

Τεύχος Τεχνικής Έκθεσης Παραδοτέου Π.1.

για το

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) Δήμου Λαμιέων

Com&Com – Αναπτυξιακή Ε.Π.Ε.



Ιούνιος 2023



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
2.	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ	7
3.	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	13
3.1.	Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους».....	13
3.2.	Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 4759/ 2020	14
3.3.	Υπ' αρ. 3046/304 της 30-01/03-02-1989 Απόφαση Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ «Κτιριοδομικός Κανονισμός»	15
3.4.	Υπ' αρ. 52907/31-12-2009 Απόφαση Υπουργείου ΠΕΚΑ	15
3.5.	Υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕΝ.....	16
3.6.	Υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699/07-07-2020 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕΝ	16
3.7.	Υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30-11-2021 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕΝ	17
3.8.	Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία ...	19
3.9.	Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες 2021-2030	20
4.	ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	21
5.	ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ	29
6.	ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ.....	34
7.	ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	35
7.1.	Δεδομένα εισόδου	36
7.2.	Ανάπτυξη μεθοδολογίας	37
7.3.	Τελικός προσδιορισμός της Περιοχής Παρέμβασης	41
8.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ Ή ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΔΗΜΟΥ	42
9.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	72
9.1.	Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο Περιοχής Παρέμβασης	73
9.2.	Δημογραφικά και Πληθυσμιακά Στοιχεία	75
9.3.	Σημεία Ενδιαφέροντος	84
9.4.	Χώροι εκτόνωσης – συγκέντρωσης πληθυσμού	85
10.	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	87
10.1.	Οδικό Δίκτυο	87
10.2.	Στάθμευση	89
10.3.	Ποδηλατική Υποδομή	91
10.4.	Υποδομές Εξυπηρέτησης ΑμεΑ	91

10.5.	Υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	93
10.6.	Συνθήκες Ασφάλειας και Εξυπηρέτησης Πεζών.....	96
10.6.1.	Πεζοδρόμια.....	96
10.6.2.	Διαβάσεις	102
10.6.3.	Ράμπες.....	104
10.6.4.	Νησίδες.....	107
11.	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	109
11.1.	Αξιολόγηση περπατησιμότητας	110
11.1.1.	Εξεταζόμενες μεταβλητές.....	110
11.1.2.	Δείκτης περπατησιμότητας, περιβάλλοντος και υποδομών	117
11.1.3.	Αξιολόγηση περπατησιμότητας στην περιοχή παρέμβασης	119
11.2.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων	120
11.2.1.	Εξεταζόμενες μεταβλητές.....	120
11.2.2.	Δείκτης προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων.....	123
11.2.3.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων στην περιοχή παρέμβασης	124
11.3.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων πρασίνου (ή πλατειών)	124
11.3.1.	Εξεταζόμενες μεταβλητές.....	124
11.3.2.	Δείκτης προσβασιμότητας χώρων πρασίνου (ή πλατειών).....	126
11.3.3.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων πρασίνου (ή πλατειών) στην περιοχή παρέμβασης	126
11.4.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης.....	128
11.4.1.	Εξεταζόμενες μεταβλητές.....	128
11.4.2.	Δείκτης προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης	129
11.4.3.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης...	130
11.5.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων	132
11.5.1.	Εξεταζόμενες μεταβλητές.....	132
11.5.2.	Δείκτης προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων.....	134
11.5.3.	Αξιολόγηση προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων στην περιοχή παρέμβασης	135
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ (Π1.Β.).....	141

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Εργαλεία και μέθοδοι εφαρμογής ανά Στάδιο και Παραδοτέο του Σ.Α.Π.	12
Διάγραμμα 2: Αρχές Καθολικού Σχεδιασμού	23
Διάγραμμα 3: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	76
Διάγραμμα 4: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στους Δήμους της Π.Ε. Φθιώτιδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	77
Διάγραμμα 5: Κατανομή κατοίκων ανά φύλο στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	78
Διάγραμμα 6: Εκπαιδευτικό επίπεδο κατοίκων Δήμου Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	79
Διάγραμμα 7: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	79

Διάγραμμα 8: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός ανά φύλο στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	80
Διάγραμμα 9: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	81
Διάγραμμα 10: Απασχολούμενοι κατά επάγγελμα στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)	82
Διάγραμμα 11: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των Π.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	83
Διάγραμμα 12: Κατά Κεφαλή ΑΕΠ των Π.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	83
Διάγραμμα 13: Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των Π.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	84
Διάγραμμα 14: Κατανομή ύπαρξης οδηγού όδευσης τυφλών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	92
Διάγραμμα 15: Κατανομή πλάτους πεζοδρομίου στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	97
Διάγραμμα 16: Κατανομή δημόσιου φωτισμού στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	98
Διάγραμμα 17: Κατανομή δημόσιων καθιστικών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	99
Διάγραμμα 18: Κατανομή εμποδίων κατά την ελεύθερη όδευση πεζών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	101
Διάγραμμα 19: Κατανομή κατάστασης επιφάνειας πεζοδρομίου στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	102
Διάγραμμα 20: Κατανομή ύπαρξης διαβάσεων στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	103
Διάγραμμα 21: Κατανομή ύπαρξης ραμπών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)	105

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Σχεδιασμός για άτομα με κινητικά προβλήματα (Πηγή: futurearchitectureplatform.org)	24
Εικόνα 2: Σχεδιασμός για τα άτομα με κινητικά προβλήματα – Ράμπες (Πηγή: futurearchitecture.org)	25
Εικόνα 3: Σχεδιασμός για άτομα με προβλήματα όρασης (Πηγή: futurearchitectureplatform.org)	26
Εικόνα 4: Σχεδιασμός για άτομα με προβλήματα ακοής (Πηγή: futurearchitectureplatform.org)	27
Εικόνα 5: Διανυσματικά επίπεδα (Vector layers) και μετατροπής τους σε raster επίπεδα (ιδία επεξεργασία)	38
Εικόνα 6: Proximity Raster Layer (ιδία επεξεργασία)	38
Εικόνα 7: Proximity Reclass Raster Layer (ιδία επεξεργασία)	39
Εικόνα 8: Τελικό Raster Layer προσδιορισμού περιοχής μελέτης (ιδία επεξεργασία)	41
Εικόνα 9: Γεωγραφική θέση Δήμου Λαμιέων στην Π.Ε. Φθιώτιδας (ιδία επεξεργασία)	73
Εικόνα 10: Επισημασμένες θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ στους χώρους στάθμευσης στο Δημαρχείο (αριστερά) και στην Όθωνος (δεξιά) (αρχείο αυτοψίας)	90
Εικόνα 11: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην οδό Αγίας Παρασκευής (αριστερά) και στην οδό Οδυσσέα Ελύτη (δεξιά) (αρχείο αυτοψίας)	91
Εικόνα 12: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού Θερμοπυλών (αρχείο αυτοψίας)	93
Εικόνα 13: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού Σατωβριάνδου (αρχείο αυτοψίας)	93
Εικόνα 14: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού Πλ. Πάρκου (αρχείο αυτοψίας)	93
Εικόνα 15: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού Καποδιστρίου (αρχείο αυτοψίας)	93
Εικόνα 16: Στάση αστικής συγκοινωνίας με στέγαστρο και κάθισμα επί της οδού Θερμοπυλών (αρχείο αυτοψίας)	95
Εικόνα 17: Στάση αστικής συγκοινωνίας με τηλεματική επί της οδού Πλ. Λαού (αρχείο αυτοψίας)	95
Εικόνα 18: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως (αρχείο αυτοψίας)	96
Εικόνα 19: Ζητήματα χωροθέτησης αστικού εξοπλισμού επί του πεζοδρομίου στην Λαμία (1) (αρχείο αυτοψίας)	100
Εικόνα 20: Ζητήματα χωροθέτησης αστικού εξοπλισμού επί του πεζοδρομίου στην Λαμία (2) (αρχείο αυτοψίας)	100



Εικόνα 21: Περιπτώσεις σημασμένης διάβασης με ύπαρξη ραμπών στην περιοχή της Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)	104
Εικόνα 22: Περίπτωση μη σημασμένης διάβασης με απουσία ραμπών στην περιοχή της Λαμίας (αρχείο αυτοψίας).....	104
Εικόνα 23: Περίπτωση μη σημασμένης διάβασης με ύπαρξη ράμπας στην περιοχή της Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)	104
Εικόνα 24: Περιπτώσεις ραμπών στην Λαμία (αρχείο αυτοψίας)	106
Εικόνα 25: Περιπτώσεις νησίδων στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία (αρχείο αυτοψίας)	108
Εικόνα 26: Πλατεία Γιαννιτσιώτη - Κισσάβου (αρχείο αυτοψίας)	127
Εικόνα 27: Πλατεία Αθανασίου Διάκου (αρχείο αυτοψίας).....	127
Εικόνα 28: Πλατεία Πάρκου (αρχείο αυτοψίας).....	127
Εικόνα 29: Πλατεία Λαού (αρχείο αυτοψίας).....	128
Εικόνα 30: Πλατεία Ελευθερίας (αρχείο αυτοψίας)	128
Εικόνα 31: Χώρος στάθμευσης Δημαρχείου (αρχείο αυτοψίας)	131
Εικόνα 32: Χώρος στάθμευσης επί της οδού Όθωνος (Παλιάς Δημοτικής Αγοράς) (αρχείο αυτοψίας)	131
Εικόνα 33: Χώρος στάθμευσης επί της οδού Ανδρούτσου (αρχείο αυτοψίας)	131
Εικόνα 34: Σχολή Θετικών Επιστημών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (αρχείο αυτοψίας)	136
Εικόνα 35: Δημοτικό Στάδιο «Αθανάσιος Διάκος» (αρχείο αυτοψίας)	136
Εικόνα 36: Δημαρχείο Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)	137
Εικόνα 37: Δημοτικό Κολυμβητήριο Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)	138
Εικόνα 38: Δημοτικό Θέατρο (αρχείο αυτοψίας)	138
Εικόνα 39: Δημοτική Βιβλιοθήκη (αρχείο αυτοψίας)	139
Εικόνα 40: Δικαστικό Μέγαρο Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)	139
Εικόνα 41: Δ.Ο.Υ. Λαμίας (αρχείο αυτοψίας).....	140

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Ομάδα Εργασίας Σ.Α.Π. Δήμου Λαμιέων.....	34
Πίνακας 2: Κωδικοποίηση Στρατηγικών Κειμένων Δήμου Λαμιέων	67
Πίνακας 3: Μέσος Συντελεστής Δόμησης και Μέση Πυκνότητα Π.Ε. (ΓΠΣ - ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/05-11-2012)	74
Πίνακας 4: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	75
Πίνακας 5: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στους Δήμους της Π.Ε. Φθιώτιδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)	76
Πίνακας 6: Γραμμές Αστικού ΚΤΕΛ Λαμίας (https://astikoktellamias.gr)	94
Πίνακας 7: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών περπατησιμότητας (περιβάλλοντος, υποδομών) .	115
Πίνακας 8: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων	122
Πίνακας 9: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας χώρων πρασίνου	125
Πίνακας 10: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης	129
Πίνακας 11: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων	134

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν Παραδοτέο (Παραδοτέο Π.1. – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης) συντάσσεται στο πλαίσιο έγκρισης της πρότασης του Δήμου από το Πράσινο Ταμείο για τη Δράση «Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» και την ένταξή του στον Άξονα Προτεραιότητας 2 «Αστική αναζωογόνηση και Λοιπές δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2022» βάσει της υπ' αριθ. 2479/27-04-2022 Πρόσκλησης (κωδικός πρόσκλησης Σ.Α.Π.-2022).

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ., εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας που συστήθηκε με το Ν. 3889/2010 (182 Α') «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Σκοπός του είναι η ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος, η στήριξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της χώρας και η εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος μέσω της διοίκησης, διαχείρισης και αξιοποίησης των πόρων που προβλέπονται στα αρ.3 και 8 του Ν. 3889/2010. Για την επίτευξη του σκοπού του, το Πράσινο Ταμείο σχεδιάζει και υλοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την προώθηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων της σχετικής εθνικής στρατηγικής για το περιβάλλον. Τα Χ.Π., στο πλαίσιο διασφάλισης της διαφάνειας των χρηματοδοτήσεων και της εξυπηρέτησης των στόχων των αντίστοιχων περιβαλλοντικών και λοιπών χωρικών πολιτικών, διαρθρώνονται σε Άξονες Προτεραιότητας, Μέτρα και Δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων.

Το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» ενισχύει έργα, δράσεις και άλλες παρεμβάσεις που στοχεύουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους. Χρηματοδοτεί δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου οι οποίες επιλέγονται από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 77 του Ν. 4495/2017 «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις» (όπως ισχύει). Η χρηματοδοτούμενη δράση της εκπόνησης του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) προβλέπεται στην παρ. 10 του άρθρου 121 του Ν. 4819/2021 (Α'129).

Κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του Ν. 4819/2021, ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων. Στόχος του είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις. Ειδικότερος στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προάγει την αποτελεσματική ισότητα συμμετοχής βελτιώνοντας την πρόσβαση σε βασικές υποδομές και υπηρεσίες που με τον αρχικό τους σχεδιασμό ή τη μεταγενέστερη προσαρμογή τους καλύπτουν τις ιδιαίτερες ανάγκες όλων των μετακινούμενων δίνοντας έμφαση στην κάλυψη των αναγκών μετακίνησης των ΑμεΑ και εμποδιζόμενων ατόμων.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30-11-2021 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής



Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» θεσπίζονται οι Τεχνικές Οδηγίες και το πλαίσιο εκπόνησης αυτών και καθορίζονται οι διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Α.Π. με στόχο την προώθηση της αστικής προσβασιμότητας.

Κατά την παρ. 3 του άρθρου 1 το Σ.Α.Π. εκπονείται υποχρεωτικά από την έναρξη ισχύος του Ν. 4819/2021 έως την προβλεπόμενη ημερομηνία της παρ. 10 του άρθρου 121 του Ν. 4819/2021 από τους δήμους των μητροπολιτικών κέντρων, τους μεγάλους και μεσαίους ηπειρωτικούς δήμους, τους δήμους πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και τους μεγάλους και μεσαίους νησιωτικούς δήμους σύμφωνα με τις παρ. 6 και 8 του άρθρου 119 του Ν. 4759/2020.

Σύμφωνα με τα παραπάνω ο Δήμος Λαμιέων, με σκοπό την ορθή υλοποίηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας εντός των διοικητικών του ορίων, ανέθεσε σε εξωτερικό σύμβουλο την εν λόγω υπηρεσία. Έτσι το παρόν Σχέδιο εκπονήθηκε στο πλαίσιο της υπ' αριθ. 13554/31-03-2023 σύμβασης «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στο Δήμο Λαμιέων» μεταξύ του Δήμου Λαμιέων και της εταιρείας με την επωνυμία «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΕ».

2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ

Ο Φάκελος Σ.Α.Π. αποτελείται από δύο (2) Παραδοτέα τα οποία υλοποιούνται σε δύο διακριτά Στάδια. Μετά το πέρας κάθε Σταδίου η Ομάδα Εργασίας συντάσσει το αντίστοιχο Παραδοτέο. Μετά τη σύνταξη των Παραδοτέων και την ολοκλήρωση του Φακέλου Σ.Α.Π. ακολουθεί η διαδικασία έγκρισης του Σ.Α.Π. και η υλοποίησή του.

Στάδιο 1

Στο Στάδιο 1 πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης. Με την ολοκλήρωση του Σταδίου 1 συντάσσεται το Παραδοτέο Π.1.

Παραδοτέο Π.1. – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στο Παραδοτέο Π.1. πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθηθεί στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. Τα δεδομένα για την εν λόγω ανάλυση αντλούνται από υφιστάμενες μελέτες που άπτονται του αντικειμένου ενός Σ.Α.Π. όπως πολεοδομικές, συγκοινωνιακές/ κυκλοφοριακές, στάθμευσης, μελέτες αναπλάσεων κ.λπ. και στρατηγικά σχέδια. Στην περίπτωση που ο Φορέας δεν διαθέτει πρόσφατες μελέτες και στρατηγικά σχέδια με επικαιροποιημένα δεδομένα τότε αυτός ή ο εκάστοτε ανάδοχος συλλέγει σχετικά στοιχεία από άλλες αρμόδιες υπηρεσίες και από σχετικές έρευνες.

Στο Π.1. συμπεριλαμβάνονται:

- Τεχνική Έκθεση περιγραφής/ ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την εξασφάλιση της προσβασιμότητας α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του Δήμου και β) ως προς τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμα. Στην Τεχνική Έκθεση συμπεριλαμβάνονται τα κάτωθι :
 - Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων και εντοπισμός τυχόν εμποδίων για την ανάπτυξη προσβάσιμης αλυσίδας
 - Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, πληθυσμιακά και δημογραφικά στοιχεία, γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, πυκνότητα δόμησης κ.λπ.)
 - Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο του Παραδοτέου Π.1.

- Χάρτης/ χάρτες της περιοχής του Δήμου, όπου θα σημειώνονται τα στοιχεία της ανάλυσης

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο του Παραδοτέου Π.1.

Εργαλεία – Μέθοδοι εφαρμογής Σταδίου 1

Για την περιγραφή/ ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας και συνθηκών περπατησιμότητας χρησιμοποιείται ένα εύρος εργαλείων – μεθόδων.

Υιοθετώντας μια ολιστική και συστημική προσέγγιση για την επίτευξη των στοχεύσεων του Σταδίου 1 και την ανάδειξη των προβλημάτων και ευκαιριών σχετικά με την περπατησιμότητα στην περιοχή παρέμβασης, εφαρμόζεται το εργαλείο **Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS)**. Το εργαλείο MAPS αναπτύχθηκε το 2012 από το Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνια, το «Healthy Environments Research and Action Center» (HERA) και τον καθηγητή James F. Sallis με στόχο την καταγραφή δεδομένων του δομημένου περιβάλλοντος μιας αστικής περιοχής και την εκτίμηση του βαθμού περπατησιμότητας σε επίπεδο γειτονιάς. Βασίστηκε σε άλλα εργαλεία όπως το εργαλείο Αναλυτικού Ελέγχου (Analytic Audit Tool, Brownson 2009), το οποίο τροποποιήθηκε από το Δίκτυο Healthy Aging (Kealy 2005) και προσαρμόστηκε περαιτέρω από διάφορους ερευνητές προκειμένου οι εξεταζόμενες μεταβλητές να λαμβάνουν υπόψιν όλες τις κατηγορίες χρηστών της οδού. Το MAPS διαθέτει τέσσερις τύπους ανάλογα με τον αριθμό των μεταβλητών που χρησιμοποιεί για την εκτίμηση του επιπέδου περπατησιμότητας. Αυτοί είναι οι εξής:

- Το MAPS – Full, που εξετάζει 120 μεταβλητές
- Το MAPS – Abbreviated, που εξετάζει 60 μεταβλητές
- Το MAPS – Global, που εξετάζει 63 μεταβλητές
- Το MAPS – Mini, που εξετάζει 15 μεταβλητές

Για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης εφαρμόζεται ο τύπος Mini του εργαλείου MAPS. Το εργαλείο MAPS – Mini αποτελεί μια απλουστευμένη μέθοδο η οποία εμφανίζει υψηλή συσχέτιση αποτελεσμάτων με τα αποτελέσματα που παράγει η πλήρης μέθοδος MAPS – Full. Στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας πραγματοποιούνται οι κατάλληλες προσαρμογές του εργαλείου MAPS – Mini προκειμένου να ανταποκρίνεται στις συνθήκες της ελληνικής πραγματικότητας και στους σκοπούς του Σχεδίου. Πιο συγκεκριμένα αναπτύσσεται ένα σύστημα δεικτών αξιολόγησης κάθε πλευράς οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) λαμβάνοντας υπόψιν στοιχεία που αφορούν στη συνολική διαδρομή, στα πεζοδρόμια, στις διαβάσεις, στις νησίδες καθώς και σε άλλα αισθητικά στοιχεία και στοιχεία του κοινωνικού περιβάλλοντος, υιοθετώντας σε μεγάλο βαθμό τις κατευθύνσεις/ μεταβλητές που ορίζει το εργαλείο MAPS – Mini. Από την συγκεκριμένη ανάλυση προκύπτει το επίπεδο περπατησιμότητας των πλευρών των Ο.Τ. και κατ' επέκταση των εξεταζόμενων τμημάτων των οδών της περιοχής παρέμβασης.

Με βάση τη μεθοδολογία που προτείνει το εργαλείο MAPS – Mini και προς ικανοποίηση των στοχεύσεων του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας αναπτύσσεται ένας ειδικότερος προσαρμοσμένος δείκτης προσβασιμότητας ο οποίος λαμβάνει υπόψιν παραμέτρους αξιολόγησης της προσβασιμότητας της οδού, (πεζοδρόμια/ πεζόδρομοι/ οδοί ήπιας κυκλοφορίας/ πλατείες, διαβάσεις, νησίδες), των χώρων πρασίνου/ αλσών και των χώρων στάθμευσης για όλους τους χρήστες της οδού και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ).

Παράλληλα ενσωματώνονται παράμετροι σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και εν γένει υποδομές χρήσης κοινού. Έτσι προκύπτουν επιμέρους δείκτες περπατησιμότητας (υποδομών, περιβάλλοντος οδού) και προσβασιμότητας για την ανάλυση και αξιολόγηση των συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή παρέμβασης.

Για τη συλλογή των απαιτούμενων δεδομένων που ορίζουν το επίπεδο περπατησιμότητας και προσβασιμότητας των υπό εξέταση στοιχείων, διεξάγεται **επιτόπια αυτοψία**. Για τη διευκόλυνση της διαδικασίας αναπτύσσεται μια ηλεκτρονική φόρμα συμπλήρωσης στοιχείων βάσει των εξεταζόμενων πεδίων, η οποία βασίζεται σε ένα σύνολο ερωτήσεων που συμπληρώνεται από την ομάδα εργασίας. Για την ορθή συμπλήρωση των φορμών, πραγματοποιείται εκπαίδευση και πρακτική των μελών της ομάδας έργου. Με την ολοκλήρωση της συμπλήρωσης των ηλεκτρονικών φορμών, τα δεδομένα συλλέγονται και εξάγονται για την περαιτέρω επεξεργασία τους και την τροφοδότηση της εφαρμογής του εργαλείου MAPS – Mini.

Με την ολοκλήρωση της εφαρμογής του εργαλείου MAPS – Mini και της προσαρμογής του, ολοκληρώνεται και η αξιολόγηση του επιπέδου περπατησιμότητας και προσβασιμότητας της περιοχής παρέμβασης. Έτσι βάσει αξιολόγησης, κάθε εξεταζόμενο στοιχείο (πεζοδρόμια/ πεζόδρομοι/ οδοί ήπιας κυκλοφορίας/ πλατείες, διαβάσεις, νησίδες, χώροι πρασίνου, χώροι στάθμευσης, κτίρια προσέλευσης κοινού/ σημεία ενδιαφέροντος) χαρακτηρίζεται ως προς την κατάστασή του.

Από τη διενέργεια της αυτοψίας εξάγονται περαιτέρω συμπεράσματα σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής παρέμβασης τα οποία τροφοδοτούν και εξετάζονται παράλληλα με τα συμπεράσματα της **επισκόπησης μελετών και σχεδίων**. Η επισκόπηση μελετών και σχεδίων περιλαμβάνει την καταγραφή και αξιολόγηση των στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου δήμου, των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, πληθυσμός εξυπηρέτησης, σημεία ενδιαφέροντος) και των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης, όπως προκύπτουν από σχετικές μελέτες και σχέδια ή άλλες αρμόδιες υπηρεσίες και έρευνες.

Τέλος, στο παρόν παραδοτέο περιλαμβάνεται η χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού εισάγονται, διαχειρίζονται και αναλύονται δεδομένα με χωρική αναφορά σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile σε περιβάλλον **Συστημάτων Γεωγραφικών Πληροφοριών (ΣΓΠ)**. Από τις σχετικές διαδικασίες συντάσσονται χάρτες που αποτυπώνουν την απαιτούμενη πληροφορία της υφιστάμενης κατάστασης.

Με την εφαρμογή των ανωτέρω εργαλείων – μεθόδων πραγματοποιείται και ολοκληρώνεται η περιγραφή/ ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του Σταδίου 1.

Στάδιο 2

Στο Στάδιο 2 πραγματοποιείται η περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση της προσβασιμότητας. Με την ολοκλήρωση του Σταδίου 2 συντάσσεται το Παραδοτέο Π.2.

Παραδοτέο Π.2. – Προτεινόμενες Παρεμβάσεις

Στο Παραδοτέο Π.2. πραγματοποιείται η περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την προσβασιμότητα.

Στο Π.2. συμπεριλαμβάνονται:

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

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο.

- Χάρτης/ χάρτες της περιοχής του Δήμου, όπου θα σημειώνονται:
 - τα σημεία και οι γραμμικές παρεμβάσεις στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης προσβασιμότητας και προσβάσιμες αλυσίδας
 - οι προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις οι οποίες απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμες
 - τα σημεία εισόδων των δημόσιων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμα
 - τα προτεινόμενα ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης τα οποία απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμα
 - οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι
 - οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περιθάλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι
- Πίνακας των προτεινόμενων στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας
- Χρονοδιάγραμμα, προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων μέσω α) σύνταξης Αρχιτεκτονικής Μελέτης και Μελέτης Προσβασιμότητας και τυχόν άλλων υποστηρικτικών μελετών μετά την παράδοση και έγκριση του Σ.Α.Π. και β) ανάθεση και υλοποίηση έργου μετά την παράδοση και έγκριση του Σ.Α.Π. Ο χρόνος υλοποίησης δε θα πρέπει να ξεπερνά τα 2 έτη από την παράδοση/ παραλαβή και έγκριση του Σ.Α.Π.

Σημειώνεται ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης. Οι προτάσεις του Σ.Α.Π. ενσωματώνονται σε άλλα στρατηγικά σχέδια και προγράμματα του Φορέα Εκπόνησης.

Εργαλεία – Μέθοδοι εφαρμογής Σταδίου 2

Με την ολοκλήρωση του Σταδίου 1 και της ανάλυσης και της αξιολόγησης του επιπέδου προσβασιμότητας των πλευρών των Ο.Τ. και κατ' επέκταση του συνόλου των τμημάτων οδού

της περιοχής παρέμβασης, οι πλευρές και τα τμήματα οδού έχουν αντιστοιχιστεί σε ποιοτικές κατηγορίες βάσει της κατάστασης τους (κακή, μέτρια, καλή κατάσταση).

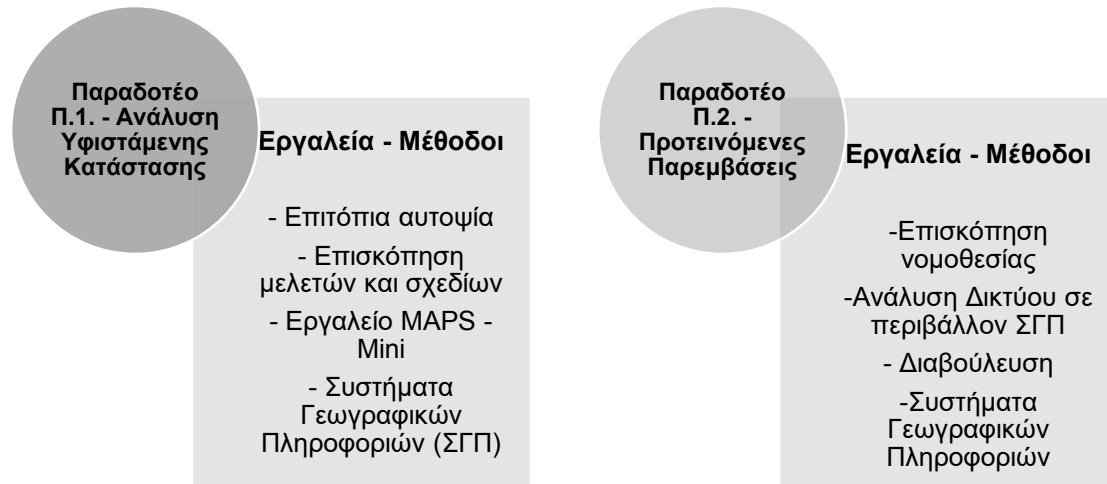
Η **Ανάλυση Δικτύου** (Network Analysis) αποτελεί ένα σύνολο τεχνικών που επιτρέπει τον εντοπισμό/ ανάλυση της σχέσης μεταξύ δύο στοιχείων και την κατανόηση των κοινωνικών δομών που προκύπτουν από τη σχέση αυτή. Η μέθοδος βασίζεται στη θεωρία γραφημάτων. Η σχετική ανάλυση πραγματοποιείται συλλέγοντας δεδομένα τα οποία οργανώνονται σε μορφή πίνακα, όπου τα στοιχεία αναγνωρίζονται ως κόμβοι και οι σχέσεις τους ως γραμμές. Η μέθοδος χρησιμοποιείται και εφαρμόζεται σε περιβάλλον **Συστημάτων Γεωγραφικών Πληροφοριών (ΣΓΠ)** με σκοπό τον εντοπισμό των πλευρών των Ο.Τ. ή τμημάτων οδού που θα αποτελέσουν μέρος των προτεινόμενων συνεχών και σύντομων διαδρομών μεταξύ σημείων ενδιαφέροντος, ήτοι των κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (συμπεριλαμβανόμενων και των υπαίθριων δημόσιων χώρων). Βάσει των συμπερασμάτων που αναμένεται να προκύψουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τον καθορισμό των συνεχών και σύντομων διαδρομών όπως προκύπτουν στο βήμα αυτό, προσδιορίζονται οι απαιτούμενες παρεμβάσεις προκειμένου να καταστούν πλήρως προσβάσιμες διαδρομές. Παράλληλα προτείνονται σημειακές παρεμβάσεις σε υπαίθριους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους, εισόδους δημόσιων κτιρίων ή άλλων κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις, σημεία/ διαδρομές καταφυγής σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και σε υπαίθριους κοινόχρηστους που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Με τον προσδιορισμό των απαιτούμενων παρεμβάσεων και με σκοπό την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων φορέων και των πολιτών του Δήμου στις διαδικασίες ανάπτυξης του Σ.Α.Π. και την προώθηση του συμμετοχικού σχεδιασμού, εκπονείται **Διαβούλευση**. Η διαβούλευση αποσκοπεί στην ενημέρωση του κοινού σχετικά με τους στόχους του Σχεδίου και τις παρεμβάσεις που έχουν προταθεί μέχρι εκείνο το σημείο. Έτσι δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Δήμου ενημέρωση για το Σ.Α.Π. και τις προτάσεις του με την παροχή λεπτομερούς πληροφοριακού υλικού (Διαδραστικός Χάρτης με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και οδηγίες χρήσης), δίνοντας τη δυνατότητα στον ενδιαφερόμενο να καταθέσει τις απόψεις του προτείνοντας τυχόν διορθώσεις – αλλαγές ή επισημαίνοντας τυχόν ελλείψεις. Οι απόψεις αυτές καταγράφονται, συλλέγονται, αναλύονται και χρησιμοποιούνται για την τελική επιλογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων έτσι ώστε το Σχέδιο να καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες του εξυπηρετούμενου πληθυσμού.

Τέλος, στο παρόν παραδοτέο περιλαμβάνεται η χαρτογράφηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην περιοχή παρέμβασης. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού εισάγονται, διαχειρίζονται και αναλύονται δεδομένα με χωρική αναφορά σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile σε περιβάλλον **Συστημάτων Γεωγραφικών Πληροφοριών (ΣΓΠ)**. Από τις σχετικές διαδικασίες συντάσσονται χάρτες που αποτυπώνουν τις προτεινόμενες παρεμβάσεις ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας.

Με την εφαρμογή των ανωτέρω εργαλείων – μεθόδων πραγματοποιείται και ολοκληρώνεται η περιγραφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας του Σταδίου 2.

Διάγραμμα 1: Εργαλεία και μέθοδοι εφαρμογής ανά Στάδιο και Παραδοτέο του Σ.Α.Π.



3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην παρούσα ενότητα πραγματοποιείται μια συνοπτική περιγραφή των κύριων Τεχνικών Οδηγιών που ορίζουν τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωπομετρικά μεγέθη για τη σύνταξη των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας.

3.1. Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους»

Το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ, στο πλαίσιο της προσπάθειας που είχε αναλάβει για την προώθηση της δυνατότητας αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης όλων των πολιτών, συνέστησε ομάδες εργασίας από τεχνικούς εκπροσώπους διαφόρων υπουργείων και φορέων, οι οποίες κατά το χρονικό διάστημα 1986 – 1990 συνέταξαν τις «Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ». Στη συνέχεια το 1996 το γραφείο συνέστησε νέα ομάδα εργασίας, η οποία ανέλαβε την αναδιαμόρφωση των οδηγιών ώστε να αποκτήσουν ενιαίο ύφος και να περιληφθούν σε αυτές όλα τα νεότερα δεδομένα. Οι οδηγίες αυτές δημοσιεύτηκαν σε τεύχος το 1997 με τίτλο «Σχεδιάζοντας για όλους».

Ως εκ τούτου, προτάχθηκε η αναμόρφωση των οδηγιών που έχουν σχέση με τα δημόσια και ειδικά κτίρια και τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους, ώστε να εφαρμοσθούν από τις υπηρεσίες και τους μελετητές που ασχολούνται με μελέτες, εφαρμογές και κατασκευές αυτής της κατηγορίας των έργων. Τονίζεται ιδιαίτερα η σημασία αυτών των κτιρίων στη ζωή των πολιτών της χώρας, τα οποία ενώ κατασκευάζονται ειδικά για να δέχονται το κοινό, στην συντριπτική τους σχεδόν πλειοψηφία είναι είτε απροσπέλαστα, είτε πολύ δύσκολα προσπελάσιμα από μία πολύ μεγάλη κατηγορία ατόμων.

Οι οδηγίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως προδιαγραφές από τις αρμόδιες υπηρεσίες, ιδιαίτερα τώρα που δρομολογούνται μεγάλα τεχνικά έργα σε ολόκληρη την Ελλάδα. Όταν λαμβάνονται υπόψιν από το στάδιο της μελέτης, η εφαρμογή τους επιβαρύνει ελάχιστα ή και καθόλου τον προϋπολογισμό του κάθε έργου, ενώ δεν ισχύει το ίδιο για την εκ των υστέρων κατασκευή τους. Οι οδηγίες δεν έχουν στατική μορφή αλλά στόχος είναι η αμφίδρομη πληροφόρηση, ενημέρωση και βελτίωσή τους με τη βοήθεια όλων εκείνων που τις εφαρμόζουν και τις αξιοποιούν: των μελετητών, των επιβλεπόντων, των κατασκευαστών και των χρηστών.

Το τεύχος των οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» περιλαμβάνει τα εξής:

- Γενικές αρχές και ανθρωπομετρικά στοιχεία
- Διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών
- Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων
- Κλίμακες ή σκάλες
- Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών
- Σήμανση
- Είσοδοι κτιρίων
- Δημόσιοι χώροι υγιεινής
- Κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό
- Κατοικία

Επισημαίνεται ότι από τη δημοσίευση του τεύχους και έπειτα έχουν νομοθετηθεί περαιτέρω ρυθμίσεις για τα ΑμεΑ οι οποίες κατισχύουν και πρέπει να λαμβάνονται πρωτίστως υπόψη κατά το σχεδιασμό.

3.2. Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 4759/ 2020

Ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός αποτελεί νόμο (Ν. 4067/2012) ο οποίος περιλαμβάνει το σύνολο των διατάξεων και μέτρων που σχετίζονται με τη δόμηση σε περιοχές τόσο εντός όσο και εκτός ρυμοτομικού σχεδίου. Μεταξύ άλλων, στα άρθρα 26 και 27 προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις στη δόμηση των κτιρίων και των χαρακτηριστικών τους, έτσι ώστε να γίνεται ανεμπόδιστα η εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) ή των εμποδιζόμενων ατόμων.

Στη συνέχεια, οι διατάξεις των παραπάνω άρθρων τροποποιήθηκαν με το Ν. 4759/2020 «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις». Πιο συγκεκριμένα ο τίτλος του άρθρου 26 του Ν. 4067/2012 μετονομάζεται σύμφωνα με το άρθρο 119 του νέου νόμου σε «Προσβασιμότητα χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα». Σημαντικά σημεία του άρθρου αυτού είναι:

- Η δυνατότητα αυτόνομης και ασφαλούς προσπέλασης όλων των κτιρίων από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και η εξυπηρέτηση αυτών εξασφαλίζεται με προσβάσιμες οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις, που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και τους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους των κτιρίων αυτών και αποτελούνται από στοιχεία κατάλληλων προδιαγραφών, όπως ράμπες, αναβατόρια, ανελκυστήρες, με την πρόβλεψη προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο σε αναλογία ένας χώρος με μία θέση αμαξιδίου, όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μικρότερος από διακόσια (200) άτομα, ή ένας (1) χώρος με δύο θέσεις αμαξιδίου, όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μεγαλύτερος από διακόσια (200) άτομα.
- Στα υφιστάμενα πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου κτίρια, που στεγάζονται φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 4270/2014 (Α' 143), ή έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού, όπως χώροι συνεδρίων, εκθέσεων, μουσείων, συναυλιών, αθλητικών ή πολιτιστικών συγκεντρώσεων, ναοί, θέατρα, κινηματογράφοι, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, καφενεία, κέντρα διασκέδασης, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, αίθουσες αναμονής επιβατών, τράπεζες, ανταλλακτήρια, χώροι προσωρινής διαμονής, εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, δικαιοσύνης και σωφρονισμού, γραφείων και εμπορίου, βιομηχανίας και βιοτεχνίας, καθώς και στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και πρατηρίων καυσίμων, επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα.
- Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (όπως ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών / πεζοδρόμων / πεζοδρομίων / νησίδων, χώρων πρασίνου / άλσεων, στάσεων / αποβαθρών κλπ.), εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών / οδεύσεις τυφλών / κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς

αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5% / προσβάσιμα μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών, στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων, σήμανσης, καθώς και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Σχεδιάζοντας για Όλους».

3.3. Υπ' αρ. 3046/304 της 30-01/03-02-1989 Απόφαση Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ «Κτιριοδομικός Κανονισμός»

Σκοπός του Κτιριοδομικού Κανονισμού είναι η ρύθμιση της κατασκευής των δομικών έργων στο σύνολό τους και στα επί μέρους στοιχεία τους, έτσι ώστε να εξυπηρετούν τη χρήση για την οποία προορίζονται και σε κανονικές συνθήκες συντήρησης του έργου, για μια οικονομικώς αποδεκτή διάρκεια ζωής και να ικανοποιούν τις παρακάτω απαιτήσεις:

- Βελτίωση της άνεσης, της υγείας και της ασφάλειας των ενοίκων και των περιοίκων.
- Τη βελτίωση της ποιότητας, της ασφάλειας, της αντοχής, της αισθητικής και της λειτουργικότητας των κτιρίων.
- Την προστασία του περιβάλλοντος.
- Τη διευκόλυνση και προώθηση της επιστημονικής έρευνας στο χώρο των κατασκευών.
- Την αύξηση της παραγωγικότητας στον τομέα της κατασκευής των κτιρίων.

3.4. Υπ' αρ. 52907/31-12-2009 Απόφαση Υπουργείου ΠΕΚΑ

Με την απόφαση αυτή θεσπίζονται «ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών». Βασικά σημεία της απόφασης προσδιορίζουν τα εξής:

- Οι κοινόχρηστοι χώροι εντός των πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία.
- Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.
- Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ. έως 0,60μ. εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης.

- Κατά τη διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτος τουλάχιστον 1,50μ.
- Οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντιολισθηρές, και έχουν επιμελές αρμολόγημα. Γενικά απαγορεύεται να έχουν ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου.
- Ο εξοπλισμός των κοινόχρηστων χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστυλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων, τοποθετούνται υποχρεωτικά εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και κατασκευάζονται πάντα με στρογγυλεμένες ακμές. Ομοίως η φύτευση δέντρων πραγματοποιείται πάντα εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.
- Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ.

3.5. Υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕΝ

Με την απόφαση αυτή (ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022) η οποία αντικαθιστά την υπ' αρ. 52907/2009 προαναφερόμενη υπουργική απόφαση, θεσπίζονται Τεχνικές Προδιαγραφές σε σχέση με τις ειδικές ρυθμίσεις, επεμβάσεις και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους (Κ.Χ.) των οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών. Οι σχετικές προδιαγραφές συνίσταται να εφαρμόζονται σε κάθε μελέτη και έργο νέου Κ.Χ. και σε κάθε μελέτη και έργο ανακατασκευής και ανάπτυξης Κ.Χ. καθώς και στις μελέτες προσβασιμότητας για υπαίθριους Κ.Χ. και στις μελέτες εφαρμογής υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων από τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) των Δήμων. Βασικά σημεία της απόφασης είναι ο καθορισμός προδιαγραφών σε σχέση με την κλίση πεζοδρομίου, την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, τον οδηγό όδευσης τυφλών, τα κεκλιμένα επίπεδα, τις κλίμακες, τα προκήπια, τις γωνίες πεζοδρομίου – διασταυρώσεις, τις προεκτάσεις/ διαπλάτυνσεις πεζοδρομίου, τα πεζοδρόμια σε γέφυρες, τα πεζοδρόμια κάτω από γέφυρες, τις διαμορφώσεις σε πεζόδρομους, τις παρόδιες στοές, τις διαμπερείς στοές, τις επιστρώσεις δαπέδων, τον αστικό εξοπλισμό, τη φύτευση, τις εισόδους – εξόδους χώρων στάθμευσης παρακείμενων κτιρίων (εισόδων κτιρίων) και επιπλέον ορίζονται οι ρυθμίσεις και κατασκευές σε άλση, πάρκα, πράσινους χώρους και δασικές εκτάσεις εντός ορίων οικισμών και τη θέση στάθμευσης ΑμεΑ.

3.6. Υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699/07-07-2020 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕΝ

Με την απόφαση αυτή θεσπίζονται «τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία». Οι οδηγίες αυτές εφαρμόζονται στα υφιστάμενα πριν

από την ισχύ του Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79) κτίρια που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 26 και των διατάξεων του άρθρου 27 με κάποιες εξαιρέσεις.

Για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσαρμογών ώστε τα υφιστάμενα κτίρια που επιβάλλεται να καταστούν προσβάσιμα βάσει των διατάξεων του άρθρου 26 του Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79), ακολουθείται η *ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ*, που επεξεργάστηκε Διυπουργική Επιτροπή και εκδόθηκε από την Γενική Γραμματεία Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, του Υπουργείου Εσωτερικών το 2009.

Σε συνέχεια των παραπάνω η επιλογή των προσαρμογών για το κτίριο και τον περιβάλλοντα χώρο του στοχεύει στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας με βάση τις αρχές του Καθολικού Σχεδιασμού όπως παρουσιάζονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης.

Πρωταρχικό στόχο κατά την υλοποίηση προσαρμογών αποτελεί η ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών, συνεπώς και όλων των κατηγοριών ατόμων με αναπηρίες. Σε περίπτωση όμως αποδεδειγμένης αδυναμίας ικανοποίησης των αναγκών κάποιας κατηγορίας εξ αυτών, θα πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίζεται η ικανοποίηση των αναγκών όλων των υπολοίπων κατηγοριών, κατ' αντιστοιχία με τις διατάξεις του άρθρου 1 της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621) Υπουργού ΠΕΚΑ.

Πιο συγκεκριμένα οι τεχνικές οδηγίες αφορούν τα εξής:

- Δημιουργία «προσβάσιμων διαδρομών»
- Δημιουργία προσβάσιμης εισόδου
- Κάλυψη υψομετρικών διαφορών – Οριζόντια και κατακόρυφη πληροφορία
- Χώροι υγιεινής
- Σήμανση
- Χώροι αναμονής και διαφυγής σε έκτακτες περιπτώσεις
- Περιβάλλοντες χώροι κτιρίων
- Διατηρητέα κτίρια – ελάχιστες παρεμβάσεις

3.7. Υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30-11-2021 Απόφαση

Υφυπουργού ΠΕΝ

Σύμφωνα με την απόφαση αυτή θεσπίζονται οι προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας(Σ.Α.Π.)». Στο άρθρο 3 συγκεκριμένα αναφέρονται οι απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωποκεντρικά μεγέθη για τη σύνταξη των Σ.Α.Π. Εκτός των παραπάνω περιγραφόμενων νομοθετικών ρυθμιστικών αποφάσεων και οδηγιών που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την ορθή εκπόνηση του Σχεδίου, οι απαιτήσεις προσβασιμότητας για έργα διαμόρφωσης ή ανακατασκευής των υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών/ πεζοδρόμων/ πεζοδρομίων/ νησίδων, χώρων ή των υπαίθριων ιδιωτικών κοινόχρηστων χώρων, θα πρέπει να ακολουθούν τις κάτωθι οδηγίες:

A. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ/ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ/ ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ ΠΛΑΤΕΙΕΣ
– απαιτούνται τα κάτωθι:

- Πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών σύμφωνα με την ΥΑ 52907/31-12-2009 (Β' 2621)
- Δημιουργία επιφανειών ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντιολισθηρών, με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας
- Οι σχάρες τοποθετούνται εκτός της όδευσης τυφλών, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με κενά μεταξύ των ράβδων τους μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.) ώστε να δημιουργούν πυκνό πλέγμα
- Η φύτευση των δένδρων, πρέπει να γίνεται εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών, οι λάκκοι φύτευσης αυτών πρέπει να καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα, με τις ίδιες προδιαγραφές ως ανωτέρω. Εναλλακτικά εφόσον βρίσκονται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό να οριοθετούνται με περίζωμα (σοβατεπί) ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ.
- Η τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού (πχ. παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστυλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων κ.λπ.) γίνεται εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Οι ακμές των στοιχείων πρέπει να είναι στρογγυλεμένες και θα πρέπει να εξυπηρετούν και άτομα με κάθε είδους αναπηρία
- Η ύπαρξη στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπόμενων προεξέχοντων στοιχείων (π.χ. ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια κ.λπ.), εφόσον βρίσκονται σε ύψος <2,20μ. πρέπει να σημαίνεται επί του δαπέδου με τρόπο ανιχνεύσιμο από το λευκό μπαστούνι τυφλού ατόμου
- Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών. Κατ' εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οριοθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές
- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ

B. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ - απαιτούνται τα κάτωθι:

- Πρόβλεψη ραμπών καταλλήλων προδιαγραφών στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευασμένων εγκάρσιως του πεζοδρομίου, με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ. ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται ράμπες κατάλληλων προδιαγραφών παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Όπου σε υφιστάμενα πεζοδρόμια, τεχνικά δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί κλίση της ράμπας πεζοδρομίου μέχρι 5% ή ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται μέγιστη κλίση της ράμπας μέχρι 8%. Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά. Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη.
- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης

Γ. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΝΗΣΙΔΕΣ - απαιτούνται τα κάτωθι:

- Σε νησίδες με πλάτος $>3,00\mu$. στα σημεία των διαβάσεων, διαμορφώνονται προσβάσιμες διαβάσεις, όπως περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο β
- σε νησίδες με πλάτος $<3,00\mu$. στα σημεία των διαβάσεων, δημιουργείται ισόπεδη με την διάβαση διακοπή πλάτους ίσο με το πλάτος της διάβασης, και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των $2,50\mu$. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: “ΚΙΝΔΥΝΟΣ”,
- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ

Δ. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ/ ΑΛΣΗ - απαιτούνται τα κάτωθι:

- Πρόβλεψη προσβάσιμης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών
- Πρόβλεψη οδηγού όδευσης τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αισθητηριακές αναπηρίες (άτομα με οπτική αναπηρία, κωφοί και βαρήκοοι) σύμφωνα με την υπ’ αρ. 52907/31-12-2009 (Β’ 2621)
- Πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού σύμφωνα με το κεφάλαιο 8 «Δημόσιοι χώροι υγιεινής» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ
- Πρόβλεψη πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και εν γένει υποδομές για χρήση κοινού
- Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ

Ε. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - απαιτούνται τα κάτωθι:

- Πρόβλεψη ειδικών θέσεων για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, βάσει των διατάξεων της υπ’ αρ. 52907/31-12-2009 υπουργικής απόφασης Υπουργείου ΠΕΚΑ
- Πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπες κατάλληλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο
- Πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης

Ζ. Οι απαιτήσεις προσβασιμότητας των ΕΙΣΟΔΩΝ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ λαμβάνουν υπόψη το κεφάλαιο 7 «Είσοδοι κτιρίων» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.

Οι λεπτομέρειες και τα υλικά κατασκευής ακολουθούν την κείμενη νομοθεσία και εξειδικεύονται σε δεύτερο χρόνο κατά την σύνταξη Αρχιτεκτονικής Μελέτης Εφαρμογής βάσει της οποίας υλοποιείται το Σ.Α.Π. Σε ειδικά περιβάλλοντα, όπως πχ. σε παραδοσιακούς οικισμούς εξετάζεται τυχόν προσαρμογή των χρωμάτων και των υλικών κατασκευής με σεβασμό στα ιδιαίτερα μορφολογικά στοιχεία εκ παραλλήλου με την ικανοποίηση των αναγκών των ατόμων με αναπηρία.

3.8. Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία

«ν. Αναγνωρίζοντας τη σημασία, για τα άτομα με αναπηρίες, της ατομικής αυτονομίας και ανεξαρτησίας τους, συμπεριλαμβανομένης και της ελευθερίας να κάνουν τις επιλογές τους» αλλά και «φ. [...] τη σημασία της προσβασιμότητας στο φυσικό, κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό περιβάλλον, στην υγεία και εκπαίδευση και στην πληροφορία και επικοινωνία, καθιστώντας δυνατό στα άτομα με αναπηρίες να απολαμβάνουν πλήρως όλων των

ανθρωπίνων δικαιωμάτων και θεμελιωδών ελευθεριών» μεταξύ άλλων, σκοπός της Σύμβασης είναι «να προάγει, προστατεύσει και να διασφαλίσει την πλήρη και ίση απόλαυση όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και θεμελιωδών ελευθεριών, από όλα τα άτομα με αναπηρίες και να προάγει το σεβασμό της εγγενούς αξιοπρέπειάς τους».

3.9. Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες 2021-2030

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες 2021-2030 σκοπεύει να αντιμετωπίσει τις ποικίλες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία. Στοχεύει στην πρόοδο σε όλους τους τομείς της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε επίπεδο κρατών μελών. Στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι τα άτομα με αναπηρίες στην Ευρώπη, ανεξάρτητα από το φύλο, τη φυλετική ή εθνική καταγωγή, τη θρησκεία ή τις πεποιθήσεις, την ηλικία ή τον σεξουαλικό τους προσανατολισμό:

- απολαμβάνουν τα ανθρώπινα δικαιώματά τους,
- έχουν ίσες ευκαιρίες,
- έχουν ίση πρόσβαση στη συμμετοχή στην κοινωνία και την οικονομία,
- είναι σε θέση να αποφασίσουν πού, πώς και με ποιον ζουν,
- μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στην ΕΕ ανεξάρτητα από τις ανάγκες υποστήριξής τους,
- δεν υφίστανται πλέον διακρίσεις.

4. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην παρούσα ενότητα παρατίθενται βασικοί ορισμοί που αφορούν άμεσα ή σχετίζονται έμμεσα με την έννοια της προσβασιμότητας των υποδομών και των υπηρεσιών, προκειμένου να προωθηθεί μια ενιαία αντίληψη και γλώσσα επικοινωνίας.

Η προσβασιμότητα στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον αφορά στη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης των ατόμων σε αυτό, τόσο σε συνθήκες συνθήκες όσο και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ειδικότερα σχετίζεται με τη δυνατότητα των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων εν γένει ατόμων να διεξάγουν τις καθημερινές τους δραστηριότητες και να συμμετέχουν με ασφάλεια, ανεξαρτησία, αυτοπεποίθηση και αξιοπρέπεια σε κάθε κοινωνική δραστηριότητα.

Η ελληνική νομοθεσία (ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699 Απόφαση - ΦΕΚ 2998/Β/20-07-2020) για την προσβασιμότητα παρέχει τον ακόλουθο ορισμό:

Με τον όρο «προσβασιμότητα» νοείται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα άτομα - χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών, όπως σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη, εθνικότητα - να έχουν πρόσβαση σε αυτό, δηλαδή να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές, αλλά και τις υπηρεσίες (συμβατικές και ηλεκτρονικές) και τα αγαθά που διατίθενται στο συγκεκριμένο περιβάλλον. Η προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον εξασφαλίζεται μέσω του προσβάσιμου σχεδιασμού, δηλαδή μια διαδικασία σχεδιασμού κατά την οποία οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες εξετάζονται ειδικά, με στόχο τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις υποδομές ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν, κατά το δυνατόν, αυτόνομα από άτομα με διάφορες αναπηρίες.

Αντίστοιχα διευρυμένος ως προς τους ωφελούμενους είναι και ο ορισμός της προσβασιμότητας κατά την «Ευρωπαϊκή Αντίληψη για την Προσβασιμότητα» (CCPT, 1996), ο οποίος είναι ο εξής:

«Η προσβασιμότητα είναι βασικό χαρακτηριστικό του δομημένου περιβάλλοντος. Είναι ο τρόπος με τον οποίο οι κατοικίες, τα καταστήματα, τα θέατρα, τα πάρκα και οι χώροι εργασίας μπορούν να προσεγγιστούν και χρησιμοποιηθούν. Η προσβασιμότητα επιτρέπει στους ανθρώπους να συμμετέχουν σε κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες για τις οποίες το δομημένο περιβάλλον προορίζεται».

Αντίθετα, ο όρος «πρόσβαση» χαρακτηρίζει το άτομο και τη σχέση του με το περιβάλλον. Με άλλα λόγια, η πρόσβαση αναφέρεται στο δικαίωμα κάθε πολίτη για αυτόνομη και ασφαλή προσέγγιση και χρήση των αγαθών και υπηρεσιών στην καθημερινή του ζωή.

Στο πλαίσιο διασφάλισης προϊόντων, περιβαλλόντων, προγραμμάτων και υπηρεσιών που είναι εξίσου προσβάσιμα και ταυτόχρονα βιώνονται από τον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό ατόμων αναπτύχθηκε μια εναλλακτική προσέγγιση του σχεδιασμού, αυτή του «καθολικού σχεδιασμού», προκειμένου να εξαλειφθεί κάθε είδος αποκλεισμού και να διασφαλιστεί η ατομική αυτονομία.

Ο όρος επινοήθηκε για πρώτη φορά από τον αρχιτέκτονα Ronald L. Mace το 1985 και είναι επίσης γνωστός ως «σχεδιασμός για την προσβασιμότητα», «σχεδιασμός για όλους», «διαγενεακός σχεδιασμός» και «χωρίς αποκλεισμούς σχεδιασμός». Οι ηθικές αρχές της συγκεκριμένης προσέγγισης είναι ανάλογες μεταξύ των διάφορων περιοχών και χωρών.

Στην ελληνική νομοθεσία (ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561 – ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022) με τον όρο «καθολικός σχεδιασμός» νοείται ο σχεδιασμός προϊόντων, περιβαλλόντων, προγραμμάτων και υπηρεσιών που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλους τους ανθρώπους, στο μέγιστο δυνατό βαθμό χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού. Ο «καθολικός σχεδιασμός» δεν αποκλείει την τοποθέτηση και την χρήση υποβοηθητικών συσκευών για συγκεκριμένες ομάδες ατόμων με αναπηρίες, όπου αυτό απαιτείται.

Ο Καθολικός Σχεδιασμός βασίζεται στις εξής επτά αρχές:

- **Δυνατότητα χρήσης από το μεγαλύτερο δυνατό φάσμα χρηστών**

Αποφυγή διάκρισης και στιγματισμού, πρόβλεψη ίδιων ή/και ισοδύναμων μέσων, διασφάλιση ισότητας ιδιωτικότητας και ασφάλειας των χρηστών, ελκυστικότητα του σχεδιασμού.

- **Ευελιξία στη χρήση**

Ικανοποίηση χρηστών με ευρύ φάσμα ικανοτήτων και προτιμήσεων, παροχή επιλογών στις μεθόδους χρήσης, προσαρμοστικότητα στους ρυθμούς του χρήστη.

- **Απλή και διαισθητική χρήση**

Σχεδιασμός με εύκολα κατανοητή χρήση ανεξάρτητα από την εμπειρία του χρήστη, τις γνώσεις, τις γλωσσικές δεξιότητες ή το επίπεδο συγκέντρωσης αυτού, εξάλειψη της περιττής πολυπλοκότητας, συνέπεια με τις προσδοκίες και τη διαίσθηση των χρηστών.

- **Εύληπτη πληροφόρηση**

Αποτελεσματική μετάδοση της πληροφόρησης στον χρήστη ανεξάρτητα από τις συνθήκες περιβάλλοντος ή τις αισθητηριακές ικανότητες του χρήστη, χρήση διαφορετικών μορφών πληροφόρησης, έντονη αντίθεση μεταξύ πληροφορίας και περιβάλλοντος, συμβατότητα του σχεδιασμού με βοηθήματα που χρησιμοποιούν οι χρήστες.

- **Ανοχή σε σφάλματα**

Ελαχιστοποίηση κινδύνων και δυσμενών συνεπειών από τυχαίες/ ακούσιες ενέργειες, πρόβλεψη προειδοποιήσεων για κινδύνους και σφάλματα, πρόβλεψη λειτουργιών ασφαλούς αποτυχίας, αποθάρρυνση ασυνείδητης δράσης σε εργασίες που απαιτούν επαγρύπνηση.

- **Χαμηλή σωματική προσπάθεια**

Ο σχεδιασμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικά και άνετα, με ελάχιστη κόπωση και με ουδέτερη στάση του σώματος του χρήστη, με καταβολή λογικής δύναμης/ προσπάθειας, με ελαχιστοποίηση επαναλαμβανόμενων ενεργειών.

- **Μέγεθος και χώρος προσέγγισης και χρήσης**

Πρόβλεψη κατάλληλου μεγέθους και χώρου για προσέγγιση, χειρισμό και χρήση ανεξάρτητα από το μέγεθος του σώματος, τη στάση του σώματος ή την κινητικότητα του χρήστη, πρόβλεψη επαρκούς χώρου για τη χρήση βοηθητικών συσκευών ή προσωπικής βοήθειας.

Διάγραμμα 2: Αρχές Καθολικού Σχεδιασμού



Μέχρι το 2050 αναμένεται ότι περίπου 6,25 δισεκατομμύρια άνθρωποι, το 15% των οποίων είναι άτομα με ειδικές ανάγκες, θα ζουν σε αστικά κέντρα. Η έλλειψη προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία ιδίως στις πόλεις αποτελεί μια σημαντική σύγχρονη πρόκληση.

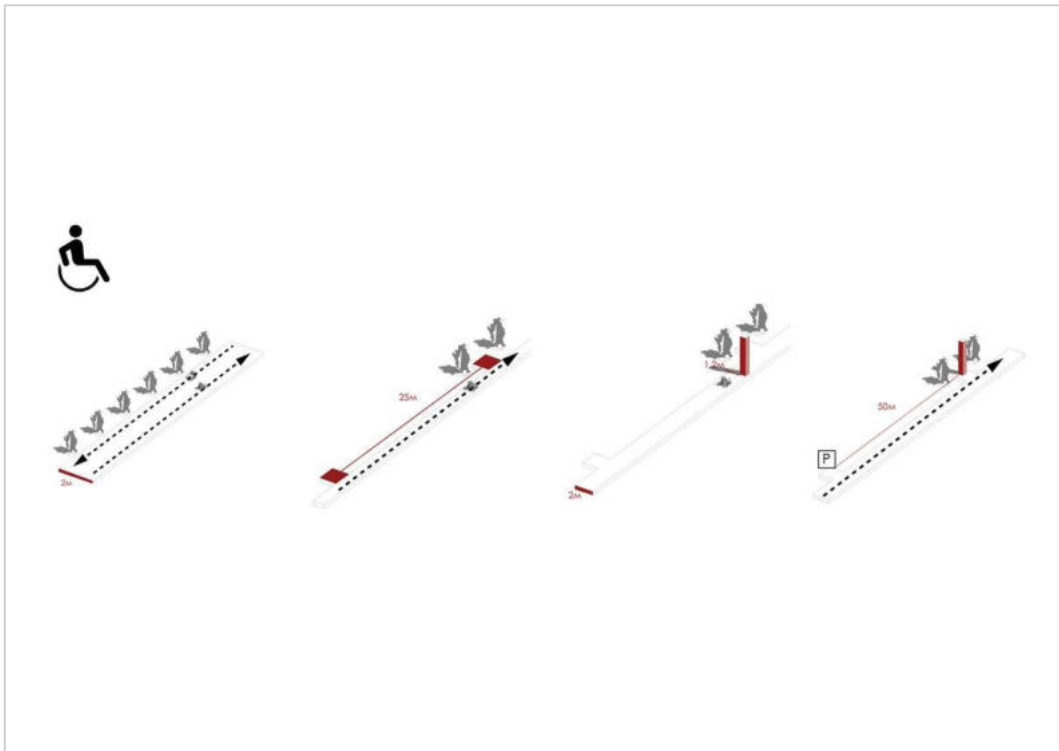
Ο αριθμός των ατόμων με αναπηρία προβλέπεται να αυξηθεί, η αύξηση της ζήτησης για προσβάσιμες υποδομές και υπηρεσίες είναι αναμενόμενη. Η εξασφάλιση προσβάσιμων υποδομών και υπηρεσιών καθιστά εφικτή τη διαμόρφωση μιας κοινωνίας με λιγότερους αποκλεισμούς και διευκολύνει την αυτόνομη διαβίωσή τους. Στα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ) συμπεριλαμβάνονται άτομα με μακροχρόνιες σωματικές, νοητικές, ψυχικές ή αισθητηριακές διαταραχές, οι οποίες σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια δύνανται να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία. Άλλα άτομα που βιώνουν λειτουργικούς περιορισμούς, είναι οι ηλικιωμένοι, οι έγκυοι ή τα άτομα που ταξιδεύουν με αποσκευές. Στα άτομα με λειτουργικούς περιορισμούς επιπλέον νοούνται άτομα που έχουν τυχόν σωματικές, ψυχικές, νοητικές ή αισθητηριακές διαταραχές, διαταραχές που συνδέονται με την ηλικία ή άλλες αιτίες που σχετίζονται με τις επιδόσεις του ανθρώπινου σώματος, μόνιμες ή προσωρινές, οι οποίες, σε συνδυασμό με διάφορα εμπόδια, έχουν ως αποτέλεσμα την περιορισμένη πρόσβαση σε υποδομές και υπηρεσίες και οδηγούν σε μια κατάσταση που απαιτεί την προσαρμογή τους στις ιδιαίτερες ανάγκες τους.

Δεδομένη της ύπαρξης διαφόρων ειδών αναπηριών που συνεπάγονται διαφορετικές ανάγκες και δυνατότητες των ατόμων που τις βιώνουν, διαμορφώνονται αντίστοιχες απαιτήσεις προσβασιμότητας που επιμερίζονται/ ομαδοποιούνται ανά τύπο αναπηρίας. Το ίδιο ισχύει για όλα τα άτομα με περιορισμένη ικανότητα κινητικότητα στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα ηλικιωμένα άτομα (60 ετών και άνω), τα άτομα με προσωρινή αναπηρία, οι έγκυες γυναίκες, τα άτομα με καροτσάκια, τα παιδιά προσχολικής ηλικίας, τα άτομα με αποσκευές και τρόλεϊ.

Άτομα με κινητική αναπηρία

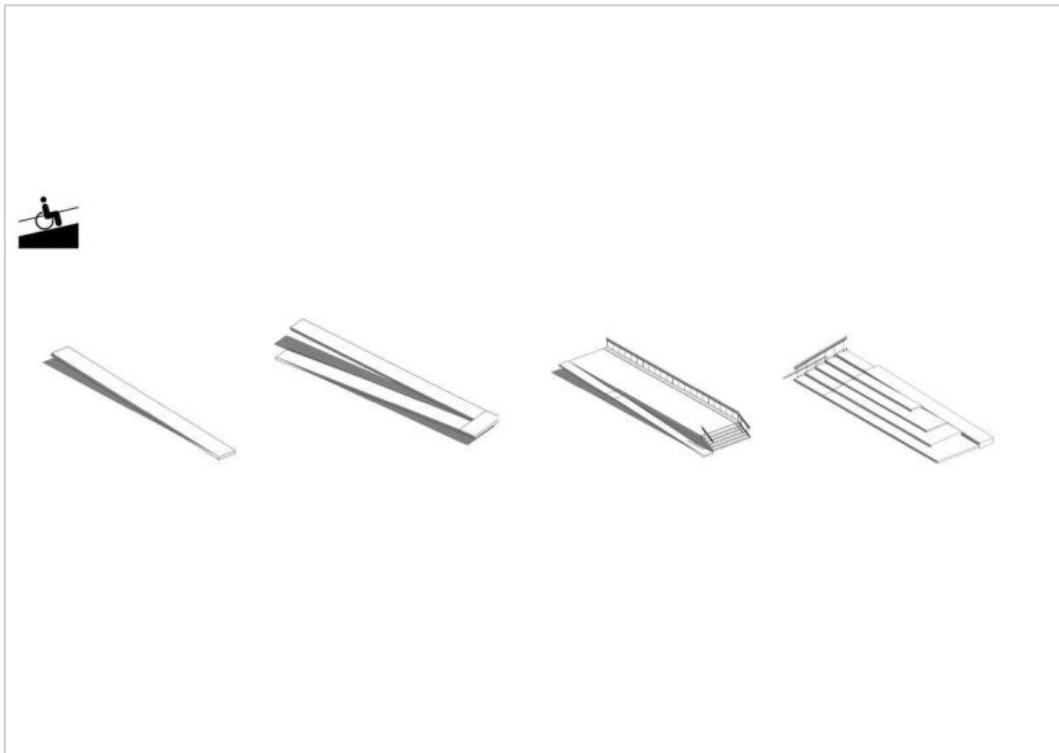
Τα άτομα με κινητική αναπηρία αντιμετωπίζουν δυσκολίες που οφείλονται σε φυσικά, αρχιτεκτονικά και τεχνολογικά εμπόδια και απαιτούν ισόπεδες επιφάνειες ή επιφάνειες με μικρές κλίσεις, αντιστοιχισμένες και συνεχείς, χωρίς αρμούς και σκαλοπάτια, ικανό ελεύθερο χώρο για διέλευση/ προσπέλαση/ ελιγμούς και μεταφορά από/ προς το αμαξίδιο, ελεύθερο χώρο σε θέσεις συνοδών, χώρους ανάπαυσης σε τακτικές αποστάσεις, πλατύσκαλα σε ράμπες/ κλίμακες/ θύρες/ ανελκυστήρες, κλίμακες με χειρολαβές και στις δύο πλευρές/ σήμανση στις ακμές και άνετα πατήματα, σήμανση στο ύψος των ματιών, θύρες εύκολες στον χειρισμό με χειρολαβές σε κατάλληλο ύψος, προσβάσιμους χώρους υγιεινής, μηχανισμούς σε κατάλληλα ύψη και εύκολο χειρισμό και ικανούς χρόνους μεταξύ συνεχόμενων φάσεων λειτουργίας μηχανισμών.

Εικόνα 1: Σχεδιασμός για άτομα με κινητικά προβλήματα (Πηγή: futurearchitectureplatform.org)



Για τα άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικό καροτσάκι είναι σημαντικό να παρέχονται οι συντομότερες συνδέσεις μεταξύ των σημείων προέλευσης-προορισμού, να τοποθετούνται χώροι ανάπαυσης στη διαδρομή κίνησης κάθε 25μ. και να εξασφαλίζεται το ελάχιστο πλάτος της διαδρομής στα 2,00μ.

Εικόνα 2: Σχεδιασμός για τα άτομα με κινητικά προβλήματα – Ράμπες (Πηγή: futurearchitecture.org)

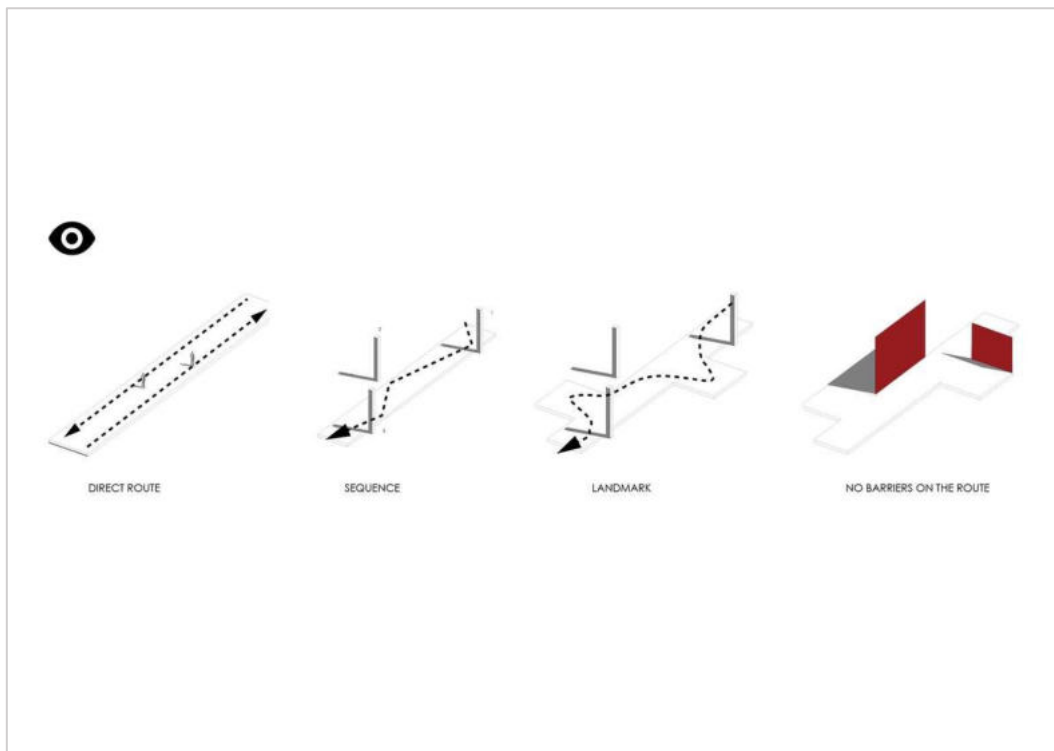


Οι ράμπες αποτελούν βασικό στοιχείο για την εξασφάλιση της πρόσβασης των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων από ένα επίπεδο στο άλλο. Η ράμπα μπορεί να είναι μονής ή διπλής κατεύθυνσης, να στερεωθεί στις σκάλες ή να ενσωματωθεί στον σχεδιασμό της κλίμακας. Η κλίση της θα πρέπει να είναι 1:20 ή 5% ώστε να είναι εύχρηστη.

Άτομα με πρόβλημα όρασης

Τα άτομα με πρόβλημα όρασης βασίζονται κυρίως στην αντίληψη απτικών και ηχητικών ερεθισμάτων και αντιμετωπίζουν δυσκολίες με την ενημέρωση, την επικοινωνία και τη χρήση προϊόντων/ υπηρεσιών και απαιτούν διαδρόμους με ικανό πλάτος διασταύρωσης με άλλους χρήστες και καλή τελική επιφάνεια, διακριτά όρια διαδρόμων, διακριτή επισήμανση σκαλοπατιών, επισήμανση εμποδίων μέχρι το ύψος κεφαλής, απτική σήμανση ή σήμανση σε γραφή Braille, ηχητική σήμανση και ενημέρωση, ισχυρές χρωματικές αντιθέσεις, καλό φωτισμό, απλότητα και σαφήνεια μορφών και στοιχείων περιβάλλοντος και υποστηρικτικές υπηρεσίες.

Εικόνα 3: Σχεδιασμός για άτομα με προβλήματα όρασης (Πηγή: futurearchitectureplatform.org)

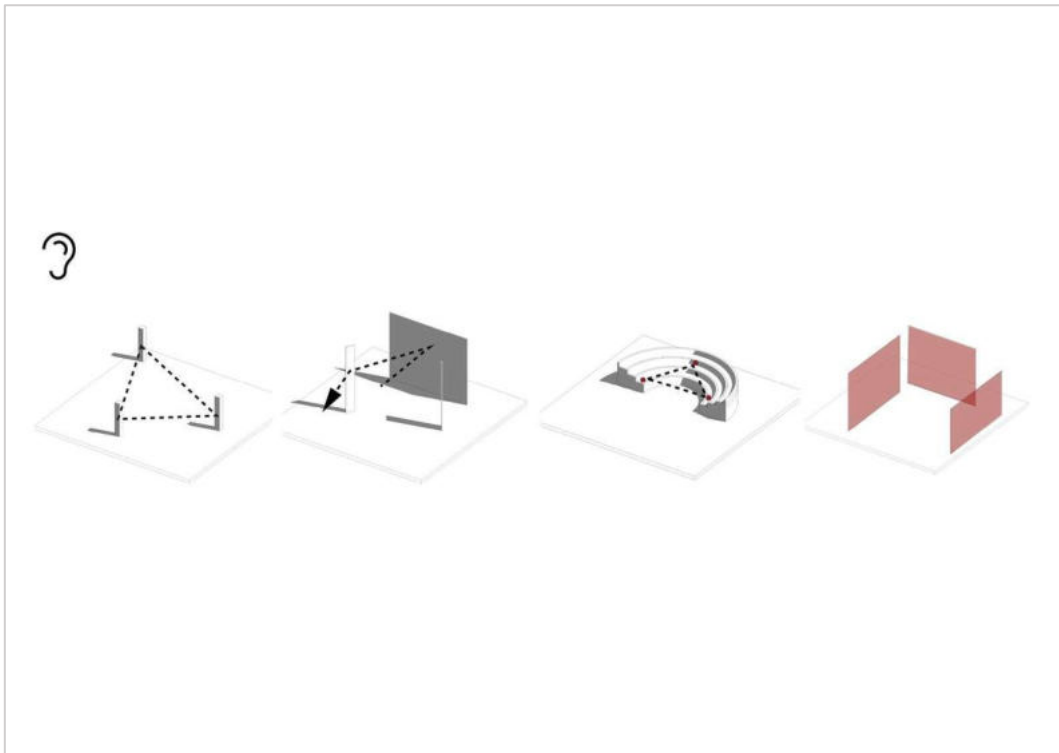


Μια ενιαία διαδρομή (direct route), μια διαδοχική σύνδεση μεταξύ δύο αντικειμένων στη διαδρομή (sequence) και μια σύνδεση οποιαδήποτε ορόσημου (απτικό, χρώμα, φως) (landmark) με τον προορισμό διευκολύνει σημαντικά την πλοήγηση των ατόμων με προβλήματα όρασης στον χώρο.

Άτομα με πρόβλημα ακοής

Τα άτομα με πρόβλημα ακοής βασίζονται κυρίως στην αντίληψη οπτικών ερεθισμάτων και αντιμετωπίζουν δυσκολίες με την ενημέρωση, την επικοινωνία και τη χρήση προϊόντων/ υπηρεσιών. Έτσι απαιτούν καλή ακουστική, καλό φωτισμό, οπτική σήμανση/ ενημέρωση, διερμηνεία στη νοηματική ή εναλλακτικές μεθόδους επικοινωνίας και βοηθήματα ενίσχυσης ήχου.

Εικόνα 4: Σχεδιασμός για άτομα με προβλήματα ακοής (Πηγή: futurearchitectureplatform.org)



Επιφάνειες καθρέφτη θα πρέπει να τοποθετούνται για την παρακολούθηση όλων των «τυφλών» σημείων και όλων των εμποδίων ώστε αυτά να είναι πλήρως διαφανή/ εμφανή. Τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, αμφιθέατρα, πλατείες) να έχουν σχήμα U. Εφόσον υφίσταται υψομετρική διαφορά θα πρέπει να διασφαλίζεται πλήρης ορατότητα όλων των στοιχείων του χώρου.

Άτομα με πρόβλημα αντίληψης

Τα άτομα με πρόβλημα αντίληψης αντιμετωπίζουν δυσκολίες που οφείλονται σε φυσικά, αρχιτεκτονικά και τεχνολογικά εμπόδια που απαιτούν ειδικές διαδικασίες όπως απλή διαρρύθμιση χώρων, απλοποιημένη σήμανση ή/ και απλοποιημένες οδηγίες χρήσεις.

Άτομα με ψυχική ή νοητική αναπηρία

Τα άτομα με ψυχική ή νοητική αναπηρία απαιτούν τη διασφάλιση εξειδικευμένων τρόπων εξυπηρέτησης.

Άτομα με πρόβλημα ομιλίας

Τα άτομα με πρόβλημα ομιλίας απαιτούν τη διασφάλιση ειδικών μορφών επικοινωνίας.

Άτομα με αλλεργίες

Τα άτομα με αλλεργίες αντιμετωπίζουν δυσκολίες που οφείλονται σε αρχιτεκτονικά εμπόδια όπως ο κακός εξαερισμός, πολυσύχναστους χώρους κ.ο.κ.



Άτομα με άλλη αναπηρία και χρόνιες παθήσεις

Τα άτομα με άλλη αναπηρία και χρόνιες παθήσεις παρουσιάζουν ευαισθησία σε λοιμώξεις και μικρόβια που απαιτούν αυστηρή καθαριότητα των χώρων δημόσιας χρήσης.

5. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

Στην παρούσα ενότητα πραγματοποιείται μια επισκόπηση παραδειγμάτων βέλτιστης πρακτικής για την προσβασιμότητα των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων εν γένει ατόμων στις πόλεις, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν έμπνευση και για άλλες πόλεις οι οποίες αντιμετωπίζουν προκλήσεις που η προσβασιμότητα εγείρει.

Σύμφωνα με τον ΠΟΥ, «προσβάσιμες πόλεις» είναι οι πόλεις στις οποίες οι πολίτες συνδέονται εύκολα με θέσεις εργασίας, υπηρεσίες, αγαθά και άλλους ανθρώπους αυξάνοντας την οικονομική ευημερία, την κοινωνική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Με δεδομένο την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την ολοένα αυξανόμενη ανάγκη για βιώσιμες πόλεις, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής αναγνωρίζουν όλο και περισσότερο την ανάγκη για μετάβαση από ένα μοντέλο σχεδιασμού που εστιάζει στην κινητικότητα και δη στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία προς ένα ανθρωποκεντρικό μοντέλο σχεδιασμού όπου δίδει έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ανθρώπων με πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς σεβόμενο ιδιαίτερα τους ευάλωτους χρήστες.

Η ισότιμη πρόσβαση εξασφαλίζεται μέσα από πρωτοβουλίες ή δράσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας σε βασικές πτυχές της ζωής στο αστικό τοπίο. Αυτές αποσκοπούν στη διευκόλυνση των συνθηκών ζωής αυτών των ατόμων καθώς και στην ευαισθητοποίηση του συνόλου του πληθυσμού σχετικά με τις προκλήσεις που αυτά αντιμετωπίζουν καθημερινά. Παρακάτω παρουσιάζονται ορισμένα παραδείγματα καλών πρακτικών για την προσέγγιση της προσβασιμότητας στις πόλεις.

Βαρσοβία, Πολωνία

Η Βαρσοβία είναι η πόλη που κέρδισε το 10^ο Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης το 2020. Το σχέδιο δράσης της Βαρσοβίας για τα άτομα με αναπηρία 2010-2020 δίνει έμφαση στην πληροφόρηση, στην εκπαίδευση, στην απασχόληση, στην κοινωνία και στις υποδομές. Ειδικότερα έχουν καθοριστεί τέσσερις τομείς εξειδίκευσης: δομημένο περιβάλλον και δημόσιοι χώροι, διαδίκτυο, ιστότοποι και εφαρμογές για κινητά, έγγραφα και δημόσιες εκδηλώσεις.

Στην πόλη πραγματοποιήθηκαν σημαντικές επενδύσεις για την εξάλειψη των αρχιτεκτονικών και λοιπών εμποδίων. Από το 2017 όλοι οι δρόμοι, οι δημόσιοι χώροι και τα νεόδμητα ή ανακαινισμένα κτίρια πρέπει να συμμορφώνονται με τα πρότυπα της πόλης για την προσβασιμότητα. Πολλοί πολιτιστικοί χώροι είναι επίσης προσβάσιμοι και συνιστάται η διενέργεια ελέγχων πρόσβασης για όλα τα έργα.

Στην πόλη έγιναν σημαντικές αλλαγές με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι επισκευές πεζοδρομίων, η εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών, η αναβάθμιση των στάσεων λεωφορείων και η τοποθέτηση νέων φωτεινών και ηχητικών σημάτων στις διαβάσεις. Η πόλη αναβάθμισε επίσης τις δημόσιες συγκοινωνίες της με νέα προσβάσιμα οχήματα.

Όσον αφορά στο μέλλον, οι αρχές του καθολικού σχεδιασμού είναι πλήρως ενσωματωμένες στη νέα στρατηγική της Βαρσοβίας για το έτος 2030, η οποία θα έχει μακροπρόθεσμο αντίκτυπο στη χωροταξική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης.

Η Βαρσοβία έχει στόχο να εισάγει μια σειρά μέτρων για την υποστήριξη των ευάλωτων χρηστών. Το πρώτο μέτρο, που εισήχθη το 1995, οδήγησε στην εισαγωγή λεωφορείων χαμηλού ορόφου. Αυτό έχει πλέον επεκταθεί σε μια σειρά από άλλες δυνατότητες που βελτιώνουν τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών για ευάλωτους χρήστες. Τα λεωφορεία και τα τραμ είναι ήδη εξοπλισμένα με ηχητικές ανακοινώσεις για στάσεις (εσωτερικές και εξωτερικές), ενδείξεις πληροφοριών LED με υψηλή αντίθεση, χειρολισθήρες με αντίθεση (κίτρινες), κουμπιά στάσης σε Braille, αναδιπλούμενες ράμπες εισόδου και επιπλέον χώρους για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων.

Επιπλέον, οι στάσεις λεωφορείων και τραμ έχουν όλες επανασχεδιασμένα κράσπεδα, απτικό οδόστρωμα, ανιχνεύσιμες προειδοποιητικές πλάκες, ζώνες αναμονής και πίνακες πληροφοριών επιβατών με ενεργοποίηση κειμένου και φωνής.

Αυτές οι βελτιώσεις στις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών επέτρεψαν στους ευάλωτους χρήστες να χρησιμοποιούν τρόπους μετακίνησης διαφορετικούς από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Η εφαρμογή προτύπων προσβασιμότητας στη Βαρσοβία είχε ως αποτέλεσμα ένα σύστημα δημόσιων μεταφορών που είναι σε μεγάλο βαθμό προσβάσιμο σε ευάλωτους χρήστες. Το 2019:

- Από τις 4.213 στάσεις λεωφορείων και τραμ, το 87% ήταν προσβάσιμο, το 8% μερικώς προσβάσιμο και το 5% απρόσιτο.
- Και οι 30 σταθμοί του μετρό ήταν προσβάσιμοι, ενώ άλλοι έξι θα αναπτυχθούν το 2020 και άλλοι οκτώ θα εγκατασταθούν έως το 2023.
- Το 100% των λεωφορείων, των τρένων του μετρό και των γρήγορων αστικών τρένων (SKM) και το 59% των τραμ είναι προσβάσιμα. Η αντικατάσταση άλλων 273 τραμ σχεδιάζεται τα επόμενα 3 χρόνια, γεγονός που θα ανεβάσει τον αριθμό των προσβάσιμων τραμ στο 70% περίπου του συνόλου.
- Το κόστος μιας μηνιαίας κάρτας μεταφοράς αντιπροσωπεύει περίπου το 2,8% του μηνιαίου εισοδήματος, το οποίο κατατάσσει τη Βαρσοβία στη 17η θέση από 38 χώρες για έξοδα δημόσιας μεταφοράς.

Επιπλέον, η πόλη έχει εισαγάγει διάφορα προγράμματα για την υποστήριξη της εφαρμογής της προσβασιμότητας στις μεταφορές (για παράδειγμα, το πρόγραμμα της Βαρσοβίας για την εξάλειψη των εμποδίων (1,91 εκατ. ευρώ), το οποίο στοχεύει στην αντιμετώπιση των προκλήσεων προσβασιμότητας σε συγκεκριμένες τοποθεσίες). Επιπλέον, υπάρχουν οι έλεγχοι πρόσβασης, που σκιαγραφήθηκαν νωρίτερα, και το εθνικό πρόγραμμα Accessibility Plus, το οποίο διαρκεί από το 2018 έως το 2025 και εξετάζει την προσβασιμότητα όλων των τομέων και τις πιθανές συνέργειες μεταξύ τους.

Πηγή: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/achieving-balance-urban-mobility-measures-which-support-sustainability-and0>

Καστεγιό ντε λα Πλάνα, Ισπανία

Το Σχέδιο προσβασιμότητας 2016 της πόλης του Καστεγιό όρισε μία στρατηγική προσέγγιση της προσβασιμότητας, που στηρίζεται στην ισχυρή κοινωνική και πολιτική βούληση.

Το σχέδιο περιλαμβάνει είκοσι πέντε (25) διαδρομές χωρίς εμπόδια, οι οποίες συνδέουν σημαντικές δημόσιες εγκαταστάσεις με οικιστικές ζώνες. Στις υπό εκτέλεση εργασίες

περιλαμβάνεται η εγκατάσταση εννέα (9) προσβάσιμων τουαλετών σε στρατηγικά σημεία κατά μήκος της διαδρομής.

Επίσης, έχει δημιουργηθεί ομάδα αστικής κινητικότητας, επιφορτισμένη με τον εντοπισμό και την αποκατάσταση μικρών προβλημάτων προσβασιμότητας σε δημόσιους χώρους και κτίρια.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση (2020), «Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2020 – Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για πιο προσβάσιμες πόλεις στην ΕΕ»

Κομοτηνή, Ελλάδα

Στην πόλη της Κομοτηνής απονεμήθηκε ειδική μνεία με τίτλο «Η πόλη που αντιμετώπισε την προσβασιμότητα σαν ευκαιρία» στα Ευρωπαϊκά Βραβεία Προσβάσιμων Πόλεων 2021 (Access City Award).

Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία ξεκίνησε από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και σημείο εκκίνησης ήταν η ίδρυση του Συλλόγου Ατόμων με Κινητικά Προβλήματα και Φίλων Ν. Ροδόπης «Περπατώ» το 2002. Από το 2000 έως και το 2021, υλοποιήθηκαν και ολοκληρώθηκαν έργα και δράσεις από τον Δήμο και την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, που συνέβαλαν ουσιαστικά στην βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών με σεβασμό προς την προσβασιμότητα των Ατόμων με Αναπηρία.

Ενδεικτικά αναφέρονται έργα που έχουν ολοκληρωθεί:

- Διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων και πεζοδρομίων με την τοποθέτηση/ κατασκευή ραμπών για άτομα με κινητικά προβλήματα, κατασκευή οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια, κατασκευή ποδηλατόδρομου με έγχρωμη ασφαλτο, οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, κατάλληλη σήμανση και φωτισμό των οδών, σε διελεύσεις πεζών τοποθετήθηκε ηχητικό σύστημα για την διέλευση των τυφλών, ανακατασκευή του πλακόστρωτου οδοστρώματος, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, φυτεύσεις, τοποθέτηση προστατευτικών κιγκλιδωμάτων. Κατασκευάστηκαν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, δημιουργήθηκαν χώροι πρασίνου με καθιστικά, πέργκολες και παγκάκια.
- Όσον αφορά στον στόλο των αστικών λεωφορείων, χρησιμοποιούνται αστικά λεωφορεία χαμηλού επιπέδου, σύγχρονης κατασκευής, φιλικά προς το περιβάλλον (σύμφωνα με το πρότυπο EURO 3), με εγκαταστημένη τη βασική ηλεκτρολογική εγκατάσταση του Ολοκληρωμένου Συστήματος Πληροφόρησης IBIS, με ράμπα αμαξιδίων για ΑμεΑ με ηλεκτρικό χειρισμό, με κάμερες παρακολούθησης του επιβατικού κοινού και συσκευές τηλεπικοινωνίας.
- Βελτιώθηκαν οι υποδομές προσχολικής και σχολικής εκπαίδευσης, καθώς και το 80% των διδακτηρίων είναι προσβάσιμα για ΑμεΑ και διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό ανάλογα με τις ανάγκες όπως εξοπλισμός για παιδιά με κινητικά προβλήματα, εξοπλισμό εργαστηρίων αυτόνομης διαβίωσης, εξοπλισμό γυμναστικής, αθλοπαιδιών και ψυχοκινητικής αγωγής.
- Επιπλέον μια καλή πρακτική που μας έχει δώσει το παράδειγμα της Κομοτηνής είναι η στενή συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με φορείς / συλλόγους που αφορούν στην αναπηρία. Οι φορείς και οι σύλλογοι γνωρίζουν καλά τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες και μπορούν να συμβάλλουν στη βελτίωση των υφιστάμενων πρακτικών βάσει της νομοθεσίας.

Πηγή: <https://e-thessalia.gr/i-komotini-i-pio-prosvasimi-poli-tis-elladas-eyropaiki-diakrisi-sta-vraveia-prosvasimon-poleon-2021/>

Ρότερνταμ, Ολλανδία

Το Ρότερνταμ είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ολλανδίας και το κύριο λιμάνι της, με πληθυσμό 610.000 κατοίκων, εκ των οποίων περίπου 30.000 άνθρωποι έχουν δηλώσει ότι έχουν κάποια αναπηρία. Πρόκειται για σχετικά καινούργια πόλη, η οποία ξαναχτίστηκε εκ νέου μετά τον τελευταίο πόλεμο και αυτοπροσδιορίζεται ως μια πόλη «φτιαγμένη από τους κατοίκους της για τους κατοίκους της». Η δεύτερη θέση του Βραβείου Προσβάσιμης Πόλης 2017 (Access City Awards 2017) απονεμήθηκε στην πόλη του Ρότερνταμ λόγω χρόνιας εξέλιξης και βελτίωσης για την κατάρτιση μιας προσβάσιμης πόλης. Με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας, το 2014 καταρτίστηκαν οι οδηγίες για τον υπαίθριο χώρο μετά από διάλογο του Δήμου με τους ενδιαφέροντες φορείς. Κάποιες από αυτές περιλαμβάνουν:

- διαφορές ύψους που δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 2 εκατοστά στους πεζόδρομους,
- απόσταση ασφαλείας τουλάχιστον 180 εκατοστών και τουλάχιστον ένα προσβάσιμο χώρο στάθμευσης σε κάθε 200 μέτρα σε απόσταση 50 μέτρων από την κύρια είσοδο δημόσιων κτηρίων.

Επιπλέον, εκείνη τη χρονιά, τροποποιήθηκαν οι προδιαγραφές για τον σχεδιασμό οδών με αποτέλεσμα να ενσωματώνουν τις απαιτήσεις προσβασιμότητας. Για να εξασφαλιστεί ότι οι προτάσεις ανταποκρίνονται στις ανάγκες και στις επιθυμίες των ατόμων με αναπηρία, συμμετέχουν στον προγραμματισμό εμπειρογνώμονες. Από το 2007, η πόλη του Ρότερνταμ περιλαμβάνει την πιο προσβάσιμη παραλία στην Ολλανδία, στην οποία παρέχονται δωρεάν αναπηρικά αμαξίδια παραλίας και βοηθήματα βάδισης, προσβάσιμες τουαλέτες και φιλική διαδρομή μέσα στο νερό για αναπηρικά αμαξίδια.

Το οδικό δίκτυο του Ρότερνταμ αποτελείται από:

- χαμηλό ύψος κρασπέδου του πεζοδρομίου, στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα,
- ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πάνω από 1,50 μέτρο, πεζοδρόμια τουλάχιστον 2,05 μέτρα
- νησίδες σε δρόμους που χρειάζονται και με προϋπόθεση την εξασφάλιση της προσβασιμότητας,
- ειδικούς διαμορφωμένους χώρους πρασίνου,
- ειδικούς χώρους στάθμευσης,
- αστικό εξοπλισμό σε σημείο που να μην εμποδίζει την ελεύθερη διέλευση πεζών,
- διαβάσεις με πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρο.
- ανύπαρκτες υψομετρικές διαφορές ανάμεσα σε δρόμο και πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μην χρειάζονται πολλές ράμπες για ΑμεΑ,
- ράμπες με την κατάλληλη κλίση και το κατάλληλο πλάτος και με υποβιβασμό στο επίπεδο του οδοστρώματος.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση (2017), «Access City Award 2017 – Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για πιο προσβάσιμες πόλεις στην ΕΕ»

Βερολίνο, Γερμανία

Το Βερολίνο είναι η πρωτεύουσα της Γερμανίας με 3,5 εκατομμύρια κατοίκους, το οποίο χωρίζεται σε δώδεκα ανεξάρτητες συνοικίες και θεωρείται διεθνής πόλη πολιτισμού, πολιτικής, μέσων μαζικής ενημέρωσης και επιστήμης. Το Βερολίνο είναι ο νικητής του 'Βραβείου Προσβάσιμης Πόλης 2013' για τη στρατηγική και τις χωρίς αποκλεισμούς πολιτικές προσβασιμότητας, οι οποίες καλύπτουν όλες τις πτυχές της ζωής στην πόλη.

Το Βερολίνο έχει δημιουργήσει μια βάση δεδομένων με 31.000 καταχωρήσεις, η οποία παρέχει πληροφορίες για τη πρόσβαση σε εγκαταστάσεις σε όλους τους τομείς της ζωής. Οι πληροφορίες που διατίθενται από το mobidat.net περιλαμβάνει τον πολιτισμό, την υγεία, την ευημερία και τον τρόπο ζωής. Η ιστοσελίδα έχει σαν στόχο την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ με την προσφορά πληροφοριών σχετικά με την προσβασιμότητα στην καθημερινότητά τους και να τους ενθαρρύνει να εξερευνήσουν το Βερολίνο για τους εαυτούς τους. Το έργο Mobidat, εδώ και 20 χρόνια, καταγράφει τη προσβασιμότητα και προωθεί νέα μέτρα.

Το Βερολίνο ακολουθεί μια γραμμή πολιτικής η οποία βασίζεται σε αυτή του καθολικού σχεδιασμού και του «σχεδιασμού για όλους». Ειδικότερα, απαιτείται να διασφαλιστεί ότι όλοι οι δημόσιοι χώροι και τα κτίρια θα είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από όλους και οι ειδικές λύσεις για άτομα με αναπηρίες θα γίνουν περιττές. Η πλειοψηφία του οδικού δικτύου του Βερολίνου αποτελείται από:

- χαμηλό ύψος κρασπέδου του πεζοδρομίου, στο ίδιο επίπεδο με το δρόμο,
- σπάνια εμφάνιση σταθμευμένων οχημάτων επί του πεζοδρομίου, συνήθως υπάρχουν δίκυκλα όμως ακόμα και αυτά δεν εμποδίζουν την ελεύθερη όδευση πεζών,
- ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πάνω από 1,50 μέτρο,
- πεζοδρόμια τουλάχιστον 2,05 μέτρα,
- νησίδες σε δρόμους που χρειάζονται και με προϋπόθεση την εξασφάλιση της προσβασιμότητας,
- σήμανση σε σωστό σημείο, ώστε να είναι αντιληπτό από τους οδηγούς και να μην τους αποπροσανατολίζει,
- ειδικοί διαμορφωμένοι χώροι πρασίνου,
- αστικό εξοπλισμό σε κατάλληλο σημείο, ώστε να μην εμποδίζει την ελεύθερη διέλευση πεζών,
- διαβάσεις με σωστό πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρο,
- ανύπαρκτες υψομετρικές διαφορές ανάμεσα σε δρόμο και πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα να μην χρειάζονται ράμπες για ΑμεΑ.

Πηγή: Κυπριωτάκη Α. (2019), «Έλεγχος συνθηκών προσβασιμότητας και προτάσεις για εμποδιζόμενα άτομα στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών

6. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Κατά το Άρθρο 5 της παρούσας ΥΑ (υπ' αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30-11-2021), ως Φορέας εκπόνησης του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας, ορίζεται ο οικείος Ο.Τ.Α. α' βαθμού. Σε ειδικές περιπτώσεις και βάσει τεκμηρίωσης δημιουργείται ευρύτερος Φορέας Εκπόνησης, όπως πχ. σε νησιωτικές περιοχές με παραπάνω από ένα δήμο όπου κρίνεται αναγκαίο το Σ.Α.Π. να καταρτίζεται για τη συνολική γεωγραφική περιοχή του νησιού, σε μητροπολιτικές περιοχές όπου δύο ή περισσότεροι δήμοι κρίνουν αναγκαία τη συνεργασία μεταξύ τους ή καταρτίζουν ενιαίο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Ο Φορέας Εκπόνησης που αναλαμβάνει την κατάρτιση Σ.Α.Π. είναι αρμόδιος για:

- Τη συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας του άρθρου 6 της παρούσας
- Την κατάρτιση και υλοποίηση του Σ.Α.Π.
- Τη δημιουργία και διάχυση του επικοινωνιακού υλικού, έντυπου και ψηφιακού σε συμβατικές και προσβάσιμες μορφές, για την πληροφόρηση των κατοίκων και των επισκεπτών σε σχέση με τις προσβάσιμες διαδρομές
- Τη συστηματική παρακολούθηση της εξέλιξης και εφαρμογής του Σ.Α.Π., τον προσδιορισμό και ποσοτικοποίηση των νέων αναγκών που προκύπτουν και την κατάθεση προτάσεων για συμπλήρωση/επικαιροποίηση του Σ.Α.Π. μέσω σύνταξης Έκθεσης Αξιολόγησης ανά τρία έτη
- Τη γραμματειακή υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας του άρθρου 6 της παρούσας καθώς και την παροχή του απαιτούμενου υλικοτεχνικού εξοπλισμού σε αυτή
- Την ανάθεση και εκτέλεση Δημόσιων Συμβάσεων Παροχής Γενικών Υπηρεσιών για την κατάρτιση του Σ.Α.Π.
- Την υποστήριξη κάθε τυχόν άλλης διοικητικής ή υπηρεσιακής ανάγκης που μπορεί να προκύψει για την επιτυχή κατάρτιση, υλοποίηση και παρακολούθηση του Σ.Α.Π. πέραν των παραπάνω

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου ως Φορέας Εκπόνησης ορίζεται ο Δήμος Λαμιέων. Η Ομάδα Εργασίας όπως συγκροτήθηκε και ορίστηκε από την υπ' αρ. 18040/02-05-2023 Απόφαση Δημάρχου (ΑΔΑ: Ψ1ΔΩΩΛΚ-6ΦΣ) παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 1: Ομάδα Εργασίας Σ.Α.Π. Δήμου Λαμιέων

Α/Α	Ονοματεπώνυμο	Τμήμα	Ειδικότητα
1	Μπουρλής Ευάγγελος	Δ/νση Υποδομών και Τεχνικών Έργων	Τοπογράφος Μηχανικός
2	Γκέτσιος Ιωάννης	Δ/νση Υποδομών και Τεχνικών Έργων	Αρχιτέκτων Μηχανικός
3	Πατσιά Μαρία	Δ/νση Υποδομών και Τεχνικών Έργων	Πολιτικός Μηχανικός

7. ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Κατά το Άρθρο 4 της παρούσας ΥΑ (υπ' αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30-11-2021), ως περιοχή παρέμβασης, ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα περιεχόμενα του Σ.Α.Π. και σε κάθε περίπτωση εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης. Εντός της περιοχής παρέμβασης μπορεί να υπάρχουν σημεία και χώροι αρμοδιότητας άλλων φορέων (όπως πχ. της Περιφέρειας, συγκοινωνιακών φορέων, οργανισμοί λιμένων, αεροδρομίων κ.λπ.). Σε αυτήν την περίπτωση ο Φορέας Εκπόνησης οφείλει να συνεργαστεί με τους υπόλοιπους αρμόδιους φορείς, με σκοπό την οριοθέτηση και υλοποίηση των απαραίτητων παρεμβάσεων για την εξασφάλιση δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων κινητικότητας στο σύνολο του δήμου.

Η επιλογή της κατάλληλης περιοχής παρέμβασης εντός των ορίων του Δήμου όπου θα εφαρμοσθούν οι αρχές του Σ.Α.Π. αποτελεί το πρώτο βασικό ζήτημα για τη σωστή υλοποίηση του Σχεδίου. Ο καθορισμός της κρίνεται σκόπιμο να προσδιοριστεί μέσα από ένα ευρύ σύνολο παραμέτρων. Η πολυπαραμετρική διάσταση δύναται να δυσκολεύει τον τελικό καθορισμό αυτής, ωστόσο γίνεται μια πιο στοχευμένη προσπάθεια προσδιορισμού της, κάτι που απαιτείται από τη φύση της μελέτης. Αντίστοιχα, υπάρχουν περιπτώσεις που η επιλογή διευρυμένης περιοχής μελέτης μπορεί να οδηγήσει σε προτάσεις γενικότερης φύσης, χωρίς να επιτυγχάνεται η απαιτούμενη εξειδίκευση στην περιοχή μεγαλύτερης ανάγκης. Έτσι, για την αντιμετώπιση τέτοιου είδους προβλημάτων σε ένα αντικείμενο σχεδιασμού, χρησιμοποιούνται περισσότερες από μια περιοχές μελέτης, ανάλογα με τις παραμέτρους που λαμβάνονται υπόψη στην εκάστοτε περίπτωση.

Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω η ομάδα μελέτης έκρινε σκόπιμο να προσδιοριστεί ως περιοχή παρέμβασης μια πιο στοχευμένη γεωγραφική οντότητα ανάλογα με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που εμφανίζονται εντός των ορίων του Δήμου και πιο εξειδικευμένα εντός του αστικού πυρήνα των οικισμών του. Για το σκοπό αυτό η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε προσπαθεί να λύσει το πρόβλημα του βέλτιστου προσδιορισμού της περιοχής παρέμβασης στο πλαίσιο μιας πολεοδομικής – συγκοινωνιακής προσέγγισης. Ως εκ τούτου, βασίζεται στη συλλογή και επεξεργασία γεωχωρικών δεδομένων (οδικοί άξονες, σημαντικά κτίρια, χώροι αναψυχής κ.λπ.) που εμφανίζονται εντός των ορίων του Δήμου και μπορούν να αντληθούν είτε από τις τοπικές αρχές είτε από διαδικτυακές πηγές (πχ. google maps) είτε από επιτόπια καταγραφή και τα οποία γεννούν και έλκουν μετακινήσεις. Σημαντικό ρόλο στη συγκεκριμένη μεθοδολογία διαδραματίζει η χρήση λογισμικών επεξεργασίας γεωχωρικών δεδομένων όπως είναι τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών (GIS). Στην προκειμένη περίπτωση έγινε χρήση του λογισμικού ανοικτού κώδικα QGIS.

Η μεθοδολογία προσδιορισμού της περιοχής παρέμβασης βασίζεται στη μεθοδολογία της multi-criteria overlay analysis με τη χρήση του λογισμικού QGIS3. Πρόκειται για μια διαδικασία κατά την οποία ο προσδιορισμός μιας περιοχής βασίζεται στη χρήση συγκεκριμένων κριτηρίων τα οποία προσδίδουν στην επιλεγμένη περιοχή χαρακτηριστικά ικανοποίησης των κριτηρίων αυτών. Στην προκειμένη περίπτωση τα κριτήρια είναι γεωχωρικά δεδομένα με συγκεκριμένες ιδιότητες και λειτουργίες στο χώρο και το χαρακτηριστικό ικανοποίησης από την τελικώς επιλεγμένη περιοχή είναι η χωρική εγγύτητά της στα δεδομένα αυτά.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα κριτήρια που θα χρησιμοποιηθούν στη μεθοδολογία multi-criteria overlay analysis και αποτελούν τα δεδομένα εισόδου της συγκεκριμένης διαδικασίας. Τα κριτήρια αυτά θα προσδιορίσουν με κάποιες παραδοχές την αποδεκτή εγγύτητα των

περιοχών που θα αποτελέσουν, ως αποτέλεσμα της όλης διαδικασίας, την τελική περιοχή μελέτης και παρέμβασης του Σχεδίου εντός των ορίων του Δήμου.

Στην περίπτωση του Δήμου Λαμιέων, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σ.Α.Π. θα επικεντρωθούν σε συγκεκριμένες περιοχές του οικισμού της Λαμίας δεδομένου ότι ο συγκεκριμένος οικισμός παρουσιάζει τη συγκέντρωση του μεγαλύτερου ποσοστού του συνολικού πληθυσμού του Δήμου (περίπου 70%) και τη συγκέντρωση της συντριπτικής πλειοψηφίας των εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων που έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων από και προς αυτόν. Επομένως η ακόλουθη παρουσίαση των κριτηρίων θα αναπτυχθεί για αυτόν τον οικισμό.

Η Λαμία αποτελεί τον μεγαλύτερο οικισμό του Δήμου και ολόκληρης της Περιφερειακής Ενότητας Φθιώτιδας με πληθυσμό 52.006 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το έτος 2011. Επιπλέον είναι η έδρα του Δήμου καθώς και η πρωτεύουσα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Η γεωγραφική θέση της Λαμίας κρίνεται εξαιρετικά σημαντική καθώς βρίσκεται στο κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας, ανάμεσα στους δύο βασικούς πόλους της Χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) όπου τέμνονται σημαντικοί οδικοί άξονες όπως ΠΑΘΕ, Λαμία – Καρπενήσι – Αργίνιο, Λαμία – Δομοκός – Καρδίτσα κλπ. συνδέοντας την πόλη με όλα τα γεωγραφικά μήκη και πλάτη της Ελλάδας.

7.1. Δεδομένα εισόδου

Χαρακτηριστικά Οδικού Δικτύου

Η ορθή κατηγοριοποίηση – ιεράρχηση του οδικού δικτύου μιας περιοχής βασίζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε οδού (γεωμετρικά, λειτουργικά κ.λπ.) καθώς και στο βαθμό κινητικότητας και προσβασιμότητας που παρουσιάζει. Βάσει της ιεράρχησης προκύπτει και η σημαντικότητα της κάθε οδού στην περιοχή μελέτης. Πηγές των δεδομένων αυτών μπορεί να είναι εκπονούμενες κυκλοφοριακές μελέτες, μελέτες στρατηγικού χαρακτήρα (πχ. Σ.Β.Α.Κ.) ή διαδικτυακές πηγές όπως τα ανοικτά δεδομένα του OpenStreetMap.

Στην προκειμένη περίπτωση λαμβάνονται υπόψη οι αρτηρίες που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη κινητικότητα εντός του αστικού πυρήνα του Δήμου όπως δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτικές οδοί, σημαντικές τοπικές οδοί, δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι. Αυτά τα γεωχωρικά δεδομένα θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ως γραμμικά δεδομένα (lines).

Δημόσια κτίρια

Τα γεωχωρικά αυτά δεδομένα αφορούν σε σημειακά κτίρια στο χώρο τα οποία εξυπηρετούν:

- Δημόσιες υπηρεσίες (πχ. Δημαρχείο, ΚΕΠ)
- Κτίρια εκπαίδευσης (πχ. Γυμνάσιο, Λύκειο)
- Κέντρα Υγείας

Μπορούν να συλλεχθούν από τις τοπικές αρχές, από πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες και από διαδικτυακές πηγές καταγραφής δεδομένων (πχ. Google Maps). Τα δεδομένα αυτά θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ως σημειακά δεδομένα (points).

Πλατείες / Πάρκα / Χώροι Πρασίνου

Τα γεωχωρικά αυτά δεδομένα μπορούν να συλλεχθούν από τις τοπικές αρχές, από πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες και από διαδικτυακές πηγές καταγραφής δεδομένων (πχ. Google Maps). Τα δεδομένα αυτά θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ως πολυγωνικά δεδομένα (polygons).

Χώροι στάθμευσης

Τα γεωχωρικά αυτά δεδομένα περιλαμβάνουν κατάλληλους δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού (πχ. οργανωμένα parking, ανοικτοί χώροι στάθμευσης). Μπορούν να συλλεχθούν από τις τοπικές αρχές, από πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες και από διαδικτυακές πηγές καταγραφής δεδομένων (πχ. Google Maps). Τα δεδομένα αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία είτε ως πολυγωνικά δεδομένα (polygons) είτε ως σημειακά (Points) ανάλογα με το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά τους.

Σταθμοί Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Τα γεωχωρικά αυτά δεδομένα περιλαμβάνουν τερματικούς σταθμούς εξυπηρέτησης αστικής μετακίνησης κοινού (πχ. Αστική συγκοινωνία, ΚΤΕΛ κ.λπ.). Μπορούν να συλλεχθούν από τις τοπικές αρχές, από πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες και από διαδικτυακές πηγές καταγραφής δεδομένων (πχ. Google Maps). Τα δεδομένα αυτά θα χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ως σημειακά δεδομένα (points).

7.2. Ανάπτυξη μεθοδολογίας

Μετά τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων που θα χρησιμοποιηθούν για τον προσδιορισμό της περιοχής παρέμβασης, ακολουθεί η ανάπτυξη της μεθοδολογίας (multi-criteria overlay analysis) με τη χρήση του λογισμικού QGIS η οποία περιλαμβάνει σαφώς καθορισμένες διαδικασίες. Το αποτέλεσμα που θα προκύψει θα είναι ο εντοπισμός περιοχών οι οποίες θα βρίσκονται σε εγγύτητα (proximity) σε σχέση με τα παραπάνω προκαθορισμένα κριτήρια – δεδομένα. Το εύρος της εγγύτητας προσδιορίζεται ανάλογα με το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του Δήμου.

Τα δεδομένα εισάγονται στο λογισμικό ως διανυσματικά επίπεδα (vector layers). Το πρώτο βήμα είναι να μετατραπούν τα δεδομένα σε εικόνες raster οι οποίες θα αποτελούνται από πολύ μικρά pixels τα οποία θα αποτυπώνουν κάθε σημείο στο χώρο. Για παράδειγμα για το διανυσματικό επίπεδο «οδικό δίκτυο» το κάθε pixel θα λαμβάνει ένα score με τιμές 0 ή 1 όπου η τιμή μηδέν θα υποδηλώνει σημεία στο χώρο (pixel) όπου δεν υπάρχει δρόμος ενώ η τιμή 1 θα υποδηλώνει pixel όπου υπάρχει δρόμος. Αντίστοιχη διαδικασία ακολουθείται για τα υπόλοιπα διανυσματικά επίπεδα (δημόσια κτίρια, πλατείες, χώροι στάθμευσης και σταθμοί ΜΜΜ) με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πέντε νέα αρχεία raster.

Εικόνα 5: Διανυσματικά επίπεδα (Vector layers) και μετατροπής τους σε raster επίπεδα (ιδία επεξεργασία)



Στη συνέχεια έχοντας μετατρέψει ουσιαστικά τα αρχικά δεδομένα από διανυσματικά σε pixel, μπορούν να παραχθούν αρχεία raster με βάση την εγγύτητα (proximity rasters). Τα νέα αρχεία raster που παράγονται μπορούν στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να προσδιοριστούν οι κατάλληλες περιοχές που βρίσκονται εντός μιας συγκεκριμένης απόστασης από τα αρχικά δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως βάση, δηλαδή περιοχές γύρω από σημαντικούς οδικούς άξονες, δημόσια κτίρια, πλατείες, χώρους πρασίνου, χώρους στάθμευσης και σταθμούς ΜΜΜ.

Η μέγιστη απόσταση που θα χρησιμοποιηθεί στη συγκεκριμένη περίπτωση στον Δήμο Λαμιέων ως βάση για την παραγωγή των παραπάνω αρχείων και τον προσδιορισμό της εγγύτητας (Proximity), λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του Δήμου και των οικισμών του, ορίζεται ως εξής:

- 100 μέτρα γύρω από το επίπεδο του οδικού δικτύου
- 500 μέτρα γύρω από τα υπόλοιπα επίπεδα, ήτοι δημόσια κτίρια, πλατείες, χώροι πρασίνου, χώροι στάθμευσης και σταθμοί Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Εικόνα 6: Proximity Raster Layer (ιδία επεξεργασία)



Επειδή κάθε pixel του νέου raster αρχείου έχει διαφορετική τιμή ως προς την απόστασή του από το επίπεδο αναφοράς εντός της προκαθορισμένης απόστασης, μπορεί να παραχθεί νέο raster αρχείο (Reclass Raster) κατατάσσοντας τα pixels σε κατηγορίες ανάλογα με τις τιμές τους. Οι τιμές που μπορεί να έχει το κάθε pixel είναι από 0 έως 100, καθώς έχει οριστεί στο προηγούμενο στάδιο η μέγιστη απόσταση αναφοράς ως 100 μέτρα. Όσο η απόσταση τείνει προς το 0 (δηλαδή μεγαλύτερη εγγύτητα στα σημεία αναφοράς) τόσο πιο σημαντικό το pixel, δίνοντας και ένα αντίστοιχο σκορ με υψηλότερη βαθμολογία. Επομένως τα αρχεία raster επαναπροσδιορίζονται χρησιμοποιώντας πλέον συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση των pixel με διακριτές τιμές. Επομένως δημιουργούνται οι εξής κατηγορίες:

- 0 – 50 μέτρα → 100 σκορ
- 50 – 100 μέτρα → 50 σκορ
- > 100 μέτρα → 10 σκορ

Η εξίσωση που χρησιμοποιείται για την εξαγωγή των νέων αρχείων βάσει του κάθε σκορ ανά pixel είναι της μορφής:

$$100 * (\text{Pixel} < 50) + 50 * (\text{pixel} > 50) * (\text{pixel} \leq 100) + 10 * (\text{pixel} > 100)$$

Εικόνα 7: Proximity Reclass Raster Layer (ιδία επεξεργασία)



Ως τελικό στάδιο της μεθοδολογίας multi-criteria overlay analysis είναι να γίνει η σύνθεση των προηγούμενων αρχείων. Υπενθυμίζεται ότι ως απώτερος στόχος είναι να βρεθεί η κατάλληλη περιοχή η οποία ικανοποιεί τα κριτήρια που τέθηκαν στην αρχή, δηλαδή η εγγύτητα της περιοχής γύρω από τα γεωχωρικά δεδομένα που συλλέχθηκαν και έχουν την ιδιότητα να γεννούν και να έλκουν μετακινήσεις.

Έτσι στο τελικό στάδιο το κάθε επίπεδο Reclass Raster που έχει δημιουργηθεί συμμετέχει στη συνολική εξίσωση με ένα δικό του συγκεκριμένο βάρος (συντελεστής στάθμισης), ανάλογα με το βαθμό σημαντικότητας που θα οριστεί ότι μπορεί να διαμορφώνει για την επιλογή της περιοχής παρέμβασης κάθε ένα από τα αρχικά δεδομένα. Για παράδειγμα εφόσον κριθεί σκόπιμο ότι η εγγύτητα της περιοχής στο οδικό δίκτυο είναι διπλάσιας σημασίας σε σχέση με την εγγύτητα της περιοχής στους χώρους στάθμευσης, τότε το βάρος του Reclass Raster του οδικού δικτύου θα πάρει την τιμή 2. Στη λογική αυτή τα βάρη του κάθε raster αρχείου σε μια κλίμακα αναφοράς από το 1 έως το 10 έχουν ως εξής:

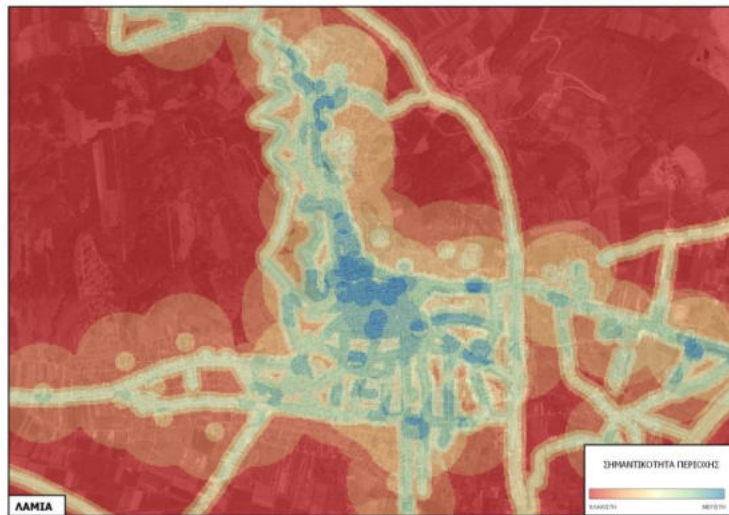
- Reclass Raster οδικού δικτύου → 3
- Reclass Raster δημοσίων κτιρίων → 2
- Reclass Raster πλατειών/χώρων πρασίνου → 2
- Reclass Raster χώρων στάθμευσης → 1
- Reclass Raster σταθμών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς → 2

Η εξίσωση που χρησιμοποιείται για την εξαγωγή του τελικού Raster αρχείου είναι της μορφής:

$$3 * (\text{Reclass Raster οδικού δικτύου}) + 2 * (\text{Reclass Raster δημοσίων κτιρίων}) + 2 * (\text{Reclass Raster πλατειών/χώρων πρασίνου}) + 1 * (\text{Reclass Raster οδικού χώρων στάθμευσης}) + 2 * (\text{Reclass Raster σταθμών ΜΜΜ})$$

Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία εξάγεται το τελικό Raster αρχείο. Η τιμή του κάθε pixel κυμαίνεται από 100 έως 770. Όσο η τιμή του pixel πλησιάζει τη τιμή 100 τόσο το αντίστοιχο σημείο στο χώρο είναι το λιγότερο κατάλληλο για να περιληφθεί στην επιλογή της τελικής περιοχής μελέτης. Αντίθετα όσο η τιμή του pixel πλησιάζει τη τιμή 770 τόσο το αντίστοιχο σημείο στο χώρο κρίνεται κατάλληλο για να περιληφθεί στην επιλογή της τελικής περιοχής μελέτης. Για την ορθή οπτική απεικόνιση των αποτελεσμάτων, τα pixels του τελικού Raster αρχείου κατατάσσονται ανάλογα με την τιμή τους σε τέσσερις κατηγορίες. Στην εικόνα παρακάτω φαίνεται, ανάλογα με τον χρωματισμό που έχει επιλεγεί για κάθε κατηγορία τιμών, η σημαντικότητα των pixel η οποία μπορεί να προσδιορίσει την κατάλληλη περιοχή μελέτης προς επιλογή.

Εικόνα 8: Τελικό Raster Layer προσδιορισμού περιοχής μελέτης (ιδία επεξεργασία)



7.3. Τελικός προσδιορισμός της Περιοχής Παρέμβασης

Με βάση την ανάλυση της παραπάνω μεθοδολογίας αλλά και τις επισημάνσεις της ομάδας εργασίας του Δήμου Λαμιέων, η ομάδα μελέτης κατέληξε στην περιοχή μελέτης – παρέμβασης όπως αυτή απεικονίζεται στον **Χάρτη 1** του Παραρτήματος Χαρτών.

Στην περιοχή αυτή θα πραγματοποιηθεί εκτεταμένη ανάλυση με τη διεξαγωγή επιτόπιας έρευνας και καταγραφής των βασικών χαρακτηριστικών των στοιχείων που καλείται το Σ.Α.Π. να εξετάσει και να παρέμβει προτείνοντας λύσεις βελτιστοποίησης της προσβασιμότητας στη συγκεκριμένη περιοχή.

8. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ Ή ΕΚΠΟΝΟΥΜΕΝΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΔΗΜΟΥ

Στην παρούσα ενότητα καταγράφονται και αξιολογούνται στοιχεία των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, την καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων και τον εντοπισμό τυχόν εμποδίων για την ανάπτυξη προσβάσιμης αλυσίδας. Οι μελέτες που άπτονται του αντικείμενου του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας αφορούν σε πολεοδομικές, συγκοινωνιακές/ κυκλοφοριακές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κ.λπ. καθώς και σε στρατηγικά σχέδια, όπως Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (Γ.Π.Σ.), Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (Τ.Π.Σ.), Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (Ε.Π.Σ.), Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) κ.λπ.

Από τα άνωθι πλαίσια δύναται να προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθηθεί στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. Στην περίπτωση που τα δεδομένα δεν μπορούν να αντληθούν από πρόσφατες μελέτες και στρατηγικά σχέδια με επικαιροποιημένα στοιχεία, τότε αυτά συλλέγονται από άλλες αρμόδιες υπηρεσίες και σχετικές έρευνες όπως ενδεικτικά για τον πληθυσμό και τις ηλικιακές ομάδες της περιοχής μελέτης σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου ή πολεοδομικής ενότητας, την ιχνηλάτηση σημαντικών χρήσεων γης και σημείων ενδιαφέροντος που αποτελούν πόλους έλξης/ γένεσης μετακινήσεων και την αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών σε κατάλληλες κλίσεις σε επιλεγμένα σημεία χωροθέτησης σημείου παρέμβασης για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ.

Στη συνέχεια παρατίθεται μια συνοπτική περιγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του Δήμου Λαμιέων.

Κυκλοφοριακή Μελέτη για τη βελτίωση της συγκοινωνιακής λειτουργίας της πόλης της Λαμίας (2021)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης

ΜΕΛΕΤΗ

Βελτίωση της συγκοινωνιακής λειτουργίας της πόλης της Λαμίας

Η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης πρότασης εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την εν λόγω κεντρική περιοχή της πόλης και η επίτευξη αυξημένων επιπέδων ασφαλείας στην κίνηση πεζών και οχημάτων.

2021

Πόλη της Λαμίας

Ανάθεση υπ' αριθμόν 574/15-12- 2020 της Οικονομικής Επιτροπής Δήμου Λαμιέων

Εκπονείται σε δύο στάδια :

Α' Φάση - Απογραφή Υφιστάμενης Κατάστασης - Προκαταρκτική Πρόταση:

		I. Αναγνώριση Περιοχής Έργου (ΠΕ), Επικοινωνία με φορείς, Συλλογή Στοιχείων από φορείς και Επισκόπηση Προγενέστερων Μελετών. II. Ανάλυση στοιχείων, Ανάπτυξη Κυκλοφοριακού Προτύπου, Εντοπισμός Προβλημάτων. III. Προσδιορισμός εναλλακτικών λύσεων, Αξιολόγηση και διατύπωση προκαταρκτικής πρότασης. Β' Φάση - Διαβούλευση - Τελική Πρόταση: I. Η Β' Φάση του έργου αποτελείται από τις εξής δραστηριότητες: II. Διεξαγωγή διαβούλευσης και συγκέντρωση προτάσεων και απόψεων. III. Διαμόρφωση της τελικής πρότασης με βάση τις παρατηρήσεις και υποδείξεις της Υπηρεσίας και των εμπλεκόμενων φορέων, όπως προκύψουν από τη Διαβούλευση. IV. Εξειδίκευση μέτρων και επεμβάσεων που θα περιγράφουν με μεγαλύτερη σαφήνεια τις απαιτούμενες επεμβάσεις για την υλοποίηση της οριστικής πρότασης. Στη παρούσα Έκθεση περιγράφονται και παρουσιάζονται οι εργασίες και τα αποτελέσματα της Α' Φάσης που αφορούν στην ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.
3	Ταυτότητα δεδομένων	Συλλογή διαθέσιμων στοιχείων και μελετών. Πιο συγκεκριμένα: - Ψηφιακά (και μη) υπόβαθρα που χορηγήθηκαν από την Υπηρεσία (τοπογραφικά και ρυμοτομικά). - Προγενέστερες μελέτες που έχουν υλοποιηθεί για λογαριασμό του Δήμου Λαμιέων (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Λαμιέων, Διερεύνηση Βελτίωση Κυκλοφοριακών Συνθηκών στο Κέντρο της πόλης της Λαμιέων, Διερεύνηση δυνατοτήτων για την εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Λαμίας) - Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο - Στοιχεία Ατυχημάτων: πρωτογενή δεδομένα καταγεγραμμένων οδικών ατυχημάτων που αξιοποιήθηκαν στην προγενέστερη, αλλά πρόσφατη, μελέτη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Λαμιέων. - Μετρήσεις, απογραφές και έρευνες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων: πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε 23 κρίσιμους κόμβους του οδικού δικτύου
4	Συμπεράσματα μελέτης	Τελικές προτάσεις για κάθε κατηγορία
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Σενάριο 1 Το Σενάριο 1 βασίζεται στην αρχή της αποθάρρυνσης της διαμπερούς κυκλοφορίας ΙΧ. Αυτό επιτυγχάνεται με τη λειτουργία κατάλληλων μονοδρομήσεων/αντιδρομήσεων οι οποίες επιτρέπουν την προσέγγιση του κέντρου της πόλης, αλλά στη συνέχεια οδηγούν την κυκλοφορία προς τα έξω με ανάστροφη πορεία. <u>Πεζοδρομήσεις</u> Στο Σενάριο 1 προτείνονται εκτεταμένες πεζοδρομήσεις γύρω από την Πλ. Πάρκου: - Πεζοδρόμηση οδού Χατζοπούλου μεταξύ των οδών Βύρωνος και Λεωσθένους Δεδούση - Πεζοδρόμηση οδού Κολοκοτρώνη μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Ροζάκη-Αγγελή - Πεζοδρόμηση οδού Βενιζέλου μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Πατρόκλου - Πεζοδρόμηση οδού Δροσποπούλου μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Πατρόκλου

- ο Πεζοδρόμηση οδού Σατωβριάνδου μεταξύ των οδών Χατζοπούλου και Πατρόκλου
- ο Πεζοδρόμηση οδού Βύρωνος μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Χατζοπούλου

Λεωφορειόδρομοι και διεύρυνση πεζοδρομίων

Στο Σενάριο 1 προβλέπονται δύο λεωφορειόδρομοι:

- ο Διεύρυνση πεζοδρομίων και μετατροπή της οδού Καποδιστρίου από οδό Αγίου Νικολάου έως πλατεία Πάρκου, του βόρειου τμήματος της πλατείας Πάρκου και της οδού Καραγιαννοπούλου σε λεωφορειόδρομο με φορά κίνησης λεωφορείων από οδό Αγίου Νικολάου προς πλατεία Πάρκου και πλατεία Διάκου.
- ο Διεύρυνση πεζοδρομίων και μετατροπή της οδού Καραϊσκάκη από οδό Κρυστάλλη έως Όθωνος και της οδού Όθωνος από Καραϊσκάκη έως οδό Κολοκοτρώνη σε λεωφορειόδρομο με φορά κίνησης λεωφορείων από οδό Κρυστάλλη προς οδό Κολοκοτρώνη.

Μονοδρομήσεις

Στο Σενάριο 1 προβλέπονται οι εξής μονοδρομήσεις:

- ο Μονοδρόμηση οδού Υψηλάντου μεταξύ των οδών Φλέμινγκ και Καζούλη
- ο Μονοδρόμηση οδού Καραϊσκάκη μεταξύ των οδών Βελισσαρίου και Φλέμινγκ
- ο Μονοδρόμηση οδού Αβέρωφ μεταξύ των οδών Σατωβριάνδου και Μ. Μπότσαρη

Αλλαγή κατεύθυνσης οδών (αντιδρομήσεις)

Στο Σενάριο 1 προβλέπονται οι εξής αντιδρομήσεις:

- ο Αντιδρόμηση οδού Πατρόκλου μεταξύ των οδών Σατωβριάνδου και Αθανάσιου Διάκου
- ο Αντιδρόμηση οδού Έσλιν μεταξύ των οδών Αθανάσιου Διάκου και Σατωβριάνδου
- ο Αντιδρόμηση οδού Αθανάσιου Διάκου μεταξύ των οδών Πατρόκλου και Καζούλη
- ο Αντιδρόμηση οδού Καραϊσκάκη μεταξύ των οδών Καζούλη και Κρυστάλλη
- ο Αντιδρόμηση των οδών Κρυστάλλη, Ανδρούτσου και Ευαγγελίτριας μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη και Υψηλάντου

Σενάριο 2

Το Σενάριο 2 βασίζεται στην πεζοδρόμηση των δρόμων γύρω από την Πλ. Πάρκου και περιορισμένες διαφοροποιήσεις στην υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση ως αποτέλεσμα των πεζοδρομήσεων.

Πεζοδρομήσεις

Στο Σενάριο 2 προτείνονται οι ακόλουθες πεζοδρομήσεις:

- ο Πεζοδρόμηση οδού Καποδιστρίου μεταξύ των οδών Βύρωνος και Λεωσθένους Δεδούση
- ο Πεζοδρόμηση οδού Κολοκοτρώνη μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Ροζάκη-Αγγελή
- ο Πεζοδρόμηση οδού Βενιζέλου μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Χατζοπούλου
- ο Πεζοδρόμηση οδού Δροσοπούλου μεταξύ των οδών Χατζοπούλου και Καποδιστρίου
- ο Πεζοδρόμηση οδού Υψηλάντου μεταξύ των οδών Καζούλη και Ευαγγελίστριας
- ο Πεζοδρόμηση οδού Υψηλάντου μεταξύ των οδών Σκληβανιώτου και Αινιάνων

Λεωφορειόδρομοι

Στις πεζοδρομημένες οδούς του Σεναρίου 2 θα μπορεί να επιτρέπεται η διέλευση λεωφορείων διατηρώντας τις σημερινές διαδρομές των γραμμών του Αστικού ΚΤΕΛ. Εναλλακτικά, οι διαδρομές μπορεί να τροποποιηθούν προκειμένου οι πεζοδρόμοι να είναι αποκλειστικά για πεζούς. Επιπρόσθετα, προβλέπονται δύο αποκλειστικοί λεωφορειόδρομοι αντίθετης ροής (contra flow) στα οδικά τμήματα:

- Λεωφορειόδρομος αντίθετης ροής στην οδό Υψηλάντου μεταξύ των οδών Κάλβου και Καζούλη
- Λεωφορειόδρομος αντίθετης ροής στην οδό Αβέρωφ μεταξύ των οδών Δροσπούλου και Σατωβριάνδου

Μονοδρομήσεις

Στο Σενάριο 2 δεν προβλέπονται μονοδρομήσεις πέρα από τις λεωφορειόδρομους αντίθετης ροής όπου η μία κατεύθυνση επιτρέπεται μόνο για τα λεωφορεία

Αλλαγή κατεύθυνσης οδών (αντιδρομήσεις)

Στο Σενάριο 2 προβλέπονται οι εξής αντιδρομήσεις:

- Αντιδρόμηση οδού Βύρωνος μεταξύ των οδών Καποδιστρίου και Χατζοπούλου
- Αντιδρόμηση οδού Χατζοπούλου μεταξύ των οδών Βύρωνος και Βενιζέλου
- Αντιδρόμηση οδού Ροζάκη-Αγγελή μεταξύ των οδών Αγ. Νικολάου και Κολοκοτρώνη
- Αντιδρόμηση οδού Ησαΐα μεταξύ των οδών Αγ. Νικολάου και Αμαλίας

Χώροι στάθμευσης «Park and Walk»

Στις παρυφές τις περιοχής των πεζοδρομήσεων και του αποκλεισμού κυκλοφορίας ΙΧ, προτείνεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης «Park and Walk» όπου οι αυτοκινητιστές θα σταθμεύουν το ΙΧ τους και θα συνεχίζουν την μετακίνησή τους πεζή. Οι διαθέσιμες ελεύθερες εκτάσεις, ωστόσο, είναι περιορισμένες. Η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης κάτω από πλατείες είναι μία διαδεδομένη λύση αν και έχει μεγάλη κόστος. Ο Δήμος μπορεί να προχωρήσει σε αγορά ιδιωτικών ελεύθερων χώρων, εφόσον διατίθενται, και να αυξήσει τον αριθμό των υπαρχόντων μη-στεγασμένων υπαίθριων χώρων στάθμευσης. Ένα έξυπνο σύστημα διαχείρισης των δημόσιων θέσεων στάθμευσης μπορεί να βοηθήσει στην άμεση πληροφόρηση οδηγών για κενές θέσεις και έτσι να περιορίσει τις άσκοπες μετακινήσεις για αναζήτηση θέσης.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Σε ότι αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) οι λεωφορειακές γραμμές είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την κυκλοφοριακή οργάνωση. Ανάλογα με το επιλεγμένο σενάριο τα δρομολόγια των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ θα προσαρμοστούν στη νέα λειτουργία της πόλης. Οι κύριες προτάσεις για βελτίωση των MMM είναι:

- Εισαγωγή νέας λεωφορειακής γραμμής για την κάλυψη (α) του κεντρικού τμήματος του Αγ Λουκά, βορειοανατολικά του Κέντρου και (β) της ευρύτερης περιοχής της συμβολής των ενοτήτων Κέντρο, Αγ Λουκάς, Παγκράτι και Αμπλιανη.
- Απομάκρυνση/μετατόπιση ορισμένων στάσεων/αφετηριών λεωφορείων πχ. από την πλατεία Πάρκου ώστε, σε συνδυασμό με τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις στην περιοχή, η πλατεία να απαλλαχθεί από την όχληση που δημιουργούν τα πολυάριθμα δρομολόγια αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ που διέρχονται από αυτήν.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		○ Απομάκρυνση ορισμένων γραμμών του υπεραστικού ΚΤΕΛ από το κέντρο της πόλης και δημιουργία κατάλληλης κυκλικής λεωφορειακής σύνδεσης του υπεραστικού σταθμού ΚΤΕΛ στην οδό Ταυγέτου με το κέντρο. ○ Μείωση της συγκέντρωσης χώρων στάσης ταξί στις κεντρικές πλατείες της πόλης και δημιουργία νέων θέσεων περιμετρικά του πεζοδρομημένου κέντρου. <u>Πεζοδιαδρομές</u> Στο πλαίσιο της αναβάθμισης της κινητικότητας πεζών, που είναι και το ζητούμενο σε μία σύγχρονη πόλη, προτείνονται διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων σε βασικούς άξονες βαδίσματος όπως για παράδειγμα: ○ Διαδρομή ΣΣ Λαμίας – Πλ. Λαού μέσω της διαδρομής Κωνσταντινουπόλεως - Νικηφόρου Ουρανού (πεζοδρόμηση) – Αβέρωφ – Δροσοπούλου - Όθωνος ○ Οδός Όθωνος από Παπαποστόλου έως Πλατεία Λαού. ○ Οδός Υψηλάντου από Κάλβου έως Πλατεία Ελευθερίας ειδικά εφόσον μονοδρομηθεί η οδός (Σενάριο 1) Οι προαναφερόμενοι άξονες διαπλάτυνσης πεζοδρομίων αποτελούν βασικές διαδρομές κίνησης πεζών που συνδέουν σημαντικούς πόλους έλξης εντός της κεντρικής περιοχής της πόλης. Η ανάπτυξή τους θα συμβάλλει στην ποιοτική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής καθώς και στην μείωση της χρήσης του ΙΧ για τις εσωτερικές μετακινήσεις. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων είναι δυνατή μόνο με την απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης ή την μονοδρόμηση. Συνεπώς, οι προτάσεις αυτές γίνονται συνδυαστικά με τη διαχείριση της στάθμευσης.	
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις συμβάλλουν στην αποδοτικότερη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της πόλης. Επομένως, προάγεται η οικονομική βιωσιμότητα της πόλης
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας (βακ)	Το σύνολο των προτεινόμενων μέτρων αποσκοπεί στην βελτίωση των συνθηκών αστικής κινητικότητας
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	-
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	-

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμιέων (2012)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	1	Κατηγορία	ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ
	2	Τίτλος	ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΓΠΣ) Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμιέων
	3	Αντικείμενο	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
	4	Έτος εκπόνησης	2012 Η τροποποίηση του παραπάνω ΓΠΣ εκπονήθηκε το 2014 και το 2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Δημοτική Ενότητα Λαμιέων, Δήμος Λαμιέων
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση και έγκριση του ΓΠΣ είναι ο Ν.1337/83, η υπ' αριθ. 3381/2005/01.11.2005 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας «Κίνηση της διαδικασίας σύνταξης της μελέτης Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Λαμιέων, Νομού Φθιώτιδας» (ΦΕΚ 1237/τ.Δ'/17.11.2005)
		ΦΕΚ	Έγκριση με το ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/05.11.2012, η τροποποίησή του εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 200/ΑΑΠ/23-06-2014 και η σημειακή τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμιέων με το ΦΕΚ 210/ΑΑΠ/18-09-2017.
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Κατάρτιση πρότασης που περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες και κείμενα που προσδιορίζουν τις επιτρεπόμενες χρήσεις και τις επεκτάσεις, την οργάνωση του οδικού δικτύου και λοιπών δικτύων υποδομής, την προστασία του περιβάλλοντος και τις δράσεις για την ασφάλεια των πολιτών σε περίπτωση θεομηνίας. Έγκριση σχεδίου, δημοσίευση στο Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης.
	3	Ταυτότητα δεδομένων	Το ΦΕΚ περιλαμβάνει χάρτες και πίνακες για τα ακόλουθα: • Πολεοδομική Οργάνωση του δήμου Λαμιέων (επεκτάσεις της πόλης χρήσεις γης, λοιπές χωροθετήσεις) • Γενική εκτίμηση χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων • Καθορισμός ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών • Προτάσεις μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος • Οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου • Λοιπά δίκτυα υποδομής • Προτάσεις για την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών
	4	Συμπεράσματα μελέτης	
	5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	Άξονας 1: Ανάδειξη ενισχυμένης θέσης και ρόλων στον αναδυόμενο διαπεριφερειακό χώρο και τους αναδυόμενους νέους άξονες «Ε65» ΚΑΙ «ΛΑΜΙΑ – ΑΝΤΙΠΠΙΟ» της Λαμίας και της ευρύτερης περιοχής της. Άξονας 2: Λαμία, δυναμική και ελκυστική μεσαία πόλη στο δίκτυο των ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων. Άξονας 3: Διατήρηση / ενίσχυση ως ευρύτερης εμβέλειας του βιομηχανικού πόλου της Λαμίας και διασύνδεσή του με τριτογενείς δραστηριότητες, καινοτομία και έρευνα. Άξονας 4: Διατήρηση / ανάδειξη των γεωργικών εξειδικεύσεων της περιοχής και του αγροτικού χώρου. Άξονας 5: Επέκταση του τομέα των υπηρεσιών με νέες δυναμικές αστικές υπηρεσίες τους τομείς της εκπαίδευσης, του πολιτισμού, της έρευνας και του τουρισμού. Άξονας 6: Διατήρηση και ενίσχυση του ιδιαίτερου φυσικού χαρακτήρα και της πολιτιστικής κληρονομιάς της Δημοτικής Ενότητας

Καθορισμός των ενοτήτων οικιστικής οργάνωσης (αστικά και περιαστικά συμπλέγματα):

- Κεντρική αστική περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Λαμίας που εγκρίθηκε το 1985 και περιλαμβάνει την έκταση του παλαιού Γ.Π.Σ. Λαμίας και τους οικισμούς Ροδίτσα, Μεγάλη Βρύση, Τaráτσα και Σταυρός.
- Σύμπλεγμα προαστιακών οικισμών «Κόμμα – Φραντζή – Κωσταλέξι – Φραντζόμυλος – Ζακαίικα» με κεντρικό πόλο τον οικισμό Φραντζή.
- Μεμονωμένες οικιστικές ενότητες Ανθήλης, Θερμοπυλών και Δίβρης.
- Σύμπλεγμα περιαστικών οικισμών «Λυγαριάς – Αγγιλιάς – Καλαμακίου» με κεντρικό πόλο τη Λυγαριά.
- Σύμπλεγμα προαστιακών και ορεινών οικισμών Αγ. Παρασκευή – Λιμογάρδι – Παλαιοχώρι, με κεντρικό πόλο την Αγία Παρασκευή.

Οι άξονες διασύνδεσης με τον υπερκείμενο και «έξω» χώρο ως εξής:

- Άξονας ΠΑΘΕ με κύρια σημεία αναφοράς τους κόμβους Θερμοπυλών – Ροδίτσας και ΒΙΠΕΛ.
- Άξονας Ε65 «Λαμίας – Ηγουμενίτσα».
- Άξονας ΠΑΘΕ / Λαμία – Δομοκός Καρδίτσα / Δυτική Θεσσαλία.
- Διαγώνιος άξονας «Λαμία – Άμφισσα – Αντίρριο – Πάτρα».
- Άξονας «Λαμία – Καρπενήσι – Αργίριο».

Κύρια δίκτυα ενδο-δημοτικών υποδομών

Το Οδικό Δίκτυο οργανώνεται για να εξυπηρετήσει την λειτουργική διασύνδεση των χώρων κατοικίας και εργασίας με ιεραρχημένο τρόπο και να επιτύχει παρακάμψεις της κεντρικής περιοχής και του ιστορικού κέντρου της πόλης της Λαμίας.

Η προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος

Το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος αντιμετωπίζεται ολοκληρωμένα με διασύνδεση φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και ιεραρχημένα με προτεραιότητα στα θέματα κληρονομιάς όλων των επιπέδων (διεθνούς, εθνικής, τοπικής σημασίας).

Η παραγωγική δραστηριότητα και υπηρεσίες

Πρωθούνται Οργανωμένες ζώνες δραστηριοτήτων και απασχόλησης με πόλους:

- τη ΒΙΠΕ Λαμίας
- τα κομβικά σημεία μεταφορών και τους άξονες.
- Διασφαλίζονται Μεγάλες ειδικές λειτουργίες και συνδυασμός με νέες δραστηριότητες
- Πανεπιστήμιο / Τεχνολογικό Πάρκο / Εκθεσιακό Κέντρο
- Εμπορευματικό Κέντρο
- Αεροδρόμιο

Οργάνωση των Χρήσεων Γης και Προστασία Περιβάλλοντος της Δημοτικής Ενότητας

- Οι Περιοχές Οικιστικής Ανάπτυξης (ΠΟΑ)
- Οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ)
- Οι Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (ΠΕΠΔ)
- Οι Περιοχές Ιδιαιτέρων Χρήσεων (ΠΙΧ)
- Οι Περιοχές Ειδικών Χρήσεων (ΠΕΧ).

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

Διατηρούνται οι Πολεοδομικές Ενότητες (συνοικίες) του ΓΠΣ του Ν.1337/83 επεκτεινόμενες ώστε να συμπεριλάβουν νέες επεκτάσεις στην άμεση περιμέτρω τους και προστίθενται ως νέα πολεοδομική ενότητα η περιοχή του οικισμού Σταυρός. Οι πολεοδομικές ενότητες είναι οι ακόλουθες εννέα (9):

- ο Πολεοδομική ενότητα «1» Κεντρική Περιοχή
- ο Πολεοδομική ενότητα «2» Αμπλιανη
- ο Πολεοδομική ενότητα «3» Παγκράτι
- ο Πολεοδομική ενότητα «4» Καλύβια – Ρεβένια
- ο Πολεοδομική ενότητα «5» Αγ. Λουκάς – Ανθέων
- ο Πολεοδομική ενότητα «6» Γαλανείκα
- ο Πολεοδομική ενότητα «7» Ευρυτάνες – Ταράτσα
- ο Πολεοδομική ενότητα «8» Νέα Μαγνησία – Ροδίτσα – Μεγ. Βρύση
- ο Πολεοδομική ενότητα «9» Σταυρός

Ενοποιείται σε ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα η περιοχή εντός σχεδίου και ορίων ΓΠΣ / Ν. 1337 της πόλης της Λαμίας και των περιμετρικών της οικισμών Μεγ. Βρύση, Ροδίτσα, Ταράτσα και Σταυρός, καθώς και οι υπερτοπικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται ήδη ή χωροθετούνται με το παρόν ΓΠΣ στην περίμετρο ή τις «εισόδους» της πόλης.

Διατηρείται ως κατ' εξοχή «κέντρο πόλης» το σημερινό κέντρο όπως ανεπτυχθή γύρω από τον ιστορικό της πυρήνα με κυρίαρχο χαρακτήρα αυτόν του εμπορικού, πολιτιστικού χώρου, χώρου συνάθροισης και αναψυχής ενώ αποθαρρύνεται η περαιτέρω λειτουργία τους ως διοικητικό κέντρο.

Ταυτόχρονα επεκτείνεται νότια και νοτιο-ανατολικά ώστε να περιλάβει και να οργανώσει τις ήδη υπάρχουσες πολλαπλές κεντρικές υπερτοπικές λειτουργίες και να συνδέσει το «κέντρο πόλης» με τις μεγάλες υπερτοπικές διοικητικές και άλλες χρήσεις, του νέου Διοικητικού Πόλου στο Πάρκο Πόλης «Τσαλτάκη» (Διοικητήριο – Δικαστικό Μέγαρο), της Τεχνόπολης που αναπτύσσεται με πυρήνα την Πανελλήνια Έκθεση Λαμίας (ΠΕΛ) και του Επιχειρηματικού Πάρκου ένθεν και ένθεν της Λεωφόρου εισόδου στην πόλη από τον κόμβο της Ροδίτσας.

Δημιουργούνται δύο νέα πολεοδομικά κέντρα, ένα βόρεια με πόλο το Νοσοκομείο και το Πανεπιστήμιο (μελλοντική θέση) και ένα ανατολικά επί της Λεωφόρου Στυλίδας, εξισορροπώντας έτσι την υπερ-συγκέντρωση της παλιάς πόλης.

Δημιουργούνται οργανωμένες ζώνες υποδοχής δραστηριοτήτων (βιοτεχνία, χονδρεμπόριο κλπ) σε πολλαπλές περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος (Π.Σ.) της Λαμίας που στοχεύουν στη διευκόλυνση της άσκησης δραστηριοτήτων “in situ” (συμπαγής ανάπτυξης) αλλά και στην εξισορρόπηση των πόλων ανάπτυξης και συγκέντρωσης της απασχόλησης.

Αναδιοργανώνονται και συμπληρώνονται τα βασικά δίκτυα κυκλοφοριακών υποδομών με γνώμονα την ανακούφιση των εντός σχεδίου περιοχών από την κυκλοφορία διέλευσης των οχημάτων την αξιοποίηση της επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής «Σταυρός – Λαμία – Αγ. Μαρίνα – Στυλίδα», την αναβάθμιση του ιστορικού

κέντρου της πόλης, την διεύρυνση των δυνατοτήτων πεζοδρομήσεων στο κέντρο της πόλης και τη δυνατότητα επικοινωνίας των Πολεοδομικών Ενοτήτων (Π.Ε.) με τους μεγάλους πόλους εξυπηρέτησεων (Νοσοκομεία – Πανεπιστήμιο κ.λπ.) και απασχόλησης (ΒΙΟΠΑ – ΒΙΠΕΛ κ.λπ.).

Τέλος:

- ο για την ολοκλήρωση της πόλης και τη δομική ανασυγκρότησή της ως πολεοδομικού συγκροτήματος ώστε να μη «διαφεύγει» της υπόστασής της ο πραγματικός πολεοδομικός ιστός της,
- ο για την οικονομία της διαχείρισης της γης (συμπαγής ανάπτυξη) και των υπαρχουσών κοινόχρηστων και κοινωφελών υποδομών.
- ο για την ικανοποίηση των αναγκών του μέλλοντος με ποιότητα περιβάλλοντος και την αποσυμπίεση των κεντρικών πυκνοδομημένων περιοχών της πόλης, θεσμοθετείται η επέκταση των ήδη πολεοδομημένων περιοχών της Λαμίας και περιοχών των εντασσόμενων στο πολεοδομικό συγκρότημα της Λαμίας οικισμών
- ο Σταυρού, Ροδίτσας, Μεγάλης Βρύσης και Ταράτσας.

ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Προτείνονται:

α) Οδός Κωνσταντινουπόλεως. Διαμόρφωση κατά μήκος του σιδηροδρομικού σταθμού.

β) Μικτή πεζοδρόμηση της οδού Πανουργιά που μέσω αυτής πραγματοποιείται η σύνδεση του σταθμού με το δίκτυο των νέων πεζοδρόμων και των νέων κτιριακών συνόλων.

γ) Διαμόρφωση του υπολοίπου της οδού Σατωβριάνδου, από την οδό Αβέρωφ έως την οδό Πανουργιά.

δ) Οδός Βενιζέλου. Μικτή πεζοδρόμηση. Φυγή προς το κάστρο, την πεδιάδα της Λαμίας και το όρος Καλλίδρομο.

ε) Παρέμβαση στην συμβολή των οδών Αβέρωφ – Μπότσαρη – Καρπενησίου (Φυγή προς το όρος Οίτη).

στ) Διαμόρφωση του κόμβου Γ. Πλατή (Καρπενησίου) – Κύπρου. (Φυγή προς το όρος Οίτη).

ζ) Παρέμβαση στην πλατεία Παγκρατίου και ένταξη της στην ενιαία διαμόρφωση του στρατοπέδου Τσαλτάκη. (Φυγή προς Αγ. Λουκά και λόφο Προφήτη Ηλία).

ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Η προτεινόμενη «μικτή» πεζοδρόμηση των οδών που περιγράφονται στη συνέχεια, στοχεύει να εξασφαλίσει μια λειτουργική και ανεκτή αισθητικά διαδρομή στο ιστό της πόλης.

Περιγραφή από το στρατόπεδο Τσαλτάκη προς το ιστορικό κέντρο – το κάστρο – το παλαιό νοσοκομείο, (μέσω του νέου περιφερειακού πεζοδρόμου του κάστρου).

Προτεινόμενη «μικτή» πεζοδρόμηση των οδών: Δωδώνης - Παπαφλέσσα – Κανάρη – Λεωνιδίου – Πατρόκλου – Λεωσθένους (έως Καποδιστρίου) – Χατζοπούλου (από Λεωνιδίου έως Σατωβριάνδου).

Η ανακαίνιση του δικαστικού μεγάρου και η μετατροπή του σε πνευματικό κέντρο, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την πεζοδρόμηση των βασικών οδών που το περιβάλλουν (εκτός της οδού Λεωνιδίου).

Η συνένωση της πλατείας Δημοκρατίας μέσω της οδού Χατζοπούλου με τον νέο χώρο του πνευματικού κέντρου, δημιουργεί ένα βασικό σημείο αναφοράς και πόλο έλξης στην πόλη.

Από αυτόν τον αναβαθμισμένο αστικό χώρο, αρχίζει μια διαδρομή πεζών, με φυγή προς το κάστρο.

Οι δρόμοι που προτείνεται να πεζοδρομηθούν έχουν πλάτος περίπου 8μ. (πλην πεζοδρομίων) και θα διαμορφωθούν με τρεις λωρίδες για πεζούς και ήπια κυκλοφορία οχημάτων. Διαμορφώνεται μια ή δυο λωρίδες για τους πεζούς. Δημιουργούνται διευρύνσεις σε επιλεγμένα σημεία για στάθμευση ή εφοδισμούς. π.χ. (μπροστά σε κτίρια με στοές). Ο πεζοδρόμος έχει τελικό πλάτος 4,5–7μ.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ			ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΙΚΙΣΜΩΝ Π1) Σύμπλεγμα προαστιακών οικισμών «Κόμμα – Φραντζή – Κωσταλέξη – Φραντζόμυλος – Ζακαίικα» (Κόμμα, Φραντζή, Υδρόμυλος, Ζακαίικα, Κωσταλέξη) Π2) Οικιστική ενότητα Ανθήλης (Ανθήλη) Π3) Οικιστική ενότητα Θερμοπυλών (Θερμοπύλες) Π4) Σύμπλεγμα περιαστικών οικισμών «Λυγαριάς – Αγριλιάς – Καλαμακίου» (Λυγαριά, Αγριλιά, Καλαμάκι) Π5) Σύμπλεγμα προαστιακών και ορεινών οικισμών «Αγ. Παρασκευή – Λιμογάρδι – Παλαιοχώρι» (Αγ. Παρασκευή, Λιμογάρδι, Παλαιοχώρι) Π6) Οικιστική ενότητα Δίβρης (Δίβρη) Ως πολεοδομικές ενότητες επιλέγεται να ορίζονται οι σημερινοί οικισμοί. Στους πολύ μικρούς οικισμούς, Υδρόμυλος, Ζακαίικα, Λιμογάρδι, Παλαιοχώρι η πολεοδομική ενότητα έχει την έννοια της γειτονιάς παρά της συνοικίας.
	6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Αναφέρονται προγράμματα πενταετούς διάρκειας από τον ΕΟΤ, αλλά και το πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας του ΟΤΑ
	7	Δίκτυο εμπλεκόμενων	Δεν περιγράφεται στο ΦΕΚ
	8	Στάδιο υλοποίησης	Το ΓΠΣ έχει εγκριθεί αλλά δεν προκύπτει κάποιο συγκεκριμένο στάδιο υλοποίησης
	1	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης	Οι δράσεις που περιλαμβάνει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο γίνονται με σκοπό την αναβάθμιση της περιοχής, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, με παράλληλα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.
	2	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Οι παρεμβάσεις που αφορούν την αστική κινητικότητα και περιγράφονται αναλυτικά στο ΓΠΣ είναι οι εξής: • Λειτουργική οργάνωση οικισμού (δημιουργία τοπικών κέντρων, ζώνες κινήτρων, κλπ.) • Για το οδικό δίκτυο - ο Νέα χάραξη της εθνικής οδού ώστε να παρακάμπτεται η πόλη - ο Δημιουργία ανισόπεδων κόμβων - ο Διάνοιξη βοηθητικών δρόμων - ο Δημιουργία συλλεκτήριας για την αποσυμφόρηση της παραλιακής λεωφόρου - ο Κατασκευή υπόγειων διαβάσεων πεζών - ο Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης - ο Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων - ο Λειτουργία δικτύου αστικής συγκοινωνίας
	3	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων	Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου έρχονται σε πλήρη συμφωνία με του στόχους που έχουν τεθεί εξ αρχής
	4	Αξιοποίηση δεδομένων	Στοιχεία της πολεοδομικής οργάνωσης του οικισμού (πυκνότητα, χωρητικότητα, έκταση, συντελεστές δόμησης, κύριες χρήσεις γης), χάρτες που αφορούν τις προβλεπόμενες δράσεις του ΓΠΣ σε ότι αφορά την πολεοδομική οργάνωση, το οδικό δίκτυο και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Λαμιέων (2019)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία
	2	Τίτλος
	3	Αντικείμενο
	4	Έτος εκπόνησης
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης
	2	Ταυτότητα δεδομένων

ΣΧΕΔΙΟ

Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Λαμιέων

Σχέδιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα του Δήμου Λαμιέων και την αναβάθμιση του συγκοινωνιακού και βιοτικού επιπέδου των κατοίκων

2019 -2020

Σύνολο Δήμου Λαμιέων

- **Στάδιο Α'**: Αναγνώριση υφιστάμενης κατάστασης και συγκρότηση Ομάδας εμπλεκόμενων φορέων
- **Στάδιο Β'**: Σύνταξη προσχεδίου ΣΒΑΚ και διαβούλευσή του
- **Στάδιο Γ'**: Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ

1. **Αναπτυξιακή φυσιογνωμία** του Δήμου Λαμιέων με την καταγραφή των εξής στοιχείων:

- ο Γεωγραφική θέση και πολεοδομική οργάνωση
- ο Δημογραφικά στοιχεία
- ο Χαρακτηριστικά οδικού δικτύου
- ο Χαρακτηριστικά κυκλοφορίας και στάθμευσης
- ο Αναπτυξιακή στρατηγική

Τα παραπάνω στοιχεία αναζητήθηκαν από την ΕΛΣΤΑΤ και από τα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού.

2. **Στρατηγική του Δήμου Λαμιέων**. Οι κατευθύνσεις ενισχύονται και από την πολιτική που θέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω των στρατηγικών της κειμένων.

3. **Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων**.

4. **Έρευνα πεδίου** για την αποτίμηση και καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

5. **Καταγραφή της μεθοδολογίας εκπόνησης και του κύκλου του ΣΒΑΚ**.

6. **Συμμετοχικός σχεδιασμός** μέσω των διαβουλεύσεων με φορείς και πολίτες.

7. **Διενέργεια αυτό-αξιολόγησης** του υφιστάμενου σχεδιασμού και του συστήματος αστικής κινητικότητας.

8. **SWOT και PEST** αναλύσεις.

9. **Καθορισμός στόχων του ΣΒΑΚ**

10. **Καθορισμός των μέτρων και των πακέτων μέτρων** του ΣΒΑΚ.

11. **Δείκτες αξιολόγησης και αποδοτικότητας** των μέτρων του ΣΒΑΚ.

12. **Καταγραφή χρηματοδοτικών προγραμμάτων** ως δυνητικών πηγών χρηματοδότησης των μέτρων του ΣΒΑΚ.

Τα κείμενα και μελέτες υπερκείμενου σχεδιασμού τα οποία λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία συλλογής στοιχείων με σκοπό την αναγνώριση

		πρακτικών που ακολουθεί ο Δήμος (ή σχεδιάζει να ακολουθήσει) είναι τα εξής: - ο το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Λαμιέων 2014-2019 (Β' Φάση) - ο το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμιέων (2012) - ο Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΒΑΑ) για την ανάδειξη της πόλης της Λαμίας ως Διεθνώς Αναγνωρίσιμου Πολιτιστικού Προορισμού με αξιοποίηση της «Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης» (ΟΧΕ – 2018) - ο Το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (ΣΔΑΕ) 2016 - ο Διερεύνηση δυνατοτήτων για την εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Λαμίας (Τεχνική Έκθεση της 2^{ης} Φάσης – 2002) - ο Εγκεκριμένη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Λαμιέων επί θεμάτων που αφορούν έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο Δήμο Λαμιέων (4384/Β/02-10-2018) - ο FABULOS: Έξυπνα λειτουργικά συστήματα αυτοματοποιημένων λεωφορείων στον αστικό ιστό (2018 – σε εξέλιξη) - ο Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης LAMIA RUN FESTIVAL (2013) -2^η Έκδοση
3	Συμμετοχικός σχεδιασμός/διαβουλεύσεις	1. Η Α' Θεματική Διαβούλευση έλαβε χώρα την 1/7/2019 στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Λαμίας. Τα αντικείμενα που αποτέλεσαν το περιεχόμενο της πρώτης θεματικής διαβούλευσης αφορούσαν: α) παρουσίαση του έργου και της επιδίωξης του Δήμου από τον Δήμαρχο κ.Σταυρογιάννη, β) ενημέρωση από τον κο. Βλαστό, καθηγητή πολεοδομίας και συγκοινωνιακού σχεδιασμού στη σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ τους παρευρισκόμενους φορείς σχετικά με τα ΣΒΑΚ, την ανάγκη για μια νέα προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας σε σχέση με τις κυκλοφοριακές μελέτες, τους λόγους που χρειάζονται σε μια πόλη και τις προκλήσεις που περιλαμβάνει η σωστή εκπόνηση τους, γ) Την ενημέρωση των παρευρισκόμενων φορέων σχετικά με την προσαρμοσμένη διαδικασία που πρόκειται να ακολουθήσει η ομάδα έργου ΣΒΑΚ του Δήμου Λαμίας για την εκπόνηση του Σχεδίου, με ειδική μνεία στις διαδικασίες Συμμετοχικού Σχεδιασμού που περιλαμβάνει η εκπόνηση των ΣΒΑΚ και τέλος δ) ζητήθηκε από τους φορείς να τοποθετηθούν σχετικά με τον ρόλο τους και τις δραστηριότητες τους στο σύστημα αστικής κινητικότητας της Λαμίας, καθώς και για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στο δίκτυο ενώ μοιράστηκε το Σύμφωνο Συμμετοχικού Σχεδιασμού που έλαβε κάθε παρευρισκόμενος προκειμένου να μελετήσει και να υπογράψει. Συγκεκριμένα για κάθε θεματικό πεδίο ισχύουν τα εξής: ❖ Διαχείριση στάθμευσης: Παράνομη στάθμευση σε διάφορα σημεία της πόλης και με πολλές επιπτώσεις της τόσο στην κυκλοφορία των πεζών, των αστικών λεωφορείων και λοιπών οχημάτων. ❖ Πεζή μετακίνηση: - Ζητήματα άνεσης στη μετακίνηση λόγω περιορισμένου πλάτους πεζοδρομίου - Ζητήματα ασφάλειας λόγω ελλιπούς σήμανσης - Περιορισμένο δίκτυο πεζοδρόμων

		- Ζήτημα αποκλεισμού ευάλωτων χρηστών
		❖ Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, οδών και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας: - Μικρό πλάτος οδών - Ελλιπής εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ευάλωτων χρηστών και οχημάτων έκτακτης ανάγκης - Ελλιπής συνδεσιμότητα μεταξύ σημείων ενδιαφέροντος ❖ Δημόσιες συγκοινωνίες: - Ζητήματα χωροθέτησης στάσεων δικτύου αστικής συγκοινωνίας και TAXI - Ζητήματα έκτασης δικτύου - Ζητήματα συχνότητας δρομολογίων - Ζητήματα στόλου λεωφορείων - Ζητήματα μείωσης της επιβατικής κίνησης ❖ Ποδήλατο: Ελλιπής υποδομή για το ποδήλατο ❖ Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων: - Ζήτημα κυκλοφοριακής συμφόρησης λόγω αύξησης της χρήσης των Ι.Χ. - Διαμπερείς μετακινήσεις ❖ Ενέργεια/ Περιβάλλον: - Εκπομπές αέριων ρύπων - Πρόβλημα ηχορύπανσης ❖ Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών: - Ζητήματα μη συμμόρφωσης στους κανονισμούς - Ζητήματα στάθμευσης
		2. Σκοπός της Β' Θεματικής Διαβούλευσης η επικύρωση του οράματος από τους φορείς, η διαμόρφωση της τελικής μορφής των εναλλακτικών σεναρίων μελλοντικής κατάστασης κινητικότητας της πόλης της Λαμίας και τέλος η επιλογή του σεναρίου που ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες της πόλης και στις επιθυμίες των κατοίκων της. Πιο συγκεκριμένα: η παρουσίαση των αποτελεσμάτων της υφιστάμενης κατάστασης - η παρουσίαση του οράματος - η επικύρωση του οράματος από τους φορείς - η διαμόρφωση των σεναρίων από τους φορείς και - η επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου από τους φορείς Η 2η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Λαμιέων πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου στις 4 Φεβρουαρίου 2020 στις 14:30. Η δεύτερη φάση αποτελείται από δύο διακριτά στάδια. Το 1ο στάδιο που έχει τη μορφή διαδραστικού εργαστηρίου /διαβούλευσης και το 2ο που διεξάγεται μέσω τη διαδικτυακής πλατφόρμας του ΣΒΑΚ του Δήμου Λαμίας και την έρευνα ερωτηματολογίου που έχει αναρτηθεί σε αυτή.

		Στόχος της Γ' Θεματικής Διαβούλευσης είναι να παρουσιαστούν οι προτάσεις μέτρων και τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τον καθορισμό τους. μετά το πέρας των παρουσιάσεων, οι εκπρόσωποι των φορέων τοποθετήθηκαν σχετικά με τα μέτρα που παρουσιάστηκαν. Η Τρίτη συνάντηση συμμετοχικού σχεδιασμού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 12/2/2020 στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου (Αινιάνων 6-8) του Δήμου Λαμίας.
4	Προτεινόμενες δράσεις/στόχοι	Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, με ορίζοντα δεκαετίας, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πεζή μετακίνηση, στο ποδήλατο, στις δημόσιες συγκοινωνίες και γενικότερα στους περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους και συνδυασμούς μετακίνησης των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Λαμιέων.
5	Στρατηγικοί άξονες και στόχοι του ΣΒΑΚ	Οι στόχοι οργανώνονται σε τέσσερις (4) Άξονες Στρατηγικής ως εξής: 1. Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΜΜ ➤ Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ για μετακινήσεις από & προς τους γειτονικούς οικισμούς 2. Περιορισμός, οργάνωση και αποτελεσματική αστυνόμευση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. ➤ Αποτελεσματική Διαχείριση και Αστυνόμευσης της Στάθμευσης με "Εξυπνα Συστήματα". ➤ Αποτελεσματική διαχείριση βαρέων οχημάτων. ➤ Αποτελεσματική διαχείριση αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας. ➤ Μείωση Τροχαίων ατυχημάτων. ➤ Αποχαρακτηρισμός υφιστάμενων επαρχιακών οδών εντός του αστικού ιστού και υποβάθμιση τους σε τοπικές. ➤ Μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης. 3. Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών. ➤ Συστηματική & στοχευμένη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων με έμφαση στους μαθητές. ➤ Αλλαγή νοοτροπίας μετακινούμενων και αλληλοσεβασμού των χρηστών της οδού. ➤ Συστηματική & στοχευμένη ενσωμάτωση Συμμετοχικού Σχεδιασμού στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. 4. Αναβάθμιση της προσπελασιμότητας και προσβασιμότητας των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης ➤ Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους σε υπηρεσίες και σημεία ενδιαφέροντος στην πόλη ➤ Δημιουργία κατάλληλων υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες ➤ Αύξηση του μεριδίου των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί και Ποδηλάτες) για μετακινήσεις εντός της πόλης ➤ Διαμόρφωση ασφαλούς υποδομής στις γειτονίες και σε σημεία ενδιαφέροντος για ευάλωτους χρήστες ➤ Σχολικές διαδρομές με κατάλληλη υποδομή για πεζούς και ποδήλατα για την εξυπηρέτηση των μαθητών
		Με το πέρας της 2^{ης} Διαβούλευσης των Φορέων και πολιτών του Δήμου Λαμιέων οριστικοποιούνται οι στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ Λαμιέων. Ειδικότερα, πραγματοποιείται συνδυασμένη αξιολόγηση του εκτιμώμενου αντικτύπου από τους πολίτες με την ποιοτικά εκτιμώμενη δαπάνη για το κάθε μέτρο. Οι προτεραιότητες όπως αναδείχθηκαν από τις προηγούμενες διαδικασίες κατά σειρά προτεραιότητας είναι:

6	Τελικά προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ	1. Αύξηση των χώρων πρασίνου και ανάδειξη της πολιτιστικής / τουριστικής ταυτότητας της πόλης 2. Ευέλικτο και πιο αποδοτικό σύστημα MMM 3. Βελτίωση προσβασιμότητας για πεζούς και ευάλωτους χρήστες (ΑμεΑ, παιδιά) 4. Διαχείριση στάθμευσης 5. Αύξηση της συνδεσιμότητας του κέντρου με τους περιφερειακούς πόλους έλξης και συνοικίες 6. Εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ρύπων και γενικότερα βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών Οι παραπάνω προτεραιότητες/άξονες στρατηγικής είναι προϊόν της διαδικασίας αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας της πόλης, των κειμένων πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς επίσης και των κατευθύνσεων που δόθηκαν μέσα από τις διαβουλεύσεις με τους φορείς της πόλης. Κάθε μία από τις παραπάνω προτεραιότητες συσχετίζεται με τους αντίστοιχους στρατηγικούς στόχους και τους στόχους υλοποίησης και στη συνέχεια οι στόχοι συσχετίζονται με τις κατηγορίες μέτρων Μετάπειτα, τα τελικά μέτρα του ΣΒΑΚ Λαμιέων αναλύονται και εξειδικεύονται εκτενέστερα σε «Πίνακες ανάλυσης μέτρων». Τα μέτρα οργανώνονται σε πακέτα μέτρων που στοχεύουν στην αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων ή/και στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ. 1. Δράσεις ευαισθητοποίησης - ο Δημιουργία ομαδικών περιηγήσεων στο δήμο με περπάτημα ή ποδήλατο. - ο Υλοποίηση προγραμμάτων walking και cycling bus στα σχολεία. - ο Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας. - ο Σχολικοί αγώνες ποδηλάτου. - ο Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα • Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας - ο Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση - ο Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας - ο Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού - ο Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της πεζής μετακίνησης - ο Εκστρατείες προώθησης των MMM - ο Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά) - ο Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας - ο Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών 2. Συμπληρωματικές μελέτες – σύνταξη προδιαγραφών για την ενίσχυση των μέτρων του ΣΒΑΚ: - ο Κυκλοφοριακή μελέτη Αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών Δημιουργία προδιαγραφών και οδηγού για παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο (πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι και ΚΧ) - ο Προδιαγραφές (Οδηγός) έξυπνης και βιώσιμης πόλης Μελέτη βαδισιμότητας - ο Σχέδιο Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών 3. Ενίσχυση της πεζής μετακίνησης στο κέντρο της πόλης: - ο Πεζοδρομήσεις και αντιδρομήσεις οδών - ο Σήμανση για πεζοδιαδρομές
---	--------------------------------	---

		4. Μετακίνηση με MMM στο κέντρο της πόλης: ○ Διαμόρφωση λεωφορειολωρίδων και διαπλάτυνση πεζοδρομίων ○ Σήμανση για πιάτσες ταξί ○ Αντικατάσταση στόλου MMM με οχήματα καθαρής ενέργειας 5. Διαχείριση Στάθμευσης: ○ Μελέτη Στάθμευσης ○ Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης ○ Κατασκευή χώρων στάθμευσης ○ Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης 6. Βελτίωση των υποδομών ποδηλάτου: ○ Υποδομές ποδηλάτου ○ Εγκατάσταση κοινόχρηστων ποδηλάτων 7. Διαχείριση κυκλοφορίας – Ασφάλεια στις μετακινήσεις / Ενθάρρυνση ήπιων μορφών μετακίνησης: ○ Κατασκευαστικά έργα κόμβων, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, διαμόρφωσης σχολικών διαδρομών και διαμόρφωσης οδών ήπιας κυκλοφορίας. ○ Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης ○ Προμήθεια και εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων ○ Διαδικασία παραχώρησης εκτάσεων στα στρατόπεδα Τσαλτάκη και Τσάκαλου στο Δήμο Λαμίας για τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου ○ Ανανέωση αστικού εξοπλισμού 8. Καθαρή ενέργεια και νέες/έξυπνες τεχνολογίες στην πόλη: ○ Διαμόρφωση οδηγού έξυπνης και βιώσιμης πόλης προκειμένου να διαμορφωθεί ένα συνολικό σχέδιο αξιοποίησης έξυπνων εφαρμογών στην πόλη της Λαμίας ○ Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης
	7	Υιοθέτηση αρχών βιώσιμης ανάπτυξης Ο οραματικός στόχος του ΣΒΑΚ Λαμιέων διατυπώνεται ως εξής: «Μια πόλη με κέντρο φιλικό για πεζούς, ποδηλάτες και ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων, που συνδέεται αποτελεσματικά και ευέλικτα με δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας, δίκτυα πεζών και ποδηλάτων, μετατρέποντάς την σε μία πράσινη πόλη με ζωντανούς δημόσιους χώρους, με αναδεδειγμένη την πολιτιστική της ταυτότητα, τους φυσικούς της πόρους, την επιχειρηματική και εμπορική της δραστηριότητα».
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	1	Στόχοι/ δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας Ένα ΣΒΑΚ προσδιορίζεται από μία πλατφόρμα στρατηγικών στόχων και μέτρων, τα οποία αποσκοπούν στη μελλοντική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών με στόχο την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα.
	2	Σύγκρουση/ συμφωνία στόχων/ παρεμβάσεων Τα ΣΒΑΚ αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια που θέτουν τους στρατηγικούς στόχους και τις απαιτούμενες δράσεις αναφορικά με την επιθυμητή εξέλιξη και οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και ευρύτερη διάδοση των μορφών κινητικότητας, οι οποίες εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αιεφόρου) ανάπτυξης.

3	Αξιοποίηση δεδομένων	Αξιοποίηση δεδομένων υφιστάμενης κατάστασης και συγκοινωνιακού-κυκλοφοριακού προφίλ της πόλης. Χάρτες με βασικά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και προτεινόμενα έργα. Η ύπαρξη ενός ΣΒΑΚ δύναται να αποτελέσει πλεονέκτημα για τη συμμετοχή των φορέων μιας περιοχής σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα σχετικά με τις μεταφορές κατά την παρούσα και νέα προγραμματική περίοδο.
---	----------------------	--

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων 2020-2023

Γενική Περιγραφή

Τα τετραετή Επιχειρησιακά Προγράμματα έχουν ενιαία δομή και συγκρότηση που διέπει το σύνολο των διοικητικών και γεωγραφικών υποενοτήτων του Δήμου και περιλαμβάνουν τα εξής:

- ❖ Στρατηγικές επιλογές
- ❖ Επιχειρησιακό σχέδιο
- ❖ Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

Περιεχόμενα Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Λαμιέων

Οι Άξονες Προτεραιότητας αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία καθορίζονται τα Μέτρα και οι Δράσεις του ΕΠ του Δήμου Λαμιέων. Οι Άξονες Προτεραιότητας εξειδικεύονται σε Μέτρα και κάθε Μέτρο ικανοποιεί έναν ή περισσότερους Ειδικούς Στόχους. Το ΕΠ περιλαμβάνει τους εξής **Άξονες**:

Άξονας 1: Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος

Άξονας 2: Βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών στους τομείς τη κοινωνικής πολιτικής, υγείας, παιδείας, πολιτισμού και αθλητισμού

Άξονας 3: Ενίσχυση της Απασχόλησης και της Τοπικής Επιχειρηματικότητας

Άξονας 4: Βελτίωση της διοικητικής και οικονομικής ικανότητας του Δήμου

Παρακάτω παρατίθενται τα εξής **Μέτρα**:

- ❖ **Άξονας Προτεραιότητας 1:** Αναβάθμιση της Ποιότητας Ζωής, Προστασία του Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος.
 - **Μέτρο 1.1:** Βελτίωση της Προσβασιμότητας των Πολιτών και αναβάθμιση του Οδικού Δικτύου.
 - **Μέτρο 1.2:** Αναβάθμιση Αστικού Χώρου και Ενίσχυση Υποδομών Στάθμευσης..
 - **Μέτρο 1.3:** Ανάπτυξη οικιστικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.
 - **Μέτρο 1.4:** Διασφάλιση Ελεύθερων Χώρων και Χώρων Πρασίνου

- ο **Μέτρο 1.5:** Προστασία και Αναβάθμιση Φυσικού Περιβάλλοντος, Ενίσχυση Υποδομών Μείωσης της Ρύπανσης.
 - ο **Μέτρο 1.6:** Αναβάθμιση Υποδομών Ύδρευσης, Αποχέτευσης και Διαχείρισης Αποβλήτων/ Βελτίωση Αρδευτικού Δικτύου
- ❖ **Αξονας Προτεραιότητας 2:** Βελτίωση των Υποδομών και Υπηρεσιών στους τομείς της κοινωνικής πολιτικής, υγείας, παιδείας, πολιτισμού και αθλητισμού
- ο **Μέτρο 2.1:** Ανάδειξη και προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς.
 - ο **Μέτρο 2.2:** Υγεία, κοινωνική πρόνοια και φροντίδα.
 - ο **Μέτρο 2.3:** Ενίσχυση και βελτίωση εκπαιδευτικών, αθλητικών και πολιτισμικών υποδομών και υπηρεσιών
- ❖ **Αξονας Προτεραιότητας 3:** Τοπική οικονομία και απασχόληση
- ο **Μέτρο 3.1:** Τοπικό Σχέδιο Απασχόλησης. Μέτρο 3.2: Ενίσχυση της Τοπικής Οικονομίας και Επιχειρηματικότητας.
 - ο **Μέτρο 3.2:** Ενίσχυση της Τοπικής Οικονομίας και Επιχειρηματικότητας.
- ❖ **Αξονας Προτεραιότητας 4:** Βελτίωση διοικητικής και οικονομικής ικανότητας του Δήμου
- ο **Μέτρο 4.1:** Εκσυγχρονισμός της Λειτουργίας και των Παρεχόμενων Υπηρεσιών
 - ο **Μέτρο 4.2:** Ανάπτυξη Σχέσεων και Συνεργασιών
 - ο **Μέτρο 4.3:** Αναβάθμιση της Υλικοτεχνικής Υποδομής – Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού
 - ο **Μέτρο 4.4:** Οικονομική διαχείριση

Δίκτυα Υποδομών

Όσον αφορά στα Δίκτυα Υποδομών και το συγκοινωνιακό δίκτυο τα μέτρα και οι ειδικοί στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου εξειδικεύονται ως εξής:

Αξονας 1: Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος

- **Μέτρο 1.1. Βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους/ αναβάθμιση οδικού δικτύου**
Ειδικός Στόχος 1.1.1. Βελτίωση της προσβασιμότητας των πολιτών στους χώρους κατοικίας, εργασίας, εκπαίδευσης κι αναψυχής
Ειδικός Στόχος 1.1.2. Βελτίωση του οδικού δικτύου και των συγκοινωνιακών υποδομών

- **Μέτρο 1.2. Αναβάθμιση αστικού χώρου και ενίσχυση υποδομών στάθμευσης**
Ειδικός Στόχος 1.1.3. Εφαρμογή των αρχών της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και του εγκεκριμένου γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Λαμιέων

- **Μέτρο 1.4. Διασφάλιση ελευθέρων χώρων και χώρων πρασίνου. Ενίσχυση υποδομών και μείωσης της ρύπανσης.**

Ειδικός Στόχος 2.1.2. Αύξηση και διασφάλιση του αστικού και περιαστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων

- **Μέτρο 1.6. Αναβάθμιση υποδομών ύδρευσης ,αποχέτευσης, και διαχείρισης αποβλήτων. Βελτίωση αρδευτικού δικτύου.**

Ειδικός Στόχος 3.1.7. Βελτίωση υποδομών ύδρευσης και διαχείρισης υγρών και στερεών αποβλήτων καθώς και δικτύων αποχέτευσης

Άξονας 2: Ενίσχυση της Κοινωνικής πολιτικής ,βελτίωση των υποδομών και Υπηρεσιών στους Τομείς της παιδείας πολιτισμού και αθλητισμού.

- **Μέτρο 2.2. Κοινωνική πρόνοια και φροντίδα.**

Ειδικός Στόχος 5.1.1 Βελτίωση των υποδομών δημόσιας υγείας και κοινωνικής πρόνοια.

Ειδικός Στόχος 5.1.2 Ενίσχυση της ισότιμης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας και πρωτοβάθμιας υγειονομικής περίθαλψης.

- **Μέτρο 2.3. Ενίσχυση και βελτίωση εκπαιδευτικών αθλητικών και πολιτισμικών υποδομών και υπηρεσιών.**

Ειδικός Στόχος 5.1.4. Βελτίωση και αναβάθμιση των εκπαιδευτικών και αθλητικών υποδομών.

Ειδικός Στόχος 5.1.5. Ενίσχυση υποδομών πολιτισμού

Ειδικός Στόχος 5.1.6. Βελτίωση της πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης

Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Γενική Περιγραφή

Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Στερεάς Ελλάδας δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 299 τεύχος Α.Α.Π., στις 14 Δεκεμβρίου του 2018, οπότε και εγκρίθηκε και Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας αναθεωρεί και αντικαθιστά το προγενέστερο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της ίδιας Περιφέρειας

Οι γενικοί στόχοι του προτεινόμενου προτύπου χωρικής οργάνωσης για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας είναι οι εξής:

- Ενίσχυση της θέσης και του ρόλου της Περιφέρειας στον διεθνή, κοινοτικό και εθνικό χώρο για την ενίσχυση της εξωτερικής ανταγωνιστικότητάς της
- Προώθηση της εδαφικής συνοχής και διασφάλιση διατηρήσιμης οικονομικής ευημερίας μέσω ολοκληρωμένων ενδοπεριφερειακών χωρικών ενοτήτων που αναδεικνύουν πόλους και άξονες ανάπτυξης
- Διασφάλιση της προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και ανάδειξη του σε παράγοντα ανάπτυξης μέσω της βιώσιμης διαχείρισης των δραστηριοτήτων
- Αποτελεσματική διαχείριση των φυσικών πόρων και προώθηση της ανακύκλωσης και επανάχρησης στην παραγωγική διαδικασία και την οικιστική ανάπτυξη
- Προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και στις ενεργειακές ανάγκες, με προτεραιότητα στην περιφερειακά σχεδιασμένη ανάπτυξη Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) και τον επανασχεδιασμό των μετακινήσεων
- Ένταξη της προστασίας του τοπίου με ιεραρχημένη αξιολόγηση
- Προώθηση των συνεργιών και της συμπληρωματικότητας μέσω δικτυώσεων των χωρικών δομών

Ειδικότερα, για τον πρώτο στόχο, ως προϋποθέσεις για την επίτευξή του κρίνονται οι υλικές και άυλες παρεμβάσεις με σκοπό την αναβάθμιση της γεωπολιτικής θέσης και ρόλου της Περιφέρειας. Παράλληλα, η βελτίωση της γεωοικονομικής θέσης και ρόλου της Περιφέρειας θα επιτευχθεί με την ενσωμάτωσή της στον διεθνή / ευρωπαϊκό χώρο με εξειδικευμένη και τεχνολογικά ενισχυμένη παραγωγική ταυτότητα και εξωτερική ανταγωνιστικότητα σε συνθήκες βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης με έμφαση στη διατήρηση και προστασία των φυσικών και πολιτιστικών πόρων διεθνούς εμβέλειας. Επίσης, μέσω του πλαισίου προωθείται η ισόρροπη δυναμική ένταξη της Στερεάς Ελλάδας στο χωρικό σύστημα της ΕΕ θέτοντας την περιφέρεια σε κομβική θέση – χερσαία πύλη προς την κεντρική/ανατολική Ευρώπη και το Αιγαίο στα διασυνδεδεμένα διευρωπαϊκά δίκτυα υποδομών εμπορευματικών μεταφορών εξασφαλίζοντας επιπλέον διακριτή θέση στα αστικά κέντρα μεταξύ των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων.

Επιπλέον, στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη του στόχου τίθενται μεταξύ άλλων:

- Η αξιοποίηση των πολιτικών και προγραμμάτων ολοκλήρωσης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ – Μ) κορμού του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου και

προώθηση των ΔΕΔ – Μ του εκτεταμένου οδικού δικτύου με έμφαση στους αστικούς κόμβους των ΔΕΔ – Μ.

- Η προώθηση ολοκληρωμένων σχεδίων διασύνδεσης μέσω των υποδομών μεταφορών, των ιστορικών φυσικών και πολιτιστικών πόρων και χώρων της ευρύτερης Μεσογείου.

Για την ενίσχυση της θέσης της Περιφέρειας στο εθνικό χωρικό σύστημα προβλέπονται μεταξύ άλλων:

- Επιτάχυνση της υλοποίησης των κόμβων – πυλών συνδυασμένων μεταφορών στους πρωτεύοντες και δευτερεύοντες άξονες ανάπτυξης και της διαμετακομιστικής λειτουργίας τους προς την δυτική και νότια Ελλάδα και τις διεπαφές με το σύμπλεγμα του Αιγαίου
- Ενσωμάτωση των νέων οικονομικών και γεωπολιτικών διεθνούς και εθνικής εμβέλειας δυνατοτήτων των αστικών πόλων
- Διασύνδεση μέσω κατάλληλων υποδομών μεταφορών και επικοινωνιών και ολοκληρωμένη χωρικά (εδαφική συνέχεια) λειτουργία των φυσικών και πολιτιστικών πόρων και των οικιστικών και παραγωγικών συστημάτων με τις όμορες περιφέρειες

Καθορισμός πρότυπου χωρικής οργάνωσης

Το προτεινόμενο πρότυπο χωρικής οργάνωσης συνδυάζει την πολυκεντρική και συνεκτική ως προς τη δόμηση ανάπτυξη με τη δικτύωση και συνεργασία αστικών πόλων ανάπτυξης μέσω της διαμόρφωσης χωρικών ενότητων. Οι χωρικές ενότητες υλοποιούν την εταιρική σχέση πόλης – υπαίθρου και αποτελούν ενότητες ή υποενότητες τοπίου.

Κατά την κατάρτιση του προτύπου χωρικής οργάνωσης εντοπίζονται οι κύριοι πόλοι και άξονες ανάπτυξης. Κύριοι πόλοι της ΠΣΤΕ είναι:

- Πρωτεύοντες διεθνείς, εθνικοί και ενισχυμένοι περιφερειακοί πόλοι ανάπτυξης: Περιλαμβάνονται οι Λειτουργικές Αστικές Περιοχές Μεσαίου Μεγέθους της Λαμίας και της Χαλκίδας
- Ειδικό διεθνές, δευτερεύοντες εθνικοί και δευτερεύοντες περιφερειακοί πόλοι ανάπτυξης: Περιλαμβάνονται τα αστικά κέντρα του δευτέρου επιπέδου διαβάθμισης του οικιστικού δικτύου, έδρες Περιφερειακών Ενοτήτων ή πόλοι με υπερτοπικές δυνατότητες ανάπτυξης (Λιβαδειά – ευρύτερη αστική περιοχή, Θήβα, Άμφισσα – δίκτυο Άμφισσα Ιτέα Δελφοί, Καρπενήσι)
- Άλλοι ειδικοί πόλοι ανάπτυξης: Ως τέτοιοι προωθούνται τα οικιστικά κέντρα που συνδέονται με τους διεθνούς/εθνικής/διαπεριφερειακής εμβέλειας χώρους πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς και ειδικούς πόρους και τα οποία, εντασσόμενα σε υλικά (διαδρομές) και άυλα δίκτυα (πόλεων, ανταλλαγών, net, κλπ.) εξασφαλίζουν διαπεριφερειακή λειτουργία (Αράχωβα, Αντίκυρα, Λάρυμνα, Μαντούδι, Καμένα Βούρλα, Λουτρά Αιδηψού, Ερέτρια, Κύμη, Σκύρος και Αλιβέρι).

Άξονες Ανάπτυξης

Στους πρωτεύοντες διεθνείς και εθνικούς άξονες ανάπτυξης περιλαμβάνονται:

- Ο διαμήκης άξονας Αθήνα, Θριάσιο - Οινόφυτα, Χαλκίδα - Θήβα – Λιβαδειά - Αταλάντη - Λαμία - προς Θεσσαλονίκη, ο οποίος ενσωματώνει τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της Περιφέρειας, τις σημαντικές βιομηχανικές συγκεντρώσεις της χώρας, καθώς και τουριστικές και αλιευτικές περιοχές
- Ο διαγώνιος άξονας Λαμία - Ιτέα, Άμφισσα - Αντίρριο – Πάτρα, ως διεθνής θαλάσσια πύλη, που περιλαμβάνει τους πόλους εξόρυξης, επεξεργασίας και εξαγωγής βωξίτη και τους διεθνείς τουριστικούς πόλους Δελφών και Παρνασσού

Στους δευτερεύοντες διεθνείς και εθνικούς αναπτυξιακούς άξονες περιλαμβάνονται:

- Ο διαγώνιος άξονας Κεντρικής Ελλάδας (Λαμία – Καρδίτσα – Τρίκαλα - Παναγιά, Εγνατία, Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα)
- Ο άξονας (ΠΑΘΕ) Λαμία - Καρπενήσι - Αγρίνιο - Ιόνια Οδός
- Ο άξονας (ΠΑΘΕ) Θήβα - Λιβαδειά - Ιτέα, Άμφισσα, Λαμία – Πάτρα
- Ο οριζόντιος άξονας ΠΑΘΕ, Κόρινθος, - Θήβα, ΠΑΘΕ - Χαλκίδα - Κύμη, Λιμάνι Κύμης, Σκύρος, Αιγαίο

Ως άξονες ανάπτυξης προσεγγίζονται, επίσης, ειδικές διαπεριφερειακές συνεργασίες που συντείνουν στην ανάπτυξη της περιφέρειας και περιλαμβάνουν:

- Τη διαπεριφερειακή συνεργασία με την περιφέρεια Αττικής σε θέματα οργάνωσης και διαχείρισης βιομηχανικών δραστηριοτήτων (βλ. Ασωπός) και αναδιάταξης μετακινήσεων κατοικίας-εργασίας
- Την ολοκληρωμένη διαχείριση των ορεινών όγκων, θαλάσσιων χώρων και υδατικών διαθεσίμων καθώς και τις συνεργασίες στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, έρευνας και καινοτομίας

Με γνώμονα τη συνεκτική δόμηση και την ισόρροπη σχέση πόλης – υπαίθρου καθορίζονται δέκα (10) Χωρικές Ενότητες που διαθέτουν δυνατότητα υποστήριξης από ισάριθμα αστικά ή ημιαστικά κέντρα ή δίκτυα οικισμών ιεραρχημένα έως το 6^ο ενισχυμένο επίπεδο. Αυτές είναι:

- ΧΕ 1: Λειτουργική Αστική Περιοχή (ΛΑΠ) Λαμίας
- ΧΕ 2: Λειτουργική Αστική Περιοχή (ΛΑΠ) Χαλκίδας
- ΧΕ 3: Ευρύτερη Αστική Περιοχή Λιβαδειάς – Ορχομενού
- ΧΕ 4: Ευρύτερη Αστική Περιοχή Θήβας
- ΧΕ 5: Ευρύτερη Περιοχή Δικτύου Άμφισσας – Ιτέας – Δελφών
- ΧΕ 6: Ευρύτερη Περιοχή Ευρυτανίας
- ΧΕ 7: Νότια Εύβοια
- ΧΕ 8: Βόρεια Εύβοια
- ΧΕ 9: Λοκρίδα
- ΧΕ 10: Βορειοδυτική Φθιώτιδα

Κατευθύνσεις Χωρικής Οργάνωσης

Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου

- Ανάπτυξη ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου μέσω της αρχής της πολυκεντρικής δομής
- Συμπληρωματικότητα των ρόλων μεταξύ των οικισμών και των πόλεων – πυρήνων αστικών συγκεντρώσεων
- Προώθηση των Λειτουργικών Αστικών Περιοχών μεσαίου μεγέθους του κοινοτικού χώρου και αστικών περιοχών με πυρήνα άνω των 20.000 κατοίκων στο κοινοτικό, εθνικό και οικιστικό δίκτυο
- Ενδυνάμωση των κόμβων του οικιστικού δικτύου μέσω δικτυώσεων ώστε να επιτευχθεί η αστικοποίηση (πληθυσμός άνω των 10.000 κατοίκων) και να γίνουν πιο ανταγωνιστικοί και εξωστρεφείς σε διαπεριφερειακό επίπεδο

Χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής

Ο στρατηγικός στόχος του πλαισίου σε ότι αφορά τις μεταφορές είναι η ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού και διαπεριφερειακού πλέγματος δικτύων και κόμβων συνδυασμένων μεταφορών. Σε χωρικές κατευθύνσεις μεταξύ άλλων προωθείται η ένταξη υποδομών που θα βελτιώνουν τη θέση της περιφέρειας στο κοινοτικό σύστημα περιφερειών – «πόλων» έξυπνης εξειδίκευσης.

Ειδικότερα προτείνονται:

- Η προώθηση συνδυασμένων δικτύων υποδομών με στόχο:
 1. Τον βέλτιστο συντονισμό μεταξύ των υποδομών και τη χρήση περιβαλλοντικά φιλικών μέσων (π.χ. σιδηρόδρομος) με σκοπό την μεγαλύτερη προσπελασιμότητα του χώρου σε κάθε χωρικό επίπεδο
 2. Την άρση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της κατάτμησης των αστικών χώρων και της απομόνωσης περιοχών ώστε μακροπρόθεσμα όλα τα ενδοπεριφερειακά αστικά κέντρα να έχουν διαχειριστεί ορθά τη διερχόμενη κυκλοφορία, το σύνολο των οικισμών να έχει ταχεία πρόσβαση στο κύριο δίκτυο, να έχουν αποκατασταθεί περιπτώσεις διάσπασης του αστικού χώρου με έργα αισθητικής και λειτουργικής ένταξης, αλλά και την προστασία ευαίσθητων περιοχών φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς με έμφαση στο χώρο των Δελφών.

Έτσι δημιουργείται ένας γραμμικός χώρος όπου το πλαίσιο εστιάζει τις κατευθύνσεις για την ανάπτυξή του σε κάθε τομέα ανάπτυξης.

- Για το οδικό δίκτυο η προώθηση των παρακάμψεων σημαντικών οικιστικών κέντρων και των αρχαιολογικών χώρων με προτεραιότητα την παράκαμψη του αρχαιολογικού χώρου των Δελφών
- Σε ότι αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές προτείνονται:
 1. Μελέτη και δρομολόγηση Περιφερειακού Σιδηροδρομικού δικτύου επιβατικών μεταφορών που θα εξυπηρετεί ενδοπεριφερειακές συνδέσεις.

2. Ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής υποδομής

Σε σχετικές χωρικές κατευθύνσεις του Πλαισίου εντοπίζονται τα εξής:

- Άμεση προώθηση ως κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος του διαγώνιου οδικού άξονα των ΔΕΔ «Λαμία – Άμφισσα – Πάτρα» ως εναλλακτική διαδρομή του ΠΑΘΕ σε καθεστώς πολιτικών χαμηλού άνθρακα, υποστήριξης του κόμβου των ΔΕΔ – Μ στη Λαμία.
- Ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας στον ευρωδιάδρομο με την εξασφάλιση της υλοποίησης του προγραμματιζόμενου εμπορευματικού σταθμού μεταξύ του σιδηροδρομικού και οδικού ΠΑΘΕ στην περιοχή της Λαμίας και την ανάδειξή της σε αστικό κόμβο του ΔΕΔ – Μ και σε ηπειρωτική πλατφόρμα υλικοτεχνικής υποστήριξης
- Ένταξη της ένταξη της Λαμίας και της Χαλκίδας στο κοινοτικό αστικό σύστημα και τα προγράμματα «βιώσιμης αστικής ανάπτυξης» ως λειτουργικές αστικές περιοχές/περιφερειακά κέντρα «μεσαίου μεγέθους»
- Προώθηση της ολοκλήρωσης του οδικού δικτύου των ΔΕΔ – Μ και ένταξη του τμήματος «Χαλκίδα – Κύμη» αλλά και του λιμένα της Κύμης σε αυτό
- Ταχεία ολοκλήρωση των εξελισσόμενων έργων του οδικού και σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ και του Ε65
- Ανάδειξη των διεθνών πολιτιστικών πόρων της Περιφέρειας με επίκεντρο τους Δελφούς
- Η, από κοινού με την Αθήνα – Αττική, ικανοποιητική ένταξη στο χωρικό σύστημα της Περιφέρειας των «δορυφορικού» χαρακτήρα βιομηχανικών συγκεντρώσεων στη βιομηχανική περιοχή «Οινοφύτων – Σχηματαρίου – Θήβας» και επέκτασή τους στον άξονα Ριτσώνα – Χαλκίδα
- Ολοκλήρωση της θέσης της Περιφέρειας ως κόμβος επίγειων μεταφορών των ΔΕΔ – Μ και κέντρο εκπαίδευσης / έρευνας και τεχνολογίας
- Αναβάθμιση, μέσω ανάδρασης στον υπερκείμενο σχεδιασμό της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λαμίας σε ενισχυμένη θέση ώστε να συμμετέχει μακροπρόθεσμα στην ανώτερη βαθμίδα του αστικού εθνικού δικτύου
- Κατοχύρωση της συνοχής στην Περιφέρεια και ενίσχυση της γεωπολιτικής της θέσης στον εθνικό χώρο μέσω ενίσχυσης της ενδοεπικοινωνίας του ανώτερου αστικού της συστήματος οδικά και σιδηροδρομικά (περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο)

Επιπλέον, δίνονται κατευθύνσεις για την ενίσχυση και αναβάθμιση λιμένων εντός της Περιφέρειας, την περαιτέρω αξιοποίηση και βελτίωση των υποδομών στις αεροπορικές μεταφορές. Για τις λοιπές τεχνικές υποδομές δίνονται οι εξής κατευθύνσεις:

Ενέργεια

- Ανάπτυξη του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας σε συνέργεια με το δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς
- Εξοικονόμηση ενέργειας:

Α) Μέσω ενίσχυσης των παρεμβάσεων ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων με έμφαση στις ορεινές περιοχές της Περιφέρειας

Β) Στα μέσα μεταφοράς, καθώς και μέσω της προώθησης της αστικής κινητικότητας και μείωσης των μετακινήσεων κατοικίας – εργασίας

Γ) Με την εφαρμογή βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών στις βιομηχανίες

- Διασύνδεση της παραγωγής ενέργειας με το τοπικό ανθρώπινο δυναμικό, τη διατήρηση του περιβάλλοντος και την εξασφάλιση αειφορίας της ανάπτυξης
- Ίδρυση και δικτυακή λειτουργία Ενεργειακών Κέντρων (Αλιβερίου, Λάρυμνας, Διστόμου, Θήβας)
- Προώθηση δικτύων φυσικού αερίου
- Αξιοποίηση των ΑΠΕ
- Διατήρηση υπαρχουσών αναπτύξεων εγκαταστάσεων ΑΠΕ
- Ανάπτυξη ΑΠΕ μέσω ΜΥΗΕ – αξιοποίηση της βιομάζας με χρήση των ηπιότερων τεχνολογιών και εγκαταστάσεων στον ευαίσθητο οικολογικά και αναπτυξιακά ορεινό χώρο
- Προώθηση της ανάδρασης προς το Ε.Π. ΑΠΕ της έγκαιρης εξαίρεσης συνολικά της Π.Ε. Ευρυτανίας
- Χωρικά εστιασμένο repowering μετά την πάροδο του χρόνου ζωής των εγκατεστημένων σταθμών ΑΠΕ
- Διαφοροποίηση των κατασκευών των συνοδών κυρίως έργων (οδοποιίες και έργα διασύνδεσης) προς ηπιότερες για το περιβάλλον και το τοπικό κατασκευές
- Χωροθέτηση αιολικών και φωτοβολταϊκών πάρκων

Υποδομές και δίκτυα τηλεπικοινωνιών

- Ολοκλήρωση του δικτύου προς τον πολίτη
- Ανάπτυξη της χρήσης του διαδικτύου στις μη κεντρικές αστικές και λοιπές παραγωγικές ζώνες
- Βελτίωση της ευρυζωνικότητας μέσω δικτύου οπτικών ινών
- Ανάπτυξη διαδραστικών εφαρμογών σε σημαντικούς αρχαιολογικούς πόλους
- Προώθηση του δικτύου των απομονωμένων ορεινών περιοχών με δυσκολίες ανάπτυξης



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Λαμιέων
Παραδοτέο Π.1.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 2: Κωδικοποίηση Στρατηγικών Κειμένων Δήμου Λαμιέων

Στρατηγικό Κείμενο	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Επισπεύδον Υπουργείο	ΦΕΚ/ Απόφαση	Βασικές Κατευθύνσεις
Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Λαμιέων	Πόλη της Λαμίας	-	-	Ανάλογα με την επιλογή σεναρίου (1 ή 2) οι βασικές παρεμβάσεις αφορούν σε: - Πεζοδρομήσεις οδών - Δημιουργία Λεωφορειόδρομων - Μονοδρομήσεις - Αλλαγή κατεύθυνσης οδών - Δημιουργία χώρων στάθμευσης «park and Walk» - Δημιουργία πεζοδιαδρομών
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων	Δημοτική Ενότητα Λαμιέων	Υπ. Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων	ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/05-11-2012	Οι βασικές παρεμβάσεις που αφορούν την αστική κινητικότητα και περιγράφονται αναλυτικά στο ΓΠΣ είναι οι εξής: - Λειτουργική οργάνωση οικισμού (δημιουργία τοπικών κέντρων, ζώνες κινήτρων, κλπ.) - Για το οδικό δίκτυο - Νέα χάραξη της εθνικής οδού ώστε να παρακάμπτεται η πόλη - Δημιουργία ανισόπεδων κόμβων - Διάνοιξη βοηθητικών δρόμων - Δημιουργία συλλεκτήριας για την αποσυμφόρηση της παραλιακής λεωφόρου - Κατασκευή υπόγειων διαβάσεων πεζών - Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης - Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων - Λειτουργία δικτύου αστικής συγκοινωνίας
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαμιέων	Δήμος Λαμιέων	Υπ. Υποδομών και Μεταφορών	ΦΕΚ 3077/Β/17-06-2022	Τα μέτρα οργανώνονται σε πακέτα μέτρων που στοχεύουν στην αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων ή/και στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ. - Δράσεις ευαισθητοποίησης - Δημιουργία ομαδικών περιηγήσεων στο δήμο με περπάτημα ή ποδήλατο. - Υλοποίηση προγραμμάτων walking και cycling bus στα σχολεία.



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Λαμίων
Παραδοτέο Π.1.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

				- ο Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας. - ο Σχολικοί αγώνες ποδηλάτου. - ο Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα - ο Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας - ο Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση - ο Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας - ο Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού - ο Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της πεζής μετακίνησης Εκστρατείες προώθησης των ΜΜΜ - ο Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβάσις, κ.ά) - ο Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας - ο Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών 2. Συμπληρωματικές μελέτες – σύνταξη προδιαγραφών για την ενίσχυση των μέτρων του ΣΒΑΚ: - ο Κυκλοφοριακή μελέτη Αναθεώρηση πολεοδομικών μελετών Δημιουργία προδιαγραφών και οδηγού για παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο (πεζοδρόμια, πλατείες, πεζοδρόμοι και ΚΧ) - ο Προδιαγραφές (Οδηγός) έξυπνης και βιώσιμης πόλης Μελέτη βαδισιμότητας - ο Σχέδιο Βιώσιμων Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών
--	--	--	--	--



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Λαμιέων
Παραδοτέο Π.1.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

				3. Ενίσχυση της πεζής μετακίνησης στο κέντρο της πόλης: - ο Πεζοδρομήσεις και αντιδρομήσεις οδών - ο Σήμανση για πεζοδιαδρομές 4. Μετακίνηση με MMM στο κέντρο της πόλης: - ο Διαμόρφωση λεωφορειολωρίδων και διαπλάτυνση πεζοδρομίων - ο Σήμανση για πιάτσες ταξί - ο Αντικατάσταση στόλου MMM με οχήματα καθαρής ενέργειας 5. Διαχείριση Στάθμευσης: - ο Μελέτη Στάθμευσης - ο Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης - ο Κατασκευή χώρων στάθμευσης - ο Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης 6. Βελτίωση των υποδομών ποδηλάτου: - ο Υποδομές ποδηλάτου - ο Εγκατάσταση κοινόχρηστων ποδηλάτων 7. Διαχείριση κυκλοφορίας – Ασφάλεια στις μετακινήσεις / Ενθάρρυνση ήπιων μορφών μετακίνησης: - ο Κατασκευαστικά έργα κόμβων, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, διαμόρφωσης σχολικών διαδρομών και διαμόρφωσης οδών ήπιας κυκλοφορίας. - ο Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων σήμανσης - ο Προμήθεια και εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων - ο Διαδικασία παραχώρησης εκτάσεων στα στρατόπεδα Τσαλτάκη και Τσάκαλου στο Δήμο Λαμίας για τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου - ο Ανανέωση αστικού εξοπλισμού
--	--	--	--	---



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Λαμιέων
Παραδοτέο Π.1.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

				8. Καθαρή ενέργεια και νέες/έξυπνες τεχνολογίες στην πόλη
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων	Δήμος Λαμιέων	-	-	Τα προτεινόμενα μέτρα ανά Άξονα Προτεραιότητας είναι τα εξής: Άξονας Προτεραιότητας 1: Αναβάθμιση της Ποιότητας Ζωής, Προστασία του Φυσικού και Δομημένου Περιβάλλοντος ○ Μέτρο 1.1: Βελτίωση της Προσβασιμότητας των Πολιτών και αναβάθμιση του Οδικού Δικτύου. ○ Μέτρο 1.2: Αναβάθμιση Αστικού Χώρου και Ενίσχυση Υποδομών Στάθμευσης.. ○ Μέτρο 1.3: Ανάπτυξη οικιστικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. ○ Μέτρο 1.4: Διασφάλιση Ελεύθερων Χώρων και Χώρων Πρασίνου ○ Μέτρο 1.5: Προστασία και Αναβάθμιση Φυσικού Περιβάλλοντος, Ενίσχυση Υποδομών Μείωσης της Ρύπανσης. ○ Μέτρο 1.6: Αναβάθμιση Υποδομών Ύδρευσης, Αποχέτευσης και Διαχείρισης Αποβλήτων/ Βελτίωση Αρδευτικού Δικτύου. Άξονας Προτεραιότητας 2: Βελτίωση των Υποδομών και Υπηρεσιών στους τομείς της κοινωνικής πολιτικής, υγείας, παιδείας, πολιτισμού και αθλητισμού ○ Μέτρο 2.1: Ανάδειξη και προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς. ○ Μέτρο 2.2: Υγεία, κοινωνική πρόνοια και φροντίδα. ○ Μέτρο 2.3: Ενίσχυση και βελτίωση εκπαιδευτικών, αθλητικών και πολιτισμικών υποδομών και υπηρεσιών. Άξονας Προτεραιότητας 3: Τοπική οικονομία και απασχόληση ○ Μέτρο 3.1: Τοπικό Σχέδιο Απασχόλησης. Μέτρο 3.2: Ενίσχυση της Τοπικής Οικονομίας και Επιχειρηματικότητας. ○ Μέτρο 3.2: Ενίσχυση της Τοπικής Οικονομίας και Επιχειρηματικότητας



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Λαμιέων
Παραδοτέο Π.1.: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

				Άξονας Προτεραιότητας 4: Βελτίωση διοικητικής και οικονομικής ικανότητας του Δήμου ○ Μέτρο 4.1: Εκσυγχρονισμός της Λειτουργίας και των Παρεχόμενων Υπηρεσιών ○ Μέτρο 4.2: Ανάπτυξη Σχέσεων και Συνεργασιών ○ Μέτρο 4.3: Αναβάθμιση της Υλικοτεχνικής Υποδομής – Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού ○ Μέτρο 4.4: Οικονομική διαχείριση
--	--	--	--	---

9. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο Δήμος Λαμιέων αποτελεί δήμο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος και πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Φθιώτιδας. Βρίσκεται στο κέντρο της Ηπειρωτικής Ελλάδας και αναπτύσσεται στο κέντρο της Λεκάνης του Σπερχειού Ποταμού και συγκεκριμένα στο πέρασμα του Μαλιακού κόλπου από την Αττική και τη Στερεά Ελλάδα, στη Βόρεια Ελλάδα και τη Θεσσαλία, γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα σημαντική τη γεωγραφική του θέση.

Ο Καλλικρατικός Δήμος Λαμιέων έχει μόνιμο πληθυσμό 75.135 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Η πόλη της Λαμίας αποτελεί έδρα του και είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας μετά το Δήμο Χαλκιδαιών με πληθυσμό 51.559 κατοίκους. Η Λαμία συγκεντρώνει το 69% του πληθυσμού του Δήμου και έχει πυκνότητα κατοίκησης άνω των 500 κατοίκων ανά km².

Η σημερινή μορφή του δήμου έχει προκύψει από τη συνένωση των Δήμων Λαμιέων, Γοργοποτάμου, Λειανοκλαδίου, Υπάτης, και κοινότητας Παύλιανης, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση του σχεδίου «Καλλικράτης». Αποτελείται από 5 Δημοτικές Ενότητες που αντιστοιχούν στους παραπάνω συγχωνευθέντες δήμους και κοινότητες, ενώ οι Δημοτικές και Τοπικές Κοινότητές τους προκύπτουν από τα πρώην 44 δημοτικά διαμερίσματα που προϋπήρχαν βάσει του σχεδίου «Καποδίστριας» .

Ο Δήμος έχει συνολική έκταση 413 χιλιάδες στρέμματα. Γεωμορφολογικά χαρακτηρίζεται από πεδινές εκτάσεις στις δύο πλευρές του Σπερχειού ποταμού και τη Δελταϊκή πεδιάδα του, που περιβάλλεται από λοφώδεις, ημιορεινές και ορεινές περιοχές. Η πόλη της Λαμίας αναπτύσσεται στους πρόποδες της Όθρυος, που τη χωρίζει από τη θεσσαλική πεδιάδα προς το βορρά, μοιρασμένη ανάμεσα στις υπώρειες των λόφων Αγίου Λουκά και Κάστρου. Το ανάγλυφο είναι πεδινό στο νότιο τμήμα της, και έντονα ορεινό στο βορειοδυτικό και νοτιοανατολικό τμήμα. Το μεγαλύτερο υψόμετρο της έκτασης του Δήμου φτάνει τα 1750 μέτρα. Τα εδάφη στα πεδινά είναι προσχωσιγενή από τις φερτές ύλες του Σπερχειού Ποταμού (Δήμος Λαμιέων, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων, 2020).

Εικόνα 9: Γεωγραφική θέση Δήμου Λαμιέων στην Π.Ε. Φθιώτιδας (ιδία επεξεργασία)



Στην παρούσα ενότητα καταγράφονται και αποτιμώνται τα σχετικά στοιχεία των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα καταγράφεται το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, τα πληθυσμιακά και δημογραφικά στοιχεία, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, η πυκνότητα δόμησης κ.ο.κ. του Δήμου Λαμιέων.

9.1. Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο Περιοχής Παρέμβασης

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμιέων εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/05-11-2012). Το Σχέδιο περιλαμβάνει την χωρική οργάνωση της Δημοτικής Ενότητας για πληθυσμό 101.378 κατοίκους και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις επιφάνειας 613,267Ha και τη δημιουργία τεσσάρων Πολεοδομικών Ενοτήτων (Π.Ε.) στη συνολική επιφάνεια του οικισμού της Λαμίας. Οι συντελεστές δόμησης και η μέση πυκνότητα οίκησης κατά Π.Ε. παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 3: Μέσος Συντελεστής Δόμησης και Μέση Πυκνότητα Π.Ε. (ΓΠΣ - ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/05-11-2012)

Π.Ε.	Ονομασία	Μέσος Σ.Δ.
1	Κέντρο	1,5
2	Άμπλιανη	0,94
3	Παγκράτι	0,99
4	Καλύβια - Ρεβένια	0,73
5	Αγ. Λουκάς - Ανθέων	1,18
6	Γαλανέικα	0,76
7	Ευρυτάνες - Τaráτσα	0,66
8	Νέα Μαγνησία – Ροδίτσα – Μεγ. Βρύση	0,76
9	Σταυρός	0,82

Σήμερα δεν υπάρχει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο το οποίο να αφορά τη σημερινή έκταση του Δήμου Λαμιέων, όπως αυτή έχει προκύψει μετά το σχέδιο Καλλικράτης. Τα υπάρχοντα ΓΠΣ, που εμπίπτουν στην επικράτειά του, αφορούν τους συγχωνευθέντες Καποδιστριακούς δήμους.

Επομένως, για τον οικισμό της Λαμίας που αντιστοιχεί στον πρώην Καποδιστριακό δήμο Λαμιέων και αποτελεί την περιοχή ενδιαφέροντος, το ΓΠΣ έχει διαμορφωθεί ως εξής:

- ❖ Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου Λαμιέων (Αριθμός ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012).
- ❖ Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων, Δήμου (Αριθμός ΦΕΚ: 200/ΑΑΠ/23- 6-2014) (Αριθμός ΦΕΚ: 200/ΑΑΠ/23- 6-2014).
- ❖ Σημειακή τροποποίηση και διόρθωση σφάλματος του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Λαμιέων , Π.Ε. Φθιώτιδας (Αριθμός ΦΕΚ: 210/ΑΑΠ/18- 9-2017).

Στην περιοχή μελέτης του ΣΑΠ, δηλαδή στον οικισμό της Λαμίας οι βασικότερες θεσμοθετημένες χρήσεις γης είναι οι ακόλουθες:

- Γενική κατοικία
- Χώροι πρασίνου, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι που περιλαμβάνουν αδόμητες εκτάσεις, αστικό πράσινο και πλατείες.

Στο πολεοδομικό κέντρο μιας περιοχής, το οποίο βρίσκεται στο κέντρο του οικισμού, συναντώνται βασικές λειτουργίες όπως εμπορικές δραστηριότητες, δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών, εστίασης, και διοικητικές υπηρεσίες.

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης δεν παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις από τις θεσμοθετημένες όπως αυτές προκύπτουν από το ΓΠΣ της περιοχής μελέτης.

Στο κέντρο επικρατεί η κατοικία ως βασική χρήση γης με ποσοστό 55.03%, ενώ ταυτόχρονα λαμβάνουν χώρα χρήσεις που προβλέπονται από την ανάπτυξη της χρήσης γενικής κατοικίας

και του πολεοδομικού κέντρου, όπως εμπορικά καταστήματα, εστίαση, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, συνεργεία, κλπ. Συγκεκριμένα μετά τη γενική κατοικία, δεύτερη θέση καταλαμβάνει η ΒΙ.ΠΕ. Λαμίας με ποσοστό 15.72%, τρίτη η έκταση των αδόμητων

χώρων με ποσοστό 5.36%, ακολουθεί το εμπόριο (2.9%), η εκπαίδευση (2.47%) και τέλος ο αθλητισμός (2.28%).

9.2. Δημογραφικά και Πληθυσμιακά Στοιχεία

Ο Δήμος Λαμιέων, όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, αποτελείται από πέντε Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.), τη Δ.Ε. Λαμιέων, Γοργοποτάμου, Λειανοκλαδίου, Παυλιανής και Υπάτης.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ο μόνιμος πληθυσμός του Καλλικρατικού Δήμου Λαμιέων ανέρχεται σε 75.315 κατοίκους. Η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού είναι θετική και τις τρεις δεκαετίες (1991-2001, 2001-2011, 1991-2011) αν και ο ρυθμός αύξησης ακολουθεί φθίνουσα πορεία, με αποκορύφωμα την δεκαετία 2001-2011 για την οποία η αύξηση περιορίζεται στο 0,50%.

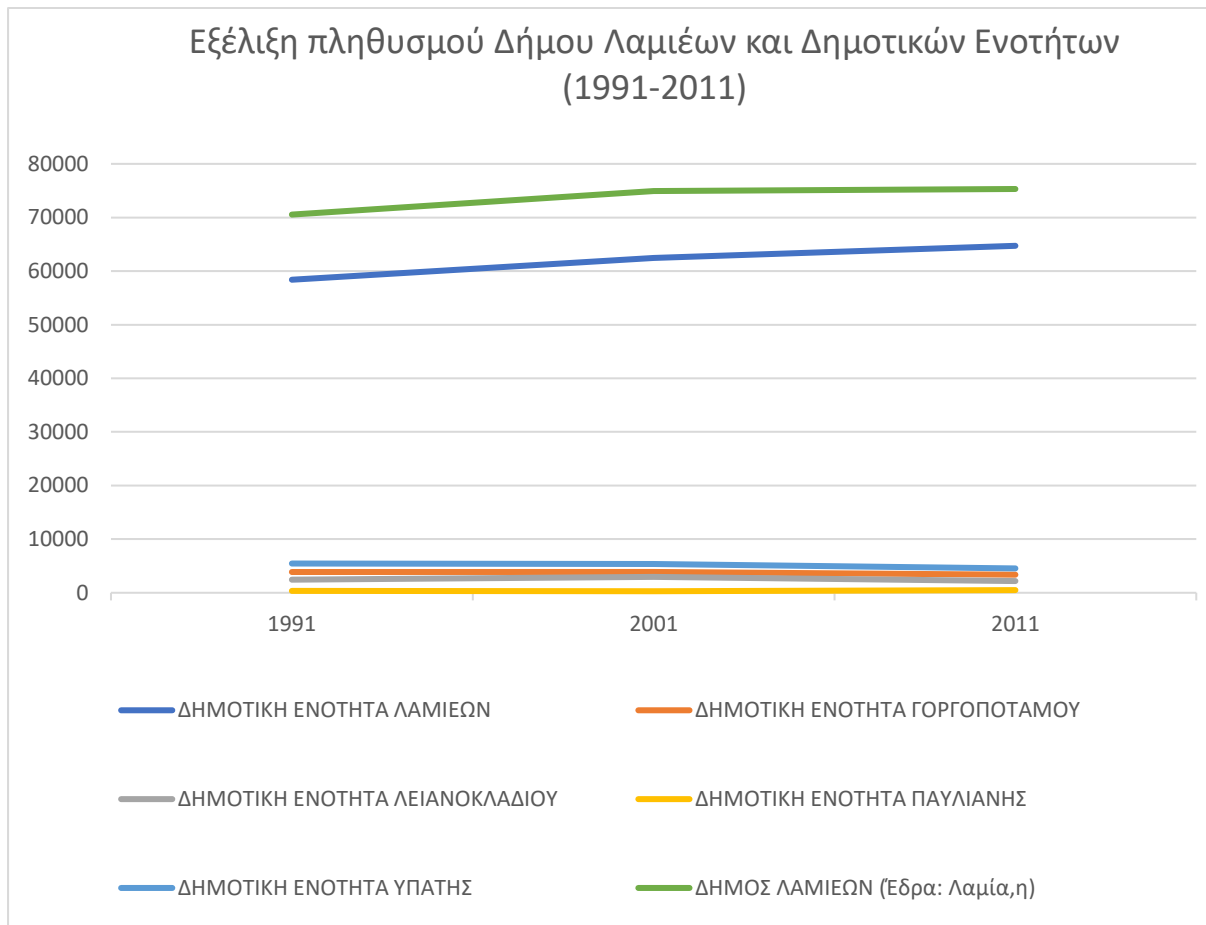
Ο μόνιμος πληθυσμός εξετάστηκε και για την Π.Ε. Φθιώτιδας. Όπως δείχνουν οι ρυθμοί μεταβολής, ο Δήμος Λαμιέων, με θετικό δείκτη (0,50%), έστω και οριακό, διαφοροποιείται, περισσότερο ή λιγότερο, από τους αντίστοιχους δείκτες της Π.Ε. Φθιώτιδας (-6,67%) της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.

Τα παραπάνω απεικονίζονται στους αντίστοιχους πίνακες και διαγράμματα που ακολουθούν.

Πίνακας 4: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

Περιοχή	Πληθυσμός (μόνιμος)			Μεταβολή πληθυσμού		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΜΙΕΩΝ	58394	62452	64716	6,95%	3,63%	10,83%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	3867	3886	3374	0,49%	-13,18%	-12,75%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ	2444	2963	2186	21,24%	-26,22%	-10,56%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΥΛΙΑΝΗΣ	379	287	498	-24,27%	73,52%	31,40%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΥΠΑΤΗΣ	5460	5351	4541	-2,00%	-15,14%	-16,83%
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ (ΕΔΡΑ: ΛΑΜΙΑ)	70544	74939	75315	6,23%	0,50%	6,76%

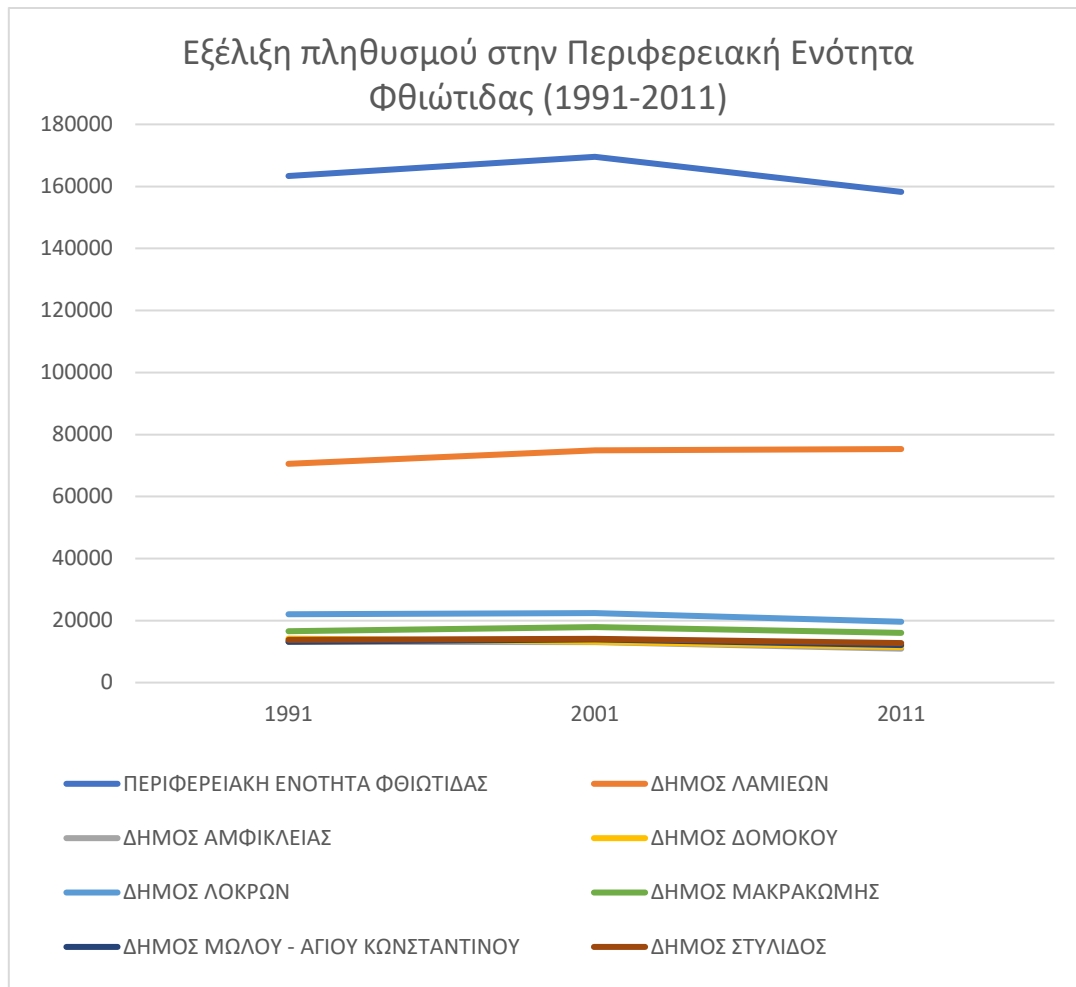
Διάγραμμα 3: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)



Πίνακας 5: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στους Δήμους της Π.Ε. Φθιώτιδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)

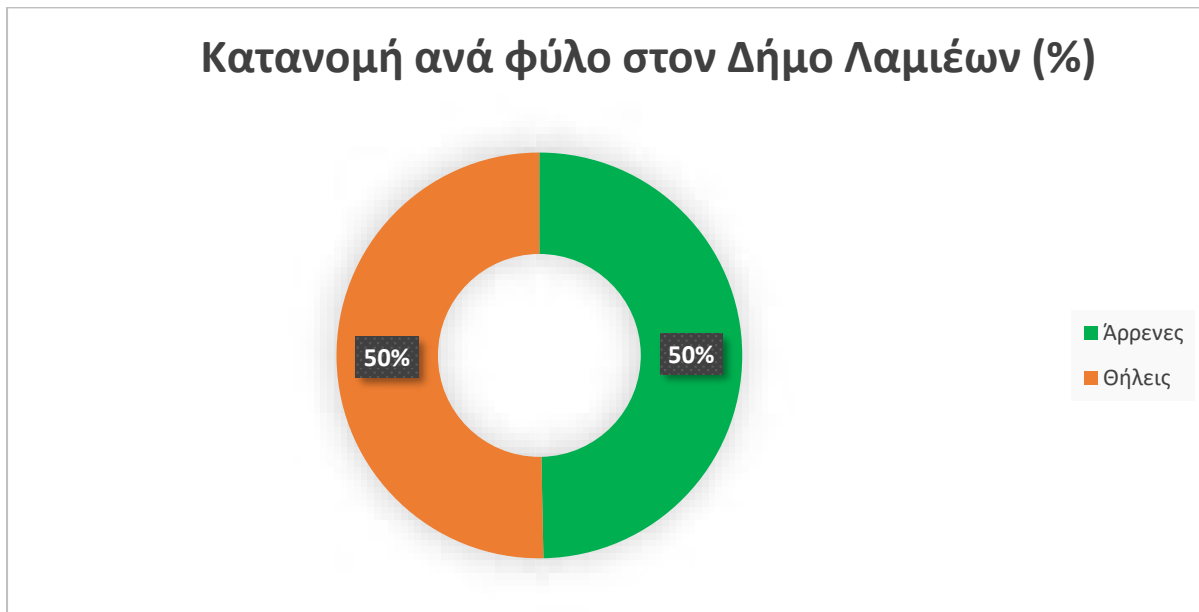
Περιοχή	Πληθυσμός (μόνιμος)			Μεταβολή πληθυσμού		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	70544	74939	75315	6,23%	0,50%	6,76%
ΔΗΜΟΣ ΑΜΦΙΚΛΕΙΑΣ	13144	13024	10922	-0,91%	-16,14%	-16,91%
ΔΗΜΟΣ ΔΟΜΟΚΟΥ	14203	13199	11495	-7,07%	-12,91%	-19,07%
ΔΗΜΟΣ ΛΟΚΡΩΝ	22016	22418	19623	1,83%	-12,47%	-10,87%
ΔΗΜΟΣ ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ	16541	17912	16036	8,29%	-10,47%	-3,05%
ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ - ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	13147	13932	12090	5,97%	-13,22%	-8,04%
ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΟΣ	13800	14118	12750	2,30%	-9,69%	-7,61%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	163395	169542	158231	3,76%	-6,67%	-3,16%

Διάγραμμα 4: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού στους Δήμους της Π.Ε. Φθιώτιδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)



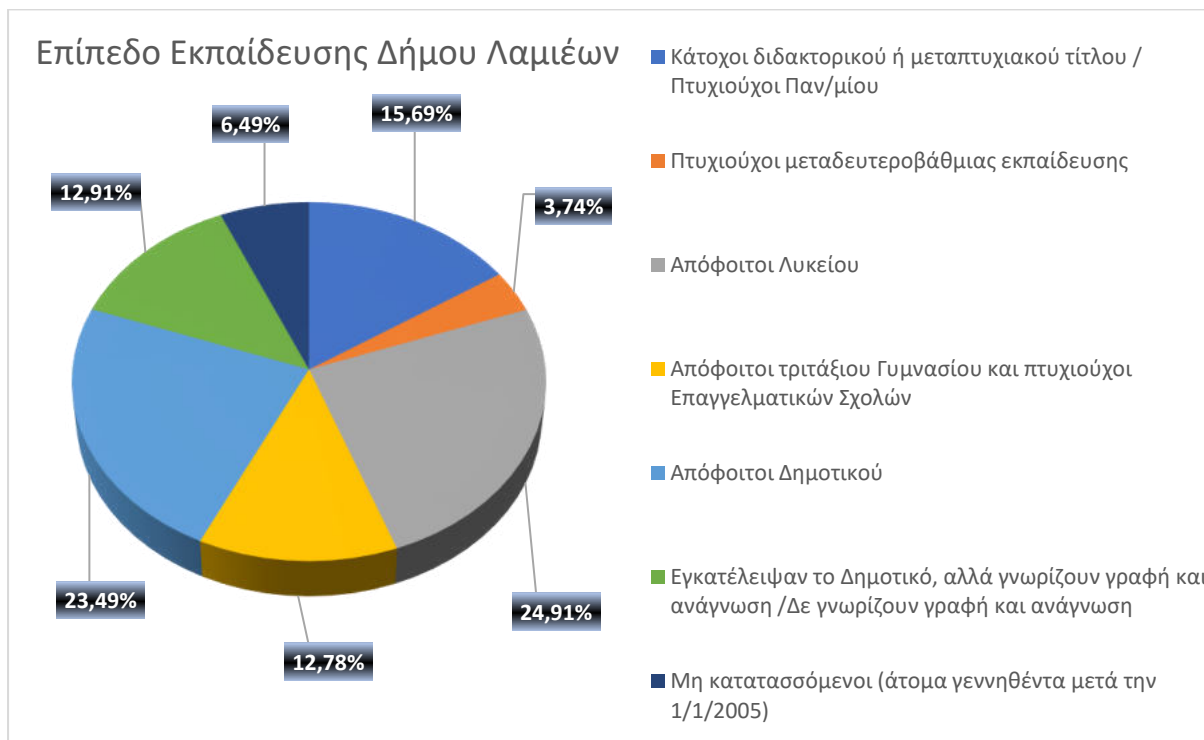
Ως προς την κατανομή του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου μεταξύ των δύο φύλων, διακρίνεται μία ισόρροπη κατάσταση, με το ποσοστό των γυναικών να υπερέχει ελάχιστα. Συγκεκριμένα, το ποσοστό των γυναικών αγγίζει το 50,32% και των ανδρών το 49,68%.

Διάγραμμα 5: Κατανομή κατοίκων ανά φύλο στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ιδία επεξεργασία)



Όσον αφορά στο εκπαιδευτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Λαμιέων, το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού είναι Απόφοιτοι Λυκείου (24,91%). Ακολουθώντας σε μικρότερα ποσοστά απαντώνται οι Απόφοιτοι Δημοτικού (23,49%), οι Κάτοχοι διδακτορικού ή μεταπτυχιακού τίτλου / Πτυχιούχοι Παν/μίου (15,69%), αυτοί που εγκατέλειψαν το Δημοτικό / δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση (12,91%), οι Απόφοιτοι τριτάξιου Γυμνασίου (12,78%), οι μη κατατασσόμενοι (6,49%) και τέλος οι Πτυχιούχοι μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (3,74%).

Διάγραμμα 6: Εκπαιδευτικό επίπεδο κατοίκων Δήμου Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



Όσον αφορά στην κατάσταση ασχολίας προκύπτει ότι στο σύνολο του πληθυσμού του Δήμου το ποσοστό των οικονομικά ενεργών ανέρχεται στο 59,81% ενώ το ποσοστό των οικονομικά μη ενεργών στο 40,19%. Στο σύνολο των οικονομικά μη ενεργών, το 43,34% αφορά σε άρρενες και το 56,66% σε θήλεις. Αντίστοιχα στο σύνολο των οικονομικά ενεργών, το 59,12% αφορά σε άρρενες και το 40,88% σε θήλεις.

Διάγραμμα 7: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)

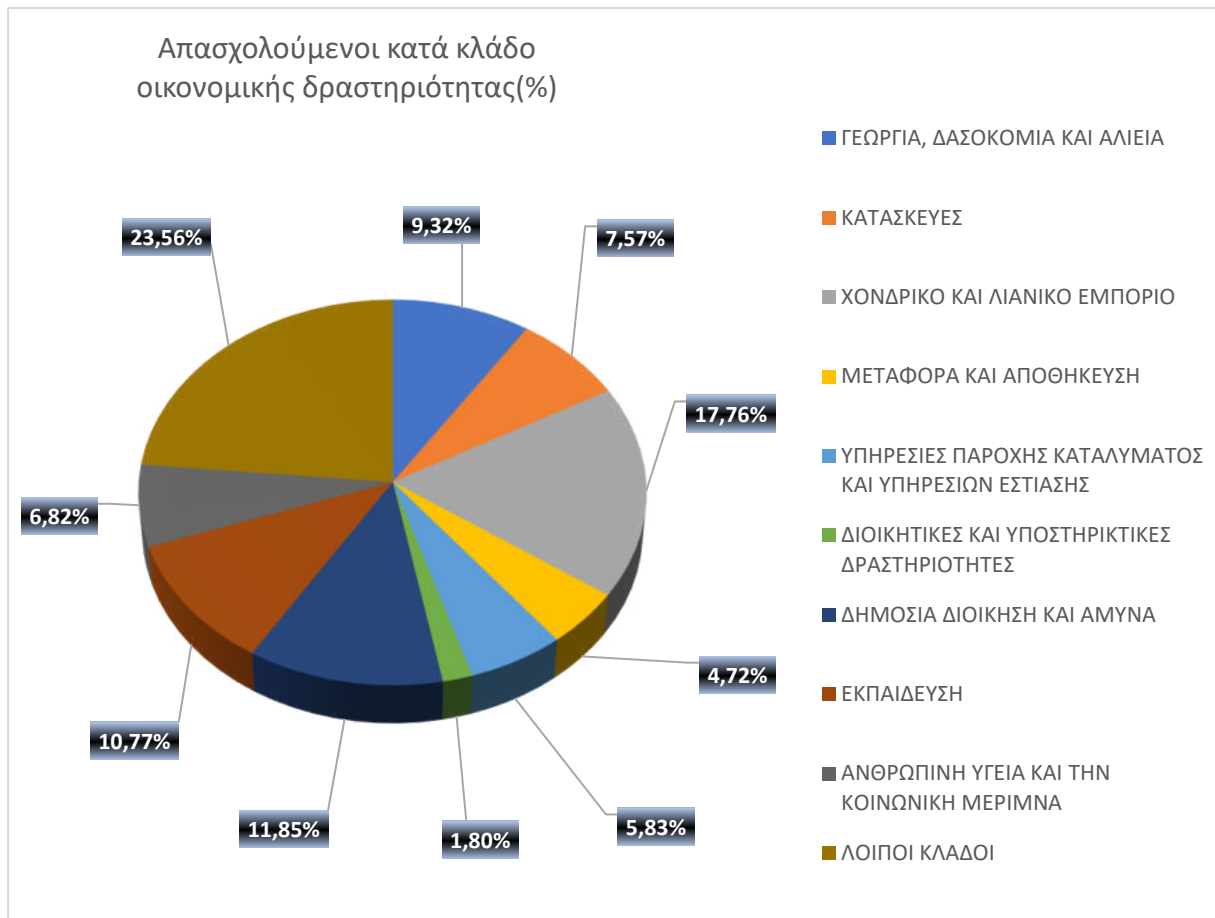


Διάγραμμα 8: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός ανά φύλο στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



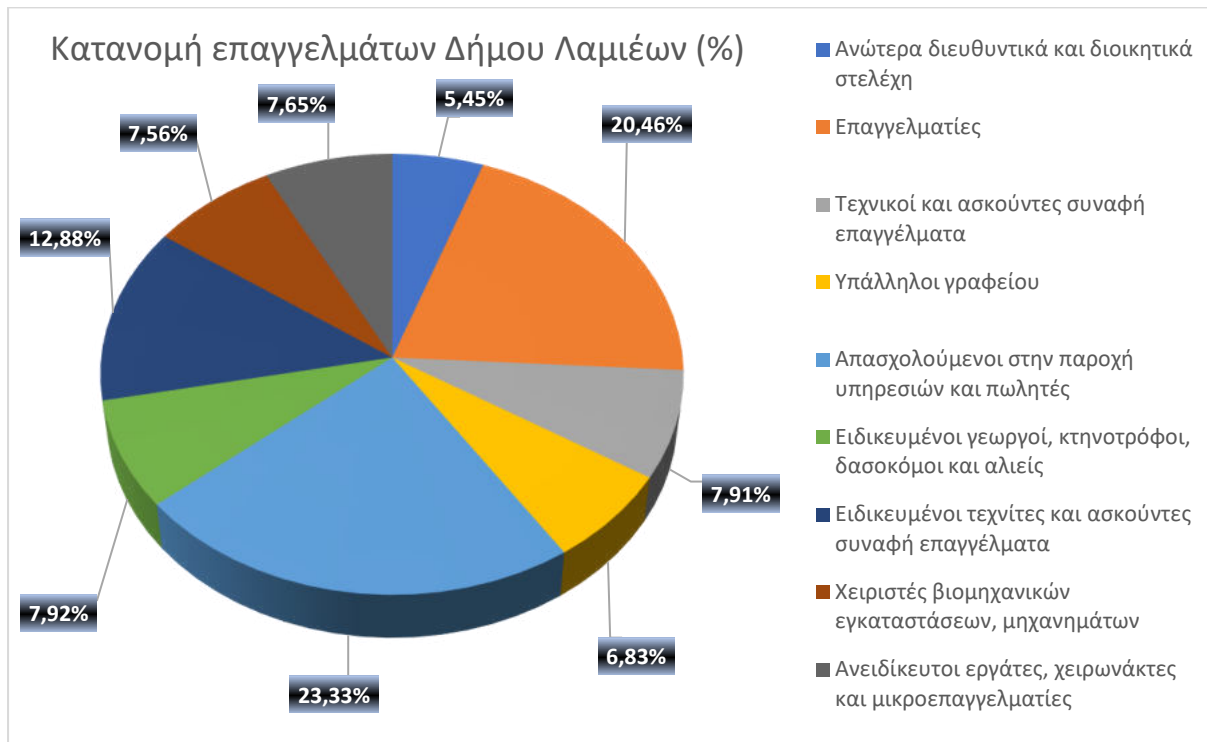
Ένα μεγάλο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού απασχολείται στον κλάδο του Χονδρικού και Λιανικού Εμπορίου (17,76%) αλλά το μεγαλύτερο στους Λοιπούς Κλάδους (23,56%). Ακολουθώς απασχολούνται στους εξής κλάδους κατά ποσοστά: Δημόσια Διοίκηση και Άμυνα (11,85%), Εκπαίδευση (10,77%), Γεωργία, Δασοκομία και Αλιεία (9,32%), Κατασκευές (7,57%), Ανθρώπινη Υγεία (6,82%), Παροχή Καταλύματος και Υπηρεσιών Εστίασης (5,83%), Διοικητικές και Υποστηρικτικές Δραστηριότητες (1,80%), Κατασκευές (5,01%), Μεταφορά και Αποθήκευση (4,12%).

Διάγραμμα 9: Απασχολούμενοι κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)



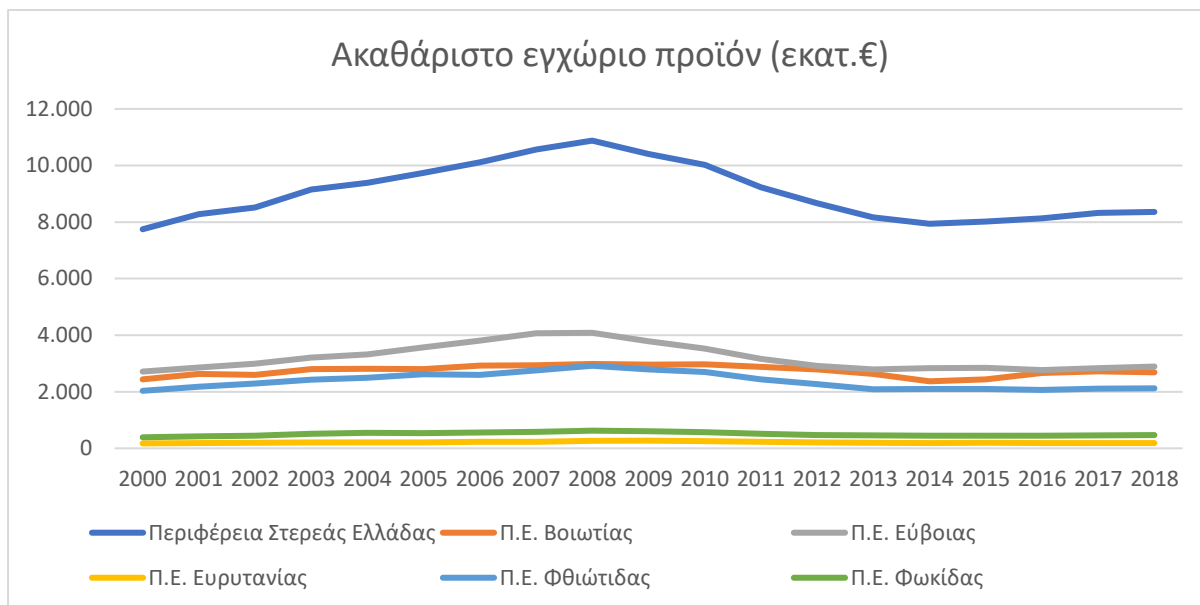
Οι κάτοικοι του Δήμου σε μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούνται στην παροχή υπηρεσιών και ως πωλητές (23,33%). Ακολουθούν οι Επαγγελματίες σε ποσοστό 20,46% και οι Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα (12,88%). Σε παρόμοια ποσοστά κυμαίνονται οι κατηγορίες Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς (7,92%), Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρωνακτές και επαγγελματίες (7,65%), Τεχνικού και ασκούντες συναφή επαγγέλματα (7,91%) και οι Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων και μηχανημάτων (7,56%). Το μικρότερο ποσοστό καταλαμβάνουν τα Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη (5,45%) και οι Υπάλληλοι γραφείου (6,83%).

Διάγραμμα 10: Απασχολούμενοι κατά επάγγελμα στον Δήμο Λαμιέων (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011, ίδια επεξεργασία)

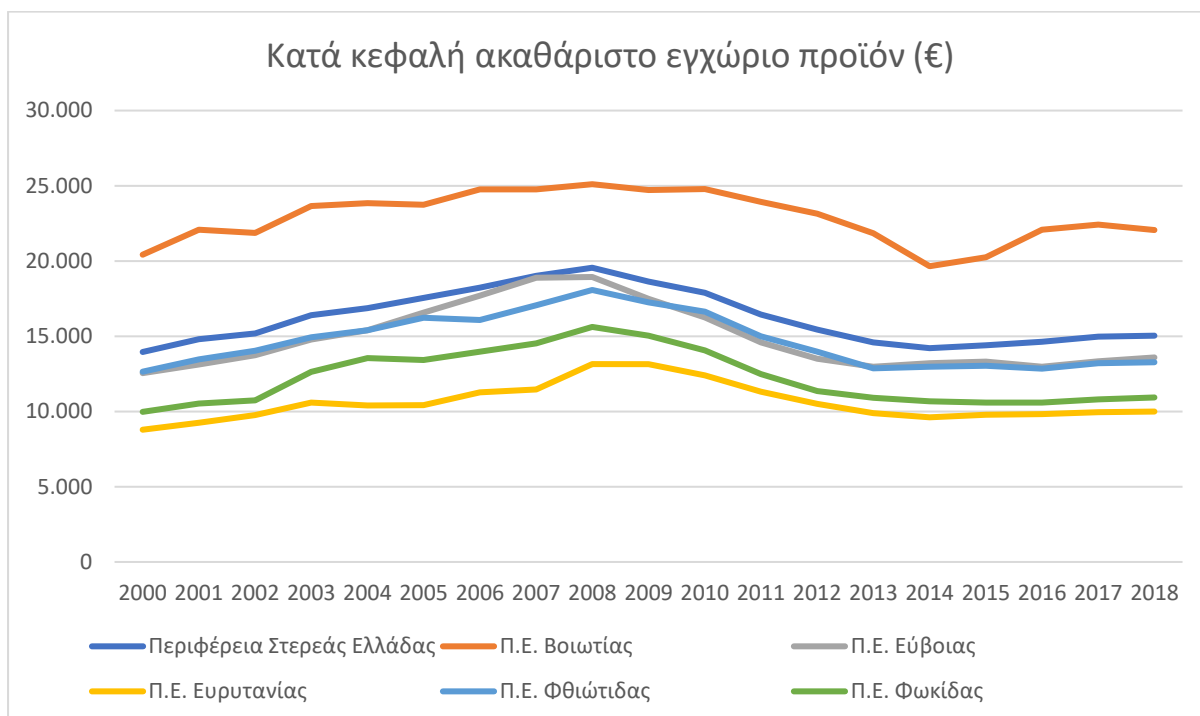


Παρακολουθώντας τη διακύμανση των τιμών για τρεις κύριους δείκτες της οικονομίας (Κατά κεφαλήν Α.Ε.Π., Α.Ε.Π. και Συνολική Α.Π.Α.), κατά τη χρονική περίοδο μεταξύ 2000 και 2019 μπορεί να γίνει μια μικρή ανασκόπηση της οικονομικής κατάστασης τόσο της Π.Ε. Φθιώτιδας, όσο και πιο διευρυμένα στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Η Π.Ε. Φθιώτιδας παρουσιάζει ανοδική πορεία όσον αφορά στο ΑΕΠ και στο κατά κεφαλή ΑΕΠ μέχρι το 2008, όπου σημειώνει και τη μεγαλύτερη τιμή και από το 2008 αρχίζει η καθοδική πορεία ακολουθώντας την οικονομική κρίση της χώρας. Οι τιμές του ΑΕΠ και του κατά κεφαλή ΑΕΠ αυξάνονται από το έτος 2016 και έπειτα.

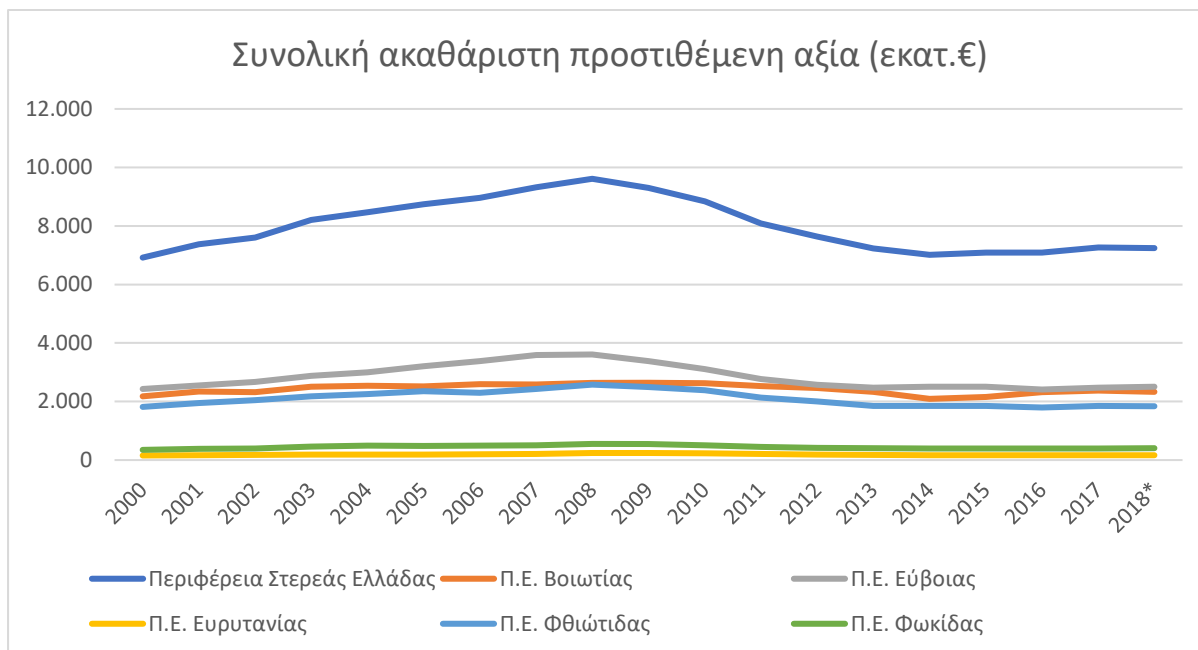
Διάγραμμα 11: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των Π.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 12: Κατά Κεφαλή ΑΕΠ των Π.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 13: Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των Π.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ιδία επεξεργασία)



9.3. Σημεία Ενδιαφέροντος

Η πόλη της Λαμίας, λόγω του μεγέθους της και του χαρακτήρα της ως οικισμού που αποτελεί την πρωτεύουσα τόσο του Δήμου Λαμιέων όσο και της Περιφερειακής Ενότητας Φθιώτιδας, είναι λογικό να συγκεντρώνει πολύ μεγάλο πλήθος δραστηριοτήτων του οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού, αθλητικού και εκπαιδευτικού τομέα και των δημοσίων υπηρεσιών. Η εμβέλεια της πόλης είναι τέτοια ώστε να συγκεντρώνει πλήθος κόσμου τόσο από τους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου, όσο και από τους υπόλοιπους δήμους της Περιφερειακής Ενότητας και της Περιφέρειας συνολικά. Στη συνέχεια περιγράφονται οι παραπάνω δραστηριότητες – σημεία ενδιαφέροντος που καταγράφηκαν από την επιτόπια έρευνα στην περιοχή παρέμβασης του ΣΑΠ, τα οποία σε επόμενη ενότητα εξετάζονται ως προς τα χαρακτηριστικά της προσβασιμότητά τους.

Οι δημόσιες υπηρεσίες που εντοπίζονται εντός της περιοχής παρέμβασης και καταγράφονται περιλαμβάνουν το Δημαρχείο του Δήμου, τη Νομαρχία Φθιώτιδας, τη ΔΟΥ Λαμίας, τον ΕΦΚΑ Λαμίας, το Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών και το Δικαστικό Μέγαρο Λαμίας.

Οι υπηρεσίες υγείας και κοινωνικής πρόνοιας που εντοπίζονται εντός της περιοχής παρέμβασης και καταγράφονται αφορούν τα 1^ο και 2^ο ΚΑΠΗ Λαμίας και το κτίριο του πρώην Κέντρου Φυσικής Ιατρικής και Αποκατάστασης (ΚΕΦΙΑΠ) που πλέον στεγάζει Τοπική Μονάδα Υγείας (ΤΟΜΥ). Σημειώνεται ότι η πόλη της Λαμίας διαθέτει και το Γενικό Νοσοκομείο το οποίο βρίσκεται εκτός του αστικού ιστού και του βασικού πολεοδομικού πυρήνα της πόλης, με αποτέλεσμα να μην αποτελέσει πεδίο έρευνας του συγκεκριμένου Σχεδίου.

Τα κτίρια εκπαίδευσης που εντοπίζονται εντός της περιοχής παρέμβασης και καταγράφονται περιλαμβάνουν 4 νηπιαγωγεία και 1 παιδικό σταθμό, 9 δημοτικά σχολεία, 2 γυμνάσια, 2 λύκεια και το κτίριο που στεγάζει σχολές θετικών επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Σημειώνεται ότι η πόλη της Λαμίας διαθέτει και τις εγκαταστάσεις με τα ΤΕΙ, χώροι οι οποίοι βρίσκονται εκτός του αστικού πυρήνα της πόλης και κατ' επέκταση της περιοχής παρέμβασης του ΣΑΠ και οι οποίοι δεν θα καταγραφούν για τις ανάγκες του παρόντος Σχεδίου.

Οι χώροι αθλητισμού που εντοπίζονται στην περιοχή παρέμβασης και καταγράφονται είναι το Δημοτικό Στάδιο, το Δημοτικό Κολυμβητήριο, το κλειστό γυμναστήριο «Χαλκιοπούλειο» και το γήπεδο Γαλανείκων.

Λοιπά σημεία ενδιαφέροντος όπως αναψυχής και πολιτισμού που εντοπίζονται στην περιοχή παρέμβασης και καταγράφονται είναι το Δημοτικό θέατρο, η Κεντρική Δημόσια Βιβλιοθήκη, το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης και το Λαογραφικό Μουσείο Φθιώτιδας.

Οι πλατείες – χώροι πρασίνου που εντοπίζονται στην περιοχή παρέμβασης και καταγράφονται είναι η πλατεία Βενιζέλου, η πλατεία Αιγίνης, η πλατεία Καραϊσκάκη, η πλατεία Ελευθερίας, η πλατεία Αλέκου Κοντόπουλου, η πλατεία Λαού, η πλατεία Πάρκου, η πλατεία Ματσούκα, η πλατεία Αθανασίου Διάκου, η πλατεία πρώην ΚΕΦΙΑΠ και η νέα πλατεία Γιαννιτσιώτη – Κισσάβου.

Τα παραπάνω σημεία απεικονίζονται στους **Χάρτες 2 και 6** του Παραρτήματος Χαρτών.

9.4. Χώροι εκτόνωσης – συγκέντρωσης πληθυσμού

Ως χώροι εκτόνωσης ή συγκέντρωσης πληθυσμού ορίζονται οι χώροι καταφυγής, οι χώροι παροχής βοήθειας και οι χώροι καταυλισμού. Ειδικότερα οι συγκεκριμένοι χώροι ορίζονται ως εξής:

- **Χώροι Καταφυγής.** Πρόκειται για χώρους άμεσης εκτόνωσης πληθυσμού με την εκδήλωση του φαινομένου. Είναι χώροι βραχυχρόνιας παραμονής (λίγες ώρες μέχρι το πολύ δύο μέρες). Ως χώροι καταφυγής δύνανται να χρησιμοποιούνται πλατείες, ελεύθεροι χώροι, ανοικτές αθλητικές εγκαταστάσεις, περιοχές αστικού πρασίνου, προαύλια σχολείων εφόσον διαθέτουν την απαραίτητη έκταση και προδιαγραφές ασφάλειας.
- **Χώροι Παροχής Βοήθειας.** Πρόκειται για χώρους που λειτουργούν ως οργανωμένο φυσικό υπόβαθρο για την κάλυψη έκτακτων αναγκών που μπορούν να προκύψουν από μια πιθανή μετεγκατάσταση λειτουργιών νοσοκομειακής μονάδας σε ελεύθερο χώρο. Σε αυτούς παρέχονται πρώτες βοήθειες και οργανώνεται μετέπειτα η μεταφορά των πληγέντων σε άλλες μονάδες. Οι συγκεκριμένοι χώροι θα πρέπει κατά κανόνα να διαμορφώνονται σε προαύλια νοσοκομείων και νοσηλευτικών ιδρυμάτων εφόσον διαθέτουν την απαραίτητη έκταση και προδιαγραφές ασφάλειας.
- **Χώροι Καταυλισμού.** Πρόκειται για χώρους που λειτουργούν για την προσωρινή στέγαση πληθυσμού και δραστηριοτήτων για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την ανασυγκρότηση κατεστραμμένων περιοχών (τρεις με εννιά μήνες). Οι συγκεκριμένοι χώροι διαμορφώνονται σε περιστατικές περιοχές πρασίνου, αγροτικές

γης, ελεύθερης γης κ.λπ., εφόσον διαθέτουν συγκεκριμένες προδιαγραφές καταλληλότητας, μεγέθους και ασφάλειας.

Ο Δήμος Λαμιέων έχει ορίσει τέτοια σημεία συγκέντρωσης του πληθυσμού σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης τόσο εντός της πόλης της Λαμίας όσο και σε υπόλοιπους οικισμούς και περιοχές εντός των διοικητικών του ορίων. Στην προκειμένη περίπτωση και για τις ανάγκες του παρόντος Σχεδίου, καταγράφονται και παρουσιάζονται στον **Χάρτη 3** του Παραρτήματος Χαρτών τα σημεία συγκέντρωσης πληθυσμού τα οποία εντοπίζονται εντός της περιοχής παρέμβασης. Για τα σημεία αυτά εξετάζεται το επίπεδο προσβασιμότητάς τους και στο Παραδοτέο Π2 προτείνονται τα μέτρα βελτίωσής τους καθώς και οι κατάλληλες οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή προς αυτά.

10. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

10.1. Οδικό Δίκτυο

Περιγραφή οδικού δικτύου Δημοτικής Ενότητας Λαμίας

Η πόλη της Λαμίας και ο Δήμος σήμερα αποτελούν δευτερεύοντα κόμβο στο βασικό οδικό δίκτυο και περιοχή απλής διέλευσης, με βλέψεις να βρεθούν στο κέντρο του Ελληνικού Βασικού Οδικού Δικτύου και στη διασταύρωση των κύριων αξόνων της χώρας του άξονα «Πάτρα – Λαμία – Θεσσαλονίκη» (ΠΑΘΕ) και του άξονα «Αθήνα – Λαμία – Ιωάννινα».

Ο Δήμος Λαμιέων εξυπηρετείται από το Εθνικό Οδικό Δίκτυο:

- Βόρεια από τον Άξονα προς Δομοκό, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Παναγιά, Εγνατία Οδός αλλά και προς Φάρσαλα και Λάρισα. Ο Ε65 θα αντικαταστήσει το τμήμα προς την Εγνατία Οδό και έτσι ο άξονας αυτός θα εξυπηρετεί ικανοποιητικά τον αναμενόμενο φόρτο.
- Ανατολικά από την Παλαιά Εθνική Οδό (ΠΕΟ), που συνδέει τη Λαμία με τη Στυλίδα και την Αγία Μαρίνα. Έχει μόνο τοπικό ρόλο σαν αστική αρτηρία «Λαμία - Αγ. Παρασκευή – ΒΙΠΕ – Αυλάκι – Αγ. Μαρίνα – Στυλίδα».
- Νότια από την ΠΕΟ «Αθήνα – Θήβα – Λιβαδειά – Μπράλος». Από το Μπράλο διακλαδώνεται προς Άμφισσα – Πάτρα. Το τμήμα αυτό θα αντικατασταθεί με τον άξονα «Πάτρα – Λαμία», ο οποίος είναι υπό μελέτη. Μόνο μετά από την κατασκευή του άξονα αυτού, η ΠΕΟ «Αθήνα – Θήβα – Λιβαδειά – Μπράλος» θα εξυπηρετεί ικανοποιητικά τη σύνδεση με Τιθορέα, Αμφίκλεια και Χιονοδρομικό κέντρο Παρνασσού. Το παλαιό τμήμα της ΠΕΟ εντός του Δήμου έχει πια μόνο τοπικό ρόλο ως αστική αρτηρία έως το Κόμμα, δυτικά από την Εθνική Οδό «Λαμία – Καρπενήσι – Αγρίνιο», που θα έχει αστικό χαρακτήρα έως τη σύνδεση με τον Ε65. Μετά το Σταυρό θέλει σημαντική βελτίωση για να συνδέει ικανοποιητικά τον ΠΑΘΕ με την «Ιόνια Οδό» και πρωταρχικά την Ευρυτανία και το Καρπενήσι με τη Λαμία

Περιγραφή οδικού δικτύου της πόλης της Λαμίας

Δεν υφίσταται σήμερα οδικό δίκτυο που να επιτρέπει την παράκαμψη της πόλης χωρίς διέλευση από τη δομημένη περιοχή, για την κυκλοφορία που προέρχεται από Αθήνα, Βόλο, Τρίκαλα ή Καρπενήσι. Εξαίρεση αποτελεί η κατεύθυνση «Λαμία – Τρίκαλα (και αντιστρόφως)», από την οποία όμως η διέλευση επιβαρύνεται με τρεις Ισόπεδους Κόμβους με φανάρια και έναν Ισόπεδο Κόμβο με την σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ.

Το πρόβλημα διέλευσης θα λυθεί με την κατασκευή του ΠΑΘΕ και του Ε65 για την διανομαρχιακή κυκλοφορία, παρά την επιβολή των σχετικών διοδίων. Οι νέοι άξονες του βασικού οδικού δικτύου δεν θα λειτουργήσουν ωστόσο ως παράκαμψη για την πρόσβαση στο Περιφερειακό Νοσοκομείο από Ανατολικά και Δυτικά, η οποία θα παραμείνει δύσκολη.

Κρίσιμο σημείο της αστικής κινητικότητας είναι να υπάρχει η δυνατότητα επικοινωνίας των Πολεοδομικών Ενοτήτων (Π.Ε.) με τους μεγάλους πόλους εξυπηρέτησεων (Νοσοκομεία – Πανεπιστήμιο κλπ.) και απασχόλησης (ΒΙΟΠΑ – ΒΙΠΕΛ κλπ.). Η κυκλοφορία στην πόλη χαρακτηρίζεται από τον πεπαλαιωμένο ιστό (στενοί δρόμοι), την έλλειψη παρακαμπτηρίων και τη συσσώρευση των υπηρεσιών στο κέντρο. Η κυκλοφορία στο κέντρο είναι πολύ δύσκολη

και προκαλεί σημαντική ρύπανση της ατμόσφαιρας από καυσαέρια. Ο Δήμος έχει πάρει σημαντικά μέτρα για την αντιμετώπιση του ίσως σοβαρότερου αυτού προβλήματος λειτουργίας της πόλης (όπως π.χ. μέτρα για στάθμευση, mini-bus, πεζοδρομήσεις, αστικό ΚΤΕΛ, παρακάμψεις, κλπ.), ενώ θα πρέπει να ενταθεί η προσπάθεια απομάκρυνσης των Ι.Χ. από το κέντρο. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το ΓΠΣ έχει προταθεί Ζώνη μείωσης κυκλοφορίας Ι.Χ. και λειτουργίας μινιμπάς (minibus). Σε άμεση συνάρτηση με τη μείωση της κυκλοφορίας στο κέντρο βρίσκεται και η περαιτέρω ανάπτυξη του ήδη υφισταμένου δικτύου πεζοδρόμων, το οποίο πρέπει να συσχετιστεί με την προσπάθεια δημιουργίας τοπικών κέντρων στην πόλη.

Οι μελέτες και τα έργα που άρχισε η πόλη για την πλήρη κάλυψη του κέντρου με τέσσερις (4) γραμμές mini-bus σε συνδυασμό με τέσσερις (4) χώρους στάθμευσης περιμετρικά για τα Ι.Χ. «προς κέντρο» από κάθε είσοδο της πόλης (Δομοκός, Στυλίδα, Θερμοπύλες, Καρπενήσι), θα προσφέρει ποιοτική συγκοινωνία στο κέντρο. Η πρώτη γραμμή έχει ήδη υλοποιηθεί και έχει μπει σε λειτουργία, με νέο χώρο στάθμευσης στο Τσαλτάκη και διαδρομή Τσαλτάκη, Όθωνος, Καραϊσκάκη, σημερινό Στάδιο, Εκκλησιών, Ησαΐα και επιστροφή στην αφετηρία. Εκτός του κέντρου, η κυκλοφορία είναι ικανοποιητική, ειδικά στις νέες επεκτάσεις της πόλης, όπου διανοίγονται οι προβλεπόμενοι από τη ρυμοτομία δρόμοι. Οι σημερινές αστικές συγκοινωνίες είναι του ΚΤΕΛ Λαμίας Α.Ε. και εξυπηρετούν τακτικά όλα τα σημεία της πόλης και τους κοντινούς οικισμούς. Οι αστικές συγκοινωνίες της πόλης είναι σημαντικά αναπτυγμένες αλλά δεν προσφέρουν υπηρεσίες ποιότητας με τα παλαιά μεγάλα λεωφορεία που διασχίζουν με δυσκολίες την πόλη.

Στον **Χάρτη 7** του Παραρτήματος Χαρτών απεικονίζεται η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου στην περιοχή παρέμβασης του ΣΑΠ στην πόλη της Λαμίας. Η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες πραγματοποιείται με σκοπό την καλύτερη κατανόηση της κυκλοφορίας εντός των ορίων του Δήμου και διακρίνεται σε πέντε βασικές κατηγορίες (Φρατζεσκάκης κ.ά., 2009; Ανδρικοπούλου κ.ά, 2008):

- «Ελεύθερη λεωφόρος»: Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα.
- «Κύρια αρτηρία»: Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα.
- «Δευτερεύουσα αρτηρία»: Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο
- «Συλλεκτήρια οδός»: Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες.

- «Τοπική οδός»: Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις τοπικές οδούς δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

10.2. Στάθμευση

Παρόδια στάθμευση

Στο μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου της πόλης της Λαμίας δεν καταγράφεται κάποιος περιορισμός στη στάση ή/και στάθμευση των οχημάτων και επομένως είναι δυνατή η στάθμευση των οχημάτων ελεύθερα, εκατέρωθεν των οδών. Ωστόσο από την επιτόπια έρευνα διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν και κάποια οδικά τμήματα στα οποία υφίστανται περιορισμοί ως προς τη στάθμευση είτε με μερική είτε με ολική απαγόρευση.

Ελεγχόμενη στάθμευση

Σύμφωνα με τα στοιχεία που είχε καταγράψει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), στο κέντρο της Λαμίας όπου συγκεντρώνονται οι περισσότερες δραστηριότητες και συνεπώς υπάρχει αυξημένη ζήτηση για στάθμευση, εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων στην κεντρική και εμπορική περιοχή της πόλης.

Το σύστημα τέθηκε σε επαναλειτουργία το έτος 2016, με το Τμήμα Ελέγχου Κοινόχρηστων Χώρων και Τομέα Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Λαμιέων να είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που αφορούν στην ελεγχόμενη στάθμευση στους καθορισμένους χώρους και την επιβολή των διοικητικών μέτρων του Ν.2696/1999, όπως ισχύει, για την παράνομη στάθμευση οχημάτων στους χώρους αυτούς.

Συγκεκριμένα, λειτουργούν τρεις (3) ζώνες στάθμευσης, με διαφορετικό τέλος και διάρκεια στάθμευσης.

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης εφαρμόζεται τις καθημερινές, από Δευτέρα έως Παρασκευή, κατά τα χρονικά διαστήματα 8:00 π.μ. – 14:00μ.μ. και 17:00 μ.μ. – 21:00μ.μ, καθώς και τα Σάββατα από 8:00 π.μ. – 14:00μ.μ., εξαιρουμένων των Κυριακών και των επίσημων Αργιών.

Στον Δήμο εντοπίζονται συνολικά, 761 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, που αντιστοιχούν σε ποσοστό που ανέρχεται στο 15% επί του συνόλου των οδών με υψηλή ένταση.

Ειδικότερα, ζώνες παροδικής στάθμευσης εντοπίζονται στις οδούς: Σκληβανιώτη, Καραγιαννοπούλου, Χατζοπούλου, Διάκου, Πατρόκλου, Έσλιν, Αβέρωφ, Δροσοπούλου, Μπότσαρη, Σατωβριάνδου, Παλαιολόγου, Λεωσθένους, Λεωνίδου, Θερμοπυλών, Καποδιστρίου, Κολοκοτρώνη, Ρ. Αγγελή, Αγ. Νικολάου και Όθωνος.

Στάθμευση εκτός οδού

Εντός της περιοχής παρέμβασης εντοπίζονται τέσσερις δημόσιοι-δημοτικοί χώροι οργανωμένης στάθμευσης. Αυτοί είναι:

- ο χώρος στάθμευσης της Παλιάς Δημοτικής Αγοράς κάτω από την οδό Όθωνος στη συμβολή με την οδό Αγίου Νικολάου
- ο χώρος στάθμευσης δίπλα από το Δημαρχείο στην οδό Ερυθρού Σταυρού
- ο χώρος στάθμευσης βορειοανατολικά της Πλατείας Ελευθερίας επί της οδού Ανδρούτσου
- το δημοτικό parking επί της οδού Λεωνίδου

Σημειώνεται ότι στην περιοχή απαντώνται αρκετοί οργανωμένοι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού οι οποίοι όμως δεν αποτελούν αντικείμενο μελέτης στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου και δεν καταγράφονται.

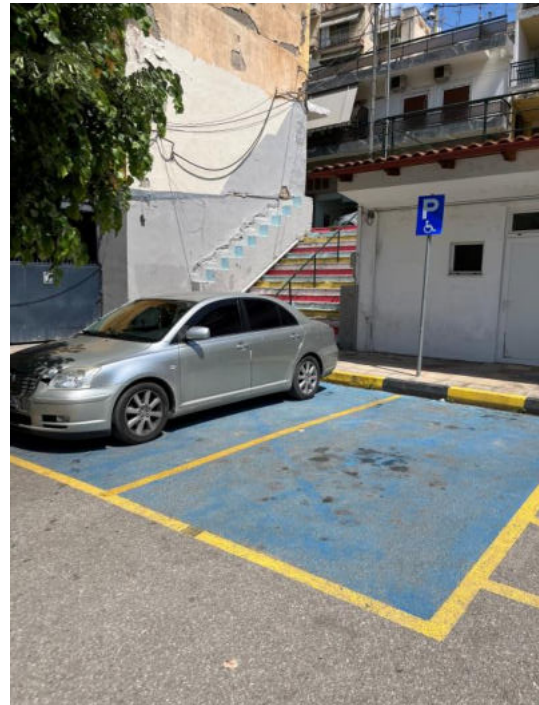
Στον **Χάρτη 4** του Παραρτήματος Χαρτών απεικονίζονται οι παραπάνω χώροι στάθμευσης.

Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ

Όσον αφορά τις θέσεις στάθμευσης οι οποίες εξυπηρετούν αποκλειστικά τα ΑμεΑ, από την επιτόπια καταγραφή στην περιοχή παρέμβασης προέκυψε ότι υφίστανται 18 θέσεις παρά την οδό είτε με σήμανση είτε με διαγράμμιση είτε και με τα δύο. Επιπλέον καταγράφηκαν και 4 θέσεις στάθμευσης στους 2 οργανωμένους χώρους στάθμευσης (Δημαρχείου και οδού Όθωνος με Αγίου Νικολάου).

Οι ακριβείς τοποθεσίες των θέσεων στάθμευσης για τα ΑμεΑ απεικονίζονται στον **Χάρτη 5** του Παραρτήματος Χαρτών.

Εικόνα 10: Επισημασμένες θέσεις στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ στους χώρους στάθμευσης στο Δημαρχείο (αριστερά) και στην Όθωνος (δεξιά) (αρχείο αυτοψίας)

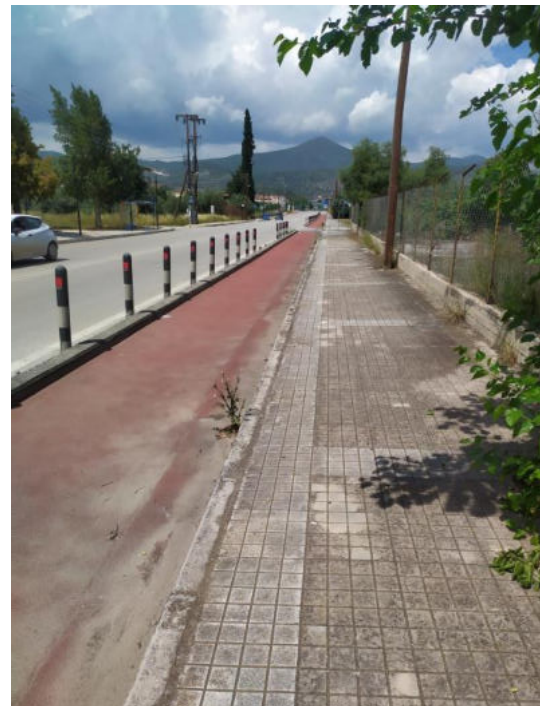


10.3. Ποδηλατική Υποδομή

Στην πόλη της Λαμίας υπάρχει νεοσύστατο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Οι ποδηλατόδρομοι αυτοί σχεδιάστηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι αμφίδρομοι σε όλες τις οδούς και να συνδέουν σχολεία όπως το 2ο Λύκειο και Γυμνάσιο Λαμίας, γήπεδα ποδοσφαίρου και πάρκα της Λαμίας. Ειδικότερα, υποδομή για το ποδήλατο υπάρχει στις οδούς Στουρνάρα, Α. Παπανδρέου, Κωνσταντινουπόλεως, Ελύτη, Γεννηματά, Αγράφων, Γιαννιτσιώτη, Ν. Νιάφα, Μεγ. Αλεξάνδρου, Δροσίνη, Δεληγιάννη Μωραιίνη και Ελευθερίας. Επιπλέον πρόσφατη υποδομή έχει δημιουργηθεί και στην περιοχή των Γαλανείκων ξεκινώντας από το γήπεδο Γαλανείκων επί της οδού Αλύτρωτων Πατρίδων και συνεχίζει επί της οδού Αγίας Παρασκευής μέχρι το 31^ο Νηπιαγωγείο.

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων εντός της περιοχής παρέμβασης απεικονίζεται στον **Χάρτη 8** του Παραρτήματος Χαρτών.

Εικόνα 11: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην οδό Αγίας Παρασκευής (αριστερά) και στην οδό Οδυσσέα Ελύτη (δεξιά) (αρχείο αυτοψίας)



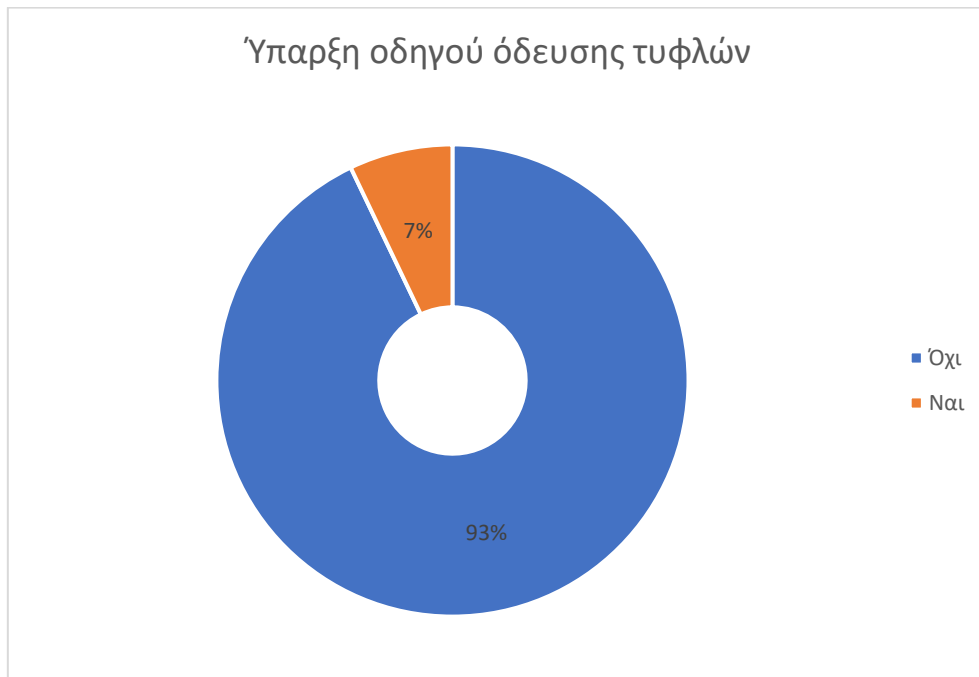
10.4. Υποδομές Εξυπηρέτησης ΑμεΑ

Η αυτοψία στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία ανέδειξε σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά στην εξασφάλιση προσβασιμότητας των ΑμεΑ. Ειδικότερα παρατηρήθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πεζοδρομίων δε διαθέτει οδηγό όδευσης τυφλών, ήτοι λωρίδα ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της που αποβλέπει στην

καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης (Σχεδιασμός για όλους). Ειδικότερα προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (93%) των πεζοδρομίων δε διαθέτει οδηγό όδευσης τυφλών. Τα στοιχεία απεικονίζονται στο διάγραμμα 14 παρακάτω.

Σημειώνεται ότι η ανάλυση για την ύπαρξη ραμπών επί των πεζοδρομίων, υποδομή η οποία χρησιμοποιείται κυρίως για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ, γίνεται διεξοδικά σε επόμενη ενότητα που αφορά την εξέταση της εξυπηρέτησης των πεζών γενικότερα.

Διάγραμμα 14: Κατανομή ύπαρξης οδηγού όδευσης τυφλών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)

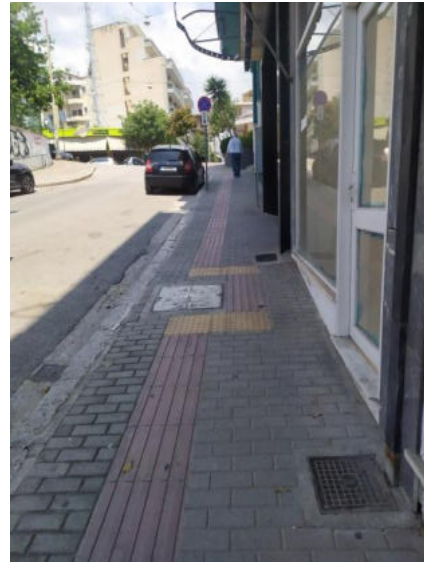


Το δίκτυο των οδών επί των οποίων απαντάται οδηγός όδευσης τυφλών απεικονίζεται στον **Χάρτη 12** του Παραρτήματος Χαρτών.

Εικόνα 12: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού
Θερμοπυλών (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 13: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού
Σατωβριάνδου (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 14: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού Πλ.
Πάρκου (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 15: Οδηγός όδευσης τυφλών επί της οδού
Καποδιστρίου (αρχείο αυτοψίας)



10.5. Υποδομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Αστικές μεταφορές

Η προσβασιμότητα των υποδομών ΜΜΜ επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τα χαρακτηριστικά του πεζοδρομίου τα οποία ορίζουν την επιλογή εγκατάστασης στάσεων είτε με σκέπαστρο είτε με απλό στύλο. Στις περιπτώσεις όπου το πεζοδρόμιο διαθέτει «φτωχά» χαρακτηριστικά η τοποθέτηση στάσεων με στέγαστρο μπορεί να λειτουργήσει ως εμπόδιο

στην ελεύθερη όδευση πεζών/ τυφλών καθώς ενδέχεται ο αστικός εξοπλισμός να τοποθετείται στον χώρο αναμονής της στάσης, ο χώρος αναμονής να είναι περιορισμένος, ο χώρος αναμονής και η επιφάνεια στην οποία τοποθετείται η στάση να βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα ή η προσβάσιμη (απτική) σήμανση να απουσιάζει. Εναλλακτικά στις περιπτώσεις που το πλάτος πεζοδρομίου είναι περιορισμένο η τοποθέτηση στάσεων με απλό στύλο αποτελεί μια αξιόλογη επιλογή με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται ο αναγκαίος χώρος αναμονής και η προσέγγιση του πεζοδρομίου από το λεωφορείο είναι εφικτή.

Οι μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στο Δήμο Λαμιέων εντός της πόλης της Λαμίας και ευρύτερα πραγματοποιούνται με το Αστικό ΚΤΕΛ, το οποίο από το 2003 λειτουργεί ως Ανώνυμη Εταιρεία. Παράλληλα από τον Οκτώβριο του 2015, ξεκίνησε η λειτουργία των 4 ηλεκτροκίνητων Mini-bus, που καλύπτουν το κενό που υπήρχε στην εξυπηρέτηση του βορείου τμήματος της πόλης. Οι εν λόγω συγκοινωνίες καλύπτουν ικανοποιητικά τις συνοικίες της πόλης και τους κοντινούς οικισμούς, με επαρκή δρομολόγια.

Τα δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ είναι συνολικά 25 και συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 6: Γραμμές Αστικού ΚΤΕΛ Λαμίας (<https://astikoktellamias.gr>)

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
1	Νοσοκομείο
2	Συνοικισμός Ευρυτάνων
3	Λυγαριά
4	Εργατικές Κατοικίες
5	Αμφιθέα
6	Άγιος Λουκάς
7	Αγία Παρασκευή - Σφαγεία
8	Ροδίτσα – Μεγάλη Βρύση
9	Νέα Μαγνησία – Ροδίτσα
10	Βιομηχανική Ζώνη
11	Κόμμα – Κρίκελο – Μοσχοχώρι
12	Βαρδάτες
13	Φραντζή – Γοργοπόταμος - Αλεπόσπιτα
14	Ανθήλη
15	Άγιοι Απόστολοι
16	Κάτω Καλύβια
17	Νέα Πολιτεία
18	Σταυρός
19	Κωσταλέξη
20	Άμπλιανη – Πανεπιστήμιο
21	Σταθμός ΚΤΕΛ
22	Mini Bus (Ισιαδάκι – Κάστρο)
23	Mini Bus (Εκκλησιών Καραϊσκάκη – Νέα Σφαίρα Αφανός)
24	Κλινική Λαμίας
25	Καλύβια

Από την επιτόπια έρευνα καταγράφηκαν στην περιοχή παρέμβασης 30 στάσεις της αστικής συγκοινωνίας. Ως προς τα χαρακτηριστικά των στάσεων παρατηρείται ότι στην πλειονότητά τους διαθέτουν σκέπαστρο και θέσεις καθημένων και βρίσκονται σε σχετικά καλή κατάσταση με ορισμένες όμως φθορές όπως γκράφιτι. Σημειώνεται ότι σε κάποιες στάσεις παρατηρήθηκε η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για πληροφορίες σχετικά με την άφιξη των δρομολογίων, το οποίο όμως δεν βρίσκεται σε λειτουργία.

Εικόνα 16: Στάση αστικής συγκοινωνίας με στέγαστρο και κάθισμα επί της οδού Θερμοπυλών (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 17: Στάση αστικής συγκοινωνίας με τηλεματική επί της οδού Πλ. Λαού (αρχείο αυτοψίας)



Τα σημεία των στάσεων εντός της περιοχής παρέμβασης που καταγράφηκαν στην αυτοψία απεικονίζονται στον **Χάρτη 9** του Παραρτήματος Χαρτών.

Υπεραστικές μεταφορές

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Φθιώτιδας δραστηριοποιείται τα τελευταία περίπου 60 χρόνια και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις σε όλη την επικράτεια της Φθιώτιδας, έχοντας στο δυναμικό της 131 λεωφορεία και απασχολώντας περίπου 200 εργαζομένους. Το ΚΤΕΛ Φθιώτιδας καλύπτει συγκοινωνιακά όλες τις περιοχές της Περιφερειακής Ενότητας και συνδέει την Λαμία με την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, τον Βόλο, την Λάρισα, τα Γρεβενά, την Τρίπολη, τα Ιωάννινα, την Καρδίτσα, την Πάτρα, το Αγρίνιο την Ζάκυνθο και την Αλβανία.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Στο Δήμο Λαμιέων απαντώνται δύο Σιδηροδρομικοί Σταθμοί, ένας της πόλης της Λαμίας και ένας του Λειανοκλαδίου. Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, στον Σ.Σ. Λειανοκλαδίου υπάρχει ανταπόκριση με όλες τις επιβατικές αμαξοστοιχίες προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Η σιδηροδρομική υποδομή περιλαμβάνει ένα τμήμα της κύριας διεθνούς γραμμής Πειραιώς - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και συγκεκριμένα το τμήμα Ανθήλη - Λαμία - Δομοκός. Επίσης, από εκεί ξεκινά η επιβατική γραμμή Λειανοκλαδίου - Στυλίδας που εξυπηρετεί τους επιβάτες που επιθυμούν να μετακινηθούν από τον Σ.Σ. Λειανοκλαδίου προς το κέντρο της Λαμίας, μέσω του Σ.Σ. της Λαμίας, καθώς και προς τις συνοικίες Καλύβια, Ρεβένια (Νεάπολη) και Παγκράτι. Επιπλέον, εξυπηρετείται η Δημοτική Κοινότητα (Δ.Κ.) Ροδίτσας, η Τοπική Κοινότητα (Τ.Κ.) Μεγάλης Βρύσης αλλά και η Αγία Μαρίνα και ο οικισμός Βασιλική του Δήμου Στυλίδας, με τελικό προορισμό την κωμόπολη της Στυλίδας.

Εντός της περιοχής παρέμβασης του ΣΑΠ περιλαμβάνεται ο Σ.Σ. Λαμίας. Σε επόμενο κεφάλαιο αλλά και στο Παραδοτέο Π2 αξιολογείται το κτίριο του Σιδηροδρομικού Σταθμού ως προς το επίπεδο προσβασιμότητας και προτείνονται οι κατάλληλες επεμβάσεις για τη βελτίωσή του.

Εικόνα 18: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως (αρχείο αυτοψίας)



10.6. Συνθήκες Ασφάλειας και Εξυπηρέτησης Πεζών

10.6.1. Πεζοδρόμια

Οδοί με πεζοδρόμια περιορισμένου πλάτους

Από την αυτοψία που διενεργήθηκε στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με το πλάτος των πεζοδρομίων. Σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές, πλάτη πεζοδρομίων λιγότερα από 2,1μ. θεωρούνται περιορισμένα για την κίνηση των ΑμεΑ και των υπολοίπων εμποδιζόμενων ατόμων, αν και υπό προϋποθέσεις κρίνεται αποδεκτό και το όριο του 1,5μ. Έτσι λοιπόν από τα ευρήματα της αυτοψίας φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πεζοδρομίων των εξεταζόμενων πλευρών των Ο.Τ. παρουσιάζει φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά γεγονός που επηρεάζει την ασφαλή και ανεμπόδιστη κίνηση των χρηστών τους. Πιο συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (32%) διαθέτει πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο από 1,5μ., ακολουθεί το ποσοστό των πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο ή ίσο με 1,50μ. έως 2,1μ. (25%), ενώ περιορισμένο ποσοστό (3%) παρουσιάζουν τα τμήματα πλευρών Ο.Τ. χωρίς κανένα πεζοδρόμιο. Σημειώνεται ότι ένα αξιοσημείωτο ποσοστό (12%) αφορά πεζοδρομημένα τμήματα – πεζοδρόμους τα οποία εντοπίζονται στη συντριπτική τους πλειοψηφία στο κέντρο της πόλης της Λαμίας γύρω από τις κεντρικές πλατείες.

Στις περιπτώσεις αυτές δεν εξασφαλίζεται το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου το οποίο ορίζεται από την κείμενη νομοθεσία στα 2,05μ. στα οποία συμπεριλαμβάνονται 0,20μ. για

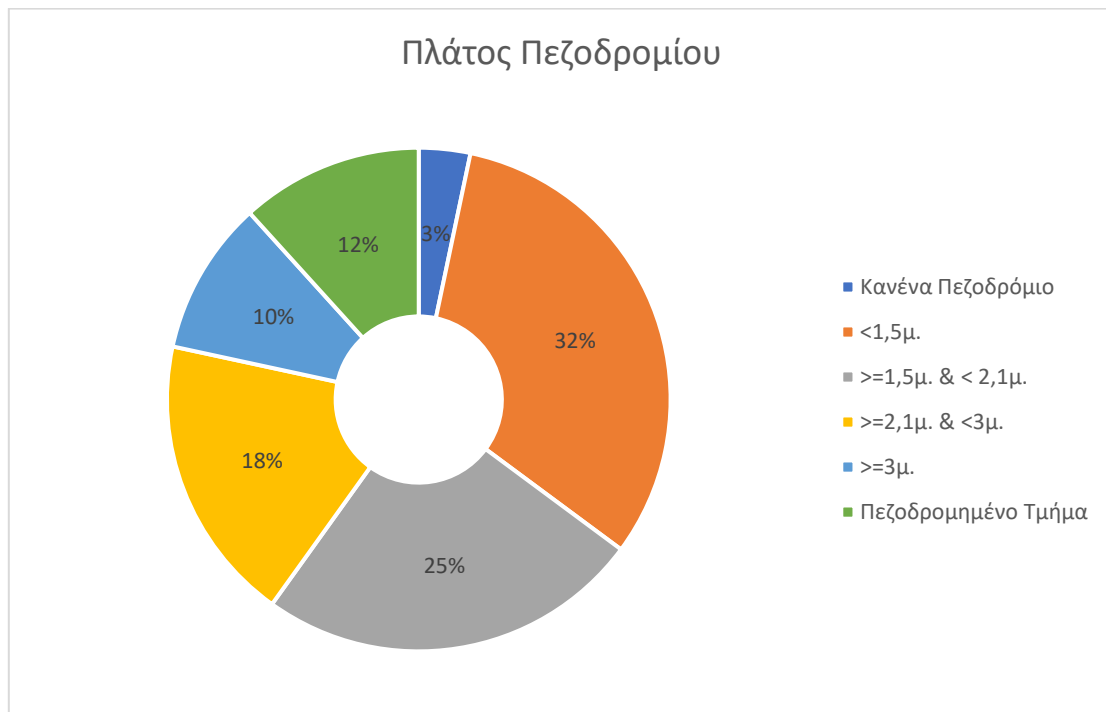
αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1,50μ. για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0,35μ. για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου. Οι παραπάνω κατηγορίες πεζοδρομίων παρατηρείται ότι αποτελούν περίπου το 60% των πεζοδρομίων της περιοχής παρέμβασης. Επομένως στην περίπτωση του Δήμου Λαμιέων προκύπτει ότι στο μεγαλύτερο ποσοστό δεν εξασφαλίζεται ικανοποιητικός χώρος για την ασφαλή κίνηση των πεζών αλλά και την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Μάλιστα υπάρχουν παραδείγματα πεζοδρομίων τα οποία όχι μόνο δε διαθέτουν το ελάχιστο πλάτος αλλά εντοπίζονται εμπόδια επί αυτών, τα οποία διακόπτουν την ελεύθερη όδευση πεζών.

Οδοί με πεζοδρόμια μεγαλύτερου πλάτους

Όσον αφορά στα πεζοδρόμια με μεγαλύτερο πλάτος από το οριζόμενο κατά τη νομοθεσία ως ελάχιστο απαιτούμενο, προκύπτει ότι στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία το ποσοστό των πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο των 2,10μ. και μικρότερο των 3,00μ. είναι 18% ενώ το ποσοστό των πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο ή ίσο των 3,00μ. είναι 10%. Στην περίπτωση των πεζοδρομίων με μεγαλύτερο πλάτος εντείνεται το ζήτημα της κατάλληλης χωροθέτησης του αστικού εξοπλισμού ή άλλων στοιχείων για τα οποία θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή προκειμένου να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών.

Στο διάγραμμα 15 που ακολουθεί απεικονίζονται τα αποτελέσματα της αυτοψίας για τα πλάτη των πεζοδρομίων έτσι όπως έχουν περιγράψει προηγουμένως. Επιπλέον τα στοιχεία αυτά αποτυπώνονται στον **Χάρτη 10** του Παραρτήματος Χαρτών.

Διάγραμμα 15: Κατανομή πλάτους πεζοδρομίου στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)

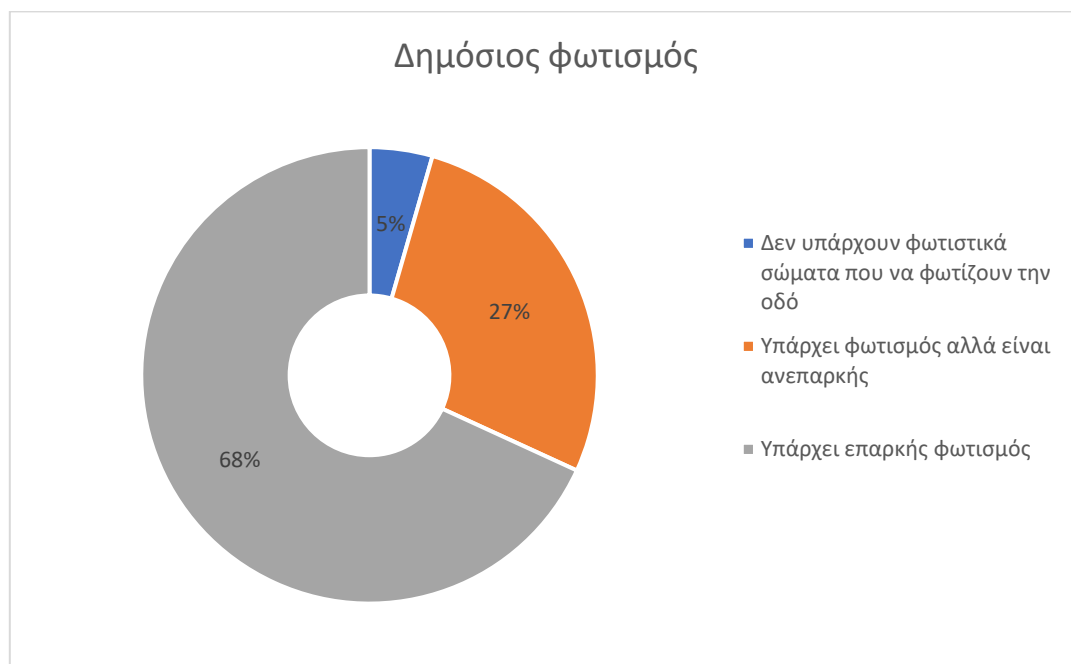


Πεζοδρόμια με αστικό εξοπλισμό και ενεργές χρήσεις

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 (Σχεδιασμός για όλους). Αυτός θα πρέπει να εκφράζεται με σαφήνεια και να υποδεικνύεται από το σχήμα και το χρώμα του ενώ θα πρέπει να τοποθετείται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών (Σχεδιασμός για όλους). Στις περιπτώσεις πεζοδρομίων ελάχιστων επιθυμητών διαστάσεων θα πρέπει να προβλέπεται η τοποθέτηση κατ' ελάχιστον καλαθιού αχρήστων, γραμματοκιβωτίων, στάσεων στάθμευσης αστικών συγκοινωνιών και σκαφών σε όλες τις διαστάσεις. Όσον αφορά στα στοιχεία του πεζοδρομίου η κείμενη νομοθεσία ορίζει ότι δεν θα πρέπει να διασπούν την ομοιομορφία του δαπέδου του πεζοδρομίου εμποδίζοντας την ομαλή κίνηση και θα πρέπει να τοποθετούνται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Μεταξύ άλλων κατά την αυτοψία καταγράφηκαν στοιχεία όπως ο δημόσιος φωτισμός και τα δημόσια καθιστικά. Ειδικότερα, ως προς την ύπαρξη δημόσιου φωτισμού προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (68%) των εξεταζόμενων τμημάτων οδών στην Λαμία διαθέτει επαρκή φωτισμό. Αντίθετα, σε μικρότερα ποσοστά απαντώνται τα τμήματα οδών που διαθέτουν φωτισμό αλλά αυτός είναι ανεπαρκής (27%) και τα τμήματα οδών στα οποία δεν υφίστανται φωτιστικά σώματα (5%).

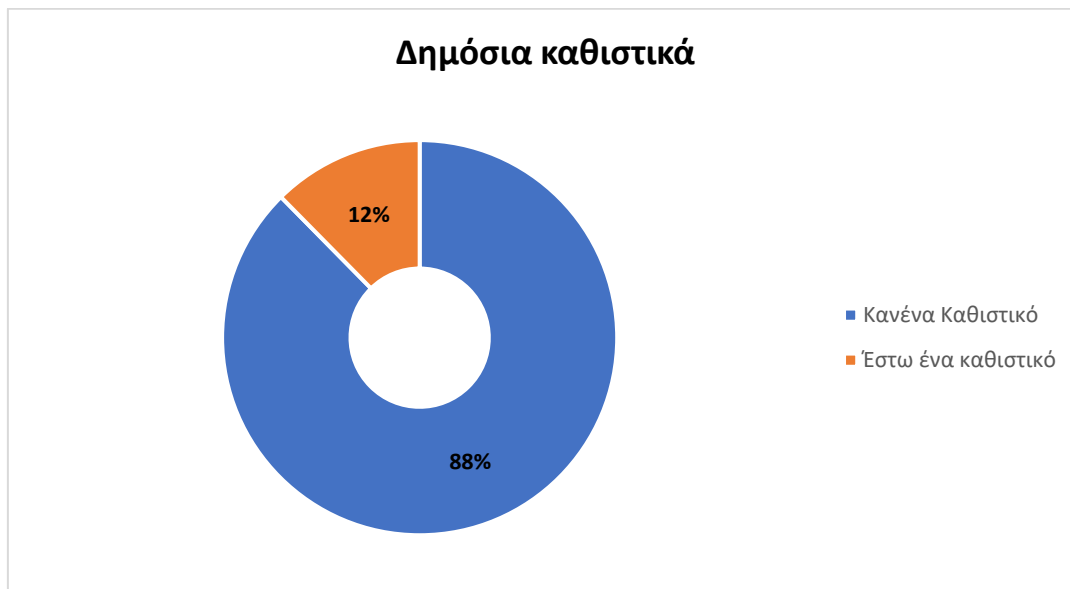
Διάγραμμα 16: Κατανομή δημόσιου φωτισμού στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)



Ως προς την ύπαρξη δημόσιων καθιστικών προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (88%) των εξεταζόμενων τμημάτων οδών στην Λαμία δε διαθέτει κάποιο δημόσιο καθιστικό, ενώ τα

τμήματα των οδών τα οποία διαθέτουν τουλάχιστον ένα καθιστικό καταλαμβάνουν ποσοστό 12%.

Διάγραμμα 17: Κατανομή δημόσιων καθιστικών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)



Βάσει των ανωτέρω η αυτοψία στην περιοχή παρέμβασης ανέδειξε περιπτώσεις όπου ο αστικός εξοπλισμός αλλά και στοιχεία που σχετίζονται με τις ενεργές χρήσεις λειτουργούν ως εμπόδια (μόνιμα ή προσωρινά) δυσχεραίνοντας την ομαλή κίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια. Πιο συγκεκριμένα, προκύπτει ότι σε μεγάλο βαθμό δεν υφίσταται καθορισμένη χωροθέτηση των βοηθητικών υποδομών (φρεατίων, σχαρών, δένδρων, στηλών σήμανσης, δημόσιων καθισμάτων κ.ο.κ.) ή δεν είναι ευθυγραμμισμένα με τρόπο που να διασφαλίζουν την ελεύθερη όδευση των πεζών. Με αυτόν τον τρόπο κρίνεται ότι υπονομεύεται η ασφάλεια και η ευχέρεια της κίνησης. Όσον αφορά στις ενεργές χρήσεις (εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής), παρατηρείται ότι αυτές εκτείνονται μέσω του εμπορεύματός τους ή των τραπεζοκαθισμάτων επί των πεζοδρομίων με αποτέλεσμα να δημιουργούν πρόσθετα εμπόδια στους πεζούς και ιδίως στα άτομα με οπτική αναπηρία. Επομένως εγείρονται ζητήματα σχετικά με την συνύπαρξη όλων αυτών των στοιχείων τα οποία θα πρέπει να χωροθετούνται με τρόπο που ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κείμενης νομοθεσίας σε όρους ύψους, πλάτους και σήμανσης.

Εικόνα 19: Ζητήματα χωροθέτησης αστικού εξοπλισμού επί του πεζοδρομίου στην Λαμία (1) (αρχείο αυτοψίας)

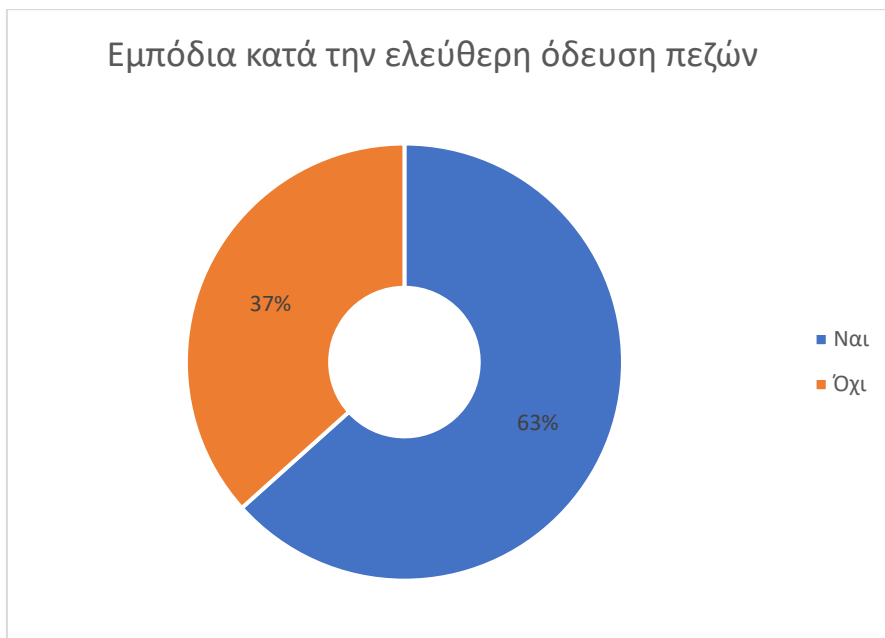


Εικόνα 20: Ζητήματα χωροθέτησης αστικού εξοπλισμού επί του πεζοδρομίου στην Λαμία (2) (αρχείο αυτοψίας)



Πιο συγκεκριμένα από την αυτοψία και ως προς την ύπαρξη εμποδίων κατά την ελεύθερη όδευση πεζών, προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (63%) των πεζοδρομίων στην περιοχή παρέμβασης παρουσιάζει εμποδία εντός της ελεύθερης όδευσης πεζών.

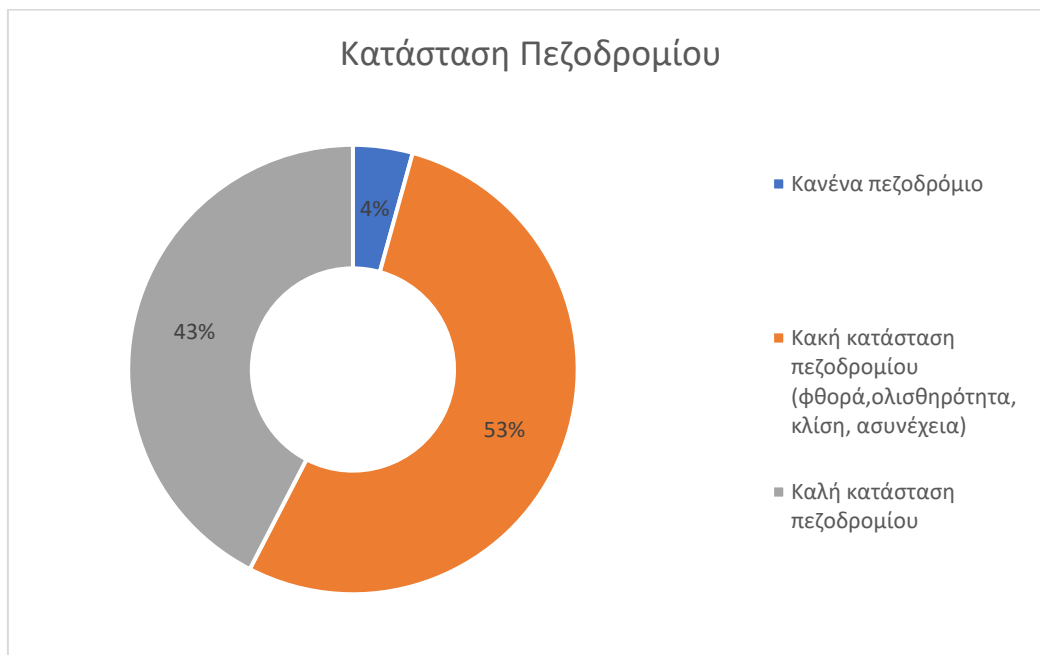
Διάγραμμα 18: Κατανομή εμποδίων κατά την ελεύθερη όδευση πεζών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)



Κατάσταση πεζοδρομίων

Σχετικά με την κατάσταση των πεζοδρομίων, η αυτοψία ανέδειξε ότι στην περιοχή παρέμβασης τα πεζοδρόμια παρουσιάζουν στο μεγαλύτερο ποσοστό τους (53%) κακή κατάσταση η οποία κρίνεται από την παρουσία φθορών, ολισθηρότητας, έντονης κλίσης ή ασυνέχειας. Υψηλό ποσοστό (43%) χαρακτηρίζεται από καλή κατάσταση, ενώ υπάρχει και ένα μικρό ποσοστό (4%) των εξεταζόμενων τμημάτων χωρίς πεζοδρόμιο. Παρακάτω παρουσιάζονται τα σχετικά στατιστικά στοιχεία για την κατάσταση πεζοδρομίου και παράλληλα απεικονίζεται στον **Χάρτη 11** του Παραρτήματος Χαρτών.

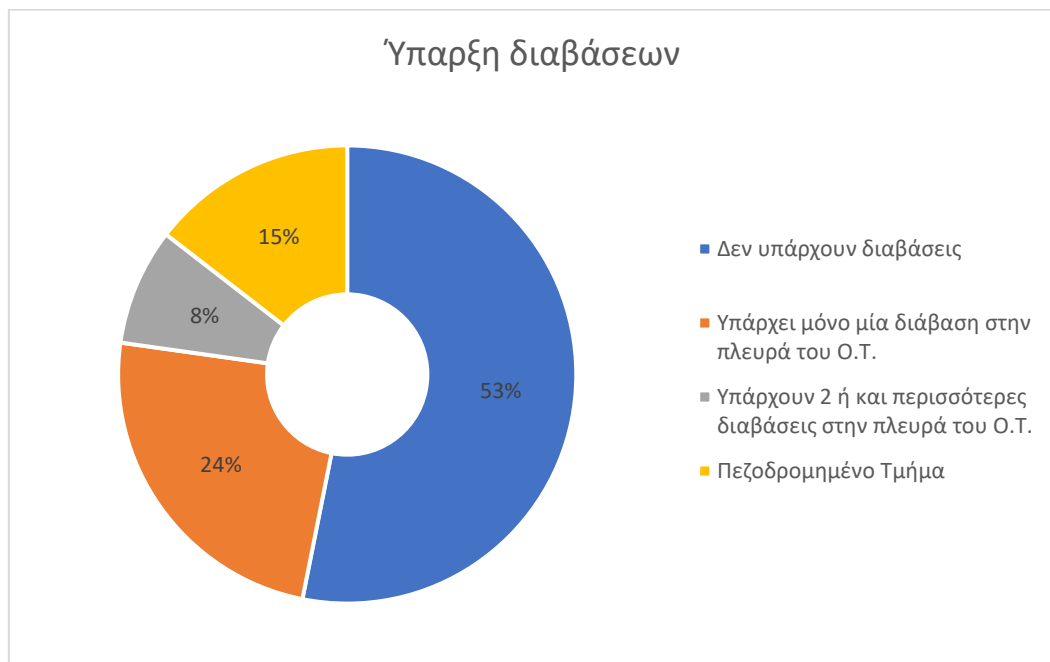
Διάγραμμα 19: Κατανομή κατάστασης επιφάνειας πεζοδρομίου στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)



10.6.2. Διαβάσεις

Από την αυτοψία στην περιοχή παρέμβασης προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (53%) των εξεταζόμενων πλευρών Ο.Τ. δε διαθέτει διαβάσεις. Σε μικρότερα ποσοστά απαντώνται η ύπαρξη μιας διάβασης στην πλευρά του εξεταζόμενου Ο.Τ. (24%), ενώ η ύπαρξη δύο ή περισσότερων διαβάσεων αποτελεί το μικρότερο ποσοστό (8%).

Διάγραμμα 20: Κατανομή ύπαρξης διαβάσεων στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)



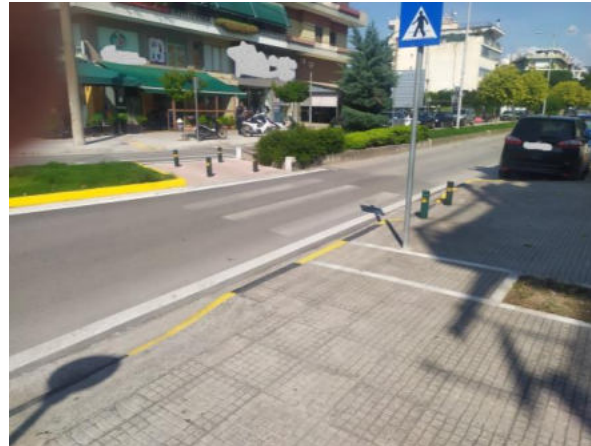
Οι θέσεις των υφιστάμενων διαβάσεων στην περιοχή παρέμβασης απεικονίζονται στον **Χάρτη 13** του Παραρτήματος Χαρτών.

Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία οι διαβάσεις θα πρέπει:

- να χαρακτηρίζονται και να σημαίνονται στο οδόστρωμα και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος τουλάχιστον 1,00μ. πριν από την διάβαση
- να συνδυάζονται με ηχητική σήμανση όταν υφίσταται φωτεινός σηματοδότης
- η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με την στάθμη του οδοστρώματος να γίνεται με σκαφές πλάτους 1,50μ. των οποίων η αρχή και το τέλος να είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης

Από την αυτοψία στην περιοχή παρέμβασης προκύπτει ότι οι υφιστάμενες διαβάσεις σε μεγάλο βαθμό σημαίνονται ή κατασκευάζονται με τρόπο που προάγουν την ασφαλή κίνηση των πεζών.

Εικόνα 21: Περιπτώσεις σημασμένης διάβασης με ύπαρξη ραμπών στην περιοχή της Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 22: Περίπτωση μη σημασμένης διάβασης με απουσία ραμπών στην περιοχή της Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)

Εικόνα 23: Περίπτωση μη σημασμένης διάβασης με ύπαρξη ράμπας στην περιοχή της Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)



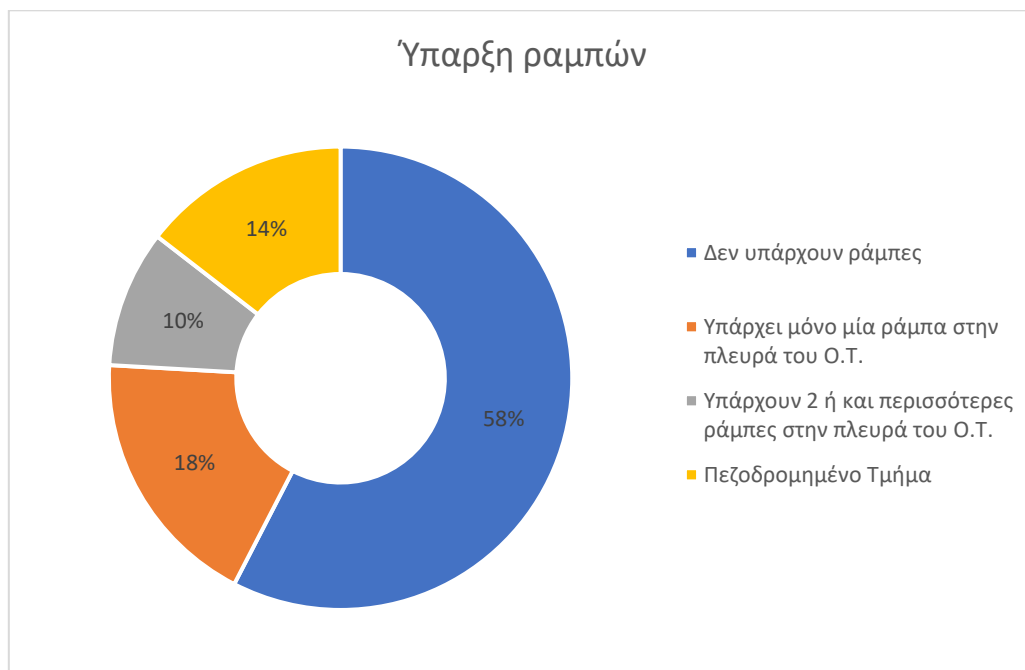
10.6.3. Ράμπες

Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ως ράμπα ορίζεται κάθε επίπεδο που επιτρέπει την προσπέλαση ατόμων ή/ και αμαξιδίων συνδέοντας δυο διαφορετικής στάθμης επιφάνειες. Κύρια χαρακτηριστικά της είναι η κλίση και το πλάτος τα οποία ορίζουν το επίπεδο άνεσης και ασφάλειας που παρέχουν (Σχεδιασμός για όλους). Σημαντικό στοιχείο της είναι η επιφάνεια της η οποία θα πρέπει μεταξύ άλλων να είναι από υλικό αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό κ.ά. (Σχεδιασμός για όλους).

Από την αυτοψία στην περιοχή παρέμβασης προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (58%) των εξεταζόμενων πλευρών Ο.Τ. δε διαθέτει ράμπες, ενώ σε μικρότερα ποσοστά απαντώνται η ύπαρξη μιας ράμπας στην πλευρά του εξεταζόμενου Ο.Τ. (18%), η ύπαρξη δυο ή

περισσότερων ραμπών στην πλευρά του εξεταζόμενου Ο.Τ. (10%) και η μη ύπαρξη ραμπών δεδομένου ότι υφίσταται πεζόδρομος (18%).

Διάγραμμα 21: Κατανομή ύπαρξης ραμπών στην Λαμία (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 24: Περιπτώσεις ραμπών στην Λαμία (αρχείο αυτοψίας)



Όπως προέκυψε στην προηγούμενη ενότητα πολλές από τις διαβάσεις δε διαθέτουν ράμπες στο ένα από τα δύο άκρα τους ή/ και στα δύο άκρα τους. Σε μερικές περιπτώσεις οι ράμπες δεν καλύπτουν όλο το μήκος της διάβασης ή η κλίση τους είναι πιο απότομη. Αντίθετα σε άλλες περιπτώσεις οι ράμπες καλύπτουν τις βασικές παραμέτρους πλάτους και κλίσης που ορίζει η κείμενη νομοθεσία, ωστόσο δε διαθέτουν απτική επιφάνεια για προειδοποίηση και καθοδήγηση των ατόμων με οπτική αναπηρία.

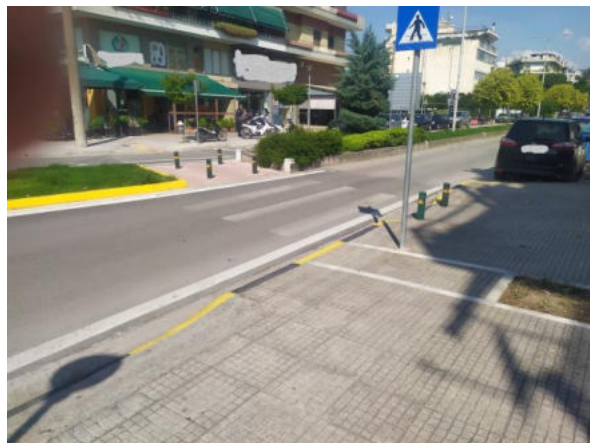
Οι θέσεις των υφιστάμενων ραμπών στην περιοχή παρέμβασης απεικονίζονται στον **Χάρτη 14** του Παραρτήματος Χαρτών.

10.6.4. Νησίδες

Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία στις περιπτώσεις όπου το πλάτος του οδοστρώματος υπερβαίνει τα 12μ. ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει θα πρέπει να κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ. Ειδάλλως σε μεγαλύτερα πλάτη οδοστρώματος αυτές πρέπει να κατασκευάζονται υπέργεια ή υπόγεια. Οι νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και όχι μικρότερο από 2,50μ. Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3,00μ. στα σημεία αυτά της αρχής και του τέλους δύναται να κατασκευάζονται σκάφες.

Η αυτοψία ανέδειξε ότι η ύπαρξη νησίδων δεν είναι συνήθης στην περιοχή παρέμβασης και περιορίζονται σε συγκεκριμένες μόνο οδούς. Ενδεικτικά νησίδες εντός της περιοχής παρέμβασης αναπτύσσονται α) γραμμικά κατά μήκος των οδών Κύπρου, Βασιλικών και Θερμοπυλών λόγω των γεωμετρικών τους χαρακτηριστικών με μεγάλο πλάτος (>12μ.) και β) σε συμβολές οδών όπως Καποδιστρίου – Περικλέους, Λεωνίδου – Καποδιστρίου, Σατωβριάνδου – Πλατεία Πάρκου και Όθωνος - Καποδιστρίου. Σε αρκετές περιπτώσεις μάλιστα κρίνεται ότι καλύπτουν τα χαρακτηριστικά καταλληλότητας ή σήμανσης με αποτέλεσμα να εκπληρώνουν πλήρως τον σκοπό τους.

Εικόνα 25: Περιπτώσεις νησίδων στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία (αρχείο αυτοψίας)



11. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Για την περιγραφή/ ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας και συνθηκών περπατησιμότητας εφαρμόζεται το εργαλείο **Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS)**.

Το εργαλείο MAPS αναπτύχθηκε το 2012 από το Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνια, το «Healthy Environments Research and Action Center» (HERA) και τον καθηγητή James F. Sallis με στόχο την καταγραφή δεδομένων του δομημένου περιβάλλοντος μιας αστικής περιοχής και την εκτίμηση του βαθμού περπατησιμότητας σε επίπεδο γειτονιάς. Βασίστηκε σε άλλα εργαλεία όπως το εργαλείο Αναλυτικού Ελέγχου (Analytic Audit Tool, Brownson 2009), το οποίο τροποποιήθηκε από το Δίκτυο Healthy Aging (Kealy 2005) και προσαρμόστηκε περαιτέρω από διάφορους ερευνητές προκειμένου οι εξεταζόμενες μεταβλητές να λαμβάνουν υπόψιν όλες τις κατηγορίες χρηστών της οδού. Το MAPS διαθέτει τέσσερις τύπους ανάλογα με τον αριθμό των μεταβλητών που χρησιμοποιεί για την εκτίμηση του επιπέδου περπατησιμότητας. Αυτοί είναι οι εξής:

- Το MAPS – Full που εξετάζει 120 μεταβλητές
- Το MAPS – Abbreviated που εξετάζει 60 μεταβλητές
- Το MAPS – Global που εξετάζει 63 μεταβλητές
- Το MAPS – Mini που εξετάζει 15 μεταβλητές

Για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης εφαρμόζεται ο τύπος Mini του εργαλείου MAPS. Το εργαλείο MAPS – Mini αποτελεί μια απλουστευμένη μέθοδο η οποία εμφανίζει υψηλή συσχέτιση αποτελεσμάτων με τα αποτελέσματα που παράγει η πλήρης μέθοδος MAPS – Full. Στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας πραγματοποιούνται οι κατάλληλες προσαρμογές του εργαλείου MAPS – Mini προκειμένου να ανταποκρίνεται στις συνθήκες της ελληνικής πραγματικότητας και στους σκοπούς του Σχεδίου. Πιο συγκεκριμένα αναπτύσσεται ένα σύστημα δεικτών αξιολόγησης κάθε πλευράς οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) λαμβάνοντας υπόψιν στοιχεία που αφορούν στη συνολική διαδρομή, στα πεζοδρόμια, στις διαβάσεις, στις νησίδες καθώς και σε άλλα αισθητικά στοιχεία και στοιχεία του κοινωνικού περιβάλλοντος, υιοθετώντας σε μεγάλο βαθμό τις κατευθύνσεις/ μεταβλητές που ορίζει το εργαλείο MAPS – Mini. Η μέθοδος MAPS – Mini χρησιμοποιεί δεκαπέντε (15) μεταβλητές στην οποία έχουν τροποποιηθεί και προστεθεί ακόμα πέντε (5). Από την συγκεκριμένη ανάλυση προκύπτει το επίπεδο περπατησιμότητας των πλευρών των Ο.Τ. και κατ' επέκταση των εξεταζόμενων τμημάτων των οδών της περιοχής παρέμβασης.

Με βάση τη μεθοδολογία που προτείνει το εργαλείο MAPS – Mini και προς ικανοποίηση των στοχεύσεων του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας αναπτύσσονται περαιτέρω δείκτες. Ειδικότερα προκύπτουν δείκτες προσβασιμότητας της οδού (πεζοδρόμια/ διαβάσεις/ νησίδες), των χώρων πρασίνου (ή πλατειών) και των χώρων στάθμευσης για όλους τους χρήστες της οδού και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ). Παράλληλα ενσωματώνονται παράμετροι σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και εν γένει υποδομές χρήσης κοινού.

Έτσι προκύπτουν επιμέρους δείκτες περπατησιμότητας (υποδομών, περιβάλλοντος οδού) και προσβασιμότητας για την ανάλυση και αξιολόγηση των συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή παρέμβασης.

11.1. Αξιολόγηση περπατησιμότητας

11.1.1. Εξεταζόμενες μεταβλητές

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι εξεταζόμενες μεταβλητές που λαμβάνονται υπόψιν στο παρόν Σχέδιο για την αξιολόγηση της περπατησιμότητας σε επίπεδο πλευράς οικοδομικού τετραγώνου, υιοθετώντας σε μεγάλο βαθμό την κατεύθυνση του MAPS – Mini αλλά και προσθέτοντας επιπλέον μεταβλητές.

▪ S1 – Χρήσεις γης

Η μεταβλητή «S1 – Χρήσεις γης» εξετάζει την κυρίαρχη κατηγορία χρήσεων γης των ισογείων στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που η κυρίαρχη χρήση των ισογείων αντιστοιχεί σε μη ενεργές χρήσεις (πχ. κατοικία, επαγγελματικοί χώροι, γραφεία ή χωρίς χρήση) η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 ενώ στην περίπτωση που αφορά σε χώρους εμπορικούς ή ψυχαγωγίας η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1.

▪ S2 – Πρόσβαση σε πάρκο/ πλατεία

Η μεταβλητή «S2 - Πρόσβαση σε πάρκο/ πλατεία» εξετάζει τον αριθμό των προσβάσεων σε πάρκο ή πλατεία στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει πρόσβαση σε πάρκο/ πλατεία η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υπάρχει μια είσοδος αντίστοιχα λαμβάνει την τιμή 1 ενώ όταν υπάρχουν 2 ή/και παραπάνω είσοδοι σε πάρκο/ πλατεία λαμβάνει την τιμή 2.

Ενώ στην περίπτωση που στην εξεταζόμενη πλευρά δεν υπάρχει πάρκο, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν¹.

▪ S3 – Στάση/ σταθμός MMM

Η μεταβλητή «S3 - Στάση/ σταθμός MMM» εξετάζει την ύπαρξη στάσης/ σταθμού στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται στάση/ σταθμός η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υφίσταται στάση αλλά χαρακτηρίζεται ως «κακοσυντηρημένη» ή ελλιπής σε όρους προσβασιμότητας, η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και όταν υφίσταται στάση αλλά χαρακτηρίζεται ως «καλοσυντηρημένη» ή ικανοποιητική σε όρους προσβασιμότητας η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 2.

¹ Στην μεταβλητή «Πρόσβαση σε πάρκο» έχει ενσωματωθεί και η παράμετρος της «Πρόσβασης σε πλατεία» και στις πιθανές απαντήσεις έχει προστεθεί αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που δεν υφίστανται στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. πάρκο ή πλατεία, σε σχέση με τα προτεινόμενα στον Οδηγό του Maps – Mini Version (Geremia and Cain, 2015. Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS) Mini Version – Training Manual & Picture Guide).

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζόδρομου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν².

▪ **S4 – Δημόσια καθιστικά**

Η μεταβλητή «S4 - Δημόσια καθιστικά» εξετάζει την ύπαρξη δημόσιων καθιστικών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται δημόσια καθιστικά η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 ενώ στην περίπτωση που υφίστανται λαμβάνει την τιμή 1.

▪ **S5 – Δημόσιος φωτισμός**

Η μεταβλητή «S5 - Δημόσιος φωτισμός» εξετάζει την ύπαρξη φωτισμού και την επάρκεια του στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται δημόσια φωτιστικά σώματα που να φωτίζουν την οδό η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0, στην περίπτωση που υφίστανται δημόσια φωτιστικά σώματα αλλά ο φωτισμός κρίνεται ανεπαρκής η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 ενώ στην περίπτωση που ο φωτισμός είναι επαρκής η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 2.

▪ **S6 - Κατάσταση κτιριακού δυναμικού**

Η μεταβλητή «S6 - Κατάσταση κτιριακού δυναμικού» εξετάζει την κατάσταση των κτιρίων στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που ένα τουλάχιστον κτίριο παρουσιάζει σημαντικές φθορές στην όψη του η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 ενώ στην περίπτωση που τα κτίρια εμφανίζουν ικανοποιητικό βαθμό συντήρησης η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά δεν έχει κτίρια, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν³.

▪ **S7 – Γκραφίτι**

Η μεταβλητή «S7 – Γκραφίτι» εξετάζει την ύπαρξη γκραφίτι ή μη στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που υφίσταται μη αισθητικό γκραφίτι που είναι εμφανές στην σχετική πλευρά η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 0 ενώ στην περίπτωση που δεν υπάρχει γκραφίτι ή υπάρχει γκραφίτι που προσδίδει στην εμφάνιση των κτιρίων ή υπάρχει γκραφίτι αλλά είναι μικρό σε σχέση με το μήκος της πλευράς του Ο.Τ. η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1⁴.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά δεν έχει κτίρια, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

² Στην μεταβλητή Στάση/ σταθμός MMM έχει ενσωματωθεί στην περίπτωση ύπαρξη αυτής και η παράμετρος της κατάστασής της σε όρους προσβασιμότητας, διαφοροποιώντας το περιεχόμενο των πιθανών απαντήσεων σε σχέση με τα προτεινόμενα στον Οδηγό του Maps – Mini Version. Επιπλέον έχει προστεθεί στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζόδρομου και δεν υφίστανται στάσεις/ σταθμοί MMM.

³ Στην μεταβλητή «Κατάσταση κτιριακού δυναμικού» έχει προστεθεί στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που στην εξεταζόμενη πλευρά δεν υφίστανται κτίρια.

⁴ Στην μεταβλητή «Γκραφίτι» διαφοροποιούνται σε έναν βαθμό οι πιθανές απαντήσεις σε σχέση με αυτές του Οδηγού Maps – Mini Version προκειμένου να καλυφθούν ενδεχόμενες διφορούμενες περιπτώσεις.

▪ S8 – Ποδηλατόδρομος

Η μεταβλητή «S8 – Ποδηλατόδρομος» εξετάζει την ύπαρξη ποδηλατόδρομου και το επίπεδο διαχωρισμού του από τη λοιπή κυκλοφορία στο τμήμα της εξεταζόμενης οδού. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται ποδηλατόδρομος η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 0. Αντίθετα στην περίπτωση που υφίσταται ποδηλατόδρομος στην οδό με οριζόντια ή/ και κάθετη σήμανση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και στην περίπτωση που υφίσταται ποδηλατόδρομος αυτόνομος ή παράλληλος προς την οδό με φυσικό διαχωρισμό από την κυκλοφορία των οχημάτων η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 2.

▪ S9 - Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου

Η μεταβλητή «S9 - Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου» εξετάζει την κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Η κατάσταση πεζοδρομίου ορίζεται από τα χαρακτηριστικά που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κίνδυνος για το περπάτημα ή να επηρεάσουν την επιφάνεια του πεζοδρομίου πχ. η φθορά, η ολισθηρότητα, η κλίση, η ασυνέχεια κ.ά. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται πεζοδρόμιο η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 0. Αντίστοιχα όταν η κατάστασή του κρίνεται ως κακή η τιμή είναι 1 και ως καλή είναι 2⁵.

▪ S10 – Σκίαση πεζοδρομίου

Η μεταβλητή «S10 - Σκίαση πεζοδρομίου» εξετάζει την ύπαρξη σκίασης που προκύπτει είτε από τη δέντροφύτευση είτε από σκίαστρα στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που στο μεγαλύτερο μέρος της εξεταζόμενης πλευράς του Ο.Τ. δεν υπάρχει σκίαση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 ενώ στην περίπτωση που υπάρχει σκίαση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1⁶.

▪ S11 – Λωρίδες κυκλοφορίας

Η μεταβλητή «S11 – Λωρίδες κυκλοφορίας»⁷ εξετάζει τον αριθμό των λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων όπως αυτός μετράται από το πεζοδρόμιο της εξεταζόμενης πλευράς του οικοδομικού τετραγώνου μέχρι το απέναντι πεζοδρόμιο. Στην περίπτωση που ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας ξεπερνά τις τρεις ή δεν υπάρχει πεζοδρόμιο η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Ενώ στην περίπτωση που ο αριθμός των λωρίδων ανέρχεται στην μια ή αφορά σε πεζόδρομο λαμβάνει την τιμή 2 και όταν ανέρχεται σε δύο έως τρεις λωρίδες λαμβάνει την τιμή 1.

▪ S12 - Ταχύτητα Οχήματος

⁵ Στην μεταβλητή «Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου» διαφοροποιούνται σε έναν βαθμό οι πιθανές απαντήσεις σε σχέση με αυτές του Οδηγού Maps – Mini Version προκειμένου να διευκρινιστεί περαιτέρω η κατάσταση του πεζοδρομίου στην περίπτωση που αυτό υφίσταται.

⁶ Στην μεταβλητή «Σκίαση πεζοδρομίου» απλοποιούνται οι απαντήσεις που προτείνει ο Οδηγός και περιορίζονται στη μορφή ύπαρξη ή μη ύπαρξη σκίασης στο μεγαλύτερο τμήμα της εξεταζόμενης πλευράς του Ο.Τ. προκειμένου να διευκολύνει τη διαδικασία της αξιολόγησης.

⁷ Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει το επίπεδο ασφάλειας των πεζών ως προς τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Η μεταβλητή «S12 - Ταχύτητα Οχήματος»⁸ εξετάζει το επισημασμένο όριο ταχύτητας στο τμήμα της εξεταζόμενης οδού εφόσον υφίσταται. Στην περίπτωση που το επισημασμένο όριο ταχύτητας είναι >50χλμ/ώρα η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0, όταν είναι 31-50χλμ/ώρα η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και όταν είναι <30χλμ/ώρα η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 2. Ενώ στην περίπτωση που το εξεταζόμενο τμήμα οδού αφορά σε πεζόδρομο, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ **S13 - Χαρακτηριστικά μείωσης ταχύτητας**

Η μεταβλητή «S13 – Χαρακτηριστικά μείωσης ταχύτητας»⁹ εξετάζει την ύπαρξη ή μη χαρακτηριστικών μείωσης ταχύτητας όπως σαμαράκια, δρόμοι μορφής S, λωρίδες rumble κ.ά. Στην περίπτωση που στο εξεταζόμενο τμήμα οδού υφίστανται σχετικά χαρακτηριστικά τότε η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1, όταν δεν υφίστανται λαμβάνει την τιμή 0 ενώ όταν το εξεταζόμενο τμήμα αφορά σε πεζόδρομο, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ **S14 - Πλάτος πεζοδρομίου**

Η μεταβλητή «S14 - Πλάτος πεζοδρομίου»¹⁰ εξετάζει τόσο την ύπαρξη πεζοδρομίου¹¹ όσο και το πλάτος αυτού στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει πεζοδρόμιο η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0, όταν υπάρχει πεζοδρόμιο και το πλάτος του είναι μικρότερο από 1,50μ. τότε η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1, όταν το πλάτος του είναι μεγαλύτερο από ή ίσο με 1,50μ. και έως 2,10μ. λαμβάνει την τιμή 2, όταν είναι από 2,10μ. έως και 3,00μ. λαμβάνει την τιμή 3 και όταν είναι μεγαλύτερο από 3,00μ. λαμβάνει την τιμή 4.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζόδρομου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ **S15 - Οδηγός όδευσης τυφλών**

Η μεταβλητή «S15 - Οδηγός όδευσης τυφλών»¹² εξετάζει την ύπαρξη ή μη οδηγού όδευσης τυφλών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 ενώ όταν δεν υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

⁸ Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει το επίπεδο ασφάλειας των πεζών ως προς τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

⁹ Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει έμμεσα το επίπεδο ασφάλειας των πεζών ως προς τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία (μείωση ταχύτητας οχημάτων).

¹⁰ Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει το επίπεδο άνεσης, ευκολίας και ασφάλειας της πεζής μετακίνησης. Επιπλέον στην μεταβλητή «Πλάτος πεζοδρομίου» έχει προστεθεί στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζόδρομου και έχουν εμπλουτιστεί οι πιθανές τιμές των μεταβλητών.

¹¹ Η μεταβλητή «Πλάτος πεζοδρομίου» λαμβάνει υπόψιν την προτεινόμενη παράμετρο του Οδηγού Maps – Mini Version σχετικά με την ύπαρξη πεζοδρομίου και επιπλέον έχουν προστεθεί παράμετροι που προσδιορίζουν το πλάτος του.

¹² Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει τη δυνατότητα και το επίπεδο άνεσης, ευκολίας και ασφάλειας μετακίνησης των ΑμεΑ.

▪ **S16 - Εμπόδια επί ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών**

Η μεταβλητή «S16 - Εμπόδια στη ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών και τυφλών»¹³ εξετάζει την ύπαρξη ή μη εμποδίων επί της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Ως εμπόδια μπορούν να θεωρηθούν τα στοιχεία που μειώνουν το πλάτος του πεζοδρομίου και επηρεάζουν την ελεύθερη όδευση καθώς και αυτά που τους αναγκάζουν να πραγματοποιήσουν ελιγμούς ή να σκύψουν. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται εμπόδια η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 ενώ στην περίπτωση που υφίστανται ή δεν υπάρχει πεζοδρόμιο λαμβάνει την τιμή 0.

▪ **S17 – Σήμανση**

Η μεταβλητή «S17 – Σήμανση»¹⁴ εξετάζει την ύπαρξη ή μη σήμανσης για την πληροφόρηση των πεζών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται σήμανση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 ενώ στην περίπτωση που υφίσταται λαμβάνει την τιμή 1.

▪ **C1_1 - Φωτεινός σηματοδότης**

Η μεταβλητή «C1_1 - Φωτεινός σηματοδότης» εξετάζει την ύπαρξη ή μη φωτεινού σηματοδότη στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται σηματοδότης η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υφίσταται απλός φωτεινός σηματοδότης η τιμή της μεταβλητής είναι 1 ενώ όταν ο φωτεινός σηματοδότης διαθέτει αντίστροφη μέτρηση ή/και ηχητικές διατάξεις η τιμή της μεταβλητής είναι 2¹⁵.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου ή δεν υφίσταται διαγραμμισμένη διάβαση ή δεν απαιτείται η ύπαρξη του, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ **C1_2 – Ράμπες**

Η μεταβλητή «C1_2 – Ράμπες» εξετάζει την ύπαρξη ή μη ραμπών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται ράμπες η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υφίσταται μόνο μια ράμπα στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και όταν υφίστανται δύο ή περισσότερες ράμπες η τιμή είναι 2.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν¹⁶.

▪ **C1_3 – Διαγράμμιση διάβασης πεζών**

¹³ Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει το επίπεδο άνεσης, ευκολίας και ασφάλειας της πεζής μετακίνησης.

¹⁴ Προσθήκη μεταβλητής δεδομένου ότι επηρεάζει το επίπεδο άνεσης, ευκολίας και ασφάλειας της πεζής μετακίνησης.

¹⁵ Στην μεταβλητή «Φωτεινός σηματοδότης» έχουν διαφοροποιηθεί οι πιθανές απαντήσεις προκειμένου να περιγραφούν σε μεγαλύτερο βαθμό οι συνθήκες που επικρατούν στην οδό. Επιπλέον, έχει προστεθεί στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου ή δεν υφίσταται διαγραμμισμένη διάβαση ή δεν απαιτείται η ύπαρξη του, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

¹⁶ Στην μεταβλητή «Ράμπες» έχει προστεθεί στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου.

Η μεταβλητή «C1_3 - Διαγράμμιση διάβασης πεζών» εξετάζει την ύπαρξη ή μη διαγράμμισης διάβασης πεζών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται διαβάσεις η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υφίσταται μόνο μια διάβαση στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και όταν υφίστανται δύο ή περισσότερες διαβάσεις η τιμή είναι 2.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν¹⁷.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται όλες οι μεταβλητές που εξετάζονται στην τροποποιημένη μέθοδο MAPS – Mini Version καθώς και οι πιθανές τιμές που μπορούν να λάβουν για την αξιολόγηση της περπατησιμότητας, του περιβάλλοντος και των υποδομών των τμημάτων οδού.

Πίνακας 7: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών περπατησιμότητας (περιβάλλοντος, υποδομών)

Μεταβλητή	Τιμή μεταβλητής	Περιγραφή Τιμής
S1 – Χρήσεις γης	0	Μη ενεργή χρήση
	1	Ενεργή χρήση
S2 – Πρόσβαση σε πάρκο/ πλατεία	0	Μη ύπαρξη πρόσβασης
	1	Ύπαρξη μιας εισόδου
	2	Ύπαρξη 2 ή/ και παραπάνω εισόδων
	NULL	Δεν υπάρχει πάρκο / πλατεία στην πλευρά Ο.Τ. που μελετάται
S3 – Στάση/ σταθμός ΜΜΜ	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη και είναι κακοσυντηρημένη
	2	Ύπαρξη και είναι καλοσυντηρημένη
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
S4 – Δημόσια καθιστικά	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
S5 – Δημόσιος φωτισμός	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη ανεπαρκούς φωτισμού
	2	Ύπαρξη επαρκούς φωτισμού
S6 - Κατάσταση κτιριακού δυναμικού	0	Ύπαρξη φθορών στα κτίρια
	1	Ικανοποιητικός βαθμός συντήρησης κτιρίων
	NULL	Μη ύπαρξη κτιρίων στην εξεταζόμενη πλευρά
S7 – Γκραφίτι	0	Ύπαρξη εμφανούς μη αισθητικού γκραφίτι

¹⁷ Στην μεταβλητή «Διαγράμμιση διάβασης πεζών» έχουν διαφοροποιηθεί οι απαντήσεις προκειμένου να αντληθούν περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με την εξασφάλιση διαγραμμίσεων. Επίσης στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου.

	1	Μη ύπαρξη γκραφίτι ή ύπαρξη γκραφίτι που προσδίδει στην εμφάνιση των κτιρίων ή ύπαρξη μικρού γκραφίτι
	NULL	Μη ύπαρξη κτιρίων στην εξεταζόμενη πλευρά
S8 – Ποδηλατόδρομος	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη ποδηλατοδρόμου με οριζόντια ή/και κάθετη σήμανση
	2	Ύπαρξη ποδηλατοδρόμου αυτόνομου ή με φυσικό διαχωρισμό από την κυκλοφορία οχημάτων
S9 - Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου	0	Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
	1	Κακή κατάσταση (φθορά, ολισθηρότητα, κλίση, ασυνέχεια)
	2	Καλή κατάσταση
S10 – Σκίαση πεζοδρομίου	0	Το μεγαλύτερο μέρος της πλευράς Ο.Τ. δεν καλύπτεται από δεντροφύτευση ή στέγαστρα κ.λπ.
	1	Το μεγαλύτερο μέρος της πλευράς Ο.Τ. καλύπτεται από δεντροφύτευση ή στέγαστρα κ.λπ.
S11 – Λωρίδες κυκλοφορίας	0	Περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας ή δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
	1	2 ή 3 λωρίδες
	2	Πεζόδρομος ή 1 λωρίδα
S12 - Ταχύτητα Οχήματος	0	>50χλμ/ώρα
	1	31-50χλμ/ώρα
	2	<30χλμ/ώρα
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
S13 - Χαρακτηριστικά μείωσης ταχύτητας	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
S14 - Πλάτος πεζοδρομίου	0	Κανένα πεζοδρόμιο
	1	Μικρότερο από 1,5μ.
	2	Μεγαλύτερο ή ίσο από 1,5μ. και έως 2,1μ.
	3	2,1μ. έως 3μ.
	4	πάνω από 3μ.
	NULL	Στην περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
S15 - Οδηγός όδευσης τυφλών	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
S16 - Εμπόδια επί ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών	0	Ύπαρξη/ Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
	1	Μη ύπαρξη
S17 – Σήμανση	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
C1_1 - Φωτεινός σηματοδότης	0	Μη ύπαρξη φωτεινού σηματοδότη
	1	Ύπαρξη απλού φωτεινού σηματοδότη

	2	Ύπαρξη φωτεινού σηματοδότη με αντίστροφη μέτρηση και ηχητικές διατάξεις
	NULL	Σε περίπτωση που: ▪ Εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου ▪ Δεν υπάρχει διαγραμμισμένη διάβαση ▪ Δεν κρίνεται αναγκαία η ύπαρξή του
C1_2 – Ράμπες	0	Μη ύπαρξη ραμπών
	1	Ύπαρξη μόνο μιας ράμπας στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	2	Ύπαρξη 2 ή/και περισσότερων ραμπών στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
C1_3 – Διαγράμμιση διάβασης πεζών	0	Δεν υπάρχουν διαβάσεις
	1	Ύπαρξη μόνο μιας διάβασης στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	2	Ύπαρξη 2 ή/και περισσότερων διαβάσεων στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου

11.1.2. Δείκτης περπατησιμότητας, περιβάλλοντος και υποδομών

Με τον καθορισμό των μεταβλητών εξέτασης προσδιορίζεται το επίπεδο περπατησιμότητας των εξεταζόμενων πλευρών των Ο.Τ. και κατ' επέκταση των τμημάτων των οδών της περιοχής παρέμβασης, βάσει της συνολικής βαθμολογίας που συγκεντρώνει ο δείκτης. Ο δείκτης περπατησιμότητας επιμερίζεται επιμέρους στον δείκτη περιβάλλοντος και στον δείκτη υποδομών από τους οποίους αντλούνται περαιτέρω πληροφορίες για τη συνολική διαδρομή, τα πεζοδρόμια, τις διαβάσεις, τις νησίδες καθώς και άλλα αισθητικά στοιχεία και στοιχεία του κοινωνικού περιβάλλοντος της περιοχής παρέμβασης.

Ο δείκτης περπατησιμότητας προκύπτει από το πηλίκο του αθροίσματος των τιμών που συγκεντρώνει κάθε μεταβλητή του δια του αθροίσματος των μέγιστων τιμών που μπορούν εκείνες να λάβουν. Αντίστοιχα διαμορφώνονται και οι δείκτες περιβάλλοντος και υποδομών ανάλογα με τις μεταβλητές που περιλαμβάνουν.

▪ Δείκτης περπατησιμότητας

Ο δείκτης περπατησιμότητας όπως προσαρμόστηκε στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου βάσει του εργαλείου MAPS – Mini λαμβάνει υπόψιν το σύνολο των μεταβλητών που εξετάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα ήτοι των μεταβλητών S1-S17 και C1_1 – C1_3. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών διαφοροποιείται για την περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. εμπίπτει σε τμήμα πεζοδρόμου ή όχι. Στην περίπτωση που εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 17 ενώ στην περίπτωση που δεν εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 33.

Στην περίπτωση που εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζόδρομου, ο δείκτης περπατησιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Περπατησιμότητα (\%)} = \frac{S1 + S2 + S4 + S5 + S6 + S7 + S8 + S9 + S10 + S11 + S15 + S16 + S17}{1 + 2 + 1 + 2 + 1 + 1 + 2 + 2 + 1 + 2 + 1 + 1 + 1}$$

Στην περίπτωση που δεν εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζόδρομου, ο δείκτης περπατησιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$= \frac{\text{Περπατησιμότητα (\%)} (S1 + S2 + S3 + S4 + S5 + S6 + S7 + S8 + S9 + S10 + S11 + S12 + S13 + S14 + S15 + S16 + S17) + (C1 - 1 + C1 - 2 + C1 - 3)}{(1 + 2 + 2 + 1 + 2 + 1 + 1 + 2 + 2 + 1 + 2 + 2 + 1 + 4 + 1 + 1 + 1) + (2 + 2 + 2)}$$

▪ Δείκτης περιβάλλοντος

Ο δείκτης περιβάλλοντος όπως προσαρμόστηκε στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου βάσει του εργαλείου MAPS – Mini λαμβάνει υπόψιν τις μεταβλητές S1, S2, S3, S6, S7, S8, S10, S11, S12 και S13. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών διαφοροποιείται για την περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. εμπίπτει σε τμήμα πεζόδρομου ή όχι. Στην περίπτωση που εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 9 ενώ στην περίπτωση που δεν εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 15.

Στην περίπτωση που εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζόδρομου, ο δείκτης περιβάλλοντος διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Δείκτης περιβάλλοντος (\%)} = \frac{S1 + S2 + S6 + S7 + S8 + S10 + S11}{1 + 2 + 1 + 1 + 2 + 1 + 2}$$

Στην περίπτωση που δεν εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζόδρομου, ο δείκτης περιβάλλοντος διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Δείκτης περιβάλλοντος (\%)} = \frac{S1 + S2 + S3 + S6 + S7 + S8 + S10 + S11 + S12 + S13}{1 + 2 + 2 + 1 + 1 + 2 + 1 + 2 + 2 + 1}$$

▪ Δείκτης υποδομών

Ο δείκτης υποδομών όπως προσαρμόστηκε στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου βάσει του εργαλείου MAPS – Mini λαμβάνει υπόψιν τις μεταβλητές S4, S5, S9, S14, S15, S16, S17, C1_1, C1_2 και C1_3. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών διαφοροποιείται για την περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. εμπίπτει σε τμήμα πεζόδρομου ή όχι. Στην περίπτωση που εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 8 ενώ στην περίπτωση που δεν εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 18.

Στην περίπτωση που εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζόδρομου, ο δείκτης υποδομών διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Δείκτης υποδομών (\%)} = \frac{S4 + S5 + S9 + S15 + S16 + S17}{1 + 2 + 2 + 1 + 1 + 1}$$

Στην περίπτωση που δεν εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζόδρομου, ο δείκτης υποδομών διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Δείκτης υποδομών (\%)} = \frac{(S4 + S5 + S9 + S14 + S15 + S16 + S17) + (C1_1 + C1_2 + C1_3)}{(1 + 2 + 2 + 4 + 1 + 1 + 1) + (2 + 2 + 2)}$$

11.1.3. Αξιολόγηση περπατησιμότητας στην περιοχή παρέμβασης

Στον **Χάρτη 15** του Παραρτήματος Χαρτών παρουσιάζεται ο **Δείκτης Περπατησιμότητας** στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία. Από την ανάλυση του δείκτη παρατηρείται ότι καμία πλευρά Ο.Τ. εντός της περιοχής παρέμβασης δεν χαρακτηρίζεται ως πλήρως «περπατήσιμη» (τιμές 80 – 100%). Οι υψηλότερες τιμές του δείκτη περπατησιμότητας (60 – 80%) παρατηρούνται κυρίως σε μεμονωμένες οδούς γύρω από την Πλατεία Πάρκου όπως η οδός Καποδιστρίου ή αποσπασματικά εκτός του κύριου αστικού πυρήνα της πόλης (πχ. οδός Θερμοπυλών, Ερυθρού Σταυρού κλπ.), όπου τα πλάτη των πεζοδρομίων είναι άνω των 3,00μ. ή σε πεζοδρομημένα τμήματα και οι συνθήκες πεζής μετακίνησης παρουσιάζονται ικανοποιητικές. Στις περισσότερες περιπτώσεις αυτών συναντώνται στοιχεία αστικού εξοπλισμού τα οποία δεν λειτουργούν ως εμπόδια και εξασφαλίζουν τις συνθήκες για άνετο και ασφαλές περπάτημα. Αντίθετα οι χαμηλές τιμές του δείκτη (0 – 20%) αφορούν κυρίως στις πλευρές των εξεταζόμενων Ο.Τ. όπου δεν απαντώνται πεζοδρόμια και οι συνθήκες για την πεζή μετακίνηση είναι δυσμενείς.

Στον **Χάρτη 16** του Παραρτήματος Χαρτών παρουσιάζεται ο **Δείκτης Περιβάλλοντος** στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία. Ο δείκτης περιβάλλοντος κατά τον οποίο αξιολογούνται κυρίως τα στοιχεία του περιβάλλοντος του πεζοδρομίου (πχ. χρήσεις γης, κατάσταση κτιρίων, σκίαση πεζοδρομίου, λωρίδες κυκλοφορίας κ.ά.) εμφανίζει τις υψηλότερες τιμές του (60 – 80%) κυρίως στα πεζοδρομημένα τμήματα και σε άξονες που εμφανίζουν στοιχεία ήπιας κυκλοφορίας στον κύριο αστικό πυρήνα της πόλης. Αντίθετα οι χαμηλότερες τιμές του δείκτη (0 – 20%) παρουσιάζονται σε τμήματα της οδού Αχιλλέως δυτικά της Πλατείας Διάκου και σε μεμονωμένα τμήματα στην περιοχή δυτικά της Έκθεσης και του αθλητικού πυρήνα που βρίσκεται νότια του κλειστού γυμναστηρίου «Χαλκιοπούλειο».

Στον **Χάρτη 17** του Παραρτήματος Χαρτών παρουσιάζεται ο **Δείκτης Υποδομών** στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία. Ο δείκτης υποδομών κατά τον οποίο αξιολογούνται κατά βάση τα στοιχεία του πεζοδρομίου (πχ. δημόσιος φωτισμός, επιφάνεια πεζοδρομίου, πλάτος πεζοδρομίου, ράμπες, διαβάσεις κ.ά.) εμφανίζει τις υψηλότερες τιμές του (80-100%) σε τμήματα των οδών Καραγιαννοπούλου, Καποδιστρίου, Λεωνίδου, Θερμοπυλών και Ερυθρού Σταυρού, χωρίς να υπάρχει μια συνέχεια στο σύνολο των μηκών τους εντός της περιοχής παρέμβασης. Αντίθετα οι χαμηλότερες τιμές του δείκτη (0 – 20%) παρουσιάζονται κυρίως σε τμήματα της περιοχής παρέμβασης γύρω από τον αστικό πυρήνα της πόλης δυσχεραίνοντας με αυτό τον τρόπο σε σημαντικό βαθμό την ομαλή μετακίνηση των πεζών προς τις βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις του κέντρου.

11.2. Αξιολόγηση προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων

11.2.1. Εξεταζόμενες μεταβλητές

Η προσβασιμότητα των πεζοδρομίων/ πεζόδρομων/ οδών ήπιας κυκλοφορίας βάσει της παρ. 2α του άρθρου 3 της υπ' αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 (ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021) εξασφαλίζεται μέσω:

- Της πρόβλεψης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών
- Της δημιουργίας ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντιστοίχων, με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνουν την κίνηση
- Της τοποθέτησης σχαρών εκτός της όδευσης τυφλών, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με πυκνό τρόπο
- Της φύτευσης δένδρων εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών με κατάλληλη κάλυψη ή οριοθέτηση
- Της τοποθέτησης αστικού εξοπλισμού εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών και της διασφάλισης στρογγυλεμένων ακμών τους
- Της τοποθέτησης στοιχείων εξοπλισμού ή άλλων επιτρεπόμενων προερχόντων στοιχείων με ανιχνεύσιμο τρόπο
- Της τοποθέτησης κιγκλιδωμάτων, στυλών και πάσης φύσεως εμποδίων παράλληλα της πορείας κίνησης των πεζών
- Της πρόβλεψης κατάλληλης σήμανσης

Η προσβασιμότητα των διαβάσεων βάσει της παρ. 2β του άρθρου 3 εξασφαλίζεται μέσω:

- Της πρόβλεψης ραμπών κατάλληλων προδιαγραφών στα σημεία που επιβάλλεται
- Της πρόβλεψης προσβάσιμης σήμανσης

Η προσβασιμότητα των νησίδων βάσει της παρ. 2γ του άρθρου 3 εξασφαλίζεται μέσω:

- Της διαμόρφωσης προσβάσιμων διαβάσεων σε νησίδες πλάτους $>3,00\mu$. στα σημεία των διαβάσεων
- Της διαμόρφωσης ισόπεδης με την διάβαση διακοπή πλάτους ίσου με το πλάτος της διάβασης (και όχι μικρότερο των $2,50\mu$. σε νησίδες πλάτους $<3,00\mu$.
- Της πρόβλεψης προσβάσιμης σήμανσης

Το επίπεδο προσβασιμότητας των πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων αξιολογείται μέσω του δείκτη προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων. Ο σχετικός δείκτης λαμβάνει υπόψιν τις άνωθεν προδιαγραφές που θέτει το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας κατά την παρ. 2 του άρθρου 3 της υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 Απόφασης (ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021), οι οποίες αντανakλώνται στις επιλεγμένες μεταβλητές.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αυτές οι μεταβλητές που λαμβάνονται υπόψιν στο παρόν Σχέδιο για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων σε επίπεδο πλευράς οικοδομικού τετραγώνου.

- **A1 - Πλάτος πεζοδρομίου**

Η μεταβλητή «Α1 - Πλάτος πεζοδρομίου» εξετάζει τόσο την ύπαρξη πεζοδρομίου όσο και το πλάτος αυτού στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει πεζοδρόμιο η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0, όταν υπάρχει πεζοδρόμιο και το πλάτος του είναι μικρότερο από 1,50μ. τότε η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1, όταν το πλάτος του είναι μεγαλύτερο από ή ίσο με 1,50μ. και έως 2,10μ. λαμβάνει την τιμή 2, όταν είναι από 2,10μ. έως και 3,00μ. λαμβάνει την τιμή 3 και όταν είναι μεγαλύτερο από 3,00μ. λαμβάνει την τιμή 4.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ **A2 - Οδηγός όδευσης τυφλών**

Η μεταβλητή «Α2 - Οδηγός όδευσης τυφλών» εξετάζει την ύπαρξη ή μη οδηγού όδευσης τυφλών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 ενώ όταν δεν υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

▪ **A3 - Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου**

Η μεταβλητή «Α3 - Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου» εξετάζει την κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Η κατάσταση πεζοδρομίου ορίζεται από τα χαρακτηριστικά που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κίνδυνος για το περπάτημα ή να επηρεάσουν την επιφάνεια του πεζοδρομίου πχ. η φθορά, η ολισθηρότητα, η κλίση, η ασυνέχεια κ.ά. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται πεζοδρόμιο η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 0. Αντίστοιχα όταν η κατάστασή του κρίνεται ως κακή η τιμή είναι 1 και ως καλή είναι 2.

▪ **A4 - Εμπόδια επί ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών**

Η μεταβλητή «Α4 - Εμπόδια στη ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών και τυφλών» εξετάζει την ύπαρξη ή μη εμποδίων επί της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Ως εμπόδια μπορούν να θεωρηθούν τα στοιχεία που μειώνουν το πλάτος του πεζοδρομίου και επηρεάζουν την ελεύθερη ζώνη όδευσης των πεζών και τυφλών καθώς και αυτά που τους αναγκάζουν να πραγματοποιήσουν ελιγμούς ή να σκύψουν. Στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου τα εμπόδια σχετίζονται με α) την τοποθέτηση σχαρών εκτός της όδευσης τυφλών, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με πυκνό τρόπο, β) την φύτευση δένδρων εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών με κατάλληλη κάλυψη ή οριοθέτηση, γ) την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών και την διασφάλιση στρογγυλεμένων ακμών τους, δ) την τοποθέτηση στοιχείων εξοπλισμού ή άλλων επιτρεπόμενων προεξεχόντων στοιχείων με ανιχνεύσιμο τρόπο και ε) την τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στυλών και πάσης φύσεως εμποδίων παράλληλα της πορείας κίνησης των πεζών. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται εμπόδια η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 ενώ στην περίπτωση που υφίστανται ή δεν υπάρχει πεζοδρόμιο λαμβάνει την τιμή 0.

▪ **A5 - Σήμανση**

Η μεταβλητή «Α5 – Σήμανση» εξετάζει την ύπαρξη ή μη προσβάσιμης σήμανσης σύμφωνα με το Κεφ. 6 – Σήμανση των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ στην εξεταζόμενη

πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται σήμανση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 ενώ στην περίπτωση που υφίσταται λαμβάνει την τιμή 1.

▪ A6 – Ράμπες

Η μεταβλητή «A6 – Ράμπες» εξετάζει την ύπαρξη ή μη προσβάσιμων ραμπών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται ράμπες η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υφίσταται μόνο μια ράμπα στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και όταν υφίστανται δύο ή περισσότερες ράμπες η τιμή είναι 2.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ A7 – Διαγράμμιση διάβασης πεζών

Η μεταβλητή «A7 - Διαγράμμιση διάβασης πεζών» εξετάζει την ύπαρξη ή μη διαγράμμισης διάβασης πεζών στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίστανται διαβάσεις η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Όταν υφίσταται μόνο μια διάβαση στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και όταν υφίστανται δύο ή περισσότερες διαβάσεις η τιμή είναι 2.

Ενώ στην περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν¹⁸.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται όλες οι μεταβλητές που εξετάζονται καθώς και οι πιθανές τιμές που αυτές μπορούν να λάβουν για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων.

Πίνακας 8: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων

Μεταβλητή	Τιμή μεταβλητής	Περιγραφή Τιμής
A1 - Πλάτος πεζοδρομίου	0	κανένα πεζοδρόμιο
	1	λιγότερο από 1,5μ.
	2	μεγαλύτερο ή ίσο από 1,5μ. και έως 2,1μ.
	3	2,1μ. έως 3μ.
	4	πάνω από 3μ.
	NULL	Στην περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
A2 - Οδηγός όδευσης τυφλών	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
	0	Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο

¹⁸ Στην μεταβλητή «Διαγράμμιση διάβασης πεζών» έχουν διαφοροποιηθεί οι απαντήσεις προκειμένου να αντληθούν περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με την εξασφάλιση διαγραμμίσεων. Επίσης στις πιθανές απαντήσεις αυτή του «NULL» για τις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη πλευρά αφορά σε τμήμα πεζοδρόμου.

A3 - Κατάσταση επιφάνειας πεζοδρομίου	1	Κακή κατάσταση (φθορά, ολισθηρότητα, κλίση, ασυνέχεια)
	2	Καλή κατάσταση
A4 - Εμπόδια επί ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και τυφλών	0	Ύπαρξη/ Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο
	1	Μη ύπαρξη
A5 – Σήμανση	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
A6 – Ράμπες	0	Δεν υπάρχουν ράμπες
	1	Ύπαρξη μόνο μια προσβάσιμη ράμπας στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	2	Ύπαρξη 2 ή/και περισσότερων προσβάσιμων ραμπών στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου
A7 – Διαγράμμιση διάβασης πεζών	0	Δεν υπάρχουν διαβάσεις
	1	Ύπαρξη μόνο μια διάβαση στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	2	Ύπαρξη 2 ή/και περισσότερων διαβάσεων στην εξεταζόμενη πλευρά Ο.Τ.
	NULL	Σε περίπτωση που εξετάζεται τμήμα πεζοδρόμου

11.2.2. Δείκτης προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων

Ο δείκτης προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων λαμβάνει υπόψιν το σύνολο των μεταβλητών που εξετάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα ήτοι των μεταβλητών A1 – A7. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών διαφοροποιείται για την περίπτωση που η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. εμπίπτει σε τμήμα πεζοδρόμου ή όχι. Στην περίπτωση που εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 5 ενώ στην περίπτωση που δεν εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 13.

Στην περίπτωση που εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζοδρόμου, ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα (\%)} = \frac{A2 + A3 + A4 + A5}{1 + 2 + 1 + 1}$$

Στην περίπτωση που δεν εμπίπτει η εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. σε τμήμα πεζοδρόμου, ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα (\%)} = \frac{A1 + A2 + A3 + A4 + A5 + A6 + A7}{4 + 1 + 2 + 1 + 1 + 2 + 2}$$

11.2.3. Αξιολόγηση προσβασιμότητας πεζοδρομίων/ διαβάσεων/ νησίδων στην περιοχή παρέμβασης

Στον **Χάρτη 18** του Παραρτήματος Χαρτών απεικονίζεται ο Δείκτης Προσβασιμότητας στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία. Ο δείκτης προσβασιμότητας λαμβάνει υπόψιν τις παραμέτρους του πλάτους των πεζοδρομίων, της ύπαρξης όδευσης τυφλών, της κατάστασης της επιφάνειας, της ύπαρξης εμποδίων, της σήμανσης, των ραμπών και της διαγράμμισης των διαβάσεων επί των πλευρών των εξεταζόμενων Ο.Τ. Οι υψηλότερες τιμές του δείκτη (80 – 100%) παρατηρούνται σε τμήματα των οδών Καραγιαννοπούλου, Καποδιστρίου, Λεωνίδου, Θερμοπυλών και Ερυθρού Σταυρού και γύρω από την πλατεία Πάρκου, όπου εντοπίζονται εν γένει μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίου, καλή κατάσταση επιφάνειας, απουσία εμποδίων, πλήθος ραμπών και διαβάσεων. Αντίθετα οι χαμηλότερες τιμές του δείκτη (0 – 20%) απαντώνται αποσπασματικά σε τμήματα τόσο εντός του αστικού πυρήνα όσο και απομακρυνόμενοι από αυτόν, γύρω από δημόσια κτίρια και κοινόχρηστες χρήσεις, αποτρέποντας με αυτόν τον τρόπο και διακόπτοντας την ομαλή μετακίνηση των πεζών και την πρόσβαση προς τις σημαντικές αυτές χρήσεις.

11.3. Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων πρασίνου (ή πλατειών)

11.3.1. Εξεταζόμενες μεταβλητές

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι εξεταζόμενες μεταβλητές που λαμβάνονται υπόψιν στο παρόν Σχέδιο για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των χώρων πρασίνου (ή πλατειών) σε συνάρτηση με την παρ. 2δ του αρ. 3 της με αριθ. οικ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΠ/110088/887 (ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021).

▪ B1 – Ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών

Η μεταβλητή «B1 – Ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών» εξετάζει την ύπαρξη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών εντός του εξεταζόμενου χώρου πρασίνου (ή πλατείας). Στην περίπτωση που δεν υφίσταται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0. Αντίστοιχα στην περίπτωση που υφίσταται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και το πλάτος της είναι μικρότερο από 1,5μ. η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 ενώ όταν το πλάτος της είναι μεγαλύτερο από ή ίσο με 1,5μ. η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 2.

▪ B2 - Οδηγός όδευσης τυφλών

Η μεταβλητή «B2 - Οδηγός όδευσης τυφλών» εξετάζει την ύπαρξη ή μη οδηγού όδευσης τυφλών εντός του εξεταζόμενου χώρου πρασίνου (ή πλατείας). Στην περίπτωση που υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 ενώ όταν δεν υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

▪ B3 – Πρόσβαση σε χώρους υγιεινής

Η μεταβλητή «B3 – Πρόσβαση σε χώρους υγιεινής» εξετάζει την πρόσβαση στους χώρους υγιεινής εντός του εξεταζόμενου χώρου πρασίνου (ή πλατείας). Η δυνατότητα πρόσβασης παρέχεται μέσω ισόπεδης επιφάνειας ή μέσω επιφάνειας με κλίση <5% και διαδρόμου πλάτους 1,2μ. - 1,3μ. Στην περίπτωση που εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε χώρους υγιεινής η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και στην περίπτωση που δεν εξασφαλίζεται η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0.

Ενώ στην περίπτωση που πρόκειται για πλατεία, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ B4 – Πρόσβαση σε κτιριακές υποδομές χρήσης κοινού

Η μεταβλητή «B4 – Πρόσβαση σε κτιριακές υποδομές χρήσης κοινού» εξετάζει την πρόσβαση σε κτιριακές υποδομές και εν γένει υποδομές χρήσης κοινού εντός του εξεταζόμενου χώρου πρασίνου (ή πλατείας). Στην περίπτωση που εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε αυτές η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και στην περίπτωση που δεν εξασφαλίζεται η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0.

Ενώ στην περίπτωση που δεν υφίστανται κτιριακές υποδομές, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ B5 – Προσβάσιμη σήμανση

Η μεταβλητή «B6 – Προσβάσιμη σήμανση» εξετάζει την ύπαρξη ή μη προσβάσιμης σήμανσης για την πληροφόρηση του κοινού εντός του εξεταζόμενου χώρου πρασίνου (ή πλατείας). Στην περίπτωση που δεν υφίσταται σήμανση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 και στην περίπτωση που υφίσταται λαμβάνει την τιμή 1.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται όλες οι μεταβλητές που εξετάζονται καθώς και οι πιθανές τιμές που αυτές μπορούν να λάβουν για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των χώρων πρασίνου (ή πλατειών).

Πίνακας 9: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας χώρων πρασίνου

Μεταβλητή	Τιμή μεταβλητής	Περιγραφή Τιμής
B1 – Ελεύτερη ζώνη όδευσης πεζών	0	Μη ύπαρξη
	1	<1,5μ.
	2	>=1,5μ.
B2 - Οδηγός όδευσης τυφλών	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
B3 – Πρόσβαση σε χώρους υγιεινής	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
	NULL	Σε περίπτωση που αφορά σε πλατεία
B4 – Πρόσβαση σε κτιριακές υποδομές χρήσης κοινού	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
	NULL	Σε περίπτωση που δεν υφίστανται κτιριακές υποδομές εντός του χώρου
B5 – Προσβάσιμη σήμανση	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη

11.3.2. Δείκτης προσβασιμότητας χώρων πρασίνου (ή πλατειών)

Με τον καθορισμό των μεταβλητών εξέτασης προσδιορίζεται αντίστοιχα το επίπεδο προσβασιμότητας του εξεταζόμενου χώρου πρασίνου (ή πλατείας) βάσει της συνολικής βαθμολογίας που συγκεντρώνει ο δείκτης. Ο δείκτης προσβασιμότητας χώρου πρασίνου (ή πλατείας) προκύπτει από το πηλίκο του αθροίσματος των τιμών που συγκεντρώνει κάθε μεταβλητή του δια του αθροίσματος των μέγιστων τιμών που μπορούν εκείνες να λάβουν.

Ειδικότερα λαμβάνει υπόψιν το σύνολο των μεταβλητών που εξετάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα ήτοι των μεταβλητών B1 - B5. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών διαφοροποιείται για την περίπτωση που ο εξεταζόμενος χώρος αφορά σε πλατεία. Στην περίπτωση που εμπίπτει, το συνολικό άθροισμα είναι 4 ενώ στην περίπτωση που δεν εμπίπτει το συνολικό άθροισμα είναι 6.

Στην περίπτωση που ο εξεταζόμενος χώρος αφορά σε πλατεία, ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα πλατείας (\%)} = \frac{B1 + B2 + B5}{2 + 1 + 1}$$

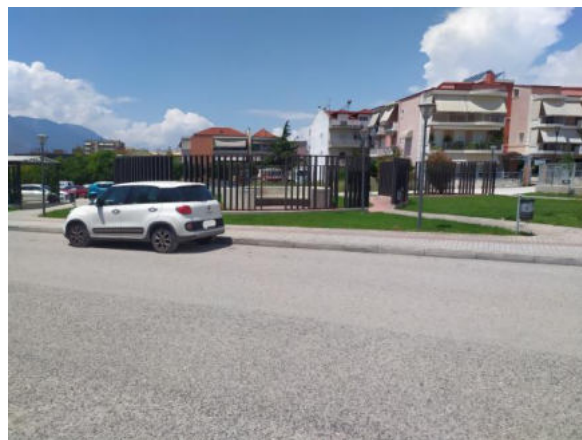
Στην περίπτωση που δεν αφορά σε πλατεία αλλά σε χώρο πρασίνου, ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα χώρου πρασίνου (\%)} = \frac{B1 + B2 + B3 + B4 + B5}{2 + 1 + 1 + 1 + 1}$$

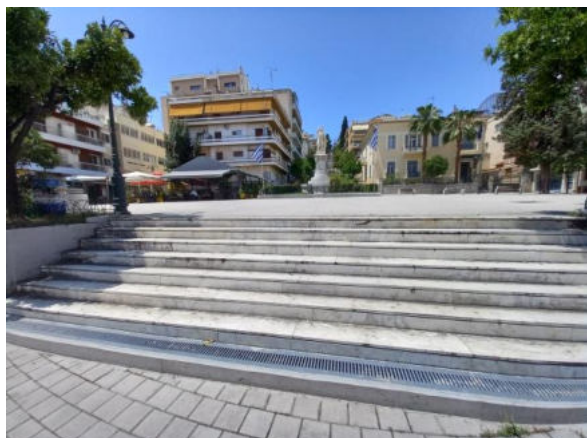
11.3.3. Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων πρασίνου (ή πλατειών) στην περιοχή παρέμβασης

Στον **Χάρτη 19** του Παραρτήματος Χαρτών παρουσιάζεται ο Δείκτης Προσβασιμότητας των χώρων πρασίνου (ή πλατειών) που περιλαμβάνονται στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία. Τις υψηλότερες τιμές του δείκτη (60 – 80%) παρουσιάζουν η νεόδμητη Πλατεία Γιαννιτσιώτη – Κισσάβου και η Πλατεία Πάρκου στο κέντρο της πόλης. Οι συγκεκριμένες πλατείες διαθέτουν ελεύθερη όδευση πεζού ίση ή μεγαλύτερη από 1,5μ. καθώς και οδηγό όδευσης τυφλών στα τμήματα των πεζοδρομίων που τις περικλείουν. Αντίθετα οι υπόλοιπες πλατείες εντός της περιοχής παρέμβασης παρουσιάζουν χαμηλές τιμές προσβασιμότητας (τιμές δείκτη 30 – 50%) με σημαντικότερη έλλειψη αυτή του οδηγού όδευσης τυφλών.

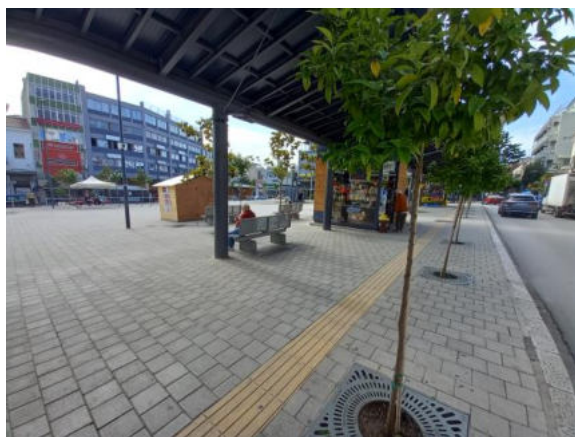
Εικόνα 26: Πλατεία Γιαννιτσιώτη - Κισσάβου (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 27: Πλατεία Αθανασίου Διάκου (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 28: Πλατεία Πάρκου (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 29: Πλατεία Λαού (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 30: Πλατεία Ελευθερίας (αρχείο αυτοψίας)



11.4. Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης

11.4.1. Εξεταζόμενες μεταβλητές

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι εξεταζόμενες μεταβλητές που λαμβάνονται υπόψιν στο παρόν Σχέδιο για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των χώρων στάθμευσης σε συνάρτηση με την παρ. 2ε του αρ. 3 της με αριθ. οικ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 (ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021).

- **D1 - Στάθμευση ΑμεΑ**

Η μεταβλητή «D1 – Στάθμευση ΑμεΑ» εξετάζει την ύπαρξη ή μη ειδικής θέσης για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία (βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/31-12-2009) στον εξεταζόμενο χώρο στάθμευσης. Στην περίπτωση που υφίσταται η ειδική θέση η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 ενώ στην περίπτωση που δεν υφίσταται η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

▪ D2 - Ράμπες

Η μεταβλητή «D2 – Ράμπες» εξετάζει την ύπαρξη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο. Στην περίπτωση που υφίσταται ράμπα η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και στην περίπτωση που δεν υφίσταται η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

Ενώ στην περίπτωση που δεν υφίσταται παρακείμενο πεζοδρόμιο, η μεταβλητή δεν λαμβάνεται υπόψιν.

▪ D3 – Σήμανση

Η μεταβλητή «D3 – Σήμανση» εξετάζει την ύπαρξη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης. Στην περίπτωση που υφίσταται σήμανση η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και στην περίπτωση που δεν υφίσταται η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται όλες οι μεταβλητές που εξετάζονται καθώς και οι πιθανές τιμές που αυτές μπορούν να λάβουν για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των χώρων στάθμευσης.

Πίνακας 10: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης

Μεταβλητή	Τιμή μεταβλητής	Περιγραφή Τιμής
D1 – Στάθμευση ΑμεΑ	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
D2 - Ράμπες	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
	NULL	Στην περίπτωση που δεν υφίσταται παρακείμενο πεζοδρόμιο
D3 - Σήμανση	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη

11.4.2. Δείκτης προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης

Με τον καθορισμό των μεταβλητών εξέτασης προσδιορίζεται αντίστοιχα το επίπεδο προσβασιμότητας του εξεταζόμενου χώρου στάθμευσης βάσει της συνολικής βαθμολογίας που συγκεντρώνει ο δείκτης. Ο δείκτης προσβασιμότητας χώρου στάθμευσης προκύπτει από το πηλίκο του αθροίσματος των τιμών που συγκεντρώνει κάθε μεταβλητή του δια του αθροίσματος των μέγιστων τιμών που μπορούν εκείνες να λάβουν.

Ειδικότερα λαμβάνει υπόψιν το σύνολο των μεταβλητών που εξετάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα ήτοι των μεταβλητών D1 – D3. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών διαφοροποιείται για την περίπτωση που η εξεταζόμενη θέση στάθμευσης για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία διαθέτει παρακείμενο πεζοδρόμιο. Στην περίπτωση που δε διαθέτει, το συνολικό άθροισμα είναι 2 ενώ στην περίπτωση που διαθέτει το συνολικό άθροισμα είναι 3.

Στην περίπτωση που η εξεταζόμενη θέση στάθμευσης δε διαθέτει παρακείμενο πεζοδρόμιο, ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα (\%)} = \frac{D1 + D3}{1 + 1}$$

Στην περίπτωση που η εξεταζόμενη θέση στάθμευσης διαθέτει παρακείμενο πεζοδρόμιο, ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα (\%)} = \frac{D1 + D2 + D3}{1 + 1 + 1}$$

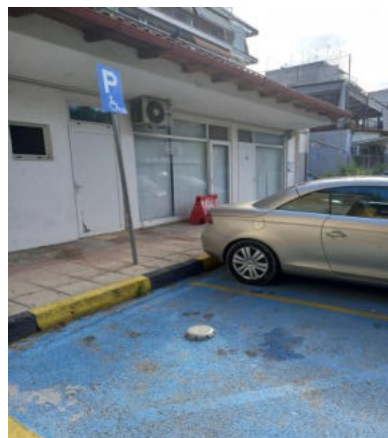
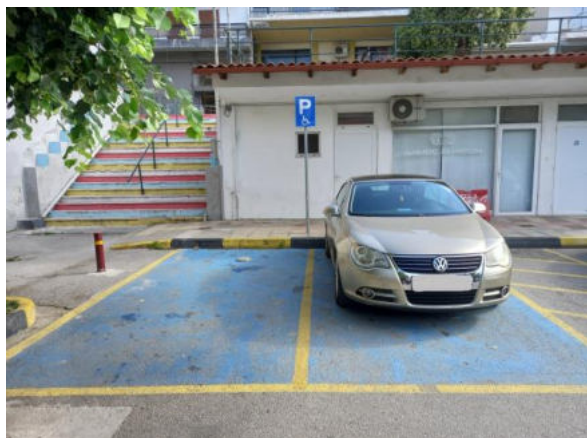
11.4.3. Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων στάθμευσης στην περιοχή παρέμβασης

Στον **Χάρτη 20** του Παραρτήματος Χαρτών απεικονίζεται ο Δείκτης Προσβασιμότητας των χώρων στάθμευσης που περιλαμβάνονται στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία. Σημειώνεται ότι η ανάλυση του δείκτη γίνεται για τους τρεις (Δημαρχείου, Όθωνος και Ανδρούτσου) από τους τέσσερις χώρους στάθμευσης που έχουν καταγραφεί και αναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα (δεν περιλαμβάνεται αυτός του Δημοτικού Parking στην οδό Λεωνίδου λόγω του ότι είναι υπόγειος). Οι δύο χώροι στάθμευσης του Δημαρχείου και της οδού Όθωνος κρίνονται ως προσβάσιμοι (τιμή δείκτη 80 – 100%) καθώς διαθέτουν ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ και ράμπες για την ομαλή μετακίνηση των ατόμων αυτών προς τα πεζοδρόμια. Αντίθετα ο χώρος στάθμευσης στην οδό Ανδρούτσου κρίνεται ως μη προσβάσιμος (τιμή δείκτη 0 – 20%) καθώς δεν διαθέτει καμία υποδομή για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των ΑμεΑ.

Εικόνα 31: Χώρος στάθμευσης Δημαρχείου (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 32: Χώρος στάθμευσης επί της οδού Όθωνος (Παλιάς Δημοτικής Αγοράς) (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 33: Χώρος στάθμευσης επί της οδού Ανδρούτσου (αρχείο αυτοψίας)



11.5. Αξιολόγηση προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων

11.5.1. Εξεταζόμενες μεταβλητές

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι εξεταζόμενες μεταβλητές που λαμβάνονται υπόψιν στο παρόν Σχέδιο για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας των δημόσιων κτιρίων.

▪ E1 – Σύνδεση οδοστρώματος - πεζοδρομίου

Η μεταβλητή «E1 – Σύνδεση οδοστρώματος - πεζοδρομίου» εξετάζει τη δυνατότητα σύνδεσης οδοστρώματος – πεζοδρομίου με σκοπό την προσέγγιση του εξεταζόμενου κτιρίου στην πλευρά του εξεταζόμενου Ο.Τ. από τα άτομα με αναπηρίες και όλα τα εμποδιζόμενα άτομα γενικά. Η προσπέλαση από το οδόστρωμα στο πεζοδρόμιο εξασφαλίζεται μέσω ίδιου επιπέδου με την κατασκευή σκαφής πλάτους 1,50μ. τουλάχιστον και κλίσης 5% της οποίας η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης, όπως ορίζεται κατά το Κεφ. 7 – Είσοδοι κτιρίων του Οδηγού Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους». Στην περίπτωση που εξασφαλίζεται η προσπέλαση η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και στην περίπτωση που δεν εξασφαλίζεται η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

▪ E2 – Σύνδεση πεζοδρομίου – κτιρίου

Η μεταβλητή «E2 – Σύνδεση πεζοδρομίου – κτιρίου» εξετάζει τη δυνατότητα σύνδεσης πεζοδρομίου – κτιρίου με σκοπό την προσέγγιση του εξεταζόμενου κτιρίου από άτομα με αναπηρίες και όλα τα εμποδιζόμενα άτομα γενικά. Η προσπέλαση από το πεζοδρόμιο στο εσωτερικό του κτιρίου εξασφαλίζεται μέσω ίδιου επιπέδου. Όταν υφίσταται διαφορά στάθμης αυτή θα πρέπει να καλύπτεται με κεκλιμένο επίπεδο «ράμπα» κλίσης 5% ή με αναβατόριο σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ «Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων» και «Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών» όπως ορίζεται κατά το Κεφ. 7 – Είσοδοι κτιρίων του Οδηγού Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους». Στην περίπτωση που εξασφαλίζεται η προσπέλαση με ελλιπή εξοπλισμό η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 και στην περίπτωση που εξασφαλίζεται η προσπέλαση με πλήρη εξοπλισμό η τιμή που λαμβάνει είναι 2. Σε αντίθεση περίπτωση, όταν δεν υφίσταται καμία σχετική πρόβλεψη η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0.

▪ E3 - Οδηγός όδευσης τυφλών

Η μεταβλητή «E3 - Οδηγός όδευσης τυφλών» εξετάζει την ύπαρξη ή μη οδηγού όδευσης τυφλών μέχρι την κεντρική είσοδο του κτιρίου. Στην περίπτωση που υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει η μεταβλητή είναι 1 ενώ όταν δεν υφίσταται οδηγός όδευσης τυφλών η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

▪ E4 – Στέγαστρο

Η μεταβλητή «E4 – Στέγαστρο» εξετάζει την ύπαρξη ή μη στεγάστρου στην είσοδο του κτιρίου. Η είσοδος του κτιρίου θα πρέπει να είναι στεγασμένη για να διευκολύνεται η αποβίβαση και επιβίβαση των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων στα αυτοκίνητα, όπως ορίζεται κατά το Κεφ. 7 – Είσοδοι κτιρίων του Οδηγού Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους». Στην περίπτωση που εξασφαλίζεται σχετικό στέγαστρο η

μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και στην περίπτωση που δεν εξασφαλίζεται η τιμή που λαμβάνει είναι 0.

▪ E5 – Θύρα

Η μεταβλητή «E5 – Θύρα» εξετάζει τη δυνατότητα εισόδου στο κτίριο μέσω της θύρας από άτομα με αναπηρίες και όλα τα εμποδιζόμενα άτομα γενικά. Η είσοδος θα πρέπει να γίνεται με θύρα με συρόμενα επάλληλα φύλα ανοιγόμενα αυτόματα ή χειροκίνητα ή με απλές ανοιγόμενες θύρες πλάτους 1,20μ. και όχι με περιστροφικές, εκτός και αν υφίστανται παραπλεύρως θύρες πλάτους 1,20μ. όπως ορίζεται κατά το Κεφ. 7 – Είσοδοι κτιρίων του Οδηγού Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους». Στην περίπτωση που εξασφαλίζεται προσβάσιμη θύρα η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και σε αντίθετη περίπτωση την τιμή 0.

▪ E6 – Εξοπλισμός θύρας

Η μεταβλητή «E6 – Εξοπλισμός θύρας» εξετάζει την πρόβλεψη τοποθέτησης του ειδικού εξοπλισμού (χειρολαβή θύρας, κλειδαριά, κουδούνια κλήσεως, διακόπτες φωτισμού, αυτόματου ανοίγματος θύρας κ.λπ.) σε κατάλληλο ύψος. Ο εξοπλισμός αυτός θα πρέπει να τοποθετείται σε ύψος 0,90μ. – 1,20μ. από το δάπεδο και προς την ίδια πάντα πλευρά όπως ορίζεται κατά το Κεφ. 7 – Είσοδοι κτιρίων του Οδηγού Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους». Στην περίπτωση που προβλέπεται η τοποθέτηση του εξοπλισμού στο κατάλληλο ύψος η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και σε αντίθετη περίπτωση την τιμή 0.

▪ E7 – Σήμανση

Η μεταβλητή «E7 – Σήμανση» εξετάζει την ύπαρξη προσβάσιμης σήμανσης. Ειδικότερα, οι θύρες και τα κασώματα θα πρέπει να είναι σε έντονη χρωματική αντίθεση με την παράπλευρη τοιχοποιία όπως και μεταξύ τα στοιχεία τους, στα υαλόθυρα θα πρέπει να τοποθετούνται επί των φύλλων της θύρας ειδικές ενδείξεις, σε κατάλληλο ύψος και έντονα χρώματα ενώ οι πληροφοριακές πινακίδες θα πρέπει να τοποθετούνται σε ύψος 1,50μ. προς την ίδια πάντα πλευρά και όλες οι επ' αυτών πληροφορίες να αναγράφονται στην γραφή Braille όπως ορίζεται κατά το Κεφ. 7 – Είσοδοι κτιρίων του Οδηγού Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους». Στην περίπτωση που προβλέπονται οι παραπάνω προδιαγραφές η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 1 και σε αντίθετη περίπτωση την τιμή 0.

▪ E8 – Στάθμευση

Η μεταβλητή «E8 – Στάθμευση» εξετάζει την ύπαρξη ή μη θέσης στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του κοινού με σκοπό την προσέγγιση του εξεταζόμενου δημόσιου κτιρίου. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται θέση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 και στην περίπτωση που υφίσταται την τιμή 1.

▪ E9 – Στάθμευση ΑμεΑ

Η μεταβλητή «E9 – Στάθμευση ΑμεΑ» εξετάζει την ύπαρξη ή μη ειδικής θέσης στάθμευσης για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία σύμφωνα με τις προβλεπόμενες προδιαγραφές. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται ειδική θέση η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 και στην περίπτωση που υφίσταται την τιμή 1.

▪ E10 - Στάση/ σταθμός MMM

Η μεταβλητή «E10 - Στάση/ σταθμός MMM» εξετάζει την ύπαρξη στάσης/ σταθμού στην εξεταζόμενη πλευρά του Ο.Τ. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται στάση/ σταθμός η μεταβλητή λαμβάνει την τιμή 0 και στην περίπτωση που υφίσταται την τιμή 1.

Πίνακας 11: Κωδικοποίηση μεταβλητών και τιμών προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων

Μεταβλητή	Τιμή μεταβλητής	Περιγραφή Τιμής
E1 – Σύνδεση οδοστρώματος - πεζοδρομίου	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E2 – Σύνδεση πεζοδρομίου – κτιρίου	0	Καμία πρόβλεψη
	1	Πρόβλεψη, με ελλιπή εξοπλισμό
	2	Πρόβλεψη, με πλήρη εξοπλισμό
E3 - Οδηγός όδευσης τυφλών	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E4 – Στέγαστρο	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E5 – Θύρα	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E6 – Εξοπλισμός θύρας	0	Καμία πρόβλεψη
	1	Πρόβλεψη
E7 – Σήμανση	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E8 – Στάθμευση	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E9 – Στάθμευση ΑμεΑ	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη
E10 - Στάση/ σταθμός MMM	0	Μη ύπαρξη
	1	Ύπαρξη

11.5.2. Δείκτης προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων

Με τον καθορισμό των μεταβλητών εξέτασης προσδιορίζεται αντίστοιχα το επίπεδο προσβασιμότητας του εξεταζόμενου κτιρίου βάσει της συνολικής βαθμολογίας που συγκεντρώνει ο δείκτης. Ο δείκτης προσβασιμότητας δημόσιου κτιρίου προκύπτει από το πηλίκο του αθροίσματος των τιμών που συγκεντρώνει κάθε μεταβλητή του δια του αθροίσματος των μέγιστων τιμών που μπορούν εκείνες να λάβουν.

Ειδικότερα λαμβάνει υπόψιν το σύνολο των μεταβλητών που εξετάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα ήτοι των μεταβλητών E1 – E10. Το άθροισμα των μέγιστων τιμών είναι 11. Ο δείκτης προσβασιμότητας διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Προσβασιμότητα (\%)} = \frac{E1 + E2 + E3 + E4 + E5 + E6 + E7 + E8 + E9 + E10}{1 + 2 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1}$$

11.5.3. Αξιολόγηση προσβασιμότητας δημόσιων κτιρίων στην περιοχή παρέμβασης

Στον **Χάρτη 21** του Παραρτήματος Χαρτών παρουσιάζεται ο δείκτης προσβασιμότητας των δημόσιων κτιρίων που περιλαμβάνονται στην περιοχή παρέμβασης στην Λαμία.

Εντός της περιοχής παρέμβασης στην Λαμία, τα δημόσια κτίρια που εμφανίζουν τον υψηλότερο δείκτη προσβασιμότητας (60 – 80%) είναι το Δημοτικό Κολυμβητήριο, το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης και το Δημοτικό Στάδιο απέναντι από το Δημαρχείο. Ειδικότερα και τα τρία αυτά κτίρια διαθέτουν προσβάσιμη σύνδεση οδοστρώματος – πεζοδρομίου, κατάλληλη σήμανση στη θύρα εισόδου, χώρο στάθμευσης και ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ, ενώ παράλληλα βρίσκονται πλησίον στάσης ΜΜΜ.

Σχετική προσβασιμότητα (επίπεδα δείκτη 45 – 55%) παρουσιάζουν και κάποια επιπλέον κτίρια όπως το Δημαρχείο, η ΔΟΥ, το ΚΕΠ στην οδό Λεωνίδου και η Σχολή Θετικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Στοιχεία της προσβασιμότητάς τους αποτελούν η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ, η ύπαρξη σταγάστρου στην κεντρική είσοδο και η προσβάσιμη σύνδεση πεζοδρομίου - κτιρίου.

Επιπλέον κάποια σημαντικά σημεία που διακρίνουν το επίπεδο προσβασιμότητας για τα δημόσια κτίρια είναι τα εξής:

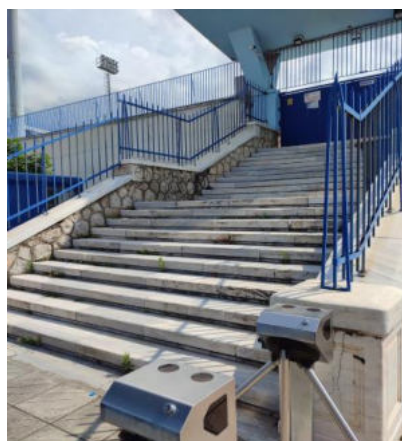
- Αρκετά από τα δημόσια κτίρια (11 από τα 35) που καταγράφηκαν στην περιοχή παρέμβασης παρουσιάζουν πολύ χαμηλό δείκτη προσβασιμότητας (0 – 20%).
- Οδηγό όδευσης τυφλών πριν από την κεντρική είσοδο του κτιρίου διαθέτουν μόνο το Δημαρχείο, το Δημοτικό Στάδιο, το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης και δύο Δημοτικά Σχολεία.
- Σε καμία περίπτωση δεν προβλέπεται εξοπλισμός θύρας (χειρολαβή θύρας, κλειδαριά, κουδούνια κλήσεως, διακόπτες φωτισμού, αυτόματου ανοίγματος θύρας κ.λπ.) τοποθετημένου σε κατάλληλο ύψος.
- Τα μισά περίπου από τα 35 συνολικά κτίρια που εξετάστηκαν στην περιοχή παρέμβασης διαθέτουν κάποιου είδους εξοπλισμό (πχ απλή ράμπα) για τη σύνδεση του πεζοδρομίου με την κεντρική είσοδο του κτιρίου.
- Λίγο περισσότερο από τα μισά κτίρια διαθέτουν προσβάσιμη σύνδεση του οδοστρώματος με το παρακείμενο πεζοδρόμιο.
- Το συντριπτικό ποσοστό των κτιρίων αυτών δεν διαθέτει κάποιο χώρο στάθμευσης ή κάποια ειδική θέση στάθμευσης για ΑμεΑ.

Σε κάθε περίπτωση των δημόσιων κτιρίων κρίνεται ότι το επίπεδο προσβασιμότητας χρήζει βελτίωσης, οι προτάσεις του οποίου θα περιγραφούν αναλυτικά στο Παραδοτέο Π2. Παρακάτω παρουσιάζονται εικόνες της αυτοψίας από ορισμένα εξεταζόμενα κτίρια.

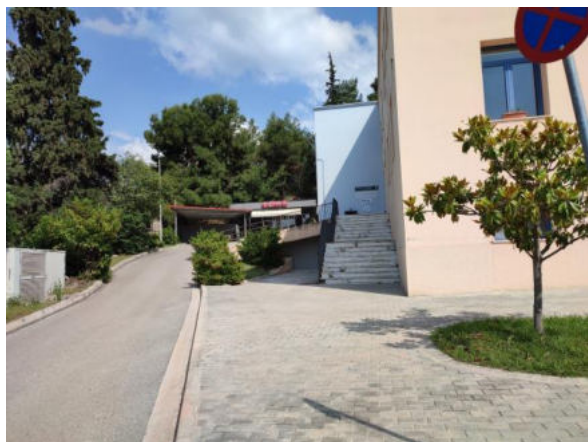
Εικόνα 34: Σχολή Θετικών Επιστημών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 35: Δημοτικό Στάδιο «Αθανάσιος Διάκος» (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 36: Δημαρχείο Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 37: Δημοτικό Κολυμβητήριο Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)



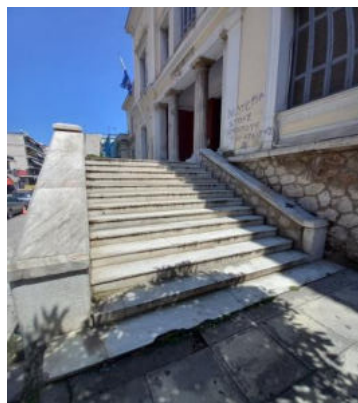
Εικόνα 38: Δημοτικό Θέατρο (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 39: Δημοτική Βιβλιοθήκη (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 40: Δικαστικό Μέγαρο Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)



Εικόνα 41: Δ.Ο.Υ. Λαμίας (αρχείο αυτοψίας)





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ (Π1.β.)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

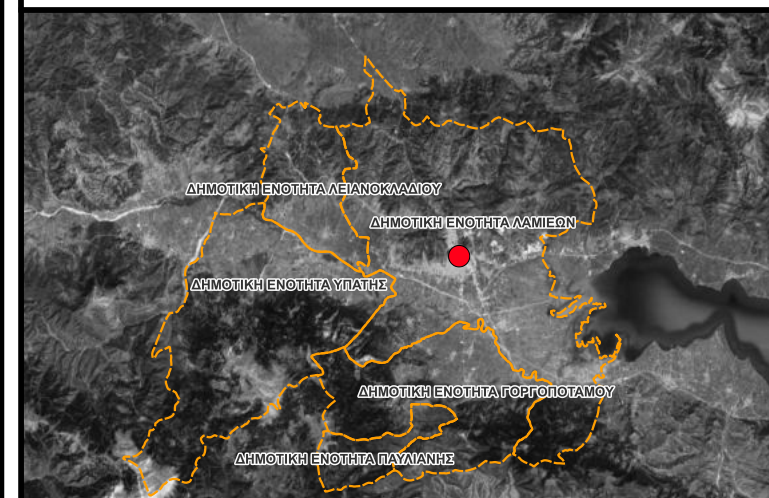


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



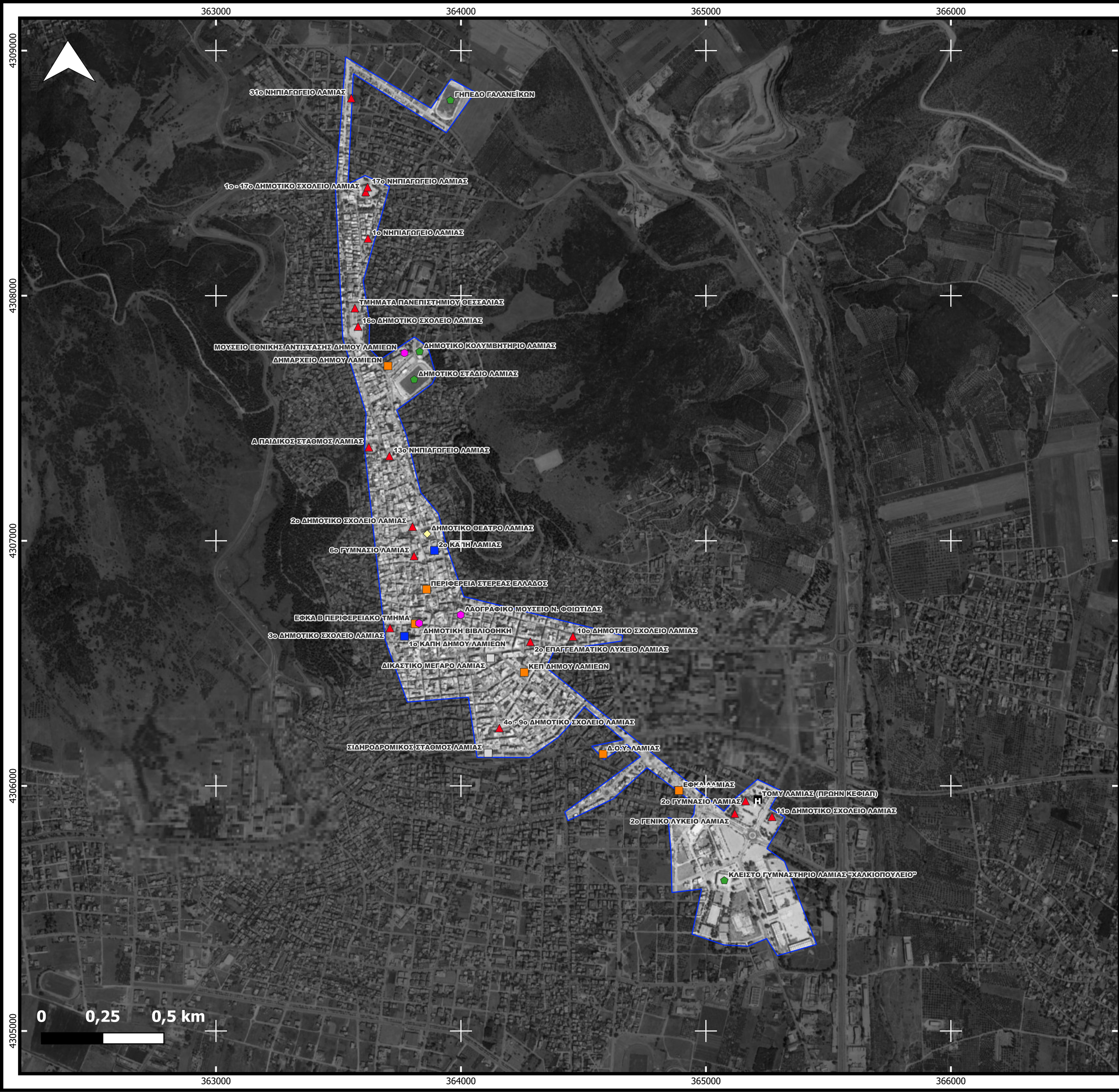
ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ

- ΚΤΙΡΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- ΧΩΡΟΣ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΘΛΗΣΗΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΕΑΜΑΤΩΝ
- ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
- ΚΤΙΡΙΟ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

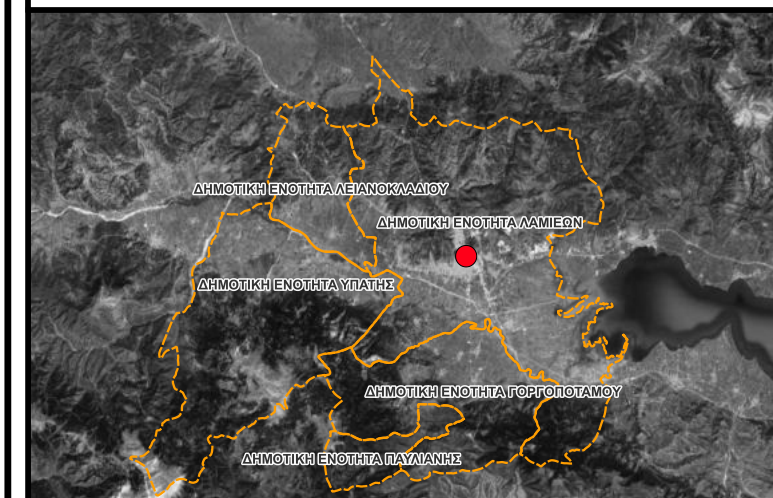


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 2: ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ

ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ

com&com

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΥΜΒΟΥΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΕΩΠΡΟΣΒΟΛΗΣ

ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 3: ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΥΜΒΟΥΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ

ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ
-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

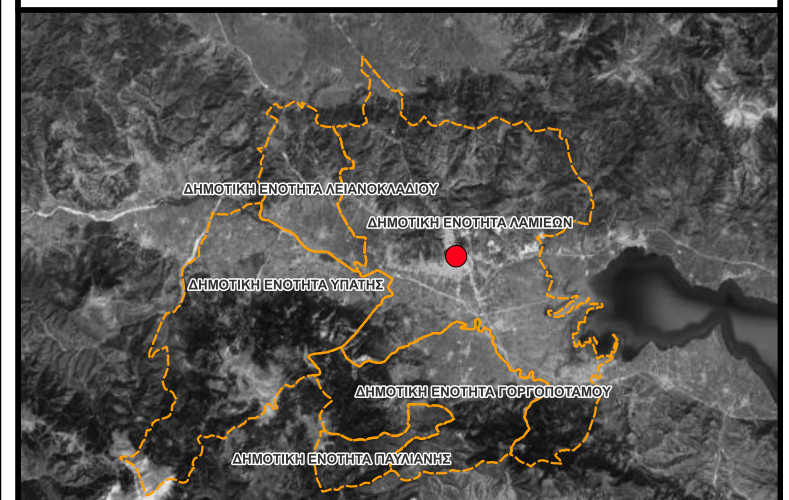


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



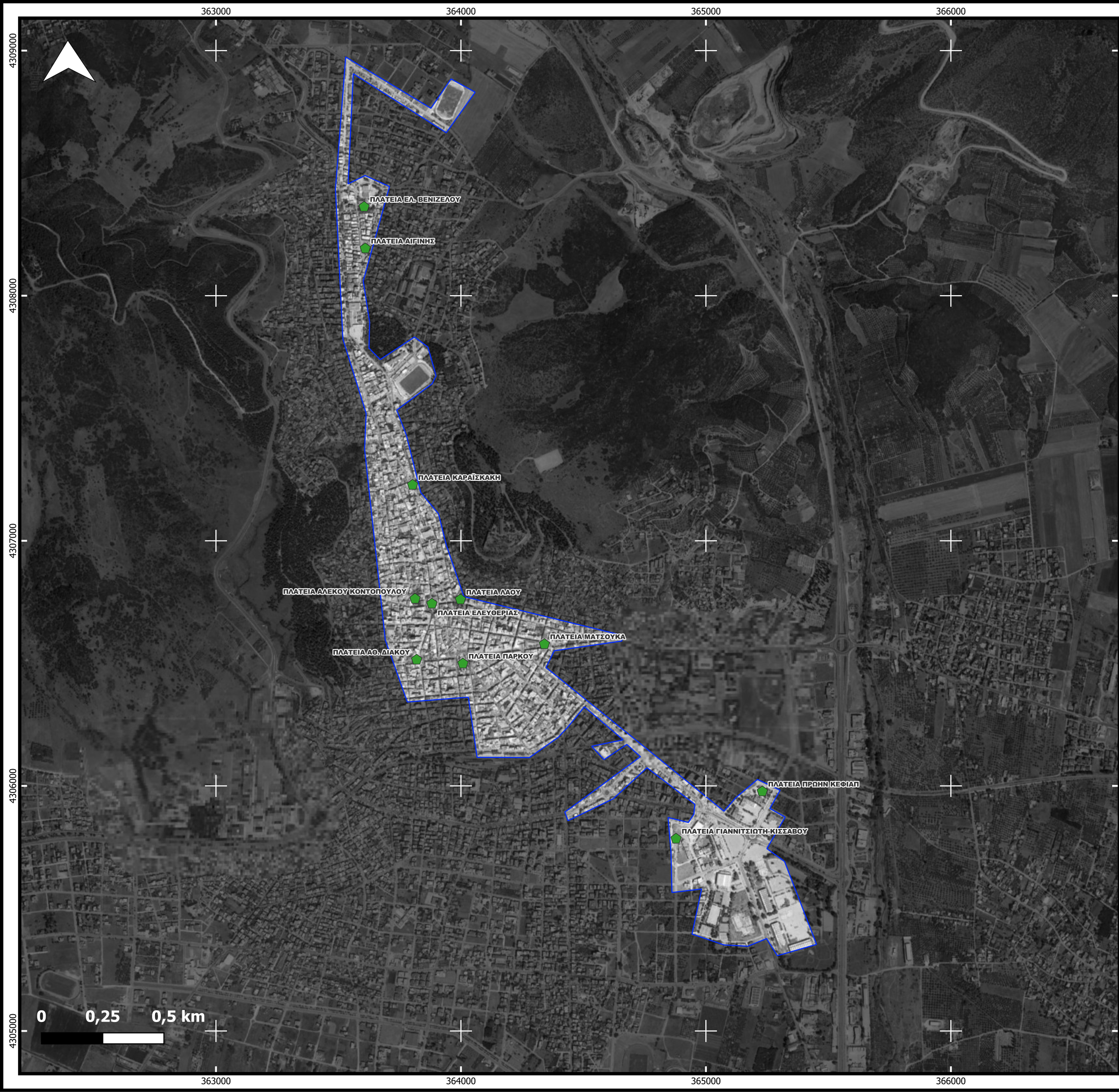
ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 5: ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ
ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ◆ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

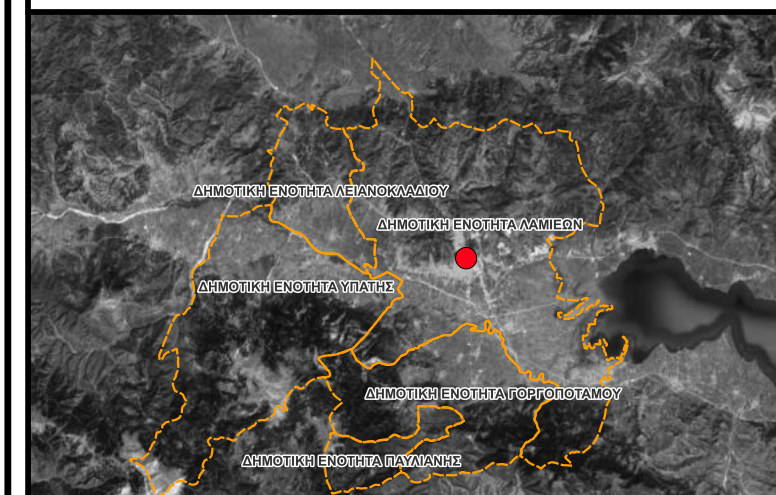


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



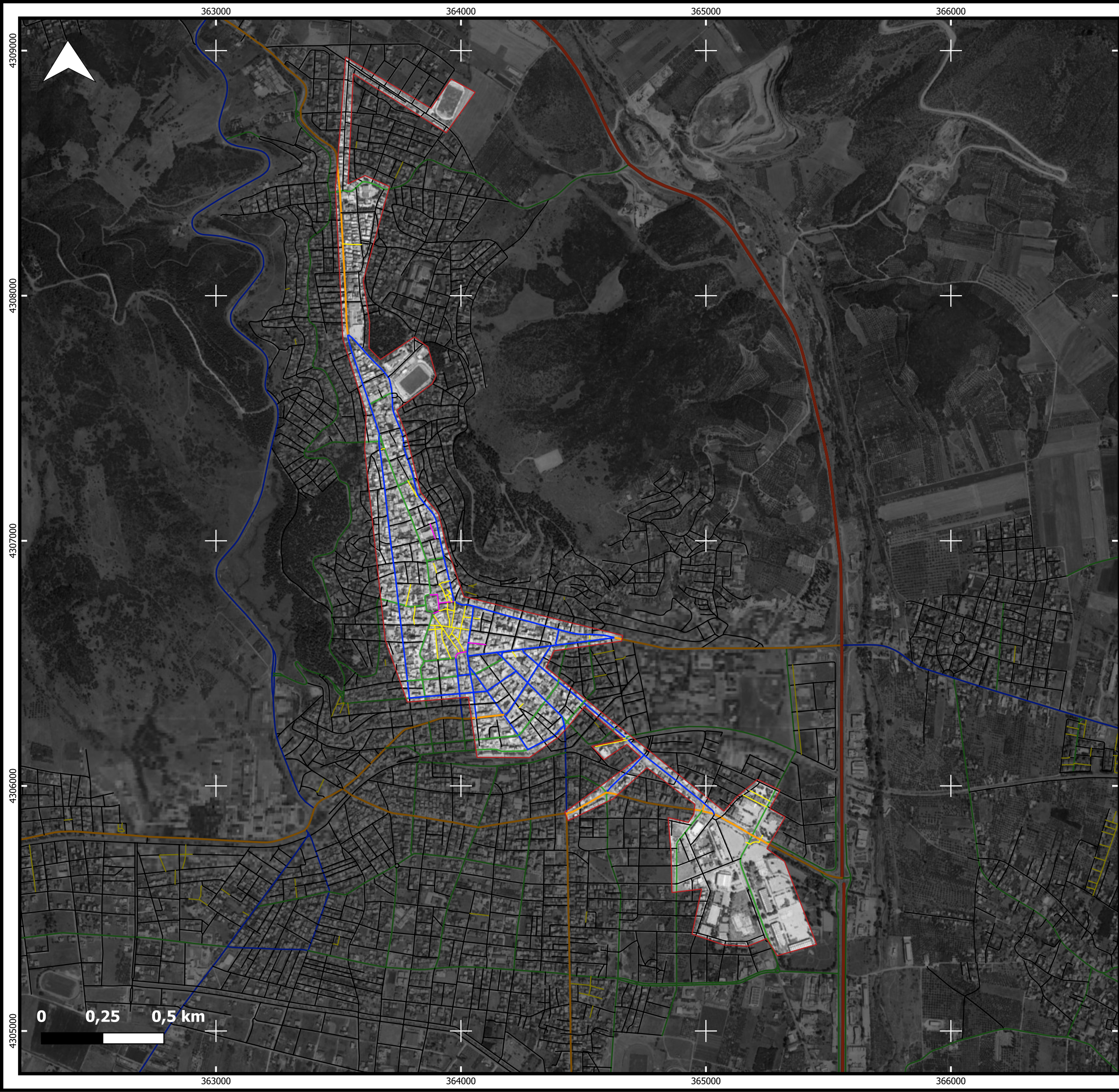
ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π.
ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΟΔΟΣ
- ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
- ΤΟΠΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

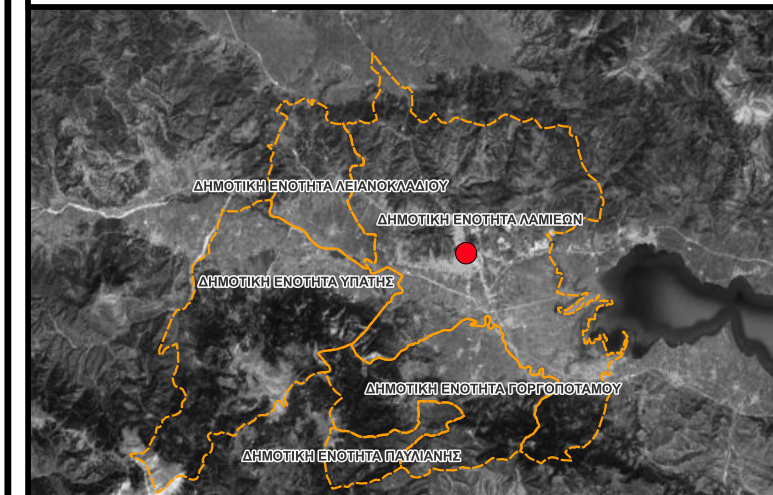


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 7: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ
Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

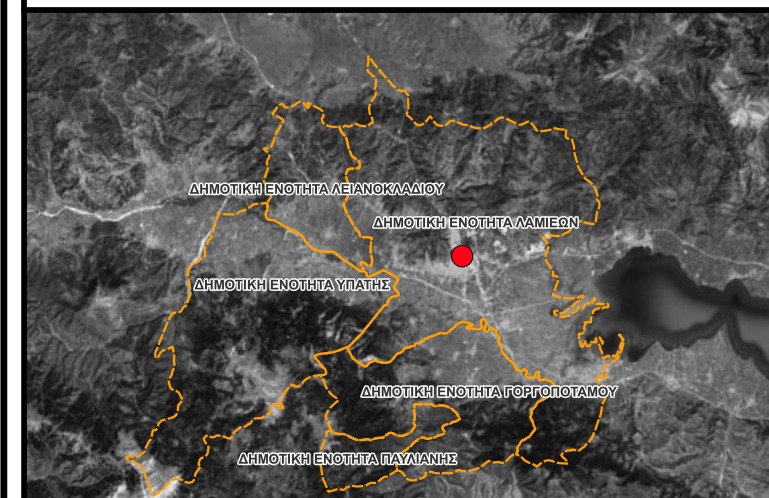


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 8: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π.
ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΜΙΑΣ
- 🚌 ΣΤΑΣΗ ΜΜΜ
- ◆ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΑ
- 🅑 ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ▭ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

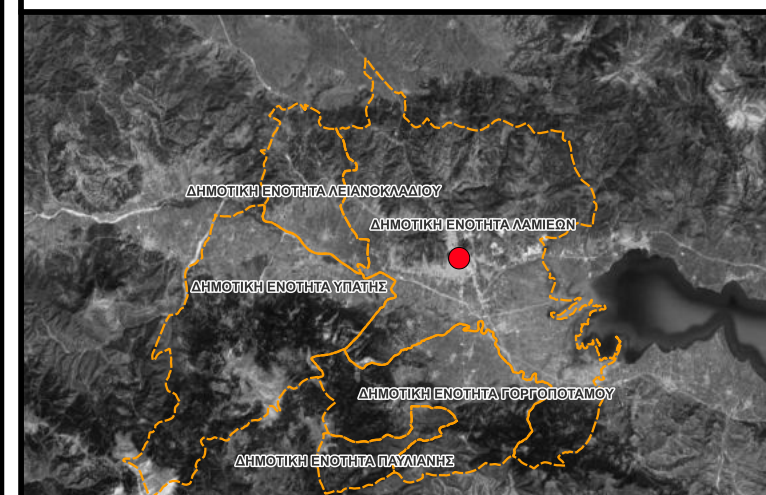


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 9: ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ
ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

— ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ

— < 1,5μ.

— > 1,5μ. ΕΩΣ 2,1μ.

— > 2,1μ. ΕΩΣ 3μ.

— > 3μ.

— ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ

□ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

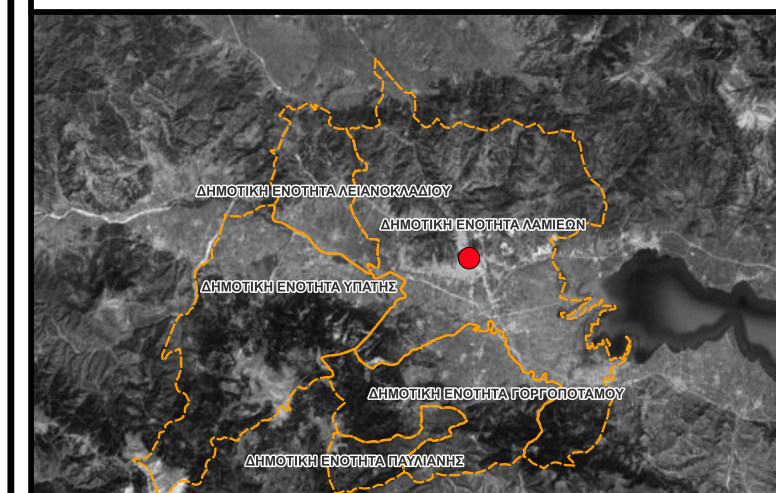


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 10: ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ
ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

- ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ
- ΚΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
- ΚΑΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

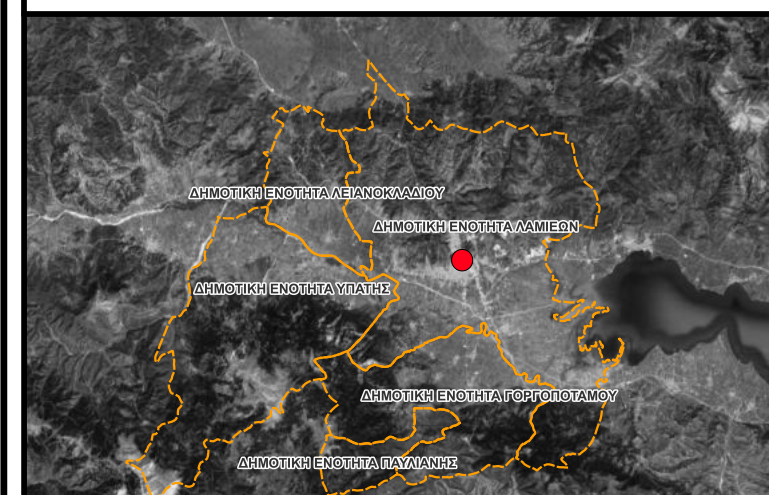


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 11: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π.
ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕ ΟΔΗΓΟ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

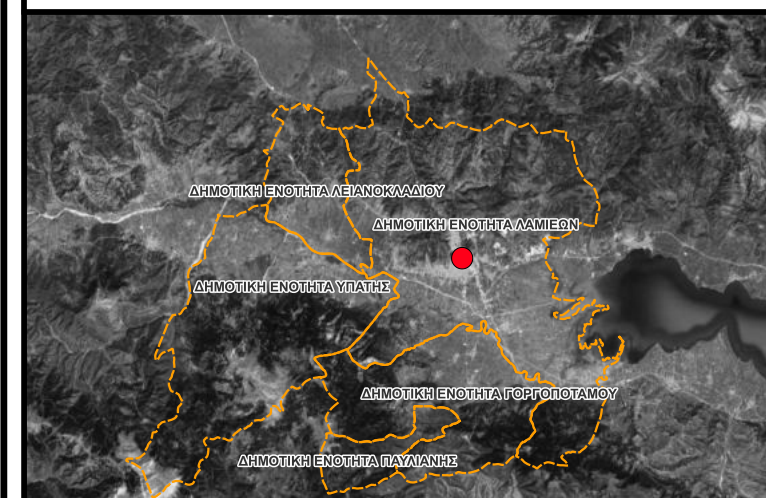


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



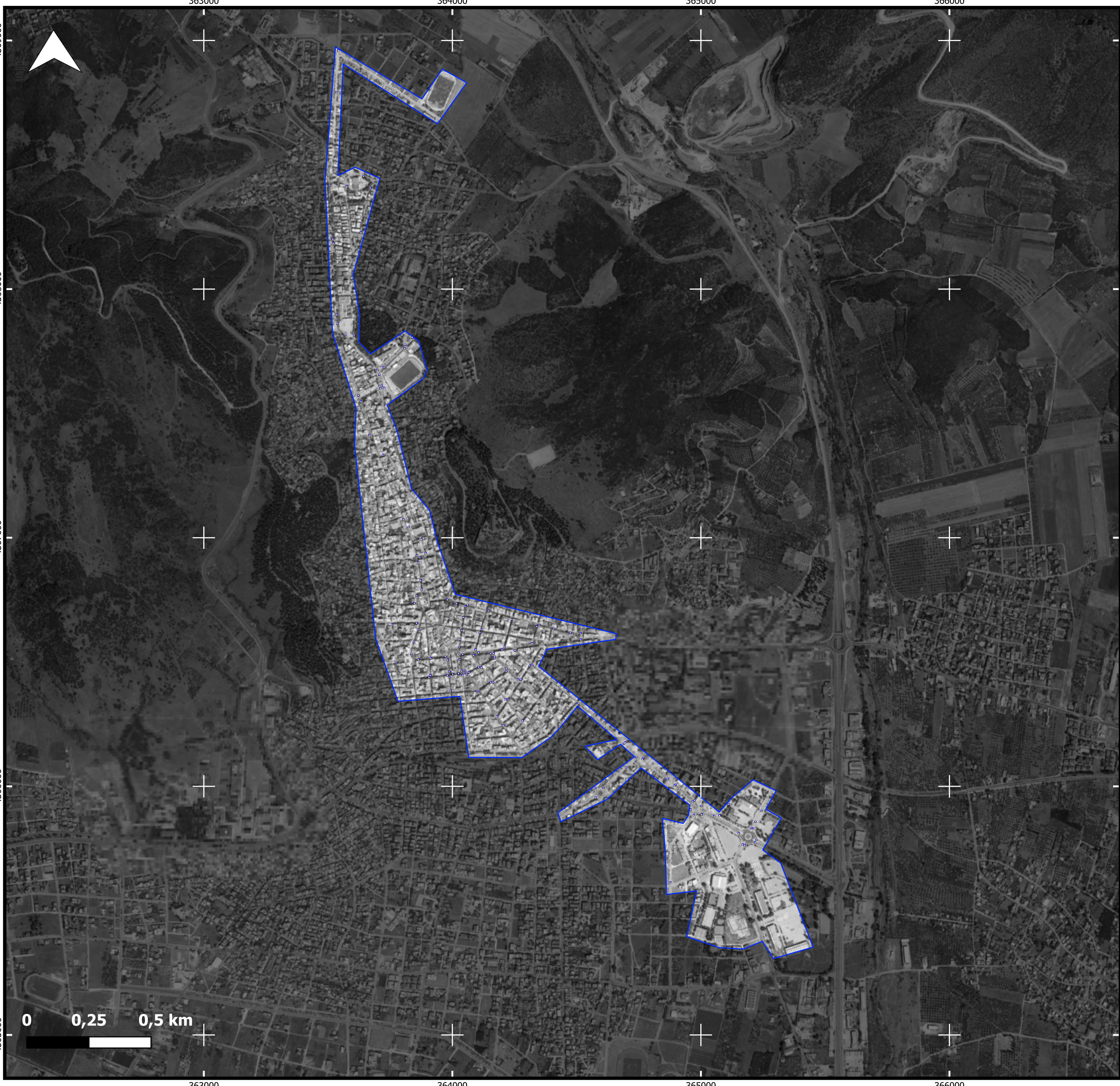
ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 12: ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΜΕ ΟΔΗΓΟ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΔΙΑΒΑΣΗ
-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ



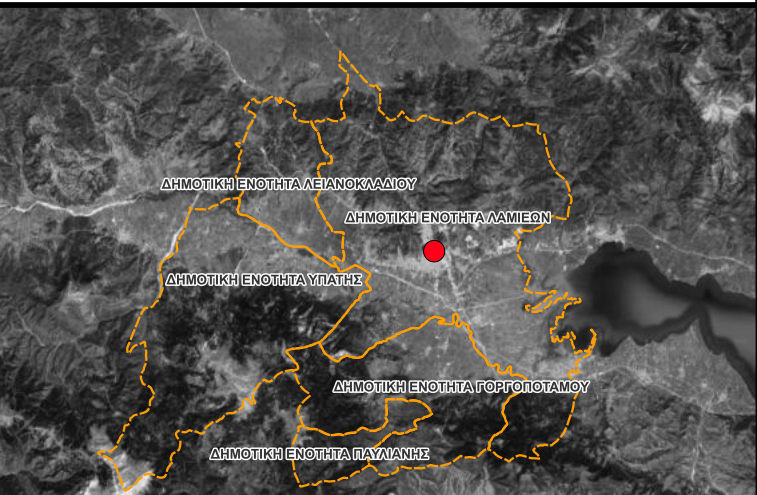
ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ





ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 13: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ



ΡΑΜΠΑ



ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

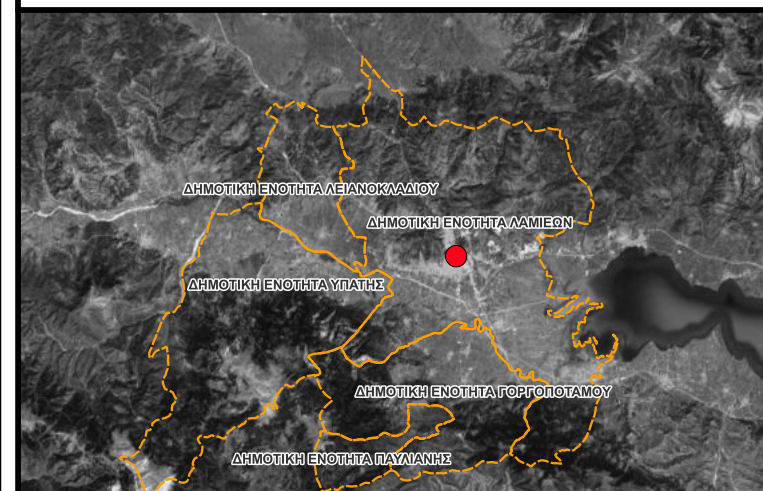


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 14: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΡΑΜΠΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ
ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (%)

[0 , 20)

[20 , 40)

[40 , 60)

[60 , 80)

[80 , 100]

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

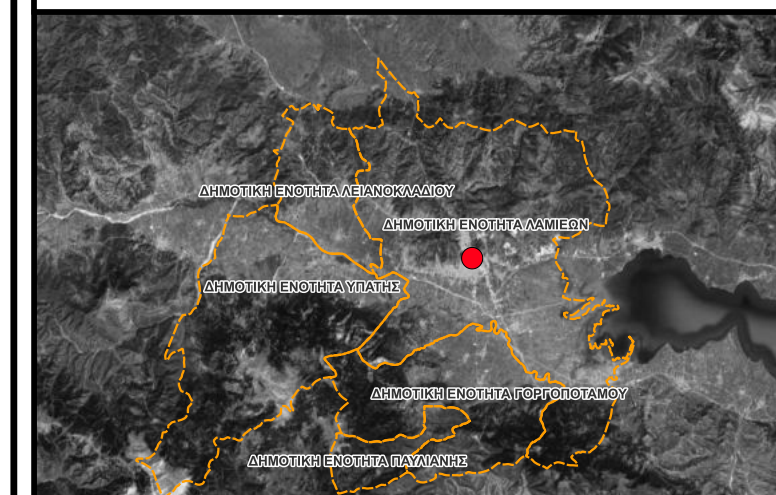


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 15: ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΩΝ Ο.Τ. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (%)

[0 , 20)

[20 , 40)

[40 , 60)

[60 , 80)

[80 , 100]

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

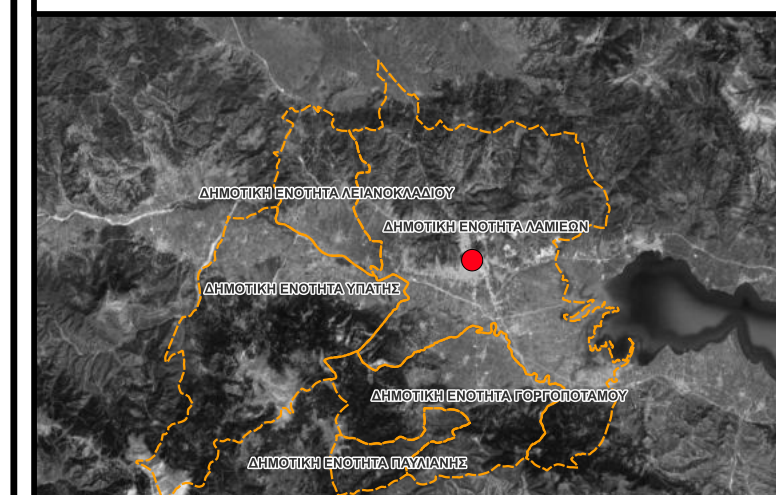


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



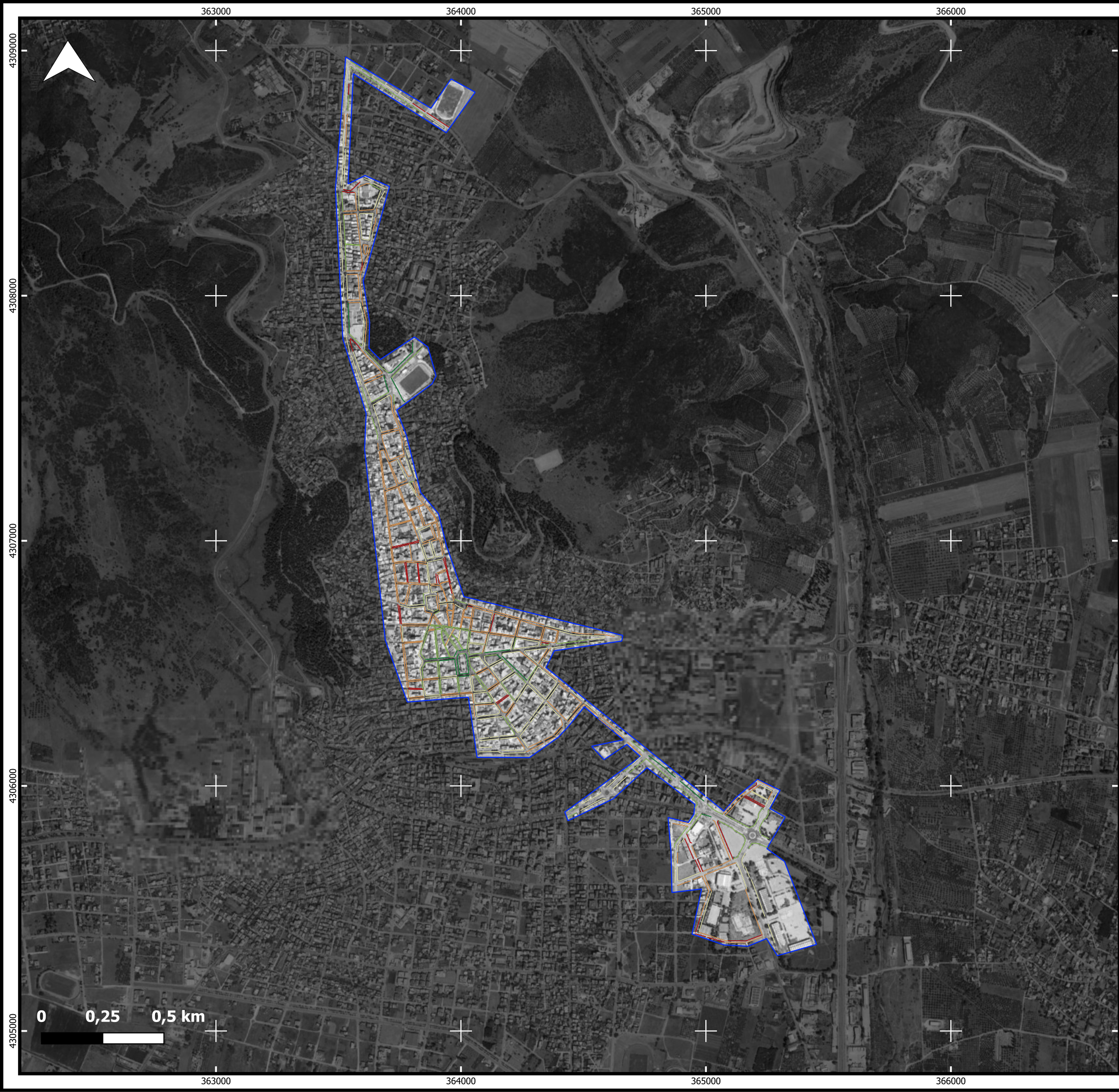
ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 16: ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΩΝ Ο.Τ. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (%)

[0 , 20)

[20 , 40)

[40 , 60)

[60 , 80)

[80 , 100]

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

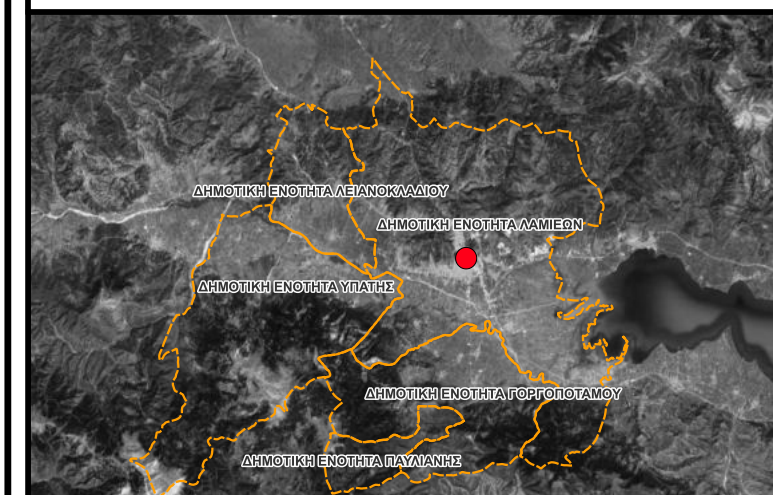


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 17: ΔΕΙΚΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΩΝ Ο.Τ. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (%)

[0 , 20)

[20 , 40)

[40 , 60)

[60 , 80)

[80 , 100]

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

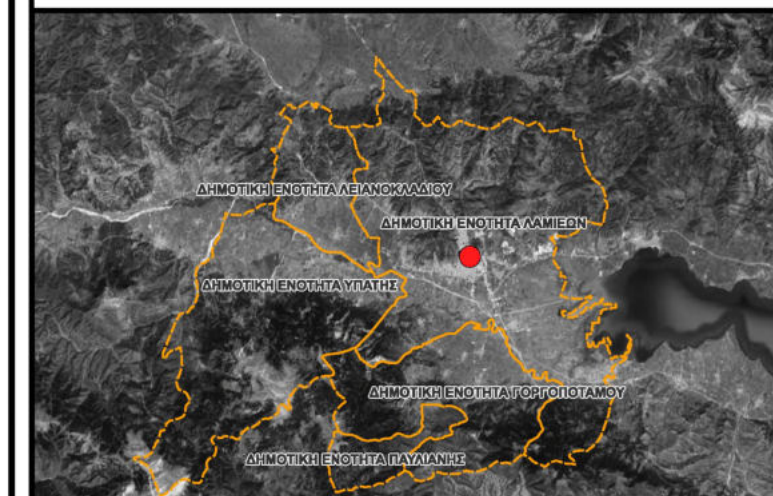


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 18: ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΩΝ Ο.Τ. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΩΝ (%)

■ [0 , 20)

■ [20 , 40)

■ [40 , 60)

■ [60 , 80)

■ [80 , 100]

□ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

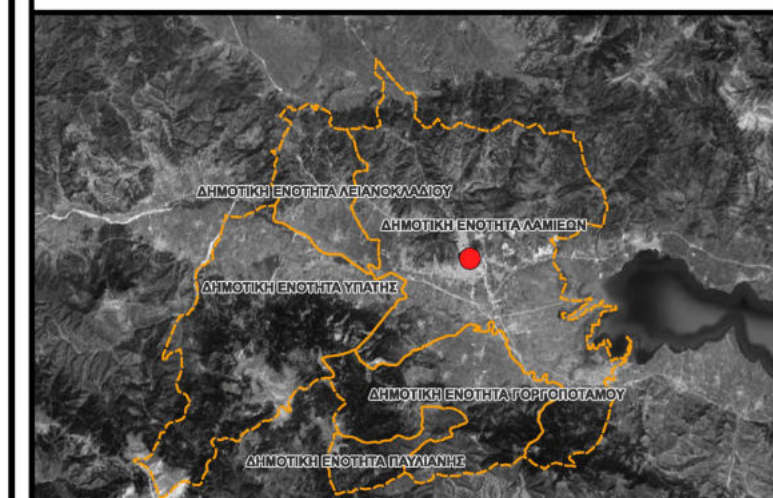


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 19: ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΛΑΤΕΙΩΝ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
(%)

- ◆ [0 , 20)
- ◆ [20 , 40)
- ◆ [40 , 60)
- ◆ [60 , 80)
- ◆ [80 , 100]

□ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

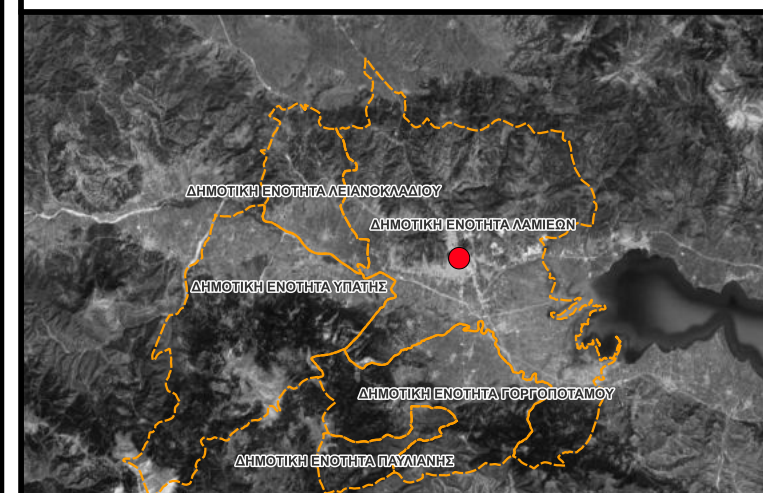


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



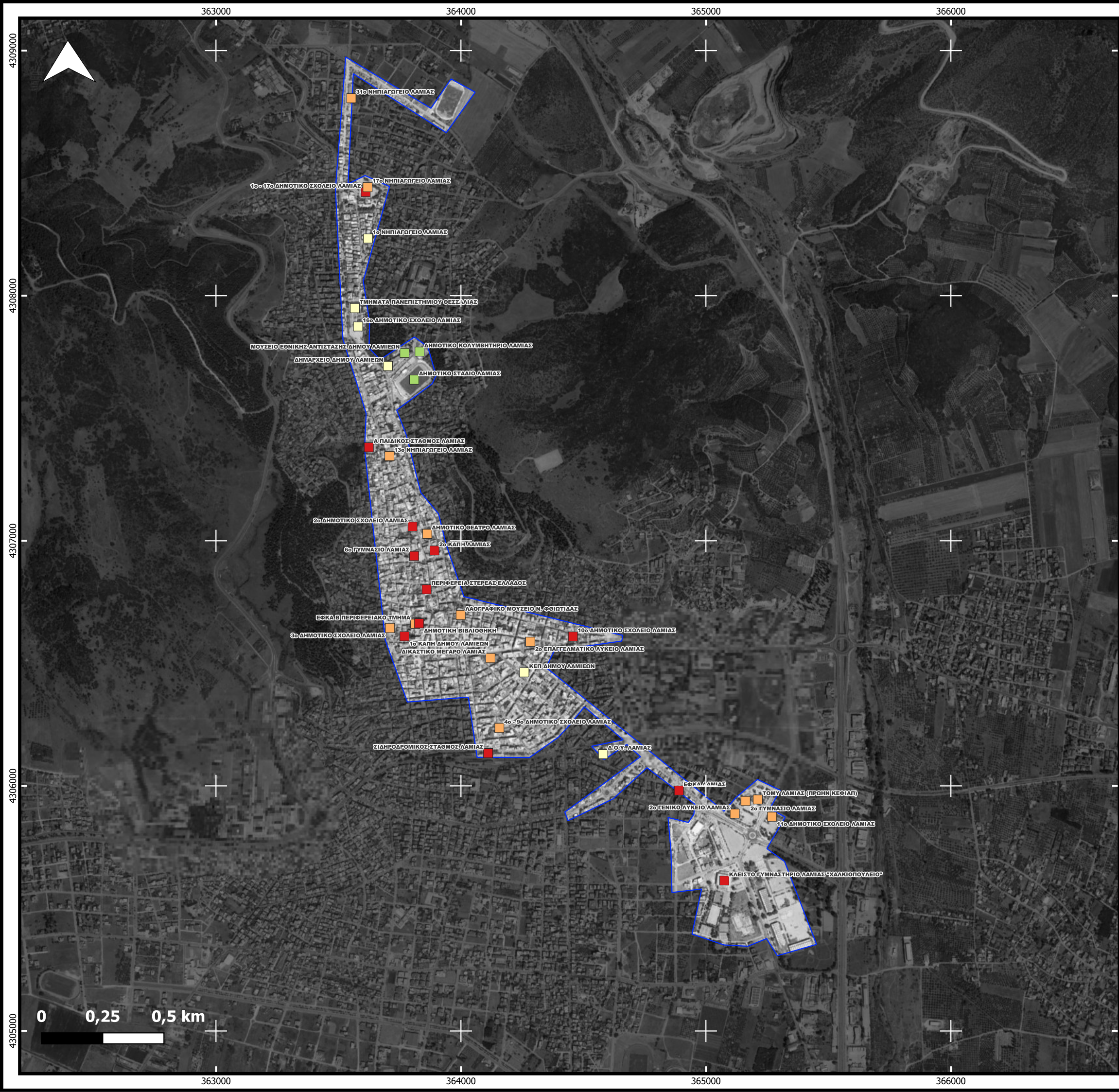
ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 20: ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ
(%)

■ [0 , 20)

■ [20 , 40)

■ [40 , 60)

■ [60 , 80)

■ [80 , 100]

□ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

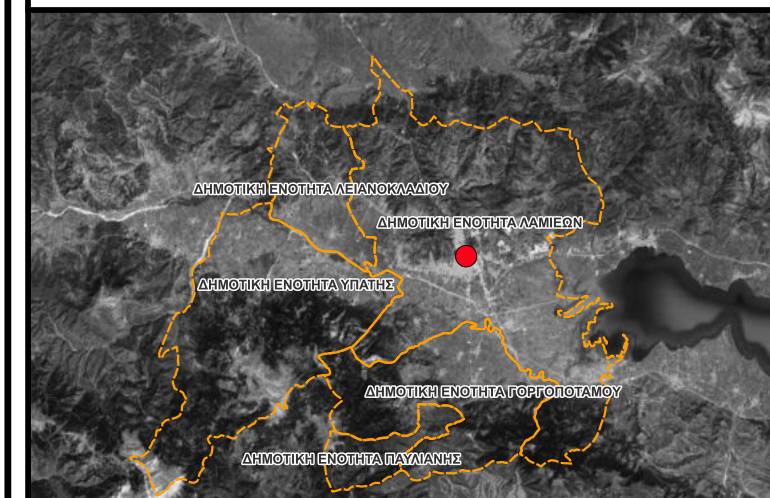


ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ:
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ



ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΛΑΜΙΕΩΝ
Π.Ε. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΟΙΚΙΣΜΟΣ: ΛΑΜΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 21: ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΗΝ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ Σ.Α.Π. ΣΤΗΝ ΛΑΜΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:15.000

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΩΝ: ΕΓΣΑ '87

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023