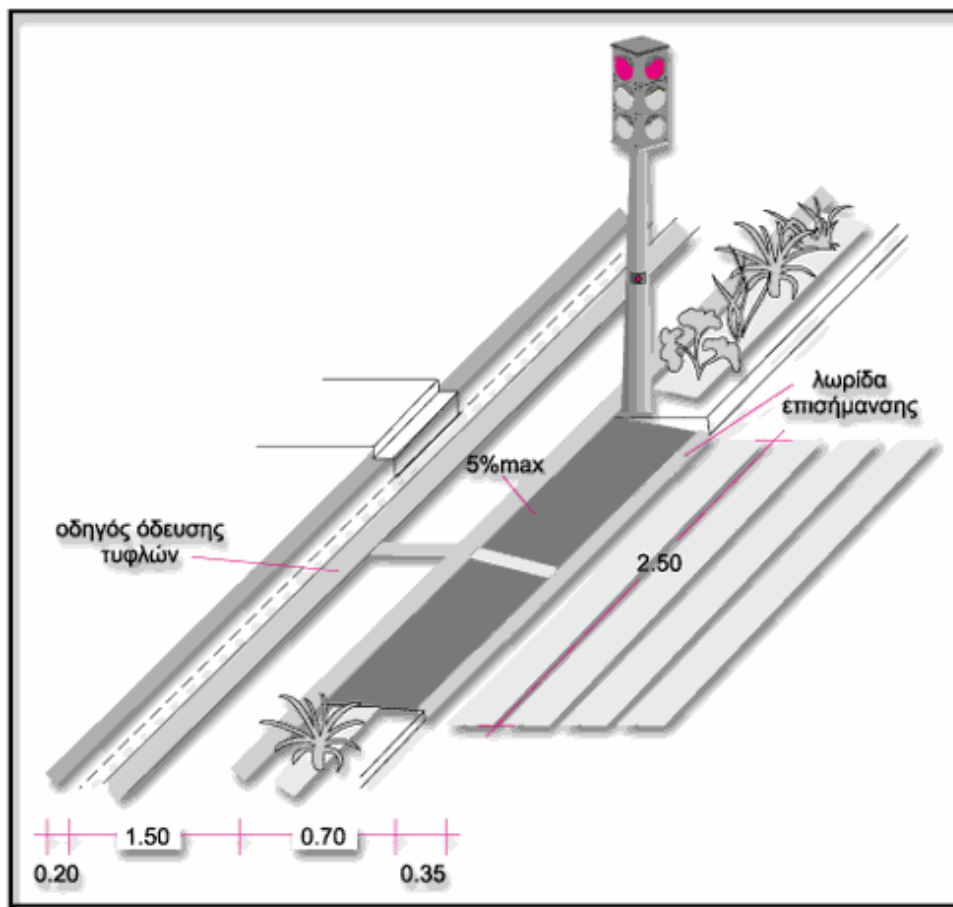
Υψος Πεζοδρομίου (μ)	Κλίση Ράμπας		Απαιτούμενο μήκος Ράμπας	
	Επιθυμ. περίπτ. (%)	Ανεκτή περίπτ. (%)	περίπτ. α (μ)	περίπτ. β (μ)
0.000-0.07	5 (1:20)	8 (1:12)	1.40	0.84
0.071-0.10	5 (1:20)	8 (1:12)	2.00	1.20
0.101-0.12	5 (1:20)	6.2(1:16)	2.40	1.42
0.121-0.15	5 (1:20)	6.2(1:16)	3.00	2.20
0.151-άνω	5 (1:20)	8 (1:12)	-	-

Βαθμίδες, πλάτους ίσου με το πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και μέγιστου ύψους ριχτιού 15εκ, θα κατασκευάζονται σε όλες τις περιπτώσεις όπου οι κλίσεις θα υπερβαίνουν το 12%. Όπου είναι αναπόφευκτη η κατασκευή βαθμίδων θα κατασκευάζονται τουλάχιστον δύο.

Σε περιπτώσεις μεγάλων κλίσεων είναι δυνατή η εγκατάσταση μηχανικών μέσων (ανελκυστήρων, αναβατορίων, μηχανισμών ανόδου κλιμάκων κλπ). Ιδιαίτερη μέριμνα όμως στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να ληφθεί για την τήρηση όλων των κανόνων ασφαλείας και την συνεχή συντήρηση αυτών των μέσων.



Εικόνα 21: Πεζοδρόμιο μικρού πλάτους



Εικόνα 22: Πεζοδρόμιο ικανού πλάτους

2. Στοιχεία Σχεδιασμού Πεζοδρόμων

2.1. Γενικά

Ως πεζόδρομος ορίζεται ο διαμορφωμένος υπαίθριος κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος, που εξυπηρετεί αποκλειστικά την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδιο κυκλοφορία των πεζών και εμποδιζομένων 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 ειδικές ανάγκες κλπ) σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κλπ).

Οι πεζοδρομήσεις, εκτός από γενικές, είναι δυνατόν να είναι:

περιοδικές, δηλαδή ο αποκλεισμός της οδού ή τμήματος αυτής από την κυκλοφορία οχημάτων να ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, λόγω ειδικών αναγκών

μερικές, δηλαδή να αποκλείονται τμήματα μόνο της οδού από την κυκλοφορία

μικτές περιοδικές, δηλαδή να αποκλείεται οδός ή τμήμα αυτής από την κυκλοφορία ορισμένου τύπου οχήματος.

2.2. Πλάτος Πεζοδρόμου

Ως πλάτος πεζοδρόμου ορίζεται η απόσταση μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών.

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.

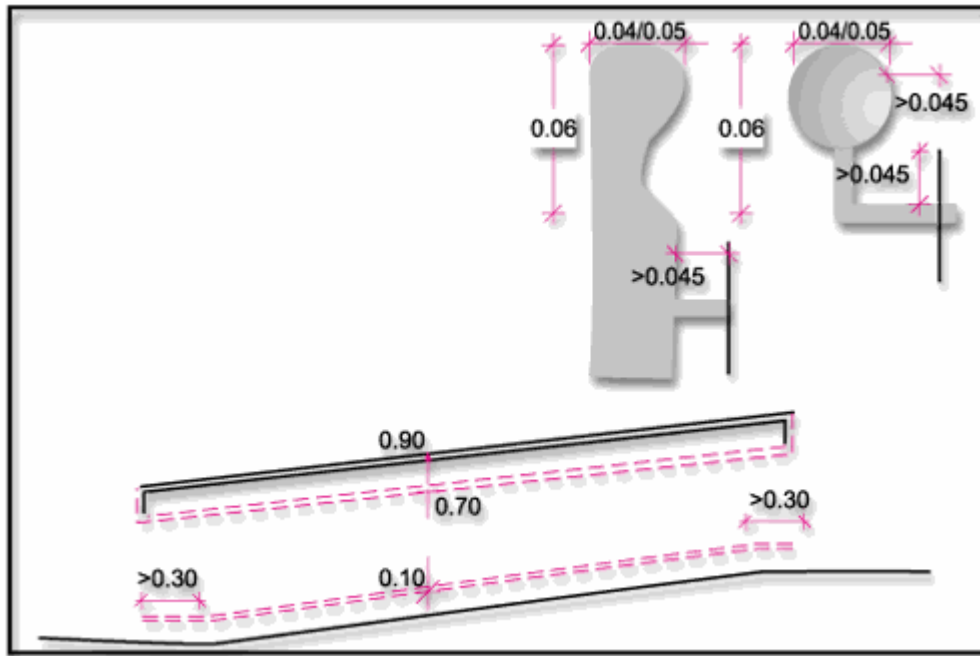
Σε περιοχές, όπου η κύρια χρήση ορίζεται ως εμπορική από τον σχεδιασμό, απαιτείται πρόβλεψη ελάχιστου ελεύθερου πλάτους 1,20μ για την δημιουργία ελεύθερης ζώνης στάσης μπροστά στις προθήκες των καταστημάτων (ζώνη οπτικής συναλλαγής) πέραν της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

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.

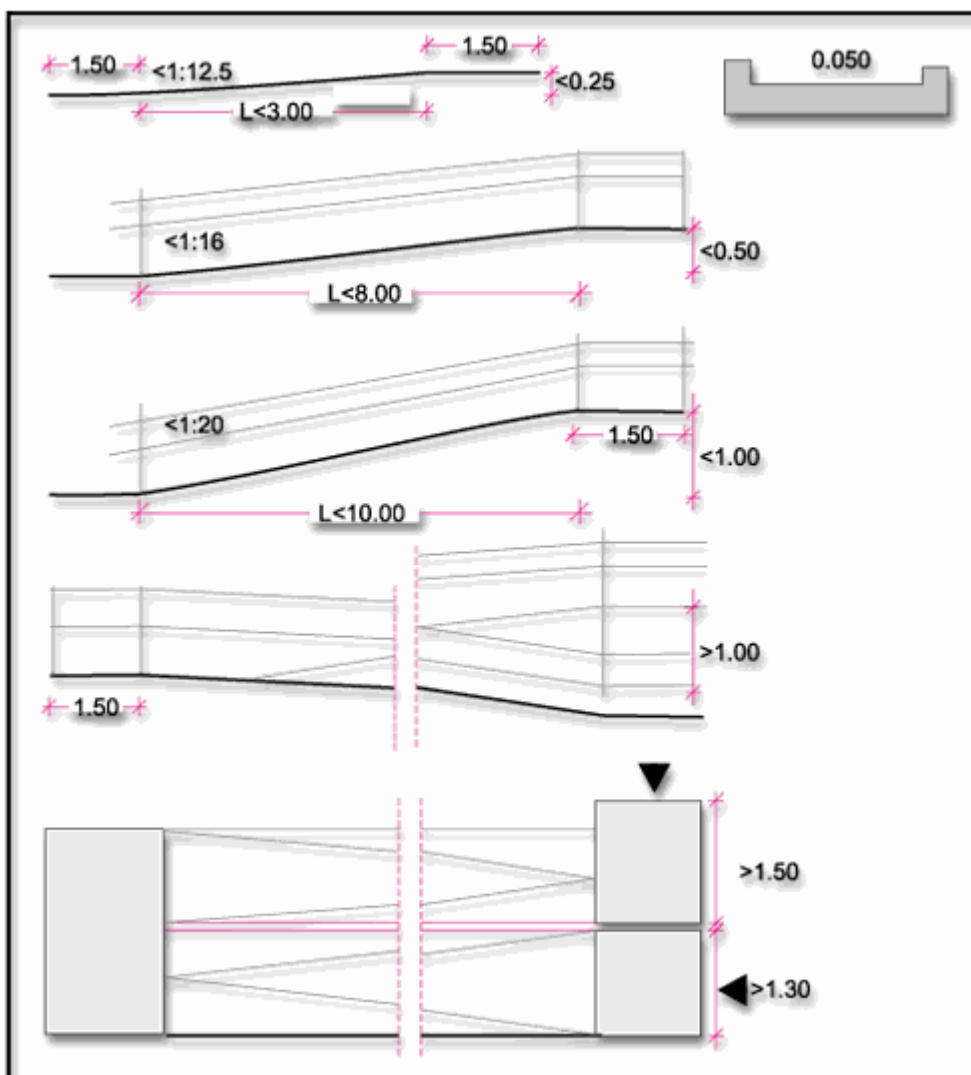
Σε περιπτώσεις συνδυασμού διαφόρων χρήσεων και δραστηριοτήτων επί του πεζόδρομου, όπως αντίστοιχα και στα πεζοδρόμια, το τελικό πλάτος του πεζόδρομου θα διαμορφώνεται ανάλογα.

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

Σε κάθε είσοδο του πεζοδρόμου θα υπάρχουν σκάφες για την σύνδεση της στάθμης του οδοστρώματος με την στάθμη του πεζοδρόμου, καθώς και ειδική πινακίδα που θα αναγγέλλει την χρήση του πεζοδρόμου και θα προειδοποιεί για τον τρόπο λειτουργίας του.



Εικόνα 24: Συνιστώμενοι τύποι χειρολισθήρων



Εικόνα 25: Ράμπες

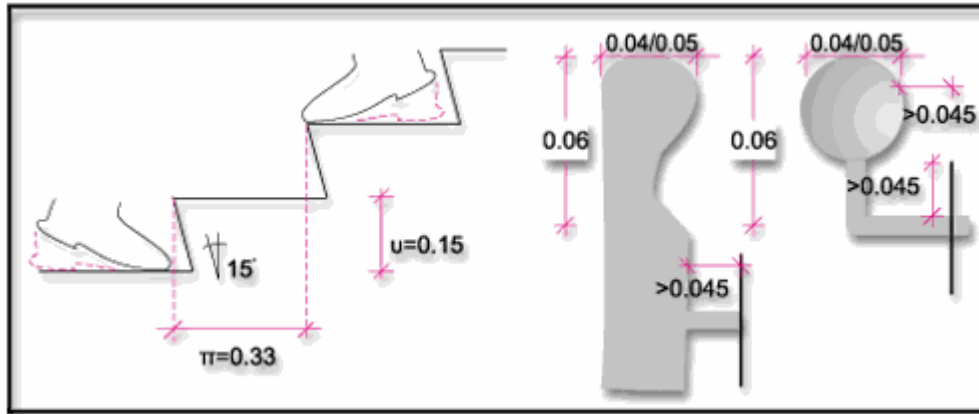
2.4. Λοιπά Χαρακτηριστικά Πεζόδρομων

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

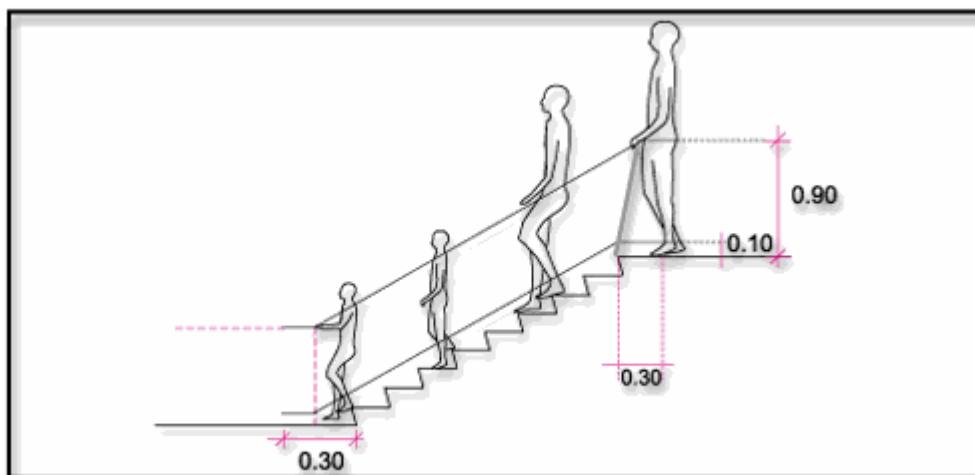
Ειδικότερα για τον **φωτισμό** των πεζόδρομων μπορούν να χρησιμοποιηθούν διάφορων τύπων φωτιστικά (επίστουλα, προβολείς, φωτιστικά ασφαλείας κλπ) τα οποία όμως πάντοτε θα τοποθετούνται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης, θα εξοπλίζονται με λάμπες τέτοιας μορφής ώστε να μην διαφεύγουν φωτεινές δέσμες που θα ενοχλούσαν τους υπερκείμενους ένοικους και θα είναι ανιχνεύσιμα από τα μπαστούνια των τυφλών εφόσον είναι επιδαπέδια.

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. Το κιγκλίδωμα πρέπει να φέρει συνεχή χειρολαβή, εύκολη στο πιάσιμο με την χούφτα, καλυμμένη με υλικό αντιολισθηρό και μονωτικό έναντι των καιρικών

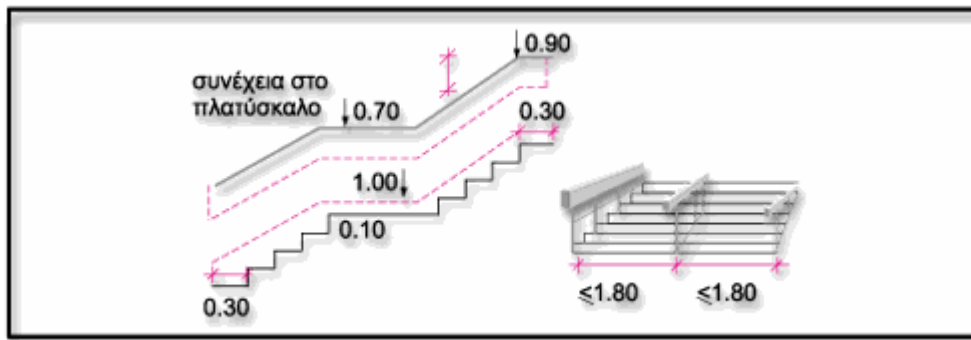
συνθηκών, η οποία θα εξέρχεται του παράπλευρου τοίχου -όπου υπάρχει τέτοιος- κατά τουλάχιστον 5εκ. Στο κάτω μέρος του κιγκλιδώματος πρέπει να κατασκευάζεται και δεύτερη οριζόντια μπάρα σε ύψος 10εκ από το δάπεδο ή να κατασκευάζεται αντίστοιχου ύψους σοβατεπί, ώστε να προστατεύονται και να διευκολύνονται τα άτομα εκείνα που δεν μπορούν να αντιληφθούν το πέρας της κλίμακας ή ράμπας (αμβλύοπες, τυφλοί), οι χρήστες αμαξιδίων, πατερίτσας ή μπαστουνιών, τα παιδιά, τα άτομα χαμηλού ύψους, οι ηλικιωμένοι κλπ. Για ράμπες ή κλίμακες πλάτους μεγαλύτερου των 1.80μ συνιστάται η κατασκευή και ενδιάμεσου κιγκλιδώματος.



Εικόνα 26: Σχεδιασμός Βαθμίδων - Συνιστώμενοι τύποι χειρολαβών



Εικόνα 27: Κλίμακες



Εικόνα 22: Κλίμακες

3. Στοιχεία Σχεδιασμού Χώρων Στάθμευσης Αυτοκινήτων

Για την στάθμευση των αυτοκινήτων των ατόμων με ειδικές ανάγκες απαιτείται ειδικά διαμορφωμένος χώρος με εύκολη πρόσβαση και μεγαλύτερες διαστάσεις από τις συνήθεις (περίπου 3,50X5,00μ).

Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με ειδικές ανάγκες παράλληλοι με το πεζοδρόμιο πρέπει να αποφεύγονται. Εάν αυτό δεν είναι δυνατό τότε το μήκος της ειδικής αυτής θέσης δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 6,00μ ώστε να είναι δυνατή η διέλευση του ατόμου ανάμεσα από δύο σταθμευμένα - το ένα πίσω από το άλλο- αυτοκίνητα.

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

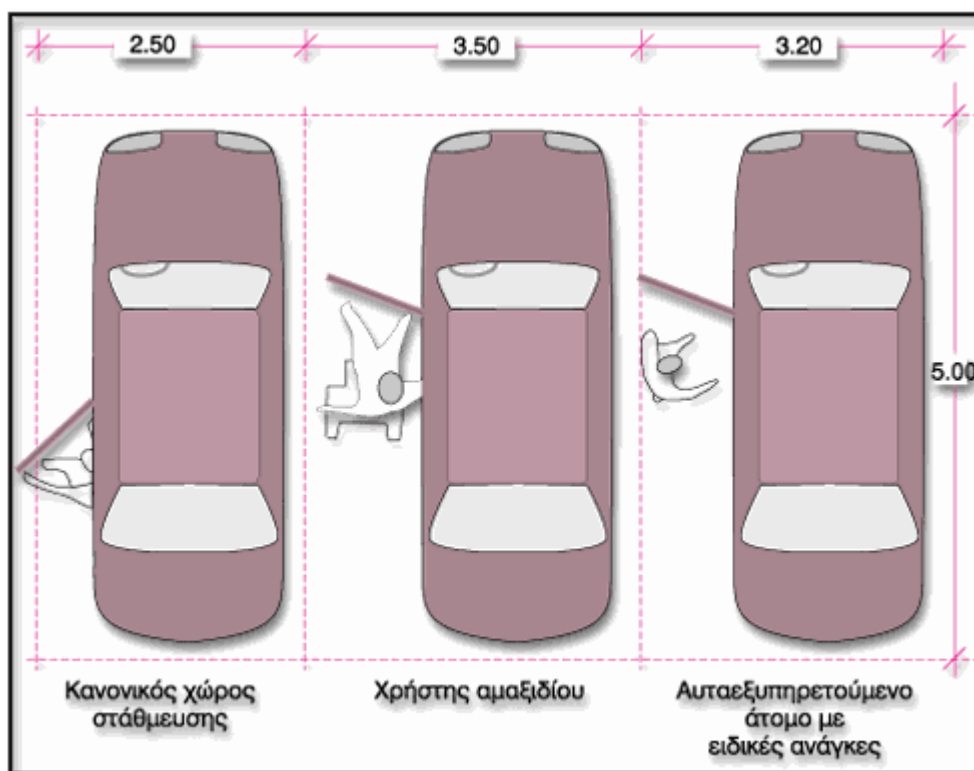
Όταν οι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν κάποιο κτίριο που στεγάζει δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, θέατρα, κινηματογράφους κλπ τότε θα λαμβάνεται μέριμνα ώστε οι θέσεις στάθμευσης για τα άτομα με ειδικές ανάγκες να βρίσκονται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από αυτά - ει δυνατόν λιγότερο από 50μ- και να εξασφαλίζεται η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από τους χώρους στάθμευσης στην προσβάσιμη από αυτά είσοδο του κτιρίου. Σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν ειδικούς χώρους, όπως πχ αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κλπ, θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την ύπαρξη ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με ειδικές ανάγκες 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 (πχ όχημα χαμηλού δαπέδου με ράμπα επιβίβασης) από τους χώρους στάθμευσης στους ειδικούς αυτούς χώρους, για την μεταφορά των ατόμων με ειδικές ανάγκες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων.

Η αναλογία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι 5% επί του συνόλου των προβλεπομένων θέσεων και τουλάχιστον μία θέση σε περιπτώσεις μικρών χώρων στάθμευσης.

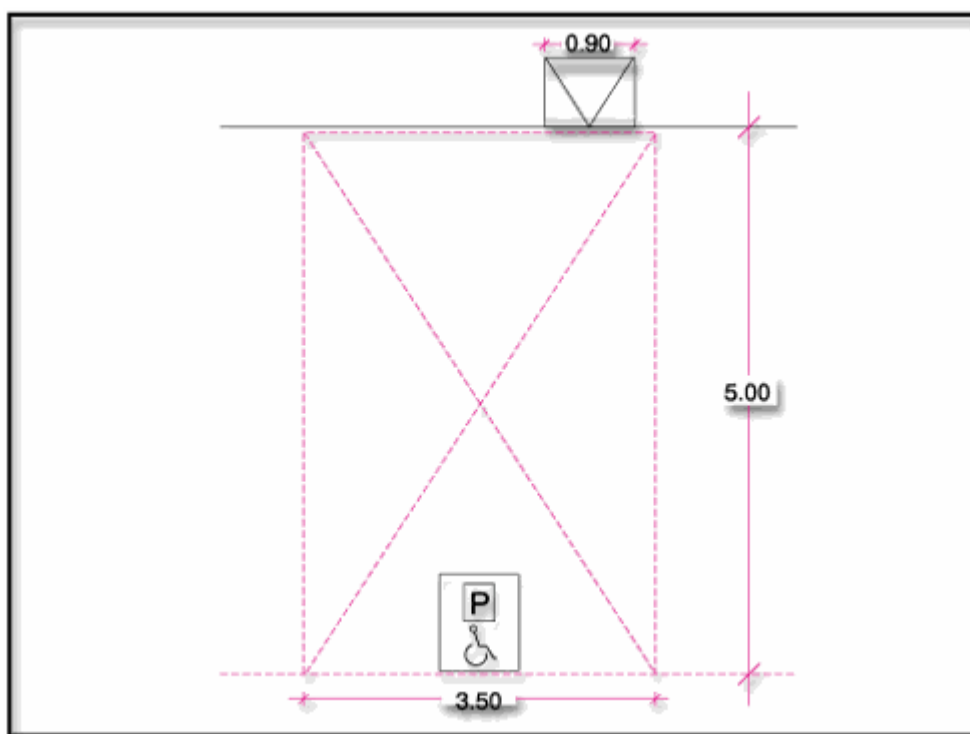
Η θέση αυτή πρέπει να φέρει την κατάλληλη σήμανση, καθώς και το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων, τόσο επίστυλη σε εμφανές σημείο, όσο και επί του δαπέδου, σε αυτή δε την θέση θα απαγορεύεται η στάθμευση άλλων αυτοκινήτων.

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.

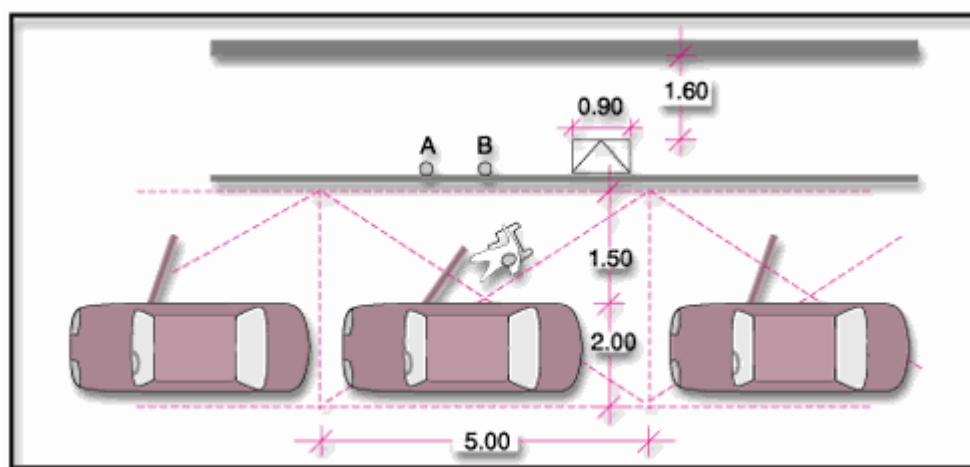
Εξυπακούεται ότι, όπου αυτό είναι εφικτό, θα προβλέπεται η ύπαρξη θέσης στάσης, διαστάσεων ικανών να εξυπηρετήσει εμποδιζόμενο άτομο, εμπρός στην προσβάσιμη από αυτό είσοδο. Στην θέση αυτή θα απαγορεύεται η στάθμευση οιασδήποτε οχήματος και θα προβλέπεται η κατάλληλη σήμανση, τόσο επίστυλη σε εμφανές σημείο όσο και επιδαπέδια.



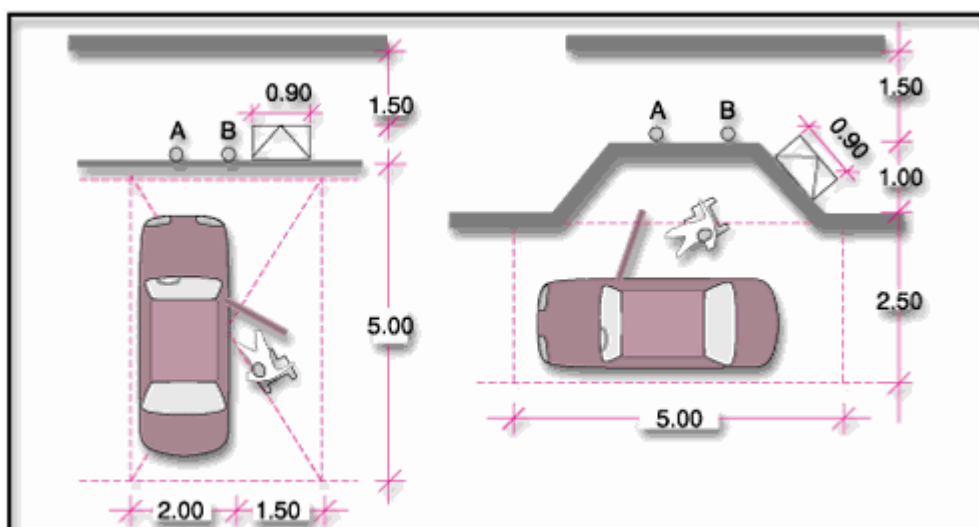
Εικόνα 29: Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων



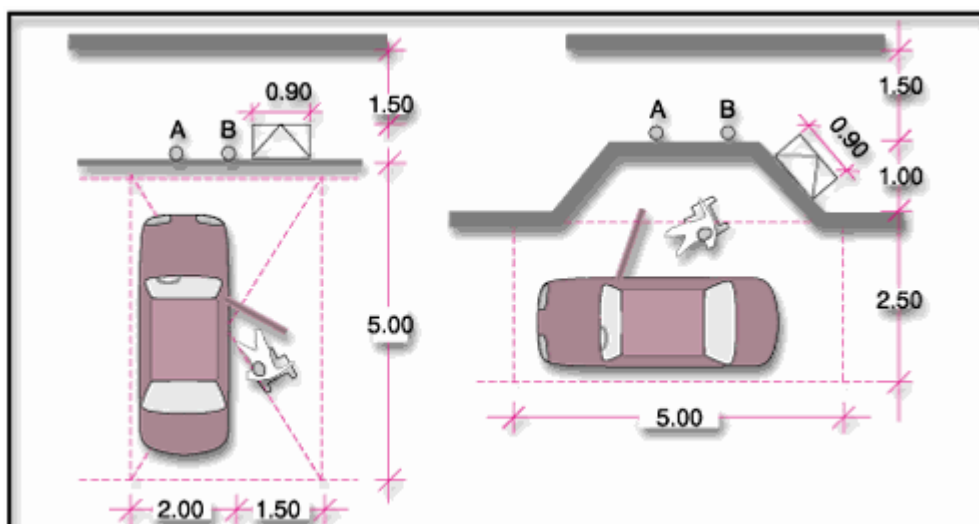
Εικόνα 23: Επιδαπέδια σήμανση χώρου στάθμευσης ατόμων με ειδικές ανάγκες



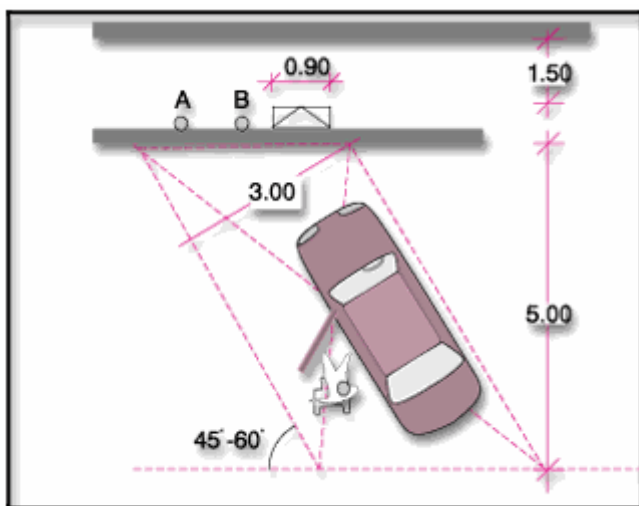
Εικόνα 24



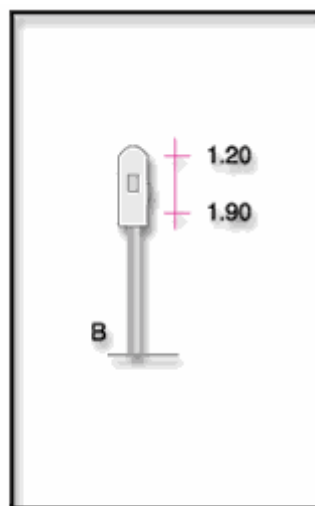
Εικόνα 25



Εικόνα 33



Εικόνα 34



Εικόνα 35

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

A= Ειδική σήμανση επί στύλου

B= Παρκόμετρο

3. ΡΑΜΠΕΣ ΑΤΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ

1. Γενικά

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 δε μιας ράμπας καθορίζει και την δυνατότητα ταυτόχρονης ή μη χρήσης, από ένα ή περισσότερα άτομα με ή χωρίς αμαξίδιο.

Οι ράμπες ανάλογα με την θέση και την χρήση τους διακρίνονται σε:

ράμπες κτιρίων (κατοικιών ή κτιρίων που χρησιμοποιούνται από το κοινό), οι οποίες είναι:

εξωτερικές, εφόσον συνδέουν τον εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο με την είσοδο του κτιρίου ή δύο κτίρια μεταξύ τους και μπορεί να είναι ανοιχτές, κλειστές ή ημιυπαίθριες, ή

εσωτερικές, εφόσον συνδέουν εσωτερικούς χώρους του κτιρίου

κινδύνου, εφόσον χρησιμεύουν ως μέσον διαφυγής σε περίπτωση κινδύνου, οπότε εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο την κάθοδο και

ράμπες υπαίθριων χώρων, οι οποίες συνδέουν τμήματα υπαίθριων χώρων, πχ. πλατειών, κήπων, αυλών, γηπέδων κλπ.

Οι ράμπες ανάλογα με τον τρόπο κατασκευής τους διακρίνονται σε:

μόνιμες, όταν έχουν μόνιμη θέση και μορφή, οπότε μπορεί να είναι σταθερές ή κυλιόμενες ανάλογα με την δυνατότητα που έχει το δάπεδό τους να κινηθεί ή όχι

κινητές, όταν παρέχουν την δυνατότητα αλλαγής θέσης ή/και κλίσης και

φορητές, όταν παρέχουν την δυνατότητα εύκολης μεταφοράς τους από ένα άτομο.

2. Λειτουργικά Στοιχεία

Τα λειτουργικά στοιχεία μιας ράμπας είναι:

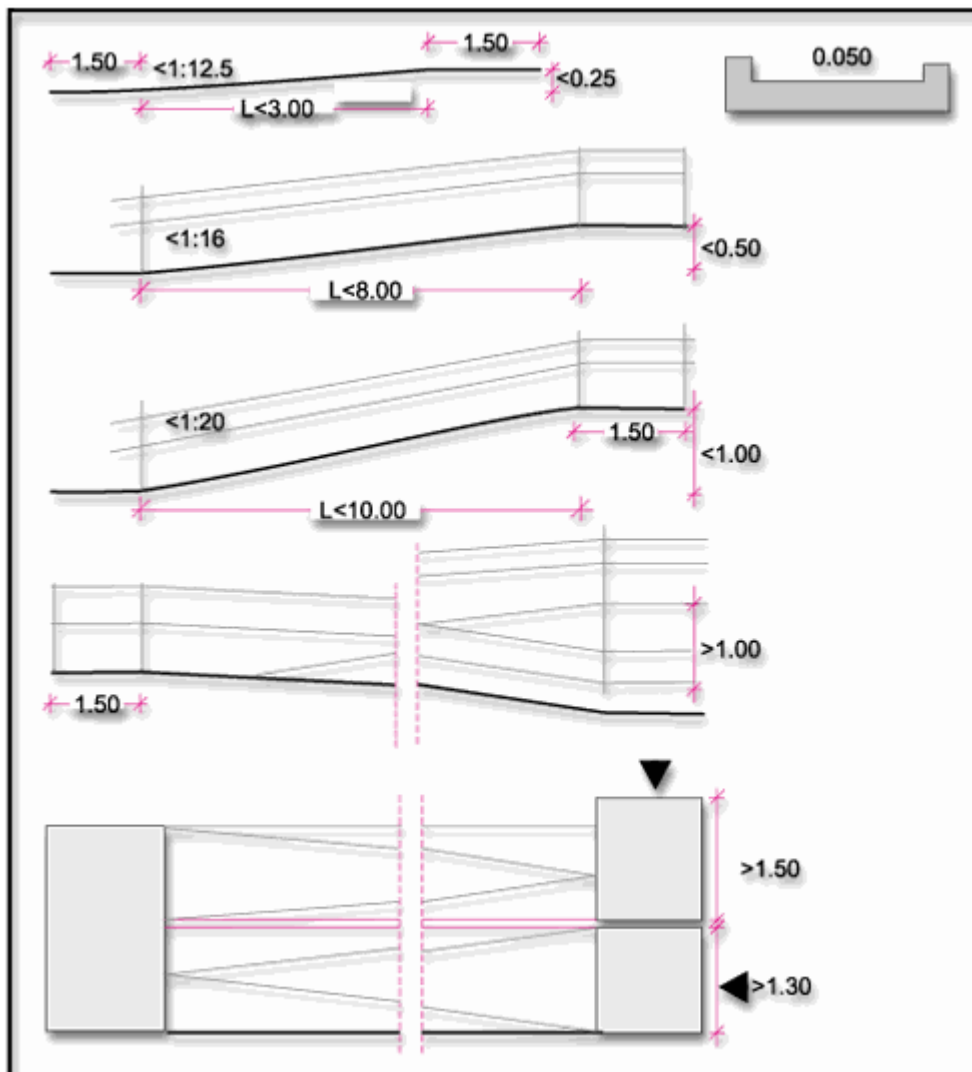
- η κλίση
- το μήκος
- το πλάτος
- τα πλατύσκαλα
- το σχήμα
- το δάπεδο
- τα στοιχεία προστασίας και ασφάλειας του χρήστη.

2.1. Κλίση ράμπας

Η κλίση της ράμπας αποτελεί το κυριότερο χαρακτηριστικό στοιχείο της και καθορίζει την άνετη και ασφαλή χρήση της. Κυμαίνεται από 0% - η ιδανική περίπτωση - και μπορεί να φτάσει στο 10% ανάλογα με το μήκος και την χρήση της.

Κάλυψη υψομετρικών διαφορών - Προτεινόμενες κλίσεις σε ράμπες

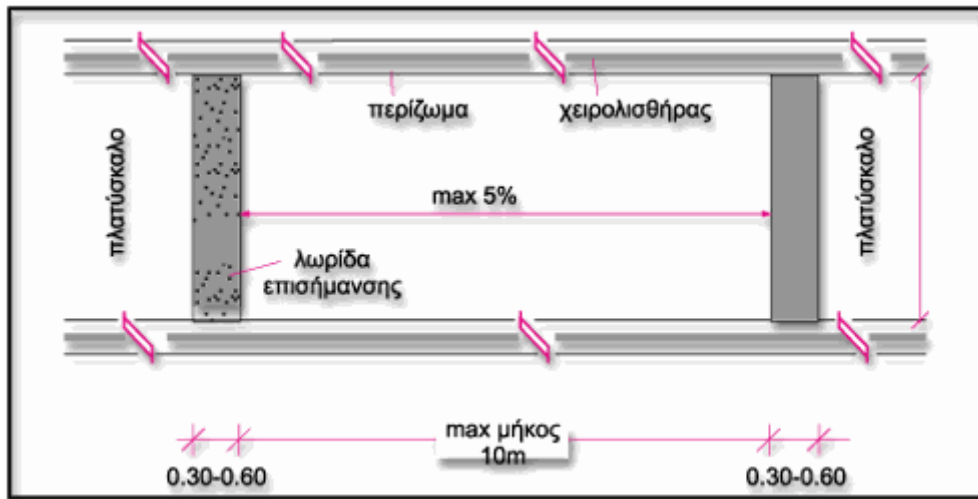
A/A	Υψομετρ. Διαφορά(μ)	Τρόπος Κάλυψης	Μαχ Κλίση	Ανεκτό μήκος (μ)
1.	0.00-0.02	φαλτσογωνιά	1:1 ή 100%	0.02
2.	0.02-0.04	φαλτσογωνιά	1:2 ή 50%	0.04
3.	0.04-0.10	Ράμπα	1:10 ή 10%	1.00
4.	0.10-0.25	Ράμπα	1:12 ή 8%	3.00
5.	0.25-0.50	Ράμπα	1:16 ή 6%	8.00
6.	0.50μ & άνω	ράμπα ή μηχανικό μέσο (αναβατόριο, ανελκυστήρας κλπ)	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10μ παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ



Εικόνα 36: Ράμπες

2.2. Μήκος ράμπας

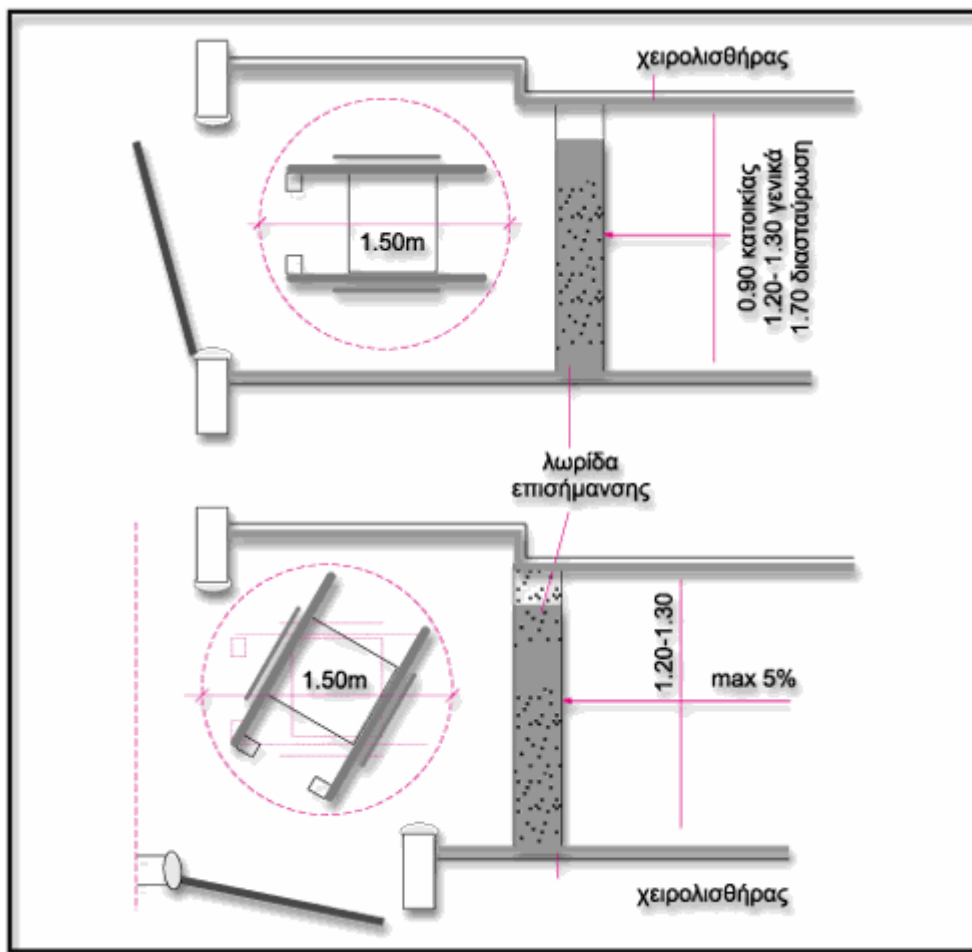
Το μήκος μιας ράμπας είναι συνάρτηση της κλίσης της, έτσι ώστε ο συνδυασμός αυτών των δύο χαρακτηριστικών να εξασφαλίζει την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και άνεση στον χρήστη. Όταν όμως το μήκος της ράμπας ξεπερνά τα 10.00μ τότε επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος (πλατύσκαλου) ελάχιστου μήκους 1.50μ και πλάτους που δεν θα υπολείπεται του πλάτους της ράμπας.



Εικόνα 37

2.3. Πλάτος ράμπας

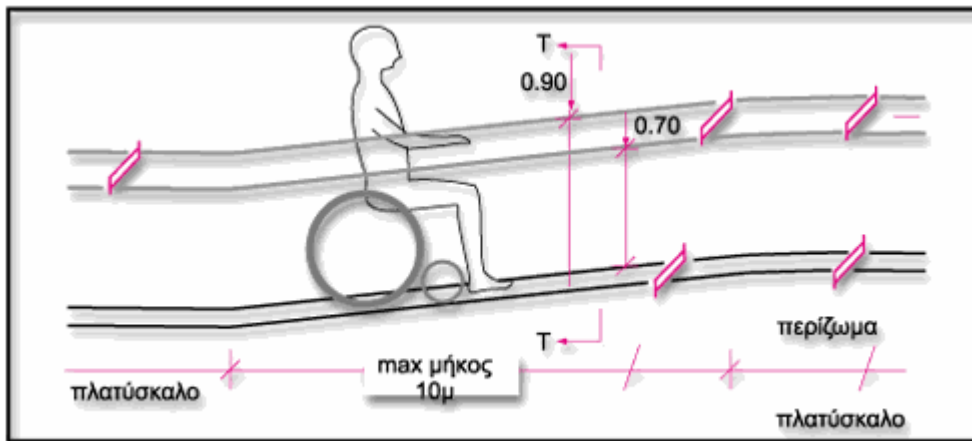
Το πλάτος της ράμπας πρέπει να εξασφαλίζει την ασφαλή και άνετη διακίνηση του χρήστη. Το συνιστώμενο ελεύθερο πλάτος ράμπας μεταξύ των περιζωμάτων της γενικά είναι 1.30μ. Το πλάτος αυτό δεν επιτρέπει την διασταύρωση δύο αμαξιδίων. Γι' αυτήν την περίπτωση το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος είναι 1,70μ. Σε περίπτωση κατοικιών το πλάτος μπορεί να μειωθεί στα 0,90μ.



Εικόνα38: Σχεδιασμός ραμπών και πλατυσκάλων

2.4. Πλατύσκαλα

Εκτός από τα **πλατύσκαλα** που αναφέρονται στην παράγραφο 2.2, πλατύσκαλα επιβάλλεται να κατασκευάζονται και στην αρχή και το τέλος μιας ράμπας καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής της διεύθυνσής της. Τα πλατύσκαλα αλλαγής διεύθυνσης ονομάζονται πλατύσκαλα ελιγμών και πρέπει να εξασφαλίζουν την δυνατότητα στροφής των αμαξιδίων, που απαιτεί ελεύθερο χώρο διαμέτρου 1,50μ.



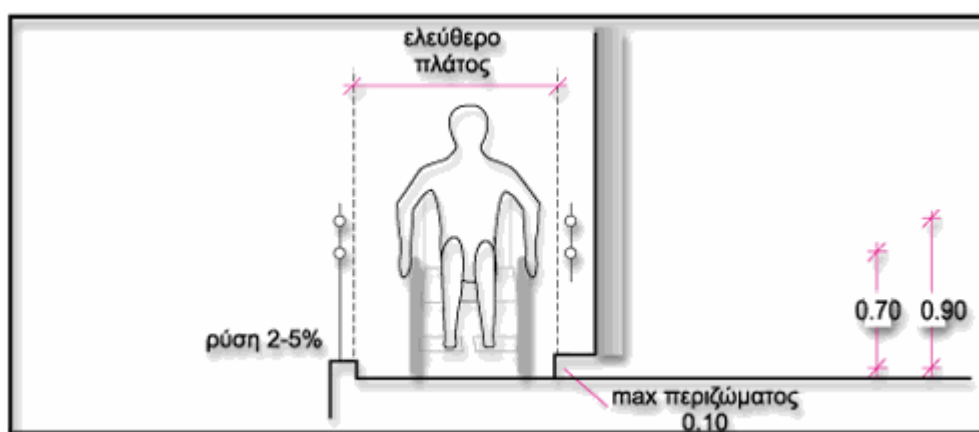
Εικόνα 26

2.5. Σχήμα ράμπας

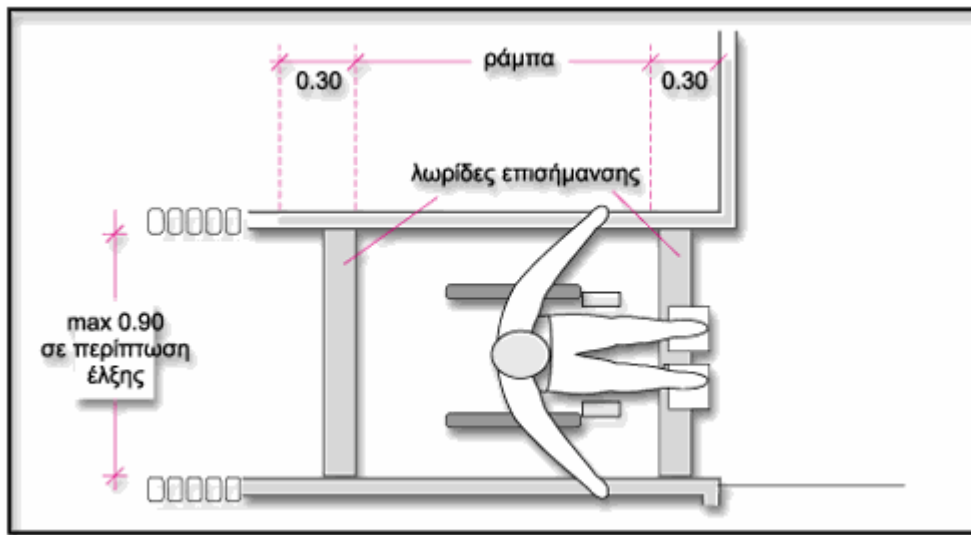
Το σχήμα μιας ράμπας καθορίζεται από την κατεύθυνση του δαπέδου της και μπορεί να είναι αντίστοιχα ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή και μικτό.

2.6. Δάπεδο

Δάπεδο ράμπας ονομάζεται η βαθτή επιφάνεια της ράμπας που χρησιμοποιείται από τους χρήστες της. Η επιφάνεια αυτή πρέπει να είναι από υλικό αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες –προκειμένου για εξωτερικές ράμπες– με μικρή αντανάκλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και τη συντήρηση. Μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται ώστε η υφή του δαπέδου να μη δυσχεραίνει την κίνηση των αμαξιδίων και των ατόμων με πατερίτσες, μπαστούνια ή άλλα βοηθητικά μέσα.



Εικόνα40: Τομή T-T



Εικόνα 41

2.7. Στοιχεία Προστασίας και ασφάλειας του χρήστη

Τα στοιχεία αυτά είναι:

- το στηθαίο ή το κιγκλίδωμα ή ο συνδυασμός αυτών των δύο,
- ο χειρολισθήρας και
- το περίζωμα (σοβατεπί)

2.7.1. Στηθαίο – Κιγκλίδωμα – Συνδυασμός αυτών

Κύριο χαρακτηριστικό τους είναι το ύψος και η κατασκευή τους, τα οποία πρέπει να εξασφαλίζουν τον χρήστη από πιθανή πτώση ή τραυματισμό και παράλληλα να παρέχουν την δυνατότητα ασφαλούς τοποθέτησης των χειρολισθήρων σε κατάλληλο ύψος. Ως το πιο κατάλληλο συνολικό ύψος του στηθαίου ή κιγκλιδώματος θεωρούνται τα 0,90μ.

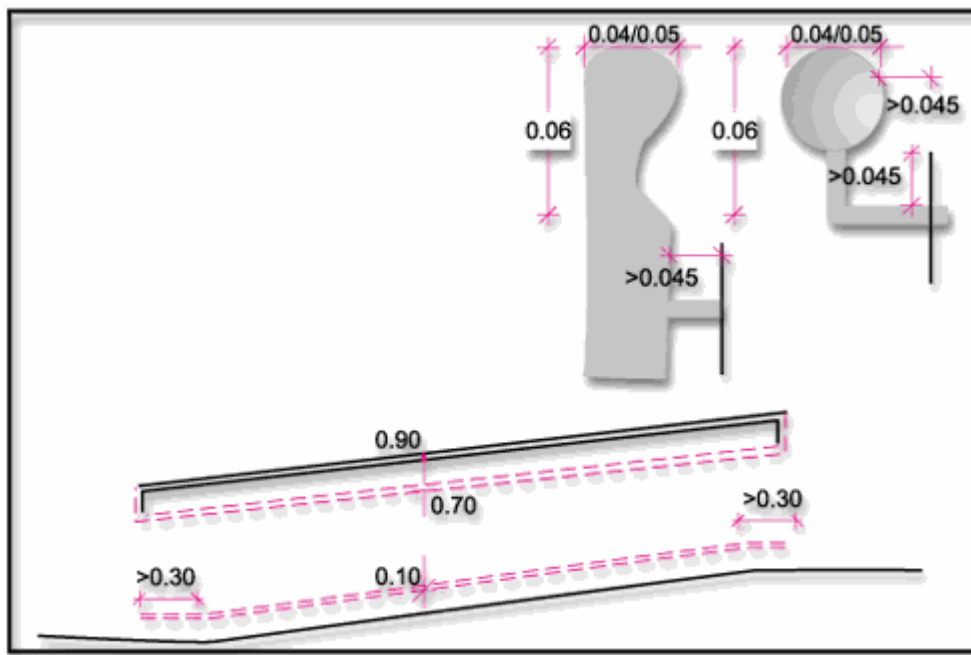
2.7.2. Χειρολισθήρας

Το υλικό, η μορφή και αγκύρωσή του πρέπει να εξασφαλίζουν την συγκράτηση ή την έλξη του χρήστη από αυτόν, χωρίς ταυτόχρονα να διακόπτουν τη συνέχεια της κίνησης της παλάμης του χεριού πάνω σε αυτόν. Η επιφάνεια χρήσης του χειρολισθήρα πρέπει να είναι λεία και ευχάριστη στην αφή.

Η μορφή του πρέπει να επιτρέπει την ασφαλή και άνετη λαβή από την παλάμη του χρήστη. Μία τέτοια μορφή είναι εκείνη με στρογγυλή ή στρογγυλεμένη διατομή, διαμέτρου 4-5εκ τουλάχιστον κατά το τμήμα της χρήσης.

Η αγκύρωση του χειρολισθήρα μπορεί να γίνει επί του στηθαίου ή στην εσωτερική πλευρά του ή επί τοίχου. Στις δύο τελευταίες περιπτώσεις η ελεύθερη απόσταση του χειρολισθήρα από την τελική επιφάνεια του στηθαίου ή τοίχου πρέπει να είναι 4,5-5εκ. Η επιφάνεια αυτή πρέπει να είναι λεία ώστε

να αποκλείει τον τραυματισμό των αρθρώσεων των δακτύλων του χρήστη. Στην πρώτη περίπτωση το διάκενο μεταξύ χειρολισθήρα και στέψης στηθαίου πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 5-15εκ. Συνιστάται η τοποθέτηση πάντα δύο συνεχών χειρολισθήρων και από τις δύο πλευρές της ράμπας, σε ύψη 0.90 και 0,70μ από το δάπεδο, ώστε να διευκολύνονται όλοι οι χρήστες, καθώς και τα παιδιά, τα άτομα μικρού ύψους και οι χρήστες αμαξιδίου. Εάν οι χειρολισθήρες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σαν βοηθητικά μέσα, για έλξη του χρήστη της ράμπας από αυτούς, τότε ενδείκνυται η ελεύθερη απόσταση μεταξύ τους να μην υπερβαίνει τα 0,90μ. Τέλος οι χειρολισθήρες πρέπει να προεξέχουν πάντα 30εκ τουλάχιστον οριζόντια, στην αρχή και το τέλος μιας ράμπας και να συνεχίζονται στα πλατύσκαλα.



Εικόνα 42: Συνιστώμενοι τύποι χειρολισθήρων

2.7.3. Περίζωμα (σοβατεπί)

Είναι απαραίτητο να υπάρχει σε κάθε περίπτωση ράμπας, ώστε να εμποδίζει αφενός τους τροχούς του αμαξιδίου να πλησιάζουν τα κατακόρυφα στοιχεία της ράμπας με κίνδυνο τραυματισμού του χρήστη, και αφετέρου την εκτροπή του αμαξιδίου. Το ύψος του περιζώματος πρέπει να κυμαίνεται από 5 μέχρι 10εκ. Σε περίπτωση μη ύπαρξης περιζώματος εκατέρωθεν της ράμπας και εφόσον υπάρχει κιγκλίδωμα αντί στηθαίου, θα πρέπει να τοποθετείται οριζόντια μπάρα, σε απόσταση 10εκ από το δάπεδο.

3. Σήμανση

Είναι απαραίτητο, οπουδήποτε υπάρχει ράμπα, να επισημαίνεται κατάλληλα η ύπαρξή της, ιδιαίτερα αν οι χρήστες της είναι και άτομα με προβλήματα στην όραση.

Έτσι 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.

7. ΕΙΣΟΔΟΙ ΚΤΙΡΙΩΝ

1. Γενικά

Η Είσοδος κάθε κτιρίου είναι το καθοριστικότερο στοιχείο της προσβασιμότητάς του, καθορίζοντας ταυτόχρονα τον βαθμό αυτονομίας της διακίνησης των χρηστών του.

Με την έννοια **Προσβασιμότητα** εννοούμε την δυνατότητα που παρέχεται σε όλους τους χρήστες του χώρου -ακόμη και στα εμποδιζόμενα άτομα- για αυτόνομη και ασφαλή είσοδο και έξοδο από αυτόν, καθώς και χρήση όλων των προσφερόμενων σε αυτόν εξυπηρετήσεων.

Κάθε κτίριο -που χρησιμοποιείται από το κοινό ή κατοικίας- θα πρέπει να είναι οπωσδήποτε προσβάσιμο από τα άτομα με ειδικές ανάγκες, και γενικότερα από τα εμποδιζόμενα άτομα, από δύο τουλάχιστον εισόδους:

- την κεντρική είσοδο του κτιρίου και
- τους υπόγειους χώρους στάθμευσης.

2. Πρόσβαση στην κεντρική είσοδο του κτιρίου

Προκειμένου να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα της **κεντρικής εισόδου** κτιρίων από τα άτομα με ειδικές ανάγκες, αλλά και όλα τα εμποδιζόμενα γενικά άτομα, θα πρέπει:

2.1. Σύνδεση οδοστρώματος - πεζοδρομίου

Η προσπέλαση από το οδόστρωμα στο πεζοδρόμιο να γίνεται στο ίδιο επίπεδο, με την κατασκευή "σκάφης", πλάτους 1,50μ τουλάχιστον και κλίσης 5%, της οποίας η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης.

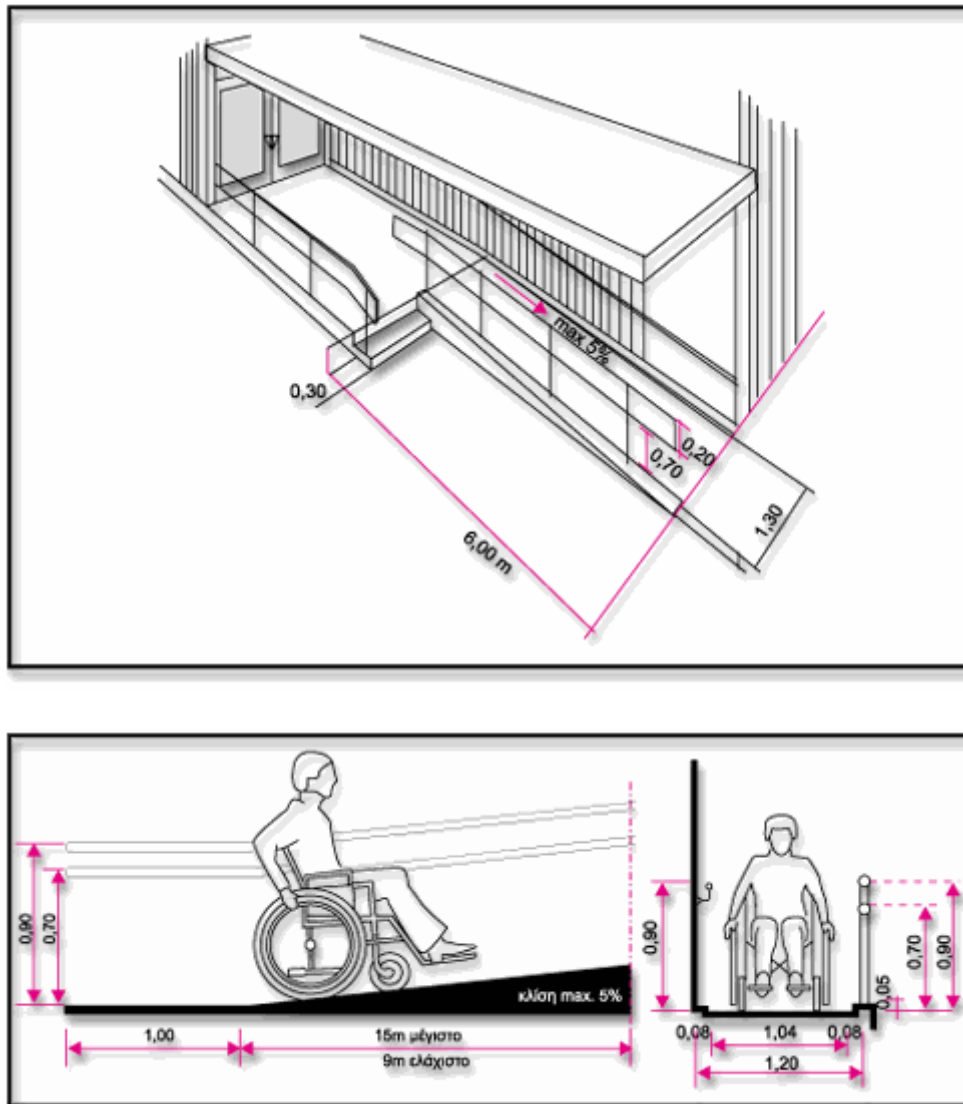
Ειδικές υπαίθριες θέσεις στάθμευσης των αυτοκινήτων των ατόμων με ειδικές ανάγκες -διαμορφωμένες και σημειωμένες ανάλογα- να προβλέπονται κοντά στην είσοδο, σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 50μ (βλ. §3: "Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων", Οδηγία ΥΠΕΧΩΔΕ: "Διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών").

2.2 Σύνδεση πεζοδρομίου - κτιρίου

Η προσπέλαση από το πεζοδρόμιο στο εσωτερικό του κτιρίου πρέπει να γίνεται και αυτή στο ίδιο επίπεδο.

Σε περιπτώσεις διαφοράς στάθμης, αυτή θα καλύπτεται με κεκλιμένο επίπεδο - "ράμπα", κλίσης 5%, ή με αναβατήριο, 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 είναι στεγασμένη για να διευκολύνεται η αποβίβαση και επιβίβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, και γενικότερα των εμποδιζομένων ατόμων, στα αυτοκίνητα.



Εικόνα 69 Ράμπες Εισόδων

2.3 Θύρα εισόδου

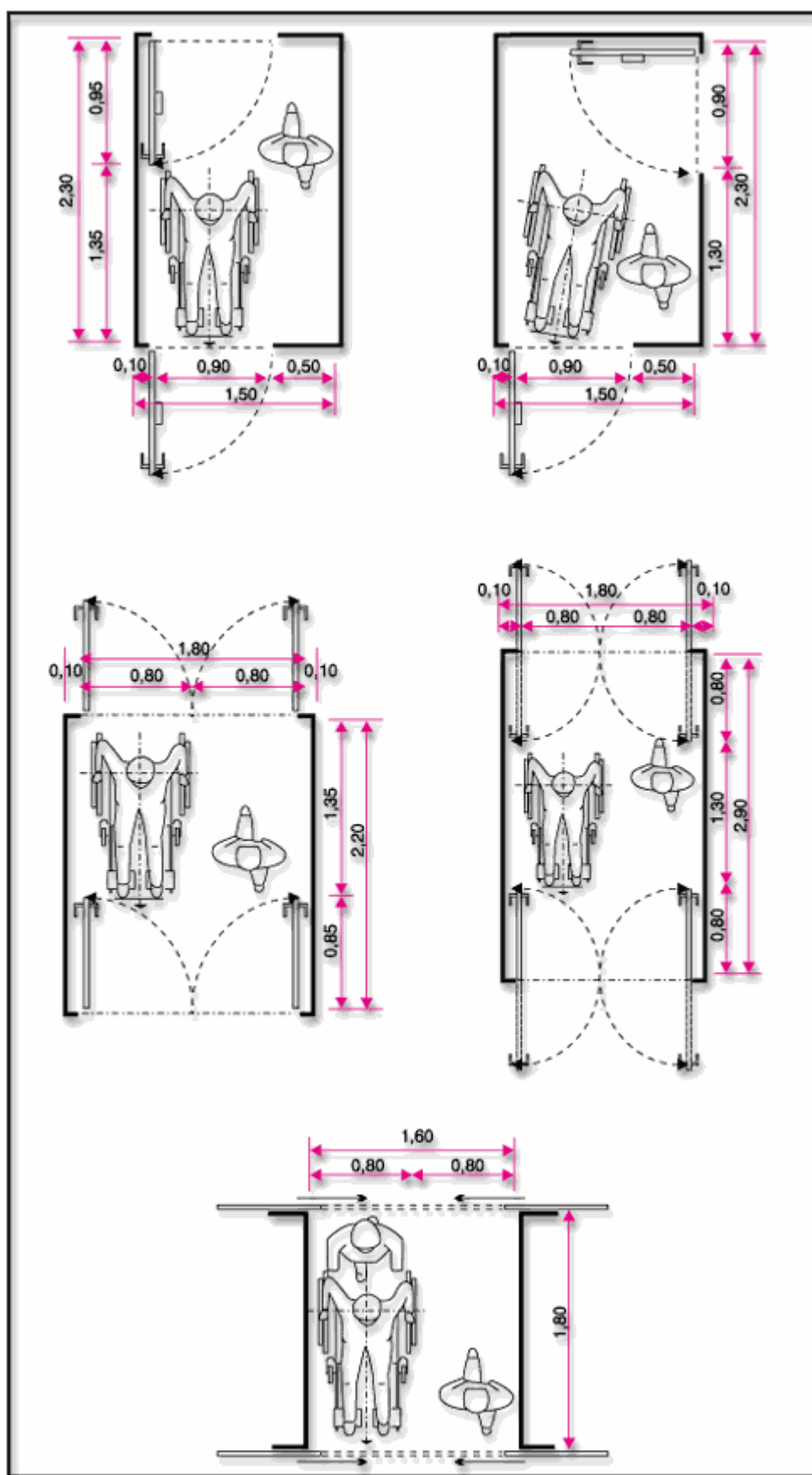
Η είσοδος στο κτίριο πρέπει να γίνεται με θύρα με συρόμενα επάλληλα φύλλα ανοιγόμενα αυτόματα (με φωτοκύτταρα και ταχύτητα ανοιγοκλεισίματος 0,50μ/δευτερόλεπτο) ή χειροκίνητα (θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέγιστη δύναμη που απαιτείται για το άνοιγμα της θύρας τα 15 Newtons) ή με απλές ανοιγόμενες θύρες πλάτους 1.20μ.

Θα πρέπει να αποφεύγονται οι περιστροφικές θύρες. Σε περίπτωση όμως που υπάρχουν τέτοιες, 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.

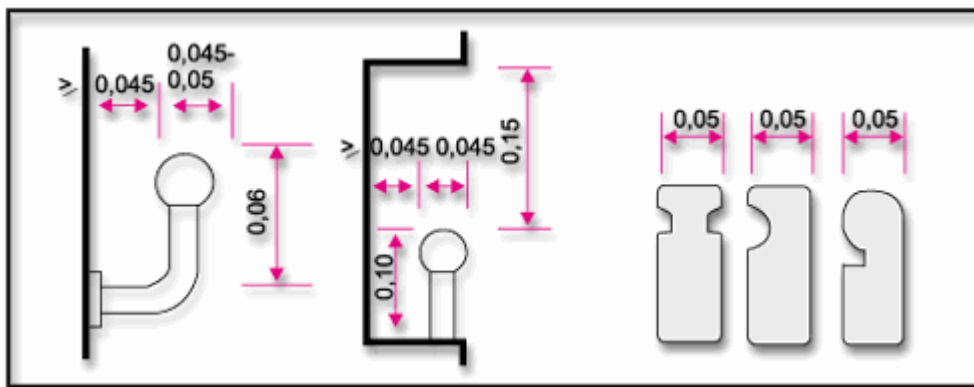
Πρέπει να αποφεύγεται η ύπαρξη κατωφλιών, αλλά και οποιουδήποτε άλλου στοιχείου (σχάρα κλπ), που να προεξέχει ή να βυθίζεται στο δάπεδο περισσότερο από 2εκ.



Εικόνα 70: Ανεμοφράκτες

2.4. Εξοπλισμός θύρας

Όλος ο **εξοπλισμός της εισόδου** (χειρολαβή θύρας, κλειδαριά, κουδούνια κλήσεως, διακόπτες φωτισμού, αυτόματου ανοίγματος θύρας κλπ) να τοποθετείται σε ύψος 0,90-1,20μ από το δάπεδο και προς την ίδια πάντα πλευρά.



Εικόνα 71: Τύποι Χειρολαβών

2.5. Σήμανση

Οι θύρες και τα κασώματά τους να είναι σε έντονη χρωματική αντίθεση με την παράπλευρη τοιχοποιία. Εξίσου έντονη χρωματική αντίθεση θα πρέπει να υπάρχει 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.

Οι πληροφοριακές πινακίδες (αριθμός, χαρακτηρισμός χώρων κλπ) να τοποθετούνται σε ύψος 1,50μ από το δάπεδο, προς την ίδια πάντα πλευρά του θυρόφυλλου και όλες οι πληροφορίες πάνω σε αυτές να αναγράφονται και στην γραφή Braille.

3. Πρόσβαση στους υπόγειους χώρους στάθμευσης

Όπου προβλέπονται υπόγειοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν ειδικές θέσεις για τα αυτοκίνητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες -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 ειδικές ανάγκες στους χώρους αυτούς.

3.1. Σύνδεση των υπογείων χώρων στάθμευσης με το εσωτερικό του κτιρίου

Τα άτομα με ειδικές ανάγκες θα φθάνουν από το εσωτερικό του κτιρίου στους χώρους στάθμευσης -και αντίστροφα- με ανελκυστήρα, που θα κατασκευάζεται σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην Οδηγία του ΥΠΕΚΑ: "Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών".

3.2. Σήμανση

Οι θέσεις στάθμευσης που προορίζονται για άτομα με ειδικές ανάγκες 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 ειδικές ανάγκες 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 ειδικές ανάγκες, θα φωτίζονται με άπλετο φωτισμό και θα είναι εξοπλισμένες με φωτισμό ασφαλείας σε όλο το μήκος τους.

Το ΔΣΠΑ θα τοποθετείται επίσης επί του θυροφύλλου του ανελκυστήρα, που οδηγεί στους χώρους στάθμευσης, σε όλους τους ορόφους.

3.3. Πυροπροστασία

Δεδομένου ότι ο μόνος τρόπος μετακίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες από και προς τους χώρους υπόγειας στάθμευσης -αλλά και γενικότερα, μεταξύ των διαφορετικών σταθμών ενός κτιρίου- είναι η μετακίνηση μέσω ανελκυστήρα, τον οποίο θα χρησιμοποιήσουν και σαν έξοδο διαφυγής σε περιπτώσεις ανάγκης, είναι εμφανές το πόσο σημαντική είναι η καλή μελέτη πυροπροστασίας τόσο του χώρου του μηχανοστασίου και του φρεατίου του ανελκυστήρα, όσο και των πλατύσκαλων, τα οποία θα πρέπει να συνιστούν πυροδιαμερίσματα του κτιρίου.