



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

7 Δεκεμβρίου 2022

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 6213

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561

**Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621).**

### Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Την παρ. 8 του άρθρου 28 του ν. 2831/2000 «Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1577/1985 «ΓΟΚ» και άλλες διατάξεις» (Α' 140).

2. Την παρ. 6 του άρθρου 26 του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79).

3. Το άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (υπ' αρ. 3046/304/89 απόφαση Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε, Δ' 59).

4. Το άρθρο 367 του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (Δ' 580/1999.)

5. Το π.δ. 81/2018 «Ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ.1) «για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (κωδικοποιημένο κείμενο)» και άλλες διατάξεις» (Α' 151).

5. Τον ν. 4622/2019 «Επιτελικό Κράτος, Οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της Κεντρικής Δημόσιας Διοίκησης» (Α' 133).

6. Το π.δ. 132/2017 «Οργανισμός Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Υ.Π.Ε.Ν.)» (Α' 160).

7. Το π.δ. 62/2020 «Διορισμός Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 155).

8. Την υπ' αρ. 2/7-1-2021 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας Νικόλαο Ταγαρά» (Β' 45).

9. Το άρθρο 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα (π.δ. 63/2005, Α' 98), όπως διατηρήθηκε σε ισχύ με την παρ. 22 του άρθρου

119 του ν. 4622/2019 (Α' 133) και το γεγονός ότι από την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Α. Την αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.» (Β' 2621), η οποία διαμορφώνεται ως εξής:

«Εγκρίνονται οι προδιαγραφές που εφαρμόζονται για τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινοχρήστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών για να εξυπηρετήσουν και άτομα με αναπηρία, όπως στα ακόλουθα άρθρα:

#### Άρθρο 1 Πεδίο Εφαρμογής

1. Με τις διατάξεις της παρούσας θεσπίζονται Τεχνικές Προδιαγραφές σε σχέση με τις ειδικές ρυθμίσεις, επεμβάσεις και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους (Κ.Χ.) των οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών όπως αυτοί περιγράφονται στο άρθρο 2.

2. Οι ανωτέρω προδιαγραφές εφαρμόζονται σε κάθε μελέτη και έργο νέου Κ.Χ. και σε κάθε μελέτη και έργο ανακατασκευής και ανάπλασης Κ.Χ. καθώς και στις μελέτες προσβασιμότητας για υπαίθριους Κ.Χ.

3. Η παρούσα εφαρμόζεται από (α) τους μελετητές και κατασκευαστές έργων στο αστικό περιβάλλον, που αφορούν σε υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. και στην ζώνη εισόδου σε δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν κοινόχρηστες ή/και κοινωφελείς χρήσεις, (β) από φορείς εκπόνησης και (γ) από τις αρμόδιες υπηρεσίες αδειοδότησης και έγκρισης σχετικών μελετών και έργων.

4. Οι διατάξεις της παρούσας λαμβάνονται επιπλέον υπόψη στις μελέτες εφαρμογής - υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων από τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) των δήμων (Β' 5553/2021).

#### Άρθρο 2 Ορισμοί και Αρχές Σχεδιασμού

1. Ως βασικές αρχές σχεδιασμού νοούνται ο «Καθολικός Σχεδιασμός» και η εξασφάλιση «Προσβάσιμης Αλυσίδας»:

- Με τον όρο «Καθολικός Σχεδιασμός» νοείται ο σχεδιασμός προϊόντων, περιβαλλόντων, προγραμμάτων και

υπηρεσιών που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλους τους ανθρώπους, στο μέγιστο δυνατό βαθμό χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού. Ο «καθολικός σχεδιασμός» δεν αποκλείει την τοποθέτηση και την χρήση υποβοηθητικών συσκευών για συγκεκριμένες ομάδες ατόμων με αναπηρίες, όπου αυτό απαιτείται.

- Με τον όρο «Προσβάσιμη Αλυσίδα» νοείται κάθε σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς ασυνέχειες. Βασικός στόχος κάθε σχεδιασμού πρέπει να είναι η δημιουργία «προσβάσιμης αλυσίδας».

2. Ο Καθολικός Σχεδιασμός βασίζεται στις εξής επτά αρχές:

(i) Δυνατότητα χρήσης από το μεγαλύτερο δυνατό φάσμα χρηστών (αποφυγή διάκρισης και στιγματισμού, πρόβλεψη ίδιων ή/και ισοδύναμων μέσων, διασφάλιση ισότιμης ιδιωτικότητας και ασφάλειας των χρηστών, ελκυστικότητα του σχεδιασμού).

(ii) Ευελιξία στη χρήση (ικανοποίηση χρηστών με ευρύ φάσμα ικανοτήτων και προτιμήσεων, παροχή επιλογών στις μεθόδους χρήσης, προσαρμοστικότητα στους ρυθμούς του χρήστη).

(iii) Απλή και διαισθητική χρήση (σχεδιασμός με εύκολα κατανοητή χρήση ανεξάρτητα από την εμπειρία του χρήστη, τις γνώσεις, τις γλωσσικές δεξιότητες ή το επίπεδο συγκέντρωσης αυτού, εξάλειψη της περιττής πολυπλοκότητας, συνέπεια με τις προσδοκίες και τη διαισθηση των χρηστών).

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

(v) Ανοχή σε σφάλματα (ελαχιστοποίηση κινδύνων και δυσμενών συνεπειών από τυχαίες/ακούσιες ενέργειες, πρόβλεψη προειδοποιήσεων για κινδύνους και σφάλματα, πρόβλεψη λειτουργιών ασφαλούς αποτυχίας, αποθάρρυνση ασυνειδητής δράσης σε εργασίες που απαιτούν επαγρύπνηση).

(vi) Χαμηλή σωματική προσπάθεια (ο σχεδιασμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικά και άνετα, με ελάχιστη κόπωση και με ουδέτερη στάση του σώματος του χρήστη, με καταβολή λογικής δύναμης/προσπάθειας, με ελαχιστοποίηση επαναλαμβανόμενων ενεργειών).

(vii) Μέγεθος και χώρος προσέγγισης και χρήσης (πρόβλεψη κατάλληλου μεγέθους και χώρου για προσέγγιση, χειρισμό και χρήση ανεξάρτητα από το μέγεθος του σώματος, τη στάση του σώματος ή την κινητικότητα του χρήστη, πρόβλεψη επαρκούς χώρου για τη χρήση βοηθητικών συσκευών ή προσωπικής βοήθειας).

3. Ως προς τις ειδικότερες απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωπομετρικά μεγέθη, λαμβάνονται υπόψη οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ όπως θεσμοθετήθηκαν από τον ν. 4067/2012 (ΝΟΚ).

4. Για θέματα που δε ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς θα χρησιμοποιείται το ISO 21542-“Building construction - Accessibility and usability of the built environment”, ο “ADA «Standards for accessible design” ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα όπως το EN 17210 ‘Accessibility and usability of the built environment - Functional requirements’.

### Άρθρο 3

#### Προσβασιμότητα Κοινόχρηστων Χώρων - Γενικά

1. Οι κοινόχρηστοι χώροι εντός των πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών όπως, άλση, δασικές εκτάσεις και γενικότερα χώροι πρασίνου, παράκτιο μέτωπο και οργανωμένες παραλίες κολύμβησης εντός ορίων οικισμού, πάρκα, πλατείες, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμια, εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς, νησίδες, διαβάσεις πεζών (σηματοδοτούμενες ή μη), παιδικές χαρές κ.λπ., διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με κάθε μορφή αναπηρίας και εμποδιζόμενων ατόμων.

2. Η πλήρης οριζόντια και κατακόρυφη πρόσβαση εξασφαλίζεται με τη δημιουργία επιπέδων κίνησης οριζοντίων ή χαμηλής κλίσης και επαρκούς πλάτους, κατάλληλα ανάλογα με την χρήση του χώρου και τις δραστηριότητες που φιλοξενεί υλικά, χρήση μηχανικών και «έξυπνων» μέσων και κατασκευών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, προσβάσιμος αστικός και άλλος ανάλογα με την χρήση του χώρου εξοπλισμός και προσβάσιμη σήμανση σύμφωνα με τα οριζόμενα στα επόμενα άρθρα. Επιπλέον, η πλήρης προσβασιμότητα εξασφαλίζεται όταν τηρείται η αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2 της παρούσας.

3. Στους ανωτέρω χώρους καθώς και σε πεζοδρόμια, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και σε πεζοδρόμους 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 η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των εμποδιζόμενων ατόμων και των ατόμων με αναπηρία που δεν είναι χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου.

4. Επιτρέπεται να κατασκευάζονται στους υπαίθριους Κ.Χ., σε συνδυασμό πάντοτε με κλίμακες (α) κοινόχρηστοι ανελκυστήρες και αναβατόρια ή άλλου τύπου μηχανισμοί. εκ των οποίων οι ανελκυστήρες κατασκευάζονται με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου πλάτους 1,10μ. και βάθους 1,25μ. και ελεύθερο άνοιγμα εισόδου 0,85μ. στη μικρότερη διάσταση και (β) κοινόχρηστες κυλιόμενες σκάλες (ιδίως σε πεζοδρόμους με βαθμίδες) ελάχιστου πλάτους 1,20μ, υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται παράλληλα η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και η κατακόρυφη κίνηση ατόμων με αναπηρία με άλλο πρόσφορο μέσο.

5. 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 χειρολισθήρων και στις δύο πλευρές αυτών, σε δύο ύψη (0,70μ. και 0,90μ.) μετρούμενα από το πάτημα των βαθμίδων κατακόρυφα από την ακμή της βαθμίδας.

6. Ειδικότερα για τις κυλιόμενες κλίμακες εφαρμόζεται το πρότυπο EN 115, το πρότυπο EN 115-1:2008 + A1/2010 για την κατασκευή, εγκατάσταση και έλεγχο των νέων κυλιόμενων κλιμάκων και διαδρόμων, και το πρότυπο Final Draft prEN 115-2/2010 για τη βελτίωση της ασφάλειας των υφιστάμενων κυλιόμενων κλιμάκων και διαδρόμων.

7. Το ιδανικό ύψος κρασπέδου πεζοδρομίου κυμαίνεται από 7-10 εκ. ενώ ως μέγιστο αποδεκτό ύψος είναι τα 0,15 εκ. από το οδόστρωμα. Σε υφιστάμενα παλαιά πεζοδρόμια στα οποία υπάρχουν βαθμίδες πρέπει κατά προτεραιότητα (α) να ανακατασκευάζονται με κατάλληλη κλίση με κατάργηση των βαθμίδων ή την τοποθέτηση μηχανικών μέσων εφόσον αυτά είναι δυνατόν να υλοποιηθούν σε σχέση με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, την μορφολογία του εδάφους και τις εισόδους των παρακείμενων κτιρίων, (β) εφόσον δε είναι δυνατή η προαναφερόμενη ανακατασκευή να τοποθετούνται προστατευτικά κιγκλιδώματα/χειρολισθήρες στις βαθμίδες και (γ) να διασφαλίζεται κατάλληλο πλάτος κίνησης πεζών/αμαξιδίων.

8. Κάθε φορά που υπάρχουν βαθμίδες, αλλαγή κλίσης, κυλιόμενοι διάδρομοι ή άλλα μηχανικά μέσα και οποιεσδήποτε άλλες επεμβάσεις και κατασκευές αυτές επισημαίνονται με την τοποθέτηση πλακιδίων τύπου Β ΚΙΝΔΥΝΟΣ βάσει των διατάξεων της παρούσας.

9. Σε περιπτώσεις κλιμάκων πλάτους άνω των 3,60μ. εκτός από τους πλαϊνούς χειρολισθήρες τοποθετούνται και ενδιάμεσοι διπλοί χειρολισθήρες.

10. Επιτρέπεται η εγκατάσταση «έξυπνων» κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας με βάση τις προδιαγραφές της παρούσας.

#### Άρθρο 4

##### Ζώνες Χρήσεων Πεζοδρομίου

1. Η ιδανική χωρική κατανομή των διαφορετικών λειτουργιών και στοιχείων σε ένα πεζοδρόμιο μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε «ζώνες» ως ακολούθως (ΣΧ.1-ΖΩΝΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ Παραρτημα):

- Ζώνη περιορισμού: ζώνη η οποία διαχωρίζει το όριο κίνησης του πεζού με το υπόλοιπο οδικό περιβάλλον

- Ζώνη αστικού εξοπλισμού: ζώνη που χρησιμοποιείται για χωροθέτηση στοιχείων εξωραϊσμού και αστικού εξοπλισμού, φύτευσης, φωτιστικών σωμάτων, φωτεινών σηματοδοτών, παγκάκια, στοιχεία δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας (ΟΚΩ) κ.λπ.

- Ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών: ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών χωρίς εμπόδια

- Ζώνη πρόσοψης κτιρίων: ζώνη που γενικά δεν χρησιμοποιείται για την μετακίνηση των πεζών, αλλά εξυπηρετεί την είσοδο/έξοδο από τα παρακείμενα κτίρια, την εξυπηρέτηση των παρακείμενων καταστημάτων

2. Βάση των διατομών των ελληνικών οδών και τα πολεοδομικά σταθερότυπα οι παραπάνω ζώνες καταλαμβάνονται στα διαφορετικά πλάτη πεζοδρομίων ως εξής:

(i) Ζώνη περιορισμού: Το ελάχιστο πλάτος της είναι 0,20μ όσο το κρασπέδο του πεζοδρομίου. Σε αυτήν τοποθετούνται τα τυχόν κάθετα στοιχεία διαχωρισμού (κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρες κ.ο.κ.) κατά την ισχύουσα νομοθεσία. Η ζώνη περιορισμού μπορεί να ταυτίζεται και με λωρίδα φύτευσης ή τοποθέτησης ζαρντινιερών η οποία έχει ελάχιστο πλάτος 0,40μ.

(ii) Ζώνη αστικού εξοπλισμού: Το ελάχιστο πλάτος της είναι 0,35μ όταν προορίζεται για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης και στύλων οδοφωτισμού. Το πλάτος της πρέπει να είναι επαρκές για την τοποθέτηση και άλλων στοιχείων αστικού εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση των πεζών (π.χ. παγκάκια, περίπτερα, στάσεις ΜΜΜ κ.λπ.), την αισθητική αναβάθμιση της οδού (π.χ. στοιχεία εξωραϊσμού), καθώς και την τοποθέτηση τυχόν στοιχείων δικτύων ΟΚΩ (π.χ. ΚΑΦΑΟ). Ανάλογα με το πλάτος της ζώνης αστικού εξοπλισμού μπορούν να τοποθετούνται σημεία πρόσδεσης ποδηλάτων παράλληλα ή κάθετα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου (επισημαίνεται ότι καθώς δεν επιτρέπεται η κίνηση των ποδηλάτων στα πεζοδρόμια, οι ποδηλάτες θα πρέπει να κυλούν το ποδήλατο μέχρι το σημείο πρόσδεσης μετακινούμενοι πεζή). Στις περιπτώσεις που το υφιστάμενο πλάτος πεζοδρομίου δεν επαρκεί μπορεί να διαμορφωθεί ζώνη αστικού εξοπλισμού σε προέκταση του πεζοδρομίου σημειακά ή καθ'όλο το μήκος του εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Η προέκταση αυτή καταλαμβάνει πλάτος ίσο με το πλάτος της παρόδιας στάθμευσης ή μικρότερο (π.χ. προέκταση στην οποία γίνεται η δενδροφύτευση της οδού).

(iii) Ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών: Για την εξασφάλιση της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών χωρίς εμπόδια με πλάτος 1,50μ κατ'ελάχιστο, και ελεύθερο ύψος 2,20μ κατ'ελάχιστο, κατά την ισχύουσα νομοθεσία, δεν επιτρέπεται:

- Η εγκατάσταση περιπτέρων ή εμπορικών καταστημάτων στεγαζομένων σε κιόσκια επί πεζοδρομίων με ανεπαρκές πλάτος ή η επέκταση αυτών με συνέπεια τη δραστηκή μείωση του ωφέλιμου πλάτους τους και της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών

- Η εναπόθεση εμπορευμάτων επί μακρόν επί του πεζοδρομίου κατά την τροφοδοσία καταστημάτων, εκτός των επιτρεπομένων ωρών

- Η αυθαίρετη ανάπτυξη υπαίθριας (στάσιμης ή πλανόδιας) εμπορικής δραστηριότητας επί πεζοδρομίων ή η ανάπτυξη αυτής καθ' υπέρβαση της παραχωρούμενης επιφανείας

- Η έκθεση εμπορευμάτων από εμπορικά καταστήματα επί πεζοδρομίων σε έκταση πέραν της νομίμως αναλογούσης

- Η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων από ιδιοκτήτες καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος πέραν των ορίων του εκάστοτε παραχωρηθέντος χώρου ή η χρήση των πεζοδρομίων από ιδιοκτήτες κέντρων διασκέδασης ή επιχειρήσεων ψυχαγωγικού σκοπού προς εξυπηρέτηση των πελατών τους

- Η απόρριψη χυμάτων ή άχρηστων υλικών επί πεζοδρομίων

- Η τοποθέτηση οποιουδήποτε εμποδίου, αστικού εξοπλισμού ή/και φύτευσης

- Η τοποθέτηση ικριωμάτων ή απόθεση υλικών για την κατασκευή ιδιωτικών οικοδομικών έργων και έργων κοινής ωφελείας ή δέσμευση της επιφάνειας του πεζοδρομίου για την κατασκευή έργων επί οδού ακολουθεί τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας

- Η προεξοχή μαρκιζών, επιγραφών, τεντών ή άλλων στοιχείων εντός του ελεύθερου απαιτητού ύψους

(iv) Ζώνη πρόσοψης κτιρίων: Το ελάχιστο πλάτος της είναι 0,50μ. όσο προβλέπεται και για τις αρχιτεκτονικές προεξοχές. Πέραν αυτού στο πλάτος της ζώνης πρόσοψης συμπεριλαμβάνονται πρασιές των παρακείμενων κτιρίων που δεν είναι περιφραγμένες και χρησιμοποιούνται για ιδιωτική και δημόσια χρήση.

3. Εφόσον τα πεζοδρόμια εξυπηρετούν και κίνηση ποδηλάτων το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου προσαυξάνεται σε 3,00μ. Στην περίπτωση αυτή ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται στα σημεία διασταύρωσης ροών πεζών, και ιδιαίτερα πεζών με αναπηρία, και ποδηλάτων με χρήση πλακών τύπου Β: ΚΙΝΔΥΝΟΣ του άρθρου 7 της παρούσας.

#### Άρθρο 5 Κλίση Πεζοδρομίου

1. Οι επιφάνειες των πεζοδρομίων πρέπει να είναι επίπεδες με υλικό επίστρωσης σταθερό, συνεχές, χωρίς αρμούς που να διευκολύνει τον χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου. Η μέγιστη επιτρεπόμενη κατά μήκος κλίση του πεζοδρομίου είναι 12% όπως προβλέπεται και στον κτιριοδομικό κανονισμό. Η μέγιστη εγκάρσια κλίση των πεζοδρομίων ή πεζόδρομων κάθετα προς τη ζώνη όδευσης για λόγους απορροής των όμβριων ορίζεται στο 2%. Αν λόγω ασυνήθιστων τοπογραφικών ή υφιστάμενων συνθηκών η κάθετη κλίση κατά το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερη τότε: (α) σε πεζοδρόμια έως 1,50μ διορθώνεται η κλίση εις βάρος του κρασπέδου ώστε να προσαρμοστεί στο ελάχιστο 2% και (β) σε πεζοδρόμια με πλάτος >1,50μ μπορεί εναλλακτικά να διατηρείται επίπεδη η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών και να δημιουργείται πιο απότομη κλίση στην ζώνη αστικού εξοπλισμού και κλίση έως 5% στην ζώνη πρόσοψης κτιρίων. Σε αυτήν την περίπτωση και στις 2 ακμές θα πρέπει να τοποθετείται το πλακίδιο τύπου «Β» που υποδηλώνει τον κίνδυνο για την ασφάλεια των ατόμων με οπτική αναπηρία.

2. Σε περίπτωση οδών με καταστήματα, η πρασιά εφόσον έχει κοινόχρηστο χαρακτήρα δεν πρέπει να έχει υψομετρική διαφορά με το δημόσιο πεζοδρόμιο. Σε ειδικές περιπτώσεις που υπάρχει μεγάλη υψομετρική διαφορά λόγω μορφολογίας του εδάφους θα πρέπει πέραν των βαθμίδων να εξασφαλίζεται η σύνδεση των δύο πεζοδρομίων να γίνεται και με κεκλιμένα επίπεδα ή μηχανικό μέσο με τις προδιαγραφές της παρούσης (ΣΧ.2-ΚΛΙΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ Παράρτημα).

#### Άρθρο 6 Ελεύθερη Ζώνη Όδευσης Πεζών - Ελεύθερο Ύψος

1. Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών του άρθρου 1 της παρούσας, που προορίζονται

για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών, επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

2. Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ. η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. Σε κάθε μελέτη ανάπλασης, υφιστάμενα πεζοδρόμια με μη επαρκή πλάτη πρέπει να διαπλατώνονται για να εξασφαλιστεί η προσβασιμότητα, εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης και με κατάλληλη αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης. Οι διαπλατύνσεις αυτές δεν απαιτούν διαδικασίες αλλαγής του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και οι σχετικές μελέτες μπορούν να εγκρίνονται με Απόφαση Δ.Σ. ή Επιτροπής Ποιότητας Ζωής οικείου ΟΤΑ α' και β' βαθμού και εν συνεχεία από την αρμόδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Σε περίπτωση μικρού εύρους οδών (<6,00μ) όπου δεν μπορεί να εξασφαλιστεί επαρκές προσβάσιμο πεζοδρόμιο εκατέρωθεν, (α) προτείνεται η εξέταση της μετατροπής τους σε πεζόδρομους ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας ακολουθώντας την κείμενη ισχύουσα διαδικασία και (β) δύναται η διαπλάτυνση του ενός μόνο πεζοδρομίου.

3. Τα ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων σε υφιστάμενες περιοχές εντός του ρυμοτομικού σχεδίου καθορίζονται με βάση τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους»:

- για δρόμους πλάτους άνω των 12.00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ
- για δρόμους πλάτους από 9.00-12.00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05μ
- για δρόμους πλάτους από 6.00-9.00μ, ελάχιστο πλάτος 1.50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05μ
- για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ, πεζοδρόμηση.

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

Για τις διαμορφώσεις διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων δεν απαιτείται (α) αλλαγή του ρυμοτομικού σχεδίου, (β) κυκλοφοριακή μελέτη και (γ) ισοζύγιο στάθμευσης.

4. Σε περίπτωση ύπαρξης βαθμίδων των παρακείμενων κτιρίων επί του πεζοδρομίου απαιτείται η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης τοπικά ή καθ' όλο το μήκος του. Στην περίπτωση που υπάρχουν παλαιά κτίρια με διαμορφωμένα σκαλιά επί του πεζοδρομίου, σε πεζοδρόμιο με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα εξασφάλισης

της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πέραν των βαθμίδων, ούτε διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου, δύναται η υπερύψωση όλου του πλάτους του πεζοδρομίου καθ' όλο το πλάτος της εισόδου σε μήκος όχι μικρότερο του 1,20μ με εκατέρωθεν ράμπες μέγιστης κλίσης 5% με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν δημιουργεί εμπόδια στις υπόλοιπες παρακείμενες χρήσεις. Σε αυτήν την περίπτωση στο ρείθρο του πεζοδρομίου τοποθετείται προστατευτικό εμπόδιο βάσει των διατάξεων της παρούσας καθ' όλο το μήκος της υπερυψωμένης λωρίδας πεζοδρομίου και των εκατέρωθεν ραμπών και απομακρύνονται όλα τα τυχόν εμπόδια (ΣΧ.3 και ΣΧ.3α Παράρτημα).

5. Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2.20μ. απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο από παρακείμενα κτίρια ή άλλες κατασκευές, ή από στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (μαρκίζες, επιγραφές, σημάσεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.). Στους πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας και μέχρι κλίσεως 20%, προβλέπεται ελεύθερη από κάθε είδους εμπόδιο (σταθερό ή κινητό) ζώνη με ελάχιστο πλάτος 3,50μ για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ατόμων με αναπηρία κ.λπ. που παραμένει ακάλυπτη καθ' ύψος σε όλο το μήκος και το πλάτος της.

Στις περιπτώσεις προσωρινών εμποδίων από έργα επί του πεζοδρομίου ή άλλου Κ.Χ. και εφόσον αυτά γίνονται εντός της ελεύθερης όδευσης πεζών εφαρμόζονται οι διατάξεις της ΚΥΑ 6952/2011 των Υπουργών ΠΕΚΑ και ΥΠΟΜΕ «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε Κ.Χ. πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Β 420).

#### Άρθρο 7

##### Οδηγός Όδευσης Τυφλών

1. Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με οπτική αναπηρία επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών. Ως οδηγός όδευσης τυφλών ορίζεται λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υψής και χρώματος από το δάπεδό της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0.50μ καθ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υψής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης.

2. Για την κατασκευή του οδηγού όδευσης τυφλών χρησιμοποιούνται τετράγωνες πλάκες αντιολισθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ. όπως παρακάτω, και σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα που συνοδεύουν την απόφαση αυτή:

α) Ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες, τύπου Α: «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» - (όπως φαίνεται στα σχέδια 4 και 5 τα οποία

συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται με τις ρίγες παράλληλα με τον άξονα της κίνησης για να κατευθύνουν τα άτομα με οπτική αναπηρία στην πορεία τους. Οι πλάκες αυτές τοποθετούνται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, εφόσον αυτή έχει πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο του 1,50μ. Επιστρώνονται ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. καθ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή ή προεξοχή κτηρίου σε ύψος μικρότερο των 2,20μ. Η ίδια απόσταση κρατείται και από οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο ή εξοπλισμό του χώρου (ΣΧ.4-ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Α «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» 30x30 εκ., και ΣΧ.5 -ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Α «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» 40x40 εκ. Παράρτημα).

β) Φολιδωτές με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινου και πλάτους πάντα 0,30μ., τύπου Β: «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» (όπως φαίνεται στα σχέδια 6 και 7 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο (ΣΧ.6-ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» 30x30 εκ., και ΣΧ.7 -ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» 30x40 εκ. Παράρτημα).

Αυτές οι πλάκες τοποθετούνται υποχρεωτικά:

- στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. Ειδικά στις ράμπες των πεζοδρομίων, τοποθετούνται μόνο στην απόληξη των ραμπών στην πλευρά προς το οδόστρωμα σε επαφή με το υποβαθμισμένο κράσπεδο, καθ' όλο το πλάτος των αντίστοιχων διαβάσεων. Το ίδιο εφαρμόζεται και στις διαχωριστικές νησίδες κυκλοφορίας.

- καθ' όλο το πλάτος του ανοίγματος θυρών ανελκυστήρων, σε όλες τις στάθμες, σε απόσταση τουλάχιστον 0,30μ. από το άνοιγμα της θύρας.

- κατά μήκος όλων των αποβαθρών σταθμών λεωφορείων, τρένων, μετρό, τραμ και προβλητών λιμένων και παραλιακών εν γένει διαμορφώσεων, σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβαθρών εφόσον δεν προβλέπεται άλλο προστατευτικό στοιχείο.

γ) Φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, τύπου Γ: «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» (όπως φαίνονται στα σχέδια 8 και 9 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα) οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α (ΣΧ.8-ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Γ «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» 30x30 εκ., και ΣΧ.9 -ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Γ «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» 40x40 εκ. Παράρτημα).

δ) Ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες τύπου Δ: «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» (όπως φαίνονται στα σχέδια 10 και 11 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται για να οδηγήσουν τα άτομα με οπτική αναπηρία σε σημεία εξυπηρέτησεων (στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ειδικές απτικές σημάσεις για άτομα

με οπτική αναπηρία κ.λπ.) ή και σε εισόδους παρακειμένων υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα (ΣΧ.10-ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Δ «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» 30x30 εκ., και ΣΧ.11 -ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΤΥΠΟΥ Δ «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» 40x40 εκ. Παράρτημα).

3. Όπου υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών από πλάκες τύπου Α-ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ, μία τέτοια πλάκα Τύπου Δ- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ, τοποθετείται δίπλα από αυτόν, με τις ρίγες πάντα κάθετα στην πλάκα ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ, προς την πλευρά της εξυπηρέτησης. Όπου δεν υπάρχει οδηγός κατεύθυνσης τέτοιες πλάκες Τύπου Δ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ, τοποθετούνται με τις ρίγες πάντα κάθετα στην κίνηση σε όλο το πλάτος του πεζοδρομίου και μέχρι την είσοδο της υπηρεσίας ή το σημείο εξυπηρέτησης. Με πλάκες τύπου Δ, με τις ρίγες κάθετα στον άξονα της κίνησης, επιστρώνονται και τα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες, σκάφες) όταν αυτά κατασκευάζονται σε διαβάσεις, νησίδες.

4. Γενικά για τον οδηγό τυφλών ισχύουν τα παρακάτω:

- Οι πλάκες μπορούν να κατασκευαστούν από διάφορα υλικά, ανάλογα με την πραγματοποιούμενη διαμόρφωση, είναι όμως υποχρεωτική η ορθή διαστασιολόγησή τους και το ανάγλυφο της τελικής επιφάνειάς τους σύμφωνα με τα συνημμένα σχέδια, καθώς και η χρήση του κίτρινου χρώματος για τις πλάκες κινδύνου.

- Σε ειδικές περιπτώσεις όπου για άλλους λόγους έχουν χρησιμοποιηθεί ιδιαίτερα υλικά (π.χ. σε παραδοσιακούς οικισμούς, αρχαιολογικούς χώρους κ.λπ.) στα οποία δεν είναι δυνατή η χρήση του κίτρινου χρώματος, επιτρέπεται παραλλαγή αυτού με την προϋπόθεση τήρησης της υφής των πλακών ΚΙΝΔΥΝΟΣ με τις παρακείμενες επιφάνειες και μετά από την σύμφωνη γνώμη της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας του άρθρου 19 του ν. 4495/2017 (Α' 167), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 118 του ν. 4759/2020 (Α' 245)

- 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 πριν και συνεχίζεται μετά από το φρεάτιο.

- Σε περιπτώσεις χώρων όπου η επιστροφή αποτελείται από «πατημένο» χώμα ή άλλα παρόμοια υλικά καταβάλλεται κάθε προσπάθεια ώστε η καθοδήγηση των ατόμων με οπτική αναπηρία να διασφαλίζεται με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο όπως χρήση συνεχών εντοπίσιμων στοιχείων κατά μήκος ή στην μία πλευρά της διαδρομής (π.χ. συνεχείς ξύλινες δοκοί κ.λπ.), ηχητικοί σηματοδότες κ.λπ.

- Οι πλάκες του οδηγού όδευσης τυφλών τοποθετούνται χωρίς αρμό ώστε να αποτελούν ενιαία επιφάνεια. Οι υπόλοιπες πλάκες δαπέδου μπορούν να έχουν αρμό έως 1 εκ. το μέγιστο, ώστε να μην δημιουργούνται κραδασμοί στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα των ατόμων που χρησιμοποιούν βοηθήματα βάδισης (μπαστούνια, πατερίτσες, κ.λπ.).

- Εφόσον για διάφορους λόγους δεν είναι δυνατή η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών καθ' όλο το μήκος μιας διαδρομής, θα πρέπει να τοποθετούνται κατ' ελάχιστο οι

πλάκες ΤΥΠΟΥ Β- ΚΙΝΔΥΝΟΣ ή ΤΥΠΟΥ Δ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ στα επίμαχα σημεία (π.χ. σε αλλαγή επιπέδου, πλησίον εμποδίων, σημείων εξυπηρέτησεων κ.λπ.) για την ασφάλεια και ειδοποίηση των ατόμων με οπτική αναπηρία.

- Η αλλαγή κατεύθυνσης στον οδηγό τυφλών κατασκευάζεται από ευθύγραμμα τμήματα με συνέχεια των γραμμώσεων.

- Ο οδηγός όδευσης τυφλών μπορεί -ιδιαίτερα στις διαβάσεις- να ενισχύεται με κάθε είδους «έξυπνα» ή άλλα μέσα (π.χ. ηχητική σήμανση) για την ενίσχυση της απρόσκοπτης, αυτόνομης και ασφαλούς μετακίνησης και εξυπηρέτησης των ατόμων με οπτική αναπηρία.

5. Οδηγός όδευσης τυφλών σε πεζοδρόμους: Δεν απαιτείται αλλά ενδείκνυται η διαμόρφωση οδηγού τυφλών καθ' όλο το μήκος του πεζοδρόμου. Απαιτείται η χρήση λείου, σταθερού, συνεχούς ή με αρμούς πάχους μικρότερου του 1εκ, κατάλληλου υλικού επιστροφής του καταστρώματος του πεζοδρόμου, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση ατόμου σε αναπηρικό αμαξίδιο. Σε κάθε περίπτωση προβλέπεται υποχρεωτικά η τοποθέτηση των πλακιδίων τύπου «Β» που επισημαίνουν τον κίνδυνο στην αρχή και το πέρας του πεζοδρόμου προς το οδόστρωμα και όπου αλλού κρίνεται απαραίτητο.

6. Οδηγός όδευσης σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας: Απαιτείται η διαμόρφωση οδηγού τυφλών καθ' όλο το μήκος της οδού προς τη μία πλευρά αυτής, και η χρήση κατάλληλου υλικού επιστροφής του καταστρώματος ως προβλέπεται στην παραπάνω παράγραφο 6 του αυτού άρθρου, ώστε να είναι δυνατή η κίνηση σε άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο. Η τοποθέτηση των πλακιδίων τύπου «Β» που επισημαίνουν τον κίνδυνο γίνεται υποχρεωτικά στην αρχή και το πέρας της οδού και όπου αλλού κρίνεται απαραίτητο.

#### Άρθρο 8

##### Κεκλιμένα Επίπεδα

1. 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 1,50μ. Ειδικότερα στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευάζονται εγκάρσιως του πεζοδρομίου κεκλιμένα επίπεδα με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών (ΣΧ. 12α ΚΕΚΛΙΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ - ΚΑΤΟΨΗ και ΣΧ.12β ΚΕΚΛΙΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ - ΤΟΜΕΣ Παράρτημα). 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 (ΣΧ.13 - ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΣ ΓΩΝΙΑΣ Παράρτημα).

2. Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη και κάθετα στην διαμήκη κίνηση. Εναλλακτικά δίνεται η δυνατότητα (α) σημειακής επέκτασης του πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης για την δημιουργία κεκλιμένου επιπέδου (ράμπα ΑμεΑ) και (β) δημιουργία υπερυψωμένης διάβασης βάσει της υπό στοιχεία ΔΜΕ-Ο/Ο/3050/16.09.2013 υπουργικής απόφασης «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (Β' 2302). (ΣΧ. 14α ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΡΑΜΠΑΣ ΣΕ ΔΙΑΒΑΣΗ και ΣΧ.14β - ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ, Παράρτημα). Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων διακόπτονται για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ. ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: «ΚΙΝ-ΔΥΝΟΣ» σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 7 του παρόντος (ΣΧ. 14γ ΔΙΑΒΑΣΗ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ, Παράρτημα). Για σημειακές επεκτάσεις πεζοδρομίου, δεν απαιτείται αλλαγή του Ρυμοτομικού Σχεδίου, ούτε κυκλοφοριακή μελέτη, ούτε εξασφάλιση ισοζυγίου στάθμευσης.

#### Άρθρο 9 Κλίμακες

1. Σε όλες τις κλίμακες που κατασκευάζονται σε υπαίθριους χώρους επιβάλλεται η τοποθέτηση συνεχών πλαϊνών κιγκλιδωμάτων ή τοιχείων και χειρολισθηρών και στις δύο πλευρές αυτών, σε δύο ύψη (0,70μ και 0,90μ) μετρούμενα από το πάτημα των βαθμίδων κατακόρυφα από την ακμή της βαθμίδας. Για ράμπες ή κλίμακες πλάτους μεγαλύτερων των 1.80μ συνιστάται η κατασκευή και ενδιάμεσου κιγκλιδώματος (ΣΧ.15- ΚΛΙΜΑΚΕΣ Παράρτημα).

2. Το κιγκλιδώμα πρέπει να φέρει συνεχή χειρολαβή, εύκολη στο πιάσιμο με την χούφτα, καλυμμένη με υλικό αντιολισθηρό και μονωτικό έναντι των καιρικών συνθηκών, η οποία θα εξέχει του παράπλευρου τοίχου όπου υπάρχει τέτοιος κατά τουλάχιστον 5εκ. Στο κάτω μέρος του κιγκλιδώματος πρέπει να κατασκευάζεται οριζόντια μπάρα σε ύψος 10εκ από το δάπεδο εν είδει σοβατεπιού ή να κατασκευάζεται αντίστοιχου ύψους σοβατεπί, ώστε να καθίσταται αντιληπτό το πέρας της κλίμακας σε όλα τα άτομα (αμβλύωπες, τυφλοί, άτομα που χρησιμοποιούν, πατερίτσες ή μπαστούνια, ηλικιωμένοι κ.λπ.)

3. Επισημαίνεται ότι αντίστοιχο κιγκλιδώμα κατασκευάζεται σε μεμονωμένες ράμπες π.χ. σε εισόδους κτιρίων κ.λπ.

4. Ειδική μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται για την επισήμανση της αρχής και του τέλους της κλίμακας, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 7, παρ. 2β του παρόντος. Απαραίτητη επίσης είναι και η επισήμανση των ακμών όλων των βαθμίδων με αντιολισθητικό υλικό σε έντονη χρωματική αντίθεση με την επίστρωση αυτών.

5. Σε περίπτωση πεζοδρομίου κλίμακας (πεζοδρομίου που είναι εξ ολοκλήρου διαμορφωμένος με σκαλοπά-

τια) εφόσον το πλάτος του είναι > 3,00μ επιτρέπεται η κατασκευή κυλιόμενης σκάλας εξωτερικού χώρου με τις προδιαγραφές που ορίζει η κείμενη νομοθεσία και η παράλληλη πρόβλεψη μηχανικού μέσου καταλλήλων διαστάσεων για την εξυπηρέτηση ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο.

#### Άρθρο 10 Παραχώρηση Προκηπίων σε Κοινή Χρήση

Με την σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών σε στενά πεζοδρόμια όπου δεν εξασφαλίζεται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών, εφόσον υπάρχουν προκήπια σε συνέχεια του πεζοδρομίου, καθ' όλο το μήκος του Ο.Τ. αυτά δύναται να δίνονται προς χρήση για το κοινό για την κίνηση των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων και δεν φέρουν περιφραγή, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 του ν. 4447/2012 ΝΟΚ «Κίνητρα για την περιβαλλοντική αναβάθμιση και βελτίωση της ποιότητας ζωής σε πυκνοδομημένες και αστικές περιοχές». Πέραν του πλάτους της ελεύθερης όδευσης πεζών τα προκήπια μπορούν να φυτεύονται με κατάλληλα είδη (ενδεικνύονται φυτεύσεις που προσφέρουν σκιά ιδίως κατά την θερινή περίοδο και δε διαθέτουν προεξέχοντα κλαδιά-παγίδες σε ύψη μικρότερα των 2,20μ).

#### Άρθρο 11 Γωνίες Πεζοδρομίων - Διασταυρώσεις

1. Οι γωνίες πεζοδρομίου πρέπει να διαμορφώνονται με τρόπο που να εξασφαλίζουν:

- Καθαρό χώρο: οι γωνίες πρέπει να είναι απαλλαγμένες από εμπόδια και να έχουν αρκετό χώρο για (α) να φιλοξενήσουν τον τυπικό αριθμό πεζών που περιμένουν να διασχίσουν τον δρόμο και (β) την κατασκευή κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών ατόμων με αναπηρία)

- Ορατότητα: είναι σημαντικό οι πεζοί που στέκονται στη γωνία να έχουν καλή θέα των λωρίδων κυκλοφορίας των οχημάτων και συγχρόνως οι αυτοκινητιστές να μπορούν εύκολα να δουν τους πεζούς

- Αναγνωρισιμότητα: τα σύμβολα και τα σήματα που τοποθετούνται στις γωνίες των πεζοδρομίων πρέπει να υποδεικνύουν με σαφήνεια ποιες ενέργειες πρέπει να κάνει ο πεζός

- Προσβασιμότητα: όλα τα στοιχεία διαμόρφωσης και εξοπλισμού των γωνιών των πεζοδρομίων, όπως ράμπες, κουμπιά κλήσης, πινακίδες, σύμβολα, σήματα, υφές κ.λπ., πρέπει να πληρούν τα πρότυπα του Καθολικού Σχεδιασμού

- Διαχωρισμός από την κυκλοφορία: ο σχεδιασμός και η κατασκευή των γωνιών των πεζοδρομίων πρέπει να αποθαρρύνει την οδήγηση των οχημάτων στην περιοχή κίνησης των πεζών

2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΩΡΙΣ ΕΜΠΟΔΙΑ: Ως περιοχή χωρίς εμπόδια μιας γωνιάς πεζοδρομίων, ορίζεται ο χώρος μεταξύ του κρασπέδου και των νοητών γραμμών που δημιουργούνται με την επέκταση των οικοδομικών γραμμών προς τα κράσπεδα του πεζοδρομίου. Σήματα κυκλοφορίας, φώτα δρόμου, κρουνοί, δέντρα, παγκάκια, πινακίδες, στοιχεία ΟΚΩ, και άλλα κάθετα στοιχεία ή οποιοδήποτε

εμπόδια δεν επιτρέπεται να τοποθετούνται εντός αυτής της περιοχής ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων. (ΣΧ. 16 - ΓΩΝΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ, Παράρτημα).

3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ: Η περιοχή δημόσιας χρήσης είναι το τμήμα της ζώνης αστικού εξοπλισμού που βρίσκεται σε συνέχεια της περιοχής χωρίς εμπόδια εκατέρωθεν της γωνίας και έχει μήκος 1,50μ. Σε αυτήν τοποθετούνται τα στοιχεία εξοπλισμού δημόσιας χρήσης (π.χ. φανάρια, στύλοι φωτισμού, στύλοι δικτύων ΟΚΩ, πυροσβεστικοί κρουνοί κ.λπ.). Στην περιοχή δημόσιας χρήσης δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση οποιουδήποτε στοιχείου ιδιωτικής χρήσης όπως πάγκοι πωλητών δρόμων, καφετέριες πεζοδρομίων, διαφημιστικές πινακίδες κ.ο.κ., με στόχο να εξασφαλίζεται η βέλτιστη ορατότητα για τους πεζούς και τους αυτοκινητιστές. Όταν η γωνία του πεζοδρόμου προεκτείνεται έως το όριο της παρόδιας στάθμευσης, προεκτείνεται αντίστοιχα και η περιοχή δημόσιας χρήσης (ΣΧ. 16 - ΓΩΝΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ, Παράρτημα).

4. ΑΚΤΙΝΕΣ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΑΣ: Στην ιδανική περίπτωση, η γωνία των πεζοδρομίων πρέπει να παρέχει χώρο τουλάχιστον 0,5 τ.μ. για κάθε ένα πεζό που αναμένει να διασχίσει τον δρόμο για οποιουδήποτε χρονικό διάστημα. Σε εμπορικές περιοχές, ο αριθμός των πεζών στις γωνίες μπορεί να φθάσει έως και τους 20 πεζούς/λεπτό. Για την (α) εξασφάλιση περισσότερου χώρου για τους πεζούς στην γωνία των Ο.Τ., (β) μεγαλύτερη ευελιξία στην τοποθέτηση των ραμπών για άτομα με αναπηρία, (γ) επιβράδυνση της κίνησης των οχημάτων καθώς στρίβουν, οι ακτίνες καμπυλότητας στις γωνίες των πεζοδρομίων πρέπει να μειώνονται με στόχο να επιτυγχάνεται η μικρότερη δυνατή ακτίνα ανά περίπτωση (σχ. 6 και 7) (ΣΧ. 16 - ΓΩΝΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ, Παράρτημα)

5. Στις οδούς στις οποίες επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση, οι γωνίες των πεζοδρομίων προεκτείνονται κατά το πλάτος αυτής και η στάθμευση οριοθετείται καθ' όλο το μήκος της οδού. Οι ράμπες ατόμων με αναπηρία κατασκευάζονται στις προεκτάσεις αυτές. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου δεν επαρκεί για την κατασκευή ράμπας ατόμων με αναπηρία, ταπεινώνεται όλη η γωνία σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

#### Άρθρο 12

##### Προεκτάσεις/Διαπλάτυνσεις Πεζοδρομίου

1. Στα πεζοδρόμια δημιουργούνται προεκτάσεις τοπικές ή καθ' όλο το μήκος τους, με γνώμονα την εξασφάλιση του ευρύτερου δυνατού χώρου για την πεζή μετακίνηση και την εξασφάλιση της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών. Οι προεκτάσεις αυτές γίνονται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης, η οποία οριοθετείται και οργανώνεται κατάλληλα. Όπου δεν υπάρχει επαρκής χώρος για διαπλάτυνση και των δύο πεζοδρομίων, (α) εξετάζεται η δυνατότητα μετατροπής της οδού σε πεζόδρομο ή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, (β) δύναται η διαπλάτυνση μόνο του ενός πεζοδρομίου.

2. Προεκτάσεις πεζοδρομίου σε διάβαση στο μέσον του Ο.Τ.: Οι προεκτάσεις των πεζοδρομίων πρέπει να γίνονται σε κάθε γωνία πεζοδρομίου ή σε μεσαίο τμήμα

του Ο.Τ. όπου υπάρχει διάβαση πεζών και επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση. Το πλάτος της προέκτασης καταλαμβάνει όλο το πλάτος της θέσης στάθμευσης κατά περίπτωση. Στα ενδιάμεσα τμήματα του Ο.Τ. το μήκος της προέκτασης καταλαμβάνει όλο το πλάτος της διάβασης και σε καμία περίπτωση δεν είναι λιγότερο από 2,00μ. Όταν δεν υπάρχει χώρος παρόδιας στάθμευσης δεν γίνονται προεκτάσεις του πεζοδρομίου. Εξαιρέση αποτελεί η περίπτωση όπου (α) το παρακείμενο υφιστάμενο πεζοδρόμιο είναι πολύ στενό και δεν επιτρέπει την μεγάλη κίνηση των πεζών και (β) υπάρχει δυνατότητα μείωσης του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας των οχημάτων στην μικρότερη επιτρεπόμενη διάσταση των 2,70μ. (ΣΧ.17 - ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ, Παράρτημα).

3. Οι ανωτέρω επεμβάσεις δεν συνιστούν αλλαγή του ρυμοτομικού σχεδίου, δεν απαιτούν εξασφάλιση ισοζυγίου στάθμευσης και εγκρίνονται από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση, μετά από αποφάσεις της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του οικείου ΟΤΑ α' ή β' βαθμού.

#### Άρθρο 13

##### Πεζοδρόμια σε Γέφυρες

1. Σε γέφυρες πάνω από ποτάμια, ρέματα, σιδηροδρομικές γραμμές, ή κολπίσκους, η κίνηση των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, εξασφαλίζεται με πλαϊνά πεζοδρόμια εκατέρωθεν των λωρίδων κίνησης των οχημάτων. Η οργάνωση και το πλάτος του πλαϊνού πεζοδρομίου στις γέφυρες περιγράφονται ως ακολούθως:

2. Η ζώνη περιορισμού και η ζώνη αστικού εξοπλισμού ταυτίζονται. Το ιδανικό πλάτος για αυτήν την ενοποιημένη ζώνη είναι 0,50μ και το ελάχιστο 0,35 μ. Σε αυτήν την ζώνη κατασκευάζονται ισχυρά κιγκλιδώματα ελάχιστου ύψους 1,20μ και τοποθετούνται οι ιστοί οδοφωτισμού.

3. Η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος 2,00μ. και να εξυπηρετεί και άτομα με αναπηρία. Εφόσον τα πεζοδρόμια εξυπηρετούν και κίνηση ποδηλάτων το ελάχιστο πλάτος προσαυξάνεται σε 3,00μ. (ΣΧ.18 - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΓΕΦΥΡΕΣ, Παράρτημα).

4. Στις διασταυρώσεις στα άκρα των γεφυρών πρέπει να εξασφαλίζεται πλήρης ορατότητα μεταξύ των πεζών και των οχημάτων, γι' αυτό και δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση στοιχείων αστικού εξοπλισμού.

5. Εκτός από τον φωτισμό για την κίνηση των οχημάτων, όλες οι γέφυρες με πλαϊνά πεζοδρόμια πρέπει να έχουν φωτισμό κατάλληλο για την κλίμακα των πεζών. Ο φωτισμός μπορεί να τοποθετηθεί είτε στην ζώνη ενοποιημένη αστικού εξοπλισμού-περιορισμού, είτε στο εξωτερικό κιγκλιδώμα.

6. Τα εξωτερικά κιγκλιδώματα στις γέφυρες πρέπει να είναι καλά σχεδιασμένα ώστε να προσφέρουν ένα ελκυστικό και ασφαλές περιβάλλον κίνησης των πεζών. Το ύψος τους πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο 1,20μ. ο δε σχεδιασμός τους να ικανοποιεί τις ανάγκες ασφάλειας των πλέον ευάλωτων χρηστών (άτομα με αναπηρία, παιδιά κ.λπ.). Εφόσον τα πεζοδρόμια εξυπηρετούν και κίνηση ποδηλάτων το ελάχιστο ύψος των κιγκλιδωμάτων προσαυξάνεται στα 1,70μ για να προστατέψει τους αναβάτες από πτώση σε περίπτωση ανατροπής (ΣΧ. 19 -



ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΓΕΦΥΡΕΣ, Παράρτημα).

#### Άρθρο 14

##### Πεζοδρόμια κάτω από Γέφυρες

1. Η δημιουργία ασφαλών, προσβάσιμων σε όλους και με επαρκές πλάτος πεζοδρομίων σε οδούς κάτω από γέφυρες (για οχήματα ή σιδηροδρομικές γραμμές) είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς στα σημεία αυτά οι πεζοί είναι ιδιαίτερα ευάλωτοι και απροστάτευτοι από τα ταχέως κινούμενα οχήματα. Η οργάνωση και το πλάτος του πλαϊνού πεζοδρομίου στις οδούς κάτω από γέφυρες περιγράφονται ως ακολούθως:

2. Η ζώνη περιορισμού και η ζώνη αστικού εξοπλισμού ταυτίζονται. Το ιδανικό πλάτος γι' αυτήν την ενοποιημένη ζώνη είναι 0,50μ και το ελάχιστο 0,35 μ. Η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος 2,00μ. Στις διασταυρώσεις στα άκρα των γεφυρών πρέπει να εξασφαλίζεται πλήρης ορατότητα μεταξύ των πεζών και των οχημάτων, γι' αυτό και δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση στοιχείων αστικού εξοπλισμού.

3. Οι τοίχοι συγκράτησης των γεφυρών ενδείκνυται να φέρουν αισθητικές παρεμβάσεις, με χρωματισμούς, ανάγλυφα τα οποία όμως να μην αποτελούν παγίδες για άτομα με οπτική αναπηρία, ένθετες διαφημίσεις κ.λπ. ώστε να δημιουργούν ελκυστικό περιβάλλον κίνησης των πεζών. Καθώς τα οχήματα τείνουν να κινούνται με αυξημένες ταχύτητες κάτω από γέφυρες, ενδείκνυται η κατασκευή κιγκλιδώματος ή επαρκούς τοιχίου μεταξύ των λωρίδων κίνησης των οχημάτων και του πεζοδρομίου στην ενοποιημένη ζώνη αστικού εξοπλισμού - περιορισμού.

4. Καθώς δεν υπάρχει το πλεονέκτημα του φωτός που προέρχεται από γειτονικές χρήσεις γης, όπως τα καταστήματα και οι κατοικίες, ο φωτισμός στις υποδομές κίνησης πεζών κάτω από γέφυρες είναι πρωταρχικής σημασίας και πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν δημιουργείται κανένα κρυφό ή σκοτεινό σημείο.

5. Τα πεζοδρόμια κάτω από τις γέφυρες δεν έχουν το πλεονέκτημα του ηλιακού φωτός για να λιώσει το χιόνι και ο πάγος κατά τους χειμερινούς μήνες. Πρέπει να κατασκευάζονται με κατάλληλα υλικά και κλίσεις για να ελαχιστοποιούν τη συσσώρευση χιονιού και πάγου και πρέπει να συντηρούνται και να καθαρίζονται ανάλογα.

#### Άρθρο 15

##### Διαμορφώσεις σε Πεζοδρόμους

1. Οι πεζοδρόμοι διαμορφώνονται με τρόπο που εξασφαλίζει την κατάλληλη σύνδεση με (α) τη στάθμη των εισόδων των παρακείμενων κτιρίων ή/και καταστημάτων, ισόπεδα ή με ράμπες μέγιστης κλίσης έως 5% ή κατάλληλα μηχανικά μέσα για τους πεζούς και (β) σύνδεση με τις εισόδους χώρων στάθμευσης των παρακείμενων κατοικιών.

2. Στην περίπτωση ύπαρξης παρακείμενων παλαιών κτιρίων που δεν έχουν εφαρμόσει την «ερυθρά» γραμμή της οδού γίνεται προσαρμογή του κτιρίου στη νέα διαμόρφωση.

3. Στις διαμορφώσεις και στην τοποθέτηση στοιχείων αστικού εξοπλισμού πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η συμπεριφορά των πεζών χαρακτηρίζεται από ευελιξία στην αλλαγή κατεύθυνσης και ταχύτητας με στόχο την αξιοποίηση όλου του διαθέσιμου χώρου. Σε πεζοδρόμους μεγαλύτερους σε πλάτος από 3,50μ οι διαμορφώσεις, σταθερές ή κινητές (π.χ. φυτεύσεις, στοιχεία αστικού εξοπλισμού, στοιχεία φωτισμού, σχάρες ομβρίων, εγκαταστάσεις Ο.Κ.Ω. κ.λπ.) χωροθετούνται/τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν ότι θα υπάρχει ελεύθερος διάδρομος κυκλοφορίας πλάτους 3,50μ για την διέλευση οχήματος έκτακτης ανάγκης, καθώς και ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ κατ' ελάχιστο (για την κίνηση χρηστών αναπηρικού αμαξιδίου). Οι δύο παραπάνω διάδρομοι μπορεί να συμπίπτουν (ειδικά σε πεζοδρόμους με μικρό πλάτος). Σε πεζοδρόμους με μικρό πλάτος έως 3,50μ ο ελεύθερος διάδρομος κυκλοφορίας για την διέλευση οχήματος έκτακτης ανάγκης, μπορεί να περιοριστεί στα 3,00μ (ΣΧ.20 - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ, Παράρτημα).

4. Οι εισοδοί ενός πεζοδρόμου οφείλουν να έχουν κατάλληλη διαμόρφωση για να μπορεί να εισαχθεί σε αυτόν χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου, συνεπώς κατασκευάζεται ράμπα ή ταπεινώνεται το πεζοδρόμιο κατά τα αναγραφόμενα στην ισχύουσα νομοθεσία. Είναι υποχρεωτική η χρήση των πλακιδίων τύπου Β: ΚΙΝΔΥΝΟΣ στην αρχή και το τέλος του πεζοδρόμου και για την επισήμανση όλων των επικίνδυνων σημείων καθώς και η τήρηση των λοιπών προδιαγραφών για τους υπαίθριους δημόσιους χώρους που αφορούν στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων (π.χ. για το υλικό επίστρωσης, για τις σχάρες των δένδρων, για τον αστικό εξοπλισμό, για τις πληροφοριακές πινακίδες κ.λπ.). Για τον οδηγό όδευσης τυφλών, εφόσον κατασκευαστεί, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 7 της παρούσης.

5. Στις εισόδους ενός πεζοδρόμου αναρτάται επί στύλου και σε ύψος τουλάχιστον 2,20μ από το δάπεδο, σε σημείο που δεν εμποδίζει την ελεύθερη και ασφαλή κίνηση των πεζών ή επί του τοίχου των παρακείμενων κτιρίων στην γωνία επιγραφή που αναγράφει την ονομασία του πεζοδρόμου και τυχόν πληροφοριακά στοιχεία όταν αυτό απαιτείται (π.χ. εφόσον πρόκειται για τουριστικό ή εμπορικό πεζοδρόμο). Σε ύψος ανιχνεύσιμο από τον βαδίζοντα τυφλό τοποθετείται επί τοίχου αντίστοιχη επιγραφή σε γραφή Braille σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους».

6. Όταν υπάρχουν παλαιά κτίρια με διαμορφωμένα σκαλιά στην είσοδό τους τα οποία βρίσκονται εντός του πλάτους του πεζοδρόμου, δύναται η αντικατάστασή τους με ράμπα ή μηχανικό μέσο εφόσον η κατασκευή τους (α) δεν παρεμποδίζει την κίνηση των πεζών (συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων) και (β) δεν παρεμποδίζει την ελεύθερη λωρίδα κίνησης οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Σε περιπτώσεις μικρού εύρους πεζοδρόμων και μικρών υψομετρικών διαφορών μπορεί να γίνει τοπική ανύψωση τμήματος του πεζοδρόμου εν είδει ράμπας καθ' όλο το πλάτος του και μήκους 4,00μ εφόσον αυτή δεν παρεμποδίζει την λειτουργία των υπόλοιπων κτιρίων και χρήσεων.

Στην περίπτωση ύπαρξης παρακείμενων παλαιών κτιρίων που δεν έχουν εφαρμόσει την «ερυθρά» γραμμή της οδού γίνεται προσαρμογή στη νέα διαμόρφωση.

7. Δεν επιτρέπεται στους πεζόδρομους να γίνεται επέκταση των δραστηριοτήτων των καταστημάτων και των επιτηδευματιών κάθε μορφής, όπως εμπορικά μαγαζιά, συνεργεία αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, συναρμολογήσεις επίπλων κ.ά., πλην της «ζώνης πρόσοψης» όπως αυτή ορίζεται στην παρούσα και μετά από έκδοση σχετικής κανονιστικής απόφασης του οικείου Δήμου και των συναρμόδιων φορέων. Ειδικότερα για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος μπορούν να εκδοθούν κανονιστικές πράξεις από τον οικείο Δήμο υπό προϋποθέσεις και με την εξασφάλιση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών κατά την ισχύουσα νομοθεσία, και της ελεύθερης ζώνης για κίνηση οχήματος έκτακτης ανάγκης. Οι κανονιστικές πράξεις του οικείου Δ.Σ., που εκδίδονται βάσει του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων για την ρύθμιση θεμάτων παραχώρησης τμήματος του πεζοδρόμου σε προσωρινή χρήση, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τους παραπάνω περιορισμούς. Γενικότερα, δεν επιτρέπεται καμία μόνιμη κατασκευή στον παραχωρούμενο κοινόχρηστο χώρο όπως υποστυλώματα, δάπεδα, μόνιμα καθίσματα, μόνιμα διαχωριστικά μεταξύ όμορων καταστημάτων κ.λπ. Με βάση τις εγκεκριμένες από τους οικείους Δήμους κανονιστικές διατάξεις επιτρέπεται η τοποθέτηση μη μόνιμων στοιχείων όπως ανεμοθωράκια, ζαρντινιέρες κ.λπ. Επιπλέον, των ανωτέρω είναι δυνατόν να επιβάλλονται κατά περίπτωση για καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, συμπληρωματικοί κανόνες (που σχετίζονται με το ελάχιστο εμβαδόν καταστήματος, και τη σχέση εσωτερικού και εξωτερικού χώρου) για παραχώρηση τμήματος του Κ.Χ. Άδεια παραχώρησης εκδίδεται ύστερα από Αίτηση του ενδιαφερόμενου που συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα στο οποίο θα φαίνεται ο προς παραχώρηση χώρος και οι πέριξ αυτού ροές των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, κάτοψη του καταστήματος και του προς παραχώρηση χώρου (με συγκεκριμένες αναγραφόμενες διαστάσεις και διάταξη) και αριθμό τραπεζοκαθισμάτων, με χρήση συντεταγμένων ΕΓΣΑ 87. Μετά την έκδοση της σχετικής άδειας, ο Δήμος σημαίνει επί του δαπέδου του πεζοδρόμου με πρόσφορο τρόπο (π.χ. με χρώμα, πλακίδιο, ή άλλο αντιληπτό από τους πολίτες τρόπο) το ακριβές περίγραμμα του παραχωρηθέντος χώρου και επιτρέπει σε αυτόν συγκεκριμένο αριθμό τραπεζοκαθισμάτων βάσει της αίτησης. Ο Δήμος μπορεί κατά την κρίση του και ανά περίπτωση να θεσπίζει όρια κορεσμού ή/και απαγόρευση παραχωρήσεων για τραπεζοκαθίσματα ή/και υπαίθριο εμπόριο σε συγκεκριμένες οδούς ή/και σε τμήματα οδών - π.χ. αθροιστικά για όλα τα καταστήματα του πεζοδρόμου η επιφάνεια των τραπεζοκαθισμάτων να μην ξεπερνά το 40%-50% της επιφάνειας αυτού.

8. Επιτρέπεται η κατασκευή και τοποθέτηση ηλεκτρονικά βυθιζόμενων μπαρών στις εισόδους πεζοδρόμου από τον οικείο Δήμο, σε περιπτώσεις μετατροπής οδού σε πεζόδρομο εκ περιτροπής, μόνο εφόσον αναπτυχθεί διαλειτουργικό σύστημα διαχείρισής τους, οι οποίες θα

ελέγχονται μέσω εφαρμογής smartphone ή άλλης κατάλληλης. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εξασφαλίζεται άνοιγμα 1,00μ για την διέλευση χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου. Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, όπου χρειάζεται να γίνει βύθιση των μπαρών (π.χ. διέλευση πυροσβεστικού οχήματος, ασθενοφόρου, περιπολικού κ.λπ.) το αρμόδιο εξουσιοδοτημένο άτομο (π.χ. οδηγός του οχήματος έκτακτης ανάγκης ή αξιωματικός υπηρεσίας) εισάγει στην εφαρμογή τον κωδικό των μπαρών, στέλνοντας το σχετικό σήμα για την βύθισή τους. Γενικότερα, κάθε κίνηση μπάρας πέραν των προγραμματισμένων και προβλεπόμενων θα πρέπει να καταγράφεται σε ηλεκτρονική πλατφόρμα του οικείου Δήμου (ποιος κατέβασε, ποια μπάρα, πότε κ.λπ.), για την αποφυγή άσκοπης μεταχείρισης.

9. Στους πεζόδρομους δεν πρέπει να υπάρχουν υψομετρικές διαφορές και διαφορετικά επίπεδα κίνησης πεζών και ποδηλάτων, καθώς σε αυτούς και προς όλες τις κατευθύνσεις κινούνται άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα και ιδιαίτερος άτομα με οπτική αναπηρία. Γενικά επιτρέπεται η κίνηση ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας σε καθορισμένους διαδρόμους ή μη με όριο ταχύτητα έως 20χλμ/ώρα καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας (πλην εξαιρέσεων όπου η ταχύτητα μειώνεται στα 10 χλμ /ώρα). Ο διαχωρισμός της κίνησης πεζών και ΜΜΜ, ποδηλάτων ή οχημάτων μικροκινητικότητας σε έναν πεζόδρομο, προτείνεται να γίνεται με οπτικό και ακουστικό διαχωρισμό (επίστρωση της λωρίδας κίνησης με διαφορετικό υλικό, διαφορετικό χρώμα, διαγράμμιση κ.λπ.) ή στοιχεία φύτευσης. Σε κάθε τέτοια περίπτωση θα πρέπει να τοποθετούνται κατά μήκος της διαχωρισμένης διαδρομής το ειδικό πλακίδιο τύπου Β:ΚΙΝΔΥΝΟΣ ή ανάλογα χαραγμένο πλακίδιο που υποδεικνύει τον κίνδυνο για την ασφαλή κίνηση των ατόμων με οπτική αναπηρία.

#### Άρθρο 16

##### Παρόδιες Στοές

1. Η κατασκευή παρόδιας στοάς είναι υποχρεωτική όταν αυτή προβλέπεται από το ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής και κατά την έγκριση ή τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου, το πλάτος της ορίζεται αριθμητικά. Η παρόδια στοά οφείλει να συνδέεται λειτουργικά και αισθητικά με το κτίριο και η μία πλευρά της πρέπει να εφάπτεται της οικοδομικής γραμμής. Η κατασκευή της ακολουθεί συγκεκριμένες προδιαγραφές (ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» ΝΟΚ).

2. Απαγορεύεται η κατάληψη του χώρου της παρόδιας στοάς από πάσης φύσεως δομικά ή κινητά στοιχεία, περιφράξεις, επαγγελματικές χρήσεις και ηχητικές εγκαταστάσεις. Σε περίπτωση που υπάρχουν εμπόδια που δυσχεραίνουν ή εμποδίζουν την κίνηση των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, όπως αυτά που αναφέρονται παραπάνω, ο Δήμος μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του, (α) ειδοποιεί τον ιδιοκτήτη για την απομάκρυνση των παραπάνω στοιχείων μέσω επιστολής με προσωπική επίδοση στην οποία δίδεται σχετική προθεσμία, που δεν μπορεί να είναι πέραν του ενός μηνός για κινητά στοιχεία και πέραν των τριών μηνών για σταθερά και, (β) μετά

την παρέλευση του παραπάνω χρονικού διαστήματος, εφόσον δεν υπάρχει ανταπόκριση από τον ιδιοκτήτη, ο Δήμος δικαιούται να απομακρύνει τα όποια εμπόδια και να του καταλογίσει το κόστος των εργασιών απομάκρυνσης. Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης είναι άγνωστος, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται για την απομάκρυνση των εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων.

3. Ο Δήμος μεριμνά για την εξασφάλιση της συνέχειας της διαμορφωμένης ή υπό διαμόρφωση παρόδιας στοάς και την απόδοσή της στον κοινόχρηστο χώρο της πόλης. Για τον σκοπό αυτό ο οικείος Δήμος είναι δυνατόν να αναλάβει τις αναγκαίες εργασίες απομάκρυνσης όλων των στοιχείων δομικών ή μη, που καταλαμβάνουν τον χώρο της στοάς, και να καταλογίσει το κόστος της εργασίας καθαίρεσης και απομάκρυνσης στον ιδιοκτήτη του ακινήτου, αφού πρώτα τον ειδοποιήσει μέσω επιστολής με προσωπική επίδοση για το προγραμματισμένο χρόνο και το κόστος εκτέλεσης των υπόψη εργασιών, και μετά την πάροδο δύο μηνών από την επίδοσή της. Για την επίβλεψη των παραπάνω εργασιών ο Δήμος ενεργοποιεί την Τεχνική του Υπηρεσία, ή αναθέτει σε εξωτερικό συνεργάτη μηχανικό τη σχετική επίβλεψη.

4. Οι παρόδιες στοές το πλάτος των οποίων είναι > 1,50μ (ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών) οφείλουν να είναι προσβάσιμες και προσπελάσιμες σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα και ως εκ τούτου προβλέπεται -εφόσον απαιτείται- η κατασκευή στην αρχή και το τέλος τους σχετικής ράμπας. Ειδικότερα για την μη αλλοίωση της αρχιτεκτονικής μορφής της στοάς, η ράμπα κατασκευάζεται με επέκταση του κάθετου στην στοά παρακείμενου πεζοδρομίου στην γωνία του Ο.Τ.. Δεν απαιτείται η κατασκευή οδηγού τυφλών κατά μήκος της παρόδιας στοάς, παρά μόνο η τοποθέτηση των πλακιδίων τύπου Β («κίνδυνος») στην αρχή και στο τέλος της. Επίσης δεν επιτρέπεται η κίνηση ποδηλάτων στις παρόδιες στοές. Ενδείκνυται ο συνδυασμός των παρόδιων στοών με τα «πάρκα δρόμου».

#### Άρθρο 17 Διαμπερείς Στοές

1. Οι διαμπερείς στοές ενισχύουν την πεζή μετακίνηση, συνδυάζονται με τους δημόσιους χώρους της πόλης και προσφέρουν ασφάλεια και προστασία στους μετακινούμενους από τις καιρικές συνθήκες. Γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει να εξασφαλίζονται ως ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών τα 2,00μ. Σε ιδιαίτερες περιπτώσεις πολύ μικρού εύρους στοών (< 3,00μ) ως ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών ορίζεται το 1,50μ.

2. Οι διαμπερείς στοές πρέπει να είναι προσβάσιμες και προσπελάσιμες από άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα, γι αυτό και στην αρχή και στο τέλος τους διαμορφώνεται σχετική ράμπα ή υποβιβάζεται τμήμα του πεζοδρομίου και κατασκευάζονται εκατέρωθεν του υποβιβασμού αυτού ράμπες. Δεν απαιτείται κατασκευή οδηγού τυφλών κατά μήκος της στοάς παρά μόνο τοποθέτηση πλακιδίων τύπου Β («κίνδυνος») στην αρχή και στο τέλος της καθώς και σε κάθε σημείο όπου υπάρχει σταθερό εμπόδιο (π.χ. γλυπτό). Σε περίπτωση που το πεζοδρόμιο στις εισόδους της στοάς είναι στενό (< 1,50μ)

επιβάλλεται η επέκτασή του σημειακά εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Στο σημείο αυτό και εφόσον το απέναντι πεζοδρόμιο έχει επαρκές πλάτος κατασκευάζεται ράμπα και διάβαση ή υπερυψωμένη διάβαση μεταξύ των δύο πεζοδρομίων. Σε κάθε περίπτωση οι κατασκευές αυτές πρέπει να εξασφαλίζονται και στα δύο άκρα της στοάς, στη λογική της προσβάσιμης αλυσίδας. Γενικότερα, απαγορεύεται η παρόδια στάθμευση μπροστά στις εισόδους διαμπερούς στοάς ασχέτως εάν υπάρχει σε αυτό το σημείο προέκταση πεζοδρομίου.

3. Καθ' όλο το μήκος της στοάς απαιτείται καλός φωτισμός. Επιπλέον στις εισόδους της στοάς τοποθετείται ενημερωτική πινακίδα ενδεικτικών διαστάσεων 1.50 x 1.0 μ. όπου αναγράφεται η ονομασία της στοάς, οι δρόμοι ή/και οι Κ.Χ. τους οποίους συνδέει (με μικρό χάρτη της περιοχής), καθώς και τυχόν άλλες πληροφορίες (π.χ. επωνυμίες σημαντικών επιχειρήσεων εντός της στοάς, ιστορικά στοιχεία κ.λπ.) σε κανονική γραφή, επί του τοίχου του παρακείμενου κτιρίου ή επί στύλου σε ύψος τουλάχιστον 2,20μ. Αντίστοιχη πινακίδα με στοιχεία ανάγλυφα και σε γραφή braille τοποθετείται επί τοίχου σε ύψος ανιχνεύσιμο από βαδίζον τυφλό άτομο.

4. Σε περίπτωση που εντός των διαμπερών στοών υπάρχουν διαμορφωμένοι αναβαθμοί, θα πρέπει να τοποθετούνται χειρολισθήρες και να κατασκευάζεται παράλληλα ράμπα με κλίση όχι μεγαλύτερη από 5%, ή να τοποθετείται ανακλινόμενο αναβατήριο πλατφόρμας για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων. Επιπλέον πρέπει να κατασκευάζεται κανάλι ή ράμπα κύλισης τροχών για την κύλιση κατά την ανάβαση ή κατάβαση ποδηλάτων.

5. Δεν επιτρέπεται η ποδηλασία ή μετακίνηση με σκούτερ εντός διαμπερούς στοάς. Για την εξυπηρέτηση των αναβατών που επισκέπτονται επιχειρήσεις εντός των διαμπερών στοών, διαμορφώνονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων καταρχάς στις εισόδους των στοών, επί του οδοστρώματος καταργώντας θέση στάθμευσης αυτοκινήτου είτε εντός των στοών εφόσον εξασφαλίζεται βέραν αυτών ελεύθερη όδευση πεζών κατ' ελάχιστον 2,00μ, χωρίς εμπόδια κινητά ή σταθερά.

6. Επιτρέπεται η παραχώρηση χώρου για τραπεζοκαθίσματα με βάση την ισχύουσα νομοθεσία κατά το πρότυπο των πεζοδρόμων. Επιπλέον ενδείκνυται ο συνδυασμός των διαμπερών στοών με δημιουργία «πάρκων στον δρόμο» στα παρακείμενα πεζοδρόμια.

7. Ο Δήμος για την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης και την αξιοποίηση των παρόδιων στοών ενθαρρύνεται να τοποθετεί μέσα στον αστικό ιστό επίτοιχα ή επί στύλου (και ειδικότερα στα info kiosks) συμβατικούς και απλοποιημένους ανάγλυφους χάρτες, όπου απεικονίζονται όλες οι διαμπερείς στοές εντός των διοικητικών ορίων του, για την πληροφόρηση των πολιτών ή/και των επισκεπτών.

#### Άρθρο 18 Επιστρώσεις Δαπέδων

1. Οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων πρέπει να διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντιολισθηρές, και να έχουν επι-

μελές αρμολόγημα με αρμό έως 1εκ. Γενικά πρέπει να αποφεύγονται οι έντονες ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου. Σε ιδιαίτερα περιβάλλοντα όπως παραδοσιακοί οικισμοί, παραδοσιακά καλντερίμια κ.λπ. λαμβάνονται υπόψη τα μορφολογικά χαρακτηριστικά και οι διαμορφώσεις καθορίζονται ανάλογα, βάσει εξειδικευμένης αρχιτεκτονικής μελέτης.

2. Απαγορεύεται η τοποθέτηση εσχάρων εντός του οδηγού όδευσης τυφλών, ενώ όπου χρησιμοποιούνται εσχάρες (εκτός οδηγού όδευσης τυφλών) θα είναι ισόπεδες με το παρακείμενο δάπεδο και οι ράβδοι τους θα δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.).

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

4. Για να κατασκευαστεί η τελική επιφάνεια δαπέδου ενός πεζοδρόμου, οδού ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομίου, πλατείας, δημιουργούνται οι ακόλουθες στρώσεις: υπόβαση - βάση - συνδετικό υλικό - επίστρωση. Η υπόβαση και η βάση κατασκευάζονται με την ίδια μέθοδο, υλικά και πρότυπα κατασκευής οδών. Η τελική επίστρωση κατασκευάζεται ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της υποδομής, το είδος της, τις αναμενόμενες καταπονήσεις, τις κλιματικές συνθήκες, και το αναμενόμενο - επιθυμητό αισθητικό αποτέλεσμα. Γενικότερα απαιτούνται κατ'ελάχιστο τα παρακάτω υλικά:

α. αδρανή υλικά για την στρώση ή τις στρώσεις έδρασης (υπόβαση)

β. άοπλο ή οπλισμένο σκυρόδεμα για την κατασκευή της πλάκας δαπέδου ή του περιμετρικού στερεού εγκιβωτισμού της άμμου σε περίπτωση «εν ξηρώ» τοποθέτησης

γ. Υλικά για την τελική επίστρωση

δ. Άμμος για την «εν ξηρώ τοποθέτηση» των στοιχείων της επίστρωσης

5. Το πάχος κάθε μίας από τις προαναφερόμενες στρώσεις ποικίλει και εξαρτάται από το βάθος στο οποίο βρίσκονται τα δίκτυα ΟΚΩ, την ύπαρξη ριζικού συστήματος και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του εδάφους. Γενικότερα το σύνηθες πάχος της τελικής επίστρωσης κυμαίνεται από 2,5 -4,00 εκ., της βάσης μαζί με το συνδετικό υλικό 5,0 εκ. και της υπόβασης 12,5 - 22,5 εκ. Ιδιαίτερη μνεία ως προς την επιλογή των υλικών και το πάχος κάθε στρώσης, πρέπει να δίνεται στην υδατοπερατότητα (στο πορώδες των στρώσεων) και στην αποστράγγιση - αποχέτευση των ομβρίων υδάτων, καθώς και στα θέματα θερμικής άνεσης, ακουστικής άνεσης, οπτικής άνεσης. Επιπλέον η επιλογή των υλικών οφείλει να λαμβάνει υπόψη την προέλευσή τους, την δυνατότητα επανάχρησής τους, και την διαθεσιμότητά τους, για όλες τις μετέπειτα ανακατασκευές, επισκευές κ.λπ.

6. Υλικά επίστρωσης με ανώμαλη επιφάνεια ή προεξοχές (π.χ. βοτσαλόπλακες), μεγάλους αρμούς (π.χ. κυ-

βόλιθοι) κ.λπ., δυσχεραίνουν την κίνηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα (π.χ. άτομα με κινητική αναπηρία, ηλικιωμένοι κ.λπ.), και είναι επικίνδυνα λόγω των κραδασμών που προκαλούν κατά την βάδιση αυτών. Προτιμούνται είναι τα χυτά υλικά.

#### Άρθρο 19

##### Αστικός Εξοπλισμός

1. Ο όρος «αστικός εξοπλισμός» χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια μεγάλη ομάδα παρεμβάσεων στους δημόσιους χώρους. Αφορούν στον εμπλουτισμό του με ένα πλήθος στοιχείων που καθιστούν τον δημόσιο χώρο πιο λειτουργικό και πιο φιλόξενο. Πρόκειται για πάγκους, καθιστικά, καλάθια και κάδους απορριμμάτων, βρύσες, πίνακες και άλλες υποδομές για διαφημίσεις και ενημερώσεις, στήλες με χάρτες προτεινόμενων διαδρομών, πληροφοριακή σήμανση, στοιχεία παρεμπόδισης και διαχωριστικά κάγκελα, ζαρντινιέρες, κατασκευές στάθμευσης ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων, περίπτερα ειδικές σχάρες για την προστασία των φυτών αλλά και των δικτύων ΟΚΩ, φωτιστικά σώματα, εργαλεία για την επισκευή τεχνικών προβλημάτων ποδηλάτων, επιγραφές και στοιχεία σήμανσης επί του οδοστρώματος, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, κ.λπ. Βασική αρχή του σχεδιασμού του αστικού εξοπλισμού αποτελεί η χρήση μόνο των απαραίτητων στοιχείων και των ελάχιστων δυνατών στύλων. Ο αστικός σχεδιασμός θα πρέπει να ακολουθεί τις αρχές του Καθολικού Σχεδιασμού.

2. Η τοποθέτηση των στοιχείων αστικού εξοπλισμού πρέπει να ακολουθεί τις παρακάτω αρχές σχεδιασμού:

- Ελεύθερη όδευση πεζών: Σε κάθε περίπτωση τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την ασφαλή, αυτόνομη και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων. Ειδικότερα στα πεζοδρόμια ο αστικός εξοπλισμός τοποθετείται στην ειδική «ζώνη αστικού εξοπλισμού».

- Δημιουργία σημείων - περιοχών «κοινωνικοποίησης»: Τα στοιχεία καθιστικών (παγκάκια, πεζούλες, χτιστά καθιστικά κ.ο.κ.), πρέπει να τοποθετούνται ώστε να δημιουργούν άνετους και προσβάσιμους χώρους ή σημεία στάσης και ξεκούρασης. Τα στοιχεία των καθιστικών πρέπει να παρέχουν χώρο για (α) την τοποθέτηση συσκευών κινητικότητας και (β) την στάση αναπηρικού αμαξιδίου (συνήθεις διαστάσεις αμαξιδίου 0,90Χ1,20μ). Τα στηρίγματα των βραχιόνων και οι πλάτες των καθισμάτων είναι απαραίτητα για τα εμποδιζόμενα άτομα προκειμένου να κάθονται άνετα, ως εκ τούτου ενδείκνυται η επιλογή ποικιλίας καθισμάτων.

- Αναγνωρισιμότητα: Η σήμανση της προβλεπόμενης λειτουργίας των διαφορετικών χώρων ή σημείων σε μια από τις ανωτέρω υποδομές, επιτρέπει στους χρήστες να κατανοούν τον σχεδιασμό και εξυπηρετεί τα άτομα με οπτική αναπηρία, νοητική/γνωστική/αναπτυξιακή αναπηρία κ.λπ. Η αναγνωρισιμότητα μπορεί να επιτυγχάνεται με χρήση διαφόρων υλικών επίστρωσης, διαφόρων χρωμάτων ή/και υφής και σε συνδυασμό με την φύτευση.

- Ασφάλεια: Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού και η οργάνωσή τους σε μια εκ των ανωτέρω οδών, πρέπει

να προάγουν την ασφάλεια και την ορατότητα. Οξείες ακμές απαγορεύονται.

- Χειρισμός: Τα τμήματα χειρισμού του αστικού εξοπλισμού (π.χ. κάδων απορριμμάτων, γραμματοκιβωτίων, τηλεφώνων κ.λπ.) θα πρέπει να βρίσκονται τοποθετημένα σε μία ζώνη υψών μεταξύ 0,90 και 1,20μ από το δάπεδο.

3. Ο εξοπλισμός των κοινοχρήστων χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως παγκάκια, κάλαθοι άχρηστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, γράμιστρα φωτιστικά, τηλεφώνων, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων, τοποθετούνται υποχρεωτικά εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και κατασκευάζονται πάντα με στρογγυλεμένες ακμές και με σχεδιασμό που καθιστά εύκολα αντιληπτή τη χρήση τους. Ομοίως και η φύτευση δέντρων πραγματοποιείται πάντα εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

4. Προεξέχοντα στοιχεία, όπου επιτρέπεται βάσει της υπάρχουσας νομοθεσίας η ύπαρξή τους σε ύψος μικρότερο των 2,20 μ. όπως αναρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια, πάντοτε προβάλλονται και σημειώνονται επί του δαπέδου με υπερύψωση αυτού κατά 0,10μ.

5. 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 κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές.

6. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΕΜΠΟΔΙΑ: 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 0,80μ και μέγιστο μήκος 1,50μ. με απόσταση μεταξύ τους 1,00μ. και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. από το δάπεδο για να είναι εντοπίσιμα από άτομα με οπτική αναπηρία (ΣΧ.3 - ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΕΜΠΟΔΙΑ, Παράρτημα)

- από μεμονωμένα ανοξείδωτα μεταλλικά κολωνάκια (τύπου bollards), κυκλικής διατομής ενδεικτικής διαμέτρου Φ 0,13μ, με ύψος έως 0,80μ με επιφανειακή στερέωση ή αποσπώμενα, με ειδική επεξεργασία ώστε να φέρουν ανακλαστική λωρίδα τοποθετημένα σε απόσταση μεταξύ τους έως 0,80μ (ΣΧ.3α - ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΚΟΛΩΝΑΚΙΑ, Παράρτημα), εκτός από ειδικά σημεία όπου η απόσταση μπορεί να διαφέρει βάσει της εγκεκριμένης αρχιτεκτονικής μελέτης.

- εύκαμπτοι οριοδεικτες οδού- στοιχεία που προβλέπονται στην ΕΤΕΠ 1501-05-04-04-00 (βάσει των Ευρωπαϊκών πρότυπων EN 12899-3 και το EN 12867 επί του πεζοδρομίου και επί του οδοστρώματος καθώς και για την οριοθέτηση χώρων κυκλοφορίας όπως είναι οι ποδηλατοδρόμοι.

7. ΠΑΓΚΑΚΙΑ: Τα παγκάκια και τα καθιστικά τοποθετούνται εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού και πρέπει να απέχουν 0,50μ από τα όρια της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών, ώστε τα πόδια των καθημένων να μην εμποδίζουν την πορεία των μετακινούμενων

και αντίστροφα. Κατά γενικό κανόνα, τα παρακάτω χαρακτηριστικά ικανοποιούν τους περισσότερους ενήλικες:

- Η πλάτη του καθίσματος πρέπει να προσφέρει υποστήριξη, γι αυτό και πρέπει να σχηματίζει γωνία με το κάθισμα περίπου 105 μοιρών.

- Το κάθισμα πρέπει να βρίσκεται σε ύψος περίπου 0,45μ πάνω από το έδαφος (κυμαίνεται μεταξύ 0,35μ-0,52μ και ικανοποιεί και τις ανάγκες παιδιών και ηλικιωμένων).

- Τα καθιστικά ενδείκνυται να έχουν υποβραχιόνια.

- Πρέπει να υπάρχει ελεύθερος χώρος μεταξύ των μπροστινών ποδιών του καθιστικού, ώστε οι καθήμενοι να μπορούν να στρέφουν τα πόδια τους προς τα πίσω.

Σε όλους τους χώρους όπου προβλέπεται να τοποθετηθούν καθιστικά ή παγκάκια πρέπει επιπλέον να εξασφαλίζεται ελεύθερος χώρος διαστάσεων 0,90x1,20m για την στάση ατόμου σε αναπηρικό αμαξίδιο. Τα άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια είτε σταθμεύουν το αμαξίδιο δίπλα από το παγκάκι και παραμένουν σε αυτό είτε μετακινούνται -εφόσον έχουν τη δυνατότητα- από το αμαξίδιο για να καθίσουν σε ένα εξωτερικό παγκάκι.

- Για την πρώτη περίπτωση: δίπλα σε συμβατικά παγκάκια πρέπει να παρέχεται καθαρός χώρος στο δάπεδο ή στο έδαφος διαστάσεων τουλάχιστον 0,90x1,20μ ώστε να μπορεί να σταθμεύσει αναπηρικό αμαξίδιο στο άκρο του πάγκου παράλληλα με τον κοντό άξονα αυτού.

- Για την δεύτερη περίπτωση:

(α) το παγκάκι πρέπει να φέρει κατά προτίμηση πλαϊνά βραχιόνια (μπράτσα) για την υποβοήθηση στήριξης του δυνάμενου να βαδίζει ατόμου ή του εμποδιζόμενου ατόμου κατά το κάθισμα ή σήκωμα αυτού

(β) το κάθισμα πρέπει να έχει μήκος τουλάχιστον 1,10μ, και βάθος από 0,50-0,60 μ

(γ) το ύψος του καθίσματος πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 0,43-0,48μ από το έδαφος ή το τελικό δάπεδο

Τα καθιστικά παντός τύπου πρέπει να αποστραγγίζονται καλά και να μην έχουν αιχμηρές άκρες. Τοποθέτηση ενδιάμεσου υποβραχιονίου, αποτρέπει την χρήση τους για ύπνο. Σε περιοχές με μεγάλο φόρτο κίνησης πεζών τα καθιστικά πρέπει να πακτώνονται στο επίπεδο του πεζοδρομίου για λόγους ασφαλείας.

8. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΩΤΙΣΜΟΥ: Ο φωτισμός των δικτύων πεζών βελτιώνει την ορατότητα των πεζών που περπατούν κατά μήκος του δρόμου και ενισχύει την ασφάλεια τους, καθώς και διευκολύνει την επικοινωνία των κωφών ατόμων. Είναι πολύ σημαντικός ιδιαίτερα στα σημεία διασταυρώσεων, διαβάσεων, στάσεων ΜΜΜ, εμπορικά σημεία, σημεία στάσης και ξεκούρασης κ.λπ. Τα φωτιστικά του δρόμου πρέπει να είναι ενεργειακά αποδοτικά, ομοιόμορφα, τοποθετημένα σε τακτές αποστάσεις και εστιασμένα προς τα κάτω για τη μείωση της φωτορύπανσης. Ο φωτισμός των δικτύων πεζών μπορεί να τοποθετείται σε ειδικό στύλο ή σε στύλο του δημοτικού φωτισμού. Στην δεύτερη περίπτωση τα φωτιστικά για τους πεζούς τοποθετούνται με κατεύθυνση προς το πεζοδρόμιο, κάτω από τα φωτιστικά του οδοστρώματος (σε ύψος 5-6 μ πάνω από το πεζοδρόμιο) και το επίπεδο φωτισμού που παρέχουν, λαμβάνεται υπόψη κατά τον

υπολογισμό της απαιτούμενης ισχύος για την ομοιομορφία του φωτισμού του οδοστρώματος

- Κατά την τοποθέτηση των φωτιστικών σωμάτων λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη δένδρων κατά μήκος της διαδρομής. Ενδείκνυται τόσο τα δέντρα του δρόμου όσο και ο φωτισμός των πεζών να εγκαθίστανται ταυτόχρονα και συντονισμένα ώστε να υποστηρίζονται οι επιλογές της αστικής σχεδίασης και των δύο παρέχοντας επαρκή χώρο για (α) την ανάπτυξη των δέντρων και (β) την τοποθέτηση φωτιστικών για την παροχή ομοιόμορφου φωτισμού σε όλα τα στάδια της ανάπτυξης της κόμης των δένδρων.

- Στα σημεία στάσεων ΜΜΜ επιβάλλεται η τοποθέτηση φωτιστικού σώματος είτε σε μεμονωμένο στύλο, είτε σε στύλο της τηλεματικής ή σε στύλο της πληροφοριακής πινακίδας είτε στο στέγαστρο των στάσεων.

- Η επιλογή του τύπου και το είδους του φωτιστικού σώματος ποικίλει ανάλογα με το είδος του δρόμου, τις ανάγκες φωτισμού, την αστική μορφολογία, την αισθητική κ.λπ. Ιδιαίτερη σημασία έχει το «χρώμα» του φωτισμού που σχετίζεται με την ικανότητα των ανθρώπων να διακρίνουν χρώματα κάτω από τεχνητό φως και η «θερμοκρασία» του φωτός, από μπλε (κρύο) έως κόκκινο (ζεστό). Κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την επιλογή των φωτιστικών σωμάτων είναι:

- Η ικανότητα να κατευθύνουν αποτελεσματικά το φως
- Η ευκολία - δυσκολία της παραβίασης τους
- Η συμβατότητα με τις επιλεγμένες τεχνολογίες του οικείου Δήμου
- Η ευκολία συντήρησης και προμήθειας ανταλλακτικών

- Η προσαρμοστικότητα σε νέες τεχνολογίες (όπως τεχνολογία «έξυπνου» φωτισμού, τα LED, και ο συνδυασμός τους με φωτοβολταϊκό πάνελ)

- Η ευκολία εγκατάστασης

- Πέρα από τα συνήθη φωτιστικά σώματα επί στύλου μπορούν να επιλεγούν και ιδιαίτερα φωτιστικά σώματα κατά περίπτωση όπως:

- Bollards: πρόκειται για χαμηλά φωτιστικά που τοποθετούνται σε σημεία όπου υπάρχουν δυσχέρειες (π.χ. συστάδες δένδρων) ή σε περιοχές κατοικίας όπου τα φωτιστικά σώματα επί στύλου μπορεί να είναι ενοχλητικά, ή σε σημεία που χρειάζεται να επισημανθεί η επιβράδυνση της κίνησης των παρακείμενων οχημάτων (Σχ. 35) με ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να μην αποτελούν «παγίδες» για άτομα με οπτική αναπηρία.

- Επίτοιχα: είναι ιδιαίτερα χρήσιμα σε υπόγειες πεζοδιαβάσεις και πεζογέφυρες με παραπετάσματα. Τοποθετούνται σε ύψος άνω των 2,20μ.

- Επιδαπέδια: χρησιμοποιούνται κυρίως για αρχιτεκτονικούς λόγους, π.χ. για να τονίσουν μια διαδρομή ή έναν ποδηλατόδρομο. Τα φωτιστικά αυτά είναι συνήθως λιγότερο αποδοτικά σε σχέση με το νυχτερινό σκοτάδι, γι αυτό πρέπει να χρησιμοποιούνται με φειδώ

- Φωτισμός χειρολαβών: πρόκειται για σχετικά νέα τεχνολογία που δημιουργεί μια φωτεινή λωρίδα ενσωματωμένη στην κάτω πλευρά μιας κουπαστής (π.χ. φωτισμένο χειρολισθήρα σε γέφυρα ποδηλάτου/πεζού).

9. ΠΑΡΤΕΡΙΑ - ΖΑΡΝΤΙΝΙΕΡΕΣ - ΣΧΑΡΕΣ ΔΕΝΔΡΩΝ - ΛΩΡΙΔΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: Ως προς τη φύτευση στις περιοχές

κίνησης των πεζών εφαρμόζονται τα αναφερόμενα στο άρθρο 16 της παρούσης. Επιπλέον αυτών:

- Ενδείκνυται η πρόβλεψη υπόγειας αποστράγγισης ώστε να απομακρύνονται τα όμβρια ύδατα και η περίσσεια νερού, από την περιοχή φύτευσης είτε προς το έδαφος είτε σε υπόγειες δεξαμενές για να χρησιμοποιούνται για πότισμα.

- Ενδείκνυται να κατασκευάζεται εύκαμπτο πεζοδρόμιο, από ευέλικτο πορώδες ασφαλτόμειγμα, που αποτελεί μια οικονομικά αποδοτική λύση για να αποφεύγονται οι ρηγματώσεις και παραμορφώσεις της επιφάνειας του πεζοδρομίου σε περιοχές με δέντρα. Το εύκαμπτο πεζοδρόμιο είναι ελαστικό, ανασκώνεται αλλά δεν σπάει και μπορεί να εφαρμόζεται σε μια ευρεία περιοχή γύρω από τον κορμό του δένδρου ελάχιστων διαστάσεων 0,80x0,80 (ΣΧ.21 - ΕΥΚΑΜΠΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ, Παράρτημα)

- Συνιστάται η εφαρμογή τεχνολογιών πράσινων υποδομών, σχετιζόμενων με την διαχείριση των ομβρίων νερών και του πρασίνου (τοπικά κοιλώματα ελέγχου πλημμυρικών απορροών, συστήματα διήθησης και κατόπιν κατακόρυφης ή οριζόντιας υπεδάφιας απορροής, εδαφικά - φυτικά συστήματα βελτίωσης ποιότητας εκροών οδών κ.ά.). Ενδεικτικά:

- Δημιουργία «καναλιών βιοφιλτραρίσματος» (Biofiltration swales), δηλαδή συστημάτων φυτοκαλύψεων χαμηλής βλάστησης και οργανικών υλών, που συγκρατούν τα όμβρια ύδατα σε περιπτώσεις έκτακτων καιρικών φαινομένων (π.χ. δυνατής καταιγίδας) και επιπλέον είναι αποτελεσματικά για τον έλεγχο της ταχύτητας απορροής τους και την επαναφόρτιση του υδροφόρου ορίζοντα. Συνδυάζονται με κλίσεις 4:1 -3:1 της επιφάνειας του παρτεριού (ΣΧ.22- ΚΑΝΑΛΙΑ ΒΙΟΦΙΛΤΡΑΡΙΣΜΑΤΟΑ, Παράρτημα).

- Φύτευση «φυτών - απομακρυντών» (Flow-through planters), που επιτρέπουν την απορροή των ομβρίων. Το τροποποιημένο μίγμα εδάφους στο παρτέρι θα πρέπει να έχει 5% μέγιστη περιεκτικότητα σε άργιλο και 10% οργανική ύλη. Τα παρτέρια αυτά έχουν την ικανότητα να στραγγίζουν μέσα σε 24 ώρες. Δεν ενδείκνυται ωστόσο, να κατασκευάζονται σε επαφή με κτίρια ή σε κλίσεις >4% ή κοντά σε μολυσμένα εδάφη (ΣΧ. 22 - ΦΥΤΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΤΕΣ, Παράρτημα).

10. ΥΠΕΡΓΕΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Ο.Κ.Ω.: Τα στοιχεία των υπέργειων εγκαταστάσεων (pillars, στύλοι, κιβώτια, κρουνοί κ.λπ.) τοποθετούνται στη ζώνη αστικού εξοπλισμού. Σε κάθε ανακατασκευή προωθείται η υπογειοποίηση των δικτύων κατά το μέγιστο δυνατό και η τοποθέτησή τους σε επισκέψιμα κανάλια. Τα καλύμματα των φρεατίων στα πεζοδρόμια πρέπει να βρίσκονται εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού και όχι στην ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών. Επίσης, πρέπει να έχουν επιφάνεια με τραχιά υφή, με ελαφρά ανάγλυφο σχέδιο, αντιολισθηρή ακόμη και όταν είναι βρεγμένη, και να βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με την επιφάνεια βάδισης.

11. ΤΡΑΠΕΖΙΑ ΠΙΚΝΙΚ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΦΑΓΗΤΟΥ: Οι πάγκοι πικνίκ θα πρέπει να αφαιρούν μία θέση καθήμενου ώστε να παρέχεται ο κατάλληλος χώρος για να πλησιάσει ένα άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο και να

καθίσει άνετα στο τραπέζι. Από το πίσω άκρο του πάγκου πρέπει να υπάρχει διάκενο 91-92εκ. σε όλες τις χρησιμοποιήσιμες πλευρές του τραπεζιού. Πρέπει επίσης να υπάρχει διάκενο ύψους 68-70εκ., πλάτους 76,50 εκ. και βάθους 48,50 εκ. για τα γόνατα και τα δάχτυλα κάτω από το τραπέζι, προκειμένου να εξασφαλίζεται ασφάλεια και άνεση σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα. Να αποφεύγεται η πρόβλεψη συνδέσμων κάτω από αυτό που ενδεχομένως εμποδίζουν την προσέγγιση χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου.

12. ΚΑΔΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ: Οι κάδοι απορριμάτων τοποθετούνται σε ύψη κατάλληλα για χρήση και από άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο. Σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους δεν επιτρέπεται η δημιουργία εσοχών για τους κάδους απορριμμάτων οι οποίες δημιουργούν στένωση του πεζοδρομίου, ως προς την ελεύθερη όδευση πεζών

#### Άρθρο 20 Φύτευση

1. Σε κάθε περίπτωση η φύτευση πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε (α) το ριζικό σύστημα να μην δημιουργεί καταστροφές στην υπόβαση και στην επιφάνεια βάδισης, (β) να εξασφαλίζεται ο επαρκής χώρος για την ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών και (γ) να είναι εύκολη στην συντήρηση και να ικανοποιεί τους βιοκλιματικούς και αισθητικούς της ρόλους. Επιπλέον αυτών, η λογική της φύτευσης στον οδικό χώρο οφείλει να ακολουθεί έναν συνολικότερο σχεδιασμό δημιουργίας «πράσινων διαδρομών» και δικτύων πρασίνου στον ευρύτερο οικιστικό ιστό και να εξυπηρετεί κατά το δυνατόν στόχους και κριτήρια όπως η βάδιση υπό σκιάν η περιορισμένη άρδευση και τακτική συντήρηση (κλάδεμα κ. ά.).

2. Όλη η βλάστηση, συμπεριλαμβανομένων των ριζών, πρέπει να απομακρύνεται κατά την προετοιμασία της υπόβασης της υποδομής. Κάθε νέα ανάπτυξη βλάστησης προϋποθέτει επεξεργασία του υποστρώματος με αποστειρωτική μεμβράνη ή με ασβέστη για την προστασία και τον έλεγχο του εδάφους στην «περιοχή προστασίας του ριζικού συστήματος» (προστατευόμενη περιοχή του ριζικού συστήματος ορίζεται η επιφάνεια εδάφους κάτω από την κόμη του δένδρου με επιπλέον ακτίνα 1,50μ σε δένδρα με κυλινδρική ανάπτυξη κόμης και επιπλέον 5,00μ προς όλες τις κατευθύνσεις). Για την προστασία των υποδομών πρέπει να γίνεται τοποθέτηση ριζικών φραγμών κατά μήκος της άκρης κάθε υποδομής που γειτνιάζει με χώρο πρασίνου ή λάκκο δένδρου (π.χ. μια βαθιά ασπίδα από βαμβάκι με πάχος 30 εκ).

3. Ενδείκνυται η επιλογή φυτών και δένδρων με κάθετο ριζικό σύστημα. Πρέπει να αποφεύγονται (α) δέντρα με επιφανειακές ρίζες όπως π.χ. ο ευκάλυπτος, ο πλάτανος, η λεύκα και η ακακία Κωνσταντινουπόλεως, καθώς μπορεί να ανασκηώσουν τις πλακοστρώσεις, (β) δένδρα με καρπούς (π.χ. καρποφόρα μουριά) και (γ) δένδρα που προσβάλλονται εύκολα από ασθένειες (π.χ. κανάριος φοίνικας).

4. Ενδείκνυται η επιλογή φυλλοβόλων δένδρων (που προσφέρουν σκίαση τους θερινούς μήνες και επιτρέπουν την ηλιακή ακτινοβολία τους χειμερινούς), δένδρα με ταχεία ανάπτυξη, με μικρές απαιτήσεις σε νερό και ανθεκτικά σε αρρώστιες (π.χ. σφένδαμος, καλλωπιστική

μουριά, καλλωπιστική δαμασκηλιά κ.ο.κ.). Τα φυτά που μπορούν να προκαλέσουν γενικότερα άλλα προβλήματα πρέπει να αποφεύγονται (π.χ., φυτά με αγκάθια μπορεί να τρυπήσουν τα ελαστικά των ποδηλάτων ή και τους πεζούς), το δε κλάδεμα πρέπει να είναι τακτικό ώστε να μην αναπτύσσονται κλαδιά που εισχωρούν στην ελεύθερη όδευση πεζών.

5. Η επιλογή των δέντρων και φυτών θα πρέπει να γίνεται με γνώμονα την καταλληλότητά τους στις συγκεκριμένες τοπικές κλιματικές και λοιπές συνθήκες, την αντοχή τους, καθώς και τις ανάγκες συντήρησής τους. Η επιλογή ακριβών διακοσμητικών φυτών καθώς και φυτών με αυξημένες απαιτήσεις ποτίσματος θα πρέπει να αποφεύγεται. Σε μεγαλύτερα παρτέρια ενδείκνυται η δημιουργία «φυτικών κοινοτήτων» από γηγενή φυτά με κατάλληλους συνδυασμούς ώστε να δημιουργείται εναλλαγή μεταξύ των ειδών όσον αφορά την εποχή ανθοφορίας και την περίοδο λήθαργου του κάθε είδους. Τα φυτά πρέπει να επιλέγονται και να συνδυάζονται σε αναλογίες που προσεγγίζουν αυτές που απαντώνται στο φυσικό περιβάλλον. Ενδείκνυται ανάμειξη των ειδών που περιλαμβάνει είδη γρασιδιού, ξηροφυτικά είδη, καθώς επίσης και χαμηλούς θάμνους.

6. Σε κάθε μία από τις ανωτέρω υποδομές οι φυτεύσεις σχεδιάζονται με αρχιτεκτονικά και βιοκλιματικά κριτήρια για την εξασφάλιση της θερμικής άνεσης των πεζών. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να χωροθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε (α) να εξασφαλίζεται η άνετη, ασφαλής και απρόσκοπτη διέλευση των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, με ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με οπτική αναπηρία (π.χ. ύπαρξη κλαδιών που προεξέχουν και δεν είναι δυνατόν να εντοπιστούν από το λευκό μπαστούνι) (β) να εξασφαλίζεται η ασφαλής κίνηση των επιτρεπόμενων να διέρχονται ανά περίπτωση και ανά είδος οδού (π.χ. πεζόδρομο, ήπιας κυκλοφορίας, ήπιας κυκλοφορίας με αποκλειστική κίνηση ΜΜΜ, κ.ο.κ.), (γ) να επιτρέπεται η ασφαλής κίνηση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης (πυροσβεστικό όχημα, ασθενοφόρο) κατά την κείμενη νομοθεσία (πλάτος λωρίδας διέλευση 3,50μ στις δε μικρού εύρους οδούς 3,00μ. Η λωρίδα διέλευσης δεν είναι απαραίτητο να είναι ευθύγραμμη), (δ) να εξυπηρετεί τον αστικό εξοπλισμό που τοποθετείται για την στάση και ξεκούραση των πεζών (συνδυασμός με καθιστικά, παγκάκια κ.λπ.) και γενικότερα να εξασφαλίζει σκίαση κατά τους θερινούς μήνες, (ε) να προστατεύει τυχόν θέσεις στάθμευσης οχημάτων ή/και ποδηλάτων, (στ) να διευκολύνει την κίνηση του αέρα, (ζ) να δημιουργεί φράγμα θορύβου και (η) να αναβαθμίζει αισθητικά τον δημόσιο χώρο.

7. Η χωροθέτηση της φύτευσης σχετίζεται πέρα από τα παραπάνω, και με το πλάτος της οδού. Στα πεζοδρόμια η φύτευση χωροθετείται στην ζώνη αστικού εξοπλισμού, και οπωσδήποτε πέραν της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών, ή σε σημειακές προεκτάσεις μεταξύ των παρόδιων θέσεων στάθμευσης (σχ. 17) μέγιστου πλάτους 1,00μ και πλάτους έως την εξωτερική πλευρά της παρόδιας θέσης στάθμευσης. Αυτή η τελευταία λύση ενδείκνυται για πεζοδρόμια μικρού πλάτους όπου δεν εξασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση πεζών, και όπου δεν υπάρχει δυ-

νατότητα επέκτασης τους. Κατά τα λοιπά, για το ύψος της κόμης των δένδρων και το ύψος των θάμνων, το κλάδεμα, τις σχάρες προστασίας κ.λπ. ακολουθούνται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και των Οδηγιών Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» (ΣΧ.23 - ΦΥΤΕΥΣΗ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ, Παράρτημα).

#### Άρθρο 21

Είσοδοι - Έξοδοι Χώρων Στάθμευσης Παρακείμενων Κτιρίων. Είσοδοι κτιρίων.

1. Κατά την είσοδο στις θέσεις στάθμευσης των παρακείμενων κτιρίων είτε αυτές είναι σε ισόγειους χώρους ή σε pilotis, είτε είναι σε υπόγειους χώρους (όπου η έξοδος των οχημάτων γίνεται με ράμπες από τον χώρο στάθμευσης προς την οδό), πρέπει να εξασφαλίζεται η ασφαλής και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών στο παρακείμενο πεζοδρόμιο. Συνεπώς:

- απαγορεύεται η κατασκευή ράμπας εισόδου των οχημάτων στο οδόστρωμα

- σε περίπτωση που στο παρακείμενο πεζοδρόμιο εξασφαλίζεται ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών 1,50μ και ζώνη αστικού εξοπλισμού πλάτους 0,40μ και πάνω, τότε η ράμπα εισόδου των οχημάτων κατασκευάζεται στην ζώνη αστικού εξοπλισμού. Στη συναρμογή της ράμπας με τη ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών τοποθετούνται πλακίδια τύπου Β που επισημαίνουν τον κίνδυνο.

- σε περίπτωση που στο παρακείμενο πεζοδρόμιο εξασφαλίζεται ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών 1,50μ και ζώνη αστικού εξοπλισμού πλάτους 0,40μ και υπάρχει μεγάλη κλίση μεταξύ του χώρου στάθμευσης και της οδού (> 12%), τότε κατασκευάζεται ράμπα εισόδου των οχημάτων στην ζώνη αστικού εξοπλισμού για την μισή υψομετρική διαφορά (έως 6%) και ταπεινώνεται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών κατά το μήκος της εισόδου με ράμπες πεζών καθ' όλο το πλάτος της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών εκατέρωθεν αυτής. Στην αρχή και το τέλος των ραμπών επί της ελεύθερης όδευσης πεζών καθώς και στη συναρμογή της ράμπας με τη ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών τοποθετούνται πλακίδια τύπου Β που επισημαίνουν τον κίνδυνο.

- σε περίπτωση που δεν υπάρχει ζώνη αστικού εξοπλισμού ασχέτως από το πλάτος του πεζοδρομίου, ταπεινώνεται όλο το πεζοδρόμιο κατά το μήκος της εισόδου με ράμπες πεζών καθ' όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Στην αρχή και το τέλος των ραμπών επί της ελεύθερης όδευσης πεζών καθώς και στη συναρμογή της ράμπας με τη ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών τοποθετούνται πλακίδια τύπου Β που επισημαίνουν τον κίνδυνο (ΣΧ.24- ΕΙΣΟΔΟΙ-ΕΞΟΔΟΙ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ, Παράρτημα).

2. Για την είσοδο σε κτίρια ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων τα οποία προσεγγίζουν ένα να κτίριο με αυτοκίνητο, δύναται η σημειακή διαπλάτυνση πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης, εμπροσθεν των εισόδων κτιρίων για δημιουργία ράμπας ή τοποθέτηση κινητής ράμπας ακόμη και στις περιπτώσεις όπου το υπόλοιπο πεζοδρόμιο δεν έχει επαρκές πλάτος για την κίνηση αναπηρικών αμαξιδίων. Εναλλακτικά της ράμπας το διαπλατυσμένο τμήμα μπορεί να ταπεινώνεται σημειακά και να ενώνεται με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο με ράμπες εκατέρωθεν. Οι ανωτέρω επεμβάσεις δεν συνι-

στούν αλλαγή του ρυμοτομικού σχεδίου, δεν απαιτούν εξασφάλιση ισοζυγίου στάθμευσης και εγκρίνονται από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση, μετά από αποφάσεις της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του οικείου ΟΤΑ α' ή β' βαθμού.

#### Άρθρο 22

Ρυθμίσεις και κατασκευές σε Άλση, Πάρκα, Πράσινους Χώρους και Δασικές Εκτάσεις εντός Ορίων Οικισμών

1. Όλα τα άλση, πάρκα, πράσινοι χώροι και δασικές εκτάσεις εντός ορίων οικισμών πρέπει να είναι προσβάσιμοι σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα. Στις εισόδους και εξόδους των χώρων πρέπει να διαμορφώνονται κατάλληλες κλίσεις με βάση τα προβλεπόμενα στην παρούσα. Εφόσον οι χώροι περιβάλλονται από μόνιμη περιφραγή το άνοιγμα της θύρας σε κάθε είσοδο και έξοδο θα πρέπει να είναι > 1,20μ και να σημαίνεται στο δάπεδο.

2. Γενικότερα πρέπει στους χώρους αυτούς να προβλέπονται προσβάσιμες διαδρομές με μέγιστη κλίση 5 % ώστε να είναι επισκέψιμοι από χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων. Εφόσον υπάρχουν επιστρώσεις δαπέδων με μόνιμα υλικά θα πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 1-7 της παρούσης, με τις ανάλογες εύλογες προσαρμογές ως προς την αρχιτεκτονική επίλυση, υφή και υλικό λόγω των ιδιαίτερων αισθητικών και λειτουργικών απαιτήσεων.

3. Εφόσον στους ανωτέρω χώρους προβλέπεται εγκατάσταση στοιχείων αστικού εξοπλισμού, αυτά θα πρέπει να ακολουθούν τις διατάξεις του άρθρου 19 της παρούσης.

4. Στις εισόδους και εξόδους καθώς και στα σημεία ενδιαφέροντος πρέπει να τοποθετούνται πινακίδες σήμανσης/πληροφοριακοί χάρτες σε συμβατική και ανάγλυφη μορφή ή/και σε γραφή Braille (σε ύψος 1,40-1,60μ από το τελικό διαμορφωμένο έδαφος) και σε θέσεις προσβάσιμες και από άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο και άτομα με οπτική αναπηρία. Το κείμενο πρέπει να είναι σύντομο και κατανοητό.

#### Άρθρο 25

Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ

1. Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ. Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μx6,60μ. Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

2. Οι χώροι στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία σε οργανωμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης



πρέπει να βρίσκονται κοντά στην είσοδο/έξοδο και να υπάρχει καθοδηγητική πινακίδα για τον εύκολο εντοπισμό τους. Επιπλέον, διαφοροποιούνται από το οδοστρώμα με τη χρήση ειδικού αντιολισθητικού υλικού για ασφαλτο, χρώματος μπλε με λευκό περίζωμα και λευκό διεθνές σήμα στο κέντρο της θέσης.

3. Όταν οι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν κάποιο κτίριο που στεγάζει δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, θέατρα, κινηματογράφους κ.λπ. τότε θα λαμβάνεται μέριμνα ώστε οι θέσεις στάθμευσης για τα άτομα με αναπηρίες να βρίσκονται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από αυτά, ει δυνατόν λιγότερο από 50μ, και να εξασφαλίζεται η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από τους χώρους στάθμευσης στην προσβάσιμη από αυτά είσοδο του κτιρίου. Σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν ειδικούς χώρους, όπως π.χ. αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κ.λπ., θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την ύπαρξη ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρίες σε σημεία όσο το δυνατόν πλησιέστερα και σε αποστάσεις που δεν θα ξεπερνούν τα 300μ. Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να προβλέπεται ειδικό μεταφορικό μέσο (π.χ. όχημα χαμηλού δαπέδου με ράμπα επιβίβασης) από τους χώρους στάθμευσης στους ειδικούς αυτούς χώρους, για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων.

Ιδιαίτερα επισημαίνεται ότι οι προβλέψεις του παρόντος άρθρου αφορούν σε θέσεις στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης δημόσιους ή ιδιωτικούς και όχι στις παρόδιες δημόσιες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος του οδικού δικτύου ή/και στις προσωπικές θέσεις που οι Δήμοι παραχωρούν σε πολίτες με αναπηρία μετά από αίτημα αυτών. Αναφορικά με τις παρόδιες δημόσιες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος του οδικού δικτύου εξακολουθεί να ισχύει το ποσοστό 5% για τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία το οποίο θα πρέπει να κατανέμεται αναλογικά σε όλο το δίκτυο. Όσον αφορά στις προσωπικές θέσεις στάθμευσης επισημαίνεται ότι, σε κάθε περίπτωση, η πρόβλεψη του ελάχιστου πλάτους αποσκοπεί στην βέλτιστη διευκόλυνση των ατόμων με αναπηρία και όχι στον αποκλεισμό τους από χρήση προσωπικής θέσης στο αναγκαίο σημείο, στην περίπτωση που στο σημείο αυτό λόγω του πλάτους της οδού δεν είναι εφικτή η τήρηση του ελάχιστου πλάτους της θέσης οχήματος ατόμου με αναπηρία βάσει των διατάξεων της παρούσας. Ειδικότερα:

α. Οι ατομικές θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ σε σημεία του οδικού δικτύου, προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) και εγκρίνονται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες των ΟΤΑ α' και β' βαθμού.

β. Όπου αιτιολογημένα δεν είναι εφικτό, λόγω των χαρακτηριστικών των υφιστάμενων οδικών δικτύων και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (πλάτος οδού, πλάτος πεζοδρομίου, ταχύτητα κυκλοφορίας κ.λπ.), δύνανται να μην ακολουθούν τις προδιαγραφές του ή τις προδιαγραφές πλάτους των Οδηγιών Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους», λόγω χαρακτηριστικών του υφιστάμενου οδικού δικτύου ή των εκάστοτε κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

γ. Στην περίπτωση αυτή, στην αίτηση του ενδιαφερομένου ατόμου με αναπηρία για έγκριση ατομικής θέσης στάθμευσης απαιτείται να τίθεται ενυπόγραφη αποδοχή αυτού για την κατά τα παραπάνω παρέκκλιση, λόγω των χαρακτηριστικών των υφιστάμενων οδικών δικτύων και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

δ. Οι υπηρεσίες που χορηγούν ατομικές θέσεις στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία με διαστάσεις κατά παρέκκλιση των ελάχιστων θεσμοθετημένων επιβάλλεται ανά εύλογα χρονικά διαστήματα (όχι πέραν των 5 ετών) να ελέγχουν τη διατήρηση ή μη των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, που επέβαλαν τη χορήγηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία με διαστάσεις μικρότερες των ελάχιστων θεσμοθετημένων και επί παύσης συνδρομής τους να τροποποιούν τις οικείες αποφάσεις τους.

ε. Τέλος, η ορθή χωροθέτηση και σήμανση επί του οδοστρώματος των θέσεων αυτών προδιαγράφεται στις διατάξεις του ν. 2696/1999 σε συνδυασμό με τις πιο πάνω Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους».

4. ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΤΟΜΟΥ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΣΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ:

Α. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος >3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και σε οδούς που εφάπτονται σε πλατεία ή πράσινο χώρο (πάρκο, άλσος κ.λπ.) και (γ) η παρόδια στάθμευση γίνεται παράλληλα με το κράσπεδο, η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται παράλληλα με το κράσπεδο, με την εξωτερική πλευρά στην ίδια ευθεία με τις υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Η εσωτερική (προς το πεζοδρόμιο) πλευρά δημιουργεί εσοχή πλάτους που ισούται με την διαφορά της θέσης στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία και των υπόλοιπων θέσεων στάθμευσης η οποία φέρει ράμπα που διασφαλίζει την άνοδο του ατόμου με αναπηρία στο παρακείμενο πεζοδρόμιο. Προαιρετικά μπορούν να κατασκευαστούν ράμπες εξυπηρέτησης ΑμεΑ εκατέρωθεν της θέσης (ΣΧ. 25. Α1 - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΣΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ, Παράρτημα).

Β. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και (γ) η παρόδια στάθμευση γίνεται παράλληλα με το κράσπεδο, η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται παράλληλα με το ρείθρο, με την εξωτερική πλευρά στην ίδια ευθεία με τις υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Στην περίπτωση αυτή υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο καθ' όλο το μήκος της θέσης στάθμευσης στο επίπεδο του οδοστρώματος με εκατέρωθεν ράμπες με κλίση έως 5% (κατά το πρότυπο του υποβιβασμού της γωνίας πεζοδρομίου στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει επαρκές πλάτος για διαμόρφωση τυπικής ράμπας εξυπηρέτησης ατόμου με αναπηρία) (ΣΧ. 25. Α2 - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΣΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ, Παράρτημα).

Γ. Σε οδούς όπου μεταξύ του πεζοδρομίου και της παρόδιας στάθμευσης (η οποία είναι παράλληλη με το κράσπεδο) μεσολαβεί ποδηλατόδρομος τότε (α) εάν το μεταξύ του ποδηλατοδρόμου και της παρόδιας στάθμευσης διαχωριστικό στοιχείο καταλαμβάνει πλάτος

< 0,40 εκ, τότε η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία καταλαμβάνει όλο το πλάτος του ποδηλατόδρομου (Σχ. 31), (β) εάν το μεταξύ του ποδηλατόδρομου και της παρόδιας στάθμευσης διαχωριστικό στοιχείο καταλαμβάνει πλάτος > 0,40 εκ, τότε η θέση στάθμευσης καταλαμβάνει όσο χώρο από τον ποδηλατόδρομο είναι απαραίτητο (ΣΧ. 25. Α3 - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΣΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ, Παράρτημα).

5. ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΤΟΜΟΥ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΥΠΟ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΓΩΝΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ:

Δ. 1. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος >3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και σε οδούς που γειτνιάζουν με πλατεία ή πράσινο χώρο (πάρκο, άλσος κ.λπ.) και (γ) οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης είναι κάθετες στο πεζοδρόμιο, τότε: η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται κάθετα στο ρείθρο του πεζοδρομίου και αριστερά της θέσης δημιουργείται διάδρομος κάθετος στο ρείθρο και ελάχιστου πλάτους 1,20μ για την κίνηση του αμαξιδίου. Στο τέλος του διαδρόμου και επί του πεζοδρομίου κατασκευάζεται ράμπα βάσει της κείμενης νομοθεσίας (ΣΧ.26.Α - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΚΑΘΕΤΑ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ, Παράρτημα)

Δ.2. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ και (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ, και (γ) οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης είναι κάθετες στο πεζοδρόμιο, τότε: 1. η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται κάθετα στο κράσπεδο και αριστερά της θέσης δημιουργείται διάδρομος παράλληλος στη θέση και ελάχιστου πλάτους 1,20μ για την κίνηση του αμαξιδίου. Στο τέλος του διαδρόμου και σε προέκταση του πεζοδρομίου κατασκευάζεται ράμπα με κλίση έως 5% (ΣΧ.26.Β - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΚΑΘΕΤΑ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ, Παράρτημα) ή 2. η θέση στάθμευσης ΑμεΑ τοποθετείται κάθετα στο κράσπεδο και το πεζοδρόμιο υποβιβάζεται κατά ελάχιστο μήκος 1,50μ, και εκατέρωθεν δημιουργούνται ράμπες με κλίση έως 5% (ΣΧ.26.Γ - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΚΑΘΕΤΑ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ, Παράρτημα),

Δ.3. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ, (β) δεν εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ, αλλά έχει τουλάχιστον πλάτος 0,70μ και (γ) οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης είναι κάθετες στο πεζοδρόμιο, τότε: δημιουργείται στην γωνία του Ο.Τ. προέκταση του πεζοδρομίου μήκους ίσου με το μήκος της θέσης στάθμευσης και με ελάχιστο πλάτος 1,50μ υποβιβασμένη στο επίπεδο του οδοστρώματος. Η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία τοποθετείται ακριβώς δίπλα στην προέκταση αυτή και ακολουθούν οι υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Εκατέρωθεν της υποβιβασμένης γωνίας δημιουργούνται ράμπες με κλίση έως 5% για την εξυπηρέτηση των πεζών (ΣΧ.26.Δ - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΚΑΘΕΤΑ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ, Παράρτημα).

Δ.4. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος >3,00μ, (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών >1,50μ και (γ) η θέση στάθμευσης είναι υπό γωνία (45 -60) προς το κράσπεδο τότε η θέση στάθμευσης

οχήματος ατόμου με αναπηρία έχει πλάτος 3,00μ και στο πεζοδρόμιο δημιουργείται ράμπα με κλίση 5-7% (ΣΧ.27.Α. - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΥΠΟ ΓΩΝΙΑ)

Δ.5. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος <3,00μ, (β) δεν εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και (γ) η θέση στάθμευσης είναι υπό γωνία (45° -60°) προς το κράσπεδο τότε 1. δημιουργείται ράμπα με κλίση 5-7% σε προέκταση του πεζοδρομίου ή

2. το πεζοδρόμιο υποβιβάζεται κατά ελάχιστο μήκος 1,50μ, και εκατέρωθεν δημιουργούνται ράμπες με κλίση έως 5% (ΣΧ.27.Β. - ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑμεΑ ΥΠΟ ΓΩΝΙΑ)

6. ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΤΟΜΟΥ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ για όχημα Van ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ:

Ε.1. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος κατ' ελάχιστο 2,50μ έως 4,00μ, (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και (γ) η παρόδια στάθμευση είναι παράλληλη με το κράσπεδο (ελάχιστο πλάτος 2,00μ), η θέση στάθμευσης για όχημα Van τοποθετείται επίσης παράλληλα με το κράσπεδο, με την εξωτερική πλευρά στην ίδια ευθεία με τις υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Στην περίπτωση αυτή υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο καθ' όλο το μήκος της θέσης στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία στο επίπεδο του οδοστρώματος με εκατέρωθεν ράμπες με κλίση έως 5% (κατά το πρότυπο του υποβιβασμού της γωνίας πεζοδρομίου στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει επαρκές πλάτος για διαμόρφωση τυπικής ράμπας).

Ε.2. Σε οδούς όπου το πεζοδρόμιο (α) έχει συνολικό πλάτος > 4,00μ, (β) εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50μ και (γ) η παρόδια στάθμευση είναι παράλληλη με το κράσπεδο (ελάχιστο πλάτος 2,00μ), η θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία για όχημα Van τοποθετείται παράλληλα με το κράσπεδο, με την εξωτερική πλευρά στην ίδια ευθεία με τις υπόλοιπες θέσεις στάθμευσης. Στην περίπτωση αυτή υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο καθ' όλο το μήκος της θέσης στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία και σε πλάτος 2,50μ (εσοχή στο πεζοδρόμιο) στο επίπεδο του οδοστρώματος.

7. ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΤΟΜΟΥ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ για όχημα Van ΜΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΓΩΝΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ:

ΣΤ. Για να τοποθετηθεί θέση στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία για όχημα Van υπό οποιαδήποτε γωνία σε σχέση με το κράσπεδο, θα πρέπει το πλάτος του πεζοδρομίου αυτού να είναι μεγαλύτερο από 3,20μ ώστε να μπορεί να δημιουργηθεί εσοχή για το επιπλέον των 4,50μ της τυπικής θέσης στάθμευσης απαραίτητο μήκος και να εξασφαλίζεται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών 1,50μ. Αριστερά της θέσης δημιουργείται διάδρομος κάθετος στο κράσπεδο και ελάχιστου πλάτους 1,20μ για την κίνηση του αμαξιδίου. Στο τέλος του διαδρόμου και σε προέκταση του πεζοδρομίου κατασκευάζεται ράμπα με κλίση έως 5%.

Οι κεκλιμένες ράμπες επί του οδοστρώματος έχουν επιπλέον απαιτήσεις αποστράγγισης επειδή εμποδίζουν την απορροή των ομβρίων και σχηματίζουν σημεία συγκέντρωσής τους. Κατά την κατασκευή τους απαιτείται τοποθέτηση σωλήνα αποστράγγισης κάτω από την ράμπα και κατασκευή σχαρών αποχέτευσης εκατέρωθεν αυτής.

## Άρθρο 26

## Μεταβατικές διατάξεις

1. Μελέτες που έχουν εγκριθεί μέχρι την υπογραφή της παρούσας εφαρμόζονται όπως έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες, χωρίς να χρειάζεται επικαιροποίηση τους.

2. Έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη μέχρι την υπογραφή της παρούσας εφαρμόζονται όπως έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

3. Για ιδιαίτερες περιπτώσεις όπου δεν δύναται να εφαρμοστούν οι διατάξεις της παρούσας, μπορούν να εφαρμοστούν κατά περίπτωση και κατά παρέκκλιση μεμονωμένες λύσεις με ευθύνη του μελετητή, εφόσον αυτές εγκριθούν από την αρμόδια Περιφερειακή Επιτροπή Προσβασιμότητας ή την Κεντρική Επιτροπή Προσβασιμότητας εντός 2 μηνών από την κατάθεση του σχετικού αιτήματος. Μετά το πέρας της ανωτέρω προθεσμίας και εφόσον δεν υπάρχει σχετική γνωμοδότηση το αίτημα δύναται να εξετάζεται από το ΚΕΣΥΠΟΘΑ.

4. Έργα τα οποία έχουν ενταχθεί προς χρηματοδότηση στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας

υλοποιούνται με βάση τις εγκεκριμένες μελέτες χωρίς να χρειάζεται επικαιροποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας.

## Άρθρο 27

## Τελικές Διατάξεις

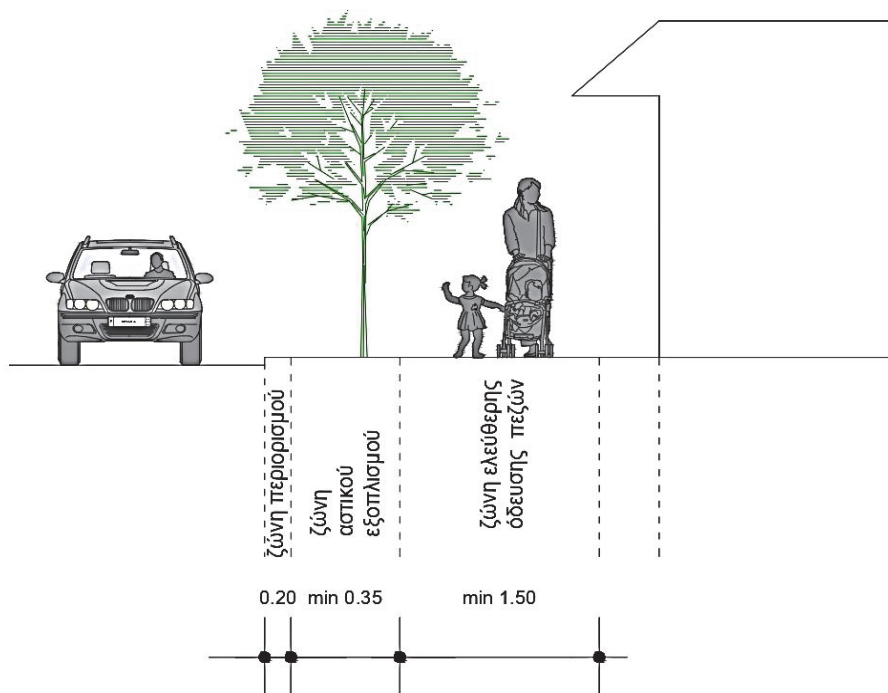
1. Από τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης όλοι οι φορείς (Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, Οργανισμοί Κοινής Ωφελείας κ.λπ.) που παρεμβαίνουν με προγράμματα στους κοινόχρηστους χώρους κυκλοφορίας πεζών οφείλουν να εφαρμόζουν τις προβλεπόμενες από την παρούσα προδιαγραφές και να διευκολύνουν τη μετακίνηση των εγκαταστάσεών τους κατά την εκτέλεση έργων ανάπλασης κοινοχρήστων χώρων.

2. Από τη δημοσίευση της παρούσας καταργείται η ισχύς της υπ' αρ. 52907/2009 απόφασης της Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 2621).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο Παράρτημα που ακολουθεί συμπεριλαμβάνονται τα σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα.

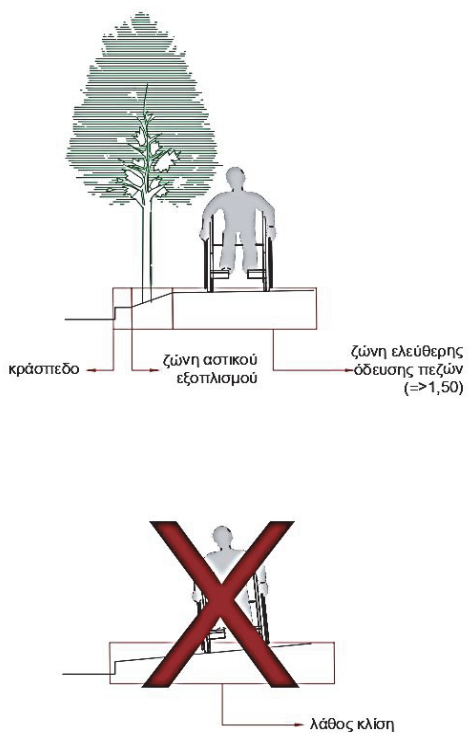
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΣΧ.1-Ζώνες χρήσεων πεζοδρομίου

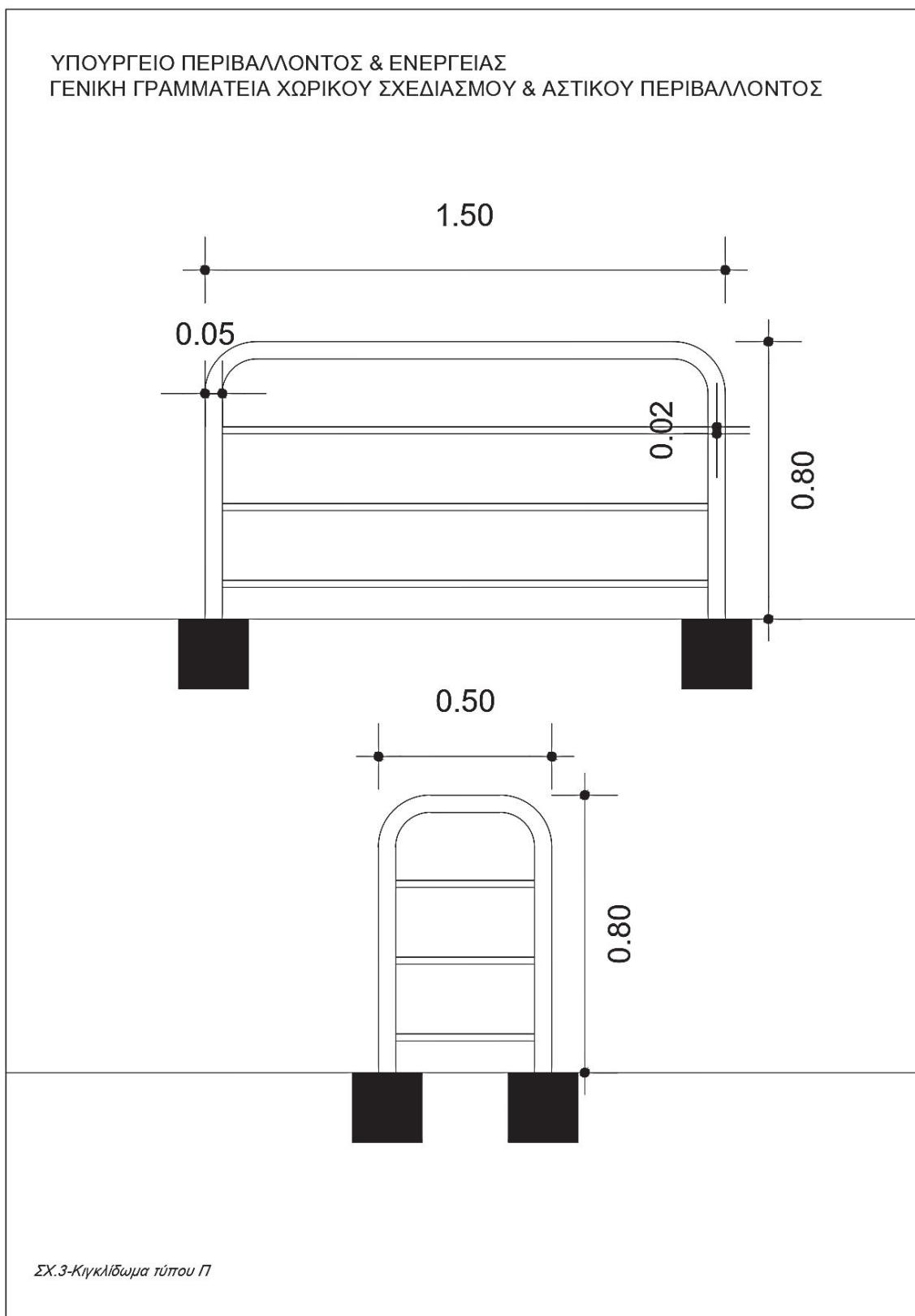
**ΣΧ.1 – ΖΩΝΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



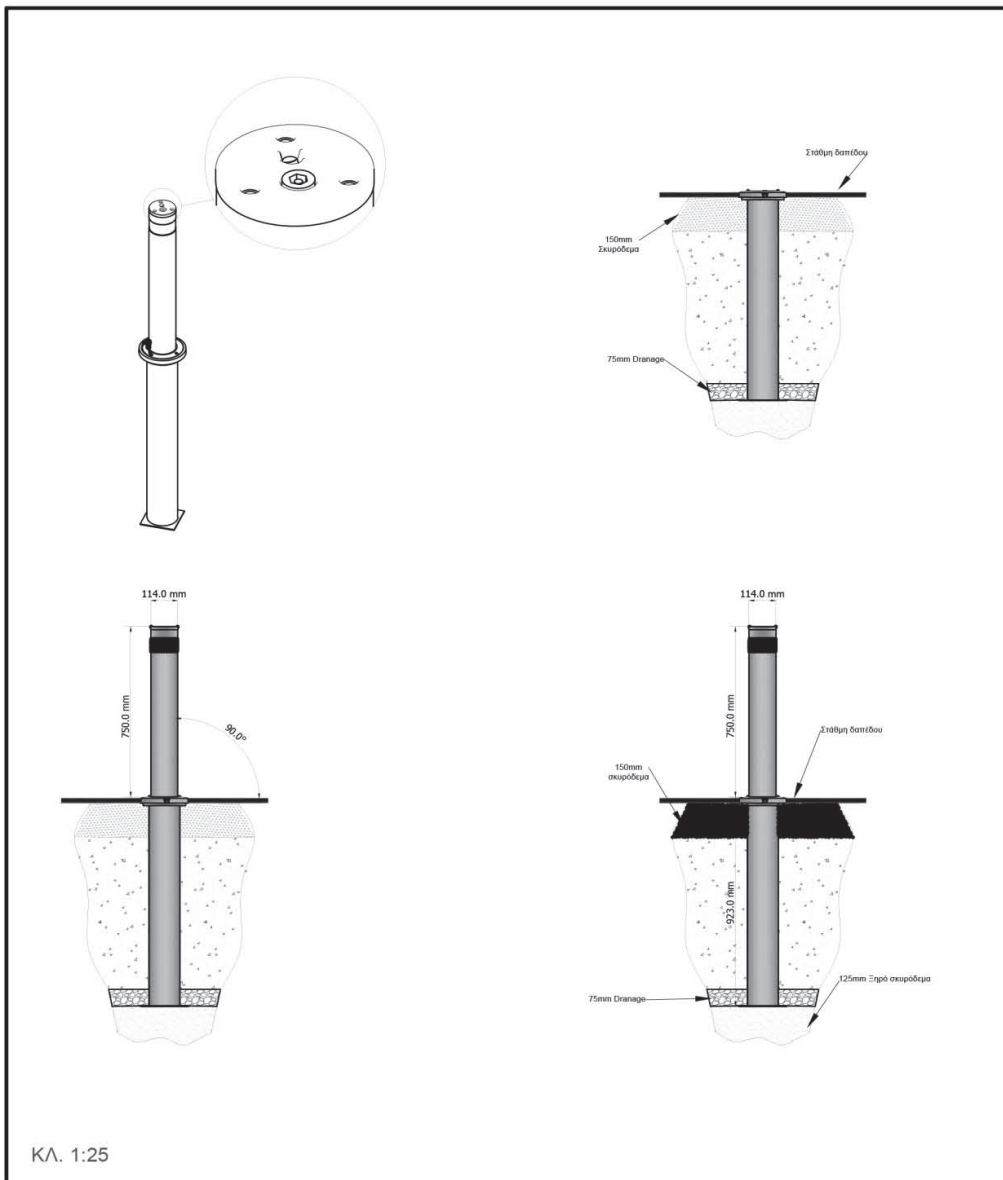
ΣΧ.2-Κλίση πεζοδρομίου

ΣΧ.2 – ΚΛΙΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



ΣΧ.3 – ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑ Π

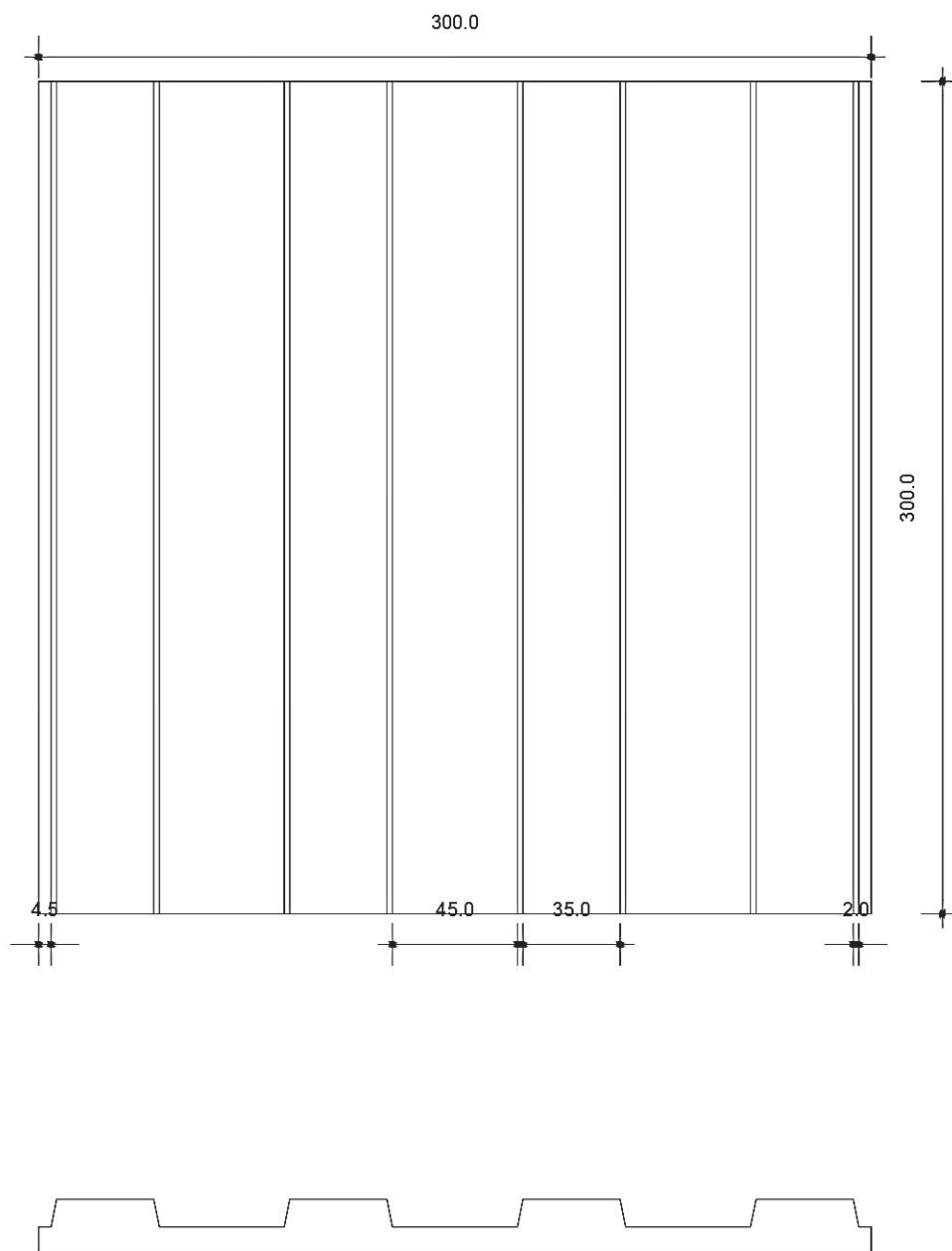
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΣΧ.3Α-Κολωνάκια τύπου bollard

ΣΧ.3α – ΚΟΛΩΝΑΚΙΑ ΤΥΠΟΥ BOLLARDS

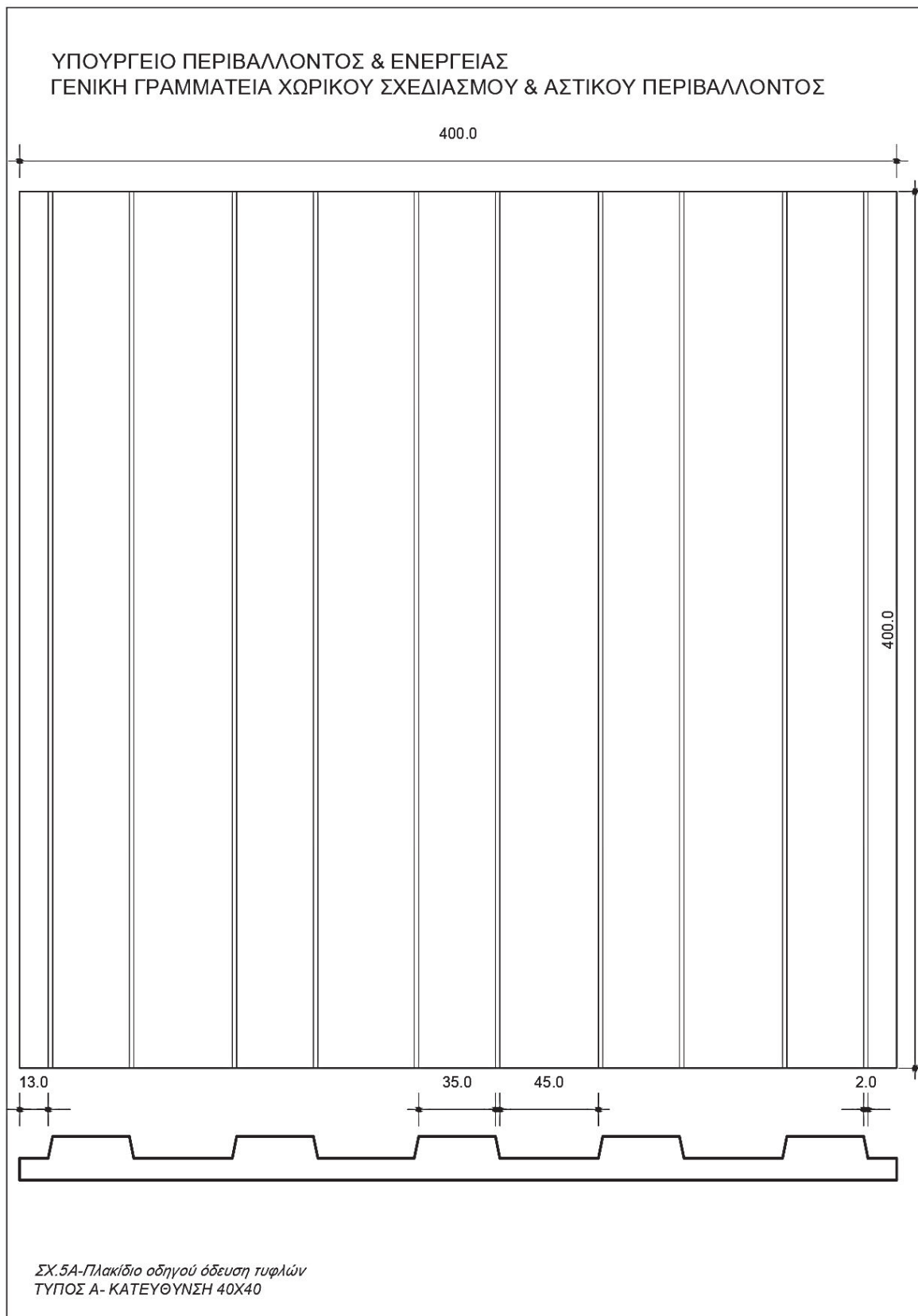
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



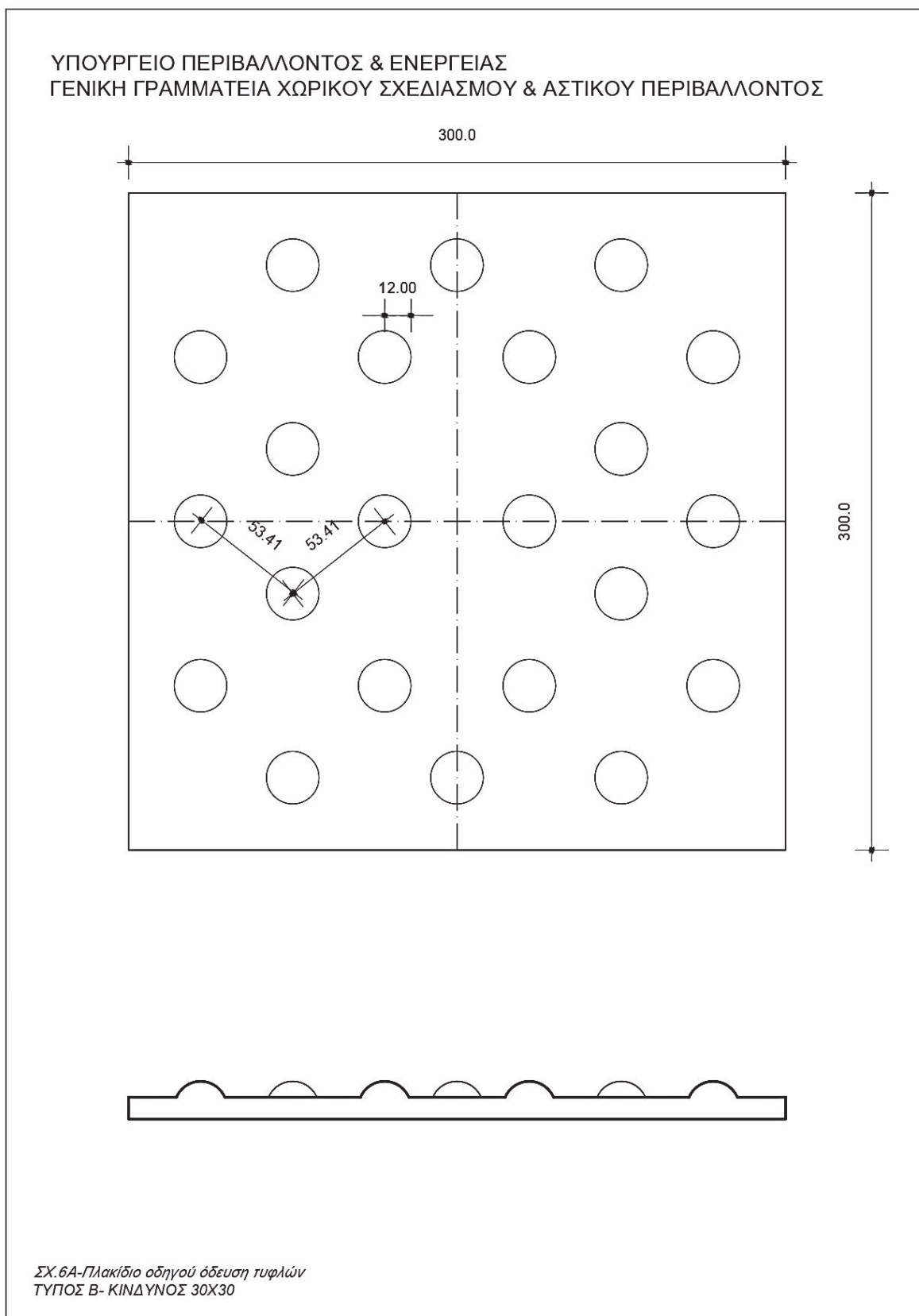
ΣΧ.4-Πλακίδιο οδηγού όδευση τυφλών  
ΤΥΠΟΣ Α- ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ 30Χ30

**ΣΧ.4 – ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Α – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ 30x30**

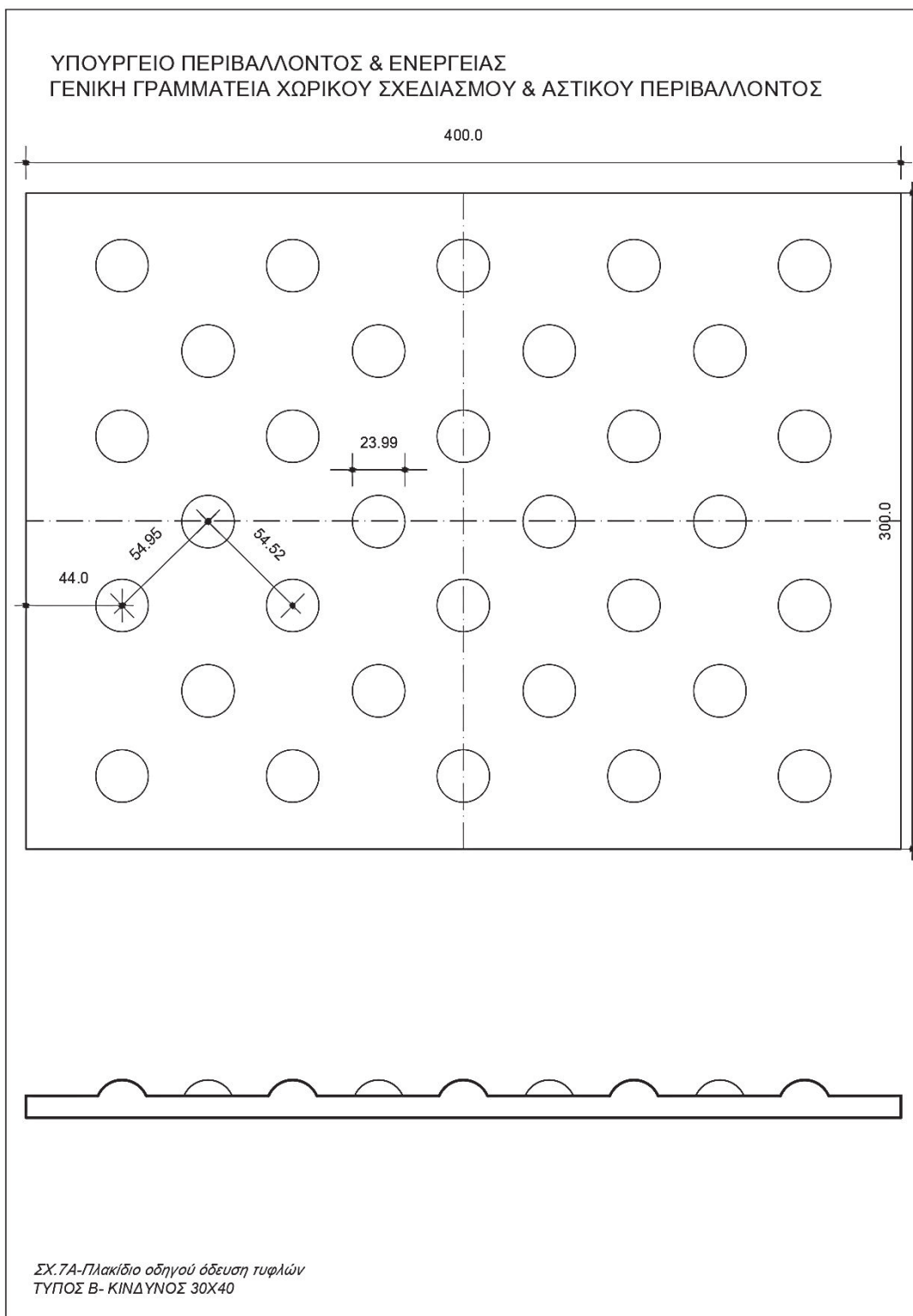




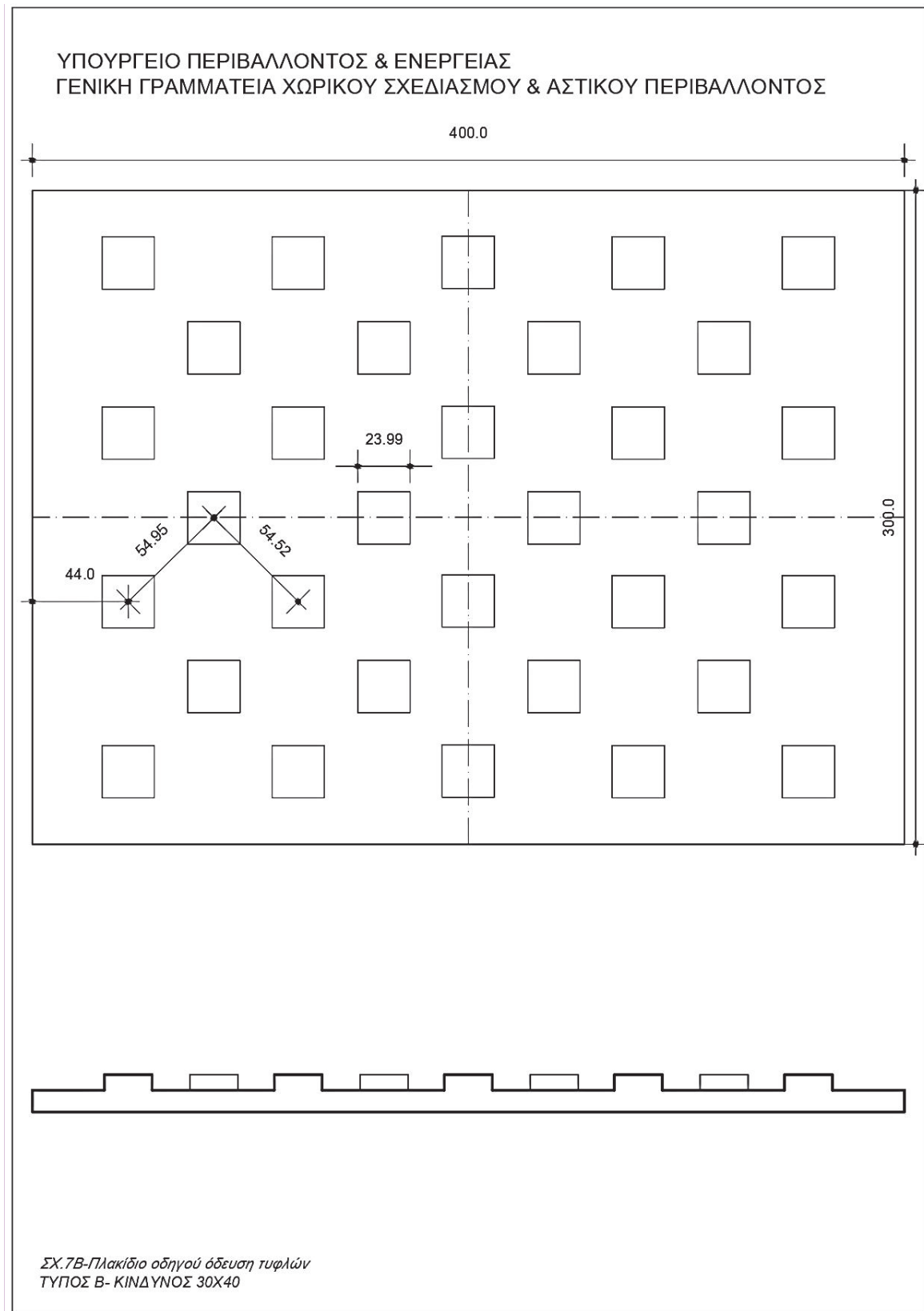
**ΣΧ.5 – ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Α – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ 40x40**

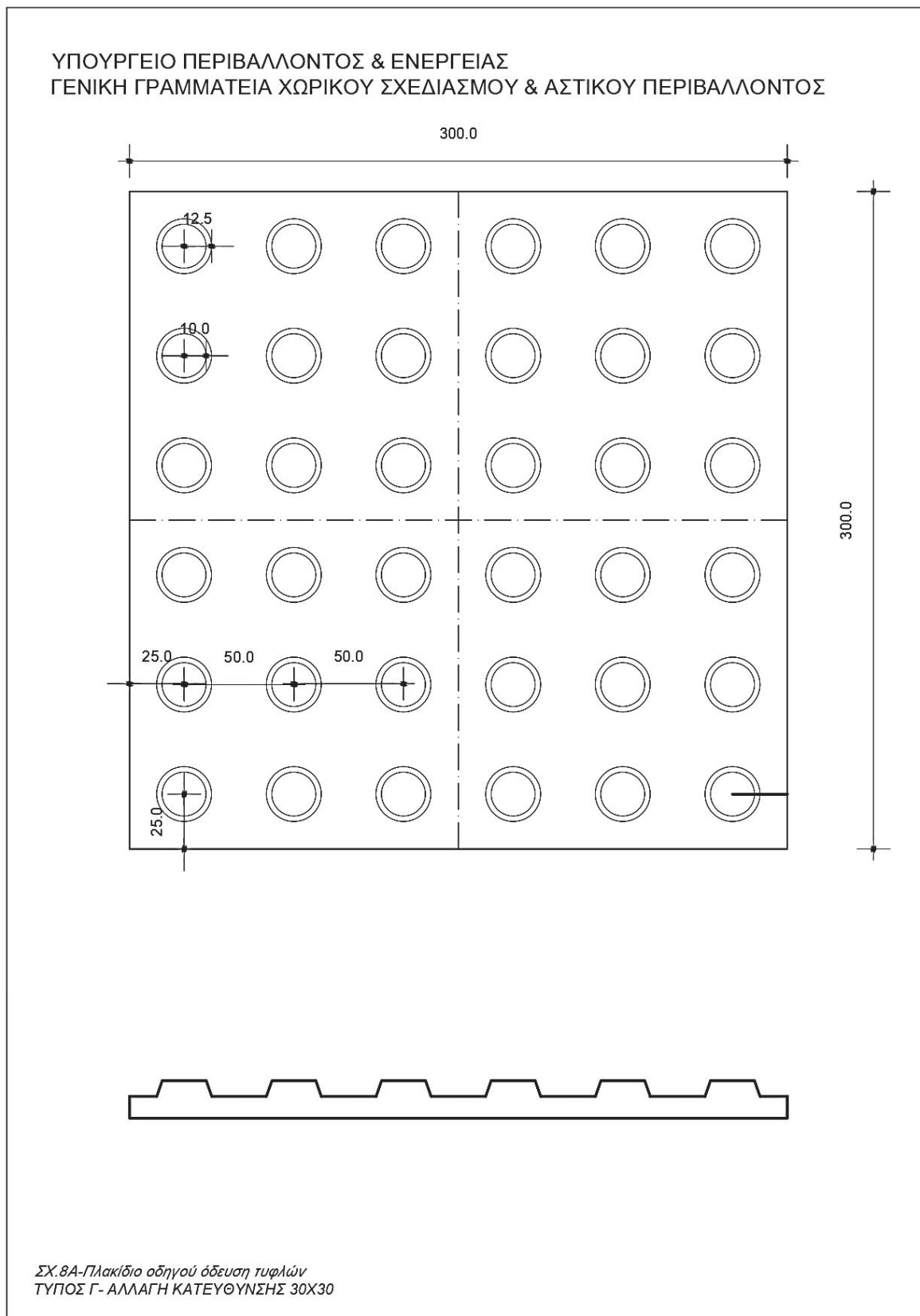


**ΣΧ.6 – ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Β – ΚΙΝΔΥΝΟΣ 30x30**

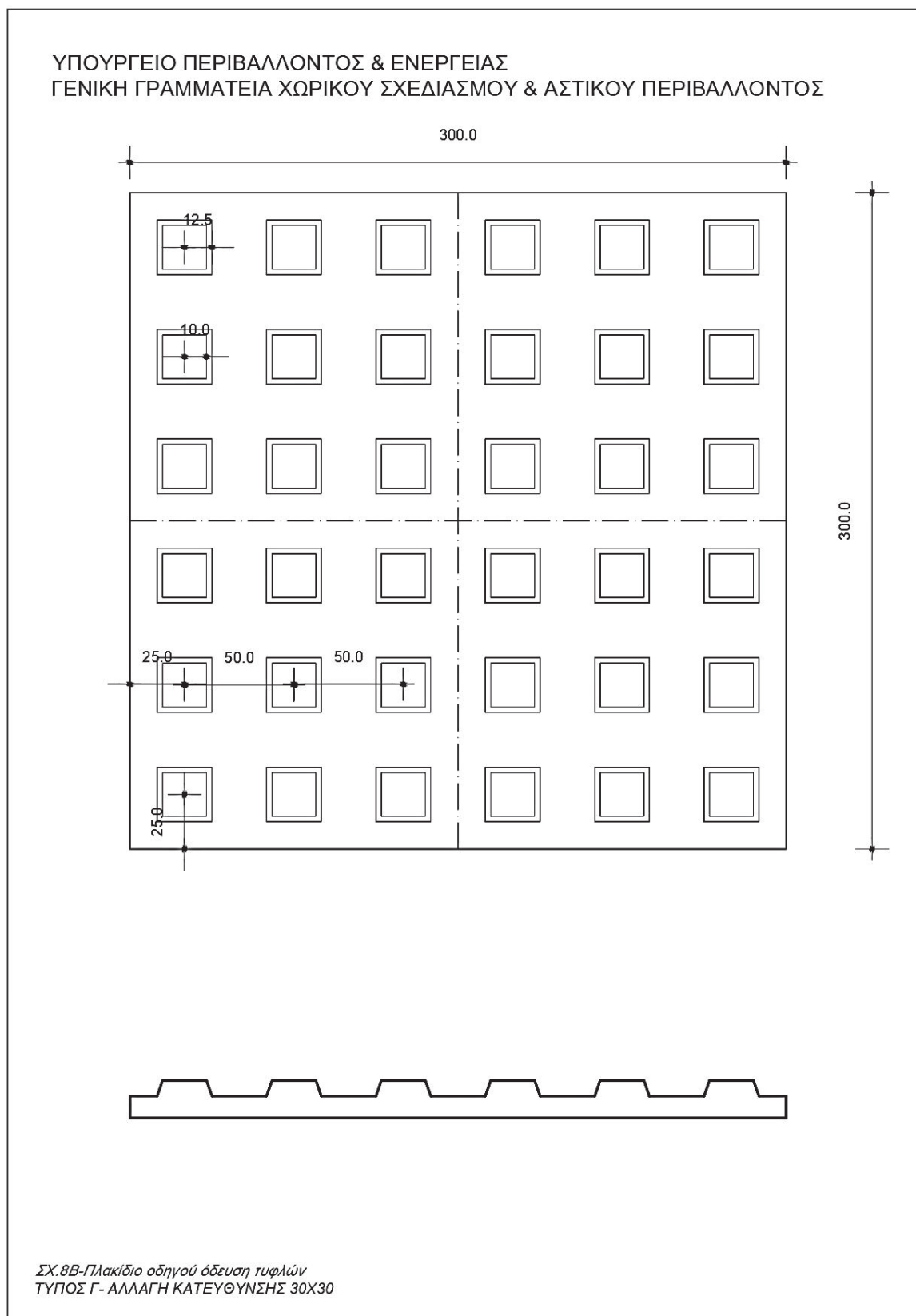


**ΣΧ.7α – ΠΛΑΚΙΔΙΟ ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Β – ΚΙΝΔΥΝΟΣ 30x40**

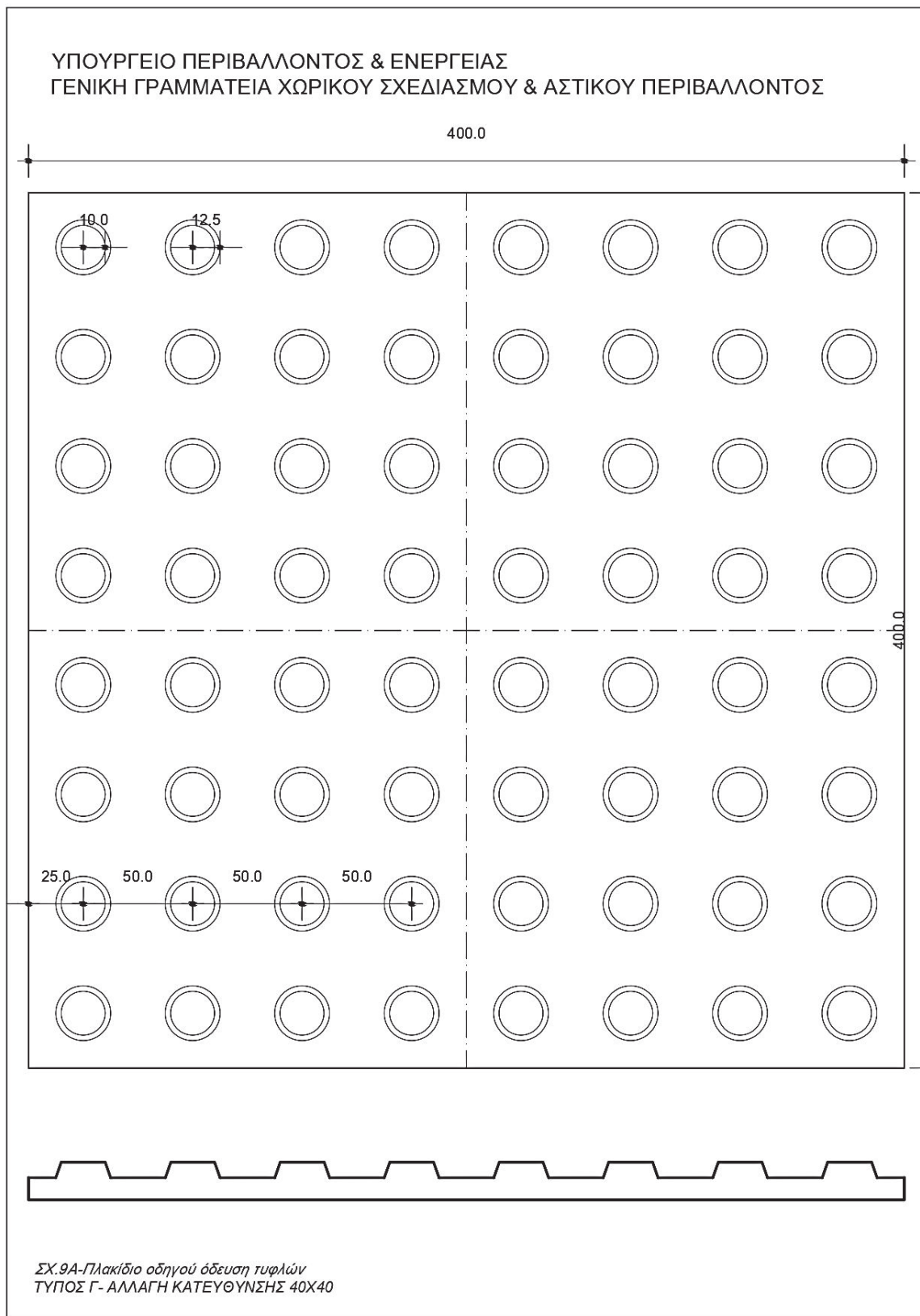




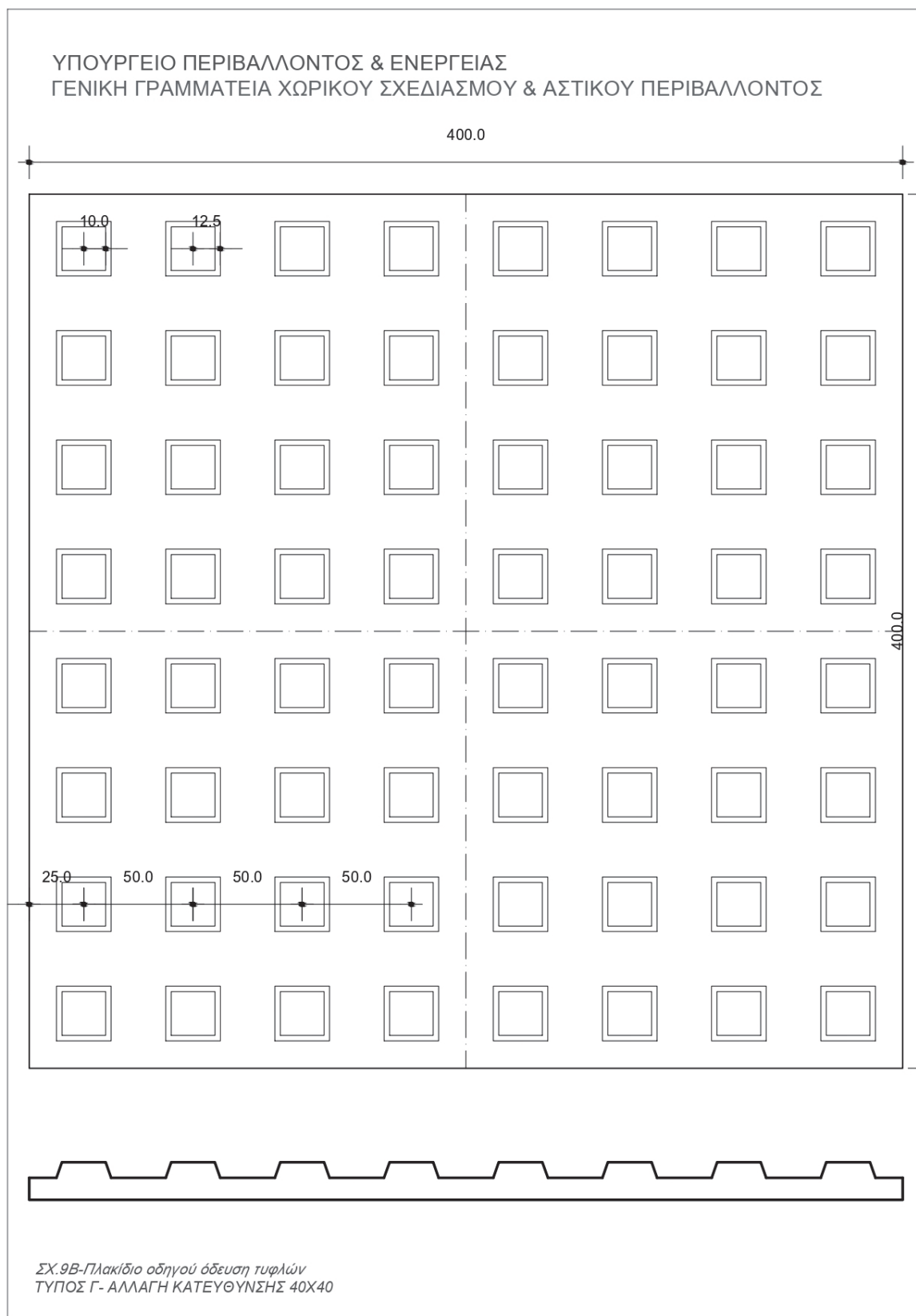
ΣΧ.8α – ΠΛΑΚ. ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Γ – ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ 30x30



(εναλλακτικά και ΜΟΝΟ για ειδικές περιπτώσεις και με έγκριση της Επιτροπής Προσβασιμότητας όπου δεν γίνεται να γίνει η ανωτέρω διαμόρφωση λόγω π.χ. υλικού)

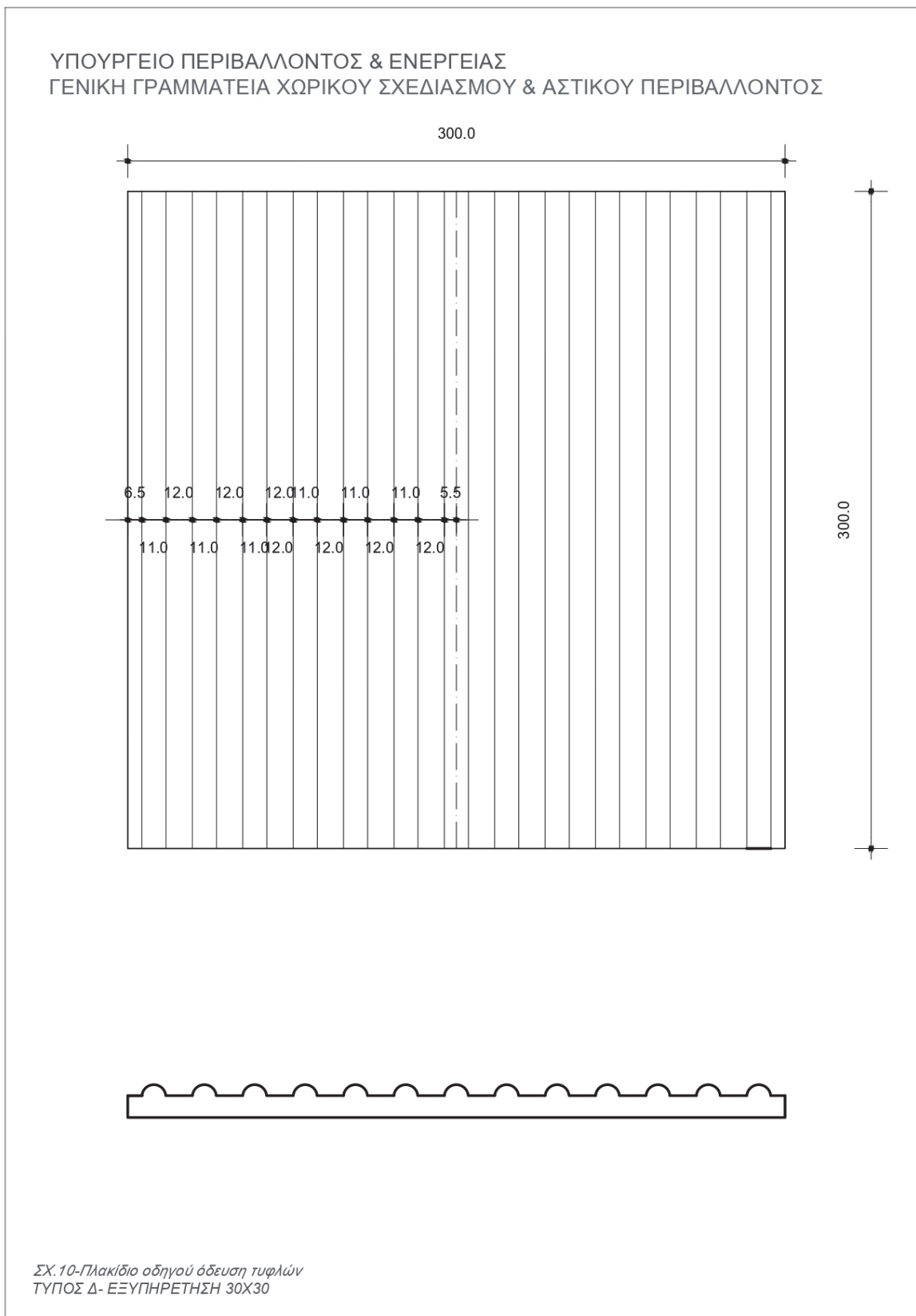


ΣΧ.9α – ΠΛΑΚ. ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Γ – ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ 40x40

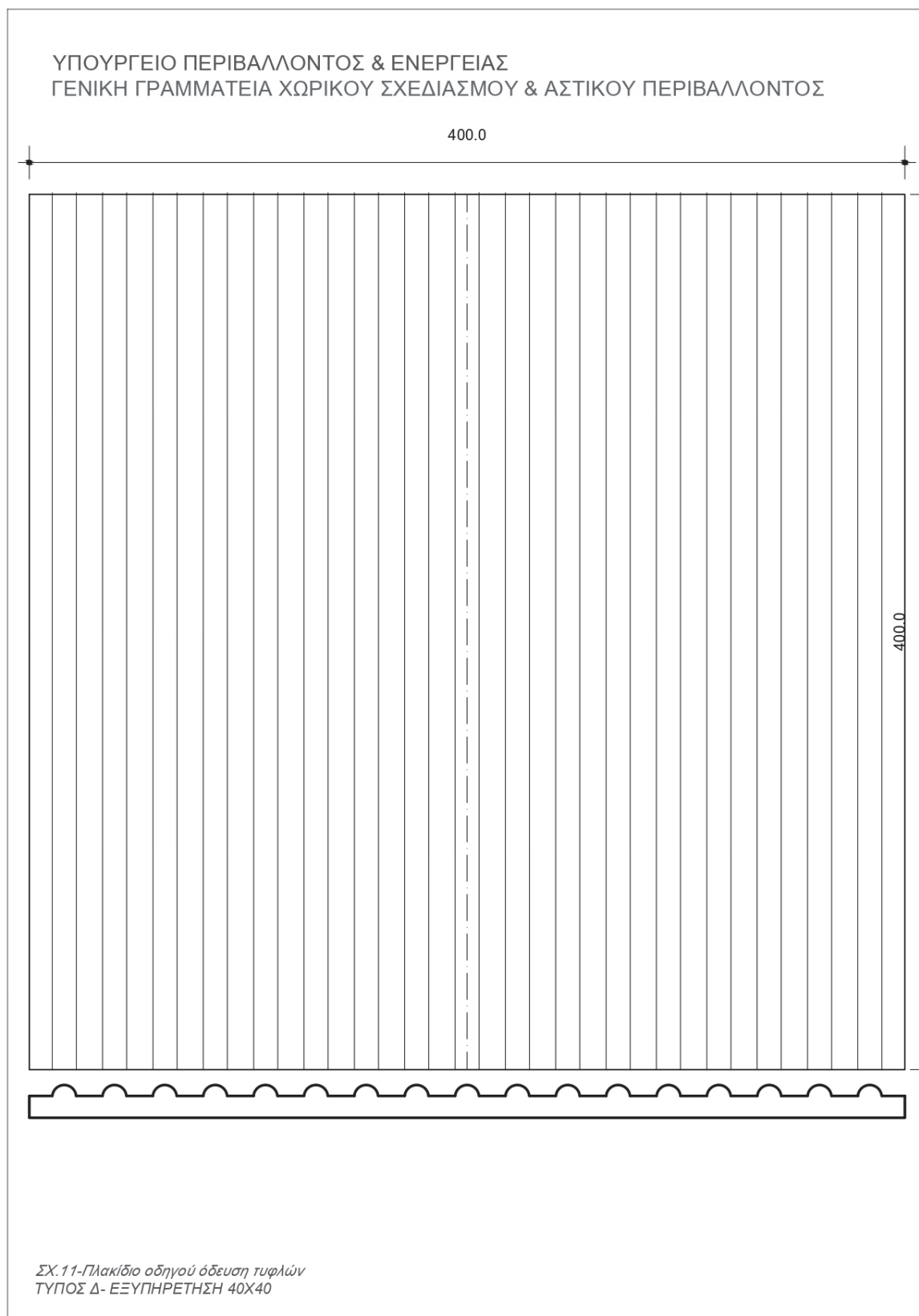


(εναλλακτικά και ΜΟΝΟ για ειδικές περιπτώσεις και με έγκριση της Επιτροπής Προσβασιμότητας όπου δεν γίνεται να γίνει η ανωτέρω διαμόρφωση λόγω π.χ. υλικού)

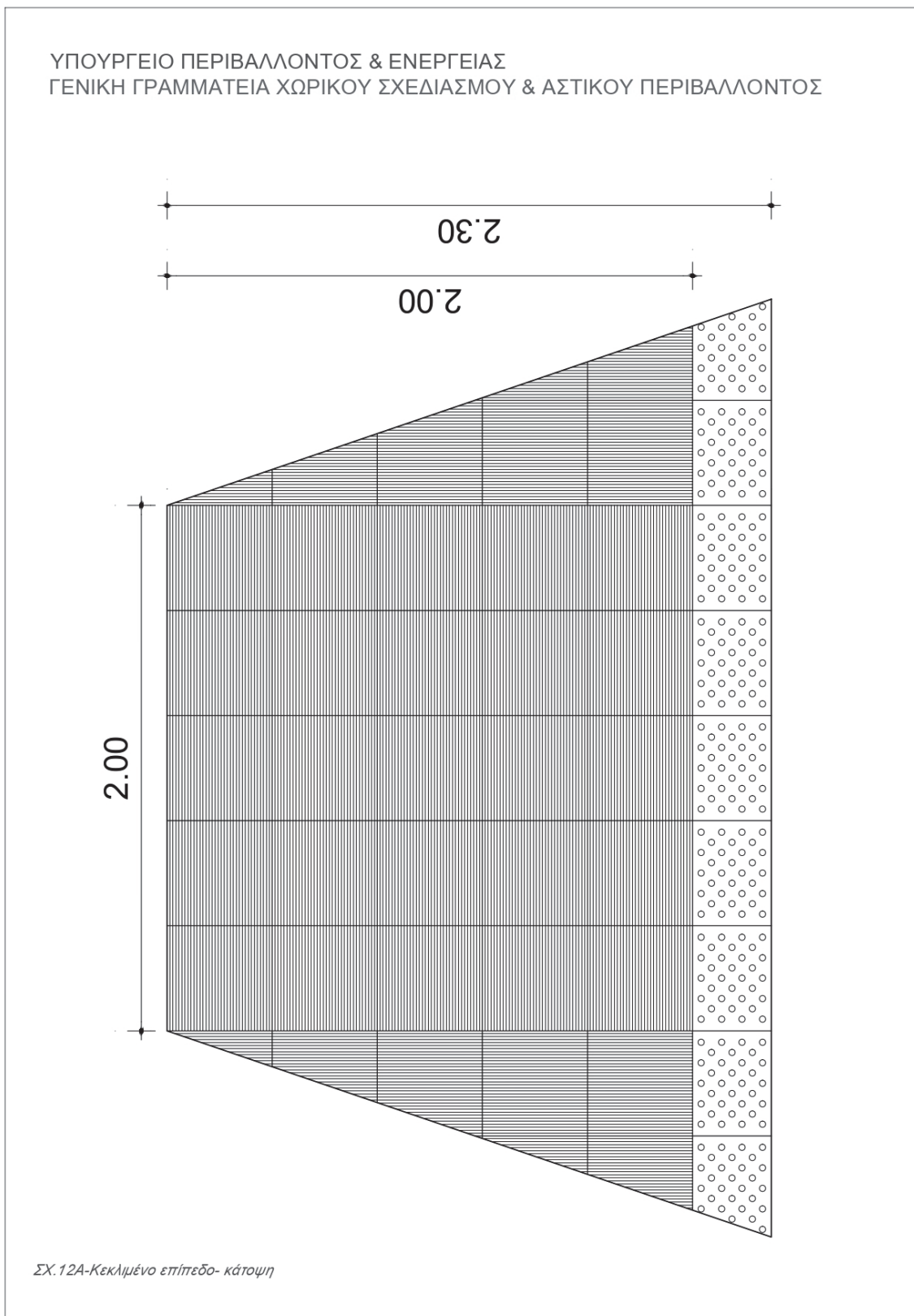




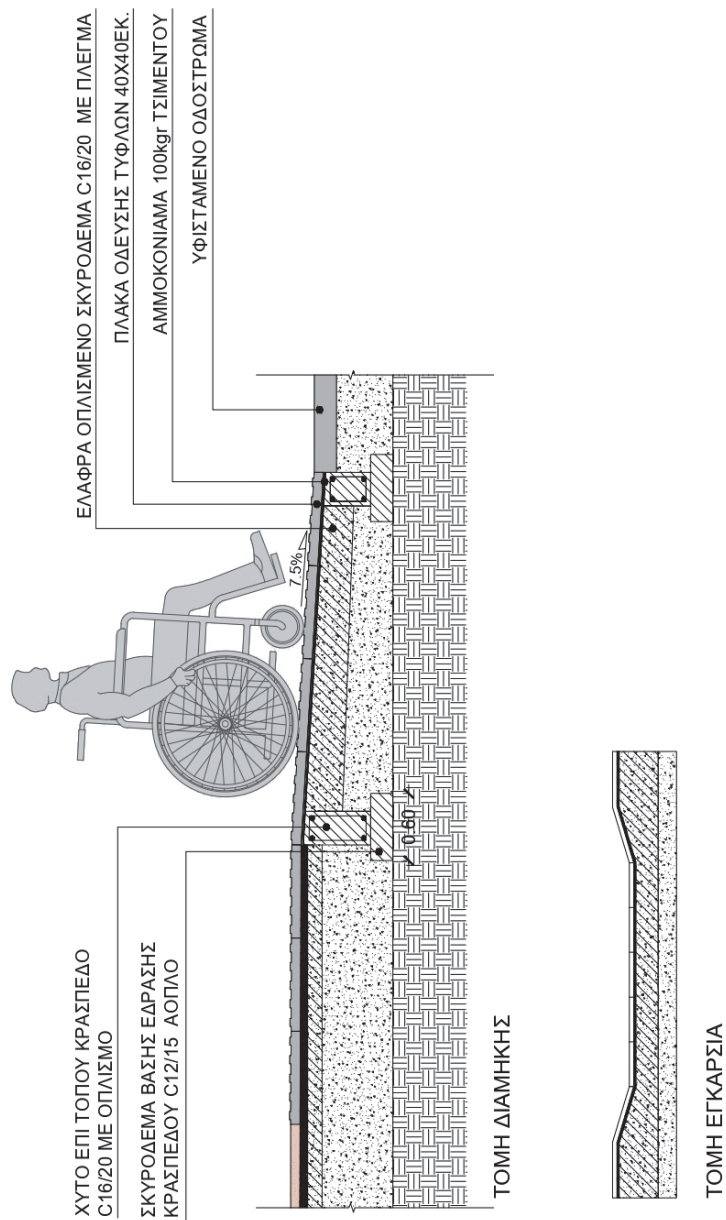
**ΣΧ.10α – ΠΛΑΚ. ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Δ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ 30x30**



**ΣΧ.11α – ΠΛΑΚ. ΟΔΗΓΟΥ ΤΥΦΛΩΝ – ΤΥΠΟΣ Δ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ 40x40**

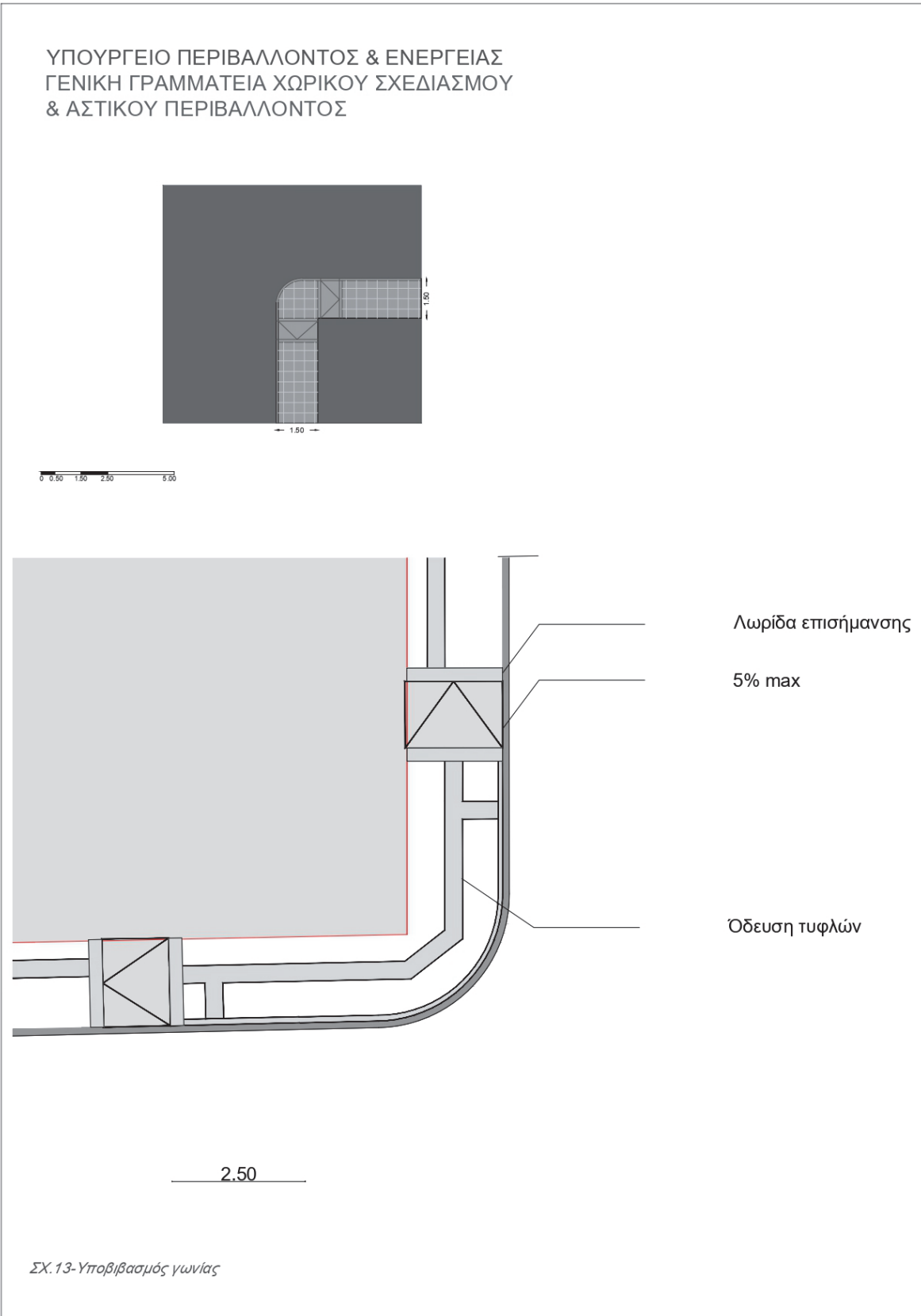


ΣΧ.12α – ΚΕΚΛΙΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (ΡΑΜΠΑ) ΣΕ ΔΙΑΒΑΣΗ Ή ΝΗΣΙΔΑ – Κάτοψη

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΣΧ.12Β-Κεκλιμένο επίπεδο- τομές

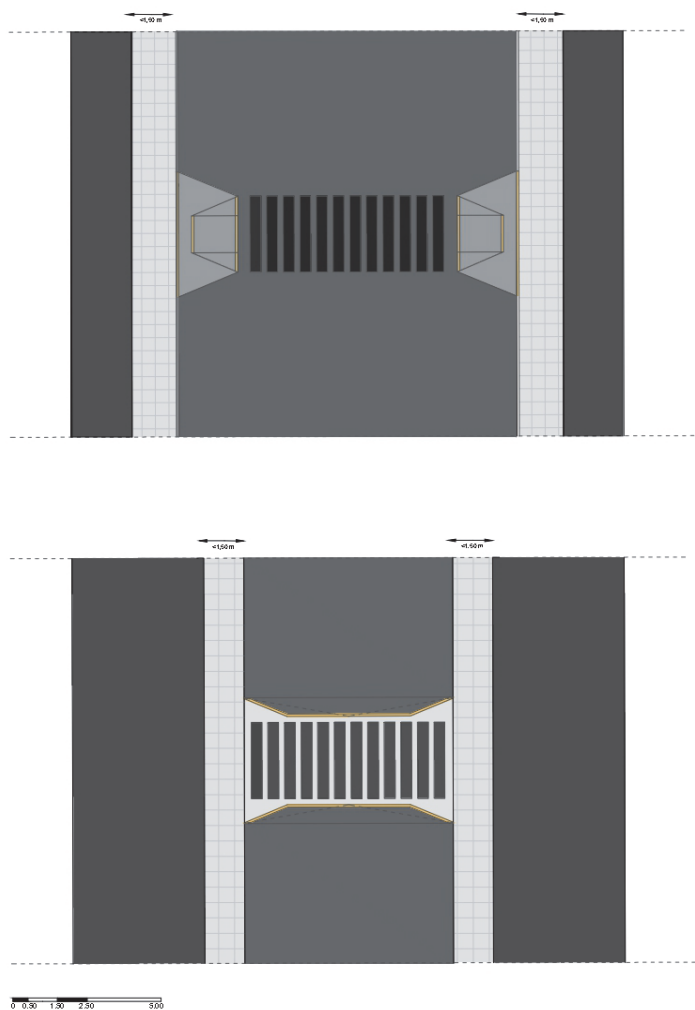
ΣΧ.12β – ΚΕΚΛΙΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (ΡΑΜΠΑ) – Τομή



**ΣΧ.13 – ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΣ ΓΩΝΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ - ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ



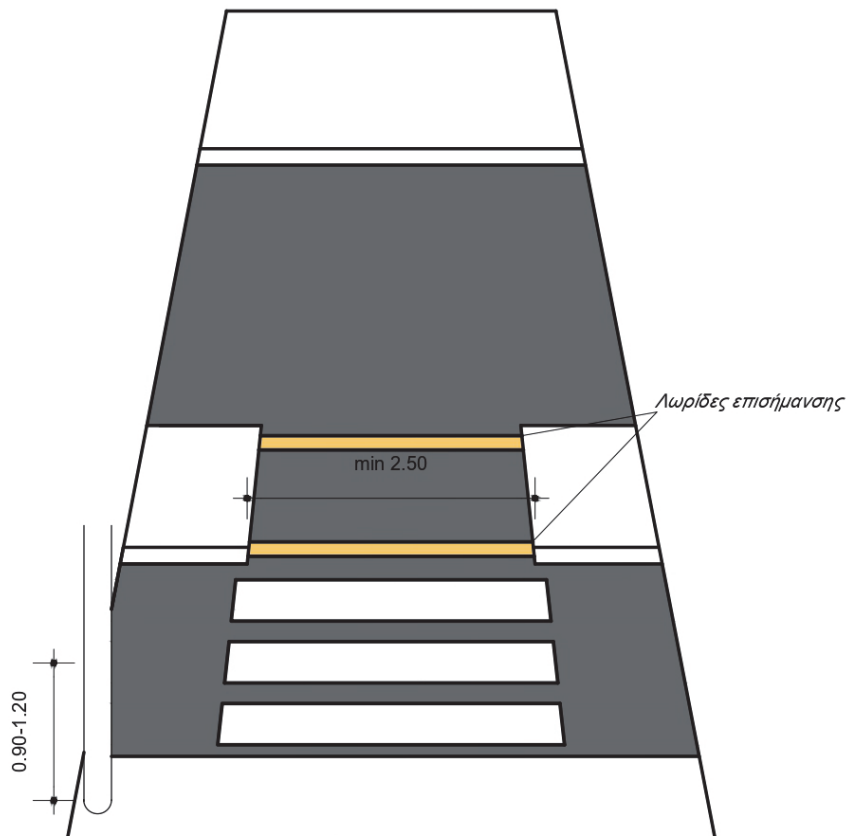
ΣΧ.14Α & 14Β-Επέκταση πεζοδρομίου για ράμπα με διάβαση & Υπερυψωμένη διάβαση

**ΣΧ.14α – ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ – ΡΑΜΠΑ - ΔΙΑΒΑΣΗ**

**ΣΧ.14β – ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ - ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

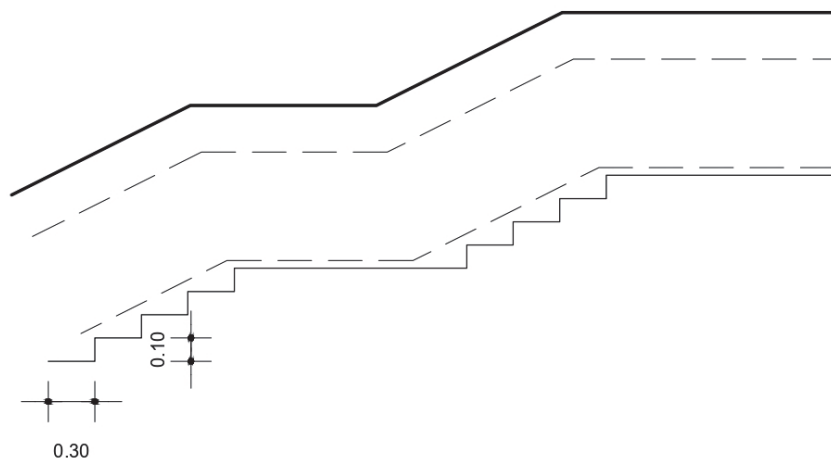


ΣΧ.14Γ-Διάβαση με νησίδα

**ΣΧ.14Γ – ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΝΗΣΙΔΑ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ - ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ



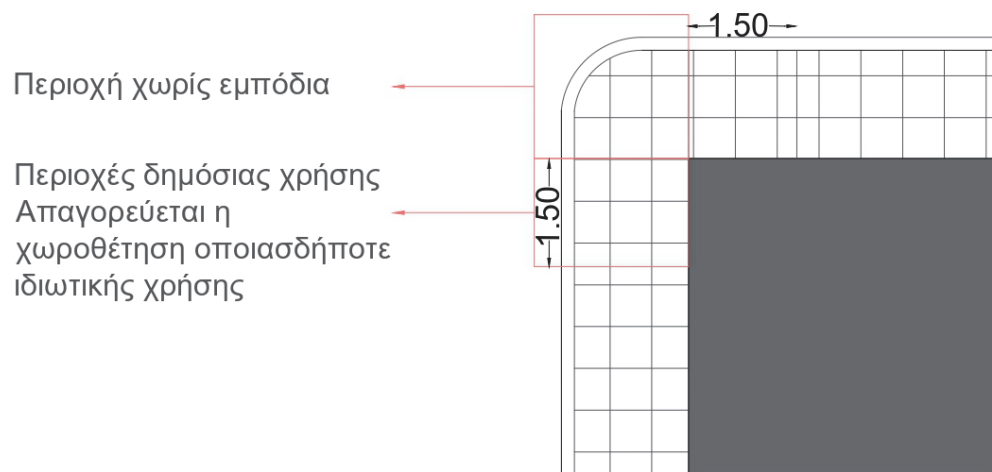
ΣΧ.15-Κλίμακες

ΣΧ.15 – ΚΛΙΜΑΚΕΣ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

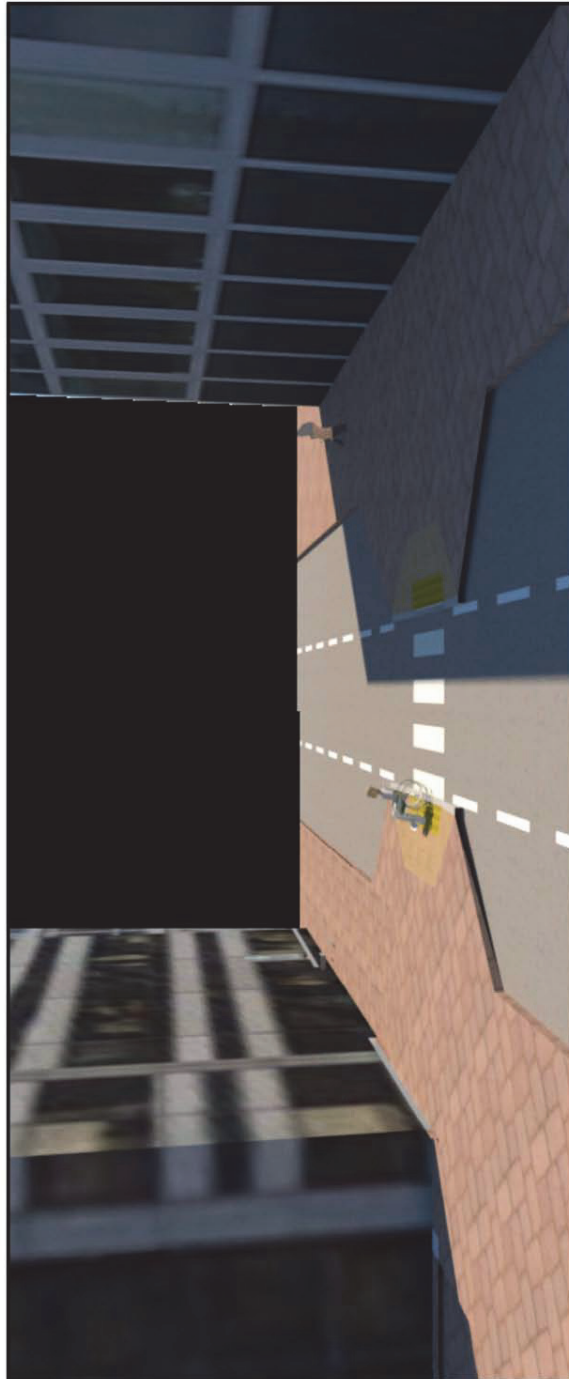
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ - ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ



ΣΧ.16-Γωνίες πεζοδρομίου

ΣΧ.16 – ΓΩΝΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

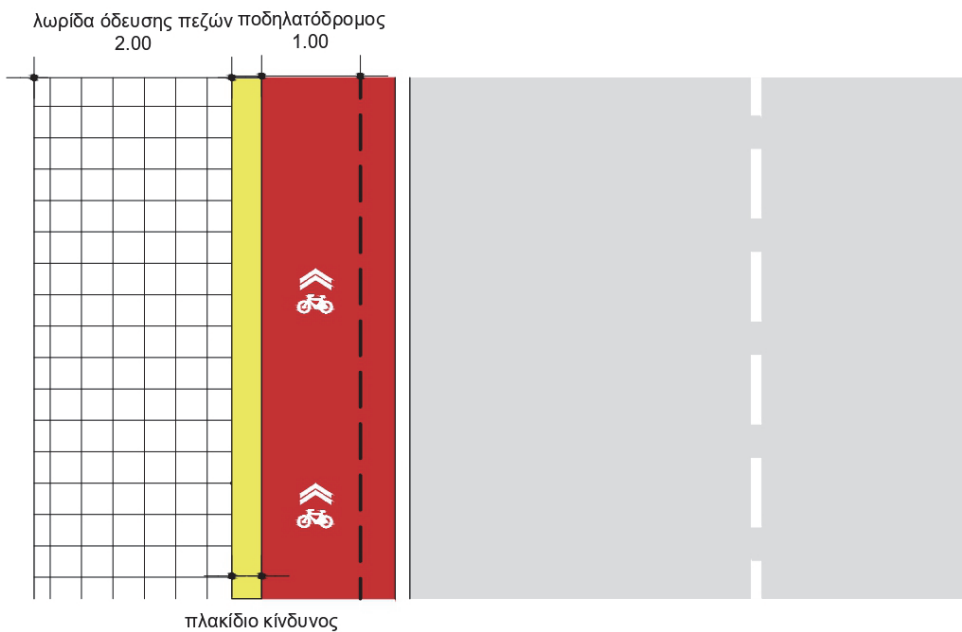
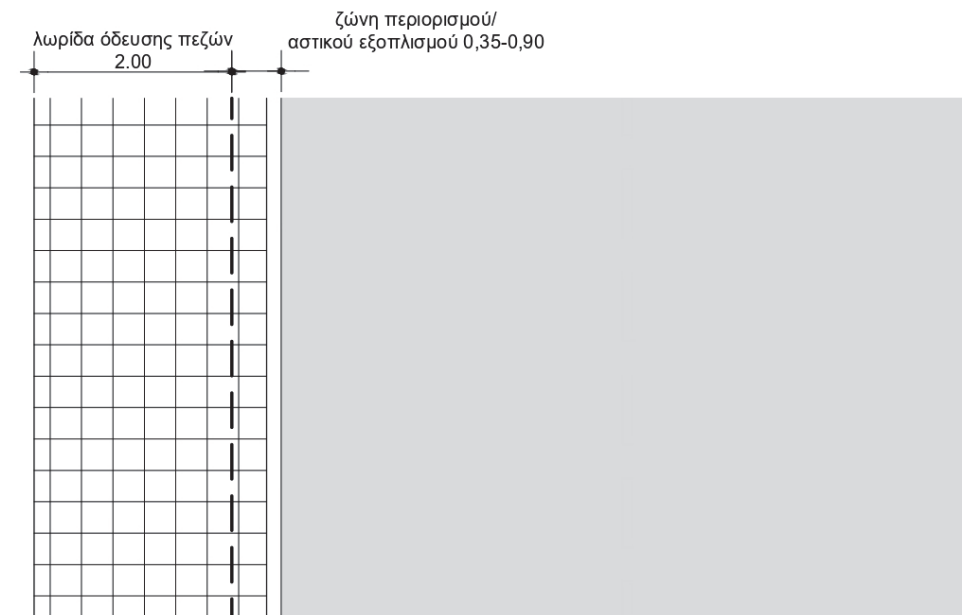
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΣΧ.17-Προέκταση πεζοδρομίου στο μέσο του Ο.Τ. σε διάβαση

**ΣΧ.17 – ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ Ο.Τ. – ΔΙΑΒΑΣΗ**

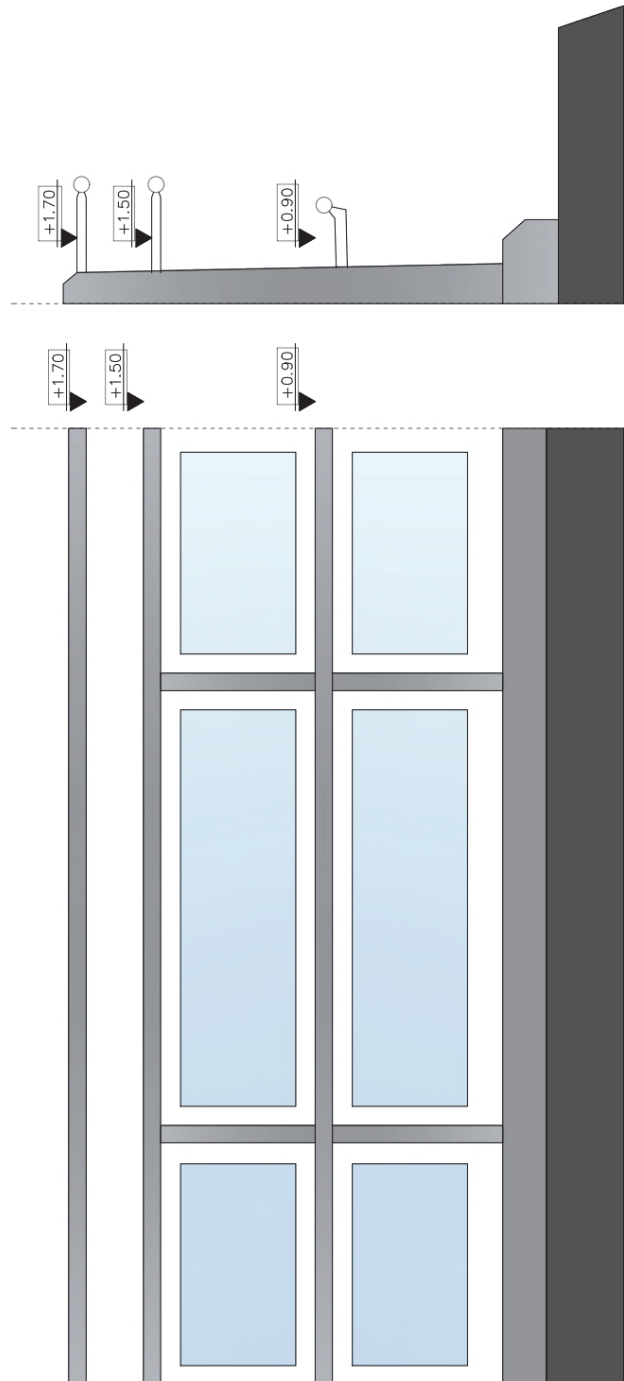
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΣΧ.18-Πεζοδρόμια σε γέφυρες

ΣΧ.18 – ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΓΕΦΥΡΕΣ

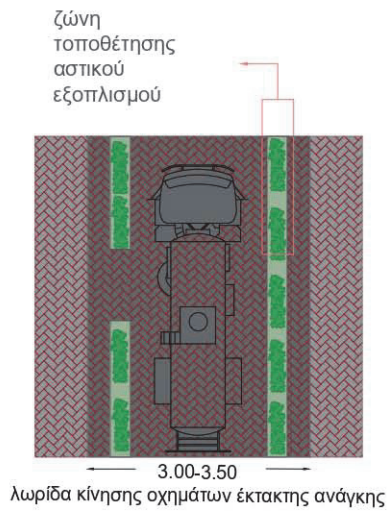
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



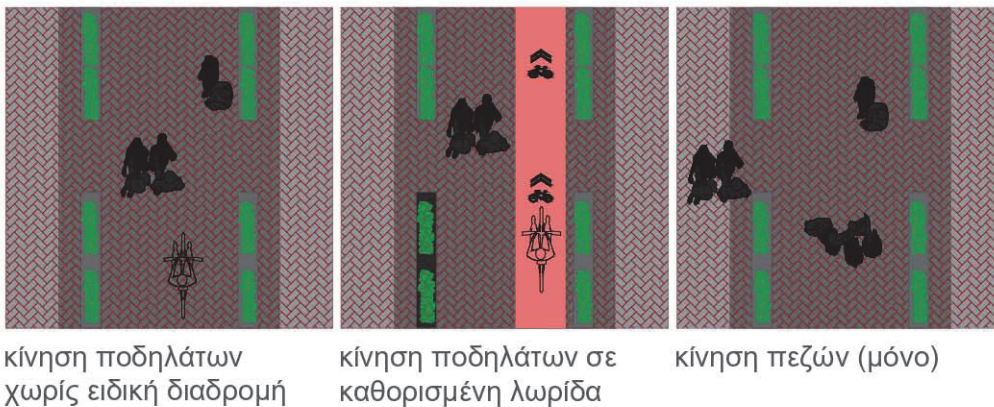
ΣΧ.19- Εσωτερικά κίγκλιδώματα  
Πεζοδρόμια σε γέφυρες

**ΣΧ.19 – ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ – ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΓΕΦΥΡΕΣ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΑ



ΣΧ.20- Πεζόδρομοι

ΣΧ.20 - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΣΧ.21-Εύκαμπτο πεζοδρόμιο

**ΣΧ.21 – ΕΥΚΑΜΠΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΣΧ.22-Κανάλια βιοφιλτραρίσματος - Biofiltration swales

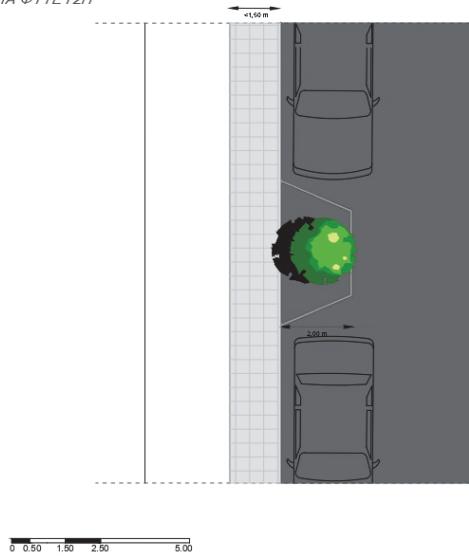


ΣΧ.22-Φυτά απομακρυντές

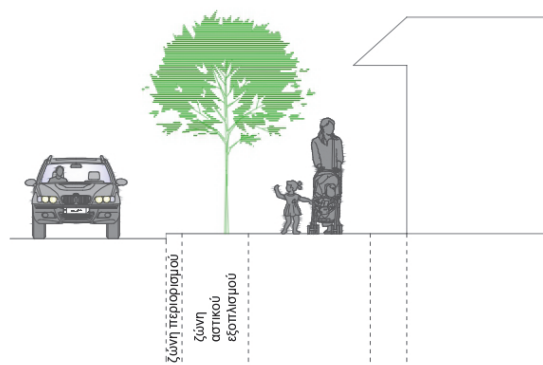
**ΣΧ.22- ΦΥΤΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΤΕΣ – ΚΑΝΑΛΙΑ ΒΙΟΦΙΛΤΡΑΡΙΣΜΑΤΟΣ**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΠΑΡΟΔΙΑ ΦΥΤΕΥΣΗ



ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΤΥΠΙΚΟΥ ΔΡΟΜΟΥ



ΣΧ.23- Φύτευση σε πεζοδρόμια

**ΣΧ.23 – ΦΥΤΕΥΣΗ ΣΕ ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ**

















