



Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης
Αναπτυξιακών Προγραμμάτων



Με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα

**ΟΔΗΓΟΣ
ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ
ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΩΝ**

ΙΟΥΝΙΟΣ 2019

Το παρόν τεύχος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) α.ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ.Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Ευχαριστούμε θερμά για την παροχή χρήσιμων πληροφοριών και στοιχείων, που αξιοποιήθηκαν για την τελική διαμόρφωση των κειμένων στους:

- 1) Ηλία Γραμματικό, Δρ. Αρχιτέκτονα Α.Π.Θ., Εξειδικευμένο Αρχιτέκτονα – Σκηνογράφο – Μουσειογράφο CEAAS Ε.Α. Cl-Fd, Θεατρολόγο Ε.Κ.Π.Α., υπάλληλο της Δ/σης ΠΕ.ΧΩ.ΣΧ. της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής,
- 2) Αλεξάνδρα Μαυρογονάτου, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc στη Χωροταξία, Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Στέλεχος της Μονάδας Α' - Προγραμματισμού και Αξιολόγησης της ΕΥΔ ΕΠ Αττικής,
- 3) Αικατερίνη Πούλιου, Διπλ. Πολιτικό Μηχανικό ΑΠΘ, MSc Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Έργων Υποδομής, Στέλεχος της Μονάδας Α' της ΕΥΔ ΕΠ Περιφέρειας Θεσσαλίας

Τα κείμενα ολοκληρώθηκαν τον Απρίλιο του 2019.

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Οι κατά καιρούς επικαιροποιήσεις του παρόντος θα είναι διαθέσιμες μέσω των ιστοσελίδων της ΜΟΔ στη διεύθυνση www.mou.gr

Για σχόλια και παρατηρήσεις μπορείτε να απευθύνεστε στη ΜΟΔ, επισημαίνοντας «Για το εγχειρίδιο "Ενθαρρύνοντας τη Βιώσιμη Κινητικότητα / Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών αρμοδιότητας Δήμων"», στη διεύθυνση:

Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης
Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) α.ε.

Λ. Ριανκούρ 78α, 115 24 ΑΘΗΝΑ

Τηλ: +30 213 1310 100

Fax: +30 210 7700 502

e-mail: webmaster@mou.gr



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής Ανάπτυξης

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ανάπτυξη - εργασία - αλληλεγγύη

Με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα

ΟΔΗΓΟΣ

ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΩΝ

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Αρχές Σχεδιασμού	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Θεσμικό Πλαίσιο – Κωδικοποίηση νομοθεσίας.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Διαδικασίες Αδειοδότησης - Εμπλεκόμενοι Φορείς	107
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Συγκρότηση φακέλου έργου προς χρηματοδότηση	113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ενδεικτικό Κόστος Ανασχεδιασμού οδού.....	117
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Πηγές και Μοντέλα Χρηματοδότησης	121
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Καλές πρακτικές	137
Παράρτημα 1: Προσκλήσεις "Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας"	179
Παράρτημα 2: Κατάλογος Εμπλεκόμενων Φορέων	203
Παράρτημα 3: Κατάλογος Νομοθεσίας.....	223

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ιστορικό

Η ενασχόληση με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας ξεκίνησε στο πλαίσιο της στενής και πολύπλευρης συνεργασίας που ανέπτυξε τα τελευταία χρόνια η ΜΟΔ Α.Ε. με το Δίκτυο Αειφόρων Νήσων ΔΑΦΝΗ. Οι δύο φορείς διαπίστωσαν την ανάγκη υποστηρικτικών παρεμβάσεων, με δεδομένο ότι κατά τη διάρκεια της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου (2014-2020) περισσότεροι από 162 δήμοι σε όλη τη χώρα ξεκίνησαν την προσπάθεια εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου.

Στη συνέχεια, η σκυτάλη πέρασε στο εξειδικευμένο πλέον δίκτυο ΟΤΑ για την βιώσιμη κινητικότητα CIVINET CY-EL (τοπικό παράρτημα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού CIVITAS στην Ελλάδα και την Κύπρο). Η ΜΟΔ και το CIVINET CY-EL ανέλαβαν την πρωτοβουλία να εργαστούν από κοινού με στόχο:

- α) να συντάξουν θεματικούς οδηγούς για επιμέρους έργα, προμήθειες ή πολιτικές των ΣΒΑΚ που αναμένεται να έχουν ευρεία και κατά προτεραιότητα εφαρμογή στη συντριπτική πλειονότητα των ΟΤΑ, έτσι ώστε οι Δήμοι να διευκολυνθούν στην ωρίμανση και υλοποίηση των σχετικών έργων,
- β) να διερευνήσουν τη δυνατότητα πρόσθετων χρηματοδοτήσεων για δράσεις που θα προκύψουν από τα ΣΒΑΚ.

Στην όλη προσπάθεια εντάχθηκαν επίσης από τα πρώτα βήματα:

- η Εθνική Συντονίστρια για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και
- εκπρόσωπος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Καθώς τα περισσότερα ζητήματα που αφορούν τη Βιώσιμη Κινητικότητα έχουν αφετηρία την κατανομή του οδικού χώρου στα διαφορετικά μέσα και τρόπους μεταφοράς, αποφασίστηκε η σύνταξη ενός οδηγού για τον ανασχεδιασμό των αστικών οδών, με γνώμονα τα θέματα κινητικότητας και αστικής αναζωογόνησης. Έτσι, πρώτο αποτέλεσμα της συνεργασίας ΜΟΔ και CIVINET CY-EL είναι ο οδηγός που κρατάτε στα χέρια σας.

Συντακτική Ομάδα

Η ομάδα εργασίας απαρτίζεται από στελέχη των ανωτέρω φορέων, ως ακολούθως (κατά αλφαβητική σειρά):

- Αλίκη Αζά, Πολιτικός Μηχανικός, στέλεχος του Τομέα Υπηρεσιών και Οργάνωσης της Μονάδας Οργάνωσης και Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ αε)
- Κοσμάς Αναγνωστόπουλος, Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος MSc, συντονιστής δικτύου CIVINET CY-EL
- Μένιος Αναστασίου, Κοινωνιολόγος, MSc Περιφερειακή Ανάπτυξη, MSc Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού, στέλεχος Τομέα Υπηρεσιών Διοίκησης και Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού της Μονάδας Οργάνωσης και Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ αε)
- Μαρία Δημητριάδη, οικονομολόγος, MSc International Business and Finance, στέλεχος της Ομάδας Υποστήριξης Ειδικών Ομάδων Πληθυσμού της Μονάδας Οργάνωσης και Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ αε)
- Δημήτρης Καλαμαράς, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης", μεταπτυχιακό στην Πολεοδομία Χωροταξία στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, στέλεχος της Ομάδας Υποστήριξης Ειδικών Ομάδων Πληθυσμού της ΜΟΔ αε, συντονιστής της ομάδας έργου της Μονάδας Οργάνωσης και Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ αε)
- Ευθύμιος Μπακογιάννης, Επίκουρος Καθηγητής, Δρ. Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Πολυτεχνείου.
- Καλλιόπη Παπαδάκη, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ - MArch Πολεοδομία - Χωροταξία, εθνική συντονίστρια Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας (National Coordinator EMW), στέλεχος Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Η συντακτική ομάδα εκφράζει επίσης τις ευχαριστίες της σε όσους με τα σχόλια και τις παρεμβάσεις τους συνέβαλαν στο έργο της, ελπίζει δε, ο παρών Οδηγός να φανεί χρήσιμος στους Δήμους κατά την εφαρμογή τόσο του ΣΒΑΚ που εκπονούν, όσο και των ΣΒΑΑ και ΟΧΕ, που υλοποιούν.

Περιεχόμενο – Στόχοι

Η ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον επηρεάζεται από την οργάνωση του χώρου και τον τρόπο με τον οποίο αποδίδεται στους χρήστες του. Οι καθημερινές μετακινήσεις προσώπων και εμπορευμάτων αποτελούν κομβικής σημασίας ζητήματα για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης, την εξοικονόμηση πόρων και ενέργειας. Η βιώσιμη κινητικότητα αναδεικνύεται σε έννοια, υψηλού ενδιαφέροντος στη διαδικασία του σχεδιασμού και της οργάνωσης του αστικού χώρου. Η ύπαρξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας συνδέεται ευθέως με τη διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος φιλικού προς τους χρήστες του, με δυνατότητες προσέλκυσης λειτουργιών και οικονομικών δραστηριοτήτων, που με τη σειρά τους συνεισφέρουν στην περαιτέρω εξέλιξή του.

Επισημαίνεται ότι πολλές πόλεις του εξωτερικού που σήμερα αποτελούν πρότυπα βιώσιμης κινητικότητας, ξεκίνησαν πριν μερικές δεκαετίες από καταστάσεις που θυμίζουν αντίστοιχες πολλών ελληνικών πόλεων, τις οποίες σταδιακά μπόρεσαν να ανατρέψουν. Ταυτόχρονα αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετές ελληνικές πόλεις μπορούν να προβάλουν διεθνώς τα επιτεύγματά τους και να αποτελέσουν παραδείγματα προς μίμηση για τις υπόλοιπες. Ένας βασικός στόχος του οδηγού είναι να αναδειχθούν αυτά τα παραδείγματα και να διαδοθούν οι τρόποι και οι τεχνικές που μπόρεσαν να τα κάνουν πραγματικότητα.

Στον παρόντα οδηγό η έννοια της Βιώσιμης Κινητικότητας προσεγγίζεται μέσω της παρουσίασης των δυνατοτήτων υλοποίησης έργων ανασχεδιασμού αστικών οδών τοπικής σημασίας, αρμοδιότητας Δήμων. Αυτές οι οδοί συνιστούν την πλειονότητα των αστικών οδών. Ειδικότερα εξετάζονται οι δυνατότητες που δίδονται στους Δήμους για τον σχεδιασμό, την ωρίμανση, την υλοποίηση και τη χρηματοδότηση τέτοιων έργων.

Ο άξονας γύρω από τον οποίο αναπτύσσεται ο οδηγός αφορά κυρίως τον συγκοινωνιακό – πολεοδομικό σχεδιασμό και όλες τις κρίσιμες λεπτομέρειες που σχετίζονται με αυτόν, χωρίς φυσικά να εξαντλείται το θέμα. Σκοπίμως, ο οδηγός δεν εμβαθύνει σε θέματα σύγχρονου αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, οικολογικής διαχείρισης ομβρίων υδάτων, ανασχεδιασμού δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας (ΟΚΩ), εκσυγχρονισμού του οδοφωτισμού, διαχείρισης και εμπλουτισμού των φυτεύσεων, βιοκλιματικού σχεδιασμού, ακουστικής, συμμετοχικού σχεδιασμού κ.λπ., καθώς όλα τα ανωτέρω κρίνονται ιδιαίτερα σημαντικά για να περιληφθούν - απλώς ως συμπληρωματικά στοιχεία - σε έναν οδηγό ωρίμανσης έργων. Τα παραπάνω θέματα κρίνεται σκόπιμο να εξετασθούν από επιμέρους ολοκληρωμένους οδηγούς με την παραγωγή αντίστοιχου ενημερωτικού υλικού.

Ο ανασχεδιασμός των οδών ενός Δήμου, με κριτήρια την ενθάρρυνση του περπατήματος, της κίνησης με ποδήλατο, της δημόσιας συγκοινωνίας και της οδικής ασφάλειας, αποτελεί σημαντικό βήμα για τη δημιουργία συνθηκών

«βιώσιμης κινητικότητας» στην περιοχή αρμοδιότητάς του. Αξίζει να σημειωθεί ωστόσο, ότι η επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας, συχνά υπερβαίνει τις αρμοδιότητες των Δήμων και τις περιορισμένες συνήθως οικονομικές και επιχειρησιακές τους δυνατότητες και συχνά προϋποθέτει υλοποίηση σημαντικών παρεμβάσεων σε μητροπολιτική ή εθνική κλίμακα, που θα ανακουφίσουν τις πόλεις από την υπέρμετρη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου και τις αρνητικές επιπτώσεις από αυτήν.

Ο οδηγός αυτός φιλοδοξεί να διευκολύνει τους Δήμους να ενθαρρύνουν τη χρήση των εναλλακτικών, φιλικών προς το περιβάλλον, μέσων μεταφοράς και τρόπων μετακίνησης, χωρίς να ανατρέψουν αναγκαστικά την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση και χωρίς να εκτοπίσουν πλήρως το αυτοκίνητο από αυτές.

Η ύπαρξη συμπληρωματικών δράσεων προς τον ανασχεδιασμό των οδών για την ενθάρρυνση της βιώσιμης κινητικότητας είναι απαραίτητη στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, όπως π.χ. ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Το περιεχόμενο του παρόντος Οδηγού αρθρώνεται γύρω από τις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

- **Βασικές αρχές ανασχεδιασμού** μιας αστικής οδού τοπικής σημασίας (αρμοδιότητας Δήμου). Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται οι προτεραιότητες, οι στόχοι και οι καλές πρακτικές από την Ελλάδα και το εξωτερικό, οι οποίες χαρακτηρίζονται γενικά επιτυχημένες και υιοθετούνται σε πολλές πόλεις του κόσμου.
- **Θεσμικό πλαίσιο** που αφορά τον ανασχεδιασμό οδών και παρουσίαση δυνατοτήτων που παρέχονται από την ισχύουσα νομοθεσία για να εφαρμοστούν μεθοδολογίες που βρίσκουν διεθνή αναγνώριση (π.χ. Vision Zero).
- **Διαδικασίες αδειοδότησης** για τον ανασχεδιασμό και την ανακατασκευή μιας οδού με αναφορά στις διαδικασίες που προηγούνται του σταδίου κατασκευής και εκείνες που αφορούν μόνο σε κάποιες ειδικές περιπτώσεις.
- **Υπηρεσίες και Φορείς** που εμπλέκονται στις διαδικασίες αδειοδότησης και χρήσης μιας οδού (ανάλογα με τον τύπο της).
- **Ενδεικτικό κόστος** ανά τετραγωνικό μέτρο παρέμβασης, προκειμένου να είναι δυνατή η προσέγγιση του προϋπολογισμού του έργου από το στάδιο συγκρότησης της γενικής ιδέας (master plan).
- **Διερεύνηση πιθανών πηγών και μοντέλων χρηματοδότησης** με αναφορά στις ενέργειες προετοιμασίας του Δήμου για την αναζήτηση και διεκδίκηση χρηματοδότησης έργων που βρίσκονται σε φάση ωριμότητας ή σε διαδικασίες ωρίμανσης και στην ύπαρξη καινοτόμων μοντέλων χρηματοδότησης.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα

Ο πρωταρχικός στόχος του οδηγού είναι η υποστήριξη των Δήμων στην υλοποίηση έργων ανασχεδιασμού οδών σύμφωνα με τις διεθνείς καλές πρακτικές, εντός των δυνατοτήτων που παρέχει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

Μοναδική φιλοδοξία του παρόντος εγχειριδίου και της ομάδας εργασίας είναι η θετική συμβολή στο σχεδιασμό και παραγωγή, άρθρων, σύγχρονων και διαχρονικών έργων που θα εξυπηρετούν τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας και τις ανάγκες των πολιτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Αρχές Σχεδιασμού

ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο ανασχεδιασμός των οδών είναι σκόπιμο να συνδεθεί με «αλλαγή προτεραιοτήτων» που θα ενσωματώνονται σε κάθε στάδιο της «παραγωγικής διαδικασίας», από τη διαβούλευση, τη μελέτη έως και την κατασκευή του έργου. Η αλλαγή των προτεραιοτήτων αποτελεί ίσως την απαρχή του σχεδιασμού, χωρίς την οποία δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί ο βιώσιμος χαρακτήρας των παρεμβάσεων.

Η αλλαγή των προτεραιοτήτων μπορεί να υλοποιηθεί με ήπιο και σταδιακό τρόπο ή με ριζικό και άμεσο. Η επιλογή της στρατηγικής σχετίζεται, κυρίως, με το κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο του σχεδιασμού την συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τα ιδιαίτερα γνωρίσματα της τοπικής κοινωνίας που θα υποδεχθεί το έργο, τα γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, και την φιλοσοφία της δημοτικής αρχής.

Μία βασική ομαδοποίηση των **αρχών ανασχεδιασμού** οδών σε κατηγορίες παρουσιάζεται συνοπτικά παρακάτω και ακολουθεί εκτενέστερη ανάλυση σε τεχνικές και μέσα, κάθε μιας από αυτές:

1. Βιώσιμη Κινητικότητα
2. Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός
3. Οικονομική και Θεσμική Εφικτότητα
4. Δημοκρατικός Σχεδιασμός
5. Ένταξη στην Κοινωνική ζωή

1. Βιώσιμη Κινητικότητα

Η Βιώσιμη Κινητικότητα εξασφαλίζεται μέσα από:

- i. **Συμβατότητα του σχεδιασμού με την ιεράρχηση και τον ρόλο της οδού** στο Σύστημα Κινητικότητας της περιοχής. Μια τοπική οδός γειτονιάς πρέπει να προσφέρει μεγαλύτερους βαθμούς ελευθερίας στον πεζό, ενώ προβάλλει περισσότερους περιορισμούς στο αυτοκίνητο διαφέροντας έτσι, ουσιαστικά, από την εικόνα και το ρόλο μιας οδού ταχείας κυκλοφορίας και μια λεωφόρο.
- ii. **Απρόσκοπτη κίνηση των πεζών** κατά μήκος της οδού, με προτεραιότητα στα Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας, με λήψη ειδικής μέριμνας για την άρση των ανισοσταθμιών, των εμποδίων και των μεγάλων κλίσεων. Ο τρόπος που θα εκτελείται η εγκάρσια κίνηση και η πυκνότητα των διαβάσεων εξαρτώνται από τον ρόλο της οδού. Σε κάθε περίπτωση, και ειδικότερα στις διασταυρώσεις και τις διαβάσεις, είναι σκόπιμο να επιδιώκεται η

ελαχιστοποίηση της απόστασης μεταξύ των απέναντι πεζοδρομίων. Η διαμόρφωση νησίδων σε περιπτώσεις πολλών ή/και αντίθετων λωρίδων κυκλοφορίας, η σαφής διαμόρφωση των διαβάσεων και η αποτροπή της παράνομης στάθμευσης με κατασκευαστικό τρόπο, αποτελούν μέσα για την ενίσχυση της απρόσκοπτης κίνησης των πεζών.

- iii. **Μεγιστοποίηση της οδικής ασφάλειας**, με έμφαση στη μείωση της ταχύτητας των μηχανοκίνητων μέσων και στον περιορισμό των επιπτώσεων σε περίπτωση του ανθρώπινου λάθους. Μέθοδοι αυστηρού περιορισμού της κίνησης των πεζών στο πεζοδρόμιο (με χρήση κιγκλιδωμάτων), εφόσον πρόκειται για οδό χαμηλής ταχύτητας, δεν διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια. Η αποστολή του μηνύματος μέσω του ανασχεδιασμού της οδού, ότι η οδός δεν ανήκει στα μηχανοκίνητα μέσα, έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο μεγιστοποίησης της οδικής ασφάλειας.
- iv. **Απόδοση του ελάχιστου αναγκαίου χώρου για την κυκλοφορία και στάθμευση** των μηχανοκίνητων μέσων, με αντίστοιχη αναδιανομή του χώρου υπέρ των ήπιων μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο) και του πρασίνου, ανάλογα με τις ανάγκες που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή. Η απόδοση στο ΙΧ αυτοκίνητο χώρου περισσότερο απ' όσο χρειάζεται, οδηγεί κατά κανόνα σε υψηλές ταχύτητες και σε παράνομη στάθμευση και κρίνεται σκόπιμο να αποφεύγεται.
- v. **Ενίσχυση της κυκλοφορίας του ποδηλάτου και των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)** μέσα από τη διαμόρφωση αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας, όπου αυτό είναι εφικτό και δικαιολογείται από τους φόρτους και τις ταχύτητες των λοιπών μηχανοκίνητων μέσων. Συγκεκριμένα, οι υψηλές ταχύτητες επιβάλλουν την ύπαρξη ποδηλατοδρόμων και η κυκλοφοριακή συμφόρηση υποδεικνύει την ανάγκη ύπαρξης λεωφορειολωρίδας. Αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά στην ανάγκη διασφάλισης και των δύο κατευθύνσεων στην κίνηση του ποδηλάτου σε κάθε οδό που επιχειρείται η ένταξή του, επιβάλλεται κατ' ελάχιστο η διαμόρφωση ενός ποδηλατόδρομου αντίθετης κατεύθυνσης ως προς την κύρια κατεύθυνση κυκλοφορίας. Εφόσον επιλέγεται η διαμόρφωση αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας για τα μέσα αυτά, συνιστάται η ένταξη της οδού σε ένα ευρύτερο δίκτυο κυκλοφορίας ποδηλάτου ή MMM, διότι όπως έχει αποδειχθεί η αποσπασματική ανάπτυξη των συγκεκριμένων υποδομών οδηγεί συνήθως σε αντίθετα, από τα επιθυμητά, αποτελέσματα.
- vi. **Τεχνικές μεικτής χρήσης του οδοστρώματος** (ΙΧ και ποδήλατο), του πεζοδρομίου (ποδήλατο και πεζός) ή του συνόλου της οδού (ΙΧ, ποδήλατο και πεζός). Οι τεχνικές αυτές επιλέγονται κυρίως σε οδούς με περιορισμένη διαθεσιμότητα συνοδευόμενες από ειδικό γεωμετρικό σχεδιασμό, καθώς και κατάλληλα υλικά επίστρωσης και λοιπά μέσα περιορισμού της κίνησης και της ταχύτητας των οχημάτων.
- vii. **Λιτό, σαφή και εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη, σχεδιασμό** έτσι ώστε να τον καθοδηγεί και να του μεταφέρει σαφές μήνυμα σχετικά με τον τρόπο που θα πρέπει να συμπεριφερθεί στην οδό. Η υπερβολική σήμανση δεν ωφελεί, ενώ και η οριζόντια σήμανση (διαγραμμίσεις, διαβάσεις πεζών, ενδείξεις ποδηλατόδρομου κ.λπ.) ενδείκνυται να αναπτύσσεται, τουλάχιστον ισότιμα με την κατακόρυφη.

2. Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός

Ο ανασχεδιασμός μιας οδού, ανεξάρτητα από το μέγεθος και τη σημασία της, αποτελεί παρέμβαση που προϋποθέτει τη συνεργασία πολλαπλών επιστημονικών ειδικοτήτων. Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη και διαμορφώνουν το τελικό αποτέλεσμα καθώς και το βιώσιμο χαρακτήρα της παρέμβασης είναι:

- i. η υιοθέτηση σύγχρονων σχεδιαστικών αντιλήψεων με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των βασικών λειτουργιών κινητικότητας της οδού,
- ii. η ενσωμάτωση του βιοκλιματικού σχεδιασμού, με στόχο τη διαμόρφωση κατάλληλου μικροκλίματος για πεζή κυκλοφορία και κίνηση με ποδήλατο, συμβάλλοντας στην συνολικότερη αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος,
- iii. η εξοικονόμηση ενέργειας,
- iv. η οικολογική διαχείριση των ομβρίων υδάτων, με δυνατότητες επανάχρησης – όπου είναι εφικτό,
- v. ο εμπλουτισμός του πρασίνου, με επιλογή ενδημικών ειδών περιορισμένων αναγκών άρδευσης και η εναρμόνισή του με τις υπόλοιπες λειτουργίες της οδού (σημεία στάσης, άξονες διέλευσης κ.λπ.),
- vi. η διαχείριση των φυτεύσεων και των λοιπών στοιχείων της οδού, ώστε να περιορίζεται η ρύπανση και ο θόρυβος στα μέτωπα των παρόδιων ιδιοκτησιών,
- vii. ο σεβασμός και η ανάδειξη του υπάρχοντος αστικού τοπίου, ειδικά σε περιοχές με σημαντική ιστορική ή/και αρχιτεκτονική κληρονομιά,
- viii. η έμφαση στην οικειοποίηση του χώρου της οδού από τους κατοίκους με ανάπτυξη ενός φιλόξενου περιβάλλοντος με ευκαιρίες ανάπτυξης ευχάριστων δραστηριοτήτων για ενήλικες, παιδιά, ηλικιωμένους και Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας.

3. Οικονομική και Θεσμική Εφικτότητα

Η στενότητα πόρων και οι πιεστικές ανάγκες αναβάθμισης του αστικού χώρου καθιστούν την οικονομική και θεσμική εφικτότητα δύο σημαντικές αρχές του σχεδιασμού. Ο σχεδιασμός του έργου ενσωματώνοντας αυτές τις αρχές διαμορφώνει μία προσέγγιση ρεαλιστική που μπορεί να προσφέρει ενδιαφέρουσες λύσεις, που εύκολα και γρήγορα θα υιοθετηθούν από τους χρήστες των οδών.

Σε αυτό το πνεύμα, προσεγγίσεις για:

- «*minimum cost – maximum impact*», δηλαδή μέγιστο αποτέλεσμα με ελάχιστο κόστος
- «*lighter – quicker – cheaper*», έργα ελαφριά ως υποδομή, γρήγορα στην κατασκευή και με χαμηλό κόστος

σε συνδυασμό με την εξασφάλιση της θεσμικής εφικτότητας, εκτιμάται ότι αυξάνουν τις πιθανότητες επιτυχούς έκβασης του ανασχεδιασμού των οδών. Σε ιδιαίτερες περιπτώσεις, στις οποίες δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά, η υιοθέτηση

επιστημονικά τεκμηριωμένων αποκλίσεων από τις παραπάνω αρχές σχεδιασμού, (βάσει δοκιμασμένων διεθνών πρακτικών) ενδέχεται να αποτελεί μια αξιόπιστη και λειτουργική λύση.

Μια σύγχρονη στρατηγική για την αντιμετώπιση των ζητημάτων εφικτότητας, αλλά και αποδοχής του έργου από τους χρήστες, είναι η δοκιμαστική εφαρμογή του σχεδιασμού με προσωρινά (χαμηλού κόστους) υλικά σε μια οδό. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η αλλαγή των λειτουργιών και του τρόπου διαμόρφωσης της οδού, ενώ δίδεται ένα από παράδειγμα για το πλήρες περιεχόμενο και τη σημασία υλοποίησης του έργου, πριν αυτό υλοποιηθεί με μη αναστρέψιμο τρόπο. Εάν μέσα από αυτήν την πιλοτική εφαρμογή το έργο αποδειχθεί εφικτό και αποδεκτό από τους χρήστες, τότε η υλοποίησή του με πιο μόνιμα και ακριβά υλικά θεωρείται ως παρέμβαση «χαμηλού ρίσκου». Κατ' αυτόν τον τρόπο υλοποιήθηκε το έτος 2009 ο ανασχεδιασμός του Broadway Boulevard στο Μανχάταν της Νέας Υόρκης και από τότε υιοθετήθηκε για μια σειρά παρεμβάσεων και σε άλλες οδούς της πόλης.

4. Δημοκρατικός Σχεδιασμός

Ο τρόπος σχεδιασμού των έργων διεθνώς λαμβάνει υπόψη πολλαπλές παραμέτρους και διαστάσεις, πέρα από το τεχνικό περιεχόμενο της παρέμβασης. Με τον τρόπο αυτό, ο σχεδιασμός ξεφεύγει από τα παραδοσιακά πλαίσια διαλόγου μεταξύ μελετητών και υπηρεσιών. Ο σχεδιασμός γίνεται όλο και περισσότερο δημοκρατικός και συμμετοχικός. Έτσι είναι πλέον αρκετές οι περιπτώσεις που το μελετητικό προσωπικό, βρίσκεται στο ίδιο τραπέζι σχεδιάζοντας από κοινού με τους μελλοντικούς χρήστες του Έργου.

Εάν ο από κοινού σχεδιασμός κατά την παρούσα περίοδο, μοιάζει υπερβολικά φιλόδοξος ή ακόμη και ανεφάρμοστος για τα ελληνικά δεδομένα, υπάρχουν εναλλακτικά πολλά επίπεδα και μορφές συμμετοχής, καθώς και ουσιαστικών δημοκρατικών διαδικασιών που μπορούν – προοδευτικά – να ενσωματωθούν και να δοκιμαστούν στο στάδιο του σχεδιασμού μιας παρέμβασης. Οι διαδικασίες αυτές μπορούν να ενταχθούν στο σχεδιασμό μέχρι του σημείου μέγιστης αξιοποίησης των δυνατοτήτων που προσφέρονται στο πλαίσιο του χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού του Έργου.

Σημειώνεται ότι, όπως έχει διαφανεί από τη μέχρι σήμερα εμπειρία, η τήρηση δημοκρατικών και συμμετοχικών διαδικασιών, με οριοθέτηση των βαθμών ελευθερίας του σχεδιασμού μέσω της χρήσης επιστημονικά τεκμηριωμένων κανόνων, προσφέρει εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίηση ενός έργου, εξασφαλίζοντας συναίνεση και ανταπόκριση στις τοπικές ανάγκες.

5. Ένταξη στην κοινωνική ζωή

Ο ανασχεδιασμός μιας οδού έχει συνήθως ως αποτέλεσμα, παράλληλα με τη βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας, τη συνολικότερη αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος σε μια περιοχή και συνεπακόλουθα των αξιών γης.

Για τον λόγο αυτό, η επιλογή των οδών που θα ανασχεδιαστούν σε μια πόλη πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτική και τεκμηριωμένη έτσι ώστε η θετική

επιρροή του έργου να είναι κατά το δυνατόν ισότιμα κατανεμημένη στο σύνολο της πόλης και οι αρνητικές επιπτώσεις στις οικονομικές δραστηριότητες και στις περιοχές κατοικίας κατά το δυνατόν περιορισμένες ή μηδενικές.

Στόχος πρέπει να είναι η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και των συνθηκών διαβίωσης των ίδιων των κατοίκων και δραστηριοποίησης των επιχειρήσεων της πόλης και όχι μια γενικότερη αναβάθμιση με τρόπο τέτοιο που ίσως οδηγήσει σε μη επιθυμητές αλλαγές της κοινωνικής σύνθεσης και σε βίαιες αλλαγές στο επίπεδο των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην περιοχή.

Συνεπώς, πρέπει να:

- αποδίδεται σεβασμός στην ιστορία και στον τρόπο ζωής και εργασίας των κατοίκων της υπό ανασχεδιασμό περιοχής,
- τίθενται σε προτεραιότητα τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι ευάλωτες και ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (κινητικά και κοινωνικο-οικονομικά) και
- να εντάσσεται η όποια παρέμβαση σε ένα συνολικότερο σχέδιο αστικής αναβάθμισης/αναζωογόνησης με τρόπο που θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα για τη συνολικότερη ζωή της πόλης.

Τέλος, η σύνδεση του ανασχεδιασμού μιας οδού με την κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης μέσα και από τη δημιουργία συνθηκών προσφοράς θέσεων εργασίας στους κατοίκους της περιοχής αποτελούν στοιχεία ικανά να συμβάλλουν στο αίσθημα «ιδιοκτησίας» της οδού και κατ' επέκταση στη διαφύλαξη της μορφής και των λειτουργιών της. Η ανάπτυξη κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στην ανασχεδιασμένη οδό, μπορεί να ενισχύσει την ασφάλεια και την εύρυθμη λειτουργία της μέσα από την οικειοποίηση και την υπεράσπιση του χώρου από τους κατοίκους της περιοχής, μειώνοντας την ανάγκη αστυνόμευσης ή καταστολής στα απολύτως απαραίτητα επίπεδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Θεσμικό Πλαίσιο – Κωδικοποίηση νομοθεσίας

A. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Μεγάλο και σημαντικό μέρος του ανασχεδιασμού των οδών στις αστικές περιοχές είναι ο σωστός σχεδιασμός και κατασκευή των χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, κάθε ηλικίας και ικανοτήτων μετακίνησης. Η σημασία τους και ο ρόλος των χώρων αυτών αποτυπώνει το δικαίωμα χρήσης των κοινών, που ανήκει σε όλους τους πολίτες (Άρθρο 5 του Συντάγματος).

Ενδεικτικά παρατίθεται απόσπασμα από κείμενο του Συνηγόρου του Πολίτη:

«το δικαίωμα στην κοινή χρήση ή άλλως το δικαίωμα χρήσης των κοινών τοις πάσι, απορρέον από το αυτοτελές δικαίωμα στην προσωπικότητα, κατοχυρώνεται στο αρ. 5 παρ. 1 του Συντάγματος... αυτό περιλαμβάνει τη δυνατότητα διέλευσης του κοινού με οποιαδήποτε τρόπο και οποτεδήποτε, πλην μόνο παροδικά από τους κοινόχρηστους χώρους... Κατά την ενδεικτική απαρίθμηση στο αρ. 967 ΑΚ των κοινοχρήστων πραγμάτων, περιλαμβάνονται σε αυτά και οι δρόμοι αδιαφόρως αν πρόκειται για εθνικούς, επαρχιακούς, δημοτικούς ή κοινοτικούς. Ως τμήματα των δρόμων και ως κοινόχρηστα λογίζονται και τα πεζοδρόμια»).

Στο σημείο αυτό αξίζει να μνημονευτεί το σύνηθες μικρό εύρος των οδών των ελληνικών αστικών κέντρων αλλά και η μαζική χρήση των Ι.Χ. αυτοκινήτων για την μετακίνηση των πολιτών. Κατά συνέπεια, είναι εμφανής η καταρχήν ανάγκη να παρουσιαστεί στον παρόντα Οδηγό με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σαφήνεια το ισχύον θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο που αφορά στα πεζοδρόμια, στους πεζόδρομους, στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας και στις υποδομές ποδηλάτων.

Η οργανωμένη παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου επιχειρεί να προσφέρει ένα χρηστικό εργαλείο για τον ανασχεδιασμό των οδών και την ανάπασή τους με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και της απρόσκοπτης προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για όλους καθώς και της αισθητικής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης του οδικού ιστού των πόλεων. Και εν τέλει, την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της καθημερινής ζωής των πολιτών σε αυτό.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ:

Ο παρών οδηγός δεν στοχεύει στην καθ' ολοκληρία παρουσίαση όλων των σχετικών διατάξεων. Παρουσιάζει μια συνοπτική περιγραφή των βασικότερων σημείων και στοιχείων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την μελέτη ανασχεδιασμού των οδών. Σε κάθε περίπτωση ο μελετητής θα πρέπει να αναζητά λεπτομέρειες μέσα από τις κείμενες διατάξεις.

Τα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού, θεσμοθετούνται με διαφορετικού τύπου και περιεχομένου νομοθετικές διατάξεις¹. Μέρους αυτών επιδρούν στην παραγωγή του χώρου άμεσα και άλλες έμμεσα. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια, τα ΓΠΣ (νυν Τοπικά Χωρικά Σχέδια), οι Πολεοδομικές Μελέτες, οι Οικοδομικοί Κανονισμοί, οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, οι Υπουργικές Αποφάσεις κλπ. Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται διεθνείς και Ευρωπαϊκές Συμβάσεις και Οδηγίες.

Το ισχύον θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο για τα προαναφερόμενα, προέρχεται/απορρέει από μια σειρά Νόμων, Υπουργικών Αποφάσεων, Εγκυκλίων και Τευχών Οδηγιών και Τεχνικών Προδιαγραφών. Οι βασικότεροι από αυτούς παρουσιάζονται στο [Παράρτημα 3](#) του παρόντος.

Με το πλαίσιο αυτό επιχειρείται μεν η αντιμετώπιση των θεμάτων που αφορούν την κίνηση των πεζών και των οχημάτων στις αστικές περιοχές (σε επίπεδο μελετών και κατασκευών) στο σύνολό τους, ωστόσο παραμένει σειρά «προβλημάτων» και αντιφάσεων, ζητημάτων που χρήζουν αποσαφήνισης και επίλυσης από τους αρμόδιους φορείς.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ:

Οι Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους», 1998, εφαρμόζονται επικουρικά για τα θέματα που δεν έχει καθοριστεί άλλη προδιαγραφή από την ισχύουσα νομοθεσία.

Ορισμοί – Οδηγίες – Προδιαγραφές

Οι ορισμοί που παρουσιάζονται στην συνέχεια, είναι οι αυτούσιοι ορισμοί που προέρχονται από τα διάφορα κείμενα της ισχύουσας νομοθεσίας. Λειτουργούν συμπληρωματικά (εκτός από τις περιπτώσεις που νεότερη διάταξη καταργεί ή τροποποιεί μια παλαιότερη). Ο νομοθέτης από την πλευρά του έχει ορίσει τα επιμέρους αντικείμενα από διαφορετική «οπτική γωνία» κατά περίπτωση, αναλόγως με την θεματολογία του εκάστοτε νομικού κειμένου. Για τον λόγο αυτό καθώς στο συγκεκριμένο Κεφάλαιο παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο, θεωρήθηκε σημαντικό να παρατεθούν αυτούσιες όλες οι διατυπώσεις και να καταστεί σαφές ότι εφόσον δεν αναιρούνται οι ορισμοί και οι ρυθμιστικές διατάξεις αλληλοσυμπληρώνονται μεταξύ τους.

¹ Σύμφωνα με το Άρθρο 24 του Συντάγματος της Ελλάδας, το κράτος είναι ο θεμελιώδης φορέας άσκησης της χωροταξικής πολεοδομικής και οικοδομικής πολιτικής. Σε κεντρικό επίπεδο το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, φέρει τις αρμοδιότητες για την άσκηση της οικιστικής πολιτικής (χωροταξία, πολεοδομία, αστικός σχεδιασμός, οικοδομική δραστηριότητα), ενώ για θέματα μεταφορών οι αντίστοιχες αρμοδιότητες ανήκουν στο Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών. Στην συνέχεια η πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια αυτοδιοίκηση (όπως προκύπτει από το Πρόγραμμα Καλλικράτης Ν 3852/2010 «Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης κα της αποκεντρωμένης διοίκησης» ΦΕΚ 87/Α/07,06,2010), καθορίζουν σε αντίστοιχα γεωγραφικά – διοικητικά όρια τις ειδικότερες δράσεις και παρεμβάσεις. Επιπρόσθετα, άλλοι οργανισμοί και διοικητικές υπηρεσίες εμπλουτίζουν το νομικό πλαίσιο με επιπλέον διατάξεις και περιορισμούς (π.χ. άλλα Υπουργεία, ΕΟΤ, ΟΣΚ κ.λπ.).

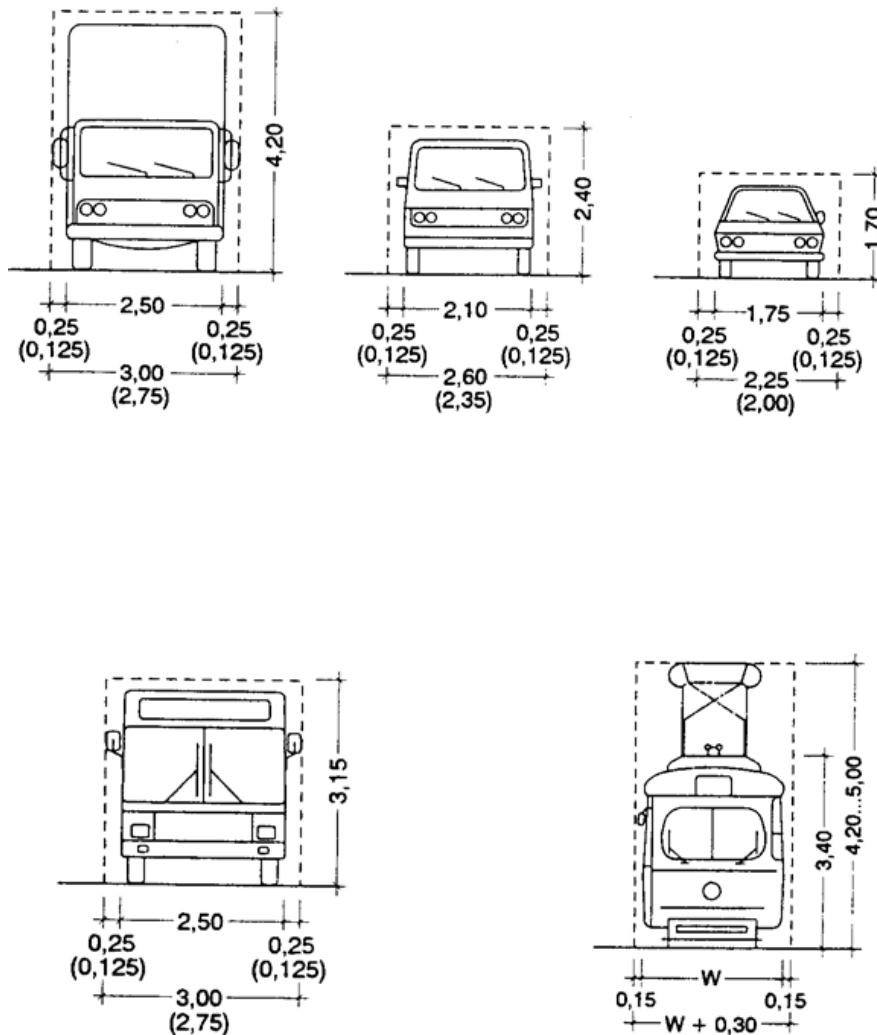
Οδοί

Δρόμοι ή Οδοί είναι οι κοινόχρηστες εκτάσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών (Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 79/Α/09.04.2012, Άρθρο 2).

Ως **Οδός** ορίζεται ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για την δημόσια κυκλοφορία (Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΚΟΚ) ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, Άρθρο 1)

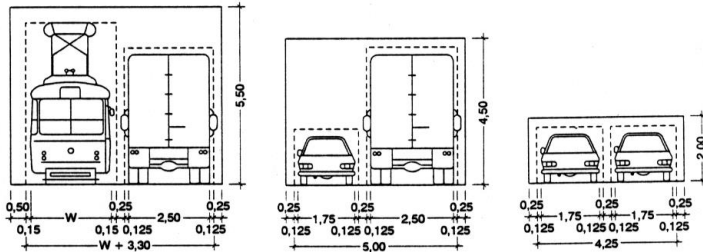
Λωρίδα κυκλοφορίας κύρια είναι κάθε διήκουσα (διαμπερή) λωρίδα κυκλοφορίας της κανονικής διατομής. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Σχήμα 1: Διαστάσεις στοιχείων οδού

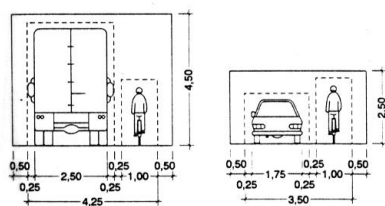


Πηγή: Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001

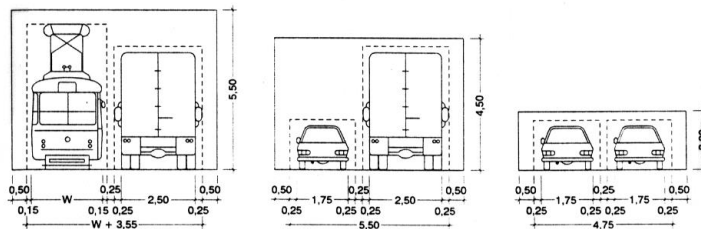
Σχήμα 2: Διαστάσεις στοιχείων οδού



α) Τυπικές διαστάσεις



β) Διαστάσεις σε συνθήκες περιορισμένου χώρου, με επιβολή $V_{\text{επιτρ}} \leq 40\text{km/h}$



Υπόμνημα :

————— Όρια περιττώματος
 - - - - - Όρια κυκλοφοριακού χώρου

Σημείωση :

- για την παράλληλη κίνηση φορτηγού/φορτηγού και λεωφορείου/φορτηγού, ισχύουν οι διαστάσεις αντίθετης κίνησης φορτηγού/φορτηγού.
- για την παράλληλη κίνηση λεωφορείου/λεωφορείου ισχύουν οι διαστάσεις της αντίθετης κίνησής τους.

Πηγή: Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001

Λωρίδα κυκλοφορίας πρόσθετη είναι κάθε λωρίδα που προστίθεται στις κανονικές λωρίδες για συγκεκριμένο μήκος της οδού με σκοπό να εξυπηρετήσει ανάγκες αριστερής ή δεξιάς στροφής ή βραδυπορίας. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Λωρίδα καθοδήγησης εσωτερική υπάρχει μόνο στις διαχωρισμένες επιφάνειες κυκλοφορίας και είναι το πλάτος του ασφαλτικού οδοστρώματος από την εσωτερική οριογραμμή κυκλοφορίας μέχρι το άκρο του οδοστρώματος (πόδι New Jersey ή αρχή φυτικής νησίδας). (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Λωρίδα καθοδήγησης εξωτερική είναι το πλάτος του ασφαλτικού οδοστρώματος από την εξωτερική οριογραμμή κυκλοφορίας μέχρι το άκρο του οδοστρώματος, όταν η συνέχεια του καταστρώματος είναι μη σταθεροποιημένο έρεισμα. Αυτή ταυτίζεται με την οριζόντια διαγράμμιση στην περίπτωση που ακολουθεί σταθεροποιημένο έρεισμα. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Επιφάνεια κυκλοφορίας είναι το πλάτος του καταστρώματος που περιλαμβάνει τις λωρίδες κυκλοφορίας, τις λωρίδες καθοδήγησης και τις πρόσθετες λωρίδες κυκλοφορίας. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Κεντρική νησίδα είναι το πλάτος του καταστρώματος που ορίζεται ανάμεσα στα εσωτερικά άκρα των επιφανειών κυκλοφορίας. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Σταθεροποιημένο έρεισμα – ΛΕΑ (λωρίδα έκτακτης ανάγκης) είναι η λωρίδα που εξυπηρετεί μόνο έκτακτη ανάγκη στάσης των οχημάτων ή τη δυνατότητα ελιγμών παράκαμψης (με πλευρική διαφυγή) από οχήματα επείγουσας ανάγκης (ασθενοφόρα, αστυνομικά, πυροσβεστικά, ΔΕΗ κ.λπ.) σε τμήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Αυτή εξυπηρετεί: (α) στιγμιαίως οχήματα βραδυπορούντα, προκειμένου να διευκολύνονται ελιγμοί προσπέρασης οχημάτων που κινούνται παράλληλα ή αντίθετα, (β) οχήματα συντήρησης, (γ) στάση έκτακτης ανάγκης. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Μη σταθεροποιημένο έρεισμα είναι το πλάτος που ορίζεται από το άκρο του οδοστρώματος μέχρι τη στέψη των πρανών επιχωμάτων ή του πόδα των πρανών ορυγμάτων. Στο πλάτος του ερείσματος επιτρέπεται να τοποθετούνται βατά από όχημα ρείθρα αποχέτευσης. Το υπερυψωμένο έρεισμα που διαχωρίζεται με κράσπεδο από την επιφάνεια κυκλοφορίας, ονομάζεται πεζοδρόμιο ή καταφύγιο. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Εύρος οδοστρώματος είναι το συνολικό πλάτος που ορίζεται από το άθροισμα του πλάτους της επιφάνειας κυκλοφορίας, της κεντρικής νησίδας και των σταθεροποιημένων ερεισμάτων. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Εύρος καταστρώματος είναι το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος μαζί με τα μη σταθεροποιημένα ερείσματα. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

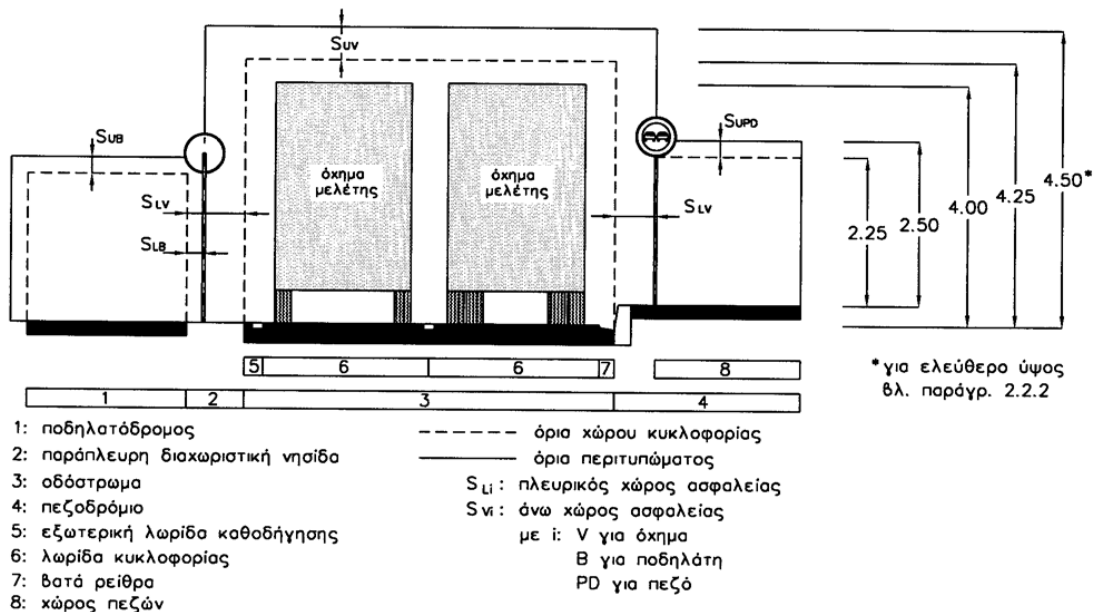
Ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας ορίζεται ως το σύνολο των λωρίδων κυκλοφορίας (κύριες και πρόσθετες) και καθοδήγησης, όταν μεταξύ αυτών δεν υπάρχει διαχωριστική νησίδα. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Διαχωρισμένες επιφάνειες κυκλοφορίας ορίζονται ως το σύνολο των λωρίδων κυκλοφορίας (κύριες και πρόσθετες) και καθοδήγησης που βρίσκονται εκατέρωθεν διαχωριστικής νησίδας. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Οδικός χώρος σε περιοχές αστικές περιοχές ορίζεται ως ο χώρος μεταξύ των εκατέρωθεν της οδού οικοδομικών γραμμών. Σε περιοχές εκτός σχεδίου είναι ο αντίστοιχος χώρος μεταξύ των ελαχίστων επιτρεπομένων από τις ισχύουσες διατάξεις ορίων δόμηση. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Όχημα μελέτης για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, έχει διαστάσεις 2,50 m πλάτος και 4,00 m ύψος. Το πλάτος για έναν ποδηλάτη είναι 1.00 m και για έναν πεζό 0,75 m. Το ύψος και για τους δύο είναι 2,00 m. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Σχήμα 3: Διαστάσεις στοιχείων οδού



Πηγή: Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001

Πλευρικός χώρος ελευθερίας κινήσεων είναι ο χώρος που είναι απαραίτητος ως απόσταση ασφαλείας για τυχόν προεξέχοντα τμήματα φορτίων, εξωτερικούς καθρέπτες κλπ., ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μικροεκτροπές κίνησης ενός οχήματος μη σταθερής τροχιάς. Οι διαστάσεις του πλευρικού χώρου ελευθερίας κινήσεων σε οδούς χωρίς παρόδια δόμηση είναι συνάρτηση της ταχύτητας κίνησης, του κυκλοφοριακού φόρτου, λαμβανομένων υπόψη της συχνότητας εμφάνισης αντίθετης κυκλοφορίας, των ελιγμών προσπέρασης και της σύνθεσης της κυκλοφορίας (συμμετοχή φορτηγών οχημάτων). (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Άνω χώρος ελευθερίας κινήσεων για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία είναι ο χώρος που καταλαμβάνει ένα κινούμενο όχημα για την αφομοίωση τυχόν ανακρίβειών στην φόρτωση και των ταλαντώσεων της ανάρτησης του οχήματος λόγω μη επιπεδότητας του οδοστρώματος. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Βασικά πλάτη λωρίδων κυκλοφορίας κάθε ομάδας διατομών προκύπτουν από το πλάτος του αντιπροσωπευτικού οχήματος μελέτης, συμπεριλαμβανομένου του πλάτους του πλευρικού χώρου ελευθερίας κινήσεων. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Περιτύπωμα είναι ο χώρος της διατομής της οδού, στον οποίο δεν πρέπει να υπεισέρχονται σταθερά εμπόδια πλην πινακίδων σήμανσης και στηθαίων ασφαλείας. Αποτελείται από το χώρο κυκλοφορίας και τον άνω και τον πλευρικό χώρο ασφάλειας. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Χώρος κυκλοφορίας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας αποτελείται από το χώρο που καταλαμβάνει το αντιπροσωπευτικό όχημα μελέτης, τον πλευρικό και άνω χώρο ελευθερίας κινήσεων, την προσαύξηση του πλάτους λόγω αντιθέτου ρεύματος κυκλοφορίας καθώς επίσης και από τους χώρους πάνω από τις λωρίδες καθοδήγησης, τα βατά ρείθρα και τα σταθεροποιημένα ερείσματα. Κράσπεδα και στόμια υδροσυλλογής σε οδούς χωρίς παρόδια δόμηση δεν προβλέπονται, διότι προτιμάται η ροή των ομβρίων να γίνεται ελεύθερα πάνω από τις επιφάνειες της οδού, για λόγους περιβαλλοντικούς, ασφαλείας και κόστους. Το τυπικό ύψος του κρασπέδου είναι 15 cm. Υψηλότερα κράσπεδα με ύψος το πολύ 20 cm (π.χ. τύπου Trief) μπορούν επίσης να τοποθετούνται για το διαχωρισμό πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων από τις λωρίδες κυκλοφορίας, αν δεν προβλέπεται η τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας. Στην περίπτωση τοποθέτησης κρασπέδου στο άκρο του ασφαλικού οδοστρώματος, εφόσον αυτή δεν αφορά κατασκευή πεζοδρομίου για συστηματική χρήση από πεζούς, το ύψος του κρασπέδου περιορίζεται σε 7 cm. (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων Κύριες Αστικοί Οδοί "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001)

Ειδικές Λωρίδες Λεωφορείων (ΕΛΛ) είναι οι λωρίδες κυκλοφορίας για αποκλειστική κυκλοφορία των Λεωφορείων αλλά και δικύκλων. Στις ειδικές λωρίδες λεωφορείων παράλληλης ροής επιτρέπεται η κίνηση, η στάση και απαγορεύεται η στάθμευση των Δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία και τρόλεϊ), Ιδιωτικών μέσων μαζικής μεταφοράς (τουριστικά λεωφορεία, σχολικά, κλπ), Δικύκλων, Οχημάτων άμεσης ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, αστυνομικά, κλπ). Απαγορεύεται η κίνηση και η στάση κάθε άλλου οχήματος (Ε.Ι.Χ., TAXI, ημιφορτηγών ή φορτηγών). Στις ειδικές λωρίδες αντίθετης ροής απαγορεύεται η κίνηση των δικύκλων. Επιτρέπεται η χρήση των τμημάτων ΕΛΛ από την λοιπή κυκλοφορία πριν από τις δεξιές στροφές εξόδου ή τις εισόδους σε παρόδιους χώρους κλπ και όπου υπάρχει κατάλληλη οριζόντια (διακεκομμένη κίτρινη γραμμή) και κατακόρυφη. Οι ώρες που ισχύουν είναι από 06.00 μέχρι 21.00 τις καθημερινές και από τις 6.00 μέχρι τις 16.00 για το Σάββατο ενώ στις ΕΛΛ αντίθετης ροής δεν υπάρχει ωράριο (αποφάσεις Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.Μ.Ε. υπ' αρ. πρωτ. ΔΜΕΟ/ζ-στ/οικ./0783/410/30.3.2000 - ΦΕΚ 510 τ.Β'/2000 και ΔΜΕΟ/ζ-στ/οικ./2340/Φ925 Φ410/12.11.1999 – ΦΕΚ 534 τ.Β'/2000).

Οδοί ήπιας κυκλοφορίας

Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας νοούνται οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, πέραν των αναφερομένων στη χρήση πεζοδρόμου της παρ. 59 του άρθρου 2 του Ν.4067/2012, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση (Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 79/Α/09.04.2012, Άρθρο 2 ως αντικατεστάθη με την, παρ.1β.ζζ του Άρθρου 7 του Ν.4315/14 ΦΕΚ 269/Α/24.2.2014).

Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας (Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, Άρθρο 1). *Σημειώνεται ότι στον ΚΟΚ δεν υπάρχει ξεχωριστός ορισμός για τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας.*

Στο Τεύχος των «**Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας**» παρουσιάζονται μια σειρά από προτάσεις και παρεμβάσεις για εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας σε οδούς. Στόχος είναι η μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων, όπου οι δραστηριότητες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (πεζοί / ποδηλάτες) είναι αυξημένες. Βασικό κριτήριο αποτελεί η ασφαλής διακίνησή των ευάλωτων χρηστών και συνεπώς η μείωση – ελαχιστοποίηση ή και αποτροπή των ατυχημάτων.

Οι προτάσεις εφαρμόζονται κυρίως σε οδούς του τοπικού (δημοτικού) δικτύου, είτε μεμονωμένα, είτε σε συγκεκριμένη περιοχή (ζώνη), με κυρίαρχη χρήση γης την κατοικία (κατοικίες, σχολεία, εκκλησίες εμπορικές δραστηριότητες κ.λπ.) όπου η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 30 km/h, η οποία εξασφαλίζεται με την κατάλληλη κάθετη σήμανση (πινακίδες P-60 και P-61) (Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Επισημαίνεται ότι στο συγκεκριμένο τεύχος τεχνικών οδηγιών εξετάζονται οι περιπτώσεις, όπου η κίνηση των πεζών διαφοροποιείται υψομετρικά από την κίνηση των οχημάτων (οι Οδηγίες δεν αναφέρονται σε οδούς χωρίς έρεισμα πεζοδρομίου). Ανά θεματική κατηγορία τα κεφάλαια των Οδηγιών είναι τα παρακάτω:

- Κάθετη σήμανση, αναλόγως του χαρακτήρα της οδού και των παρακείμενων χρήσεων γης.
- Τοποθέτηση εγκάρσιων τοποθετημένων υπερυψωμένων λωρίδων στο οδόστρωμα («σαμαράκια»).
- Κατεργασία στο οδόστρωμα με ειδικές λωρίδες που προκαλούν θόρυβο κατά την διέλευση οχήματος.
- Τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος («μάτια γάτας»).
- Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος.

- ο Προεξοχή στο οδόστρωμα.
- ο Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός).
- ο Οφιοειδής διάταξη.
- ο Μέτρα για την οδική ασφάλεια γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα (Παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο για την κίνηση των μαθητών επ' αυτού μέχρι την διασταύρωση των οδών, τεχνική περιγραφή στοιχείου σήμανσης επί του πεζοδρομίου - «οδηγός κίνησης παιδιών», παρεμβάσεις στο πεζοδρόμιο για την διαμπερή κίνηση των μαθητών και των συνοδών τους από τη μια πλευρά του δρόμου στην άλλη, τεχνική περιγραφή υπερυψωμένης διάβασης πεζών, υλικά κατασκευής).

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ:

οι οδηγίες του παραπάνω τεύχους τεχνικών οδηγιών όπως και οι προτεινόμενες παρεμβάσεις μπορούν να είναι κατάλληλες και σε άλλες, ιδιαίτερες περιπτώσεις, όπου υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για την ενίσχυση της ασφαλούς και απρόσκοπτης κίνησης των πεζών γενικότερα, αλλά ιδιαίτερος των ευάλωτων ομάδων πεζών, (ΑμεΑ, εμποδιζόμενων ατόμων, ηλικιωμένων ατόμων, γονείς με καρτσάκια κ.λπ.) ή όπου αλλού, μέσα σε μια πόλη υφίσταται αποδεδειγμένα, ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση πεζών (π.χ. περιοχές με έντονη εμπορική ή τουριστική δραστηριότητα).

Επιπλέον και πέρα των προαναφερόμενων, κατά τα ισχύοντα, μπορεί υπό προϋποθέσεις να υπάρξει, οδός ήπιας κυκλοφορίας χωρίς έρεισμα πεζοδρομίου, όπου η κίνηση των πεζών και των οχημάτων γίνεται στο ίδιο επίπεδο. Σε αυτήν την περίπτωση **απαιτείται έκδοση περαιτέρω τεχνικών οδηγιών** καθώς θα πρέπει να εφαρμόζονται όλες οι προδιαγραφές, που στοχεύουν:

- στην ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων,
- στην ασφαλή κίνηση των ποδηλάτων, καθώς και
- στην απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, όπως περιγράφονται για τους πεζόδρομους και τα πεζοδρόμια και αναφέρονται στην αντίστοιχη νομοθεσία (βλ. παρακάτω).

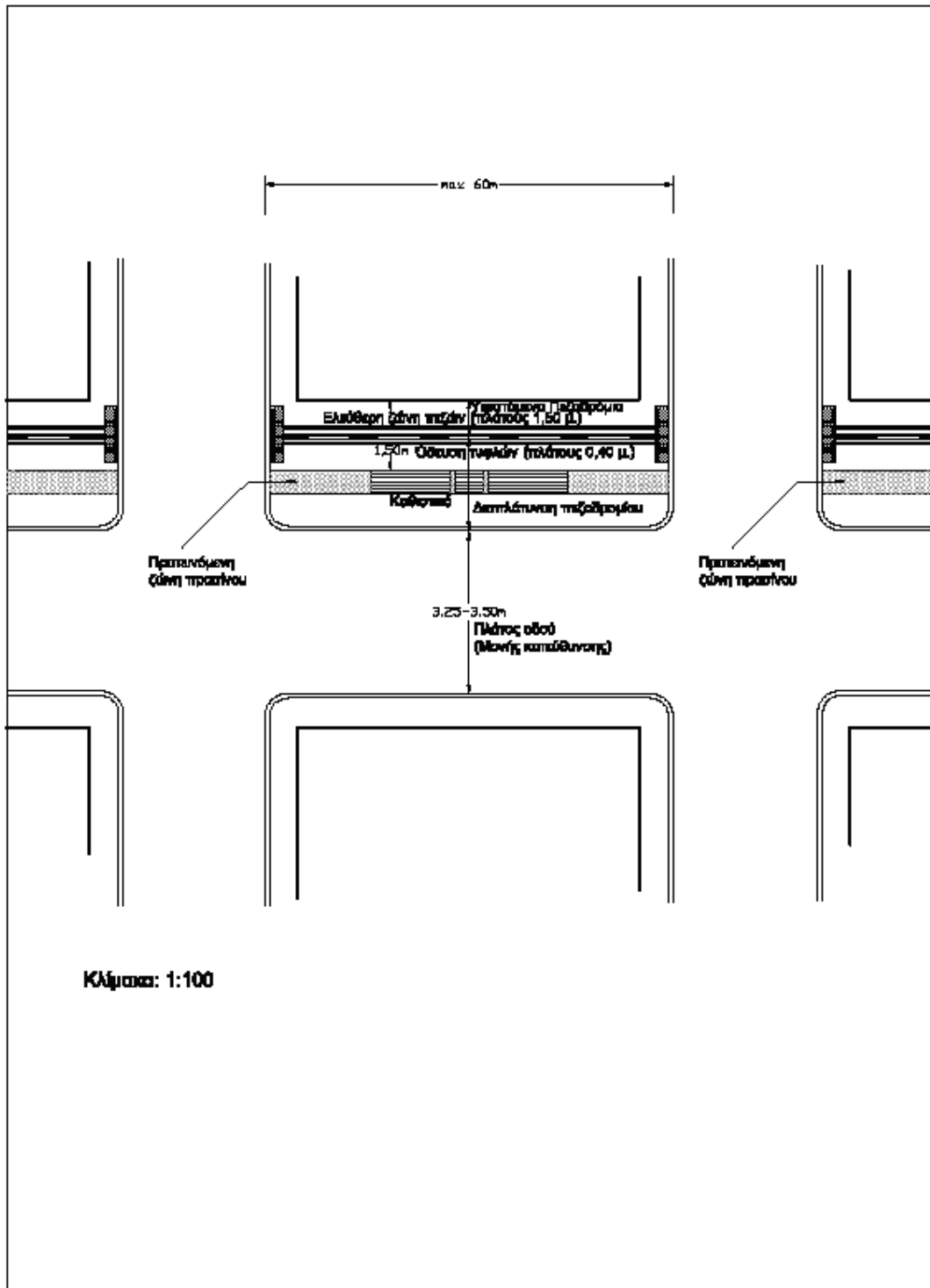
Μέθοδοι Μείωσης Ταχύτητας

Μείωση πλάτους του οδοστρώματος - Προεξοχή στο οδόστρωμα

Η **μείωση πλάτους οδοστρώματος** αποτελεί μέτρο για ρυθμίσεις ήπιας κυκλοφορίας προκειμένου να συμβάλει στη μείωση ταχύτητας των οχημάτων. Η στένωση οδοστρώματος μπορεί να γίνει είτε σε ένα τμήμα ή σε ολόκληρο το μήκος της οδού, με την εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων τα οποία μπορούν να υλοποιηθούν είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό μεταξύ τους (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Η μείωση πλάτους οδοστρώματος συμβάλλει στην αλλαγή του χαρακτήρα της οδού αναβαθμίζοντας το αστικό περιβάλλον, αφού δημιουργείται περισσότερος χώρος για την διακίνηση των πεζών και για ειδικές αναπλάσεις (όπως δενδροφύτευση) στα πεζοδρόμια.

Σχήμα 4: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου σε όλο το μήκος της οδού



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

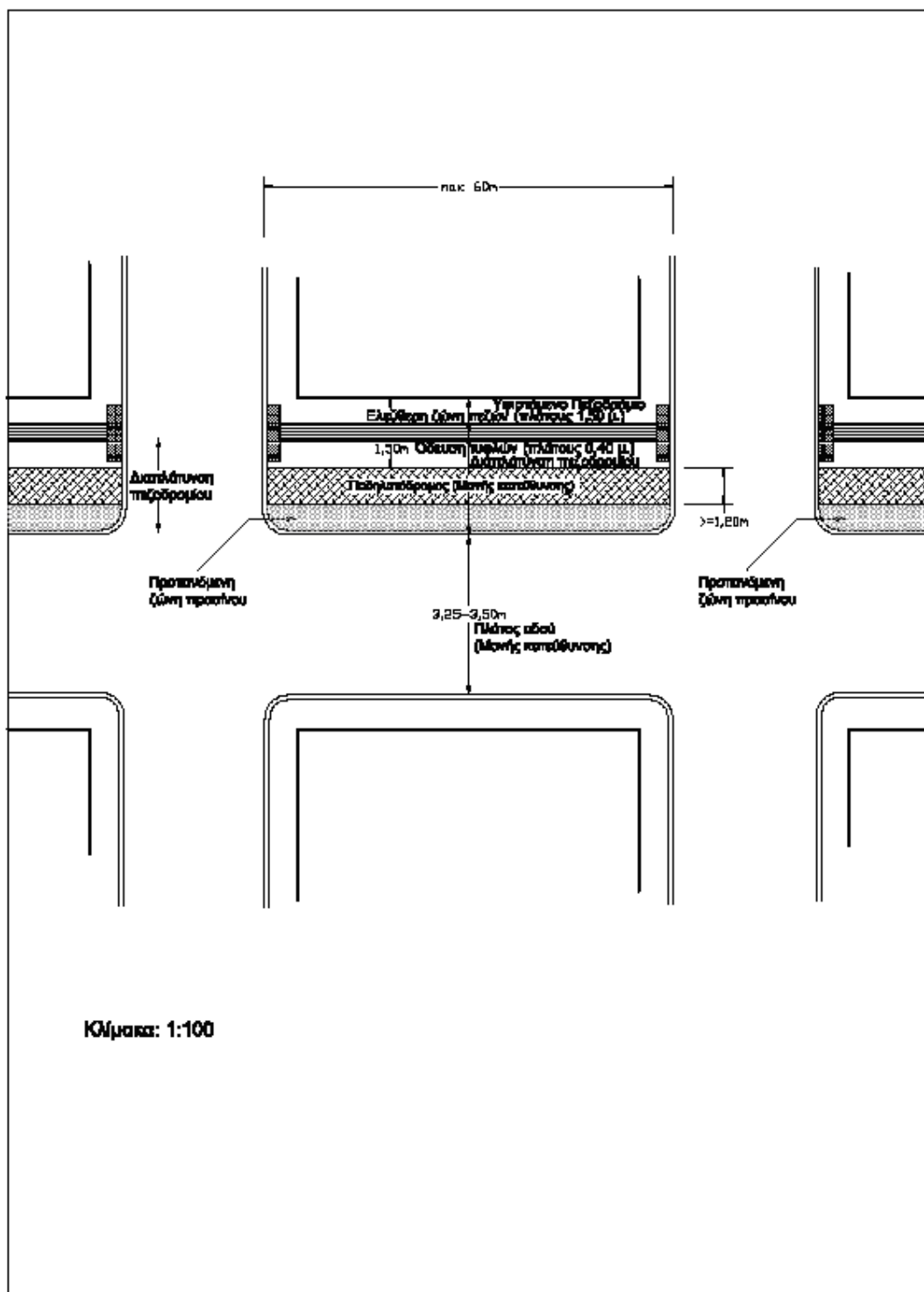
Σχήμα 5: **Διαπλάτυνση πεζοδρομίου σε όλο το μήκος της οδού**
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 4)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Η διαπλάτυνση, είτε σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου είτε τοπικά, θα πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος ένα μέτρο και πενήντα εκατοστά (1,50 m) (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) για την ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών (Απόφαση Υ.ΠΕ.Κ.Α. 52907/28-12-2009 ΦΕΚ 2621 Β' /31.12.2009) και ισχύουν όλα τα παραπάνω που αναφέρονται σχετικά.

Σχήμα 6: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου με δημιουργία λωρίδας ποδηλάτων



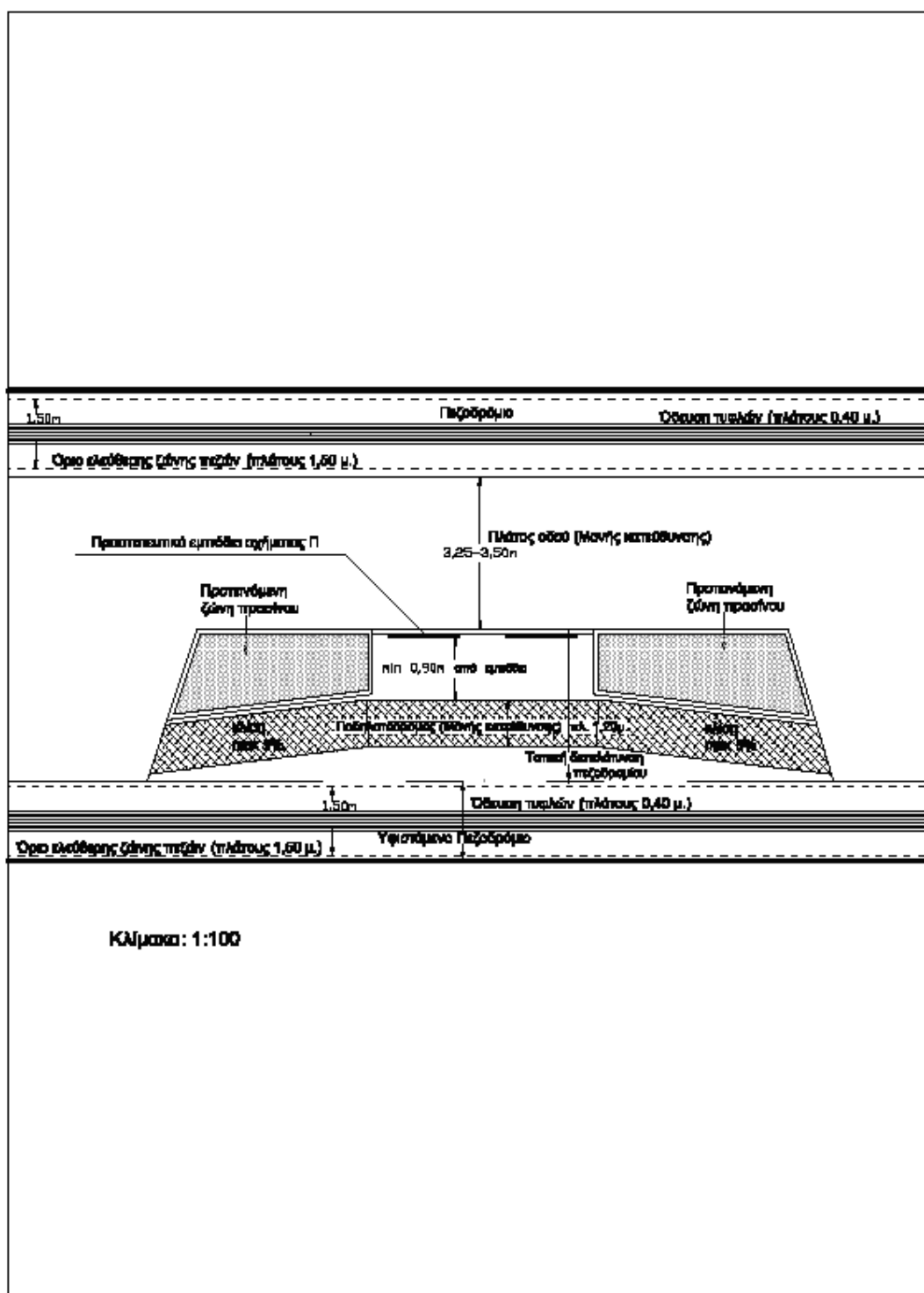
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 7: **Διαπλάτυνση πεζοδρομίου με δημιουργία λωρίδας ποδηλάτων**
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 6)



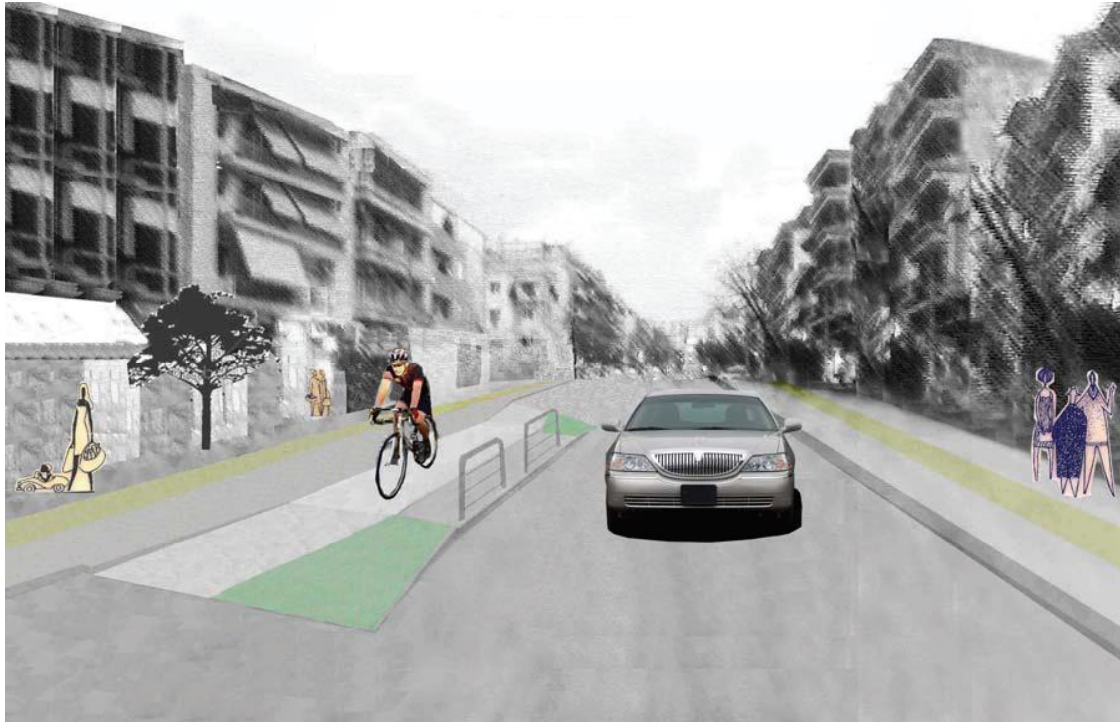
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 8: Προεξοχή στο οδόστρωμα με δημιουργία λωρίδας ποδηλάτων



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 9: Προεξοχή στο οδόστρωμα με δημιουργία λωρίδας ποδηλάτων (προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 8)



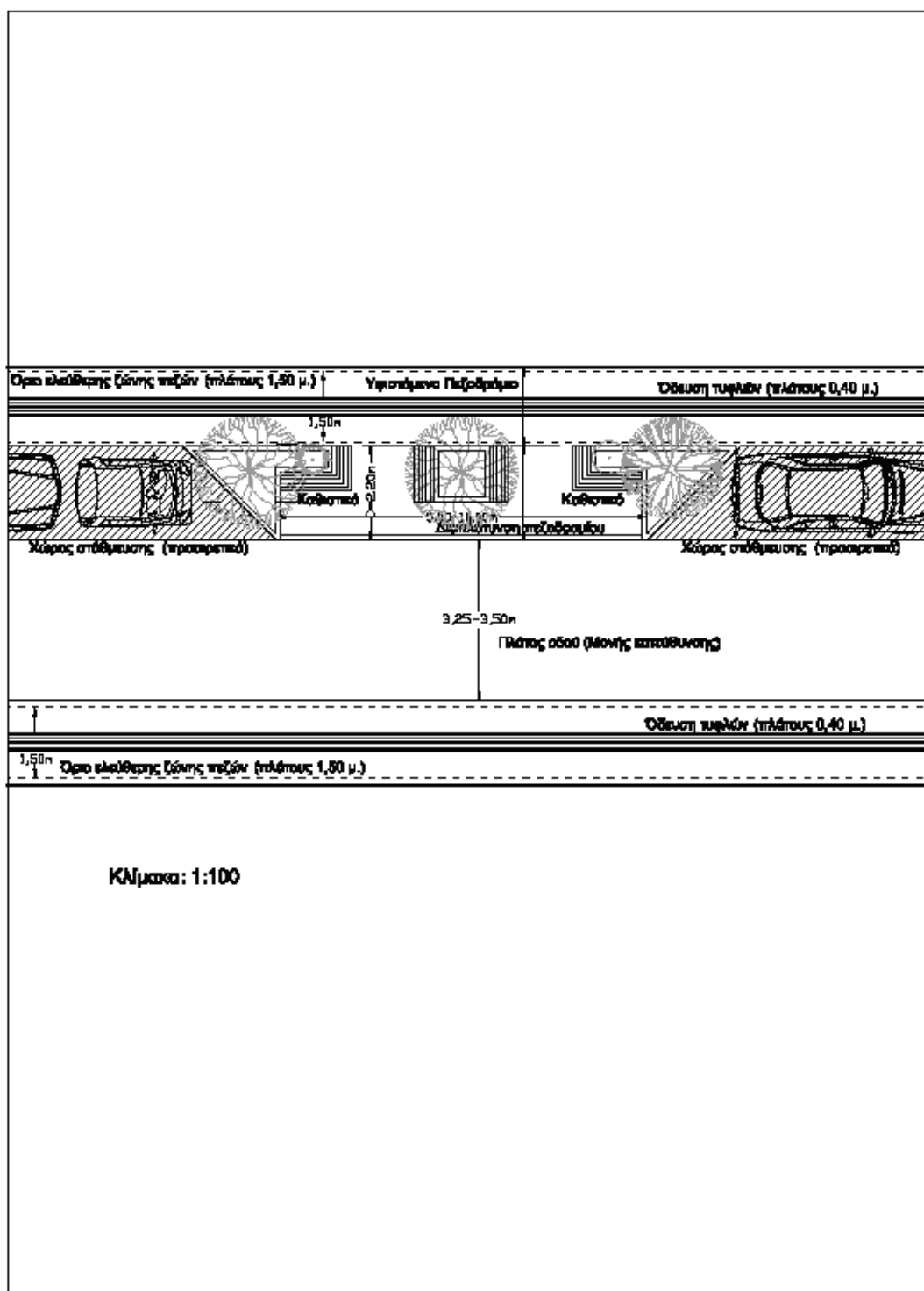
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Προεξοχή στο οδόστρωμα

Η στένωση του οδοστρώματος επιτυγχάνεται με **προεξοχή στο οδόστρωμα** μετατοπίζοντας τη γραμμή του πεζοδρομίου από την μία μόνο πλευρά της οδού. Η προεξοχή στο οδόστρωμα μπορεί να καταλαμβάνει όλο το μήκος της οδού (επέκταση πεζοδρομίου) ή να είναι τοπική και να επαναλαμβάνεται κατά μήκος της οδού (τοπική επέκταση πεζοδρομίου).

Εάν η οδός είναι μονής κατεύθυνσης τότε το ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος θα πρέπει να είναι από τρία μέτρα και είκοσι πέντε εκατοστά (3,25 m) έως τρία μέτρα και πενήντα εκατοστά (3,50 m) και αντίστοιχα πέντε μέτρα και πενήντα εκατοστά (5,50 m) για οδούς διπλής κατεύθυνσης.

Σχήμα 10: Προεξοχή στο οδόστρωμα της οδού
εναλλακτική πρόταση α (διαμόρφωση με καθιστικά)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

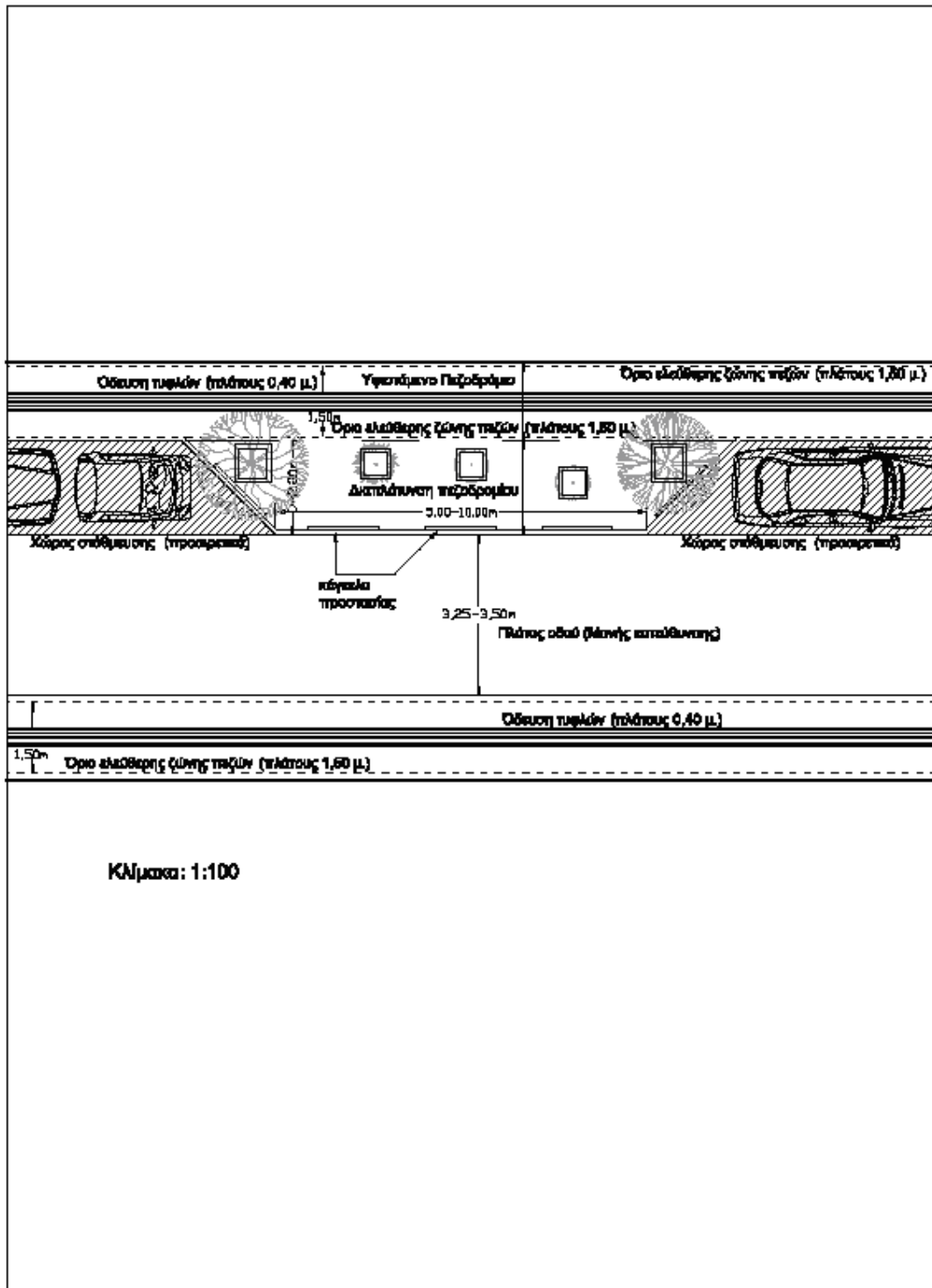
Σχήμα 11: **Προεξοχή στο οδόστρωμα της οδού**
εναλλακτική πρόταση α (διαμόρφωση με καθιστικά)
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 10)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Ειδική μέριμνα θα πρέπει να λαμβάνεται για την απορροή των όμβριων. Όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα η προεξοχή στο πεζοδρόμιο να συνδυάζεται με τις υπάρχουσες σχάρες, θα πρέπει να δημιουργείται ένα αποστραγγιστικό κανάλι όμβριων μεταξύ της προεξοχής και του υφιστάμενου πεζοδρομίου, ελάχιστου πλάτους είκοσι εκατοστών (20 cm).

Σχήμα 12: Προεξοχή στο οδόστρωμα της οδού
εναλλακτική πρόταση β (απλή διαμόρφωση)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 13: **Προεξοχή στο οδόστρωμα της οδού**
εναλλακτική πρόταση β (απλή διαμόρφωση)
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 12)



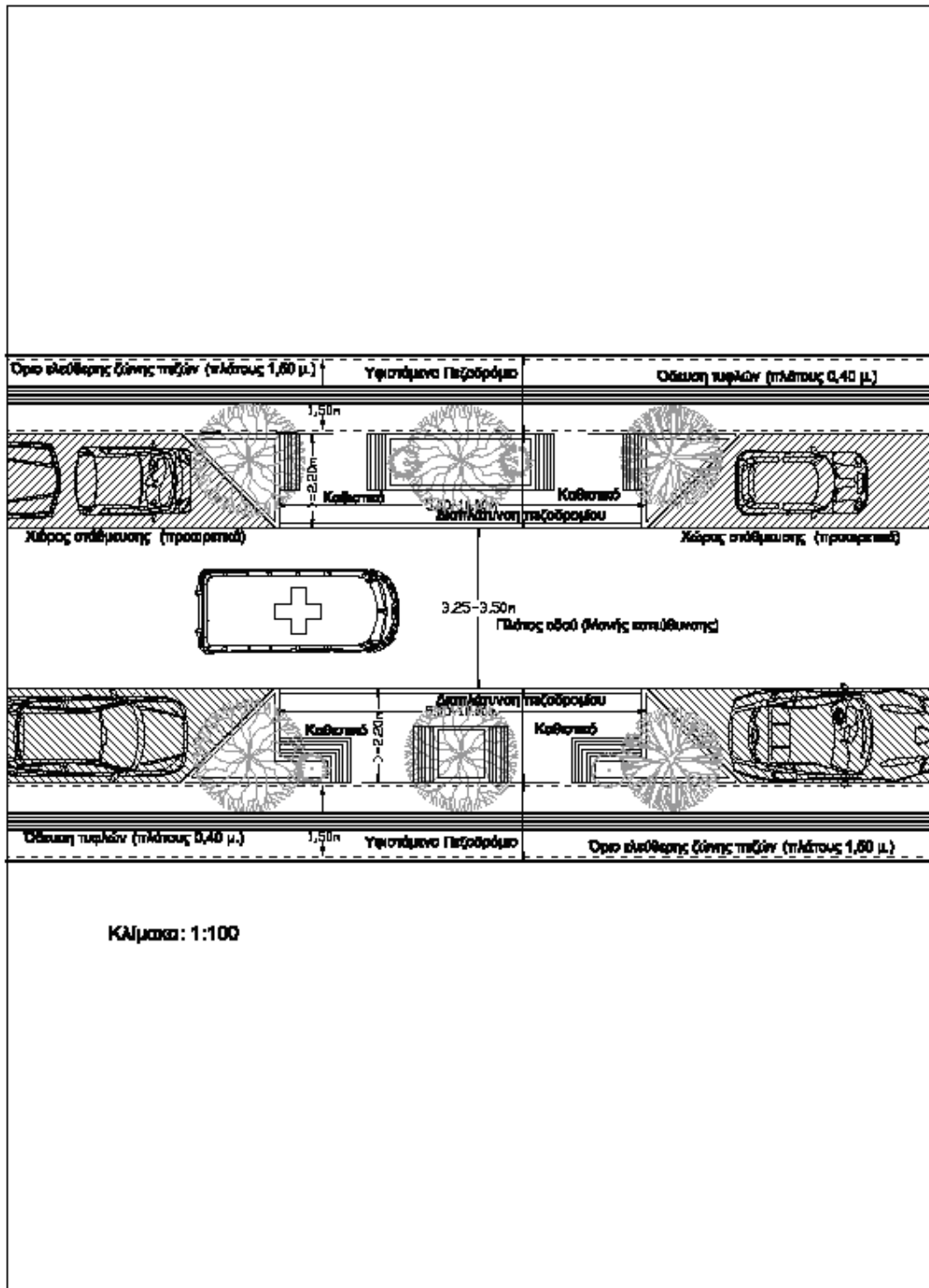
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Στη μείωση πλάτους του οδοστρώματος απαιτείται μέριμνα για την ασφαλή διέλευση των ποδηλατιστών έτσι ώστε να μπορούν τα οχήματα να τους προσπερνούν με ασφάλεια. Εάν υπάρχει η δυνατότητα θα μπορούσε να προβλεφθεί διάδρομος πλάτους 1,50 m (λωρίδα ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης) ή διάδρομος ελάχιστου πλάτους 2,00 m (λωρίδα ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης) προκειμένου να υπάρχει διαχωρισμός των δύο χρηστών της οδού. Προτείνεται η λωρίδα ποδηλάτου να αρχίζει πριν την στένωση του οδοστρώματος, να διαχωρίζεται με διπλή διαχωριστική γραμμή 20 cm και να υπάρχει το σύμβολο του ποδηλάτου σε τακτές αποστάσεις. Κατ' εξαίρεση εάν απαιτείται μείωση του πλάτους και της λωρίδας ποδηλάτου, τότε αυτή θα πρέπει να αρχίσει να μειώνεται σταδιακά για να φτάσει στο μειωμένο της πλάτος 1,00 m – 1,20 m για λωρίδα ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης).

Σημείο συμπίεσης (Κυκλοφοριακός λαιμός)

Στο **σημείο συμπίεσης** το οδόστρωμα στενεύει τοπικά με επέκταση του πεζοδρομίου και από τις δύο πλευρές και σε μήκος πέντε έως δέκα μέτρων (5 - 10 m). Εάν η οδός είναι μονής κατεύθυνσης τότε το ελάχιστο πλάτος οδοστρώματος θα πρέπει να είναι 3,25 m – 3,50 m και αντίστοιχα 5,50 m για οδούς διπλής κατεύθυνσης.

Σχήμα 14: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση α (διαμόρφωση με καθιστικά – σύνθεση 1)



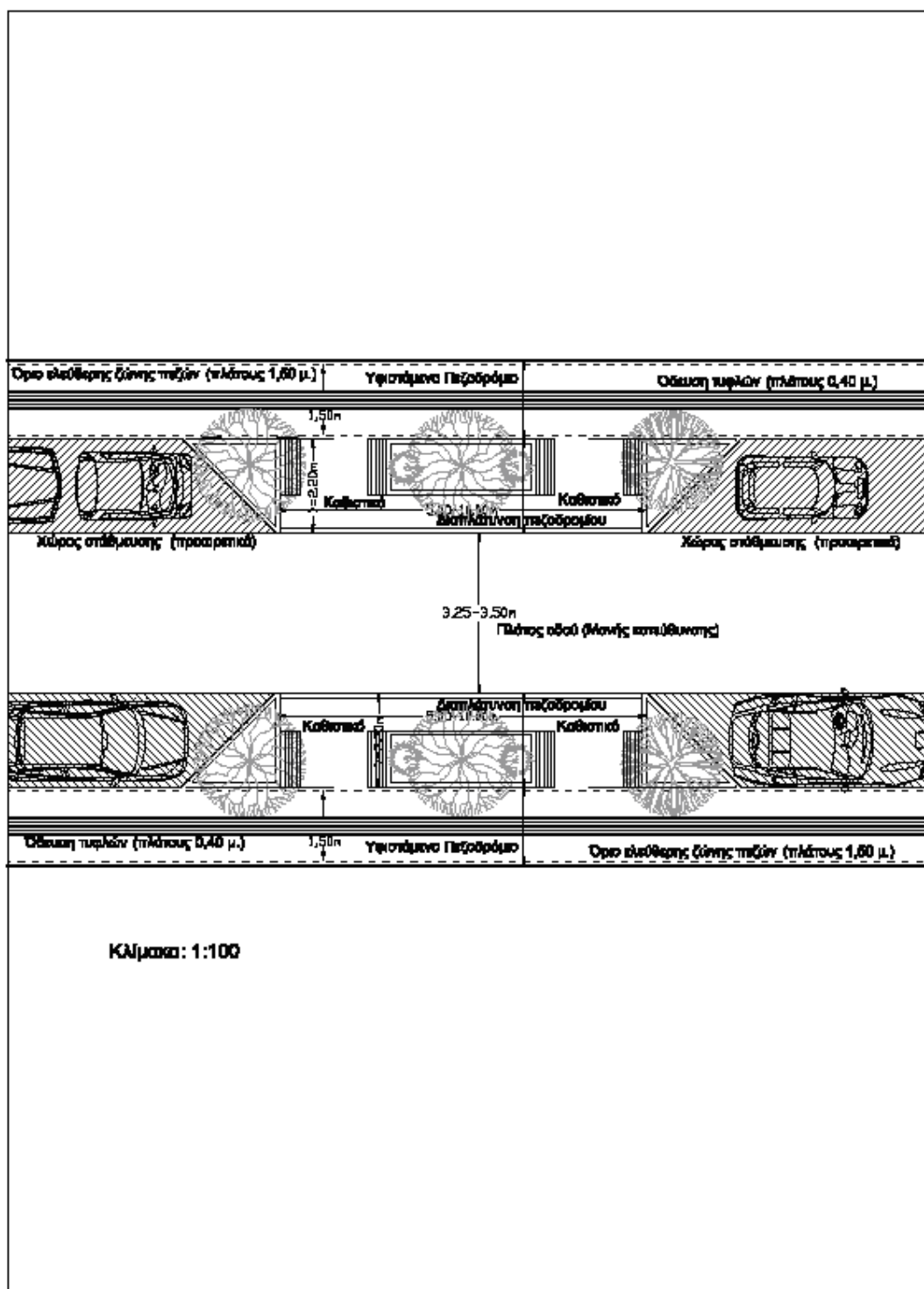
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 15: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση α (διαμόρφωση με καθιστικά – σύνθεση 1)
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 14)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 16: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση β (διαμόρφωση με καθιστικά – σύνθεση 2)



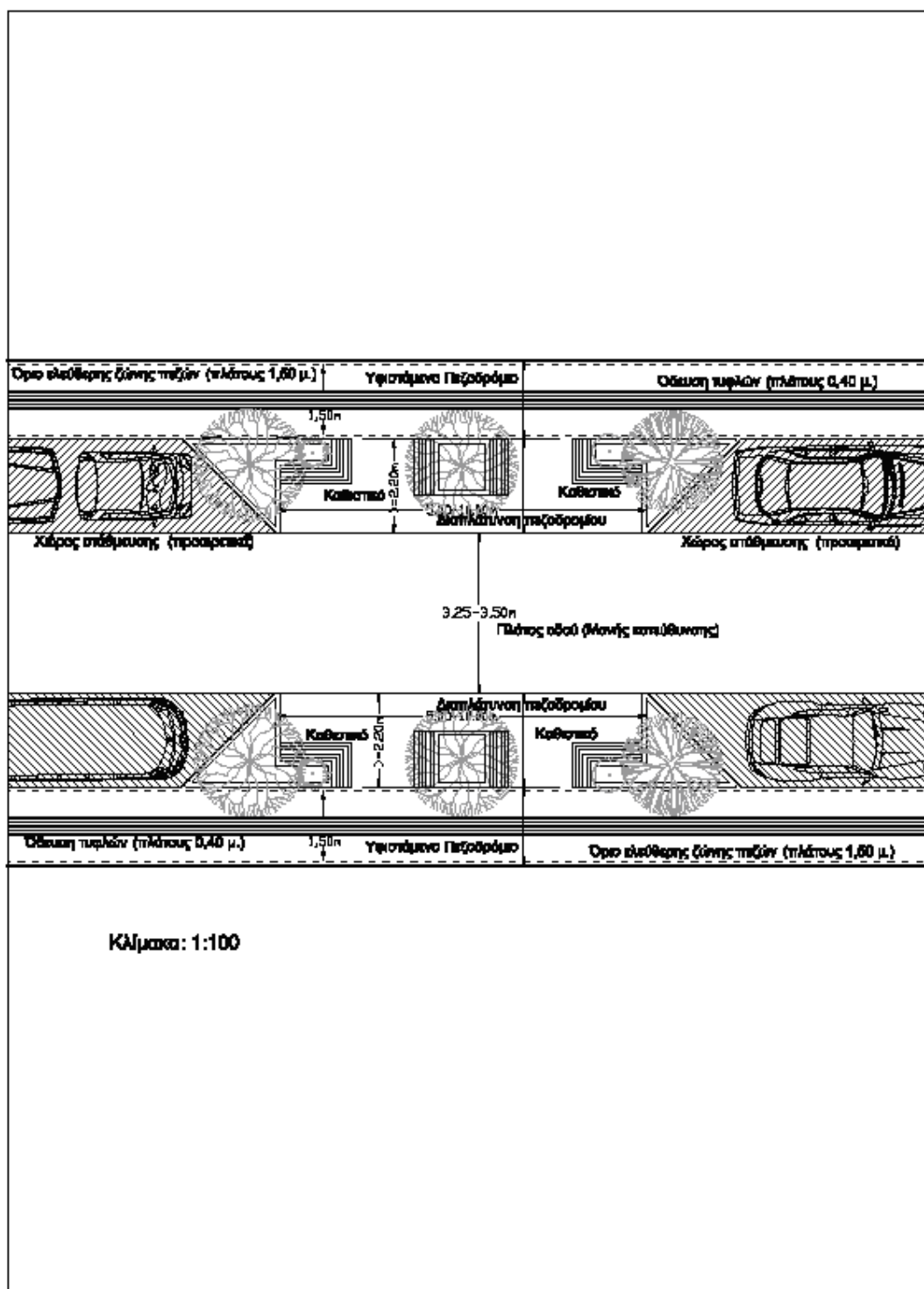
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 17: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση β (διαμόρφωση με καθιστικά – σύνθεση 2)
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 16)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 18: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση γ (διαμόρφωση με καθιστικά – σύνθεση 3)



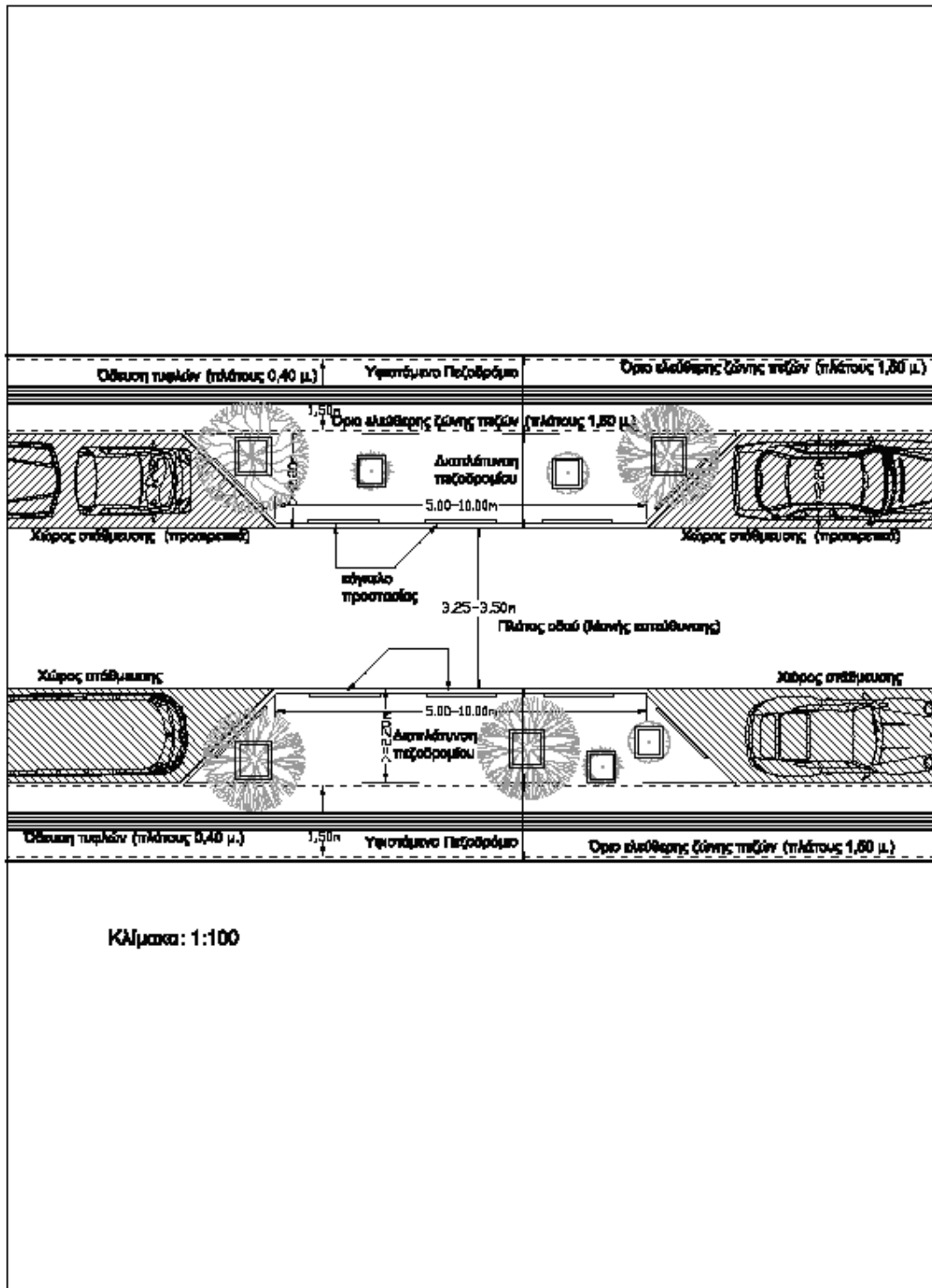
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 19: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση γ (διαμόρφωση με καθιστικά – σύνθεση 3)
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 18)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 20: Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)
εναλλακτική πρόταση δ (απλή διαμόρφωση)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 21: **Σημείο συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός)**
εναλλακτική πρόταση δ (απλή διαμόρφωση)
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 20)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ:

Οι θέσεις στις οποίες υπάρχει **μείωση πλάτους οδοστρώματος** και **συμπίεση κυκλοφορίας** πρέπει να είναι εγκαίρως ορατές από τους οδηγούς και να συνοδεύονται με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση. Θα πρέπει επίσης να τοποθετείται ηλεκτροφωτισμός ώστε να είναι ορατά και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Τέλος ειδική μέριμνα θα πρέπει να λαμβάνεται για την απορροή των όμβριων (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Οφιοειδής διάταξη

Η **οφιοειδής διάταξη** είναι μία τεχνητή εναλλαγή στο διάδρομο κυκλοφορίας των οχημάτων, που επιτυγχάνεται με συνεχείς στροφές, που δημιουργούνται στην οδό. Προβλέπει την διαμόρφωση δύο προεξοχών στο οδόστρωμα σε διαφορετικές θέσεις, εναλλάξ στις δύο πλευρές του, μετατοπίζοντας τη γραμμή του πεζοδρομίου και αναγκάζοντας τους οδηγούς να κάνουν δύο συνεχόμενους διαδοχικούς ελιγμούς μειώνοντας την ταχύτητα τους. Η διάταξη αυτή μπορεί να επαναλαμβάνεται σε τακτικά διαστήματα κατά μήκος της οδού και ενδείκνυται

για οδούς μονής κατεύθυνσης. Μέριμνα επίσης απαιτείται για την απορροή ομβρίων στις προεξοχές. Η οφιοειδής διάταξη δεν ενδείκνυται να χρησιμοποιηθεί σε σημεία όπου υπάρχει ανάγκη οι πεζοί να διασχίσουν την οδό. Οι πεζοί θα πρέπει να αποτρέπονται να διασχίζουν την οδό στις οφιοειδείς διατάξεις. Ακόμη ενδείκνυται να αποφεύγεται η χρήση τους από τους ποδηλάτες και εάν είναι εφικτό να δημιουργούνται διάδρομοι παράκαμψης από αυτές. (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013). Μέριμνα επίσης απαιτείται για την απορροή όμβριων στις προεξοχές.

Πλάτος λωρίδας B (μέτρα)	Πλάτος ορατότητας (μεταξύ προεξοχών) A (μέτρα)	Μήκος κάμψης L (μέτρα)
3.25	+1.0	14
	0.0	18
	-1.0	
3.5	+1.0	11
	0.0	15
	-1.0	19
4.0	+1.0	9
	0.0	12
	-1.0	15

Η γωνία μέσω της οποίας μετατοπίζεται η λωρίδα κυκλοφορίας ενδείκνυται να είναι 15 – 20 ° μειώνοντας την ταχύτητα σε 30 km/h και 40 km/h αντίστοιχα.

Σχήμα 23: **Οφιοειδής διάταξη**
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 22)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Υπερυψωμένη διάβαση αποτελεί η διάβαση που καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται ακόμη στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος έξι μέτρων (6,00 m) από την τομή των ρυμοτομικών γραμμών των Ο.Τ. που υπάρχουν εκατέρωθεν, ώστε οι οδηγοί να ελέγχουν την κυκλοφορία στη διασταύρωση σε οριζόντιο επίπεδο. Η υπερύψωση είναι συνεπίπεδη με τα πεζοδρόμια, το τέλος των οποίων επισημαίνεται με πλάκες σήμανσης κινδύνου παράλληλα και σε επαφή με το κράσπεδο τους και σε πλάτος ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών (1,50 m). Οι πεζοί εν γένει και τα ΑμΕΑ ιδιαίτερα διασχίζουν με ευκολία τις οδούς στις οποίες γίνεται η παρέμβαση. Στις απολήξεις της διάβασης μέσα στις διασταυρούμενες οδούς, δημιουργούνται ράμπες μήκους ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών (1,50 m) με κλίση 10% για αποκατάσταση της υψομετρικής διαφοράς πεζοδρομίου - οδοστρώματος. Μεταξύ της υπερύψωσης και των κρασπέδων των πεζοδρομίων δημιουργείται αποστραγγιστικό κανάλι ελάχιστου πλάτους είκοσι εκατοστών (20 cm), το οποίο καλύπτεται με εσχάρες για να εξασφαλίζεται η απορροή των ομβρίων υδάτων σε όλο το μήκος της διάβασης μέσα στις διασταυρούμενες οδούς. Σε περίπτωση οριοθετημένης στάθμευσης, το πλάτος κίνησης των οχημάτων στη οδό θα είναι κατ' ελάχιστο τρία μέτρα και πενήντα εκατοστά (3,50 m), ενώ δεν θα πρέπει να εμποδίζεται η πορεία τους από τα σταθμευμένα οχήματα. Στις περιπτώσεις που υπάρχουν νησίδες στις οδούς όπου εφαρμόζεται η διάβαση, μέρος των νησίδων αυτών καταργείται και αντικαθίσταται από τη διάβαση που κατασκευάζεται στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο. (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013). Μέριμνα επίσης απαιτείται για την απορροή όμβριων στις προεξοχές.

Υλικά κατασκευής Υπερυψωμένων Διαβάσεων

Η υπερύψωση κατασκευάζεται στο σύνολό της (επίπεδο τμήμα και ράμπες) από ειδικό χυτό δάπεδο ή εναλλακτικά από κυβόλιθους σκυροδέματος περιέχοντες ψυχρά υλικά επί ασβεστοτσιμεντοκονιάματος, σε υπόστρωμα από οπλισμένο σκυρόδεμα ή οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο υλικό. Επίσης, μπορεί να φέρει τα κτιστά υλικά που περιγράφηκαν παραπάνω, εάν είναι επιθυμητή η περαιτέρω μείωση της ταχύτητας των τροχοφόρων. Στην περίπτωση όπου χρησιμοποιούνται υλικά με τελική ανώμαλη επιφάνεια (π.χ. κυβόλιθοι γνευσίου ή πορφυρίτη) θα πρέπει να προβλεφθεί ζώνη πλάτους τουλάχιστον ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών (1,50 m) με ομαλή δαπεδόστρωση για τις ζώνες των διαβάσεων των μαθητών και των συνοδών τους, των ΑμΕΑ, των ατόμων με προβλήματα όρασης κ.λπ. Σε αυτή την περίπτωση η ζώνη της ομαλής δαπεδόστρωσης, πλάτους ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών (1,50 m), θα έχει τις προδιαγραφές υλικών και κατασκευής της προηγούμενης παραγράφου.

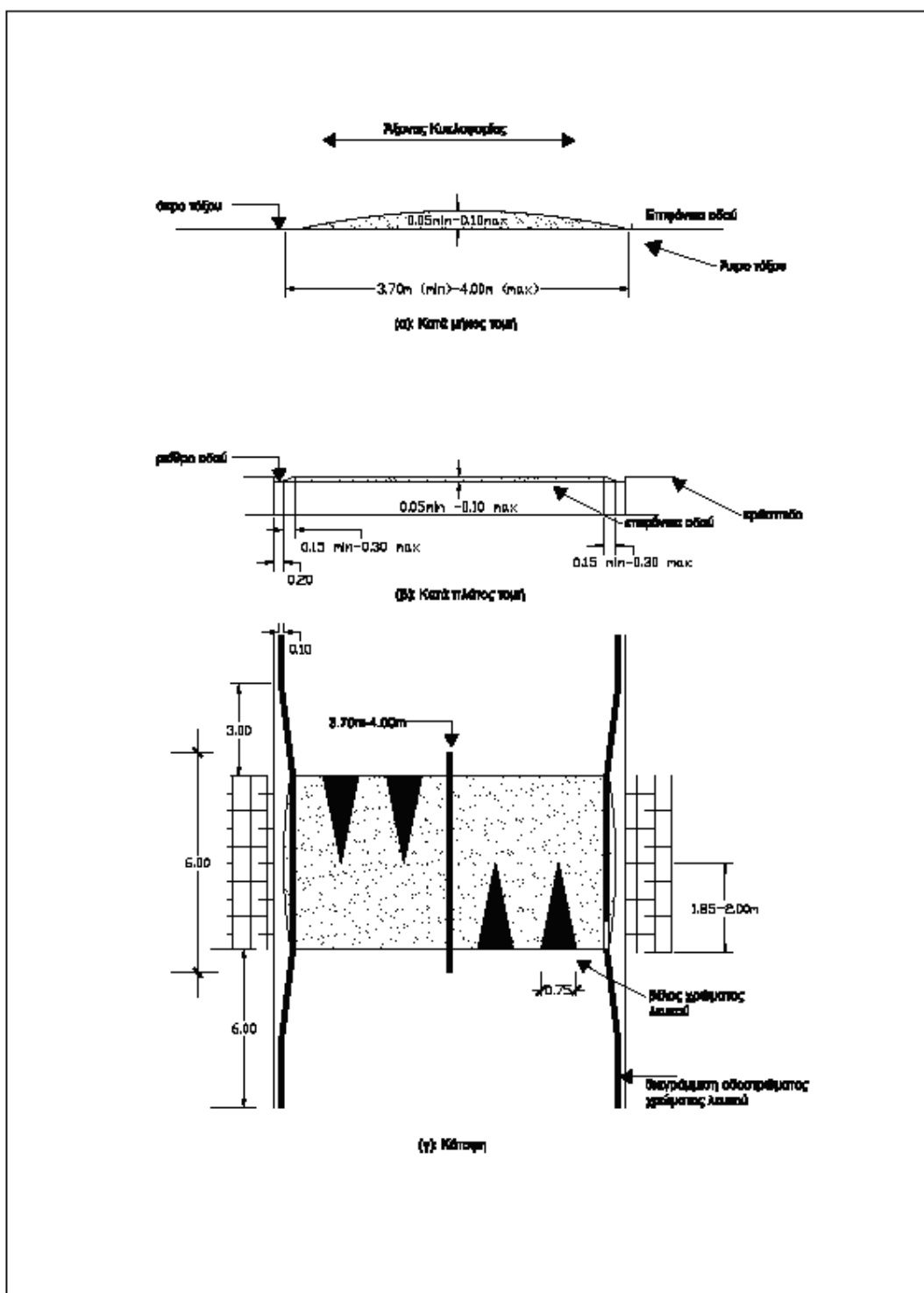
Στη διάβαση το χρώμα της επένδυσης θα είναι κόκκινο κεραμιδί, ενώ στις ράμπες της, που κατασκευάζονται από το ίδιο υλικό, θα είναι κίτρινο ώστε να εφιστάται η προσοχή των οδηγών στα συγκεκριμένα σημεία.

Στα τμήματα της υπερύψωσης μέσα στις διασταυρούμενες οδούς θα υπάρχουν λευκές λωρίδες σήμανσης της διάβασης πεζών. Επίσης, πριν από την ράμπα ανόδου των οχημάτων στην υπερυψωμένη διάβαση, θα υπάρχει σήμανση (πινακίδες K-10 και P-32) για την αναχαίτιση της ταχύτητας των διερχομένων αυτοκινήτων.

Εγκάρσια υπερυψωμένη λωρίδα σε οδοστρώματα (σαμαράκι)

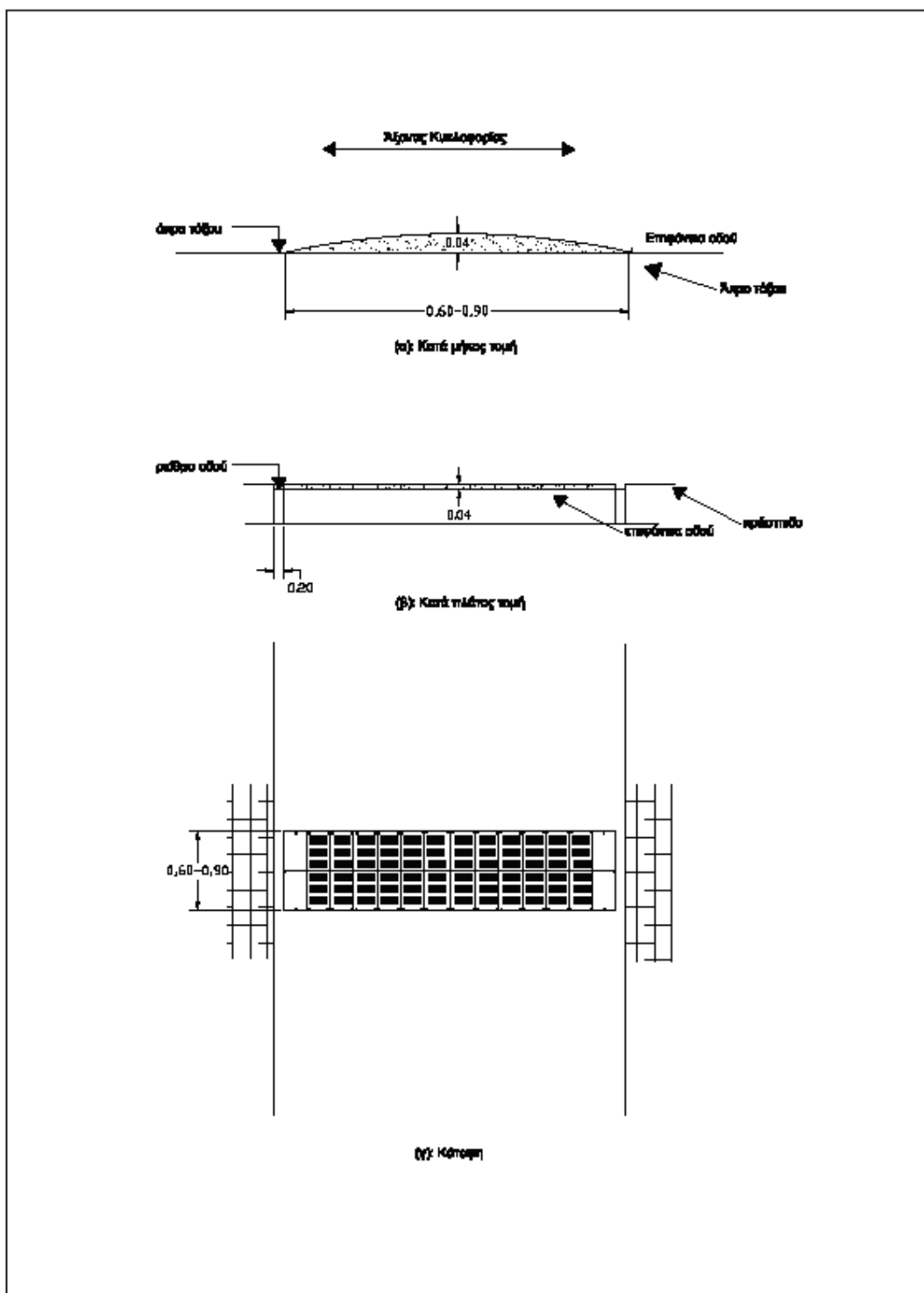
Αποτελεί μια αποτελεσματική μέθοδο για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων σε οδοστρώματα επηρεάζουν το βαθμό δυσφορίας των επιβατών και το ποσοστό μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων. Η ταχύτητα των οχημάτων στις υπερυψωμένες λωρίδες σε οδοστρώματα ("σαμαράκια") εξαρτάται από τον τύπο του οχήματος και τις διαστάσεις που έχουν αυτές. Η ταχύτητα των οχημάτων μεταξύ των υπερυψωμένων λωρίδων σε οδοστρώματα ("σαμαράκια") εξαρτάται από την ταχύτητα που έχουν τα οχήματα πριν προσεγγίσουν σε αυτές, τις διαστάσεις τους και την απόσταση μεταξύ τους. (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Σχήμα 24: Κυκλικός τύπος εγκάρσιας υπερυψωμένης λωρίδας



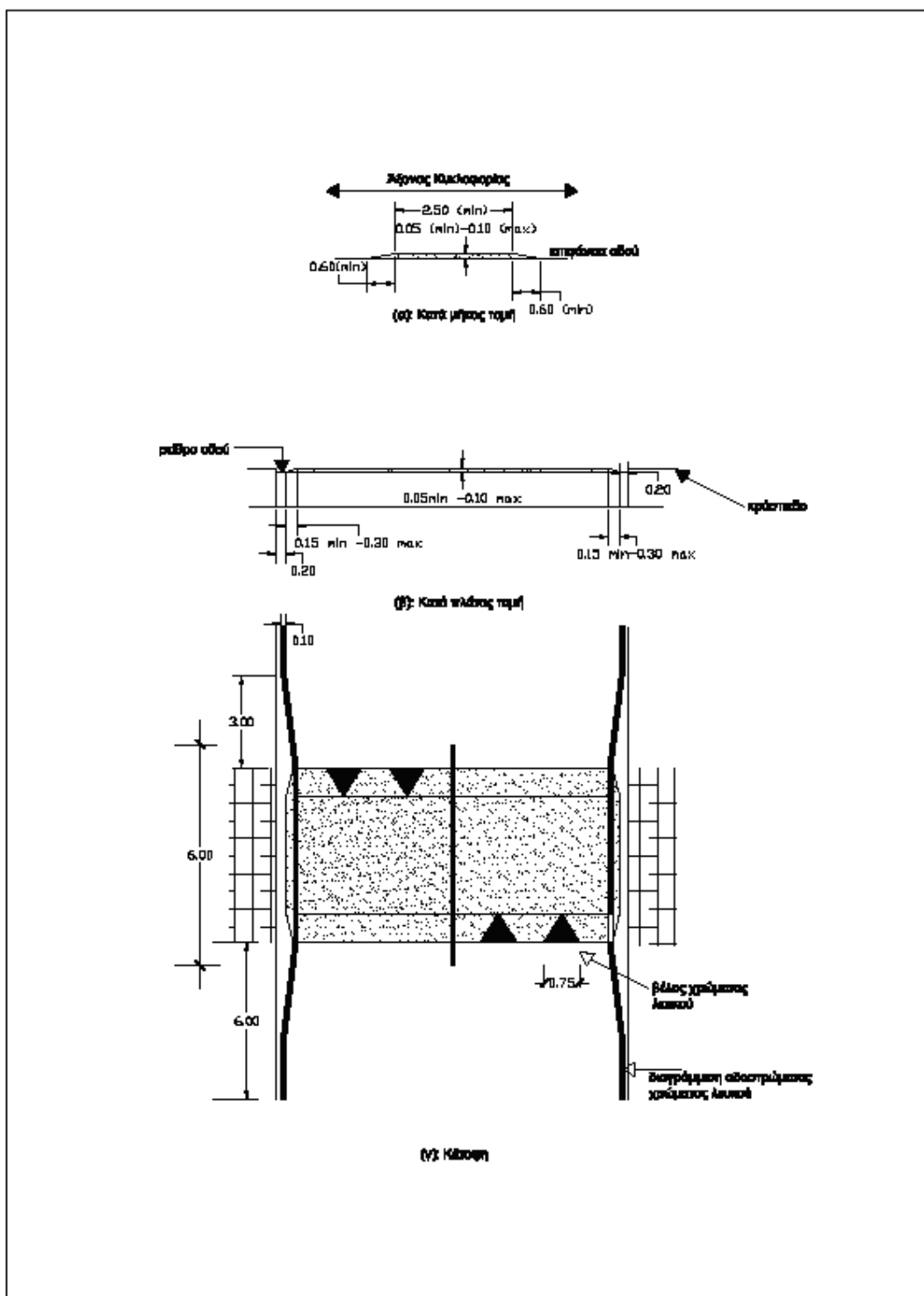
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 25: Κυκλικός τύπος εγκάρσιας υπερυψωμένης λωρίδας από θερμοπλαστικά υλικά



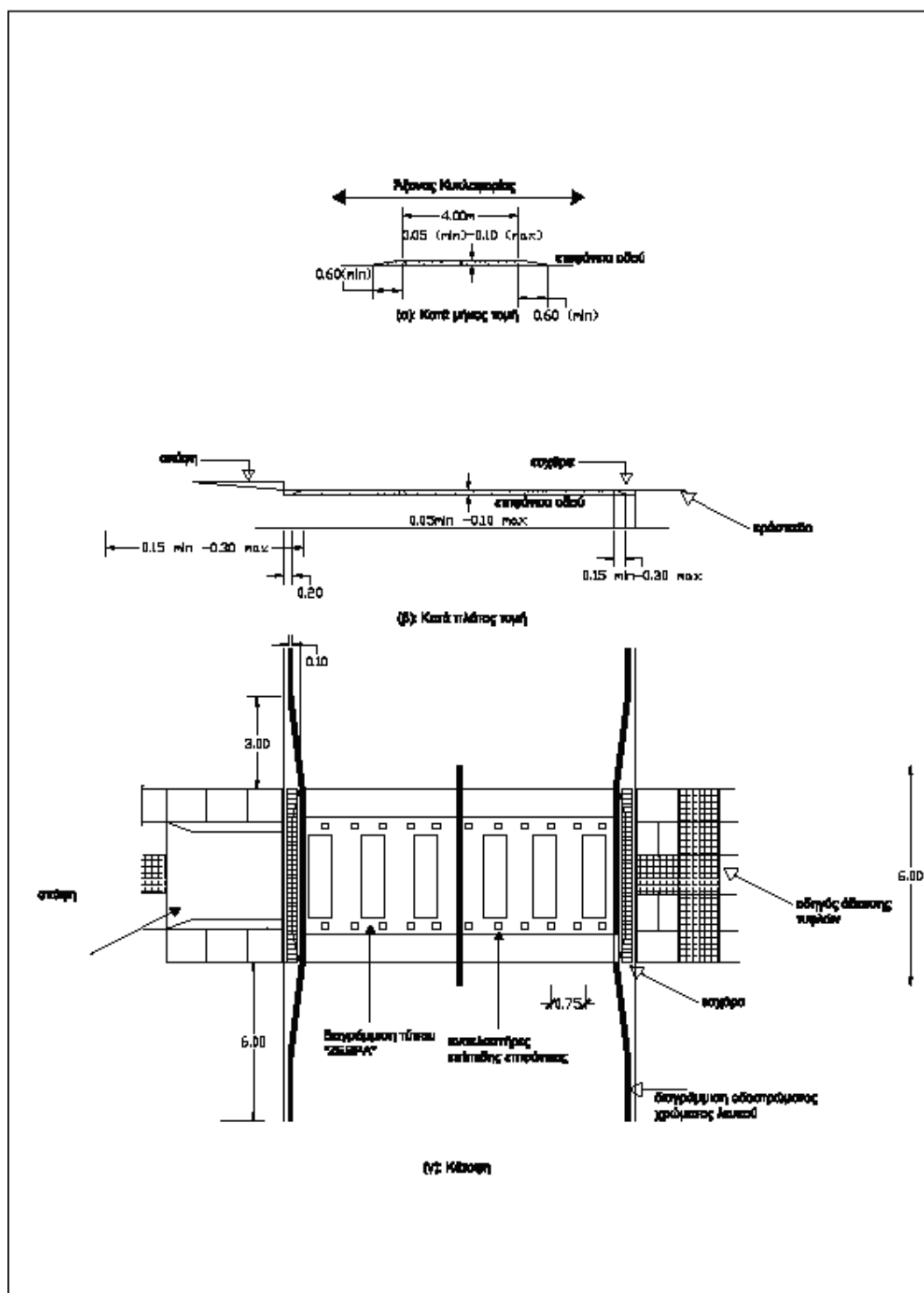
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 26: Τραπεζοειδής τύπος εγκάρσιας υπερυψωμένης λωρίδας



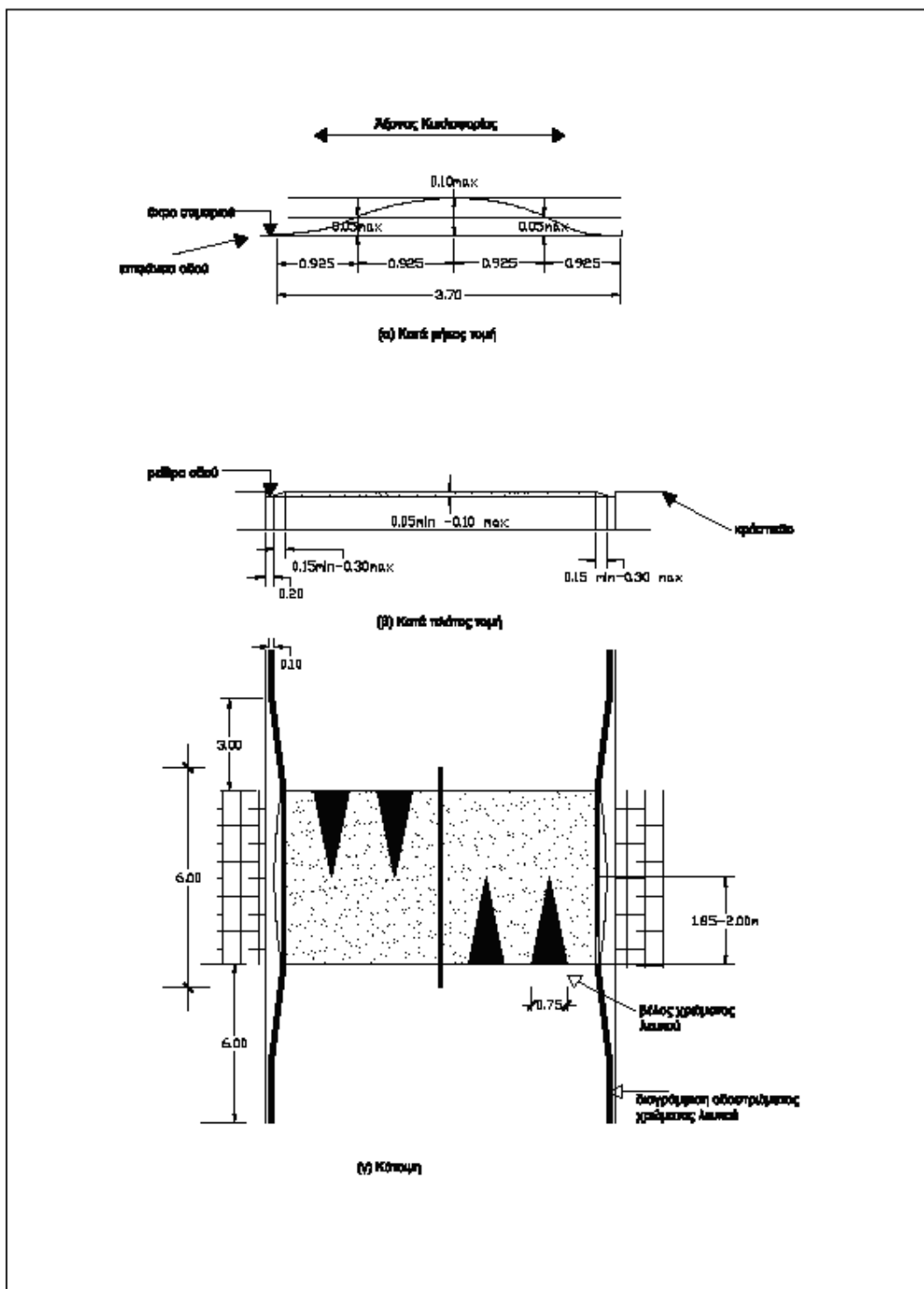
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 27: Υπερυψωμένη διάβαση πεζών



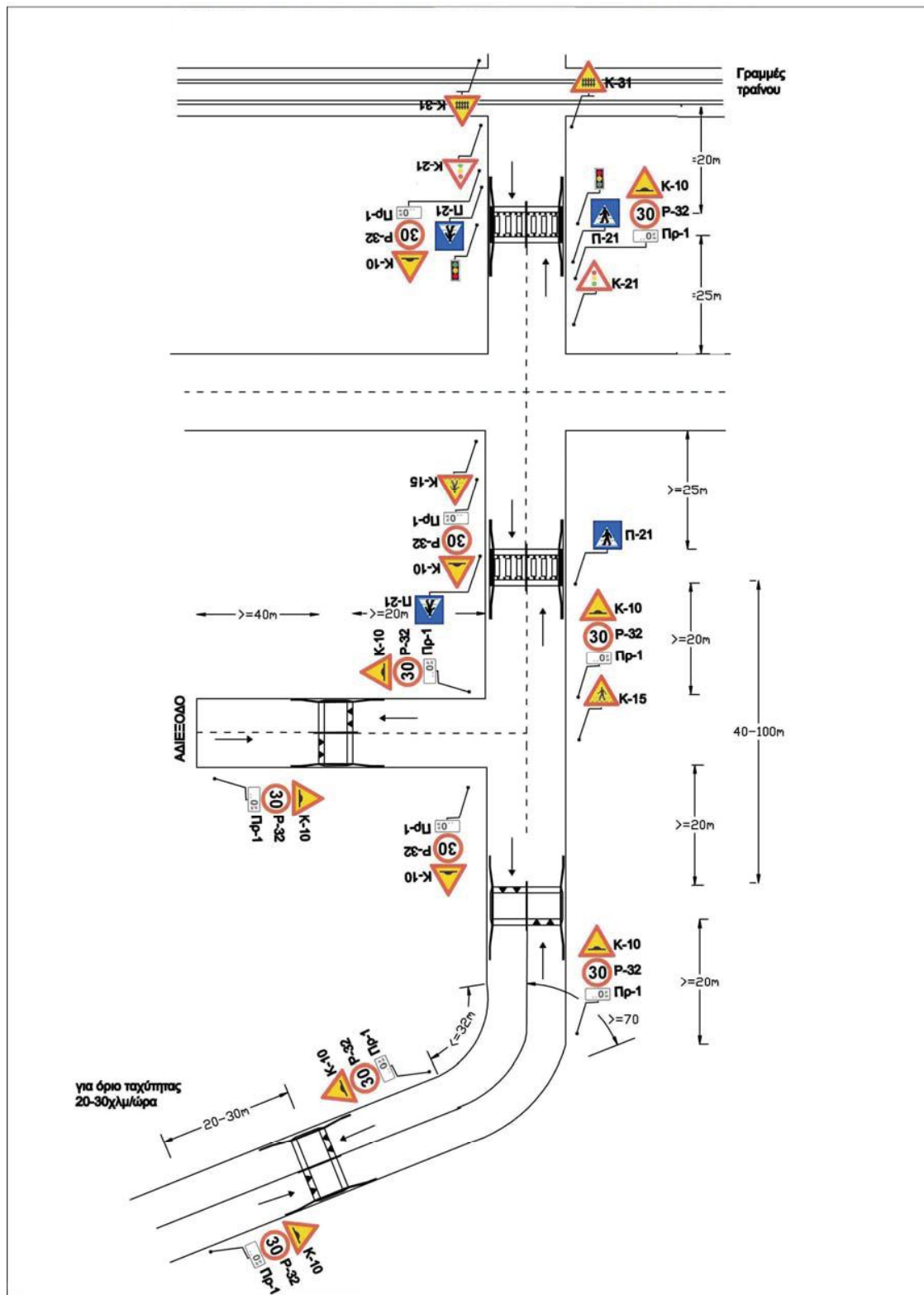
Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 28: Κυκλικός τύπος υπερυψωμένης διάβασης πεζών με ημιτονοειδή προσαρμογή στις ράμπες



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 29: **Τυπική διάταξη εγκαρσίων υπερυψωμένων λωρίδων με κατακόρυφη σήμανση**

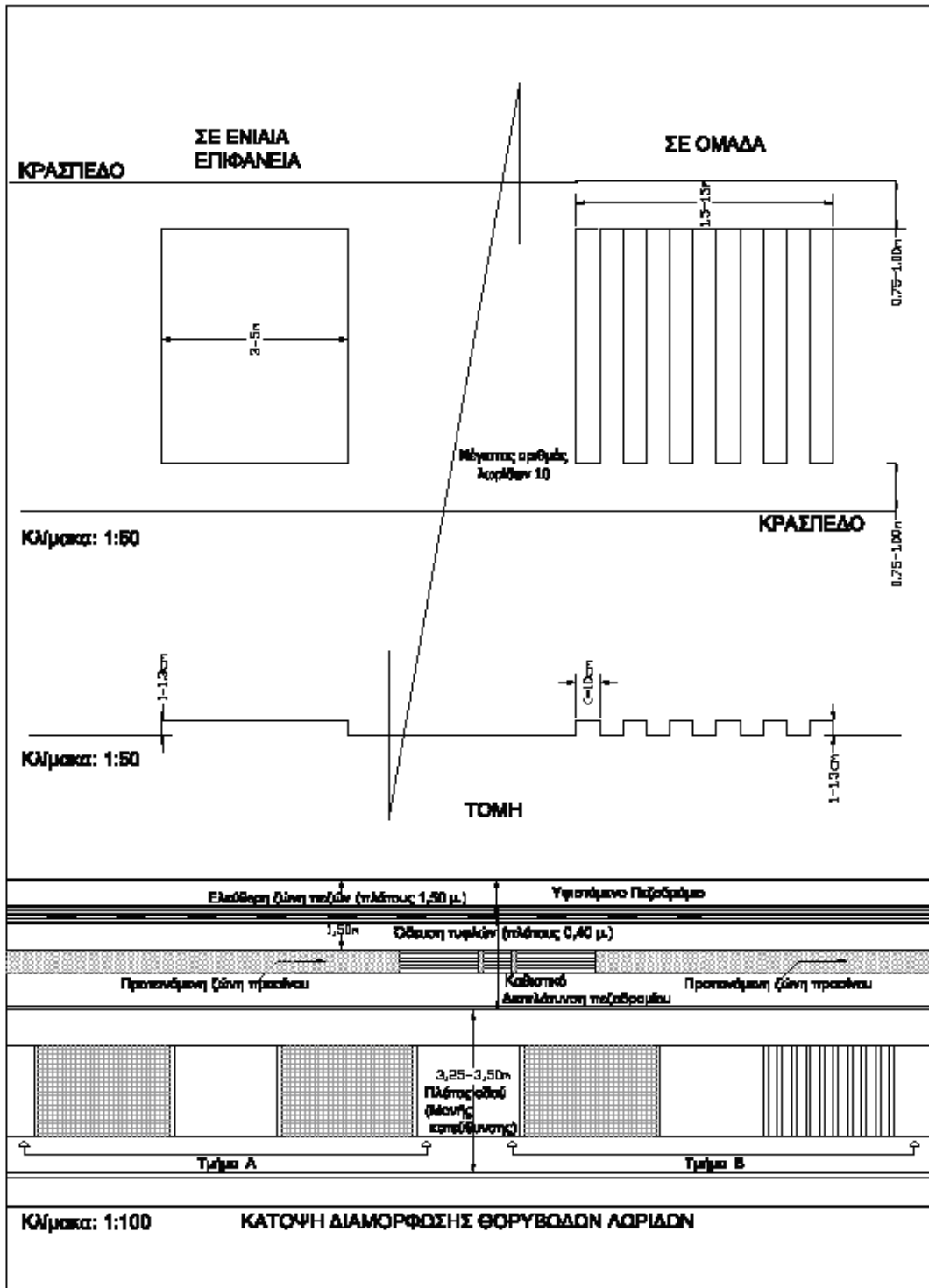


Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Θορυβώδεις (ακουστικές) λωρίδες

Τοποθετούνται στην επιφάνεια του οδοστρώματος, οι οποίες προξενούν θόρυβο όταν διέρχονται οχήματα. Συνήθως χρησιμοποιούνται σε περιαστικές οδούς προκειμένου να συμβάλλουν στη μείωση ταχύτητας όταν οι οδηγοί πλησιάζουν σε κόμβο ή στροφή. Στο σημείο της οδού, όπου τοποθετούνται, θα πρέπει να υπάρχει και κατακόρυφη σήμανση, η οποία θα προειδοποιεί τον οδηγό για τον κίνδυνο που θα συναντήσει (π.χ. επικίνδυνη στροφή, κ.λπ.). Στο αστικό οδικό δίκτυο τοποθετούνται στην αρχή της οδού και πενήντα μέτρα (50 m) πριν από οποιοδήποτε άλλο μέτρο μείωσης ταχύτητας, προκειμένου να προειδοποιήσουν τους οδηγούς, ότι εισέρχονται σε οδό, στην οποία θα πρέπει να μειώσουν ταχύτητα και θα συναντήσουν και άλλα μέτρα 'ήπιας κυκλοφορίας'. Θα πρέπει να έχουν αντιολισθηρές ιδιότητες και ταυτόχρονα αντανακλαστικότητα έτσι ώστε να είναι ορατά και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό κυρίως για τους οδηγούς δικύκλων. Για να μην δημιουργείται σύγχυση με την οριζόντια σήμανση στο οδόστρωμα το χρώμα τους είναι αντίθετο από αυτό του οδοστρώματος, ενώ δεν ενδείκνυται να είναι λευκού χρώματος. Είναι δυνατόν να κατασκευαστούν στο οδόστρωμα σαν μία ενιαία επιφάνεια ή σαν μία ομάδα που αποτελείται από δέκα ή λιγότερες λωρίδες. (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Σχήμα 30: Διαμόρφωση θορυβωδών λωρίδων



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 31: **Θορυβώδεις λωρίδες**
τμήμα Α
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 30)



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 32: **Θορυβώδεις λωρίδες**
τμήμα Β
(προοπτικό διαμόρφωσης σχήματος 30)

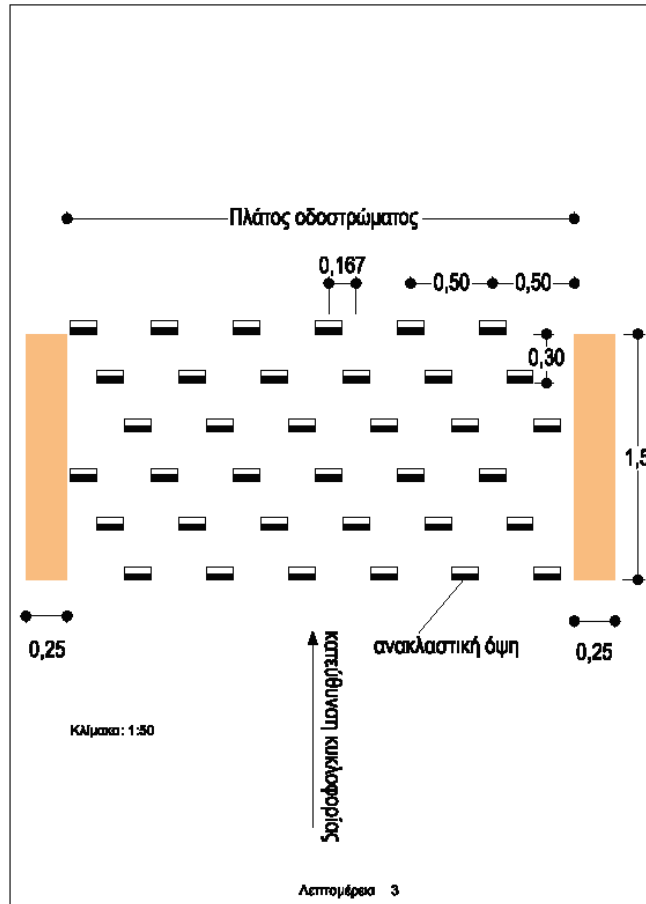


Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Ανακλαστήρες οδοστρώματος (‘μάτια γάτας’)

Είναι στοιχεία οριζόντιας σήμανσης τα οποία ανακλούν το προσπίπτον φως μέσω οπισθανακλαστήρων, παράλληλα προς την αρχική τους διεύθυνση για προειδοποίηση, καθοδήγηση ή πληροφόρηση των χρηστών των οδών. Οι ανακλαστήρες οδοστρώματος διακρίνονται ανάλογα με τη χρονική διάρκεια χρήσης, σε μόνιμους (τύπος Ρ) και προσωρινούς (τύπος Τ). Επίσης ανάλογα με τη λειτουργία τους (σε απλής και διπλής όψης), τον σχεδιασμό τους (σε συμβατικούς και σε συμπιεζόμενους) και τον τρόπο στερέωσης επί του οδοστρώματος (σε συγκολλητούς και καρφωτούς). Οι ανακλαστήρες οδοστρώματος χρησιμοποιούνται συνήθως στις διαχωριστικές γραμμές των λωρίδων κυκλοφορίας και των ορίων των επιφανειών αποκλεισμού, για την επισήμανσή τους. Επίσης είναι δυνατόν να αποτελέσουν μέσο μείωσης της ταχύτητας εάν τοποθετηθούν επί του οδοστρώματος, εγκάρσια προς την κυκλοφορία των οχημάτων, σύμφωνα με τη διάταξη του σχήματος με ανάλογη κατακόρυφη σήμανση. (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Σχήμα 33: Διάταξη ανάρθρωσης ταχύτητας με ανακλαστήρες οδοστρώματος



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

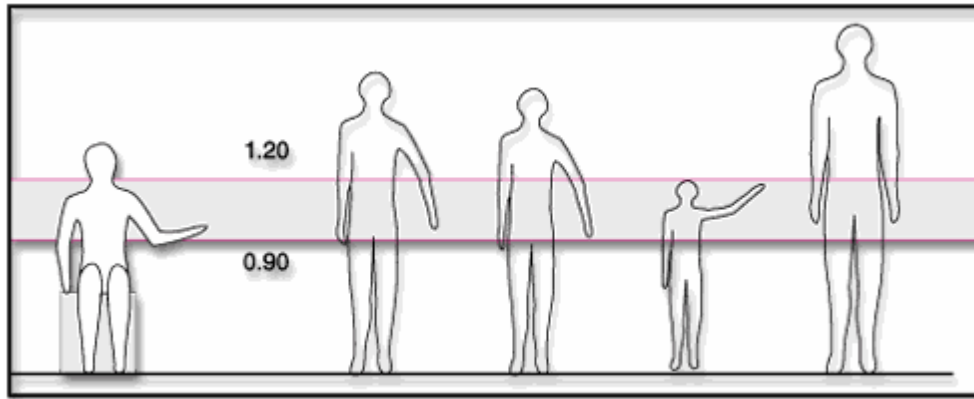
Παρόδια στάθμευση

Η παρόδια στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις (Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999). Επίσης ισχύουν όλοι περιορισμοί των αποστάσεων από διάβαση πεζών, φωτεινό σηματοδότη, στάση ΜΜΜ, διασταύρωση οδών κ.λπ. κατά την ισχύουσα νομοθεσία (αρθρ. 34 του ΚΟΚ)².

² Ο Ο.Α.Σ.Α. προσπαθώντας να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης έμπροσθεν των στάσεων, προέβη στην τοποθέτηση πλατφόρμων επί του οδοστρώματος, κατά παράβαση του άρθρου 48 παρ. 1 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας («η προσωρινή ή διαρκής κατάληψη τμήματος του οδοστρώματος με εγκαταστάσεις ή εμπόδια απαγορεύεται, ιδιαίτερα αν με αυτά παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, η επιτρεπόμενη στάση ή στάθμευση οχημάτων ή περιορίζεται η ορατότητα αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς»).

Σε περίπτωση τοποθέτησης παρκόμετρων πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να τοποθετούνται σε θέσεις προσιτές από όλους τους χρήστες και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα, οι δε μηχανισμοί χειρισμού τους να βρίσκονται σε μια ζώνη υψών από 0,90 m ως 1,20 m από το δάπεδο (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998).

Σχήμα 34: **Ύψος τοποθέτησης χειριστηρίων αστικού εξοπλισμού, παρκόμετρων, χειρολισθήρων**



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Ως προς την παραχώρηση από τους ΟΤΑ αποκλειστικών θέσεων στάθμευσης σε οχήματα τραπεζών, ασφαλιστικών εταιρειών, εφημερίδων, βουλευτών, πρεσβειών, δημόσιων υπηρεσιών κ.λπ., έχει συνταχθεί σχετικό πόρισμα από τον Συνήγορο του Πολίτη με το οποίο επισημαίνει ότι οι αποφάσεις των δημοτικών συμβουλίων που παραχωρούν αποκλειστικούς χώρους στάθμευσης στερούνται νόμιμου ερείσματος, καθώς ο ΚΟΚ (άρθρο 52, παρ. 6) δίνει μεν στους ΟΤΑ τη δυνατότητα λήψης κυκλοφοριακών μέτρων, υπό τον όρο όμως αυτά να αποσκοπούν στον περιορισμό της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης αυτοκινήτων και όχι το αντίθετο (Ετήσια έκθεση 2004, σ. 133, Πόρισμα, Υπόθεση 984/11.02.1999 με θέμα «Η παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων»).

Σε κατοικημένες περιοχές, που εφαρμόζεται το μέτρο Σημείου συμπίεσης (Κυκλοφοριακός λαιμός) ή προεξοχή – προέκταση πεζοδρομίου, θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης των κατοίκων της περιοχής. Η επέκταση του πεζοδρομίου και τα σημεία συμπίεσης μπορούν να συνδυαστούν και με τον **καθορισμό θέσεων στάθμευσης** από τη μία ή και τις δύο πλευρές του οδοστρώματος με την προϋπόθεση ότι το **ελάχιστο πλάτος προεξοχής στο οδόστρωμα είναι 2,20 m**. Οι θέσεις στάθμευσης καθορίζονται είτε με οριζόντια διαγράμμιση είτε με κάλυψη του οδοστρώματος από διαφορετικό υλικό (π.χ. κυβόλιθοι) ενώ είναι δυνατόν το επίπεδο θέσεων στάθμευσης να είναι σε άλλη στάθμη από αυτό του οδοστρώματος (ταπεινωμένο κράσπεδο). Εάν προβλέπεται στάθμευση οχημάτων στα δεξιά λωρίδας ποδηλάτου επί του οδοστρώματος τότε **προσαυξάνεται το πλάτος της στάθμευσης** από τριάντα εκατοστά (30 cm) έως πενήντα εκατοστά (50 cm.) (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Χώρος στάθμευσης ΑΜΕΑ

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. Οι χώροι στάθμευσης για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ) έχουν διαστάσεις 5 m X 3,30 m. Έχουν δηλαδή μεγαλύτερο πλάτος κατά 1 m από τους συνηθισμένους, ώστε να υπάρχει αρκετός χώρος για τον χρήστη τροχοκάθισματος να συναρμολογήσει το τροχοκάθισμά του και να μεταφερθεί σε αυτό. Ο επιπρόσθετος αυτός χώρος καλύτερα να διαγραμμαρίζεται υποδεικνύοντας στους οδηγούς τη θέση που πρέπει να σταματήσουν το αυτοκίνητό τους για να έχουν όλο τον απαραίτητο χώρο στη διάθεση τους. Η σήμανση του ειδικού χώρου στάθμευσης είναι απαραίτητο να υπάρχει και επί στύλου και επιδαπέδια. Εάν ο χώρος δεν το επιτρέπει, μπορούν να έχουν μικρότερη διάσταση πλάτους μέχρι 3,00 m.

Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50 m X 6,60 m.

Καλό είναι να διαφοροποιείται από το οδόστρωμα με τη χρήση ειδικού αντιολισθητικού υλικού για άσφαλτο, χρώματος μπλε με λευκό περίζωμα και λευκό διεθνές σήμα στο κέντρο. Ο χρωματισμός του δαπέδου είναι πολύ αποτελεσματικός γιατί αποτρέπει τους μη δικαιούχους να σταθμεύσουν στο χώρο αυτό.

Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο κλίσης 6% και ελάχιστου πλάτους 1,20 m. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Προστατευτικά Εμπόδια

Είναι δυνατόν να τοποθετούνται για την ασφάλεια των οδών μόνο κατά μήκος της κίνησης των πεζών και στο όριο της ελεύθερης ζώνης.

Οι οριοδείκτες τοποθετούνται επί του οδοστρώματος, πλησίον του κρασπέδου και η βάση τους βιδώνεται με κοχλίες ή στερεώνεται με ειδική κόλλα επί του ασφαλτοτάπητα. Η τοποθέτησή τους γίνεται έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η διέλευση των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ).

Η διαχωριστική νησίδα μπορεί να είναι φυτεμένη με χαμηλή βλάστηση ή ψηλά δέντρα ή πλακοστρωμένη και να φέρει κατακόρυφη σήμανση ή/και αστικό εξοπλισμό.

Πεζόδρομοι

Πεζόδρομος ορίζεται η οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από πεζούς και για είσοδο – έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης παρόδιων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού και έκτακτης ανάγκης (Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, Άρθρο 1).

Πεζόδρομοι είναι οι διαμορφωμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι, που εξυπηρετούν κυρίως τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς, εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και ΑΜΕΑ. Σε αυτούς απαγορεύεται η στάθμευση και επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο τα οχήματα που κινούνται προς και από εισόδους εξόδους χώρων, στάθμευσης των παρόδιων χρήσεων εκτός αν άλλως ορίζεται από τον κανονισμό λειτουργίας τους (Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 79/Α/09.04.2012, Άρθρο 2 ως αντικατεστάθη με την με την, παρ.1β.ζζ του Άρθρου 7 του Ν.4315/14 ΦΕΚ 269/Α/24.12.2014).

Με το Άρθρο 2 της Απόφασης 63234/19.12.2012 Αν.Υπ. ΠΕ.ΚΑ. «Έγκριση Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Εφαρμογής του Ν. 4067/12 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός)» διευκρινίζεται επιπλέον ότι οι πεζόδρομοι, κατά την συγκεκριμένη διάταξη, προορίζονται αποκλειστικά κατ' αρχάς για την εξυπηρέτηση των πεζών. Δευτερευόντως, λαμβάνοντας συνδυαστικά υπ' όψη και τα αναφερόμενα στον ΚΟΚ (Ν. 2696/1999 - ΦΕΚ 57 Α'), ισχύει, ότι πέραν των πεζών έχουν κατ' εξαίρεση πρόσβαση οχήματα έκτακτης ανάγκης (όπως πυροσβεστική, ασθενοφόρα), οχήματα τροφοδοσίας και οχήματα που διαθέτουν χώρο στάθμευσης σε ακίνητα με πρόσωπο αποκλειστικά στον πεζόδρομο.

Πεζόδρομος είναι το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο απαγορεύεται η κυκλοφορία τροχοφόρων (Εγκύκλιος 55 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΔΤΕ/δ/43511/161 /1998 «Οδηγίες και Προδιαγραφές για Τροποποιήσεις, Επεκτάσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων»).

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

- ο περιοδικές, δηλαδή ο αποκλεισμός της οδού ή τμήματος αυτής από την κυκλοφορία οχημάτων να ισχύει για ορισμένες ώρες της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, λόγω ειδικών αναγκών
- ο μερικές, δηλαδή να αποκλείονται τμήματα μόνο της οδού από την κυκλοφορία
- ο μικτές περιοδικές, δηλαδή να αποκλείεται οδός ή τμήμα αυτής από την κυκλοφορία ορισμένου τύπου οχήματος

(Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠ.ΧΩ.ΔΕ. 1998).

Υπάρχουν πολλές κατηγορίες πεζοδρόμων αναλόγως του βαθμού ανοχής του αυτοκινήτου καθώς και των χρήσεων που εξυπηρετούν.

Πλάτος πεζοδρόμου ορίζεται η απόσταση μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών. Ως **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών** ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρόμου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠ.ΧΩ.ΔΕ. 1998).

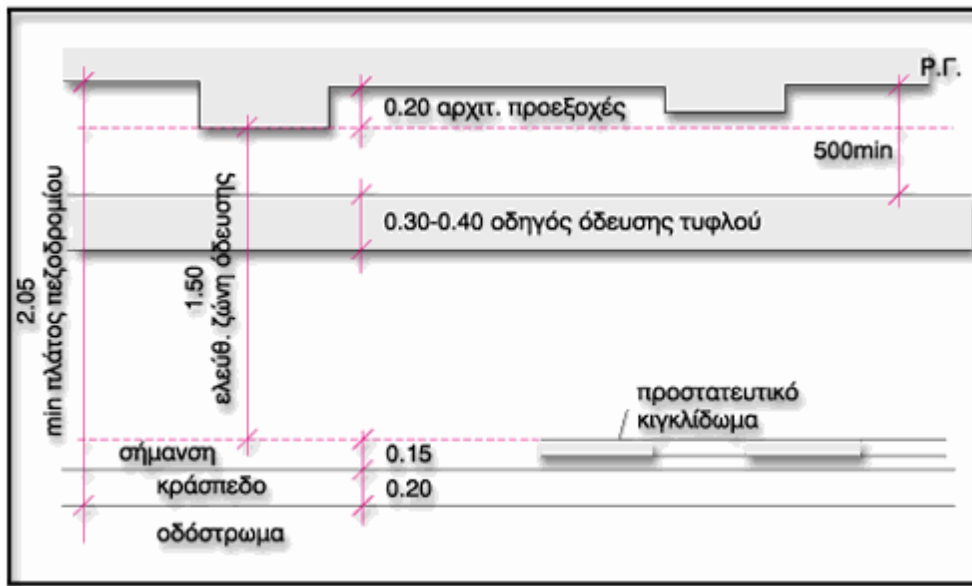
Στους πεζοδρόμους, όπως σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, επιβάλλεται **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών**, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50 m (του 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. Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2,20 m απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, σημάσεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.) (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Επιπλέον, στους πεζοδρόμους και μέχρι κλίσεως 20%, **προβλέπεται ελεύθερη ζώνη με ελάχιστο πλάτος 3,50 m** για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ατόμων με αναπηρία κ.λπ. που παραμένει ακάλυπτη καθ' ύψος σε όλο το μήκος και το πλάτος της (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009). Εννοείται όλο το πλάτος των πεζοδρόμων, ακολουθεί τις απαιτήσεις της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών (βλ. παρακάτω).

Ως **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών** ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρομίου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠ.ΧΩ.ΔΕ. 1998).

Η συγκεκριμένη διάταξη ισχύει μόνο για μικρού εύρους οδούς, μίας ή δύο το πολύ λωρίδων (Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 42382/16.07.2013, «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων»).

Σχήμα 35: Πλάτη στοιχείων οδού και ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών

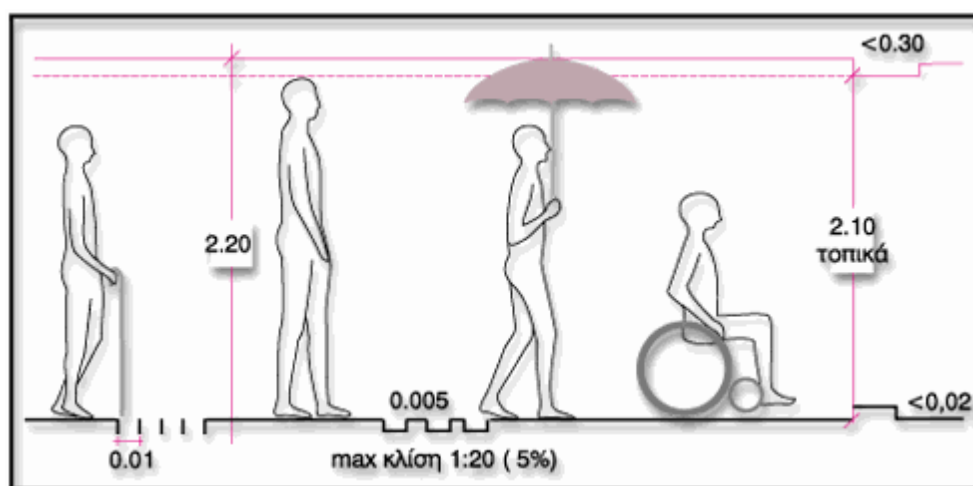


Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

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 1,50 m (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση, όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός, απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50 m, η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70 m, σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» αποφεύγονται, ως μη εξυπηρετούντα άτομα κινούμενα με αναπηρικό αμαξίδιο. (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009). Η απόσταση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών από το κράσπεδο του πεζοδρομίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 35 cm, για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης ή/και προστατευτικών κιγκλιδωμάτων.

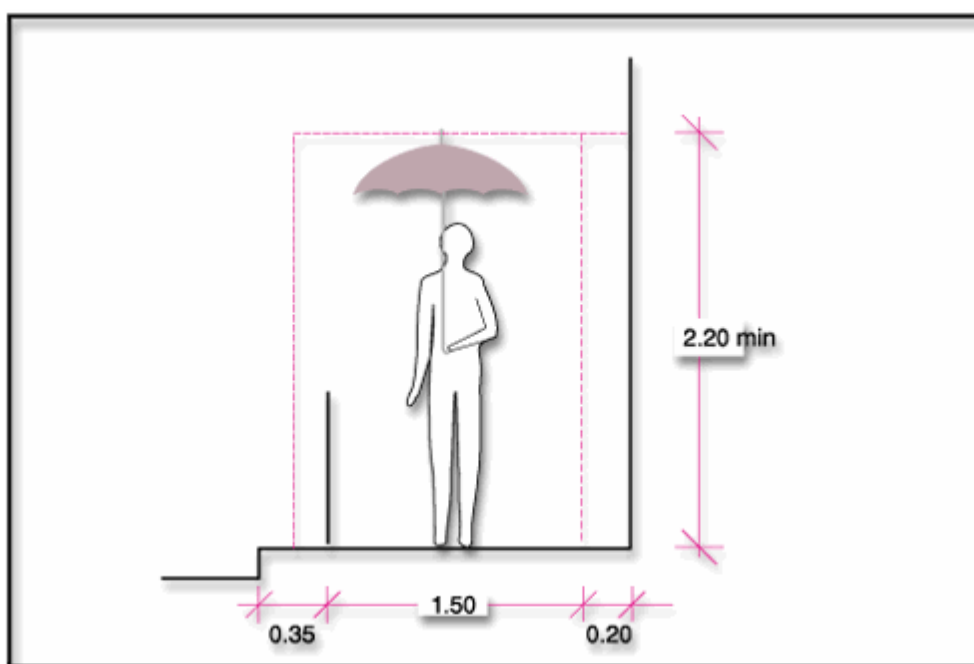
Εφ' όσον από τη μελέτη διαμόρφωσης – ανάπλασης **μικρού εύρους οδών**, που δεν μπορούν να πεζοδρομηθούν, προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση δύο πεζοδρομίων με ζώνη όδευσης πεζών πλάτους 1.50m ελεύθερη από εμπόδια, θα καταβάλλεται προσπάθεια ώστε **το ένα τουλάχιστον πεζοδρόμιο να είναι πλήρως προσβάσιμο** (Εγκύκλιος 3/2011 ΥΠΕΚΑ με Α.Π. οικ. 13612 «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28-12-2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών"»).

Σχήμα 36: **Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών**



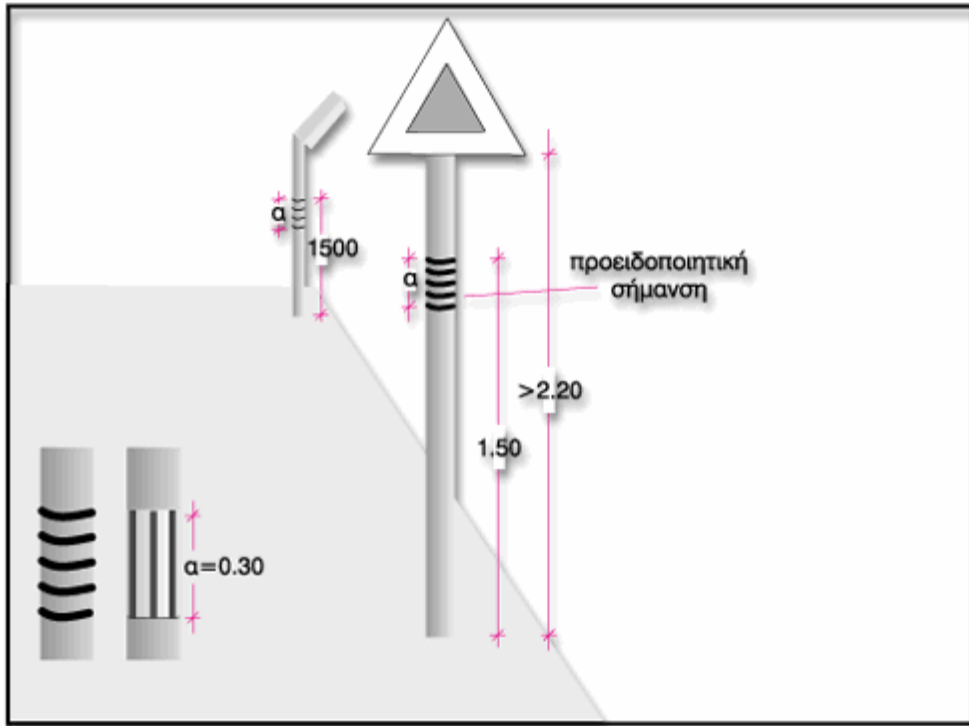
Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Σχήμα 37: **Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών**

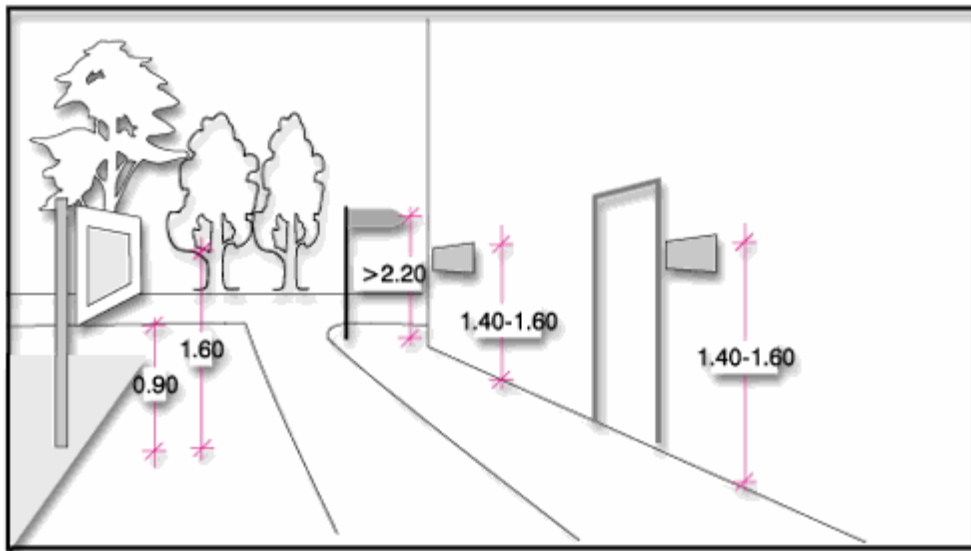


Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Σχήμα 38: Στοιχεία σήμανσης οδών και ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Γενικότερα όσον αφορά στα λοιπά χαρακτηριστικά των πεζόδρομων, δηλαδή στην σήμανση, φύτευση, αστικό εξοπλισμό, κάλυψη υψομετρικών διαφορών κ.λπ. ισχύουν οι αντίστοιχες προδιαγραφές των πεζοδρομίων και ειδικότερα όσον αφορά στα θέματα της προσβασιμότητας (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠ.ΧΩ.ΔΕ. 1998).

Ως **ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών** ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών.

Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2,20 m απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, σημάψεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.) (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Πεζοδρόμια

Ως **Πεζοδρόμιο** ορίζεται το υπερυψωμένο ή αλλιώς διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για τους πεζούς (Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, Άρθρο 1).

Ως **πεζοδρόμια** ορίζονται τα υπερυψωμένα ή μη ερείσματα αστικής οδού, που προορίζονται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998).

Τα πεζοδρόμια πρέπει να διατάσσονται και από τις δύο πλευρές οδού με παρόδια δόμηση.

Ως **πλάτος πεζοδρομίου** ορίζεται η απόσταση από την ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου. Στην περίπτωση υφιστάμενων ρυμοτομικών προτείνονται τα παρακάτω, σχετικά με το ελάχιστο πλάτος των πεζοδρομίων:

- ο για δρόμους πλάτους άνω των 12,00 m, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2,05 m.
- ο για δρόμους πλάτους από 9,00 - 12,00 m, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2,05 m.
- ο για δρόμους πλάτους από 6,00 - 9,00 m, ελάχιστο πλάτος 1,50 m (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2,05 m.
- ο για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,00 m, πεζοδρόμηση³

(Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998).

Η **κλίση** κατά μήκος των πεζοδρομίων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 12%. Για την αποφυγή μεγαλύτερης κλίσης κατασκευάζονται σε κατάλληλες θέσεις βαθμίδες σε όλο το πλάτος του πεζοδρομίου μέγιστου ύψους 0,15 m (Απόφαση

³ Για την επίτευξη των παραπάνω ελαχίστων διαστάσεων πλάτους συνιστάται η μείωση του οδοστρώματος όπου αυτό είναι δυνατόν σε όφελος των πεζοδρομίων και η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου σε αυτό τον χώρο να τοποθετηθεί ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός.

Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89). Η μέγιστη εγκάρσια κλίση των πεζοδρομίων ή πεζόδρομων κάθετα προς τη ζώνη όδευσης για λόγους απορροής των όμβριων ορίζεται στο 2%. Μεγαλύτερες κλίσεις αποτελούν κίνδυνο ανατροπής για τα αναπηρικά αμαξίδια. Στις Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους», 1998 υπάρχει μεγαλύτερη ελαστικότητα καθώς αναφέρεται ότι: **Εγκάρσια κλίση** πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την κάθετο διεύθυνση προς την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4% με επιθυμητή κλίση το 1-1,5%.

Ως **ύψος πεζοδρομίου** ορίζεται το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου. Το ύψος αυτό δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 7-10 cm, γιατί τότε δημιουργεί προβλήματα στη διαμόρφωση των διαβάσεων. Σε ειδικές περιπτώσεις όπου δημιουργούνται προβλήματα λόγω της κλίσης του εδάφους σε συνδυασμό με τις κλίσεις απορροής των ομβρίων το ύψος του πεζοδρομίου δυνατόν να είναι μεγαλύτερο, χωρίς όμως ποτέ να ξεπερνά τα 15 cm. Το πρόβλημα της κακής χρήσης του πεζοδρομίου για στάθμευση δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να αντιμετωπίζεται με αύξηση του ύψους του κρασπέδου (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠ.ΧΩ.ΔΕ. 1998).

Γενικότερα:

Όλα τα δημόσια πεζοδρόμια (όπως και οι πεζόδρομοι, οι πλατείες και γενικά οι κοινόχρηστοι Χώροι) πρέπει να κατασκευάζονται, ανακατασκευάζονται, επισκευάζονται και συντηρούνται με σκοπό να διασφαλίζονται:

- η συνεχής και ανεμπόδιστη κυκλοφορία των πεζών όλων των ηλικιών και ικανοτήτων, ιδιαίτερα των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, σε όλη την επιφάνειά τους
- η λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων προς αποφυγή κινδύνου πτώσης από ολισθημα, παραπάτημα ή πρόσκρουσης σε εμπόδιο (σκόνταμμα). Απαιτείται σωστός σχεδιασμός των δαπέδων για αποφυγή κινδύνων πτώσης εξαιτίας ολισθημάτος λόγω μη ικανοποιητικού βαθμού αντιολισθηρότητας του δαπέδου ή από πρόσκρουση σε εμπόδιο (σκόνταμμα) εξαιτίας κακής αρμολόγησης του δαπέδου.

Βαθμίδες εξυπηρέτησης των κτιρίων απαγορεύεται να κατασκευάζονται έξω από τη ρυμοτομική γραμμή. Κατ' εξαίρεση, είναι δυνατή η κατασκευή τους, ύστερα από άδεια του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, αν μετά την ανέγερση του κτιρίου έχει μεταβληθεί η υψομετρική στάθμη του δρόμου. Η κατασκευή αυτή πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας των πεζών και των αναπηρικών αμαξιδίων στην επιφάνεια που απομένει.

Σε καμία όμως περίπτωση δεν επιτρέπεται στα πεζοδρόμια η κατασκευή σκαλοπατιών που κατέρχονται προς το κτίριο, για εξυπηρέτησή του, αλλά επιβάλλεται τα σκαλοπάτια αυτά να αρχίζουν ένα μέτρο μέσα από τη ρυμοτομική γραμμή ή από την οικοδομική γραμμή σε περίπτωση ύπαρξης προκηπίου που είναι σε συνέχεια του πεζοδρομίου και χρησιμοποιείται από το κοινό (Απόφαση Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89).

Ως προς την **φύτευση** ισχύουν τα εξής:

Κατά τη διαμόρφωση των πεζοδρομίων για τη φύτευση δένδρων, θάμνων κ.λπ. οπωσδήποτε ελεύθερη δίοδος, πλάτους τουλάχιστον 0,60 m για τη διέλευση των πεζών. Ο κορμός των δένδρων τοποθετείται τουλάχιστον 0,50 m εσώτερα από την ακμή του κρασπέδου. Όταν η ρυμοτομική γραμμή συμπίπτει με την οικοδομική ανάλογα με το ριζικό σύστημα των δένδρων πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή βλάβης των κτιρίων και δομικών κατασκευών (Απόφαση Υπ. Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89)⁴. Η φύτευση δέντρων πραγματοποιείται πάντα εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Λάκκοι φύτευσης δέντρων καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα, τα στοιχεία της οποίας δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του 0,01 m. Εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό αντί της κάλυψής τους να οριοθετούνται με περίζωμα ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10 m) (Απόφαση Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Μέτρα σε σχέση με την φύτευση που προτείνονται ως βέλτιστα για να εξυπηρετούν και τις απαιτήσεις των κανόνων προσβασιμότητας – προσπελασιμότητας (βλ. παρακάτω) είναι τα εξής:

Αφαίρεση των κλαδιών των δένδρων και θάμνων που εμποδίζουν την ζώνη όδευσης και θέτουν σε κίνδυνο τους πεζούς και ιδιαίτερα τους έχοντες προβλήματα όρασης. Με το κλάδεμα πρέπει να κατευθύνεται η ανάπτυξη των δένδρων προς τα πάνω, τόσο ώστε, με το βάρος της φύλλωσης να εξασφαλίζεται το ελάχιστο ύψος ανεμπόδιστης όδευσης που είναι 2,20 m, και ο κορμός να στηρίζεται κατάλληλα και με επάρκεια ούτως ώστε να μην προβάλλεται στο χώρο της ανεμπόδιστης όδευσης. Τα παρτέρια, οι ζαρντινιέρες και τα κράσπεδα στις ρίζες των φυτών να μην καταλαμβάνουν ή να εμποδίζουν τη ζώνη όδευσης. Επισημαίνεται ότι πρέπει να υπάρχει πάντοτε πρόβλεψη για ύπαρξη συστημάτων περιορισμού της ανάπτυξης των ριζών στις καινούργιες φυτεύσεις.

Εάν επιλεγεί η δενδροφύτευση σε προεξοχές - προεκτάσεις του πεζοδρομίου τότε τα φυτά θα πρέπει να έχουν μέγιστο ύψος εξήντα εκατοστών (60 cm) και τα κλαδιά των δένδρων να είναι σε ύψος τουλάχιστον δύο μέτρων και πενήντα εκατοστών (2,50 ,) από το έδαφος (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Κάτω από τα πεζοδρόμια απαγορεύεται η κατασκευή ή η τοποθέτηση δεξαμενών για οποιοδήποτε σκοπό (αποθήκευση, συγκέντρωση υγρών κ.λπ.). Κατ' εξαίρεση

⁴ Στον Κτιριοδομικό Κανονισμό, αναφέρεται ως ελάχιστη δίοδος για την διέλευση πεζών (εφόσον δημιουργείται φύτευση στα πεζοδρόμια) 0,60μ. Η συγκεκριμένη διάσταση αναίρεται από νεότερες διατάξεις, και συγκεκριμένα από την Απόφαση Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009, η οποία ορίζει σαφώς ότι απαιτείται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών 1,50μ χωρίς κανένα εμπόδιο, ενώ σε κάθε άλλη περίπτωση μικρότερων διαστάσεων, το πεζοδρόμιο πρέπει να αφήνεται ελεύθερο καθ' όλο το πλάτος του για την απρόσκοπτη, ανεμπόδιστη και ασφαλή διέλευση των πεζών.

επιτρέπεται μόνο η τοποθέτηση εγκαταστάσεων των αρμόδιων φορέων για σύνδεση των κτιρίων με τα δίκτυα ηλεκτρισμού, ύδρευσης, αποχέτευσης, τηλεφώνου, φωταερίου ή φυσικού αερίου πόλης, καθώς και σωληνώσεων απορροής στους κοινόχρηστους χώρους των βρόχινων νερών των κτιρίων (Απόφαση Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89). Σε κάθε περίπτωση διαπλάτυνσης υφιστάμενου πεζοδρομίου πρέπει να εξασφαλίζεται η αποκατάσταση των συνδέσεων και δικτύων ΟΚΩ αλλά και η μεταφορά των σχαρών και των φρεατίων των ομβρίων υδάτων.

Δεν επιτρέπεται στα πεζοδρόμια να γίνεται επέκταση των δραστηριοτήτων των καταστημάτων και των επιτηδευματιών κάθε μορφής, όπως εμπορικά καταστήματα, συνεργεία αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, συναρμολογήσεις επίπλων κ.ά.

Προσβασιμότητα

Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» (<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=380>) το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους.

Η εφαρμογή της απόφασης (βλ. παραπάνω) είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινοχρήστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλαισίων, κ.λπ.. Η υποχρεωτική ισχύς υφίσταται από τη δημοσίευση της σε ΦΕΚ, σύμφωνα με τα άρθρα 1, 8 και 9 αυτής αλλά και των διατάξεων της παρ. 8 του άρθρου 28 του Ν.2831/2000, κατ' εξουσιοδότηση της οποίας εκδόθηκε. Στόχος της εφαρμογής της παραπάνω απόφασης είναι η διασφάλιση ελεύθερης ζώνης όδευσης των πεζών και η αποτροπή δημιουργίας εμποδίων, που δυσχεραίνουν τη μετέπειτα διαμόρφωση του χώρου. Το ίδιο ισχύει και σε περιπτώσεις τοποθέτησης τραπεζοκαθισμάτων, εμπορευμάτων, ψυγείων αναπηρικών περιπτέρων κ.λπ. σε κοινοχρήστους χώρους, για τις οποίες οι ρυθμίσεις της απόφασης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο κατά τη χορήγηση της άδειας παραχώρησης της χρήσης του χώρου, όσο και κατά τον έλεγχο της επιτόπιας εφαρμογής.

Σε υφιστάμενες διαμορφώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί με βάση την προϊσχύουσα απόφαση με αρ. 52488/2001 (ΦΕΚ 18 Β' / 15-1-2002) ή και προ της ισχύος της, η σημειακή αντικατάσταση πλακιδίων του οδηγού τυφλών ή του εξοπλισμού (π.χ. κιγκλιδώματα, κολωνάκια) είναι δυνατόν για λόγους αισθητικής και ευχερέστερης προσαρμογής να πραγματοποιείται με πλακίδια και εξοπλισμό όμοια με τα ήδη υφιστάμενα (Εγκύκλιος 3/2011 ΥΠΕΚΑ με Α.Π. οικ. 13612

Διευκρινήσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28-12-2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών"»). **Επιβάλλεται η τήρηση της ανεμπόδιστης ζώνης όδευσης πεζών ακόμα και σε ήδη αδειοδοτημένες επιφάνειες χρήσης πεζοδρομίου ή πεζόδρομου για τραπεζοκαθίσματα, περίπτερα κ.λπ.**

Οι **κοινόχρηστοι χώροι** εντός των πόλεων και οικισμών **που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών**, όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσω μαζικής μεταφοράς, διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε **να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία** (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

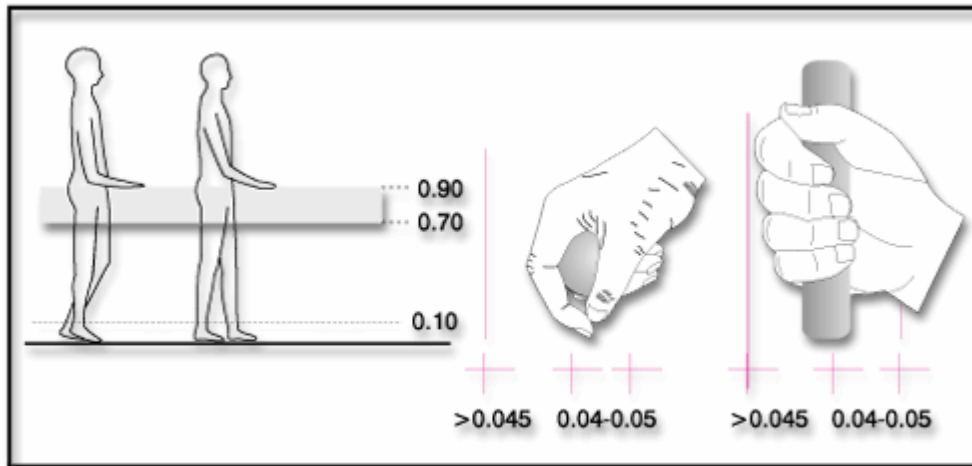
Εφόσον η μορφολογία του εδάφους το επιτρέπει, **επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων** με οδεύσεις πεζών/οδεύσεις τυφλών/ κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5% / προσβάσιμα μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών, στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων, σήμανσης κ.λπ. Επίσης είναι απαραίτητο στους χώρους στάθμευσης να διαμορφώνονται θέσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων, σε ποσοστό 5% των συνολικών θέσεων ή τουλάχιστον μία, σύμφωνα με τις ισχύουσες Οδηγίες, πρότυπα και κανονισμούς.

Η πλήρης προσβασιμότητα εξασφαλίζεται με τη δημιουργία επιπέδων κίνησης οριζοντίων ή χαμηλής κλίσης και επαρκούς πλάτους.

Σε πεζοδρόμια και σε πεζοδρόμους και λοιπούς κοινόχρηστους χώρους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται πάντοτε η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών (Ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 79/Α/09.04.2012, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει).

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η κατασκευή μιας μεμονωμένης βαθμίδας σε οποιοδήποτε σημείο των κοινοχρήστων χώρων. Σε όλες τις κλίμακες που κατασκευάζονται σε υπαίθριους χώρους επιβάλλεται η τοποθέτηση συνεχών πλαϊνών χειρολησθήρων και στις δύο πλευρές αυτών, σε δύο ύψη (0,70 m και 0,90 m) μετρούμενα από το πάτημα των βαθμίδων κατακόρυφα από την ακμή της βαθμίδας. Σε περιπτώσεις κλιμάκων πλάτους άνω των 3,60 m εκτός από τους πλαϊνούς χειρολησθήρες τοποθετούνται και ενδιάμεσοι διπλοί χειρολησθήρες (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998).

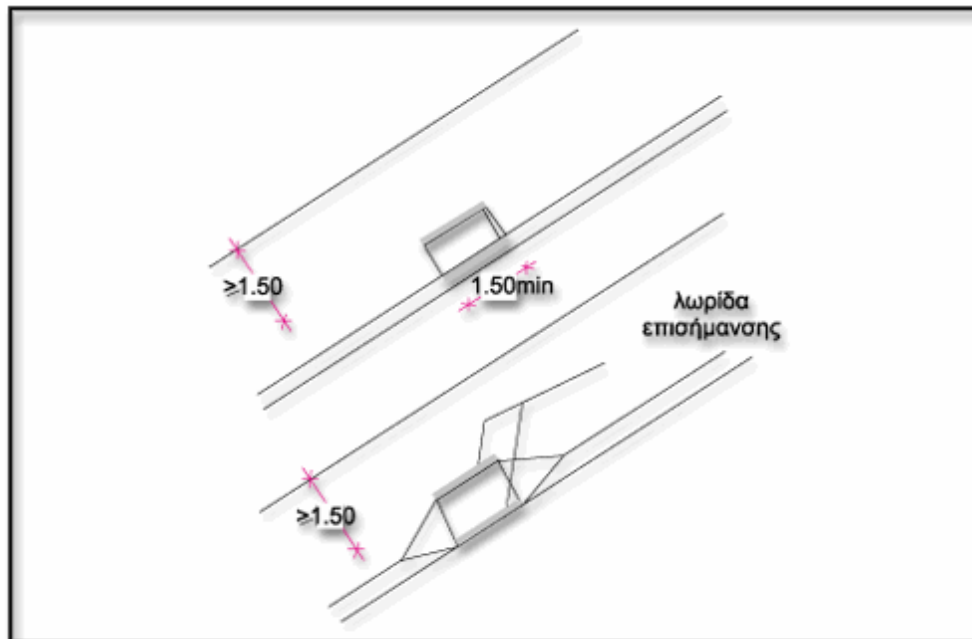
Σχήμα 39: Ύψος τοποθέτησης χειρολισθήρων



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Κατά τη διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με **κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών**, τα οποία είναι συνεχή – χωρίς αναβαθμό στην απόληξη – με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50 m. Ειδικότερα στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος κατασκευάζονται εγκάρσιως του πεζοδρομίου κεκλιμένα επίπεδα με πλάτος τουλάχιστον 1,50 m ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών.

Σχήμα 40: Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών



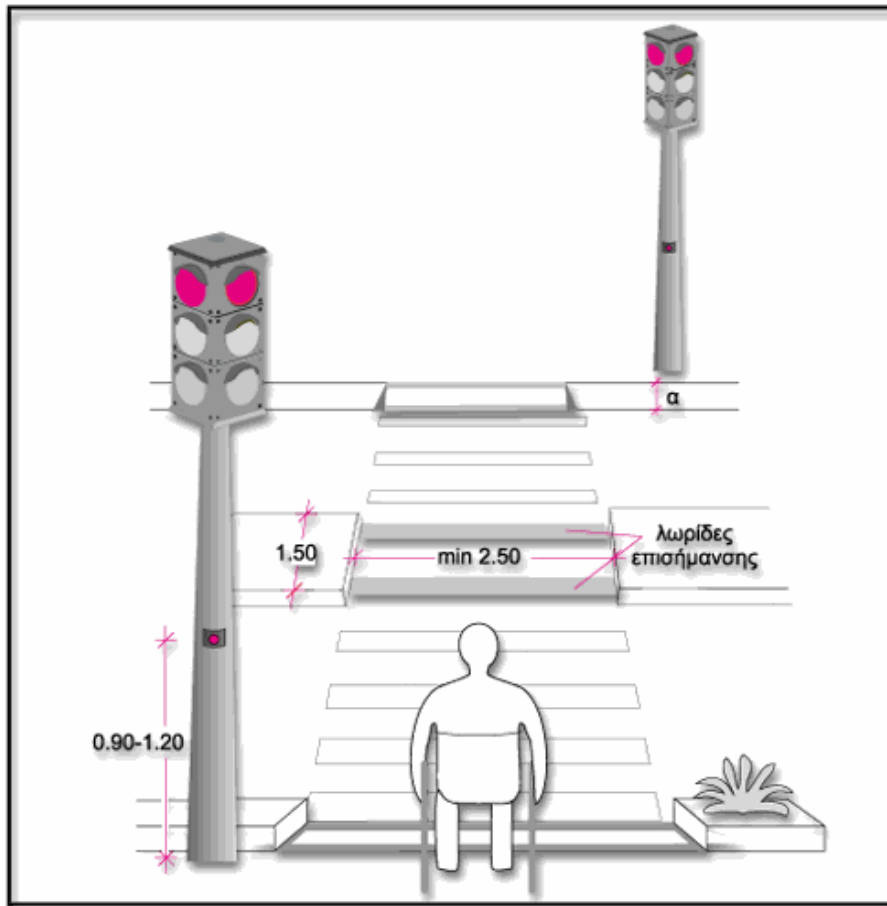
Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται **κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης**, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Όπου τεχνικά δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί κλίση

της ράμπας πεζοδρομίου μέχρι 5% ή ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται μέγιστη κλίση της ράμπας μέχρι 8%. Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά (πλάτος 0,15 m της λίνιας του πεζοδρομίου βυθίζεται στο επίπεδο του ρείθρου)⁵. Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη.

Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3,00 m στα σημεία των διαβάσεων διακόπτονται για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 m, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Σχήμα 41: Διαβάσεις πεζών και κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες)



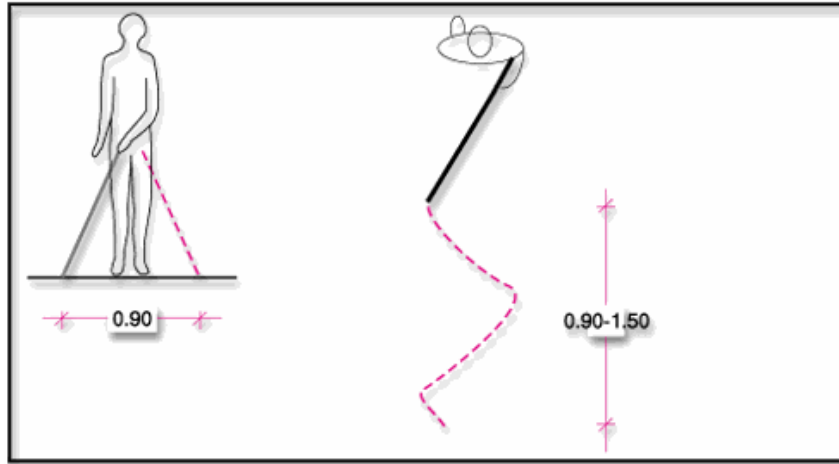
Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Στην περίπτωση υπερυψωμένης διάβασης πεζών τοποθετείται πάνω από το ρείθρο, εσχάρα ή μεταλλικό στοιχείο σε σχήμα Π που ενώνει ομαλά την ράμπα με τη διάβαση, προς αποφυγή απότομης κλίσης. Επίσης, μπορούν να

⁵ Η διπλή αυτή ράμπα κατασκευάζεται σε πεζοδρόμια ασχέτως του ύψους τους γιατί δίνει τη δυνατότητα να κατασκευαστούν σωστές κλίσεις. Η κλίση καθόδου 5% επιτυγχάνεται υποβιβάζοντας το υψόμετρο του πεζοδρομίου κατά τη διεύθυνση όδευσης η οποία καταλήγει σε οριζόντιο πλάτωμα στο επίπεδο του οδοστρώματος, με εγκάρσια κλίση 2% για τα όμβρια νερά.

Οδηγός όδευσης τυφλών ορίζεται λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υψής και χρώματος από το δάπεδο της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση (Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998).

Σχήμα 43: **Οδηγός όδευσης τυφλών**



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Η κατασκευή του επιβάλλεται για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης και αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Στην Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 και ειδικότερα το Άρθρο 3, περιγράφονται με κάθε λεπτομέρεια οι διαστάσεις, ο τρόπος κατασκευής, καθώς και οι εξειδικευμένες πλάκες τύπου Α «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ», τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ», τύπου Γ «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» και τύπου Δ «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ», καθώς και τα σημεία στα οποία τοποθετούνται.

Γενικές Οδηγίες για την κατασκευή του οδηγού τυφλών:

- Οι πλάκες μπορούν να κατασκευαστούν από διάφορα υλικά, ανάλογα με την πραγματοποιούμενη διαμόρφωση, είναι όμως υποχρεωτική η διαστασιολόγηση τους και το ανάγλυφο της τελικής επιφάνειάς τους σύμφωνα με σχέδια, καθώς και η χρήση του κίτρινου χρώματος για τις πλάκες κινδύνου.
- Σε κάθε περίπτωση αποφεύγεται η διέλευση του οδηγού όδευσης τυφλών από φρεάτια Οργανισμών Κοινής Ωφελείας. Όπου αυτό δεν είναι δυνατό, μετά από έγκριση του Οργανισμού Κοινής Ωφελείας, το μεταλλικό κάλυμμα του φρεατίου επιστρώνεται με τις ειδικές πλάκες του οδηγού όδευσης τυφλών, διαφορετικά ο οδηγός διακόπτεται και συνεχίζεται μετά από το φρεάτιο. Σε περιπτώσεις χώρων όπου η επίστρωση αποτελείται από «πατημένο» χώμα ή άλλα παρόμοια υλικά καταβάλλεται κάθε προσπάθεια ώστε η καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα όρασης να διασφαλίζεται με οποιοδήποτε πρόσφορο

μέσο όπως χρήση εντοπίσιμων στοιχείων κατά μήκος της διαδρομής, ηχητικοί σηματοδότες κλπ.

- ο Τα σημεία κλειδιά στην κατασκευή του οδηγού τυφλών είναι:
 - (α) η αυστηρή τυποποίηση της υφής των πλακών,
 - (β) η διατήρηση του οδηγού τυφλών ελεύθερου εμποδίων σε όλο το μήκος του,
 - (γ) η αποφυγή περιττών διαδρομών και διακλαδώσεων του οδηγού, για την αποφυγή αποπροσανατολισμού και σύγχυσης του ατόμου που τον χρησιμοποιεί.
- ο Αδειοδότηση της εποχιακής πλανόδιας ή στάσιμης εμπορικής δραστηριότητας εκτός Ελεύθερης Ζώνης Όδευσης Πεζών.

Για να καταστούν τα παραπάνω δυνατά απαιτείται να γίνεται **Μελέτη Προσβασιμότητας** για την οποία λαμβάνονται υπόψη κατά προτεραιότητα οι προδιαγραφές του ΝΟΚ, του Κτιριοδομικού Κανονισμού, της Απόφασης 52907/2009 και των διευκρινήσεων αυτών (Εγκύκλιος 3 με αρ.πρ. οικ. 13612/24.03.2011 και Εγκύκλιος 7 με αρ.πρ. 9180/10.06.2010. Ειδικότερα η Εγκύκλιος 7 περιγράφει με λεπτομέρειες τα επιμέρους στοιχεία που περιλαμβάνει η Μελέτη Προσβασιμότητας – Τεχνική έκθεση με επιμέρους κεφάλαια και Κατάλογο σχεδίων) και επικουρικές αυτών – οι Οδηγίες «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΚΑ). Η μελέτη θα πρέπει να περιλαμβάνει την επίλυση των λειτουργικών, τεχνικών και μορφολογικών αντικειμένων του έργου, ώστε να εξασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη, ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλής διακίνηση ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικότερα ατόμων με αναπηρία ή / και εμποδιζόμενων ατόμων κάθε κατηγορίας στο έργο (Εγκύκλιος 9/2012 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με αρ.πρ. 29467/13.06.2012, «Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012)»).

Αρμόδια αρχή στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας για την εποπτεία των κατά τόπους Παρατηρητηρίων Δόμησης που εξετάζουν θέματα προσβασιμότητας είναι η Δ/ση Εφαρμογής Σχεδιασμού και Ελέγχου δομημένου Περιβάλλοντος (Τμήμα Β' «Ελέγχου και Προστασίας Δομημένου Περιβάλλοντος και Ποιότητας Αστικού Χώρου»). Για ειδικά θέματα που αφορούν την Προσβασιμότητα και που χρήζουν διευκρίνησης, ερμηνείας, ειδικής μεταχείρισης ή εξαίρεσης, αρμόδιο όργανο είναι η **Επιτροπή Προσβασιμότητας** του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Νόμος 4495/2017, «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 167/Α/03.11,2017).

Διαβάσεις πεζών

Ως **διάβαση πεζών** χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για την διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999).

Η διάβαση πεζών πρέπει απαραίτητα να συνδέεται με τα πεζοδρόμια με ράμπα για εμποδιζόμενα άτομα κατά τα αναγραφόμενα στην απόφαση Υ.ΠΕ.ΚΑ. 52907/2009. Στο σημείο εξόδου/εισόδου από και προς τη διάβαση, η υψομετρική διαφορά της ράμπας πρέπει να είναι μηδενική και να προβλέπονται εκατέρωθεν, εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την απορροή των ομβρίων, χυτοσιδηρές εσχάρες καταστρώματος, με ράβδους εγκάρσιες (κάθετες ή λοξές) προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας ώστε να αποφεύγονται δυστυχήματα από τη διέλευση αμαξιδίων ή ποδηλάτων. Εφόσον τοποθετείται φωτεινός σηματοδότης για πεζούς (πεζοφάναρο) οι Οδηγίες «Σχεδιάζοντας για όλους» συστήνουν να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 m ως 1,20 m από το δάπεδο. (βλ. σχετικό τεύχος).

Σήμανση

Ως προς την σήμανση των οδών, των οδών ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρόμων, ισχύουν τα αναγραφόμενα για την οριζόντια και κάθετη σήμανση στην ισχύουσα νομοθεσία. Νέες διατάξεις προσαρμοσμένες σε περισσότερο εκσυγχρονισμένες ανάγκες κίνησης, αναφέρονται στις διατάξεις των:

- Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013
- Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016
- Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ. Δ13/ο/1372 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018

Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, (Κ.Υ.Α. Υπ. ΠΕΚΑ και Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ 6952, ΦΕΚ 420/16.03.2011).

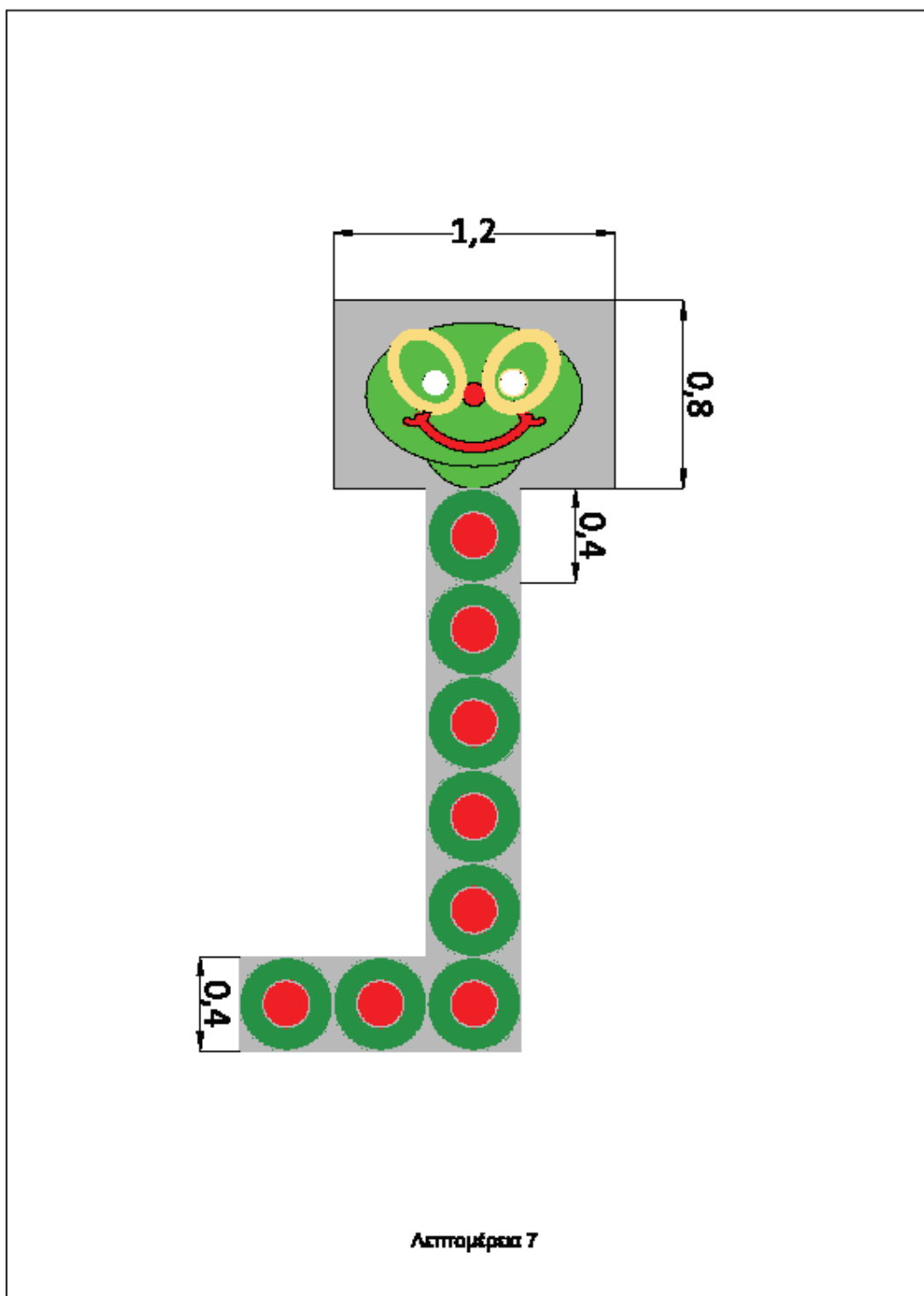
Το **πεζοδρόμιο** μπροστά από την **είσοδο – έξοδο** της σχολικής μονάδας, προτείνεται να διαπλάτνεται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Πρόσθετο μέτρο προστασίας αποτελεί η τοποθέτηση μεταλλικών εμποδίων κατά μήκος του διαπλάτυσμένου ή μη πεζοδρομίου που παρεμποδίζουν τα μικρά παιδιά να περνούν ακόμη και από κάτω. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, μπορεί αντί των μεταλλικών εμποδίων να τοποθετούνται καθιστικά. Ειδικότερα στα σημεία εισόδου – εξόδου της σχολικής μονάδας, όπου πραγματοποιείται η προαναφερόμενη διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, τα εμπόδια και τα καθιστικά τοποθετούνται χωρίς να υπάρχει μεταξύ τους απόσταση. Κατά μήκος των πεζοδρομίων πρέπει να τοποθετούνται εμπόδια ή ζαρντινιέρες, προκειμένου οι πεζοί να καθοδηγούνται στις προκαθορισμένες διαβάσεις τύπου ZEBRA (Απόφαση

Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Οδηγός Κίνησης παιδιών

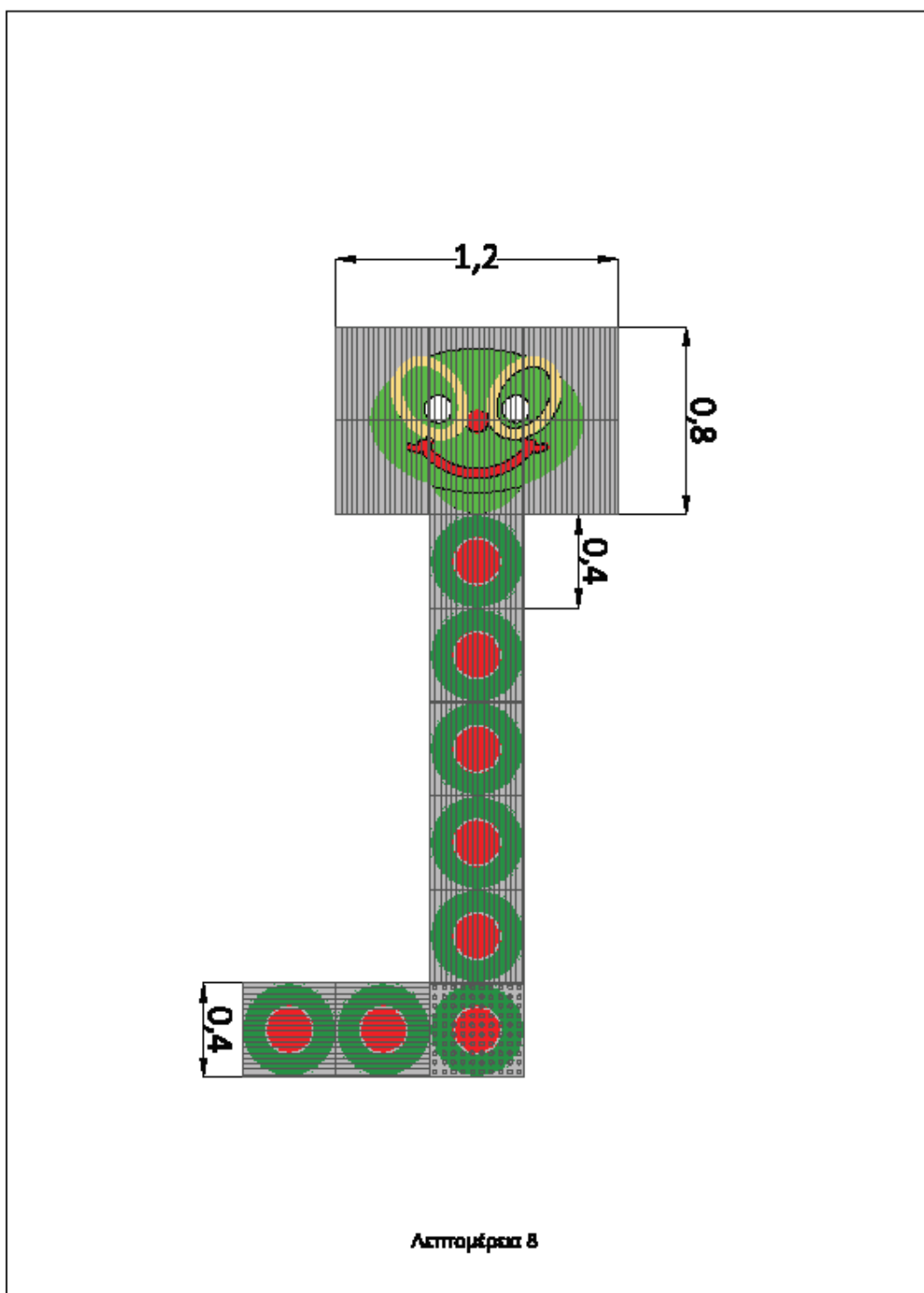
Η διαδρομή επί του πεζοδρομίου, από την είσοδο της σχολικής μονάδας έως το σημείο διάβασης, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί με οριζόντια σήμανση – παιχνίδι στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Ο **Οδηγός Κίνησης Παιδιών** δημιουργείται από μία λωρίδα κατά μήκος του πεζοδρομίου, πλάτους σαράντα (40 cm) ή τριάντα (30 cm) εκατοστών, αναλόγως του πλάτους της πλάκας του πεζοδρομίου και σε ελάχιστη απόσταση των πενήντα εκατοστών (50 cm) από την οικοδομική γραμμή. Κατασκευάζεται από χυτό έγχρωμο ή άλλο πρόσφορο υλικό και μπορεί να έχει τυποποιημένα σχέδια σε έντονα χρώματα με τη μορφή «σώματος κάμπιας» κατά την πορεία και «κεφαλής κάμπιας» στο σημείο κατάληξης της λωρίδας σήμανσης στη διάβαση, μορφή που επισημαίνει την προσοχή των παιδιών όσον αφορά στον έλεγχο των οδών από τη διέλευση οχημάτων. Επισημαίνεται ότι, η κατάληξη του «οδηγού κίνησης παιδιών» απαιτείται να απέχει από το κράσπεδο του πεζοδρομίου κατά μία πλάκα πεζοδρομίου. Το «σώμα κάμπιας» αποτελείται από διαδοχικά τυποποιημένα κυκλικά σχήματα χρώματος πράσινου στην περιφέρεια και κόκκινου στο κέντρο, ενώ η «κεφαλή κάμπιας» θα είναι πράσινου χρώματος. Η λωρίδα δύναται να ελίσσεται γύρω από εμπόδια όπως δέντρα κλπ. Ο οδηγός όδευσης τυφλών, τοποθετείται στο ίδιο πεζοδρόμιο εφόσον η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών έχει πλάτος τουλάχιστον ένα μέτρο και πενήντα εκατοστά (1,50 m) παράλληλα στον οδηγό κίνησης παιδιών, διαφορετικά ο τελευταίος αποτελεί ταυτόχρονα και οδηγό όδευσης τυφλών, με τη δημιουργία κατάλληλων ανάγλυφων ραβδώσεων κ.λπ. Το ίδιο γίνεται σε τυχόν σημεία διασταύρωσης του οδηγού όδευσης τυφλών με τον Οδηγό Κίνησης Παιδιών. Ειδικότερα στο τμήμα της κάθετης διαδρομής από τον οδηγό όδευσης προς το κράσπεδο του πεζοδρομίου οι δύο οδηγοί θα συμπίπτουν υποχρεωτικά και ραβδώσεις θα φέρει και η «κεφαλή κάμπιας» στην απόληξη της διαδρομής. (Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).

Σχήμα 44: Οδηγός κίνησης παιδιών



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Σχήμα 45: Οδηγός κίνησης παιδιών και τυφλών



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Υποδομές ποδηλάτων

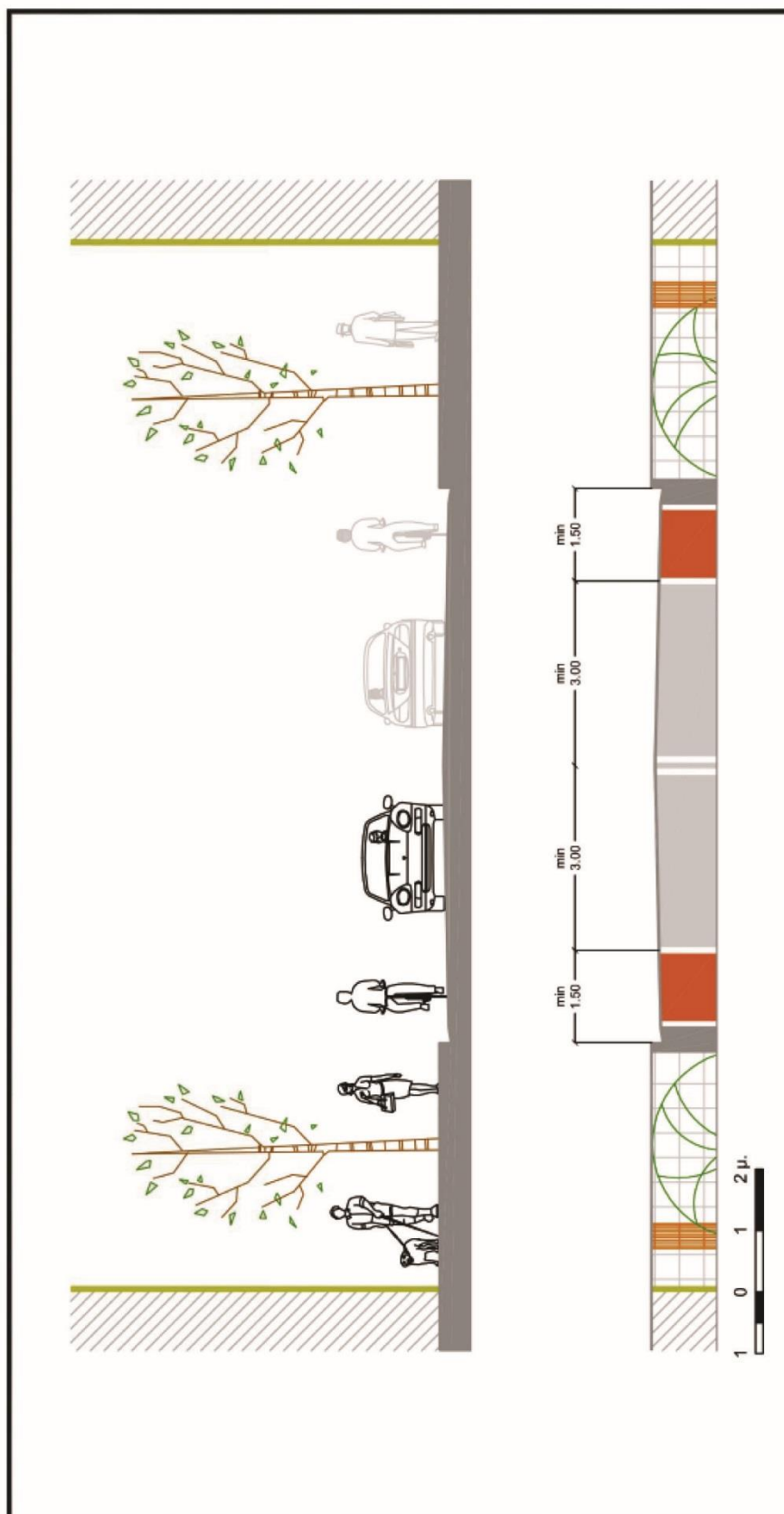
Για τις υποδομές ποδηλάτων έχει εκδοθεί η **Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων»**, **ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016**. Το περιεχόμενο των Τεχνικών Οδηγιών για Υποδομές Ποδηλάτων λαμβάνει υπόψη και τις αναφορές για υποδομές ποδηλάτων των εγκεκριμένων Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ 2001) καθώς και τις Γενικές Οδηγίες για ποδηλατοδρόμους (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 2002), αλλά και τις ειδικές διατάξεις για εμποδιζόμενα άτομα (ΑμεΑ) και πεζούς σύμφωνα με τους περιορισμούς και τις απαιτήσεις όπως περιγράφονται στην υπ' αριθ. 52907 απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ (ΦΕΚ 2621/31-12-2009) και στις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους.

Στο τεύχος δίνονται οι βασικές οδηγίες για τις υποδομές ποδηλάτων στον αστικό χώρο. Δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτό ειδικές περιπτώσεις όπως η κίνηση του ποδηλάτου σε κόμβο κυκλικής κίνησης, η διέλευση του ποδηλάτου σε διασταύρωση πέντε οδών και πάνω, η διέλευση του ποδηλάτου από διασταύρωση μέσων σταθερής τροχιάς.

Ανά θεματική κατηγορία τα κεφάλαια των Οδηγιών είναι τα παρακάτω:

- Αρχές σχεδιασμού δικτύων ποδηλάτου
- Υποδομές ποδηλάτου
- Μεταβάσεις υποδομών ποδηλάτων
- Διαβάσεις ποδηλάτων
- Οι υποδομές ποδηλάτων σε ισόπεδες διασταυρώσεις οδών (κόμβοι)
- Οι υποδομές ποδηλάτων στις στάσεις ΜΜΜ
- Στάθμευση ποδηλάτων
- Σήμανση
- Στοιχεία κατασκευής υποδομών ποδηλάτων

Σχήμα 46: **Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία / τυπική διατομή**



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 48: **Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων, Βαρκελώνη / Ισπανία**



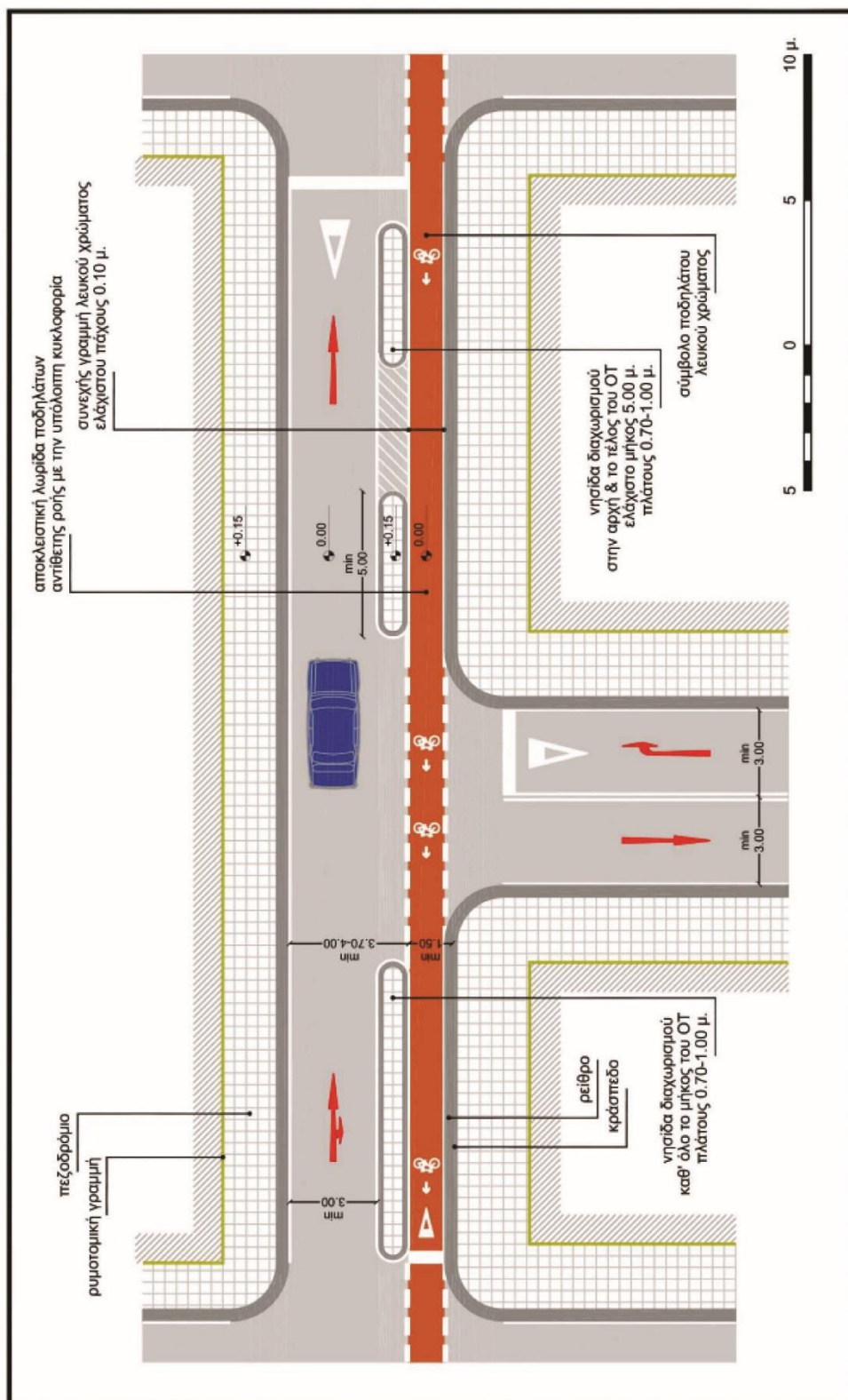
Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Εγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 49: **Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων δίπλα σε ζώνη παρόδιας στάθμευσης, Βαρκελώνη / Ισπανία**



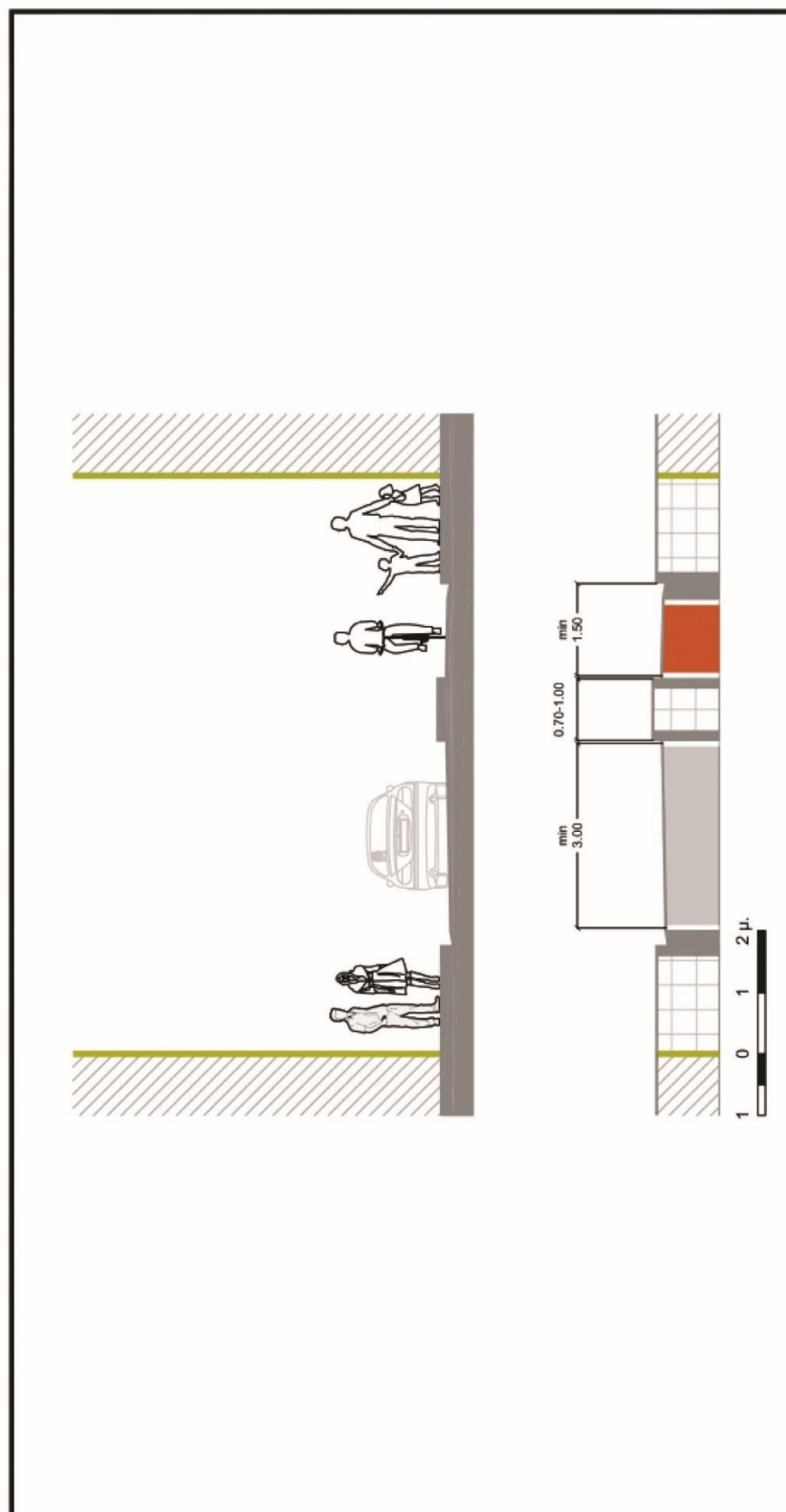
Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 50: **Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία (στοιχείο φυσικού διαχωρισμού: νησίδα) - κάτοψη**



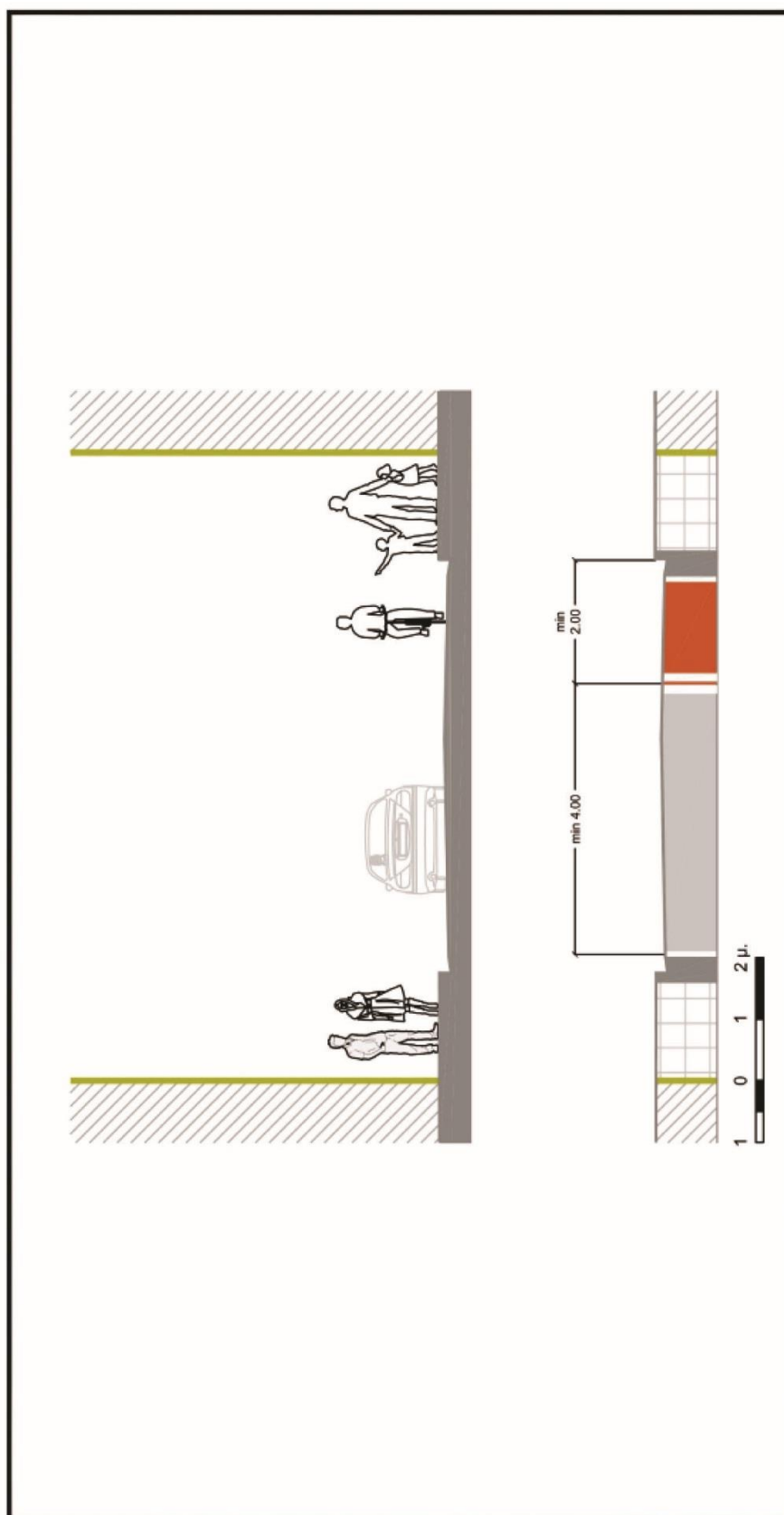
Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 51: **Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία (στοιχείο φυσικού διαχωρισμού: νησίδα) – τυπική διατομή**



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 52: **Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία (χωρίς φυσικό διαχωρισμό) – τυπική διατομή**



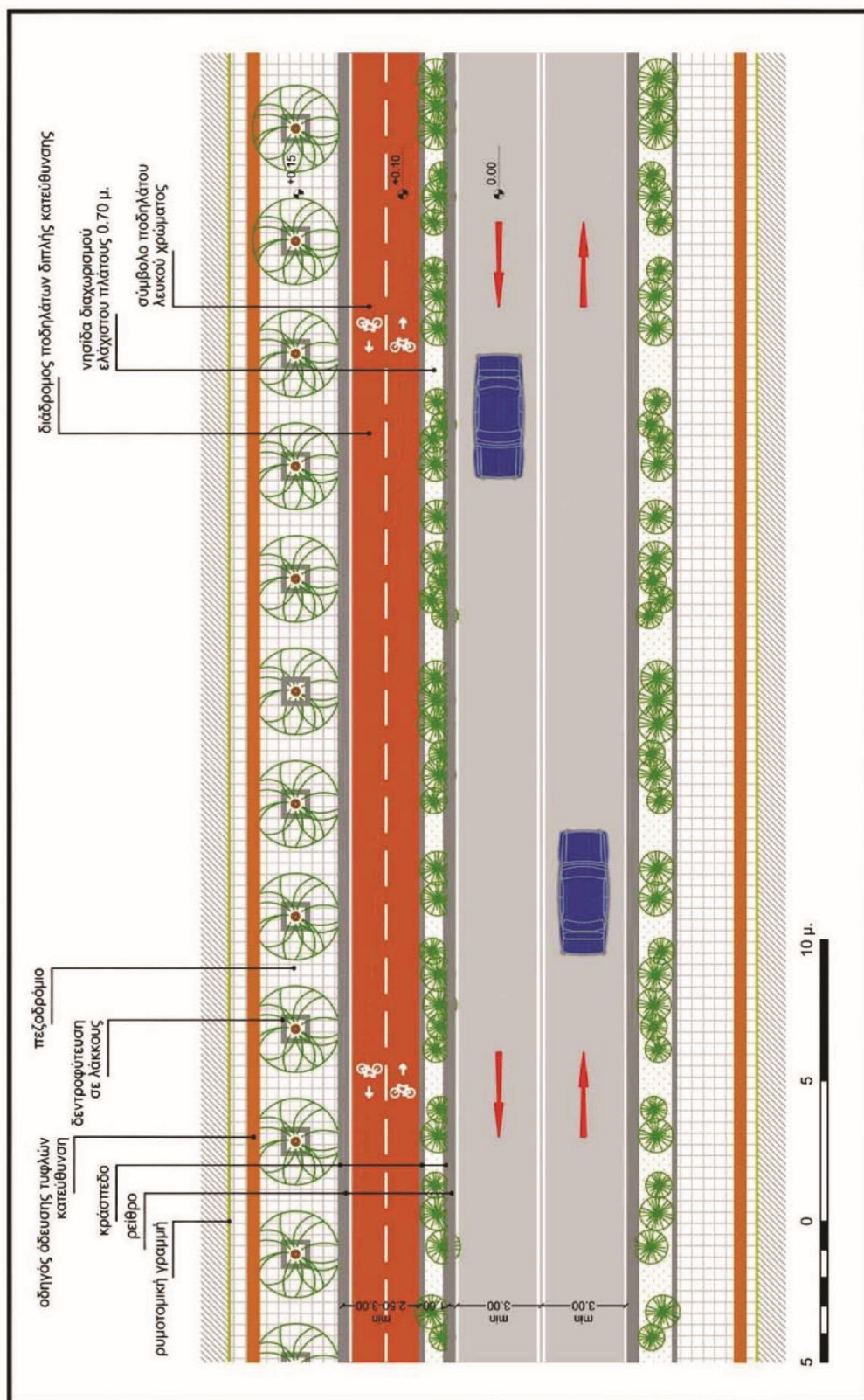
Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 53: Λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία
Μάλμε, Σουηδία



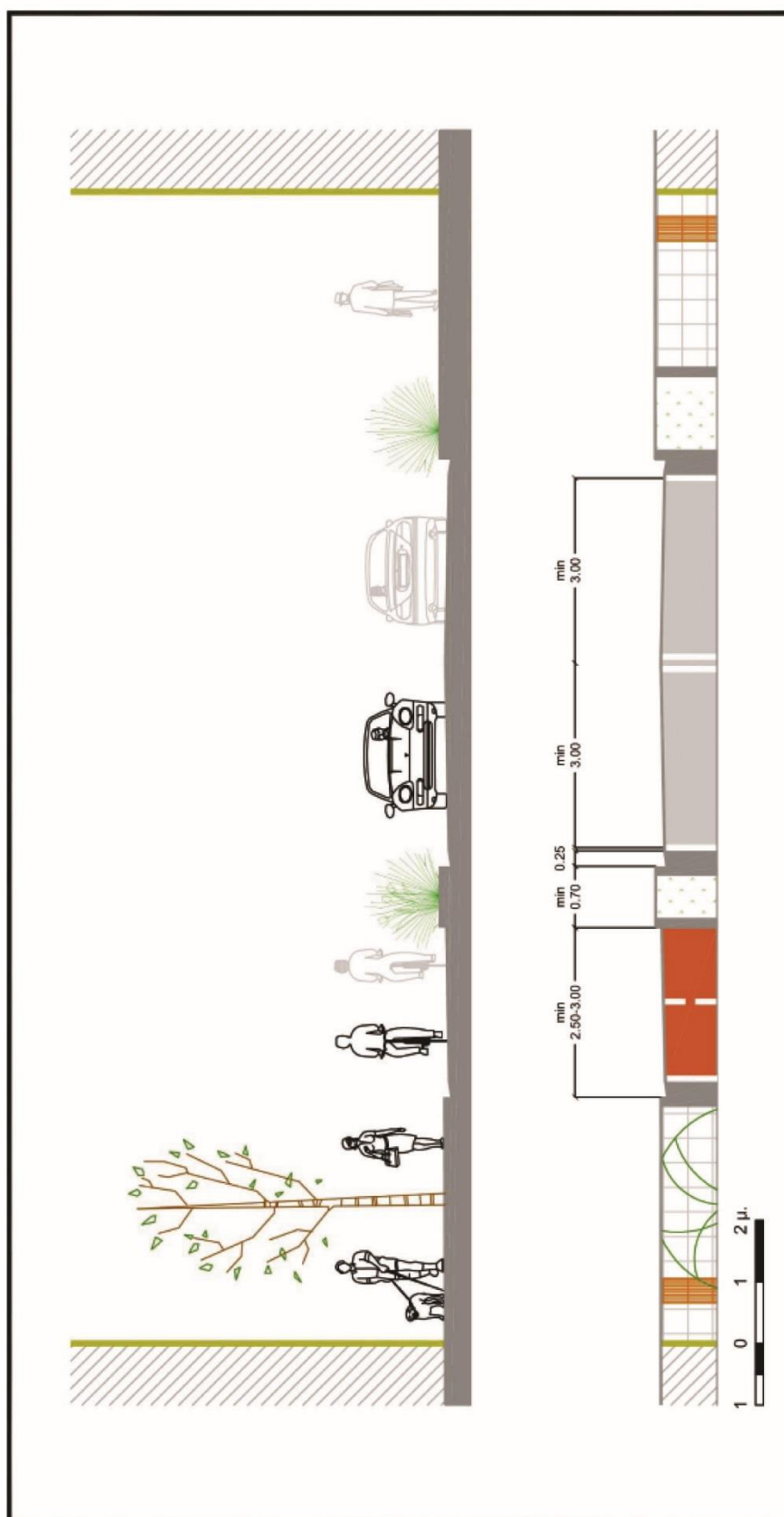
Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων»,
ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 54: Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης - κάτοψη



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 55: Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης – τυπική διατομή



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 56: **Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, διαχωρισμένος με φυτεμένη νησίδα - Ιταλία**



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 57: **Διάδρομος ποδηλάτων μονής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, δίπλα σε ζώνη παρόδιας στάθμευσης Ναντ, Γαλλία**



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Σχήμα 58: **Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, διαχωρισμένος με κράσπεδο βυθισμένο στην αρχή του οδικού τμήματος - Λέτσε, Ιταλία**



Πηγή: Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016

Αστικός εξοπλισμός

Στους πεζόδρομους, στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας και στα πεζοδρόμια, όπως σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για κίνηση πεζών, μπορούν να τοποθετούνται στοιχεία αστικού εξοπλισμού.

Ο **εξοπλισμός των κοινοχρήστων 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.

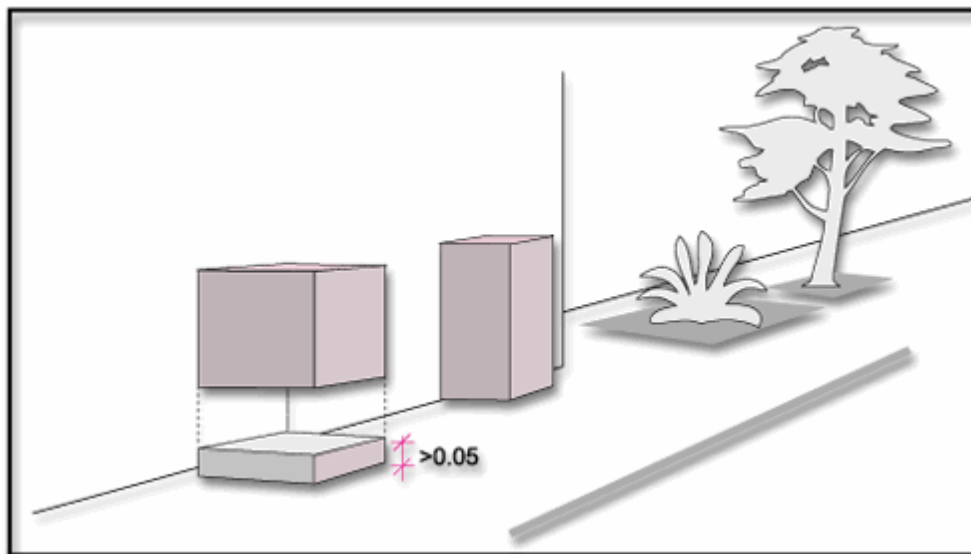
Ομοίως και η **φύτευση** δέντρων πραγματοποιείται πάντα **εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών** (Απόφαση Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Προεξέχοντα στοιχεία (λ.χ. ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια), όπου επιτρέπεται – βάσει της υπάρχουσας νομοθεσίας – η ύπαρξή τους σε ύψος μικρότερο των 2,20 m, πάντοτε προβάλλονται και σημειώνονται επί του δαπέδου με υπερύψωση αυτού κατά 0,10 m κατά περίπτωση:

- Προειδοποιητική σήμανση περιμετρικά του εμποδίου
- Υπερυψωμένη βάση
- Έδραση στο πεζοδρόμιο με όλη την τελική διάσταση του εμποδίου

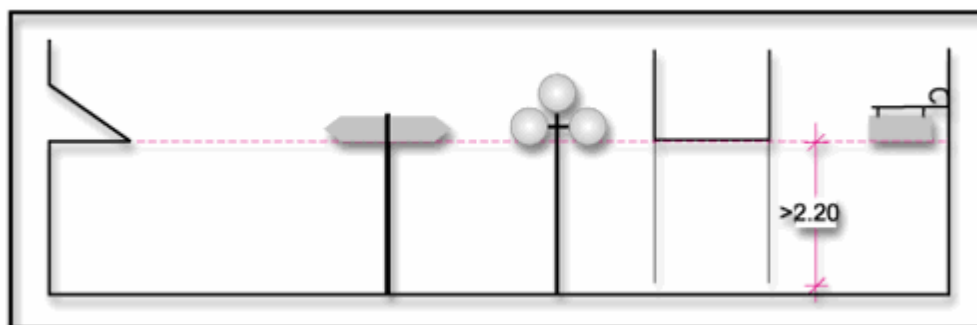
(Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. 1998).

Σχήμα 59: Προσβασιμότητα πεζοδρομίων



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠ.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. 1998

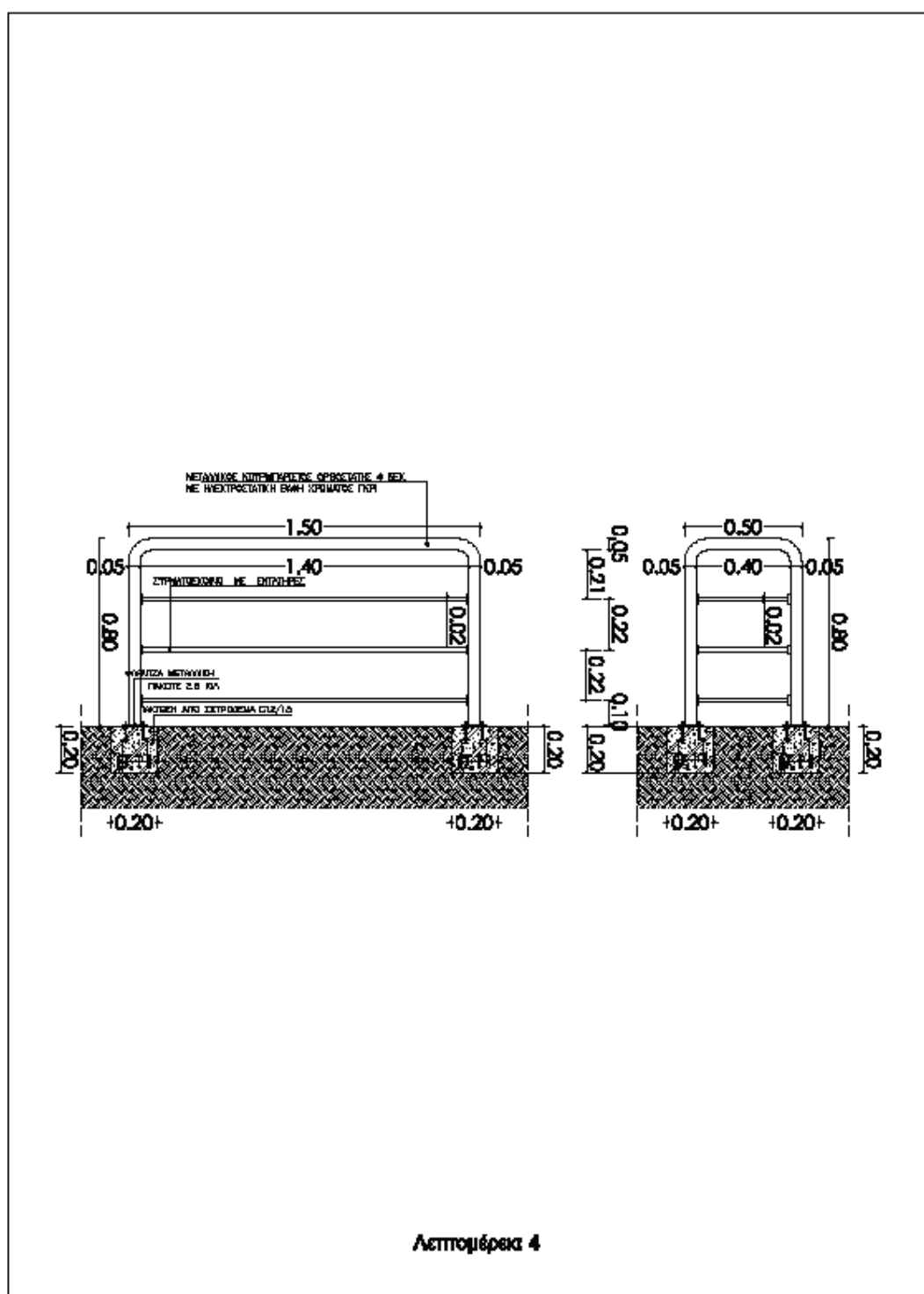
Σχήμα 60: Προσβασιμότητα πεζοδρομίων



Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

Απαγορεύεται 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 κιγκλιδώμα με στρογγυλεμένες ακμές. Η χρήση προστατευτικών εμποδίων της κίνησης των πεζών κατά μήκος των πεζοδρομίων επιτρέπεται μόνο εφόσον αυτά κατασκευάζονται από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 0,80 m και μέγιστο μήκος 1,50 m με απόσταση μεταξύ τους 1,00 m και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. από το δάπεδο για να είναι εντοπίσιμα από άτομα με προβλήματα όρασης (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009). Το τελευταίο, πρακτικά σημαίνει ότι άλλα στοιχεία και τύποι προστατευτικών εμποδίων, όπως π.χ. μεμονωμένα κολωνάκια, δεν επιτρέπονται.

Σχήμα 61: Προστατευτικά εμπόδια σχήματος Π



Πηγή: «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013

Ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων

Η έννοια των κοινόχρηστων πραγμάτων, σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα, είναι τόσο ευρεία ώστε να καταλαμβάνει μεγάλο μέρος του φυσικού αλλά και του οικιστικού περιβάλλοντος. Το άρθρο 967 του Αστικού Κώδικα ορίζει ότι «πράγματα κοινής χρήσης είναι ιδίως τα νερά με ελεύθερη και αέναη ροή, οι δρόμοι, οι πλατείες, οι γιαλοί, τα λιμάνια και οι όρμοι, οι όχθες πλεύσιμων ποταμών, οι μεγάλες λίμνες και οι όχθες τους». Τα κοινόχρηστα πράγματα είναι εκτός συναλλαγής και ανήκουν είτε στο δημόσιο (αιγιαλός, παραλία) είτε στους ΟΤΑ, οι οποίοι αναλαμβάνουν τη διαχείριση και την αξιοποίησή τους κατά τρόπο που να μην αναιρεί την κοινή χρήση (άρθρο 970 του ΑΚ) και να προάγει την κοινή ωφέλεια (άρθρο 969 του ΑΚ).

Ο Αστικός Κώδικας (άρθρο 970) δίνει το δικαίωμα στην Αρχή, στην κυριότητα της οποίας βρίσκεται το κοινόχρηστο πράγμα, να παραχωρήσει σε ιδιώτες δικαιώματα επ' αυτού και να εισπράττει τέλη (άρθρο 3 του Ν.1512/1985 και άρθρο 3 του Ν.1080/1980) ή να συνάπτει με ιδιώτες συμβάσεις μίσθωσης του κοινόχρηστου πράγματος (Ν.2009/1992). Οι άδειες παραχώρησης σχεδόν πάντοτε ταυτίζονται με άδειες ολικής ή μερικής κατοχής του κοινόχρηστου χώρου. Με αυτόν τον τρόπο, και έναντι σημαντικών χρηματικών ποσών, δίνονται άδειες σε εστιατόρια και καφετέριες για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων σε πεζοδρόμια και πλατείες, για την εγκατάσταση περιπτέρων ή την έκθεση εμπορευμάτων πάνω στα πεζοδρόμια.

Βάσει των παραπάνω, με κανονιστική απόφαση του οικείου δήμου καθορίζονται τα πεζοδρόμια στα οποία επιτρέπεται τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος να αναπτύσσουν συγκεκριμένο αριθμό **τραπεζοκαθισμάτων**. Ο αριθμός αυτός αναφέρεται ρητά στην άδεια λειτουργίας και ο επιχειρηματίας πληρώνει κάθε χρόνο τέλος κατάληψης του χώρου στον δήμο. Η Δημοτική Αστυνομία ελέγχει αν τηρούνται οι κανονιστικές αποφάσεις. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, ο δήμος επιβάλλει πρόστιμο και ανακαλεί την άδεια. Επίσης **επιβάλλεται μετά την τοποθέτηση των τραπεζοκαθισμάτων να εξασφαλιστεί η ασφαλής κυκλοφορία των πεζών και των ΑμεΑ σε πλάτος 1,50 m τουλάχιστον (ελεύθερη όδευση πεζών)**.

Στις άδειες κατάληψης κοινοχρήστων χώρων αναγράφεται (ή οφείλει να αναγράφεται) "η θέση, η έκταση και το είδος του αιτούμενου προς χρήση χώρου", τα οποία – συνήθως – αποδεικνύονται από τοπογραφική αποτύπωση που υποβάλλεται ως δικαιολογητικό από τον αιτούντα, οποιαδήποτε άλλη χρήση κοινόχρηστου χώρου συνιστά υπέρβαση της χορηγηθείσας άδειας.

Η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων σε χώρους που δεν περιλαμβάνονται στα θεωρημένα από την Υγειονομική Υπηρεσία σχεδιαγράμματα συνιστά ουσιώδη τροποποίηση των υγειονομικών όρων. Σύμφωνα με την Υ1γ/ΓΠ/οικ.96967/8-10-2012 Υπουργική Απόφαση τα καταστήματα αυτά έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από το Δήμο επαναπροσδιορισμό του αριθμού των καθισμάτων τους και εφόσον πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις ο επαναπροσδιορισμός τους μπορεί να γίνει δεκτός μετά από γνωμάτευση της υγειονομικής υπηρεσίας. Η παράβαση αυτή βεβαιώνεται με αυτοψία της Υγειονομικής Υπηρεσίας.

Η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να αναιρεί όλες τις προϋποθέσεις και απαιτήσεις για την απρόσκοπτη, ανεμπόδιστη και ασφαλή κυκλοφορία των πεζών όλων των ηλικιών και ικανοτήτων (αυτό πρακτικά σημαίνει πως πρέπει να σέβεται όλα τα προαναφερόμενα για την ελεύθερη όδευση πεζών, για την προσβασιμότητα κ.λπ.). Επίσης σε πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Επιστρώσεις Δαπέδων

Σε κάθε περίπτωση οι επιφάνειες των πεζοδρομίων (κατά συνέπεια και όλων των κοινόχρηστων χώρων που προορίζονται για κίνηση πεζών) έχουν αντιολισθηρή διαμόρφωση και είναι προσπελάσιμες από τις αναπηρικές πολυθρόνες (Απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89). 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. Απαγορεύεται η τοποθέτηση εσχάρων εντός του οδηγού όδευσης τυφλών, ενώ όπου χρησιμοποιούνται εσχάρες (εκτός οδηγού όδευσης τυφλών) είναι ισόπεδες με το παρακείμενο δάπεδο και οι ράβδοι τους πρέπει να δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01 m) (Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Τα υλικά κατασκευής του δαπέδου πρέπει να εξασφαλίζουν αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή αντανάκλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση τόσο σε συνθήκες χρήσης όσο και σε εξαιρετικές καιρικές συνθήκες (π.χ. βροχή, χιόνι, παγετός κ.λπ.). Προτιμητέα είναι τα χυτά δάπεδα με κατάλληλη επεξεργασία της τελικής στρώσης τους, όπως π.χ. η άσφαλτος, λόγω της ευκολίας που παρουσιάζει σε οποιαδήποτε επέμβαση (Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους», 1998).

Στην Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016, υπάρχει εκτενής αναφορά σε επιστρώσεις δαπέδων για τις ποδηλατικές υποδομές. Αρκετά από τα υλικά που περιγράφονται στο αντίστοιχο κεφάλαιο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για πεζοδρόμους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας και κοινόχρηστους χώρους γενικότερα.

Σε κάθε περίπτωση καταστροφής ή αχρήστευσης ή εκσκαφής των πεζοδρομίων από την εκτέλεση εργασιών, υπόχρεος για την αποκατάσταση, επισκευή ή ανακατασκευή του είναι ο φορέας εκτέλεσης των εργασιών αυτών, εκτός αν εκτελούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση αυτού τούτου του παρόδιου ακινήτου, οπότε υπόχρεος είναι αποκλειστικά ο ιδιοκτήτης του (Απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89).

Στην περίπτωση που οι ιδιοκτήτες των παρόδιων ακινήτων δεν φροντίζουν για την συντήρηση των πεζοδρομίων μπροστά από την ιδιοκτησία τους, ο Δήμος αναλαμβάνει την κατασκευή, ανακατασκευή ή επισκευή των πεζοδρομίων και στη συνέχεια βεβαιώνει στο Ταμείο του δήμου τη δαπάνη σε βάρος είτε των ιδιοκτητών των παρόδιων ακινήτων είτε των φορέων εκτέλεσης έργων (ΔΕΗ, ΟΤΕ κ.λπ.), εφόσον αυτά δεν έχουν κατασκευασθεί ή επισκευασθεί ακόμα ή δεν έχουν τηρηθεί οι προδιαγραφές που ισχύουν για την κατασκευή ή επισκευή τους.

B. ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Στους επόμενους πίνακες παρουσιάζεται η κωδικοποίηση της νομοθεσία, που διέπει τον ανασχεδιασμό οδών σε αστικούς Δήμους.

Τα νομοθετήματα παρουσιάζονται ανά θεματική ενότητα (Γενικό Νομοθετικό Πλαίσιο, Νομοθετικό Πλαίσιο Έργων Ανασχεδιασμού Οδών, Γενικό Νομοθετικό Πλαίσιο για το Περιβάλλον / Πολεοδομική Νομοθεσία) και ανά κατηγορία (Προεδρικά Διατάγματα, Νόμοι, Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκύκλιοι, Οδηγίες) και σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά έκδοσής τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	ΠΗΓΗ	ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ		
		τυπικό	ελάχιστο						
ΟΔΟΙ / ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	μόνοδρομη οδός 1 λωρίδας	για επιβατηγό ΙΧ	2,25	2,00	1,70	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σχ.2-1α, σελ.8	Στις οδούς κατηγορίας Γ.ΙΙΙ (αρτηρίες) λαμβάνεται, κατά κανόνα, το μεγαλύτερο όχημα που επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε αυτήν την οδό σύμφωνα με τον ΚΟΚ, δηλ το φορτηγό. Το ίδιο ισχύει πρακτικά και για τις οδούς Γ.ΙV (κύριες συλλεκτήριες). Μικρότερα πλάτη μόνο σε ιδιωτικές ή ημι-δημόσιες οδούς στο εσωτερικό γειτονιών.	σελ.5
		για μεγάλο επιβατηγό ΙΧ	2,60	2,35	2,40		σχ.2-1α, σελ.8		
		για φορτηγό	3,00	2,75	4,20		σχ.2-1α, σελ.8		
		για λεωφορείο	3,00	2,75	3,15		σχ.2-1α, σελ.8		
		για ΙΧ και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	3,50		2,50		σχ.2-1γ, σελ.10		
		για φορτηγό και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,25		4,50	σχ.2-1γ, σελ.10			
		σε κοινή χρήση με ποδήλατο	3,50		-	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ. 13650		
	ήπιας κυκλοφορίας	3,50	3,25	-	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32790	Πρόσθεση 20 cm για όμβρια εάν δεν υπάρχει σχάρα (μεταξύ οδοστρώματος κ προεξοχής πεζοδρομίου)	σελ.32790	
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων	Λ / Λ	6,50	6,00	3,45	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σχ.2-1α σελ.8, σχ.2-1β σελ.9		
		Φ / Φ	6,25	5,50	4,50		σχ.2-1α σελ.8, σχ.2-1β σελ.9		
		Φ / ΙΧ	5,50	4,75	4,50		σχ.2-1α σελ.8, σχ.2-1β σελ.9		
		ΙΧ / ΙΧ	4,50		-	ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 41	σελ. 6		
		ήπιας κυκλοφορίας	5,50		-	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32790		
		σε κοινή χρήση με ποδήλατο	5,50		-	ΦΕΚ 1053/Β/2016			
		με στάθμευση	3,00		-	ΚΟΚ	σελ.76	Το πλάτος αφορά την λωρίδα κυκλοφορίας που εφάπτεται σε λωρίδα στάθμευσης.	
	αμφίδρομη οδός 1 λωρίδας	εξυπηρέτηση και των δύο κατευθύνσεων από την ίδια λωρίδα	3,50		-	ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 41	σελ. 6		

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	ΠΗΓΗ		ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ		ΠΗΓΗ
			τυπικό	ελάχιστο						
	μονόδρομη οδός 2 λωρίδων	Λ / Λ	6,50	6,00	3,45	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σχ.2-1γ σελ.10			
		Φ / Φ	6,25	5,50	4,50		σχ.2-1γ σελ.10			
		Φ / ΙΧ	5,50	5,00	4,50		σχ.2-1γ σελ.10			
		ΙΧ / ΙΧ	4,75	4,25	2,00		σχ.2-1γ σελ.10			
	οδός 2 λωρίδων με φόρτους βαρέων	υψηλούς: >20%	7,00	6,50	-		σχ.2-1β σελ.9	Επιτρέπεται ο μηδενισμός του πρόσθετου πλάτους για παράλληλη κίνηση και όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι περιορισμένες, και μόνο όταν αυτό είναι απαραίτητο για να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι, λωρίδες στάθμευσης, νησίδες, πεζοδρόμια	σελ.9	
		μεσαίους: 5-20%	6,50	6,00	-		σχ.2-1β σελ.9			
		μικρούς: <5%	6,00	5,50	-		σχ.2-1β σελ.9			
				0,30	0,15-0,17			σελ. 13621	Κράσπεδα με ημικυκλικές ακμές χωρίς ενδιάμεση πλακόστρωση ή φύτευση. Αναγκαιότητα βύθισης στην αρχή και τέλος του οδικού τμήματος και όπου απαιτείται ενδιάμεσα λόγω διακοπής. Χρωματισμός σε κίτρινο ή εναλλάξ κίτρινο-μαύρο.	σελ.13621
	ΕΙΔΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	για διαχωρισμό με κινητά ελαστικά διαχωριστικά πλάτους 0,20 m και ύψους 0,08 m	3,20		-		ΦΕΚ 217/Β/2003	σελ.2531		
		μεικτή χρήση ΕΛΛ με ποδήλατο	4,00		-		ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13630		
ΕΛΛ με ενσωματωμένο διακριτό ποδηλατόδρομο πλάτους 1,50 m		4,50		-	σελ.13630					
ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	απλή (χωρίς πρόσθετα στοιχεία)	2,00		-	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σελ.7				
	με πρόσθετα στοιχεία	2,50		-		σελ.7	ως πρόσθετα στοιχεία εννοούνται η δενδροφύτευση, οι ιστοί, ο οδοφωτισμός και η φωτεινή σηματοδότηση	σελ.7		
	σε περιοχές διαβάσεων πεζών			-		σελ.7				
	διαχωριστική νησίδα ΕΛΛ	0,80		-	ΦΕΚ 217/Β/2003	σελ.2531	Μπορεί να επισημαίνεται επιπλέον με ειδικά φωτιζόμενα ή αντανακλαστικά στοιχεία και σήματα.	σελ.2531		

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	ΠΗΓΗ	ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ	
			τυπικό	ελάχιστο					
αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτου ίδιας κατεύθυνσης με λοιπή κυκλοφορία			1,00-2,00	0,70	-	ΦΕΚ 1053/Β/2016	Πλάτος 1,00 m όταν το όριο ταχύτητας κυκλοφορίας οχημάτων είναι > 60 km/h. Πλάτος 2,00 m για να μπορούν να σταθούν πεζοί. Μπορεί να είναι φυτεμένη με χαμηλή βλάστηση ή ψηλά δέντρα ή πλακοστρωμένη και να φέρει κατακόρυφη σήμανση ή/και αστικό εξοπλισμό.	σελ.13638	
			0,60		0,15-0,17			σελ.13639	
			0,30		0,15-0,17			σελ.13639	
	αποκλειστική contra flow λωρίδα ποδηλάτου	1,00	0,70	-	σελ.13621			Επ'αυτής τοποθετείται κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση. Είναι δυνατόν να κατασκευαστεί στην αρχή και το τέλος του οδικού τμήματος ή σε όλο το μήκος εφόσον υπάρχει διαθέσιμο πλάτος (ελάχιστο μήκος 5,00 m).	σελ.13621
ΛΟΙΠΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΕΛΛ	διαχωρισμός με κινητά ελαστικά διαχωριστικά	0,20		0,08	ΦΕΚ 217/Β/2003	σελ.2531	Τα κινητά διαχωριστικά κυκλοφορίας είναι ελαστικές υπερυψωμένες κατασκευές με ειδικά σχεδιασμένη καμπυλότητα που εφαρμόζονται κατά μήκος της ακραίας λωρίδας του οδοστρώματος και σε απόσταση τουλάχιστον 3,20 m από το κράσπεδο με σκοπό να διαχωρίζουν τις ΕΛΛ από την υπόλοιπη κυκλοφορία.	σελ.2531
	αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτου ίδιας κατεύθυνσης με λοιπή κυκλοφορία	υψομετρικός διαχωρισμός σε ενδιάμεση στάθμη	πλάτος κρασπέδου		0,10	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13639	Η επιφάνεια του ποδηλατόδρομου κατασκευάζεται με εγκάρσια κλίση 2% για την απορροή των ομβρίων προς την πλευρά του οδοστρώματος.	σελ.13639
		υψομετρικός διαχωρισμός στην στάθμη του πεζοδρομίου	πλάτος κρασπέδου		0,15-0,17		σελ.13639	Συνίσταται ο ποδηλατόδρομος να απέχει τουλάχιστον 0,70 m (συμπεριλαμβανομένου του κρασπέδου και ζώνης σήμανσης, σηματοδότησης, οδοφωτισμού, αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων) από το όριο της πλησιέστερης λωρίδας μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και να διαφοροποιείται από το χώρο κίνησης των πεζών τόσο οπτικά (π.χ. χρωματισμός, υλικό), όσο και καθ' ύψος τουλάχιστον 2 cm για άτομα με μειωμένη όραση.	σελ.13639, 13656
		διαχωρισμός με οριζόντια σήμανση							

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	ΠΗΓΗ		ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ
		τυπικό	ελάχιστο					
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	απλή λωρίδα στάθμευσης	2,00		-	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σχ.2-1δ, σελ.11, σχ.2-2, σελ.12		
	στάθμευση δίπλα σε ποδηλατόδρομο	2,50		-		σχ.2-2, σελ.12		
	δίπλα σε ποδηλατόδρομο	+0,30-0,50		-	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32792		
	δίπλα σε ποδηλατόδρομο	2,20-2,50 +0,50-0,70		-	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σχ.4-4, σελ.13673		
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΑΜΕΑ	Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ	3,30-3,00 m (πλάτος) X 5,00 m (μήκος) 4,50 m (πλάτος) x 6,60 m (μήκος) για οχήματα τύπου Van		-	ΦΕΚ 2621/Β/2009	Σελ 32025	Άρθρο 7	Σελ 32025
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	Πεζόδρομος	Όλο το εύρος οδού		-	ΦΕΚ 57/Α/1999 ΦΕΚ 79/Α/2012 ΦΕΚ 269/Α/2014 Ν. 2696/1999 - ΦΕΚ 57 Α'		Νόμος 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, Άρθρο 1 (Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 79/Α/09.04.2012, Άρθρο 2 ως αντικατεστήθη με την με την, παρ.1β.ζζ του Άρθρου 7 του Ν.4315/14 ΦΕΚ 269/Α/24.12.2014) Ν. 2696/1999 - ΦΕΚ 57 Α'	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ / ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	απλό πεζοδρόμιο	1,50		2,20	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32023	Στοιχεία σήμανσης, φύτευσης, αστικού εξοπλισμού, περίπτερα, τηλεφωνικοί θάλαμοι, στάσεις λεωφορείων τοποθετούνται εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.	σελ.32025
	πεζοδρόμιο με οδηγό τυφλών (μέγιστης κλίσης 2%)	1,50		2,20		σελ.32024		
	για κίνηση πεζών εν σειρά	1,50		2,20	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σχ.2-3, σελ.13		
	για παράλληλη κίνηση πεζών	1,80		2,20		σχ.2-3, σελ.13		
	απλό πεζοδρόμιο	1,50		2,25		σχ.2-2, σελ.12	Διαπλάτνεται από απαίτηση αυξημένης κυκλοφορίας πεζών.	σελ.12
	πεζοδρόμιο με ποδηλατόδρομο	3,60		2,25		σχ.2-2, σελ.12		
	πεζοδρόμιο δίπλα από στάθμευση	1,50+0,75		2,25		σχ.2-2, σελ.12	στην ζώνη των 0,75 m δίπλα από την στάθμευση περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία σήμανσης, σηματοδότησης, ασφάλισης, οδοφωτισμού, φύτευσης, αστικού εξοπλισμού	σελ.12

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	ΠΗΓΗ	ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ	
			τυπικό	ελάχιστο					
	πεζοδρόμιο μεικτής χρήσης (πεζοί- ποδηλάτες)	1 ποδηλάτης / 2 πεζοί	3,30	3,10	2,25		σχ.2-3 σελ.13		
		2 ποδηλάτες / 2 πεζοί	4,30	4,10	2,25		σχ.2-3 σελ.13		
	πεζοδρόμιο μεικτής χρήσης (πεζοί / ποδηλάτες)	1 λωρίδα ποδηλάτου και 1 πεζός	3,50	3,25	-	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σχ.3-6, σελ.13599		
		2 λωρίδες ποδηλάτου και 1 πεζός	4,50	4,25	-		σχ.3-7, σελ.13600		
		2 λωρίδες ποδηλάτου και 2 πεζοί παράλληλα	4,80	4,55	-		σχ.3-7, σελ.13600		
	διαπλάτυνση πεζοδρομίου μπροστά από στάση με χρήση πλατφόρμας		1,35+0,40 (σχάρα)		0,15	ΦΕΚ 2201/Β/2007	σελ.30531	Το μήκος των προεξοχών κυμαίνεται μεταξύ 3-12m, ανάλογα με τις ανάγκες της προεπιλεγμένης θέσης.	σελ.30531
	ΠΟΔΗΛΑΤΟ- ΔΡΟΜΟΣ	αποκλειστικής χρήσης		1,50		2,50	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13614	Προτείνεται η αύξησή του σε ανηφορικά τμήματα. Οι διαστάσεις αφορούν: από κράσπεδο ως εξωτερικό άξονα διαγράμμισης
μη αποκλειστικής χρήσης		2,00	1,50	2,50	σελ.13614	Οι διαστάσεις αφορούν: από κράσπεδο ως εξωτερικό άξονα διαγράμμισης		σελ.13614	
αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης (μη συμπεριλαμβανομένου του διαχωριστικού)		3,50	1,50	2,50	σελ.13592-13593, 13638	Ανάλογα με τις συνθήκες εκατέρωθεν του ποδηλατόδρομου και τον φόρτο των ποδηλάτων.		σελ.13592- 13593, 13638	
αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης (μη συμπεριλαμβανομένου του διαχωριστικού)		4,00	2,50	2,50	σελ.13597, 13638	Ανάλογα με τις συνθήκες εκατέρωθεν του ποδηλατόδρομου και τον φόρτο των ποδηλάτων.		σελ.13597, 13638	
ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	Πεζοδρόμια - Πεζόδρομοι		0,70 -3,50		2,20	ΦΕΚ 2621/Β/2009	σελ. 32023, 32024	Άρθρο 2	σελ.32023, 32024
ΟΔΗΓΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	Πεζοδρόμια - Πεζόδρομοι		0,30-0,60			ΦΕΚ 2621/Β/2009	σελ. 32024	Άρθρο 3	σελ.32024
ΟΔΗΓΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΑΙΔΙΩΝ	Πεζοδρόμια		0,30-040			ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ. 32801	(Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).	σελ. 32801
ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ-ΡΑΜΠΕΣ						ΦΕΚ 2621/Β/2009	σελ. 32024	Άρθρο 4	σελ. 32024

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ	
ΑΣΦΑΛΙΣΗ	<p>Προστατευτικά Εμπόδια επιτρέπονται μόνο κατά το μήκος κίνησης των πεζών, στο όριο της ελεύθερης ζώνης, μόνο όταν είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> - μορφής Π ή κιγκλιδώματος - με ύψος 80 cm και μέγιστο μήκος 1,50 m - απέχουν μεταξύ τους 1 m - με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο 10 cm για εντοπισμό από άτομα με προβλήματα όρασης 	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32789
	<p>Οι οριοδείκτες τοποθετούνται επί του οδοστρώματος, πλησίον του κρασπέδου και η βάση τους βιδώνεται με κοχλίες ή στερεώνεται με ειδική κόλλα επί του ασφαλτοτάπητα. Η τοποθέτησή τους γίνεται έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η διέλευση των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ).</p>	ΦΕΚ 2201/Β/2007	σελ.30532
	<p>Η διαχωριστική νησίδα μπορεί να είναι φυτεμένη με χαμηλή βλάστηση ή ψηλά δέντρα ή πλακοστρωμένη και να φέρει κατακόρυφη σήμανση ή/και αστικό εξοπλισμό.</p>	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13638
ΜΕΘΟΔΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	Εγκάρσιες υπερυψωμένες λωρίδες σε οδοστρώματα (σαμαράκια)	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32779-32785
	Υπερυψωμένη διασταύρωση		σελ.32803-4, 32845-8, 32853-5
	Θορυβώδεις λωρίδες		σελ.32786-7
	Ανακλαστικές οδοστρώματος (και σε εγκάρσια διάταξη)		σελ.32788
	Μείωση πλάτους οδοστρώματος (με προεξοχή ή σημείο συμπίεσης)		σελ.32789-32790
	Οφιοειδής διάταξη		σελ.32791-4
ΠΡΟΣΩΡΙΝΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΠΙ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARKLETS)	<p>Μπορεί να επιτραπεί σε έκτακτες περιπτώσεις ή ζώνες μικρής κυκλοφορίας εντός κατοικημένων περιοχών, αν υπάρχει αρκετός χώρος για αυτό, η κατάληψη τμήματος οδού με προσωρινές εγκαταστάσεις ή εμπόδια ύστερα από άδεια των Δημοτικών ή Κοινοτικών Αρχών μετά γνώμη των αρμόδιων Αστυνομικών Αρχών.</p>	ΚΟΚ	άρθρο 48, σελ. 98-99
	<p>Σε στάσεις λεωφορείων τοποθετούνται μη μόνιμες μονάδες από οπλισμένο σκυρόδεμα οι οποίες ονομάζονται προεξοχές πεζοδρομίου (πλατφόρμες) με στόχο την διευκόλυνση της επιβίβασης/αποβίβασης των επιβατών στα λεωφορεία, ιδιαίτερα δε των ΑμεΑ, καθώς και την ασφάλειά τους κατά τη διάρκεια της αναμονής τους στην στάση, αφού οι προεξοχές εξασφαλίζουν τη μη στάθμευση οχημάτων στον χώρο της στάσης.</p>	ΦΕΚ 2201/Β/2007	σελ. 30531
	Μείωση πλάτους οδοστρώματος (με προεξοχή ή σημείο συμπίεσης)	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ. 32789-32790
	Επιτρέπεται η τοποθέτηση υποδομής στάθμευσης ποδηλάτων ανάμεσα από θέσεις στάθμευσης επί του οδοστρώματος.	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ. 13731, σχ. 8-3, 8-4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ (χλμ/ώρα)		ΠΗΓΗ	
		τυπικό	κατ' εξαιρέση		
ΟΡΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	Αστικές αρτηρίες (Γ III) Κύριες συλλεκτήριες οδοί (Γ IV)	50	60-70	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 2)	σελ. 2-3
	Συλλεκτήριες οδοί (Δ IV) Τοπικές οδοί (Δ V)	50			σελ. 2-3
	Τοπικές οδοί (Ε V) Τοπικές οδοί κατοικιών (Ε VI)	30			σελ. 2-3

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΣΥΝΘΗΚΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΌ		ΠΗΓΗ		ΣΧΟΛΙΑ
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Απαγόρευση στάθμευσης	Διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων	5	ΚΟΚ	άρθρο 34, σελ.75-76	η επιβολή των απαγορεύσεων μπορεί να γίνει με διαπλάτυνση πεζοδρομίου ή/και εύκαμπτους οριοδείκτες, αν και δεν διευκρινίζεται
		Στάσεις ΜΜΜ	12			
		Κόμβους	10			
		Φωτεινούς σηματοδότες	20			
		STOP	12			
		Τομή Οικοδομικών Γραμμών	5			
		Είσοδοι/έξοδοι πεζοδρόμων	πλάτος πεζοδρόμου			

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΘΕΣΜΙΚΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗ	ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ	ΠΗΓΗ
ΣΗΜΑΝΣΗ	μελέτη και έγκριση	ΓΓΔΕ, Περιφέρεια, ΟΤΑ	ΚΟΚ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	μελέτη και έγκριση	ΓΓΔΕ, Περιφέρεια, ΟΤΑ	
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΛΩΡΙΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	μελέτη και έγκριση	ΓΓΔΕ, Περιφέρεια, ΟΤΑ	
ΣΤΑΣΕΙΣ, ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΜΜΜ	μελέτη και έγκριση	ΟΑΣΑ, Νομαρχία	
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ, ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	μελέτη ή/και έγκριση	Περιφέρεια, ΟΤΑ	
		ΥΠΕΧΩΔΕ για εθνικό, επαρχιακό και βασικό της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ηρακλείου, Πάτρας και Λάρισας	
		ΟΑΣΑ εάν επηρεάζονται τα λεωφορεία	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	μελέτη και έγκριση	ΟΑΣΑ εάν επηρεάζονται τα λεωφορεία	
ΕΛΛ	μελέτη και έγκριση	ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠΕΚΑ, Περιφέρεια, ΟΑΣΑ, ΟΤΑ	
ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ	απόφαση	ΟΤΑ	
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ή ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	απόφαση	ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΔΤ, Νομαρχία	
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ, ΩΡΑΡΙΟ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	απόφαση	ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΔΤ, Νομαρχία	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Διαδικασίες Αδειοδότησης - Εμπλεκόμενοι Φορείς

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Διαδικασίες εγκρίσεων που απαιτούνται για την ανάπλαση αστικών οδών

Μέχρι σήμερα οι πεζοδρομήσεις είτε προβλέπονταν εξ'αρχής στα πολεοδομικά σχέδια υπό ένταξη περιοχών είτε αποφασίζονταν εκ των υστέρων από πολεοδομικούς ή κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς. Στην πρώτη περίπτωση ρυμοτομικά σχέδια ή σχέδια πόλης ορίζουν δρόμους ως πεζοδρόμους είτε λόγω της πολεοδομικής ταυτότητας και σημασίας τους, είτε λόγω του πλάτους τους (τα ρυμοτομικά ορίζουν πεζοδρόμους όλους τους δρόμους πλάτους μικρότερου των 7 m, διότι αν αφαιρεθούν τα πεζοδρόμια απομένουν το πολύ 4 m για κυκλοφορία, που δεν είναι αρκετά για αμφίδρομη κίνηση – τα σχέδια πόλης δεν φτάνουν σε επίπεδο μονοδρομήσεων).

Για την υλοποίηση έργων ανάπλασης αστικών οδών, ένας Δήμος υποχρεούται να εκδώσει τοπική κανονιστική απόφαση, με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 79 και 82 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν.3463/2006) και να ακολουθήσει τα όσα ορίζονται στο άρθρο 73, παραγρ. 1 Β(ν) του Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» και στο άρθρο 52 του Κ.Ο.Κ.

Πιο συγκεκριμένα, τα άρθρα 79 και 82 του Ν.3463/2006 "Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων" αναφέρουν ότι *«Οι κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους, εκδίδονται, μετά από προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας ή από τις Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμων και Κοινοτήτων των Περιφερειών».*

Οι αποφάσεις για την υλοποίηση των έργων ή των ρυθμίσεων λαμβάνονται από τα δημοτικά συμβούλια με την απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των μελών τους μετά από μελέτη που έχει εγκριθεί – θεωρηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου. Την έκδοση των τοπικών κανονιστικών αποφάσεων των Δήμων εισηγείται στο δημοτικό συμβούλιο η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής. Εάν η κανονιστική διάταξη αφορά αποκλειστικά την περιφέρεια μιας Δημοτικής Ενότητας, απαιτείται η απόφαση του Τοπικού Συμβουλίου ώστε η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής να διαμορφώσει την εισήγησή της. Για τη διαμόρφωση της εισήγησης, η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις των αρμόδιων κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων και ομάδων πολιτών της περιφέρειας του Δήμου, με τους οποίους έρχεται σε διαβούλευση. Σε περίπτωση που το προτεινόμενο έργο είναι εξαιρετικής σημασίας για την πόλη δύναται να ζητηθεί η γνώμη της Δημοτικής Επιτροπής Διαβούλευσης, που αποτελείται από 25 έως 50 άτομα τα οποία εκπροσωπούν τους φορείς που ορίζει το άρθρο 282 παρ. 16 του Ν. 3852/2010. Οι κανονιστικές αποφάσεις δημοσιεύονται υποχρεωτικά, κατά το πλήρες κείμενό τους, στο δημοτικό κατάστημα του Δήμου, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 284 και περίληψη αυτών σε μια ημερήσια ή εβδομαδιαία τοπική εφημερίδα. Οι αποφάσεις αυτές παραμένουν συνεχώς εκτεθειμένες σε χώρο του δημοτικού καταστήματος, που είναι προσιτός στο

κοινό. Οι ίδιες αποφάσεις, με φροντίδα του προέδρου του δημοτικού συμβουλίου πρέπει να καταχωρούνται στην ιστοσελίδα του Δήμου. Επιπλέον, το δημοτικό συμβούλιο λαμβάνει μέτρα για την όσο το δυνατόν ευρύτερη δημοσιοποίηση των αποφάσεων αυτών, μέσω των τοπικών μέσων μαζικής ενημέρωσης, εκδίδοντας ειδικούς οδηγούς ενημέρωσης των κατοίκων και των οικείων επαγγελματικών τάξεων και χρησιμοποιεί, για τον ίδιο σκοπό, οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο.

Επίσης στο άρθρο 52 του Κ.Ο.Κ. αναφέρεται ότι *«Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, στον καθορισμό των μονοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Νομαρχιακού ή Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου με βάση μελέτες, που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας».* Στη συνέχεια στο ίδιο άρθρο του Κ.Ο.Κ. αναφέρεται ότι *«Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις που αφορούν την κυκλοφορία κοινοποιούνται στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων».* Τέλος στο ίδιο άρθρο του Κ.Ο.Κ. αναφέρεται ότι *«Αν από την λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας».*

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται περιλαμβάνει κατά σειράν τα παρακάτω βήματα:

- εκπόνηση ή Έγκριση και Θεώρηση μελέτης από την Τεχνική Υπηρεσία
- εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας στη Δημοτική Ενότητα – Λήψη Απόφασης
- εισήγηση από τη Δημοτική Ενότητα στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής – Απόφαση έναρξης διαβούλευσης – Ανάρτηση – αποστολή σε φορείς της μελέτης
- εισήγηση από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής στο Δημοτικό Συμβούλιο για έγκριση μελέτης και έκδοση κανονιστικής απόφασης
- έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο
- δημοσίευση της απόφασης στο πλήρες κείμενό της στον πίνακα πληροφοριών με δύο (2) υπαλλήλους και σύνταξη σχετικού πρακτικού – Δημοσίευση της περίληψης της απόφασης σε δύο (2) εφημερίδες.

Αν τα έργα ανάπλασης περιλαμβάνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που **αφορούν Δημοτικό ή Επαρχιακό οδικό δίκτυο** απαιτείται:

- αποστολή της μελέτης στον ΟΑΣΑ ή το ΟΑΣΘ για τα μητροπολιτικά συγκροτήματα ή στις Υπηρεσίες Μεταφορών των Περιφερειακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας καθώς και των φορέων διαχείρισης των μέσων αυτών (ΚΤΕΛ υπεραστικό, ΚΤΕΛ αστικό, δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.), για σύμφωνη γνώμη σε περίπτωση που τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας επηρεάζονται οι Υπηρεσίες Οδικής Μαζικής Μεταφοράς
- έγκριση από το Δημοτικό ή Περιφερειακό Συμβούλιο
- Τεχνικός Έλεγχος και Έγκριση των μέτρων ρύθμισης και Έγκριση νομιμότητας από το Συντονιστή της αρμόδιας Αποκεντρωμένης Διοίκησης

- δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Εγκριτικής Απόφασης (η διαδικασία δημοσίευσης προωθείται από τις Υπηρεσίες της αρμόδιας Αποκεντρωμένης Διοίκησης).
- γνωστοποίηση των Κανονιστικών Αποφάσεων, στις κατά τόπους αρμόδιες Δ/νσεις Τροχαίας ή στις αρμόδιες Περιφερειακές Αστυνομικές Δ/νσεις καθώς και στις Αρμόδιες Υπηρεσίες Κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Αν η ανάπλαση γίνεται σε δρόμους που αφορούν το υπόλοιπο οδικό δίκτυο που διέρχεται στο εσωτερικό των ΟΤΑ (Εθνικό οδικό δίκτυο, Βασικό οδικό δίκτυο, κ.λπ.) απαιτείται:

- εκπόνηση ή έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης από τις τεχνικές υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή τις υπηρεσίες της αρμόδιας Αποκεντρωμένης Διοίκησης
- αποστολή της μελέτης στον ΟΑΣΑ ή το ΟΑΣΘ για τα μητροπολιτικά συγκροτήματα ή στις Υπηρεσίες Μεταφορών των Περιφερειακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας καθώς και των φορέων διαχείρισης των μέσων αυτών (ΚΤΕΛ υπεραστικό, ΚΤΕΛ αστικό, δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.), για σύμφωνη γνώμη σε περίπτωση που τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας επηρεάζονται οι Υπηρεσίες Οδικής Μαζικής Μεταφοράς
- εισήγηση από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή τις υπηρεσίες της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, για έκδοση Αστυνομικής Απόφασης από τις κατά τόπους αρμόδιες Δ/νσεις Τροχαίας ή τις αρμόδιες Περιφερειακές Αστυνομικές Δ/νσεις.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Τα μέτρα που προτείνονται, στις δύο παραπάνω περιπτώσεις αναπλάσεων και αφορούν ρύθμιση κυκλοφορίας εγκρίνονται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη και ισχύουν, από την τοποθέτηση και εγκατάσταση της κατακόρυφης- οριζόντιας σήμανσης ή κατάλληλης φωτεινής σηματοδότησης.

Αν από την ανάπλαση οδών προβλέπονται σημειακές πεζοδρομήσεις που δεν περιλαμβάνονται στον πολεοδομικό σχεδιασμό τότε σύμφωνα με το Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν.3463/2006) αλλά και το άρθρο 52 του ΚΟΚ οι πεζοδρομήσεις ισχύουν μετά την έκδοση εγκριτικής απόφασης. Η διαδικασία που ακολουθείται για την εγκριτική απόφαση είναι η εξής:

- εκπόνηση μελέτης και Έγκριση και θεώρησή της από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου
- εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας στη Δημοτική Ενότητα - Λήψη Απόφασης
- εισήγηση από τη Δημοτική Ενότητα στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής - Απόφαση έναρξης διαβούλευσης - Ανάρτηση - Αποστολή της μελέτης σε τοπικούς φορείς - Εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο για έκδοση κανονιστικής απόφασης και έγκριση μελέτης
- έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο - Δημοσίευση της απόφασης στο πλήρες κείμενό της και σύνταξη σχετικού πρακτικού - Δημοσίευση της περίληψης της απόφασης σε 2 εφημερίδες
- αποστολή της μελέτης στον ΟΑΣΑ ή το ΟΑΣΘ για τα μητροπολιτικά συγκροτήματα ή στις Υπηρεσίες Μεταφορών των Περιφερειακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες

περιοχές της χώρας καθώς και των φορέων διαχείρισης των μέσων αυτών (ΚΤΕΛ υπεραστικό, ΚΤΕΛ αστικό, δημοτική συγκοινωνία κλπ), για σύμφωνη γνώμη σε περίπτωση που τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας επηρεάζονται οι Υπηρεσίες Οδικής Μαζικής Μεταφοράς

- αποστολή της απόφασης στον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης (Ελεγκτής Νομιμότητας) για τεχνικό έλεγχο, έλεγχο νομιμότητας και έγκρισή της
- αποστολή στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
- αποστολή της απόφασης στην Τροχαία για ενημέρωσή της
- Περιβαλλοντική αδειοδότηση ή απαλλαγή από την υποχρέωση εκπόνησης μελέτης.

Οι παραπάνω ρυθμίσεις για να έχουν θεσμική ισχύ απαιτούν και αλλαγή του πολεοδομικού καθεστώτος με σημειακή τροποποίηση του σχεδίου πόλης. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι η εξής:

- εκπόνηση ή Έγκριση και Θεώρηση μελέτης από την Τεχνική Υπηρεσία
- Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου
- ενημέρωση και αποστολή της στους παρόδους ιδιοκτήτες
- ανάρτηση στον Δήμο (με πράξη ανάρτησης) του σχεδιαγράμματος και της Τεχνικής Έκθεσης Δημοσίευση περίληψης της Απόφασης για 2 φορές σε 2 τοπικές εφημερίδες
- νέα Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου μετά από εξέταση ενδεχόμενων ενστάσεων
- έλεγχος νομιμότητας των αποφάσεων από τον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης για έγκριση
- υποβολή του συνολικού φακέλου στο ΣΥΠΟΘΑ (Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων)
- αποστολή στον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης για έγκριση εφόσον αποτελεί σημειακή τροποποίηση δηλαδή χαρακτηρίζεται μια οδός ως πεζόδρομος, η οποία οδός δεν θεωρείται μείζονος σημασίας από τον πολεοδομικό σχεδιασμό
- αποστολή για δημοσίευση στο Εθνικό Τυπογραφείο (ΦΕΚ).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που αφορούν οδούς ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ισχύουν, από την τοποθέτηση - εγκατάσταση της κατακόρυφης-οριζόντιας σήμανσης ή φωτεινής σηματοδότησης.

Αν από την ανάπλαση προβλέπονται **δίκτυα πεζοδρόμων ή πεζόδρομοι μείζονος σημασίας**, ακολουθείται όλη η προηγούμενη διαδικασία και αποστέλλεται ο φάκελος της μελέτης στη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ΔΠΣ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) για έλεγχο και έγκριση. Σε περίπτωση που ο σχεδιασμός των έργων της ανάπλασης αντιβαίνει τον πολεοδομικό σχεδιασμό όπως ορίζεται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο απαιτείται η αναθεώρησή του, ενώ από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν προβλέπεται με ποια διαδικασία μπορεί να γίνει αυτό μεμονωμένα για την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Σε περίπτωση που η ανάπλαση γίνεται σε τμήμα πόλης που έχει χαρακτηριστεί ως παραδοσιακό – με δημοσίευση σε

ΦΕΚ – ο φάκελος υποβάλλεται στην Δ/ση Αρχιτεκτονικής του ΥΠΕΝ και στο Υπουργείο Πολιτισμού.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που αφορούν πεζόδρομους ισχύουν από την τοποθέτηση- εγκατάσταση της κατακόρυφης-οριζόντιας σήμανσης ακόμα και εάν δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες διαμόρφωσής τους, ενώ πρέπει να περιλαμβάνουν και κανονισμό λειτουργίας, ο οποίος θεωρείται ως αναπόσπαστο στοιχείο της κυκλοφοριακής μελέτης. Συνεπώς κάθε τροποποίηση στον κανονισμό λειτουργίας ενός πεζόδρομου, απαιτεί εκ νέου τις διαδικασίες έγκρισης.

Αν από την ανάπλαση αστικών οδών προβλέπονται και **εποχιακές ρυθμίσεις** - κυρίως κατά τους θερινούς μήνες – για συγκεκριμένες ώρες ή μήνες του έτους τότε τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας ή τις προσωρινές πεζοδρομήσεις αυτών των οδών, ακολουθείται η ίδια διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 52 και 109 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ενώ σε αυτήν την περίπτωση δεν ακολουθείται η διαδικασία χαρακτηρισμού της οδού ως πεζόδρομου και δεν απαιτείται τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου. Σύμφωνα με τα παραπάνω απαιτείται:

- εκπόνηση μελέτης και Έγκριση και θεώρησή της από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου
- εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας στη Δημοτική Ενότητα – Λήψη Απόφασης
- εισήγηση από τη Δημοτική Ενότητα στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής – Απόφαση έναρξης διαβούλευσης – Ανάρτηση – Αποστολή της μελέτης σε τοπικούς φορείς – Εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο για έκδοση κανονιστικής απόφασης και έγκριση μελέτης
- έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο - Δημοσίευση της απόφασης στο πλήρες κείμενό της και σύνταξη σχετικού πρακτικού – Δημοσίευση της περίληψης της απόφασης σε 2 εφημερίδες
- αποστολή της μελέτης στον ΟΑΣΑ ή το ΟΑΣΘ για τα μητροπολιτικά συγκροτήματα ή στις Υπηρεσίες Μεταφορών των Περιφερειακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας καθώς και των φορέων διαχείρισης των μέσων αυτών (ΚΤΕΛ υπεραστικό, ΚΤΕΛ αστικό, δημοτική συγκοινωνία κ.λπ.), για σύμφωνη γνώμη σε περίπτωση που τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας επηρεάζονται οι Υπηρεσίες Οδικής Μαζικής Μεταφοράς
- αποστολή της απόφασης στον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης (Ελεγκτής Νομιμότητας) για τεχνικό έλεγχο, έλεγχο νομιμότητας και έγκρισή της
- αποστολή στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
- αποστολή της απόφασης στην Τροχαία για ενημέρωσή της.

Περιβαλλοντική αδειοδότηση

Σύμφωνα με το Νόμο 4014/2011 "Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις Υπουργείου Περιβάλλοντος" (ΦΕΚ Α' 209), όπως εκάστοτε τροποποιημένος ισχύει, και την Υ.Α. 37674/10.8.2016 ΦΕΚ Β' 2471), οι Δήμοι, για έργα ανασχεδιασμού οδών σε αστικές περιοχές, οφείλουν να απευθύνονται στις οικείες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις προκειμένου να λάβουν περιβαλλοντική αδειοδότηση.

Σε κάθε περίπτωση οι Δήμοι προβλέπεται να Διενεργούν Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό σύμφωνα με την υπ' αριθ. 26804/16-06-2011 ΥΑ (ΦΕΚ 1427 Β'/2011) όπως αυτή τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. 22186/04-05-2012 ΥΑ (ΦΕΚ 1494 Β'/2012). Σε περίπτωση δε διεξαγωγής αρχιτεκτονικού διαγωνισμού θα πρέπει να έχουν λάβει την απαραίτητη απόφαση χαρακτηρισμού του εν θέματι έργου ως "μη αξιόλογου τεχνικού έργου" σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 2 της αριθ. 26804/16-06-2011 ΥΑ από το οικείο Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΣΥΠΟΘΑ) και ακολούθως να έχει γνωμοδοτήσει θετικά το αρμόδιο Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής (ΣΑ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Συγκρότηση φακέλου έργου προς χρηματοδότηση

Συγκρότηση φακέλου έργου προς χρηματοδότηση – Βασικά στοιχεία

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΦΑΚΕΛΛΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η χρηματοδότηση ενός δικαιούχου για την υλοποίηση κάποιου έργου ανασχεδιασμού οδού, προϋποθέτει από την πλευρά του κατάλληλη προετοιμασία (ετοιμότητα), όσον αφορά στις προϋποθέσεις που τίθενται από την εκάστοτε πρόσκληση (π.χ. προσκλήσεις Πράσινου Ταμείου, προσκλήσεις Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, προσκλήσεις Ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μέσων, κ.λπ.).

Γίνεται αντιληπτό ότι το περιεχόμενο του φακέλου πρότασης χρηματοδότησης, δύναται να διαφέρει ανάλογα με το Ταμείο που χρηματοδοτεί τις παρεμβάσεις και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της εκάστοτε πρόσκλησης που εκδίδεται από την αρμόδια Διαχειριστική Αρχή ή Ενδιάμεσο Φορέα Διαχείρισης. Στην τρέχουσα ενότητα θα επιχειρηθεί να παρουσιασθούν τα βασικότερα στοιχεία, από πλευράς περιεχομένου και αδειοδοτήσεων, που ένας δικαιούχος (π.χ. Δήμος) είναι σκόπιμο να συγκεντρώσει προκειμένου να «ωριμάσει» ένα έργο προς χρηματοδότηση.

Είναι σημαντικό να γίνει σαφές ότι η πληροφορία που ακολουθεί είναι ενδεικτική και σε κάθε περίπτωση η πρόσκληση και η υπηρεσία έκδοσης αυτής καθορίζουν το ακριβές, κατά περίπτωση, περιεχόμενο του φακέλου του έργου.

Για τη συλλογή των στοιχείων που θα παρουσιασθούν σε αυτή την ενότητα, αξιοποιήθηκε υλικό που προήλθε από προσκλήσεις του Πράσινου Ταμείου και των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της τρέχουσας και της προηγούμενης χρηματοδοτικής περιόδου (ΕΣΠΑ 2014-2020 & ΕΣΠΑ 2007-2013).

Κάθε δικαιούχος είναι σκόπιμο να αντιληφθεί ότι η προετοιμασία του φακέλου έργου στοχεύει στη συλλογή στοιχείων και εγγράφων που θα καταδεικνύουν:

1. τη σκοπιμότητα του έργου, τη διάχυση των ωφελειών στους χρήστες του και στην τοπική κοινωνία,
2. την εξασφάλιση των αναγκαίων εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τη διαθεσιμότητα της γης,
3. την τεχνική αρτιότητα (ύπαρξη απαραίτητων τεχνικών και υποστηρικτικών μελετών),
4. την ικανότητα του Φορέα να διαχειριστεί τις διαδικασίες που απαιτούνται για να υλοποιηθεί το έργο, τόσο από τεχνικής απόψεως όσο και από διαχειριστική – διοικητική.

Τα στοιχεία που περιγράφονται στη δεύτερη και στην τρίτη επισήμανση συνθέτουν, κατά κύριο λόγο, αυτό που είναι ευρέως γνωστό ως διαδικασία «ωρίμανσης» ενός έργου.

Η λεπτομερής καταχώρηση των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω γίνεται σε ειδικά έντυπα, που συμπληρώνει ο δικαιούχος (συνήθως υπό μορφή πίνακα). Το πλέον σημαντικό, ίσως, έγγραφο για την αποτύπωση του προτεινόμενου έργου και δομικό στοιχείο του Φακέλου του Έργου είναι το Τεχνικό Δελτίο Έργου. Για την κατανόηση της διαδικασίας υποβολής μιας πρότασης χρηματοδότησης αξίζει να σημειωθεί ότι η καταχώρηση των αναγκαίων πληροφοριών και η προσκόμιση των απαιτούμενων εγγράφων και σχεδίων γίνεται ηλεκτρονικά, σε ιστότοπο εφαρμογής που ορίζει ο εκάστοτε φορέας χρηματοδότησης (π.χ. στην περίπτωση των συγχρηματοδοτούμενων έργων του ΕΣΠΑ χρησιμοποιείται το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης – ΟΠΣ-ΕΣΠΑ).

1. Γενικές Αρχές

Η πρόταση που καταθέτει ο εκάστοτε δυνητικός δικαιούχος (π.χ. Δήμος), είναι απαραίτητο να διέπεται από πληρότητα και σαφήνεια. Η ικανότητα ανταπόκρισης του έργου σε ειδικούς στόχους ή θεματικές προτεραιότητες που θέτει η πρόσκληση, είναι ένα από τα πρωταρχικά στοιχεία επιλεξιμότητας της πρότασης.

Στοιχεία όπως:

- η σαφήνεια του περιεχομένου
- η πληρότητα της τεχνικής περιγραφής
- η επαρκής τεκμηρίωση
- η βιωσιμότητα του έργου, και
- η ρεαλιστικότητα του προϋπολογισμού και του χρονοδιαγράμματος

αποτελούν περαιτέρω στοιχεία που συνθέτουν έναν άρτιο και ανταγωνιστικό φάκελο έργου.

Στοιχεία που αποσαφηνίζουν τις διαδικασίες υλοποίησης του έργου με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (εθνικό ή/και κοινοτικό) δύναται να απαιτηθεί να διευκρινισθούν και να συμπεριληφθούν στο Φάκελο του Έργου. Ειδικότερα, η τήρηση των εθνικών και κοινοτικών κανόνων κατά τα στάδια δημοπράτησης / συμβασιοποίησης του έργου και η τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας θεωρούνται ως απολύτως απαραίτητα.

Η προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία και η προαγωγή της ισότητας αποτελούν, επίσης, ζητήματα που κρίνεται σκόπιμο να αποτυπώνεται, εντός του φακέλου, ο τρόπος διασφάλισής τους.

Επιπλέον, στοιχεία που καταδεικνύουν τη συμβατότητα της παρέμβασης με τις αρχές και τις επιδιώξεις του υπερκείμενου χωρικού προγραμματισμού/σχεδιασμού [π.χ. Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, Ρυθμιστικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια (πρώην Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια / ΓΠΣ ή Σχέδια Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης / ΣΧΟΟΑΠ, Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης / ΣΟΑΠ, κ.λπ.)] είναι δυνατό να χρειαστεί να περιληφθούν στο φάκελο της πρότασης.

2. Εγκρίσεις – Αδειοδοτήσεις – Διαθεσιμότητα γης

Ανάλογα με τη φύση της παρέμβασης, τα ειδικά χαρακτηριστικά της πρόσκλησης και τα χαρακτηριστικά της χωρικής ενότητας δύνανται να ζητηθούν από το φορέα Έκδοσης της πρόσκλησης στοιχεία που να αποδεικνύουν την απουσία προσκομμάτων στην υλοποίηση του έργου μέσω προσκόμισης εγγράφων και αδειοδοτήσεων όπως:

- **Περιβαλλοντική αδειοδότηση** (Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων ή σχετικό απαλλακτικό έγγραφο από την αρμόδια υπηρεσία).
- **Γνωμοδοτήσεις – Αδειοδοτήσεις λοιπών φορέων** (Γνωμοδότηση αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, Άδεια επέμβασης από αρμόδια Υπηρεσία Δασών, έγκριση ΣΥΠΟΘΑ ή ΚΕΣΥΠΟΘΑ για απαλλαγή από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό αν η παρέμβαση είναι σε παραδοσιακά τμήματα, Έγκριση Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής, Λοιπές Γνωμοδοτήσεις – Αδειοδοτήσεις – Εγκρίσεις ανάλογα με τη φύση του έργου – π.χ. σε περιπτώσεις έργων που δύνανται να επηρεάσουν την κυκλοφορία των δημόσιων συγκοινωνιών απαιτείται άδεια / γνωμοδότηση από τον αρμόδιο Φορέα διαχείρισης των συγκοινωνιών, ενώ σε περιπτώσεις αλλαγής του υψηλού οδο φωτισμού ενδέχεται να απαιτείται άδεια / γνωμοδότηση της ΔΕΔΔΗΕ).
- **Στοιχεία Κυριότητας** (Πιστοποιητικό καταχώρησης στο κτηματολόγιο (όπου υπάρχει συστημένο Κτηματολογικό Γραφείο), Απόσπασμα εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλης, Έκδοση Απόφασης Παραχώρησης δημόσιας έκτασης)

Σε κάθε περίπτωση τα προαναφερθέντα δικαιολογητικά είναι ενδεικτικά και δύνανται να προσαρμοσθούν στις ειδικές ανάγκες κάθε πρόσκλησης, από το φορέα έκδοσης της.

Δύνανται τέλος να ζητηθεί να συμπεριληφθεί στο Φάκελο έργου, έντυπο που αποτυπώνει τις ενέργειες ωρίμανσης του έργου με αναφορά στα τυχόν εμπόδια που έχουν ή εκτιμάται ότι θα παρουσιασθούν, στις ενέργειες που προτείνονται για την αντιμετώπισή τους και στην εκτίμηση του χρόνου υπέρβασης του κωλύματος (π.χ. αδειοδότηση ή απαλλαγή-θεσμική ρύθμιση, απόκτηση – παραχώρηση γης κ.λπ.).

3. Τεχνική αρτιότητα

(ύπαρξη απαραίτητων τεχνικών και υποστηρικτικών μελετών)

Τα δικαιολογητικά που είναι απαραίτητο να περιλαμβάνονται στον φάκελο πρότασης έργου και αφορούν στην εξασφάλιση τεχνικής πληρότητας του έργου ορίζονται στην πρόσκληση. Κάποιες φορές δύνανται να υπάρχει μία πιο γενική διατύπωση στην πρόσκληση που να αναφέρεται στην υποβολή των αναγκαίων μελετών σύμφωνα με τη νομοθεσία που διέπει την εκτέλεση των συγκεκριμένων έργων. Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα έργο ανασχεδιασμού οδού, δύνανται να περιλαμβάνει πέρα από τις κατασκευές, και προμήθεια εξοπλισμού. Και σε αυτή την περίπτωση είναι αναγκαίο να διαφανεί η πληρότητα και αρτιότητα της προτεινόμενης παρέμβασης. Παρακάτω γίνεται συνοπτική αναφορά στις συνηθέστερες μελέτες και έγγραφα που απαιτούνται τόσο για την κατασκευή όσο και για την προμήθεια εξοπλισμού που αφορούν στην υλοποίηση της παρέμβασης.

Ειδικότερα, για την τεκμηρίωση της τεχνικής ωριμότητας μιας πράξης, και ανάλογα με τη «φύση» των προτεινόμενων παρεμβάσεων, ο φάκελος έργου δύναται να ζητηθεί να περιέχει:

- Τοπογραφική αποτύπωση σε ΕΓΣΑ'87
- Απόσπασμα εγκεκριμένου ρυμοτομικού
- Εδαφοτεχνική μελέτη
- Κυκλοφοριακή μελέτη, όπου απαιτείται
- Μελέτη ποδηλατόδρομου (Τεχνικές Οδηγίες ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016)
- Μελέτη Σχεδιασμού και εγκατάστασης εξοπλισμού (σύμφωνα με την Υ.Α. 28492/18-05-2009, εφαρμόζεται για παιδικές χαρές)
- Αρχιτεκτονική Μελέτη
- Μελέτη οδοποιίας
- Στατική Μελέτη (για στέγαστρα, τοίχους αντιστήριξης, λοιπά στοιχεία)
- Ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) μελέτες (για φωτισμό, άρδευση, απορροή ομβρίων κ.λπ.)
- Μελέτη Σήμανσης
- Φυτοτεχνική Μελέτη
- Μελέτη προσβασιμότητας για ΑΜΕΑ
- Λοιπές μελέτες, που επιβάλλεται να υπάρχουν από τη φύση του έργου
- Σχέδιο Ασφάλειας και Υγείας, καθώς και Φάκελος Ασφάλειας και Υγείας (ΣΑΥ-ΦΑΥ)
- Αναλυτικές Προμετρήσεις
- Τεχνική Περιγραφή και Προϋπολογισμό του έργου
- Τεύχη Δημοπράτησης

Εφόσον η παρέμβαση περιλαμβάνει και προμήθεια εξοπλισμού, ο φάκελος έργου είναι σκόπιμο να περιέχει και τα ακόλουθα:

- Τεχνικές προδιαγραφές του Εξοπλισμού
- Έγκριση τεχνικών προδιαγραφών
- Εγκεκριμένα Σχέδια (εφόσον απαιτούνται από το είδος του προς προμήθεια προϊόντος)
- Τεύχη Δημοπράτησης
- Προσφορές από ανεξάρτητους προμηθευτές, για την τεκμηρίωση του κόστους της προμήθειας⁶ (το πλήθος των προσφορών προσδιορίζεται σε κάθε πρόσκληση)

⁶ Οδηγός για την εφαρμογή Ν.4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις, 2η Έκδοση, Μάιος 2018
(https://www.mou.gr/el/Pages/manualsFS.aspx?item=2454&leftmenu_id=manuals.aspx)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ενδεικτικό Κόστος Ανασχεδιασμού οδού

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Αφορμή για τη σύνταξη της συγκεκριμένης ενότητας, αποτελεί η ανάγκη να υπάρχει μία εικόνα μέσου κόστους εργασιών, σε όσους συμμετέχουν σε διαδικασίες λήψης απόφασης για παρεμβάσεις ανασχεδιασμού οδών (πολιτικούς, στελέχη τεχνικών υπηρεσιών, διαχειριστικών αρχών κ.λπ.), προκειμένου άμεσα και εύκολα να προσεγγίζεται το εκτιμώμενο κόστος μίας παρέμβασης. Σε καμία περίπτωση η παρούσα ενότητα δεν υποκαθιστά τις θεσμοθετημένες τιμές και διαδικασίες έκδοσης Προϋπολογισμού ενός Δημόσιου Έργου.

Μεθοδολογικά, για τον υπολογισμό του μέσου κόστους ανά ομάδα εργασιών, χρησιμοποιήθηκαν οι οριστικοί προϋπολογισμοί από παρεμβάσεις που έλαβαν χώρα στο Νομό Αττικής, αλλά και σε περιφερειακούς Δήμους. Συνολικά εξετάστηκαν οι προϋπολογισμοί για έξι (6) παρεμβάσεις, και από το δείγμα αφαιρέθηκαν δύο περιπτώσεις, που παρουσίαζαν ακραίες τιμές (προς τα κάτω και προς τα άνω), είτε λόγω πολύ μικρού εύρους παρέμβασης είτε λόγω πολύ ακριβών υλικών που χρησιμοποιήθηκαν. Τελικά τα μέσα κόστη παρέμβασης προκύπτουν από την εξέταση τεσσάρων περιπτώσεων. Το είδος των παρεμβάσεων αφορά σε πεζοδρόμηση όλου του πλάτους της οδού ή σε διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων με διατήρηση διαδρόμου κίνησης οχήματος. Κάποιες από αυτές τις παρεμβάσεις περιλαμβάνουν και τη διαμόρφωση διαδρομής κίνησης ποδηλάτων.

Οι εργασίες ομαδοποιήθηκαν στις ακόλουθες βασικές κατηγορίες:

- χωματοουργικά,
- σκυροδέματα,
- επιστρώσεις και λοιπές εργασίες.

Το δείγμα των προϋπολογισμών που διέθετε η ομάδα εργασίας δεν περιλάμβανε διακριτή πληροφορία για τις Ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες και για τις εργασίες πρασίνου. Επομένως, αυτές οι κατηγορίες δαπανών συμπεριλαμβάνονται στην τρίτη ομάδα εργασιών (επιστρώσεις και λοιπές εργασίες).

Για τον υπολογισμό του Μέσου Κόστους για κάθε μια από τις παραπάνω ομάδες, έγινε εμβαδομέτρηση των επιφανειών και διαίρεση των αντίστοιχων προϋπολογισμών Π/Υ. Το εύρος τιμών ανά τετραγωνικό μέτρο, διαμορφώνεται ως ακολούθως:

- χωματοουργικά: από 10 έως 27 €/m²
- σκυροδέματα: από 15 έως 31 €/m²
- επιστρώσεις και λοιπές εργασίες: από 51 έως 83 €/m²

Το Συνολικό Μέσο Κόστος Παρέμβασης ανά/m² κυμαίνεται από 86 έως 128 €/m²

Οι τιμές αυτές αντιπροσωπεύουν το μέσο όρο των περισσότερων παρεμβάσεων με χρήση των πλέον συνηθισμένων υλικών πεζοδρομήσεων, ενώ δύναται να μειωθούν εφόσον οι παρεμβάσεις είναι ήπιες και μικρής κλίμακας, π.χ. απλή διαπλάτυνση

πεζοδρομίων ή να αυξηθούν σημαντικά εφόσον το κόστος των υλικών και του αστικού εξοπλισμού που συνοδεύει την παρέμβαση είναι υψηλό.

Εργασία / Είδος δαπάνης	ΔΗΜΟΣ 1		
	ΑΡΧΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ Μ ² (ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ) / (ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ)
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Μ ²)	13.260		
ΕΡΓΑΣΙΕΣ			
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ	130.846,76	130.846,76	9,87
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	150.384,60	281.231,36	21,21
ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ-ΛΟΙΠΑ	401.564,00	682.795,36	51,49
ΣΥΝΟΛΟ	682.795,36	1.094.873,48	
Π/Υ ΕΡΓΟΥ	1.150.000,00	1.094.873,48	
ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	467.204,64		
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗΣ Π/Υ (%) (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	0,68		
ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ/ Μ²	86,73		

Εργασία / Είδος δαπάνης	ΔΗΜΟΣ 2		
	ΑΡΧΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ Μ ² (ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ) / (ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ)
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Μ ²)	3.430		
ΕΡΓΑΣΙΕΣ			
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ	51.097,10	87.094,64	25,39
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	37.756,36	64.355,45	18,76
ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ-ΛΟΙΠΑ	427.663,80	728.949,91	212,52
ΣΥΝΟΛΟ	516.517,26		
Π/Υ ΕΡΓΟΥ	880.400,00	880.400,00	
ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	363.882,74		
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗΣ Π/Υ (%) (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	0,70		
ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ/ Μ² (€)	256,68		

Εργασία / Είδος δαπάνης	ΔΗΜΟΣ 3		
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Μ ²)	10.375,60		
	ΑΡΧΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ Μ ² (ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ) / (ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ)
ΕΡΓΑΣΙΕΣ			
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ	135.997,52	229.541,31	22,12
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	191.097,14	322.540,36	31,09
ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ-ΛΟΙΠΑ	407.574,50	687.918,33	66,30
ΣΥΝΟΛΟ	734.669,16		
Π/Υ ΕΡΓΟΥ	1.240.000,00	1.240.000,00	
ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	505.330,84		
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗΣ Π/Υ (%) (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	0,69		
ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ/ Μ²	119,51		

Εργασία / Είδος δαπάνης	ΔΗΜΟΣ 4		
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Μ ²)	800,00		
	ΑΡΧΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ Μ ² (ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ) / (ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ)
ΕΡΓΑΣΙΕΣ			
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ	1.592,05	2.694,19	3,37
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	1.272,44	2.153,32	2,69
ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ-ΛΟΙΠΑ	11.130,86	18.836,49	23,55
ΣΥΝΟΛΟ	13.995,35		
Π/Υ ΕΡΓΟΥ	23.684,00	23.684,00	29,61
ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	9.688,65		
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗΣ Π/Υ (%) (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	0,69		
ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ/ Μ²	29,61		

Εργασία / Είδος δαπάνης	ΔΗΜΟΣ 5		
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Μ ²)	4.530,00		
	ΑΡΧΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ Μ ² (ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ) / (ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ)
ΕΡΓΑΣΙΕΣ			
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ	74.061,17	126.371,88	27,90
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	66.359,46	113.230,32	25,00
ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ-ΛΟΙΠΑ	201.133,60	343.197,81	75,76
ΣΥΝΟΛΟ	341.554,23		
Π/Υ ΕΡΓΟΥ	582.800,00	582.800,00	128,65
ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	241.245,77		
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗΣ Π/Υ (%) (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	0,71		
ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ/ Μ²	128,65		

Εργασία / Είδος δαπάνης	ΔΗΜΟΣ 6		
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (Μ ²)	1.100,00		
	ΑΡΧΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ Μ ² (ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ) / (ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ)
ΕΡΓΑΣΙΕΣ			
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ	12.284,27	20.920,81	19,02
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	9.555,03	16.272,76	14,79
ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ-ΛΟΙΠΑ	53.883,37	91.766,43	83,42
ΣΥΝΟΛΟ	75.722,67		
Π/Υ ΕΡΓΟΥ	128.960,00	128.960,00	117,24
ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	53.23,33		
ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗΣ Π/Υ (%) (ΓΕ & ΟΕ, απρόβλεπτα, αναθεωρήσεις, ΦΠΑ)	0,70		
ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ/ Μ²	117,24		

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Πηγές και Μοντέλα Χρηματοδότησης

Η χρηματοδότηση δράσεων ανασχεδιασμού αστικών οδών πραγματοποιείται τις περισσότερες φορές ως μέρος μιας ευρύτερης παρέμβασης για τη βελτίωση των συνθηκών του περιβάλλοντος, της αναβάθμισης της ποιότητας ζωής, και την αναζωογόνηση του αστικού τοπίου. Τα έργα αναπλάσεων οδών σε αστικές περιοχές δεν είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν αυτοτελώς από προγράμματα του ΕΣΠΑ ή άλλες πηγές χρηματοδότησης. Τα έργα αυτά μπορούν να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά ή εθνικά προγράμματα μόνο όταν εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων παρεμβάσεων. Επομένως οι πηγές που θα παρουσιασθούν παρακάτω δεν χρηματοδοτούν ευθέως μελέτες ή αναπλάσεις οδών, αλλά σαφώς διαμορφώνουν το πλαίσιο για τη χρηματοδότηση και τέτοιων δράσεων.

⇒ *Η έννοια της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης*

Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης και υποστηρίζονται, χρηματοδοτικά από την ΕΕ μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου (ΕΚΤ), του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), του Ταμείου Συνοχής (ΤΣ), συμπληρωματικά δε του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ), μέσω συνδυασμένων επενδύσεων, με αναφορά σε δύο, τουλάχιστον, Άξονες Προτεραιότητας και με συνδυασμό μίας ή περισσοτέρων συμπληρωματικών επενδυτικών προτεραιοτήτων, από διαφορετικούς θεματικούς στόχους, ενός ή περισσοτέρων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

Στη Στρατηγική Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (ΟΧΕ) – Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ) ενδέχεται να συμπεριληφθούν και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία (Jeremie, Elena) και άλλα προγράμματα (Horizon 2020, Life+, εθνικά προγράμματα), καθώς και κρατικές ενισχύσεις.

Οι νέοι κανονισμοί που υιοθετήθηκαν επίσημα από το συμβούλιο της ΕΕ το 2013 δίνουν την δυνατότητα στα Κράτη-Μέλη να υλοποιήσουν τοπικές εδαφικές στρατηγικές συνδέοντας τους θεματικούς στόχους του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (ΕΣΠΑ 2014-2020) και τα Επιχειρησιακά Προγράμματα με τα νέα χρηματοδοτικά εργαλεία όπως είναι η «Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων - CLLD», οι «Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – ITI (Integrated Territorial Investments)» και η «Ολοκληρωμένη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη», η υλοποίηση της οποίας γίνεται μέσω των CLLD (Community Led-Local Development) και ITI, εφ' όσον προϋποθέτει την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την Βιώσιμη Ανάπτυξη.

Με την χρήση των ανωτέρω χρηματοδοτικών εργαλείων, ευνοούνται:

- α) η δυνατότητα άσκησης ουσιαστικότερης και αποτελεσματικότερης τοπικής αναπτυξιακής πολιτικής, μέσα από τον ολοκληρωμένο αναπτυξιακό προγραμματισμό τοπικών πολιτικών με τη συμμετοχή των τοπικών παραγόντων στον σχεδιασμό και την υλοποίηση των ολοκληρωμένων αναπτυξιακών δράσεων,

- β) η αποκέντρωση της διαχείρισης των κοινοτικών πόρων σε περιφερειακό επίπεδο, με στόχο την επιτάχυνση της υλοποίησης των δράσεων,
- γ) η άντληση πόρων όλων των ταμείων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) καθώς και αξιοποίηση κάθε χρηματοδοτικού μέσου.

Οι χρηματοδοτικές δυνατότητες ποικίλλουν. Βασικές πηγές χρηματοδότησης αποτελούν:

- το **περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020 (ΠΕΠ)** στη χωρική ενότητα του οποίου ανήκει η παρέμβαση,
- τα **τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα 2014-2020**,
- το **Τεχνικό πρόγραμμα της Περιφέρειας** στη χωρική ενότητα της οποίας ανήκει η παρέμβαση,
- το **Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου**, στη χωρική ενότητα της οποίας ανήκει η παρέμβαση.

Συνδυασμός με άλλες χρηματοδοτικές πηγές – αναπτυξιακές πολιτικές / στρατηγικές

Οι διαθέσιμες χρηματοδοτικές πηγές από τις οποίες θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν δράσεις και παρεμβάσεις ανασχεδιασμού οδών σε αστικούς δήμους είναι:

- Το Πράσινο Ταμείο
- Ευρωπαϊκά Χρηματοδοτικά εργαλεία
- Αναπτυξιακά Προγράμματα Ειδικού Σκοπού
- Άλλες πηγές χρηματοδότησης (λ.χ. ΣΔΙΤ, Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων)
- Εθνικά Προγράμματα ενίσχυσης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Στη συνέχεια παρατίθενται στοιχεία σχετικά με τις χρηματοδοτικές αυτές πηγές και τον τρόπο αξιοποίησής τους για τη χρηματοδότηση των παρεμβάσεων ανασχεδιασμού οδών σε αστικούς Δήμους.

1. Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο μπορεί να χρηματοδοτεί προγράμματα που καταρτίζονται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (τ. Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής) ή άλλα Υπουργεία και τους εποπτευόμενους οργανισμούς τους, αποκεντρωμένες γενικές διοικήσεις, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημοσίου τομέα, τα οποία στοχεύουν στην προστασία, αναβάθμιση και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

(Πηγή: <http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/>)

2. Ευρωπαϊκά Χρηματοδοτικά εργαλεία

Τα κύρια Ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία αφορούν στην Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και την Ενεργειακή αναβάθμιση. Τα σημαντικότερα από αυτά που αφορούν σε επενδύσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι τα εξής:

➤ 2.1 Καταπιστευματικό Ταμείο Υποδομών της ΕΕ

Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Σύμφωνα με τις νέες διαδικασίες, παρέχεται στα Κράτη-Μέλη η ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν μέρος των επιχορηγήσεων που λαμβάνουν από την ΕΕ μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων, για να επενδύουν σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι επενδύσεις μπορούν να έχουν τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων ή/και εγγυήσεων και πραγματοποιούνται μέσω *Ταμείων Αστικής Ανάπτυξης* και, εάν είναι απαραίτητο μέσω *Ταμείων Χαρτοφυλακίου*.

Η εν λόγω πρωτοβουλία δεν αποτελεί νέα πηγή χρηματοδοτήσεων για τα Κράτη-Μέλη. Αποτελεί ένα νέο μέσο αξιοποίησης των υφιστάμενων επιχορηγήσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων για τη στήριξη σχεδίων αστικής ανάπτυξης.

Για τον προσδιορισμό των σχεδίων που μπορούν να χρηματοδοτηθούν μέσω του Ταμείου Υποδομών, επιβάλλεται να ακολουθείται ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Ειδικότερα για την ΠΠ 2014-2020 οι πόροι του Ταμείου Υποδομών θα διοχετευθούν σε σχέδια στους εξής τομείς:

- **αστική ανάπλαση / ανάπτυξη**
- ΑΠΕ
- ενεργειακή αποδοτικότητα (π.χ. αναβάθμιση δημοτικών κτιρίων)
- τουριστικές υποδομές σε τοπικό επίπεδο.

➤ 2.2 ELENA

Πολλοί δήμοι και περιφέρειες της ΕΕ δεν διαθέτουν την απαραίτητη τεχνική εμπειρία και οργανωτική ικανότητα για την υλοποίηση μεγάλων έργων ενεργειακής αποδοτικότητας και ΑΠΕ. Τα οφέλη από τη μείωση της χρησιμοποιούμενης ενέργειας και της προκαλούμενης από αυτή μόλυνσης είναι προφανή, αλλά η πρόκληση είναι τα

έργα να παρέχουν θετική σχέση ποιότητας/κόστους (value for money) και να εξασφαλίσουν χρηματοδότηση.

Το χρηματοδοτικό εργαλείο ELENA έρχεται να βοηθήσει σε αυτό ακριβώς το σημείο.

Το ELENA (European Local ENergy Assistance) αποτελεί κοινή πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ – ΕΙΒ) και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020». Το ELENA παρέχει επιχορηγήσεις για τεχνική βοήθεια που επικεντρώνεται στην υλοποίηση έργων και προγραμμάτων για την ενεργειακή απόδοση, την κατανομημένη ανανεώσιμη ενέργεια και τα αστικά μεταφορικά μέσα. Η παρεχόμενη επιχορήγηση μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση δαπανών σχετικών με τις μελέτες σκοπιμότητας (feasibility studies) και μελέτες αγοράς (market studies), τη διάρθρωση των προγραμμάτων, τα επιχειρηματικά σχέδια, τους ενεργειακούς ελέγχους και τη χρηματοοικονομική διάρθρωση, καθώς και την προετοιμασία των διαδικασιών διαγωνισμού, των συμβατικών ρυθμίσεων και των μονάδων υλοποίησης έργων.

Το ELENA παρέχει επιχορήγηση για την υποστήριξη περιφερειακών ή τοπικών αρχών στην επιτάχυνση των επενδυτικών τους σχεδίων στην **ενεργειακή αποδοτικότητα και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας**. Υποστηρίζει ΟΤΑ που συνεισφέρουν στους Ευρωπαϊκούς στόχους “20-20-20” (20% μείωση εκπομπών αερίων ρύπων – 20% χρήση ΑΠΕ – 20% αύξηση αποτελεσματικότητας της χρήσης ενέργειας έως το 2020).

Παραδείγματα έργων που έχουν χρηματοδοτηθεί από το ELENA στις χώρες της ΕΕ περιλαμβάνονται στο σύνδεσμο:

<http://www.eib.org/products/advising/elena/map.htm>

(Πηγή: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm>)

➤ 2.3 European Energy Efficiency Fund (EEE-F)

Το ΕΕΕΦ θα επενδύσει σε έργα εξοικονόμησης ενέργειας, ενεργειακής αποδοτικότητας και ΑΠΕ, ιδιαίτερα σε αστικές περιοχές, τα οποία οδηγούν σε τουλάχιστον 20% **εξοικονόμηση ενέργειας** και **μείωση των εκπομπών CO₂**.

(Πηγή: <https://www.eeef.eu/home.html>)

➤ 2.4 Προγράμματα ΕΟΧ

Αφορούν προγράμματα χρηματοδοτούμενα από τις χώρες του Ενιαίου Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και στην πλειονότητά τους αφορούν δράσεις εξοικονόμησης και ορθολογικής χρήσης των υδατικών πόρων, **εξοικονόμησης ενέργειας**, κ.λπ.

(Πηγή: <https://eeagrants.org/>)

➤ 2.5 ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ – ΕΤΣΕ (EFSI)

Το EFSI είναι μια πρωτοβουλία που ξεκίνησε μαζί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να ξεπεραστεί το σημερινό χάσμα επενδύσεων στην ΕΕ με την κινητοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων. Το EFSI είναι ένας από τους 3 πυλώνες του Επενδυτικού Σχεδίου για την Ευρώπη (Investment Plan for Europe) και αποτελείται από 21 δις ευρώ εγγυήσεις.

Το Ταμείο θα στηρίζει στρατηγικές επενδύσεις σε βασικούς τομείς, όπως οι **υποδομές**, η εκπαίδευση, η έρευνα και η καινοτομία, καθώς και τη χρηματοδότηση υψηλού κινδύνου για μικρές επιχειρήσεις.

(πηγή: <http://www.eib.org/efsi/>)

https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/european-fund-strategic-investments-efsi_el

➤ 2.6 LIFE

Το πρόγραμμα LIFE αποτελεί το χρηματοδοτικό εργαλείο της ΕΕ για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων που σχετίζονται με το περιβάλλον, την προστασία της φύσης και το κλίμα. Το πρόγραμμα δημιουργήθηκε το 1992 για τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων στην ΕΕ και σε υποψήφιες γειτονικές χώρες. Το πρόγραμμα LIFE αντιμετωπίζει αστικές προκλήσεις όπως η **ποιότητα του αέρα**, ο **θόρυβος**, η **ενέργεια** και τα απόβλητα. Ο συνολικός Π/Υ για την περίοδο 2014 – 2020 είναι €1.1 δις για το περιβάλλον και €0.36 δις για το κλίμα.

(πηγή: <http://www.lifetaskforce.gr/el/>)

<http://ec.europa.eu/environment/life/about/>

https://ec.europa.eu/environment/efe/themes/funding-and-life_el

➤ 2.7 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ Urban Innovative Actions

Η Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Urban Innovative Actions (UIA), της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής και Αστικής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έχει στόχο να παρέχει στις αστικές περιοχές σε όλη την Ευρώπη πόρους, προκειμένου να δοκιμάσουν τολμηρές και **καινοτόμες ιδέες για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων**, καθώς και να πειραματιστούν με νέους τρόπους με τους οποίους

μπορούν οι ιδέες αυτές να ανταποκριθούν στην πολυπλοκότητα της πραγματικής ζωής.

Ο συνολικός προϋπολογισμός της Πρωτοβουλίας UIA από το ΕΤΠΑ ανέρχεται σε περίπου 372 εκατομμύρια ευρώ. Τα έργα UIA επιλέγονται μέσω ετήσιων Προκηρύξεων υποβολής προτάσεων από το 2015 έως το 2020 επί ενός ή περισσότερων θεμάτων που προτείνει η Επιτροπή. Κάθε δράση μπορεί να λάβει συγχρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ ύψους έως 5 εκατομμυρίων ευρώ. Το έργο πρέπει να υλοποιείται εντός μέγιστης περιόδου 3 ετών.

(πηγή: <https://www.espa.gr/el/Pages/NewsFS.aspx?item=897>)

➤ 2.8 URBACT

Το URBACT III (2014-2020) είναι το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας που στοχεύει στην ενδυνάμωση της **βιώσιμης ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης** στις πόλεις της Ευρώπης και στην υλοποίηση της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Είναι ένα εργαλείο της Πολιτικής Συνοχής συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Περιφερειακό ταμείο Ανάπτυξης, τα 28 Κράτη-Μέλη, τη Νορβηγία και την Ελβετία. Ο συνολικός επιλέξιμος προϋπολογισμός για το URBACT III είναι 96,3 Μ€.

Η αποστολή του URBACT είναι να ενεργοποιήσει τις πόλεις ώστε να συνεργαστούν και να αναπτύξουν ολοκληρωμένες λύσεις στις κοινές αστικές προκλήσεις, με τη βοήθεια της δικτύωσης, με την εκμάθηση από τις εμπειρίες των άλλων πόλεων, τα διδάγματα και με την αναγνώριση και τον προσδιορισμό των καλών πρακτικών που θα βελτιώσουν τις αστικές πολιτικές.

(πηγή: <http://urbact.eu>)

➤ 2.9 ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2020 (Horizon 2020)

Το «Ορίζοντας 2020» είναι το μεγαλύτερο πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την **καινοτομία** που δρομολογήθηκε ποτέ. Θα οδηγήσει σε περισσότερα επιτεύγματα, ανακαλύψεις και παγκόσμιες πρωτιές μεταφέροντας τις σπουδαίες ιδέες από το εργαστήριο στην αγορά. Σχεδόν 80 δις EUR θα διατεθούν σε μορφή χρηματοδότησης για μια επταετία (2014–2020) — πλέον των ιδιωτικών και των εθνικών δημόσιων επενδύσεων που θα προσελκύσουν αυτά τα χρήματα. Μεταξύ άλλων, από το πρόγραμμα ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2020 (Horizon 2020) διατίθεται χρηματοδότηση για την Πράσινη Ολοκληρωμένη Κινητικότητα.

Η κινητικότητα δίνει ώθηση στην απασχόληση, την οικονομική ανάπτυξη, την ευημερία και το παγκόσμιο εμπόριο. Επίσης, καλλιεργεί σημαντικούς δεσμούς μεταξύ

ατόμων και κοινοτήτων. Ωστόσο, τα σημερινά συστήματα μεταφορών και ο τρόπος που τα χρησιμοποιούμε δεν είναι βιώσιμα. Βασιζόμαστε σε υπερβολικό βαθμό στα συρρικνούμενα αποθέματα πετρελαίου, γεγονός που μειώνει την ενεργειακή μας ασφάλεια. Επίσης, τα προβλήματα που έχουν σχέση με τις μεταφορές —η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οδική ασφάλεια, η ατμοσφαιρική ρύπανση— επηρεάζουν τη ζωή και την υγεία μας καθημερινά. Με στόχο την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» συμβάλλει στη δημιουργία ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών που αρμόζει σε μια σύγχρονη, ανταγωνιστική Ευρώπη. Η διατιθέμενη από το πρόγραμμα χρηματοδότηση για την Πράσινη Ολοκληρωμένη Κινητικότητα ανέρχεται σε 6,339 δις EUR.

(Πηγή: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>)

3. Αναπτυξιακά Προγράμματα Ειδικού Σκοπού

Τα Αναπτυξιακά Προγράμματα Ειδικού Σκοπού είναι προγράμματα που χρηματοδοτούνται από το εθνικό ΠΔΕ και αφορούν χρηματοδότηση έργων που δεν χρηματοδοτούνται από άλλες πηγές χρηματοδότησης.

Έχουν συσταθεί μέχρι σήμερα δύο τέτοια προγράμματα:

- το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Ειδικού Σκοπού Βορείου Αιγαίου, και
- το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Ειδικού Σκοπού Νοτίου Αιγαίου.

4. Άλλες πηγές χρηματοδότησης

Κατά τη χρονική διάρκεια 2017-2020 υπάρχουν και άλλες πηγές χρηματοδότησης έργων όπως είναι τα ΣΔΙΤ (σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα), η χρηματοδότηση μέσω Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων και Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, κ.λπ.

5. Εθνικά Προγράμματα ενίσχυσης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Πρόκειται για προγράμματα που θεσπίστηκαν πρόσφατα με στόχο να αποκτήσουν οι ΟΤΑ πρόσβαση σε δανειακά κεφάλαια απαραίτητα για την υλοποίηση έργων τους σε σημαντικούς τομείς όπως ύδρευση/αποχέτευση, αντιπλημμυρική προστασία, χωρικό σχεδιασμό, κ.α.

Τα προγράμματα αυτά λειτουργούν συμπληρωματικά με τα τομεακά και περιφερειακά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της ΠΠ 2014-2020.

Δράσεις ανασχεδιασμού οδών στα πλαίσια της προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Υποδομών.

Το Ταμείο Υποδομών, με διαθέσιμο προϋπολογισμό 450 εκ. € χρηματοδοτεί μικρά και μεσαία έργα υποδομής σε τομείς όπως:

- αστική ανάπλαση/ανάπτυξη (και οδοφωτισμοί)
- ΑΠΕ
- ενεργειακή αποδοτικότητα (π.χ. αναβάθμιση δημοτικών κτιρίων)
- τουριστικές υποδομές σε τοπικό επίπεδο.

6. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

■ JASPERS

Το JASPERS είναι μια συνεργασία μεταξύ τριών εταιρών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης) για την παροχή τεχνικής βοήθειας και συμβουλευτικών υπηρεσιών σε δικαιούχες χώρες, προκειμένου να τις βοηθήσει να προετοιμάσουν μεγάλα έργα υψηλής ποιότητας που θα συγχρηματοδοτηθούν από δύο διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία της ΕΕ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ταμείο Συνοχής). Η βοήθεια JASPERS δύναται να καλύπτει:

- Στήριξη της προετοιμασίας των έργων, η οποία περιλαμβάνει από τον προσδιορισμό του έργου έως την υποβολή αίτησης επιχορήγησης από την ΕΕ
- Ανεξάρτητο ποιοτικό έλεγχο των έργων
- Λειτουργία αξιολόγησης μετά την υποβολή για όλα τα μεγάλα έργα που υποβάλλονται άμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- Οριζόντιες αναθέσεις και στρατηγική στήριξη
- Ανάπτυξη ικανοτήτων, συμπεριλαμβανομένου και ενός κέντρου ικανοτήτων
- Στήριξη κατά την υλοποίηση
- Σύνδεση των έργων που χρηματοδοτούνται μέσω ευρωπαϊκών διευκολύνσεων, κυρίως στους τομείς των σιδηροδρομικών και των οδικών μεταφορών
- Ευρωπαϊκό κόμβο επενδυτικών συμβουλών μέσω του ελέγχου και της διαχείρισης των αιτήσεων

Η βοήθεια JASPERS επικεντρώνει τη βοήθειά της σε έργα υποδομής τα οποία προσδιορίζονται ως «μεγάλα» στον κανονισμό περί κοινών διατάξεων - παραδείγματος χάριν, έργα που αφορούν δρόμους, σιδηροδρόμους, νερό, απόβλητα,

ενέργεια και αστικές μεταφορές. Στην περίπτωση μικρών χωρών χωρίς πολλά έργα τέτοιου μεγέθους, η JASPERS εστιάζεται στα μεγαλύτερα έργα.

Οι δυνητικοί δικαιούχοι θα πρέπει να επικοινωνήσουν για πληροφορίες με την αρμόδια διαχειριστική αρχή για τον συντονισμό των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ στη χώρα τους.

(πηγή: http://ec.europa.eu/regional_policy/el/funding/special-support-instruments/jaspers/)

FI-COMPASS

Το fi-compass είναι ένα ειδικό τεχνικό εργαλείο υποστήριξης το οποίο αναπτύχθηκε από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Συγκεκριμένα πρόκειται για μία πλατφόρμα παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών αναφορικά με χρηματοδοτικά εργαλεία που περιλαμβάνονται στα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία και «μικροχρηματοδοτήσεις» που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα για την Απασχόληση και την Κοινωνική Καινοτομία (EaSI). Το fi-compass σχεδιάστηκε για να παρέχει υποστήριξη στις Διαχειριστικές Αρχές (ΕΔΕΤ) στους παρόχους μικροχρηματοδοτήσεων (EaSI) και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέλη, παρέχοντας πρακτική τεχνογνωσία και εργαλεία μάθησης για χρηματοπιστωτικά εργαλεία. Αυτά θα περιλαμβάνουν εγχειρίδια "πώς-να", ενημερωτικά δελτία, ενότητες ηλεκτρονικής μάθησης, σεμινάρια κατάρτισης face-to-face και εκδηλώσεις δικτύωσης.

(πηγή: <https://www.fi-compass.eu/>)

ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ

Στη συνέχεια παρατίθενται ενδεικτικά (σε μορφή πίνακα) οι προσκλήσεις⁷ που έχουν δημοσιευθεί στην τρέχουσα Προγραμματική Περίοδο και αφορούν την άμεση ή έμμεση χρηματοδότηση έργων ανασχεδιασμού οδών :

- από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα της ΠΠ 2014-2020 (www.espa.gr)
- από το Πράσινο Ταμείο (www.prasinotameio.gr)

Περισσότερα στοιχεία για τις προσκλήσεις αυτές παρατίθενται στο Παράρτημα Ι.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Το άρθρο 77 του Νόμου 4495/2017, «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 167/Α/03.11.2017, αναφέρει μια σειρά από δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου για το αστικό τοπίο που χρηματοδοτούνται από το Πράσινο Ταμείο.

⁷ ο κατάλογος των προσκλήσεων είναι δυναμικός και οι προσκλήσεις επικαιροποιούνται. Πρέπει εκάστοτε να γίνεται επαλήθευση και εντοπισμός των ενεργών (ανοικτών) προσκλήσεων.
Με γκρι σκίαση παρουσιάζονται οι προσκλήσεις, για τις οποίες έχει εκπνεύσει η προθεσμία υποβολής προτάσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ

Αρ.	Τίτλος Πρόσκλησης/Προκήρυξης	Περιγραφή	Επιχειρησιακό πρόγραμμα	Προϋπολογισμός	Περιοχή εφαρμογής	Περίοδος υποβολής
01	Αστική αναζωογόνηση και βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην περιοχή παρέμβασης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της πόλης της Νάουσας	Παρεμβάσεις που αντιμετωπίζουν τις επιπτώσεις του φαινομένου της «αστικής νήσου θερμότητας», που προκαλείται από τις υποβαθμισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με τις ελλείψεις σε πράσινες επιφάνειες εντός του αστικού ιστού. Ενδεικτικά περιλαμβάνονται: - Αειφορική ανάπλαση και διαχείριση του Δημοτικού Πάρκου και σύνδεση του με τον αστικό ιστό. - Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ανάδειξη ως πρότυπου δημόσιου χώρου πρασίνου και αναψυχής της κοίτης του ποταμού Αραπίτσας. - Πεζοδρομήσεις εντός του εμπορικού κέντρου, νησίδες πρασίνου και ανάπλαση πλατείας. - Σύστημα διαχείρισης μετακίνησης και στάθμευσης	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	2.168.000 €	Νομός Ημαθίας – Δήμος Νάουσας	07/02/2018 - 28/06/2019
02	Αστική κινητικότητα στις περιοχές παρέμβασης των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της πόλης των Σερρών	Παρεμβάσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη «Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης» (ΣΒΑΑ) του Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης Δήμου Σερρών και στοχεύουν στη βελτίωση του συστήματος αστικής κινητικότητας, μέσω της διεύρυνσης της χρήσης ήπιων μέσων μαζικής μεταφοράς	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	960.000 €	Νομός Σερρών – Δήμος Σερρών	05/02/2018 - 01/07/2019
03	Υλοποίηση των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της Πάτρας και του Αργινίου	Υλοποίηση των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της Πάτρας και του Αργινίου. Ενδεικτικά: ηλεκτροκίνητα μικρά λεωφορεία «mini-bus», δίκτυα ποδηλατοδρόμων, πολιτιστικές διαδρομές, υποδομές αστικών αναπλάσεων ιστορικών και εμπορικών κέντρων, πεζοδρομήσεις, αστικές αναπλάσεις.	ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας	39.600.000 €	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	15/10/2018 - 30/06/2019
04	Βελτίωση και αποκατάσταση υπερτοπικού άξονα οδού Αιγαίου - Κράτητος στην Περιφέρεια Αττικής	Λειτουργική και αισθητική ανάπλαση των οδών - ορίων της περιοχής παρέμβασης της εγκεκριμένης ΟΧΕ της Αθήνας, στα σύνορα του Δήμου Νέας Σμύρνης με το Δήμο Αθηναίων και συγκεκριμένα στις οδούς Αιγαίου και Κράτητος καθώς και στις γειτονικές οδούς που εντάσσονται λειτουργικά στη συγκεκριμένη παρέμβαση	ΠΕΠ Αττικής	2.640.000 €	Περιφέρεια Αττικής	31/07/2018 - 31/12/2019
05	Ανάπλαση και αναζωογόνηση αστικών περιοχών του Δήμου Αθηναίων και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος	Έργα προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, αναβάθμισης ανοιχτών χώρων και χώρων πρασίνου, ανάδειξης και αξιοποίησης αστικών «τοποσήμων» και γενικότερα έργα αναβάθμισης αστικής περιοχής καθώς και της ποιότητας ζωής των κατοίκων	ΠΕΠ Αττικής	9.501.367,41 €	Περιφέρεια Αττικής	11/06/2018 - 31/12/2019
06	Δράσεις Στρατηγικής ΒΑΑ Δήμου Ηρακλείου Κρήτης - Ομάδα Α'	Υλοποίηση της δράσης: "Ηράκλειο έξυπνη-συνεκτική πόλη, τόπος συνάντησης 5+1 πολιτισμών"	ΠΕΠ Κρήτης	9.501.667 €	Νομός Ηρακλείου	01/08/2017 - 28/06/2019
07	Δράσεις Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Χανίων - Ομάδα Α'	Αναζωογόνηση του αστικού κέντρου Χανίων με όρους αειφορίας και κοινωνικής συνοχής	ΠΕΠ Κρήτης	6.634.445 €	Νομός Χανίων	01/08/2017 - 28/06/2019

Αρ.	Τίτλος Πρόσκλησης/Προκήρυξης	Περιγραφή	Επιχειρησιακό πρόγραμμα	Προϋπολογισμός	Περιοχή εφαρμογής	Περίοδος υποβολής
X01	Υλοποίηση υποδομών μεταφορών στο πλαίσιο της εγκεκριμένης Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Ιωαννιτών – 2η προκήρυξη	Υλοποίηση υποδομών μεταφορών που θα περιλαμβάνονται στην εγκεκριμένη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Ιωαννιτών. Ενδεικτικά: έργα οδοποιίας, επεμβάσεις ανακατασκευής, συμπλήρωσης ή αποκατάστασης, μεταβολές και επεμβάσεις σε δίκτυα κοινής ωφέλειας ή σε τεχνικά έργα.	ΠΕΠ Ηπείρου	15.000.000 €	Νομός Ιωαννίνων	1/10/2018 - 28/2/2019 (ώρα 14:00)
X02	ΟΧΕ_1 - Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	ΟΧΕ_1 - Υλοποίηση των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης	20.592.237,42 €	- Ν. Δράμας - Ν. Έβρου - Ν. Καβάλας	01/06/2017 - 01/06/2018
X03	Αστική αναζωογόνηση και βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην περιοχή παρέμβασης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της πόλης της Βέροιας	Παρεμβάσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη «Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης» (ΣΒΑΑ) του Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, Δήμου Βέροιας και αντιμετωπίζουν τις επιπτώσεις του φαινομένου της «αστικής νήσου θερμότητας», που προκαλείται από τις υποβαθμισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με τις ελλείψεις σε πράσινες επιφάνειες εντός του αστικού ιστού	ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας	2.578.000 €	Νομός Ημαθίας	26/01/2018 - 10/11/2018
X04	Δράσεις Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων	Δράσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Λαρισαίων με τίτλο «Η πόλη στο προσκήνιο», όπως: Δίκτυο δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών. Σύστημα διαχείρισης πεζοδρόμων. Ανάπλαση περιοχής τάφρου Ι1 και πεζογέφυρα Νέας Σμύρνης	ΠΕΠ Θεσσαλίας	12.448.000	Περιφέρεια Θεσσαλίας Δήμος Λαρισαίων	02/01/2018 – 30/06/2018
X05	Δράσεις Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Βόλου	Δράσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Βόλου με τίτλο «Επιχειρησιακός Σχεδιασμός του Δήμου Βόλου για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ)». <ul style="list-style-type: none"> Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό αστικό ιστό. Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων στον αστικό ιστό Βόλου – Νέας Ιωνίας. Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος αυτόματης διάθεσης ποδηλάτων 	ΠΕΠ Θεσσαλίας	10.945.000	Περιφέρεια Θεσσαλίας Δήμος Βόλου	02/01/2018 – 30/06/2018
X06	Δράσεις ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης Δήμου Ρόδου	Δράσεις για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος διαβίωσης των κατοίκων της πόλης της Ρόδου. Ενδεικτικές δράσεις: αναπλάσεις περιοχών, διαμόρφωση δημόσιων/κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση πρασίνου, επέκταση δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, συστήματα μεταφοράς καθαρής τεχνολογίας, δημιουργία/βελτίωση υποδομών προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες πρόσβασης, θέσεις στάθμευσης) των ΑμεΑ, κ.λπ.	ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου	3.175.426 €	-Δήμος Ρόδου -Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου	01/02/2018 - 31/12/2018

Αρ.	Τίτλος Πρόσκλησης/Προκήρυξης	Περιγραφή	Επιχειρησιακό πρόγραμμα	Προϋπολογισμός	Περιοχή εφαρμογής	Περίοδος υποβολής
X07	Δράσεις αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος στην πόλη του Ναυπλίου	Αναπλάσεις αστικών περιοχών, ποδηλατοδρόμοι σε πόλεις ή πέριξ αυτών, μονοπάτια σε περιαστικό φυσικό περιβάλλον, διαμόρφωση χώρων πράσινου σε οικισμούς, έργα βελτίωσης της κινητικότητας σε αστικά κέντρα με κατάλληλες παρεμβάσεις κυκλοφοριακές, κ.α.	ΠΕΠ Πελοποννήσου	2.600.000 €	Δήμος Ναυπλιέων	05/11/2018 - 31/12/2018
X08	Πλέγμα αναπλάσεων στο ιστορικό κέντρο και την παραλιακή ζώνη της Καλαμάτας	Οι παρεμβάσεις αφορούν στην ανάπλαση της οδού Αναγνωσταρά και άλλων οδών του ιστορικού Κέντρου, Κυκλοφοριακές διευθετήσεις αυτοκινήτων και πεζών, με παράλληλες παρεμβάσεις στάθμευσης αυτοκινήτων και διεύρυνσης, των χώρων κυκλοφορίας των πεζών, καθώς και παρεμβάσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ. Βελτίωση του ηλεκτροφωτισμού και με χρήση λαμπτήρων LED, οδικές και λοιπές σημάνσεις, φυτεύσεις πρασίνου, κατασκευή ποδηλατοδρόμων.	ΠΕΠ Πελοποννήσου	3.665.000 €	Δήμος Καλαμάτας	05/11/2018 – 31/12/2018
X09	Δημιουργία και ανάπλαση υπαίθριων χώρων σε αστικές περιοχές της Περιφέρειας Θεσσαλίας	Νέα έργα ή βελτιώσεις/ αναπλάσεις χώρων - περιοχών, διαμορφώσεις χώρων πρασίνου, πλατείες - κοινόχρηστους χώρους, ποδηλατόδρομους, έργα βελτίωσης της κινητικότητας με κατάλληλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις όπως πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας	ΠΕΠ Θεσσαλίας	4.800.000 €	Περιφέρεια Θεσσαλίας	01/11/2018 - 31/12/2018
X10	Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στην Δυτική Αθήνα	Βελτίωση της λειτουργίας, της εικόνας και της ελκυστικότητας καθώς και γενικότερα αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, της υγείας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Δυτικής Αθήνας	ΠΕΠ Αττικής	2.800.000 €	Περιφέρεια Αττικής	27/08/2018 - 31/12/2018

Πηγή:

<https://www.espa.gr/el/Pages/Proclamations.aspx?k=%ce%a3%ce%92%ce%91%ce%91&ipb=True&ib=True&state=%ce%95%ce%bd%ce%b5%cf%81%ce%b3%ce%ae%ce%91%ce%bd%ce%b1%ce%bc%ce%ad%ce%bd%ce%b5%cf%84%ce%b1%ce%b9/&fs=False&start=10>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Καλές πρακτικές

ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Το κείμενο αυτό αποτελεί μια σύνοψη των καλών πρακτικών που έχουν βρει εφαρμογή σε διάφορες πόλεις του κόσμου με σκοπό την προώθηση των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στόχος της σύνταξής του είναι να λειτουργήσει ως ένας εύκολα αναγνώσιμος και εφαρμόσιμος οδηγός τέτοιων πρακτικών ο οποίος να εμπνεύσει τους αρμόδιους φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση και τους πολίτες ώστε οι ελληνικές πόλεις να μετασχηματιστούν από αυτοκινητο-κεντρικούς πυρήνες σε ανθρωποκεντρικούς χώρους έντονης κοινωνικής δραστηριότητας. Το κείμενο δομείται με βάση τομεακές κατευθύνσεις πολιτικής των δήμων εστιάζοντας στο σύνολο των πολιτών και των μέσων. Με ιδιαίτερη ευαισθητοποίηση στα άτομα με αναπηρία, το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται σε καλές πρακτικές που αφορούν την προσβασιμότητα ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο που αποτελούν τα κατ' εξοχήν δωρεάν μέσα μετακίνησης στην πόλη. Παρουσιάζονται πρακτικές εστιασμένες στη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και κατευθύνσεις για την ένταξη των μηχανοκίνητων μέσων, την οδική ασφάλεια και τη στάθμευση. Ακόμα γίνεται αναφορά στη μηχανοκίνηση, και δίνεται βαρύτητα σε στρατηγικές για τον περιορισμό της κυκλοφορίας εντός των πόλεων.

#1 για την προσβασιμότητα εμποδιζόμενων ατόμων ΑΜΕΑ

Η ελεύθερη και ανεμπόδιστη κίνηση ΑΜΕΑ αποτελεί προτεραιότητα για τις σύγχρονες κοινωνίες που επιδιώκουν την ισοτιμία των πολιτών, μια έννοια που επεκτείνεται και στην ισότιμη πρόσβαση σε χώρους της πόλης και σημεία ενδιαφέροντος. Ως τέτοιοι νοούνται οι υπαίθριοι δημόσιοι χώροι των πόλεων, όπως δρόμοι και πλατείες, σημαντικά δημόσια κτίρια και τα αστικά παράκτια μέτωπα. Δεδομένου του γεγονότος πως το ζήτημα της προσπελασιμότητας των κτιρίων αφορά, αφ' ενός την κλίμακα του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, κυρίως, και, αφ' ετέρου, έχει συζητηθεί αρκετά σε πλήθος ερευνητικών εργασιών, στις επόμενες σελίδες το ενδιαφέρον εστιάζει στους δημόσιους χώρους των πόλεων και, κατ' επέκταση, στα παράκτια μέτωπα. Άλλωστε, στην Ελλάδα υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός πόλεων που είναι παραθαλάσσιες ή έχουν πρόσβαση σε κάποιο ποτάμιο μέτωπο.

Ειδικότερα, δράσεις που εστιάζουν στην προώθηση της κινητικότητας ΑΜΕΑ είναι οι παρακάτω:

A. Δημιουργία ραμπών

Η ύπαρξη ραμπών για την προσβασιμότητα ΑΜΕΑ σε πεζοδρόμια, πλατείες και τοπόσημα είναι μια κοινή πρακτική που απαντάται συχνά, διεθνώς. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η Jubilee Square στο Leicester στο Ηνωμένο Βασίλειο (Εικόνα 1), η Pioneer Courthouse Square στο Portland, OR των ΗΠΑ (Εικόνα 2), το τμήμα του παραποταμίου μετώπου στο Σικάγο των ΗΠΑ στο ύψος του Department of Transportation (Εικόνα 3), το Sermon Ln, κατά μήκος του Peter's Hill που συνδέει τη Millennium Bridge με τον Καθεδρικό Ναό του Αγίου Παύλου στο Λονδίνο στο Ηνωμένο Βασίλειο (Εικόνα 4), ο δημόσιος χώρος περιμετρικά του Ενυδρείου της Βαρκελώνης στην Ισπανία, το οποίο δεσπόζει δίπλα στην Placa de L'Íctineo και την Placa de L'Ódissea που τη διαχωρίζει από τον εμπορικό πολυχώρο Maremagnum και το Κάστρο της Ljubliana στη Σλοβενία. Στις περιπτώσεις αυτές είναι εμφανές πως ο σχεδιασμός των ραμπών αποτέλεσε σημαντικό συστατικό για τον αστικό σχεδιασμό των παραπάνω αστικών τμημάτων. Αντίθετα, στην ελληνική πρακτική ένα συχνό παράδειγμα που συναντάται είναι η αποσπασματική τοποθέτηση ραμπών σε υφιστάμενα πεζοδρόμια. Παρότι η πρακτική αυτή συνδέεται με την ύπαρξη αποσπασματικού σχεδιασμού, εντούτοις, κρίνεται θετικά, όπως και αντίστοιχες δράσεις αποκατάστασης υφισταμένων ραμπών. Ο Δήμος Γλυφάδας (Εικόνα 5) αποτελεί μια περίπτωση δήμου όπου προσφάτως (2017) δημοπρατήθηκε έργο προϋπολογισμού 50.000 ευρώ για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης χρήσης των πεζοδρομίων του κέντρου από το σύνολο των δημοτών. Ο συνολικός αριθμός των ραμπών στη Γλυφάδα ανέρχεται σε 104 (Ανοη, 2017). Ανάλογη προγραμματική σύμβαση υπεγράφη το 2017 από την Περιφέρεια Αττικής και το Δήμο Αλίμου (Εικόνα 6). Στο πλαίσιο του έργου, προϋπολογισμού 74.284 ευρώ, υλοποιήθηκαν εργασίες για την κατασκευή 100 ραμπών προσβασιμότητας στα πεζοδρόμια της Λεωφόρου Ιωνίας και στην Οδό Δωδεκανήσου (Χτύπος, 2017). Παρόμοια δράση πραγματοποιήθηκε στο Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης, όπου το ενδιαφέρον στράφηκε προς την οριοθέτηση των ραμπών στα πεζοδρόμια μέσω χρωματισμού του δαπέδου (οριζόντια σήμανση), με σκοπό τη μείωση της παράνομης στάθμευσης στα εν λόγω σημεία (Vimaonline, 2016).

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



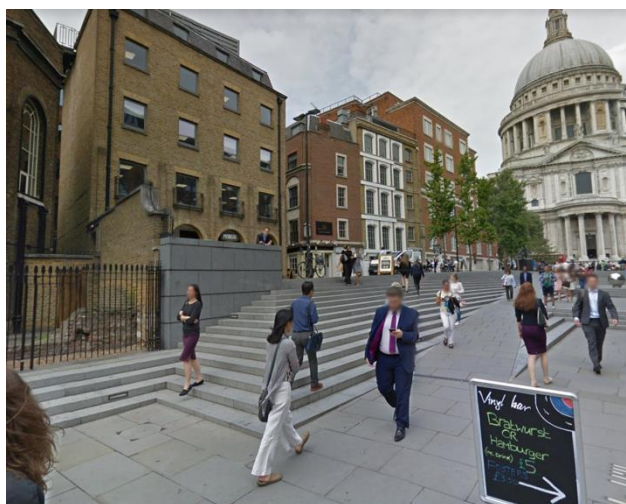
Εικόνα 2. Κεκλιμένο επίπεδο στη Pioneer Courthouse Square, στο Πόρτλαντ, ΗΠΑ, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ.



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



Εικόνα 4 Κεκλιμένο επίπεδο στο Sermon Ln, Λονδίνο, Μ.Βρετανία, που διευκολύνει την κίνηση ΑΜΕΑ.



Εικόνα 5 Ράμπες στα πεζοδρόμια της Γλυφάδας.



Εικόνα 6 Ράμπες στα πεζοδρόμια του Αλίμου



B. Αφαίρεση ή περιορισμός εμποδίων

Η ύπαρξη στοιχείων αστικού εξοπλισμού αποτελεί συχνά εμπόδιο για την κίνηση ΑΜΕΑ. Για το λόγο αυτό παρατηρείται συχνά η τάση για περιορισμό του χώρου του πεζοδρομίου που καταλαμβάνεται από στοιχεία του αστικού εξοπλισμού. Η παραπάνω παρατήρηση είναι εμφανής στην Ελλάδα, όπου τα πεζοδρόμια είναι συνήθως μικρού πλάτους. Χαρακτηριστική είναι η σχεδιαστική πρόταση για την Οδό Πριάμου στο Δήμο Αγίου Δημητρίου στην Αθήνα, όπου μαζί με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων προτάθηκε και η τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων σε κολώνια μικρής διαμέτρου (Notia, 2016) (Εικόνες 7 και 8). Ανάλογα έργα πραγματοποιήθηκαν στο Δήμο Νεάπολης-Συκεών το 2017, όπου απομακρύνθηκαν οι τσιμεντένιοι ιστοί ηλεκτροφωτισμού και αντί αυτών τοποθετήθηκαν νέου τύπου μεταλλικές κολώνες με σύγχρονης τεχνολογίας φωτισμό (LED) (Voria, 2017).

Ωστόσο, πολλές φορές παρατηρείται η τοποθέτηση εμποδίων (πλαστικών ή μεταλλικών κορινών, συνήθως) με σκοπό τον περιορισμό της στάθμευσης σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους ή ράμπες. Στην περίπτωση αυτή, τα στοιχεία τοποθετούνται σε κατάλληλη απόσταση ώστε να είναι δυνατή η διέλευση των κινουμένων τόσο πεζών όσο και με καροτσάκι. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν παρεμβάσεις στο Δήμο Cankaya στην Τουρκία, στο Rotterdam στην Ολλανδία, στο Spa στο Βέλγιο (Εικόνα 9), στο Lagos στην Πορτογαλία (Εικόνα 10), στο South Peckham στο London, στο Puerto Vallarta στο Μεξικό και στο Toronto στον Καναδά. Αντίστοιχες πολιτικές έχουν βρει εφαρμογή στην Ελλάδα, σε πόλεις όπως η Λάρισα, ο Βόλος, η Πάτρα, η Ξάνθη και ο Άγιος Δημήτριος στην Αθήνα. Ωστόσο, στην ελληνική πρακτική παρατηρείται συχνά το φαινόμενο οι παραπάνω ρυθμίσεις να εξυπηρετούν περισσότερο την αύξηση υψηλότερων ταχυτήτων των μηχανοκίνητων μέσων αφού αποτρέπουν τη στάθμευση, όχι επί των πεζοδρομίων αλλά επί των οδικών τμημάτων ώστε να αποφεύγεται η παρακώλυση της κυκλοφορίας. Αρνητικά, επίσης, κρίνεται και η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων επί των πεζοδρομίων. Αν και αυξάνεται ο βαθμός προστασίας των πεζών και αποτρέπεται η στάθμευση επί των πεζοδρομίων, εντούτοις παρακωλύεται σημαντικά η κινητικότητα των πεζών και των ΑΜΕΑ. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα παρατηρούνται σε κεντρικούς δρόμους πόλεων του Ηνωμένου Βασιλείου, στη Νάπολη στην Ιταλία (Εικόνα 11), στο Lagos στην Πορτογαλία αλλά και σε οδούς του κέντρου της Αθήνας. Γενικότερα, άλλωστε, η τάση που επικρατεί διεθνώς είναι η ανάκτηση του δημόσιου χώρου από τους πολίτες, γεγονός που στηρίζεται στην ανεμπόδιστη πρόσβαση δημόσιων χώρων και κτιρίων, όπως συμβαίνει στην Taiwan, που αποτελεί παράδειγμα για το σχεδιασμό στο Hong-Kong (Lam, 2018).

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



Εικόνα 8 Ανάπλαση στην οδό Πριάμου στο δήμο Αγίου Δημητρίου Αττικής. Έργα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και τοποθέτηση μικρού πάχους ιστών.



Εικόνα 9 Μεταλλικά στοιχεία οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στο Σπα, Βέλγιο.



Εικόνα 10 Μεταλλικά στοιχεία οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στο Λάγκος, Πορτογαλία.



Εικόνα 11 Μεταλλικά στοιχεία οριοθετούν το χώρο κίνησης των πεζών στη Νάπολη, Ιταλία.



Γ. Δίκτυο Όδευσης Τυφλών

Η ανάπτυξη δικτύου όδευσης τυφλών αποτελεί σημαντικό βήμα για την παρότρυνση των τελευταίων να κινούνται ευκολότερα στις πόλεις. Προς αυτήν την κατεύθυνση κινούνται διάφορες πόλεις, όπως το London, το Leeds και το Exeter στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Amsterdam στην Ολλανδία, το Sapporo στην Ιαπωνία (Εικόνα 12) και το Πεκίνο στην Κίνα, όπου λωρίδες όδευσης τυφλών αναπτύσσονται στον αστικό χώρο των πόλεων. Η παραπάνω πρακτική βρίσκει εφαρμογές και σε εσωτερικούς χώρους όπου συναθροίζεται μεγάλος αριθμός επισκεπτών, όπως εμπορικά κέντρα και σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς. Πράγματι, στο Βουκουρέστι στη Ρουμανία ήδη από το 2016 έχει δοθεί η κατεύθυνση για τοποθέτηση λωρίδων όδευσης τυφλών και σε σταθμούς μετρό ώστε να διασφαλίζεται η εύκολη και ασφαλής πρόσβαση των τυφλών σε αυτούς τους χώρους. Η δράση αυτή συνδυάζεται με την χρήση ηχητικών μηνυμάτων και την τοποθέτηση συστήματος Braille σε μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, όπως τα λεωφορεία. Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται στη Ljubljana στη Σλοβενία με αποτέλεσμα την παρότρυνση τυφλών ατόμων να

χρησιμοποιήσουν τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας. Αντίστοιχα συστήματα βρίσκουν εφαρμογή στο Auckland στη Νέα Ζηλανδία, όπου πέραν των λωρίδων όδευσης τυφλών σε σταθμούς MMM (Εικόνα 13), στις χειρολαβές των σταθμών τοποθετούνται μικρές κυκλικές προεξοχές στην αρχή και το τέλος τους ώστε να καθοδηγούν τους χρήστες σχετικά με την τοποθέτηση της χειρολαβής και της ύπαρξης ή όχι κλιμακοστασίου. Κατά τον ίδιο τρόπο, τέτοια συστήματα εντοπίζονται σε εισόδους/εξόδους ανελκυστήρων, αποβάθρες τρένων (Εικόνα 14) και διαβάσεις πεζών.

Εικόνα 12 Λωρίδα όδευσης τυφλών στο Σαμπόρο, Ιαπωνία.



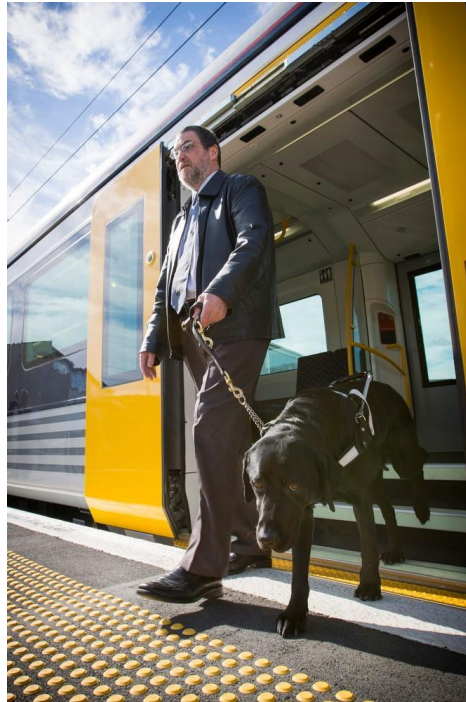
Εικόνα 13 Λωρίδα όδευσης τυφλών στο σταθμό τρένων Mount Eden, Ν.Ζηλανδία.



Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα επέκτασης του δικτύου όδευσης τυφλών είναι αυτό του Charaideo στο Assam στην Ινδία, όπου βρίσκεται ένας αναγνωρισμένος από την UNESCO χώρος πολιτιστικής κληρονομιάς: οι Πυραμίδες του Assam. Στον εν λόγω χώρο αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, κατασκευάστηκε λωρίδα

όδευσης τυφλών το οποίο υλοποιήθηκε από την Αρχαιολογική Εταιρία της Ινδίας (Archaeological Survey of India) (Scott, 2016). Η συγκεκριμένη παρέμβαση έχει αξιολογηθεί ιδιαίτερα θετικά αφού δίνει το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης σε άτομα με προβλήματα όρασης να επισκεφτούν και να βιώσουν τον συγκεκριμένο αρχαιολογικό χώρο. Η κατασκευή της συγκεκριμένης λωρίδας όδευσης τυφλών συνδυάστηκε με τη διάνοιξη μονοπατιών και την κατασκευή πλακοστρώσεων ώστε να είναι δυνατή η μετακίνηση πεζών διαφόρων ηλικιών αλλά και αναπηρικών οχημάτων.

Εικόνα 14. Διαμόρφωση στις εισόδους/εξόδους τρένων προς εξυπηρέτηση των τυφλών στο Όκλαντ, Ζηλανδία.



Στο σημείο αυτό, πάντως, θα πρέπει να σημειωθεί πως έχει ασκηθεί έντονη κριτική στην εν λόγω πρακτική. Οι λόγοι αφορούν, αφ' ενός, τις σχεδιαστικές ποιότητες, δηλαδή το βαθμό στον οποίο σχεδιασμός είναι επιτυχής, παρέχοντας εύκολη και ανεμπόδιστη διέλευση τυφλών κατά μήκος του πεζοδρομίου ή ανεπιτυχής, όπως σε περιπτώσεις σχεδιασμών στο Πεκίνο στην Κίνα (Luo, 2013) (Εικόνες 15 και 16).

Εικόνα 15 Λωρίδα κίνησης τυφλών στο Πεκίνο, Κίνα. Ο σχεδιασμός ενδέχεται να προκαλέσει ατύχημα αφού η λωρίδα διακόπτεται από φυτεύσεις.



Εικόνα 16 Λωρίδα κίνησης τυφλών στην Κίνα. Ο σχεδιασμός είναι δυσλειτουργικός αφού δεν επιτρέπει την ευθύγραμμη κίνηση των τυφλών αλλά ενδέχεται να δημιουργήσει συγχύσεις.



Δ. Διαμόρφωση αστικών παρακτίων μετώπων και παραλιών

Ο σχεδιασμός των παραλιών με τρόπο φιλικό προς άτομα με μειωμένη κινητικότητα είναι μια διαδεδομένη πρακτική ανά τον κόσμο. Στόχος είναι η δυνατότητα απόλαυσης των παραλιών από το σύνολο των πολιτών. Ο λόγος για τον οποίο αξίζει να λαμβάνεται υπόψη στο πλαίσιο του αστικού σχεδιασμού είναι πως, όπως

διαφαίνεται από τη μελέτη της διεθνούς εμπειρίας, συνδυάζεται με αυτόν σε περιπτώσεις αστικών παρακτίων μετώπων όπου αναπτύσσονται πλαζ. Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα είναι το παράκτιο μέτωπο του San Diego (Εικόνα 17), όπου ράμπες έχουν σχεδιαστεί για να επιτρέπουν την πρόσβαση όλων στην παραλία. Μάλιστα, σε πολλές πόλεις της Αμερικής (π.χ. Virginia Beach στις ΗΠΑ), οι ράμπες αυτές τοποθετούνται στην προέκταση σημαντικών οδών, ώστε να συμβάλουν στη λειτουργική προέκταση των οδών στο χώρο της πλαζ. Παράλληλα, υπάρχει πρόβλεψη για χώρο στάθμευσης ΑΜΕΑ σε συγκεκριμένα σημεία όπου υπάρχει άμεση και απευθείας πρόσβαση στο ύψος του πεζοδρομίου.

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



Για την υποστήριξη ΑΜΕΑ στις παραλίες και πλαζ, συχνή πρακτική είναι η χρήση έξυπνων διαδρόμων (Mobi-Mats) (Εικόνα 18), όπως στην περίπτωση του Miami, FL στις ΗΠΑ. Οι διάδρομοι αυτοί λειτουργούν ως «άτυποι πεζόδρομοι» αφού συχνά αξιοποιούνται και από υγιή άτομα για λόγους διευκόλυνσης της κίνησής τους. Στα πλεονεκτήματά τους καταγράφεται το ότι επιτρέπουν την εύκολη εγκατάστασή τους στις παραλίες και το κόστος αγοράς και συντήρησης είναι αρκετά μικρό σε σχέση με άλλες υποδομές, που ενδέχεται να εμπίπτουν και σε καθεστώς περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων. Σε άλλες περιπτώσεις, όπως στη Virginia Beach στις ΗΠΑ, κατά μήκος των αμμωδών παραλιών, έχουν τοποθετηθεί μεγάλα ξύλινα πεζοδρόμια (boardwalks) που επιτρέπουν την εύκολη κίνηση κατά μήκος της παραλίας (Lee, 2014), κατά την ίδια λογική που περιγράφηκε με τους έξυπνους διαδρόμους.

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

Εικόνα 18 Διάδρομος mobi-mats στο Μαϊάμι, Φλόριντα, ΗΠΑ.



#2 για το περπάτημα

Η προώθηση της πεζής μετακίνησης αποτελεί ένα κομβικό ζήτημα στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

A. Διαπλάτυνση Πεζοδρομίων

Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων είναι μια πρακτική που συναντάται σε αρκετά μέρη του κόσμου. Στις αρχές της δεκαετίας 2010, η πόλη του Sarasota, FL στις ΗΠΑ σχεδίασε ένα έργο διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων σε πέντε τμήματα του κεντρικού δρόμου της πόλης (Schultheis, 2011). Ανάλογη παρέμβαση εντοπίζεται στην Bangalore, στην Ινδία (Εικόνα 22), όπου ένα φιλόδοξο πρόγραμμα στοχεύει στην ανάπτυξη περιπατητικής κουλτούρας στην πόλη. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων αποτελεί το κομβικό στοιχείο της παρέμβασης, η οποία ήδη παρουσιάζει θετικά αποτελέσματα ως προς τη χρήση των οδών (Rao, 2015). Οι συγκεκριμένες δράσεις οργανώθηκαν με βάση τα συμβατικά μέσα τα οποία βρίσκουν εφαρμογή σε μια σειρά διαπλάτυνσεων που υλοποιούνται σε πολλές πόλεις της Ελλάδας. Κατά καιρούς, ανάλογα έργα έχουν υλοποιηθεί στο Βόλο, τη Λάρισα (Εικόνα 21), τα Τρίκαλα, τη Χαλκίδα (Εικόνα 22), τα Χανιά, τον Άγιο Δημήτριο στην Αθήνα και την Αίγινα.

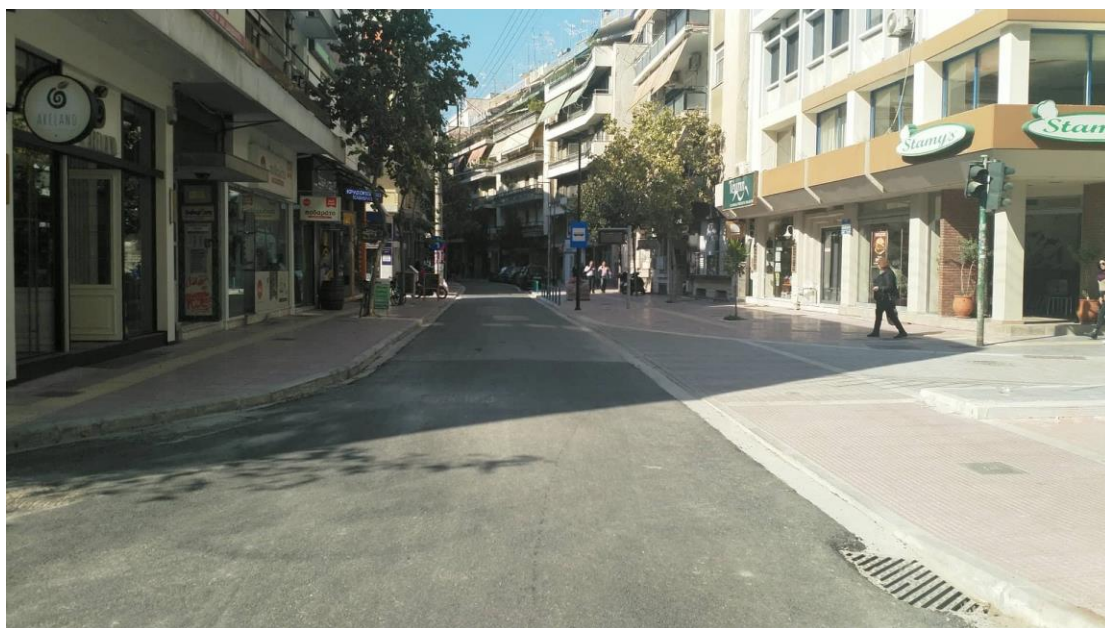
Εικόνα 19 Διαπλάτυνση πεζοδρομίου Μπανγκαλór, Ινδία.



Εικόνα 19 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε αμερικανική πόλη.



Εικόνα 20 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στη Λάρισα ύστερα από την εφαρμογή των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ (2018).



Εικόνα 21 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στην Οδ. Γοβιού στη Χαλκίδα.



Εικόνα 22 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο Όστιν, Τέξας, ΗΠΑ.



Ωστόσο, ανά τον κόσμο παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της μεταλλαγής του χαρακτήρα του δημόσιου χώρου μέσα από οικονομικές παρεμβάσεις. Στην περίπτωση της διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων, συνηθίζεται η οριοθέτηση του νέου πεζοδρομημένου τμήματος με διαγράμμιση και τοποθέτηση φυτεύσεων. Μια τέτοιου τύπου παρέμβαση εντοπίζεται στο Austin, TX στις ΗΠΑ (Εικόνα 23), όπου στην Guadalupe Street το πεζοδρόμιο έχει διαπλατυνθεί με τον τρόπο αυτό (Schmitt, 2014).

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

B. Δίκτυα πεζοδρόμων και πράσινων διαδρομών

Η συγκεκριμένη τακτική είναι ευρέως διαδεδομένη ανά τον κόσμο. Η απαγόρευση των αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες περιοχές επιτρέπει στον επισκέπτη να ζήσει τους ρυθμούς της πόλης και να κατανοήσει την κουλτούρα της (Gehl, 2006). Η

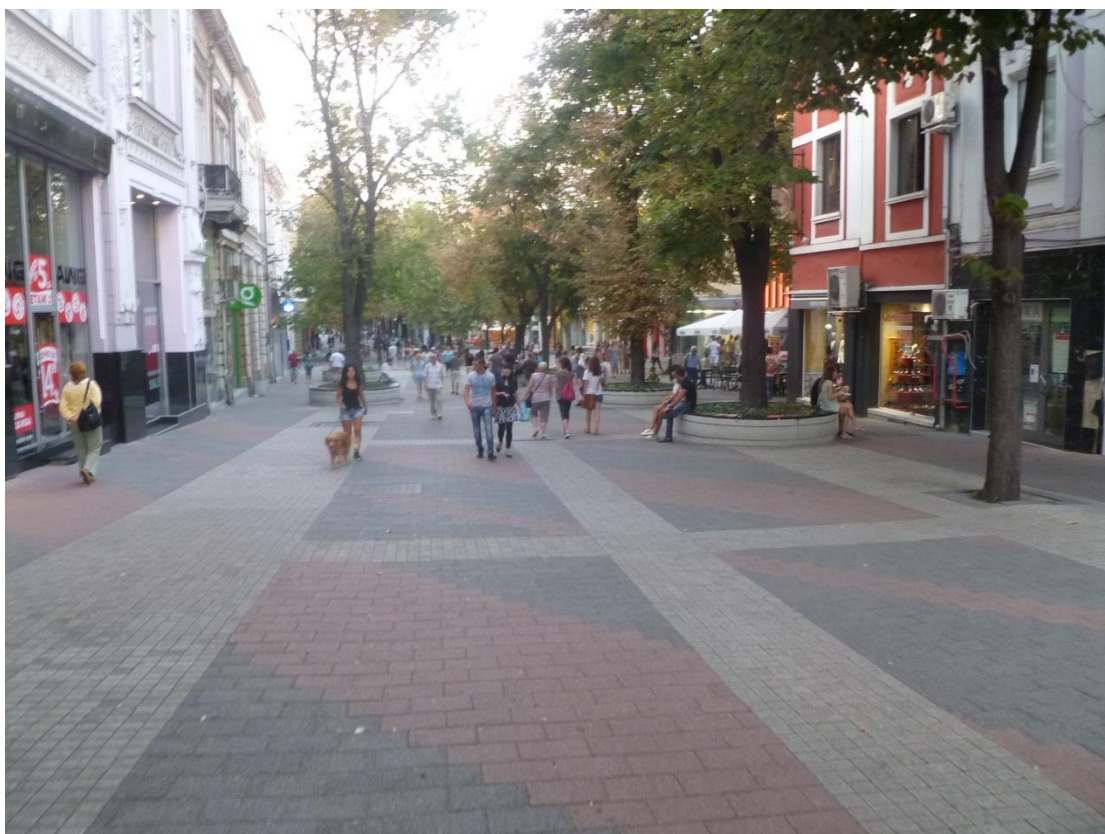
Βενετία στην Ιταλία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης όπου η κίνηση πραγματοποιείται αποκλειστικά με πεζή μετακίνηση. Μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων, αντίστοιχα, εντοπίζονται στην Κοπεγχάγη στη Δανία, στο Zermatt στις ελβετικές Άλπεις, στα χωριά του Cinque Terre στην Ιταλία, στη Ghent και στο ιστορικό κέντρο του Hasselt στο Βέλγιο (Εικόνα 24), στο Πλονδίν στη Βουλγαρία (Εικόνα 25) και στο αστικό παρόχθιο μέτωπο του Βελιγραδίου στη Σερβία (Εικόνα 26). Αντίστοιχα μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων εντοπίζονται και στην Ελλάδα με χαρακτηριστικά παραδείγματα την Λάρισα (Εικόνα 27) και την Καρδίτσα (Εικόνα 28).

Πέραν, όμως, των μεγάλων δικτύων πεζοδρόμων, η ύπαρξη ακόμη και μεμονωμένων πεζοδρόμων δημιουργεί θετικά αποτελέσματα στις πόλεις. Τέτοια παραδείγματα είναι η Sparks Street στην Οττάβα στον Καναδά (Εικόνα 29) που μετατράπηκε σε πεζόδρομος το 1967 μετατρέποντας τη συγκεκριμένη οδό σε ένα εμπορικό δρόμο. Αντίστοιχη παρέμβαση στον Καναδά είναι η Stephen Avenue στο Calgary (Εικόνα 30). Στις ΗΠΑ, χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πεζοδρόμηση οδών στην Times Square στη Νέα Υόρκη. Οι παρεμβάσεις, μάλιστα, έγιναν με χαμηλού κόστους μεθόδους, δηλαδή με χρωματισμό των οδών οι οποίες άλλαξαν χαρακτήρα και λειτουργία. Ανάλογα παραδείγματα στις ΗΠΑ είναι η Third Street Promenade στη Santa Monica, CA και η State Street στο Madison, Wisconsin στις ΗΠΑ.

Εικόνα 23 Χώρος κίνησης πεζών στο Χασέλ, Βέλγιο.



Εικόνα 24 Πεζόδρομος στο Πλόβντιφ, Βουλγαρία.



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



Εικόνα 26 Πεζόδρομος Ελ. Βενιζέλου στη Λάρισα



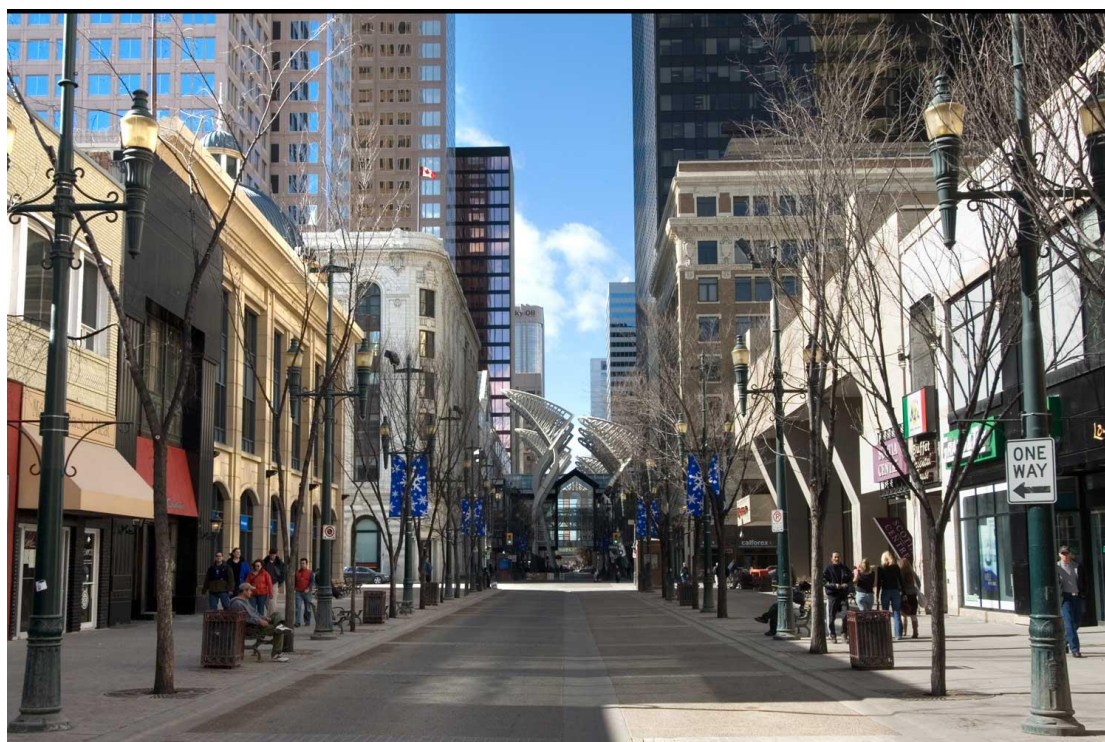
Εικόνα 28 Πεζόδρομος Σμύρνης στην Καρδίτσα.



Εικόνα 29 Η Sparks Street στην Οττάβα στον Καναδά



Εικόνα 27 Η Stephen Avenue στο Κάλγκαρι, Καναδά



Εικόνα 28 Η Ouvidor Street στο Ρίο ντε Τζανέιρο, Βραζιλία



Εικόνα 29 Ο Sai Yeung Choi Street αποτελεί φημισμένο πεζόδρομο στο Χονγκ-Κονγκ.



Στη λατινική Αμερική, τέτοια παραδείγματα εντοπίζονται στο παράκτιο αστικό μέτωπο του Puerto Vallarta, Μεξικό, στην Cale Florida στο Buenos Aires, Αργεντινή, στην Ouvidor Street στο Rio de Janeiro, Brazil (Εικόνα 31) και στην Paseo Ahumada στο Santiago, Χιλή. Στην Ασία, πολλές αντίστοιχες παρεμβάσεις εντοπίζονται στην Ταϊλάνδη, το Βιετνάμ, την Κίνα, την Ιαπωνία και την Taiwan. Ένα από τα χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι ο Sai Yeung Choi Street στο Χονγκ-Κονγκ (Εικόνα 32) ο οποίος, από το 2003, λειτουργεί ως πεζόδρομος που συγκεντρώνει καθημερινά μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Στο Hong Kong, μάλιστα, από το 2000 οι τοπικές αρχές έχουν επιλέξει την αλλαγή της χρήσης των οδών, αφού μετατρέπονται σε πλήρους (full-time) ή μερικής (part-time) χρήσης πεζοδρόμους, με σκοπό την αυξημένη κινητικότητα των πεζών. Αξίζει να αναφερθεί πως αντίστοιχες περιπτώσεις part-time πεζοδρόμησης συναντώνται και στην Ελλάδα, κυρίως σε παράκτιες πόλεις και οικισμούς. Η πρακτική εφαρμόζεται κατά τους θερινούς μήνες με σκοπό τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα είναι η παραλιακές οδοί της Αγριάς Βόλου (Οδ. Δημοκρατίας).

Εικόνα 30 Η Stroget αποτελεί τον πιο φημισμένο πεζόδρομο της Δανίας.



Και στην Ευρώπη υπάρχουν ορισμένοι φημισμένοι πεζόδρομοι. Ο πιο γνωστός είναι ο Stroget αποτελεί τον πιο φημισμένο πεζόδρομο της Δανίας, που αποτελεί τον παλαιότερο και μακρύτερο πεζόδρομο στον κόσμο, με μήκος 3,2 χλμ. (Εικόνα 33). Εξ ίσου φημισμένος είναι ο πεζόδρομος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου στην Αθήνα, κατά μήκος του οποίου βρίσκονται σημαντικά τοπία όπως ο Παρθενώνας, το Μουσείο της Ακρόπολης και ο Άρειος Πάγος. Η ανάπτυξη του συγκεκριμένου πεζοδρόμου εντάχθηκε στο έργο για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας που αποτέλεσε ένα κοινό πρόγραμμα των Υπουργείων Πολιτισμού και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, το οποίο ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του '90. Το πρόγραμμα περιελάμβανε την ανάπτυξη διαδρομών πεζού μεταξύ σημαντικών τοποσημών και αρχαιολογικών χώρων του κέντρου της Αθήνας, όπως η Ακρόπολη, το Θησαύριο και ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού.

Εικόνα 31 Πεζοδρομημένες οδοί στο εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας. Διακρίνονται οι χρωματισμοί στο έδαφος, η τοποθέτηση χώρων στάσης και η κατακόρυφη σήμανση που, σε πρώτο χρόνο, ενημερώνει τους χρήστες για την αλλαγή του χαρακτήρα των οδών.



Εικόνα 32 Πεζοδρομημένες οδοί στο εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας. Διακρίνονται οι χρωματισμοί στο έδαφος.



Αναφορικά με το Δήμο Αθηναίων, αξίζει να σημειωθεί πως μια ακόμη σημαντική δράση είναι η προώθηση εκτεταμένων πεζοδρομήσεων σε κεντρικές περιοχές όπως το εμπορικό τρίγωνο της πόλης. Οκτώ στενά δρομάκια του εμπορικού τριγώνου (Οδοί Χρυσοσπηλιωτίσσης, Νικίου, Πολυκλείτου, Βλαχάβα, Βύσσης, Καϊρη, Αγάθωνος και Καρόρη) πεζοδρομήθηκαν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις που εστίαζαν στην απαγόρευση της εισόδου των αυτοκινήτων με παρτέρια φύτευσης, παγκάκια, πινακίδες σήμανσης και ζωγραφισμένα σχέδια επί του οδοστρώματος (Εικόνες 34 και 35).

Γ. Σχεδιασμός ζωνών ήπιας κυκλοφορίας

Ένα μέτρο διαδεδομένο σε όλο τον κόσμο. Ο λόγος είναι πως συμβάλει στη μείωση των ταχυτήτων κίνησης των οχημάτων και δίδεται, έτσι, προτεραιότητα στους πεζούς. Σε πολλές περιοχές προαστείων στις ΗΠΑ οι δρόμοι λειτουργούν στο πρότυπο αυτό. Στην Ευρώπη είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο αφού απαντάται συχνά σε βρετανικές και γερμανικές πόλεις. Για την οριοθέτηση των συγκεκριμένων περιοχών/οδικών τμημάτων χρησιμοποιείται τόσο οριζόντια στάθμευση (Cavell Way, Sittingbourne, Kent – Methley Drive, Leeds – School Lane, Chapel Allerton, Leeds), παρτέρια και τεχνητά εμπόδια (Cavell Way, Sittingbourne, Kent), χρωματισμός οδοστρώματος (School Lane, Chapel Allerton, Leeds) ή αλλαγή του υλικού επίστρωσης του οδοστρώματος στο σύνολο ή τμήματα του οδικού δικτύου, όπως σε χώρους στάθμευσης και διαβάσεις (Westmoreland Street, Burnley – Sittingbourne High Street, Sittingbourne). Άλλες παρεμβάσεις σχετίζονται με τον περιορισμό του πλάτους του οδικού άξονα στα σημεία των διαβάσεων, την ανάπτυξη μικτών επιφανειών (Junction of Pinderfield Road and Lower York Street, Wakefield) και την ανάπτυξη αδιεξόδων. Οι παραπάνω μέθοδοι και τα παραδείγματα από την Μ. Βρετανία εντοπίζονται, επίσης, στις Γερμανία, Δανία, Βέλγιο και Ολλανδία. Μάλιστα, στη Φλάνδρα εντοπίστηκαν τα πρώτα woonerfs ή αλλιώς living streets τα οποία αποτελούν τεχνική υποβάθμισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ανάπτυξης κοινωνικών δρόμων.

Εικόνα 33 Υπερυψωμένη διάβαση μπροστά από το Κτίριο Πολιτικών Μηχανικών στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου.



Στην Ελλάδα, ανάλογες τεχνικές εντοπίζονται σε διάφορες πόλεις. Ωστόσο, οι παρεμβάσεις δεν είναι μεγάλης έκτασης. Εστιάζουν κυρίως σε χρωματισμό ή αλλαγή υφής του οδοστρώματος και την τοποθέτηση υπερυψώσεων του οδοστρώματος σε σημεία διαβάσεων. Η Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου σχεδιασμού (Εικόνα 36).

Δ. Ενίσχυση αστικού εξοπλισμού

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

Ένα άλλο χαρακτηριστικό εργαλείο είναι η ανάπτυξη χώρων κοινωνικοποίησης κατά μήκος των οδών (parklets) (Εικόνα 37). Το σύστημα αυτό είναι αρκετά διαδεδομένο ανά τον κόσμο, κυρίως όμως στην Αμερική. Τέτοιες παρεμβάσεις εντοπίζονται σε δρόμους του San Francisco, του Sao Paolo και του Toronto. Στην Ευρώπη αποτελεί μια νέα τάση. Στην Αγγλία βρήκε εφαρμογή τα τελευταία χρόνια, αφού στο Hackney αναπτύχθηκε ο πρώτος τέτοιος χώρος, στο πρότυπο του San Francisco, το 2015 (Cyclehoop, 2015).

Εικόνα 37 Parklet στη Ουάσινγκτον, DC, ΗΠΑ.



#3 για το ποδήλατο

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

Α. Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων

Η συγκεκριμένη δράση είναι διαδεδομένη λόγω του γεγονότος πως επιτρέπει την ασφαλή κίνηση των ποδηλατών. Στις ολλανδικές πόλεις, το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων είναι αρκετά μεγάλου μήκους με αποτέλεσμα να αξιοποιείται ως

μέσο καθημερινής μετακίνησης για χιλιάδες Ολλανδούς. Στο Münster, Γερμανία (Εικόνα 38) επίσης έλαβε χώρα μια στρατηγική για την προώθηση του ποδηλάτου που στόχευε στην ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών, τόσο αυτόνομων όσο και μικτών (πεζών και ποδηλάτων ή λεωφορείων και ποδηλάτων), μια στρατηγική που επίσης εφαρμόστηκε και σε πόλεις των ΗΠΑ, όπως η Washington (Εικόνα 39) και η Philadelphia (Εικόνα 40). Ανάλογες παρεμβάσεις εντοπίζονται στο Mannheim στη Γερμανία, Gdansk στην Πολωνία, στην Ljubljana στη Σλοβενία καθώς και στο London στο Ηνωμένο Βασίλειο. Και στην Αμερική και τον Καναδά εντοπίζονται ποδηλατόδρομοι, όπως στο Σικάγο, το Τέξας και Vaughan, Οντάριο, Καναδά. Η ανάπτυξη του δικτύου ποδηλατοδρόμων συνοδεύεται με λοιπή υποδομή, όπως ποδηλατοστάσια, σήμανση και σηματοδότηση των ποδηλατοδρόμων. Τέτοια παρέμβαση εντοπίζεται στην Αλεξανδρούπολη, όπου ένα δίκτυο ποδηλάτου κατασκευάστηκε προσφάτως. Άλλες ελληνικές πόλεις που έχουν ανεπτυγμένο δίκτυο είναι η Καρδίτσα (Εικόνα 41), ο Βόλος, η Λάρισα (Εικόνα 42) και η Αλεξανδρούπολη (Εικόνα 43).

Εικόνα 38 Ποδηλατοστάσιο στο Μύνστερ, Γερμανία.



Εικόνα 39 Λεωφορειολωρίδα που χρησιμοποιείται και για την κίνηση των ποδηλατών στην Ουάσινγκτον, DC, ΗΠΑ.



Εικόνα 34 Λεωφορειολωρίδα που χρησιμοποιείται και για την κίνηση των ποδηλατών στην Φιλαδέλφεια, ΗΠΑ.



Εικόνα 35 Ποδηλατόδρομος στην Καρδίτσα.



Εικόνα 36 Αμφίδρομος ποδηλατόδρομος επί της Οδού Ιωαννίνων, έμπροσθεν του Μητροπολιτικού Μεγάρου στη Λάρισα.



Εικόνα 37 Αμφίδρομος ποδηλατόδρομος στην Αλεξανδρούπολη.



Εικόνα 38 Ποδηλατόδρομος στο Άμστερνταμ.



Αξίζει να αναφερθεί, ότι δεν αρκεί να υλοποιείται απλώς ανάπτυξη δικτύου αλλά ο σχεδιασμός να είναι εκτενής και ικανοποιητικός εξυπηρετώντας ένα μεγάλο μέρος

της πόλης καθώς και την προσπελασιμότητα σε σημαντικά τοπόσημα. Κάτι τέτοιο διαφάνηκε από έρευνα των μελετών περίπτωσης στην Ευρώπη, όπου το ποδήλατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πρόσβαση στη Φιλαρμονική του Αμβούργου, Γερμανία, του Βασιλικού Θεάτρου στη Στοκχόλμη, Σουηδία, στο Ενυδρείο της Βαρκελώνης, Ισπανία και Γένοβα, Ιταλία και την Κεντρική Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ, Ολλανδία. Στην τελευταία περίπτωση, μάλιστα, παρέχεται η δυνατότητα υπογείου χώρου στάθμευσης ποδηλάτων με αποτέλεσμα να μην απαιτείται η πεζή μετακίνηση στο εξωτερικό του κτιρίου και να προστατεύεται το ποδήλατο από φθορά και κλοπές (Πίνακας 1). Άλλωστε, οι ολλανδικές πόλεις παρουσιάζουν ανεπτυγμένα δίκτυα ποδηλάτου αφού χρησιμοποιείται ως καθημερινό μέσο μετακίνησης, όπως στην περίπτωση του Άμστερνταμ (Εικόνα 44).

Τέλος, συχνά εντοπίζεται η ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών σε μη αξιοποιημένα ή εγκαταλελειμμένα σιδηροδρομικά δίκτυα. Ο λόγος είναι πως η συγκεκριμένη επιφάνεια παρέχει μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για ανάπτυξη δικτύου ποδηλάτου λόγω του γραμμικού της χαρακτήρα. Τέτοια παραδείγματα είναι τόσο αστικά όσο και υπεραστικά. Χαρακτηριστικά παραδείγματα επανάχρησης σιδηροδρομικών διαδρομών σε αστικό χώρο, για την ανάπτυξη τέτοιων διαδρομών είναι το Promenade Plantee στο Παρίσι, το High-Line στη Νέα Υόρκη, (Εικόνα 45) ΗΠΑ, στο Bloomigrade Trail στο Σικάγο, στο Τέξας, στο Reading Viaduct στη Philadelphia, ΗΠΑ (Εικόνα 46) και στο Maidashi Ryokuchi στη Φουκουοκα στην Ιαπωνία. Ανάλογα παραδείγματα εντοπίζονται στον υπεραστικό χώρο. Χαρακτηριστικά ευρωπαϊκά είναι η Great Southern Trail στην Ιρλανδία, η διαδρομή Valdresbanen στη Νορβηγία και η Via Verdes de la Sierra de la Demanda στην Ισπανία.

Εικόνα 39 Γραμμικό πάρκο High Line στη Νέα Υόρκη, ύστερα από επανάχρηση της πρώην σιδηροδρομικής γραμμής.



Εικόνα 46 Φωτορεαλιστική απεικόνιση του γραμμικού πάρκου Reading Viaduct, Φιλαδέλφεια, ΗΠΑ.



B. Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων

Η ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει την πρόσβαση σε ποδήλατα με αυτοματοποιημένο τρόπο και τη χρήση τους για εκτεταμένο χρονικό διάστημα. Ένα ποδήλατο είναι δυνατόν να ενοικιασθεί από συγκεκριμένο χώρο ενοικίασης και στην συνέχεια να σταθμευθεί κάπου αλλού, μέσα στην πόλη. Με τον τρόπο αυτό είναι δυνατή η εύκολη μετακίνηση των πολιτών χωρίς να χρησιμοποιούν το ΙΧ τους. Στην Ευρώπη είναι ένας ευρέως διαδεδομένος τρόπος μετακίνησης στον αστικό χώρο. Η Γαλλία είναι η χώρα με τις περισσότερες πόλεις που διαθέτουν τέτοιο σύστημα. Το μεγαλύτερο σύστημα βρίσκεται στο Παρίσι, Γαλλία (Velib), η λειτουργία του οποίου ξεκίνησε το 2007, παρέχοντας 10.000 ποδήλατα και 650 σταθμούς ενοικίασης. Στη σημερινή του ανάπτυξη, ο αριθμός των ποδηλάτων έχει διπλασιαστεί και οι σταθμοί ενοικίασης τριπλασιαστεί. Αντίστοιχα παραδείγματα εντοπίζονται στο Λονδίνο, στη Βαρκελώνη, στις Βρυξέλλες, στη Ljubljana της Σλοβενίας, στο Μόντρεαλ του Καναδά και στο Τελ-Αβίβ στο Ισραήλ. Σε πολλές περιπτώσεις τα ποδήλατα είναι ακόμη ηλεκτροκίνητα με σκοπό να διευκολύνεται η χρήση τους.

#4 για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί μια ακόμη χαρακτηριστική παράμετρο για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Σημαντική παράμετρος στις περισσότερες πόλεις του κόσμου είναι η παροχή ικανοποιητικής κάλυψης της πόλης από μέσα μαζικής μεταφοράς. Κάτι τέτοιο, μάλιστα, είναι ακόμη πιο έντονο σε περιοχές όπου σημαντικά τοπία εντοπίζονται. Σε πρόσφατη μελέτη της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας (Μπακογιάννης, 2018), εξετάστηκε η προσελασιμότητα σε τοπία έξι πόλεων: Βασιλική Όπερα της Σουηδίας, Βασιλικό Θέατρο της Δανίας, Φιλαρμονική του Αμβούργου, Βιβλιοθήκη του Άμστερνταμ, Ενωδρείο της Βαρκελώνης και Ενωδρείο της Γένοβας. Διαπιστώθηκε στο σύνολο των παραπάνω μελετών πως η κάλυψη των ευρύτερων περιοχών είναι αρκετά ικανοποιητική. Στην

περίπτωση της περιοχής του Βασιλικού Θεάτρου της Σουηδίας, για παράδειγμα, διαπιστώθηκε πως 41 λεωφορειακές γραμμές συνδέουν το εν λόγω τοπόσημο με διάφορες περιοχές της πόλης, με αποτέλεσμα η συχνότητα των δρομολογίων να είναι υψηλή. Σημαντικό ακόμη ζήτημα είναι ο σχεδιασμός με γνώμονα τη σύνδεση των διαφόρων μέσων μεταφοράς, όπως αποτυπώνεται στο σχετικό πίνακα (Πίνακας 1) που συνοψίζει τα πορίσματα της συγκεκριμένης έρευνας. Η πολυτροπικότητα στη μετακίνηση είναι κάτι που ενισχύεται, με τη χρήση ακόμη και αμφίβιων λεωφορείων στην πόλη του Αμβούργου στη Γερμανία.

Πίνακας 1

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

Όπως είναι εμφανές στον Πίνακα 1, οι στάσεις των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας απέχουν πολύ μικρή απόσταση από σημαντικά τοπόσημα. Πράγματι, οι στάσεις πρέπει να επιτρέπουν την μετακίνηση με περπάτημα μικρών αποστάσεων ώστε να είναι δυνατή η χρήση τους από το σύνολο του πληθυσμού. Για τον ίδιο λόγο, παρατηρείται τάση αναβάθμισης των στάσεων και σημείων αναμονής με παραδείγματα την Πράγα της Τσεχίας και Βαρσοβία της Πολωνίας. Στο Λονδίνο μια άλλη πρακτική που συμβάλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών είναι η χαρτογράφηση των στάσεων και των διαδρομών των λεωφορείων. Επίσης, η ανάπτυξη συστημάτων τηλεματικής τόσο για τον εκτιμώμενο χρόνο αναμονής όσο και για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των λεωφορειακών γραμμών μέσω της εφαρμογής σε έξυπνα τηλέφωνα, αποτελεί μια ακόμη πρακτική που βρίσκει εφαρμογή στο εξωτερικό (π.χ. Βερολίνο) αλλά και την Ελλάδα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, κ.λπ.).

Πέραν της εξυπηρέτησης, μια σημαντική παράμετρος που επηρεάζει την ένταση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι το κόστος της. Η παροχή δωρεάν δημόσιας συγκοινωνίας στο Τάλιν της Εσθονίας και στο Λουξεμβούργο (Εικόνα 47) έχει ως αποτέλεσμα την ενθάρρυνση του κοινού υπέρ των ΜΜΜ.

Εικόνα 47 Λεωφορείο στο Λουξεμβούργο.



#5 για την Οδική Ασφάλεια

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

A. Δημιουργία ζώνης προστασίας περιμετρικά σχολικών μονάδων

Στην Αθήνα, Τζόρτζια, ΗΠΑ, το 2012 έλαβε χώρα ένα πιλοτικό πρόγραμμα στο οποίο συμμετείχαν πέντε σχολικές μονάδες. Το πρόγραμμα ενσωμάτωσε καλές πρακτικές που είχαν μελετηθεί και τα αποτελέσματά τους αξιολογήθηκαν θετικά. Μεταξύ άλλων μέτρων, που περιελάμβαναν το σχεδιασμό χρωματιστών διαβάσεων και την τοποθέτηση χρονομέτρων στους φωτεινούς σηματοδότες, τοποθετήθηκαν πινακίδες που αξιοποιούσαν την ηλιακή ενέργεια για να ενημερώνουν τους οδηγούς για την ταχύτητά τους, σε συνδυασμό με την παράλληλη ενημέρωση για το όριο και πως στο σημείο αυτό διέρχονται μαθητές. Στόχος ήταν η μείωση της μέσης ταχύτητας των αυτοκινήτων κατά 30%. Προειδοποιητικές πινακίδες τοποθετήθηκαν και στο Fairport Central School District και στο City of Cedar Rapids, Iowa, ΗΠΑ.

B. Ανακατασκευή κόμβων σε κρίσιμα σημεία του δικτύου

Η ανακατασκευή κόμβων είναι μια διαδεδομένη πρακτική. Κυρίαρχο μοτίβο σχεδιασμού είναι ο κυκλικός κόμβος που βρίσκει εφαρμογή σε πολλές περιπτώσεις στην Ευρώπη. Στο Λονδίνο όπως και σε άλλες βρετανικές πόλεις απαντάται σε διάφορες κλίμακες, από την πολύ μικρή (mini-roundabouts) έως και πιο εκτεταμένης μορφής. Αντίστοιχες παρεμβάσεις απαντώνται στο Βελιγράδι στη Σερβία (Εικόνα 48) και στις πόλεις Faro και Lagos, στην Πορτογαλία.

Στο ίδιο πλαίσιο, αρκετές πόλεις στην Ελλάδα προχωρούν στον ανασχεδιασμό των κόμβων και τη δημιουργία κυκλικών. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι ο Βόλος (Εικόνα 49) και η Λάρισα που, προσφάτως, αναπτύχθηκαν κυκλικοί κόμβοι στις εισόδους των πόλεων αλλά και σε σημεία τα οποία παρουσίαζαν υψηλούς φόρτους. Κυκλικοί κόμβοι, όμως, υλοποιούνται και σε κόμβους που διαχειρίζονται μικρότερους φόρτους, στα πρότυπα του εξωτερικού (Εικόνα 50), όπως στη Λάρνακα της Κύπρου (Εικόνα 51), το Ναύπλιο (Εικόνα 52) και το Ηράκλειο της Κρήτης (Εικόνα 53).

Εικόνα 48 Roundabout στο Βελιγράδι, Σερβία.



Εικόνα 49 Κυκλικός κόμβος στο Βόλο, επί των οδών Γρ. Λαμπράκη και Λαρίσης, στην είσοδο της πόλης.



Εικόνα 40 Mini-roundabout στο Τορόντο, Καναδά.



Εικόνα 41 Μικρός κυκλικός κόμβος στη Λάρνακα, Κύπρο.



Εικόνα 42 Μικρός κυκλικός κόμβος στο Ναύπλιο.



Εικόνα 43 Μικρός κυκλικός κόμβος στο Ηράκλειο, Κρήτη.



ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ

1. Cyclehoop, 2015. Cyclehoop design and install the first on-street Parklet in the UK. Διαθέσιμο σε: <https://www.cyclehoop.com/news/cyclehoop-design-and-install-the-first-on-street-uk-parklet/>
2. Dimarxos, 2017. 104 ράμπες ΑμεΑ σε πεζοδρόμια του κέντρου του Δήμου Γλυφάδας. Διαθέσιμο σε: <http://www.dimarxos.gr/104-rabes-amea-se-pezodromia-tou-kentrou-tou-dimou-glyfadas/> [Ανακτήθηκε στις 22/12/2018].
3. Gehl, J. 2006. *Life between buildings: using public space*, Washington, DC; London, UK: Island Press.
4. Lam, J., 2018. Hong Kong 'must catch up with Taiwan' to become a disability-friendly city. Διαθέσιμο σε: <https://www.scmp.com/news/hong-kong/community/article/2128285/public-toilet-surrounded-stairs-just-one-example-how-hong>
5. Lee, C., 2014. *10 of the most wheelchair accessible beaches in the world*. Διαθέσιμο σε: <http://www.curbfreewithcorylee.com/2014/11/20/most-wheelchair-accessible-beaches-in-the-world/> [Ανακτήθηκε τον Οκτώβριο 2017].
6. Luo, C., 2013. Beijing's blind blast poorly planned pathways as death traps. Διαθέσιμο σε: <https://www.scmp.com/news/china-insider/article/1299761/beijings-blind-criticise-poorly-planned-pathways>
7. Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Σίτη, Μ. και Κουρμπά, Ε., 2018. Διερευνώντας την προσπελασιμότητα τοποσήμων στα αστικά κέντρα. Η περίπτωση του «Κέντρου Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος», *5^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος, 27-30 Σεπτεμβρίου 2018.
8. Notia, 2016. Άγιος Δημήτριος: Έτσι θα γίνει η Πριάμου – Έργα προϋπολογισμού 1.438.000 ευρώ. Διαθέσιμο σε: <https://www.notia.gr/2016/09/agogos-dimitrios-etsi-tha-gini-i-priamou-erga-proiologismou-1-438-000-evro/>
9. Rao, K., 2015. Could a new pavement design give walking culture a foothold in Bangalore? Διαθέσιμο σε: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/15/bangalore-new-pavement-road-design-walkable-traffic-pedestrian>
10. Schmitt, A., 2014. A bill to make American Streets safer surfaces in the senate. Διαθέσιμο σε: <https://usa.streetsblog.org/2014/02/07/a-bill-to-make-american-streets-safer-surfaces-in-the-senate/>
11. Schultheis, K., 2011. DID plans sidewalk-widening project. Διαθέσιμο σε: <https://www.youobserver.com/article/did-plans-sidewalk-widening-project>
12. Scott, N., 2016. Charaideo Maidem gets its first Tactile Pavement for Blind Tourist. Διαθέσιμο σε: <http://www.axomlive.com/blog/charaideo-maidem-gets-first-tactile-pavement-blind-tourist.html>
13. Vimaonline, 2016. Στο δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης οριοθετούν τις ράμπες των πεζοδρομίων για ΑμεΑ. Διαθέσιμο σε: <https://www.vimaonline.gr/20/article/24559/sto-dimo-ellinikou-argyroupolis-oriothetoun-tis-rabes-ton-pezodromion> [Ανακτήθηκε στις 22/12/2018].
14. Voria, 2017. Απομακρύνθηκαν οι φθαρμένες και επικίνδυνες κολόνες στη Λαγκαδά. Διαθέσιμο σε: <https://www.voria.gr/article/apomakrinthikan-i-ftarmenes-ke-epikindines-kolones-sti-lagkada>
15. Χτύπος, 2017. 100 ράμπες προσβασιμότητας σε πεζοδρόμια κεντρικών δρόμων του Δήμου Αλίμου. Διαθέσιμο σε: <https://www.xtypos.gr/δημοι-αττικής/δήμος-αλίμου/100-ράμπες-προσβασιμότητας-σε-πεζοδρόμια/> [Ανακτήθηκε στις 22/12/2018].

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Προσκλήσεις "Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας"



ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ Βιώσιμης αστικής κινητικότητας

ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ)

(πηγή: www.espa.gr)

Στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο έχουν δημοσιευτεί μέχρι σήμερα (Απρίλιος 2018) οι ακόλουθες προσκλήσεις⁸ από τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα:

Επιχειρησιακό πρόγραμμα: **ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας**

∞ **(01) Αστική αναζωογόνηση και βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην περιοχή παρέμβασης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της πόλης της Νάουσας**

Παρεμβάσεις που αντιμετωπίζουν τις επιπτώσεις του φαινομένου της «αστικής νήσου θερμότητας», που προκαλείται από τις υποβαθμισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με τις ελλείψεις σε πράσινες επιφάνειες εντός του αστικού ιστού. Ενδεικτικά περιλαμβάνονται: - Αειφορική ανάπτυξη και διαχείριση του Δημοτικού Πάρκου και σύνδεση του με τον αστικό ιστό. - Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ανάδειξη ως πρότυπου δημόσιου χώρου πρασίνου και αναψυχής της κοίτης του ποταμού Αραπίτσας - Πεζοδρομήσεις εντός του εμπορικού κέντρου, νησίδες πρασίνου και ανάπτυξη πλατείας - Σύστημα διαχείρισης μετακίνησης και στάθμευσης.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Ηρωικής Πόλεως Νάουσας**

Περίοδος υποβολής: **10/12/2018 έως 28/06/2019**

Περιοχή εφαρμογής: **Νομός Ημαθίας**

Προϋπολογισμός: **2.168.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 385,04 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Γεωργικής Σχολής 65, Κτίριο ΖΕΔΑ, 570 01 Πυλαία - Θεσσαλονίκη

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepkm.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://tinyurl.com/y8u4qe2n>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 14/01/2019

⁸ ο κατάλογος των προσκλήσεων είναι δυναμικός και οι προσκλήσεις επικαιροποιούνται. Πρέπει εκάστοτε να γίνεται επαλήθευση και εντοπισμός των ενεργών (ανοικτών) προσκλήσεων.

∞ **(02) Αστική αναζωογόνηση και βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην περιοχή παρέμβασης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της πόλης των Σερρών**

Παρεμβάσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη «Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης» (ΣΒΑΑ) του Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης Δήμου Σερρών και στοχεύουν στη βελτίωση του συστήματος αστικής κινητικότητας, μέσω της διεύρυνσης της χρήσης ήπιων μέσων μαζικής μεταφοράς, στη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, στη μείωση της κατανάλωσης συμβατικών καυσίμων και τη μείωση των ρύπων -ειδικά του CO₂- καθώς και γενικότερα στην αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, της υγείας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Ενδεικτικά περιλαμβάνονται:

- Αναβάθμιση φωτεινών σηματοδοτών με προσθήκη ηχητικών διατάξεων για τα ΑμεΑ
- Ενοποίηση δικτύου ποδηλατικών διαδρομών
- Εγκατάσταση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Προμήθεια ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Σερρών**

Περίοδος υποβολής: **5/2/2018 έως 1/7/2019**

Περιοχή εφαρμογής: **Νομός Σερρών**

Προϋπολογισμός: **960.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση \(παράταση\)](#) (PDF - 400,74 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Γεωργικής Σχολής 65, Κτίριο ΖΕΔΑ, 570 01 Πυλαία - Θεσσαλονίκη

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepkm.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://goo.gl/gkS8je>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 10/10/2018

∞ **(03) Υλοποίηση των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της Πάτρας και του Αγρινίου**

Ενδεικτικά:

- αξιοποίηση εναλλακτικών μορφών αστικών μεταφορών φιλικών προς το περιβάλλον (ηλεκτροκίνητα μικρά λεωφορεία «mini-bus», δίκτυα ποδηλατοδρόμων)
- ενέργειες ανάδειξης, προβολής και δικτύωσης των πολιτιστικών πόρων όπως μνημεία, σύνολα και αρχαιολογικοί χώροι, μουσεία, πολιτιστικές διαδρομές)
- ανάδειξη – προστασία – διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων ειδικών μορφών τουρισμού
- μέτρα αντιρρύπανσης και αποκατάστασης ρυπασμένων– υποβαθμισμένων περιοχών οικοτόπων (προγράμματα ανάπτυξης οικότουρισμού και πράσινου τουρισμού)
- υποδομές αστικών αναπλάσεων ιστορικών και εμπορικών κέντρων, πεζοδρομήσεις, αστικές αναπλάσεις.

Σε ποιους απευθύνεται: - **Δήμος Αγρινίου**
- **Δήμος Πατρέων**
- **Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού**

Περίοδος υποβολής: **15/10/2018 έως 30/06/2019**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας**

Προϋπολογισμός: **39.600.000 €**

Σχετικά αρχεία: [ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ](#) (PDF - 416,82 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Εθνική Οδός Πατρών - Αθηνών 28, 264 41 Πάτρα

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://dytikiellada.gr/>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://tinyurl.com/yb7yulz3>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 15/10/2018

∞ **(04) Βελτίωση και αποκατάσταση υπερτοπικού άξονα οδού Αιγαίου - Κράτητος στην Περιφέρεια Αττικής**

Η περιοχή αναβαθμίζεται, ενδεικτικά με την δημιουργία ασφαλούς υπερτοπικού οδικού άξονα με οδόστρωμα και πεζοδρόμια ασφαλή για την μετακίνηση των κατοίκων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Με τις παρεμβάσεις επιτυγχάνεται ενδεικτικά επίσης τοπικά η βελτίωση του μικροκλίματος και η μείωση της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος με τη χρήση ψυχρών υλικών τόσο στις επιστρώσεις των πεζοδρομίων όσο και στην επιφάνεια του καταστρώματος της οδού, ενώ παράλληλα ανακατασκευάζεται και αναβαθμίζεται ο ηλεκτροφωτισμός των οδών αυτών με εγκατάσταση συστήματος τηλεδιαχείρισης και τηλε-ελέγχου του ηλεκτροφωτισμού.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Νέας Σμύρνης**

Περίοδος υποβολής: **από 31/7/2018 έως 31/12/2019**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Αττικής**

Προϋπολογισμός: **2.640.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 490,55 Kb)

[Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας](#)

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Αττικής

Λεωφ. Συγγρού 98 - 100, 117 41 Αθήνα

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepattikis.gr/>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://tinyurl.com/ybns8bu4>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 01/08/2018

∞ **(05) Ανάπλαση και αναζωογόνηση αστικών περιοχών του Δήμου Αθηναίων και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος**

Έργα προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, αναβάθμισης ανοιχτών χώρων και χώρων πράσινου, ανάδειξης και αξιοποίησης αστικών «τοποσήμων» και γενικότερα έργα αναβάθμισης αστικής περιοχής καθώς και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Ενδεικτικά περιλαμβάνονται:

- η κατασκευή υποδομής ποδηλατικών διαδρομών μεγάλου μήκους που θα διατρέχουν την επιφάνεια του Δήμου Αθηναίων
- Αποκατάσταση προσβασιμότητας, κατασκευή ή ανακατασκευή κοινοχρήστων χώρων, πεζοδρόμων και οδών, ενίσχυση πράσινου, τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, έλεγχος κίνησης και στάθμευσης οχημάτων, διαδικασίες αδειοδότησης, σήμανσης, ελέγχου, οργάνωση της καθαριότητας, διαχείρισης και αποκομιδής των απορριμμάτων, αστικός φωτισμός, σε επιλεγμένη περιοχή του κέντρου της Αθήνας
- Αναβάθμιση υποδομών Εθνικού Κήπου
- Ανάπλαση πλατείας Αγίου Παντελεήμονος και διαπλάτυνση πεζοδρομίων οδών Πιπίνου, Αλκιβιάδου και Αγορακρίτου που περιλαμβάνει ενδεικτικά έργα ανάπλασης της πλατείας και διαπλάτυνση-ανακατασκευή των γύρω πεζοδρομίων των οδών Πιπίνου, Αλκιβιάδου και Αγορακρίτου, στην 6η δημοτική κοινότητα του Δήμου Αθηναίων.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Αθηναίων**

Περίοδος υποβολής: **από 11/6/2018 έως 31/12/2019**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Αττικής**

Προϋπολογισμός: **9.501.367,41 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 496,42 Kb)

[Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας](#)

Εταιρεία Ανάπτυξης και Τουριστικής Προβολής Αθηνών Αναπτυξιακή ΑΕ

Μητροπόλεως 60, Μοναστηράκι, Αθήνα 105 63

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.developathens.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://tinyurl.com/ybe8ngpz>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 11/06/2018

∞ **(06) Δράσεις Στρατηγικής ΒΑΑ Δήμου Ηρακλείου Κρήτης - Ομάδα Α'**

Υλοποίηση της δράσης: "Ηράκλειο έξυπνη-συνεκτική πόλη, τόπος συνάντησης 5+1 πολιτισμών". Συγκεκριμένα: Πρόληψη και διαχείριση κινδύνων σχετικών με το κλίμα (ΣΒΑΑ Ηρακλείου). Διαχείριση κινδύνων για φυσικούς κινδύνους μη σχετιζόμενους με το κλίμα (ΣΒΑΑ Ηρακλείου). Ενημέρωση - ευαισθητοποίηση για την ενίσχυση της ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης (ΣΒΑΑ Ηρακλείου). Προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων κατά μήκος επιλεγμένων διαδρομών (ΣΒΑΑ Ηρακλείου). Επενδύσεις για τη μείωση κατανάλωσης ενέργειας στο δημόσιο κοινόχρηστο χώρο και ενίσχυσης βιώσιμης κινητικότητας (ΣΒΑΑ Ηρακλείου).

Επιχειρησιακό πρόγραμμα: **ΠΕΠ Κρήτης**

Περιοχή εφαρμογής: **Νομός Ηρακλείου**

Περίοδος υποβολής: **1/8/2017 - 28/6/2019**

Προϋπολογισμός: **9.501.667 €**

Σε ποιους απευθύνεται:

- Δήμος Ηρακλείου Κρήτης
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ΟΛΗ ΑΕ
- Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού
- Λοιποί φορείς καθ' αρμοδιότητα

Σχετικά αρχεία: [2η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ](#) (PDF - 695,18 Kb)
[1η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ](#) (PDF - 545,56 Kb)
[ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ](#) (PDF - 562,29 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Κρήτης
Δουκός Μποφώρ 7, 712 02 Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ. 2813 404500
Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepkritis.gr>
Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://goo.gl/VHq7i9>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 6/8/2018

∞ **(07) Δράσεις Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Χανίων - Ομάδα Α'**

Αναζωογόνηση του αστικού κέντρου Χανίων με όρους αειφορίας και κοινωνικής συνοχής. Συγκεκριμένα: Επενδύσεις για την ενίσχυση της προστασίας του παράκτιου αστικού περιβάλλοντος (ΣΒΑΑ Χανίων). Επενδύσεις για την ενίσχυση των μηχανισμών αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών & δράσεις ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης του κοινού σε θέματα περιβαλλοντικών κινδύνων και Πολιτικής Προστασίας (ΣΒΑΑ Χανίων). Επενδύσεις για την ενίσχυση των μηχανισμών αντιμετώπισης σεισμικού κινδύνου (ΣΒΑΑ Χανίων). Διατήρηση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής, πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς κατά μήκος του πράσινου δικτύου διαδρομών πολιτισμού - τουρισμού. Δράσεις σήμανσης και ενημέρωσης για τη θέση και το περιεχόμενο των πολιτιστικών - ιστορικών και φυσικών πόρων. Επενδύσεις για τη δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και μέσων για την βελτίωση της προσβασιμότητας σε επιμέρους κόμβους του πράσινου δικτύου διαδρομών πολιτισμού (ΣΒΑΑ Χανίων).

Επιχειρησιακό πρόγραμμα: **ΠΕΠ Κρήτης**

Περιοχή εφαρμογής: **Νομός Χανίων**

Σε ποιους απευθύνεται:

- Αρχηγείο Πυροσβεστικού Σώματος
- ΔΕΔΙΣΑ
- Δήμος Χανίων
- Κοινοφελής Επιχείρηση Πολιτισμού & Περιβάλλοντος Δήμου Χανίων
- Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού
- Λοιποί φορείς καθ' αρμοδιότητα

Περίοδος υποβολής: **1/8/2017 - 28/6/2019**

Προϋπολογισμός: **6.634.445 €**

Σχετικά αρχεία:

- [2η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ](#) (PDF - 800,39 Kb)
- [1η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ](#) (PDF - 496,88 Kb)
- [ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ](#) (PDF - 496,99 Kb)
- [ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ](#) (PDF - 496,32 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Κρήτης
Δουκός Μποφόρ 7, 712 02 Ηράκλειο Κρήτης

Τηλ. 2813 404500

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepkritis.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://goo.gl/tPs8qR>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 6/8/2018

∞ **(X01) Υλοποίηση υποδομών μεταφορών στο πλαίσιο της εγκεκριμένης Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Ιωαννιτών – 2η προκήρυξη**

Υλοποίηση υποδομών μεταφορών που θα περιλαμβάνονται στην εγκεκριμένη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Ιωαννιτών. Ενδεικτικά μπορούν να χρηματοδοτηθούν έργα οδοποιίας που αφορούν σε διάνοιξη ή βελτίωση του θεσμοθετημένου οδικού δικτύου, επεμβάσεις ανακατασκευής, συμπλήρωσης ή αποκατάστασης όπου απαιτούνται για τη σύνδεση της οδού με τα υφιστάμενα κυκλοφοριακά συστήματα, οι απαιτούμενες μεταβολές και επεμβάσεις σε δίκτυα κοινής ωφέλειας ή σε τεχνικά έργα, τάφρους και αγωγούς υδραυλικών έργων, αποζημιώσεις απαλλοτριούμενων ιδιοκτησιών κ.λπ.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Ιωαννιτών**

Περίοδος υποβολής: **από 1/10/2018 έως 28/2/2019 (ώρα 14:00)**

Περιοχή εφαρμογής: **Νομός Ιωαννίνων**

Προϋπολογισμός: **15.000.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 652,2 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Ηπείρου

Πλατεία Πύρρου 1 - Διοικητήριο, 452 21 Ιωάννινα

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.peproe.gr/>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://peproe.gr/10-el/op2020/calls/569-inv51>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 01/10/2018

∞ **(X02) ΟΧΕ_1 - Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης**

Δράσεις για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου.

Σε ποιους απευθύνεται ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

και φορείς που μετέχουν στο Εταιρικό σχήμα της Σ.Β.Α.Α. «ΕΛΚΥΣΤΙΚΗ ΠΟΛΗ» του Δήμου Αλεξανδρούπολης ή/και αναλαμβάνουν αρμοδιότητες σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της ΥΑ ΣΔΕ (Προγραμματική Σύμβαση του άρθρου 100 του ν. 3852/2010).

ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ

και φορείς που μετέχουν στο Εταιρικό σχήμα της «Σ.Β.Α.Α. της περιοχής παρέμβασης του Λειτουργικού και Ιστορικού Κέντρου της πόλης της Δράμας» ή/και αναλαμβάνουν αρμοδιότητες σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της ΥΑ ΣΔΕ (Προγραμματική Σύμβαση του άρθρου 100 του ν. 3852/2010).

ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ

και φορείς που μετέχουν στο Εταιρικό σχήμα της Σ.Β.Α.Α «Καβάλα 2023: Δημιουργική πόλη – τουριστικός προορισμός αριστείας» ή/και αναλαμβάνουν αρμοδιότητες σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της ΥΑ ΣΔΕ (Προγραμματική Σύμβαση του άρθρου 100 του ν. 3852/2010).

Περίοδος υποβολής: **1/6/2017 έως 1/6/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **- Νομός Δράμας**

- Νομός Έβρου

- Νομός Καβάλας

Προϋπολογισμός: **20.592.237,42 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 381,57 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Ανατ. Μακεδονίας-Θράκης

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.eydamth.gr/>

Ηροδότου 28, 691 00 Κομοτηνή

Τηλ. 25313 52300, 25310 82080, 25310 81289

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.eydamth.gr/>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://qoo.gl/Gvrlv2>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 1/6/2017

∞ **(Χ03) Αστική αναζωογόνηση και βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην περιοχή παρέμβασης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ) της πόλης της Βέροιας**

Παρεμβάσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη «Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης» (ΣΒΑΑ) του Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης, Δήμου Βέροιας και αντιμετωπίζουν τις επιπτώσεις του φαινομένου της «αστικής νήσου θερμότητας», που προκαλείται από τις υποβαθμισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες σε συνδυασμό με τις ελλείψεις σε πράσινες επιφάνειες εντός του αστικού ιστού. Ενδεικτικά περιλαμβάνονται: Βιοκλιματικό - πολιτιστικό δίκτυο διαδρομών στην Παλιά Πόλη της Βέροιας, βιοκλιματική διαμόρφωση της Πλατείας Δίδυμων Λουτρώνων, "Η φύση στο σχολείο: Πράσινες σχολικές αυλές", υποδομές και ρυθμίσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης σε περιοχές σχολείων.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Βέροιας**

Περίοδος υποβολής: **από 26/1/2018 έως 10/11/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **Νομός Ημαθίας**

Προϋπολογισμός: **2.578.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 339,9 Kb)

[Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας](#)

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Γεωργικής Σχολής 65, Κτίριο ΖΕΔΑ, 570 01 Πυλαία - Θεσσαλονίκη

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepkm.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://goo.gl/o6BKJ3>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 13/2/2018

∞ **(X04) Δράσεις Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Λαρισαίων**

Δράσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Λαρισαίων με τίτλο «Η πόλη στο προσκήνιο», όπως: **Δίκτυο δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών. Σύστημα διαχείρισης πεζοδρόμων.** Ανάπλαση περιοχής τάφρου I1 και πεζογέφυρα Νέας Σμύρνης. Ολοκλήρωση του προσκηνίου πολιτισμού. Δημιουργία σημείου πολιτιστικής διασύνδεσης – Γενί Τζαμί. Μελέτη βελτίωσης προσβασιμότητας ΑμεΑ. Έργα για βελτίωση προσβασιμότητας δημοτικών κτηρίων και κοινοχρήστων χώρων. Εξοπλισμός ΚΔΑΠ ΑμεΑ. Μετατροπή παιδικών χαρών για λειτουργία και για παιδιά ΑμεΑ. Αναβάθμιση και εξοπλισμός δομής φιλοξενίας αστέγων. Κέντρο Ανοιχτής Υποστήριξης για παιδιά με σύνδρομο Down.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Λαρισαίων**

Περίοδος υποβολής: **2/1/2018 έως 30/6/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Θεσσαλίας**

Προϋπολογισμός: **12.448.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 525,95 Kb)

[Περίληψη Πρόσκλησης](#) (PDF - 159,51 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΠΕΠ Θεσσαλίας

Σωκράτους 111, 413 36 Λάρισα

Τηλ. 2413 505100

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.thessalia-espas.gr>

Ιστ.δημ/σης: <http://www.thessalia-espas.gr/pep-thessalias/proskliseis/321-042.html>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 8/1/2018

∞ (Χ05) Δράσεις Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Βόλου

Δράσεις που εντάσσονται στην εγκεκριμένη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Βόλου με τίτλο «Επιχειρησιακός Σχεδιασμός του Δήμου Βόλου για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ)».

- **Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό αστικό ιστό.**
- Επισκευή – ενίσχυση φέροντα οργανισμού και ανακαίνιση του Δημοτικού Θεάτρου.
- **Ανάπλαση περιοχής του Παλαιού Λιμεναρχείου στα «Παλαιά» του Βόλου.**
- Διαμόρφωση δημοτικού χώρου στη συμβολή των οδών Μαιάνδρου – Καισαρείας.
- Δημιουργία σύγχρονου χώρου στάθμευσης επί της οδού Γ. Αβέρωφ (πρώην κινηματογράφος «Νίκη»).
- Διαμόρφωση Πλατείας Πανεπιστημίου 6. Παρέμβαση στην οδό Μαιάνδρου με δημιουργία θέσεων πάρκινγκ και διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.
- **Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων στον αστικό ιστό Βόλου – Νέας Ιωνίας.**
- **Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος αυτόματης διάθεσης ποδηλάτων.**
- Παρεμβάσεις στις εξωτερικές όψεις και στον περιβάλλοντα χώρο κτιρίου για τη λειτουργία Κέντρου Κοινότητας.
- Βελτίωση υποδομής γραφείου διευκόλυνσης, ενδυνάμωσης και τεκμηρίωσης της απασχόλησης (Job Centre).
- Εκσυγχρονισμός εξοπλισμού Κοινωνικών Δομών και Δομών Απασχόλησης του Δήμου Βόλου στην περιοχή παρέμβασης.
- Ενισχυτική Συστημάτων Κοινωνικής Υποστήριξης και Βελτίωση της προσβασιμότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου.

Επιχειρησιακό πρόγραμμα: **ΠΕΠ Θεσσαλίας**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Θεσσαλίας**

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Βόλου**

Περίοδος υποβολής: **2/1/2018 - 30/6/2018**

Προϋπολογισμός: **10.945.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 561,7 Kb)
[Περίληψη Πρόσκλησης](#) (PDF - 160,67 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΠΕΠ Θεσσαλίας

Σωκράτους 111, 413 36 Λάρισα

Τηλ. 2413 505100

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.thessalia-espα.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://www.thessalia-espα.gr/pep-thessalias/proskliseis/322-043.html>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 9/1/2018

∞ **(X06) Δράσεις ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης Δήμου Ρόδου**

Δράσεις για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος διαβίωσης των κατοίκων της πόλης της Ρόδου. Μέσω αυτών, επιδιώκεται η βελτίωση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, η βελτίωση της λειτουργικότητας και της ποιότητας ζωής στην πόλη, η περιβαλλοντική αναβάθμιση – ανάκτηση του οικιστικού ιστού, η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών, η προστασία των ελεύθερων χώρων, ιδιαίτερα στις υποβαθμισμένες περιοχές και στις περιοχές λαϊκής κατοικίας κλπ.

Ενδεικτικές δράσεις: **Αναπλάσεις περιοχών, Διαμόρφωση δημόσιων/κοινόχρηστων χώρων και ενίσχυση χώρων πρασίνου με έμφαση στη βιοκλιματική αναβάθμιση του αστικού χώρου**, Εκσυγχρονισμός δικτύων υποδομής, Δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης, Ανάδειξη και προστασία αρχαιολογικών χώρων και μνημείων εντός του αστικού ιστού, Ανακαίνιση κτιρίων για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης πολιτών καθώς και ανακαίνιση διατηρητέων παραδοσιακών κτιρίων και ένταξή τους στις λειτουργίες του αστικού κέντρου, Εξασφάλιση υποδομών σύγχρονου πολιτισμού και έκφρασης των πολιτών, **Επέκταση των δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, Εφαρμογή σε μικρή κλίμακα συστημάτων μεταφοράς καθαρής τεχνολογίας, Δημιουργία / βελτίωση υποδομών προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες πρόσβασης, θέσεις στάθμευσης) των ΑμεΑ** κλπ.

Σε ποιούς απευθύνεται: **- Δήμο Ρόδου**
 - Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου

Περίοδος υποβολής: **1/2/2018 έως 31/12/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου**

Προϋπολογισμός: **3.175.426 €**

Σχετικά αρχεία: **[Πρόσκληση](#)** (PDF - 224,51 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας
Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Νοτίου Αιγαίου
Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pepna.gr/>
Σάκη Καράγιωργα 22, 841 00 Ερμούπολη, Σύρος
Τηλ. 22813 60800
Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://qoo.gl/o7ssGo>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 1/2/2018

∞ **(X07) Δράσεις αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος στην πόλη του Ναυπλίου**

Αναπλάσεις αστικών περιοχών, ποδηλατοδρόμοι σε πόλεις ή πέριξ αυτών, μονοπάτια σε περιαστικό φυσικό περιβάλλον, διαμόρφωση χώρων πράσινου σε οικισμούς, εκπόνηση / επικαιροποίηση επιχειρησιακών σχεδίων καθώς και δράσεις υλοποίησής τους για την ποιότητα της ατμόσφαιρας σε αστικά κέντρα, έργα βελτίωσης της κινητικότητας σε αστικά κέντρα με κατάλληλες παρεμβάσεις κυκλοφοριακές, αποκαταστάσεις δημοσίων κτιρίων για αναζωογόνηση περιοχών σε αστικά κέντρα, δημιουργία πολυχώρων τοπικής εμβέλειας για αναζωογόνηση περιοχών, μελέτες και δράσεις χωροταξικού & πολεοδομικού σχεδιασμού κ.α.

Σε ποιους απευθύνεται **Δήμος Ναυπλίων**

Περίοδος υποβολής **από 5/11/2018 έως 31/12/2018**

Περιοχή εφαρμογής **Περιφέρεια Πελοποννήσου**

Προϋπολογισμός **€ 2.600.000**

Σχετικά αρχεία

[Πρόσκληση](#) (PDF - 911,97 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Πελοποννήσου

Τέρμα Ερυθρού Σταυρού, 221 00 Τρίπολη

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.eydpeop.gr/>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://www.eydpeop.gr/2014-2020/prosklisi/prostasia-tou-perivallontos-metavasi-se-mia-ikonomia-filiki-sto-perivallon/>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 08/11/2018

∞ **(X08) Πλέγμα αναπλάσεων στο ιστορικό κέντρο και την παραλιακή ζώνη της Καλαμάτας**

Οι παρεμβάσεις αφορούν στην ανάπλαση της οδού Αναγνωσταρά και άλλων οδών του ιστορικού Κέντρου, Κυκλοφοριακές διευθετήσεις αυτοκινήτων και πεζών, με παράλληλες παρεμβάσεις στάθμευσης αυτοκινήτων και διεύρυνσης, των χώρων κυκλοφορίας των πεζών, καθώς και παρεμβάσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ. Βελτίωση του ηλεκτροφωτισμού και με χρήση λαμπτήρων LED, οδικές και λοιπές σημάσεις, φυτεύσεις πρασίνου, κατασκευή ποδηλατοδρόμων. Προβλέπεται επίσης η διευθέτηση του δικτύου όμβριων και ακάθαρτων και ασφαλτοστρώσεις της ιστορικής πλατείας της 23ης Μαρτίου, συμπεριλαμβανομένων των οδών Υπαπαντής (έως τα Παπλωματάδικα), Σταδίου (μέχρι τη διακλάδωσή της με τη Μαυρομιχάλη) και Τριπολιτσάς,

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Καλαμάτας**

Περίοδος υποβολής: **από 5/11/2018 έως 31/12/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Πελοποννήσου**

Προϋπολογισμός: **€ 3.665.000**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 770,39 Kb)

[Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας](#)

Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠ Περιφέρειας Πελοποννήσου

Τέρμα Ερυθρού Σταυρού, 221 00 Τρίπολη

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.eydpeop.gr/>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://www.eydpeop.gr/2014-2020/prosklisi/plegma-anaplasteon-sto-istoriko-kentro-ke-stin-paraliaki-zoni-kalamatas/>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 08/11/2018

∞ **(Χ09) Δημιουργία και ανάπλαση υπαίθριων χώρων σε αστικές περιοχές της Περιφέρειας Θεσσαλίας**

Νέα έργα ή βελτιώσεις/ αναπλάσεις χώρων - περιοχών, διαμορφώσεις χώρων πρασίνου, πλατείες - κοινόχρηστους χώρους, ποδηλατόδρομους, έργα βελτίωσης της κινητικότητας με κατάλληλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις όπως πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας.

Η Πρόσκληση αφορά στους οικισμούς της Θεσσαλίας με πληθυσμό μεγαλύτερο των 5.000 κατοίκων, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής 2011 της ΕΛΣΤΑΤ, από τους οποίους εξαιρείται η Λάρισα και το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου – Νέας Ιωνίας, στις οποίες εφαρμόζονται

αντίστοιχες δράσεις μέσω των εν εξελίξει Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, η Καρδίτσα και τα Τρίκαλα στις οποίες προγραμματίζεται να εφαρμοσθούν Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, οι οικισμοί Φαρσάλων, Γιάννουλης (Δήμου Λαρισίων), Καλαμπάκας, Αγριάς (Δήμου Βόλου), Νέας Αγχιάλου (Δήμου Βόλου), Ελασσόνας και Παλαμά για τους οποίους εντάχθηκαν έργα σε συνέχεια της αντίστοιχης πρόσκλησης 044.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Αλμυρού για τον οικισμό Αλμυρού**
Δήμος Σοφάδων για τον οικισμό Σοφάδων
Δήμος Τυρνάβου για οικισμούς Τυρνάβου και Αμπελώνα

Περίοδος υποβολής: **από 1/11/2018 έως 31/12/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Θεσσαλίας**

Προϋπολογισμός: **4.800.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 369,81 Kb)
Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας:
Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΠΕΠ Θεσσαλίας
Σωκράτους 111, 413 36 Λάρισα
Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.thessalia-espα.gr>
Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://www.thessalia-espα.gr/pep-thessalias/proskliseis/424-058.html>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 01/11/2018

∞ **(Χ10) Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στην Δυτική Αθήνα**

Ενδεικτικά περιλαμβάνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις: Αστική αναζωογόνηση, βελτίωση της προσβασιμότητας και αναβάθμιση της επισκεψιμότητας στο ιστορικό κέντρο στο Δήμο Αιγάλεω, Παρεμβάσεις αστικής αναβάθμισης και βελτίωσης της προσβασιμότητας στο Δήμο Ιλίου, Αστική αναβάθμιση και αναζωογόνηση της ευρύτερης περιοχής των προσφυγικών πολυκατοικιών Ευαγγελίστριας Δήμου Περιστερίου, Δημιουργία δικτύου δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων στο Δήμο Πετρούπολης, Αστική αναζωογόνηση του Δήμου Χαϊδαρίου, Ανάπλαση της οδού Φαβιέρου για την ενίσχυση της εμπορικότητας και της επισκεψιμότητας.

Σε ποιους απευθύνεται: **Δήμος Αιγάλεω**
Δήμος Ιλίου
Δήμος Περιστερίου
Δήμος Πετρούπολεως
Δήμος Χαϊδαρίου

Περίοδος υποβολής: **από 27/8/2018 έως 31/12/2018**

Περιοχή εφαρμογής: **Περιφέρεια Αττικής**

Προϋπολογισμός: **2.800.000 €**

Σχετικά αρχεία: [Πρόσκληση](#) (PDF - 383,78 Kb)

Πληροφορίες - Στοιχεία επικοινωνίας

Διεύθυνση Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας

Εθνικής Αντιστάσεως 65, 121 34 Περιστερί

Ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://efd.asda.gr>

Ιστοσελίδα δημοσίευσης: <http://efd.asda.gr/Proskliseis.html>

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 09/10/2018

ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ Πράσινου Ταμείου

(πηγή: www.prasinotameio.gr)

Από το Πράσινο Ταμείο, στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο έχουν δημοσιευτεί οι ακόλουθες προσκλήσεις:

«Αναζωογόνηση 2018» - Γ' Πρόσκληση, Νοέμβριος 2018

«ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» - Άξονας Προτεραιότητας (Α.Π. 1) «Αστική Αναζωογόνηση 2018»

Μέτρο 4: Βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, κυρίως μέσω φυτεύσεων και **βελτίωσης των σχετικών υποδομών**.

Μέτρο 5: Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, **πεζοδρόμων ή και πεζοδρομίων** και επιμέρους υποδομών τους, για τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών με πρόνοια και για εμποδιζόμενα άτομα, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας «Αστική Αναζωογόνηση 2018» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι οι **Ο.Τ.Α. α' βαθμού** της χώρας. Στην Γ' Πρόσκληση στην οποία αφορά ο παρών οδηγός δικαίωμα υποβολής έχουν οι Δήμοι της χώρας οι οποίοι δεν περιλαμβάνουν οικισμούς με πληθυσμό άνω των 5.000 κατοίκων οι οποίοι είχαν αποκλειστεί από την πρώτη και τη δεύτερη πρόσκληση του προγράμματος.

ΣΗΜ.: Στους δυνητικά δικαιούχους παρέχεται επίσης η δυνατότητα υποβολής προς ένταξη ήδη συμβασιολογημένων έργων τα οποία καλύπτουν τα κριτήρια της επιλεξιμότητας. Προϋπόθεση είναι να υπάρχει και να βεβαιώνεται η ομαλή εξέλιξή τους και να μην αποτελούν αντικείμενο συμπληρωματικής σύμβασης.

ΧΩΡΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Χ.Π. είναι οι πόλεις και οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή οικισμοί οριοθετημένοι με πράξη της διοίκησης στερούμενοι εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου. Το πρόγραμμα δεν χρηματοδοτεί έργα σε περιοχές εκτός σχεδίου ή εκτός ορίων οικισμών.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Η συνολική δημόσια δαπάνη που διατίθεται με την παρούσα Πρόσκληση προεκτιμάται σε 5.000.000 € για το έτος 2018 και 25.000.000 € για το έτος 2019.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Η πρόσκληση θα είναι ανοιχτή από **30 Νοεμβρίου 2018** έως και **1 Μαρτίου 2019**.

Πρόσθετες πληροφορίες πρόσκλησης:

<http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/anakoinoseis/nea-prasinou-tameiou/325-1-1-2018-2018>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Κατάλογος Εμπλεκόμενων Φορέων

Στον επόμενο πίνακα περιλαμβάνονται στοιχεία των εμπλεκόμενων και σχετικών με τις διαδικασίες ανασχεδιασμού οδών υπηρεσιών και φορέων.

ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ - ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Α/Α	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ/ ΦΟΡΕΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ ΤΜΗΜΑ	ΕΔΡΑ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
1.	Υπουργείο Ανάπτυξης (ΥΠΑΝ)	Ενέργεια και Φυσικοί Πόροι	Μεσογείων 119 Τ.Κ. 10192 Αθήνα	210.6969000	www.ypan.gr
2.	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ)	ΓΔ Περιβάλλοντος Ε.Υ.Π.Ε.	Αμαλιάδος 15, Αθήνα Λ. Αλεξάνδρας 11	213.1515651 210.6417707	www.ypeka.gr
3.	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ)	ΓΔ ΑμεΑ	Αμαλιάδος 15, Αθήνα	213.1515000	www.ypeka.gr
4.	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΟΜΕ)		Αναστάσεως 2 156 69 Χολαργός	210.6508000	www.yme.gr
5.	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ)	ΓΔ ΑμεΑ	Αμαλιάδος 15, Αθήνα	213.1515000	www.ypeka.gr

ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ Καθ. Ρωσίδη 11, 540 08 Θεσσαλονίκη	231.3.309101, 2	www.damt.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ Κακουλίδου 1, 691 00 Κομοτηνή	2531.3.52101	www.pamth.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΔΟΠΗΣ Φιλίππου 82, 691 00 Κομοτηνή	2531.3.53937	www.perodopis.eu
ΔΗΜΟΣ ΑΡΡΙΑΝΩΝ (Φιλλύρα)	2531.3.52800	www.arriana.gr/index.php
ΔΗΜΟΣ ΙΑΣΜΟΥ (Ίασμος)	2534.3.50101	https://www.iasmos.gr/
ΔΗΜΟΣ ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ (Κομοτηνή)	2531.0.24444	https://www.komotini.gr/
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΩΝΕΙΑΣ - ΣΑΠΠΩΝ (Σάππαι)	2532.3 50100	https://dimosmaroneiassapon.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΡΑΜΑΣ Διοικητήριο Δράμας – 1ης Ιουλίου 1, 66 100 Δράμα	2521.3.51200	www.pedramas.eu
ΔΗΜΟΣ ΔΟΞΑΤΟΥ (Καλαμπάκιον)	2521.3.51209	www.doxato.gr/
ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ (Δράμα)	2521.0.50600	www.dimos-dramas.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΤΩ ΝΕΥΡΟΚΟΠΙΟΥ (Κάτω Νευροκόπιον)	2523.0.22510 2523.0.23210	www.nevrokopi.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΡΑΝΕΣΤΙΟΥ (Παρανέστιον)	2524.3.50100 2524.3.50150-1	www.paranesti.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΡΟΣΟΤΣΑΝΗΣ (Προσοτσάνη)	2522.0.22170 2522.0.22207	www.prosotsani.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΡΟΥ Καραολή & Δημητρίου 40, 681 32 Αλεξανδρούπολη	2551.0.36500	www.peevrou.eu
ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Αλεξανδρούπολη)	2551.0.64100	https://www.alexpolis.gr/
ΔΗΜΟΣ ΔΙΔΥΜΟΤΕΙΧΟΥ (Διδυμότειχον)	2553.3.50602	https://www.didymoteicho.gr/
ΔΗΜΟΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ (Ορεσιτιάς)	2552.3.50300	https://www.orestiada.gr/
ΔΗΜΟΣ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ (Σαμοθράκη)	2551.3.50800	www.samothraki.gr/
ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΦΛΙΟΥ (Σουφλίον)	2554.3.50100	https://www.soufli.gr/index.php/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΑΣΟΥ Πιέρ Ντε Βαμπέζ 7, 640 04 Θάσος	2593.3.50100	www.thassos.gr
ΔΗΜΟΣ ΘΑΣΟΥ (Θάσος)	2593.3.50100	www.thassos.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ Εθνικής Αντίστασης 20, 651 10 Καβάλα	251.3.503265, 251.0.620267	www.pekavalas.eu
ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ (Καβάλα)	251.3 500100	https://kavala.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΥ (Χρυσούπολις)	2591.3.50102	https://www.nestos.gr/
ΔΗΜΟΣ ΠΑΓΓΑΙΟΥ (Ελευθερούπολις)	2592.3.50000	https://www.dimospaggaiou.gr/

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΞΑΝΘΗΣ Διοικητήριο, 671 33 Ξάνθη	2541.3.50330	www.pexanthis.eu
ΔΗΜΟΣ ΑΒΔΗΡΩΝ (Γενισέα,η, Ιστορική Άβδηρα)	2541.3.52555	www.avdera.gr/
ΔΗΜΟΣ ΜΥΚΗΣ (Σμίνθη)	2541.3.52300	www.dimosmykis.gr/
ΔΗΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ (Ξάνθη)	2541.3.50810	https://www.cityofxanthi.gr/
ΔΗΜΟΣ ΤΟΠΕΙΡΟΥ (Εύλαλον)	2541.3.52600	www.topeiros.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 26ης Οκτωβρίου 64, 546 27 Θεσσαλονίκη	231.3.330052, 330918	www.pkm.gov.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Βασ. Όλγας 198, 541 10 Θεσσαλονίκη	231.3 319501	thessaloniki.pkm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ - ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ (Αμπελόκηποι)	231.0.729602 231.0.729608	www.ampelokipi-menemeni.gr/
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΒΗΣ (Σταυρός)	2397.0.61661	https://www.dimosvolvis.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΕΛΤΑ (Σίνδος)	231.0.797411	https://www.dimosdelta.gr
ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ (Περαία)	2392.3.30003 2392.3.30007	www.thermaikos.gr
ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ (Θέρμη)	231.3.300700	www.thermi.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Θεσσαλονίκη)	231.3.317777	https://thessaloniki.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ (Καλαμαριά)	231.3.314000	https://kalamaria.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ - ΕΥΟΣΜΟΥ (Εύοσμον)	231.3.302100 231.3.302236	www.kordelio-evosmos.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΑΓΚΑΔΑ (Λαγκαδάς)	2394.3.30200	www.lagadas.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ (Συκείαι)	231.3.313200	www.dimosneapolis-sykeon.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ (Σταυρούπολις)	231.3.302800 231.3.302300	www.pavlosmelas.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ - ΧΟΡΤΙΑΤΗ (Πανόραμα)	231.3.301000	www.pilea-hortiatis.gr
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ (Κουφάλια)	2391.3.30101	www.dimos-chalkidonos.gr
ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ (Ωραιόκαστρον)	231.3.304000	www.oraiokastro.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΜΑΘΙΑΣ Μητροπόλεως 44, 591 32 Βέροια	2331.3.50102	imathia.pkm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ (Αλεξάνδρεια)	2333.3.50100	www.alexandria.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ (Βέροια)	2331.3.50505 50504, 50500	www.veria.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΑΟΥΣΑΣ (Νάουσα)	2332.0.53000	www.naoussa.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΙΛΚΙΣ Ανδρέα Παπανδρέου 3, 611 00 Κιλκίς	2341.3.50100	kilkis.pkm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΙΛΚΙΣ (Κιλκίς)	2341.3.52100-2	www.dhmoskilkis.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ (Πολύκαστρον)	2343.0.20460 & 22210	www.polikastro.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΛΛΑΣ (Έδεσσα) Διοικητήριο, 582 00 Έδεσσα	2381.3.51200	peila.pkm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΩΠΙΑΣ (Αριδαία)	2384.3.50200, 21204	www.dimosarideas.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΔΕΣΣΑΣ (Έδεσσα)	2381.0.22966, 27510	www.edessa.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ (Γιαννιτά)	2382.3.50800-5	www.giannitsa.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΚΥΔΡΑΣ (Σκύδρα)	2381.3.51802, 82662	www.skydra.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΕΡΙΑΣ (Κατερίνη) Διοικητήριο, 601 00 Κατερίνη	2351.3.51260	www.pieria.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΥ - ΟΛΥΜΠΟΥ (Λιτόχωρον)	2352.3.50100	https://www.dion-olympos.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ (Κατερίνη)	2351.3.50420 2351.3.50500	https://www.katerini.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΥΔΝΑΣ - ΚΟΛΙΝΔΡΟΥ (Αιγίνιον)	2353.3.50100	https://www.pydnaskolindrou.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΕΡΡΩΝ Μεραρχίας 36, 621 23 Σέρρες	2321.3.50300	serres.pkm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΜΦΙΠΟΛΗΣ (Ροδόλιβος)	2324.0.93240, 93841, 93510	https://dimos-amfipolis.gr/
ΔΗΜΟΣ ΒΙΣΑΛΤΙΑΣ (Νιγρίτα)	2322.0.20300	-
ΔΗΜΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΠΑΠΠΑ (Χρυσόν)	2321.3.52600, 52610	www.empapas.gr
ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΑΣ (Ηράκλεια)	2325.3.50100	www.dimosiraklias.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΖΙΧΝΗΣ (Νέα Ζίχνη)	2324.0.20120	http://www.nea-zihni.info/index2.htm
ΔΗΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ (Σέρραι)	2321.0.83600-2, 2321.3.50100	www.serres.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΙΝΤΙΚΗΣ (Σιδηρόκαστρον)	2323.3.50200 2323.3.50220	www.sidirokastro.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ Διοικητήριο, 631 00 Πολύγυρος	2371.3.51245	halkidiki.pkm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ (Ιερισσός)	2377.3.50003 2377.0.21001	www.dimosaristoteli.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ (Κασσάνδρεια)	2374.3.50100	https://kassandra.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΠΟΝΤΙΔΑΣ (Νέα Μουδανιά)	2373.3.50200	www.nea-propontida.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΟΛΥΓΥΡΟΥ (Πολύγυρος)	2371.3.50706	www.polygyros.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΙΘΩΝΙΑΣ (Νικήτη)	2375.3.50100	www.dimossithonias.gr
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΗΠΕΙΡΟΥ – ΔΥΤ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Β. Ηπείρου 20, 454 45 Ιωάννινα	2651.3.60300	www.apdhp-dm.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ) Κοζάνης	2461.0.52610-3	www.pdm.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΖΑΝΗΣ Δημοκρατίας 27, 501 00 Κοζάνη	2461.3.51590	kozani.pdm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΟΪΟΥ (Σιάτιστα)	2465.0.21280 2465.0.23523	www.siatista.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΟΡΔΑΙΑΣ (Πτολεμαίς)	2463.3.50100	www.ptolemaida.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ (Κοζάνη)	2461.3.50305, 50311, 50301, 50312	www.kozanh.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΕΡΒΙΩΝ - ΒΕΛΒΕΝΤΟΥ (Σέρβια)	2464.3.50117	www.dimos-servion.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΡΕΒΕΝΩΝ Ταλλιαδούρη 77, 511 00 Γρεβενά	2462.3.53333, -370	grevena.pdm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ (Γρεβενά)	2462.3.50849 2462.0.74230	www.dimosgrevenon.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΕΣΚΑΤΗΣ (Δεσκάτη)	2462.3.51101	www.deskati.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ Διοικητήριο, 521 00 Καστοριά	2467.3.50200, 50201	kastoria.pdm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ (Καστοριά)	2467.0.22312 2467.0.23068	www.kastoriacity.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΡΙΟΥ (Νεστόριον)	2467.0.31027-8 2467.0.31204	www.nestorio.gr
ΔΗΜΟΣ ΟΡΕΣΤΙΔΟΣ (Άργος Ορεστικών)	2467.0.21750, 21751	www.dimos-orestidos.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΛΩΡΙΝΑΣ Διοικητήριο, 531 00 Φλώρινα	2385.3.50400	florina.pdm.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΜΥΝΤΑΙΟΥ (Αμύνταιον)	2386.3.50100, 50115 2386.0.24245	www.amyntaio.gr/
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΣΠΩΝ (Λαιμός)	2385.0.52100	www.prespes.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΑΣ (Φλώρινα)	2385.0.44315	www.cityoflorina.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ Πλατεία Πύρρου 1, 452 21 Ιωάννινα	2651.0.87000	www.php.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ Πλατεία Πύρρου 1, Διοικητήριο, 452 21 Ιωάννινα	2651.0.87000	www.php.gov.gr/n-ε- ιωαννινων.html
ΔΗΜΟΣ ΒΟΡΕΙΩΝ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ (Πράμαντα)	2659.0.61231, 61461	www.pramanta.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΩΔΩΝΗΣ (Αγία Κυριακή)	2654.3.60100-101	www.dodoni.gr
ΔΗΜΟΣ ΖΑΓΟΡΙΟΥ (Ασπράγγελοι)	2653.3.60300, 26530- 22536	www.zagori.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΖΙΤΣΑΣ (Ελεούσα)	2651.0.61308, 61282	-
ΔΗΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ (Ιωάννινα)	2651.0.79921-5	www.ioannina.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΟΝΙΤΣΑΣ (Κόνιτσα)	2655.3.60300, 60347	www.konitsa.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΤΣΟΒΟΥ (Μέτσοβον)	2656.0.41373, 41333	www.metsovo.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΩΓΩΝΙΟΥ (Καλπάκιον)	2653.0.41862, 42492, 41492, 26533, 60100	www.kalpaki.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΤΑΣ Κτήριο Περιφ. Ενότητας Άρτας, Πλατ. Εθν. Αντίστασης, 471 32 Άρτα	2681.3.61000	www.peartas.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΡΤΑΙΩΝ (Άρτα)	2681.3.62100	www.arta.gr
ΔΗΜΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ (Άνω Καλεντίνη)	2681.3.60800	www.gkaraiskakis.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ (Βουργαρέλι)	2685.0.22221-2	www.dimosathamantias.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΚΟΥΦΑ (Πέτα)	2681.3.60400	www.peta.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ Τσαλδάρη Παναγή 18, 461 00 Ηγουμενίτσα	2665.3.60103-4, 60139	www.thesprotia.gr
ΔΗΜΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ηγουμενίτσα)	2665.3.61100	https://igoumenitsa.gr/el/
ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΛΙΟΥ (Παραμυθιά)	2666.3.60100	https://dimossouliou.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΙΑΤΩΝ (Φιλιάτες)	2664.3.60100 2664.0.22213	www.filiates.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ Σπηλιάδου 8, 481 00 Πρέβεζα	2682.3.60200-1	www.preveza.gr
ΔΗΜΟΣ ΖΗΡΟΥ (Φιλιπιάς)	2683.3.60600	https://dimoszirou.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΡΓΑΣ (Καναλλάκιον)	2684.3.60301	https://dimospargas.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΑΣ (Πρέβεζα)	2682.3.60656	www.dimosprevezas.gr
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ		
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Σωκράτους 111, 413 36 Λάρισα	2413 503501- 4	www.apdthest.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ Κουμουνδούρου & Παπαναστασίου (Πλ. Ρ.Φεραίου), 411 10 Λάρισα	2413.506100	www.thessaly.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ Ν.Διοικητήριο, Θεοφράστου και Καλλισθένους 27, 413 35 Λάρισα	241.3.511191-2	http://www.pthes.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ (Αγιά)	2494.3.50100 2494.3.50315	www.dimosagias.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΛΑΣΣΟΝΑΣ (Ελασσών)	2493.3.50200-1, 2493.3.22610	www.dimoselassonas.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΙΛΕΛΕΡ (Νίκαια)	241.3.507200	http://kileler.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ (Λάρισα)	241.3.500200	www.larissa-dimos.gr
ΔΗΜΟΣ ΤΕΜΠΩΝ (Μακρυχώριον)	2495.3.50400	-
ΔΗΜΟΣ ΤΥΡΝΑΒΟΥ (Τύρναβος)	2492.3.50100	www.tirnavos.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΑΡΣΑΛΩΝ (Φάρσαλα)	2491.3.50101	www.farsala.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ Διοικητήριο, Κουμουνδούρου Αλεξάνδρου 29, 431 32 Καρδίτσα	2441.3.50100	http://www.pthes.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΡΓΙΘΕΑΣ (Ανθηρόν)	2445.0.31120, 31202	-
ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ (Καρδίτσα)	2441.3.50700	www.karditsa-city.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΙΜΝΗΣ ΠΛΑΣΤΗΡΑ (Μορφοβούνιον)	2441.3.52200	www.plastiras.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ (Μουζάκιον)	2445.0.41214, 49075	www.mouzaki.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΜΑ (Παλαμάς)	2444.3.50116	www.palamascity.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΟΦΑΔΩΝ (Σοφάδες)	2443.3.53202, 53200, 53201	www.sofades.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ Ελ. Βενιζέλου & Αναλήψεως, Διοικητήριο, 382 21 Βόλος	2421.3.52472	http://www.pthes.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ (Αλμυρός)	2422.3.50204	https://almyros-city.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ (Βόλος)	2421.3.50173, 174, 122	https://dimosvolos.gr/
ΔΗΜΟΣ ΖΑΓΟΡΑΣ - ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ (Ζαγορά)	2426.3.50103	www.dimos-zagoras-mouresiou.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ (Αργαλαστή)	2423.0.54990	www.dimosnotioupiliou.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ (Βελεστίνον)	2425.3.50200	rigas-feraios.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ Ελ. Βενιζέλου & Αναλήψεως, Διοικητήριο, 382 21 Βόλος	2421.3.52726	http://www.pthes.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ (Πατητήριον)	2424.3.50201	https://www.alonissos.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ (Σκίαθος)	2427.3.50100	n-skiathos.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ (Σκόπελος)	2424.3.50100	www.skopelos.gov.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΡΙΚΑΛΩΝ Βασ. Τσιτσάνη, 421 32 Τρίκαλα	2431.0.27445	http://www.pthes.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΤΕΩΡΩΝ (Καλαμπάκα)	2432.3.50200	www.dimosmeteoron.com/
ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΗΣ (Πύλη)	2434.3.50100, 2434.0.3180	www.dimospylis.gr
ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ (Τρίκαλα)	2431.0.32330 2431.0.35950-5	www.trikalacity.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΑΡΚΑΔΟΝΑΣ (Φαρκαδών)	24333-50000	-
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Λαμία) Λεωφ. Καλυβίων 2, 351 32 Λαμία	22313-52601	https://pste.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ Πλατεία Ελευθερίας 13, 351 00 Λαμία	2231.3.51200	https://pste.gov.gr/perifereiaki-enotita-fthiotidas
ΔΗΜΟΣ ΑΜΦΙΚΛΕΙΑΣ - ΕΛΑΤΕΙΑΣ (Κάτω Τιθορέα)	2234.3.50300	www.tithorea.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΟΜΟΚΟΥ (Δομοκός)	2232.0.22242 23381-2	www.domokos.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ (Λαμία)	2231.0.22314, 22314	www.lamia-city.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΟΚΡΩΝ (Αταλάντη)	2233.0.22231, 22374	www.atalanti.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ (Σπερχειάς)	2236.3.50200	www.dimosmakrakomis.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ - ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Καμένα Βούρλα)	2235.0.22300, 22640	www.kamena-vourla.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΟΣ (Στυλίδς)	2238.0.22326, 25555, 24831	www.stylida.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΙΩΤΙΑΣ Φίλωνος 35-39, 321 31 Λιβαδειά	2261.3.50320	www.pedstereas.gr/book/perifereiaki-enotita-voiotias
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΑΡΤΟΥ (Αλιάρτος)	2268.3.50211, 7	www.aliartos.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΙΣΤΟΜΟΥ - ΑΡΑΧΟΒΑΣ - ΑΝΤΙΚΥΡΑΣ (Δίστομον)	2267.0.22633, 22320	www.distomo.gr
ΔΗΜΟΣ ΘΗΒΑΙΩΝ (Θήβαι)	2262.0.29250, 22621	www.thiva.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΕΒΑΔΕΩΝ (Λεβάδεια)	2261.3.50801,802,884	https://dimoslevadeon.gr/
ΔΗΜΟΣ ΟΡΧΟΜΕΝΟΥ (Ορχομενός)	2261.0.34152	www.orchomenos.gr
ΔΗΜΟΣ ΤΑΝΑΓΡΑΣ (Σχηματάριον)	2262.0.58339, 59339, 51100	www.tanagra.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΒΟΙΑΣ Χαϊνά 93, 341 00 Χαλκίδα	2221.3.53800	www.naevias.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΙΡΦΥΩΝ - ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ (Ψαχνά)	2228.3.50200	https://ddm.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ (Ερέτρια)	2229.0.62207	https://eretria.gr/

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ (Ιστιαία)	2226.3.50010	www.dimosistiaiasaidipsou.net
ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ (Κάρυστος)	2224.3.50001	https://www.dimoskarystou.gr/
ΔΗΜΟΣ ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ (Αλιβέριον)	2223.3.50201	www.kimis-aliveriou.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓΙΑΣ ΑΝΝΑΣ (Λίμνη)	2227.0.31603	www.malian.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΣΚΥΡΟΥ (Σκύρος)	2222.3.50300	https://skyros.gr/
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ (Χαλκίς)	2221.3.55111-112	https://dimoschalkideon.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ Γ. Καραϊσκάκη 1, 361 00 Καρπενήσι	2237.3.50700	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΡΑΦΩΝ (Κερασοχώριον)	2237.0.31888, 31800	-
ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ (Καρπενήσιον)	2237.0.21012, 3, 4, 5	www.karpenissi.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΩΚΙΔΑΣ Γιδογιάννου 1 & Κόντου, 331 00 Άμφισσα	2265.0.28301	https://pste.gov.gr/periferiaki-enotita-fokidas
ΔΗΜΟΣ ΔΕΛΦΩΝ (Άμφισσα)	2265.0.-28913 2265.0.28346	www.amfissa.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΩΡΙΔΟΣ (Λιδωρικιον)	2266.0.22066 2266.0.22147	www.lidoriki.gr
ΑΠΟΚ. ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΑΣ & ΙΟΝΙΟΥ ΝΕΟ Πατρών – Αθηνών 158, 264 42 Πάτρα	261.0.490333	www.apd-depin.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ Εθν. Παλ/τσας, Αλυκές Ποταμού, 491 00 Κέρκυρα	2661.0.39606	www.pin.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Σαμάρα 13, 491 00 Κέρκυρα	2661.3.62300	http://pin.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ (Κέρκυρα)	2661.3.62700	https://www.corfu.gr/
ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ (Γάιος)	2662.0.32100	www.paxi.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Διοικητήριο, 291 00 Ζάκυνθος	2695.3.60300	http://pin.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (Ζάκυνθος)	2695.3.61301	https://www.zakynthos.gov.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΘΑΚΗΣ Επαρχείο, 283 00 Ιθάκη	2674.0.32903	http://pin.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΙΘΑΚΗΣ (Ιθάκη)	26740 23920	ithaki.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ Διοικητήριο, 281 00 Αργοστόλι, Κεφαλονιά	2671.3.60530	http://pin.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ (Αργοστόλιον)	2671.0.22933	www.kefallonia.gov.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ Διοικητήριο, Αντ. Τζεβελέκη & Υπ. Αθ. Κατωπόδη, 311 00 Λευκάδα	2645.3.60700	
ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ (Λευκάς)	2645.3.60511	www.lefkada.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ (Κατωμέριον)	2645.3.61310	meganisi.gov.gr/

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΝΕΟ Πατρών-Αθηνών 32, 264 41 Πάτρα	261.3.613501	www.pde.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΧΑΪΑΣ Παπαδιαμάντη Αλέξανδρου & Αρέθα, Αμπελόκηποι, 264 43 Πάτρα	261.3.613200	
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΙΑΛΕΙΑΣ (Αίγιον)	2691.3.60601 2691.0.29566	www.aigialeia.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΧΑΪΑΣ (Κάτω Αχαΐα)	2693.0.25000	https://dimosdymaion.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΡΥΜΑΝΘΟΥ (Χαλανδρίτσα)	2694.3.60300	www.erymanthou.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ (Καλάβρυτα)	2692.0.22380, 22390, 24610, 24614	www.kalavrita.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ (Πάτρα)	261.3.610200	www.e-patras.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ Λεβίδου 1 & Κύπρου, 302 00 Μεσολόγγι	2631.3.61639	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ (Αγρίνιον)	2641.0.22013	www.agrinio.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΚΤΙΟΥ - ΒΟΝΙΤΣΑΣ (Βόνιτσα)	2643.3.60100	www.aktiovonitsa.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΜΦΙΛΟΧΙΑΣ (Αμφιλοχία)	2642.3.60400	www.dimosamfilochias.gr
ΔΗΜΟΣ ΙΕΡΑΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙΟΥ (Μεσολόγγιον)	2631.3.60913 2631.3.60993	www.messolonghi.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ (Ναύπακτος)	2634.3.60100	www.nafaktos.gr
ΔΗΜΟΣ ΞΗΡΟΜΕΡΟΥ (Αστακός)	2646.3.60500	www.dimosxiromerou.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΛΕΙΑΣ Μανωλοπούλου 47, 271 31 Πύργος	2621.3.60269	
ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ - ΚΥΛΛΗΝΗΣ (Λεχαινά)	2623.3.60858	www.andravidas-killini.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΙΤΣΑΙΝΑΣ - ΚΡΕΣΤΕΝΩΝ	2625.3.60100	www.andritsainas-krestenon.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ (Αρχαία Ολυμπία)	2624.0.22549 2624.0.22250	www.arxaiaolympia.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΖΑΧΑΡΩΣ (Ζαχάρω)	2625.3.36234	https://www.zacharo.gr
ΔΗΜΟΣ ΗΛΙΔΑΣ (Αμαλιάς)	2622.3.60500 2622.3.60509	www.dimosilidas.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΗΝΕΙΟΥ (Γαστούνη)	2623.3.60700	www.dimospineiou.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ (Πύργος)	2621.3.62427	www.cityofpyrgos.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (Τρίπολις) Πλατ. Εθνάρχου Μακαρίου, 221 31 Τρίπολη	271.3.601190 – 2	www.ppel.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΚΑΔΙΑΣ 2ο χλμ Τρίπολης - Περιθωρίου, 221 00 Τρίπολη	271.3.610343	
ΔΗΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΚΥΝΟΥΡΙΑΣ (Άστρος)	2755.3.60100 2755.3.60122	www.boriakinouria.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ (Δημητσάνα)	2795.0.31237 2795.3.60330	www.dimitsana.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ (Μεγαλόπολις)	2791.3.60200 60285 / 60273	www.megalopoli.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΑΣ ΚΥΝΟΥΡΙΑΣ (Λεωνίδιον)	2757.3.60200 2757.3.60228	www.leonidio.gr
ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ (Τρίπολις)	271.3.600404 271.3.600402-3	www.tripolis.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ Παραλιακή Οδός Ναυπλίου – Νέας Κίου	2752.3.60222	
ΔΗΜΟΣ ΑΡΓΟΥΣ - ΜΥΚΗΝΩΝ (Άργος)	2751.3.60700	www.argos.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ	2753.3.60112	www.epidavros.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΡΜΙΟΝΙΔΑΣ (Κρανίδιον)	2754.3.60000	www.dimosermionidas.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΛΙΕΩΝ (Ναύπλιον)	2375.2.029243 2375.0.29355	www.nafplio.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ Κροκιά Σωτ. 2, 201 00 Κόρινθος	2741.3.60601	
ΔΗΜΟΣ ΒΕΛΟΥ - ΒΟΧΑΣ (Ζευγολατείον)	27410-50300, 54408	www.vocha.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ (Κόρινθος)	2741.3.61000	www.korinthos.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ - ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ (Λουτράκιον)	2744.0.69000	www.new.loutraki- agiotheodoroi.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΜΕΑΣ (Νεμέα)	27460-22235, 23735	www.nemea.gr
ΔΗΜΟΣ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ - ΕΥΡΩΣΤΙΝΗΣ (Ξυλόκαστρον)	2743.3.60201	www.xylokastro-evrostini.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΙΚΥΩΝΙΩΝ (Κιάτο)	2742.0.20326 2742.0.20317	www.kiato.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ 3ο χλμ Σπάρτης - Γυθείου, 231 00 Σπάρτη	2731.0.26243 – 2731.3.63101-2	
ΔΗΜΟΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΝΗΣ (Γύθειον)	2733.3.60300	www.anatolikimani.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΥ (Ελαφώνησος)	2734.0.61370 61369 / 61238	elafonisos.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΥΡΩΤΑ (Σκάλα)	2735.3.60031 2735.0.29215	evrotas.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ (Μολάοι)	2732.3.60512 2732.0.60526	www.molaoi.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΡΤΗΣ (Σπάρτη)	27310 22226/81866	www.sparti.gov.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Ψαρών 15, Διοικητήριο, 241 31 Καλαμάτα	2721.0.95853	
ΔΗΜΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΝΗΣ (Καρδαμύλη)	2721.0.73976 2721.0.73976	www.dimosdytikismanis.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ (Καλαμάτα)	2721.3.60700	www.kalamata.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΗΣ (Μεσσήνη)	2722.0.60100 2722.0.60160	www.emessinias.gr
ΔΗΜΟΣ ΟΙΧΑΛΙΑΣ (Μελιγαλάς)	2724.0.22264 2724.0.60300	www.meligala.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΟΥ - ΝΕΣΤΟΡΟΣ (Πύλος)	2723.0.28308 28305, 28337, 22221	www.pylos.gr
ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΦΥΛΙΑΣ (Κυπαρισσία)	2761.0.62020, 22280, 60700	www.kyparissia.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΑΤΤΙΚΗ		
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ Κατεχάκη 56, 115 25 Αθήνα	213.2035602, 3, 5	www.apdattikis.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Λ. Συγγρού 15-17, 11743 Αθήνα	210.6914145	www.patt.gov.gr/site
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ Λ. Συγγρού 15-17, 117 43 Αθήνα	213.2063777	
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ (Αθήναι)	210.3310861	www.cityofathens.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΟΣ (Βύρων)	210.7652411 210.7662555 210.7652511	www.dimosbyrona.gr/
ΔΗΜΟΣ ΓΑΛΑΤΣΙΟΥ (Γαλάτσιον)	213.2055300 213.2055335 213.2055336	www.galatsi.gov.gr/web/guest/home
ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ (Δάφνη)	213.2085521	www.dafni-ymittos.gov.gr/
ΔΗΜΟΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ (Ζωγράφος)	210.7490251	www.zografou.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΗΛΙΟΥΠΟΛΕΩΣ (Ηλιούπολις)	210.9970000	www.ilioupoli.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ (Καισαριανή)	210.7292601-8	http://portal.kessariani.gr/portal/page/portal/Index
ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ - ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ (Νέα Φιλαδέλφεια)	213.2049000	www.neafiladelfeia.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ Λ. Μεσογείων 448, 153 42 Αγ. Παρασκευή	213.2100531-4	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ (Αγία Παρασκευή)	213.2004502 213.2004500	www.agiaparaskevi.gr/portal/
ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ (Αμαρούσιον)	213.2038000	www.maroussi.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ (Βριλήσσια)	213.2050500	www.vrillissia.gr
ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ηράκλειον)	213.2000100	www.iraklio.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ (Κηφισιά)	210.6289010	www.kifissia.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ - ΠΕΥΚΗΣ (Πεύκη)	210.6145100	www.dimospefkis.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΣΕΩΣ (Μεταμόρφωσις)	213.2012900	www.metamorfossi.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ (Νέα Ιωνία)	210.9325939	www.neasmyrni.net.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ (Χολαργός)	210.6521245 210.6577000	http://it.dpapxol.gov.gr/joomla/
ΔΗΜΟΣ ΠΕΝΤΕΛΗΣ (Μελίσσια)	210.8100933 210.6134093	www.melissia.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ (Ψυχικόν)	210. 6726410	www.psychiko.gr
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (Χαλάνδριον)	210.6860500, 210.6860662	www.halandri.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ Τρώων 1 & Χαλκίδος, 121 33 Περιστέρη	213.2100370	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ (Αγία Βαρβάρα)	213-2019300, 2019365-366-363	www.agiavarvara.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ (Άγιοι Ανάργυροι)	210.2616359 210.2633800	www.agan.gov.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ (Αιγάλεω)	213.2044804-6	www.aigaleo.gr
ΔΗΜΟΣ ΙΛΙΟΥ (Ίλιον)	210.2618642 210.2614145	-
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ (Περιστέριον)	210.5709030-1 210.5711351 210.5704000	www.peristeri.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΕΩΣ (Πετρούπολις)	213.2024400 210.5065400	www.petroupoli.gr
ΔΗΜΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ (Χαιδάριον)	213.2047200	www.haidari.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ κτίριο 210Α, 176 02 Παραλία Καλλιθέας, πρ. Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις	213.2129110	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (Άγιος Δημήτριος)	213.2007702 213.2007703	www.dad.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ (Καλαμάκιον)	213.2008000	www.alimos.gov.gr/el-gr
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ (Γλυφάδα)	210.9621429 210.9606880-1	www.glyfada.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ (Αργυρούπολις)	210.9918025 210.9918045	www.elliniko-argyroupoli.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ (Καλλιθέα)	213.2070300 213.2070321-2 213.2070331	www.kallithea.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ - ΤΑΥΡΟΥ (Μοσχάτον)	213.2019600	www.dimosmoschatou.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ (Νέα Σμύρνη)	210.9325939	www.neasmyrni.net.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ (Παλαιόν Φάληρον)	210.9876000 210.9838720	www.palaiofaliro.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ 17ο χλμ. λεωφ. Μαραθώνος, 153 51 Παλλήνη	213.2005122	
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ (Αχαρναι)	210.2415301-2 210.2415450-451-457	www.acharnes.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ (Βούλα)	213.2020000	www.dimosvoulas.gr
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ (Άγιος Στέφανος)	213.2030600	www.dionysos.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΑΣ (Κορωπίον)	210.6622324 210.6626559	www.koropi.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ (Λαύριον)	2292.3.20176 2292.3.20104	www.lavreotiki.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ (Μαραθών)	2294.0.66240 2294.0.66281	-
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ (Μαρκόπουλον)	2299.0.20000	www.markopoulo.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ (Παιανία)	210.6642344 210.6646130	-
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΛΗΝΗΣ (Γέρακας)	210.6604600 210.6604663	www.pallini.gr
ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ - ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ (Ραφήνα)	2294.0.23.681 28560, 24444, 22122	-
ΔΗΜΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (Καλύβια Θορικού)	2299.0.48332	www.saronikocity.gr/wil.aspx?a_id=1
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ (Σπάτα)	210.6632200	http://spata-arteimis.gr/
ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ (Ωρωπός)	2295.0.31822	-

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Ηρ. Πολυτεχνείου 78, 192 00 Ελευσίνα	213.2047001	
ΔΗΜΟΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ (Ασπρόπυργος)	210.5577190 210.5571805	www.cityofaspropyrgos.gr
ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ελευσίς)	210.5537302 210.5537304-5	www.eleusina.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΑΝΔΡΑΣ - ΕΙΔΥΛΛΙΑΣ (Μάνδρα)	2105555745	http://www.mandra.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΡΕΩΝ (Μέγαρα)	2296.0.81841 2296.0.81777	-
ΔΗΜΟΣ ΦΥΛΗΣ (Άνω Λιόσια)	210.2480400	www.fyli.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Ακτή Ποσειδώνος 14-16, 185 31 Πειραιάς	213.2073503-4	
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ (Κερατσίνιον)	213.2074600-602 213.2074606	http://keratsini-drapetsona.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ (Κορυδαλλός)	210.4990400 210.4990702-3	www.korydallos.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ - ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ (Νίκαια)	210.2075311	www.polisnikaia.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Πειραιεύς)	210.4194000	www.pireasnet.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (Πέραμα)	210.4410428 210.4021355	www.dperama.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΗΣΩΝ Ακτή Ποσειδώνος 14-16, 185 31 Πειραιάς	213.2073723-4	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΚΙΣΤΡΙΟΥ (Μεγαλοχώρι)	2297.0.91260	www.agistri.com.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ (Αίγινα)	2297.3.20000	www.aegina.gr/online
ΔΗΜΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ (Κύθηρα)	2736.0.31213	www.kythira.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΟΥ (Πόρος)	2298.0.22250 2298.0.22220	www.poros.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ (Σαλαμίς)	210.4646000, 210 210.4646100-110	www.salamina.gr/
ΔΗΜΟΣ ΣΠΕΤΣΩΝ (Σπέτσει)	2298.3.20010 2298.0.72225	www.spetses.gr/
ΔΗΜΟΣ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ (Γαλατάς)	2298.0.42211	www.dimostroizinias-methanon.gr/
ΔΗΜΟΣ ΥΔΡΑΣ (Ύδρα)	2298.3.20200	www.ydra.gov.gr
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΚΡΗΤΗ		
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΙΓΑΙΟΥ Ακτή Μιαούλη 83 & Μάρκου Μπότσαρη 2-8, 185 38 Πειραιάς	213.2026815	www.apdaigaiou.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Π. Κουντουριώτη 1, 811 00 Μυτιλήνη	2251.3.52101	www.pvaigaiou.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΣΒΟΥ Π. Βοστώνη 2, 811 00 Μυτιλήνη	2251.3.53800	
ΔΗΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ (Μυτιλήνη)	2251.0.27777	www.mytilene.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΚΑΡΙΑΣ 833 00 Άγιος Κήρυκος	2275.0.23094	
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ (Άγιος Κήρυκος)	2275.3.50401 - 412	www.ikaria.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΟΥΡΝΩΝ ΚΟΡΣΕΩΝ (Φούρνοι)	2275.3.50600 2275.3.50609	-

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΗΜΝΟΥ Λ. Δημοκρατίας, 814 00 Μύρινα Λήμνου	2254.3.51300	http://www.lemnos.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ (Άγιος Ευστράτιος)	2254.0.93210 2254.0.93406	-
ΔΗΜΟΣ ΛΗΜΝΟΥ (Μύρινα)	22054.3.50000	http://limnos.gov.gr/
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΑΜΟΥ Δερβενακίων, 831 00 Σάμος	2273.3.50401-2	
ΔΗΜΟΣ ΣΑΜΟΥ (Σάμος)	2273.3.50100	-
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ Σάμου 1, Χίος, 821 32 Χίος	2271.0.44460	http://www.pvaigaiou.gov.gr/web/guest/pechiou
ΔΗΜΟΣ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ (Οινούσσαι)	2271.0.55721-2 2271.0.55326	-
ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ (Χίος)	2271.0.44383 2271.0.44385	http://www.chioscity.gr
ΔΗΜΟΣ ΨΑΡΩΝ (Ψαρά)	2274.0.61265 2274.0.61323	http://www.psara.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Πλατεία Τσιροπινά, 841 00 Ερμούπολη	2281.3.61500	www.pnai.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΥΡΟΥ Καράγιωργα Σ. & Βαρδάκα Π., 841 00 Ερμούπολη	2281.0.98802	
ΔΗΜΟΣ ΣΥΡΟΥ – ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ	2281.0.82500, 86300, 98202, 98201	www.hermoupolis.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΔΡΟΥ 845 00 Άνδρος	2282.3.61201	
ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΟΥ (Άνδρος)	2282.0.22275 2282.0.22968	www.androsweb.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΗΡΑΣ Φηρά, 847 00 Θήρα	2286.0.22100	
ΔΗΜΟΣ ΑΝΑΦΗΣ (Ανάφη)	2286.0.61266	www.anafi.gr
ΔΗΜΟΣ ΘΗΡΑΣ (Θήρα)	2286.0.22231, 2286.3.60100,9	www.thira.gr
ΔΗΜΟΣ ΙΗΤΩΝ (Ίος)	2286.0.91505, 2286.0.91028	www.ios.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΙΚΙΝΟΥ (Σίκινος)	2286.0.51238	www.sikinos.gr
ΔΗΜΟΣ ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ (Φολέγανδρος)	2286.0.41416, 2286.0.41285	www.folegandros.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ 852 00 Κάλυμνος	2243.0.59630	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙΟΥ (Μεγάλο Χωριό)	2247.0.29009	-
ΔΗΜΟΣ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ (Αστυπάλαια)	2243.0.61206, 61406, 61210	www.astypalaia.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ (Κάλυμνος)	2243.0.59141, 2243.0.59147	www.kalymnos-isl.gr
ΔΗΜΟΣ ΛΕΙΨΩΝ (Λειψοί)	2247.0.41209, 2247.0.41333	-
ΔΗΜΟΣ ΛΕΡΟΥ (Αγία Μαρίνα)	2247.0.23711, 2247.0.28320	www.leros.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΜΟΥ (Πάτμος)	2247.0.31235	www.patmos.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ 857 00 Κάρπαθος	2245.3.61202	
ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΥ (Κάρπαθος)	2245.0.22427, 2245.0.22556	www.karpathos.gr/
ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΟΥ (Φρύ)	2245.0.41277, 2245.0.41400	http://www.kasos.gr/main.php
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΑΣ – ΚΥΘΝΟΥ 840 02 Ιουλιδα (ή Κέα), Κέα Κυκλάδων	2288.0.22249	
ΔΗΜΟΣ ΚΕΑΣ (Ιουλιδα)	2288.0.22221, 2288.0.22011	www.keas.gr
ΔΗΜΟΣ ΚΥΘΝΟΥ (Κύθνος)	2281.0.31277	www.kythnos.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΩ Διοικητήριο, 853 00 Κως	2242.0.30422	
ΔΗΜΟΣ ΚΩ (Κως)	2242.0.28420, 2242.0.28223	www.kos.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΙΣΥΡΟΥ (Μανδράκιον)	2242.0.31203 2242.0.31550	-
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΗΛΟΥ Μήλος	2287.3.61201	
ΔΗΜΟΣ ΚΙΜΩΛΟΥ (Κίμωλος)	2287.0.51218	www.kimolos.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΗΛΟΥ (Μήλος)	2287.0.21380	www.milos.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΕΡΙΦΟΥ (Σέριφος)	2281.0.51210, 2281.0.52311	www.serifos.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΙΦΝΟΥ (Απολλωνία)	2284.0.31345, 2284.0.31110	www.sifnos.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΥΚΟΝΟΥ Μύκονος		
ΔΗΜΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ (Μύκονος)	2289.3.60100	www.mykonos.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΑΞΟΥ Χώρα, 843 00 Νάξος	2285.0.24790	
ΔΗΜΟΣ ΑΜΟΡΓΟΥ (Αμοργός)	2285.0.71100	www.amorgos.gr
ΔΗΜΟΣ ΝΑΞΟΥ ΚΑΙ ΜΙΚΡΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ (Νάξος)	2285.3.60100	www.naxos.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΡΟΥ Παροικιά, 844 00 Πάρος	2284.3.61201	
ΔΗΜΟΣ ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ (Αντίπαρος)	2284.0.61570, 2284.0.28261	www.antiparos.gr/el/
ΔΗΜΟΣ ΠΑΡΟΥ (Πάρος)	2284.0.21222, 2284.0.23244	www.paros.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΔΟΥ Πλατεία Ελευθερίας 1, Μανδράκι, 851 00 Ρόδος	2241.3.60510	
ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΙΣΤΗΣ (Μεγίστη)	2246.0.49269	-
ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΟΥ (Ρόδος)	2241.3.61200 61378, 61380	www.rhodes.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΥΜΗΣ (Σύμη)	2246.0.70110	www.symi.gr
ΔΗΜΟΣ ΤΗΛΟΥ (Μεγάλον Χωρίον)	2246.0.44212	-
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΗΣ (Χάλκη)	2246.0.45072, 45333, 69480	www.halki.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΗΝΟΥ 25ης Μαρτίου & Αλαβάνου Ζανάκη, 842 00 Τήνος, Κυκλάδες	2283.3.61200	
ΔΗΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Τήνος)	2283.3.60107, 2283.3.60106	-
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΡΗΤΗΣ Πλατεία Κουντουριώτη 71202 Ηράκλειο	281.3.404100	www.apdkritis.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Πλατ. Ελευθερίας, 712 02 Ηράκλειο	281.3.400300	https://www.crete.gov.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Πλ. Δασκαλογιάννη, 712 01 Ηράκλειο	281.3.400220	
ΔΗΜΟΣ ΑΡΧΑΝΩΝ – ΑΣΤΕΡΟΥΣΙΩΝ	2813401141	www.dimos-archanon-asterousion.gr
ΔΗΜΟΣ ΒΙΑΝΝΟΥ (Άνω Βιάννος)	2895.3.40100	www.viannos.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΓΟΡΤΥΝΑΣ (Άγιοι Δέκα)	2894.3.40010-3	www.gortyna.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ηράκλειο)	281.3.409000	www.heraklion.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΑΛΕΒΙΖΙΟΥ (Γάζιον)	281.3.823390, 281.3.823391-2	www.dimosgaziou.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΙΝΩΑ ΠΕΔΙΑΔΑΣ	2891.3.40100	-
ΔΗΜΟΣ ΦΑΙΣΤΟΥ (Μοίραι)	2892.0.22251 2892.0.23240, 23460	-
ΔΗΜΟΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ (Γούρναι)	281.0.763200 281.0.763240	-
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΣΙΘΙΟΥ Σόλωνος 1-5, 721 00 Αγ. Νικόλαος	2841.3.40300-302	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (Άγιος Νικόλαος)	2841.3.40101 2841.0.25493	www.dimosagn.gr
ΔΗΜΟΣ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ (Ιεράπετρα)	2842.3.40300	www.ierapetra.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΟΡΟΠΕΔΙΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ (Τζερμιάδον)	2844.0. 89040, 89050	-
ΔΗΜΟΣ ΣΗΤΕΙΑΣ (Σητεία)	2843.3.40500 2843.3.40501	www.sitia.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, 741 00 Ρέθυμνο	2831.3.40797	
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ (Σπήλιον)	2832.0.22046 - 22888	www.agios-vasilios.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΙΟΥ (Αγία Φωτεινή)	2833.3.40200 - 40201	www.amari.gov.gr
ΔΗΜΟΣ ΑΝΩΓΕΙΩΝ (Ανώγεια)	2834.0.32500	www.anogeia.gr
ΔΗΜΟΣ ΜΥΛΟΠΟΤΑΜΟΥ (Πέραμα)	2834.0.23138 2834.0.22462	www.geropotamos.gr
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ (Ρέθυμνον)	2831.3.41301-5	www.rethymno.gr
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ Πλ. Ελευθερίας 85, 731 34 Χανιά	2821.3.40100-2	
ΔΗΜΟΣ ΑΠΟΚΟΡΩΝΟΥ (Βρύσες)	2825.3.40335	www.apokoronas.gov.gr

ΦΟΡΕΑΣ / έδρα	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
ΔΗΜΟΣ ΓΑΥΔΟΥ (Καστρίον)	2823.0.41101	https://gavdos-dimos.com/
ΔΗΜΟΣ ΚΑΝΤΑΝΟΥ - ΣΕΛΙΝΟΥ (Παλαιοχώρα)	2823.0.83040 2823.0.83045	-
ΔΗΜΟΣ ΚΙΣΣΑΜΟΥ (Κίσσαμος)	2822.0.83033	www.kissamos.gr
ΔΗΜΟΣ ΠΛΑΤΑΝΙΑ (Γεράνι)	2821.0.61771 2821.0.61511	www.platanias.gr
ΔΗΜΟΣ ΣΦΑΚΙΩΝ (Χώρα Σφακίων)	2825.3.40000	-
ΔΗΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ (Χανία)	281.0.763200 281.0.763240	www.chania.gr

ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΔΡΑ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΔΙΚΤΥΑΚΟΣ ΤΟΠΟΣ
1.	Δίκτυο ΔΑΦΝΗ	Αστυδάμαντος 49 116 34 Αθήνα	210-7220837 210-7209967	http://www.dafni.net.gr
2.	Ε.Μ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού	Ηρ. Πολυτεχνείου 9 Πολυτεχνειούπολη 157 80 Ζωγράφου	210-7721153	https://www.smu.gr/

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Κατάλογος Νομοθεσίας

Α. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Στον επόμενο πίνακα καταγράφεται η βασική Νομοθεσία που διέπει τη μελέτη ανασχεδιασμού των οδών. Τα διάφορα νομοθετήματα παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα, ανά θεματική ενότητα (Γενικό Νομοθετικό Πλαίσιο, Νομοθετικό Πλαίσιο Έργων Ανασχεδιασμού Οδών, Νομοθετικό Πλαίσιο για το Περιβάλλον / Πολεοδομική Νομοθεσία) και ανά κατηγορία (Προεδρικά Διατάγματα, Νόμοι, Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκύκλιοι, Οδηγίες) σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά έκδοσής τους.

α/α	ΕΙΔΟΣ / ΑΡΙΘΜ. ΠΡΑΞΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΕΚ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ				
Νόμοι				
1.	Ν.Δ. 17/07/16-08-1923	ΦΕΚ 228 Α' / 16-08-1923		Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών Σύμφωνα με το άρθρο 23 παρ. 1 του από 17/07/16-08-1923 Ν.Δ. σε συνδυασμό με το αρ. 2 παρ. 1 του ιδίου «...απαγορεύεται απολύτως η εκτέλεση οποιωνδήποτε εργασιών δόμησης και οιαδήποτε προσωρινή ή μόνιμη εγκατάσταση επί οδών και λοιπών κοινόχρηστων χώρων».
2.	Ν. 2696/1999	ΦΕΚ 57 Α' / 1999	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας	βλ. άρθρο 10
3.	Ν.2831 / 2000	ΦΕΚ 140 Α' / 13.06.2000	ΑμΕΑ	Τροποποίηση των διατάξεων του Ν.1577/83 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες διατάξεις
4.	Ν.3463/2006	ΦΕΚ 114 Α' / 08.06.2006	Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων	Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων" Σύμφωνα με το άρθρο 82 του Ν. 3463/2006, οι κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας, των μονοδρομήσεων και των κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, της λειτουργίας των χώρων στάθμευσης εκδίδονται, μετά προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου.
5.	Ν.4014/2011	ΦΕΚ 209 Α' / 21.09.2011	Αδειοδότηση	Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις Υπουργείου Περιβάλλοντος
6.	Ν.4067/2012	ΦΕΚ 79 Α' / 2012	Νέος Οικοδομικός Κανονισμός	Νέος Οικοδομικός Κανονισμός

α/α	ΕΙΔΟΣ / ΑΡΙΘΜ. ΠΡΑΞΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΕΚ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αντικείμενο
7.	N.4074/2012	ΦΕΚ 88 Α' / 2012	ΑμΕΑ	Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες
8.	N.4266 / 09.06.2014	ΦΕΚ 135 Α' / 10.06.2014	ΚΟΚ 2012	Α) «Κύρωση των τροποποιήσεων: αα) της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση, αβ) της Σύμβασης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο για τις Διαγραμμίσεις της οδού που συμπληρώνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία» και Β) Κωδικοποίηση των διατάξεων των ως άνω Συμβάσεων σε ενιαίο κείμενο
9.	N.4315/2014	ΦΕΚ 269 Α' / 2015		<i>βλ. παρ.1β,ζζ του Άρθρου 7</i>
10.	N.4447/2016	ΦΕΚ 241 Α' / 2016	Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη	Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις
11.	N.4495/2017	ΦΕΚ 167 Α' / 2017		Επιτροπή Προσβασιμότητας
Διατάγματα (ΒΔ, ΠΔ)				
12.	Β.Δ. της 9/20 Αυγ.1955	ΦΕΚ 222 Α' / 20.08.1955	Χαρακτηρισμός	Περί καθορισμού των εθνικών οδών κατά τας διατάξεις του Ν.3155/55 "περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών"
13.	Β.Δ. της 6.2.1956	ΦΕΚ 47 Α' / 06.02.1956	Χαρακτηρισμός	Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τας διατάξεις του Ν.3155/55 "περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών"
14.	ΒΔ 465/25-6-1970	ΦΕΚ 150 Α' / 09.07.1970	Κυκλοφοριακές Συνδέσεις	Περί όρων και προϋποθέσεων εγκαταστάσεως και λειτουργίας αντλιών καυσίμων προ πρατηρίων κειμένων εκτός των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ... και περί κυκλοφοριακής συνδέσεως εγκαταστάσεων μετά των οδών
15.	Π.Δ. υπ' αρ. 71 / 03.03.1993	ΦΕΚ 30 Α' / 11.03.1993	Αρμοδιότητες	Καθορισμός αρμοδιοτήτων που διατηρούνται από τον Υπουργό και τις περιφερειακές αρχές ή όργανα διανομαρχιακού επιπέδου της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων
16.	Π.Δ. 345 / 25.8.1993	ΦΕΚ 146 Α' / 02.09.1993	Χαρακτηρισμός	Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων
17.	Π.Δ. 27.07.1999	ΦΕΚ 580 Δ' / 27.07.1999	Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας	Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας
18.	Π.Δ. 118/08.06.2006	ΦΕΚ 119 Α' / 16.06.2006	Κυκλοφοριακές Συνδέσεις	Τροποποίηση του β.δ. 465/1970 «Περί όρων και προϋποθέσεων εγκαταστάσεως και λειτουργίας αντλιών καυσίμων προ πρατηρίων ...

α/α	ΕΙΔΟΣ / ΑΡΙΘΜ. ΠΡΑΞΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΕΚ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αντικείμενο
Υπουργικές Αποφάσεις				
19.	Υ.Α. υπ' αρ. 3046/304/89 / 30.01.1989	ΦΕΚ 59 Δ' / 03.02.1989	Κτιριοδομικός Κανονισμός	Κτιριοδομικός κανονισμός
20.	Υ.Α. του Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. 62556/5073/09.10.1990	ΦΕΚ 561 Δ' / 10.10.1990	Χαρακτηρισμός	Ορισμός βασικού οδικού δικτύου Ν.Αττικής και Ν.Θεσσαλονίκης
21.	Υ.Α. του Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. ΔΜΕΟ/ε/0/266/09.03.1995	ΦΕΚ 293 Β' / 17.04.1995	Χαρακτηρισμός	Ανακατάταξη Επαρχιακού Οδικού Δικτύου των Νομών της Χώρας
22.	Υ.Α. του Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. ΔΜΕΟ/ε/Ο/1308/15.12.1995	ΦΕΚ 30 Β' / 19.01.1996	Χαρακτηρισμός	Κατάταξη εθνικών οδών περιφερειακών Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Ηπείρου, Μακεδονίας και Θράκης σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον
23.	Υ.Α. του Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. ΔΜΕΟ/ε/Ο/907/06.08.1996	ΦΕΚ 715 Β' / 20.08.1996	Χαρακτηρισμός	Καθορισμός τμημάτων οδών ως εθνικών ή επαρχιακών και χαρακτηρισμός κλάδων κόμβων
24.	Υ.Α. Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. 52487 / 16.1.2001	ΦΕΚ 18 Β' / 15.01.2002	ΑμΕΑ	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμΕΑ σε υφιστάμενα κτίρια
25.	Υ.Α. του Υπ.ΜΕ υπ' αρ. 4993/395/11.02.2003	ΦΕΚ 217 Β' / 26.03.2003	Λεωφορειολωρίδες	Καθορισμός του τρόπου διαχωρισμού και σήμανσης των ειδικών λωρίδων λεωφορείων και τρόλλεϋ
26.	Υ.Α. Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. 10788 / 05.03.2004	ΦΕΚ 285 Δ' / 05.03.2004	Πολεοδομικά Σταθερότυπα	Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης "ανοικτής πόλης" και των πολεοδομικών μελετών
27.	Υ.Α. του Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. Δ17α/06/52/ΦΝ 443/20.3.2007	ΦΕΚ 398 Β' / 21.03.2007	Αρμοδιότητες	Καθορισμός των οδών του Ν. Αττικής και των ολοκληρωμένων τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων, που η συντήρησή τους ανήκει στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών της Γ.Γ.Δ.Ε./ΥΠΕΧΩΔΕ
28.	Απόφαση Γ.Γ. Περιφέρειας Αττικής υπ' αρ. 4422/Ε.Ο./30.8.2007	ΦΕΚ 1787 Β' / 06.09.2007	Αρμοδιότητες	Για την συντήρηση των οδών στην έννοια της συντήρησης περιλαμβάνεται και η κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση) αρμόδιες είναι οι οικίες διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τη υπ' αριθμ. 4422/ΕΟ/07 (ΦΕΚ 1787/Β/6.9.2007) απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας
29.	Υ.Α. του Υπ.ΜΕ υπ' αρ. 40264/4971/2.11.2007	ΦΕΚ 2201 Β' / 04.11.2007	Στάσεις ΜΜΜ - κολωνάκια	Προδιαγραφές κατασκευής και τοποθέτησης ειδικών προεξοχών πεζοδρομίου σε στάσεις λεωφορείων και οριοδεικτών σε διασταυρώσεις
30.	Υ.Α. Υπ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπ' αρ. ΔΜΕΟ/οικ/5076/στ-ζ/1971/Φ. 132	ΦΕΚ 1720 Β' / 19.08.2009	Σαμαράκια	Εφαρμογή της Προσωρινής Τεχνικής Προδιαγραφής για τη δοκιμαστική τοποθέτηση εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων σε οδοστρώματα για μείωση ταχύτητας (SPEED STOPPERS), σύμφωνα με το άρθρο 109 του Κ.Ο.Κ.

α/α	ΕΙΔΟΣ / ΑΡΙΘΜ. ΠΡΑΞΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΕΚ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αντικείμενο
31.	Υ.Α. Υπ.ΠΕΚΑ με αρ. 52907/28-12-2009	ΦΕΚ 2621 Β' / 31.12.2009	ΑμΕΑ	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών
32.	Κ.Υ.Α. Υπ.ΠΕΚΑ και Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. με αρ. 6952	ΦΕΚ 420 Β' / 16.3.2011	ΔΙΑΦΟΡΑ	Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών
33.	Υ.Α. Υπ.ΠΕΚΑ υπ' αρ. πρωτ. οικ. 26804 / 16-6-2011	ΦΕΚ 1427 Β' / 16.06.2011	Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός	<i>βλ. παρ. 4, άρθρο 2</i> <i>"Νέο πλαίσιο διενέργειας των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών και γενικά των διαγωνισμών μελετών με απονομή βραβείων"</i>
34.	Υ.Α. Υπ.ΠΕΚΑ υπ' αρ. πρωτ. οικ. 22186 / 4-5-2012	ΦΕΚ 1494 Β' / 04.05.2012	Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός	Τροποποίηση της υπ' αριθμ. οικ 26804/16-6-2011 Υ.Α. Υπ.ΠΕΚΑ <i>"Νέο πλαίσιο διενέργειας των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών και γενικά των διαγωνισμών μελετών με απονομή βραβείων" (ΦΕΚ Β' 1427)"</i>
35.	Υ.Α. του Υπ.Αναπτ.Ανταγ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ.υ π αρ. ΔΙΠΑΔ/ΟΙΚ/273/2012	ΦΕΚ 2221 Β' / 30.07.2012	ΕΤΕΠ	Έγκριση τετρακοσίων σαράντα (440) Ελληνικών Τεχνικών Προδιαγραφών (ΕΤΕΠ) με υποχρεωτική εφαρμογή σε όλα τα Δημόσια Έργα
36.	Υ.Α. Υ1γ/ΓΠ/οικ.96967/8-10-2012	ΦΕΚ 2718 Β' / 08.10.2012	Τραπεζοκαθίσματα	Υγειονομικοί όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας επιχειρήσεων τροφίμων και ποτών και άλλες διατάξεις
37.	Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. υπ' αρ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/31.7.2013	ΦΕΚ 2302 Β' / 16.9.2013	Σχολεία - Ήπιας Κυκλοφορίας	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
38.	Υ.Α. του Υπ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. υπ' αρ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/05.04.2016	ΦΕΚ 1053 Β' / 14.04.2016	Ποδήλατο	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων)
39.	Υ.Α. Υπ.Π.ΕΝ υπ' αριθ. ΔΙΠΑ/οικ. 37674 / 27.07.2016	ΦΕΚ 2471 Β' / 10.08.2016	Αδειοδότηση	Τροποποίηση και κωδικοποίηση της Υ.Α.1958/2012 - Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν. 4014/21.9.2011 (ΦΕΚ 209/Α/2011) όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει
40.	Υ.Α. Υπ.ΜΕ υπ' αρ. Δ13/ο/1372/29.12.2017	ΦΕΚ 85 Β' / 23.01.2018	Διαβάσεις Πεζών	Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών
Εγκύκλιοι				
41.	Εγκύκλιος 55 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΔΤΕ/δ/43511/161 /1998		ΓΟΚ	Οδηγίες και Προδιαγραφές για Τροποποιήσεις, Επεκτάσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων
42.	Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.		ΑμΕΑ	Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ "Σχεδιάζοντας για όλους"

α/α	ΕΙΔΟΣ / ΑΡΙΘΜ. ΠΡΑΞΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΕΚ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αντικείμενο
43.	ΟΜΟΕ-1 αρ. ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01		ΟΜΟΕ-1	Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)
44.	ΟΜΟΕ-2 αρ. ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01		ΟΜΟΕ-2	Διατομές (ΟΜΟΕ-Δ)
45.	ΟΜΟΕ-3 αρ. ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01		ΟΜΟΕ-3	Χαράξεις (ΟΜΟΕ-Χ)
46.	ΟΜΟΕ-4 αρ. ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01		ΟΜΟΕ-4	Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)
47.	ΟΜΟΕ-5 αρ. ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01		ΟΜΟΕ-5	Πρόσθετες Λωρίδες Κυκλοφορίας (ΟΜΟΕ-ΠΛΚ)
48.	ΔΜΕΟ/γ/ο/66/17-2-03		ΟΜΟΕ-10	Τεχνικά Έργα
49.	ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 41, Απόφαση ΔΜΕΟ/α/ο/2006 / 18.11.2006		Τυπικές Διατομές	Εξορθολογισμός και τυποποίηση των δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της χώρας
50.	Εγκύκλιος 6 του ΥΠΕΣ με Α.Π. 8303/8.2.2008		ΑμΕΑ	Δίκτυο προσβασιμότητας ΑμεΑ – Αφαίρεση εμποδίων από κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ
51.	Εγκύκλιος 7 με Α.Π. 9180/10.06.2010		ΑμΕΑ	
52.	ΟΜΟΕ-7 & 7 απόφ. Υφυπ.ΜΕ υπ' αρ. ΔΜΕΟ/Ο/613/ 16.02.2011	ΦΕΚ 905 Β' / 20.05.2011	ΟΜΟΕ 6 & 7	1) Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων Κατακόρυφης Σήμανσης Αυτοκινητοδρόμων (ΟΜΟΕ – ΚΣΑ), 2) Προδιαγραφών και Οδηγιών Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων (ΟΜΟΕ – ΣΞΕΟ)
53.	Εγκύκλιος 3 με Α.Π. οικ. 13612/24.03.2011		ΑμΕΑ	Διευκρινήσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28-12- 2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ
54.	Εγκύκλιος 9 με Α.Π. 29467/13.06.2012		ΑμΕΑ	Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012)
55.	Υ.Α. υπ' αρ. 63234/1.12.2012 (εγκύκλιος 19 / 20.12.2012 ΔΟΚΚ/ΥΠΕΚΑ)		Τεχνικές Οδηγίες Εφαρμογής ΝΟΚ	Ανακοίνωση της υπ' αριθ. 63234/1-12-2012 Υ.Α. Αν.Υπ.ΠΕΚΑ "Έγκριση Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Εφαρμογής του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/12)"
56.	Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 42382/16.07.2013		ΑμΕΑ	Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων

Με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα

ΟΔΗΓΟΣ
ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ
ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΩΝ

Ιούνιος 2019