Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

Δήμου Ρεθύμνης

Παραδοτέο Π.1.α – ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ





Με τη χρηματοδότηση

ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

LeVer Σύμβουλοι Ανάπτυξης Α.Ε.

Φεβρουάριος 2024

Περιεχόμενα

1. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας 4
1.1 Γενικές Πληροφορίες – Προδιαγραφές 5
1.2 Διαδικασία Ανάπτυξης Σ.Α.Π. 5
1.2.1 Παραδοτέα 5
1.2.2 Ομάδα εργασίας 7
1.2.3 Τεχνικές οδηγίες για τη σύνταξη χαρτών 7
1.2.4 Έγκριση και υλοποίηση 8
1.2.5 Παρακολούθηση και αξιολόγηση 8
1.2.6 Συμμετοχικές διαδικασίες – διαβούλευση 9
2. Προδιαγραφές χαρακτηρισμού μιας διαδρομής ως προσβάσιμη 10
2.1 Εισαγωγή 10
2.2 Σχεδιάζοντας για όλους – Γραφείο Μελετών ΑμεΑ ΥΠΕΧΩΔΕ 11
2.2.1 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρομίου 12
2.2.2 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρόμων 18
2.2.3 Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων 19
2.2.4 Ράμπες και αμαξίδια 20
2.2.5 Κλίμακες 20
2.2.6 Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών 21
2.2.7 Απαιτήσεις σήμανσης 22
2.2.8 Κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό 24
2.2.9 Κοινόχρηστοι χώροι 26
2.3 Νέος οικοδομικός κανονισμός (Άρθρο 26 & 27του Ν.4067/9.4.2012) 26
2.4 Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Άρθρο 119 & 120 του Ν.4759/9.12.2020) 29
2.5 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) 31
2.5.1 Ελεύθερη ζώνη όδευσης 31
2.5.2 Οδηγός όδευσης τυφλών 32
2.5.3 Κεκλιμένα επίπεδα 35
2.5.4 Επιστρώσεις δαπέδων 35
2.5.5 Αστικός εξοπλισμός 35

2.5.6 Χώροι στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία 36

2.6 Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699) 36

2.6.1 Προσβάσιμες διαδρομές 37

2.6.2 Προσβάσιμη είσοδος 38

2.6.3 Κεκλιμένα επίπεδα ράμπες 39

2.6.4 Αναβατόρια 40

2.6.5 Ανελκυστήρες 40

2.6.6 Κλίμακες 40

2.6.7 Σύγκριση μέσων κάλυψης υψομετρικών διαφορών 41

2.7 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» - Αριθμ.οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 41

2.8 Σύνοψη τεχνικών προδιαγραφών για το χαρακτηρισμό διαδρομής πεζή μετακίνησης ως «προσβάσιμη» 43

3. Μεθοδολογία εκπόνησης Σ.Α.Π. 57

3.1 Μεθοδολογία ανάδειξης διαδρομών προσβασιμότητας 60

4. Ανάλυση και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης 62

4.1 Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων υφιστάμενου σχεδιασμού στο Δ. Ρεθύμνης 62

4.1.1 Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα 63

4.1.2 Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα 125

4.1.3 Πολιτικές και Στρατηγικές Τοπικής Εμβέλειας 128

5. Καταγραφή και αποτίμηση πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών 151

5.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά 151

5.2 Περιοχή μελέτης 153

5.3 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά 154

5.3.1 Θεσμικό πλαίσιο περιοχής παρέμβασης 154

5.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης 162

6. Ανάδειξη κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας 196

6.1 Μεθοδολογία 196

6.2 Διαδρομές προσβασιμότητας 196

7. Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών 204

7.1 Ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών 204
7.1.1 Οδικό Δίκτυο 204
7.1.2 Δίκτυο πεζών 206
7.2 Δίκτυο ποδηλάτου 210
7.2.1 Υφιστάμενες υποδομές 210
7.2.2 Μελλοντικές υποδομές 211
7.3 Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ 213
7.3.1 Ταξί 213
7.3.2 Δημόσια Συγκοινωνία 214
7.4 Χώροι στάθμευσης οχημάτων Ι.Χ. και ΑμεΑ 216
7.5 Χώροι στάθμευσης και θέσεις φόρτισης Η/Ο 217
8. Αυτοψίες – Αξιολόγηση προσβασιμότητας 223
8.1 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης προτεινόμενου δικτύου προσβασιμότητας 224
8.2 Αποτελέσματα μετρήσεων- αυτοψιών για δημόσιους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους και δημόσια κτήρια 225
8.3 Αποτελέσματα μετρήσεων για διαβάσεις 327
8.4 Χαρτογράφηση των συνθηκών προσβασιμότητας των χρήσεων ενδιαφέροντος και των εξεταζόμενων διαδρομών στην περιοχή μελέτης 378
8.4.1 Χρήσεις ενδιαφέροντος & διαβάσεις 378
8.4.2 Διαδρομές προσβασιμότητας 405

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

1. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας

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

Σύμφωνα με την παράγραφο 71, του άρθρου 2 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 4067/2012) «*ως προσβασιμότητα ορίζεται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα άτομα -- χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών, όπως σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη, εθνικότητα -- να έχουν πρόσβαση σε αυτό, δηλαδή να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές, αλλά και τις υπηρεσίες (συμβατικές και ηλεκτρονικές) και τα αγαθά που διατίθενται στο συγκεκριμένο περιβάλλον*». Η προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον εξασφαλίζεται μέσω του προσβάσιμου σχεδιασμού. Ο προσβάσιμος σχεδιασμός αποτελεί μια διαδικασία σχεδιασμού κατά την οποία οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες εξετάζονται ειδικά, με στόχο τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις υποδομές ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν, κατά το δυνατόν αυτόνομα από άτομα με διάφορες αναπηρίες.

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

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

Με την εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Ρεθύμνης, καταβάλλεται μία προσπάθεια βελτίωσης της υφιστάμενης προσβασιμότητας, τόσο του οδικού δικτύου όσο και των υποδομών κοινόχρηστου και κοινωφελούς χαρακτήρα, με απώτερο σκοπό την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία. Μεταξύ άλλων, θα προσδιορίζονται οι απαιτήσεις και τα κριτήρια για:

- **Προσβάσιμα πεζοδρόμια, πεζόδρομους, πλατείες, χώρους πρασίνου & άλση**, (πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών χωρίς εμπόδια, φυσικά ή τεχνητά)
- **Προσβάσιμες διαβάσεις πεζών και νησίδες** (πρόβλεψη ραμπών και τρόποι ορθής κατασκευής αυτών, καθώς και πρόβλεψη σήμανσης)
- **Προσβάσιμους χώρους πρασίνου και άλση** (πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής και κτιριακών υποδομών)
- **Προσβάσιμους χώρους στάθμευσης** (πρόβλεψη ειδικών θέσεων για οχήματα ατόμων με αναπηρία, ραμπών και σήμανσης)
- **Προσβάσιμα κτίρια** (είσοδοι κτιρίων σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις)

1.1 Γενικές Πληροφορίες – Προδιαγραφές

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

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

β. οι διατάξεις του άρθρου 26 και του άρθρου 27 του ν. 4061/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79), όπως τροποποιήθηκαν με τον ν. 4759/2020 «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»,

γ. οι διατάξεις της υπ' αρ. 3046/304 της 30.1/3.2.1989 απόφασης Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (Δ' 59),

δ. οι διατάξεις της απόφασης υπ' αρ. 52907/31.12.2009 Υπουργείου ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621),

ε. οι διατάξεις της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699/7.7.2020 απόφασης Υφυπουργού ΠΕΝ «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998),

στ. για θέματα που δεν ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς θα χρησιμοποιείται το ISO 21542 "Building construction - Accessibility and usability of the built environment", ο "ADA «Standards for accessible design" ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα (π.χ. EN 17210 Accessibility and usability of the built environment - Functional requirements).

1.2 Διαδικασία Ανάπτυξης Σ.Α.Π.

1.2.1 Παραδοτέα

Παραδοτέο Π.1. - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

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

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

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

- Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου
    - Τύπος κειμένου

- Επίπεδο θεσμοθέτησης
- Επισπεύδον υπουργείο
- ΦΕΚ
- Μικρή περιγραφή
- Βασικές κατευθύνσεις (στόχοι ή και μέτρα)

- Πολεοδομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά
  - όροι δόμησης,
  - αναπτυξιακό πλαίσιο
  - πληθυσμός εξυπηρέτησης ανά ΟΤ
- Σημεία ενδιαφέροντος
  - Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες
  - Κλειστά Εμπορικά κέντρα
  - Αθλητικές εγκαταστάσεις
  - Κτήρια γραφείων
  - Περιοχές με καταστήματα και εστίαση (έστω και στον πρώτο όροφο)
  - Σχολεία
  - Τριτοβάθμια
  - Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
  - Μελλοντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων (κοινόχρηστοι χώροι από e poleodomia ή και ιδιωτικές επενδύσεις)
- Καταγραφή στοιχείων σχετικά με την πεζή μετακίνηση
  - ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των υπαίθριων δημόσιων Κ.Χ.).
  - αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.
  - διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.
  - καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).
  - διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες
  - οι συνήθεις διαδρομές πεζή μετακίνησης (desirelines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά)

Π.1.β: Χάρτες δικτύου περιοχής παρέμβασης

- Οικισμοί μελέτης
- Πολεοδομικά χαρακτηριστικά (πολεοδομικές ενότητες και συντελεστές κάλυψης περιοχών)
- Υπό διαμόρφωση κοινόχρηστοι χώροι
- Υφιστάμενοι κοινόχρηστοι χώροι (οδικό δίκτυο, πεζόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι, πλατείες, διαβάσεις κ.λ.π.)
- Χώροι διαφυγής για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης
- Χώροι εκτόνωσης ατόμων με αναπηρία
- Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ
- Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης (υπαίθριοι & στεγασμένοι)
- Υφιστάμενοι και μελλοντικοί ποδηλατόδρομοι
- Στάσεις και σταθμοί ΜΜΜ
- Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια εκπαίδευση – εκπαιδευτικές μονάδες
- Δημόσια κτήρια και υπηρεσίες (π.χ. Δομές υγείας και πρόνοιας)
- Περιοχές με καταστήματα και εστίαση (έστω και στον πρώτο όροφο)

Παραδοτέο Π.2. – ΠΡΟΤΑΣΗ

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

Π.2.β: Χάρτες

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

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

1.2.2 Ομάδα εργασίας

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

1.2.3 Τεχνικές οδηγίες για τη σύνταξη χαρτών

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

- Τα δεδομένα υποβάλλονται σε μορφή αρχείων τύπου shapefile.
- Το σύστημα αναφοράς συντεταγμένων είναι το προβολικό του ΕΓΣΑ’87 (EPSG:2100, Greek_Grid).
- Χρησιμοποιούνται ΚΕΦΑΛΑΙΟΙ χαρακτήρες στην ελληνική γλώσσα για τη συμπλήρωση περιγραφικών δεδομένων.
- Ως διαχωριστικό δεκαδικών (σύμβολο υποδιαστολής) χρησιμοποιείται, όπου απαιτείται, η τελεία “.”.
- Η κωδικοποίηση χαρακτήρων στο αρχείο shapefile είναι σε UTF-8 ή ISO-8859-7.
- Χρήση λατινικών χαρακτήρων, χωρίς κενά, στα ονόματα των αρχείων

- Η γεωμετρία κάθε αντικειμένου είναι απλή (single part geometry) και όχι πολλαπλών τμημάτων (multipart).
- Πλέον των γεωμετρικών στοιχείων (συντεταγμένων) στους χάρτες θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και περιγραφικά (αλφαριθμητικά) δεδομένα.

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

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

1.2.4 Έγκριση και υλοποίηση

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

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

1.2.5 Παρακολούθηση και αξιολόγηση

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

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

- Πίνακα Επεξεργασίας Δεδομένων
- Ανοιχτής ψηφιακής πλατφόρμας

1.2.6 Συμμετοχικές διαδικασίες – διαβούλευση

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

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

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

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

Προσβάσιμες Διαδρομές

2. Προδιαγραφές χαρακτηρισμού μιας διαδρομής ως προσβάσιμη

2.1 Εισαγωγή

Τι είναι;

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

Ποιους αφορά μια προσβάσιμη διαδρομή;

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

- **Άτομα με αναπηρίες** είναι τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια.
- **Εμποδιζόμενα άτομα**, είναι τα άτομα με αναπηρίες, καθώς και τα άτομα με μειωμένες ικανότητες δηλαδή τα άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας, οι έγκυες, τα προεφηβικά άτομα, τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες, όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οιουδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ.
- **Άτομα με δυσκολία στην κίνηση** αποτελούν τα άτομα με αδύναμα ή παράλυτα μέλη, με δυσκαμψία ή σχετική έλλειψη μέλους ή μελών του σώματος, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι κλπ.. Τα άτομα αυτά έχουν αργότερους ρυθμούς στην κίνηση και για να μετακινηθούν χρησιμοποιούν βοηθητικά μέσα (αναπηρικό αμαξίδιο, περπατίστρες, πατερίτσες, μπαστούνια κλπ).
- **Άτομα με δυσκολία στην όραση** που βλέπουν είτε λίγο είτε καθόλου. Για την αυτόνομη μετακίνησή τους κάνουν χρήση μπαστουνιού ή ειδικά εκπαιδευμένων σκύλων.
- **Άτομα με δυσκολία την ακοή,** των οποίων η κίνηση διευκολύνεται με την ύπαρξη έντονης και ευκρινούς σήμανσης. Ο άπλετος φωτισμός των χώρων εξασφαλίζει την καλή επικοινωνία των ατόμων με προβλήματα στην ακοή, δεδομένου ότι τους επιτρέπει να διαβάζουν τα χείλη του ομιλητού ή να επικοινωνούν με την νοηματική γλώσσα (γλώσσα των χεριών).
- **Άτομα με δυσκολία την αντίληψη και την επικοινωνία,** το οποία είναι για παράδειγμα άτομα με διάφορες ψυχικές ή οργανικές παθήσεις με παροδικά μειωμένη αντίληψη, π.χ. ηλικιωμένοι, παιδιά, αφηρημένοι, μεθυσμένοι, ναρκομανείς, κουρασμένοι κλπ.. Τα άτομα αυτά έχουν περιορισμένη επαφή με το περιβάλλον και τα γύρω αντικείμενα, αδυνατούν να δράσουν αυτόνομα ή και ακόμα να αντιδράσουν στα εμπόδια ή τους κινδύνους. Η απλοποίηση των χώρων διακίνησης, η χρήση

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

σημάνσεων με ενδείξεις με χρωματικές αντιθέσεις, τα έντονα ηχητικά σήματα βελτιώνουν την σχέση των ατόμων αυτών με το περιβάλλον

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

Ειδικότερα εξετάζονται:

i. *οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ*
ii. *οι διατάξεις της απόφασης υπ' αρ. 52907/31.12.2009 Υπουργείου ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)*
iii. *το άρθρο 26 του Ν. υπ' αρίθμ. 4067/9.4.2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός»*
iv. *το άρθρο 119 του ν. 4759/2020 «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις»*
v. *οι διατάξεις της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/ 65826/699/7.7.2020 απόφασης Υφυπουργού ΠΕΝ «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα*
vi. *οι Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»*

2.2 Σχεδιάζοντας για όλους – Γραφείο Μελετών ΑμεΑ ΥΠΕΧΩΔΕ

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

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

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

- Κατάλληλες κλίσεις σε σχέση με την απόσταση του διαμορφωμένου δαπέδου
- Κατάλληλη επιφάνεια σχετικά με την υφή και το ανάγλυφο (αντιολισθηρότητα)
- Αποφυγή σημείων εκτροπής της πορείας του αναπηρικού αμαξιδίου
- Αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου σε τέτοιο μέγεθος που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων.

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

2.2.1 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρομίου

2.2.1.1 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρομίου

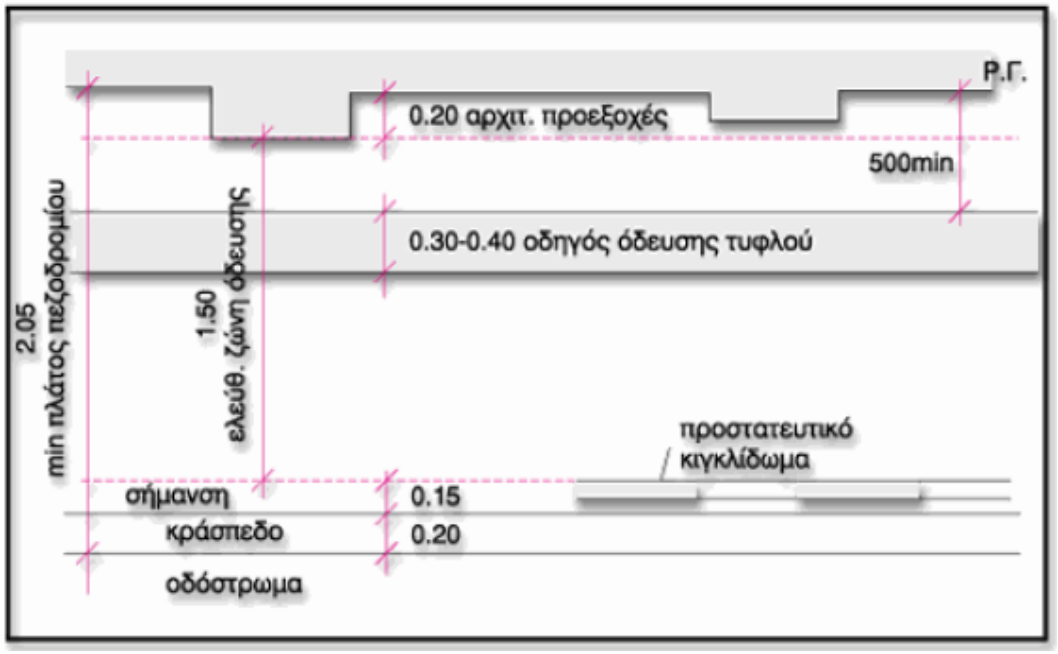
Ως **πλάτος πεζοδρομίου** ορίζεται η απόσταση από την ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου.

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

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

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

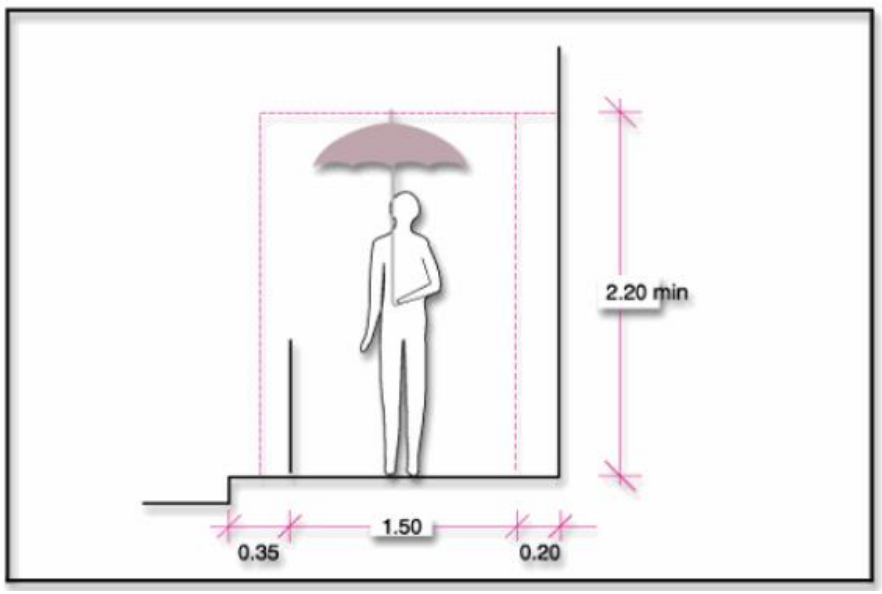
- Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κλπ) ή με μεταφορέα πακέτων.
- Ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη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



Εικόνα 2-1: Γεωμετρικά στοιχεία πεζοδρομίου

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

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



Εικόνα 2-2: Ελεύθερο ύψος όδευσης

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

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

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

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

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

2.2.1.2 Κατασκευαστικά στοιχεία δαπέδου πεζοδρομίου

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

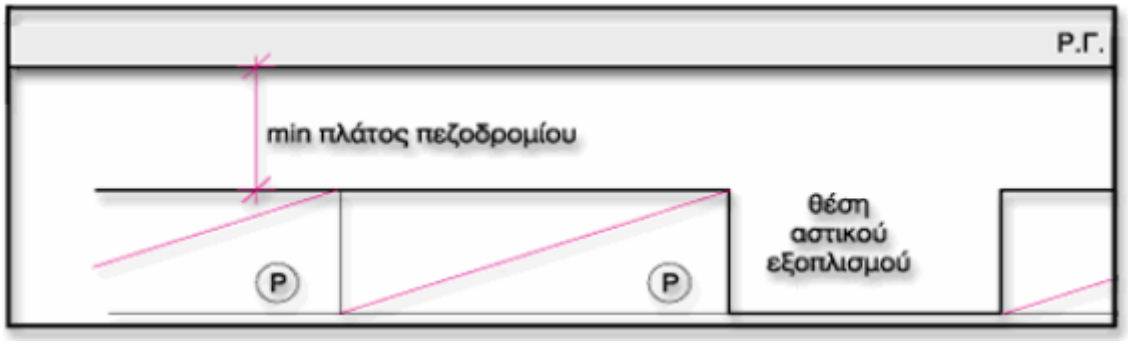
Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση λωρίδας ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0,50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή εντός της ελεύθερης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

2.2.1.3 Στοιχεία αστικού εξοπλισμού

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

Σε γενικές γραμμές προτείνεται ένα πρόσθετο πλάτος 1.30μ, που θα προστίθεται στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου, για την δημιουργία ζώνης εγκατάστασης αστικού εξοπλισμού. Μία περίπτωση αντιμετώπισης

του θέματος δημιουργίας ζώνης αστικού εξοπλισμού χωρίς την επαύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου αποτελεί η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο χώρου, εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προκειμένου εκεί να τοποθετηθεί ο απαραίτητος εξοπλισμός.



Εικόνα 2-3: Ενδεικτική προτεινόμενη θέση αστικού εξοπλισμού

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

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

2.2.1.4 Εμπόδια

Τα εμπόδια διακρίνονται σε:

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

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

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

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

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

2.2.1.5 Φυτεύσεις

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

2.2.1.6 Σήμανση

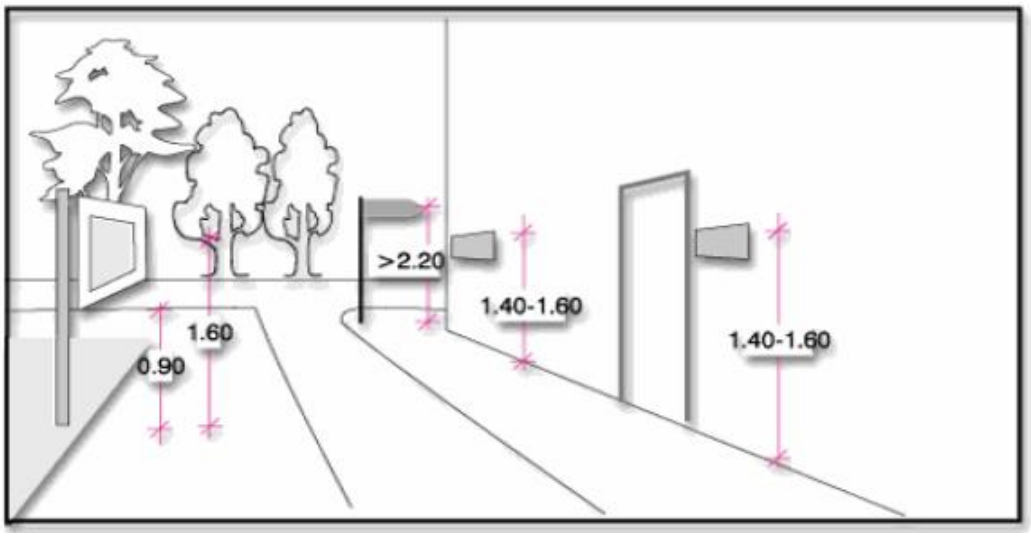
Ως σήμανση νοείται κάθε μέσο που προσφέρει ενδείξεις σχετικά με την ασφάλεια και την πληροφόρηση των ατόμων.

Η σήμανση πρέπει να είναι αντιληπτή από το σύνολο των ατόμων συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρίες. Πληροφορίες που αφορούν σε μια συγκεκριμένη κατηγορία ατόμων με αναπηρίες, πρέπει να παρέχονται στους χρήστες με τρόπο εύληπτο, χωρίς όμως να ενοχλούν τους υπόλοιπους.

Σήμανση που αφορά σε μια συγκεκριμένη πληροφορία πρέπει να εμφανίζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο, ώστε να είναι εύκολα αναγνωρίσιμη. Σημάνσεις που αφορούν στην ασφάλεια του συνόλου των χρηστών ή και κάποιας ειδικής κατηγορίας χρηστών πρέπει να προηγούνται άλλων σημάνσεων.

Η σήμανση διακρίνεται σε:

- **επιδαπέδια**, απαραίτητη για την πληροφόρηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, επιτυγχάνεται δε με αλλαγή της υφής του δαπέδου και συγχρόνως έντονη χρωματική αντίθεση για τους αμβλύωπες
- **πινακίδες,** επί στύλου ή πάνω σε ειδικές βάσεις, θα πρέπει να τοποθετούνται πάντα εκτός ελεύθερου πλάτους και ύψους της ζώνης όδευσης, εφόσον δε είναι επί τοίχων και παρέχουν μόνιμη πληροφόρηση (π.χ. ονόματα δρόμων, αριθμούς σπιτιών, τίτλους δημοσίων υπηρεσιών κ.ά.) και σε ύψος 1.40 - 1.60μ από το δάπεδο και να είναι και ανάγλυφες και σε γραφή BRAILLE
- **φωτεινούς-ηχητικούς σηματοδότες**, που ταυτόχρονα θα εκπέμπουν φωτεινό και ηχητικό σήμα και θα τοποθετούνται εκτός από τα σημεία των διαβάσεων και όπου υπάρχουν προσωρινά ή μόνιμα εμπόδια μέσα στην ζώνη όδευσης
- **μέσω του σχήματος και του χρώματος των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού**, τα οποία πρέπει να εμφανίζονται πάντα στο ίδιο χρώμα και σχήμα, ώστε να γίνονται εύκολα αντιληπτά.



Εικόνα 2-4: Στοιχεία κατακόρυφης σήμανσης

2.2.1.7 Διαβάσεις και νησίδες

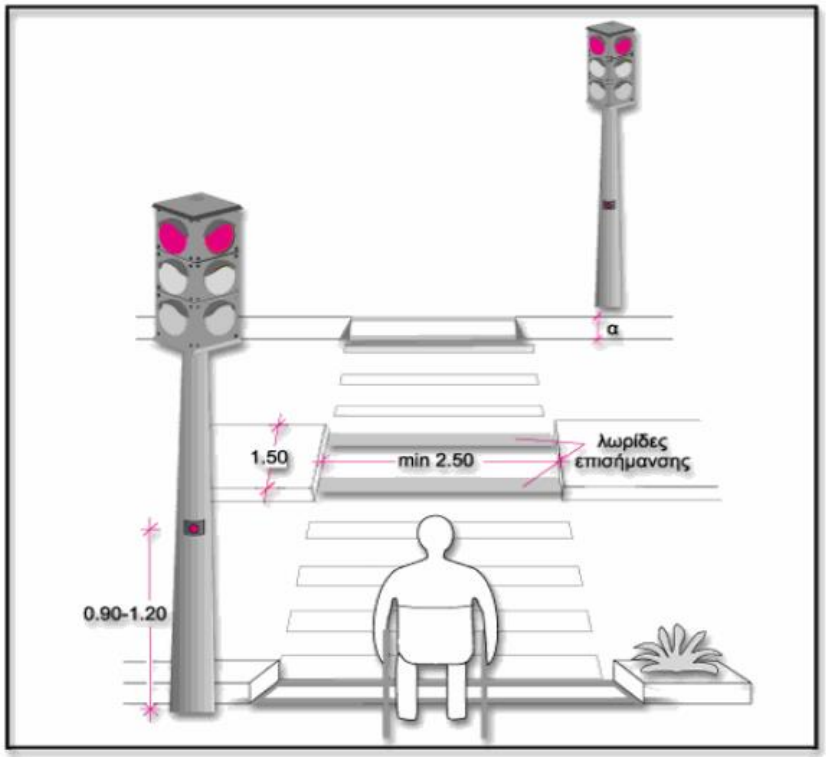
Διαβάσεις κρίνεται σκόπιμο να διαμορφώνονται κάθε 80-100μ. τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας. **Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ**.

Οι διαβάσεις θα χαρακτηρίζονται και με σήμανση στο οδόστρωμα, που θα υποδηλώνει την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση STOP επί του οδοστρώματος, τουλάχιστον 1μ πριν από την διάβαση. Όπου η σήμανση στις διαβάσεις ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες προτείνεται να συνδυάζεται και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς σηματοδότες, των οποίων οι μηχανισμοί χειρισμού θα είναι σε μια ζώνη υψών 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

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

Όταν το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12μ. ή το είδος της κυκλοφορίας το επιβάλλει θα κατασκευάζονται νησίδες με πλάτος τουλάχιστον 1.50μ.. Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ. στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα.

Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι ώστε να προειδοποιούνται οι τυφλοί, σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3μ στα σημεία αυτά της αρχής και του τέλους μπορούν να κατασκευάζονται σκάφες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αντιμετώπιση της απορροής των ομβρίων. Στις περιπτώσεις που τοποθετείται εσχάρα αποχέτευσης, η οποιαδήποτε διαμόρφωση δεν πρέπει να δημιουργεί προεξοχή στην επιφάνεια του δαπέδου μεγαλύτερη από 0.02μ και κατά προτίμηση εκτός ζώνης όδευσης πεζών.



Εικόνα 2-5: Ράμπες – Διαβάσεις - Νησίδες

2.2.1.8 Υψομετρικές διαφορές

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

2.2.2 Στοιχεία σχεδιασμού πεζοδρόμων

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

2.2.2.1 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά πεζοδρόμων

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

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

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

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

2.2.2.2 Δάπεδο πεζοδρομίου

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

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

2.2.2.3 Εξοπλισμός και εμπόδια

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

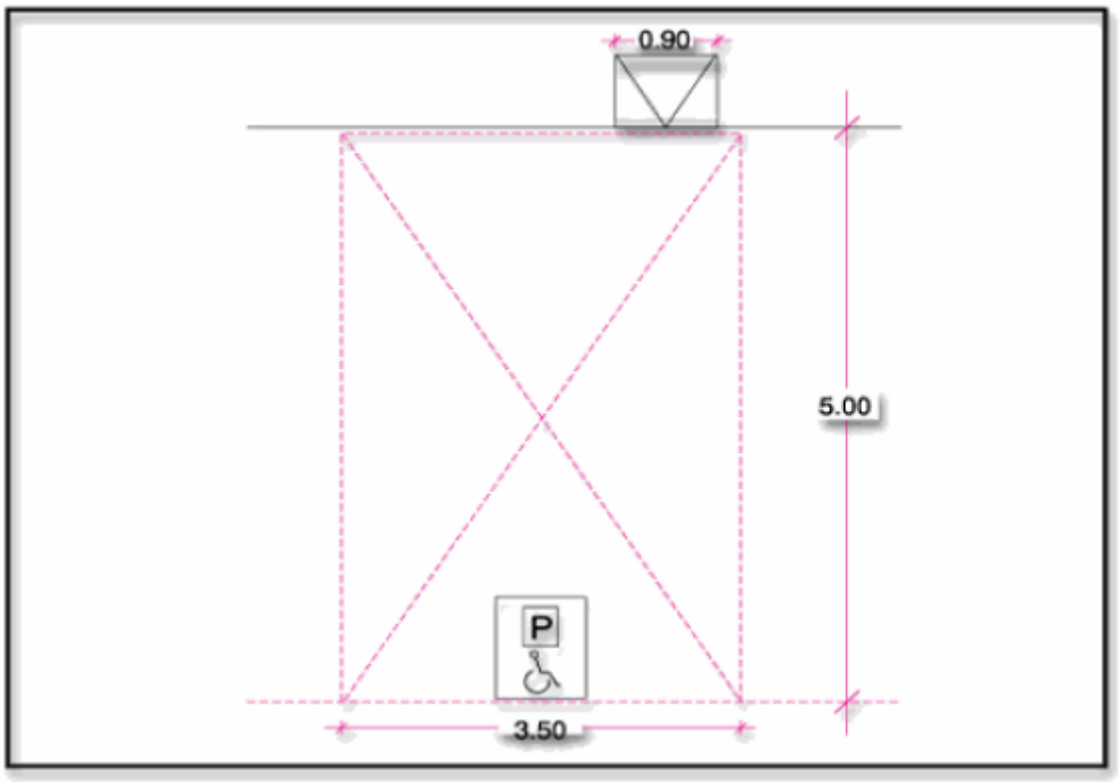
Όπου κατασκευάζονται ράμπες ή κλίμακες συνιστάται η κατασκευή εκατέρωθεν αυτών κιγκλιδώματος ύψους 0.75 ως 0.90μ, που θα εξέχει τουλάχιστον 30εκ από το πρώτο και το τελευταίο πάτημα.

2.2.3 Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων

Μια τυπική θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες απαιτεί κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο για την εύκολη πρόσβασή τους και διαστάσεις συνήθως 3,50Χ5,00μ. **Σε περίπτωση θέσης παράλληλα με το πεζοδρόμιο, το μήκος της σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο των 6,00μ**, ώστε να είναι εφικτή η διέλευση του ατόμου ανάμεσα από δύο σταθμευμένα οχήματα.

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

Όταν οι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν κάποιο σημείο ενδιαφέροντος, τότε θα πρέπει οι θέσεις στάθμευσης για τα άτομα με αναπηρίες να βρίσκονται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από αυτά και αν είναι δυνατόν σε μικρότερη των 50μ. Παράλληλα θα πρέπει να εξασφαλίζεται η αυτόνομη μετακίνηση και μεταφορά τους από τους χώρους στάθμευσης στην είσοδο του σημείου. Σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν ειδικούς χώρους, όπως π.χ. αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα κλπ, θα πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για την ύπαρξη ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρίες σε σημεία όσο το δυνατόν πλησιέστερα και σε αποστάσεις που δεν θα ξεπερνούν τα 300μ. Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να προβλέπεται ειδικό μεταφορικό μέσο (π.χ. όχημα χαμηλού δαπέδου με ράμπα επιβίβασης) από τους χώρους στάθμευσης στους ειδικούς αυτούς χώρους, για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων.



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

Η αναλογία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες είναι 5% επί του συνόλου των προβλεπομένων θέσεων και τουλάχιστον μία θέση σε περιπτώσεις μικρών χώρων στάθμευσης. Σε περίπτωση τοποθέτησης παρκόμετρων πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να τοποθετούνται σε θέσεις προσιτές από όλους τους χρήστες και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα, οι δε μηχανισμοί χειρισμού τους να βρίσκονται σε μια ζώνη υψών από 0,90 ως 1,20μ από το δάπεδο.

2.2.4 Ράμπες και αμαξίδια

Ράμπα ή βατό κεκλιμένο επίπεδο ονομάζεται κάθε επίπεδο που επιτρέπει την προσπέλαση ατόμων ή / και αμαξιδίων, συνδέοντας δύο διαφορετικής στάθμης επιφάνειες. Τα κύρια χαρακτηριστικά στοιχεία μιας ράμπας είναι η κλίση και το πλάτος, που καθορίζουν και τον βαθμό άνεσης κατά την χρήση της. Το πλάτος μιας ράμπας καθορίζει και την δυνατότητα ταυτόχρονης ή μη χρήσης, από ένα ή περισσότερα άτομα με ή χωρίς αμαξίδιο. Διακρίνονται κυρίως σε εξωτερικές (συνδέουν τον εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο με την είσοδο του κτιρίου) και εσωτερικές (συνδέουν εσωτερικούς χώρους του κτιρίου). Κρίσιμα λειτουργικά τους στοιχεία είναι:

- **η κλίση**: καθορίζει την άνετη και ασφαλή χρήση της. Κυμαίνεται από 0% η ιδανική περίπτωση και μπορεί να φτάσει στο 10% (για 1μ μήκος και κάλυψη υψομετρικής διαφοράς 4-10 εκ)
- **το μήκος**: είναι συνάρτηση της κλίσης της, έτσι ώστε ο συνδυασμός αυτών των δύο χαρακτηριστικών να εξασφαλίζει την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και άνεση στον χρήστη. Όταν όμως το μήκος της ράμπας ξεπερνά τα 10.00μ τότε επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος (πλατύσκαλου) ελάχιστου μήκους 1.50μ και πλάτους που δεν θα υπολείπεται του πλάτους της ράμπας.
- **το πλάτος**: πρέπει να εξασφαλίζει την ασφαλή και άνετη διακίνηση του χρήστη, με συνιστώμενο ελεύθερο πλάτος ράμπας μεταξύ των περιζωμάτων να είναι τα 1.30μ. (σε περίπτωση διασταύρωσης απαιτείται τουλάχιστον 1,70μ)
- **τα πλατύσκαλα**: επιβάλλεται να κατασκευάζονται και στην αρχή και το τέλος μιας ράμπας καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής της διεύθυνσής της.
- **το σχήμα**: μπορεί να είναι αντίστοιχα ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή και μικτό.
- **το δάπεδο**: πρέπει να είναι από υλικό αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες προκειμένου για εξωτερικές ράμπες, με μικρή αντανακλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση
- **τα στοιχεία προστασίας και ασφάλειας του χρήστη**: στηθαίο / κιγκλίδωμα, χειρολησθήρας, περίζωμα
- **σήμανση**: θα πρέπει να επισημαίνεται κατάλληλα ώστε να γίνεται αντιληπτή από τους χρήστες με προβλήματα στην όραση. Στην αρχή, το πέρας και τα σημεία αλλαγής της διεύθυνσης της ράμπας πρέπει να κατασκευάζονται λωρίδες επισήμανσης, κάθετες στον άξονα της κίνησης, πλάτους 0,30 – 0,60μ, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο της ράμπας

2.2.5 Κλίμακες

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

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

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

Τα λειτουργικά στοιχεία μιας κλίμακας είναι:

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

2.2.6 Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών

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

- **ανελκυστήρας**: η πρόσβαση σε αυτούς από τη στάθμη του πεζοδρομίου ή του χώρου στάθμευσης πρέπει να είναι ισόπεδη ή να γίνεται από κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5%. Οι ελάχιστες (εσωτερικές) διαστάσεις του θαλάμου είναι 1,10x1,40μ και το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα πόρτας πρέπει να είναι 0,85μ. Τέλος, όλα τα χειριστήρια τοποθετούνται σε ύψος 0.90 -1.20μ από το δάπεδο. Πρέπει να έχουν χρωματική αντίθεση με το υπόβαθρό τους και να είναι τοποθετημένα με λογικό, ενιαίο και τυποποιημένο τρόπο.

- **αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης**: όταν δεν είναι δυνατόν υψομετρική διαφορά σε ήδη διαμορφωμένο εξωτερικό χώρο να καλυφθεί με κεκλιμένο επίπεδο, τότε πρέπει να μελετηθεί εγκατάσταση αναβατορίου κατακόρυφης κίνησης ή αναβατορίου κλίμακας. Η εγκατάσταση αυτή πρέπει να σημαίνεται κατάλληλα
- **αναβατόριο κλιμάκων**: τοποθετούνται στις σκάλες και καλύπτουν μικρές και μεγάλες υψομετρικές διαφορές, ιδιαίτερα όπου είναι αδύνατη η εγκατάσταση ανελκυστήρα. Αποτελούνται από τον φορέα, το φερόμενο τμήμα και το σύστημα συναρμογής.

2.2.7 Απαιτήσεις σήμανσης

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

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

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

Και ανάλογα με τη λειτουργία της διακρίνεται σε:

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

2.2.7.1 Πινακίδες

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

Σχήμα:

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

Χρώμα:

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

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

Όσον αφορά τις θέσεις των πινακίδων, όταν τοποθετούνται σε επαφή και παράλληλα με τους τοίχους πρέπει να βρίσκονται σε ύψος 1.40μ - 1.60μ. Όταν σημαίνουν είσοδο σε κάποια εξυπηρέτηση (π.χ. WC, ιατρείο, χώρος αναμονής) πρέπει να τοποθετούνται δίπλα και όχι πάνω στην πόρτα από την πλευρά της

χειρολαβής. Το ίδιο ισχύει και για την αρίθμηση των χώρων. Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εκτός διαδρομών κίνησης του κοινού, μπορούν να βρίσκονται σε ύψος 1.40μ – 3.50μ. πάνω από το έδαφος. Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εντός διαδρομών κίνησης πρέπει η κάτω ακμή τους να απέχει 2.20μ. από το δάπεδο. Εφόσον βρίσκονται στερεωμένες σε στύλους, η θέση τους πρέπει να σημαίνεται κατάλληλα στο δάπεδο ώστε να μην αποτελούν εμπόδιο στα άτομα με προβλήματα στην όραση. Γενικά οι πινακίδες πρέπει να είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την κυκλοφορία και να μην προκαλούν ατυχήματα.

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

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

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

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

2.2.7.2 Επιδαπέδια σήμανση

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

2.2.7.3 Σήμανση αστικού εξοπλισμού

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

2.2.7.4 Φωτεινή - ηχητική σήμανση

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

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

2.2.8 Κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό

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

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

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

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

2.2.8.1 Είσοδοι Κτιρίων

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

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

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

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

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

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

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

2.2.8.2 Υπόγειοι χώροι στάθμευσης

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

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

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

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

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

2.2.9 Κοινόχρηστοι χώροι

Όσον αφορά τους κοινόχρηστους χώρους[2], θα πρέπει να είναι προσβάσιμοι από όλους τους χρήστες, και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα. Απαραίτητες προϋποθέσεις γι' αυτό είναι:

- η ύπαρξη διαδρόμων κυκλοφορίας καθαρού πλάτους τουλάχιστον 1.50μ,
- η ύπαρξη θυρών πλάτους 0.90μ από κάσα σε κάσα, ανοιγόμενων με μέγιστη απαιτούμενη για το άνοιγμά τους δύναμη τα 15 Newtons ή συρόμενων, που θα φέρουν κατακόρυφο φεγγίτη όπου
- επιτρέπεται από την χρήση τους για τον έλεγχο της κίνησης από την πίσω πλευρά της θύρας και χειρολαβή σχήματος L ή D,
- η ύπαρξη ελεύθερων από κάθε εμπόδιο χώρων, διαμέτρου 1.50μ, για την περιστροφή αμαξιδίων,
- η πρόβλεψη ελεύθερων χώρων, διαστάσεων εκάστου 0.80 Χ 1.30μ, για την στάθμευση αμαξιδίων όπου προβλέπονται αντίστοιχα καθιστικά αναμονής του κοινού - αλλά και ειδικών θέσεων με σκληρά καθίσματα βάθους 0.40μ και ύψους 0.55 – 0.60μ με στηρίγματα χεριών για τα άτομα με προβλήματα στην κίνηση. Σε περιπτώσεις αμφιθεατρικών αιθουσών θα πρέπει να προβλέπονται θέσεις για τους χρήστες αμαξιδίων στην πρώτη σειρά των επίπεδων τμημάτων ή στην τελευταία σειρά των διαχωριστικών διαδρόμων των διαζωμάτων που καταλήγουν σε πόρτες εξόδου, με την κατασκευή αναδιπλούμενων ή αφαιρούμενων καθισμάτων ώστε στην θέση τους να τοποθετείται το αμαξίδιο. Και στην περίπτωση αυτή οι απαιτούμενες διαστάσεις του ελευθερούμενου χώρου είναι 0.80 Χ 1.30μ κατ' ελάχιστον.
- η αποφυγή υψομετρικών διαφορών σε οποιαδήποτε στάθμη και η κάλυψή τους - όπου είναι αδύνατη η αποφυγή τους - με ράμπες μέγιστης κλίσης 5% ή με κάποιο σύστημα ανύψωσης, όπως αυτά περιγράφονται στις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων" και "Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών",
- η κατασκευή κλιμάκων -όπου απαιτούνται αυτές- με δύο κατ' ελάχιστον βαθμίδες και οι οποίες θα κατασκευάζονται σύμφωνα με την Οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Κλίμακες ή σκάλες",
- η κατασκευή αντιολισθηρών, ομοιογενών, σταθερών δαπέδων εύκολων στον καθαρισμό και την συντήρηση, με μικρή αντανακλαστικότητα, χωρίς σημεία εκτροπής των αμαξιδίων και των άλλων βοηθημάτων, χωρίς αρμούς διαμόρφωσης των δαπέδων σε τέτοιο μέγεθος που να δημιουργούν κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα των εμποδιζόμενων ατόμων και χωρίς κατώφλια αλλά και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο που να προεξέχει ή να βυθίζεται στο δάπεδο περισσότερο από 2εκ,
- η ύπαρξη τουλάχιστον μιας τουαλέτας ανά όροφο που θα εξυπηρετεί τους χρήστες αμαξιδίων αλλά θα λειτουργεί και σαν τουαλέτα "οικογενειακού τύπου" και θα κατασκευάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές

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

Άρθρο 26

Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων

1.Στους χώρους όλων των νέων κτιρίων εκτός των κτιρίων με χρήση κατοικίας, για τα οποία η άδεια δόμησης εκδίδεται μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη αυτόνομη και ασφαλής προσπέλαση από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και η εξυπηρέτηση αυτών σε όλους τους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους των κτιρίων σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Σχεδιάζοντας για Όλους», όπως αυτές τροποποιούνται και ισχύουν κάθε φορά. Στα κτίρια αυτά επιβάλλεται επίσης η

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

πρόβλεψη προσβάσιμων σε άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων χώρων υγιεινής σε ποσοστό 5% των συνολικών χώρων υγιεινής για χρήση κοινού ή σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον ένας ανά συγκρότημα χώρων υγιεινής, ο οποίος μπορεί να έχει μικτή χρήση (ανδρών/γυναικών). Οι παραπάνω προσβάσιμοι χώροι υγιεινής θα συνυπολογίζονται στον αριθμό χώρων υγιεινής που επιβάλλεται ανά χρήση από άλλες διατάξεις. Εφόσον τα παραπάνω κτίρια διαθέτουν χώρους στάθμευσης τότε ποσοστό 5% αυτών ή τουλάχιστον ένας θα διαμορφώνεται κατάλληλα για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων.

Ειδικά για τα κτίρια με χρήση κατοικίας επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η αυτόνομη και ασφαλής οριζόντια και κατακόρυφη προσπέλαση από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα σε όλους τους εξωτερικούς και εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους των κτιρίων κατοικίας, καθώς επίσης και η διασφάλιση συνθηκών εύκολης μετατρεψιμότητας των κατοικιών σε κατοικίες μελλοντικών χρηστών με αναπηρία/εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς να θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου.

2.Η δυνατότητα αυτόνομης και ασφαλούς προσπέλασης όλων των κτιρίων από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και η εξυπηρέτηση αυτών εξασφαλίζεται με προσβάσιμες οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και τους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους των κτιρίων αυτών και αποτελούνται από στοιχεία κατάλληλων προδιαγραφών, όπως ράμπες, αναβατόρια, ανελκυστήρες, με την πρόβλεψη προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο σε αναλογία ένας χώρος με μία θέση αμαξιδίου, όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μικρότερος από 200 άτομα, ή 1 χώρος με δύο θέσεις αμαξιδίου όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μεγαλύτερος από 200 άτομα.

3.Οι κοινής χρήσης υπαίθριοι χώροι των οικοπέδων, στα οποία κατασκευάζονται τα κτίρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1, επιβάλλεται να διαμορφώνονται κατάλληλα, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους ώστε να χρησιμοποιούνται και από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα.

4.Στα υφιστάμενα πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου κτίρια που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα, κοινωφελείς οργανισμοί, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας ή έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού (χώροι συνεδρίων, εκθέσεων, μουσείων, συναυλιών, αθλητικών ή πολιτιστικών συγκεντρώσεων, ναοί, θέατρα/ κινηματογράφοι, εστιατόρια/ ζαχαροπλαστεία/ καφενεία/ κέντρα διασκέδασης, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, αίθουσες αναμονής επιβατών, τράπεζες/ ανταλλακτήρια κ.λπ.), προσωρινής διαμονής, εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, δικαιοσύνης και σωφρονισμού, γραφείων και εμπορίου, βιομηχανίας και βιοτεχνίας, καθώς επίσης και στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και πρατηρίων καυσίμων επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα.

Οι διαμορφώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή γίνονται σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο 1 και θα πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι το 2020[3], με την προϋπόθεση ότι δεν θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου, άλλως τα κτίρια θα θεωρούνται αυθαίρετα.

Ειδικά για την περίπτωση των υφιστάμενων κτιρίων που μνημονεύονται στην παρούσα παράγραφο επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η πρόβλεψη ανελκυστήρα με τις ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου που προβλέπει το πρότυπο ΕΛΟΤΕΝ 8170 «Κανόνες ασφάλειας για την κατασκευή και την εγκατάσταση ανελκυστήρων

Ειδικές εφαρμογές για ανελκυστήρες επιβατών και αγαθών Μέρος 70: Προσιτότητα σε ανελκυστήρες ατόμων περιλαμβανομένων και ατόμων με ειδικές ανάγκες» για ένα χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου και

[3] Έχει παραταθεί έως 30/3/2024

ενός τουλάχιστον προσβάσιμου σε άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα χώρου υγιεινής με κοινή χρήση ανδρών/γυναικών.

Υφιστάμενα κτίρια με χρήσεις εμπορίου και γραφείων, εκτός των κτιρίων που στεγάζουν γραφεία υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου φορέα, νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου, οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, καθώς επίσης και καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος με ανάπτυγμα τραπεζοκαθισμάτων στον εσωτερικό ή εξωτερικό χώρο, με μικτό εμβαδόν μικρότερο από 100 τ.μ. μπορούν να εξαιρεθούν μόνο από την υποχρέωση δημιουργίας προσβάσιμων χώρων υγιεινής για το κοινό, εφόσον αυτό προκαλεί δυσανάλογη επιβάρυνση στους ιδιοκτήτες τους.

Ειδικότερα θέματα που αφορούν στην προσαρμογή των παραπάνω κτιρίων μπορούν να ρυθμιστούν με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

5.Από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εξαιρούνται τα κτίρια που έχουν μοναδική πρόσβαση σε δρόμο με βαθμίδες ή βρίσκονται σε οικόπεδα στα οποία η ελάχιστη διαφορά στάθμης του φυσικού εδάφους στην οικοδομική γραμμή από την επιφάνεια του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερη από 2,50 μ.. Επίσης εξαιρούνται από την υποχρέωση διαμόρφωσης πρόσβασης στους πάνω από το ισόγειο ορόφους ή τους εσωτερικούς εξώστες ή αναβαθμούς τα κτίρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εφόσον:

α) το εμβαδόν των εσωτερικών εξωστών ή αναβαθμών αποτελεί ποσοστό μέχρι 50% του εμβαδού της κυρίως αίθουσας και όχι περισσότερο των 100 τ.μ. και η χρήση του είναι ίδια με αυτή της κυρίως αίθουσας ή οι εσωτερικοί εξώστες ή αναβαθμοί έχουν βοηθητική χρήση,

β) το συνολικό μικτό εμβαδόν των πάνω από το ισόγειο ορόφων είναι μικρότερο των 200 τ.μ. και

γ) το μικτό εμβαδόν κάθε ορόφου είναι μικρότερο των 70 τ.μ.. Οι εξαιρέσεις που αναφέρονται στις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου αυτής δεν ισχύουν, αν η χρήση του κτιρίου είναι η μοναδική στον οικισμό και ταυτόχρονα στους πάνω από το ισόγειο ορόφους υπάρχουν χρήσεις για εξυπηρέτηση κοινού διαφορετικές από αυτές που υπάρχουν στον ισόγειο όροφο.

6.Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (όπως ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών/ πεζοδρόμων/ πεζοδρομίων/ νησίδων, χώρων πρασίνου/ άλσεων, στάσεων/αποβαθρών κ.λπ.) εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/ οδεύσεις τυφλών/ κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5% / προσβάσιμα μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών, στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων, σήμανσης κ.λπ., καθώς και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις Οδηγίες, πρότυπα και κανονισμούς που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο 1.

Σε πεζοδρόμια και σε πεζοδρόμους και λοιπούς κοινόχρηστους χώρους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται πάντοτε η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών.

7.Στην περίπτωση ανάγκης γνωμοδότησης επί ειδικών θεμάτων προσβασιμότητας που προκύπτουν κατά την εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων, τα αρμόδια γνωμοδοτικά / ελεγκτικά όργανα, όπως ΥΔΟΜ, Ελεγκτές Δόμησης, Συμβούλια Αρχιτεκτονικής μπορούν να προσφύγουν στην «Επιτροπή Προσβασιμότητας», που συνιστάται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και εδρεύει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Η Επιτροπή αυτή θα

μπορεί να εισηγηθεί στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και ειδικές ρυθμίσεις που αφορούν στην προσβασιμότητα. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζονται οι φορείς που θα εκπροσωπούνται σε αυτήν, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οπωσδήποτε εκπρόσωποι της Εθνικής Συνομοσπονδίας των Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), οι ιδιότητες των μελών, ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

8.Οι ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, αφορούν στη σύνταξη, παρουσίαση της μελέτης προσβασιμότητας, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 4030/2011 (Α' 249) άρθρο 3 παρ. 2β και άρθρο 9 παρ. 6 και στο προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής κατ' εξουσιοδότηση του παραπάνω νόμου. Ομοίως κατ' εξουσιοδότηση του παραπάνω νόμου πραγματοποιείται ο έλεγχος των έργων και εργασιών δόμησης που ορίζεται στο άρθρο 4 της υ.α. οικ. 9875/2012 (Β'469).

Άρθρο 27

Ειδικές διατάξεις

1.Σε κτίρια, κτιριακές υποδομές και εγκαταστάσεις που χαρακτηρίζονται ως ειδικά κτίρια δημόσιου ενδιαφέροντος ύστερα από απόφαση του Υπουργού στον οποίο υπάγεται ο αρμόδιος φορέας έγκρισης της άδειας δόμησης, επιτρέπονται παρεκκλίσεις του παρόντος νόμου που χορηγείται μετά από αιτιολογημένη τεχνική έκθεση και έγκριση του Κεντρικού Συμβούλιου Αρχιτεκτονικής.

2.Σε νομίμως υφιστάμενα κτίρια που δεν διαθέτουν ανελκυστήρα και κατά το χρόνο ανέγερσής τους δεν ήταν υποχρεωτική η κατασκευή του από τις ισχύουσες τότε διατάξεις, επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του παρόντος και των ειδικών όρων δόμησης της περιοχής, κατασκευή ανελκυστήρα ή άλλων μηχανικών μέσων κάλυψης υψομετρικών διαφορών και του χώρου πρόσβασης σε αυτά με απαραίτητη προϋπόθεση τη σύνταξη ή ενημέρωση της Ταυτότητας Κτιρίου.

Για διατηρητέα κτίρια και παραδοσιακούς οικισμούς, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής.

Αντίστοιχα σε νομίμως υφιστάμενα κτίρια κατοικίας που δεν διασφαλίζουν προσβασιμότητα σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα επιτρέπεται κατά παρέκκλιση κάθε ισχύουσας διάταξης, κανονισμού (συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού πολυκατοικίας) κ.λπ. η τοποθέτηση διάταξης (ράμπας ή αναβατορίου) που θα διασφαλίζει την πρόσβαση στα άτομα αυτά, από το πεζοδρόμιο στους εσωτερικούς / εξωτερικούς κοινόχρηστους χώρους, εφόσον διαμένουν ως ιδιοκτήτες ή ένοικοι στα παραπάνω κτίρια, με απαραίτητη προϋπόθεση την εξασφάλιση της ασφάλειας των χρηστών, τη σύνταξη ή ενημέρωση της Ταυτότητας Κτιρίου και την κάλυψη των εξόδων κατασκευής από τα ενδιαφερόμενα άτομα.

3.Σε περίπτωση που συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής τόσο του άρθρου 10 όσο και του άρθρου 25 η προσαύξηση του συντελεστή δόμησης υπολογίζεται ξεχωριστά για κάθε περίπτωση, επί του αρχικού συντελεστή.

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

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

Ο συγκεκριμένος νόμος σε συνέχεια του Νέου οικοδομικού κανονισμού επικεντρώνεται στην υποχρέωση διαμόρφωσης των απαραίτητων συνθηκών, εντός των κτιρίων συμπεριλαμβανομένων των υπαίθριων

χώρων τους, για την **οριζόντια και κατακόρυφη, αυτόνομη και ασφαλής προσπέλασή τους από εμποδιζόμενα άτομα και άτομα με αναπηρία**.

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

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

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

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

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

Όσον αφορά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών / οδεύσεις τυφλών / κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5% / προσβάσιμα μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών, στύλων φωτισμού, κάδων

απορριμμάτων, σήμανσης, καθώς και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων. Σε πεζοδρόμια και σε πεζόδρομους και λοιπούς κοινόχρηστους χώρους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται πάντοτε η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών.

Τέλος αναφέρει πως οι ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων εφαρμόζονται στη σύνταξη, παρουσίαση της **μελέτης προσβασιμότητας, η οποία περιλαμβάνει την επίλυση των λειτουργικών, τεχνικών και μορφολογικών αντικειμένων ενός έργου, ώστε να διασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη, ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλής κίνηση ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων. Η Μελέτη Προσβασιμότητας αποτελεί μέρος της Αρχιτεκτονικής Μελέτης για κάθε νέο έργο και νέα μελέτη για κάθε υφιστάμενο κτίριο ή υπαίθριο δημόσιο χώρο το οποίο προσαρμόζεται ώστε να καταστεί προσβάσιμο. Η μελέτη προσβασιμότητας διακρίνεται σε:**

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

2.5 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) .

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

2.5.1 Ελεύθερη ζώνη όδευσης

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

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

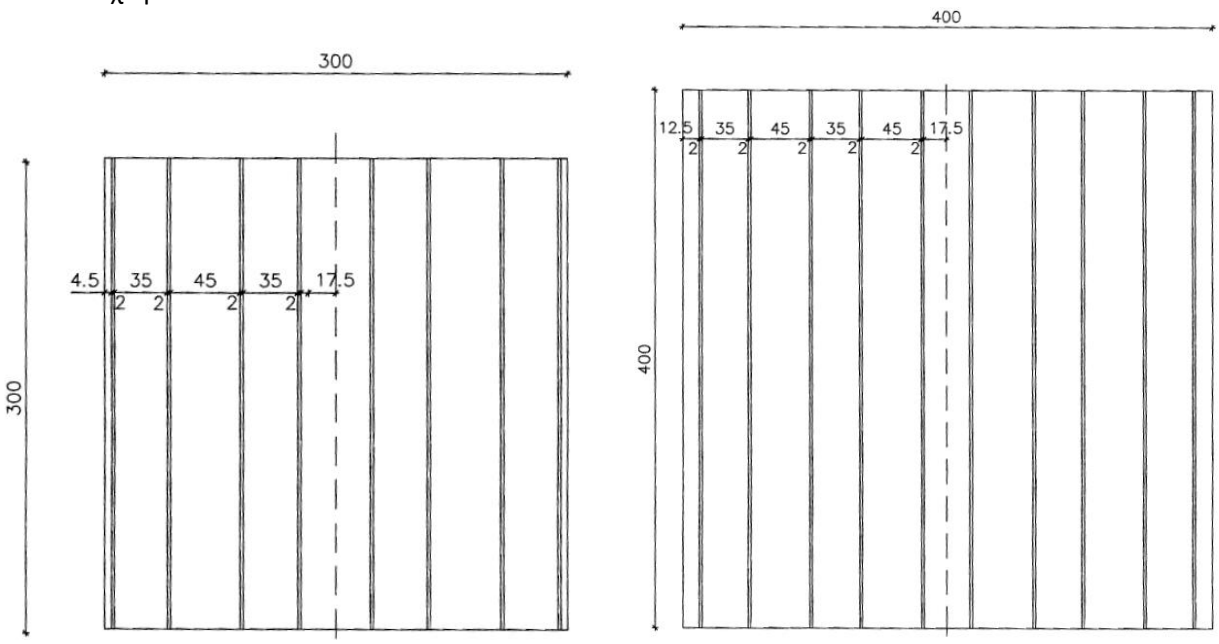
2.5.2 Οδηγός όδευσης τυφλών

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

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

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

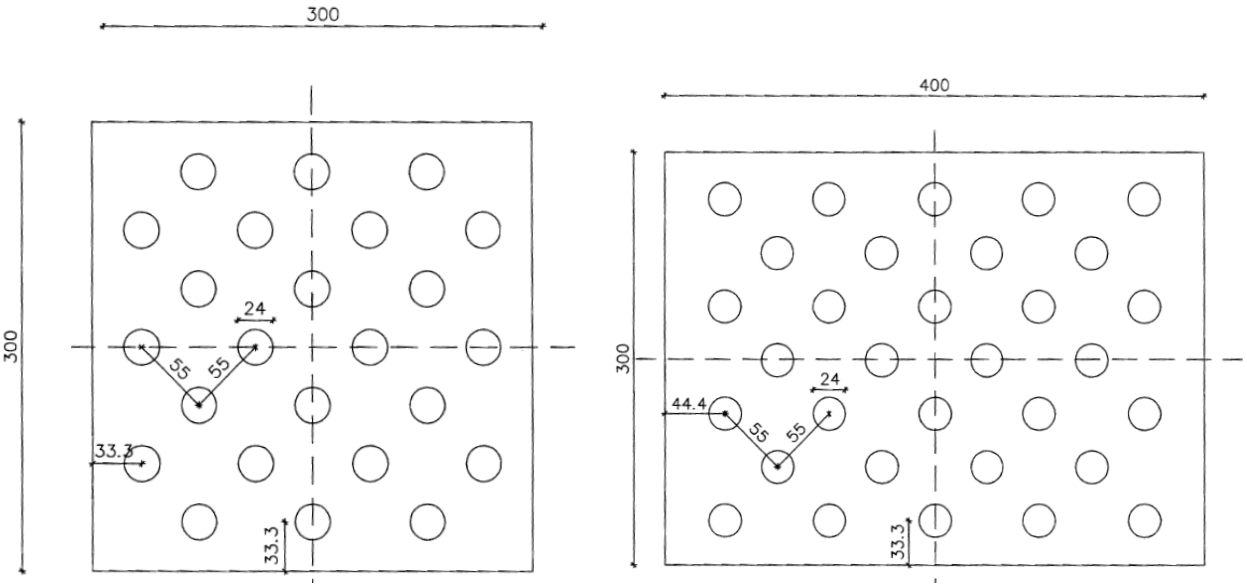
- Πλάκες τετράγωνες και αντιολισθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ.
- Πλάκες ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες (τύπος Α: κατεύθυνση), οι οποίες τοποθετούνται με τις ρίγες παράλληλα με τον άξονα της κίνησης για να κατευθύνουν τα άτομα με προβλήματα όρασης στην πορεία τους. Οι πλάκες αυτές τοποθετούνται εντός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



Εικόνα 2-7: Κάτοψη τυπικού πλακιδίου οδηγού όδευσης τυφλών

- Πλάκες φολιδωτές (τύπος Β: κίνδυνος) με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινο και πλάτους πάντα 0,30μ., οι

οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο.

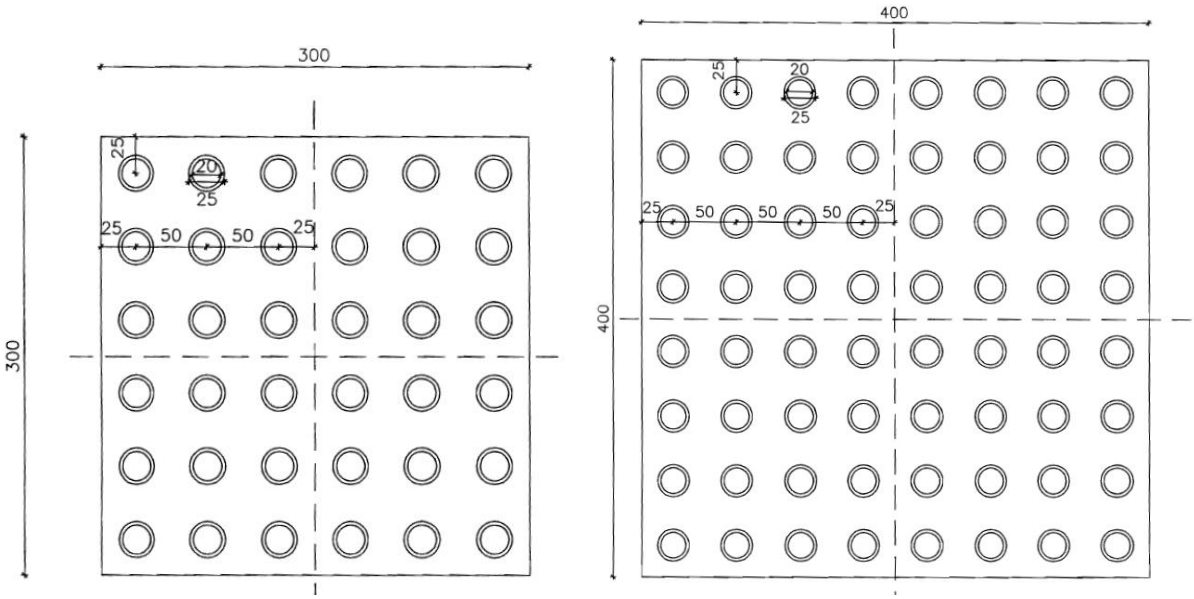


Εικόνα 2-8: Κάτοψη τυπικού πλακιδίου ειδοποίησης κινδύνου οδηγού όδευσης τυφλών

Οι πλάκες τοποθετούνται υποχρεωτικά:

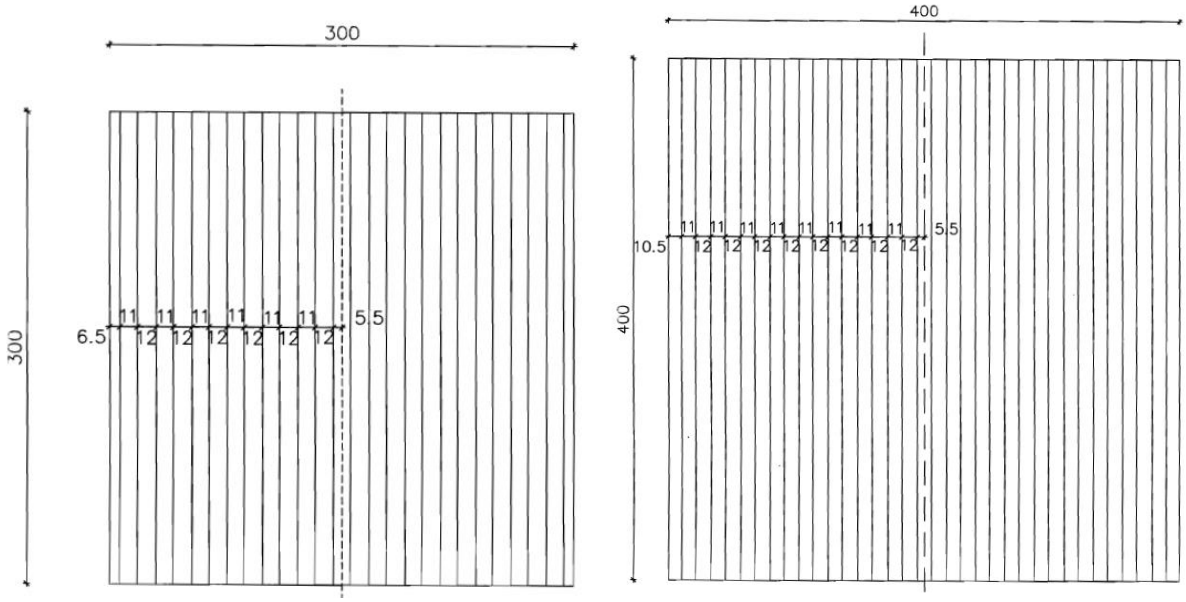
- στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. Ειδικά στις ράμπες των πεζοδρομίων, τοποθετούνται μόνο στην απόληξη των ραμπών στην πλευρά 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 αποβάθρων σταθμών λεωφορείων, τρένων, μετρό, τραμ και προβλητών λιμένων και παραλιακών εν γένει διαμορφώσεων, σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβάθρων

- Πλάκες φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες (τύπος Γ: αλλαγή κατεύθυνσης) τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α.



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

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



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

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

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

2.5.3 Κεκλιμένα επίπεδα

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

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

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

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

2.5.4 Επιστρώσεις δαπέδων

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

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

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

2.5.5 Αστικός εξοπλισμός

Ο εξοπλισμός των κοινόχρηστων χώρων (παγκάκια, κάδοι, στάσεις κ.ά.) όπως και φυτεύσεις δέντρων θα πρέπει να τοποθετούνται εκτός της ζώνης όδευσης τυφλών. Στοιχεία εξοπλισμού που επιτρέπεται η τοποθέτησή τους σε ύψος μικρότερο των 2,20μ θα πρέπει να επισημαίνονται επί του δαπέδου με υπερύψωση αυτού κατά 0,10μ. Η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών απαγορεύεται. Εξαίρεση αποτελούν οι υφιστάμενες κλίμακες υπογείων που οριοθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές.

Όσον αφορά τα προστατευτικά εμπόδια κατά μήκος της των πεζοδρομίων, θα πρέπει να κατασκευάζονται από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 0,80μ και μέγιστο μήκος 1,50μ. με απόσταση μεταξύ τους 1,00μ. και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. από το δάπεδο για να είναι εντοπίσιμα από άτομα με προβλήματα όρασης. Να είναι 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, εκτός από ειδικά σημεία όπου η απόσταση μπορεί να διαφέρει βάσει της εγκεκριμένης αρχιτεκτονικής μελέτης. Τέλος, πρέπει να υπάρχουν εύκαμπτοι οριοδεικτες οδού επί του πεζοδρομίου και επί του οδοστρώματος καθώς και για την οριοθέτηση χώρων κυκλοφορίας όπως είναι οι ποδηλατοδρόμοι.

Σχετικά με τα παγκάκια και εν γένει τα καθιστικά σώματα, πρέπει να τοποθετούνται εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού και να απέχουν 0,50μ από τα όρια της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών, ώστε τα πόδια των καθήμενων να μην εμποδίζουν την πορεία των μετακινούμενων και αντίστροφα.

Τέλος, αναφορικά με τους κάδους απορριμμάτων, σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους δεν επιτρέπεται η δημιουργία εσοχών για τους κάδους οι οποίοι δημιουργούν στένωση του πεζοδρομίου, ως προς την ελεύθερη όδευση πεζών

2.5.6 Χώροι στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία

Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό **5%** επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ.

Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μΧ6,60μ.

Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο. Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

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

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

I. Προσέγγιση - Είσοδος

II. Οριζόντια κυκλοφορία

III. Κατακόρυφη κυκλοφορία

IV. Εξυπηρετήσεις – εξοπλισμός

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

Οι απαιτούμενες προσαρμογές σε υποδομές υφιστάμενες προ της ισχύος του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού θα πρέπει να στοχεύουν κατά προτεραιότητα στη διασφάλιση προσβάσιμης εισόδου από τους κοινόχρηστους χώρους του οικιστικού ιστού, απρόσκοπτης οριζόντιας και κατακόρυφης κυκλοφορίας στο μεγαλύτερο δυνατό μέρος του κτιρίου συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης σήμανσης, δημιουργίας ενός

τουλάχιστον προσβάσιμου χώρου υγιεινής στο κτίριο με κοινή χρήση ανδρών/γυναικών, σύμφωνα με τις Οδηγίες σχεδιασμού Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για Όλους» και πρόβλεψης χώρων αναμονής σε έκτακτες περιπτώσεις. Επιπλέον των παραπάνω, οι απαιτούμενες προσαρμογές για κτίρια Δημοσίων ή Ιδιωτικών Οργανισμών, βάσει του προτύπου ΕΛΟΤ 1439:2012 «Οργανισμός φιλικός σε πολίτες με αναπηρία - Απαιτήσεις και συστάσεις» οι απαιτούμενες προσαρμογές ως προς τις κτιριακές υποδομές των υφιστάμενων δομών που αναφέρονται στην παρ. 4 του άρθρου 26, του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού οφείλουν να ακολουθούν κατ' ελάχιστον τις προδιαγραφές

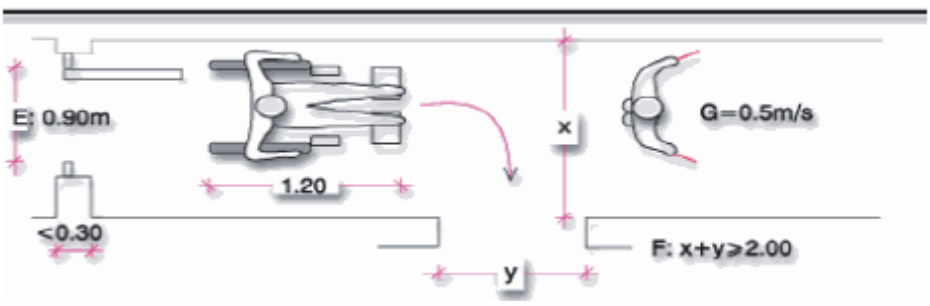
Πίνακας 2-1: Απαιτούμενες προσαρμογές για κτίρια Δημοσίων ή Ιδιωτικών Οργανισμών

Είδος οργανισμού	Μέγεθος οργανισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Υποδομές προς διασφάλιση
Μικρός	≤10 εργαζόμενοι και ≤100,00μ^2 μικτό εμβαδόν	Ναι	• Προσβάσιμη είσοδος • Εύλογες προσαρμογές • Οριζόντια ή/και κατακόρυφη κυκλοφορία σε τμήμα των χώρων • Προσβάσιμος χώρος υγιεινής,
Μεγάλος	>10 εργαζόμενοι ή >100,00μ^2 μικτό εμβαδόν (ισχύει το ισχυρότερο κριτήριο)	Ναι	• Προσβάσιμη είσοδος • Οριζόντια και κατακόρυφη κυκλοφορία • Προσβάσιμες εξυπηρετήσεις ανά όροφο • Προσβάσιμοι εξοπλισμοί για χρήση κοινού • (π.χ. τηλέφωνα, ψύκτες, ΑΤΜ κ.λπ.) • Υποδομές διαφυγής σε έκτακτη ανάγκη

2.6.1 Προσβάσιμες διαδρομές

Σε κάθε προσβάσιμη διαδρομή πρέπει να εξασφαλίζεται:

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



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

2.6.2 Προσβάσιμη είσοδος

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

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

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

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

- Ως πρώτη βέλτιστη λύση εξετάζεται καταρχάς η εξεύρεση κατάλληλης διαμόρφωσης - παρέμβασης με τυχόν τροποποιήσεις και διαμορφώσεις στο εσωτερικό του κτιρίου (υποβάθμιση πλατυσκάλου, ράμπα, τροποποιήσεις σε σκάλες κ.λπ.).
- Αν αυτό είναι τεχνικά αδύνατο, τότε μπορούν να εφαρμόζονται κατά περίπτωση, οι εξής παρεμβάσεις:

- Σε περίπτωση επάρκειας χώρου βέλτιστη λύση είναι η κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%.
- Σε περίπτωση ανεπάρκειας απαιτούμενου χώρου για την κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας, διερευνάται η δυνατότητα δημιουργίας ή η χρήση τυχόν δεύτερης ισόπεδα χωρίς βαθμίδες.
- Σε περίπτωση μη ύπαρξης άλλης προσβάσιμης εισόδου, τοποθετείται αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα ή αναβατόριο πλατφόρμας «χωνευτό» στο πεζοδρόμιο.
- Εάν, τεκμηριωμένα, ούτε αναβατόριο ή αναβατόριο πλατφόρμας «χωνευτό» μπορεί να τοποθετηθεί, τότε -εφόσον στο κτίριο στεγάζεται υπηρεσία εξυπηρέτησης κοινού που δεν εμπίπτει στις εξαιρέσεις της παρ. 5 του άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 4067/2012) - θα πρέπει να εξεταστεί η μεταστέγαση της υπηρεσίας σε προσβάσιμο κτίριο ή η πρόβλεψη εναλλακτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία.

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

2.6.3 Κεκλιμένα επίπεδα ράμπες

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



Εικόνα 2-12: Χρήση ράμπας από αναπηρικό αμαξίδιο

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

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

Οι ράμπες θα πρέπει να φέρουν εκατέρωθεν στηθαίο ή κιγκλίδωμα ύψους 0,90μ. και περίζωμα (σοβατεπί) ύψους 0,05 - 0,10μ. Σε κάθε περίπτωση συνιστάται η τοποθέτηση διπλών χειρολισθήρων (ακόμα και σε στηθαία ή επί τοίχων), σε ύψος 0,70 και 9,90μ. από τη στάθμη του τελικού δαπέδου για διευκόλυνση όλων των χρηστών (βαδιζόντων, ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων μικρού ύψους κ.λπ.). Σε περίπτωση

κατασκευής κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας πλάτους μεγαλύτερου από 3,00μ πρέπει να τοποθετείται ενδιάμεσος χειρολισθήρας. Επισημαίνεται ότι, οι χειρολισθήρες διευκολύνουν τόσο τα άτομα με κινητική αναπηρία όσο και τυφλά άτομα.

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

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

2.6.4 Αναβατόρια

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

Οι ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις αναβατορίου πλατφόρμας για κατακόρυφη κίνηση είναι 0,90x1,20μ και η απαιτούμενη ανυψωτική ικανότητα είναι 250 χιλιόγραμμα. Για αναβατόρια πλατφόρμας κλίμακας οι διαστάσεις πλατφόρμας μπορούν να είναι 0,80Χ1,00μ. (συνιστώμενες 0,90Χ1,20μ.) και η ανυψωτική ικανότητα 250 χιλιόγραμμα. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει εναλλακτική πρόσβαση μέσω κλίμακας, τότε το αναβατόριο θα πρέπει να δύναται να μεταφέρει και δεύτερο άτομο (συνοδό) και η πλατφόρμα να έχει ελάχιστες διαστάσεις 0,90x1,40μ. και ελάχιστη ανυψωτική ικανότητα 350 χιλιόγραμμα. Στα σημεία εισόδου-εξόδου πρέπει να διατίθεται ικανοποιητικός χώρος για άνετη προσέγγιση και ελιγμό αναπηρικού αμαξιδίου, ελάχιστων διαστάσεων 1,50x1,50μ. Συνιστάται η πρόβλεψη των σημείων εσόδου-εξόδου να είναι εκτός κύριων ροών κυκλοφορίας των χρηστών του κτιρίου. Επισημαίνεται, επίσης, ότι η πρόβλεψη πλατφόρμας διαστάσεων 0,90Χ1,20μ. ή/και 0,90Χ1,40μ. ενδεχομένως να μην εξυπηρετεί άτομα σε ηλεκτρικό αμαξίδιο, το οποίο μπορεί να έχει μήκος 1,50 ή και 1,75μ., οπότε όπου είναι δυνατή η τοποθέτηση πλατφόρμας μεγαλύτερων διαστάσεων προτείνεται η χρήση της ώστε να εξυπηρετείται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός χρηστών του κτιρίου

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

2.6.5 Ανελκυστήρες

Βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», ειδικά για την περίπτωση των υφιστάμενων προ της ισχύος του κτιρίων με συγκεκριμένες χρήσεις, που αναφέρονται αναλυτικά στο άρθρο 26, παρ. 4 αυτού, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η πρόβλεψη ανελκυστήρα με τις ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου 1,00Χ1,25μ, όπως προβλέπει το πρότυπο ΕΛΟΤ: ΕΝ 81-701 για ένα χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου.

2.6.6 Κλίμακες

Η κατασκευή κλιμάκων είναι πάντοτε αναγκαία για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, ανεξάρτητα από τυχόν μηχανικά μέσα κάλυψης αυτών ή ράμπες. Η ύπαρξη μεμονωμένων βαθμίδων στο χώρο καλό είναι να θεραπεύεται. Συνιστάται η κατασκευή κλιμακοστασίων παραπλεύρως των αντίστοιχων ραμπών ή

μηχανικών μέσων κάλυψης των υψομετρικών διαφορών. Για τη βελτίωση της προσβασιμότητας υφιστάμενων κλιμακοστασίων δημοσίων κτιρίων και κτιρίων ειδικών χρήσεων, όλα τα κλιμακοστάσια ανεξαρτήτως αριθμού βαθμίδων θα εξοπλίζονται με συνεχή χειρολισθήρα που θα τοποθετείται σε ύψη 0,70 και 0,90μ. από την ακμή των βαθμίδων, θα εξέχει 0,30μ. στην αρχή και το τέλος της κλίμακας, θα συνεχίζεται στα πλατύσκαλα και θα τοποθετείται στις δύο πλευρές των κλιμακοστασίων.

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

2.6.7 Σύγκριση μέσων κάλυψης υψομετρικών διαφορών

Ράμπες

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

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

Αναβατόρια

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

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

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

Ανελκυστήρες

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

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

Σύμφωνα με το τεύχος «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» του Υπουργείου Ενέργειας, για να μπορεί να χαρακτηριστεί μια διαδρομή πεζή μετακίνησης ως **προσβάσιμη**, θα πρέπει να πληροί μια σειρά από προϋποθέσεις και ελάχιστες

προδιαγραφές που αφορούν όλα τα επί μέρους στοιχεία που συνθέτουν αυτό που ονομάζουμε «υποδομή πεζή μετακίνησης».

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

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

- **πεζοδρόμια/πεζόδρομους/οδούς ήπιας κυκλοφορίας/πλατείες):**
    - **πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών**, σύμφωνα με την ΥΑ 52907/31.12.2009 (Β’ 2621),
    - **δημιουργία επιφανειών ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντιολισθηρών, με επιμελές αρμολόγημα**, που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας,
    - **οι σχάρες να τοποθετούνται εκτός της όδευσης τυφλών**, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με κενά μεταξύ των ράβδων τους μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.) ώστε να δημιουργούν πυκνό πλέγμα,
    - η **φύτευση των δένδρων**, να γίνεται **εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών**, οι **λάκκοι φύτευσης αυτών να καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα**, με τις ίδιες προδιαγραφές ως ανωτέρω. Εναλλακτικά εφόσον βρίσκονται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό να οριοθετούνται με περίζωμα (σοβατεπί) ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ,
    - η **τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού** (π.χ. παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστυλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων κ.λπ.) να γίνεται **εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών**. Οι ακμές των στοιχείων πρέπει να είναι στρογγυλεμένες και θα πρέπει να εξυπηρετούν και άτομα με κάθε είδους αναπηρία,
    - η ύπαρξη στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπόμενων προεξεχόντων στοιχείων (π.χ. ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια κ.λπ.), **εφόσον βρίσκονται σε ύψος < 2,20μ, πρέπει να σημαίνεται επί του δαπέδου με τρόπο ανιχνεύσιμο** από το λευκό μπαστούνι τυφλού ατόμου,
    - **δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων**, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων **κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών**. Κατ’ εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οριοθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές,
    - πρόβλεψη **προσβάσιμης σήμανσης** σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- **διαβάσεις**
    - πρόβλεψη ραμπών καταλλήλων προδιαγραφών στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευασμένων εγκαρσίως του πεζοδρομίου, με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται ράμπες καταλλήλων προδιαγραφών παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών.

Όπου σε υφιστάμενα πεζοδρόμια, τεχνικά δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί κλίση της ράμπας πεζοδρομίου μέχρι 5% ή ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται μέγιστη κλίση της ράμπας μέχρι 8%. Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά. Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη,

- πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης.

- **νησίδες**
  - σε νησίδες με πλάτος > 3,00μ στα σημεία των διαβάσεων, διαμορφώνονται προσβάσιμες διαβάσεις, όπως περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο β,
  - σε νησίδες με πλάτος < 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων, δημιουργείται ισόπεδη με την διάβαση διακοπή πλάτους ίσο με το πλάτος της διάβασης, και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: "ΚΙΝΔΥΝΟΣ",
  - πρόβλεψη **προσβάσιμης σήμανσης** σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- **προσβάσιμους χώρους πρασίνου/άλση**
  - πρόβλεψη προσβάσιμης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών,
  - πρόβλεψη οδηγού όδευσης τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αισθητηριακές αναπηρίες (άτομα με οπτική αναπηρία, κωφοί και βαρήκοοι) σύμφωνα με την υπ' αρ. 52907/31.12.2009 (Β' 2621),
  - πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού σύμφωνα με το κεφάλαιο 8 «Δημόσιοι χώροι υγιεινής» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ,
  - πρόβλεψη πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και ενγένει υποδομές για χρήση κοινού,
  - πρόβλεψη **προσβάσιμης σήμανσης** σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.
- **προσβάσιμους χώρους στάθμευσης**
  - πρόβλεψη ειδικών θέσεων για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/31.12.2009 υπουργικής απόφασης Υπουργείου ΠΕΚΑ,
  - πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα καταλλήλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο,
  - πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.
- **εισόδους κτιρίων**
  - πρόβλεψη για τήρηση των απαιτήσεων προσβασιμότητας σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 «Είσοδοι κτιρίων των οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠ.ΕΝ.
- **τη χρήση υλικών**
  - πρόβλεψη για υλικά κατασκευής σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία[4]

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

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

[4] Τα υλικά θα εξειδικευτούν σε δεύτερο χρόνο κατά τη σύνταξη κατάλληλης αρχιτεκτονικής μελέτης

Πίνακας 2-2: Σύνοψη προδιαγραφών κατασκευής προσβάσιμων διαδρομών

Ελάχιστα Γεωμετρικά Στοιχεία Πεζοδρομίου για διατομή >9,00μ		
Παράμετρος	**Γεωμετρία**	**Πηγή**
Μικτό Πλάτος	2,05 μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Αρχιτεκτονικές προεξοχές	0,20 μ	
Ελεύθερη όδευση πεζών	1,50 μ	
Σήμανση, κιγκλιδώματα, κράσπεδο	0,35μ	
Ύψος ελεύθερης όδευσης	2,20μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
		Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
Κατά μήκος κλίση	<12%	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Εγκάρσια κλίση	<4%	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	<2%	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
Ύψος πεζοδρομίου	<7-10 εκ.	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Κατασκευαστικά Στοιχεία Δαπέδου Πεζοδρομίου		
Στρώση	**Υλικό**	**Πηγή**
Υπόβαση	3^{A}	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Υπόστρωμα	Σκυρόδεμα	
Επιφάνεια	• Ανθεκτικότητα • Αντιολισθηρότητα • Αντανακλάστικότητα • Αντοχή	
Ζώνη Εγκατάστασης Αστικού Εξοπλισμού		
Παράμετρος	**Γεωμετρία**	**Πηγή**
Μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου	+1,30μ στο ελάχιστο πλάτος	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Χώρος ανάπαυσης χρηστών εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού	0,80 Χ 1,30 ανά 100-200μ	
Ύψος χειρισμού αστικού εξοπλισμού	0,90 – 1,20μ	

Εμπόδια			
Παράμετρος	**Γεωμετρία**	**Κατασκευή**	**Πηγή**
Λωρίδα επισήμανσης	0,30-0,60μ	διαφορετική υφή και χρώμα	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Καθ' ύψος εμπόδιο	>2,20 μ	Επισήμανση στο έδαφος	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
Προστατευτικά εμπόδια	ύψος 0,80μ μήκος <1,50μ. με απόσταση μεταξύ τους 1,00μ. και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. από το δάπεδο για να είναι εντοπίσιμα από άτομα με προβλήματα όραση	στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος	

Φύτευση		
Παράμετρος	**Γεωμετρία**	**Πηγή**
Ζώνη τοποθέτησης	+ 0,50 – 0,70μ στο ελάχιστο πλάτος	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Μεμονωμένο δέντρο	1,00 Χ 1,00 μ	
Κορμός δέντρου	Τουλάχιστον 0,50μ από το κράσπεδο	

Σήμανση		
Παράμετρος	**Κατασκευαστικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Επιδαπέδια	Αλλαγή υφής και χρωματικές αντιθέσεις	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Πινακίδες	• Εκτός ελεύθερου πλάτους και ύψους της ζώνης όδευσης • όταν τοποθετούνται σε επαφή και παράλληλα με τους τοίχους πρέπει να βρίσκονται σε ύψος 1,40μ – 1,60μ • Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εκτός διαδρομών κίνησης του κοινού, μπορούν να βρίσκονται σε ύψος 1,40μ – 3,50μ. • Όταν τοποθετούνται σε εξωτερικούς χώρους εντός διαδρομών κίνησης πρέπει η κάτω ακμή τους να απέχει 2,20μ. από το δάπεδο • Κατάλληλη σήμανση στο δάπεδο • Ικανοποιητικός φωτισμός • Κείμενο σήμανσης με γραμματοσειρά Helvetica Sans Serif, κανονικά και μεσαία, μικρά και / ή κεφαλαία. Ύψος γραμμάτων >15χιλ. • Το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης είναι	

	τυποποιημένο . Πρέπει να συνοδεύεται από επεξηγηματικό κείμενο ή άλλο σχέδιο ή σύμβολο. Το σχετικό σχήμα που επισυνάπτεται , όμως, συμβολίζει την παρουσία προσβάσιμου κεκλιμένου επιπέδου και δεν χρειάζεται απαραίτητα να συνοδεύεται από κείμενο. Οι ελάχιστες διαστάσεις του πλαισίου του δεν πρέπει να είναι μικρότερες από 7.5x7.5εκ. Όταν • εμφανίζεται σε σήμανση χαμηλά (1.40μ - 1.60μ.) είναι συνήθως 10x10εκ • Η σήμανση που βρίσκεται σε ύψος 1,40μ – 1,60μ. πρέπει να έχει χαρακτήρες και σύμβολα ανάγλυφα, έξαρσης 1,00 – 1,50χλστ	
Φωτεινοί και ηχητικοί σηματοδότες	Φωτεινό και ηχητικό σήμα στα σημεία διαβάσεων και στα σημεία ύπαρξης μόνιμων εμποδίων	
Σήμανση αστικού εξοπλισμού	Χρωματικές ενδείξεις στο ύψος των ματιών για τη υποβοήθηση ατόμων με μειωμένη όραση να κινούνται με ασφάλεια στο δομημένο περιβάλλον και να χρησιμοποιούν σωστά τον αστικό εξοπλισμό. Στα κτίρια η αναγνώριση των ανοιγμάτων γίνεται με την χρήση έντονης χρωματικής – τονικής αντίθεσης τοίχου (κατά προτίμηση ανοιχτό χρώμα) και κάσσας	

Διαβάσεις - Νησίδες		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Διαβάσεις	Τοποθέτηση ανά 80-100μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	Ελάχιστο πλάτος 2,50μ	
	Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση STOP	
	Σε περίπτωση φωτεινού σηματοδότη προτείνεται και ηχητική σήμανση	
	Μηχανισμοί χειρισμού ηχητικής σήμανσης σε ύψος 0,90 -1,20μ	
	Σύνδεση στάθμης πεζοδρομίου με στάθμη του οδοστρώματος μέσω σκαφών πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, των οποίων η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης	
Νησίδες	Προτείνονται με πλάτος >1,50 σε περίπτωση δρόμου πλάτους >12,0μ	
	Σε περίπτωση νησίδας πλάτους <3,00μ προτείνεται η διακοπή της για πλάτος ίσο με αυτό της διάβασης και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία

		πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
	Σε περίπτωση νησίδας πλάτους >3,00μ απαραίτητη η κατασκευή σκάφης	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	Επισήμανση αρχής και τέλους νησίδας με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι	

Γεωμετρικά Στοιχεία Πεζοδρόμου		
Παράμετρος	**Μονάδα μέτρησης**	**Πηγή**
Ελεύθερη όδευση πεζών	3,00 μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Ελεύθερη ζώνη έμπροσθεν καταστημάτων	+ 1,20 μ	
Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών	2,20 μ	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
Για κλίσεις <20% πλάτος	>3,50μ για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης	

Κατασκευαστικά Στοιχεία Δαπέδου Πεζοδρομίου		
Στρώση	**Υλικό**	**Πηγή**
Όμοια των πεζοδρομίων		«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων

Αστικός Εξοπλισμός – Εμπόδια – Φυτεύσεις εντός Πεζοδρόμων		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Όμοια των πεζοδρομίων Όπου κατασκευάζονται ράμπες ή κλίμακες συνιστάται η κατασκευή εκατέρωθεν αυτών κιγκλιδώματος ύψους 0.75 ως 0.90μ, που θα εξέχει τουλάχιστον 30εκ από το πρώτο και το τελευταίο πάτημα.		«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων

Στοιχεία σχεδιασμού χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Διαστάσεις	3,50 Χ 5,00 μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
		Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
	3,00 Χ 6,00 μ σε θέση παράλληλη στο πεζοδρόμιο	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Ράμπες	Σκάση πλάτους 1,50 μ για σύνδεση στάθμης οδοστρώματος με το πεζοδρόμιο	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
		Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ.

		Απόφαση 52907)
Χωροθέτηση	Απόσταση <50 μ από το κτίριο εξυπηρέτησης	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Λειτουργικά στοιχεία	5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
	Κατάλληλη σήμανση	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	Μηχανισμοί χειρισμού σε ύψος 0,90 – 1,20μ	
Υπόγειοι χώροι στάθμευσης	• Τα συστήματα ελέγχου των εισόδων των χώρων στάθμευσης δεν πρέπει να εμποδίζουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους αυτούς. • Η είσοδος των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους στάθμευσης θα γίνεται από το εσωτερικό των κτιρίων με χρήση ανελκυστήρα	

Στοιχεία ραμπών		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Κλίση	0-10%	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β’ 2998)
Μήκος	Συνάρτηση της κλίσης (σε περίπτωση μήκους άνω των 10,0μ απαίτηση πλατύσκαλου ελάχιστου μήκους 1,50μ)	
Πλάτος	1,30 – 1,70 μ	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	>0,90 μ Κι 1,70 για παράλληλη διέλευση αμαξιδίων	Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β’ 2998)
Πλατύσκαλα	Αρχή και τέλος ράμπας και στα σημεία αλλαγής διεύθυνσης	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία»
Σχήμα	ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή και μικτό.	
Δάπεδο	αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες	

		(Β' 2998)
Προστασία	στηθαίο / κιγκλίδωμα, χειρολησθήρας, περίζωμα	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	• στηθαίο ή κιγκλίδωμα ύψους 0,90μ. και περίζωμα (σοβατεπί) ύψους 0,05 - 0,10μ. • τοποθέτηση διπλών χειρολισθήρων (ακόμα και σε στηθαία ή επί τοίχων), σε ύψος 0,70 και 9,90μ. από τη στάθμη του τελικού δαπέδου για διευκόλυνση όλων των χρηστών (βαδιζόντων, ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων μικρού ύψους κ.λπ.). • σε περίπτωση κατασκευής κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας πλάτους μεγαλύτερου από 3,00μ πρέπει να τοποθετείται ενδιάμεσος χειρολισθήρας.	Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998)
Σήμανση	λωρίδες επισήμανσης, κάθετες στον άξονα της κίνησης, πλάτους 0,30 – 0,60μ, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο της ράμπας στα σημεία αλλαγής διεύθυνσης	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	η αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας σε εξωτερικούς χώρους σημαίνεται πάντα με πλακίδια τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα	Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998)

Στοιχεία κλιμάκων		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Κλίση	αριθμητική σχέση μεταξύ ύψους και πλάτους, 15εκ και 33εκ αντίστοιχα	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Γραμμή ανάβασης	55 εκ	
Φανός	<25 εκ	
Μεταρρύθμιση βαθμίδων	το πλάτος (πάτημα) παραμένει σταθερό στη θέση της γραμμής ανάβασης ενώ μειώνεται κατάλληλα στην πλευρά του φανού, αφήνοντας τελικά για κάθε βαθμίδα ελάχιστο πλάτος τουλάχιστον 7εκ. Σε περίπτωση στροφής της γραμμής ανάβασης κατά 180 είναι σκόπιμο για αισθητικούς αλλά και για λειτουργικούς λόγους η μεταρρύθμιση αυτή να	

	περιλαμβάνει τουλάχιστον 14 βαθμίδες, συμμετρικά ως προς τον άξονα στροφής	
Μήκος αναπτύγματος γραμμής ανάβασης	<4-4,5μ	
Πλατύσκαλα	Πλάτος >1,20 μ (πρέπει να επιτρέπει τουλάχιστον ένα ή περισσότερα βήματα του χρήστη πριν από το επόμενο ύψος βαθμίδας)	
Σχήμα	ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή μικτό	
Υλικά κατασκευής	οπλισμένο σκυρόδεμα, ξύλο, σίδηρο ή άλλα υλικά σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία	
Προστασία	στηθαίο / κιγκλίδωμα, χειρολησθήρας, περίζωμα	
	όλα τα κλιμακοστάσια ανεξαρτήτως αριθμού βαθμίδων θα εξοπλίζονται με συνεχή χειρολισθήρα που θα τοποθετείται σε ύψη 0,70 και 0,90μ. από την ακμή των βαθμίδων, θα εξέχει 0,30μ.	Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998)
Σήμανση	επισήμανση αρχής και τέλους κλίμακας και των σημείων αλλαγής της διεύθυνσής με κατασκευή λωρίδων επισήμανσης πλάτους 60εκ, από υλικό διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης με την επένδυση των βαθμίδων	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	η αρχή και το τέλος της κλίμακας θα επισημαίνονται επίσης με λωρίδες πλάτους 0,30μ. από πλάκες με έντονες φολίδες κίτρινου χρώματος τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ».	Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998)
Μηχανικά μέση κάλυψης υψομετρικών διαφορών με κλίση >8%		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Ανελκυστήρας	η πρόσβαση σε αυτούς από τη στάθμη του πεζοδρομίου ή του χώρου στάθμευσης πρέπει να είναι ισόπεδη ή να γίνεται από κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5%. Οι ελάχιστες (εσωτερικές) διαστάσεις του θαλάμου είναι 1,10x1,40μ και το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα πόρτας πρέπει να είναι 0,85μ. Τέλος, όλα τα χειριστήρια τοποθετούνται σε ύψος 0.90 -1.20μ από το δάπεδο. Πρέπει να έχουν χρωματική αντίθεση με το υπόβαθρό τους και να είναι τοποθετημένα με λογικό, ενιαίο και τυποποιημένο τρόπο	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα

Αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης	όταν δεν είναι δυνατόν υψομετρική διαφορά σε ήδη διαμορφωμένο εξωτερικό χώρο να καλυφθεί με κεκλιμένο επίπεδο	σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998)
Αναβατόριο κλιμάκων	τοποθετούνται στις σκάλες και καλύπτουν μικρές και μεγάλες υψομετρικές διαφορές,	

Οδηγός όδευσης τυφλών		
Πλάκες	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Γεωμετρία	• πλευρά 0,30μ. ή 0,40μ	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)
Τυπολογία πλάκας	• ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες (τύπος Α: κατεύθυνση), • τοποθέτηση με τις ρίγες παράλληλες στον άξονα κίνησης εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, εφόσον αυτή έχει πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο του 1,50μ. • ευθύγραμμη επίστρωση και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή ή προεξοχή κτηρίου σε ύψος μικρότερο των 2,20μ. • Η ίδια απόσταση κρατείται και από οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο ή εξοπλισμό του χώρου.	
	• φολιδωτές (τύπος Β: κίνδυνος) με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινο και πλάτους πάντα 0,30μ., οι οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο • τοποθέτηση στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. • Τοποθέτηση καθ' όλο το πλάτος των αντίστοιχων διαβάσεων και στις διαχωριστικές νησίδες κυκλοφορίας. • Τοποθέτηση καθ' όλο το πλάτος του ανοίγματος θυρών ανελκυστήρων, σε όλες τις στάθμες, σε απόσταση τουλάχιστον 0,30μ. από το άνοιγμα της θύρας • Τοποθέτηση κατά μήκος όλων των αποβάθρων σταθμών λεωφορείων, τρένων, μετρό, τραμ και προβλητών λιμένων και παραλιακών εν γένει διαμορφώσεων, σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβάθρων	
	• φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες (τύπος Γ: αλλαγή κατεύθυνσης) τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, οι οποίες	

	τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου Α	
	• ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες (τύπος Δ: εξυπηρέτηση), οι οποίες τοποθετούνται για να οδηγήσουν τα άτομα με προβλήματα όρασης σε σημεία εξυπηρετήσεων (στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ειδικές απτικές σημάνσεις για άτομα με προβλήματα όρασης κ.λπ.) ή και σε εισόδους παρακειμένων υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα	
Κοινόχρηστοι χώροι		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Πλάτος	• ύπαρξη διαδρόμων κυκλοφορίας καθαρού πλάτους τουλάχιστον 1.50μ, • ύπαρξη ελεύθερων από κάθε εμπόδιο χώρων, διαμέτρου 1.50μ, για την περιστροφή αμαξιδίων,	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Θύρες	'Υπαρξη θυρών πλάτους 0.90μ από κάσα σε κάσα, ανοιγόμενων με μέγιστη απαιτούμενη για το άνοιγμά τους δύναμη τα 15 Newtons ή συρόμενων, που θα φέρουν κατακόρυφο φεγγίτη όπου επιτρέπεται από την χρήση τους για τον έλεγχο της κίνησης από την πίσω πλευρά της θύρας και χειρολαβή σχήματος L ή D,	
Χώροι στάθμευσης αμαξιδίου	Πρόβλεψη ελεύθερων χώρων, διαστάσεων εκάστου 0.80 Χ 1.30μ, για την στάθμευση αμαξιδίων όπου προβλέπονται αντίστοιχα καθιστικά αναμονής του κοινού - αλλά και ειδικών θέσεων με σκληρά καθίσματα βάθους 0.40μ και ύψους 0.55 – 0.60μ με στηρίγματα χεριών για τα άτομα με προβλήματα στην κίνηση.	
Υψομετρικές διαφορές	• Αποφυγή υψομετρικών διαφορών σε οποιαδήποτε στάθμη και η κάλυψή τους - όπου είναι αδύνατη η αποφυγή τους - με ράμπες μέγιστης κλίσης 5% ή με κάποιο σύστημα ανύψωσης • η κατασκευή κλιμάκων -όπου απαιτούνται αυτές- με δύο κατ' ελάχιστον βαθμίδες	
	Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά. Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη.	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ.

		Απόφαση 52907)
Δάπεδο	Αντιολισθηρά, ομοιογενή δάπεδα εύκολα στον καθαρισμό και την συντήρηση, με μικρή αντανακλαστικότητα	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
	Οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων θα πρέπει να διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντιολισθηρές, και να έχουν επιμελές αρμολόγημα. Γενικά απαγορεύεται να έχουν ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (Αριθμ. Απόφαση 52907)

Είσοδοι κτιρίων		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Οδόστρωμα - Πεζοδρόμιο	Ανισοσταθμίες μεταξύ οδοστρώματος – πεζοδρομίου αντιμετωπίζονται με την κατασκευή "σκάφης", πλάτους 1,50μ τουλάχιστον και κλίσης 5%, της οποίας η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης	«Σχεδιάζοντας για όλους» Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρίες Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων
Πεζοδρόμιο – Είσοδος Κτιρίου	Ανισοσταθμίες μεταξύ πεζοδρομίου – εισόδου αντιμετωπίζονται με κεκλιμένο επίπεδο "ράμπα", κλίσης 5%, ή με αναβατόριο	

Εσωτερικό κτιρίων		
Παράμετρος	**Γεωμετρικά και λειτουργικά στοιχεία**	**Πηγή**
Δημόσια Κτήρια	Για τα νέα κτίρια, για τα οποία η άδεια δόμησης εκδίδεται μετά την έναρξη ισχύος του συγκεκριμένου νόμου, επιβάλλεται η εξασφάλιση της απρόσκοπτης προσπέλασης σε όλους τους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους υπό την προϋπόθεση ότι: • δεν θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου • δεν προκαλείται δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση για τον υπόχρεο ή τους υπόχρεους -εξαιρουμένων αυτών που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου • δεν υπάρχουν κατασκευαστικοί ή και γεωμετρικοί περιορισμοί μεταξύ της στάθμης του εδάφους στην οικοδομική γραμμή και της επιφάνειας του πεζοδρομίου • οι όροφοι πάνω από το ισόγειο έχουν αθροιστικά μεγαλύτερο μικτό εμβαδόν των 200 τ.μ. ή κάθε όροφος πάνω από το ισόγειο είναι μεγαλύτερος των 70 τ.μ.. Σε αυτήν την περίπτωση η προσβασιμότητα εξασφαλίζεται μόνο για τον ισόγειο όροφο Ειδικά μέριμνα επίσης θα πρέπει να δίνεται για τα κτίρια που υπάγονται σε κάποια ειδική διάταξη (παλαιότητα, ειδικά κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος, διατηρητέα κτίρια, κτιριακές υποδομές εντός παραδοσιακών οικισμών).	Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Ν. 4759)
Προσβάσιμη	• ελάχιστο καθαρό πλάτος 0,90μ., ελεύθερο από παντός είδους	Τεχνικές οδηγίες

διαδρομή εντός δημόσιου κτιρίου	εμπόδια καθ' όλο το μήκος της και ελεύθερο καθαρό ύψος 2,20μ • δημιουργία ενός τουλάχιστον «χώρου περιστροφής αναπηρικού αμαξιδίου» ελάχιστης διαμέτρου 1,50μ., ελεύθερο παντός εμποδίου. Ο «χώρος περιστροφής αναπηρικού αμαξιδίου» μπορεί να ταυτίζεται με πλατύσκαλο ή να εξασφαλίζεται στον προθάλαμο / διάδρομο του κτιρίου • το άθροισμα του καθαρού πλάτους της διαδρομής, με το καθαρό πλάτος του καθέτου σε αυτή διαδρόμου/ανοίγματος, όπου πρόκειται να εισέλθει το αναπηρικό αμαξίδιο, να είναι μεγαλύτερο ή ίσο των 2,00μ. προκειμένου για την δυνατότητα στροφής από τον χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου κατά 90^{o}	προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία»
Προσβάσιμη είσοδος	• Θα πρέπει να καταστεί προσβάσιμη η κύρια είσοδος του κτιρίου. Σε δεύτερο χρόνο και εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν εξετάζεται η δυνατότητα προσβάσιμης εισόδου από δευτερεύουσα είσοδο. • Στην περίπτωση υφιστάμενης κύριας εισόδου κτιρίου με 1 ή 2 βαθμίδες, καταβάλλεται κάθε προσπάθεια κάλυψης της υψομετρικής διαφοράς με κεκλιμένο επίπεδο - ράμπα επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%, εφόσον υπάρχει επαρκές πλάτος πεζοδρομίου, ή επαρκής χώρος στην πρασιά. ○ Για πεζοδρόμιο πλάτους <1,00 μ: Υπερύψωση του πεζοδρομίου στο ύψος της εισόδου και σε όλο το μήκος της με δημιουργία «πλατυσκάλου» εισόδου και εν συνεχεία χαμήλωμα» του πεζοδρομίου σε όλο το πλάτος του ○ Για πεζοδρόμιο πλάτους >1,00 μ: ▪ Κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας παράλληλα με το κτίριο, επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%, υπό την προϋπόθεση ότι το εναπομένον ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερο ή ίσο με 0,90μ. και ότι η ράμπα δεν παρακωλύει την είσοδο / έξοδο ανεξάρτητα από τη χρήση τους, ούτε και σε παρακείμενες εισόδους - εξόδους θέσεων στάθμευσης. ▪ Χρήση φορητής ράμπας κλίσης μέχρι 10% προκειμένου για μήκος μέχρι 1,00μ. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει επιπλεόν να τοποθετείται σε σημείο προσβάσιμο από άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο κομβίο κλήσης, που θα ειδοποιεί για την παρουσία του, σε υπάλληλο μόνιμης στελεχωμένης θέσης εντός του κτιρίου. Το κομβίο πρέπει να σημαίνεται ευκρινώς με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (πικτόγραμμα με άτομο σε αναπηρικό	

	αμαξίδιο). ▪ Τοποθέτηση αναβατορίου πλατφόρμας κλίμακας. ▪ Τοποθέτηση μηχανισμού πλατφόρμας • Στην περίπτωση υφιστάμενης κύριας εισόδου κτιρίου με περισσότερες από δύο βαθμίδες, προκειμένου αυτή να είναι προσβάσιμη: ○ εξεύρεση κατάλληλης διαμόρφωσης - παρέμβασης με τυχόν τροποποιήσεις και διαμορφώσεις στο εσωτερικό του κτιρίου (υποβάθμιση πλατυσκάλου, ράμπα, τροποποιήσεις σε σκάλες κ.λπ.). ○ σε περίπτωση επάρκειας χώρου βέλτιστη λύση είναι η κατασκευή κεκλιμένου επιπεδου - ράμπας επιθυμητής κλίσης 5% και όχι μεγαλύτερης του 8%. ○ σε περίπτωση ανεπάρκειας απαιτούμενου χώρουγια την κατασκευή κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας, διερευνάται η δυνατότητα δημιουργίας ή η χρήση τυχόν δεύτερης ισόπεδα χωρίς βαθμίδες. ○ σε περίπτωση μη ύπαρξης άλλης προσβάσιμης εισόδου, τοποθετείται αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα ή αναβατόριο πλατφόρμας «χωνευτό» στο πεζοδρόμιο. ○ εάν, τεκμηριωμένα, ούτε αναβατόριο ή αναβατόριο πλατφόρμας «χωνευτό» μπορεί να τοποθετηθεί,τότε - εφόσον στο κτίριο στεγάζεται υπηρεσία εξυπηρέτησης κοινού που δεν εμπίπτει στις εξαιρέσεις της παρ. 5 του άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 4067/2012) - θα πρέπει να εξεταστεί η μεταστέγαση της υπηρεσίας σε προσβάσιμο κτίριο ή η πρόβλεψη εναλλακτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία • Σε περίπτωση ύπαρξης ή δημιουργίας προσβάσιμης εισόδου διαφορετικής από την κυρία είσοδο επιβάλλεται η πρόβλεψη κατάλληλης καθοδηγητικής σήμανσης που θα οδηγεί μέσω προσβάσιμης διαδρομής από την κύρια είσοδο σε αυτήν	
Ράμπες	• Για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών (ειδικότερα στον υπαίθριο χώρο) εξετάζεται κατά προτεραιότητα (α) η κατασκευή - δημιουργία κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών, μόνιμων ή φορητών, με μέγιστη κλίση 5% (1:20), προκειμένου να εξασφαλίζεται κατά το δυνατόν η αυτόνομη εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία (β) η βελτίωση των υφιστάμενων κεκλιμένων επιπέδων βάσει των διατάξεων της παρούσας. • Για ράμπες μήκους μεγαλύτερου των 10,00μ. επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος (πλατύσκαλου) ελάχιστου μήκους 1,50μ. και πλάτους κατ’ ελάχιστο ίσο με το «ωφέλιμο πλάτος» του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας. • Πλατύσκαλα επιβάλλεται να κατασκευάζονται στην αρχή και	

	το τέλος κάθε κεκλιμένου επι πέδου - ράμπας, καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής της διεύθυνσής της. • Το ωφέλιμο πλάτος ενός κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας εξαρτάται από το συνολικό πλάτος αυτού, ωστόσο σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από 0,90μ. Για παράλληλη κίνηση ή/και διασταύρωση δύο χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων απαιτείται ελάχιστο ωφέλιμο πλάτος κεκλιμένου επιπεδου - ράμπας 1,70μ. • Οι ράμπες θα πρέπει να φέρουν εκατέρωθεν στηθαίο ή κιγκλίδωμα ύψους 0,90μ. και περίζωμα (σοβατεπί) ύψους 0,05 - 0,10μ. Σε κάθε περίπτωση συνιστάται η τοποθέτηση διπλών χειρολισθήρων (ακόμα και σε στηθαία ή επί τοίχων), σε ύψος 0,70 και 9,90μ. από τη στάθμη του τελικού δαπέδου για διευκόλυνση όλων των χρηστών (βαδιζόντων, ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο, ατόμων μικρού ύψους κ.λπ.). • το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας σε εξωτερικούς χώρους σημαίνεται πάντα με πλακίδια τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή του κεκλιμένου επιπέδου - ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα • το δάπεδο των κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών πρέπει να κατασκευάζεται από υλικό αντιολισθητικό, ομοιογενές, σταθερό, με αντοχή στη χρήση και τις καιρικές συνθήκες προκειμένου για κεκλιμένα επίπεδα – ράμπες εξωτερικού χώρου, με μικρή αντανακλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και τη συντήρηση	
Κατοικίες	• Η εξασφάλιση προσπέλασης επικεντρώνεται στους εξωτερικούς και εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους • Προοπτική εξασφάλισης εύκολης μετατρεψιμότητας των κατοικιών σε κατοικίες μελλοντικών χρηστών με αναπηρία/εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς να θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου	Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις (Ν. 4759)

Μεθοδολογία Εκπόνησης

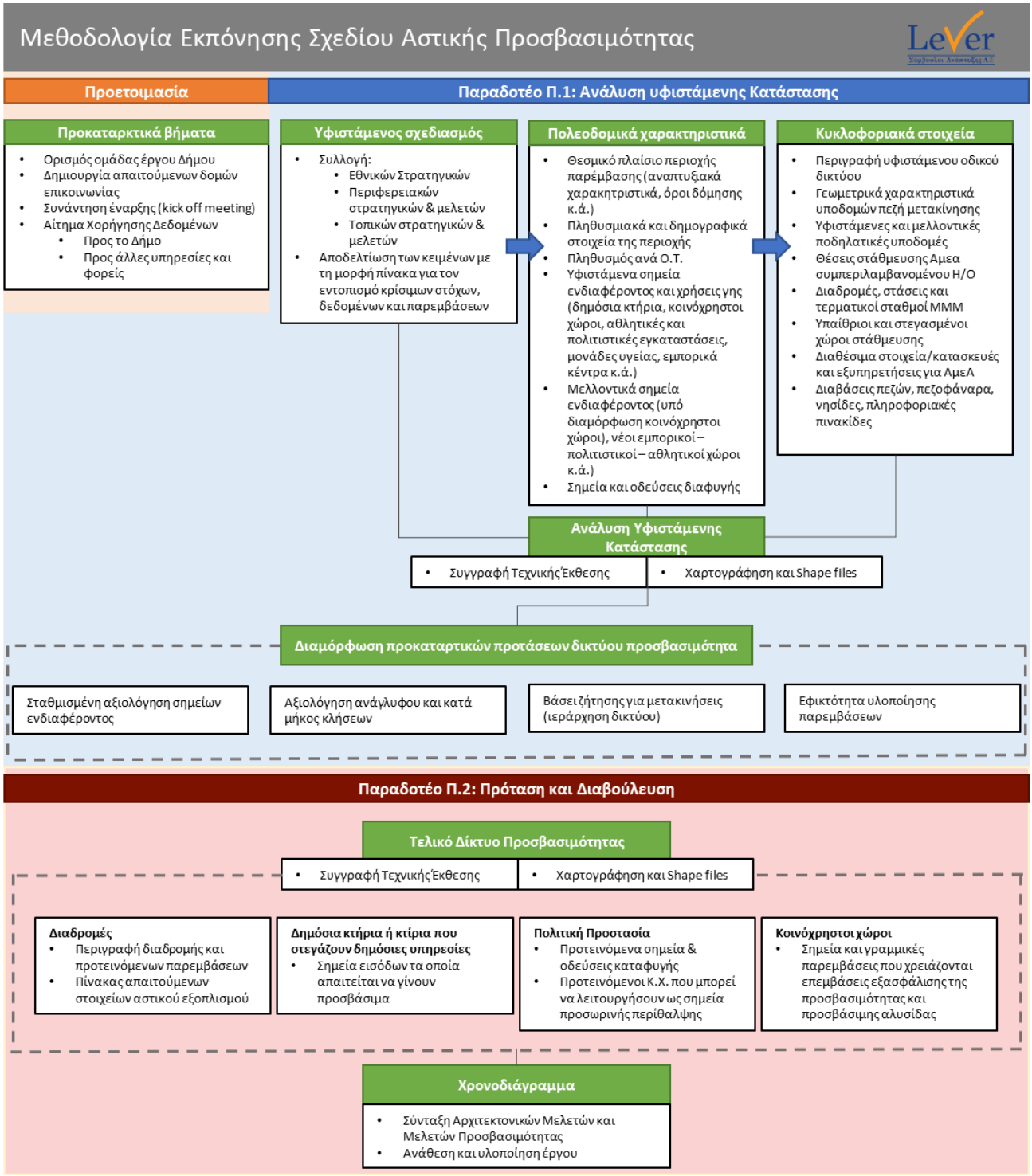
3. Μεθοδολογία εκπόνησης Σ.Α.Π.

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

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

Πρακτικά η μεθοδολογία αποτελεί συνδυασμό των παρακάτω στοιχείων και χαρακτηριστικών:

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



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

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

Προετοιμασία

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

Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού

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

Πίνακας 3-1: Πρότυπο αποδελτίωσης υφιστάμενου σχεδιασμού

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

Πολεοδομικά και πληθυσμιακά στοιχεία

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

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

- Σημεία καταφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- Χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- Μελλοντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων (κοινόχρηστοι χώροι από e poleodomia ή και ιδιωτικές επενδύσεις)

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

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

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

Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση πεζών

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

Για το σύνολο των παραπάνω συντάσσονται και οι σχετικοί χάρτες.

Πρόταση Δικτύων Προσβασιμότητας και Διαβούλευση

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

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

Τέλος δίνεται ενδεικτική κοστολόγηση ανά τύπο παρέμβασης και απαιτήσεις ωρίμανσης/ παρέμβασης. Ενδεικτικές διατομές δίδονται ανά κατηγορία παρέμβασης σε τυπικές περιπτώσεις.

3.1 Μεθοδολογία ανάδειξης διαδρομών προσβασιμότητας

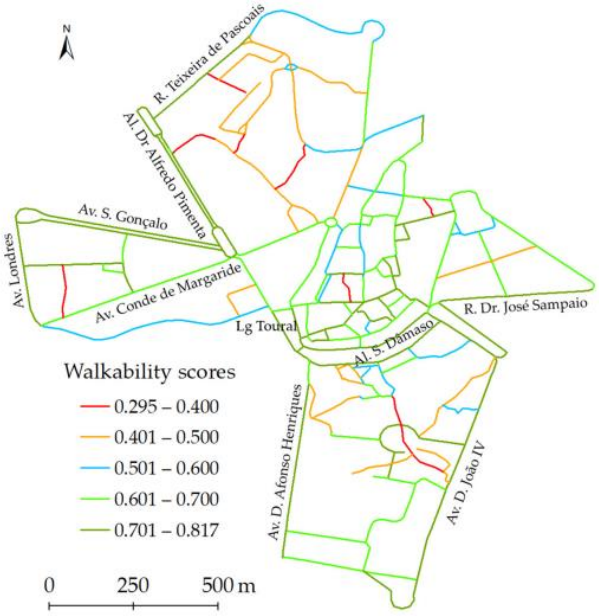
Ο Δήμος με την υποστήριξη της αναδόχου εταιρίας, θα πραγματοποιήσει την ιχνηλάτιση των υφιστάμενων χαρακτηριστικών κυκλοφορίας, πολεοδομικής και χωροταξικής οργάνωσης της περιοχής μέσω κατάλληλων αναλύσεων και χαρτογράφησης. Η διαδικασία αυτή, εναρμονιζόμενη με το μελλοντικό πρόγραμμα αναπλάσεων - παρεμβάσεων του Δήμου στο κοινόχρηστο χώρο, τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και τους τοπικούς περιορισμούς του αναγλύφου, διαμορφώνει το περιβάλλον στο οποίο καλείται να λάβει χώρα η στρατηγική επιλογή διαδρομών πεζή μετακίνησης στον αστικό χώρο που πρέπει να αναβαθμιστούν από άποψη προσβασιμότητας.Σύμφωνα με τη βιβλιογραφική ανασκόπηση μεθοδολογιών σχεδιασμού διαδρομών πεζή μετακίνησης που έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία στο εξωτερικό (Ευρώπη, Αμερική και Ασία) και προχωρώντας στην προσαρμογή τους σύμφωνα με τις ανάγκες μιας τυπικής ελληνικής πόλης προκύπτει η παρακάτω διαδικασία:

1ο Στάδιο

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

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

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



2ο Στάδιο

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

Με τον τρόπο αυτό θα προκύψουν και οι απαιτούμενες παρεμβάσεις που θα πρέπει να δρομολογηθούν, ώστε να πληρούνται οι προδιαγραφές προσβασιμότητας σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ.

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



Τεχνική Έκθεση

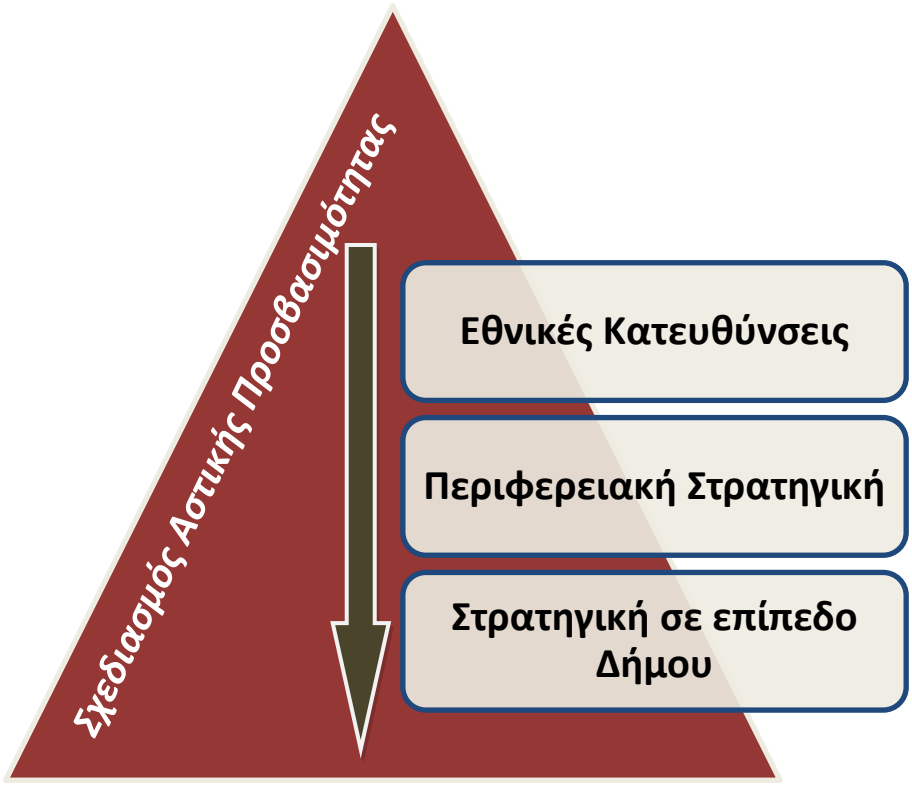
4. Ανάλυση και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης

4.1 Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων υφιστάμενου σχεδιασμού στο Δ. Ρεθύμνης

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

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

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



Εικόνα 4-1: Συνιστώσες διαμόρφωσης σχεδιασμού αστικής κινητικότητας – αστικής προσβασιμότητας

Ειδικότερα, για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβούλιου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) που έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και

βρίσκονται σε ισχύ ή τμήματα τους που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Το αντικείμενο των εγγράφων και σχεδίων που χρειάζεται να αναζητηθούν αφορούν σε συγκοινωνιακά, πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολουθούσε ο Δήμος και οι υπόλοιπες τοπικές και Περιφερειακές Αρχές σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, τη βιώσιμη διαχείριση ενέργειας και τη βιώσιμη ανάπτυξη γενικότερα.

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

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

(1) Ταυτότητα Κειμένου,

(2) Περιεχόμενο Κειμένου

(3) Πλαίσιο Αξιολόγησης.

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

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

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

4.1.1 Εθνικές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Σχέδιο Δράσης
2	Τίτλος	***4.1.1.1 Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία***
3	Αντικείμενο	Πρότυπο υιοθέτησης συγκεκριμένων θετικών υποχρεώσεων για την προστασία των

		δικαιωμάτων που συναντάται στις θεματικές συμβάσεις των Ηνωμένων Εθνών και του Συμβουλίου της Ευρώπης, ως αξίωση εξασφάλισης ενός αξιοπρεπούς επιπέδου διαβίωσης και συμμετοχής στην κοινωνική ζωή.
4	Έτος εκπόνησης	2019 - 2020
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Εμβέλεια
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Υπό Διαβούλευση
7	Επισπεύδον Φορέας	Γραφείο του Υπουργού Επικρατείας
8	ΦΕΚ	-

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία συνθέτει, σε μια ενιαία ομπρέλα πολιτικής, δράσεις από όλα τα Υπουργεία που ευλόγως συνέχονται, κατά τον λόγο της αρμοδιότητάς τους, στην ιδιαίτερη μέριμνα που το κράτος οφείλει στα άτομα με αναπηρία. Επιπλέον, με το παρόν Εθνικό Σχέδιο Δράσης δημιουργείται ένα νέο πρότυπο χάραξης στρατηγικής με αλληλεπίδραση του εθνικού με το διεθνές δίκαιο προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Ειδικότερα για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία στον κοινόχρηστο χώρο προβλέπει τα παρακάτω:

Στο πλαίσιο του Πυλώνα Ι: Το Κράτος στην υπηρεσία του Ατόμου με Αναπηρία

Στόχος 2: Σύσταση Εθνικής Αρχής Προσβασιμότητας:

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

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

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

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

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

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

Στόχος 11: Ανεξάρτητη διαβίωση

- Προώθηση προγραμμάτων αυτόνομης κατοικίας και προσβάσιμης γειτονίας

Στόχος 12: Εκπαίδευση και Κατάρτιση για όλους

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

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

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

Στο πλαίσιο του Πυλώνα ΙΙΙ: Προσβασιμότητα

Στόχος 20: Προσβασιμότητα στο Φυσικό και Δομημένο Περιβάλλον

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

Στόχος 21: Προσβασιμότητα στις Μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου

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

Στόχος 22: Προσβασιμότητα σε Αγαθά και Υπηρεσίες

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

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

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

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

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

Στόχος 27: Αφύπνιση της κοινωνίας

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

Στο πλαίσιο του πυλώνα VI: Συνέργειες και Ανάπτυξη

Στόχος 30: Προσβάσιμος Τουρισμός

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

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

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

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Το σχέδιο χωρίζεται σε τέσσερα μέρη:

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

Χρήσιμοι ορισμοί για προσβασιμότητα

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

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

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

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

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

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

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

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

Χαρακτηριστικά και ιδιαίτερες κατηγορίες πεζών

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

Ύψος:	Ορατότητα / οπτικό πεδίο προς το πέριξ περιβάλλον
Αντανακλαστικά:	Έγκαιρη αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις
Αντοχή:	Διανυόμενη απόσταση χωρίς στάση για ξεκούραση
Οπτική αντίληψη – Όραση:	• Έλεγχος του περιβάλλοντος κίνησης

	• Απαιτούμενος χρόνος για την λήψη αποφάσεων
Κινητική ικανότητα:	• Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης • Δυνατότητα διάσχισης οδού
Συγκέντρωση προσοχής & ικανότητα αντίληψης:	• Δυνατότητα κίνησης σε άγνωστα περιβάλλοντα • Κατανόηση κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης • Δυνατότητα διάσχισης οδού
Ανοχή δυσμενών περιβαλλοντικών συνθηκών:	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης
Ισορροπία:	Επιλογή διαδρομής
Ασφάλεια:	Επιλογή διαδρομής
Ταχύτητα πεζή μετακίνησης:	• Επιλογή διαδρομής • Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης • Κατανάλωση ενέργειας
Αντίληψη της ταχύτητας και της απόστασης των διερχομένων οχημάτων:	•Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης •Κατανάλωση ενέργειας
Εντοπισμός των πηγών ήχου / θορύβου:	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας

Ταχύτητα κίνησης: η μέση ελεύθερη ταχύτητα, συνολικά για όλες τις κατηγορίες ηλικιών, είναι 5,3 χλμ/ώρα (για τις γυναίκες στο σύνολο των ηλικιών είναι 5,1 χλμ/ώρα και για τους άνδρες 5,5 χλμ/ώρα). Πρόκειται για ταχύτητες που ελάχιστα διαφέρουν από το όριο που το περπάτημα μετατρέπεται σε τρέξιμο - 7,6 χλμ/ώρα. Αντίθετα, για άτομα με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενα άτομα η ταχύτητα πέφτει στα 1,8 χλμ την ώρα

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

Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο

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

- Άρθρο 2. Οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Προσβασιμότητα σε σχέση με το Δομημένο και το Φυσικό Περιβάλλον
- Άρθρο 3. Οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Προσβασιμότητα σε σχέση με τις μεταφορές (συσχετισμός μετακινήσεων και χρήσεων γης)
- (Άρθρο 2. Η «Ευρωπαϊκή Πράξη για την Προσβασιμότητα»)

Σκοπός του παρόντος Σχεδίου

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

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

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

Βασικές αρχές του Σχεδίου

- Η άρση των εμποδίων και των διακρίσεων για την εξασφάλιση της αυτόνομης, απρόσκοπτης και με ασφάλεια μετακίνησης όλων μέσω του «καθολικού σχεδιασμού» και της δημιουργίας προσβάσιμων αλυσίδων μετακίνησης.
- Η ασφαλής διαφυγή του πληθυσμού σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών.
- Η αποτελεσματική υλοποίηση των στόχων μέσω και της αξιοποίησης κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων και δημιουργικών συνεργασιών

Άξονες και ειδικοί στόχοι

1. **Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας)**
   i. διατύπωση συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή
   ii. πρόταση για ολιστική επιχειρησιακή διαχείριση των θεσμικών βελτιώσεων και των προτεινόμενων μέτρων
   iii. καθορισμός συγκεκριμένων ετήσιων στόχων βελτίωσης της προσβασιμότητας στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και παρακολούθησή τους (έκθεση προόδου)
   iv. δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
   v. κωδικοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα που άπτονται των θεμάτων για το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον
2. **Συγκεκριμένη επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων**
   i. διασύνδεση των επιχειρησιακών / υπηρεσιακών μονάδων για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή με συγκεκριμένο σχέδιο
   ii. διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων
   iii. συσχετισμός και συνέργεια των αρχών σχεδιασμού για την προσβασιμότητα με τον αντίστοιχο σχεδιασμό για την πολιτική προστασία
3. **Επίτευξη των εύλογων προσαρμογών με όρους ασφάλειας, τεχνικής διαχειρισιμότητας και οικονομικής εφικτότητας**
   i. σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας στο δομημένο και το φυσικό περιβάλλον
   ii. σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων και μνημείων, καθώς και των παραδοσιακών οικισμών
   iii. σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης νομοθεσίας για τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις και τους υπαίθριους χώρους αρμοδιότητας άλλων υπουργείων (π.χ. κτίρια υποδομών υγείας, υποδομών ασύλου, υποδομών φυλάκισης, εκπαιδευτικά κτίρια, ειδικά εκπαιδευτικά κτίρια, παιδικές κατασκηνώσεις, παιδικές χαρές κ.ο.κ.), σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία

iv. συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις όλες τις διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρηση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, γονείς με καρότσι, επιβάτες με βαλίτσες κλπ) και της εποχικότητας (π.χ. περίοδοι με έντονη τουριστική κίνηση τους θερινούς μήνες)

4. **Συσχετισμός μελετών, έργων και χρηματοδοτικών εργαλείων**
   i. δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
   ii. πρόταση συγκεκριμένων αξόνων για προγράμματα χρηματοδότησης στο ΥΜΕΠΕΡΑΑ και στο Πράσινο Ταμείο
   iii. πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων
5. **Ορισμός αρμοδιοτήτων και διαδικασιών**
   i. περιγραφή διαδικασιών και αρμοδιοτήτων ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών
   ii. περιγραφή και βελτίωση διαδικασιών και μηχανισμού συγκέντρωσης στατιστικών δεδομένων, αξιολόγησης αυτών (μετρήσιμοι δείκτες) και εξαγωγής συμπερασμάτων (εκθέσεις προόδου)
   iii. διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων
6. **Δημιουργία κοινών προτύπων και προδιαγραφών**
   i. σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών προς τους αρμόδιους φορείς (π.χ. ΕΛΟΤ)
   ii. αξιοποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων και η ενσωμάτωσή τους στην εθνική νομοθεσία
7. **Ορισμός διαδικασιών και μηχανισμού Εθνικής εφαρμογής και παρακολούθησης**
   i. περιγραφή διαδικασιών ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών
   ii. διευκόλυνση και δημιουργία κατάλληλων διαύλων ανταλλαγής πληροφοριών και συντονισμού μεταξύ των διοικήσεων, της επιστημονικής κοινότητας και των οικονομικών και κοινωνικών φορέων, ώστε να δημιουργηθούν συνέργειες συμβατές με την μετάβαση στο προσβάσιμο περιβάλλον
8. **Δημιουργία μηχανισμών ένταξης των ραγδαία αναπτυσσόμενων νέων τεχνολογιών στην νομοθεσία, με συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή**
   i. προώθηση και θεσμοθέτηση καινοτόμων εφαρμογών, υπηρεσιών και προϊόντων που ενισχύουν την προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον
9. **Ορισμός μέτρων και δράσεων για την δικτύωση την επικοινωνία – ενημέρωση και εκπαίδευση**
   i. περιγραφή ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης των στελεχών του Δημόσιου Τομέα
   ii. σύνταξη προτάσεων για την ένταξη των θεμάτων προσβασιμότητας στα διάφορα επίπεδα της εκπαίδευσης

Κατευθύνσεις και προτεραιότητες πολιτικής

- Η «Εθνική Στρατηγική για την Προσβασιμότητα και την Κλιματική Αλλαγή» πρέπει να ενσωματωθεί στον Κυβερνητικό σχεδιασμό και στις τομεακές πολιτικές των Υπουργείων.
- Εξασφάλιση και ενσωμάτωση της προσβασιμότητας στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον με:
  - θέσπιση ενός συνολικού ρυθμιστικού πλαισίου και κανονισμών για την αντιμετώπιση των γραφειοκρατικών προβλημάτων
  - ανάπτυξη εμβληματικών – πιλοτικών έργων
  - βιώσιμη διαχείριση φυσικών πόρων και βιοκλιματικός σχεδιασμός
- Ευαισθητοποίηση του κοινού και αλλαγή κουλτούρας
  - Διευκόλυνση του ιδιωτικού τομέα να εφαρμόσει τις παρεμβάσεις εξασφάλισης προσβάσιμου περιβάλλοντος
  - Έξυπνα χρηματοδοτικά εργαλεία
  - Αξιοποίηση των δημόσιων επενδύσεων, του ΕΣΠΑ, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και Ανάπτυξης, των Ευρωπαϊκών Χρηματοδοτικών Εργαλείων και Πόρων, λοιπών Ταμείων και πόρων
  - Κίνητρα προς τους πολίτες, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση
- Προσβασιμότητα, Κλιματική αλλαγή και ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός - Δημιουργία ενός αποτελεσματικού πλαισίου κανονισμών και ελέγχου:
  - Ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός και δημιουργία αποτελεσματικών υποδομών προσβασιμότητας.

Συμβατότητα και συμπληρωματικότητα των παρεμβάσεων για τη δημιουργία συνεχών δικτύων
- Εφαρμογή άμεσων, έξυπνων και ει δυνατόν οικονομικών λύσεων προσβασιμότητας
- Αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων κονδυλίων για την ολοκλήρωση, εξειδίκευση ή επικαιροποίηση του χωρικού σχεδιασμού ώστε να υπάρξουν οριστικές λύσεις προσβασιμότητας και κλιματικής ουδετερότητας
- Ενημέρωση, επιμόρφωση και ευαισθητοποίηση όλων σχετικά με τα ζητήματα προσβασιμότητας των ατόμων με ιδιαιτερότητες

- Λοιπές Κατευθύνσεις Πολιτικής και Τομείς σχεδιασμού που επηρεάζονται ή εμπλέκονται ή μπορούν να συμβάλουν θετικά προς αυτή την κατεύθυνση
  - εφαρμογή έξυπνης τεχνολογίας σε ότι αφορά στην προσβασιμότητα
  - μετατροπή των χώρων και του εξοπλισμού των κτιρίων (κατοικίας, εργασίας κλπ) με στόχο την προσαρμογή τους στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των ανθρώπων
  - δημιουργία «ευφυών κτιρίων» γενικότερα και «ευφυών γειτονιών
- Αξιολόγηση, παρακολούθηση, συλλογή στατιστικών στοιχείων
  - θέσπιση ρεαλιστικών και μετρήσιμων δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων και δράσεων.
  - σε βάθος ενδιάμεση αξιολόγηση του νέου δεκαετούς σχεδίου
  - παρακολούθηση και αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων παρακολούθησης

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

Εθνικό Νομοθετικό Πλαίσιο

Το ζήτημα της προσβασιμότητας θίγεται στα παρακάτω κείμενα εθνικής πολιτικής

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

Όργανα αδειοδότησης και εφαρμογής προσβασιμότητας και βιοκλιματικού σχεδιασμού

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

Αξιολόγηση εφαρμογής νομοθετικού πλαισίου

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

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

Καταγραφή ελλείψεων – νομοθετικά κενά

Κρίνεται απαραίτητη

- η Κωδικοποίηση της Πολεοδομικής Νομοθεσίας που αφορά σε θέματα Προσβασιμότητας
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας για τις απαιτήσεις σε προσβασιμότητα στα κτίρια, στις εγκαταστάσεις, στους υπαίθριους χώρους και στις υπηρεσίες αρμοδιότητας άλλων υπουργείων
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις διαστάσεις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρηση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας για την αντιμετώπιση της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων, των μνημείων, των αρχαιολογικών χώρων καθώς και των παραδοσιακών οικισμών
- η επικαιροποίηση του Τεύχους «Σχεδιάζοντας για Όλους
- η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας σε θέματα που αφορούν στο φυσικό περιβάλλον
- η τυποποίηση και η αδειοδότηση ειδικών κατασκευών σε συνεργασία με τον ΕΛΟΤ.
- η ανάδειξη της προσβασιμότητας ως αναγκαίας παραμέτρου σχεδιασμού στις ήδη θεσμοθετημένες προδιαγραφές των ΤΧΣ
- η ανάδειξη της προσβασιμότητας ως αναγκαίας παραμέτρου σχεδιασμού στις ήδη θεσμοθετημένες προδιαγραφές των ΕΧΣ

Υπάρχει ανάγκη για

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

Αιτιολόγηση αδυναμιών εφαρμογής

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

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

Νέες τεχνολογίες που προάγουν την κινητικότητα και την προσβασιμότητα όλων

Αστικό και εξωαστικό περιβάλλον

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

Έγκαιρη προειδοποίηση

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

Συσχέτιση με λοιπά στρατηγικά σχέδια Υπουργείων

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

Ειδικά για την κινητικότητα στις πόλεις προωθούνται τα ακόλουθα:

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

Εθνικό στρατηγικό σχέδιο Μεταφορών

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

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

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

- Ιδιαίτερη βελτίωση της περιφερειακής προσβασιμότητας στις περιοχές της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας, της Θεσσαλίας και της Ανατολικής Πελοποννήσου όσον αφορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Παρομοίως,

αναμένονται βελτιώσεις στα επίπεδα οδικής προσβασιμότητας στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας

- Σε εθνικό επίπεδο, το μέτρο της προσβασιμότητας βάσει πληθυσμού θα αυξηθεί κατά σχεδόν 90% για τις σιδηροδρομικές και κατά 3% για τις οδικές μεταφορές με ευρεία διακύμανση των βελτιώσεων ανά ζώνη.
- η οδική προσβασιμότητα των αγροτικών/ περιφερειακών περιοχών από/ προς τις πλησιέστερες κύριες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας βελτιώνεται σημαντικά,

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

Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης

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

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

1. Βιβλιογραφική έρευνα και συγκέντρωση στοιχείων από άλλες έρευνες και πηγές (desk research)
2. Ποιοτική έρευνα πεδίου μέσω Μελέτης Περίπτωσης σε επιλεγμένο χαρακτηριστικό Δήμο, εξαγωγή συμπερασμάτων
3. Έρευνα γραφείου για την αποτίμηση των ανωτέρω και αναγωγή/εξαγωγή συμπερασμάτων σε εθνικό επίπεδο
4. Διαβούλευση με φορείς και συλλόγους και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ και αξιολόγηση / ενσωμάτωση διαπιστώσεων και προτάσεων

Χρήσιμα στοιχεία

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

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

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

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

Ξενοδοχεία

- Σχεδόν 90% των ξενοδοχείων έχει διαμορφώσει την κύρια πόρτα της εισόδου ώστε να χωράει αμαξίδιο.
- Άνω του 60% των ξενοδοχείων διαθέτει διαθέσιμο χώρο για άνετη κίνηση του αμαξιού στα bar- εστιατόρια.
- 2,2 είναι ο μέσος αριθμός δωματίων ΑμεΑ στα ξενοδοχεία που διαθέτουν αντίστοιχες εγκαταστάσεις, αριθμός συμβατός με τις υποχρεωτικές προδιαγραφές.
- 73,6% των ξενοδοχείων επιθυμούν ή ενδιαφέρονται να επενδύσουν μέσω στοχευμένου χρηματοδοτικού

εργαλείου για την αναβάθμιση της προσβασιμότητας σε ΑμεΑ στις κοινόχρηστες τουαλέτες στο Lobby
- 78,7% των ξενοδοχείων που διαθέτουν παραλία, επιθυμούν ή ενδιαφέρονται να επενδύσουν μέσω στοχευμένου χρηματοδοτικού εργαλείου για την αναβάθμιση της προσβασιμότητας σε ΑμεΑ στην παραλία του ξενοδοχείου

Κτίρια υγείας
- η πλειονότητα των μονάδων υγείας στεγάζονται σε κτίρια ιδιοκτησίας του δημοσίου ή του οικείου Δήμου
- ειδικές θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ διαθέτει το 5% των παραπάνω υπηρεσιών (τα νοσοκομεία, τα μισά κέντρα υγείας και το ένα δέκατο των περιφερειακών κέντρων υγείας). Οι μισές από αυτές δεν φέρουν ειδική σήμανση, ωστόσο η πλειονότητα αυτών συνοδεύεται από λεία και προσπελάσιμη διαδρομή έως την είσοδο της μονάδας
- ράμπες ΑμεΑ μεταξύ των θέσεων στάθμευσης και του πεζοδρομίου καταγράφηκαν στα 3/5 των μονάδων
- οδηγοί όδευσης τυφλών καταγράφηκαν σε λίγα κτίρια
- η προσβασιμότητα της εισόδου με ράμπα ή με ισόγεια κεντρική είσοδο καταγράφηκε στην πλειονότητα των μονάδων
- παρατηρείται έλλειψη κατάλληλης σήμανσης στις γυάλινες πόρτες για την εξυπηρέτηση των ατόμων με μειωμένη όραση
- παρατηρούνται αρκετά εμπόδια στην οριζόντια κυκλοφορία εντός των κτιρίων
- κοινόχρηστους χώρους υγιεινής διαθέτει η πλειονότητα των μονάδων, εκ των οποίων μόνο το 1/5 είναι W.C. ΑμεΑ με επαρκή χώρο αλλά με ελλείψεις όσον αφορά την σήμανση, τις χειρολαβές κ.λπ.
- παρατηρούνται ελλείψεις στην σήμανση, στον φωτισμό και στην επίπλωση εξυπηρέτησης κοινού

Προσβάσιμος υπαίθριος δημόσιος χώρος

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

Ποιοτική έρευνα πεδίου - Το παράδειγμα του Δ. Καλλιθέας

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

Ειδικότερα όσον αφορά τα πεζοδρόμια καταγράφηκαν στοιχεία που αφορούν:
- συνολικό πλάτος πεζοδρομίου
- πλάτος πεζοδρομίου χωρίς εμπόδια
- είδη διαβάσεων (απλή, υπέργεια, υπόγεια, σηματοδοτούμενη)
- πλήθος ραμπών
- ύπαρξη όδευσης
- στοιχεία φύτευσης
- ποιότητα επιφάνειας
- κατάληψη από τραπεζοκαθίσματα

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

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

Προβλήματα πεζή μετακίνησης

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

Βελτιώσεις

- Διαβάσεις: υψηλή σημαντικότητα (4,1).
- Πεζοδρόμια: υψηλή σημαντικότητα (4,3).
- Στάσεις ΜΜΜ (π.χ. λεωφορείων): μέτρια προς υψηλή σημαντικότητα (3,8).
- Ποδηλατόδρομοι: υψηλή σημαντικότητα (3,9).

Χρόνος μετακίνησης ΑμεΑ

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

Προβλήματα πεζή μετακίνησης ΑμεΑ

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

Προβλήματα μετακινήσεις με αμαξίδιο:

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

Για τις μετακινήσεις γενικότερα :

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

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

ΑΞΟΝΑΣ 1 Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας

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

ΜΕΤΡΟ 1.1 Ενσωμάτωση του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή-κλιματική κρίση» στην Εθνική Χωρική Στρατηγική του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α) όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 3 του Ν. 4759/2020 (ΦΕΚ 245/Α)
ΜΕΤΡΟ 1.2 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή-κλιματική κρίση» στις νέες στρατηγικές (και άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια) όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, τις Μεταφορές κ.λπ
ΜΕΤΡΟ 1.3 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή-κλιματική κρίση» στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΠΚΑ)
ΜΕΤΡΟ 1.4 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)
ΜΕΤΡΟ 1.5 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή» σε όλες τις νέες οδηγίες, τεχνικές οδηγίες και κατευθύνσεις για αστικές αναπλάσεις, ανασχεδιασμό του υπαίθριου δημοσίου χώρου, οικοδομικό κανονισμό, ανακατασκευή και ανακαίνιση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος κ.α.
ΜΕΤΡΟ 1.6 Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα της δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης
ΜΕΤΡΟ 1.7 Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων πεζή μετακίνησης στο πλαίσιο των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016
ΜΕΤΡΟ 1.8 Θεσμοθέτηση προστασίας των ιστορικών πυρήνων των πόλεων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, δημιουργώντας υψηλής ποιότητας υποδομές κίνησης για τους πεζούς
ΜΕΤΡΟ 1.9 Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον βιοκλιματικό σχεδιασμό / ανασχεδιασμό υπαίθριων δημόσιων χώρων χαμηλού και μέσου κόστους
ΜΕΤΡΟ 1.10 Θεσμοθέτηση οδηγιών δημιουργίας «προσβάσιμης και κλιματικά ουδέτερης» γειτονιάς
ΜΕΤΡΟ 1.11 Θεσμοθέτηση οδηγιών δημιουργίας οικιστικών περιοχών χαμηλών ταχυτήτων (low emission zones)
ΜΕΤΡΟ 1.12 Επικαιροποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας για την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος με νέα δεδομένα βάσει των στοιχείων της ανάλυσης του Μέρους Α', του Μέρους Β' και του Μέρους Γ', των διαπιστώσεων των θεσμικών κενών κ.λ.π.
Ολιστική επειχειρησιακή διαχείριση των θεσμικών βελτιώσεων και των προτεινόμενων μέτρων
ΜΕΤΡΟ 2.1 Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών του «Εθνικού Σχεδίου για την προσβασιμότητα με έμφαση στην κλιματική αλλαγή» σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε πολεοδομικές παρεμβάσεις, αστικές αναπλάσεις, αναπλάσεις οικισμών, βιοκλιματικές μελέτες, μελέτες κτιρίων που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ, και σε ιδιωτικά έργα
ΜΕΤΡΟ 2.2 Προώθηση της σύνταξης Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) σε επίπεδο δήμων
ΜΕΤΡΟ 2.3 Προώθηση της σύνταξης Μελετών Εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ
ΜΕΤΡΟ 2.4 Προώθηση της σύνταξης μελετών βιοκλιματικής αναβάθμισης δημόσιου υπαίθριου χώρου σε επίπεδο δήμου
ΜΕΤΡΟ 2.5 Προώθηση της σύνταξης μελετών δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση των πεζών σε επίπεδο δήμου λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους που επιδρούν στη μετακίνηση πεζή (ποιότητα περιβάλλοντος/ πόλοι ενδιαφέροντος/ ασύμβατες χρήσεις γης, πράσινο / σκίαση, κυκλοφοριακός φόρτος, κλίσεις αναγλύφου, επικρατούντες άνεμοι, αποκοπές από μεγάλες οδικές υποδομές κ.λπ.), οι οποίες θα συνδέουν τις γειτονιές με τα πολεοδομικά κέντρα, με τους σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς, με τις πύλες της πόλης (σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων / λιμάνια / αεροδρόμια), καθώς και με τους φυσικούς ή πολιτιστικούς πόλους ενδιαφέροντος
ΜΕΤΡΟ 2.6 Ενίσχυση χρηματοδότησης σχετικών μελετών και υπηρεσιών που ενσωματώνουν την πεζή μετακίνηση στον συνολικό σχεδιασμό
ΜΕΤΡΟ 2.7 Ενσωμάτωση των προτάσεων των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) των Δήμων στα εκπονημένα ή υπό εξέλιξη Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αυτών (ΣΒΑΚ)
ΜΕΤΡΟ 2.8 Κατασκευή των χαρακτηρισμένων και μη υλοποιημένων πεζόδρομων σε επίπεδο δήμου
Καθορισμός συγκεκριμένων ετήσιων στόχων βελτίωσης τους προσβασιμότητας στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και παρακολούθησή τους
ΜΕΤΡΟ 3.1 Ψηφιακή Πλατφόρμα καταγραφής προσβασιμότητας των υφιστάμενων κτιρίων - στατιστικά στοιχεία / έτος

ΜΕΤΡΟ 3.2 Ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας στην ηλεκτρονική ταυτότητα κτιρίων - στατιστικά στοιχεία / έτος
ΜΕΤΡΟ 3.3 Ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας στην ηλεκτρονική ταυτότητα δήμου - στατιστικά στοιχεία / έτος
ΜΕΤΡΟ 3.4 Ψηφιακός Χάρτης Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας – ενσωμάτωση ΣΑΠ και πραγματοποιημένων παρεμβάσεων / έτος
ΜΕΤΡΟ 3.5 Ψηφιακός Χάρτης καταγραφής προσβάσιμων παραλιών - στατιστικά στοιχεία / έτος
ΜΕΤΡΟ 3.6 Παρακολούθηση της σύνταξης και υλοποίησης των Επιχειρησιακών Σχεδίων για την Εξασφάλιση των Κοινόχρηστων και Κοινωφελών Χώρων - στατιστικά στοιχεία / έτος
ΜΕΤΡΟ 3.7 Καταγραφή προσβάσιμων τουριστικών υποδομών - στατιστικά στοιχεία / έτος
Δημιουργία εργαλειοθήκης προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
ΜΕΤΡΟ 4.1 Επικαιροποίηση του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού
ΜΕΤΡΟ 4.2 Τεχνικές προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας για κτίρια
ΜΕΤΡΟ 4.3 Τεχνικές προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας για τον υπαίθριο δημόσιο χώρο
ΜΕΤΡΟ 4.4 Τεχνικές προδιαγραφές μελετών αστικών αναπλάσεων
ΜΕΤΡΟ 4.5 Επικαιροποίηση ΤΟΤΕΕ Προς υλοποίηση ΤΕΕ
ΜΕΤΡΟ 4.6 Επικαιροποίηση ΑΤΟΕ
Κωδικοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα που άπτονται των θεμάτων για το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον
ΜΕΤΡΟ 5.1 Κωδικοποίηση νομοθεσίας προσβασιμότητας για το δομημένο περιβάλλον – Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους
ΜΕΤΡΟ 5.2 Κωδικοποίηση νομοθεσίας προσβασιμότητας για το φυσικό περιβάλλον περιβάλλον – Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους
ΜΕΤΡΟ 5.3 Κωδικοποίηση νομοθεσίας προσβασιμότητας για λοιπές κατηγορίες/κατασκευές που δεν εντάσσονται πιθανώς ανωτέρω – Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους

ΑΞΟΝΑΣ 2 Επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων

Διασύνδεση των επιχειρησιακών / υπηρεσιακών μονάδων για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή με συγκεκριμένο σχέδιο
ΜΕΤΡΟ 6.1 Διαβούλευση επί των θεμάτων προσβασιμότητας των συναρμόδιων υπηρεσιών – Δημιουργία διαγράμματος αρμοδιοτήτων
ΜΕΤΡΟ 6.2 Διαβούλευση και συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς και εκπροσώπους – Διατύπωση προτάσεων
ΜΕΤΡΟ 6.3 Δημιουργία δικτύου αρμόδιων στελεχών για τα θέματα προσβασιμότητας σε συνδυασμό με τα σχετικά Τμήματα και δομές
ΜΕΤΡΟ 6.4 Δημιουργία ανοιχτής πλατφόρμας συζητήσεων και προτάσεων
Διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων
ΜΕΤΡΟ 7.1 Καταγραφή όλων των σχετικών ψηφιακών βάσεων δεδομένων
ΜΕΤΡΟ 7.2 Διασύνδεση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων με την ηλεκτρονική ταυτότητα κτιρίου και την ηλεκτρονική ταυτότητα δήμου
ΜΕΤΡΟ 7.3 Δημιουργία ψηφιακής βάσης δεδομένων των ΣΑΠ
ΜΕΤΡΟ 7.4 Ενσωμάτωση των στοιχείων προσβασιμότητας στον Ενιαίο Ψηφιακό Χάρτη
Συσχετισμός και συνέργεια των αρχών σχεδιασμού για την προσβασιμότητα με τον αντίστοιχο σχεδιασμό για την πολιτική προστασία
ΜΕΤΡΟ 8.1 Αποτύπωση σε πολεοδομικούς χάρτες των οδεύσεων διαφυγής και χώρων καταφυγής (σε ρυμοτομικό ή ΤΧΣ) με γνώμονα την προσβασιμότητα (προσβάσιμο κτιριακό απόθεμα, ανοιχτοί χώροι)
ΜΕΤΡΟ 8.2 Συμπλήρωση-Τροποίηση του Κανονισμού Πυροπροστασίας του 2018 στη λογική των αρχών του ‘Σχεδιασμού για Όλους’
ΜΕΤΡΟ 8.3 Ένταξη ειδικών κανονισμών για τα Άτομα με Αναπηρία στα υφιστάμενα σχέδια Εκτάκτων Αναγκών
ΜΕΤΡΟ 8.4 Τεύχος οδηγιών για ειδικές κατασκευές σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

ΑΞΟΝΑΣ 3 Επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων

Επίτευξη των εύλογων προσαρμογών με όρους ασφάλειας, τεχνικής διαχειρισιμότητας και οικονομικής εφικτότητας
ΜΕΤΡΟ 9.1 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για νοικοκυριά (ΔΙΑΒΙΩ ΚΑΤ’ ΟΙΚΟΝ)
ΜΕΤΡΟ 9.2 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για επιχειρήσεις (ΕΠΙΧΕΙΡΩ -ΔΙΑΒΙΩ)
ΜΕΤΡΟ 9.3 Πρόγραμμα ΑΝΑΚΑΙΝΙΖΩ

ΜΕΤΡΟ 9.4 Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ
Σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων και μνημείων, καθώς και των παραδοσιακών οικισμών
ΜΕΤΡΟ 10.1 Έκδοση π.δ. Τεχνικών Προδιαγραφών προσβασιμότητας για διατηρητέα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και παραδοσιακούς οικισμούς
ΜΕΤΡΟ 10.2 Έκδοση Τεχνικών Προδιαγραφών στα σχέδια έκτακτης ανάγκης για παραδοσιακούς οικισμούς
Σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης νομοθεσίας για τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις και τους υπαίθριους χώρους αρμοδιότητας άλλων υπουργείων (π.χ. κτίρια υποδομών υγείας, υποδομών ασύλου, υποδομών φυλάκισης, εκπαιδευτικά κτίρια, ειδικά εκπαιδευτικά κτίρια, παιδικές κατασκηνώσεις, παιδικές χαρές κ.ο.κ.), σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία
ΜΕΤΡΟ 11.1 Καταγραφή των ισχυουσών διατάξεων ανά κατηγορία – εντοπισμός αλληλοκαλύψεων και κενών
ΜΕΤΡΟ 11.2 Καθορισμός κοινών υπουργικών αποφάσεων
ΜΕΤΡΟ 11.3 Δημιουργία ψηφιακού Τεύχους κωδικοποίησης
ΜΕΤΡΟ 11.4 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών Μελετών προς ΟΤΑ
Συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες της διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρηση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων και της εποχικότητας
ΜΕΤΡΟ 12.1 ΥΑ - Εξειδικευμένες προδιαγραφές για όλες της διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρηση, ψυχικές ασθένειες κλπ)
ΜΕΤΡΟ 12.2 ΥΑ - Εξειδικευμένες προδιαγραφές για θέματα φέρουσας ικανότητας και εποχικότητας σε σχέση με την αναπηρία

ΑΞΟΝΑΣ 4 Συσχετισμός μελετών, έργων και χρηματοδοτικών εργαλείων

Δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
ΜΕΤΡΟ 13.1 Καταγραφή των ενωσιακών και εθνικών κονδυλίων και χρηματοδοτικών εργαλείων
ΜΕΤΡΟ 13.2 Δημιουργία Οδηγού χρηματοδότησης προς ΟΤΑ
ΜΕΤΡΟ 13.3 Δημιουργία Οδηγού χρηματοδότησης προς πολίτες και επιχειρήσεις
Άξονες προγραμμάτων χρηματοδότησης στο ΥΜΕΠΕΡΑΑ και στο Πράσινο Ταμείο
ΜΕΤΡΟ 14.1 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για νοικοκυριά (ΔΙΑΒΙΩ ΚΑΤ' ΟΙΚΟΝ)
ΜΕΤΡΟ 14.2 Δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος για επιχειρήσεις (ΕΠΙΧΕΙΡΩ -ΔΙΑΒΙΩ)
ΜΕΤΡΟ 14.3 Πρόγραμμα ΑΝΑΚΑΙΝΙΖΩ
ΜΕΤΡΟ 14.4 Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ
ΜΕΤΡΟ 14.5 Χρηματοδότηση μελετών δημιουργίας «προσβάσιμης γειτονιάς
Εμβληματικά πιλοτικά έργα
ΜΕΤΡΟ 15.1 Πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων σε επίπεδο ΟΤΑ
ΜΕΤΡΟ 15.2 Πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων δημόσιων κτιρίων
ΜΕΤΡΟ 15.3 Χρηματοδότηση έργων αστικών αναπλάσεων από το Ταμείο Ανάκαμψης
ΜΕΤΡΟ 15.4 Χρηματοδότηση έργων αστικών αναπλάσεων από το Π.Τ.

ΑΞΟΝΑΣ 5 Ορισμός αρμοδιοτήτων και διαδικασιών

Περιγραφή διαδικασιών και αρμοδιοτήτων ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών
ΜΕΤΡΟ 16.1 Δημιουργία Σώματος Επιθεωρητών Προσβασιμότητας
ΜΕΤΡΟ 16.2 Επέκταση – συμπλήρωση της ψηφιακής πλατφόρμας προσβασιμότητας για τα δημόσια κτίρια
ΜΕΤΡΟ 16.3 Διαδικασία ενημέρωσης ηλεκτρονικής ταυτότητας κτιρίων
ΜΕΤΡΟ 16.4 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας ΣΑΠ
Περιγραφή και βελτίωση διαδικασιών και μηχανισμού συγκέντρωσης στατιστικών δεδομένων, αξιολόγησης αυτών (μετρήσιμοι δείκτες) και εξαγωγής συμπερασμάτων (εκθέσεις προόδου)
ΜΕΤΡΟ 17.1 Οδηγίες υποβολής στατιστικών στοιχείων και εκθέσεων προόδου υλοποίησης των ΣΑΠ από τους ΟΤΑ
ΜΕΤΡΟ 17.2 Οδηγίες σύνταξης προτύπων ΕΛΟΤ
ΜΕΤΡΟ 17.3 Εθνικό Σύστημα δεικτών παρακολούθησης
ΜΕΤΡΟ 17.4 Ετήσιες εκθέσεις προόδου για την φυσική προσβασιμότητα
Διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων

ΜΕΤΡΟ 18.1 Ψηφιακή καταγραφή των διατηρητέων κτιρίων (ψηφιακό μητρώο)		
ΜΕΤΡΟ 18.2 Εισαγωγή των στοιχείων προσβασιμότητας ΟΤΑ στον Ενιαίο ψηφιακό χάρτη		
ΑΞΟΝΑΣ 6 Δημιουργία κοινών προτύπων		
Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών για την προσβασιμότητα προς τους αρμόδιους φορείς		
ΜΕΤΡΟ 19.1 Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών		
ΜΕΤΡΟ 19.2 Σύνταξη προτύπωνν ΕΛΟΤ δομικών στοιχείων και στοιχείων αστικού εξοπλισμού		
Αξιοποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων και η ενσωμάτωσή τους στην εθνική νομοθεσία		
ΜΕΤΡΟ 20.1 Καταγραφή διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων		
ΜΕΤΡΟ 20.2 Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης προσβασιμότητας		
ΜΕΤΡΟ 20.3 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες		
ΑΞΟΝΑΣ 7 Ορισμός διαδικασιών και μηχανισμού Εθνικής εφαρμογής και παρακολούθησης		
Διαδικασίες ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών		
ΜΕΤΡΟ 21.1 Δημιουργία Σώματος Επιθεωρητών Προσβασιμότητας		
ΜΕΤΡΟ 21.2 Επέκταση – συμπλήρωση της ψηφιακής πλατφόρμας προσβασιμότητας για τα δημόσια κτίρια		
ΜΕΤΡΟ 21.3 Διαδικασία ενημέρωσης ηλεκτρονικής ταυτότητας κτιρίων		
ΜΕΤΡΟ 21.4 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας ΣΑΠ		
Διευκόλυνση και δημιουργία κατάλληλων διαύλων ανταλλαγής πληροφοριών και συντονισμού μεταξύ των διοικήσεων, της επιστημονικής κοινότητας και των οικονομικών και κοινωνικών φορέων		
ΜΕΤΡΟ 22.1 Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης προσβασιμότητας		
ΜΕΤΡΟ 22.2 Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες		
ΜΕΤΡΟ 22.3 Δημιουργία Forum Διαβούλευσης		
ΜΕΤΡΟ 22.4 Εμπλουτισμός των προγραμμάτων σπουδών των ΑΕΙ και των ερευνητικών προγραμμάτων		
ΑΞΟΝΑΣ 8 Δημιουργία μηχανισμών ένταξης των ραγδαία αναπτυσσόμενων νέων τεχνολογιών στην νομοθεσία, με συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή		
Προώθηση και θεσμοθέτηση καινοτόμων εφαρμογών, υπηρεσιών και προϊόντων που ενισχύουν την προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον		
ΜΕΤΡΟ 23.1 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα αστικού εξοπλισμού – Χρηματοδοτικό		
ΜΕΤΡΟ 23.2 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για καινοτόμα προϊόντα για προσβάσιμες παραλίες (sea trucks κ.α.)		
ΜΕΤΡΟ 23.3 Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα για εξειδικευμένες προς (π.χ. κολυμβητικές δεξαμενές)		
ΑΞΟΝΑΣ 9 Ορισμός μέτρων και δράσεων για την δικτύωση την επικοινωνία – ενημέρωση και εκπαίδευση		
Περιγραφή ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης των στελεχών του Δημόσιου Τομέα και εξειδικευμένων στελεχών του ιδιωτικού τομέα		
ΜΕΤΡΟ 24.1 Πρόγραμμα επιμόρφωσης στελεχών δημόσιου τομέα		
ΜΕΤΡΟ 24.2 Πρόγραμμα επιμόρφωσης ιδιωτών μηχανικών και τεχνιτών		
ΜΕΤΡΟ 24.3 Πρόγραμμα πιστοποίησης γνώσεων προσβασιμότητας		
Σύνταξη προτάσεων για την ένταξη των θεμάτων προσβασιμότητας στα διάφορα επίπεδα της εκπαίδευσης		
ΜΕΤΡΟ 25.1 Προτάσεις προγραμμάτων προσβασιμότητας στα ΑΕΙ		
ΜΕΤΡΟ 25.2 Ευαισθητοποίηση του μαθητικού κοινού		
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το συγκεκριμένο σχέδιο περιλαμβάνει την ανασκόπηση του συνόλου της εθνικής νομοθεσίας που θίγει το θέμα της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στον κοινόχρηστο χώρο, στο δομημένο περιβάλλον (εντός και εκτός αυτού) και στο φυσικό περιβάλλον. Αξιολογεί ποιοτικά την εφαρμογή της προβλεπόμενης νομοθεσίας στην πράξη και αναλύει τους λόγους της αποσπασματικής της εφαρμογής. Θέτει τις βάσεις και για την ανάγκη πραγματοποίησης ερευνών για την αξιολόγηση του πραγματικού επιπέδου προσβασιμότητας και προδιαγράφει τις ενδεικτικές παραμέτρους προς αξιολόγηση. Τέλος περιλαμβάνει ένα σχέδιο δράσης με προγράμματα, τεχνικές προδιαγραφές,

		μηχανισμούς ελέγχου και παρακολούθησης, διαδικασιών συλλογής και ανάλυσης δεδομένων για την εκπλήρωση της υποχρέωσης της πολιτείας για υλοποίηση ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος, σε όλα τα επίπεδα και όλους τους θεματικούς τομείς. **Αξιοποιείται στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΑΠ Δ. Ρεθύμνης ως θεωρητική αρχή και καθοδήγηση.** **Επιπρόσθετα λαμβάνονται υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές του αναφορικά με τις επεμβάσεις που έχουν στόχο παράλληλα με την προσβασιμότητα και την ανάπλαση, αναζωογόνηση και προώθηση όλων των φιλικών μέσων μετακίνησης, την προώθηση του βιοκλιματικού σχεδιασμού κ.α., καθώς και των στόχων του για ετήσιους στόχους βελτίωσης της προσβασιμότητας, για συσχετισμό προσβασιμότητας με την πολιτική προστασία κ.α.**

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Εθνικό Σχέδιο
2	Τίτλος	***4.1.1.3 Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα***
3	Αντικείμενο	Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και παρουσιάζεται σε αυτό ένας αναλυτικός οδικός χάρτης για την επίτευξη συγκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030. Το ΕΣΕΚ παρουσιάζει και αναλύει Προτεραιότητες και Μέτρα Πολιτικής σε ένα ευρύ φάσμα αναπτυξιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων προς όφελος της Ελληνικής κοινωνίας, καθιστώντας το κείμενο αναφοράς για την επόμενη δεκαετία.
4	Έτος εκπόνησης	2019
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο: Με την υπ΄ αριθμ. 4/23.12.2019 Απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
8	ΦΕΚ	ΦΕΚ Β΄4893
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		

Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) καθορίζει τους εθνικούς Στόχους για επίτευξη των επιδιώξεων της Ενεργειακής Ένωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το έτος 2030. Ειδικότερα:

- Μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και περιβαλλοντικοί στόχοι
  - οι συνολικές εκπομπές ΑτΘ να μειωθούν κατά τουλάχιστον 40% σε σχέση με το 1990 (επιτυγχάνεται ποσοστό μείωσης >42%)
  - να επιτευχθούν ισοδύναμοι στόχοι μείωσης εκπομπών στους επιμέρους τομείς εντός και εκτός του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών με τους αντίστοιχους κεντρικούς Ευρωπαϊκούς
  - επίτευξη ποσοτικών στόχων για τη μείωση των εθνικών εκπομπών συγκεκριμένων ατμοσφαιρικών ρύπων
  - απόσυρση λιγνιτικών Μονάδων ηλεκτροπαραγωγής έως το έτος 2028
- Αύξηση συμμετοχής ΑΠΕ στην κατανάλωση ενέργειας
  - το μερίδιο συμμετοχής των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας να ανέλθει τουλάχιστον στο 35%
  - το μερίδιο συμμετοχής των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας να ανέλθει τουλάχιστον στο 60%
  - το μερίδιο των ΑΠΕ για τις ανάγκες θέρμανσης και ψύξης να ξεπεράσει το 40%
  - το μερίδιο των ΑΠΕ στον τομέα των μεταφορών να ξεπεράσει το 14% (επιτυγχάνεται 19%) σύμφωνα με τη σχετική μεθοδολογία υπολογισμού της ΕΕ
- Επίτευξη βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης
  - να επιτευχθεί βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 38% σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή μεθοδολογία
  - η τελική κατανάλωση ενέργειας να μην ξεπεράσει τα 16,5 Mtoe* το έτος 2030
  - η πρωτογενής κατανάλωση ενέργειας να μην ξεπεράσει τα 21 Mtoe το έτος 2030

- να επιτευχθούν 7,3 Mtoe σωρευτικής εξοικονόμησης ενέργειας κατά την περίοδο 2021-2030**.
- να γίνει σε ετήσια βάση ενεργειακή ανακαίνιση του 3% του συνολικού εμβαδού της θερμικής ζώνης των κτιρίων της κεντρικής δημόσιας διοίκησης

Για την επίτευξη των Εθνικών Στόχων προσδιορίστηκαν συγκεκριμένες Προτεραιότητες Πολιτικής, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν την περίοδο 2021-2030 μέσω της κατάρτισης στοχευμένων Πολιτικών και Μέτρων και φαίνονται παρακάτω:

Μηχανισμός διακυβέρνησης για την υλοποίηση του ΕΣΕΚ, με μεγιστοποίηση συνεργειών μεταξύ των διατομεακών ενοτήτων του

ΑΠΔ1: Ενιαίο πλαίσιο διακυβέρνησης
ΑΠΔ2: Συνέχεια και συνέπεια στην εφαρμογή Μέτρων Πολιτικής από τους θεσμικούς φορείς
ΑΠΔ3: Μηχανισμός παρακολούθησης για την εφαρμογή και απόδοση Πολιτικών και Μέτρων
ΑΠΔ4: Στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς για το σχεδιασμό και έγκριση αναπτυξιακών προγραμμάτων από τους διαχειριστές δικτύων και τον ρυθμιστή
ΑΠΔ5: Ανάπτυξη και εφαρμογή χρηματοδοτικών μηχανισμών και προγραμμάτων για την επίτευξη των Στόχων
ΑΠΔ6: Δράσεις ενημέρωσης και εκπαίδευσης για ενεργειακή μετάβαση και αντιμετώπιση κλιματικής αλλαγής

Κλιματική Αλλαγή, Εκπομπές και απορροφήσεις Αερίων του Θερμοκηπίου

ΠΠ1.1: Επίτευξη κλιματικά ουδέτερης οικονομίας, μέσω απολιγνιτοποίησης, προώθησης των ΑΠΕ στο ενεργειακό μείγμα της χώρας και διασύνδεσης των αυτόνομων νησιωτικών συστημάτων
ΠΠ1.2: Δράσεις για την προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή
ΠΠ1.3: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών
ΠΠ1.4: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών φθοριούχων αερίων
ΠΠ1.5: Δράσεις για τη μείωση των εκπομπών στον αγροτικό τομέα
ΠΠ1.6: Σχέδια στρατηγικής για τη διαχείριση των αποβλήτων
ΠΠ1.7: Σχέδια στρατηγικής για την Κυκλική Οικονομία
ΠΠ1.8: Αστικές βιοκλιματικές αναπλάσεις και έξυπνες πόλεις
ΠΠ1.9: Συμμετοχή του χρηματοπιστωτικού τομέα
ΠΠ1.10: Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα της βιομηχανίας

Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

ΠΠ2.1: Κάλυψη των εγχώριων ηλεκτρικών καταναλώσεων κυρίως από ΑΠΕ
ΠΠ2.2: Αναμόρφωση αδειοδοτικού και χωροταξικού πλαισίου – Επιτάχυνση και αποτελεσματικότητα αδειοδότησης
ΠΠ2.3: Συμμετοχή μονάδων ΑΠΕ στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας χωρίς χορήγηση λειτουργικής ενίσχυσης
ΠΠ2.4: Προώθηση διεσπαρμένων συστημάτων ΑΠΕ και ενδυνάμωση συμμετοχικού ρόλου τοπικών κοινωνιών – καταναλωτών
ΠΠ2.5: Διασφάλιση βιωσιμότητας και ρευστότητας του μηχανισμού χορήγησης λειτουργικής ενίσχυσης στις μονάδες ηλεκτροπαραγωγής από ΑΠΕ
ΠΠ2.6: Ανάπτυξη και ενίσχυση ενεργειακών δικτύων και βέλτιστη ένταξη και λειτουργία μονάδων ΑΠΕ
ΠΠ2.7: Κανονιστικές υποχρεώσεις ελάχιστης συμμετοχής ΑΠΕ στην κάλυψη ενεργειακών αναγκών στον κτιριακό τομέα
ΠΠ2.8: Προώθηση της χρήσης συστημάτων ΑΠΕ για κάλυψη θερμικών και ψυκτικών αναγκών
ΠΠ2.9: Σύζευξη ενεργειακών τομέων για μέγιστη αξιοποίηση του εγχώριου δυναμικού από τις ΑΠΕ και προώθηση νέων τεχνολογιών
ΠΠ2.10: Προώθηση χρήσης προηγμένων βιοκαυσίμων στον τομέα των μεταφορών
ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης

ΠΠ3.1: Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης δημοσίων κτιρίων και υποδειγματικός ρόλος δημοσίου τομέα– Βελτίωση μικροκλίματος του αστικού δημόσιου χώρου
ΠΠ3.2: Στρατηγική ανακαίνισης κτιριακού αποθέματος οικιακού και τριτογενή τομέα
ΠΠ3.3: Προώθηση συμβάσεων ενεργειακής απόδοσης από ΕΕΥ
ΠΠ3.4: Προώθηση μηχανισμών αγοράς
ΠΠ3.5: Προώθηση καινοτόμων χρηματοδοτικών εργαλείων για μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων και συμμετοχή χρηματοπιστωτικού τομέα
ΠΠ3.6: Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης και ανταγωνιστικότητας βιομηχανικού τομέα
ΠΠ3.7: Πλαίσιο αντικατάστασης ρυπογόνων επιβατικών και φορτηγών οχημάτων

ΠΠ3.8: Ανάπτυξη υποδομών και σχεδίων για μετατόπιση μεταφορικού έργου
ΠΠ3.9: Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου
ΠΠ3.10: Προώθηση παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού υποδομών ύδρευσης/αποχέτευσης και άρδευσης
ΠΠ3.11: Προώθηση αποδοτικής θέρμανσης και ψύξης
ΠΠ3.12: Εκπαίδευση/ενημέρωση επαγγελματιών και καταναλωτών για ενεργειακά αποδοτικό εξοπλισμό και ορθολογική χρήση ενέργειας
Ασφάλεια Ενεργειακού Εφοδιασμού
ΠΠ4.1: Αύξηση της διαφοροποίησης των πηγών και οδεύσεων εισαγωγής ενέργειας
ΠΠ4.2: Ανάδειξη της χώρας ως περιφερειακού ενεργειακού κόμβου
ΠΠ4.3: Μείωση της ενεργειακής εξάρτησης και ανάπτυξη εγχώριων ενεργειακών πηγών
ΠΠ4.4: Προώθηση συστημάτων παροχής ευελιξίας, συστημάτων αποθήκευσης και απόκρισης της ζήτησης και διασφάλιση της επάρκειας ισχύος της χώρας
ΠΠ4.5: Ετοιμότητα της χώρας και των εμπλεκόμενων φορέων για αντιμετώπιση περιορισμού ή διακοπής παροχής ενεργειακής τροφοδοσίας
Αγορά Ενέργειας
ΠΠ5.1: Ενίσχυση διασυνδεσιμότητας ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου με γειτονικές χώρες
ΠΠ5.2: Προώθηση έργων μεταφοράς, διανομής και αποθήκευσης στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας
ΠΠ5.3: Προώθηση έργων υποδομής μεταφοράς, διανομής και αποθήκευσης φυσικού αερίου
ΠΠ5.4: Ψηφιοποίηση δικτύων ενέργειας
ΠΠ5.5: Ενίσχυση του ανταγωνισμού στις αγορές ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου
ΠΠ5.6: Μέτρα για την ανάπτυξη των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου
ΠΠ5.7: Ρυθμιζόμενες χρεώσεις στη βάση μηχανισμών οικονομικά αποδοτικών κινήτρων
ΠΠ5.8: Ολοκληρωμένα αναπτυξιακά σχέδια, επενδυτικές δράσεις και χρηματοδοτικά προγράμματα για τις λιγνιτικές περιοχές σε μετάβαση
ΠΠ5.9: Προστασία των καταναλωτών και αντιμετώπιση της ενεργειακής ένδειας
Αγροτικός Τομέας, Ναυτιλία και Τουρισμός
ΠΠΝ.1: Προώθηση υποδομών για τη χρήση φυσικού αερίου
ΠΠΝ.2: Διαχείριση και αξιοποίηση γεωργικών και κτηνοτροφικών υπολειμμάτων
ΠΠΝ.3: Προώθηση της χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης Ενεργειακής Απόδοσης στους λιμένες
ΠΠΝ.4: Ανάπτυξη εγχώριας παραγωγής προηγμένων βιοκαυσίμων και εφοδιαστικών αλυσίδων για τη χρήση τους
ΠΠΝ.5: Προώθηση χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης στον αγροτικό τομέα
ΠΠΝ.6: Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και σχέδια διαχείρισης προορισμών
ΠΠΝ.7: Προώθηση χρήσης ΑΠΕ και δράσεων βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης σε τουριστικές μονάδες
Έρευνα καινοτομία και ανταγωνιστικότητα
ΠΠ6.1: Καινοτόμες εφαρμογές με υψηλό δυναμικό εγχώριας προστιθέμενης αξίας και ενδυνάμωση εξωστρέφειας επιχειρήσεων
ΠΠ6.2: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας
ΠΠ6.3: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών απεξάρτησης από τον άνθρακα
ΠΠ6.4: Έξυπνα δίκτυα
ΠΠ6.5: Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στις μεταφορές και εφαρμογών για την μικροκινητικότητα
ΠΠ6.6: Ανάπτυξη καινοτόμων εφαρμογών αποθήκευσης ενέργειας καθώς και τεχνολογιών δέσμευσης, αποθήκευσης, και χρήσης CO2
ΠΠ6.7: Προώθηση καινοτόμων τεχνολογιών για την υποστήριξη δράσεων κυκλικής οικονομίας
ΠΠ6.8: Εφαρμογή οριζόντιων μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών διεξαγωγής της έρευνας
ΠΠ6.9: Προώθηση επιχειρηματικότητας μέσω δράσεων έρευνας και καινοτομίας ενταγμένων στις λειτουργίες της αγοράς
ΠΠ6.10: Βελτιστοποίηση πλαισίου και καθεστώτων ενίσχυσης για την προώθηση επενδύσεων με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας
ΠΠ6.11: Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας μέσω σύστασης και λειτουργίας ειδικών ταμείων
Σχετικά με τον παράγοντα της προσβασιμότητας και της εξυπηρέτησης της πεζή μετακίνησης, στο συγκεκριμένο Σχέδιο Εντοπίζονται τα κάτωθι:
Πολιτικές και Μέτρα
ΠΠ1.3. Δράσεις για τη μείωση εκπομπών στον τομέα των μεταφορών

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

Μέτρα στήριξης των πόλεων και των δήμων στον τομέα της διαχείρισης της κινητικότητας και της ευαισθητοποίησης σχετίζονται με την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της πεζής μετακίνησης (δημιουργία δικτύων greenways και blueways, πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας κλπ.), την ενίσχυση της ποδηλατοκίνησης (υλοποίηση και βελτίωση υποδομών), την πολιτική στάθμευσης, την αλλαγή του μοντέλου εφοδιαστικής αλυσίδας (cargo bikes, συλλογικές μεταφορές, ωράρια λειτουργίας κλπ), την πολιτική ανάσχεσης της χρήσης Ι.Χ. οχήματος (απαγόρευση στάθμευσης, ή κίνησης εντός συγκεκριμένων περιοχών κλπ), τη δημιουργία θυλάκων μειωμένης κινητικότητας αυτοκινήτων (superblosks, living streets κλπ), την ενίσχυση των συστημάτων ενοικίασης και διαμοιρασμού, την ενίσχυση των δημοτικών υπηρεσιών (σχολικά λεωφορεία, δημοτική συγκοινωνία κλπ), την ενίσχυση κίνησης οχημάτων μικροκινητικότητας, την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μετακινήσεων, τη βελτίωση των σημείων Park and ride, τη βελτίωση των υποδομών βασισμένων σε τεχνολογίες Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) καθώς και τη προώθηση βιώσιμων και ασφαλών συγκοινωνιακών συστημάτων.

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

Αποτελέσματα εξέλιξης ενεργειακού συστήματος έως το 2030

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

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

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το συγκεκριμένο σχέδιο εξετάζει τις πολιτικές και μέτρα που θα πρέπει να εφαρμοστούν σε εθνική κλίμακα σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, σε πάνω από 42% σε σχέση με τις εκπομπές του έτους 1990 και σε πάνω από 56% σε σχέση με τις εκπομπές του έτους 2005, για να γίνει δυνατή η μετάβαση σε μια οικονομία κλιματικής ουδετερότητας έως το έτος 2050, καθώς η Ελληνική Κυβέρνηση έχει ως στόχο να συμμετέχει αναλογικά στη δέσμευση για μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία σε επίπεδο ΕΕ. Όσον αφορά τον κλάδο των μεταφορών η προσπάθεια επικεντρώνεται στην αύξηση

		της χρήσης βιοκασυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας και αντίστοιχη πτώση των πετρελαϊκών προϊόντων σε όλους του τομείς συμπεριλαμβανομένου των αερομεταφορών και της ναυσιπλοΐας. Ειδικότερα για τις οδικές μεταφορές επιδιώκεται διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και αύξηση της συμμετοχής της στο στόλο των επιβατικών οχημάτων μετά το 2027. Στόχος είναι το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις να έχει ανέλθει στο 30% μέχρι το έτος 2030 και βάσει αυτού σχεδιάζονται τα αντίστοιχα μέτρα και θα υπάρξει και η σχετική παρακολούθηση. Κατά συνέπεια και στο πλαίσιο του συγκεκριμένου σχεδίου, δεν εντοπίζονται προτάσεις και μέτρα για την εξασφάλιση ασφαλών και προσβάσιμων διαδρομών στον αστικό χώρο, ως ένα μέτρο για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. **Ωστόσο αξιοποιείται στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΑΠ Δ. Ρεθύμνης ως θεωρητική αρχή και καθοδήγηση.** **Λαμβάνονται υπόψη οι προτεραιότητες πολιτικής του ΕΣΕΚ ως βάση για την επιλογή των διαδρομών όσο και για τις προτεραιότητες παρεμβάσεων.**

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Στρατηγικό Σχέδιο
2	Τίτλος	***4.1.1.4 Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (1η αναθεώρηση)***
3	Αντικείμενο	Η παρούσα έκδοση περιέχει ειδική ανάλυση για όλα τα μεταφορικά μέσα και καλύπτει επίσης τις συνδέσεις των καθορισμένων κόμβων των ΔΕΔ-Μ και τις συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών των γειτονικών χωρών, καθώς και την περιφερειακή διάσταση ανάπτυξης των μεταφορών υποδομών στον Ελληνικό χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες / προτεραιότητες των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων της χώρας. Οι προτάσεις του ΣΠΕΜ αποτελούν υποσύνολο των προτάσεων των Ρυθμιστικών Σχεδίων των Περιφερειών και εκείνων των ευρύτερων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Τέλος, λαμβάνει υπόψη τη συνολική επίδραση του τομέα των Μεταφορών στον ενεργειακό τομέα και περιλαμβάνει μέτρα για την προώθηση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών και την αντιμετώπιση διοικητικών και τεχνικών προβλημάτων ειδικότερα σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.
4	Έτος εκπόνησης	2019
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο: Με την υπ΄ αριθμ. 2031/Φ.97/28.11.2014 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Υπ.Υ.Με.Δι.
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
Η παρούσα 1η αναθεώρηση του ΣΠΕΜ περιλαμβάνει, • Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης του ελληνικού συστήματος μεταφορών και ειδικότερα η αξιολόγησή της σε σύγκριση με άλλες χώρες και η ποσοτική ανάλυση των επιδόσεων των επί μέρους μεταφορικών συστημάτων, τα αποτελέσματα των προηγούμενων χρηματοδοτικών περιόδων, οι βασικές ανισότητες, τα προβλήματα και τα αναπτυξιακά κενά του συστήματος, καθώς και η ανάλυση Ισχυρών Σημείων, Αδυναμιών, Ευκαιριών και Κινδύνων (SWOT Analysis). • Στρατηγικούς στόχους • Προτεραιότητες πολιτικής ανά τομέα μεταφορών, που καλείται να ικανοποιήσει το ΣΠΕΜ. παρουσιάζονται • Συνοπτικά συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης με τους φορείς υλοποίησης και κυρίως τα		

αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής με τις Περιφέρειες της χώρας.
- Παρουσίαση της διαδικασία διαμόρφωσης του ΣΠΕΜ, καθώς και των συστατικών του στοιχείων ανά τομέα-μέσο μεταφοράς,
- Τη διαδικασία διαμόρφωσης του σχετικού καταλόγου έργων και δράσεων, καθώς και ο κατάλογος των έργων με ορίζοντα υλοποίησης το έτος 2025.
- Ορισμένα βασικά συμπεράσματα της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του ΣΠΕΜ και ο τρόπος αξιοποίησης των αποτελεσμάτων της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ)

Οριζόντιες πληροφορίες από την υφιστάμενη κατάσταση

Κατανάλωση ενέργειας

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

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

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

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

Ατυχήματα

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

Θανατηφόρα Ατυχήματα (2015)
- ανά εκατομμύρια κατοίκους: 73
- ανά 10 δισεκ. επιβάτες / χλμ.: 76
- ανά εκατομμύρια επιβάτες: 154

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

Προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία

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

δομημένο περιβάλλον:
(1) Οριζόντια προσβασιμότητα (προσβάσιμες διαδρομές ισόπεδες ή με ράμπες, οδηγοί τυφλών, προσβάσιμη είσοδος, προσβασιμότητα εσωτερικών και εξωτερικών άμεσα περιβαλλόντων χώρων, ικανοποιητικό άνοιγμα θυρών, πλάτος διαδρόμων, δυνατότητα ισόπεδης επι/αποβίβασης στο όχημα ή με ράμπα ή άλλο μηχανικό μέσο, προσβάσιμα οχήματα με ειδικές θέσεις με εξοπλισμό ακινητοποίησης αμαξιδίου και με λοιπές προσβάσιμες εξυπηρετήσεις κοινού, κ.λπ.)
(2) Κατακόρυφη προσβασιμότητα (ανελκυστήρας / αναβατόριο, κλιμακοστάσιο κ.λπ.)
(3) Προσβάσιμοι χώροι υγιεινής και γενικότερα προσβάσιμες εξυπηρετήσεις (εκδοτήρια εισιτηρίων, σημεία επικύρωσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, ειδικές θέσεις στάσης/στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ πλησίον της εισόδου σταθμών, κυλικεία, κλπ)
(4) Σήμανση σε προσβάσιμες μορφές (έντονο κοντράστ-μεγάλοι χαρακτήρες, εικονίδια, γραφή Braille, ηχητική και οπτική σήμανση / πληροφόρηση κλπ)
(5) Κατάλληλα μέτρα διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών κ.λπ

Στρατηγικοί Στόχοι

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

Προτεραιότητες

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

Δράσεις

Σιδηροδρομικές μεταφορές

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

Οδικές μεταφορές

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

Θαλάσσιες μεταφορές

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

Αερομεταφορές

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

Αστικές συγκοινωνίες

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

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

Εμπορευματικές μεταφορές/Εφοδιαστική αλυσίδα

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

Οδική ασφάλεια

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

Μείωση Αρνητικών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον

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

Βελτίωση Προσβασιμότητας

- Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχαίο υλικό κλπ).
- Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρετήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.
- Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των αμαξιδίων.
- Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών – για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.
- Εγκατάσταση προσβάσιμων συστημάτων σήμανσης και πληροφόρησης σε σταθμούς, λιμένες και τροχαίο υλικό.
- Εγκατάσταση ηχητικών ειδοποιήσεων στους φωτεινούς σηματοδότες.
- Εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων υγιεινής και γενικότερα προσβάσιμων εξυπηρετήσεων (εκδοτήρια εισιτηρίων, σημεία επικύρωσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, ειδικές θέσεις στάσης/στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ πλησίον της εισόδου σταθμών, κυλικεία, κλπ.
- Σχεδιασμός κατάλληλων μέτρων διαφυγής σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών κλπ.

Έργα αναθεωρημένου ΣΠΕΜ

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

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

		μέτρα βελτίωσης της προσβασιμότητας, αλλά προφανώς εντάσσονται ως επί μέρους συνιστώσα των ευρείας κλίμακας παρεμβάσεων στα δίκτυα οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών και στους τερματικούς αυτών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Στρατηγικό Σχέδιο
2	Τίτλος	***4.1.1.5 Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή συστήματα μεταφορών***
3	Αντικείμενο	Η Εθνική Στρατηγική για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών - ΕΣΜ (Intelligent Transport Systems - ITS) περιγράφει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των ΕΣΜ στην Ελλάδα για την δεκαετία 2015-2025, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν τα μέγιστα δυνατά οφέλη για τις μεταφορές και για την χώρα
4	Έτος εκπόνησης	2015
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού
8	ΦΕΚ	ΦΕΚ ΥΟΔΔ 165/28-3-14 (για σύσταση ομάδας εργασίας
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		

Τα ΕΣΜ προσφέρουν αποτελεσματικές λύσεις για την αποσυμφόρηση και την ασφάλεια των μεταφορικών δικτύων, τη βελτίωση της κινητικότητας και της αποτελεσματικότητας και ενισχύουν την παραγωγικότητα, μέσω της ενσωμάτωσης προηγμένων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (Information and Communication Technologies - ICT) στην υποδομή μεταφορών και στα οχήματα. Τα ΕΣΜ καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ασύρματων και ενσύρματων ηλεκτρονικών τεχνολογιών, τεχνολογιών ICT και υπηρεσιών. Αξιοποιώντας τις υπάρχουσες και τις αναδυόμενες τεχνολογίες, μπορούν να επηρεάσουν τις επιλογές των χρηστών για τον τρόπο ταξιδιού, να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών και να αξιοποιήσουν με βέλτιστο τρόπο τις υφιστάμενες υποδομές. Έτσι, με τον τρόπο αυτό, τα ΕΣΜ συμβάλλουν και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον περιορισμό των εκπομπών CO2 και τη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα.

Ως χρήστες των ΕΣΜ, στο πλαίσιο του παρόντος κειμένου, εννοούνται όλοι οι εμπλεκόμενοι στην αλυσίδα παραγωγής, διάθεσης και χρήσης προϊόντων και υπηρεσιών ΕΣΜ. Έτσι οι χρήστες διακρίνονται είτε ως λήπτες είτε ως πάροχοι υπηρεσιών και προϊόντων ΕΣΜ είτε ως παραγωγοί/ κάτοχοι/ πάροχοι δεδομένων που απαιτούνται για την ανάπτυξη των παραπάνω υπηρεσιών.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Απλοί χρήστες (π.χ. ταξιδιώτες, οδηγοί, μετακινούμενοι)
- Ειδικοί χρήστες (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, εταιρείες οδικών μεταφορών, ταξί, τουριστικά λεωφορεία, ασφαλιστικές εταιρείες)
- **Χρήστες με ιδιαίτερες ανάγκες (π.χ. ηλικιωμένοι, παιδιά, άτομα με ειδικές ανάγκες, κάτοικοι απομακρυσμένων ορεινών και νησιωτικών περιοχών)**
- Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς, με αρμοδιότητα διαχείρισης/συντήρησης οδικών υποδομών
- Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες με αρμοδιότητα διαχείρισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης (π.χ. Πολιτική Προστασία, Τροχαία)
- Φορείς λειτουργίας και συντήρησης αυτοκινητοδρόμων (Δημόσιοι ή / και Ιδιωτικοί)
- Φορείς σχεδιασμού, εποπτείας και διαχείρισης δημόσιων συγκοινωνιών
- Φορείς εποπτείας και διαχείρισης μέσων μαζικής μεταφοράς και στόλων οχημάτων
- Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς αναμετάδοσης οδικών πληροφοριών
- Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς συλλογής/ διάθεσης δεδομένων κυκλοφορίας
- Δημόσιες Αρχές/Υπηρεσίες, Φορείς συλλογής/ διάθεσης μετεωρολογικών δεδομένων και πρόβλεψης καιρικών συνθηκών
- Φορείς έρευνας, δημιουργίας και ανάπτυξης καινοτόμων προϊόντων, υπηρεσιών και λύσεων στα ΕΣΜ
- Φορείς θεωρητικής και πρακτικής μάθησης/εκπαίδευσης στα ΕΣΜ

- Εταιρείες παραγωγής/ διάθεσης υπηρεσιών ΕΣΜ
- Εταιρείες παραγωγής/ διάθεσης ψηφιακών χαρτών γεωγραφικής απεικόνισης και εντοπισμού θέσης
- Εταιρείες παραγωγής/ διάθεσης προϊόντων/εξοπλισμών απαιτούμενων στα ΕΣΜ
- Εταιρείες κατασκευής και συντήρησης οχημάτων
- Εταιρείες διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών
- Εταιρείες παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και ψηφιακών επικοινωνιών
- Εταιρείες παροχής υπηρεσιών κοινωνικής δικτύωσης
- Εταιρείες διαχείρισης και επεξεργασίας δεδομένων

Τάσεις στον τομέα των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών

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

Δράσεις για ΕΣΜ σε Εθνικό και Περιφερειακό Επίπεδο

- Ορισμός και Λειτουργία Εθνικού Σημείου Πρόσβασης σε δεδομένα/ μεταδεδομένα για την ανάπτυξη των υπηρεσιών ΕΣΜ σε συνδυασμό ή/και ανεξάρτητα από Εθνικό/Περιφερειακά Σημείο(-α) συλλογής, επεξεργασίας

και παροχής δεδομένων από ΕΣΜ

- Ορισμός και Λειτουργία Αρμόδιας Εθνικής Αρχής για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των λειτουργιών των PSAP για κλήσεις e-Call, ως προς τη δράση προτεραιότητας (δ) της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ
- Ορισμός και Λειτουργία Ανεξάρτητου και Αμερόληπτου Εθνικού Οργανισμού για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, όπως αυτές προσδιορίζονται στους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
- Λειτουργία Υπηρεσίας και Παρατηρητηρίου ΕΣΜ
- Υλοποίηση Ηλεκτρονικού ΔΟΤΑ (Δελτίο Οδικού Τροχαίου Ατυχήματος)
- Εθνικές και περιφερειακές/τοπικές δράσεις εφαρμογής ΕΣΜ για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας

Κατευθύνσεις δράσεων

ΕΣΜ Πληροφόρησης

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

ΕΣΜ Διαχείρισης

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

ΕΣΜ Τεχνολογίας και Καινοτομίας

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα

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

τεχνολογιών ΕΣΜ επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τα οικονομικά και κοινωνικά μοντέλα των επηρεαζόμενων περιοχών προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης

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

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το συγκεκριμένο σχέδιο καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης Ευφυών Συστημάτων στον κλάδο των μεταφορών, η διείσδυση και εφαρμογή των οποίων θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα και ασφάλεια των μετακινήσεων ανθρώπων και εμπορευμάτων. Ειδική μνεία σε θέματα προσβασιμότητας και κινητικότητας ανθρώπων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων δε γίνεται, αλλά στην ουσία η χρήση τους, εφόσον οι αντίστοιχες υποδομές των συστημάτων μεταφοράς είναι προσβάσιμες όπως επίσης και η παροχή της πληροφορίας, θα βελτιώσει και τις δικές τους συνθήκες μετακίνησης, Ενδεικτικά τέτοια παραδείγματα • Επισήμανση στα συστήματα πληροφόρησης των υποδομών μετακίνησης που εναρμονίζονται με τους κανόνες προσβασιμότητας όλων, όπως: ○ των προσβάσιμων δρομολογίων ΜΜΜ (οχήματα, σταθμοί, στάσεις) ○ των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ ○ των προσβάσιμων διαδρομών πεζή μετακίνησης • Ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο για τις συνθήκες κυκλοφορίας • Πληροφόρηση περί των χρόνων άφιξης/αναχώρησης/ανταπόκρισης από διάφορα ίδια μέσα (π.χ. κινητό, υπολογιστής) αλλά και σε δημόσια σημεία

		πρόσβασης (π.χ. στάσεις, εντός δημόσιων μέσων μεταφοράς • Δυνατότητα συνδυαστικών μετακινήσεων

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
2	Τίτλος	***4.1.1.6 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027***
3	Αντικείμενο	Το Πρόγραμμα "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ" (ΠΕΚΑ) της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027, σχεδιάστηκε στο πλαίσιο της στρατηγικής της χώρας για τον Τομέα Περιβάλλοντος, αξιοποιώντας πόρους των Διαρθρωτικών Ταμείων (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ταμείο Συνοχής) και έχει ως βασική επιδίωξη την ανάπτυξη βιώσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών υποδομών και έξυπνων συστημάτων, με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, μέσω της προώθησης της μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, στην κυκλική οικονομία και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, που θα υπηρετούν τον πολίτη, ενώ θα συμβάλλουν στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας και Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέσω του στρατηγικού προσανατολισμού του παρόντος προγράμματος, υπηρετούνται οι επιμέρους στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, και των περιβαλλοντικών και κλιματικών πολιτικών που συνδέονται με αυτή (π.χ. Ευρωπαϊκός Κλιματικός Νόμος, Νέα Στρατηγική της Ε.Ε. για την Προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή, Νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιοποικιλότητα, Νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δάση). Το πρόγραμμα συμβάλει με πόρους του σε ποσοστό 85,2% μέσω δράσεων ΕΤΠΑ και 19,4% μέσω δράσεων ΤΣ στην επίτευξη των στόχων της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, ενώ σε ποσοστό 18% μέσω δράσεων ΕΤΠΑ συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων διατήρησης και προστασίας της βιοποικιλότητα.
4	Έτος εκπόνησης	2022
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
Το Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Κλιματική Αλλαγή» (ΠΕΚΑ) της περιόδου 2021-2027 σχεδιάζεται στο πλαίσιο του Στόχου Πολιτικής 2 του ΕΣΠΑ 2021-2027 για την προώθηση μιας πιο πράσινης Ευρώπης θέτοντας ως στρατηγικούς στόχους: • Την προώθηση της ενεργειακής μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας και χρήση ΑΠΕ για ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. • Την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την πρόληψη και τη διαχείριση κινδύνων που συνδέονται τόσο με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, αλλά και με τις ανθρώπινες παρεμβάσεις στα οικοσυστήματα • Την αστική αναζωογόνηση με έμφαση στο δομημένο και φυσικό αστικό περιβάλλον • Τη βιώσιμη πολυτροπική αστική κινητικότητα-μικροκινητικότητα • Την ικανοποίηση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της ΕΕ στην διαχείριση των στερεών αποβλήτων και υδάτων, ενσωματώνοντας τις παραμέτρους της κυκλικής οικονομίας • Τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και την αειφόρο χρήση των φυσικών πόρων **Άξονες προτεραιότητας – Ειδικοί Στόχοι – Ενδεικτικές δράσεις** **Προτεραιότητα: 1. Άξονας Προτεραιότητας 1: «Ενεργειακή απόδοση - Προώθηση ΑΠΕ - Ενεργειακές Υποδομές** ***Ειδικός στόχος: RSO2.1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (ΤΣ)***		

Ενδεικτικές δράσεις:

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις:

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις:

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

- **Προτεραιότητα: 3. Άξονας Προτεραιότητας 3: «Αστική Αναζωογόνηση»**

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

Ενδεικτικές δράσεις

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις

- Σύγχρονες Μονάδες Ανάκτησης Ανακύκλωσης (ΜΑΑ)
- Μονάδες κομποστοποίησης (ΜΕΒΑ)
- Σύστημα και εξοπλισμός διαλογής στη πηγή και συλλογής αποβλήτων σε διακριτά ρεύματα καθώς και λοιπές διαδημοτικές εγκαταστάσεις (Σταθμοί Μεταφόρτωσης Αποβλήτων (ΣΜΑ), Πράσινα Σημεία κλπ).
- Δράσεις Κυκλικής Οικονομίας (δράσεις χωριστής συλλογής και μεταφοράς στην πηγή βιοαποβλήτων και λοιπών ανακυκλώσιμων υλικών, δράσεις κυκλικής επιχειρηματικότητας, κ.λπ.)

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

Ο σχεδιασμός των ΜΑΑ αποσκοπεί στην σταδιακά αυξανόμενη εισροή διακριτών ρευμάτων (προδιαλεγμένα ανακυκλώσιμα απόβλητα και βιοαπόβλητα) στις μονάδες με παράλληλη μείωση των υπολειπόμενων αποβλήτων που οδηγούνται σε ταφή. Οι ποσότητες των ανωτέρω αποβλήτων καθορίζονται ex ante και για όλη την περίοδο

λειτουργίας των μονάδων. Επίσης κατά τον σχεδιασμό των ΜΑΑ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η δυναμικότητα των υφιστάμενων ΜΕΒΑ, για την αποφυγή πλεονάζουσας δυναμικότητας των ΜΑΑ. Η διαστασιολόγηση και ο σχεδιασμός των ΜΑΑ και ΜΕΒΑ με σκοπό την επίτευξη των στόχων θα γίνεται σε επίπεδο ΠΕΣΔΑ και σε επίπεδο εγκατάστασης.

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις

- Καθορισμός στόχων διατήρησης για τις υπολειπόμενες περιοχές κοινοτικού ενδιαφέροντος
- Εγκαθίδρυση και εφαρμογή ενός εθνικού συστήματος μόνιμης παρακολούθησης ειδών/Οικοτόπων για τη βελτίωση της γνώσης σε εθνικό και τοπικό επίπεδο για την κατάσταση διατήρησης ειδών και τύπων Οικοτόπων
- Ολοκλήρωση των Σχεδίων δράσης, ειδών και Οικοτόπων και των Σχεδίων Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών
- Υποστήριξη του νέου μοντέλου διοίκησης και διαχείρισης των περιοχών Natura
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται από τις αλληλεπιδράσεις και τις συγκρούσεις μεταξύ της άγριας ζωής και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, με έμφαση στην καταγραφή και αντιμετώπιση κινδύνων σε

θαλάσσιες περιοχές του δικτύου Natura 2000.

- Μετριασμός των συνεπειών και πρόληψη των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής σε προστατευόμενα είδη, οικοτόπους και περιοχές.
- Δημιουργία πράσινων υποδομών για τη μείωση του κατακερματισμού των οικοσυστημάτων εντός και εκτός του δικτύου Natura 2000.
- Αντιμετώπιση των επιπτώσεων των χωροκατακτητικών ξενικών ειδών (Invasive Alien Species-IAS) με έμφαση στο θαλάσσιο περιβάλλον και σε είδη/τύπους οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος.
- Μετριασμός των επιπτώσεων των μεγάλων υποδομών (π.χ. αιολικών πάρκων, έρευνα για εξόρυξη υδρογονανθράκων κ.λπ.) σε περιοχές Natura 2000 και σε είδη/τύπους οικοτόπων κοινοτικού ενδιαφέροντος.
- Εφαρμογή στοχευμένης ενημέρωσης με σκοπό την κατανόηση των ωφελειών που προκύπτουν από την προστασία και τη διατήρηση των περιοχών του δικτύου Natura 2000.
- Ολοκλήρωση της Χαρτογράφησης Θαλάσσιων οικοτόπων
- **Παρεμβάσεις προστασίας και αποκατάστασης της ελεύθερης ροής σημαντικών ποταμών της Χώρας**

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

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

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

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

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

Ενδεικτικές δράσεις

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

Αναμενόμενα αποτελέσματα:

αστική κινητικότητα του παρόντος και του μέλλοντος πρέπει να μπορεί να στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό στην οικολογική κινητικότητα. Καθώς αναπτύσσονται νέες πρακτικές στις αστικές μετακινήσεις, (όπως ο συνεπιβατισμός) είναι ζωτικής σημασίας να συμπεριληφθούν στην αλυσίδα διατροπικής κινητικότητας μαζί με την ποδηλασία, το περπάτημα και τις δημόσιες μεταφορές, ο προσεχής διπλασιασμός της χρήσης των οποίων θα μπορούσε να δημιουργήσει πράσινες θέσεις εργασίας. Προς αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλει η επίτευξη του στόχου δίνοντας ώθηση στη διατροπικότητα, συνδυάζοντας περπάτημα, ποδηλασία και δημόσιες μεταφορές. Η βιώσιμη αστική κινητικότητα θα απαιτήσει ποιοτικές επενδύσεις στην υπηρεσία του γενικού συμφέροντος και με τον τρόπο αυτό μπορεί να συνδράμει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στην αποδοτικότητα των πόρων, ιδίως εκείνων που συνδέονται με την κυκλική οικονομία, η οποία δημιουργεί θέσεις εργασίας. Τα οφέλη εξάλλου επεκτείνονται τόσο στην μείωση των εκπεμπόμενων αερίων από τα αυτοκίνητα ορυκτών καυσίμων, όσο και την ευεξία και προαγωγή της καλής υγείας των πολιτών που κάνουν χρήση των ανωτέρω μέσων

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

- **Προτεραιότητα: 8. Άξονας Προτεραιότητας 8: «Τεχνική Βοήθεια»**

Ενδεικτικές δράσεις

- Δράσεις Πληροφόρησης και Επικοινωνίας
- Δράσεις ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης, διάδοσης των αποτελεσμάτων και διάχυσης καλών πρακτικών
- Δράσεις για την ένταξη, διοίκηση, παρακολούθηση, επίβλεψη, επαλήθευση, έλεγχο και ολοκλήρωση των έργων

• Δράσεις αξιολόγησης, εκπόνησης ή επικαιροποίησης μελετών και σύνταξης φακέλων μεγάλων έργων • Δράσεις συλλογής δεδομένων • Δράσεις ενίσχυσης της ικανότητας των αρχών του κράτους μέλους, των δικαιούχων και των οικείων εταίρων • Δράσεις εκπαίδευσης και συμβουλευτικής υποστήριξης εμπλεκόμενων φορέων		
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το συγκεκριμένο πρόγραμμα περιλαμβάνει δράσεις για την προώθηση της ενεργειακής μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας για την ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Αξιοποιείται στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΑΠ Δ. Ρεθύμνης ως θεωρητική αρχή και καθοδήγηση, ιδίως σε σχέση με την κινητικότητα – προσβασιμότητα όπου αναφορά γίνεται στην ανάγκη προώθησης της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με εξειδίκευση στην προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου.

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

Βασικές Αρχές του Σχεδίου

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

Υφιστάμενη κατάσταση οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

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

Βασικές αιτίες ατυχημάτων

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

Θανατηφόρα ατυχήματα

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

Βασικά θεσμικά ζητήματα

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

Όραμα

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

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

Δράσεις και Μέτρα Οδικής Ασφάλειας

- **Διαχείριση οδικής ασφάλειας**
  - Μ1. Ολοκληρωμένη Δομή Διοίκησης Οδικής Ασφάλειας
  - Μ2.Νόμος Οδικής Ασφάλειας
  - Μ3. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας
  - Μ4. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας
  - Μ5.Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
  - Μ6. Διαχείριση Συστήματος Παραβάσεων

- M7. Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας
- M8. Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας
- M9. Έρευνα Οδικής Ασφάλειας

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

Κύριες Δράσεις Προτεραιότητας

Νέος Νόμος Οδικής Ασφάλειας

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

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

Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Παραβάσεων

Σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών που θα αφορούν:

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

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

Συστηματική Επιτήρηση

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

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

Εκτεταμένες Βελτιώσεις στο Υπεραστικό Δίκτυο

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

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

Συστηματικές Επεμβάσεις Οδικής Ασφάλειας στις Πόλεις

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

Ζώνες 30 χλμ./ώρα στις πόλεις

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

Εθνικό Ταμείο Οδικής Ασφάλειας

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

Εθνικό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας

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

Δεκαετής Επικοινωνιακή Πολιτική

υλοποίηση της Εθνικής Επικοινωνιακής Πολιτικής Οδικής Ασφάλειας θα είναι μαζική και υψηλής διείσδυσης σε όλη την κοινωνία, που θα περιλαμβάνει όλους τους τρόπους ενημέρωσης (ΜΜΕ, κοινωνικά δίκτυα, κλπ.) στοχεύοντας τις

επιμέρους ομάδες υψηλού κινδύνου (μοτοσυκλετιστές, νέοι, κλπ.).
Επιπλέον, θα έχει κεντρικό θέμα προώθησης της οδικής ασφάλειας για το σύνολο της δεκαετίας που θα συμπληρώνεται από επιμέρους ετήσια και άλλα στοχευμένα προγράμματα

Συστηματική παρακολούθηση δράσεων και επιδόσεων

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

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το συγκεκριμένο σχέδιο περιλαμβάνει την εθνική στρατηγική για την υλοποίηση του οράματος για «Μηδέν Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα» με την παράλληλη δημιουργία ενός Ασφαλούς Συστήματος. Παρουσιάζει στοιχεία υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα και αναδεικνύει τις κυριότερες αιτίες τους. Επίσης παρουσιάζει το σύνολο των δράσεων ανά ενότητα και τις προτεραιότητες που θα πρέπει να υλοποιηθούν για την επίτευξη του οράματος και των επιμέρους στόχων. Τέλος το σχέδιο περιλαμβάνει κι ένα πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων δράσεων. Όσον αφορά τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα, δεν υπάρχει ειδική αναφορά σε θέματα οδικής ασφάλειας αλλά εντάσσονται στον όρο του ευρύτερου «χρήστη της οδού». Ωστόσο ειδικά για τον αστικό χώρο θίγει ζητήματα επανασχεδιασμού διασταυρώσεων • Διαπλάτυνση πεζοδρομίων • Αναβάθμιση οδοστρωμάτων, σήμανσης, στηθαίων ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμού, συντήρηση βλάστησης • Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας • Όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα έξω από όλα τα Σχολεία • Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Στρατηγικό Σχέδιο
2	Τίτλος	***4.1.1.8 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές – Μεταφορές – Περιβάλλον 2014-2020***
3	Αντικείμενο	Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο χρηματοδοτικό μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς

		Μεταφορών και Περιβάλλοντος. Πρόκειται για το μεγαλύτερο, από άποψη ενωσιακής συγχρηματοδότησης, επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020.
4	Έτος εκπόνησης	2014
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων
8	ΦΕΚ	

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

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

Στρατηγικοί Στόχοι και βασικές προτεραιότητες του Ε.Π.

- **Τομέας των Μεταφορών**

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

Βασικές προτεραιότητες:

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

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

Βασικές προτεραιότητες:

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

Γ) Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών.

Βασικές προτεραιότητες:

- **Οδική ασφάλεια**: με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.

- **Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας**: ως στόχος του Ε.Π. τίθεται η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (π.χ. VTMIS) και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.
- **Ασφάλεια της αεροναυτιλίας**: η υλοποίηση οριζόντιων παρεμβάσεων μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

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

Βασική προτεραιότητα

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

Τομέας του Περιβάλλοντος

Θ) Η Αστική Αναζωογόνηση - Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Βασικές προτεραιότητες:

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

Στόχοι και Δράσεις ανά Άξονα Προτεραιότητας

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

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
Ειδικός Στόχος:	Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π
Δράσεις:	• Κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής με σύγχρονες τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές και εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του δικτύου, όπως η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ–Πάτρας) στα τμήματα Ροδοδάφνη–Ρίο (επιδομή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, υποδομή από CEF) και Ρίο–Πάτρα, που διασυνδέει σιδηροδρομικά το λιμάνι και την πόλη της Πάτρας με την Αθήνα και το Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο. • Ηλεκτροκίνηση Σιδηροδρομικής Γραμμής Κιάτο - Ροδοδάφνη • Αναβάθμιση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο διασυνοριακό άξονα Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας που διασυνδέει σιδηροδρομικά την χώρα με τη Βουλγαρία και στη συνέχεια με τη Ρουμανία και τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και εντάσσεται στο Έργο Βασικού Δικτύου 'Πολυτροπικός Διάδρομος Μεταφορών Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου - Orient/East-MedCorridor'. • Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του 6ου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο (ΠΑΘΕ/Π) και τη γραμμή Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας. • Εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών σε επιλεγμένα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που σε συνδυασμό με άλλες παρεμβάσεις ολοκληρώνουν την εγκατάσταση παρόμοιων συστημάτων στον ΠΑΘΕ/Π, όπως ο εκσυγχρονισμός της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π (πλην τμήματος Τιθορέα-Δομοκός), και η προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος ραδιοκάλυψης GSM-R στον σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Π

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7ii - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας
Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με διασύνδεση του βασικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ με λιμάνια του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και γειτονικούς αναπτυξιακούς πόλους
Δράσεις:	• Υποστηρίζεται από δράσεις ανάπτυξης σιδηροδρομικών συνδέσεων ΒΙ.ΠΕ. και λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο, που αφορούν την ανάπτυξη της γραμμής σύνδεσης, των γραμμών μεταφόρτωσης από τα σημεία παραγωγής ή/και τα θαλάσσια μέσα και των γραμμών αναμονής στη χερσαία ζώνη των λιμένων. Ως παραδείγματα δράσεων αναφέρονται οι δράσεις σύνδεσης των βιομηχανικών περιοχών ΒΙ.ΠΕ. 1 και ΒΙ.ΠΕ. 2 του Βόλου και του λιμένα Βόλου με το σιδηροδρομικό δίκτυο στο Σ.Σ. Λατομείο Βόλου, η σιδηροδρομική σύνδεση της ΒΙ.ΠΕ. Κιλκίς, καθώς και η σιδηροδρομική σύνδεση της ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης..

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7iii - Ανάπτυξη και αποκατάσταση ολοκληρωμένων, υψηλής ποιότητας και διαλειτουργικών σιδηροδρομικών συστημάτων, και προώθηση μέτρων για τη μείωση του θορύβου
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ με ταυτόχρονη εξοικονόμηση ενέργειας
Δράσεις:	• Υποστηρίζεται από δράσεις βελτίωσης κυρίως του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ/Π για εξασφάλιση συνεκτικού και διαλειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας. Ως παραδείγματα δράσεων αναφέρονται τοπικές βελτιώσεις κατά μήκος του ΠΑΘΕ/Π στη Θεσσαλία, την Κεντρική Μακεδονία, τη Στερεά Ελλάδα και την Αττική για εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας της γραμμής, καθώς και η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στον κλάδο του ΠΑΘΕ/Π Λάρισα–Βόλος

Άξονας Προτεραιότητας 02: Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο (ΕΤΠΑ)

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7a - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
Ειδικός Στόχος:	Συμβολή στην ολοκλήρωση του βασικού Διευρωπαϊκού (core TEN-T) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π
Δράσεις:	• Υποστηρίζεται από δράσεις αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π στην περιφέρεια Αττικής. Οι δράσεις αφορούν αναβάθμιση της υφιστάμενης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής με σύγχρονες προδιαγραφές λειτουργίας, με εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και συστημάτων διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας για αύξηση χωρητικότητας και άρση των καθυστερήσεων, όπως η αναβάθμιση του άξονα ΠΑΘΕ/Π στο τμήμα ΣΚΑ-Οινόη, που βελτιώνει στο τμήμα αυτό τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας.

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7c - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας
Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) με την επέκταση / αναβάθμιση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αττικής
Δράσεις:	• Υποστηρίζεται από δράσεις κατασκευής νέας σιδηροδρομικής υποδομής και επιδομής του αναλυτικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ στην περιφέρεια Αττικής. Οι δράσεις αφορούν την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου Αττικής έως το Λαύριο με την υλοποίηση του τμήματος Κορωπί-Λαύριο, για τη βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της περιοχής των Μεσογείων και της Λαυρεωτικής. Αναμένεται σημαντική συμβολή των δράσεων αυτών στον ειδικό στόχο 6, καθώς υλοποιούνται ελλείποντες σύνδεσμοι του αναλυτικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ στην Αττική και μεταξύ άλλων παρέχεται σιδηροδρομική εξυπηρέτηση των επιβατικών μετακινήσεων των περιοχών Μεσογείων και Λαυρεωτικής, καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούνται μέσω του λιμένα Λαυρίου

Άξονας Προτεραιότητας 03: Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο και Οδική Ασφάλεια (ΤΑ)

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων
Δράσεις:	• **Αποπεράτωση τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα**: περιλαμβάνει τις δράσεις: 'Κατασκευή οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα τμήμα Πάτρα – Πύργος' και 'Κατασκευή οδικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, τμήμα Καλό Νερό - Τσακώνα' • **Αποπεράτωση τμημάτων του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας**: περιλαμβάνει τη δράση 'Μελέτη-Κατασκευή-Χρηματοδότηση-Λειτουργία-Συντήρηση-Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) Λαμία-Ξυνιάδα' • **Κατασκευή της Οδικής Παράκαμψης της πόλης της Χαλκίδας** • **Ανάπτυξη συνδέσεων του βασικού ΔΟΔ με κατασκευή κρίσιμων τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ της ηπειρωτικής χώρας και συνδέσεων του βασικού ΔΕΔ-Μ**: περιλαμβάνει τη δράση 'Κατασκευή Οδικής Σύνδεσης της Περιοχής Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου' και τη δράση 'Κατασκευή Οδικής Σύνδεσης 6ου Προβλήτα Θεσσαλονίκης', • **Δράσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας**: δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία του αναλυτικού ΔΟΔ, με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις για βελτίωση των τμημάτων υψηλής επικινδυνότητας, καθώς και δράσεις για χρήση από την ΕΛ.ΑΣ. και το Π.Σ. ενεργητικών μέσων (εξοπλισμός αντιμετώπισης τροχαίων ατυχημάτων, εξοπλισμός και οχήματα Πυροσβεστικής Υπηρεσίας κλπ)

Άξονας Προτεραιότητας 04: Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΕΤΠΑ)

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7a - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση της προσπελασιμότητας περιοχών της χώρας, με υλοποίηση σημαντικών τμημάτων του ΔΟΔ Βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας του αναλυτικού ΔΟΔ και εφαρμογή συναφών δράσεων πρόληψης και αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων
Δράσεις:	• **Αναβάθμισης τμημάτων του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης**: περιλαμβάνει τις δράσεις 'Αναβάθμιση οδικού άξονα ΒΟΑΚ, τμήμα Γούρνες – Χερσόνησος', 'Αναβάθμιση και βελτίωση οδικού τμήματος Πάνορμος – Εξάντης του ΒΟΑΚ στο Ν. Ρεθύμνου' και 'Αναβάθμιση ΒΟΑΚ κατά τμήματα (Μουρνιές, Μοχός)' • **Δράσεις βελτίωσης οδικής ασφάλειας Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης:** δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε επικίνδυνα σημεία του ΒΟΑΚ, με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις για βελτίωση των τμημάτων υψηλής επικινδυνότητας, καθώς και δράσεις για χρήση από την ΕΛ.ΑΣ. και το Π.Σ. ενεργητικών μέσων

Άξονας Προτεραιότητας 05: Περιφερειακή Κινητικότητα και Συνδεσιμότητα Νησιωτικών και Απομακρυσμένων Περιοχών

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων
Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση κινητικότητας με σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων ΔΕΔ-Μ και ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων ορεινών / παραμεθόριων / απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών για την αντιμετώπιση κοινωνικών / αναπτυξιακών προβλημάτων
Δράσεις:	• Υποστηρίζεται από δράσεις βελτίωσης της συνδεσιμότητας νησιωτικών και απομακρυσμένων περιοχών μέσω διασύνδεσής τους με το βασικό οδικό δίκτυο, όπως η κατασκευή/αναβάθμιση του οδικού άξονα Σίγρι – Καλλονή στη Λέσβο.

Άξονας Προτεραιότητας 06: Θαλάσσιες Μεταφορικές Υποδομές και Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7i - Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ
Ειδικός Στόχος:	Εκσυγχρονισμός των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών λιμένων του βασικού ΔΕΔ-Μ στο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου Ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και της αποτελεσματικότητας της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα
Δράσεις:	• Δράσεις ολοκλήρωσης των υποδομών κύριων λιμένων, που αφορούν αναβάθμιση/εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και ανάδειξή τους σε διαμετακομιστικούς κόμβους • Δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και ενίσχυσης της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα μέσω συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και φύλαξης λιμένων (π.χ. συστήματα VTMIS, τήρηση κωδικού ISPS, κλπ.) και περαιτέρω εναρμόνισης με αντίστοιχα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Άξονας Προτεραιότητας 07: Αεροπορικές Μεταφορές Υποδομές και Ασφάλεια Αεροναυτιλίας (ΤΑ)

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	7ii - Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση της συνδεσιμότητας και του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών σε περιφερειακά νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ Βελτίωση της ασφάλειας εγκαταστάσεων σε νησιωτικά αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της ασφάλειας αεροναυτιλίας
Δράσεις:	• Δράσεις αναβάθμισης νησιωτικών αεροδρομίων, όπως η αναβάθμιση των αεροδρομίων Χίου, Σύρου και Μήλου, • Δράσεις βελτίωσης των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, συστημάτων αυτοματισμού και αεροναυτιλίας, συστημάτων επικοινωνιών, ενίσχυσης της ασφάλειας επιβατών και αναβάθμισης των υποδομών ασφαλείας τους, όπως στα νησιωτικά αεροδρόμια Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Κάσου, Καστελλόριζου, Λέρου, Σητείας, Μήλου, Σύρου, Κέρκυρας, Ρόδου, Ηρακλείου και Κω, με σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών

Άξονας Προτεραιότητας 08: Καθαρές Αστικές Μεταφορές (ΕΤΠΑ)

Θεματικός Στόχος:	Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς
Επενδυτική Προτεραιότητα:	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
Ειδικός Στόχος:	Προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών (Μετρό και Προαστιακός) στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης
Δράσεις:	• Υποστηρίζεται από δράσεις κατασκευής Μετρό σε αστικές περιοχές, όπως η κατασκευή της βασικής γραμμής Μετρό στη Θεσσαλονίκη και η επέκτασή της προς Καλαμαριά, για εξασφάλιση ενός μέσου καθαρών αστικών συγκοινωνιών υψηλής ποιότητας. Επίσης υποστηρίζεται από μία δράση ανακαίνισης/επαναχρησιμοποίησης υφιστάμενου τμήματος μη ενεργού σιδηροδρομικού δικτυού του ΟΣΕ, για την προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση περιοχών της Δυτικής Θεσσαλονίκης

Άξονας Προτεραιότητας 09: Καθαρές Αστικές Μεταφορές & Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)

Θεματικός Στόχος:	Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς
Επενδυτική Προτεραιότητα:	4v - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
Ειδικός Στόχος:	Προώθηση των καθαρών αστικών μεταφορών (Μετρό) στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον στη μητροπολιτική περιοχή

	της Αθήνας
Δράσεις:	• Δράσεις ολοκλήρωσης της γραμμής 3 του Μετρό της Αθήνας (τμήμα Χαϊδάρι–Πειραιάς) και κατασκευής του τμήματος Α (τμήμα Άλσος Βεΐκου – Γουδή) της γραμμής 4 του Μετρό Αθήνας • Δράσεις βελτίωσης του συστήματος αστικών και προαστιακών συγκοινωνιών, και της ασφάλειας πεζών και εποχούμενων για έλεγχο και μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον (αναβάθμιση υποδομών μέσων σταθερής τροχιάς συμπεριλαμβανομένης της ανακαίνισης της γραμμής 1 του ΗΣΑΠ , εκσυγχρονισμός της διαχείρισης καυσίμων στο στόλο των λεωφορείων, εκσυγχρονισμός και επέκταση λειτουργίας του συστήματος ελέγχου των λεωφορειολωρίδων, εγκατάσταση συστήματος πληροφόρησης επιβατών ΟΑΣΑ κλπ),

- **Άξονας Προτεραιότητας 10: Εφαρμογή Στρατηγικών Επίτευξης Χαμηλών Εκπομπών Διοξειδίου του Άνθρακα με Έμφαση στις Αστικές Περιοχές (ΕΤΠΑ)**

Θεματικός Στόχος:	Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς
Επενδυτική Προτεραιότητα:	4c - Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων κτηρίων, και στον τομέα της στέγασης
Ειδικός Στόχος:	Εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα
Δράσεις:	• Ενεργειακές αναβαθμίσεις Δημόσιων Κτιρίων • Παραγωγή ενέργειας από μονάδες ΣΗΘΥΑ ή με χρήση ΑΠΕ σε Νοσοκομεία

Θεματικός Στόχος:	Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς
Επενδυτική Προτεραιότητα:	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών CO2 για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλ/νης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων
Ειδικός Στόχος:	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας σε Υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής
Δράσεις:	• **Βελτίωση της Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας στην Περιφέρεια Αττικής**: Προβλέπονται ολοκληρωμένες και συνεκτικές δράσεις προώθησης της αστικής αναζωογόνησης σε διαδημοτικό επίπεδο και σε υποβαθμισμένες κυρίως περιοχές με πρακτικές εφαρμογές που οδηγούν –μεταξύ άλλων- σε χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ενδεικτικά αναφέρονται παρεμβάσεις πρόσβασης και έξυπνης διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στις ευρύτερες αστικές λειτουργικές περιοχές που επηρεάζονται από την λειτουργία των νέων σταθμών της Γραμμής 3 του Μετρό που συνδέει τις υποβαθμισμένες περιοχές της Δυτικής Αθήνας και τον Πειραιά, παρεμβάσεις και εφαρμογές ενεργειακής διαχείρισης δημόσιου χαρακτήρα λειτουργιών κ.λπ. Θα ενισχυθούν επίσης δράσεις μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα και καύσιμα.

Θεματικός Στόχος:	Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς
Επενδυτική Προτεραιότητα:	4g - Προώθηση της χρήσης της συμπαραγωγής θερμότητας και ηλεκτρισμού με υψηλή απόδοση βάσει της ζήτησης για χρήσιμη θερμότητα
Ειδικός Στόχος:	Διεύρυνση της χρήσης της τηλεθέρμανσης
Δράσεις:	• Ολοκλήρωση/Επέκταση των υποδομών για την αύξηση της δυναμικότητας ηλεκτρισμού μέσω της συμπαραγωγής

- **Άξονας Προτεραιότητας 11: Εφαρμογή Στρατηγικών Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, της Πρόληψης και Διαχείρισης Κινδύνων (Ταμείο Συνοχής)**

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	5i - Στήριξη των επενδύσεων για προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή καθώς και των τεχνικών που βασίζονται στο οικοσύστημα
Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση της Προσαρμοστικότητας στην Κλιματική Αλλαγή
Δράσεις:	• Μελέτες για τις επιπτώσεις και την προσαρμογή στις κλιματικές αλλαγές • Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη διαχείριση των φθοριούχων αερίων που βλάπτουν τη στοιβάδα του όζοντος • Ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των οικοσυστημάτων, της βιοποικιλότητας και των Δασών

Θεματικός Στόχος:	Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	5ii - Προώθηση των επενδύσεων για την αντιμετώπιση ειδικών κινδύνων, εξασφάλιση της ανθεκτικότητας στις καταστροφές και ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης των καταστροφών
Ειδικός Στόχος:	Πρόληψη, διαχείριση και αποκατάσταση καταστροφών από πλημμύρες
Δράσεις:	• Ανάπτυξη και εφαρμογή μέτρων διαχείρισης των κινδύνων πλημμυρών

- **Άξονας Προτεραιότητας 12: Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου (ΕΤΠΑ)**

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6.b - Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση και διασφάλιση του πλαισίου ορθολογικής και αειφόρου διαχείρισης των υδατικών πόρων της Χώρας
Δράσεις:	• Οργανωτική, λειτουργική, και διοικητική εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ και των λοιπών σχετικών «θυγατρικών» Οδηγιών • Οριζόντιες δράσεις που απαιτούνται από την εφαρμογή των Σχεδίων Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών και, γενικότερα, την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για την προστασία και διαχείριση των υδατικών πόρων

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6.d - Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προώθηση των υπηρεσιών οικοσυστήματος, μεταξύ άλλων μέσω του δικτύου Natura 2000, και των πράσινων υποδομών
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση του πλαισίου διατήρησης, διαχείρισης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας
Δράσεις:	• Ολοκλήρωση Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών και διαχειριστικών δομών περιοχών Natura 2000 • Εποπτεία, παρακολούθηση και σχεδιασμός της διαχείρισης τύπων οικοτόπων και ειδών και των Περιοχών Natura 2000 • Σχέδια Δράσης / Διαχείρισης οικοτόπων / ειδών και Περιοχών Natura 2000 • Διαχειριστικά μέτρα για μείωση των επιπτώσεων από τα εισβάλλοντα είδη

	• Συμβολή στη διατήρηση του δασικού περιβάλλοντος • Διατήρηση των γενετικών πόρων.

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6.e - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη
Δράσεις:	• Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και Ανάπτυξης • Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) • Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα • Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου

- **Άξονας Προτεραιότητας 13: Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Στερεάς Ελλάδας (ΕΤΠΑ)**

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6.b - Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση και διασφάλιση του πλαισίου ορθολογικής και αειφόρου διαχείρισης των υδατικών πόρων της Χώρας στις Περιφέρειες Ν.Αιγαίου και Στ. Ελλάδας
Δράσεις:	• Οργανωτική, λειτουργική, και διοικητική εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ και των λοιπών σχετικών «θυγατρικών» Οδηγιών • Οριζόντιες δράσεις που απαιτούνται από την εφαρμογή των Σχεδίων Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών και, γενικότερα, την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για την προστασία και διαχείριση των υδατικών πόρων

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6.d - Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προώθηση των υπηρεσιών οικοσυστήματος, μεταξύ άλλων μέσω του δικτύου Natura 2000, και των πράσινων υποδομών
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση του πλαισίου διατήρησης, διαχείρισης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας στις Περιφέρειες Ν. Αιγαίου και Στ. Ελλάδας
Δράσεις:	• Ολοκλήρωση Εθνικού Συστήματος Προστατευόμενων Περιοχών και διαχειριστικών δομών περιοχών Natura 2000 • Εποπτεία, παρακολούθηση και σχεδιασμός της διαχείρισης τύπων οικοτόπων και ειδών και των Περιοχών Natura 2000 • Σχέδια Δράσης / Διαχείρισης οικοτόπων / ειδών και Περιοχών Natura 2000 • Διαχειριστικά μέτρα για μείωση των επιπτώσεων από τα εισβάλλοντα είδη • Συμβολή στη διατήρηση του δασικού περιβάλλοντος

	• Διατήρηση των γενετικών πόρων.

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6.e - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη στις Περιφέρειες Ν.Αιγαίου και Στ. Ελλάδας
Δράσεις:	• Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και Ανάπτυξης • Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities) • Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα • Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου

Άξονας Προτεραιότητας 14: Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος – Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (Ταμείο Συνοχής)

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6i - Επενδύσεις στον τομέα των αποβλήτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις
Ειδικός Στόχος:	Πρόληψη παραγωγής αποβλήτων, προετοιμασία προς επαναχρησιμοποίηση, χωριστή συλλογή και ανακύκλωση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της κομποστοποίησης Βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων, με βάση τους επικαιροποιημένους ΠΕΣΔΑ. - Διασφάλιση της αυτάρκειας σε δίκτυα υποδομών ανάκτησης και διάθεσης. Βελτίωση της διαχείρισης Επικίνδυνων Αποβλήτων και της περιβαλλοντικής αποκατάστασης Ρυπασμένων Χώρων από Βιομηχανικά - Επικίνδυνα Απόβλητα
Δράσεις:	• Προώθηση δράσεων πρόληψης παραγωγής αποβλήτων • Προώθηση οικιακής κομποστοποίησης • Ανάπτυξη Συστημάτων χωριστής συλλογής ανακυκλωσίμων και βιοαποβλήτων • Κομποστοποίηση βιοαποβλήτων • Δημιουργία "Πράσινων Σημείων" και Δικτύωσή τους • Παρακολούθηση και υποστήριξη εφαρμογής Οδηγίας 2008/98/ΕΚ και των εθνικών σχεδίων πρόληψης και διαχείρισης αποβλήτων • Δράσεις ολοκληρωμένης διαχείρισης αστικών στερεών αποβλήτων σε νησιά και μικρούς απομακρυσμένους οικισμούς • Ολοκλήρωση και συμπλήρωση υποδομών ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων • Ανάπτυξη μονάδων διάθεσης αποβλήτων κατασκευών και κατεδαφίσεων σε νησιά • Δημιουργία μονάδων επεξεργασίας ιλύων από εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων.

	• Δράσεις υποστήριξης Δήμων και ΦοΔΣΑ και ευαισθητοποίησης κοινού • Δημιουργία Μονάδων Διαχείρισης Επικινδύνων Αποβλήτων (βιομηχανικών, νοσοκομειακών κ.λπ.). • Έργα αποκατάστασης ρυπασμένων χώρων

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6ii - Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιορισθεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις
Ειδικός Στόχος:	Βελτίωση της συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων κατά κατηγορία Οικισμών με βάση τις κατευθύνσεις της Οδηγίας για την επεξεργασία αστικών λυμάτων (91/271/ΕΟΚ Προστασία και Διαχείριση των Υδατικών Πόρων Βελτίωση της Ποιότητας και της Επάρκειας των Υδατικών Πόρων
Δράσεις:	• Επέκταση και εκσυγχρονισμός συστημάτων συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων • Ολοκλήρωση υποδομών συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων (ΕΕΛ) στους υπολειπόμενους οικισμούς Β' προτεραιότητας (πληθυσμός > 15.000 ι.π. και διάθεση σε κανονικό αποδέκτη) και σταδιακή ολοκλήρωση των υποδομών συλλογής και επεξεργασίας στους οικισμούς Γ' προτεραιότητας (πληθυσμός 2.000 - 15.000 ι.π.) που απαιτούνται από την Οδηγία 91/271/ΕΟΚ • Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός Εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων για την επίτευξη ποιοτικών χαρακτηριστικών εξόδου • Παρακολούθηση της λειτουργίας των Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων (ΕΕΛ) και της πορείας εφαρμογής της Οδηγίας 91/271/ΕΟΚ • Δράσεις για την εφαρμογή της Οδηγίας για τα ύδατα κολύμβησης την περίοδο 2014- 2020 • Εφαρμογή της Οδηγίας για την Ολοκληρωμένη Πρόληψη και Έλεγχο της Ρύπανσης (Integrated Pollution Preventionand Control (96/61/ΕΚ και • 2008/1/ΕΚ) • Οδηγία για την προστασία των υδάτων από τη νιτρορρύπανση γεωργικής προέλευσης (91/676/ΕΟΚ) • Προστασία του περιβάλλοντος και ιδίως του εδάφους κατά τη χρησιμοποίηση της ιλύος καθαρισμού λυμάτων στη γεωργία (Οδηγία 86/278/ΕΟΚ • Παρακολούθηση και καταγραφή της κατάστασης των θαλάσσιων υποπεριοχών / Αναβάθμιση και λειτουργική επικαιροποίηση του δικτύου παρακολούθησης • Δράσεις για την εφαρμογή της αρχής ανάκτησης κόστους, κατάλληλα για τους σκοπούς του Άρθρου 9 της Οδηγίας 2000/60/ ΕΚ • Ανάπτυξη και ενίσχυση υποδομών για την εξασφάλιση της επάρκειας του νερού για όλες τις χρήσεις. • Δράσεις προσδιορισμού, καταγραφής ελέγχου και παρακολούθησης των απολήψεων επιφανειακού και υπόγειου νερού και αποθήκευσης • επιφανειακού νερού • Δράσεις για τις σημειακές πηγές απορρίψεων που ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση • Αντιμετώπιση αρνητικών επιπτώσεων στην κατάσταση ύδατος • Ευαισθητοποίηση Χρηστών και ενίσχυση των Εταιρικών Σχέσεων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής των Σχεδίων

	• Διαχείρισης • Παρακολούθηση και καταγραφή της κατάστασης (ποιότητα, ποσότητα, πιέσεις, χρήση) των υδάτων της Χώρας • Δράσεις για την προώθηση της αποδοτικής και αειφόρου χρήσης του νερού

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6iii - Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προώθηση των υπηρεσιών οικοσυστήματος, μεταξύ άλλων μέσω και του δικτύου Natura 2000, και των πράσινων υποδομών
Ειδικός Στόχος:	Ανάσχεση της Απώλειας της Βιοποικιλότητας και της Υποβάθμισης των Λειτουργιών των Οικοσυστημάτων
Δράσεις:	• Εφαρμογή της διαχείρισης Οικοτόπων / Ειδών και Περιοχών Natura 2000 για την μετρήσιμη βελτίωση της κατάστασης διατήρησης • Ενημέρωση – ευαισθητοποίηση για τη διατήρηση της Βιοποικιλότητας

Θεματικός Στόχος:	Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
Επενδυτική Προτεραιότητα:	6iv - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου
Ειδικός Στόχος:	Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης

Δράσεις:	• Βελτίωση και αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος μέσω ολοκληρωμένων, πιλοτικών ή/και καινοτόμων παρεμβάσεων
	  • Προώθηση – προαγωγή της αστικής αναζωογόνησης και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω παρεμβάσεων ολοκληρωμένου χαρακτήρα (λ.χ. στο πλαίσιο «Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης» - ΣΟΑΠ).
	  • Εφαρμογή πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities)
	  • Πιλοτικές / καινοτόμες παρεμβάσεις ενίσχυσης των «διεπαφών» του παραδοσιακού αστικού ιστού με «γειτνιάζουσες» αναπτυξιακές δυνατότητες και παραγωγικές λειτουργίες που έχουν εγκαταλειφθεί
	  • Πιλοτικές / καινοτόμες παρεμβάσεις βελτίωσης του μικροκλίματος και αντιμετώπισης των «αστικών θερμικών νησίδων», μείωσης της
	  • ατμοσφαιρικής ρύπανσης, περιορισμού του θορύβου, πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων από φυσικές καταστροφές σε πόλεις με επιβαρυμένο αστικό περιβάλλον, ώστε να καταστούν ασφαλείς και βιώσιμες έναντι μελλοντικών κινδύνων. Οι δράσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης θα συμβάλλουν στην «ανθεκτικότητα» των πόλεων σε μελλοντικά προβλήματα που θα προέρχονται ενδεικτικά από κύματα θερμότητας, από φυσικές καταστροφές κ.λπ..
	  • Πιλοτικές / καινοτόμες παρεμβάσεις διαχείρισης επισκεπτών σε ιστορικά ή/και οικονομικά ή/και πολιτιστικά κέντρα πόλεων που εμφανίζουν αυξανόμενες τάσεις επισκεψιμότητας και συνδυάζουν τουριστικές και πολιτιστικές λειτουργίες.
	  • Στοχευμένες παρεμβάσεις αναβάθμισης κοινωνικών υποδομών (συνδυαστικά με προηγούμενες κατηγορίες δράσεων) για την αντιμετώπιση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού.
	  • Ενίσχυση των «Αστικών Στρατηγικών Εταιρικών Συνεργασιών»

	(Urban Strategic Partnerships).

- **Άξονας Προτεραιότητας 15: Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος – Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (Ταμείο Συνοχής)**

Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση των συστημάτων και των διαδικασιών διοίκησης και εφαρμογής των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος Ενίσχυση της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος
Δράσεις:	• Έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας των έργων • Αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και του Προγράμματος • Αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού, φορέων, κοινωνικών εταίρων, δυνητικών δικαιούχων και επιχειρήσεων, και διάχυση καλών Πρακτικών • Αποτελεσματική, επιστημονική και τεχνική στήριξη των αρμόδιων Υπηρεσιών των εμπλεκόμενων Υπουργείων (ΥΠΟΜΕΔΙ και ΥΠΕΚΑ) στο πλαίσιο των παρεμβάσεων και δράσεων που υλοποιούν κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020, στην οργάνωση / αναδιοργάνωση φορέων των τομέων Μεταφορών και Περιβάλλοντος ή/και στη βελτίωση του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου • Ενίσχυση της ικανότητας ενδιάμεσων φορέων και δικαιούχων να παράγουν την σειρά των έργων

- **Άξονας Προτεραιότητας 16: Διατήρηση και Προστασία του Περιβάλλοντος – Προαγωγή της Αποδοτικής Χρήσης των Πόρων (Ταμείο Συνοχής)**

Ειδικός Στόχος:	Ενίσχυση των συστημάτων και των διαδικασιών διοίκησης και εφαρμογής των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος Ενίσχυση της διαχειριστικής επάρκειας των δικαιούχων των Αξόνων Προτεραιότητας ΕΤΠΑ του Προγράμματος
Δράσεις:	• Έγκαιρη και άρτια ολοκλήρωση της προετοιμασίας των έργων • Αποτελεσματική υλοποίηση των έργων και του Προγράμματος • Αποτελεσματική πληροφόρηση κοινού, φορέων, κοινωνικών εταίρων, δυνητικών δικαιούχων και επιχειρήσεων, και διάχυση καλών Πρακτικών • Αποτελεσματική, επιστημονική και τεχνική στήριξη των αρμόδιων Υπηρεσιών των εμπλεκόμενων Υπουργείων (ΥΠΟΜΕΔΙ και ΥΠΕΚΑ) στο πλαίσιο των παρεμβάσεων και δράσεων που υλοποιούν κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020, στην οργάνωση / αναδιοργάνωση φορέων των τομέων Μεταφορών και Περιβάλλοντος ή/και στη βελτίωση του θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου • Ενίσχυση της ικανότητας ενδιάμεσων φορέων και δικαιούχων να παράγουν την σειρά των έργων

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Στο συγκεκριμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα δε γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε παρεμβάσεις για την ενίσχυση της προσβασιμότητας – κινητικότητας ατόμων με Αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων, αλλά σε ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις που αφορούν την ενίσχυση των σιδηροδρομικών υποδομών και συνδέσεων (ΔΕΔ-Μ), την αναβάθμιση των οδικών υποδομών (ΔΕΔ-Μ), την ενίσχυση της συνδεσιμότητας των νησιωτικών και απομακρυσμένων περιοχών όπως επίσης και των αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών. Στο κομμάτι των αστικών μεταφορών και της βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος υπάρχουν αναφορές για βελτίωση των ΜΜΜ (κυρίως Μετρό), της επισκεψιμότητας στην Περιφέρεια Αττικής, της αναζωογόνησης του αστικού χώρου μέσω ολοκληρωμένων, πιλοτικών ή/και καινοτόμων παρεμβάσεων και της ανάγκης ανάπτυξης «έξυπνων πόλεων».

		Κατά συνέπεια το ζήτημα της προσβασιμότητας-κινητικότητα ΑμεΑ εντάσσεται στο πλαίσιο αναβάθμισης του στόλου των ΜΜΜ και των εφαρμογών για Έξυπνες Πόλεις.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
2	Τίτλος	***4.1.1.9 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027***
3	Αντικείμενο	Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ της Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ) 2021-2027 αποτελεί το κύριο Τομεακό Πρόγραμμα του ΕΣΠΑ για την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού των αρμοδίων Υπουργείων Πολιτικής (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής), με στόχο την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής στον Τομέα των Μεταφορών για την περίοδο 2021-2027.
4	Έτος εκπόνησης	2020
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	1η Υποβολή
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
8	ΦΕΚ	

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Προτεραιότητες

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

Β) Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii)

Γ) Βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος ii και iii)

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, (ΣΠ3 /ειδικός στόχος iv)

Άξονες προτεραιότητας και ειδικοί στόχοι

- ***Άξονας Προτεραιότητας 1 (Ταμείο Συνοχής) – Ανάπτυξη/ Αναβάθμιση Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου***

- Έργα για την ολοκλήρωση του βασικού Σιδηροδρομικού Άξονα ΠΑΘΕ/Π, σε συνέργεια με το CEF II, την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του και την ολοκλήρωση της προσαρμογής του στο ERTMS.
- Έργα σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα λιμάνια του βασικού και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, με ΒΙ.ΠΕ., με εμπορευματικά κέντρα της χώρας.
- Έργα αναβάθμισης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και κατασκευή νέων κλάδων (ανατολική σιδηροδρομική Εγνατία και διακλαδώσεων με τους λιμένες Καβάλας και Αλεξανδρούπολης) σύμφωνα με την ιεράρχηση του αρμόδιου Υπουργείου Πολιτικής ΥΠΥΜΕ

Ειδικοί Στόχοι

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

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

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

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

Ο Άξονας θα περιλαμβάνει:

- Έργα ολοκλήρωσης τμημάτων του βασικού και αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου της ηπειρωτικής χώρας που έχουν ξεκινήσει να υλοποιούνται κατά την ΠΠ 2014-2020
- Νέα έργα για την περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του βασικού και αναλυτικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου

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

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

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

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

Άξονας Προτεραιότητας 5 (Ταμείο Συνοχής) - Θαλάσσιες μεταφορικές υποδομές και ασφάλεια ναυσιπλοΐας / αεροναυτιλίας
- Έργα λιμενικών υποδομών του Διευρωπαϊκού Δικτύου με σκοπό την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών .
- Βελτίωση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Παρεμβάσεις ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.
- Παρεμβάσεις ασφάλειας της αεροναυτιλίας, μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιακών συστημάτων για ικανοποίηση των απαιτήσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

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

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

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

Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας
- Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις)
- Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον
- Άλλες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα

Ειδικός Στόχος
- Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας.

Άξονας Προτεραιότητας 8 (ΕΤΠΑ) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας

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

Άξονας Προτεραιότητας 9 (Ταμείο Συνοχής) – Τεχνική Βοήθεια

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

πρακτικών αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τις προηγούμενες Προγραμματικές Περιόδους.

- ***Άξονας Προτεραιότητας 10 (ΕΤΠΑ) – Τεχνική Βοήθεια***

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

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

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

Στόχοι Πολιτικής

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

- Επιχειρηματικότητα
  - Ενίσχυση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας και της επιχειρηματικής καινοτομίας με την παροχή κινήτρων για αξιοποίηση ερευνητικών αποτελεσμάτων και νέων ιδεών από υφιστάμενες και νεοφυείς επιχειρήσεις.
  - Στρατηγική επένδυση στο τουριστικό οικοσύστημα με βάση την εθνική και τις συμπληρωματικές περιφερειακές στρατηγικές για τον τουρισμό.
- Ψηφιακός Μετασχηματισμός
  - Ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων με έμφαση στον ψηφιακό μετασχηματισμό (Industry 4.0) και σε φιλικές προς το περιβάλλον διαδικασίες και προϊόντα
  - Ενίσχυση της συνδεσιμότητας με ευρυζωνική πρόσβαση υψηλών ταχυτήτων
  - Ψηφιακός μετασχηματισμός δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και επέκταση ψηφιακών υπηρεσιών προς πολίτες και επιχειρήσεις μέσω εργαλείων της ΕΕ και την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών σε όλα τα στάδια υλοποίησης
- Διασύνδεση επιχειρήσεων
  - Προσαρμογή δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης
  - Στήριξη της επιχειρηματικής καινοτομίας, της βιομηχανικής μετάβασης, ψηφιακού μετασχηματισμού και

της κυκλικής οικονομίας.
  - Δημιουργία υποδομών και μηχανισμών στήριξης της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας (π.χ. Innovation Agency).
  - Αύξηση του μέσου μεγέθους των ελληνικών επιχειρήσεων, προώθηση συνεργασιών (clusters)
- Υποστήριξη δημόσων υπηρεσιών
  - Παρεμβάσεις σε δημόσιες υπηρεσίες με βάση τις αρχές του Σχεδίου Δράσης της Επιτροπής Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
  - Υπηρεσίες ψηφιακές που παρέχονται σύμφωνα με την αρχή once-only principle, προσβάσιμες, ανοιχτές και διαφανείς, διασυνοριακές, διαλειτουργικές, αξιόπιστες και ασφαλείς
  - Ενδυνάμωση του οικοσυστήματος έρευνας και καινοτομίας Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης

ΣΠ2 «Μια πιο πράσινη Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής

- Τομέας ενέργειας
  - Προώθηση της αυτονομίας με χρήση των ΑΠΕ για αυτοπαραγωγή και συστημάτων αποθήκευσης
  - Μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας
  - Πρωτοβουλία GReco Islands
  - Ενίσχυση διασυνοριακών έργων διασύνδεσης
  - Εκσυγχρονισμός και ενίσχυση των οδικών αστικών συγκοινωνιών και μετάβαση των νησιών σε καθαρές μορφές ενέργειας
- Αντιμετώπιση κινδύνων και καταστροφών
  - Ιεράρχηση και προτεραιότητες που θέτουν η Εθνική Στρατηγική Διαχείρισης Κινδύνων, η Εθνική Στρατηγική Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή
  - Στρατηγική για τα Δάση και άλλα σχέδια διαχείρισης κινδύνων (action plans)
  - Αποτελεσματικότερη διακυβέρνηση και διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών και του δικτύου NATURA 2000, υποστήριξη του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού)
- Μονάδες Ανάκτησης και Ανακύκλωσης
  - Επεξεργασία διακριτών συλλεγόμενων βιολογικών και ανακυκλώσιμων αποβλήτων
  - Αναβάθμιση Μονάδων Επεξεργασίας Αποβλήτων για την μετατροπή τους σε Μονάδες Ανάκτησης και Ανακύκλωσης
  - Λήψη μέτρων για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων
  - Δράσεις ενημέρωσης για τη διαλογή στην πηγή, για την ανακύκλωση, για την κυκλική οικονομία και τον περιορισμό της χρήσης πλαστικών
  - Ευαισθητοποίηση του πληθυσμού σχετικά με την προστασία και διατήρηση των οικοσυστημάτων
- Υδάτινοι Πόροι
  - Ορθολογική και βιώσιμη διαχείριση των υδάτινων πόρων
  - Καθολική πρόσβαση σε επαρκές και καλής ποιότητας νερό, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών και μικρών νησιών
  - Αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομών
  - Ενίσχυση δράσεων εξοικονόμησης νερού μέσω νέων τεχνολογιών και
  - Προώθηση της επανάχρησης νερού κυρίως για άρδευση

ΣΠ3 «Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής

- Οδικές μεταφορές
  - Ολοκλήρωση/αναβάθμιση υποδομών του βασικού και αναλυτικού ΔΟΔ στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα
  - Διαπεριφερειακές συνδέσεις
  - Ολοκλήρωση των διασυνοριακών συνδέσεων και συνδέσεις με το ΔΟΔ Περιφερειακών αστικών κέντρων
  - Κατασκευή νέων ή/και αναβάθμιση τμημάτων οδικού δικτύου εκτός ΔΟΔ
  - Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας εκτός ΔΟΔ και αξιοποίηση ΤΠΕ και ευφυών συστημάτων μεταφορών
- Σιδηροδρομικές μεταφορές
  - Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού, πολυτροπικού και διαλειτουργικού συστήματος υψηλής ποιότητας σε όλο τον άξονα του ΠΑΘΕ/Π
  - Εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και λειτουργία αναβαθμισμένων συστημάτων ERTMS
  - Υλοποίηση έργων αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου και διασυνοριακών συνδέσεων

- Ανάπτυξη και αξιοποίηση του προαστιακού δικτύου
- Αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική σύνδεση σιδηροδρομικών κόμβων με δίκτυα μεταφορών

- Θαλάσσιες μεταφορές
  - Διασύνδεση μεταξύ των νησιών και με την ηπειρωτική χώρα
  - Εξασφάλιση σταθερών, διαρκών και αξιόπιστων συνδέσεων για τις άγονες γραμμές. Παρεμβάσεις σε επιλεγμένα λιμάνια εντός και εκτός ΔΕΔ-Μ
  - Εγκατάσταση συστημάτων και εφαρμογών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την εξυπηρέτηση των χρηστών
  - Χρήση καθαρών καυσίμων
  - Εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων
  - Λειτουργική διαχείριση των λιμένων
- Εναέριο κυκλοφορία
  - Επενδύσεις σε συστήματα διαχείρισης ασφάλειας
  - Σύστημα SESAR
- ΑμεΑ
  - Ισότιμη πρόσβαση σε ΑμΕΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας

ΣΠ4 «Μια πιο κοινωνική Ευρώπη» - Κύριες επιλογές πολιτικής

- Ανθρώπινο Δυναμικό
  - Αύξηση της απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού και βελτίωση της απασχολησιμότητας
  - Παρεμβάσεις για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά εργασίας
  - Μείωση της αναντιστοιχίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης
  - Έμφαση σε:
    - NEETs 15-29,
    - Μακροχρόνια άνεργους, άνεργους
    - Μετανάστες & δικαιούχους διεθνούς προστασίας
    - ΑμεΑ
- Εκπαίδευση
  - Αύξηση της συμμετοχής των ενηλίκων στη μαθησιακή διαδικασία
  - Αναβάθμιση της ποιότητας και ενίσχυση της εξωστρέφειας και της συνάφειας της Εκπαίδευσης
  - Χρήση εργαλείων που βασίζονται στις εξατομικευμένες ανάγκες των ενηλίκων
  - Βελτίωση των επιδόσεων των μαθητών ιδιαίτερα σε σύγχρονες γνώσεις και δεξιότητες
  - Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών
  - Ενίσχυση των υπηρεσιών επαγγελματικού προσανατολισμού
  - Βελτίωση της ποιότητας προγραμμάτων σπουδών
- Κοινωνική Αλληλεγγύη
  - Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των θεσμών και μηχανισμών κοινωνικής αλληλεγγύης, ανισότητας και διακρίσεων
  - Περιορισμό της εισοδηματικής ανισότητας
  - Μείωση της παιδικής φτώχειας
  - Μετάβαση από την ιδρυματική φροντίδα στη φροντίδα σε επίπεδο κοινότητας
  - Κοινωνική ένταξη περιθωριοποιημένων πολιτών μέσω της αντιμετώπισης των εις βάρος τους διακρίσεων, της επισφαλούς στέγασης και της ένταξής τους στην εκπαίδευση
- Υγειονομική Κάλυψη
  - Έμφαση στην πρόληψη
  - Θεσμοθετημένη μέριμνα για ευάλωτες και ευπαθείς ομάδες
  - Ψυχική Υγεία με έμφαση στο παιδί και τους ηλικιωμένους
  - Πρόληψη της ασυλοποίησης
  - Αναβάθμιση δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού
  - Νέες υπηρεσίες μακροχρόνιας φροντίδας
  - Προσαρμογή υπηρεσιών, υποδομών και ανθρώπινου κεφαλαίου

ΣΠ5 «Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της»

- Βιώσιμη Ανάπτυξη

- Διασφάλιση ποιοτικών συνθηκών διαβίωσης
- Επενδύσεις υποδομών προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας
- Εφαρμογή ολιστικών παρεμβάσεων
- Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ)
- **Εφαρμόσιμες περιοχές με:**
  - Αναπτυξιακή υστέρηση, μείωση πληθυσμού και ύπαρξη σημαντικών εμποδίων ανάπτυξης
  - Ύπαρξη περιορισμένων διασυνδέσεων
  - Ύπαρξη προϋποθέσεων για ανάπτυξη δικτύων οικονομικών δραστηριοτήτων
  - Ύπαρξη αξιόλογων πολιτιστικών και φυσικών πόρων

- Αστικές περιοχές
  - Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε αστικές περιοχές. **Ως αστικές περιοχές νοούνται:**
    - Αστικές περιοχές με πρόβλεψη για ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις από Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια
    - Οικιστικές ενότητες ή πόλεις που αναπτύσσονται σε μία ή περισσότερες Δημοτικές Ενότητες με πληθυσμό > 50.000 κατοίκους
    - Πόλεις-έδρες Περιφερειακών Ενοτήτων που δεν καλύπτονται από τα παραπάνω, με σημαίνοντα λειτουργικό ρόλο αστικού κέντρου
- Αγροτικές και νησιωτικές περιοχές
  - Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις στις αγροτικές περιοχές με έμφαση σε ορεινές, νησιωτικές και παράκτιες περιοχές
  - Σε νησιωτικές περιοχές θα ληφθεί υπόψη η πρωτοβουλία για τα "GReco Islands"
  - Προώθηση συνεργασίας των παρεμβάσεων από όλα τα Προγράμματα

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Στο Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2021-2027 ο Στόχος Πολιτικής 3 αφορά την ανάπτυξη των πράσινων μεταφορών και τη διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας του τομέα μεταφορών ενισχύοντας την ανάπτυξη προσβάσιμων, υψηλής ποιότητας, πολυτροπικών, ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή, έξυπνων και βιώσιμων υποδομών και συστημάτων μεταφορών και εφοδιαστικής, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Ευρωπαικής Στρατηγικής για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα. Όλες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα γίνονται με τρόπο που θα εξασφαλίζεται η ισότιμη πρόσβαση σε ΑμΕΑ και άτομα μειωμένης κινητικότητας

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Στρατηγικό Σχέδιο
2	Τίτλος	***4.1.1.11 Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας***
3	Αντικείμενο	Το Σχέδιο αποτελεί τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037), με στόχο, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας του τομέα μεταφορών της χώρας και επιπλέον τον εντοπισμό λύσεων που θα καλύπτουν οργανωτικές και θεσμικές παρεμβάσεις, συμπληρωματικές προς τις προβλεπόμενες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.
4	Έτος εκπόνησης	2019
5	Περιοχή Εφαρμογής	Εθνική Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
Επενδυτικοί Πυλώνες – Στόχοι - Παρεμβάσεις		
Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών		

Στόχος
Ενίσχυση της αποδοτικότητας, ανταγωνιστικότητας, βιωσιμότητας και ασφάλειας του τομέα των μεταφορών μέσω βελτιώσεων στους κανονισμούς, τις χρηματοδοτήσεις και τη διαχείριση δεδομένων.

Παρεμβάσεις

- Ανάπτυξη Βάσης Δεδομένων Οδών και Συστήματος Διαχείρισης Οδοστρωμάτων (ΣΔΟ) σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο.
- Ανάπτυξη και υλοποίηση μηχανισμού εξασφάλισης πόρων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου σε περιφερειακό και κεντρικό επίπεδο.
- Εναρμόνιση και ενίσχυση της οργάνωσης σε εθνικό (ΥΠΥΜΕ) και περιφερειακό επίπεδο (Περιφέρειες και ΠΕ).
- Αποκατάσταση/ ανακατασκευή οδικών τμημάτων που έχουν υποβαθμιστεί τόσο που δεν είναι συντηρήσιμα.
- Δημιουργία ολοκληρωμένης βάσης δεδομένων σε επίπεδο κράτους για τον κλάδο των οδικών μεταφορών.
- Αναθεώρηση του ισχύοντος πλαισίου ελέγχων των οδικών μεταφορών.
- Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου).
- Ενίσχυση προβολής θεμάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ: Μ-2: Αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του ΚΟΚ, μέτρα πρόληψης και εκπαίδευση.
- Σταθεροποίηση σιδηροδρομικού τομέα.
- Αναβάθμιση γραμμής Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας - σύνορα με Βουλγαρία.
- Νέα προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη – Γιαννιτσά – Έδεσσα.
- Ενίσχυση δομών στρατηγικού σχεδιασμού εντός ΥΠΥΜΕ και ΥΝΑΝΠ.

Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυτροπικότητας του Άξονα ΠΑΘΕ

Στόχος
Περαιτέρω ανάπτυξη του διαδρόμου ΠΑΘΕ ως βασικού διαδρόμου εγχώριων και διεθνών πολυτροπικών μεταφορών, συνδέοντας τους λιμένες Πειραιά, Πάτρας και Θεσσαλονίκης με αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης.

Παρεμβάσεις

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

Ενίσχυση Διεθνούς Χερσαίας Συνδεσιμότητας

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

Παρεμβάσεις

- Νέα οδική σύνδεση υψηλών προδιαγραφών Ιωάννινα – Κακαβιά - σύνορα με Αλβανία (βόρειο τμήμα Α5) (RI-Infra 2)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Μαυρομάτι - σύνορα με Αλβανία (RI-Infra 5)
- Αναβάθμιση του κάθετου οδικού άξονα Α27, βόρειο τμήμα προς σύνορα με Βόρεια Μακεδονία (Τμήμα: Πτολεμαΐδα – Φλώρινα) (RI-Infra 8)

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

Υποστήριξη του Τομέα Τουρισμού

Στόχος

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

Παρεμβάσεις

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

Ενίσχυση Συνδεσιμότητας των Ελληνικών Νησιών

Στόχος

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

Παρεμβάσεις

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

Βελτίωση Αποδοτικότητας του Τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

- Προώθηση εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας με στόχο την αναδιάρθρωση του στόλου ΦΙΧ (RT-Soft 3)
- Προώθηση συνεργασιών στους τομείς μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας (RT-Soft 4)
- Νέα σιδηροδρομική σύνδεση εμπορικού λιμένα Καβάλας «Φίλιππος Β'» με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο (RA-Infra 8)

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

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

Στόχος

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

Παρεμβάσεις

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

Προώθηση Περιφερειακής Κινητικότητας & Ανάπτυξης

Στόχος

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

Παρεμβάσεις

- Αναβάθμιση οδικού άξονα Λαμία – Άμφισσα – Ιτέα – Αντίρριο (RI-Infra 3)
- Βελτίωση οδικών συνδέσεων Αστακού και Αγρινίου με τον Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδό) (RI-Infra 4)
- Αναβάθμιση οδικού άξονα Πύργος – Καλό Νερό – Τσακώνα (RI-Infra 6)

		• Νέα οδική σύνδεση Πρέβεζας με Α/Δ Α5 (Ιόνια Οδός) (RI-Infra 9) • Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα – Πρέβεζα (RI-Infra 10) • Αναβάθμιση ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) δυτικού (Χανιά – Καστέλι Κισσάμου) άκρου του ΒΟΑΚ (Α/Δ Α90) (RI-Infra 13) • Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας (RI-Infra 15) • Αναβάθμιση οδικού άξονα Θεσσαλονίκη – Χαλκηδόνα – Γιαννιτσά – Μαυροβούνι (RI-Infra 17) • Αναβάθμιση Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ) και Καθέτων Αξόνων (Ηράκλειο – Άγιοι Δέκα και Παχιά Άμμος – Ιεράπετρα) (RI-Infra 20) • Αναβάθμιση οδικού τμήματος Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος (RI-Infra 21).
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το συγκεκριμένο σχέδιο περιγράφει παρεμβάσεις εθνικής κλίμακας στο δίκτυο μεταφορών (σοδηροδρομικές, οδικές, αεροπορικές, θαλάσσιες υποδομές, αστικές και προαστικές δημόσιες συγκοινωνίες κ.τ.λ.). Στο θέμα της προσβασιμότητας και κινητικότητας ΑμεΑ θίγει τα παρακάτω ζητήματα: • Προώθηση πολυτροπικότητας - Πρόγραμμα αναβάθμισης σιδηροδρομικών σταθμών σε εθνικό επίπεδο (ανάπτυξη κόμβων πολυτροπικών μεταφορών, απαραίτητων υποδομών ΑμεΑ και εγκαταστάσεων park-and-ride, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 2ο). Μάλιστα για το συγκεκριμένη δράση θέτει και δείκτη παρακολούθησης (Αριθμός υπεραστικών σιδηροδρομικών σταθμών προσαρμοσμένων για ΑμεΑ) με την τιμή στόχο για το 2030 να αφορά το σύνολο των νέων σταθμών.

4.1.2 Περιφερειακές Στρατηγικές Αναπτυξιακού Χαρακτήρα

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	Στρατηγικό Σχέδιο
2	Τίτλος	***4.1.2.1 Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης [2014-2020]***
3	Αντικείμενο	Το ΠΕΠ Κρήτης της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 περιλαμβάνει στοχοθεσία για τη δημιουργία προϋποθέσεων για τον αναπροσανατολισμό της τοπικής οικονομίας, την έξοδο από την κρίση και την ένταξη σε πορεία έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης. Κεντρικό όραμα αυτού είναι η ανάδειξη μίας Κρήτης δυναμικής σε επενδύσεις και διασυνδέσεις μέρος των οποίων είναι και η αναβάθμιση του περιβάλλοντος και η αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.
4	Έτος εκπόνησης	2014
5	Περιοχή Εφαρμογής	Περιφερρειακή Κλίμακα
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Περιφέρεια Κρήτης
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		

○	Άξονας Προτεραιότητας 2 • Θεματικός Στόχος 04 - Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς • Θεματικός Στόχος 06 - Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων ❖ 6e - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου ❖ 15 - Η βελτίωση των χαρακτηριστικών του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος υποβαθμισμένων αστικών περιοχών • Θεματικός Στόχος 07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Στο ΠΕΠ Κρήτης δίνονται κατευθύνσεις για την προστασία του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και προωθούν τις βιώσιμες μεταφορές

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ
2	Τίτλος	***4.1.2.2 Έγκριση αναθεώρησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Κρήτης και έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.***
3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2017
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	260/ΑΑΠ/8.11.2017
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		

Το ΠΧΠ στοχεύει σε:

- Ενίσχυση του διεθνούς και ευρωπαϊκού προσανατολισμού της Περιφέρειας Κρήτης
- Προώθηση της χωρικής ολοκλήρωσης της Περιφέρειας
- Ολοκλήρωση των αναγκαίων χωρικών δράσεων για την προώθηση ενός προτύπου χωρικής οργάνωσης με παρεμβατικό χαρακτήρα

Άρθρο 4 Βασικοί άξονες και πόλοι ανάπτυξης

Στον εσωτερικό χώρο της Κρήτης επιδιώκεται η διάχυση και η δημιουργία νέου άξονα ανάπτυξης διαπεριφερειακής εμβέλειας, από **Ρέθυμνο** - Τυμπάκι - Μοίρες - Αγ. Δέκα και από Ηράκλειο - Μοίρες - Αγ. Δέκα προς Ιεράπετρα- Παχιά Άμμο. Το πλέγμα αυτό υποστηρίζεται από τα στρατηγικά δίκτυα οδικών μεταφορών και υποδομών και διασυνδέεται με τις διεθνείς και διαπεριφερειακές λιμενικές και αερολιμενικές πύλες της Κρήτης
Το σύστημα των κυρίων πόλων ανάπτυξης της Κρήτης στην κατηγοριοποίηση του Γενικού Πλαισίου, προσαρμόζεται ως εξής: • Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι διαπεριφερειακής ακτινοβολίας: Ηράκλειο και Χανιά, ως οικιστικά κέντρα 2ου επιπέδου, • Δευτερεύον εθνικός πόλος διαπεριφερειακής εμβέλειας: **Ρέθυμνο**, ως οικιστικό κέντρο 3ου επιπέδου

Άρθρο 8 Πύλες του δικτύου μεταφορών και διαμετακομιστικά κέντρα εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας

Το οδικό δίκτυο ιεραρχείται σε διευρωπαϊκό, διαπεριφερειακό και σε περιφερειακό. Το θεσμοθετημένο διευρωπαϊκό δίκτυο χερσαίων μεταφορών συγκροτείται από τους οδικούς άξονες εθνικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας (Καστέλι

Κισσάμου-Σητεία και Ηράκλειο-Άγιοι Δέκα-Ιεράπετρα-Παχιά Άμμος) και από τον οδικό άξονα εθνικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας (**Ρέθυμνο**-Τυμπάκι -Άγιοι Δέκα), που προτείνεται να ενταχθεί στο διευρωπαϊκό δίκτυο χερσαίων μεταφορών και, έως την ένταξή του, υπάγεται στις μεταβατικές διατάξεις.

Το οδικό δίκτυο διασυνδέεται με τις διεθνείς και διαπεριφερειακές λιμενικές και αερολιμενικές πύλες της Κρήτης και διαμορφώνεται σύστημα μεταφορών, το οποίο συγκροτείται: • από τις διεθνείς λιμενικές πύλες Ηρακλείου και Σούδας, • την διεθνούς εμβέλειας αερολιμενική πύλη Ηρακλείου και την διεθνούς εμβέλειας αερολιμενική πύλη Χανίων, • την αερολιμενική πύλη διαπεριφερειακής εμβέλειας Σητείας, • τις διαπεριφερειακής εμβέλειας λιμενικές πύλες Καστέλι, **Ρέθυμνο** και Σητείας,

Αναλαμβάνονται δράσεις, για να αναβαθμιστούν λειτουργικά και αισθητικά οι κύριες και οι δευτερεύουσες πύλες εισόδου - οι κύριες πύλες περιλαμβάνουν: α) Λιμάνια: Ηράκλειο και ως εκκίνηση κρουαζιέρας, Σούδα, β) Αεροδρόμια: Ηρακλείου, Ακρωτήρι Χανίων, ενώ οι δευτερεύουσες περιλαμβάνουν τα λιμάνια Κίσσαμος, **Ρέθυμνο**, Σητεία καθώς και το Αεροδρόμιο Σητείας.

Το περιφερειακό οδικό δίκτυο ιεραρχείται σε τρεις κατηγορίες βασικού οδικού δικτύου (πρωτεύον, δευτερεύον, τριτεύον), διαμέσου του οποίου διασφαλίζεται η διασύνδεση με το διευρωπαϊκό/διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο και με τους δευτερεύοντες περιφερειακούς πόλους (έδρες Καλλικράτειων Δήμων) τόσο μεταξύ τους όσο και με τους πρωτεύοντες και δευτερεύοντες εθνικούς πόλους και ως πλέγμα υποστηρίζει την πολυπολική ανάπτυξη και ενισχύει τη συνοχή των επιμέρους αναπτυξιακών ενοτήτων.

Άρθρο 10 Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου
Η αναβάθμιση του Ρεθύμνου σε δευτερεύοντα εθνικό πόλο στηρίζεται στο ότι η πόλη εξελίσσεται σε ένα
ιδιαίτερα δυναμικό αστικό κέντρο, με αναβαθμισμένες κοινωνικές και τεχνικές υποδομές και με πρόβλεψη υψηλότερου ρυθμού αύξησης του πληθυσμού του από αυτόν του Ηρακλείου και των Χανίων, έως και το 2031 ενώ αναμένεται να παραλάβει και να προωθήσει με επάρκεια τις απαιτούμενες δραστηριότητες για την επιτυχία του καινοτομικού του ρόλου, ως κέντρου ανάδειξης και διάδοσης του δικτύου «ολοκληρωμένα και πολλαπλά παρελθόντα, με άξονα την έρευνα (ιστορία και φυσικό - πολιτιστικό περιβάλλον)».

Άρθρο 14 Χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής
Η ολοκλήρωση του σχεδιαζόμενου δικτύου οδικών αξόνων, λιμανιών και αεροδρομίων εντός της επόμενης προγραμματικής περιόδου, έως το 2030, αναμένεται να υποστηρίξει τις χωροταξικές παραμέτρους του σχεδιασμού και να εξυπηρετήσει το ιεραρχημένο οικιστικό δίκτυο, τις πολιτικές χρήσεων γης, καθώς και τις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις σημαντικών δραστηριοτήτων .

1. Χερσαίες Μεταφορές

Το οδικό δίκτυο διακρίνεται σε δύο λειτουργικές κατηγορίες: 1) σε διευρωπαϊκό και διαπεριφερειακό δίκτυο, και 2) σε περιφερειακό. Όσον αφορά στη λειτουργική κατηγορία του διευρωπαϊκού και διαπεριφερειακού οδικού δικτύου, επιδιώκεται:

• η ολοκλήρωση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) από Καστέλι Κισσάμου έως Σητεία (με την παράκαμψή της προς Πετρά), με την κατάλληλη διατομή ανά οδικό τμήμα, δηλαδή τετράιχνη διατομή με μεσαία διαχωριστική νησίδα, εκτός των ορεινών και των καταληκτικών τμημάτων που διατηρούνται με βελτιωμένη χάραξη, σε δίιχνη διατομή και με ΛΕΑ,

• η επίσπευση της υλοποίησης του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (Ν.Ο.Α.Κ.) από Παχιά Άμμο μέχρι Ρέθυμνο, με διατομή δίιχνης εθνικής οδού (με ΛΕΑ),

• η ολοκλήρωση ή εκκίνηση (όσων δεν έχουν ήδη μελετηθεί/κατασκευασθεί) των κύριων εγκάρσιων συνδέσεων μεταξύ ΒΟΑΚ-ΝΟΑΚ

Το πρωτεύον δίκτυο ενδοπεριφερειακής σημασίας (ή πρωτεύον βασικό περιφερειακό οδικό δίκτυο) συγκροτούν οι συνδέσεις:
(6) Ρέθυμνο - Ατσιπόπουλο - Επισκοπή - Γεωργιούπολη,
(7) Επισκοπή - Καρωτή - Άγιος Κωνσταντίνος- Μούντρος - Αγ.Ιωάννης / Άγιος Βασίλειος/ Μύρθος - ΜαριούΑσώματος -

Φρατί - Άνω Μυξόρουμα - Καρίνες - ΠατσόςΒολεώνες - Αγία Φωτεινή, (8) Ρέθυμνο - Άδελε - Αγ. Φωτεινή - Φουρφουράς -Αποδούλου - Αγία Γαλήνη,		
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Τα στοιχεία που αφορούν το Ρέθυμνο θα ληφθούν υπόψη στην εκπόνηση του ΣΑΠ

4.1.3 Πολιτικές και Στρατηγικές Τοπικής Εμβέλειας

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΤΟΠΙΚΟΣ
2	Τίτλος	***4.1.3.1 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (Γ.Π.Σ) ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ, ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ Δ.Ε. ΡΕΘΥΜΝΟΥ ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟΥ***
3	Αντικείμενο	Ρυθμιστικός Χωρικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2013
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο - υπό αναθεώρηση – νέο ΤΠΣ
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		

Το προτεινόμενο μοντέλο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου περιλαμβάνει τις εξής δράσεις:

- Τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου με το αστικό κέντρο του Ρεθύμνου στο 2ο επίπεδο ιεράρχησης, για το οποίο προβλέπεται να λειτουργήσει ως «κέντρο μεσογειακής ακτινοβολίας, με άξονα την ιστορία και τον πολιτισμό».
- Δεδομένης της ευρείας επέκτασης της πόλης του Ρεθύμνου νότια του ΒΟΑΚ, γίνεται ο καθορισμός των επιπλέον κέντρων που θα συμβάλλουν στην επέκταση εμπορικών δραστηριοτήτων και δύναται να έλξουν σημαντικές λειτουργίες αστικού χαρακτήρα
- Ειδικότερα στην περιαστική ζώνη των ΠΕ Πλατανιά/ Τσεσμέ και ΠΕ Αγ. Μάρκου, τη δημιουργία δεύτερου δημοτικού αθλητικού κέντρου αντίστοιχης δυναμικότητας με αυτή του πρώτου στην περιοχή του Γάλλου
- Την παροχή σημαντικών υπηρεσιών αναψυχής τόσο προς τους κατοίκους όσο και προς τους τουρίστες/παραθεριστές, μέσω της προστασίας περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών
- Την αναχαίτιση της υπέρμετρης διείσδυσης των τουριστικών/ οχλουσών δραστηριοτήτων και τον έλεγχο χρήσεων που η διατήρηση τους είναι καταρχάς αποδεκτή
- Τη δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών καταλυμάτων μικρής κλίμακας και οικολογικού χαρακτήρα μέσω της εφαρμογής Ειδικών Όρων και Περιορισμών Δόμησης
- Ένα ‘’πακέτο’’ μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας που αναλύονται παρακάτω σε ξεχωριστή ενότητα

Οι γενικές αρχές οργάνωσης των χρήσεων γης στοχεύουν στην:

- Ποιοτική αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος της Δ.Ε.
- Προστασία του τοπίου και του φυσικού περιβάλλοντος
- Ισόρροπη και αλληλένδετη ανάπτυξη του αστικού, του περιαστικού και του αγροτικού χώρου της Δ.Ε.
- Λειτουργική διασύνδεση των παραγωγικών ζωνών και των ζωνών κατοικίας, λαμβάνοντας υπόψη τις καθημερινές μετακινήσεις κατοικίας – εργασίας.

Πιο συγκεκριμένα, το ΓΠΣ οργανώνει τις Χρήσεις Γης και την Προστασία του Περιβάλλοντος μέσα από την οριοθέτηση των εξής περιοχών:

1. *Περιοχές οικιστικής ανάπτυξης / Περιοχές πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση*

Οι περιοχές οικιστικής ανάπτυξης περιλαμβάνουν την πόλη του Ρεθύμνου και γενικά τις περιοχές που είναι ήδη θεσμοθετημένες ως οικιστικές. Επίσης περιλαμβάνονται και οι νέες οικιστικές περιοχές καθώς και οι Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ).

2. *Περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων (Π.Π.Δ.)*

Αφορά στη μεταποίηση και αποθήκευση για εγκαταστάσεις χαμηλής και (ορισμένες) μέσης όχλησης στην περιοχή της Καστελλοχαλέπας.

3. *Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (ΠΕΠΔ)*
4. *Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ)*
   - «Περιοχή Ειδικής Προστασίας όρους Βρύσινα (1α)»
   - «Περιοχή Ειδικής Προστασίας όρους Βρύσινα (1β)»
   - «Περιοχές Ειδικής Προστασίας φυσικού περιβάλλοντος»
   - «Περιοχή ΖΟΕ τμήματος ποταμού «Πλατανιά»
   - «Περιοχή Ειδικής Προστασίας τοπίου»
   - «Περιοχή Ειδικής Προστασίας αρχαιολογικού ενδιαφέροντος»
   - «Περιοχή Ειδικής Προστασίας περιαστικού πρασίνου ΖΟΕ Ρεθύμνου»
5. *Περιοχές Ιδιαίτερων Χρήσεων (Π.Ι.Χ.)*
   Διακρίνονται πέντε (5) κατηγορίες περιοχών με ιδιαίτερες χρήσεις

Το ΓΠΣ προβλέπει μια γενικότερη πολιτική αναβάθμισης/ανάπλασης των δήμων της ενδοχώρας στην οποία περιλαμβάνονται τα εξής μέτρα:

- Τη δημιουργία παρακαμπτήριας οδού του κύριου οδικού δικτύου, κατά τη διαδρομή του από το κέντρο του οικισμού, με επακόλουθο τη δυνατότητα μετατροπής του κεντρικού αυτού τμήματος σε δρόμο 'ήπιας κυκλοφορίας'.
- Την αναβάθμιση του κεντρικού αυτού τμήματος με πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, φύτευση δενδροστοιχιών, κ.λπ.
- Την αποσυμφόρηση της στάθμευσης κατά μήκος του κεντρικού οδικού δικτύου, με τη δημιουργία υπαίθριων χώρων στάθμευσης παρά την είσοδο των οικισμών
- Τη σηματοδότηση και καλλωπισμό των εισόδων των οικισμών (π.χ. με δενδροφυτεύσεις 100μ. προ και παρά την είσοδο του οικισμού)

Τα παραπάνω μέτρα, εκτός των άλλων, συμβάλλουν στην αύξηση της ασφάλειας από διερχόμενο κυκλοφοριακό φόρτο, ακόμα και στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η δημιουργία παρακαμπτηρίου δρόμου.

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Οι προτάσεις για την κινητικότητα – σε συνδυασμό με το εγκεκριμένο ΣΒΑΚ - λαμβάνονται υπόψη στο παρόν ΣΑΠ.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΤΟΠΙΚΟΣ
2	Τίτλος	***4.1.3.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΧΕ ΣΤΗΝ ΠΕ ΡΕΘΥΜΝΟΥ''***
3	Αντικείμενο	Στρατηγικός Σχεδιασμός
4	Έτος εκπόνησης	2017
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		

Υπάρχουν 4 βασικοί άξονες στρατηγικής και ειδικοί στόχοι:

1) Προώθηση συνδυασμένου συμπλέγματος τουρισμού, πολιτισμού και φυσικού περιβάλλοντος
   - Προώθηση της πολιτιστικής και τουριστικής ταυτότητας με ανάδειξη και αξιοποίηση των πολιτιστικών και τουριστικών πόρων
   - Αποκατάσταση, διαχείριση και προστασία των σημαντικών περιβαλλοντικών πόρων

2) Ενίσχυση καινοτομίας, βελτίωση επιχειρηματικότητας και απασχόλησης
   - Βελτίωση των Ικανοτήτων και ενίσχυση της Εξωστρέφειας των Επιχειρήσεων

3) Έξυπνη ανάπτυξη και ισόρροπη χωρική ανασυγκρότηση
   - Εισαγωγή «ευφυών» υπηρεσιών στην καθημερινότητα πολιτών και επισκεπτών

4) Ενεργειακή αναβάθμιση, βιώσιμες μεταφορές και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
   - Προώθηση της ενεργειακής αποδοτικότητας σε δημόσια κτίρια
   - Αξιοποίηση σύγχρονων εργαλείων και μεθόδων για την πρόληψη και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών
   - Πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων από τις καθημερινές δραστηριότητες
   - Αναβάθμιση υπηρεσιών και υποδομών ύδρευσης
   - Αναπλάσεις / ενεργειακές αναβαθμίσεις κοινόχρηστων χώρων τοπικού οδικού δικτύου και λοιπών κοινόχρηστων χώρων
   - Προώθηση Βιώσιμης Κινητικότητας

Σε ακόμα ειδικότερες υποδράσεις της κατηγορίας 4 αναφέρονται τα εξής

- 4.5.1 Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης οδικού δικτύου *(1.350.000 €)*
  - *4.5.1.1. Αναβάθμιση οδικού δικτύου σύνδεσης Ρεθύμνου - Πανεπιστημίου-Γάλλου*
  - *4.5.1.2. Αναβάθμιση οδικής σύνδεσης Μαγνησίας – Σταυρωμένου*
- 4.5.2 Αναβάθμιση του δικτύου κυκλοφορίας οχημάτων και ευάλωτων χρηστών *(800.000 €)*
  - *4.5.2.1. Αναβάθμιση τοπικού οδικού δικτύου και σημειακές παρεμβάσεις ανάπλασης κοινόχρηστων χώρων στον οικισμό Πλακιά*
- 4.6.2 Βιοκλιματική Αναβάθμιση Αναζωογόνηση , κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου
  - *4.6.2.1 Βιοκλιματική ανάπλαση κεντρικών συνδετήριων οδών πόλης Ρεθύμνου (Πρεβελάκη, Δασκαλάκη, Χατζηδάκη, Σιγανού, Χορτατζή)*
- 4.7.1 Ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας *(400.000 €)*
  - *Διαμόρφωση ποδηλατικών υποδομών χαμηλού κόστους κατά μήκος της διαδρομής σύνδεσης των γειτονιών του αστικού κέντρου της πόλης του Ρεθύμνου*

Στόχοι/ δράσεις αστικής κινητικότητας

1) Αναβάθμιση τοπικού οδικού δικτύου και λοιπών κοινόχρηστων χώρων
   - **Βελτίωση της ποιότητας του οδικού δικτύου**
   - Αύξηση της δημιουργίας νέων οδικών υποδομών
   - **Αύξηση της προσπελασιμότητας της περιοχής**
   - **Βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής**
   - **Βελτίωση των συνθηκών οδικής κυκλοφορίας**
   - **Αύξηση του βαθμού ικανοποίησης και εξυπηρέτησης των χρηστών του οδικού δικτύου και των χρηστών των λοιπών κοινόχρηστων χώρων**
   - **Αύξηση του βαθμού ασφάλειας του οδικού δικτύου και των λοιπών κοινόχρηστων χώρων**
   - Θετική συμβολή στη μείωση των οδικών/τροχαίων ατυχημάτων
   - Θετική συμβολή στη μείωση των ατυχημάτων των λοιπών χρηστών όπως πεζών, ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, λοιποί ευάλωτοι χρήστες
   - **Αύξηση της λειτουργικής και αισθητικής αποκατάσταση των κοινόχρηστων χώρων**
   - **Βελτίωση της εικόνας των περιοχών των οποίων οι κοινόχρηστοι χώροι αναβαθμίζονται**

2) Προώθηση Βιώσιμης Κινητικότητας
- Αύξηση ποδηλατοδρόμων και υποδομών για την προώθηση του ποδηλάτου
- **Προώθηση εναλλακτικών μέσων κυκλοφορίας**
- Αύξηση κινήτρου για τη χρήση μέσων βιώσιμης κινητικότητας
- Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου
- Μείωση της ακουστικής και οπτικής όχλησης από τη διευρυμένη χρήση του αυτοκινήτου
- **Βελτίωση της εικόνας της πόλης ως φιλικής προς όλες της κατηγορίες χρηστών για τις μετακινήσεις τους**
- **Αύξηση της προσέλκυσης ειδικών κατηγοριών τουριστών/επισκεπτών που προτιμούν τη χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης**
- Στήριξη της τοπικής αγοράς και οικονομίας (από έρευνες σε ευρωπαϊκές πόλεις έχει παρατηρηθεί πως οι ποδηλάτες είναι καλύτεροι καταναλωτές)

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Ορισμένες από τις δράσεις που προτείνονται στην ΟΧΕ αφορούν την αστική προσβασιμότητα και λαμβάνονται υπόψη στο παρόν ΣΑΠ.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΤΟΠΙΚΟΣ
2	Τίτλος	***4.1.3.3 Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δ. Ρεθύμνης***
3	Αντικείμενο	Χωροθέτηση σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
4	Έτος εκπόνησης	2022
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Στόχος

Ο Δήμος να εκπονήσει ένα σύγχρονο, βιώσιμο, λειτουργικό και αποτελεσματικό σύστημα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την απαραίτητη συνθήκη για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ήτοι ένα δίκτυο υποδομών φόρτισης στα λειτουργικά όριά του.

Διαδικασία Ανάπτυξης ΣΦΗΟ

ΣΤΑΔΙΟ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

- Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης
- Ορισμός Εμπλεκόμενων Φορέων
- Καθορισμός Πλάνου Συμμετοχικού Σχεδιασμού

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Αξιολόγηση Υπερκείμενου Σχεδιασμού
- Αξιολόγηση Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών
- Αξιολόγηση Κυκλοφοριακών Χαρακτηριστικών
- Καταγραφή και αξιολόγηση υποδομών στάθμευσης
- Αξιολόγηση υφιστάμενου τοπικού σχεδιασμού

ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

- Ανάπτυξη Χαρτών σε κατάλληλο σχεδιαστικό υπόβαθρο

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ

- Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης
- Αξιολόγηση δυνητικών θέσεων χωροθέτησης σταθμών
- Αξιολόγηση Τεχνικών Απαιτήσεων
- Προτάσεις ευρύτερων, ή/και σημειακών παρεμβάσεων
- Προτάσεις ειδικών θέσεων
- Ανάπτυξη Σεναρίων
- Διαβούλευση και καθορισμός επικρατέστερου σεναρίου
- Χωροθέτηση Σταθμών Φόρτισης

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΦΗΟ

- Ανάλυση Κόστους Οφέλους και εκτίμηση βιωσιμότητας συστήματος
- Χρονικός Προγραμματισμός
- Χρηματοδότηση Έργου
- Τεχνικές Προδιαγραφές Εξοπλισμού
- Τεχνικές Προδιαγραφές Συνδεσμολογίας
- Πολιτική ΚινήτρωνΠαραδοτέα

Η σύμβαση για την εκπόνηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ του Δήμου Ρεθύμνης, σύμφωνα με την Πρόσκληση του Πράσινου Ταμείου αποτελείται από τα παρακάτω παραδοτέα:

- Π.1α: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης
- Π.1β: Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο Σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο
- Π.2: Συμμετοχικές Διαδικασίες Διαβούλευση
- Π.3: Ολοκλήρωση Φακέλου Εφαρμογή Σχεδίου

Τελική χωροθέτηση

Οι σταθμοι προτείνεται να χωροθετηθούν οι σταθμοί φόρτισης είναι οι εξής:

Α/Α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΠΛΗΘΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΣΤΩΝ
1	Δημητρακάκη, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
2	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
3	Σοφοκλή Βενιζέλου, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
4	Σήφη Βλαστού, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
5	Δημοκρατίας (Χώρος Στάθμευσης), Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
6	Σικελιανού 10, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
7	Ελευθερίας 5, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
8	Βελουχιώτη 46, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
9	Βελουχιώτη (στο ανατολικό της τέρμα), Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
10	Αμάλθειας 14, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
11	Καρόλου Κουν 3, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)

12	Πάροδος Σταμαθιουδάκη, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
13	Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
14	Πρισκοσορίδη, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
15	Μαρκέλλου 80, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
16	Βλάχου 2, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
17	Παστέρ 1, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
18	Πλατεία Θ. Βαρδινογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
19	Καλαϊτζάκη 3, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
20	Ζυμβρακάκη 10, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
21	Πανεπιστήμιο Κρήτης (έμπροσθεν κυκλικού κόμβου), Πανεπιστήμιο Κρήτης, 74150	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
22	Καπετάν Γαλιανός 50, Γάλλος, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
23	Γεράνι (νότια είσοδος), Γεράνι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
24	Επισκοπή (πλησίον παρεκκλησίου), Επισκοπή, 74052	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
25	Δημοκρατίας 24, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
26	Γιαμπουδάκη 10, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
27	Κουμουνδούρου, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
28	Παπανικολάου 18, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
29	Βασιλάκη 3, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
30	Ελύτη 11, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
31	Γιάνναρη 52, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
32	Βελουχιώτη 27, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
33	Βαβουράκηδων 4, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
34	Ανωγείων 14, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
35	Ρουσσοσπίτι (έμπροσθεν γηπέδου ποδοσφαίρου), Ρουσσοσπίτι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
36	Σκορδίλη & Αβάτζου, Βιολί Χαράκι, 74150	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
37	Χώρος Στάθμευσης (πλησίον 1ου Δημοτικού), Ατσιπόπουλο, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
38	35 Επαρ.Οδ. Πλατανών-Μονή Αρκαδίου (Κων/νου Γιαμπουδάκη), Άδελε, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
39	κάθετος της Παλαιάς ΕΟ (πλησίον Σούπερ Μάρκετ Σπανουδάκη), Αδελιανός Κάμπος, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
40	Αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης, Σφακάκι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
41	παράδρομος ΕΟ, Σταυρωμένος, 74150	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
42	Οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης (πλησίον ναού Μεταμορφώσεως του Σωτήρος), Μαρουλάς, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)

43	πλησίον Villas Miranta, Πρινές, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
44	Χώρος Στάθμευσης Μονής Αρκαδίου, Αρκάδι, 74150	AC 22kW (2 φορτιστές με 4 παροχές)
45	Αδιαμόρφωτος Χώρος Στάθμευσης, Χαμαλεύρι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
46	Διαμορφωμένες Θέσεις Στάθμευσης, Βιλανδρέδο, 74055	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
47	Επαρ.Οδ. Χώρας Σφακίων-Βρυσσών 11, Αργυρούπολη, 74055	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
48	Αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης, Αρμένοι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
49	Παράδρομος ΒΟΑΚ (έμπροσθεν Rethymno Mare & Water Park), Σκαλέτα, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
50	πλατεία Εθνικής Αντίστασης, Χρωμομοναστήρι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
51	νότια είσοδος οικισμού, Αρχαία Ελεύθερνα, 74052	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
52	έμπροσθεν ναού Αγίου Ιωάννου του Θεολόγου, Γωνιά, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
53	όπισθεν ιερών ναών, Ρούστικα, 74055	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
54	παράδρομος (όπισθεν ναού Μιχαήλ Αρχάγγελου), Κυριάννα, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
55	έμπροσθεν Μονής Μυριοκεφάλων, Μυριοκέφαλα, 74055	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
56	έμπροσθεν μάντρας αυτοκινήτων, Τσεσμές, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
57	Χώρος Στάθμευσης (έμπροσθεν παραλίας), Παραλία Επισκοπής, 74052	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
58	Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
59	Δημητρακάκη, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
60	Αρκαδίου, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
61	Σοφοκλή Βενιζέλου, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
62	Σήφη Βλαστού, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
63	Πλατεία Θ. Βαρδινογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
64	Πανεπιστήμιο Κρήτης (έμπροσθεν κυκλικού κόμβου), Πανεπιστήμιο, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
65	Σκορδίλη & Αβάτζου, Βιολί Χαράκι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
66	κάθετος της Παλαιάς ΕΟ (πλησίον Σούπερ Μάρκετ Σπανουδάκη), Αδελιανός Κάμπος, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
67	παράδρομος ΕΟ, Σταυρωμένος, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
68	Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη 1, Ρέθυμνο, 74131	DC 50kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
69	Δημητρακάκη, Ρέθυμνο, 74132	DC 50kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
70	Δημακόπουλου (πλατεία 4 Μαρτύρων)\, Ρέθυμνο, 74131	DC 50kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
71	Ελ. Βενιζέλου (δυτικό τέρμα της), Ρέθυμνο, 74131	DC 50kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
72	Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	DC 50kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
73	Άρη Βελουχιώτη (ανατολικό τέρμα της), Ρέθυμνο, 74133	DC 50kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
74	Νικομήδειας, Ρέθυμνο, 74132	DC 50kW (1 φορτιστής με 2

		παροχές)
75	κάθετη σε Παλαιά ΕΟ (πλησίον Caramel Grecotel), Αδελιανός Κάμπος, 74150	DC 50kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
76	παράδρομος ΒΟΑΚ, Σκαλέτα, 74150	DC 50kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
77	Δημητρακάκη, Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
78	Σοφοκλή Βενιζέλου, Ρέθυμνο, 74133	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
79	Πλατεία Θ. Βαρδινογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
80	Δημοκρατίας (Χώρος Στάθμευσης), Ρέθυμνο, 74132	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
81	Σκορδίλη & Αβάτζου, Βιολί Χαράκι, 74150	AC 22kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
82	Σήφη Βλαστού, Ρέθυμνο, 74131	AC 3,6kW
83	Σοφοκλή Βενιζέλου 24, Ρέθυμνο, 74133	AC 3,6kW
84	Ελ. Βενιζέλου (δυτικό τέρμα της), Ρέθυμνο, 74133	AC 3,6kW
85	Δημητρακάκη, Ρέθυμνο, 74132	AC 3,6kW
86	Πρισκοσορίδη, Ρέθυμνο, 74132	AC 3,6kW
87	Πανεπιστήμιο, Πανεπιστήμ, 74150	AC 3,6kW
88	κάθετος της Παλαιάς ΕΟ (πλησίον Σούπερ Μάρκετ Σπανουδάκη), Αδελ. Κάμπ, 74150	AC 3,6kW
89	παράδρομος ΕΟ, Σταυρωμένο, 74150	AC 3,6kW
90	Πλατεία Μικρασιατών, Ρέθυμνο, 74131	AC 3,6kW
91	Βελουχιώτη 36, Ρέθυμνο, 74133	AC 3,6kW
92	Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 3,6kW
93	Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	AC 3,6kW
94	Δημητρακάκη (εσοχή πεζοδρομίου- απέναντι πλευρά κήπου), Ρέθυμνο, 74132	AC 3,6kW
95	Σοφοκλή Βενιζέλου 50, Ρέθυμνο, 74133	AC 3,6kW
96	Αρκαδίου 252, Ρέθυμνο, 74131	AC 3,6kW
97	Δημητρακάκη, Ρέθυμνο, 74132	DC 150kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
98	Κεφαλογιάννη, Ρέθυμνο, 74131	DC 150kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
99	Σοφοκλή Βενιζέλου, Ρέθυμνο, 74133	DC 150kW (1 φορτιστής με 2 παροχές)
100	Βελουχιώτη (στο ανατολικό της τέρμα), Ρέθυμνο, 74133	DC 150kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)
101	παράδρομος ΕΟ, Σταυρωμένο, 74150	DC 150kW (1 φορτιστής με 1 παροχή)

Μέσα στους παραπάνω σταθμούς κάποιοι αφορούν θέσεις στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ. Στα σημεία φόρτισης για τις θέσεις των ΑμεΑ. θα τοποθετηθεί φορτιστής AC 22 kW. Προσοχή πρέπει να δοθεί στην επιλογή της θέσης τοποθέτησης του φορτιστή καθώς αυτός δε θα πρέπει να εμποδίζει την προσπελασιμότητα της θέσης στάθμευσης και δε θα πρέπει να μειώνει το ελεύθερο πλάτος του πεζοδρομίου κάτω από το 1,5μ. σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Οι προτεινόμενες θέσεις βρίσκονται:

- Α) στον Δημοτικό χώρο στάθμευσης Σοχώρας
- Β) στον Δημοτικό χώρο στάθμευσης Παλαιού Λιμένα
- Γ) στον Δημοτικό χώρο στάθμευσης Μαρίνας
- Δ) στον Δημοτικό χώρο στάθμευσης Δημητρακάκη

- Ε) στον Δημοτικό χώρο στάθμευσης Βαρδινογιάννη
- ΣΤ) στο Βιολί Χαράκι
- Ζ) στο Πανεπιστήμιο
- Η) στον Αδελιανό Κάμπο
- Θ) στον Σταυρωμένο

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Οι περιοχές χωροθέτησης των σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να είναι προσβάσιμες σε όλους και ιδίως αυτές που προορίζονται για άτομα ΑμεΑ.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΤΟΠΙΚΟΣ
2	Τίτλος	***4.1.3.4 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Ρεθύμνης***
3	Αντικείμενο	Προώθηση της βιώσιμων τρόπων μετακίνησης
4	Έτος εκπόνησης	2022
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	3514/Β/25-05-2023

Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Πακέτα μέτρων

Τα μέτρα του ΣΒΑΚ κατηγοριοποιούνται σε τέσσερα (4) πακέτα μέτρων που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

1) Έξυπνη και λειτουργική διαχείριση της κινητικότητας
2) Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους
3) Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος
4) Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα οι οποίες αφορούν είτε διαχείριση κινητικότητας, πολεοδομικές ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, κίνητρα ή διάφορες πολιτικές προώθησης.

Πακέτο μέτρων 2: Προσβάσιμη και φιλική πόλη για όλους

Το δεύτερο πακέτο μέτρο μέτρων στην μεταμόρφωση του Ρεθύμνου σε μία πόλη προσβάσιμη και φιλική για όλους τους πολίτες και επισκέπτες. Μία πόλη, η οποία θα δίνει προτεραιότητα στα συλλογικά μέσα μεταφοράς και στην ενεργή μετακίνηση. Επομένως το πακέτο περιλαμβάνει μέτρα που αφορούν στην προώθηση του περπατήματος αλλά και του ποδηλάτου, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε ζητήματα προσπελασιμότητας/προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία, καθώς και στην ενίσχυση της χρήσης των συλλογικών μέσων μεταφοράς. Τα μέτρα που επιλέγονται είναι τα εξής:

Διαχείριση κινητικότητας

Βελτίωση υποδομών

- Αναβάθμιση οδικού περιβάλλοντος για ενίσχυση της προσβασιμότητας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών (προσθήκη ραμπών, διορθώσεις στην κατάσταση των πεζοδρομίων, κτλ)
- Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο (με κατάργηση θέσεων στάθμευσης)
- Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμες ή προσωρινές)

- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων
- Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών (μικτών ή αποκλειστικών) και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης-ποδηλατοστάσια)
- Βελτίωση έξυπνου συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing system) και μικροκινητικότητας
- Ανάπλαση και ενίσχυση προσβασιμότητας παραλιακού μετώπου και παραλιών για ευπαθείς κοινωνικές ομάδες (πχ τοποθέτηση sea track στις παραλίες)
- Αναβάθμιση προσβασιμότητας[5] στάσεων και εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
- Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

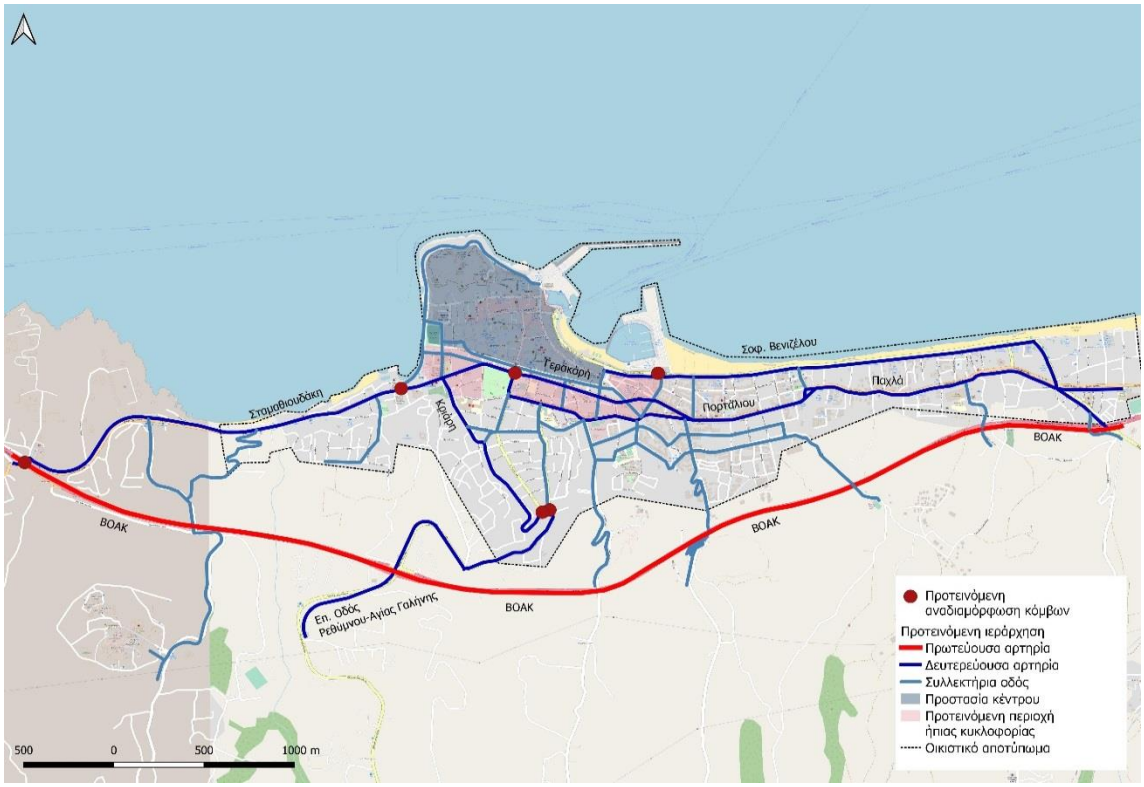
Τελικό σενάριο μέτρων

Ορίζοντας 5ετίας

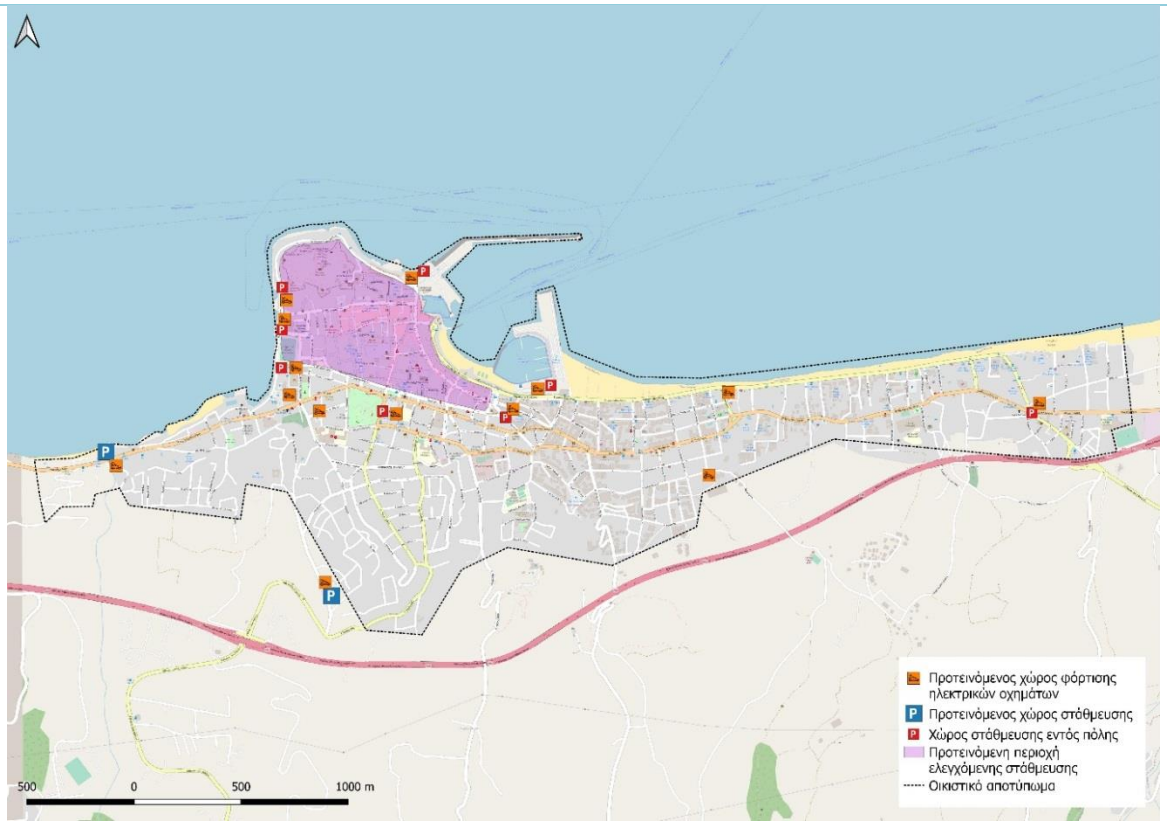
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου:
    - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
    - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη- Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου- Ζυμβρακάκη- Βασιλάκη, Ελ. Βενιζέλου- Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
    - Συλλεκτήριες οδοί: Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Γερακάρη- Δημακοπούλου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Απ. Αποστολάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Δασκαλάκη, Σάθα, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη, Ρέθυμνο-Γάλλος, Χορτάτζη και Δημοκρατίας
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 175,8στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη- Δημακοπούλου- Ηλιακάκη- Ηγ. Γαβριήλ
    - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη- Κουμουνδούρου- Ηλιακάκη
    - Περιοχή 3: Δημητρακάκη- Κουντουριώτου- Δημοκρατίας- Μοάτσου
    - Περιοχή 4: Δημοκρατίας- Μοάτσου- Καζαντζάκη- Καστρινάκη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 5: Καστρινάκη- Ζυμβαράκη- Κυρ. Λουκάρεως- Χορτάτζη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 6: Χορτάτζη- Κουντουριώτου- Παπανδρέου
    - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου- Παπανδρέου- Κουντουριώτου- Χορτάτζη- Πλ. Αγνώστου
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 6
    - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθιουδάκη
    - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
    - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
    - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
    - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
    - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 2
    - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ:

24.471294)
  - Θέση 2: Σταμαθιουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)

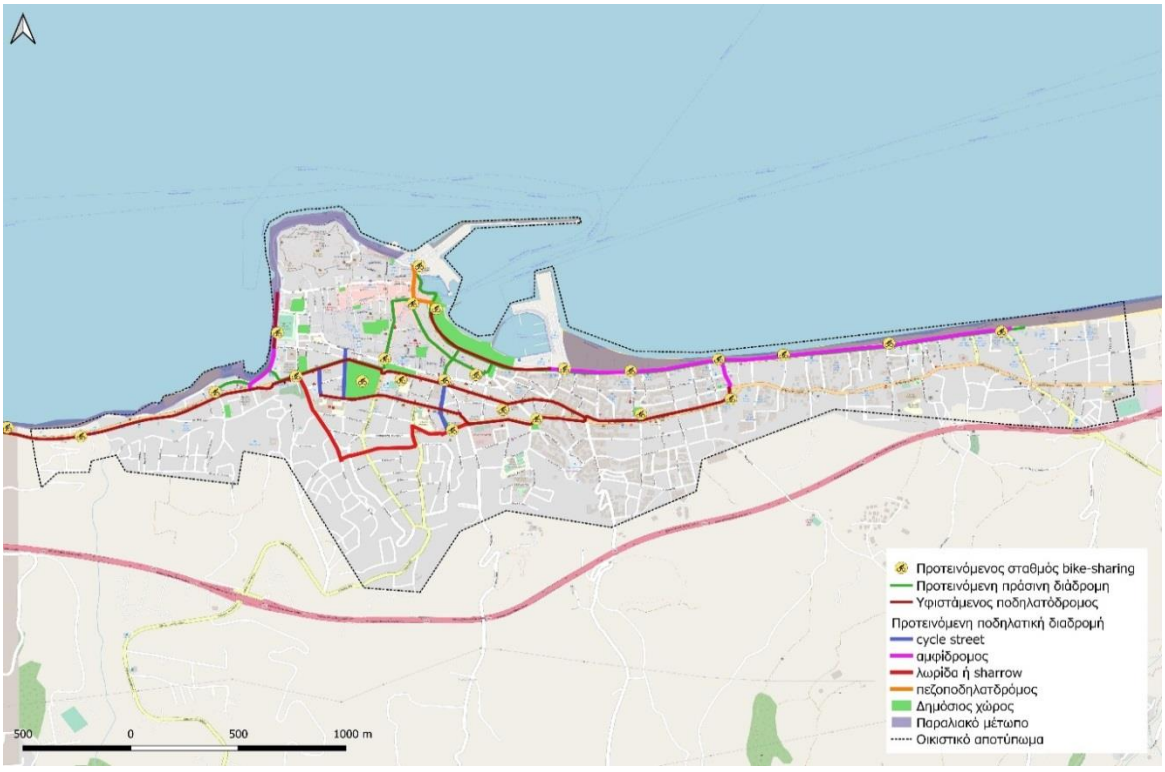
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 8
  - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
  - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
  - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
  - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
  - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
  - Θέση 6: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
  - Θέση 7: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
  - Θέση 8: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 410 στρ.
  - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 6,04km
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 5,5km (0,6km cycle streets, 2,8km αποκλειστική υποδομή, 1,8km λωρίδα ποδηλάτου και 0,3km πεζοποδηλατόδρομος)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 24
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 2,4km
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 14



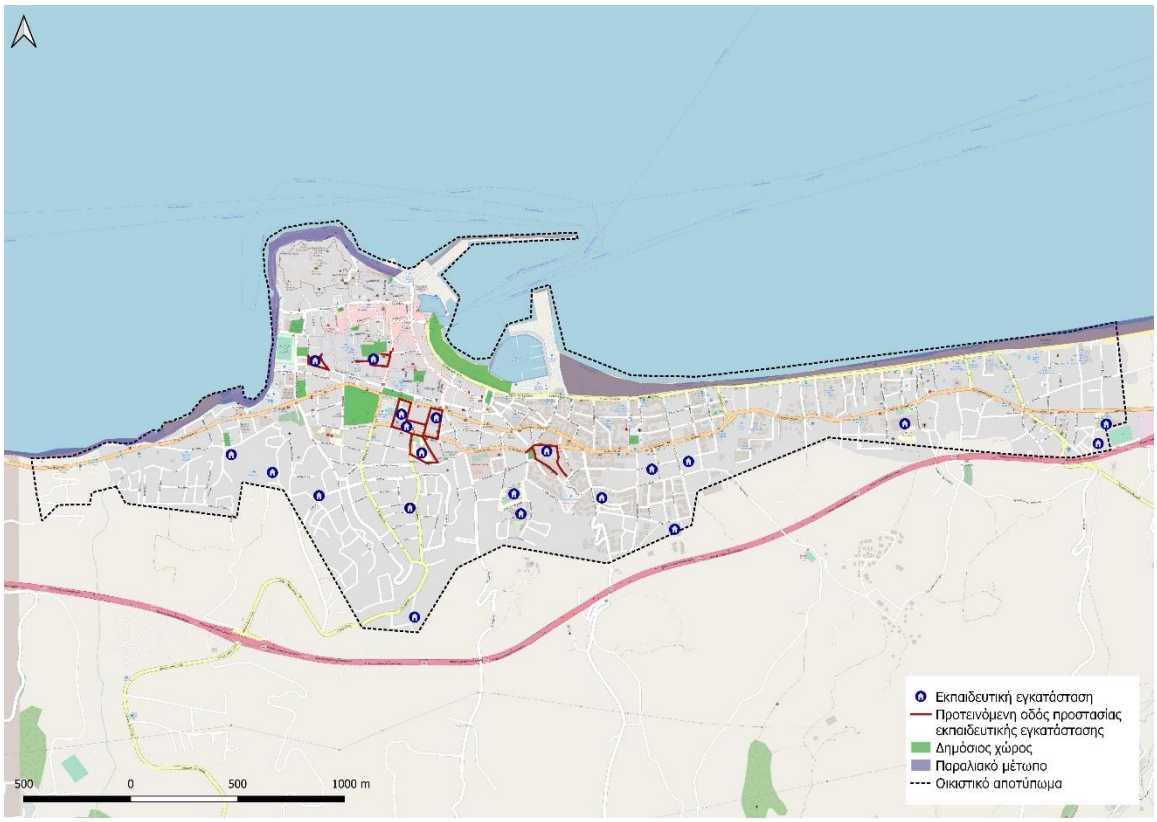
Εικόνα 4-2: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)



Εικόνα 4-3: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (5ετία)



Εικόνα 4-4: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (5ετία)



Εικόνα 4-5: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (5ετία)

Ορίζοντας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου
  - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
  - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη- Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου- Ζυμβρακάκη- Βασιλάκη, Σοφ. Βενιζέλου-Άρη Βελιουχιώτη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
  - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Γερακάρη-Δημακοπούλου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Απ. Αποστολάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Σάθα, Δασκαλάκη, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη, Χορτάτζη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
  - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 754,4στρ. (αύξηση κατά 578,6 στρ.)
  - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη- Δημακοπούλου- Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ
  - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη- Κουμουνδούρου- Ηλιακάκη
  - Περιοχή 3: Δημητρακάκη- Κουντουριώτου- Δημοκρατίας- Μοάτσου
  - Περιοχή 4: Δημοκρατίας- Μοάτσου- Καζαντζάκη- Καστρινάκη- Κουντουριώτου
  - Περιοχή 5: Καστρινάκη- Ζυμβαράκη- Κυρ. Λουκάρεως- Χορτάτζη- Κουντουριώτου
  - Περιοχή 6: Χορτάτζη- Κουντουριώτου- Παπανδρέου

- Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου- Παπανδρέου- Κουντουριώτου- Χορτάτζη- Πλ. Αγνώστου
- Περιοχή 8: Παπανδρέου- Σοφ. Βενιζέλου- Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
- Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
- Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
- Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
- Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά- Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως- Ζυμβρακάκη
- Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου- Καζαντζάκη και Σάθα
- Περιοχή 15: Χατζημιχάλη Γιάνναρη- Κονδυλάκη- Βλάχου και Ψυχουντάκη
- Περιοχή 16: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 17: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 18: Ηγ. Γαβριήλ- Σταμαθιουδάκη- Α. Αποστάλη και Ιεράς Μητροπόλεως

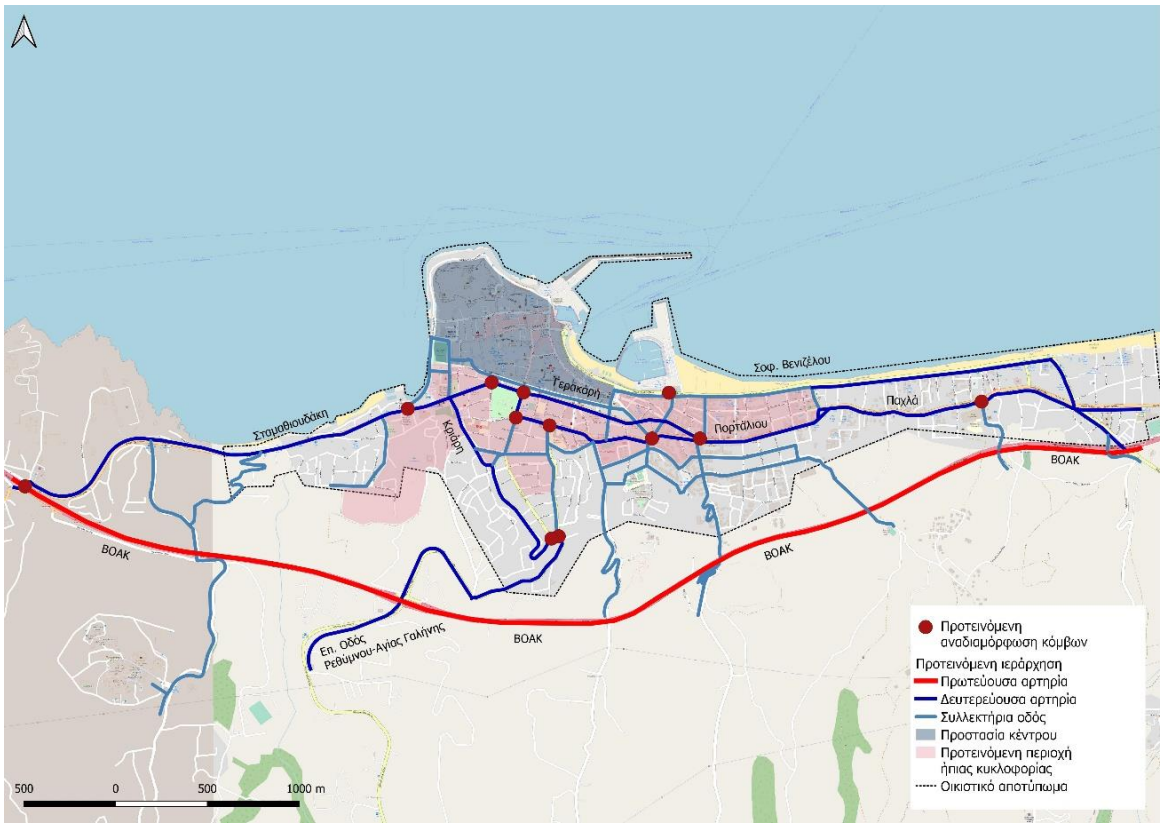
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: 12, αύξηση κατά 6
  - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθιουδάκη
  - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
  - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
  - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
  - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
  - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
  - Θέση 7: Παχλά και Δασκαλάκη
  - Θέση 8: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου
  - Θέση 9: Χορτάτζη, Λουκάρεως και Βασιλάκη
  - Θέση 10: Μοάτσου και Κονδυλάκη
  - Θέση 11: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουνδούρου
  - Θέση 12: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη

- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride), Αριθμός: 4, αύξηση κατά 2.
  - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
  - Θέση 2: Σταμαθιουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
  - Θέση 3: Κολοκοτρώνη και Βάρναλη
  - Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)

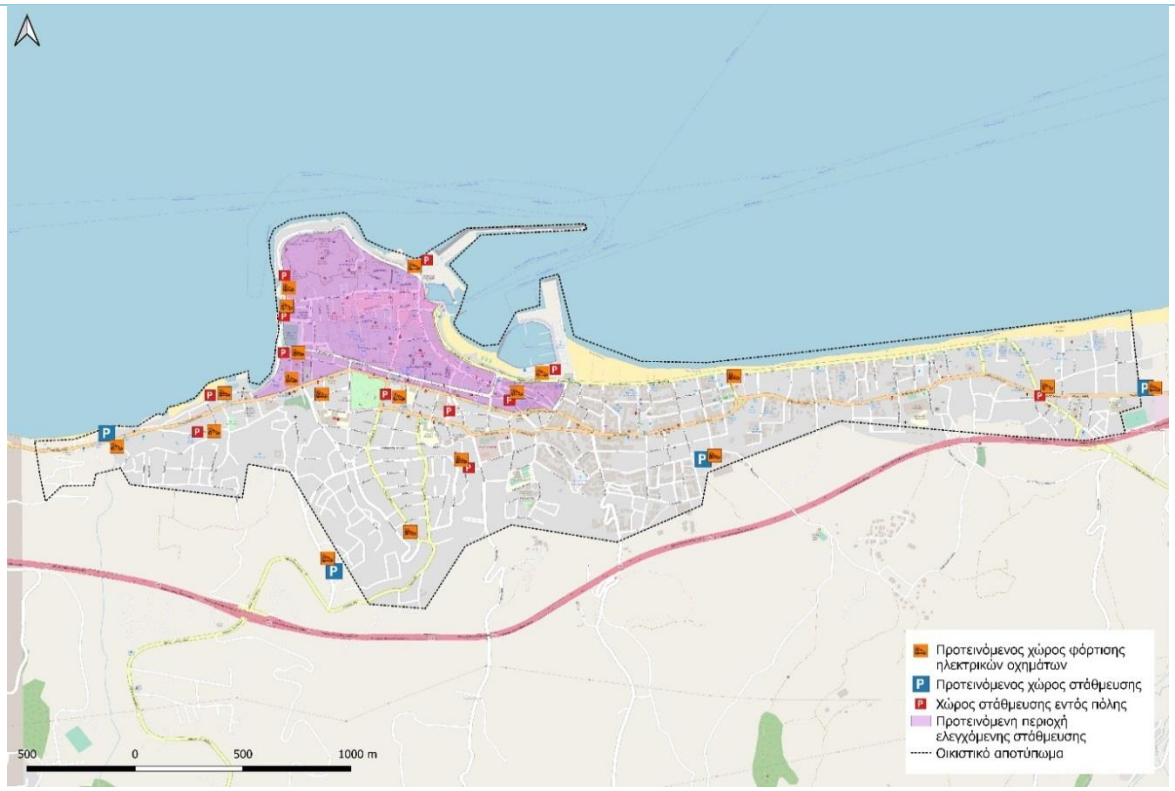
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 12 (αύξηση κατά 4)
  - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
  - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
  - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)
  - Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
  - Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
  - Θέση 6: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
  - Θέση 7: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
  - Θέση 8: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
  - Θέση 9: Οδυσσέα Ελύτη και Θ. Γιακουμάκη
  - Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητήριου Ρεθύμνου)
  - Θέση 11: Δημοκρατίας (στις οριοθετημένες στάθμευσης)
  - Θέση 12: Δημοκρατίας και Μπιράκι

- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 516,7 στρ. (αύξηση κατά 106,7 στρ.)
  - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Νεάρχου- Ελ. Βενιζέλου- Πλ. Άγνωστου- Γερακάρη- Δημακοπούλου
  - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Δημακόπουλου- Ηλίακη- Ηγ. Γάβριηλ
  - Περιοχή 3: Δημακοπούλου- Ηλιάκη- Εθν. Μακαρίου- Π. Κουντουριώτου- Ηγ. Γαβριήλ
  - Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου- Γ. Παπανδρέου- Π. Κουντουριώτου- Εθν. Μακαρίου- Πλ. Αγνώστου

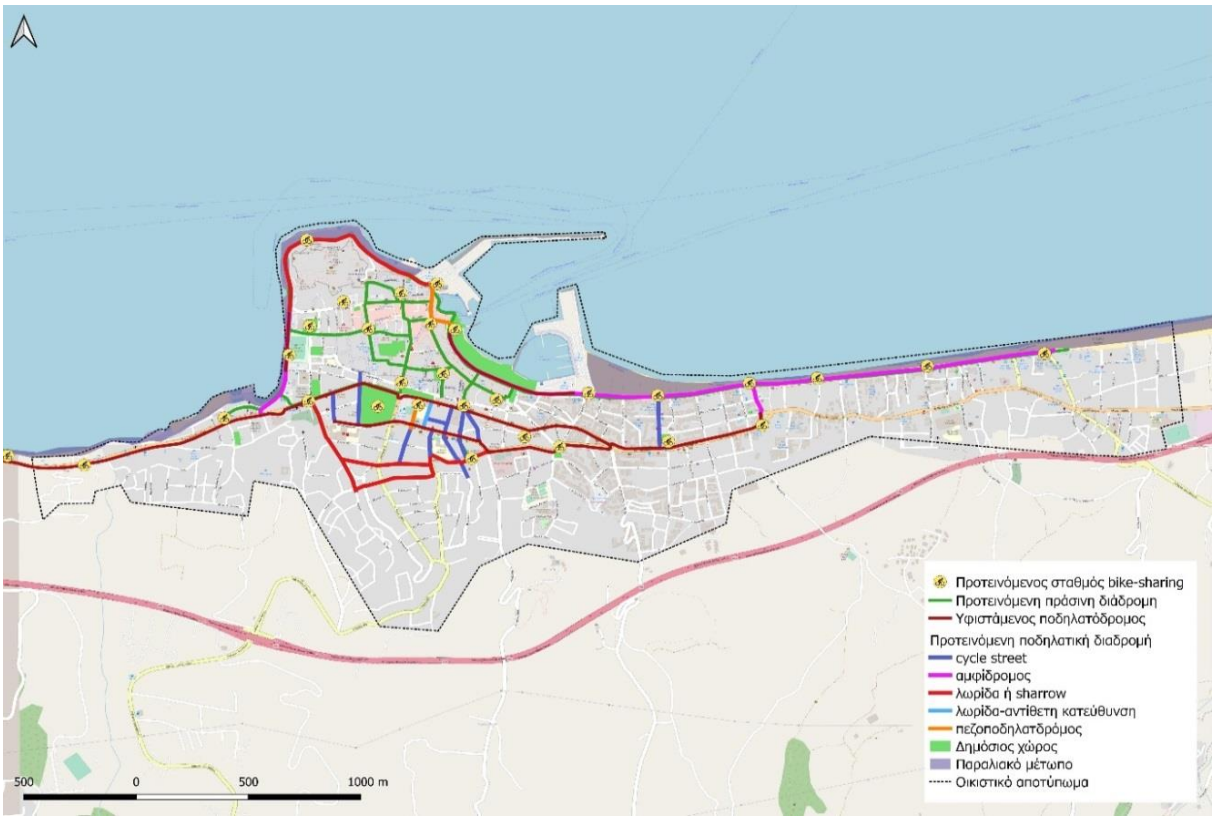
- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών, Μήκος: 9,2km (αύξηση κατά 3,16km)
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 8,4km (1,65km cycle streets, 3,6km αποκλειστική υποδομή, 2,74km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος), αύξηση κατά 2,9km
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 30 (αύξηση κατά 6)
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 4,6km (αύξηση κατά 2,4km)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 19, αύξηση κατά 5



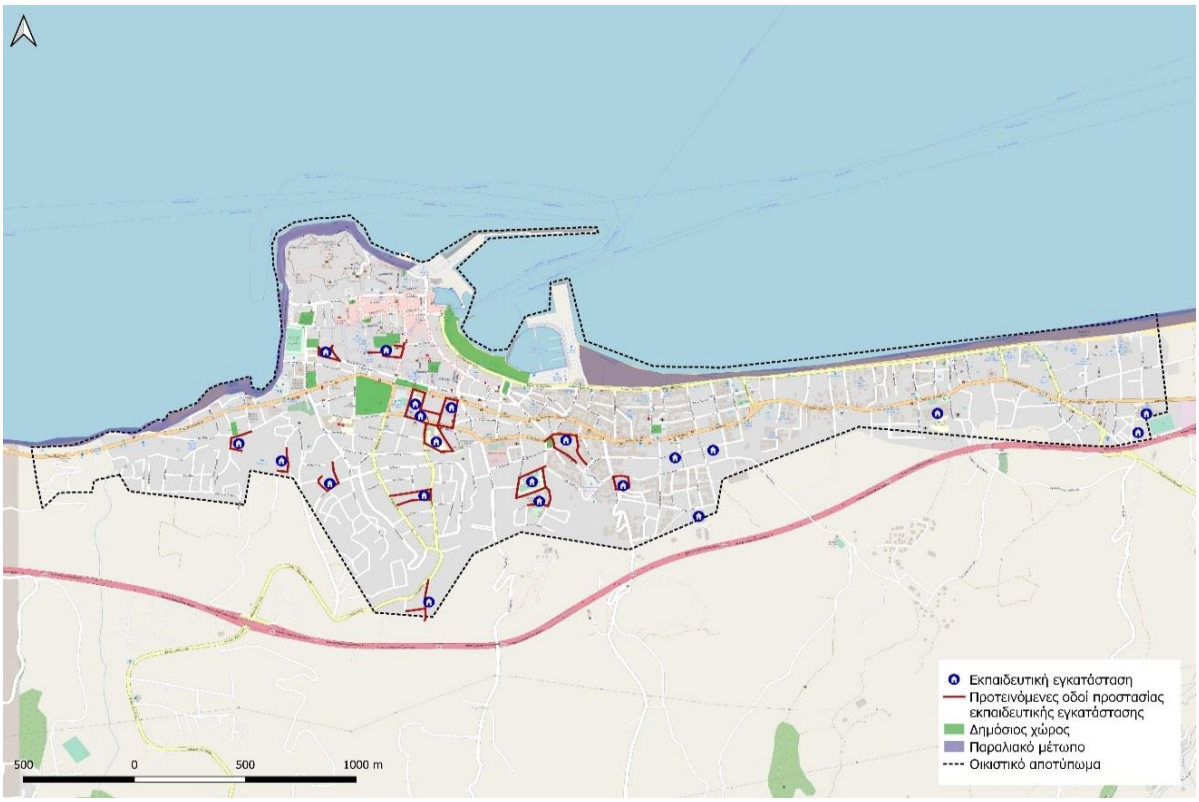
Εικόνα 4-6: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



Εικόνα 4-7: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)



Εικόνα 4-8: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (10ετία)



Εικόνα 4-9: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (10ετία)

Ορίζοντας 15ετίας

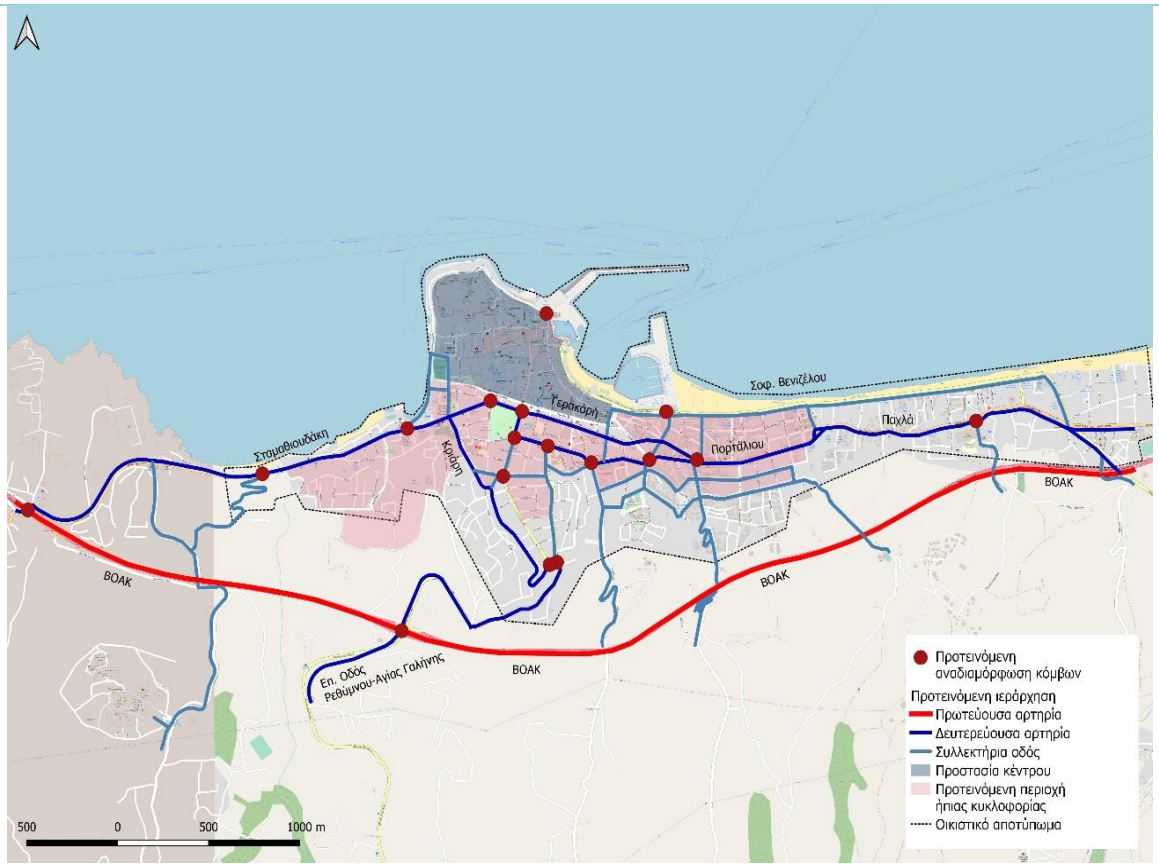
- Νέα Ιεράρχηση Ρεθύμνου
    - Πρωτεύουσες αρτηρίες: ΒΟΑΚ
    - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Επ. Οδός Ρεθύμνου- Αγίας Γαλήνης, Κουρμούλη, Σταμαθιουδάκη- Ηγ. Γαβριήλ-Κουντουριώτου, Μοάτσου- Ζυμβρακάκη- Βασιλάκη, Πορτάλιου, Μαχητών Χωροφυλακής, Λεωφ. Παχλά, Μάχης Κρήτης, Αθηναγόρα και Κριάρη
    - Συλλεκτήριες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Σοφ. Βενιζέλου- Άρη Βελιουχιώτη, Εμμ. Κεφαλογιάννη, Σήφη Βλαστού, Λουκάκη, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ν. Βαρδινογιάννη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Δημητρακάκη, Κονδυλάκη, Καζαντζάκη, Αγίου Ιωάννη, Ανδρουλιδάκη, Θεοτοκόπουλου, Κολοκοτρώνη, Καούνη, Παλαμά, Ξυλούρη, Καποδιστρίου, Καλαιτζάκη, Δασκαλάκη, Σάθα, Παπαναστασίου, Παπανδρέου, Καστρινάκη και Ρέθυμνο-Γάλλος
- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη-Νεάρχου-Ελ. Βενιζέλου-Πλ. Άγνωστου-Γερακάρη-Δημακοπούλου
- Περαιτέρω πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 947,8στρ. (αύξηση κατά 193,4στρ.)
    - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη- Δημακοπούλου- Ηλιακάκη- Ηγ. Γαβριήλ
    - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη- Κουμουνδούρου- Ηλιακάκη
    - Περιοχή 3: Δημητρακάκη- Κουντουριώτου- Δημοκρατίας- Μοάτσου
    - Περιοχή 4: Δημοκρατίας- Μοάτσου- Καζαντζάκη- Καστρινάκη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 5: Καστρινάκη- Ζυμβαράκη- Κυρ. Λουκάρεως- Χορτάτζη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 6: Χορτάτζη- Κουντουριώτου- Παπανδρέου

- Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου- Παπανδρέου- Κουντουριώτου- Χορτάτζη- Πλ. Αγνώστου
- Περιοχή 8: Παπανδρέου- Σοφ. Βενιζέλου- Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
- Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
- Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
- Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
- Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά- Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
- Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου- Καζαντζάκη και Σάθα
- Περιοχή 15: Χατζημιχάλη Γιάνναρη- Κονδυλάκη- Βλάχου και Ψυχουντάκη
- Περιοχή 16: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 17: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 18: Ηγ. Γαβριήλ- Σταμαθιουδάκη- Α. Αποστολάκη και Ιεράς Μητροπόλεως
- Περιοχή 19: Σταμαθιουδάκη- Αποστολάκη- Ξεξάκη
- Περιοχή 20: Πορτάλιου, Παπανικολάου, Κολοκοτρώνη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 21: Καποδιστρίου, Παπανικολάου, Πορτάλιου και Πανεπιστημίου
- Περιοχή 22: Παπανικολάου, Καποδιστρίου, Σαουνάτσου και Κολοκοτρώνη

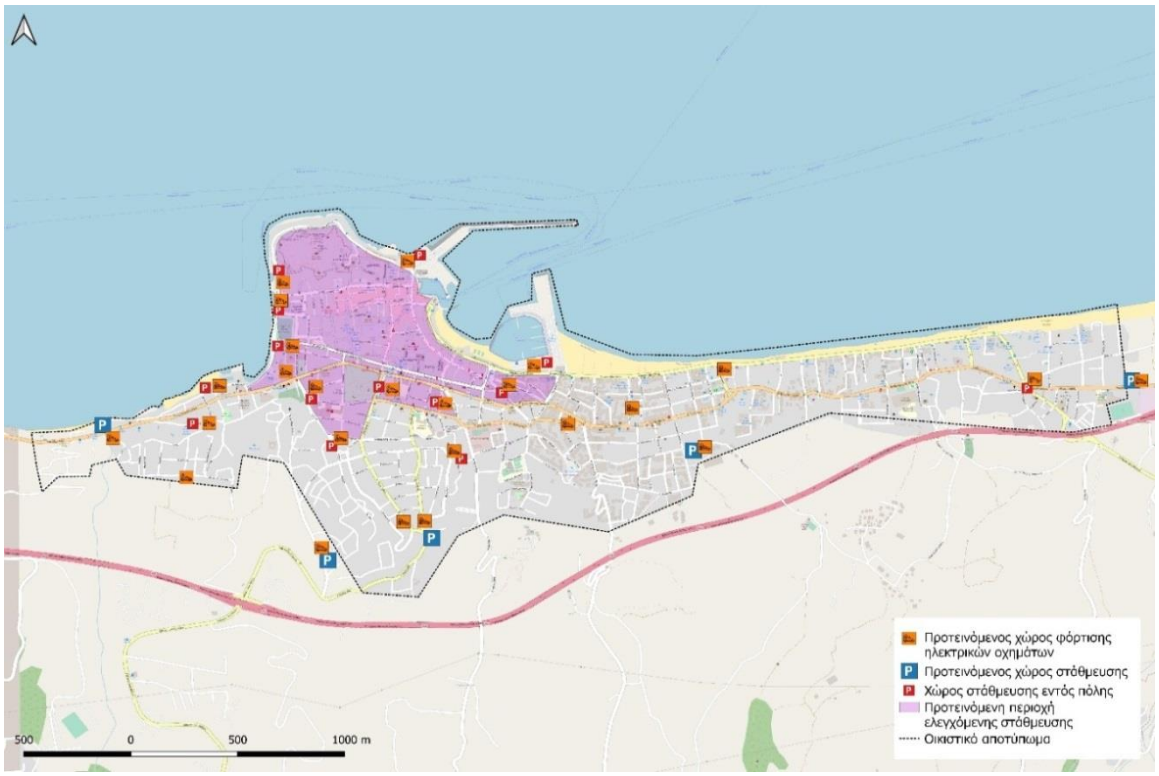
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 17, αύξηση κατά 5
  - Θέση 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σταμαθιουδάκη
  - Θέση 2: Κουντουριώτου και Δημητρακάκη
  - Θέση 3: Σοφ. Βενιζέλου και Παπανδρέου
  - Θέση 4: Κόμβος Ατσιπόπουλου (ΒΟΑΚ)
  - Θέση 5: Κουρμούλη και Κουνδάκη
  - Θέση 6: Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη
  - Θέση 7: Παχλά και Δασκαλάκη
  - Θέση 8: Κουντουριώτου, Βασιλάκη και Πορτάλιου
  - Θέση 9: Χορτάτζη, Λουκάρεως και Βασιλάκη
  - Θέση 10: Μοάτσου και Κονδυλάκη
  - Θέση 11: Δημητρακάκη, Μοάτσου και Κουμουνδούρου
  - Θέση 12: Ηγ. Γαβριήλ και Ηλιακάκη
  - Θέση 13: Κεφαλογιάννη και Αρκαδίου
  - Θέση 14: Χατζημιχάλη Γιάνναρη, Ψυχουντάκη και Κουρμούλη
  - Θέση 15: Κατζαντζάκη, Ζυμβρακάκη και Σάθα
  - Θέση 16:Σταμαθιουδάκη (πλησίον ΒΡ)
  - Θέση 17: Κόμβος Σπηλίου (ΒΟΑΚ)
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride), Αριθμός: 5 (αύξηση κατά 1).
  - Θέση 1: Πλησίον νότιας εισόδου Ρεθύμνου από Επ. Οδό Ρεθύμνου-Αγίας Γαλήνης (φ: 35.358536, λ: 24.471294)
  - Θέση 2: Σταμαθιουδάκη και Ξεξάκη (πλησίον Αγ. Φωτεινής)
  - Θέση 3: Κολοκοτρώνη και Βάρναλη
  - Θέση 4: Μάχης Κρήτης, πλησίον γηπέδου Περιβολιών (φ: 35.366560, λ: 24.512752)
  - Θέση 5: Γ. Κουρμούλη και Λευτέρη Πρεβελάκη
- Αξιοποίηση υπαρχόντων χώρων στάθμευσης εντός πόλης, Αριθμός: 14 (αύξηση κατά 2)
  - Θέση 1: Χώρος στάθμευσης λιμάνι Ρεθύμνου
  - Θέση 2: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Μελισσηνού
  - Θέση 3: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Λουκάκη (πλησίον Νομαρχίας)

- Θέση 4: Εμμ. Κεφαλογιάννη και Σήφη Βλαστού
- Θέση 5: Χώρος στάθμευσης στον Δημοτικό Κήπο (κεντρικό)
- Θέση 6: Παναγιωτάκη και Γιαμπουδάκη
- Θέση 7: Χώρος στάθμευσης Μαρίνα Ρεθύμνου
- Θέση 8: Ιωνίας και Αυστραλών Πολεμιστών
- Θέση 9: Οδυσσέα Ελύτη και Θ. Γιακουμάκη
- Θέση 10: Πρισκορίδη και Α. Αποστολάκη (πλησίον Κολυμβητήριου Ρεθύμνου)
- Θέση 11: Δημοκρατίας (στις οριοθετημένες στάθμευσης)
- Θέση 12: Δημοκρατίας και Μπιράκι
- Θέση 13: Βάσου και Κριάη
- Θέση 14: Φαναρίου και Κριάρη

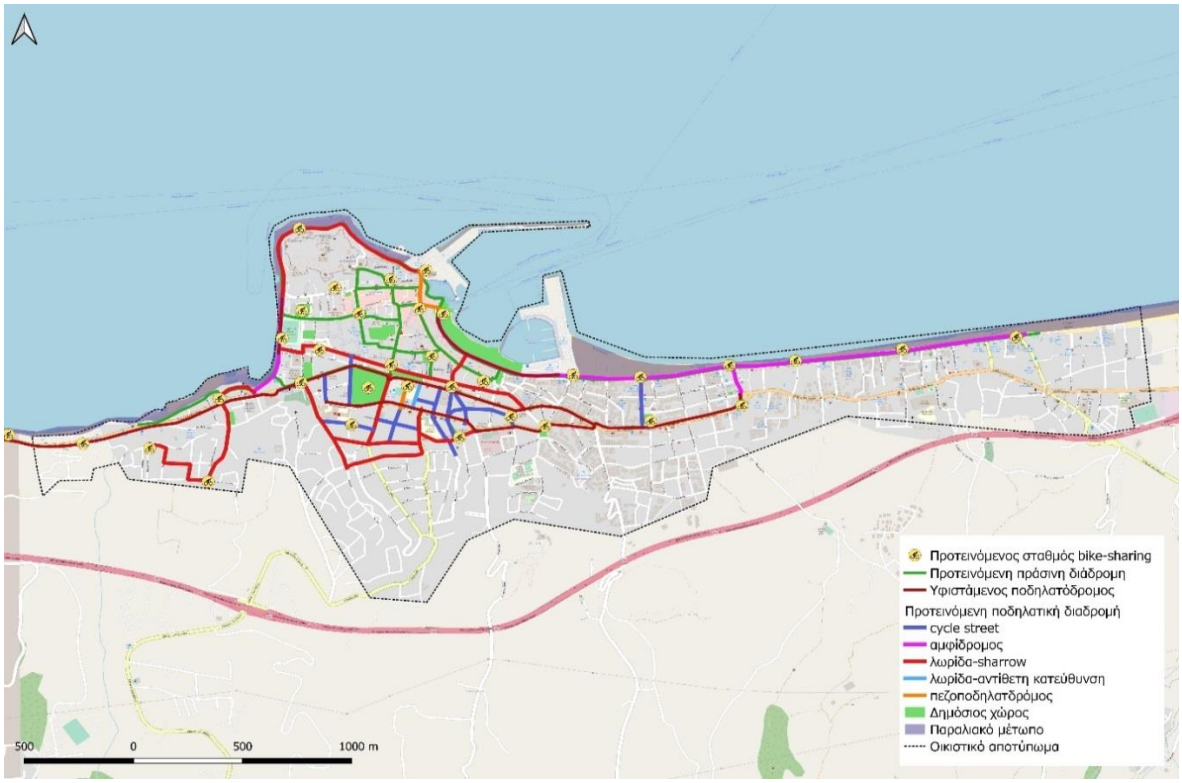
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 646,8 στρ. (αύξηση κατά 130,1 στρ.)
  - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Νεάρχου- Ελ. Βενιζέλου- Πλ. Άγνωστου- Γερακάρη- Δημακοπούλου
  - Περιοχή 2: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Δημακόπουλου- Ηλίακη- Ηγ. Γάβριηλ
  - Περιοχή 3: Δημακοπούλου- Ηλιάκη- Εθν. Μακαρίου- Π. Κουντουριώτου- Ηγ. Γαβριήλ
  - Περιοχή 4: Ελ. Βενιζέλου- Γ. Παπανδρέου- Π. Κουντουριώτου- Εθν. Μακαρίου- Πλ. Αγνώστου
  - Περιοχή 5: Ηγ. Γαβριήλ- Δημητρακάκη- Χατζημιχάλη Γιάνναρη- Κριάρη
- Ολοκλήρωση δικτύου πράσινων διαδρομών, Μήκος: 9,6km (αύξηση κατά 0,4km)
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 12,1km (2,4km cycle streets, 3,6km αποκλειστική υποδομή, 5,7km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος) δηλαδή αύξηση κατά 3,7km
- Εγκατάσταση και βελτίωση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 34 (αύξηση κατά 4)
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 6,4km (αύξηση κατά 1,8km)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, Αριθμός: 25, αύξηση κατά 6



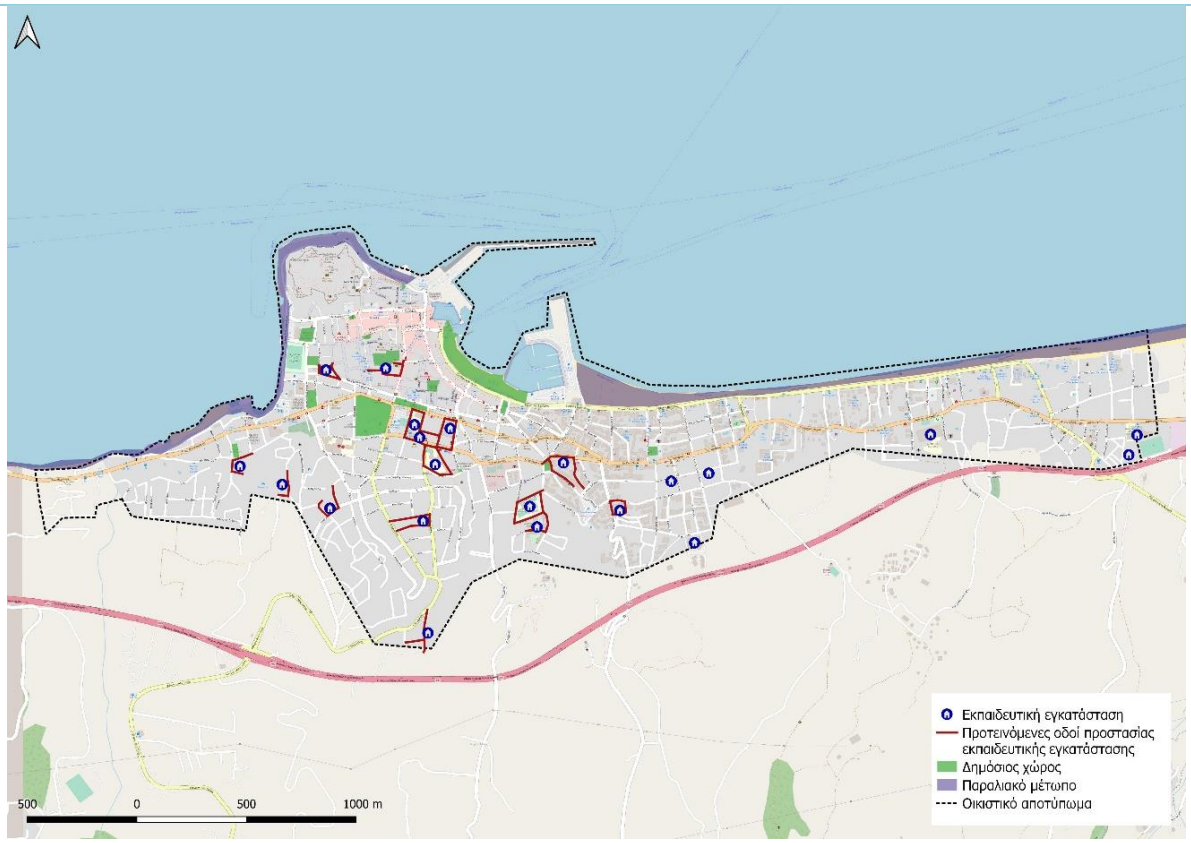
Εικόνα 4-10: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



Εικόνα 4-11: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)



Εικόνα 4-12: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (15ετία)



Εικόνα 4-13: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (15ετία)

Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Το ΣΒΑΚ διαθέτει μέτρα που αφορούν τη βελτίωση της προσβασιμότητας στην πόλη του Ρεθύμνου και θα ληφθούν υπόψη από το ΣΑΠ ώστε να υπάρχει συνέχεια στο σχεδιασμό του Δήμου.

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΤΟΠΙΚΟΣ ΕΚΘΕΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ
2	Τίτλος	***4.1.3.5 Ανάπλαση – διαμόρφωση παρόδιων χώρων κατά μήκος της οδού Αποστολάκη (Τμήμα 2)***
3	Αντικείμενο	Ανάπλαση
4	Έτος εκπόνησης	2018
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Προμελέτη
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
Κατασκευή ολοκληρωμένου δικτύου πεζών 765 μέτρων με φύτευση και οδεύσεις τυφλών και στη νότια πλευρά οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης. Προβλέπονται τρεις διαβάσεις πεζών. Δεν αλλάζει το πλήθος θέσεων στάθμευσης		

αλλά οριοθετείται η νότια πλευρά. Διαμόρφωση πράσινου χώρου αναψυχής		
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Τα μέτρα που προτείνονται στην ανάπλαση ενσωματώνουν το ζήτημα της αστικής προσβασιμότητας

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ		
Α. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
1	Κατηγορία	ΤΟΠΙΚΟΣ
2	Τίτλος	***4.1.3.6 Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Ρεθύμνης***
3	Αντικείμενο	Ανάπλασεις και προμήθειες
4	Έτος εκπόνησης	2022
5	Περιοχή Εφαρμογής	Δήμος Ρεθύμνης
6	Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
7	Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ρεθύμνης
8	ΦΕΚ	-
Β. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ		
Το προτεινόμενο έργο χωροθετείται στο εμπορικό και ιστορικό κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου – στην «Παλιά πόλη». Το φυσικό αντικείμενο της πράξης είναι η υλοποίηση μίας σειράς από έργα ανάπλασης και προμήθειες μέσα από 9 διακριτά υποέργα: - 1ο Υποέργο: Βιοκλιματική ανάπλαση των οδών Μελισσηνού & Σαλαμίνος με κατασκευή πεζοδρομίων1740τμ&δρόμου 2920 τμ. με κυβόλιθο τύπου πορφυρίτη - 2ο Υποέργο: Αναδιαμόρφωση – βελτίωση πλατειών, οδών και επισκευή δημόσιων τουαλετών εμπορικού κέντρου το οποίο περιλαμβάνει 1. Την ανάπλαση της πλατείας 4ων Μαρτύρων που βρίσκεται στην είσοδο της παλιάς πόλης 2. Την αλλαγή οδοστρώματος των οδών Τσουδερών &Τομπάζη που βρίσκονται στο εμπορικό κέντρο με στόχο την ενίσχυση της ομοιομορφίας και 3. Την επισκευή των δημόσιων τουαλετών για την αναβάθμιση των παροχών - 3ο Υποέργο: Βελτίωση φωτισμού μνημείων της περιοχής παρέμβασης χρησιμοποιώντας τα πλεονεκτήματα του αρχιτεκτονικού φωτισμού για την ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων της περιοχής - 4ο Υποέργο: προμήθεια εξοπλισμού αναβάθμισης Δημόσιου Χώρου, συστημάτων έξυπνης πόλης και βιώσιμης κινητικότητας. Οι προμήθειες περιλαμβάνουν την δημιουργία ενός pocket park στην πλατεία Μικρασιατών, αστικό εξοπλισμό, οδοφωτισμό, έξυπνο αστικό εξοπλισμό, πληροφοριακές πινακίδες των μνημείων και του ανοιχτού κέντρου εμπορίου, σύστημα για την ελεγχόμενη στάθμευση και άλλα με γνώμονα την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, την προστασία του περιβάλλοντος, την ενίσχυση της εμπορικής δραστηριότητας και της κοινωνικής συναναστροφής - 5ο Υποέργο: εκπόνηση όλων των απαραίτητων μελετών για την υλοποίηση της πράξης και την έκδοση όλων των απαραίτητων εγκρίσεων - 6ο Υποέργο αφορά την υλοποίηση παρεμβάσεων στις εμπορικές επιχειρήσεις που συμμετέχουν για την ανάδειξη της ταυτότητας της περιοχής όπως είναι η τοποθέτηση στεγάστρων, η εγκατάσταση ομοιόμορφων επιγραφών και άλλων αφού πρώτα αποξηλωθούν από τις προσόψεις των επιχειρήσεων των μη συμβατών στοιχείων - 7ο Υποέργο: ενέργειες προώθησης και προβολής εμπορικού κέντρου μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας και μέσω διαδικτυακών εφαρμογών - 8ο Υποέργο: πρόσληψη 2ατόμων για όλη την περίοδο υλοποίησης του έργου - 9ο Υποέργο: έκδοση οικοδομικών αδειών μικρής κλίμακας		
Γ. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ		
1	Σχόλια / Παρατηρήσεις	Οι προτεινόμενες αναπλάσεις θα ληφθούν υπόψη στις προτάσεις του ΣΑΠ.

5. Καταγραφή και αποτίμηση πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών

5.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

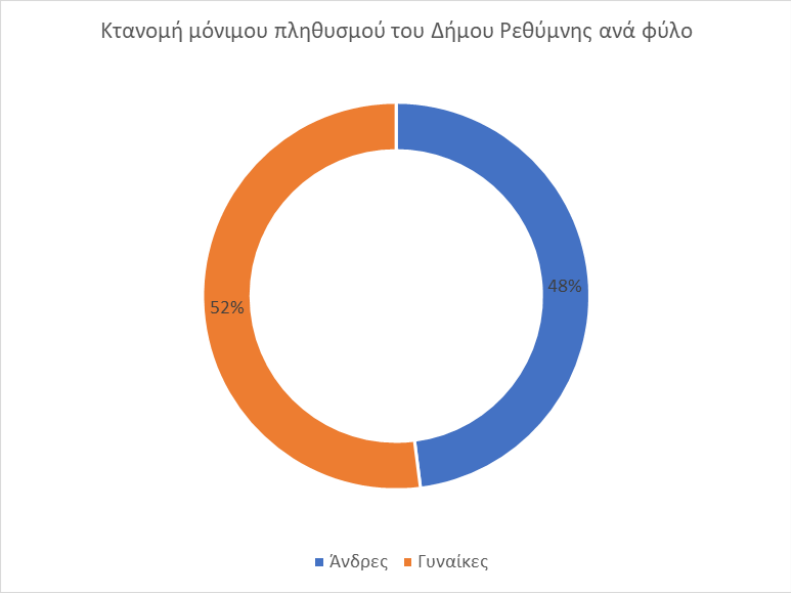
Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) κατά την απογραφή του 2021, ο μόνιμος πληθυσμός του δήμου Ρεθύμνης ανέρχεται σε **57.216** κατοίκους.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η μεταβολή του μόνιμου πληθυσμού του δήμου κατά τα έτη 2011-2021, ενώ στο γράφημα η κατανομή του ανά φύλο .

Πίνακας 5-1: Μεταβολή μόνιμου πληθυσμού στο δήμο Ρεθύμνης (έτη 2011-2021)

Περιοχή	Μόνιμος πληθυσμός		Μεταβολή %
	2011	2021	2011-2021
Δήμος Ρεθύμνης	**55.525**	**57.216**	**3%**

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.- Δημογραφικά χαρακτηριστικά 2011, 2021



Εικόνα 5-1 Κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Ρεθύμνης ανά φύλο

Πληθυσμιακά δεδομένα από την ΕΛΣΤΑΤ διατίθενται ανά οικισμό και όχι ανά Ο.Τ. και παρουσιάζονται στον Πίνακα 5-2:

Πίνακας 5-2 Κατανομή πληθυσμού ανά Δημοτικές Ενότητες & Δημοτικές Κοινότητες

Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ (Έδρα: Ρέθυμνον,το)	**57.216**
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	**38.759**
Δημοτική Κοινότητα Ρεθύμνης	35.763
Δημοτική Κοινότητα Αρμένων	753
Δημοτική Κοινότητα Γουλεδιανών	80
Δημοτική Κοινότητα Καρές	161

Δημοτική Κοινότητα Καστέλλου	99
Δημοτική Κοινότητα Κούμων	152
Δημοτική Κοινότητα Μαρουλά	533
Δημοτική Κοινότητα Όρους	42
Δημοτική Κοινότητα Πρασιών	106
Δημοτική Κοινότητα Ρουσσοσπιτίου	536
Δημοτική Κοινότητα Σελλίου	174
Δημοτική Κοινότητα Χρωμοναστηρίου	360
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΚΑΔΙΟΥ	**7.154**
Δημοτική Κοινότητα Άδελε	1.498
Δημοτική Κοινότητα Αμνάτου	191
Δημοτική Κοινότητα Αρχαίας Ελεύθερνας	117
Δημοτική Κοινότητα Ελευθέρνης	240
Δημοτική Κοινότητα Έρφων	637
Δημοτική Κοινότητα Κυριάννας	311
Δημοτική Κοινότητα Μέσης	378
Δημοτική Κοινότητα Παγκαλοχωρίου	1.042
Δημοτική Κοινότητα Πηγής	951
Δημοτική Κοινότητα Πρίνου	615
Δημοτική Κοινότητα Σκουλουφίων	179
Δημοτική Κοινότητα Χαμαλευρίου	938
Δημοτική Κοινότητα Χαρκίων	57
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΠΠΑΙΩΝ	**1.915**
Δημοτική Κοινότητα Επισκοπής	593
Δημοτική Κοινότητα Αργυρουπόλεως	313
Δημοτική Κοινότητα Αρχοντικής	237
Δημοτική Κοινότητα Βιλανδρέδου	112
Δημοτική Κοινότητα Καρωτής	215
Δημοτική Κοινότητα Κάτω Πόρου	48
Δημοτική Κοινότητα Κούφης	129
Δημοτική Κοινότητα Μυριοκεφάλων	268
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΙΚΗΦΟΡΟΥ ΦΩΚΑ	**9.388**
Δημοτική Κοινότητα Γωνιάς	565
Δημοτική Κοινότητα Αγίου Κωνσταντίνου	200
Δημοτική Κοινότητα Άνω Βαλσαμονέρου	113
Δημοτική Κοινότητα Ατσιποπούλου	5.417
Δημοτική Κοινότητα Γερανίου	932
Δημοτική Κοινότητα Ζουριδίου	55
Δημοτική Κοινότητα Καλονύκτου	209
Δημοτική Κοινότητα Κάτω Βαλσαμονέρου	173
Δημοτική Κοινότητα Μαλακίων	125
Δημοτική Κοινότητα Μούντρου	154
Δημοτική Κοινότητα Πρινέ	937
Δημοτική Κοινότητα Ρουστίκων	172
Δημοτική Κοινότητα Σαϊτουρών	85
Δημοτική Κοινότητα Φραντζεσκιανών Μετοχίων	251

5.2 Περιοχή μελέτης

Την περιοχή μελέτης του ΣΑΠ **δεν** δύναται να αποτελούν όλοι οι οικισμοί του Δήμου καθώς η δημιουργία δικτύου προσβασιμότητας έχει στην παρούσα φάση νόημα σε οικισμούς μεσαίου ή μεγάλου μεγέθους όπου υπάρχει αρκετός μόνιμος πληθυσμός ή αυξημένος αριθμός επισκεπτών. Επομένως, βασικό κριτήριο επιλογής είναι ο πληθυσμός. Εξυπακούεται βέβαια ότι λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική μεθοδολογία παρέμβασης θα πρέπει το σύνολο των οικισμών και των σχετικών υποδομών τους να αποκτήσουν χαρακτηριστικά προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες. Συνεπώς, η ομάδα εργασίας του ΣΑΠ επέλεξε 18 οικισμούς μελέτης, οι οποίοι είναι οι εξής:

Πίνακας 5-3 Οικισμού μελέτης

Α/Α	**Οικισμοί**	**Δ.Κ.**
1	Ρέθυμνο (περιλαμβάνει τους οικισμούς Μισίρια & Πλατανιάς)	Ρεθύμνης
2	Αδελιανός Κάμπος	Άδελε
3	Σφακάκι	Παγκαλοχωρίου
4	Πηγή	Πηγής
5	Πηγιανός Κάμπος	Πηγής
6	Σκαλέτα	Πρίνου
7	Σταυρωμένος	Χαμαλευρίου
8	Αργυρούπολη	Αργυρουπόλεως
9	Επισκοπή	Επισκοπής
10	Παραλία Επισκοπής	Επισκοπής
11	Μυριοκέφαλα	Μυριοκεφάλων
12	Ατσιπόπουλο	Ατσιποπούλου
13	Γεράνι	Γερανίου
14	Γάλλος	Ρεθύμνης
15	Αρμένοι	Αρμένων
16	Ρουσσοσπίτι	Ρουσσοσπιτίου
17	Χρωμοναστήρι	Χρωμοναστηρίου
18	Ελεύθερνα	Ελευθέρνης

*Στην περιοχή μελέτης εντάσσεται και η **Μονή Αρκαδίου** που ανήκει στη Δ.Κ. Αμνάτου και η οποία παρόλο που δεν βρίσκεται εντός ορίων κάποιου οικισμού, κρίθηκε σημαντικό να μελετηθεί ως προς την προσβασιμότητα καθώς* αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης επισκεπτών.



Εικόνα 5-2 Περιοχές μελέτης

5.3 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

5.3.1 Θεσμικό πλαίσιο περιοχής παρέμβασης

Ο Δήμος Ρεθύμνης έχει εκπονήσει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) για την Δ.Ε. Ρεθύμνης και Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) για την Δ.Ε. Λαππαίων, ενώ πρόκειται να εκπονηθεί και το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Το Γ.Π.Σ. Ρεθύμνου εισήχθη στην πολεοδομική νομοθεσία με τον Ν.1337/83 ο οποίος αρχικά θεωρήθηκε προσωρινός, αλλά χρησιμοποιήθηκε για δεκαπέντε χρόνια και βάσει αυτού κυρώθηκαν τα Γ.Π.Σ. στους περισσότερους οικισμούς της χώρας άνω των 2.000 κατοίκων. Το πολεοδομικό καθεστώς συμπληρώθηκε με τον Ν.2508/1997 προκειμένου να ανταποκριθεί στις σημερινές απαιτήσεις της βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και των οικισμών της χώρας. Ο Δήμος Ρεθύμνης έχει προβεί σε αναθεώρηση και επέκταση του Γ.Π.Σ. ήδη από το 2008, η οποία κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 2198 απόφαση στο ΦΕΚ 348/ΑΑΠ/01-10-2013 *"Επέκταση και Αναθεώρηση του Εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Ρεθύμνης, στα όρια της Δ.Ε. Ρεθύμνης Δήμου Ρεθύμνης"*. Το Γ.Π.Σ. αποτελεί σύμφωνα με την υπ' αριθ. 9572/1845/06.04.2000 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, το *"πλήρες χωροταξικό σχέδιο του Καποδιστριακού Δήμου"*.

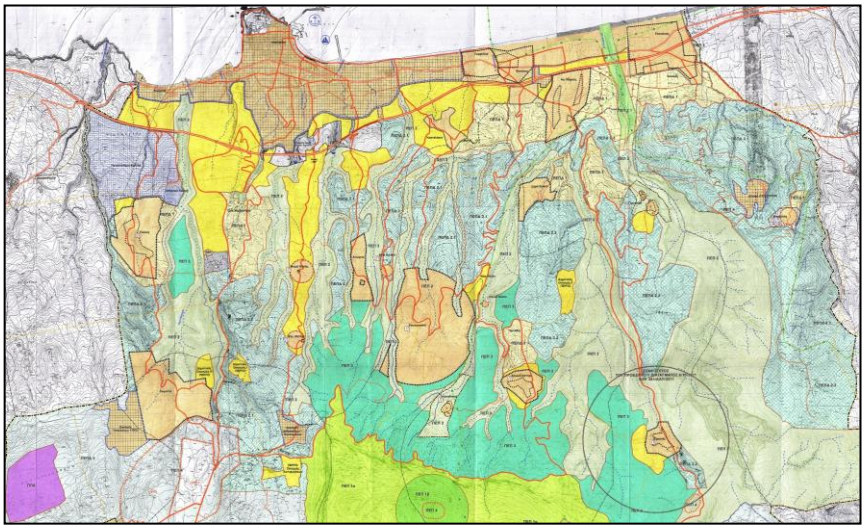
Το Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. της Δ.Ε. Λαππαίων συντάχθηκε και υλοποιήθηκε αρχικά το 2009 και τροποποιήθηκε τελευταία φορά τον Μάρτιο του 2015. Ωστόσο, τα εν λόγω Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. δεν καλύπτουν το σύνολο

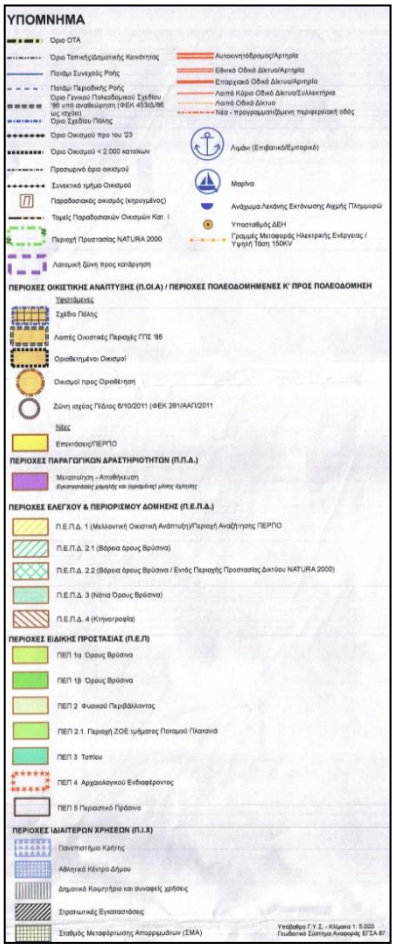
της επικράτειας του Καλλικράτειου Δήμου Ρεθύμνης που περιλαμβάνει τις Δ.Ε. Ρεθύμνης, Αρκαδίου, Νικηφόρου Φωκά και Λαππαίων όπως αυτό φαίνεται και στον ακόλουθο Πίνακα 5.3.

Πίνακας 5-4 Υλοποιημένα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ στον Δήμο Ρεθύμνης

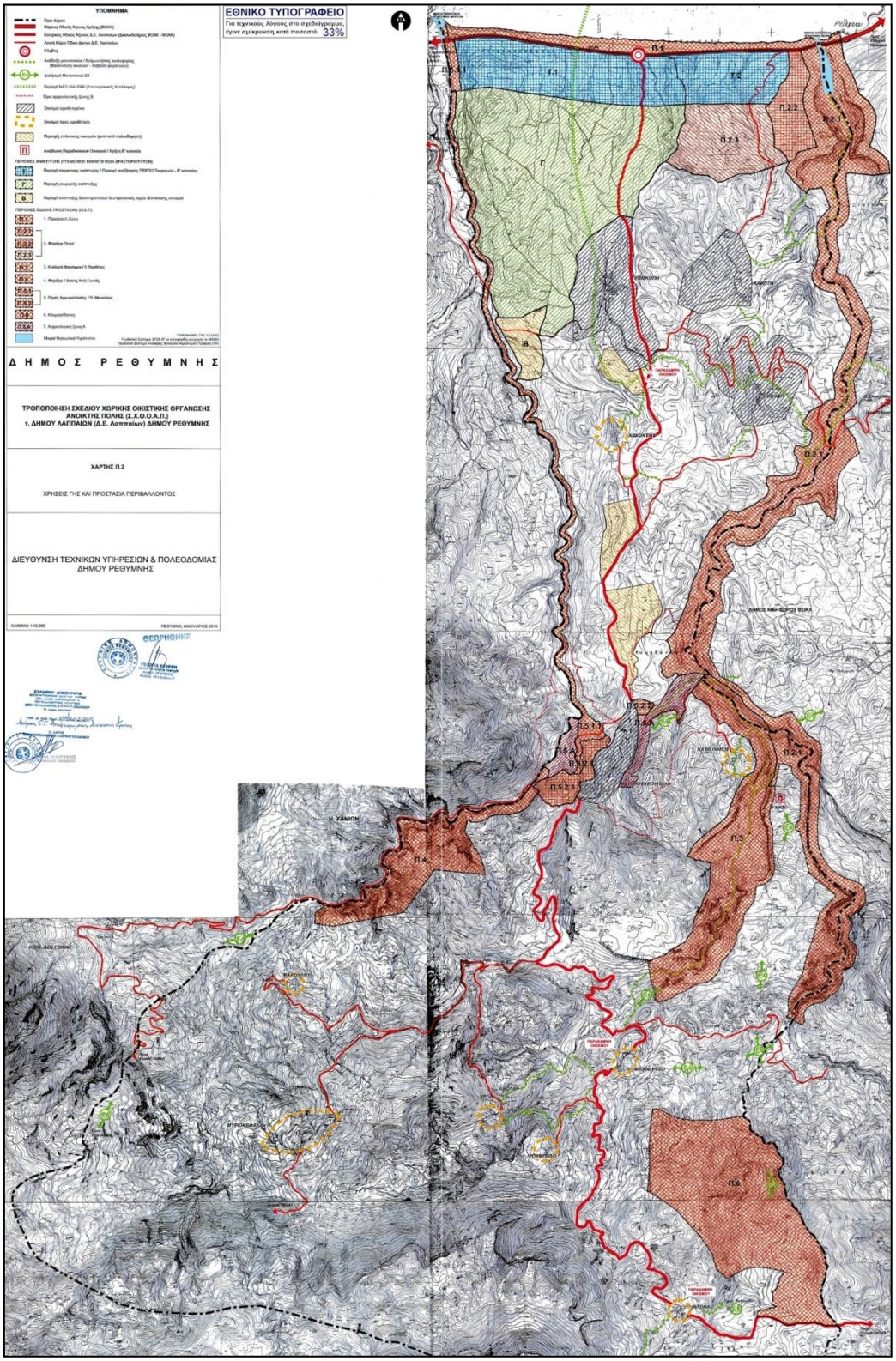
	Δημοτική Ενότητα	**Απόφαση**	**ΦΕΚ**
Δήμος Ρεθύμνης	Ρεθύμνης	2198/06-08-2013	348/ΑΑΠ/01-10-2013
	Αρκαδίου	-	-
	Νικηφόρου Φωκά	-	-
	Λαππαίων	7274πε/23/01/2009	69/ΑΑΠ/23-02-2009
		2204/05-11-2013	413/ΑΑΠ/21-11-2013
		359/2015	49/ΑΑΠ/24-03-2015

Στους Χάρτες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης για τις Δ.Ε. Ρεθύμνης και Λαππαίων, έτσι όπως αυτές προβλέπονται από το αντίστοιχο Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.





Εικόνα 5-3 Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ.Ε. Ρεθύμνης (Πηγή: Επέκταση και Αναθεώρηση του Εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Ρεθύμνης, στα όρια της Δ.Ε. Ρεθύμνης Δήμου Ρεθύμνης, 2013)


ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
Για τεχνικούς λόγους στο σχεδιόγραμμα, έγινε σμίκρυνση κατά ποσοστό 33%
Δ Η Μ Ο Σ Ρ Ε Θ Υ Μ Ν Η Σ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) τ. ΔΗΜΟΥ ΛΑΠΠΑΙΩΝ (Δ.Ε. Λαπταίων) ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ
ΧΑΡΤΗΣ Π.2
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Π.1
Π.2
Π.3
Π.4
Π.5
Π.6
Π.2.2
Π.2.3
Π.2.4
Π.5.1
Π.5.2
Π.5.3
Π.6.1
Π.6.2
Π.6.3
Π.6.4
Π.6.5
Π.6.6
Π.6.7
Π.6.8
Π.6.9
Π.6.10
Π.6.11
Π.6.12
Π.6.13
Π.6.14
Π.6.15
Π.6.16
Π.6.17
Π.6.18
Π.6.19
Π.6.20
Π.6.21
Π.6.22
Π.6.23
Π.6.24
Π.6.25
Π.6.26
Π.6.27
Π.6.28
Π.6.29
Π.6.30
Π.6.31
Π.6.32
Π.6.33
Π.6.34
Π.6.35
Π.6.36
Π.6.37
Π.6.38
Π.6.39
Π.6.40
Π.6.41
Π.6.42
Π.6.43
Π.6.44
Π.6.45
Π.6.46
Π.6.47
Π.6.48
Π.6.49

Σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ της Δ.Ε. Ρεθύμνου και τον αντίστοιχο Χάρτη ισχύει ότι:

- Στον γεωγραφικό χώρο της Δ.Ε. Ρεθύμνου διακρίνονται δυο ευρύτερες χωρικές ενότητες. Η πρώτη βρίσκεται στα βόρεια του όρους Βρύσινα, χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα αστικοποιημένη και αναπτυγμένη και δέχεται στο σύνολό της εντονότατες οικιστικές πιέσεις οι οποίες αναμένεται να ενταθούν περαιτέρω στο εγγύς μέλλον. Η δεύτερη βρίσκεται στα νότια του όρους Βρύσινα, υστερεί σημαντικά σε αναπτυξιακούς όρους και διατηρεί τον παραδοσιακό, αγροτικό της χαρακτήρα με κυρίαρχη έμφαση στην κτηνοτροφία. Στην πρώτη ευρύτερη χωρική ενότητα καθορίζονται σημαντικής έκτασης "Οικιστικές Περιοχές" και "Περιοχές Ειδικής Προστασίας" του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται η απορρόφηση των οικιστικών πιέσεων από πολεοδομικά σχεδιασμένες περιοχές και παράλληλα η προστασία και διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου. Στην δεύτερη ευρύτερη χωρική ενότητα καθορίζονται ανά οικισμό "Οικιστικές Περιοχές" -σημαντικά διευρυμένες σε σχέση με τα δημογραφικά τους χαρακτηριστικά-, ως πολεοδομικό κίνητρο προσέλκυσης οικιστών / παραθεριστών. Καθορίζεται επίσης μία "Περιοχή Εγκατάστασης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων" ως κίνητρο προσέλκυσης νέων βιομηχανιών, βιοτεχνιών, κ.λπ., καθώς και δύο "Περιοχές Κτηνοτροφίας" για την απρόσκοπτη ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα. Επιπλέον, στην ευρύτερη περιοχή του Βρύσινα δίνεται η δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών καταλυμάτων μικρής κλίμακας και οικολογικού χαρακτήρα, μέσα από την εφαρμογή ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης.

- Οι χρήσεις γης οι οποίες προβλέπονται από το Γ.Π.Σ. της Δ.Ε. Ρεθύμνου αναφέρονται σε:
  - ✓ **Περιοχές οικιστικής ανάπτυξης / περιοχές πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση** - Περιλαμβάνουν την πόλη του Ρεθύμνου και γενικά όλες εκείνες τις περιοχές οι οποίες είναι ήδη θεσμοθετημένες ως οικιστικές. Επιπλέον, περιλαμβάνονται και οι νέες οικιστικές περιοχές, καθώς και οι Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (Π.Ε.Ρ.ΠΟ).
  - ✓ **Περιοχές Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (Π.Π.Δ.)** - Καθορίζεται μια Π.Π.Δ. μεταποίησης και αποθήκευσης για εγκαταστάσεις χαμηλής και (ορισμένες) μέσης όχλησης στην περιοχή της Καστελλοχαλέπας.
  - ✓ **Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.)** - Καθορίζονται Π.Ε.Π.Δ. οι οποίες διακρίνονται σε: (α) Π.Ε.Π.Δ. 1 - Μελλοντική οικιστική ανάπτυξη / περιοχές αναζήτησης Π.Ε.Ρ.ΠΟ., (β) Π.Ε.Π.Δ. 2.1 - Βόρεια του όρους Βρύσινα, (γ) Π.Ε.Π.Δ. 2.2 - Βόρεια του όρους Βρύσινα - Εντός περιοχής NATURA 2000, (δ) Π.Ε.Π.Δ. 3 - Νότια του όρους Βρύσινα, (ε) Π.Ε.Π.Δ. 4 - Κτηνοτροφία.
  - ✓ **Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.)** οι οποίες είναι: (α) Π.Ε.Π 1α και Π.Ε.Π. 1β - Περιοχές Ειδικής Προστασίας όρους Βρύσινα, (β) Π.Ε.Π. 2 - Περιοχές Ειδικής Προστασίας φυσικού περιβάλλοντος, (γ) Π.Ε.Π. 2.1 - Περιοχή Ζ.Ο.Ε. τμήματος ποταμού "Πλατανιά", (δ) Π.Ε.Π.3 - Περιοχή Ειδικής Προστασίας τοπίου, (ε) Π.Ε.Π. 4 - Περιοχή Ειδικής Προστασίας αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, (στ) Π.Ε.Π. 5 - Περιοχή Ειδικής Προστασίας περιαστικού πρασίνου Ζ.Ο.Ε. Ρεθύμνου.
  - ✓ **Περιοχές Ιδιαίτερων Χρήσεων (Π.Ι.Χ.)** - Διακρίνονται 5 κατηγορίες περιοχών με ιδιαίτερες χρήσεις: (α) Πανεπιστήμιο, (β) Αθλητικό κέντρο, (γ) Στρατιωτικές εγκαταστάσεις, (δ) κοιμητήρια και συναφείς χρήσεις, (ε) Σταθμός Μεταφοράς Απορριμμάτων (ΣΜΑ).

- Οι γενικές χρήσεις γης εντός της έκτασης των οικιστικών υποδοχέων εξειδικεύονται σε:
  - ✓ Αμιγή κατοικία.
  - ✓ Γενική κατοικία.

- ✓ Πολεοδομικό κέντρο.
- ✓ Τουρισμό - αναψυχή.
- ✓ Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο.
- ✓ Βιομηχανικό Πάρκο

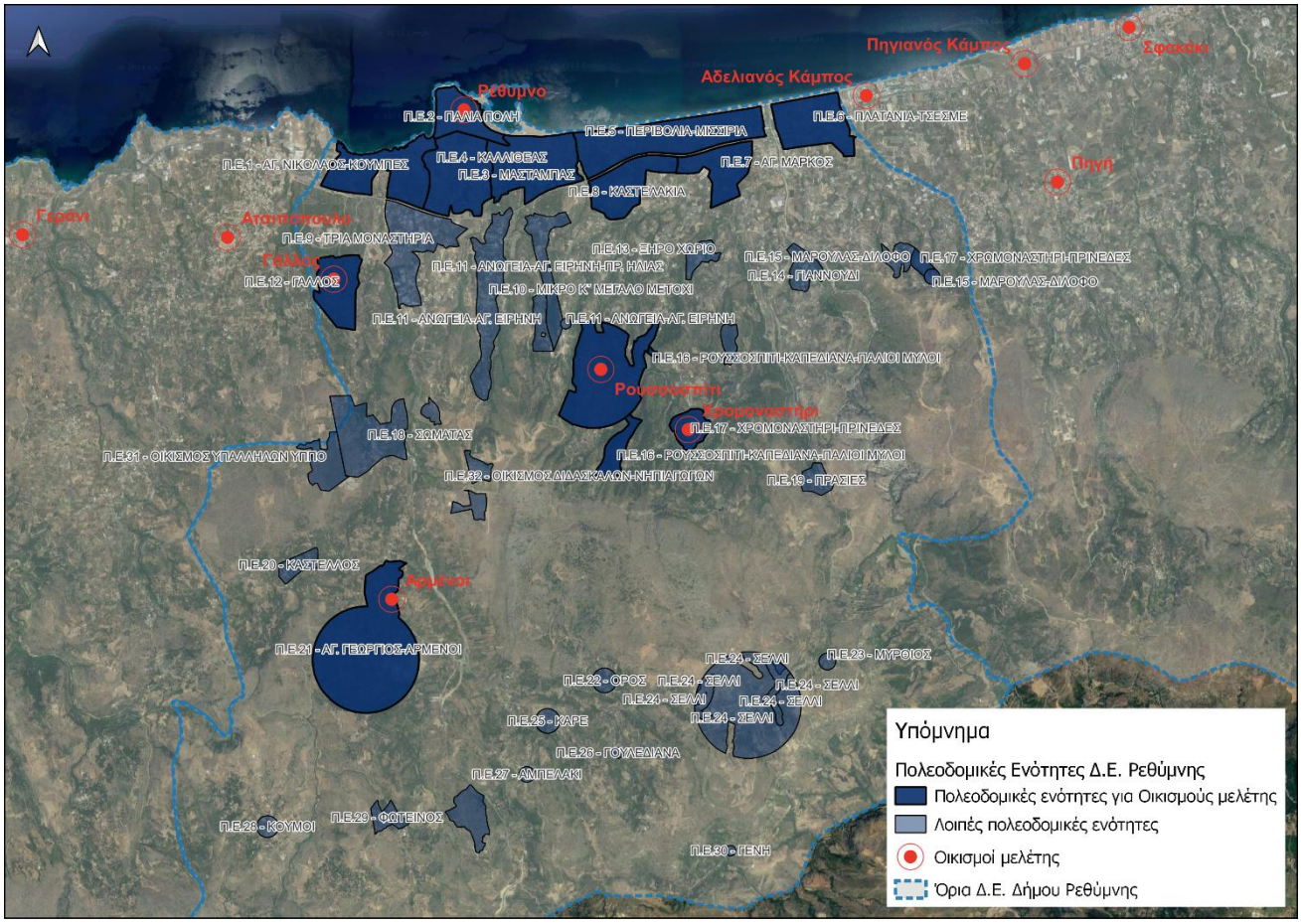
Η πόλη του Ρεθύμνου προβλέπεται να ενισχυθεί περαιτέρω παραγωγικά και για τον λόγο αυτό υπάρχει πρόβλεψη του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου (ΦΕΚ 260/ΑΑΠ/8.11.2017) για αύξηση του πληθυσμού της μέσα στα επόμενα χρόνια. Η ορθολογική χωρική οργάνωσή της τόσο πολεοδομικά, όσο και σε επίπεδο οικιστικού δικτύου αναμένεται να διαδραματίσει καίριο ρόλο τα επόμενα χρόνια, γεγονός στο οποίο καλείται να ανταποκριθεί αποτελεσματικά μέσα από την κατάρτιση και υλοποίηση ενός εκτεταμένου και ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού. Ζητήματα προσβασιμότητας και ενίσχυσης οικισμών, διεύρυνσης της παραγωγικής βάσης και συρρίκνωσης της ανεργίας έρχονται στο προσκήνιο, δεδομένης της σημαντικής έκτασής τους σε τοπικό επίπεδο. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαία η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ βόρειου και νότιου τμήματος της ευρύτερης περιοχής της πόλης του Ρεθύμνου, καθώς ο βορράς είναι περισσότερο ανεπτυγμένος και παρουσιάζει περισσότερες ευκαιρίες και μεγαλύτερη δυναμική σε σχέση με τον νότο.

Σύμφωνα με το ισχύον Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. για την Δ.Ε. Λαππαίων και τον αντίστοιχο Χάρτη, οι βασικότερες χρήσεις γης που προβλέπονται για την περιοχή είναι οι ακόλουθες:

- Περιοχές ανάπτυξης (υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων) οι οποίες εξειδικεύονται σε: (α) περιοχές τουριστικής ανάπτυξης - περιοχές αναζήτησης Π.Ε.Ρ.ΠΟ τουρισμού / β' κατοικίας, (β) περιοχές γεωργικής ανάπτυξης και (γ) περιοχές ανάπτυξης δραστηριοτήτων δευτερογενούς τομέα / επέκτασης οικισμού.
- Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.) οι οποίες εξειδικεύονται σε: (α) παραλιακή ζώνη, (β) φαράγγι Πετρέ, (γ) Κολλητα φαράγγια / 5 παρθένες (δ) φαράγγι / δάσος Ασή Γωνιάς, (ε) πηγές Αργυρούπολης / Π. Μουσέλας, (στ) κουμαρόδασος, Αρχαιολογική ζώνη και (ζ) μικροί νησιωτικοί υγρότοποι.
- Περιοχές επέκτασης οικισμών (μετά από πολεοδόμηση).
- Αναβίωση παραδοσιακών οικισμών / χρήση β' κατοικίας.
- Περιοχές NATURA 2000.
- Οριοθετημένοι οικισμοί.
- Οικισμοί προς οριοθέτηση.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ Δ.Ε. ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δ.Ε. Ρεθύμνης καθορίζονται 30 Πολεοδομικές Ενότητες, με βάση τις υφιστάμενες αντίστοιχες ενότητες και τα Δημοτικά Διαμερίσματα των οικισμών της ενδοχώρας. Εξαίρεση αποτελούν οικισμοί ιδιαίτερα μικρού μεγέθους που ενσωματώνονται στην Πολεοδομική Ενότητα του πλησιέστερου (ανά περίπτωση) οικισμού. Πιο συγκεκριμένα οι πολεοδομικές ενότητες αποτυπώνονται στην Εικόνα 5-4.



Εικόνα 5-5 Πολεοδομικές Ενότητες Δ.Ε. Ρεθύμνης

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Μέσος Συντελεστής Δόμησης

Ως ΜΣΔ των Πολεοδομικών Ενοτήτων εντός σχεδίου έχει ληφθεί αυτός που ίσχυε από το προηγούμενο ΓΠΣ. Για τις επιμέρους χρήσεις στις περιοχές που θα ενταχθούν σε σχέδιο πόλης ο ΜΣΔ ανά χρήση είναι ο εξής:

- Περιοχές βόρεια του ΒΟΑΚ
  - Αμιγής κατοικία (ΜΣΔ: 0,4)
  - Πολεοδομικό κέντρο (ΜΣΔ: 0,8) και στον Πλατανιά (ΜΣΔ: 0,6)
  - Τουρισμός / Αναψυχή (ΜΣΔ: 0,6)
  - Γενική κατοικία "Α" (ΜΣΔ: 0,8)
- Περιοχές νότια του ΒΟΑΚ
  - Αμιγής κατοικία (ΜΣΔ: 0,4)
  - Γενική κατοικία "Α" (ΜΣΔ: 0,5)
  - Γενική κατοικία "Β" (ΜΣΔ: 0,5)
- Οικισμοί ενδοχώρας (χωριά)
  - Γενική κατοικία "Α" (ΜΣΔ: 0,6)
  - Γενική κατοικία "Β" (ΜΣΔ: 0,6)

Σε ότι αφορά στις επιμέρους χρήσεις και το ΜΣΔ ανά χρήση στις περιοχές που θα ενταχθούν σε σχέδιο πόλης επισημαίνονται τα εξής:

- Περιοχές βόρεια του ΒΟΑΚ
  - Αμιγής κατοικία (ΜΣΔ: 0,8)

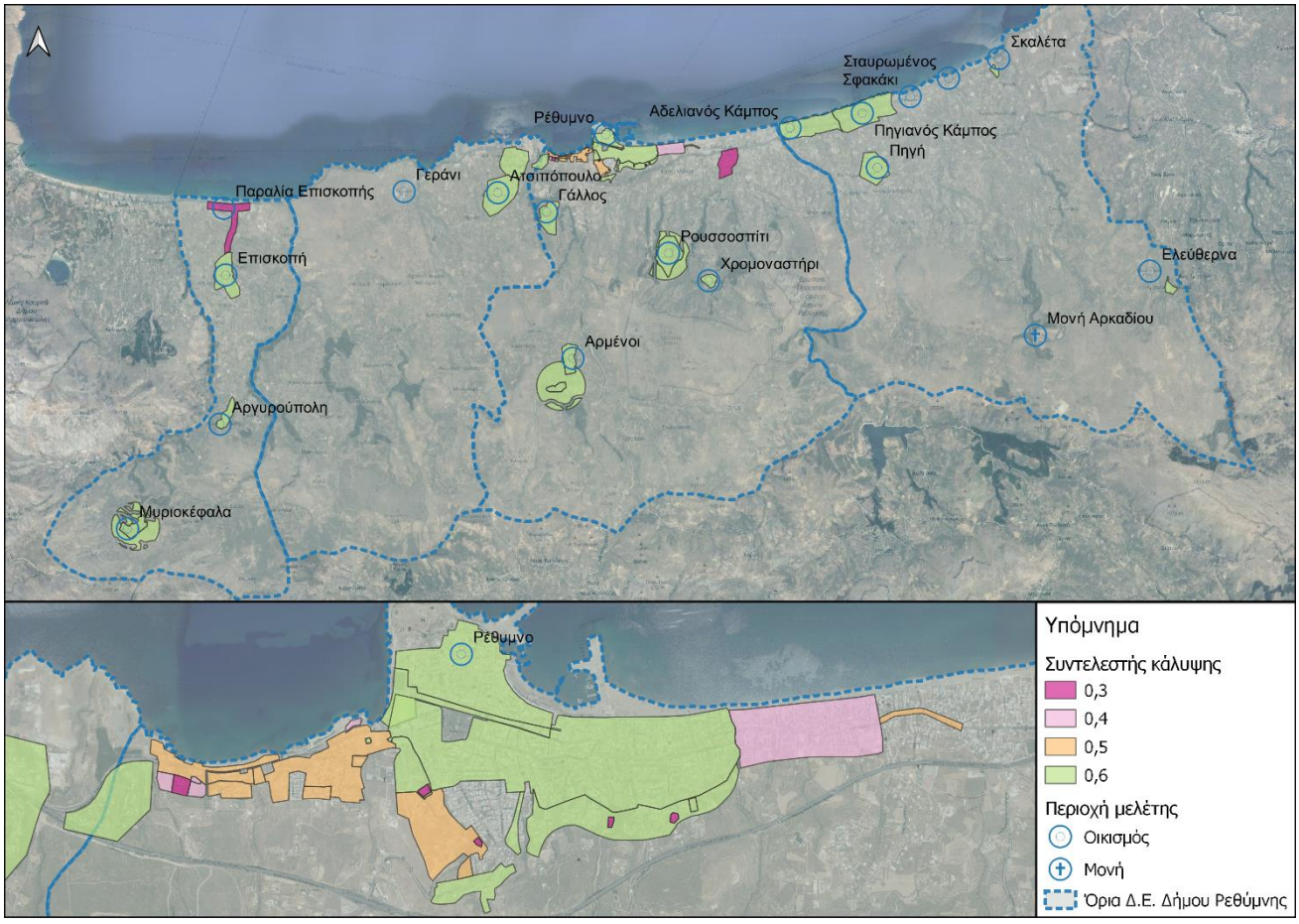
- Πολεοδομικό κέντρο (ΜΣΔ: 0,8) και στον Τσεσμέ (ΜΣΔ: 0,8)
- Τουρισμός/Αναψυχή (ΜΣΔ: 0,8)
- Γενική κατοικία «Α» (ΜΣΔ: 0,8)

- Περιοχές νότια του ΒΟΑΚ
  - Αμιγής κατοικία (ΜΣΔ: 0,6)
  - Γενική κατοικία «Α» (ΜΣΔ: 0,6)
  - Γενική κατοικία «Β» (ΜΣΔ: 0,6)
- Οικισμοί ενδοχώρας (χωριά)
  - Γενική κατοικία «Α» (ΜΣΔ: 0,6)
  - Γενική κατοικία «Β» (ΜΣΔ: 0,6)

Στην Περιοχή Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΠΔ) καθορίζεται ΜΣΔ: 1,6

Συντελεστής κάλυψης

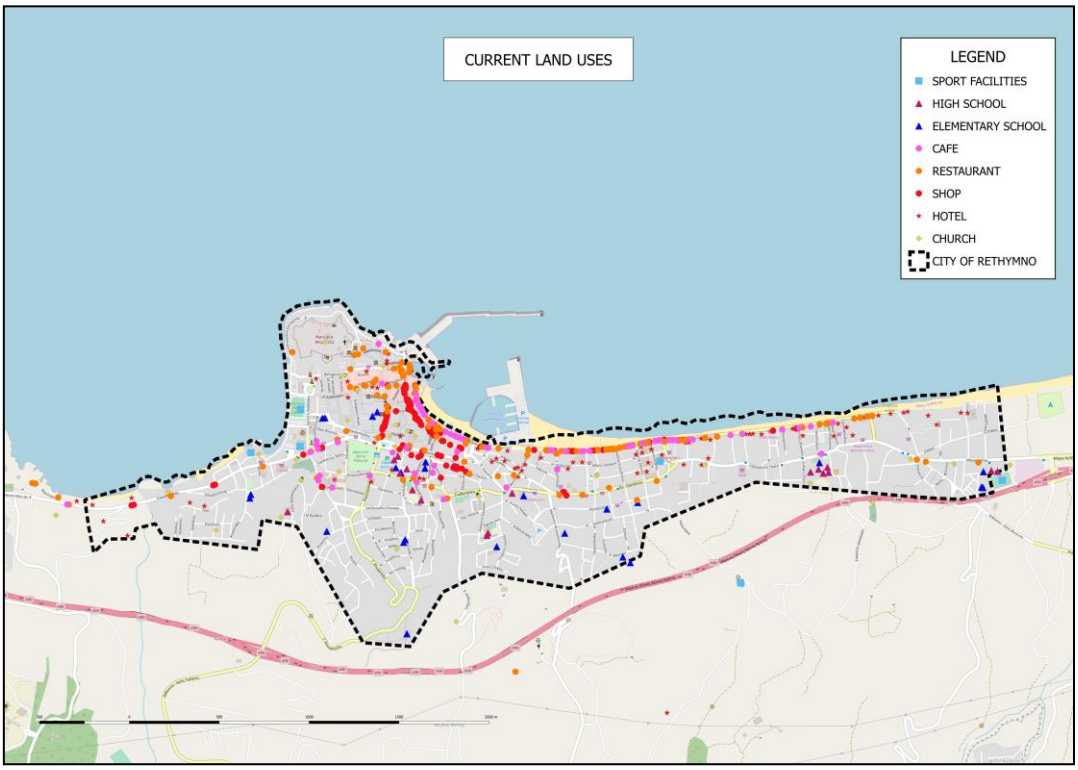
Ο συντελεστής κάλυψης των οικισμών μελέτης παρουσιάζεται στην Εικόνα 5-5. Στην πόλη του Ρεθύμνου ο συντελεστής στο κεντρικό και νότιο τμήμα της πόλης είναι 0,6, ενώ στο δυτικό και ανατολικό τμήμα είναι μικρότερος, 0,5 και 0,4 αντίστοιχα. Στους λοιπούς οικισμούς μελέτης και όπου βέβαια υπήρχαν δεδομένα σύμφωνα με την ιστοσελίδα https://rethymno.getmap.gr ο συντελεστής κάλυψης είναι κυρίως 0,6.



Εικόνα 5-6 Συντελεστές κάλυψης περιοχών μελέτης

5.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης

Οι πραγματικές χρήσεις γης στην πόλη του Ρεθύμνου καταγράφηκαν κατά την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ μέσα από επιτόπια έρευνα, διαδικτυακή αναζήτηση για συγκεκριμένες χρήσεις γης (όπως χώροι στάθμευσης, δημόσιες ή δημοτικές υπηρεσίες, θρησκευτικοί χώροι, κ.λπ.), αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων, απεικονίζονται στη συνέχεια. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω προέκυψε το συμπέρασμα ότι οι χρήσεις γης που κυριαρχούν στην επικράτεια της πόλης του Ρεθύμνου (βλ. αντίστοιχο Πίνακα) είναι αυτές της κατοικίας (38,4%), του τουρισμού (21%) και του εμπορίου (8,1%). Στο αστικό περιβάλλον του Ρεθύμνου απαντώνται όλες οι κύριες βασικές υποδομές, καθώς επίσης και υπερτοπικές χρήσεις / δραστηριότητες, κατά βάση τουριστικές, εμπορικές, εστίασης, αναψυχής και παροχής υπηρεσιών (βλ. αντίστοιχο Χάρτη). Οι περισσότερες κεντρικές λειτουργίες και χρήσεις εμπορίου, αναψυχής και παροχής υπηρεσιών εντοπίζονται σε πολύ μεγαλύτερη συγκέντρωση κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και περιορίζονται σταδιακά και σημαντικά όσο κανείς απομακρύνεται από αυτό.



Εικόνα 5-7 Υφιστάμενες Χρήσεις Γης της Πόλης του Ρεθύμνου, Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

Αναλυτικότερα, οι υφιστάμενες χρήσεις γης που απαντώνται στην πόλη του Ρεθύμνου διακρίνονται στις κατηγορίες που παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 5-5 Καταγραφή Υφιστάμενων Χρήσεων Γης της Πόλης του Ρεθύμνου (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ρεθύμνου 2012-2014)

Χρήσεις Γης	**Ισόγεια**		**Όροφοι**	
	Χωρίς αδόμητα οικόπεδα & αδι-αμόρφωτους χώρους	Στο σύνολο	Χωρίς αδόμητα οικόπεδα & αδι-αμόρφωτους χώρους	Στο σύνολο

Κατοικία	38,4%	25,6%	**54,4%**	52,6%
Εμπόριο	8,1%	5,4%	1,3%	1,2%
Τουρισμός	21,0%	14,1%	**22,6%**	21,8%
Ανάμειξη εμπορίου & κατοικίας	1,7%	1,2%	0,8%	0,8%
Ανάμειξη εμπορίου, κατοικίας & τουρισμού	0,5%	0,4%	0,5%	0,4%
Ανάμειξη εμπορίου & τουρισμού	1,3%	0,9%	0,7%	0,7%
Ανάμειξη τουρισμού & κατοικίας	1,6%	1,1%	3,2%	3,1%
Διοίκηση	1,0%	0,6%	1,4%	1,3%
Πολιτισμός	0,7%	0,5%	0,8%	0,8%
Εκκλησίες	2,7%	1,8%	0,0%	0,0%
Αθλητισμός	1,8%	1,2%	0,8%	0,8%
Κτίρια Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	2,9%	1,9%	3,3%	3,2%
Κτίρια Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	2,2%	1,5%	2,5%	2,5%
Κτίρια Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης	1,5%	1,0%	1,7%	1,7%
Δημόσιοι παιδικοί σταθμοί	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%
Φροντιστήρια	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%
Υγεία	1,1%	0,7%	1,3%	1,2%
Βιομηχανία -Αποθήκες	3,5%	2,3%	3,0%	2,9%
Γεωργικές χρήσεις	1,7%	1,2%	0,0%	0,0%
Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης	2,9%	1,9%	1,3%	1,2%
Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικών Μεταφορών	0,3%	0,2%	0,4%	0,4%

Ελεύθεροι χώροι & αστικό πράσινο	4,4%	2,9%	0,0%	0,0%
Τεχνική υποδομή	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Ραδιοφωνικοί - Τηλεοπτικοί Σταθμοί	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Μεγάλα αδόμητα οικόπεδα	-	**31,1%**	-	0,9%
Μεγάλα εγκαταλειμμένα κτίρια	-	0,5%	-	0,0%
Γιαπιά	-	1,5%	-	2,3%
Σύνολο χωρίς αδόμητους χώρους, κ.λπ.	100,0%	-	100,0%	-
Σύνολο	-	100,0%	-	100,0%

Τα κυριότερα συμπεράσματα αναφορικά με τις υφιστάμενες χρήσεις γης του Ρεθύμνου συνοψίζονται στα εξής (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ρεθύμνης 2012-2014 χωρίς ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις στο σήμερα):

- Ο τομέας του **εμπορίου** αναφέρεται κυρίως στο λιανικό εμπόριο, πολύ λιγότερο στα επαγγελματικά γραφεία και στις προσωπικές υπηρεσίες, αρκετά περιορισμένα στο χονδρικό εμπόριο, ενώ τέλος περιλαμβάνει τις μικρές βιοτεχνικές μονάδες οι οποίες έχουν ταυτόχρονα και εμπορικό σκέλος. Σε γενικές γραμμές, η εν λόγω χρήση αντιστοιχεί στον όρο "κεντρικές λειτουργίες" του Γ.Π.Σ. Η χωρική διάρθρωση του εμπορίου διέπεται από το τυπικό μοντέλο χωροθέτησης της χρήσης αυτής που παρατηρείται στις περισσότερες μεσαίες ελληνικές πόλεις, με συγκέντρωση (σε επίπεδο ισογείων) σε ένα παλαιότερο πυρήνα και μεταγενέστερες γραμμικές αναπτύξεις κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων. Στην περίπτωση του Ρεθύμνου, ο πυρήνας αυτός είναι περιορισμένος και συμπαγής και οριοθετείται με μεγάλη σαφήνεια προς τα δυτικά από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως και προς τα βόρεια από την πρώτη παράλληλο του παραλιακού δρόμου. Νότια και ανατολικά ο χωρικός πυρήνας του εμπορίου ορίζεται πιο ασαφώς, στην πρώτη περίπτωση από την Παλαιά Εθνική Οδό και στη δεύτερη συγκλίνοντας προς τη θέση της παλιάς κλινικής Δασκαλάκη.
- Ο **τουρισμός** περιλαμβάνει ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, ξενώνες, αλλά και το σύνολο των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται γύρω από τους επισκέπτες (εστίαση, αναψυχή, κ.λπ.) και αποτελεί το κύριο φάσμα οικονομικών χρήσεων της πόλης, καταλαμβάνοντας το 21% των ισογείων και το 22,6% στο σύνολο των ορόφων. Επιπλέον, έχει παρουσία σε μεικτές χρήσεις στο 3,4% των ισογείων και στο 4,4% των ορόφων. Χαρακτηρίζεται από ένα μοντέλο χωροθέτησης που είναι σαφώς διακριτό από αυτό του εμπορίου και ξεκάθαρα παράκτιο, με έναν πολύ συμπαγή πυρήνα που ταυτίζεται με το πιο παλαιό τμήμα της ιστορικής πόλης του Ρεθύμνου. Η γραμμική αυτή ανάπτυξη εκτείνεται μέχρι τα όρια του Δήμου και συνεχίζεται πέραν αυτών, έχοντας ουσιαστικά αποτελέσει το όχημα για τη διαμόρφωση -κατά την τελευταία 20ετία- μιας συνεχούς αστικοποιημένης ζώνης που συμπεριέλαβε σταδιακά διάφορους διακριτούς -αρχικά αγροτικούς- οικισμούς οι οποίοι μετασχημάτισαν ριζικά την οικονομική τους βάση.

- Η **βιομηχανία** κατέχει ένα πολύ μικρό μερίδιο των χρήσεων γης (3,5% των ισογείων και το 3% των ορόφων μαζί με τις αποθήκες) και εμφανίζει ήπιες πτωτικές τάσεις κατά τα τελευταία χρόνια. Οι λιγοστές ενεργές βιομηχανικές μονάδες είναι χωροθετημένες στο ανατολικό άκρο της πόλης, ενώ στη δυτική πλευρά οι παλαιότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις έχουν πλέον παύσει τη λειτουργία τους.
- Η **κατοικία** αποτελεί την κυρίαρχη χρήση γης καταλαμβάνοντας το 38,4% των ισογείων και το 54,4% των ορόφων. Στα ποσοστά αυτά πρέπει να προστεθούν και οι περιπτώσεις παρουσίας της κατοικίας με τη μορφή μεικτών χρήσεων (5% επιπλέον περίπου).
- Η **διοίκηση** καταγράφει μεν μικρό ποσοστό στο σύνολο των χρήσεων γης (1,0-1,5%), παρόλα αυτά η παρουσία της είναι στρατηγικής σημασίας. Το σύνολο των διοικητικών δραστηριοτήτων είναι διάσπαρτο στην παλιά πόλη και στον κεντρικό οδικό άξονα / ΠΕΟ, με κάποια τάση διάχυσης προς τα νότια -στην κεντρική περιοχή-, ενώ συγκέντρωση διοικητικών χρήσεων παρατηρείται και στο δυτικό τμήμα της χερσονήσου της παλιάς πόλης, σε ανάμειξη με ορισμένες άλλες χρήσεις (μεταφορές, αθλητισμός, κ.λπ.) που παρεμβάλλονται μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και της κυρίως πόλης.

Αναφορικά με τη σύγκριση ανάμεσα στις θεσμοθετημένες και τις υφιστάμενες χρήσεις γης του Ρεθύμνου, αξίζει να αναφερθεί ότι δεν παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις. Βασικές τοπικές δραστηριότητες όπως εμπόριο, εστίαση και παροχή υπηρεσιών οι οποίες καταγράφονται στην έκταση της πόλης (υφιστάμενες χρήσεις γης), λαμβάνουν χώρα στις περιοχές εκείνες όπου οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης προβλέπουν την ανάπτυξή τους. Παρόλα αυτά, κρίνεται αναγκαία η εκπόνηση και στη συνέχεια η έγκριση και εφαρμογή μιας πολεοδομικής μελέτης η οποία θα αντιμετωπίσει τον Δήμο Ρεθύμνης στην ολότητά του και όχι εντελώς αποσπασματικά όπως γίνεται σήμερα.

Στη συνέχεια ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση των κύριων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών του Δήμου Ρεθύμνης. Αναφέρονται εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού και αθλητισμού, δημόσιες υπηρεσίες, κ.λπ.

5.3.2.1 Εκπαιδευτικές δομές

Στον Δήμο Ρεθύμνης λειτουργούν σχολικές υποδομές για όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες. Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται αναλυτικά οι υποδομές εκπαίδευσης.

Πίνακας 5-6: Παιδικοί Σταθμοί και Νηπιαγωγεία Δήμου Ρεθύμνης

Α/Α	**Παιδικοί σταθμοί & Νηπιαγωγεία**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Ρουσσοσπίτι	Ρουσσοσπίτι
2	Νηπιαγωγείο Σταυρωμένου	Δαφνομήλης Ευάγγελος, Σταυρωμένος
3	1ο διθέσιο Νηπιαγωγείο Ατσιπόπουλου	Χαραλάμπη Λιάνδρη, Ατσιπόπουλο
4	Ιδιωτικό Νηπιαγωγείο "Ουράνιο Τόξο"	Βιολί Χαράκι
5	Διθέσιο ολοήμερο νηπιαγωγείο Πηγής	Πηγή
6	9ο και 13ο νηπιαγωγείο Ρεθύμνου	Καποδιστρίου, Ρέθυμνο
7	7ο Νηπιαγωγείο	Βλάχου-Κονδυλάκη-Κνωσσού, Ρέθυμνο
8	5ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου	Κ. Βάρναλη, Καλλιθέα Ρεθύμνου
9	2ος παιδικός σταθμός Ατσιπόπουλου	Τεσσάρων Παίδων, Ατσιπόπουλο
10	Ολοήμερο νηπιαγωγείο Αρμένων	Αρμένοι
11	Ολοήμερο Νηπιαγωγείο	Ρουσσοσπίτι
12	Νηπιαγωγείο Μισιρίων	Ανγείων, Μισίρια
13	Κρατικός Βρεφονηπιακός Σταθμός	Ανγείων, Μισίρια

14	2ο Νηπιαγωγείο Ατσιπόπουλου	Εθνικής Αντίστασης, Βιολί Χαράκι
15	14ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου	Πέτρουλα, Περιβόλια Ρεθύμνου
16	Παιδικός Σταθμός	Ε. Δασκαλάκη-Πέτρουλα, Περιβόλια Ρεθύμνου
17	10ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου	Κουρμούλη, Μασταμπάς
18	Νηπιαγωγείο	Μαρκέλλου-Μικρασιατών, Ρέθυμνο
19	Παιδικός Σταθμός	Μαρκέλλου-Μικρασιατών, Ρέθυμνο
20	Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Αργυρούπολης	Αργυρούπολη

Πίνακας 5-7: Πρωτοβάθμια εκπαίδευση Δήμου Ρεθύμνης

Α/Α	**Πρωτοβάθμια εκπαίδευση**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	15ο Δημοτικό Σχολείο Ηρακλείου	Κουρητών, Ρέθυμνο
2	1ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Μ. Παπαμιχελάκη, Ρέθυμνο
3	6ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Δομήνικου Θεοτοκόπουλου, Ρέθυμνο
4	Δημοτικό Σχολείο	Αργυρούπολη
5	1ο Δημοτικό Σχολείο Ατσιπόπολου	Ατσιπόπουλο
6	6θέσιο ολοήμερο δημοτικό σχολείο Αρμένων	Αρμένοι
7	Σχολείο Μυριοκέφαλων	Μυριοκέφαλα
8	Δημοτικό Σχολείο Σταυρωμένου	Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου, Σταυρωμένος
9	3ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Δημοκοπούλου-Πατριάρχου Γρηγορίου, Ρέθυμνο
10	2ο Δημοτικό Σχολέιο Ρεθύμνου	Δημοκρατίας, Ρέθυμνο
11	13ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Βλάχου-Κονδυλάκη-Κνωσσού, Ρέθυμνο
12	9ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνης	Μάχης Κρήτης, Μισίρια
13	1ο Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Ανωγείων, Μισίρια
14	10ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Νικομηδείας, Τσεσμές
15	7ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Αποστολάκη, Ρέθυμνο
16	16ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Κουρμούλη, Μασταμπάς
17	5ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Αντισμηνάρχου Βασιλάκη, Ρέθυμνο
18	Δημοτικό Σχολείο Γερανίου	Γεράνι
19	14ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Κ. Βάρναλη, Καλλιθέα Ρεθύμνου
20	8ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου	Εμμ. Παχλά, Περιβόλια Ρεθύμνου
21	Δημοτικό σχολείο	Χρωμοναστήρι
22	Δημοτικό Σχολείο Επισκοπής	Επισκοπή

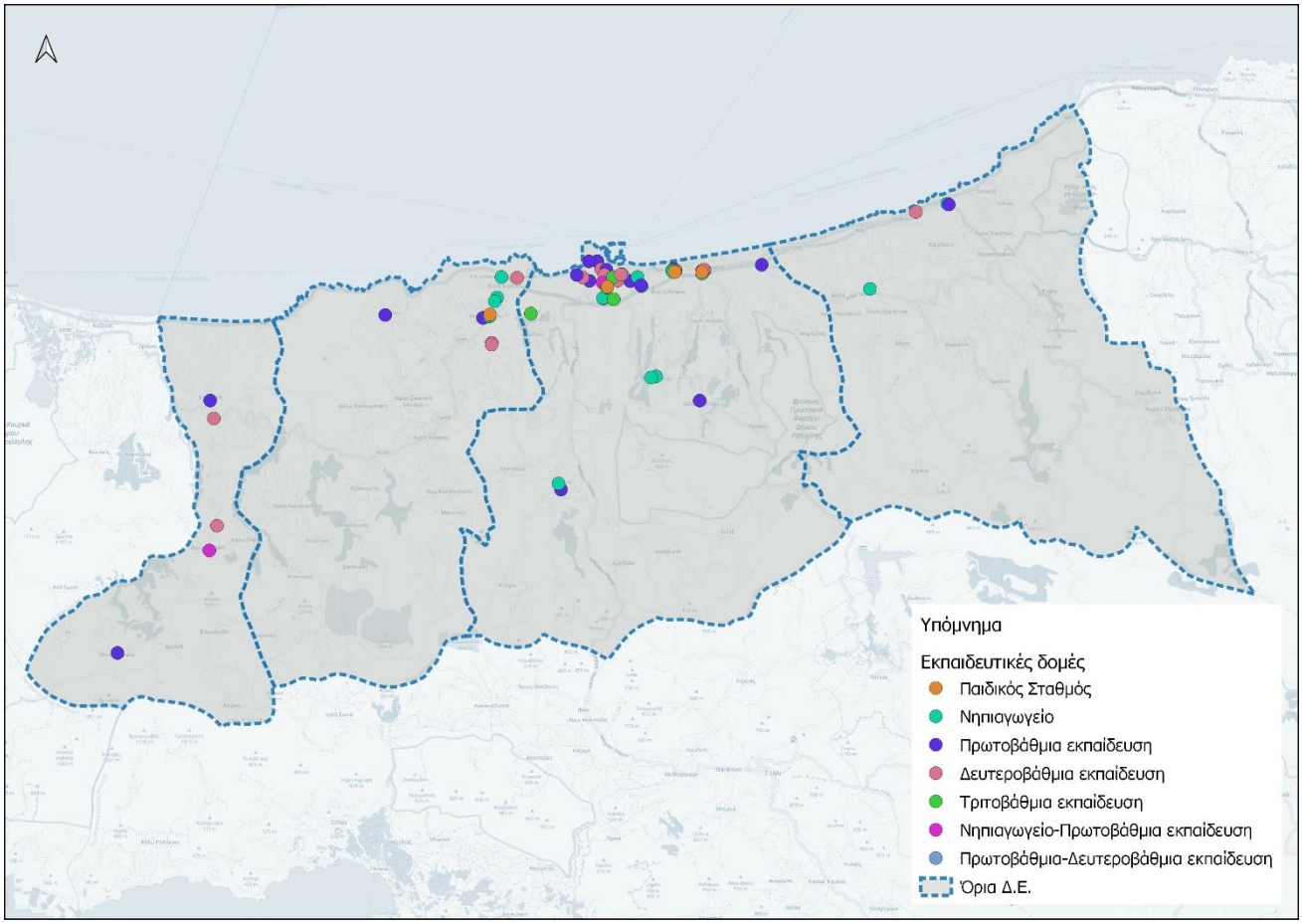
Πίνακας 5-8: Δευτεροβάθμια εκπαίδευση Δήμου Ρεθύμνης

Α/Α	**Δευτεροβάθμια εκπαίδευση**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	1ο Γυμνάσιο Ρεθύμνου	Ιεράς Μητροπόλεως, Ρέθυμνο
2	2ο γυμνάσιο και 2ο λύκειο Ρεθύμνου (Π.Πρεβελάκης)	Καλλέργη Ζ.- Ασκούτση Ν.- Παστέρ Λουί-Γ.Σκουλά, Ρέθυμνο
3	2ο ΕΠΑΛ Ρεθύμνου	Αγ. Αντωνίου, Βίλα Χαράκι
4	3ο Γυμνάσιο και 3ο Λύκειο ρεθύμνου (Σχολικό Συγκρότημα Λ.Κουντουριώτη)	Χ. Δασκαλάκη-Γ.Χατζηδάκη, Ρέθυμνο
5	4ο Γυμνάσιο Ρεθύμνου	Μάχης Κρήτης, Μισίρια
6	5ο Γυμνάσιο και 4ο ΓΕΛ Ρεθύμνου (Αρσάνειο Σχολικό Συγκρότημα)	Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου
7	Μουσικό Γυμνάσιο - Λύκειο	Λουκάρεως-Αντισμηνάρχου Βασιλάκη, Ρέθυμνο
8	Παλαιές Εγκαταστάσεις πολυκλασικού	Μαρκέλλου-Σάθα-Κονδυλάκη, Ρέθυμνο

	Λυκείου Ρεθύμνου- Πειραματικό Λύκειο	
9	Εσπερινό Λύκειο Ρεθύμνου	Μάχης Κρήτης, Μισίρια
10	Πρότυπο Πειραματικό Γυμνάσσιο Ρεθύμνου	Ε. Δασκαλάκη, Περιβόλια Ρθύμνου
	Ημερήσιο Γυμνάσιο και Ημερήσιο Λύκειο	
11	Επισκοπής	Επισκοπή
12	Γυμνάσιο Ατσιπόπουλου	Ατσιπόπουλο
13	Λύκειο Ατσιπόπουλου	Ατσιπόπουλο
14	ΕΚΦΕ Ρεθύμνου	Αργυρούπολη

Πίνακας 5-9: Τριτοβάθμια εκπαίδευση Δήμου Ρεθύμνης

Α/Α	**Τριτοβάθμια εκπαίδευση**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	Πανεπιστήμιο Κρήτης	Πανεπιστήμιο Κρήτης
2	ΔΙΕΚ Ρεθύμνης	Πέτρουλα, Περιβόλια Ρεθύμνου
3	Τμήμα Δοκίμων Αστυφυλάκων Ρεθύμνου	Εμμ. Καούνη-Ν. Καζαντζάκη-Ζυμβρακάκη, Ρέθυμνο
	Καλλιτεχνικός Σταθμός Ρεθύμνου / Ανωτάτη	
4	Σχολή Καλών Τεχνών (ΑΣΚΤ)	Ν. Καζαντζάκη, Ρέθυμνο



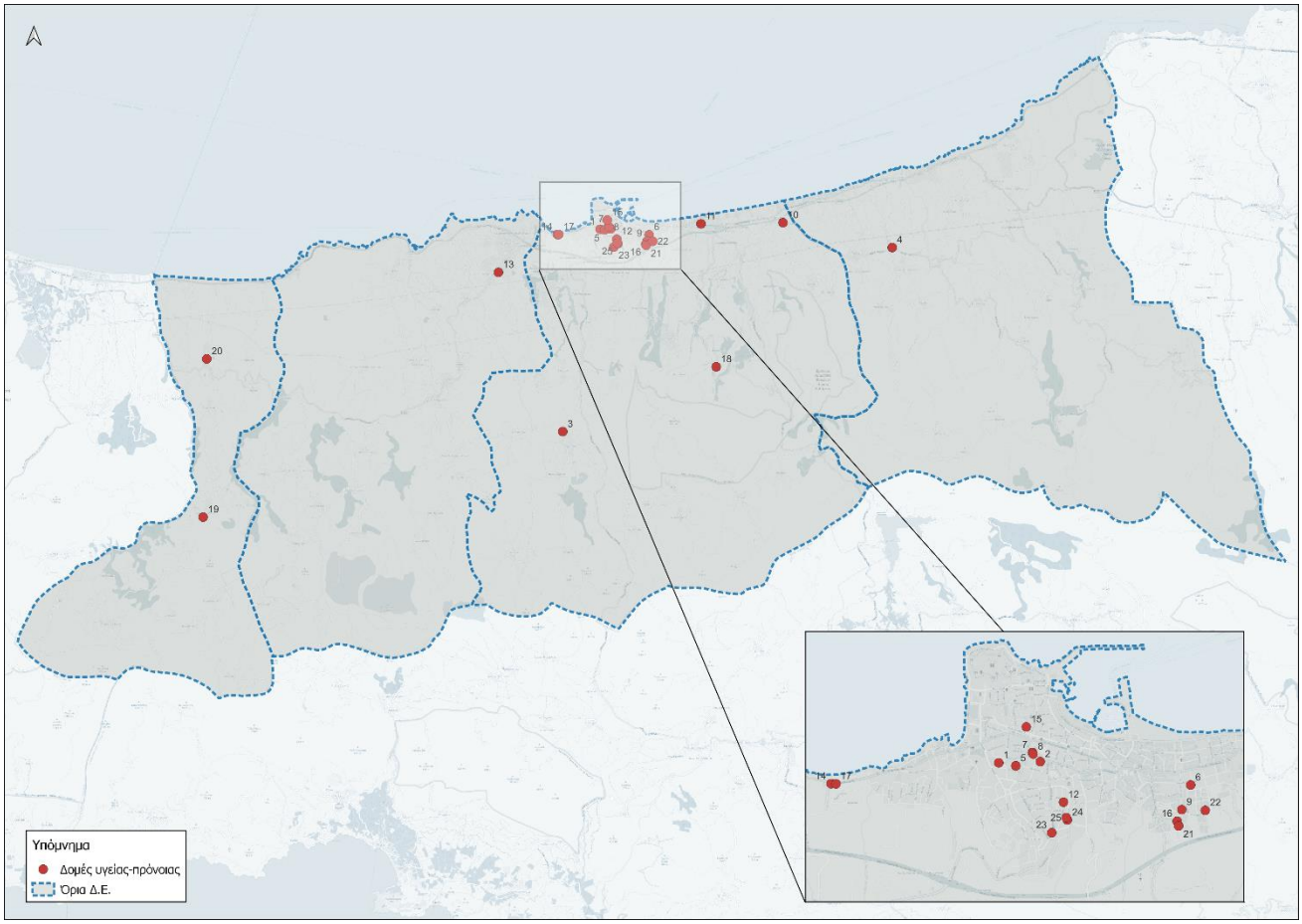
Εικόνα 5-8: Εκπαιδευτικές μονάδες

5.3.2.2 Υποδομές Υγείας, Κοινωνικής Πρόνοιας και Φροντίδας

Στο Δήμο Ρεθύμνης λειτουργεί Γενικό Νοσοκομείο (στο αστικό κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου) από το οποίο εξυπηρετείται το σύνολο των οικισμών της Π.Ε. Ρεθύμνης. Επιπλέον, λειτουργούν Περιφερειακά Ιατρεία, Σύλλογοι ΑμεΑ, ΚΑΠΗ και αρκετές μονάδες ψυχικής υγείας.

Πίνακας 5-10: Υποδομές υγείας-πρόνοιας

Α/Α	**Υποδομές υγείας-πρόνοιας**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	Γενικό Νοσοκομείο Ρεθύμνου	Τρανταλίδου 19-21
2	Κέντρο Υγείας Ρεθύμνου	Μοάτσου 19
3	Περιφερειακό Ιατρείο Αρμένων	Αρμένοι
4	Κέντρο Υγείας Πηγής	Πηγή
5	1η ΤΟΜΥ Ρεθύμνου	Ζαμπελίου 32
6	2ο ΚΑΠΗ-Καλλιθέα	Όλοφ Πάλμε
7	Σύλλογος ΑμεΑ	Μοάτσου 2
8	Κεντρικό ΚΑΠΗ Ρεθύμνου	Μοάτσου 2
9	Σύλλογος "ΑΓΑΠΗ"	Τιμίου Σταυρού
10	5ο ΚΑΠΗ	Νικομηδείας
11	3ο ΚΑΠΗ Περιβολίων	Μαθιουδάκη 24
12	ΚΑΠΗ	Μικρασιατών
13	Κτηνιατρικό Κέντρο Ατσιπόπουλου	Χαραλ. Λιάνδρη
14	Ξενώνας Βραχείας Παραμονής Γενικού Νοσοκομείου Ρεθύμνου "Ηλιοτρόπιο"	Σταμαθιουδάκη 110
15	Ερυθρός Σταυρός	Μελχισεδέκ
16	ΚΔΑΠ Ρεθύμνου	Παπανικολάου
17	Χαμόγελο του παιδιού	Σταμαθιουδάκη 57
18	Παλαιό κτήριο	Χρωμοναστήρι
19	Περιφερειακό Ιατρείο Αργυρούπολης	Αργυρούπολη
20	Περιφερειακό Ιατρείο Επισκοπής	Επισκοπή
21	ΚΕ.Φ.Ι.ΑΠ. του Γ.Ν. ΡΕΘΥΜΝΗΣ (7η ΥΠΕ)	Παπανικολάου 23
22	ΥΠΟ-ΣΤΗΡΙΖΩ (ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΑΙΔΙΩΝ)	Μελπομένης 1
23	ΙΚΑ	Κονδυλάκη 89
24	ΚΑΠΗ ΜΑΣΤΑΜΠΑ	Μαρκέλλου 25
25	Κοινωνικό Παντοπωλείο	Μαρκέλλου 25



Εικόνα 5-9: Δομές υγείας – πρόνοιας

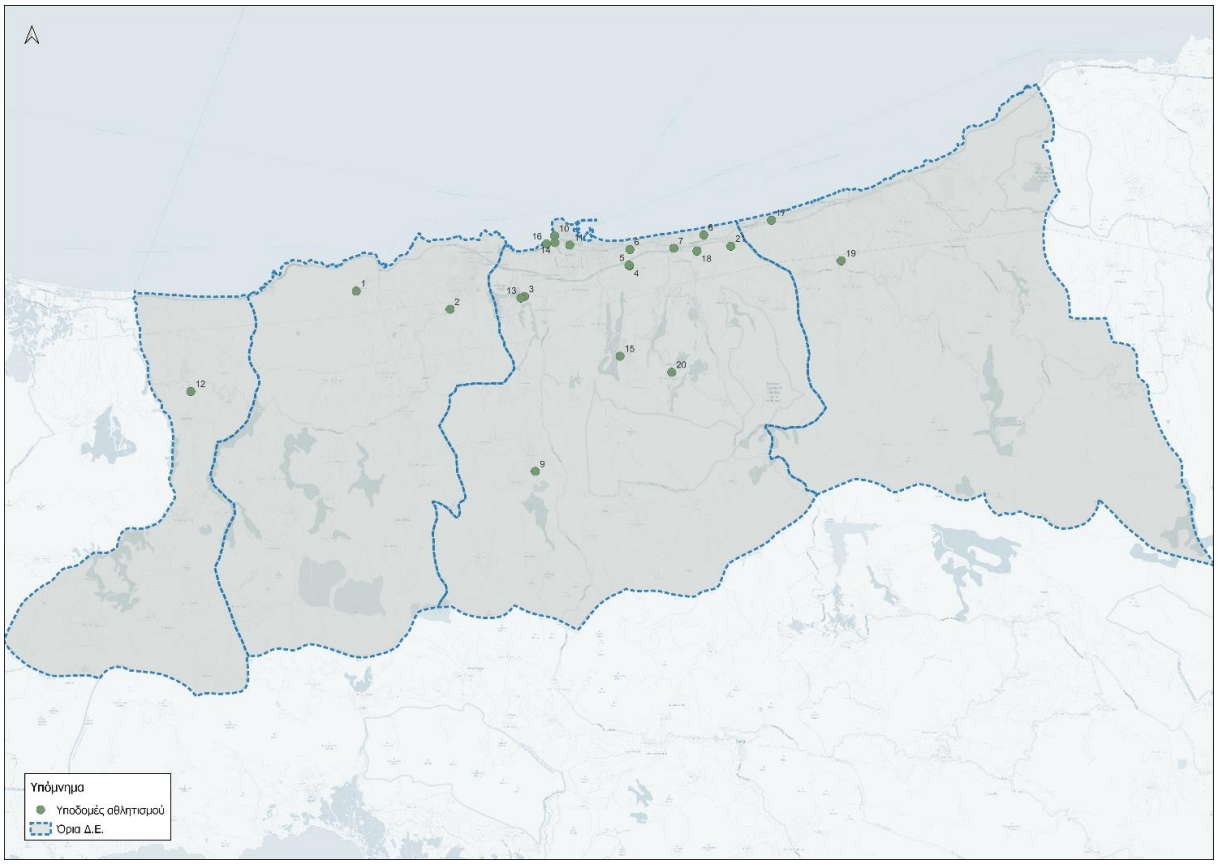
5.3.2.3 Αθλητικές εγκαταστάσεις

Αθλητικές υποδομές (γήπεδα ποδοσφαίρου, τένις, μπάσκετ, κ.ά.) λειτουργούν σε όλη την επικράτεια του Δήμου με τις μεγαλύτερες και πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις (όπως είναι το Δημοτικό στάδιο της Σοχώρας, το κλεισ'το Δημοτικό γυμναστήριο "Μελίνα Μερκούρη", εγκαταστάσεις βαρέων αθλημάτων, κολυμβητήριο, κ.λπ.) να είναι χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου.

Πίνακας 5-11: Υποδομές αθλητισμού

Α/Α	**Υποδομές αθλητισμού**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	Γήπεδο ποδοσφαίρου Γεράνι	Γεράνι
2	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Ατσιπόπουλου	Ατσιπόπουλο
3	Δημοτικό Στάδιο Γάλλου	Γάλλος
4	Χώρος Αθλητισμού	Καλαϊτζάκη
5	Παιδική Χαρά περιβαλλοντικού Πάρκου	Καλαϊτζάκη
6	Κλειστό Γυμναστήριο Περιβολίων	Γεωρ. Φωναζάκη 5
7	Γήπεδο Περιβολίων	Πατριάρχου Αθηναγόρα
8	Εγκαταστάσεις ακαδημίας ποδοσφαίρου Ολυμπιακού Ρεθύμνου	Χίου
9	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αρμένων	Αρμένοι
10	Δημοτικό Γήπεδο Σοχώρας	Πρεβελάκη 16
11	Ανοιχτά Γήπεδα Μπάσκετ	Χ. Δασκαλάκη
12	Δημοτικό Γήπεδο Επισκοπής	Επισκοπή

13	Εγκαταστάσεις Ομίλου Αντισφαίρισης Ρεθύμνου	Γάλλος
14	Κλειστό Γυμναστήριο Μελίνα Μερκούρη	Ηγουμένου Γαβριήλ 119
15	Γήπεδο Ποδοσφαίρου Ρουσσοσπιτίου	Ρουσσοσπίτι
16	Κολυμβητήριο Ρεθύμνου	Πρισκοσοριδη
17	Χώρος Αθλητισμού Αδελιανού Κάμπου	Παλαιά ΕΟ Ρεθύμνου-Ηρακλείου
18	Ανοιχτός Χώρος Αθλητισμού Μισσιριά	Μπαρότση
19	Γήπεδα Πηγής	Πηγή
20	Γήπεδο Χρωμοναστηρίου	Χρωμοναστήρι
21	Γήπεδο	Ανώνυμη οδός-Τραπεζούντος, Ρέθυμνο



Εικόνα 5-10: Υποδομές αθλητισμού

5.3.2.4 Υποδομές Πολιτισμού - Αναψυχής & Χώροι Λατρείας

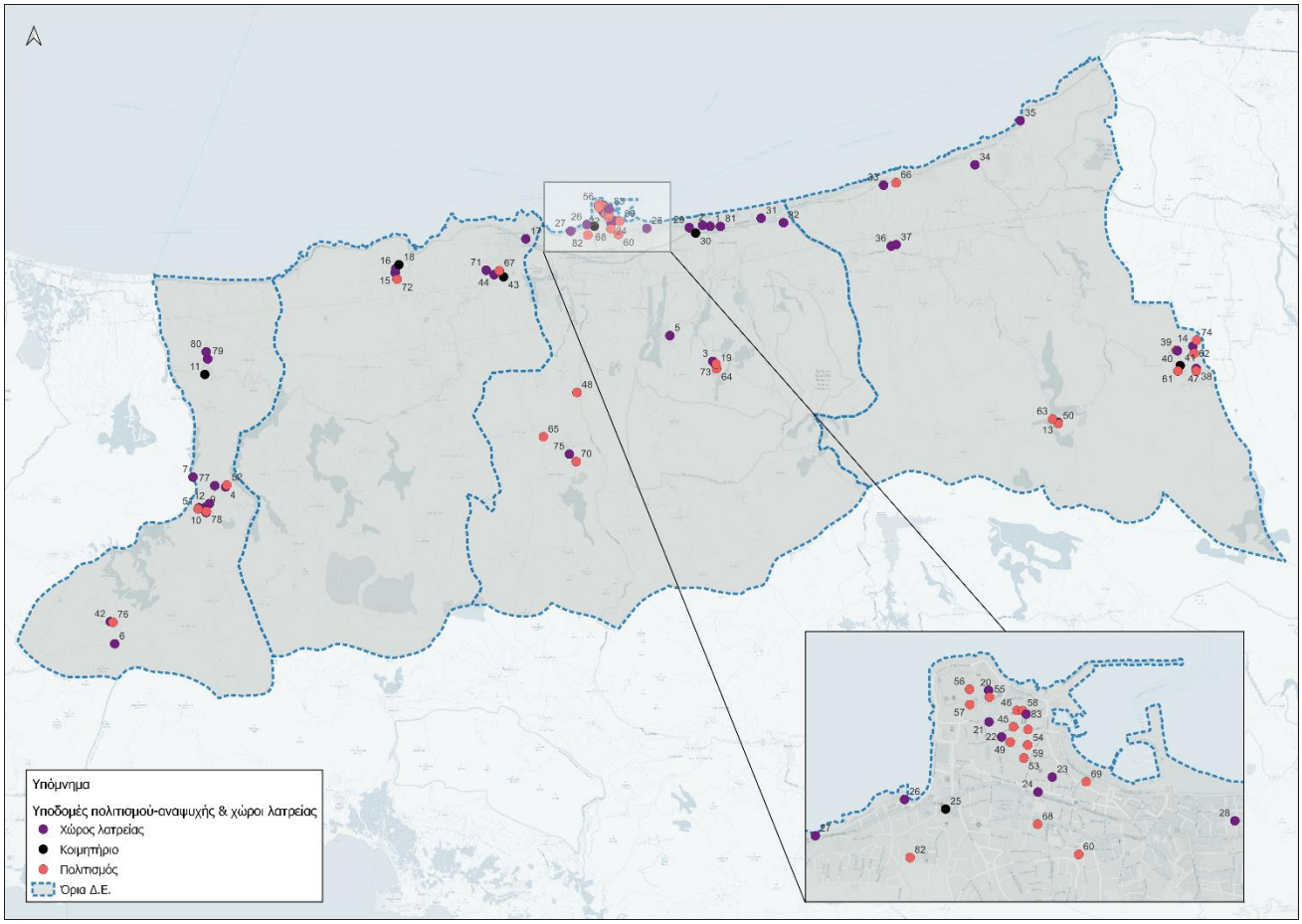
Ο Δήμος Ρεθύμνης χαρακτηρίζεται από μακραίωνη ιστορία και πλούσιο πολιτιστικό κεφάλαιο που συνιστά βασικό παράγοντα προσέλκυσης μεγάλων τουριστικών ροών. Η παλιά πόλη του Ρεθύμνου διατηρεί έντονο μεσαιωνικό και αναγεννησιακό χαρακτήρα και ουσιαστικά αποτελεί ένα ανοικτό πολιτιστικό πάρκο με διάσπαρτα μνημεία εκ των οποίων ξεχωρίζουν: η Φορτέτζα, η Λότζια, η κρήνη Ριμόντι, η πύλη Guora (Μεγάλη πόρτα) - η κεντρική είσοδος του χερσαίου τείχους των Ενετών, ο μεγαλοπρεπής ναός του Αγίου Φραγκίσκου, η εκκλησία της Κυρίας των Αγγέλων, τα τζαμιά του Καρά Μουσά Πασά, της Νερατζέ και της Βαλιδέ Σουλτάνας. Επίσης, στην πόλη του Ρεθύμνου υπάρχει Ιστορικό - Λαογραφικό Μουσείο, Αρχαιολογικό Μουσείο, Στρατιωτικό Μουσείο, Σχολικό Μουσείο και Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης Στον τομέα της αναψυχής συμβάλλει η λειτουργία του Δημοτικού Θεάτρου Ρεθύμνου και 3 κινηματογράφων (ένας εκ των οποίων είναι θερινός). Στο Δήμο εντοπίζονται επίσης πολλοί ναοί. Οι συγκεκριμένοι χώροι αποτελούν

γενικά σημεία συνάντησης τόσο σε καθημερινή βάση όσο και κατά τις ημέρες που πραγματοποιούνται λειτουργίες.

Πίνακας 5-12: Υποδομές πολιτισμού – αναψυχής & χώροι λατρείας

Α/Α	Υποδομές Πολιτισμού - Αναψυχής & Χώροι Λατρείας	Διεύθυνση - Οικισμός
1	Άγιος Τίτος	Μάχης Κρήτης
2	Άγιος Ιωάννης	Εμμ. Παχλά
3	Άγιος Παντελεήμονας	Χρωμοναστήρι
4	Ιερός Ναός 5 παρθένων	Αργυρούπολη
5	Εκκλησία Αγίας Παρασκευής	Ρουσσοσπίτι
6	Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου	Μυριοκέφαλα
7	Ιερός Ναός Αγίας Κυριακής	Αργυρούπολη
8	Ιερός Ναός Αγίου Ιωάννου και Αγίας Δύναμης	Αργυρούπολη
9	Ιερός Ναός Παναγίας Μπαροτσιανής	Αργυρούπολη
10	Ιερός Ναός	Αργυρούπολη
11	Κοιμητήριο Επισκοπής	Επισκοπή
12	παρεκκλήσι Αγίας Παρασκευής	Αργυρούπολη
13	Ιερά Μονή Αρκαδίου	Επ. Οδός Βιράν Επισκοπής Μονής Αρκαδίου
14	Αγια Άννα	Ελεύθερνα
15	Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου	Γεράνι
16	Ιερός Ναός	Γεράνι
17	Ναός Αγίου Αντωνίου	Κόμβος, Ατσιπόπουλο
18	Κοιμητήριο Γερανίου	Γεράνι
19	Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου	Χρωμοναστήρι
20	Ιερός Ναός Αγίου Θεοδώρου Τριχινά	Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα
21	Ιερός Ναός	Οδός Μελισσηνού
22	Ενετικός Ναός της Κυρίας των Αγγέλων	Αραμπατζόγλου-Θεσσαλονίκης
23	Μητροπολιτικός Ναός Εισοδίων Θεοτόκου	Καστρινογιαννάκη
24	Ιερός Ναός Τεσσάρων Μαρτύρων	Γερακάρη 6
25	Κοιμητήριο Αγίου Κωνσταντινου	Ηγουμένου Γαβριήλ -Αναπάυσεως
26	Παρεκκλήσι Αγίου Νικολάου	Πρισκοσοριδη
27	Ιερός Ναός Αγίας φωτεινής	Σταμαθιουδάκη
28	Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου	Βεργίνας-Αιγαίου
29	ιερός Ναός Αγίων Αναργύρων	Ε. Δασκαλάκη
30	Κοιμητήριο Αγίου γεωργίου	ΒΟΑΚ
31	Αγία Τριάδα	Μάχης Κρήτης
32	Ι.Ν. Αγίου Νεκταρίου	Νέας Φωκαίας
33	Αίθουσα Βασιλείας των μαρτύρων του Ιεχωβά	ΒΟΑΚ (παράλευρη οδός)
34	Ι.Ν Τιμίου Σταυρού	Παλαιά Εθνική Οδός
35	Αγιος Νικόλαος Σκαλετας	ΒΟΑΚ
36	Ιερός ναός Αγίου Νικολάου	Πηγή
37	Ιερός Ναός Παναγίας	Πηγή
38	Εκκλησία	Αρχαία Ελεύθερνα
39	Δημοτικό Σχολείο Ελευθέρνας	Ελεύθερνα
40	Ιερός Ναός Κοιμήσεως της θεοτόκου	Ελεύθερνα
41	Κοιμητήριο Ελευθέρνας	Ελεύθερνα
42	Ιερά Μονή Μυριοκεφάλων	Μυριοκέφαλα
43	Κοιμητήριο Ατσιπόπουλου	Ατσιπόπουλο
44	Ιερός Ναος Αγίου Ελευθερίου	Ατσιπόπουλο
45	Μουσείο Ενάλιας Ζωής	Ραδάμαθυος
46	Συλλογή Φραντζεσκάκη	Χειμάρας
47	Μικρό Βαλανείο	Αρχαία Ελεύθερνα
48	Υστερομινωικό νεκροταφείο Αρμενων	Αρμένοι

49	Ιστορικό και Λαογραφικο μουσείο Ρεθύμνης	Βερνάδου
50	Μουσείο Μονής Αρκαδίου	Επ. Οδός Βιράν Επισκοπής Μονής Αρκαδίου
51	Πηγές Αργυρουπόλεως	Αργυρούπολη
52	Αρχαία Λάππα	Αργυρούπολη
53	Αρχαιολογικό Μουσείο ρεθύμνης	Αγ. Φραγκίσκου
54	Ενετική Κρήνη Ριμόντι	Μοσχοβίτη
55	Φρούριο Ρεθύμνου	Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα
56	Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα	Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα
57	Δημοτικό Θέατρο Ερωφίλη	Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα
58	Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης Κρήτης	Μεσολογγίου
59	Νερατζέ Τζαμί	Βερνάδου
60	Παλαιοντολογικό Μουσείο Ρεθύμνου	Μαρκέλλου-Ανδρουλιδάκη-Δημοκρατίας
61	Αρχαιολογικό Μουσείο Ελευθέρνας	Αρχαία Ελεύθερνα
62	Αρχαιολογικός Χώρος Ελευθέρνας	Ελεύθερνα
63	Κρήνη Βλαστού	Μονή Αρκαδίου
64	Στρατιωτικό Μουσείο Χρωμοναστηρίου	Χρωμοναστήρι
65	Μεσαιωνικό κάστρο Καστρί	Αρμένοι
66	Πηγιανός Κάμπος- Αρχαιολογικός Χώρος	ΒΟΑΚ (παράπλευρη οδός)
67	πολιτιστικός Σύλλογος Ατσιπόπουλου	Ατσιπόπουλο
68	Πολιτιστικός Σύλλογος Ρεθύμνου	Μοάτσου 19
69	Πνευματικό Πολιτιστικό κέντρο "Γεωργιος Ανδρέα Σμαραγδάκης"	Ελ. Βενιζέλου-Β.Καλλέργη-Αρκαδίου
70	Πολιτιστικός Σύλλογος Αρμένων	Αρμένοι
71	Ναός Αγίου Ιωάννη	Ατσιπόπουλο
72	Πολιτιστικός Σύλλογος Γερανίου	Γεράνι
73	Νερόμυλος Πρινάρη	Χρωμοναστήρι
74	Αρχαιολογικός χώρος - στέγαστρο	Ελεύθερνα
75	Ιερός Ναός Μεταμορφώσεως του Σωτήρος	Αρμένοι
76	Πολιτιστικός Σύλλογος Μυριοκεφάλων	Μυριοκέφαλα
77	Παρεκκλήσι	Αργυρούπολη
78	Εκπολιτιστικός Επιμορφωτικός Σύλλογος Αργυρούπολης	Αργυρούπολη
79	Εκκλησία Προφήτης Ηλίας	Επισκοπή
80	Παρεκκλήσιο	Επισκοπή
81	Ιερός Ναός Αγίων Αποστόλων Πέτρου & Παύλου(29 Ιουνίου) και Αγίας μεγαλομάρτυρος Γλυκερίας(13 Μαΐου)	Μάχης Κρήτης
82	Θεομήτωρ" Κέντρο Κοινωνικής και Πολιτιστικής Διακονίας	Ψυχουντάκη Παντ. 5
83	Ιερός Καθολικός Ναός Αγίου Αντωνίου της Παδούης	Σαλαμίνος



Εικόνα 5-11: Υποδομές πολιτισμού – αναψυχής & χώροι λατρείας

5.3.2.5 Δημόσια κτήρια και Υπηρεσίες

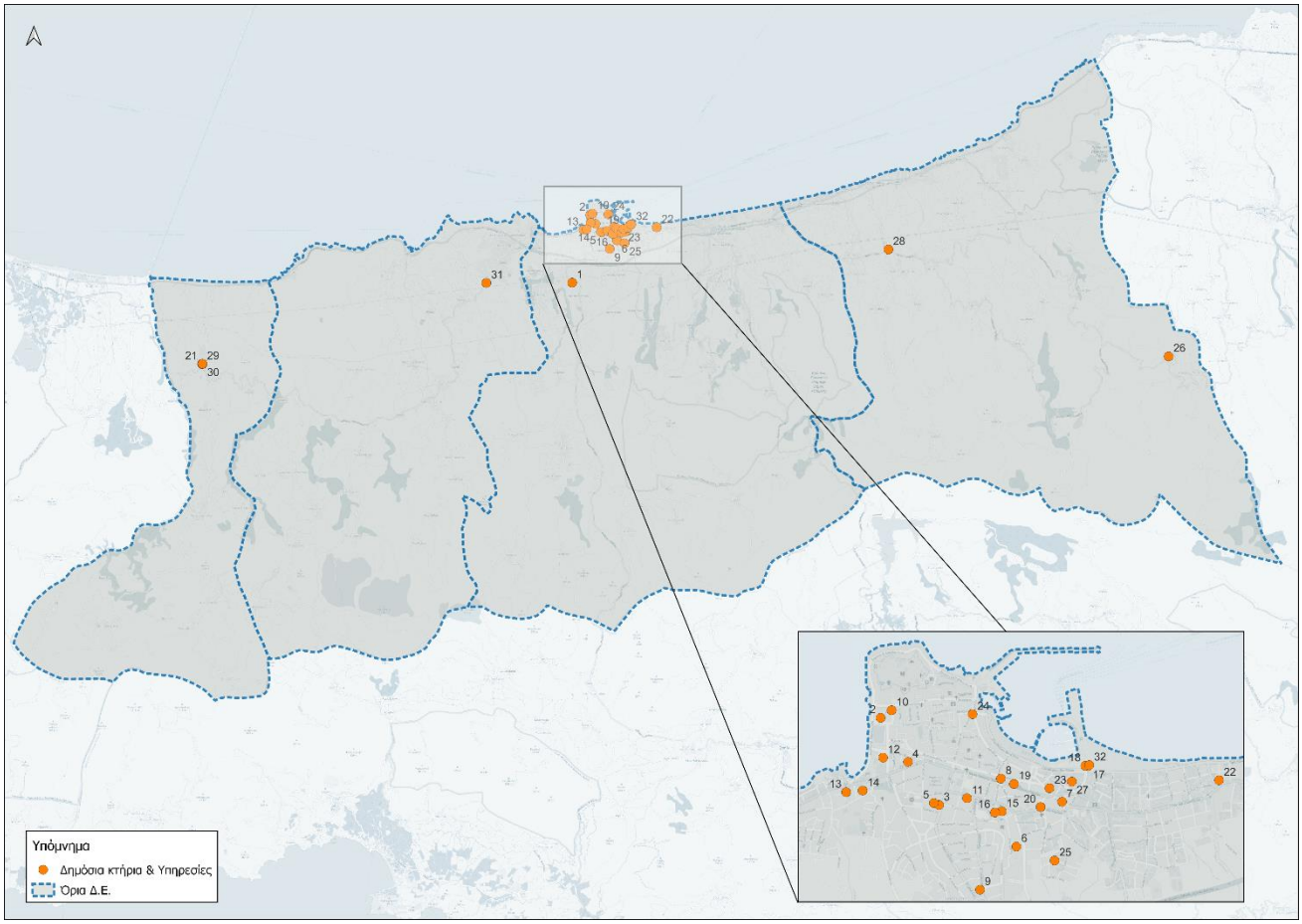
Στο Δήμο Ρεθύμνης εντοπίζεται πληθώρα Δημόσιων Υπηρεσιών, οι οποίες αποτελούν χώρους που επισκέπτονται οι πολίτες για την επιτέλεση διάφορων γραφειοκρατικών τους υποχρεώσεων αλλά και για την εξυπηρέτηση καθημερινών τους αναγκών.

Σημειώνεται ότι στην συγκεκριμένη ενότητα δεν περιλαμβάνονται υποδομές δημόσιων κτιρίων και εγκαταστάσεων που ενσωματώνονται σε άλλες κατηγορίες (πχ υποδομές υγείας- πρόνοιας, υποδομές αθλητισμού, εκπαίδευσης κ.α.) καθώς αυτές αναφέρονται και χαρτογραφούνται διακριτά σε επόμενες ή προηγούμενες ενότητες.

Πίνακας 5-13: Δημόσια Κτήρια και Υπηρεσίες

Α/Α	**Υποδομές Πολιτισμού - Αναψυχής & Χώροι Λατρείας**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	Πυροσβεστική Υπηρεσία Ρεθύμνου	Επαρ.Οδ. Ρέθυμνου-Αγίας Γαλήνης 33
2	Κεντρικό Κτίριο Διεύθυνσης Π.Ε Ρεθύμνης	Πλ. Ηρ. Πολυτεχνείου
3	Διεύθυνση Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής	Δημητρακάκη 17
4	Κέντρο δια βίου Μαθησης Παιδείας και απασχόλησης (κτίρια Β και Γ)	Ηγουμένου Γαβριήλ
5	Διεύθυνση Δημόσιας Υγείας και Κοινωνικής Μέριμνας	Ζαμπελίου 34
6	Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών	Δημοκρατίας 32
7	Διεύθυνση Τουρισμού	Χορτάτζη
8	Δημαρχείο Ρεθύμνης	Κουντουριώτου 84
9	ΕΦΚΑ	Κονδυλάκη 89
10	Διεύθυνση Αστυνομίας Ρεθύμνου	Πλ. Ηρ. Πολυτεχνείου 26

11	ΕΛΤΑ	Μοάτσου 19
12	Δικαστήριο Ρεθύμνου	Π.Πρεβελάκη-Σ.Βλαστού
13	Δημόσια Κεντρική Βιβλιοθήκη Ρεθύμνου	Μπίρη 6
14	ΔΟΥ Ρεθύμνου	Σταμαθιουδάκη 8
15	Περιφερειακή Διεύθυνση ΕΟΠΥΥ	Δημοκρατίας 10
16	ΕΤΕΑΕΠ Περιφερειακό Ρεθύμνου	Δημοκρατίας 35
17	Λιμεναρχείο Ρεθύμνου	Σοφοκλή Βενιζέλου 37
18	Δήμος Ρεθύμνης-Τεχνική Υπηρεσία	Σοφοκλή Βενιζέλου 37
19	ΚΕΠ Ρεθύμνου	Κουντουριώτου 98
20	ΚΕΠ	Ζυμβρακάκη 14
21	ΚΕΠ Λαππαίων Επισκοπή	Επισκοπή
22	ΕΛΤΑ	Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 2
23	Υποθηκοφυλακείο Ρεθύμνου	Χορτάτζη 20
24	Εφορεία Αρχαιοτήτων Ρεθύμνου	Αρκαδίου 216
25	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης- τμήμα Αδειών διαμονής Ν. Ρεθύμνης	Διογένους Απολλωνιάτου 6
26	Κοινοτικο κατάστημα/ιατρείο/πολιτιστικός σύλλογος Ελευθέρνας	Ελεύθερνα
27	ΚΕΔΑΣΥ Ρεθύμνου	Ψαρρού 50
28	ΚΕΠ Δήμου Αρκαδίου	Πηγή
29	Τμήμα Τροχαίας ΒΟΑΚ	Επισκοπή
30	Δημαρχείο Λαππαίων	Επισκοπή
31	ΚΕΠ Δήμου Νικηφόρου Φωκά (Ατσιπόπουλο)/Πολιτιστικό κέντρο/Ιατρείο	Ατσιπόπουλο
32	Γραφείο Υποστήριξης Τουρισμού	Σοφοκλή Βενιζέλου 37



Εικόνα 5-12: Δημόσια κτήρια και Υπηρεσίες

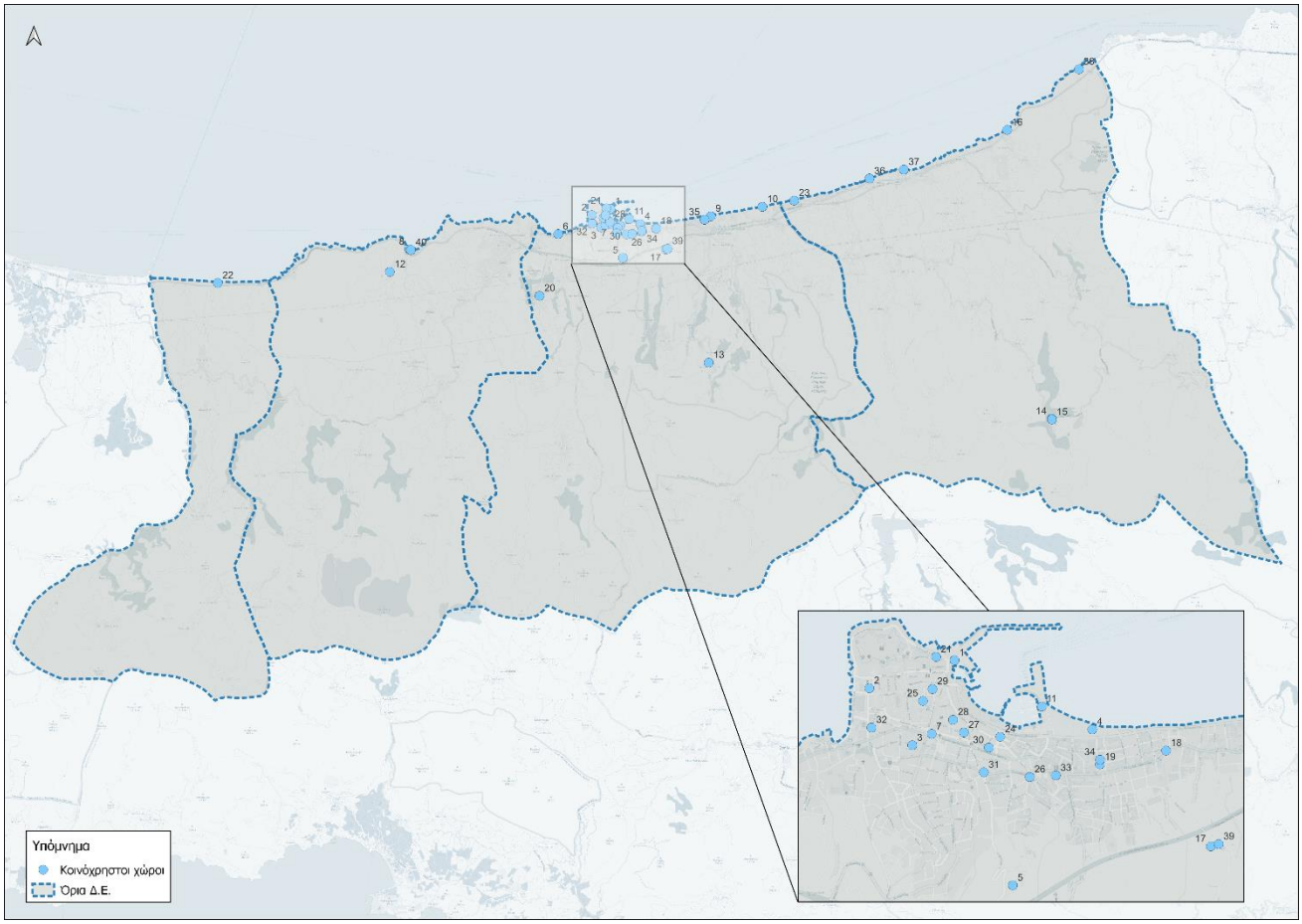
5.3.2.6 Κοινόχρηστοι χώροι

Ο Δήμος Ρεθύμνης διαθέτει ποικίλους κοινόχρηστους χώρους όπως πλατείες, παιδικές χαρές. Επίσης ως παραθαλάσιος Δήμος, στους κοινόχρηστους χώρους συμπεριλαμβάνονται και οι παραλίες. Ο σχετικά υψηλός αριθμός τους αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο για το σχεδιασμό βιώσιμων μετακινήσεων. Ωστόσο, είναι φανερή η έλλειψη δικτύου μεταξύ τους το οποίο αποθαρρύνει τον κάτοικο αλλά και τον επισκέπτη από την επιλογή ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο. Παρακάτω παρουσιάζονται οι χώροι αυτοί όπως καταγράφηκαν.

Πίνακας 5-14: Κοινόχρηστοι χώροι

Α/Α	**Κοινόχρηστοι χώροι**	**Διεύθυνση - Οικισμός**
1	Ενετικό λιμάνι Ρεθύμνου	Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη 16
2	Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου	Ηρ. Πολυτεχνείου
3	Δημοτικός κήπος Ρεθύμνου	Ηγουμένου Γαβριήλ
4	Παραλία Ρεθύμνου	Σοφοκλή Βενιζέλου
5	Δημοτικός κήπος-Δημοτικό δασύλλιο	Καλλέργη Ζάχ.
6	Παραλία Κουμπές	Σταμαθιουδάκη
7	Πλατεία Τεσσάρων Μαρτύρων	Δημακοπούλου-Ηγ.Γαβριήλ
8	Παραλία γεράνι	ΒΟΑΚ
9	Παραλία Μισίρια	Μισίρια
10	Παραλία Πλατανές	Πλατανιάς

11	Μαρίνα Ρεθύμνου	Ρέθυμνο
12	Ανοιχτό θέατρο Μυθωδια Γεράνι	Γεράνι
13	Παιδική Χαρά Χρωμοναστηρίου	Χρωμοναστήρι
14	Παιδική χαρά μονής Αρκαδίου	Μονή Αρκαδίου
15	Πλατεία Μονής Αρκαδίου	Μονή Αρκαδίου
16	Παραλία Σκαλέτα	Σκαλέτα
17	"Βιότοποι της Κρήτης" Περιβαλλοντικό Πάρκο	Καλαϊτζάκη
18	Πλατεία Κόρακα Καμάρα	Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 7
19	Παιδική χαρά Πλατείας Αγίου Γεωργίου	Α. Σικελιανού
20	Πλατεία Γάλλου	Γάλλος
21	Πλατεία Πλαστήρα	Εμ. Κεφαλογιάννη-Μακεδονίας
22	Παραλία Επισκοπής	Επισκοπή
23	Παραλία Αδελιανός Κάμπος	Αδελιανός Κάμπος
24	Πλατεία Αγνωστου Στρατιώτη	Ε.Βενιζέλου
25	Πλατεία Μικρασιατών	Ε.Αντιστάσεως-Παπαμιχελάκη-Ν. Φωκά-Ε. Βερνάδου
26	Παιδική Χαρά Ζυμβρακάκη	Γ. Ανδρουλιδάκη-Κ. Παλαμά-Καντανολέοντος
27	Πλατεία 25ης Μαρτίου	Βιβιλάκη
28	Πλατεία Μητροπόλεως	Μανιουδάκη
29	Πλατεία Τίτου Πετυχάκη	Α. Μαυροκορδάτου
30	Πλατεία Ιερολοχιτών	Ουγκώ-Γερακάρη
31	Πλατεία Κώστα Μουντάκη	Καζαντζάκη-Ζυμβρακάκη
32	Πλατεία Αυστραλιανών Πολεμιστών	Π.Πρεβελάκη-44ου Συντάγματος
33	Πάρκο οδού Παπαδάκη	Παπαδάκη
34	Πλατεία Αγίου Γεωργίου "Πεταλιώτου"	Πεταλιώτη
35	Πλατεία και Παιδική χαρά 110 Μαρτύρων	110 Μαρτύρων
36	Παραλία Κάμπος	Πηγιανός Κάμπος
37	Παραλία Μπελέχας	Σφακάκι
38	Παραλία Σπηλιές	Σκαλέτα
39	Παιδική Χαρά περιβαλλοντικού Πάρκου	Καλαϊτζάκη
40	Πλατεία Ι.Ν. Καμαριανής	ΒΟΑΚ



Εικόνα 5-13: Κοινόχρηστοι χώροι

5.3.2.7 Χώροι καταφυγής – συγκέντρωσης Πληθυσμού Δήμου Ρεθύμνης

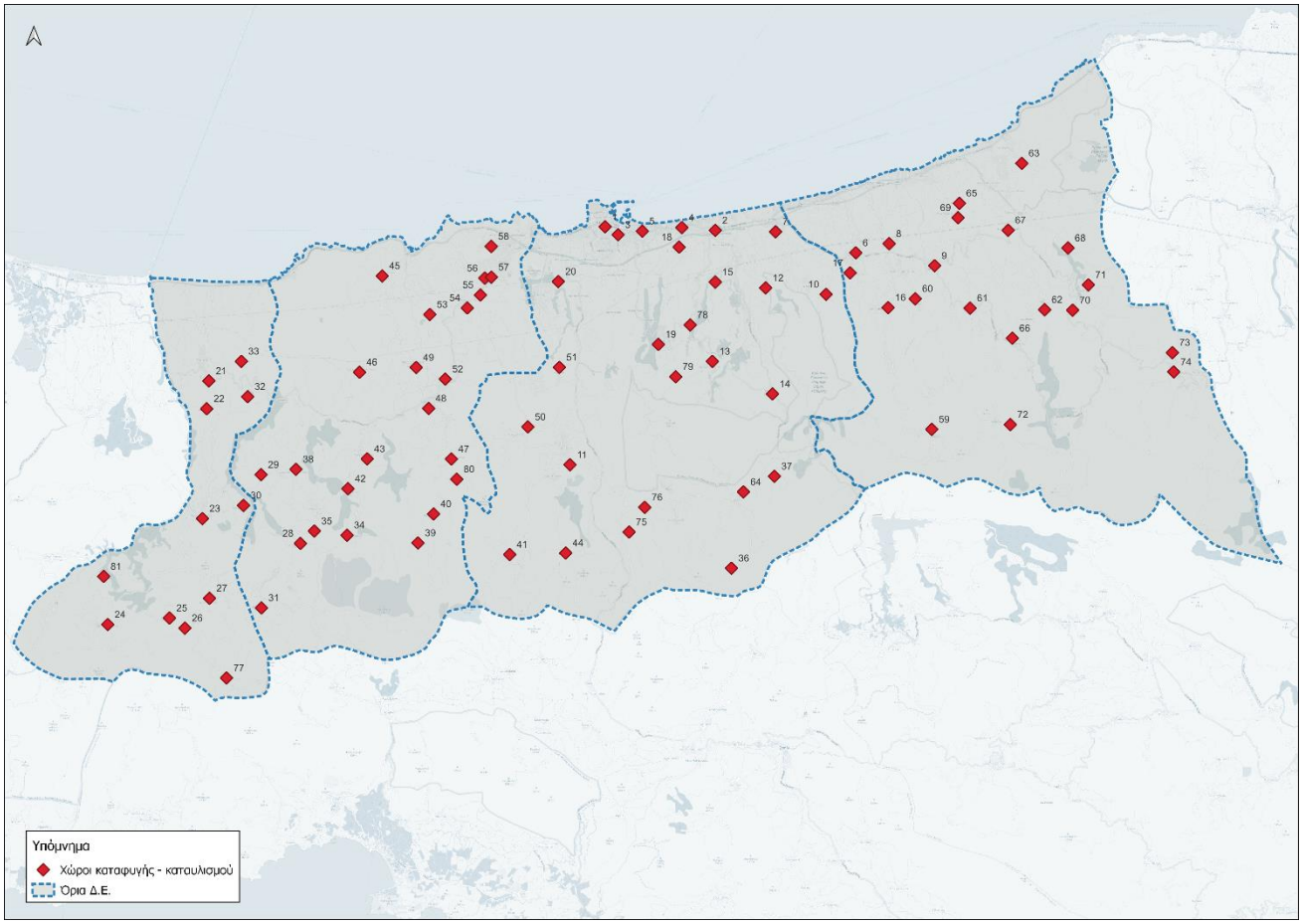
Οι χώροι καταφυγής είναι χώροι άμεσης εκτόνωσης του πληθυσμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, είναι βραχυχρόνιας παραμονής (έως 2 ημέρες) και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη διάρκεια παραμονής του πληθυσμού. Οι χώροι καταυλισμού είναι χώροι προσωρινής στέγασης, μέχρι την αποκατάσταση των κατεστραμμένων κατοικιών και άλλων κτιρίων, και διατίθενται για μακροχρόνια παραμονή (από 3-9 μήνες). Οι εν λόγω χώροι παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5-15: Χώροι καταφυγής – καταυλισμού

Α/Α	Χώροι καταφυγής-καταυλισμού	Συντεταγμένες
1	ΠΛΑΤΕΙΑ 4 ΜΑΡΤΥΡΩΝ	35°21'59.01"Β 24°28'28.43"Α
2	ΓΗΠ. ΜΙΣΙΡΙΑ	35°21'54.79"Β24°30'45.30"Α
3	ΣΧΟΛΗ ΧΩΡΟΦΥΛΑΚΗΣ	35°21'50.73"Β 24°28'44.54"Α
4	8 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ	35°21'57.65"Β 24°30'3.82"Α
5	ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	35°21'54.33"Β 24°29'14.62"Α
6	ΑΔΕΛΕ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'31.12"Β24°33'39.58"Α
7	ΓΗΠΕΔΟ ΠΛΑΤΑΝΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'52.94"Β24°32'0.01"Α
8	ΓΗΠΕΔΟ ΠΗΓΗΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'40.14"Β 24°34'21.05"Α
9	ΛΟΥΤΡΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'17.48"Β24°35'17.40"Α
10	ΜΑΡΟΥΛΑΣ ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'49.01"Β 24°33'2.46"Α

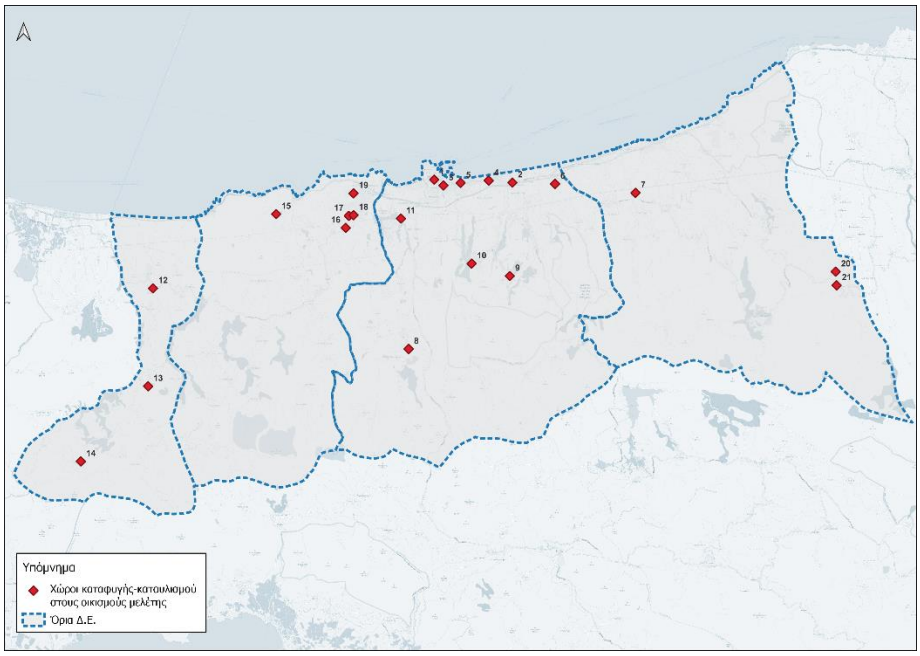
11	ΑΡΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'57.16"Β 24°27'43.57"Α
12	ΓΙΑΝΝΟΥΔΙΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'55.87"Β 24°31'47.43"Α
13	ΧΡΩΜΟΝΑΣΤΗΡΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΓΗΠΕΔΟ	35°19'41.44"Β 24°30'40.81"Α
14	ΠΡΑΣΙΕΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'8.09"Β24°31'55.14"Α
15	ΞΗΡΟ ΧΩΡΙΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'2.14"Β 24°30'44.97"Α
16	ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'35.28"Β 24°34'19.35"Α
17	ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'10.71"Β 24°33'32.48"Α
18	ΚΑΣΤΕΛΑΚΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'37.88"Β 24°30'0.21"Α
19	ΡΟΥΣΣΟΣΠΙΤΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΣΦΥΓΗΣ	35°19'59.10"Β24°29'33.90"Α
20	ΓΑΛΛΟΥ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΓΗΠΕΔΟ	35°21'3.46"Β24°27'30.06"Α
21	ΕΠΙΣΚΟΠΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΓΗΠΕΔΟ	35°19'23.79"Β24°20'15.71"Α
22	ΑΡΧΟΝΤΙΚΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°18'55.54"Β 24°20'12.89"Α
23	ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'3.80"Β 24°20'7.15"Α
24	ΜΥΡΙΟΚΕΦΑΛΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°15'16.42"Β 24°18'9.32"Α
25	ΑΡΟΛΙΘΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°15'22.87"Β24°19'25.87"Α
26	ΡΟΥΜΠΑΔΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°15'12.54"Β24°19'44.92"Α
27	ΒΙΛΑΝΔΕΡΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°15'42.87"Β 24°20'15.56"Α
28	ΜΟΥΝΔΡΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'38.27"Β 24°22'8.64"Α
29	ΖΟΥΡΙΔΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'48.29"Β24°21'20.10"Α
30	ΚΑΤΩ ΠΟΡΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'17.09"Β 24°20'58.26"Α
31	ΒΕΛΟΝΑΔΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°15'32.84"Β24°21'19.91"Α
32	ΚΟΥΦΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'7.70"Β 24°21'3.81"Α
33	ΚΑΡΩΤΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'43.60"Β 24°20'56.11"Α
34	ΣΑΙΤΟΥΡΕΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'46.46"Β24°23'6.52"Α
35	ΡΟΥΣΤΙΚΑ ΓΗΠΕΔΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'50.80"Β 24°22'26.00"Α
36	ΓΕΝΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'11.07"Β 24°31'3.15"Α
37	ΜΥΡΘΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'44.36"Β 24°31'57.00"Α
38	ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'53.69"Β24°22'3.44"Α
39	ΑΝΩ ΜΑΛΑΚΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'38.24"Β24°24'34.44"Α
40	ΚΑΤΩ ΜΑΛΑΚΙ Χ. ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'7.68"Β 24°24'53.98"Α
41	ΚΟΥΜΟΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'26.09"Β24°26'28.29"Α
42	ΠΑΛΑΙΛΙΜΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'33.59"Β 24°23'7.85"Α
43	ΚΑΛΟΝΥΧΤΗΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°18'3.98"Β24°23'31.92"Α
44	ΦΩΤΕΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'27.37"Β 24°27'37.64"Α
45	ΓΕΡΑΝΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΓΗΠΕΔΟ	35°21'9.84"Β 24°23'51.45"Α
46	ΚΑΤΩ ΒΑΛΣΑΜΟΝΕΡΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'32.15"Β 24°23'22.82"Α
47	ΑΝΩ ΒΑΛΣΑΜΟΝΕΡΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°18'3.43"Β 24°25'16.36"Α
48	ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°18'55.11"Β 24°24'48.38"Α
49	ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΙΑΝΑ ΜΕΤΟΧΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'36.65"Β24°24'33.12"Α
50	ΚΑΣΤΕΛΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°18'35.80"Β 24°26'51.48"Α
51	ΣΩΜΑΤΑΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'36.17"Β 24°27'30.81"Α
52	ΓΩΝΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'24.72"Β 24°25'9.16"Α
53	ΒΕΔΕΡΟΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'30.49"Β 24°24'50.32"Α
54	ΠΡΙΝΕΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'37.03"Β24°25'36.87"Α
55	ΑΤΣΙΠΟΠΟΥΛΟ ΓΗΠΕΔΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'50.11"Β24°25'53.34"Α
56	ΑΤΣΙΠ[ΟΛΟΥΛΟ 2ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'7.24"Β24°25'58.79"Α
57	ΑΤΣΙΠΟΠΟΥΛΟ 3ΧΩΡΟΣ ΚΑΡΑΦΥΓΗΣ	35°21'8.23"Β 24°26'6.96"Α
58	ΒΙΟΛΙ ΧΑΡΑΚΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'8.23"Β 24°26'6.96"Α
59	ΧΑΡΚΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΣΧΟΛΕΙΟ	35°18'31.18"Β 24°35'12.70"Α

60	ΜΕΣΗ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'44.05"Β 24°34'53.00"Α
61	ΚΥΡΙΑΝΝΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'34.16"Β 24°36'0.94"Α
62	ΠΙΚΡΗ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'32.02"Β 24°37'33.60"Α
63	ΠΡΙΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°23'1.09"Β 24°37'6.39"Α
64	ΣΕΛΛΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'28.63"Β 24°31'18.54"Α
65	ΧΑΜΑΛΕΥΡΙ ΧΑΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°22'20.89"Β24°35'48.64"Α
66	ΑΜΝΑΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'3.28"Β 24°36'53.33"Α
67	ΑΝΩ ΒΙΡΑΝ ΕΠΙΣΚΟΠΗ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ	35°21'53.21"Β24°36'48.92"Α
68	ΕΡΦΟΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°21'34.64"Β24°38'3.14"Α
69	ΑΣΤΕΡΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°22'6.19"Β 24°35'46.69"Α
70	ΡΟΥΠΕΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'31.41"Β 24°38'8.44"Α
71	ΣΚΟΥΛΟΥΦΙΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'57.02"Β 24°38'28.15"Α
72	ΚΑΒΟΥΣΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°18'35.49"Β 24°36'50.26"Α
73	ΕΛΕΥΘΕΡΝΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΣΧΟΛΕΙΟ	35°19'47.62"Β 24°40'11.78"Α
74	ΕΛΕΥΘΕΡΝΑ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ 2ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'28.03"Β 24°40'13.32"Α
75	ΑΜΠΕΛΑΚΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'48.42"Β 24°28'56.37"Α
76	ΚΑΡΕ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'13.46"Β 24°29'16.02"Α
77	ΑΛΩΝΕΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°14'21.73"Β24°20'36.40"Α
78	ΜΥΛΟΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°20'18.71"Β24°30'13.54"Α
79	ΚΑΠΕΔΙΑΝΑ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°19'26.05"Β 24°29'55.14"Α
80	ΜΟΝΟΠΑΡΙ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°17'42.88"Β 24°25'22.83"Α
81	ΜΑΡΟΥΛΟΥ ΧΩΡΟΣ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ	35°16'5.33"Β 24°18'4.49"Α



Εικόνα 5-14: Χώροι Καταφυγής-Καταυλισμού Δήμου Ρεθύμνης

Από τους παραπάνω χώρους καταφυγής-καταυλισμού, στους οικισμούς μελέτης βρίσκονται οι 21 από αυτούς και παρουσιάζονται παρακάτω:



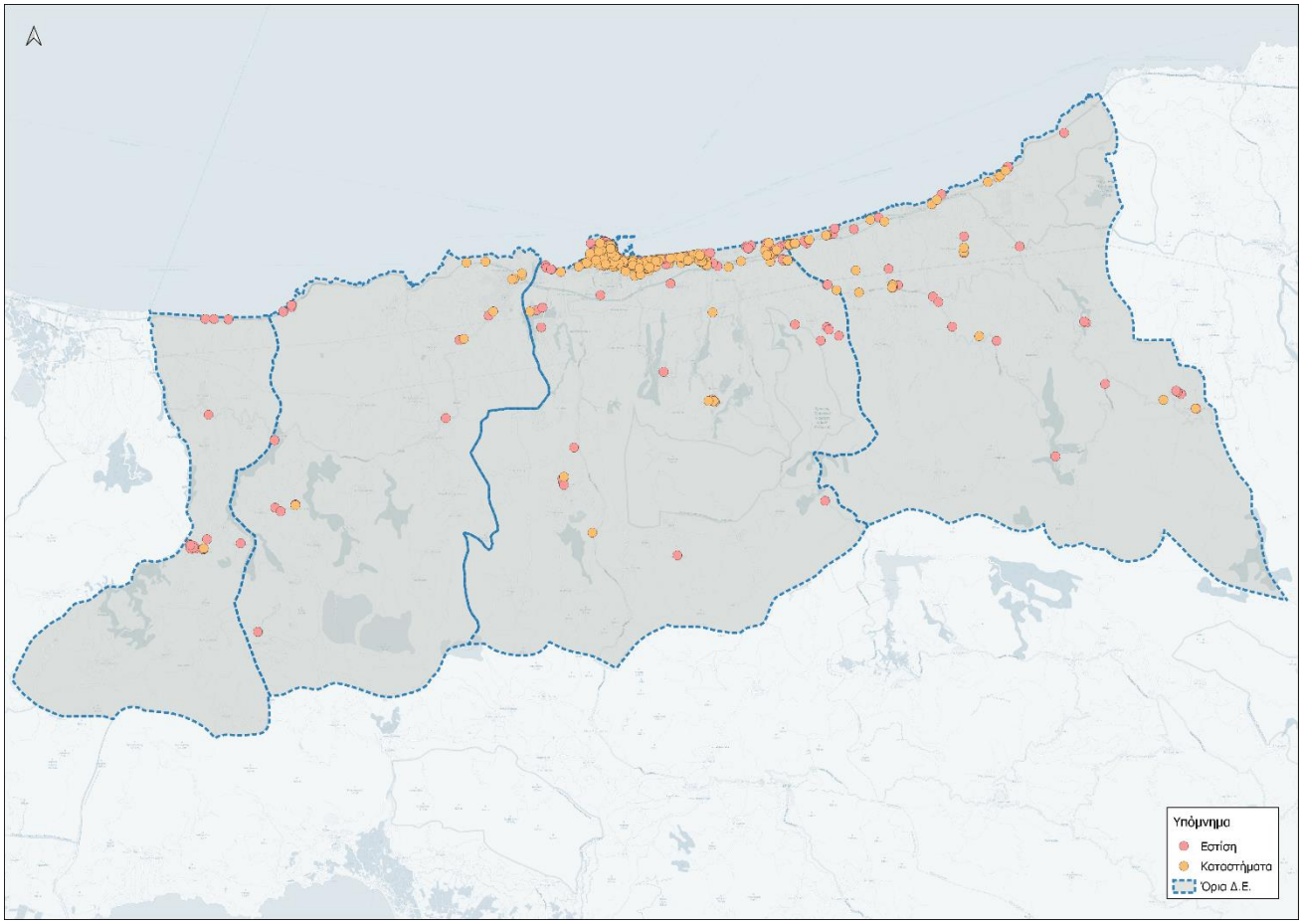
Εικόνα 5-15 Χώροι καταφυγής-καταυλισμού στους οικισμούς μελέτης

Α/Α ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ-ΚΑΤΑΥΛΙΣΜΟΥ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ:

1 ΠΛΑΤΕΙΑ 4 ΜΑΡΤΥΡΩΝ
2 ΓΗΠΕΔΟ ΜΙΣΙΡΙΑ
3 ΣΧΟΛΗ ΧΩΡΟΦΥΛΑΚΗΣ
4 8ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ
5 ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ
6 ΓΗΠΕΔΟ ΠΛΑΤΑΝΙΑ
7 ΓΗΠΕΔΟ ΠΗΓΗΣ
8 ΑΡΜΕΝΟΙ
9 ΧΡΩΜΟΝΑΣΤΗΡΙ ΓΗΠΕΔΟ
10 ΡΟΥΣΣΟΣΠΙΤΙ
11 ΓΗΠΕΔΟ ΓΑΛΛΟΥ
12 ΕΠΙΣΚΟΠΗ ΓΗΠΕΔΟ
13 ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
14 ΜΥΡΙΟΚΕΦΑΛΑ
15 ΓΕΡΑΝΙ ΓΗΠΕΔΟ
16 ΑΤΣΙΠΟΠΟΥΛΟ ΓΗΠΕΔΟ
17 ΑΤΣΙΠΟΛΟΥΛΟ 2
18 ΑΤΣΙΠΟΠΟΥΛΟ 3
19 ΒΙΟΛΙ ΧΑΡΑΚΙ
20 ΕΛΕΥΘΕΡΝΑ ΣΧΟΛΕΙΟ
21 ΕΛΕΥΘΕΡΝΑ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

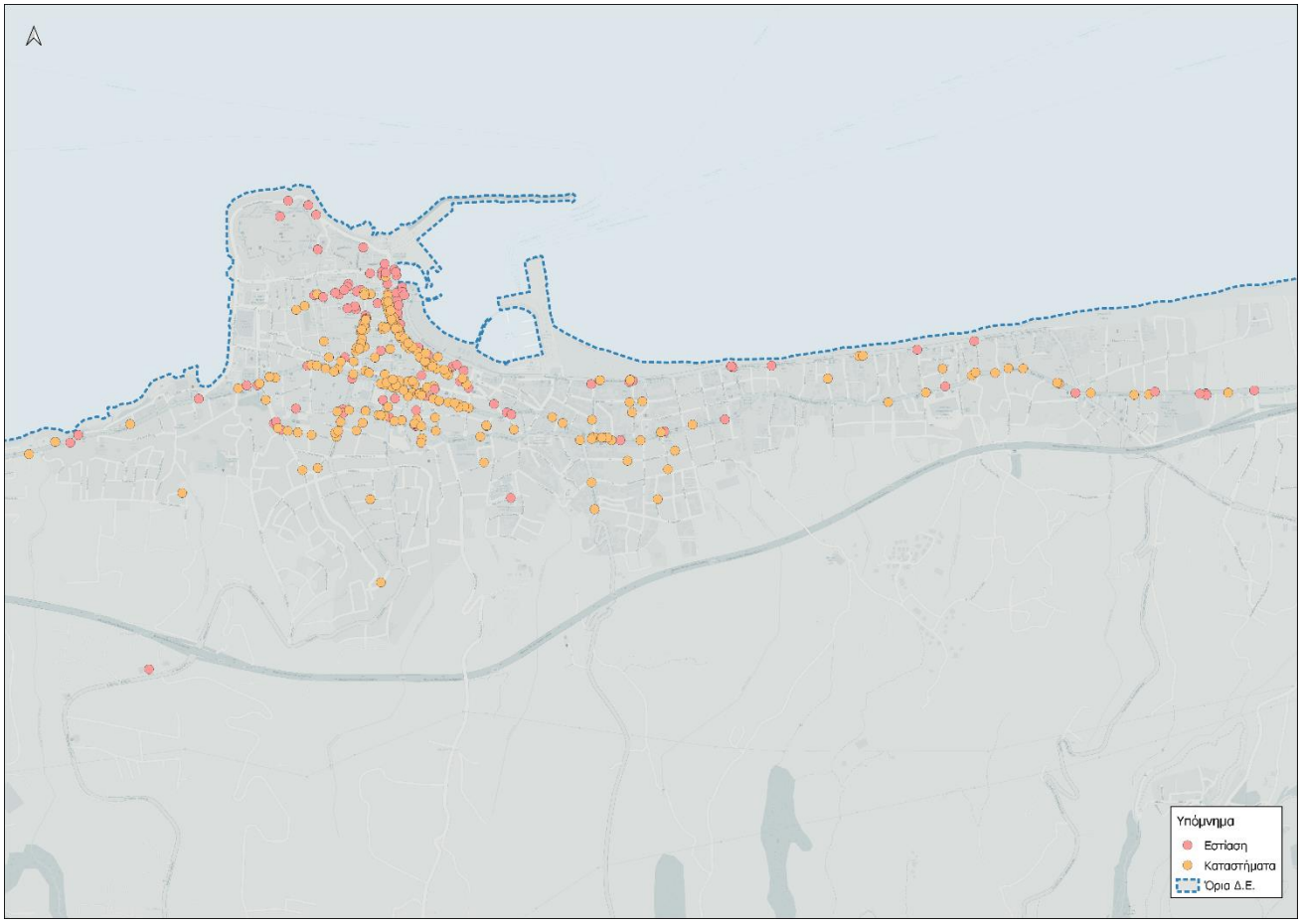
5.3.2.8 Εμπορικές περιοχές (Εμπορικά Καταστήματα και Καταστήματα Εστίασης)

Πέρα από τις παραπάνω χρήσεις γης, θεωρήθηκε σκόπιμο για την ανάπτυξη των κρίσιμων διαδρομών πεζή μετακίνησης στο Δήμο Ρεθύμνης και η ιχνηλάτιση των περιοχών με υψηλό βαθμό συγκέντρωσης εμπορικής δραστηριότητας και καταστημάτων εστίασης όπως επίσης και καταστημάτων με είδη πρώτης ανάγκης όπως είναι τα φαρμακεία και τα σούπερ μάρκετ.



Εικόνα 5-16 Εμπορικά καταστήματα και εστίαση στο Δήμο Ρεθύμνης

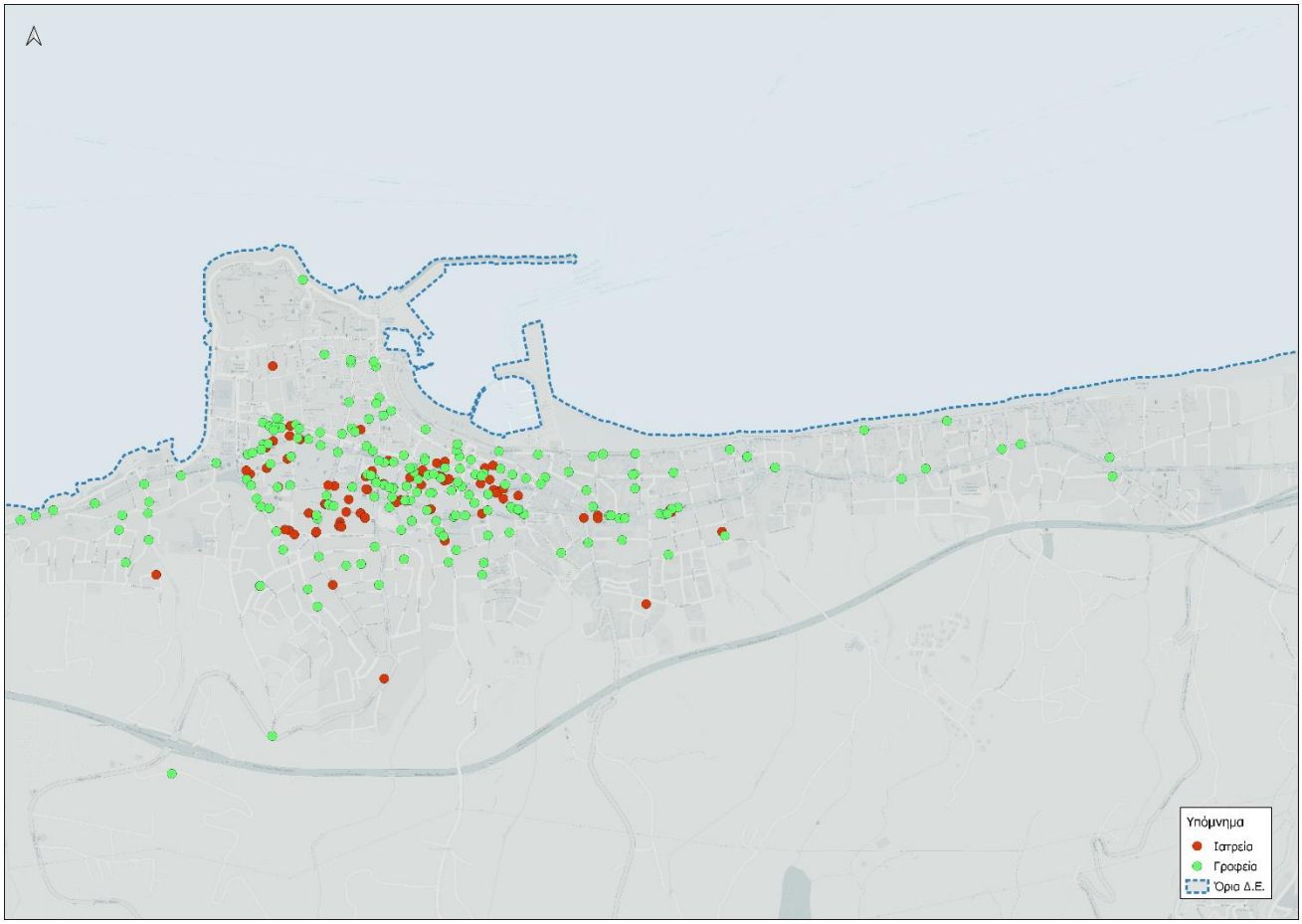
Ιδιαίτερη έμφαση στην καταγραφή αυτή έχει η πόλη του Ρεθύμνου, διότι είναι η περιοχή με τον περισσότερο αστικό χαρακτήρα και το μεγαλύτερο πληθυσμό. Επομένως, στις περιοχές των συγκεκριμένων χρήσεων εντοπίζονται κατά κανόνα σημαντικές ροές πεζών, καθώς ένα μεγάλο ποσοστό καθημερινών μετακινήσεων των πολιτών πραγματοποιείται με σκοπό τις αγορές και τη διασκέδαση. Επισημαίνεται ότι στην πόλη του Ρεθύμνου δεν εντοπίζονται κλειστά εμπορικά κέντρα.



Εικόνα 5-17: Εμπορικά καταστήματα και εστίαση στην πόλη του Ρεθύμνου

5.3.2.9 Ιδιωτικά ιατρεία και γραφεία

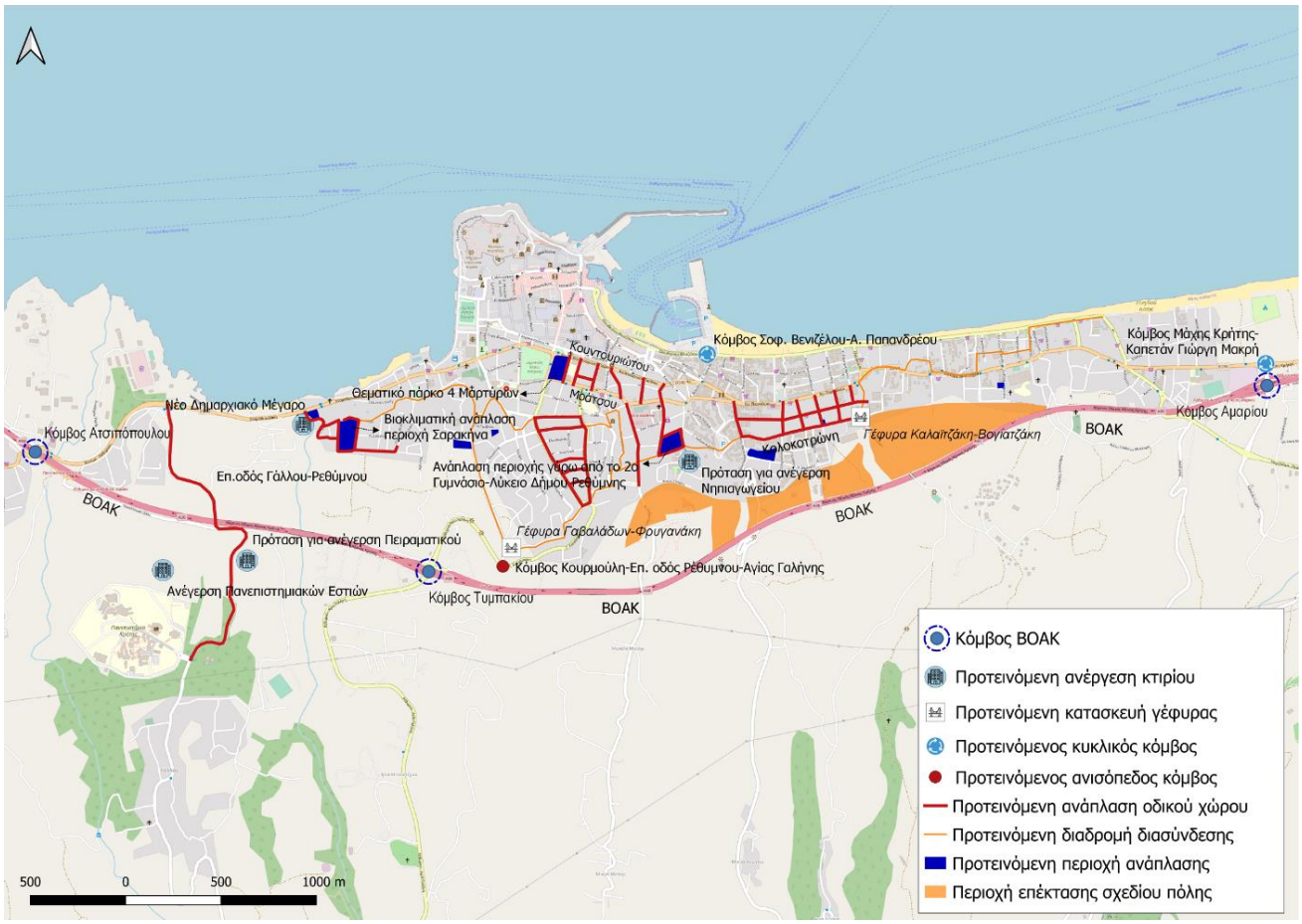
Τέλος εντοπίστηκαν σε σημαντικό βαθμό και τα ιδιωτικά ιατρεία και γραφεία για την πόλη του Ρεθύμνου, καθώς αποτελούν περιοχές που εμφανίζονται σημαντικές ροές πεζών, τόσο τις πρωινές όσο και τις απογευματινές ώρες.



Εικόνα 5-18: Ιδιωτικά ιατρεία και γραφεία στην πόλη του Ρεθύμνου

5.2.2.10 Μελλοντικές αναπλάσεις - πόλοι έλξης μετακινήσεων

Στο χάρτη εντοπίζονται οι μελλοντικές παρεμβάσεις όπως προβλέπονται σε σχετικά κείμενα στρατηγικής και μελέτες του Δήμου.



Εικόνα 5-19 Μελλοντικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων, Πηγή: Σ.Φ.Η.Ο. Δ. Ρεθύμνης

Μελλοντικές παρεμβάσεις:

- Νέο Δημαρχιακό Μέγαρο,
- Νέες Εστίες Πανεπιστημίου,
- Νέο νηπιαγωγείο στο Μασταμπά,
- Νέο Πειραματικό
- Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο

Μελλοντικές αναπλάσεις:

- Ανάπλαση περιοχής γύρω από το 2ο Γυμνάσιο- Λύκειο Δήμου Ρεθύμνης για την ενίσχυση της ασφάλειας κατά τη μετακίνηση των μαθητών

- Αναδιαμόρφωση – Βελτίωση Πλατειών, Οδών και Επισκευή Δημόσιων Τουαλετών Εμπορικού Κέντρου

- Βιοκλιματική Ανάπλαση Κεντρικών Συνδετήριων Οδών Πόλης Ρεθύμνου

- Βιοκλιματική Ανάπλαση στην οδό Κολοκοτρώνη Δήμου Ρεθύμνης

- Ανάπλαση-Διαμόρφωση παρόδιων χώρων κατά μήκος της οδού Αποστολάκη του Δήμου

Ρεθύμνης (Τμήμα 2)

- Παρεμβάσεις Αστικής Αναζωογόνησης Περιοχής Τεσσάρων Μαρτύρων
- Ενίσχυση οδικής ασφάλειας στην κεντρική οδό της Αργυρούπολη
- Ανάπλαση οδικής σύνδεσης με το πανεπιστήμιο στο Γάλλο
- Αναπλάσεις οδών Ψυχουντάκη και Κονδυλάκη στο πλαίσιο του ΒΑΑ Ρεθύμνου

Παρακάτω περιγράφονται ορισμένες από τις παραπάνω αναπλάσεις:

1. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ 2ο ΓΥΝΜΑΣΙΟ- ΛΥΚΕΙΟ ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ

Στοιχεία έργου:

Το έργο, προϋπολογισμού 630.000 ευρώ, χρηματοδοτείται από το Πράσινο .

Η περιοχή μελέτης έχει συνολικό εμβαδό περίπου 13.800 m^2 και βρίσκεται στη νότια πλευρά της πόλης του Ρεθύμνου. Πρόκειται για τους τέσσερεις δρόμους που περιβάλλουν το σχολικό συγκρότημα του 2^{ου} Γυμνασίου – Λυκείου. Οι δρόμοι είναι διπλής κατεύθυνσης και δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης.

Προβλήματα:

Το γεωμορφολογικό χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η έντονη κλίση στον άξονα βορρά νότο. Η περιοχή αυτή χαρακτηρίζεται από πολυόροφα κτίρια αστικών πολυκατοικιών.

Το σχολείο έχει τρεις εισόδους επί των οδών Παστέρ , Ασκούτση και Σκουλά. Επίσης υπάρχουν ελεύθεροι χώροι πρασίνου περιμετρικά του οικοπέδου του σχολείου, αδιαμόρφωτοι και αυτοί.

Ακολουθούν χαρακτηριστικές φωτογραφίες της προβληματικής κατάστασης του χώρου.



Εικόνα 5-20 Η υφιστάμενη κατάσταση στην είσοδο του σχολείου επί της οδού Ασκούτση με εμφανή προβλήματα ασφάλειας και προσβασιμότητας

Η προσβασιμότητα στο σύνολο των υφιστάμενων πεζοδρομίων είναι ανεπαρκής. Υπάρχει παντελής απουσία διαβάσεων πεζών και των αντίστοιχων ραμπών, καθώς και οδηγών όδευσης τυφλών. Τα πεζοδρόμια δεν πληρούν τις απαιτούμενες ελάχιστες διαστάσεις ώστε να επιτρέπουν ελεύθερη και ανεμπόδιστη κίνηση σε πεζούς και αμαξίδια.

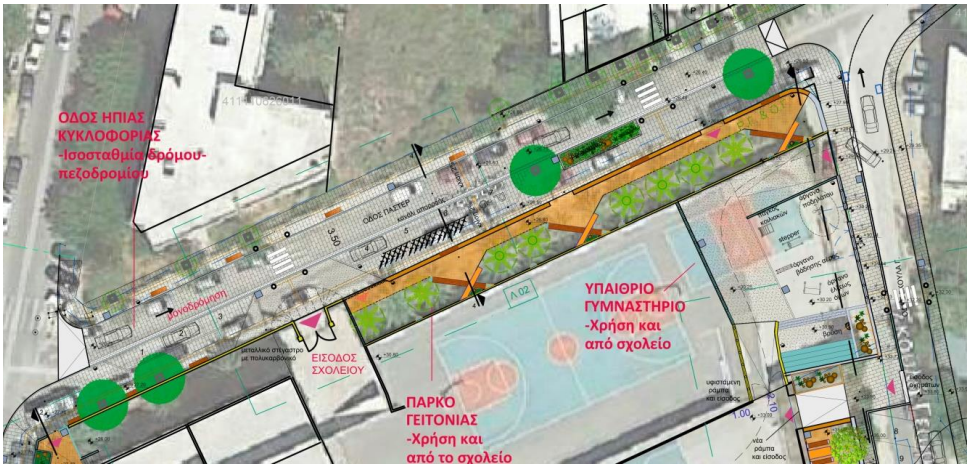
- Η πρόσβαση στις εισόδους του σχολείου γίνεται με επικινδυνότητα και χωρίς διαμορφωμένο χώρο αναμονής και στάσης-στάθμευσης οχημάτων.
- Σημειακά εμπόδια (δέντρα, ιστοί πινακίδων, στύλοι της ΔΕΗ κλπ) συναντώνται τακτικά .
- Την κατάσταση δυσχεραίνει η στάθμευση αυτοκινήτων και μηχανών επάνω στα πεζοδρόμια ή επί της οδού σε τυχαίες θέσεις.
- Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου δεν προσεγγίζονται εύκολα λόγω της υψομετρικής διαφοράς και λόγω της έλλειψης διαμορφώσεων, καθιστικών και φωτισμού

Πρόταση:

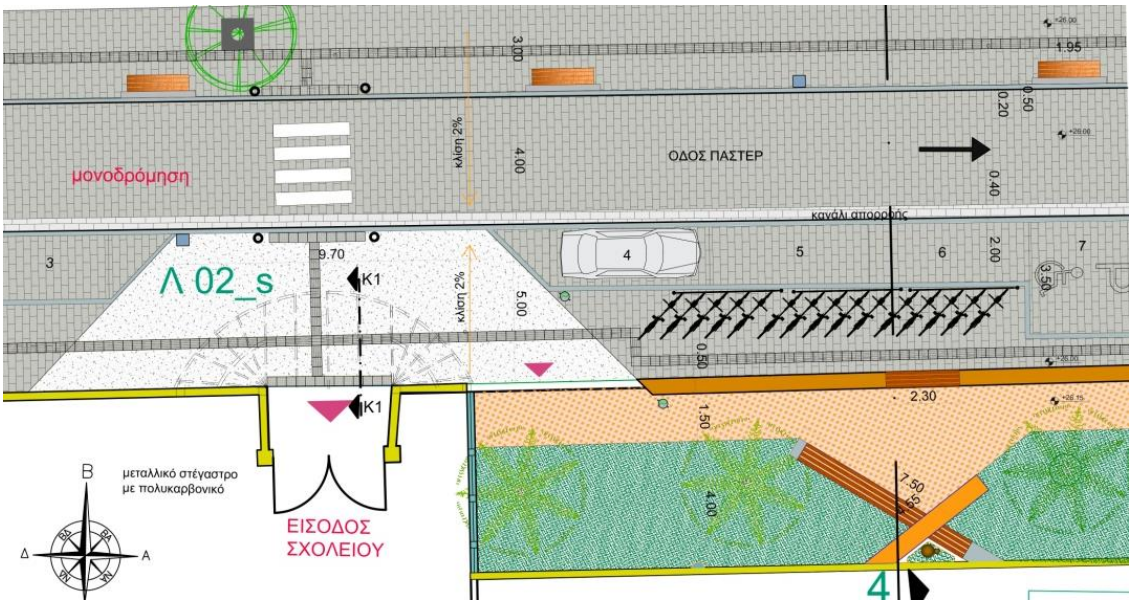
1.Οργάνωση των πεζοδρομίων, των διαβάσεων και της σήμανσης σύμφωνα με τις προδιαγραφές της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των πεζών.
2. Προστασία της κίνησης των πεζών
3. Εκτεταμένη μονοδρόμηση όλων των οδών περιμετρικά του σχολείου ώστε να διευθετείται η κυκλοφορία με ασφάλεια και να δημιουργείται ικανός χώρος για πεζοδρόμια.
4.Διαμόρφωση οργανωμένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, μηχανών και ποδηλάτων καθώς και στάθμευση για άτομα με αναπηρία.
5.Διαμόρφωση τριών μικρών πάρκων γειτονιάς με πρόσβαση και χρήση τόσο εξωτερικά όσο και από το σχολείο.



Εικόνα 5-21 Κάτοψη της πρότασης ανάπλασης γύρω από το 2οΓυμνάσιο-Λύκειο



Εικόνα 5-22 Τμήμα της κάτοψης πρότασης επί της οδού Παστέρ με παρεμβάσεις επίτευξής ασφάλειας και προσβασιμότητας (μονοδρόμηση, ήπια κυκλοφορία, νέα είσοδος, νέα παρκάκια)



Εικόνα 5-23Τμήμα της κάτοψης πρότασης επί της οδού Παστέρ με παρεμβάσεις επίτευξής ασφάλειας και προσβασιμότητας (μονοδρόμηση, ήπια κυκλοφορία, νέα είσοδος, νέα παρκάκια)

Για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των εισόδων του σχολείου προβλέπεται τοποθέτηση υδραυλικού αναβατορίου οριζόντιας ανύψωσης στην είσοδο επί της οδού Ασκούτση. Με τον τρόπο αυτό οι χρήστες αμαξιδίων θα μπορούν με ασφάλεια και άνεση, να προσεγγίσουν την αυλή του σχολείου.



Εικόνα 5-24Τρισδιάστατη απεικόνιση της πρότασης της ανάπλασης γύρω από το 2ο Γυμνάσιο-Λύκειο.

2. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΙΣΣΗΝΟΥ ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Στοιχεία έργου:

Το συγκεκριμένο έργο, αποτελεί υποέργο της Πράξης "Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Ρεθύμνης" (Open Mall), έχει προϋπολογισμό 1.114.870,63 € και χρηματοδοτείται από το «Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)».

Ο άξονας των οδών του άξονα Σαλαμίνος-Μελισσηνού που διασχίζει την παλιά πόλη και ενώνει το ενετικό λιμάνι και την οδό Αρκαδίου με τη διασταύρωση της Νομαρχίας. Αποτελεί δρόμο μήλους 700 μέτρων με αυξημένη κίνηση οχημάτων καθώς αποτελεί έξοδο της πόλης. Επίσης κατέχει σημαντική θέση λόγω της γειτνίασης με τον αρχαιολογικό χώρο της Φορτέτσας. Οι πεζοί διασχίζοντας την Ι.Μελισσηνού συναντούν τον πεζόδρομο της Κατεχάκη που τους οδηγεί επάνω στο λόφο της Φορτέτσας, οπότε και η τουριστική κίνηση είναι αυξημένη.



Εικόνα 5-25 Συχνά εμπόδια καθιστούν τα στενά πεζοδρόμια της οδού Μελισσηνού αδύνατα να τα διασχίσει ο πεζός

Προβλήματα:

Τα πεζοδρόμια δεν εξασφαλίζουν την ασφαλή διέλευση των πεζών καθώς δεν τηρούν τις προδιαγραφές της νομοθεσίας ως προς τα πλάτη, την υψομετρική διαφορά με το οδόστρωμα και τις κλίσεις των ραμπών. Το πλάτος των πεζοδρομίων συχνά φτάνει τα 50 εκ. ακόμα και τα 30 εκ. και ακόμα και στις περιοχές που υπάρχουν επαρκή πλάτη, συγκεντρώνονται εμπόδια που καθιστούν τη διέλευση σχεδόν αδύνατη (εικ.15,16).

Η υψομετρική διαφορά με το οδόστρωμα φτάνει και τα 30 εκ. γεγονός που σε συνδυασμό με την ανυπαρξία ραμπών και διαβάσεων κάνει τη διάσχιση του δρόμου επικίνδυνη. Το υλικό κατασκευής είναι κυρίως γυμνό τσιμέντο με ανώμαλη τελική στάθμη και πολλές κατεστραμμένες περιοχές. Δεν υπάρχουν κάδοι μικροαπορριμάτων με αποτέλεσμα τα σκουπίδια να συγκεντρώνονται σε σακούλες στις διασταύρωσες και να ρυπαίνουν το χώρο εμποδίζοντας τη διέλευση στα ήδη στενά πεζοδρόμια. Επίσης απουσιάζει πλήρως η φύτευση και οι χώροι στάσης για τους κατοίκους και περαστικούς. Καθώς τα κτήρια έχουν χαμηλά ύψη, τα πεζοδρόμια από τσιμέντο και το οδόστρωμα από άσφαλτο είναι εκτεθειμένα στον ήλιο αρκετές ώρες δημιουργώντας θάμβωση και αυξημένες θερμοκρασίες το καλοκαίρι.

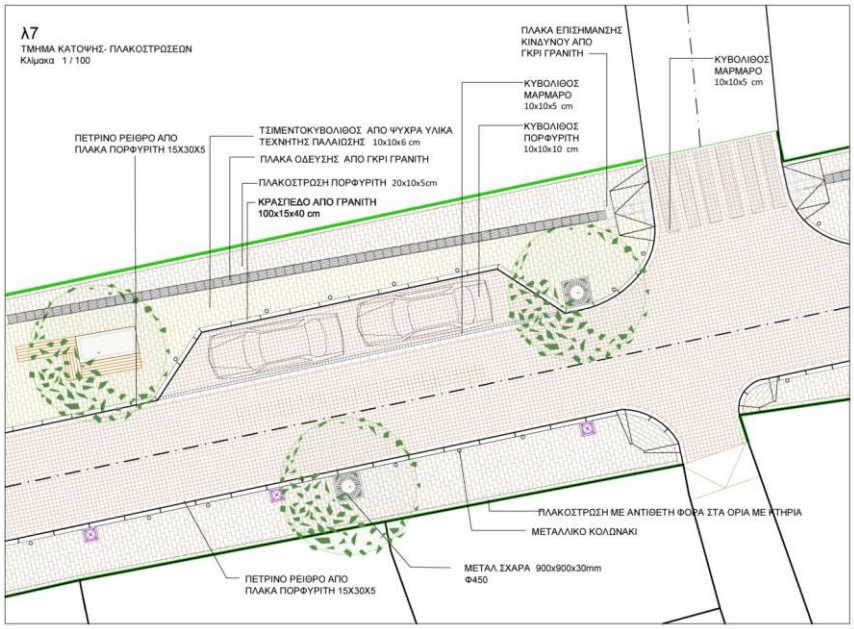
Πρόταση:

Η πρόταση ανάπλασης που βρίσκεται υπό κατασκευή στοχεύει στην βελτίωση της προσβασιμότητας και στην ταυτόχρονη βελτίωση του μικροκλίματος.

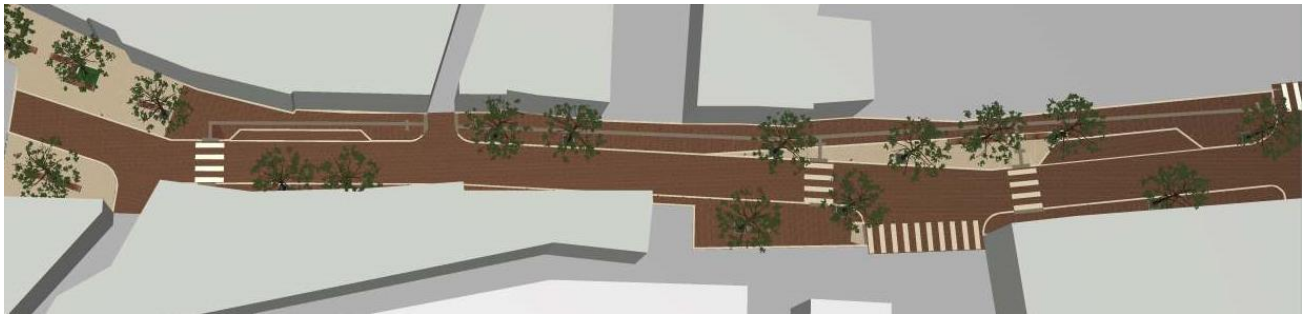
Αυξάνεται του ποσοστού σκίασης με τη χρήση δέντρων και τοποθετούνται ειδικά ψυχρά υλικά πλακόστρωσης με μεγάλη ανακλαστικότητα που αποτρέπουν το φαινόμενο της θερμικής νησίδας σε επιλεγμένες περιοχές με ικανή επιφάνεια και αυξημένο ποσοστό έκθεσης στον ήλιο.

Μέσω προσομοίωσης της θερμικής άνεσης και του σκιασμού επιλέγονται οι επιφάνειες με ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες λόγω έκθεσης στον ήλιο και εκεί προτείνεται η επίστρωση τους με ειδικές πλακοστρώσεις. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μέση μείωση της θερμοκρασίας επιφάνειας κατά τουλάχιστον 5 βαθμούς κελσίου σε όλο το μήκος του δρόμου με μέγιστη διαφοροποίηση ακριβώς στα

σημεία που η πρόταση το απαιτεί δηλαδή στα σημεία στάσης και ξεκούρασης. Επίσης οπτικά η αλλαγή του υλικού στα εν λόγω σημεία σηματοδοτεί τη χρήση της στάσης- καθιστικών.



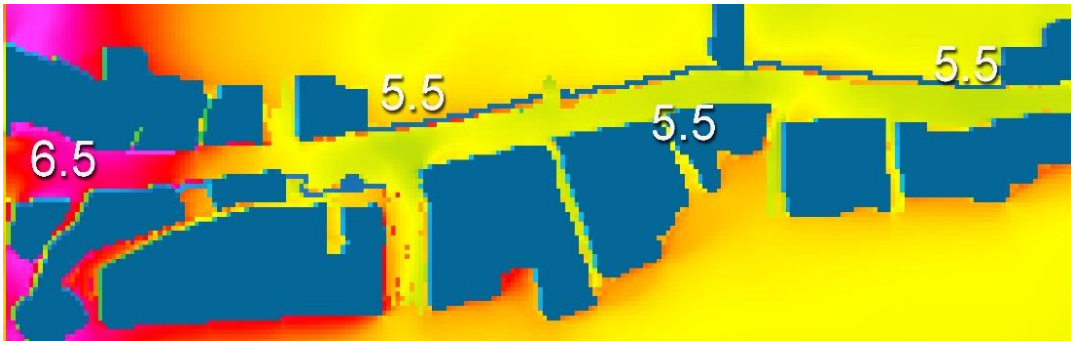
Εικόνα 5-26Πρόταση ανάπλασης πεζοδρομίων με έμφαση στην προσβασιμότητα στην οδό Μελισσηνού.



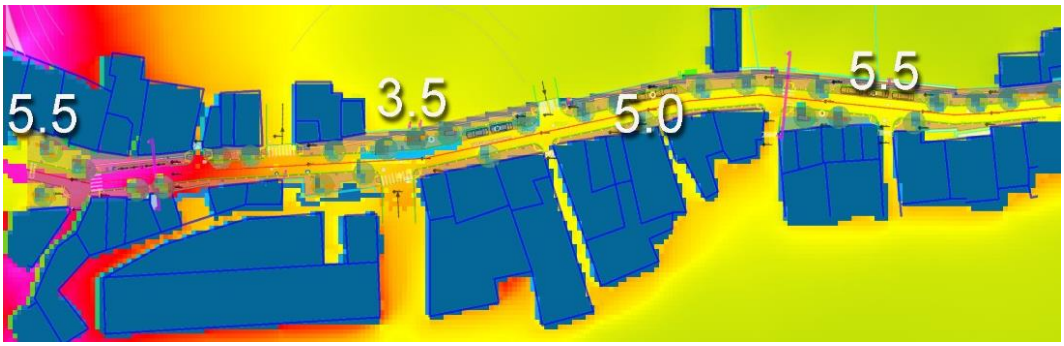
Εικόνα 5-27 Τρισδιάστατες απεικονίσεις της αναπλασμένης οδού Μελισσηνού.



Εικόνα 5-28 Τρισδιάστατες απεικονίσεις της αναπλασμένης οδού Μελισσηνού.

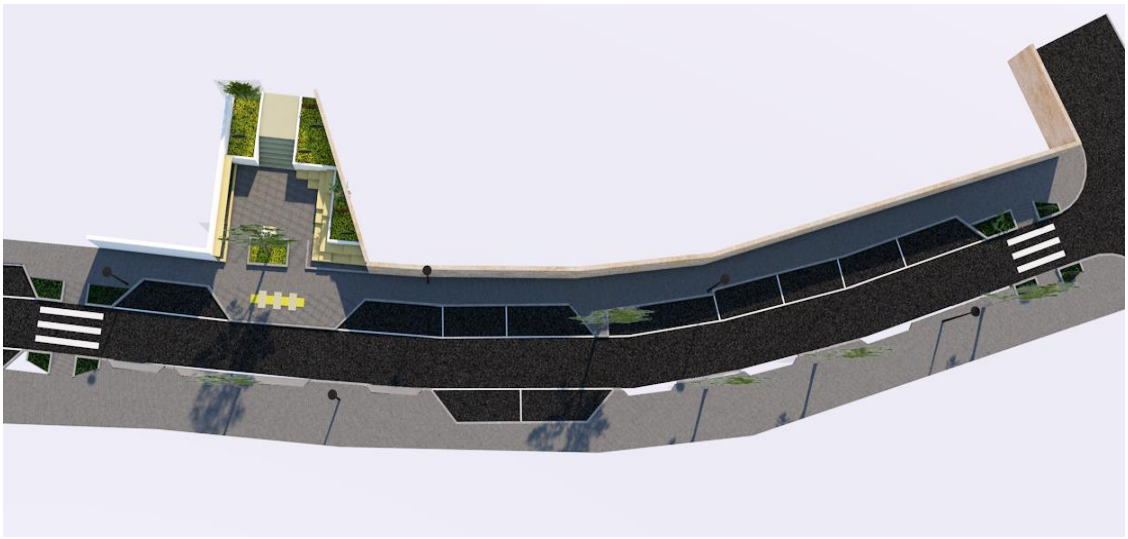


Εικόνα 5-29 Δείκτης άνεσης υφιστάμενη κατάσταση μέσω χρωματικής αναπαράστασης του μικροκλίματος



Εικόνα 5-30 Δείκτης άνεσης της πρόταση διαμόρφωσης

3. ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ



Εικόνα 5-31 Τρισδιάστατη αναπαράσταση της πρότασης ανάπλασης της οδού Κολοκοτρώνη

Στοιχεία έργου:

Το έργο της βιοκλιματικής ανάπλασης της οδού Κολοκοτρώνη προϋπολογισμού 919.000€, χρηματοδοτείται από το «Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)», στο πλαίσιο του ΕΠ «Κρήτη 2014 - 2020». Η περιοχή μελέτης έχει συνολικό εμβαδό περίπου 7.353 m^2 και βρίσκεται στη νότια πλευρά της πόλης του Ρεθύμνου με συνολικό μήκος άξονα παρέμβασης 552,00 m.

Προβλήματα:

Η περιοχή της Καλλιθέας είναι το τμήμα της πόλης που έχει μείνει σχεδόν ανεπηρέαστο από τις αναπλάσεις των κεντρικών οδών και δεν εξυπηρετείται άμεσα από το νέο δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας. Τα προβλήματα που παρουσιάζει η περιοχή επέμβασης είναι τα παρακάτω:

- Η προσβασιμότητα στο σύνολο των υφιστάμενων πεζοδρομίων είναι ανεπαρκής. Υπάρχει παντελής απουσία διαβάσεων πεζών και των αντίστοιχων ραμπών, καθώς και οδηγών όδευσης τυφλών. Τα πεζοδρόμια δεν πληρούν τις απαιτούμενες ελάχιστες διαστάσεις ώστε να επιτρέπουν ελεύθερη και ανεμπόδιστη κίνηση σε πεζούς και αμαξίδια.
- Όσον αφορά την κατάσταση των πεζοδρομίων και λόγω της εκτεταμένης χρήσης της πρασιάς ως χώρο στάθμευσης σε μεγάλο μήκος, διακόπτεται η κίνηση για τον πεζό από παρκαρισμένα αυτοκίνητα κάθετα στο πεζοδρόμιο. Υπάρχει επαλληλία διαφορετικών υλικών που δυσχεραίνουν τη συνέχεια της κίνησης, ενώ υπάρχουν σημεία κατεστραμμένα (σπασμένες πλάκες) ή με καμιά απολύτως επίστρωση αφήνοντας εκτεθειμένα καπάκια σε διαφορετικές στάθμες.
- Σημειακά εμπόδια (δέντρα, ιστοί πινακίδων, στύλοι της ΔΕΗ κλπ) συναντώνται τακτικά .
- Η φύτευση δεν είναι τακτική, αλλά όπου συναντάται αποτελεί σημειακό εμπόδιο.
- Ο φωτισμός είναι ανεπαρκής και η νυχτερινή διέλευση μη σφαλής.

Ακολουθούν χαρακτηριστικές φωτογραφίες της προβληματικής κατάστασης του χώρου.



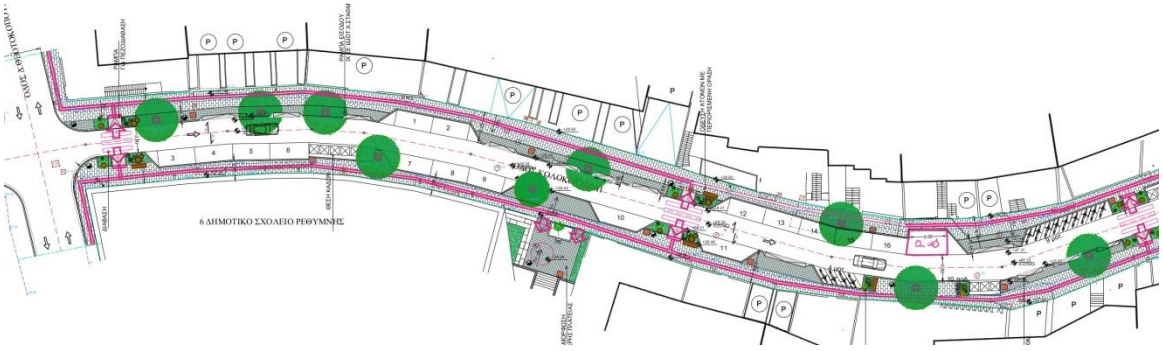
Εικόνα 5-32 Χαρακτηριστικές φωτογραφίες της υφιστάμενης κατάστασης των πεζοδρομίων στην οδό Κολοκοτρώνη με εμφανή αδυναμία κίνησης για πεζό και ΑμεΑ.

Πρόταση:

Τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται σε μεγάλο βαθμό. Από 1.190 m^2 συνολική επιφάνεια πεζοδρομίου η οποία υπήρχε αρχικά τα νέα πεζοδρόμια έχουν επιφάνεια 2.720 m^2, δηλαδή η αύξηση είναι σε ποσοστό 125%.

Κίνηση πεζών : Τα πεζοδρόμια επανασχεδιάζονται με μέσο πλάτος 3,75 m., ισότιμα κατανεμημένο στις δυο πλευρές του κάθε δρόμου με ιδιαίτερη προσοχή να κατοχυρώνεται και στα πιο δυσμενή σημεία ζώνη ελεύθερης όδευσης με ελάχιστη διάσταση το 1,50 m. Οι ράμπες προσαρμογής με το οδόστρωμα έχουν κλίση έως 8% και διαμορφώνονται κατάλληλα.

Οι διαβάσεις των πεζών οργανώνονται ανά 80,0 m. ώστε να είναι ασφαλής η διέλευση των πεζών σε κάθε σημείο του άξονα. Τέλος διαμορφώνεται μικρό παρκάκι νοτιοδυτικό τμήμα της ανάπλασης σε κενό οικόπεδο όμορο του σχολείου.



Εικόνα 5-33 Κάτοψη της πρότασης ανάπλασης της οδού Κολοκοτρώνη. Διακρίνεται με κόκκινο χρώμα τη ανεμπόδιστη πορεία κίνησης για ΑμεΑ

Σε όλο το μήκος της επέμβασης έχουν τοποθετηθεί ράμπες στα σημεία των πεζοδρομίων που χρήζουν σύνδεσης (διαβάσεις, συνδέσεις οικοδομικών τετραγώνων) και τηρούν τις προδιαγραφές κλίσης από 5% έως 8% σύμφωνα με το άρθρο 4 της Απόφασης ΥΠΕΚΑ 52907/2009 ΦΕΚ 2621 Β' "Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών".,

Οι οδηγοί όδευσης τοποθετούνται σε όλα τα πεζοδρόμια και τηρούν τις προβλέψεις του άρθρου 2 ως προς την τοποθέτηση και τη διαστασιολόγησή τους. Διατηρούνται οι ελεύθερες από εμπόδια απόστασης του μισού μέτρου εκατέρωθεν του άξονα κίνησης επί των οδηγών.

Προκειμένου να διασφαλίζεται η ελεύθερη κίνηση των αμαξιδίων στα πεζοδρόμια, έχει προβλεφθεί κατά το σχεδιασμό το ελάχιστο πλάτος του στο 1,5μ., διάσταση ικανή να καλύψει τη στροφή του αμαξιδίου επί του πεζοδρομίου όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Απόφασης ΥΠΕΚΑ 52907/2009 ΦΕΚ 2621 Β'.

Οι χώροι στάθμευσης ατόμων με αναπηρία σχεδιάζονται σύμφωνα με το άρθρο 7, δηλαδή προβλέπονται τρεις ειδικοί χώροι σε ποσοστό 5% του συνόλου των προβλεπόμενων.

Οι λάκκοι φύτευσης, για υπάρχοντα και νέα δέντρα, προβλέπεται να καλύπτονται με μεταλλική σχάρα, τα στοιχεία της οποίας δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του 0,01μ. και ό,τι επιπλέον ορίζεται από το άρθρο 5 της Απόφασης ΥΠΕΚΑ 52907/2009 ΦΕΚ 2621 Β', ώστε να είναι ασφαλής η διέλευση αμαξιδίου από πάνω τους.

Η υπογειοποίηση των εναέριων δικτύων και των υπέργειων υποασταθμών της ΔΕΗ που αποτελεί έναν από τους στόχους του έργου θα μειώσει σημαντικά τα σημειακά εμπόδια που διαιρούν συνήθως το πλάτος των πεζοδρομίων διακόπτοντας έτσι την ελεύθερη κίνηση των αμαξιδίων.

4. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΝΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΜΑΡΤΥΡΩΝ

Οι παρεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης της περιοχής τεσσάρων μαρτύρων πρόκειται να αποτελέσουν σημαντικό έργο στη πόλη του Ρεθύμνου που θα επηρεάσει σημαντικά και τις μετακινήσεις στη περιοχή. Η μελέτη περιλαμβάνει τον υπαίθριο χώρο στάθμευσης που βρίσκεται σήμερα στα νότια της πλατείας των Τεσσάρων Μαρτύρων. Πρόκειται για ένα από τα κεντρικά σημεία της πόλης του Ρεθύμνου το οποίο γειτνιάζει στη βόρεια πλευρά με την πλατεία μπροστά από τον Ι.Ν. των 4 Μαρτύρων (οδός Κουντουριώτου), στα δυτικά με το Δημοτικό Κήπο (οδός Δημητρακάκη), στα ανατολικά με το συγκρότημα του 3ου Γυμνασίου-Λυκείου (οδός Δασκαλάκη) και ξενοδοχείο και στη νότια πλευρά με ιδιωτικά κτίρια (οδός Μοάτσου).

Το οικόπεδο της μελέτης (Ο.Τ. 193) αποτελεί έναν από τους λίγους μεγάλους αδόμητους χώρους στο κέντρο της πόλης το οποίο σύμφωνα με τη μελέτη πρόκειται να αποδοθεί στους πολίτες μέσα από χρήσεις κοινωνικής συμμετοχής, ψυχαγωγίας, ενημέρωσης, αθλητισμού.

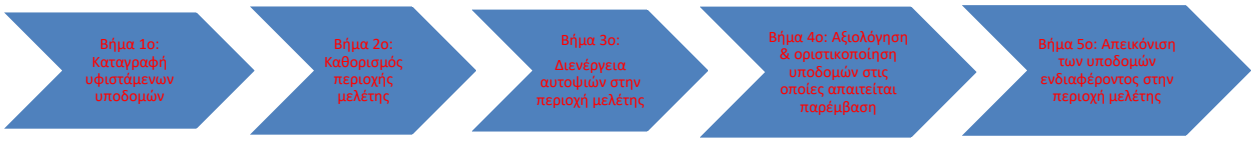
Πιο συγκεκριμένα, ο υφιστάμενος χώρος στάθμευσης θα υπογειοποιηθεί και θα αποτελείται από δύο στάθμες με συνολική χωρητικότητα 400 θέσεων. Ο ελεύθερος χώρος που θα προκύψει στην οροφή των υπογείων του χώρου στάθμευσης θα διαμορφωθεί στο μεγαλύτερό του τμήμα σε πάρκο με ελεύθερη πρόσβαση. Επιπλέον η μελλοντική διάνοιξη της οδού Κουμουνδούρου νοτίως του Δημοτικού Κήπου μπορεί να επιτρέψει τη μελλοντική πεζοδρόμηση της οδού Δημητρακάκη και έτσι η παρούσα ανάπλαση θα μπορεί να ενοποιηθεί μελλοντικά με το Δημοτικό Κήπο.

Όλες αυτές οι παρεμβάσεις πρόκειται να αυξήσουν την κίνηση τόσο των οχημάτων στην περιοχή λόγω του πάρκινγκ, όσο και των πεζών λόγω της πιθανής πεζοδρόμησης της οδού Δημητρακάκη.

6. Ανάδειξη κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας

6.1 Μεθοδολογία

Για την ανάδειξη των κρίσιμων διαδρομών προσβασιμότητας, η ομάδα έργου του Δήμου Ρεθύμνης, έχει αναπτύξει μεθοδολογία, η οποία περιλαμβάνει ένα σύνολο διαδικασιών με στόχο την ανάδειξη μιας αστικής προσβάσιμης αλυσίδας. Ειδικότερα, περιλαμβάνει διαδικασίες αναλυτικής χαρτογράφησης, αξιολόγησης των πόλων έλξης/γένεσις μετακινήσεων και αξιοποίηση υπολογιστικών αλγορίθμων σε περιβάλλον GIS.

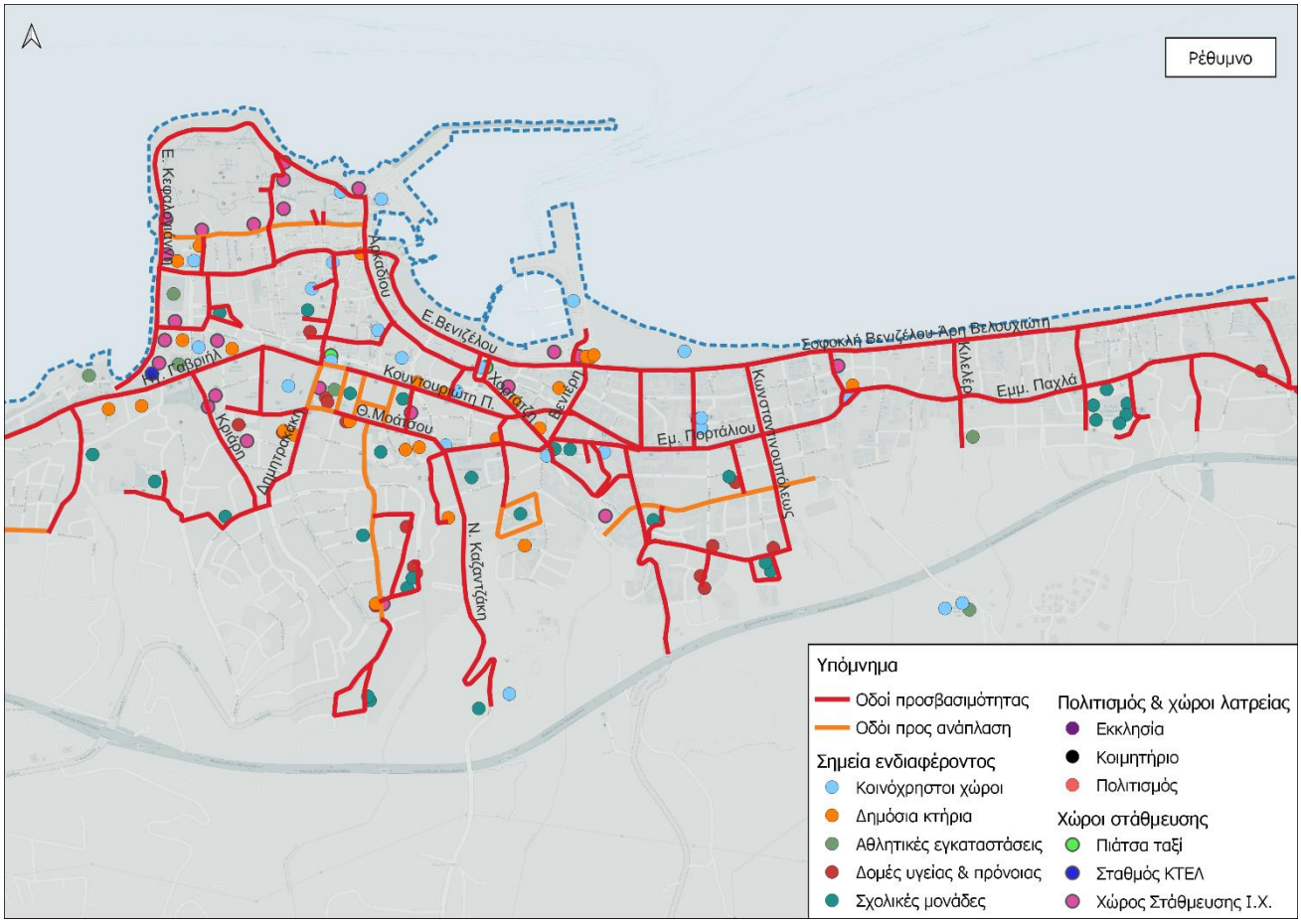


Η διαδικασία προσδιορισμού του δικτύου προσβασιμότητας περιλαμβάνει τη **σύνδεση** των σημείων ενδιαφέροντος μεταξύ τους. Η επιλογή της διαδρομής που θα ακολουθήσει ο πεζός στο διαθέσιμο οδικό δίκτυο μπορεί να διαφοροποιήσει σημαντικά και το αποτέλεσμα του τελικού δικτύου. Στόχος της ομάδας έργου είναι η διαμόρφωση των καταλληλότερων συνθηκών, ώστε η διαδικασία επιλογής διαδρομής να προσομοιάζει σε μεγάλο βαθμό την πραγματική συμπεριφορά ενός πεζού. Για να συμβεί αυτό σε μακροσκοπικό επίπεδο, η ομάδα έργου έδωσε βαρύτητα σε τρεις βασικές παραμέτρους που αφορούν το οδικό δίκτυο το οποίο χρησιμοποιήθηκε:

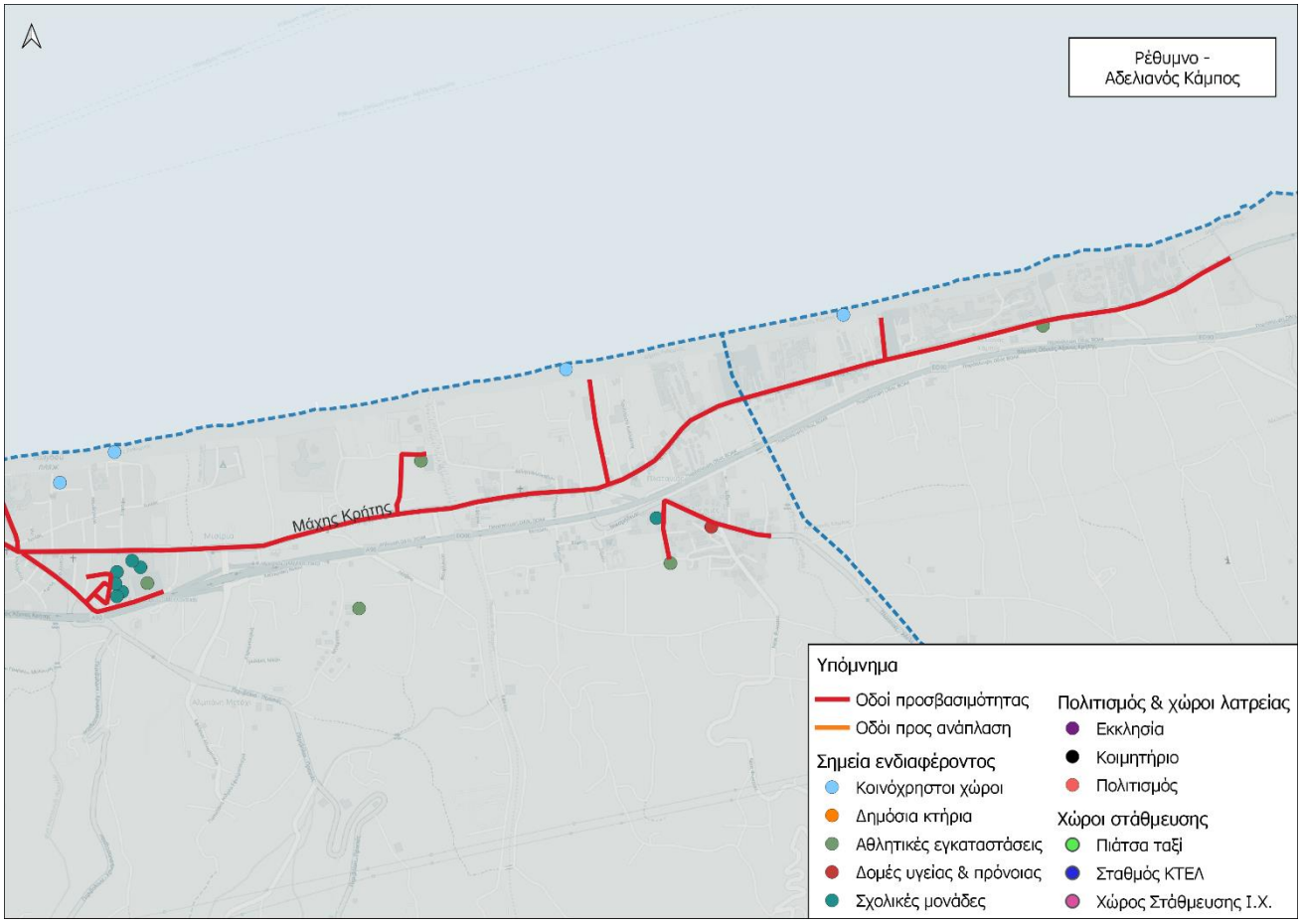
- **Εμπορικότητα – Άνεση-Ασφάλεια οδικού τμήματος:** Πρόκειται για μια ποιοτική παράμετρο η οποία αναδεικνύει ορισμένα κρίσιμα χαρακτηριστικά ενός δρόμου που κάνουν τους πεζούς να τον χρησιμοποιούν περισσότερο.
- **Κατά μήκος κλίσεις οδικού δικτύου:** Τόσο το βάδισμα όσο και άλλοι τρόποι μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια (π.χ. ποδήλατο) επηρεάζονται σημαντικά από τις κλίσεις κατά μήκος της διαδρομής. Η επιλογή της διαδρομής με τις λιγότερες / πιο ήπιες κλίσεις είναι συνήθως η πιο δημοφιλής.
- **Φυσικά και τεχνητά εμπόδια & κόμβοι:** Η ύπαρξη φυσικών εμποδίων στον αστικό ιστό μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην μετακίνηση των μηχανοκίνητων μέσων, ωστόσο οι πεζοί μπορεί να παρουσιάζουν μεγαλύτερη ευελιξία (π.χ. πιο εύκολα μπορεί να διαμορφωθεί μια γέφυρα πεζών σε σχέση με μια γέφυρα αυτοκινήτων σε ένα ρέμα/ποτάμι).

6.2 Διαδρομές προσβασιμότητας

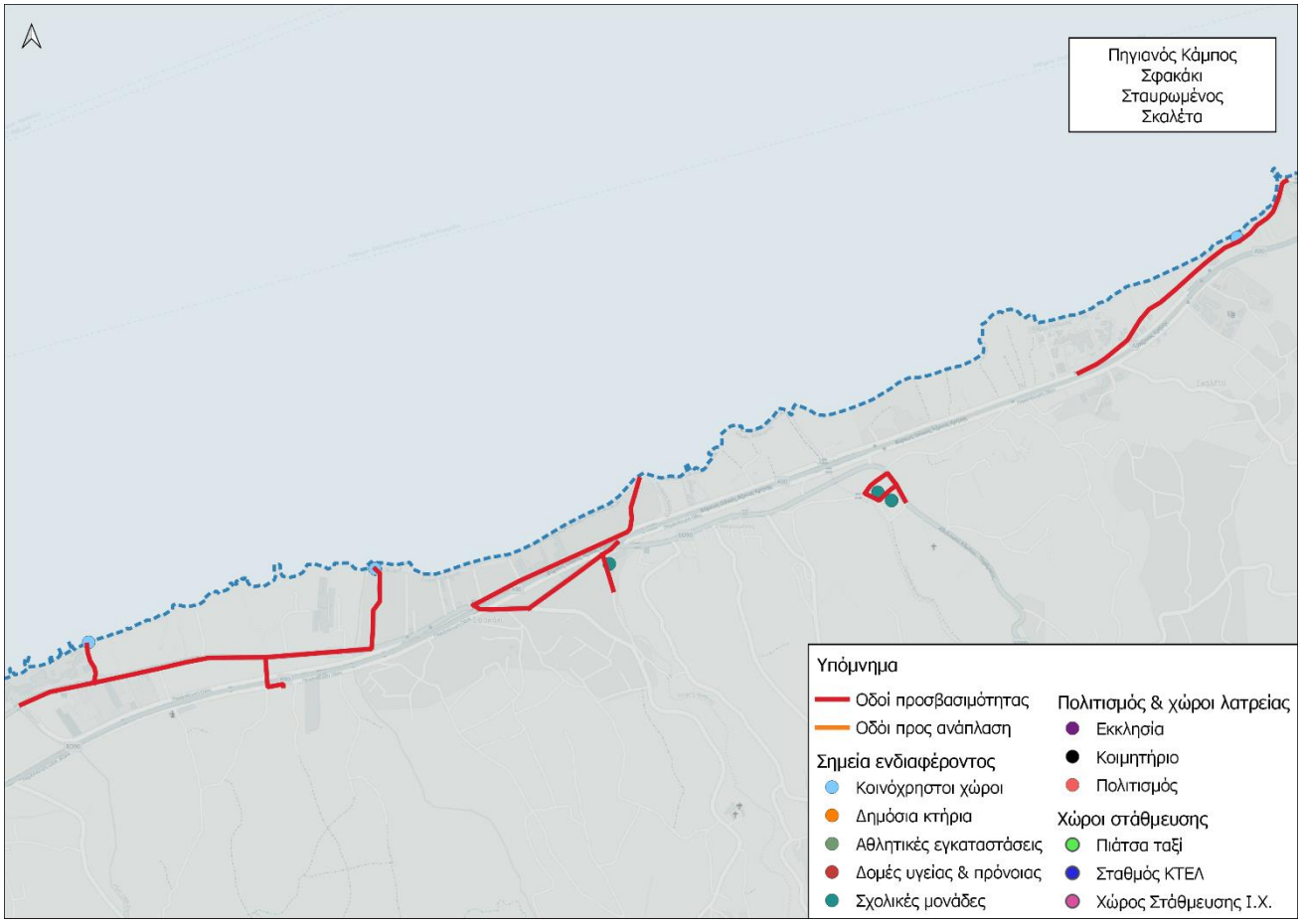
Από τη διαδικασία που ακολούθησε η ομάδα εργασίας, προέκυψε ένα δίκτυο ελέγχου προσβασιμότητας για κάθε οικισμό μελέτης, το οποίο απεικονίζεται στους παρακάτω χάρτες.



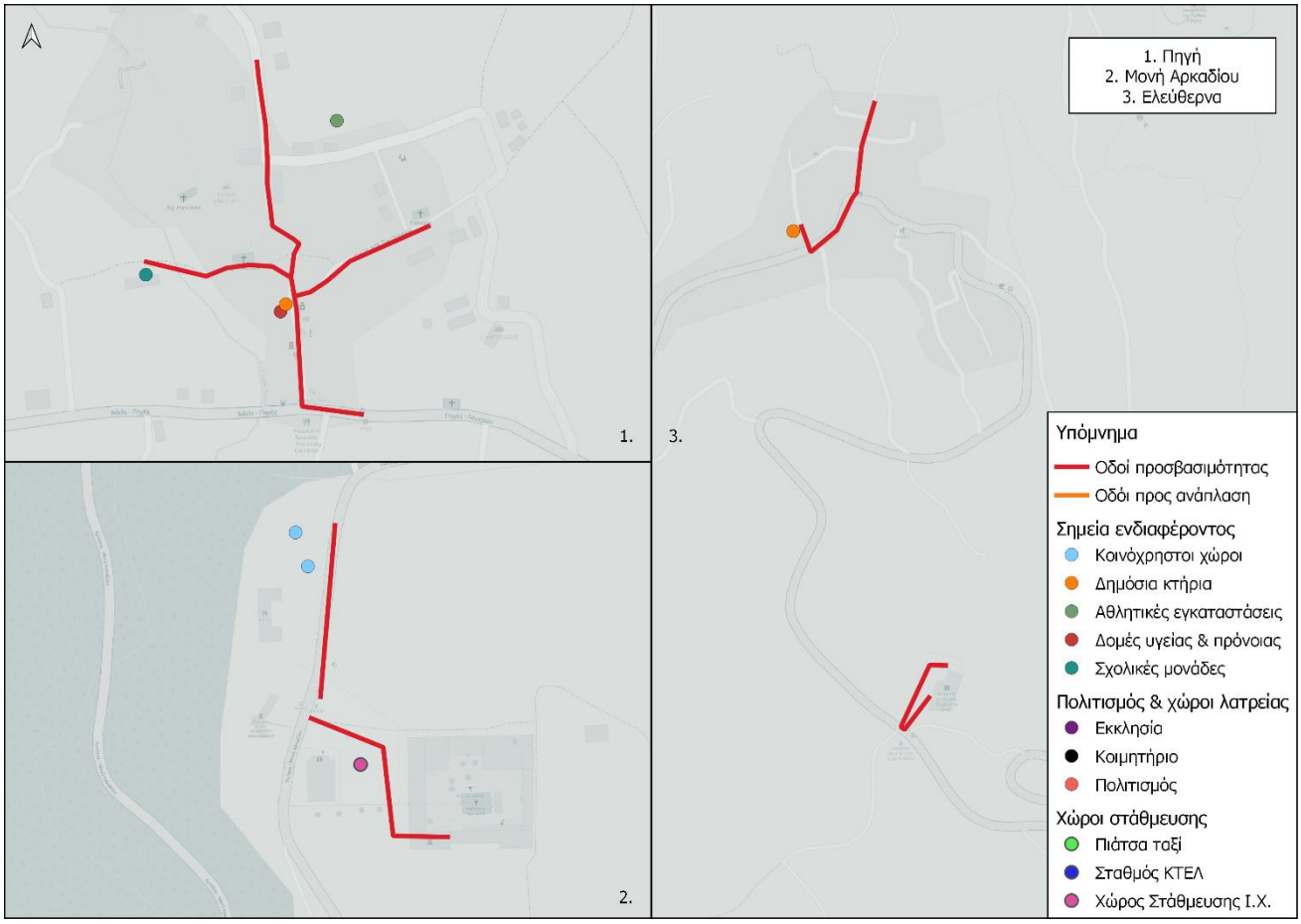
Εικόνα 6-1 Διαδρομές προσβασιμότητας στην πόλη του Ρεθύμνου



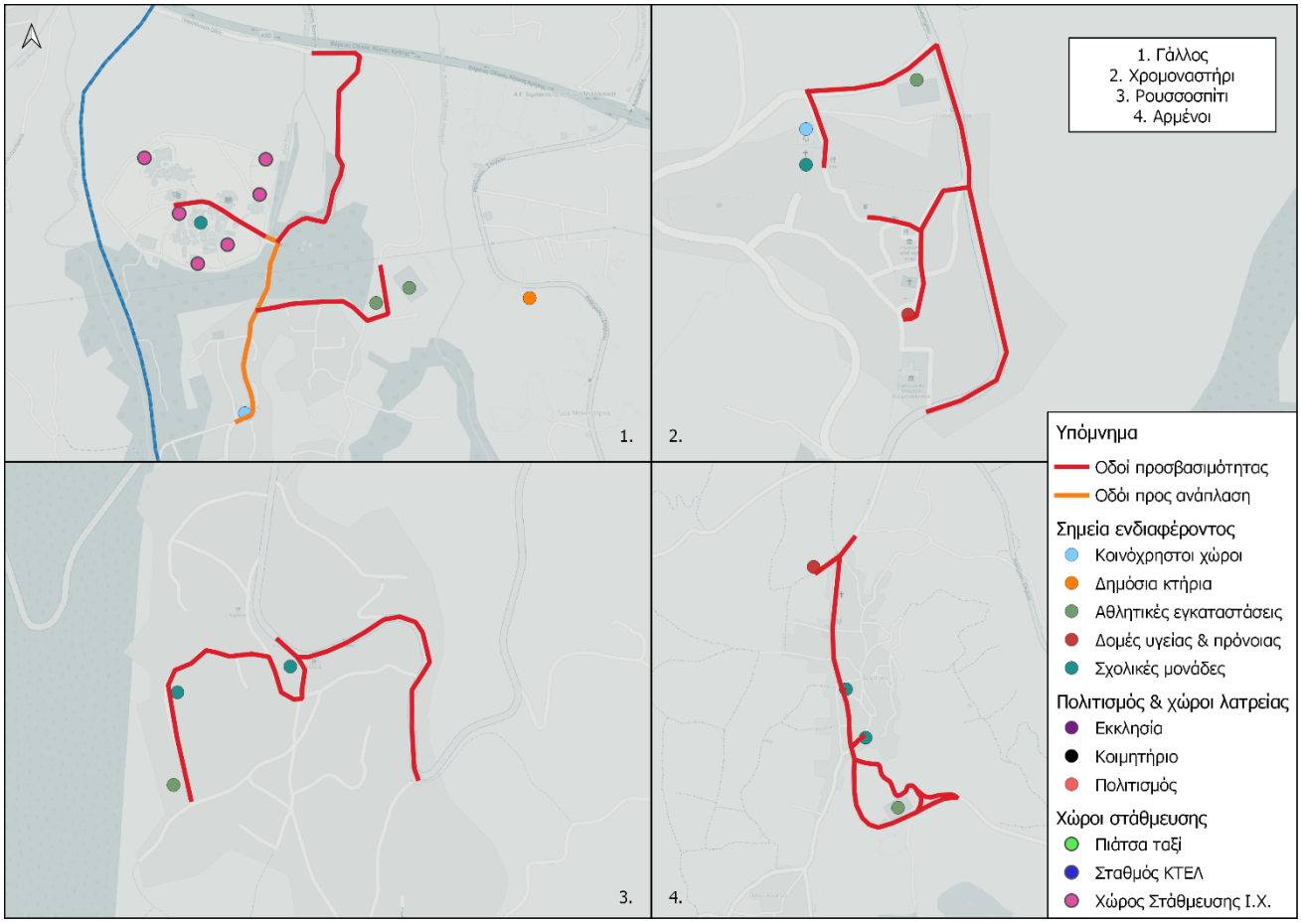
Εικόνα 6-2 Διαδρομές προσβασιμότητας σε Ρέθυμνο και Αδελιανό Κάμπο



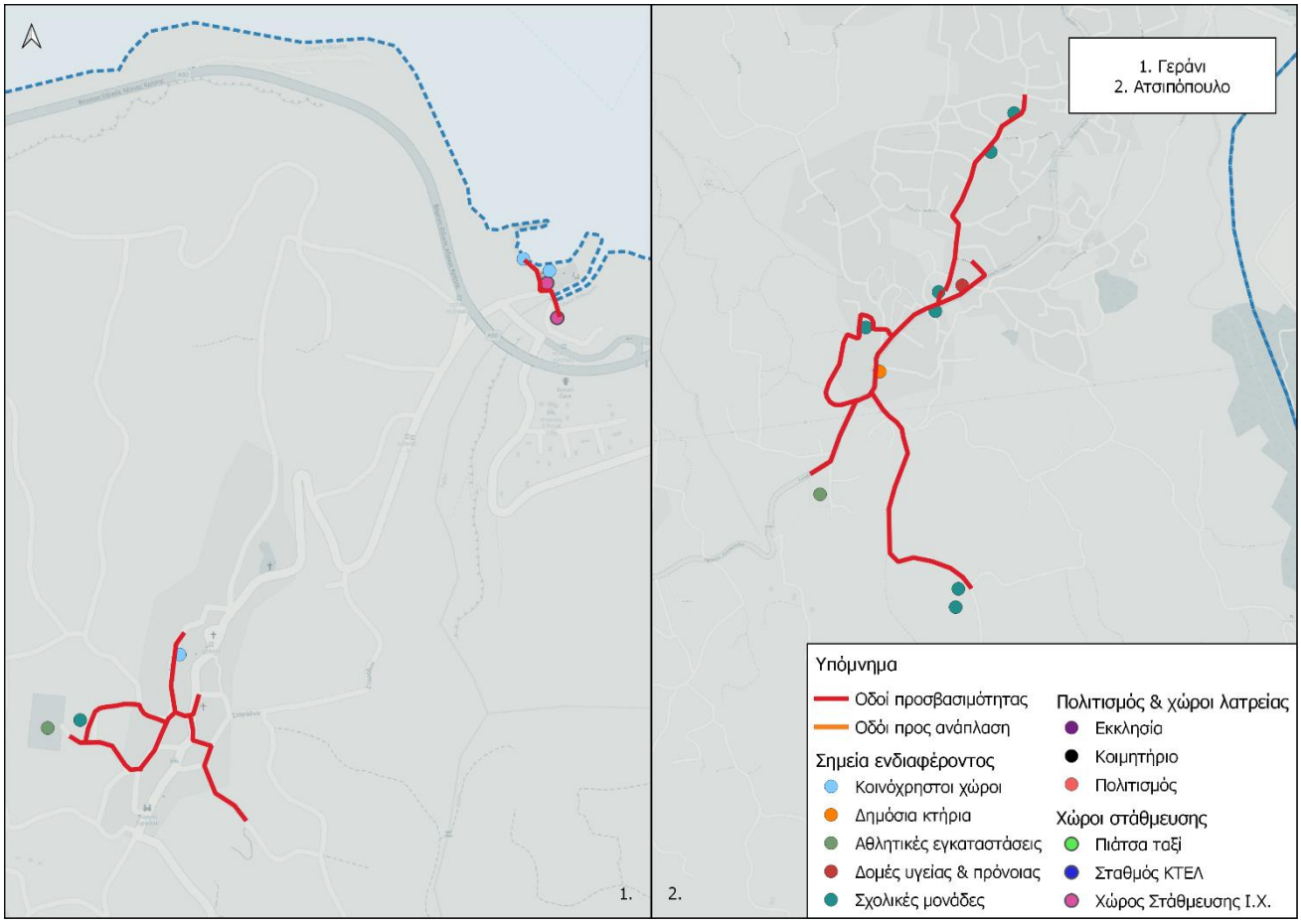
Εικόνα 6-3 Διαδρομές προσβασιμότητας στους οικισμούς: Πηγιανός Κάμπος, Σφακάκι, Σταυρωμένος, Σκαλέτα



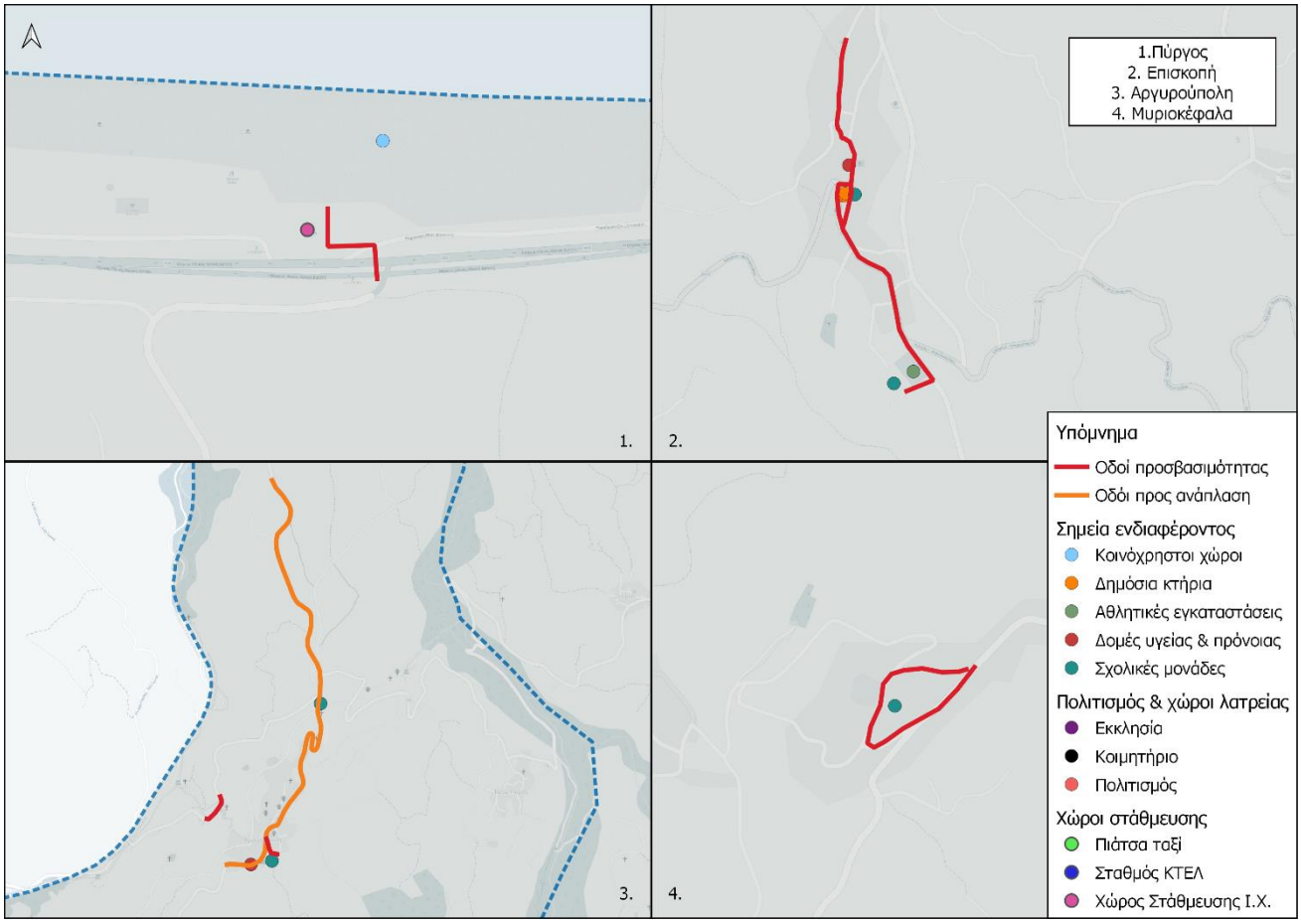
Εικόνα 6-4 Διαδρομές προσβασιμότητας στους οικισμούς: Πηγή, Μονή Αρκαδίου, Ελεύθερνα



Εικόνα 6-5 Διαδρομές προσβασιμότητας στους οικισμούς: Γάλλος, Χρωμοναστήρι, Ρουσσοσπίτι, Αρμένοι



Εικόνα 6-6 Διαδρομές προσβασιμότητας στους οικισμούς: Γεράνι και Ατσιπόπουλο



Εικόνα 6-7 Διαδρομές προσβασιμότητας στους οικισμούς: Πύργος, Επισκοπή, Αργυρούπολη, Μυριοκέφαλα

Επισημαίνεται ότι μετά τη διαβούλευση ενδέχεται να υπάρξουν μεταβολές στο δίκτυο και στις υποδομές προς έλεγχο

7. Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών

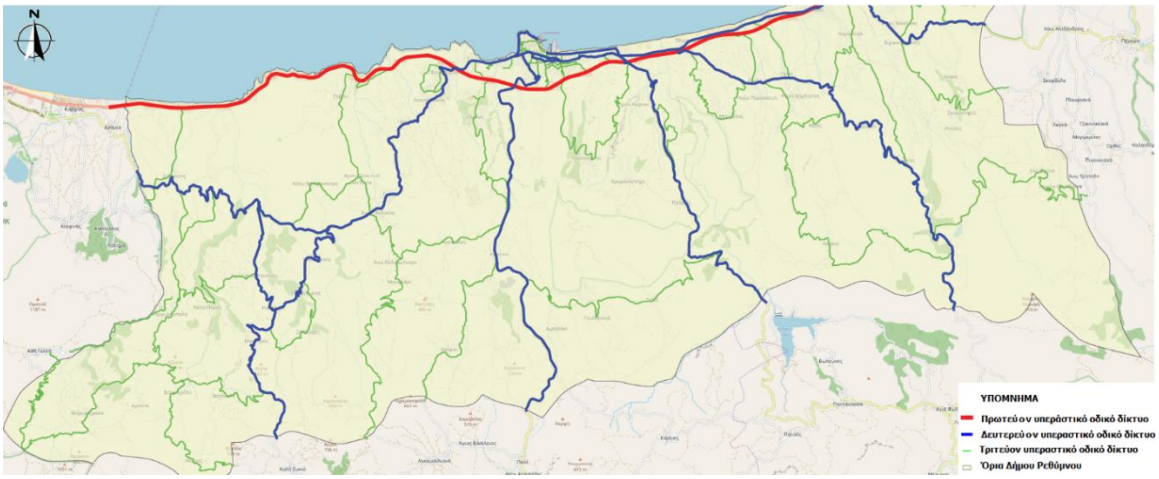
7.1 Ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών

7.1.1 Οδικό Δίκτυο

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Σύμφωνα με την ιεράρχηση που έχει πραγματοποιηθεί στο ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης, το υπεραστικό δίκτυο του Δήμου μπορεί να ιεραρχηθεί σε 3 κατηγορίες.

- Στο πρωτεύον οδικό δίκτυο βρίσκεται ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, ο οποίος συνδέει τα 4 μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Κρήτης, δηλαδή το Ρέθυμνο, τα Χανιά, το Ηράκλειο και τον Αγ. Νικόλαο.
- Στο δευτερεύον οδικό δίκτυο ανήκουν οι Εθνικές Οδοί που διασχίζουν την περιοχή, όπως: η ΕΟ90 Χανιά-Ρέθυμνο (δυτικά) και Ρέθυμνο-Ηράκλειο (ανατολικά). Στο ίδιο επίπεδο ανήκουν και σημαντικές Επαρχιακές οδοί, όπως η Ρέθυμνο-Αγ. Γαλάνη και Ρέθυμνο-Αγ. Φωτεινή.
- Τέλος, στο τριτεύον οδικό δίκτυο κατατάσσονται οι δρόμοι που συνδέουν τους διάφορους οικισμούς του Δήμου Ρεθύμνης.

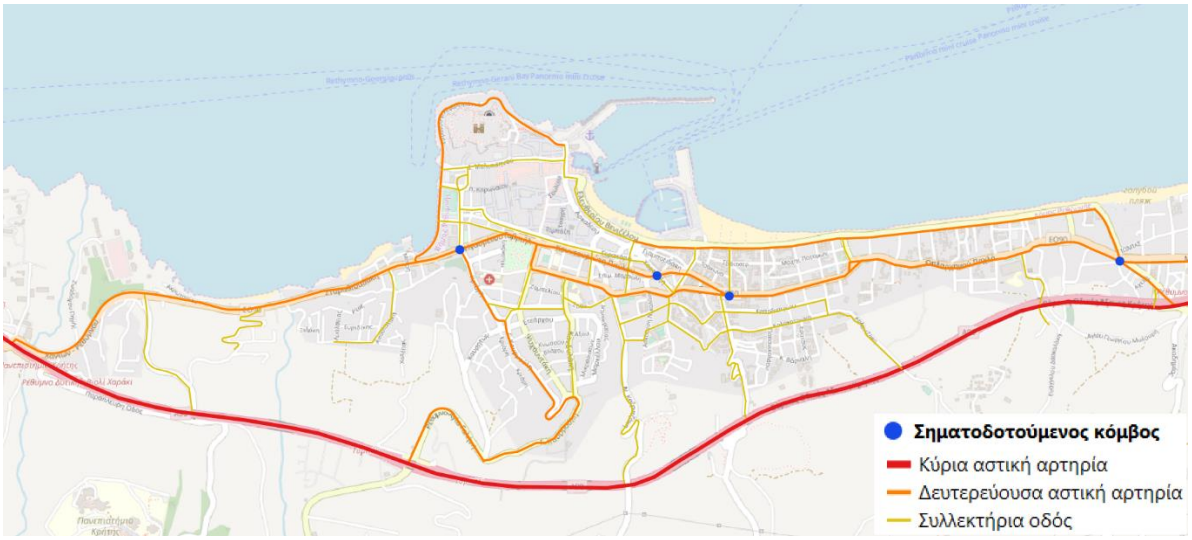


Εικόνα 7-1: Ιεράρχηση υπεραστικού οδικού δικτύου, Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

Όσον αφορά **τον αστικό χώρο**, δηλαδή την πόλη του Ρεθύμνου, είναι δυνατό να διακριθούν και πάλι 3 βασικές κατηγορίες:

- **Κύρια αστική αρτηρία** αποτελεί ο ΒΟΑΚ, και συγκεκριμένα το τμήμα του μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων, Ρέθυμνο Δυτική Είσοδος και Ρέθυμνο Ανατολική Είσοδος/Έξοδος, που λειτουργεί ως περιφερειακή οδός και συμβάλει ώστε ένα μεγάλο μέρος διαμπερών ροών να μην περνά από το κέντρο της πόλης.
- **Δευτερεύουσες αστικές αρτηρίες** είναι οι οδοί: Σταμαθιουδάκη, Κουντουριώτη, Ζυμβρακάκη, Λουκάρεως, Πορτάλιου, Οπλαρχηγού Πάχλα, Εμ. Κεφαλογιάννη, Ελ. Βενιζέλου, Δημητρακάκη και Κουρμούλη.
- **Οι συλλεκτήριες οδοί** απεικονίζονται στον αναλυτικά στην Εικόνα 6-2. Μερικές από τις πιο βασικές είναι οι οδοί: Κονδυλάκη, Μελισσήνου, Σαλαμίνος, Ν. Καζαντζάκη.

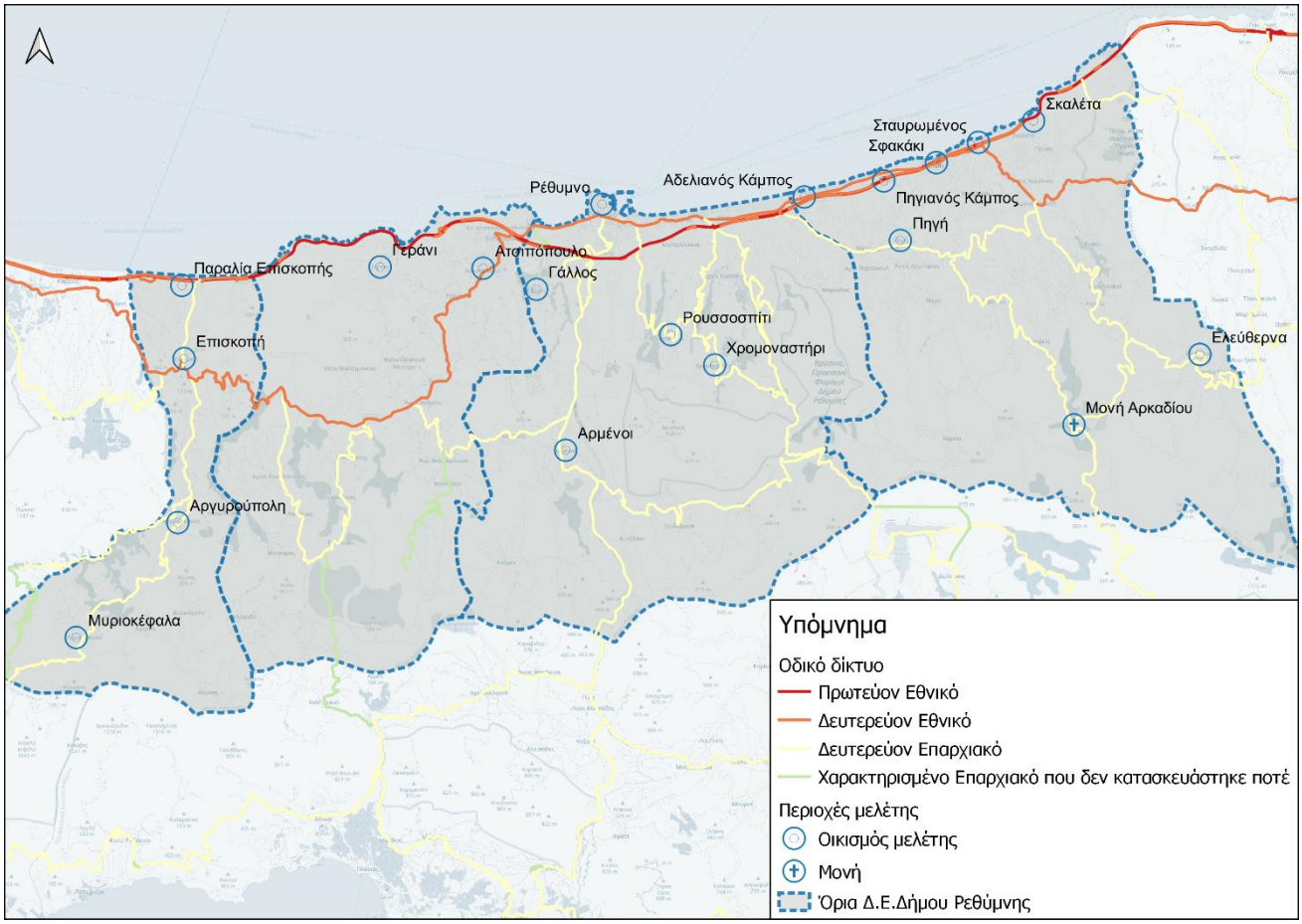
Όλοι οι υπόλοιποι οδοί που δεν απεικονίζονται σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες, ανήκουν στο τοπικό δίκτυο του Ρεθύμνου.



Εικόνα 7-2 Ιεράρχηση αστικού οδικού δικτύου, Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

Το συνολικό μήκος των συλλεκτήριων οδών είναι 14030.13 m. Το μήκος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου είναι 14990.78 m, ενώ το τμήμα του ΒΟΑΚ που αποτελεί μέρος του αστικού δικτύου του Ρεθύμνου είναι 6491.32 m.

Τέλος στους υπόλοιπους οικισμούς μελέτης το οδικό δίκτυο δεν είναι αστικό, αλλά επαρχιακό και συγκεκριμένα όπως φαίνεται στην Εικόνα 6-3, το δίκτυο που διέρχεται από τους περισσότερους οικισμούς είναι χαρακτηρισμένο ως δευτερεύον επαρχιακό. Εξαίρεση αποτελούν οι παραθαλάσσιοι οικισμοί από τους οποίους διέρχονται ο ΒΟΑΚ (Α90) και ο Ε090 που ανήκουν στο εθνικό δίκτυο (Πρωτεύον και Δευτερεύον).



Εικόνα 7-3 Οδικό δίκτυο περιοχών μελέτης

7.1.2 Δίκτυο πεζών

Η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζοδρομήσεων αναμφισβήτητα δημιουργεί συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας και ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, δεδομένου πως ένα μεγάλο ποσοστό των αποστάσεων στο εσωτερικό του Δήμου θα μπορούσε να διανυθεί με τα πόδια.

Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, το ποσοστό πεζή μετακίνησης στο Ρέθυμνο είναι αρκετά υψηλό, γεγονός που ενθαρρύνει τις παρεμβάσεις για βιώσιμες μετακινήσεις. Παρόλα αυτά υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης καθώς οι υποδομές εμφανίζουν ελλείψεις τόσο ως προς την ποιότητά τους, όσο και ως προς την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία.

Στη πόλη του Ρεθύμνου συγκεκριμένα, οι δρόμοι της Παλιάς Πόλης, είναι κατά κύριο λόγο ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομοι με αποτέλεσμα η κυκλοφορία αυτοκινήτων να περιορίζεται σημαντικά, χωρίς ωστόσο να είναι απολύτως προσβάσιμοι λόγω υλικού και τοπικών αστοχιών.

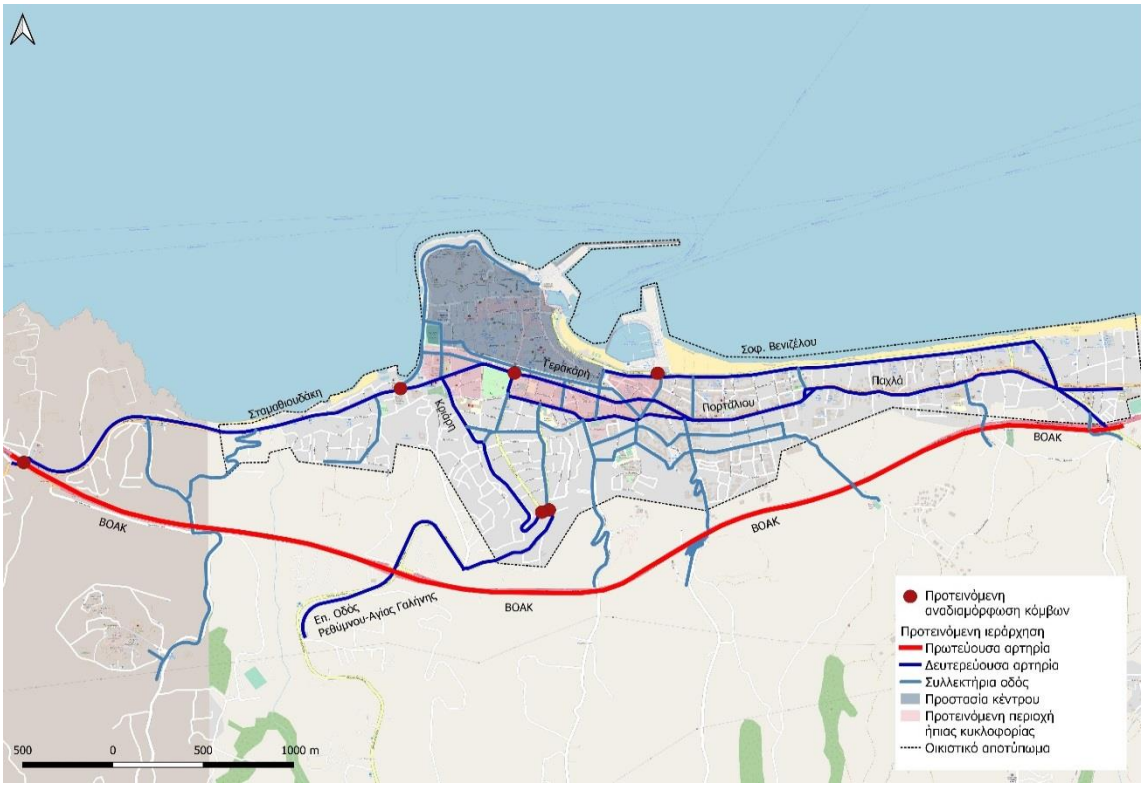
Στο πλαίσιο αυτοψιών που πραγματοποιήθηκαν στις διαδρομές προσβασιμότητας στο Δήμο Ρεθύμνης καταγράφηκαν τα πλάτη των πεζοδρομίων τα οποία παρατίθενται σε χάρτες στο Κεφάλαιο 8.

7.1.2.1 Μελλοντικές υποδομές πεζών

Στο ΣΒΑΚ προτείνεται ένα δίκτυο **πεζοδρομήσεων** στο κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Οι παρεμβάσεις χωρίζονται σε 3 χρονικούς ορίζοντες ως εξής:

Ορίζοντας 5ετίας

- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Νεάρχου- Ελ. Βενιζέλου- Πλ. Άγνωστου- Γερακάρη- Δημακοπούλου
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 175,8στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη- Δημακοπούλου- Ηλιακάκη- Ηγ. Γαβριήλ
    - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη- Κουμουνδούρου- Ηλιακάκη
    - Περιοχή 3: Δημητρακάκη- Κουντουριώτου- Δημοκρατίας- Μοάτσου
    - Περιοχή 4: Δημοκρατίας- Μοάτσου- Καζαντζάκη- Καστρινάκη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 5: Καστρινάκη- Ζυμβαράκη- Κυρ. Λουκάρεως- Χορτάτζη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 6: Χορτάτζη- Κουντουριώτου- Παπανδρέου
    - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου- Παπανδρέου- Κουντουριώτου- Χορτάτζη- Πλ. Αγνώστου

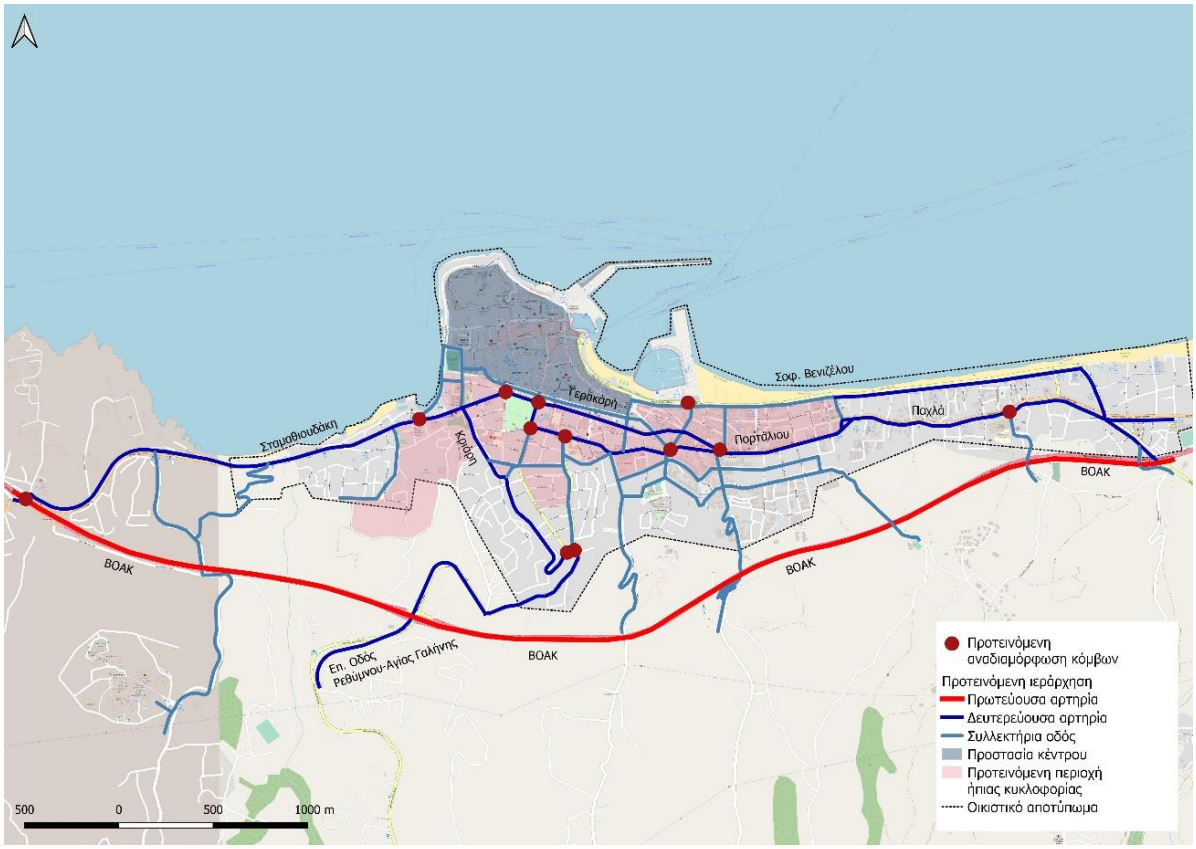


Εικόνα 7-4 Προτάσεις ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης στη 5ετία

Ορίζοντας 10ετίας

- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Νεάρχου- Ελ. Βενιζέλου- Πλ. Άγνωστου- Γερακάρη- Δημακοπούλου
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 754,4στρ. (αύξηση κατά 578,6 στρ.)
    - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη- Δημακοπούλου- Ηλιακάκη- Ηγ. Γαβριήλ

- Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη- Κουμουνδούρου- Ηλιακάκη
- Περιοχή 3: Δημητρακάκη- Κουντουριώτου- Δημοκρατίας- Μοάτσου
- Περιοχή 4: Δημοκρατίας- Μοάτσου- Καζαντζάκη- Καστρινάκη- Κουντουριώτου
- Περιοχή 5: Καστρινάκη- Ζυμβαράκη- Κυρ. Λουκάρεως- Χορτάτζη- Κουντουριώτου
- Περιοχή 6: Χορτάτζη- Κουντουριώτου- Παπανδρέου
- Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου- Παπανδρέου- Κουντουριώτου- Χορτάτζη- Πλ. Αγνώστου
- Περιοχή 8: Παπανδρέου- Σοφ. Βενιζέλου- Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
- Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
- Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
- Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου
- Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά-Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
- Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου-Καζαντζάκη και Σάθα
- Περιοχή 15: Χατζημιχάλη Γιάνναρη- Κονδυλάκη- Βλάχου και Ψυχουντάκη
- Περιοχή 16: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 17: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 18: Ηγ. Γαβριήλ- Σταμαθιουδάκη- Α. Αποστάλη και Ιεράς Μητροπόλεως

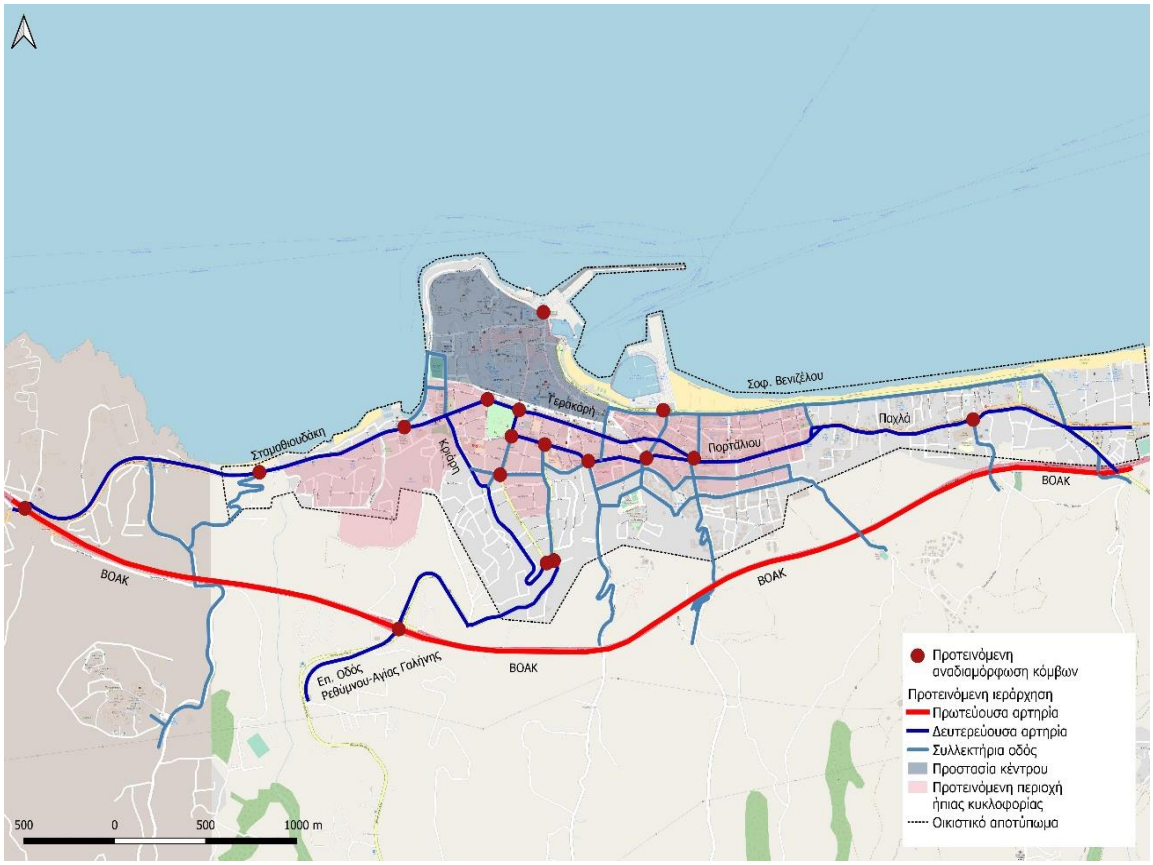


Εικόνα 7-5 Προτάσεις ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης στη 10ετία

Ορίζοντας 15ετίας

- Προστασία κέντρου από μηχανοκίνητη κυκλοφορία: Έκταση: 410 στρ.
    - Περιοχή 1: Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη- Νεάρχου- Ελ. Βενιζέλου- Πλ. Άγνωστου- Γερακάρη- Δημακοπούλου
- Περαιτέρω πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας: Έκταση: 947,8στρ. (αύξηση κατά 193,4στρ.)
    - Περιοχή 1: Εμμ. Κεφαλογιάννη- Δημακοπούλου- Ηλιακάκη-Ηγ. Γαβριήλ
    - Περιοχή 2: Ηγ. Γαβριήλ- Κριάρη- Κουμουνδούρου- Ηλιακάκη
    - Περιοχή 3: Δημητρακάκη- Κουντουριώτου- Δημοκρατίας- Μοάτσου
    - Περιοχή 4: Δημοκρατίας- Μοάτσου- Καζαντζάκη- Καστρινάκη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 5: Καστρινάκη- Ζυμβαράκη- Κυρ. Λουκάρεως- Χορτάτζη- Κουντουριώτου
    - Περιοχή 6: Χορτάτζη- Κουντουριώτου- Παπανδρέου
    - Περιοχή 7: Σοφ. Βενιζέλου- Παπανδρέου- Κουντουριώτου- Χορτάτζη- Πλ. Αγνώστου
    - Περιοχή 8: Παπανδρέου- Σοφ. Βενιζέλου- Παπαναστασίου και Κουντουριώτου
    - Περιοχή 9: Βασιλάκη, Βενιέρη και Κουντουριώτου
    - Περιοχή 10: Παπαναστασίου, Πορτάλιου, Σικελιανού και Σοφ. Βενιζέλου
    - Περιοχή 11: Σικελιανού, Σοφ. Βενιζέλου, Ελευθερίας και Πορτάλιου

- Περιοχή 12: Ανδρουλιδάκη, Παλαμά-Ξυλούρη, Βασιλάκη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 13: Καζαντζάκη, Καούνη, Ανδρουλιδάκη και Λουκάρεως-Ζυμβρακάκη
- Περιοχή 14: Κονδυλάκη, Μοάτσου- Καζαντζάκη και Σάθα
- Περιοχή 15: Χατζημιχάλη Γιάνναρη- Κονδυλάκη- Βλάχου και Ψυχουντάκη
- Περιοχή 16: Μοάτσου, Κονδυλάκη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 17: Κουμουνδούρου, Κριάρη, Χατζημιχάλη Γιάνναρη και Δημητρακάκη
- Περιοχή 18: Ηγ. Γαβριήλ- Σταμαθιουδάκη- Α. Αποστολάκη και Ιεράς Μητροπόλεως
- Περιοχή 19: Σταμαθιουδάκη- Αποστολάκη- Ξεξάκη
- Περιοχή 20: Πορτάλιου, Παπανικολάου, Κολοκοτρώνη και Θεοτοκόπουλου
- Περιοχή 21: Καποδιστρίου, Παπανικολάου, Πορτάλιου και Πανεπιστημίου
- Περιοχή 22: Παπανικολάου, Καποδιστρίου, Σαουνάτσου και Κολοκοτρώνη



Εικόνα 7-6 Προτάσεις ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης στη 15ετία

7.2 Δίκτυο ποδηλάτου

7.2.1 Υφιστάμενες υποδομές

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΒΑΚ, το ποδήλατο καταλαμβάνει μικρό ποσοστό παρά το γεγονός ότι ο Δήμος διαθέτει ένα γραφικό ιστορικό κέντρο το οποίο συνδέεται με το παραλιακό μέτωπο. Υπάρχει έλλειψη υποδομών ως προς τη χρήση του ποδηλάτου, καθώς ποδηλατόδρομους διαθέτει μόνο το κέντρο του

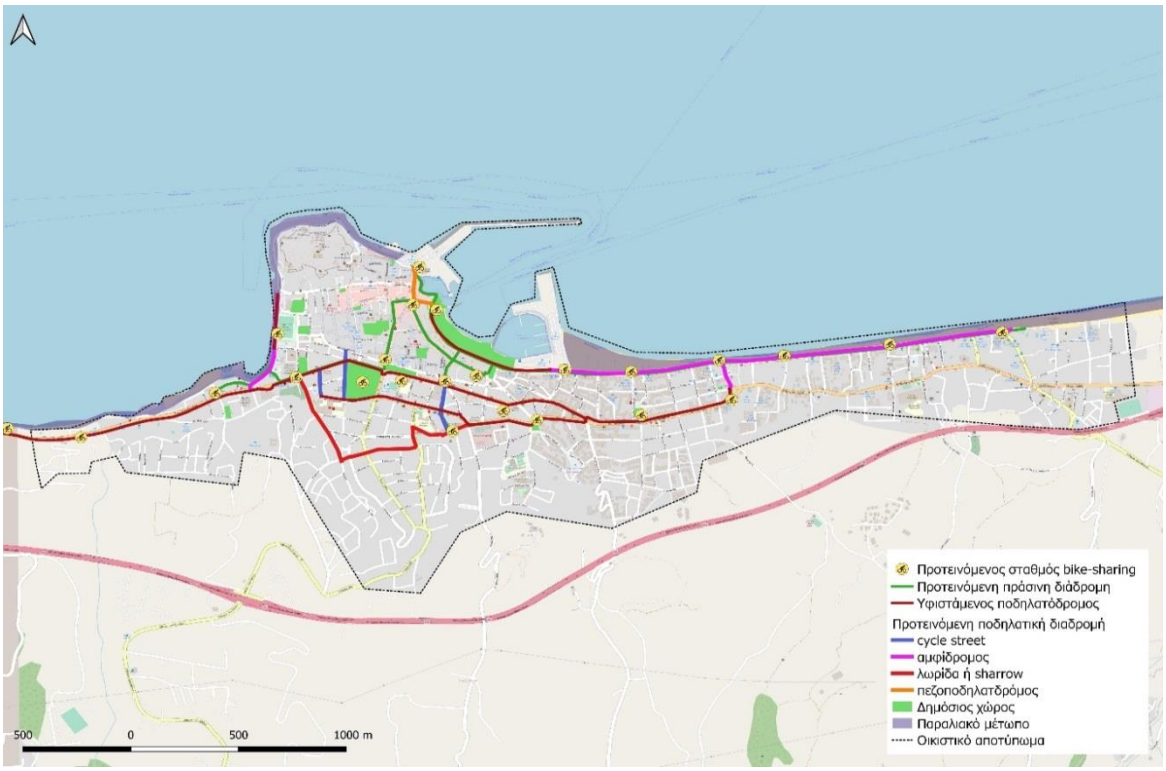
Ρεθύμνου και το παραλιακό μέτωπο. Στους κατωτέρω χάρτες εντοπίζονται οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι σε τμήμα της παραλιακής οδού καθώς και στις οδούς Κουντουριώτου, Μοάτσου, Βασιλάκη κ.α.

7.2.2 Μελλοντικές υποδομές

Συγχρόνως, σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, ο Δήμος Ρεθύμνης, με σκοπό την ευθυγράμμισή του με τις διεθνείς και, κυρίως, ευρωπαϊκές κατευθύνσεις περί σχεδιασμού των σύγχρονων πόλεων και των μεταφορών τους, σκοπεύει να διευρύνει το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτου, με στόχο να καλύπτει περισσότερες γειτονιές του Δήμου. Οι νέες υποδομές για το ποδήλατο προτείνεται να υλοποιηθούν σε 3 χρονικούς ορίζοντες ως εξής:

Ορίζοντας 5ετίας

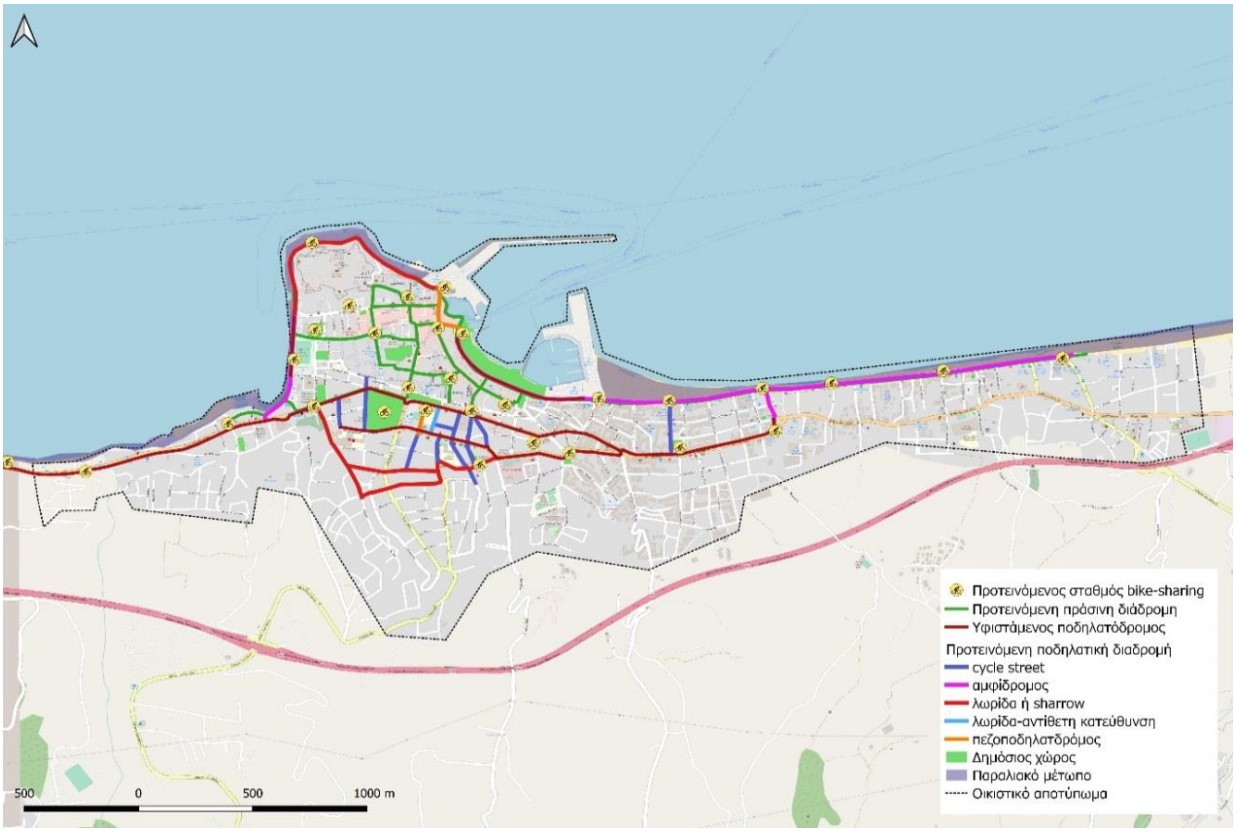
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 5,5km (0,6km cycle streets, 2,8km αποκλειστική υποδομή, 1,8km λωρίδα ποδηλάτου και 0,3km πεζοποδηλατόδρομος)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 24



Εικόνα 7-7: Προτεινόμενη ποδηλατική υποδομή και σταθμοί bike-sharing (ορίζοντας 5ετίας), Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

Ορίζοντας 10ετίας

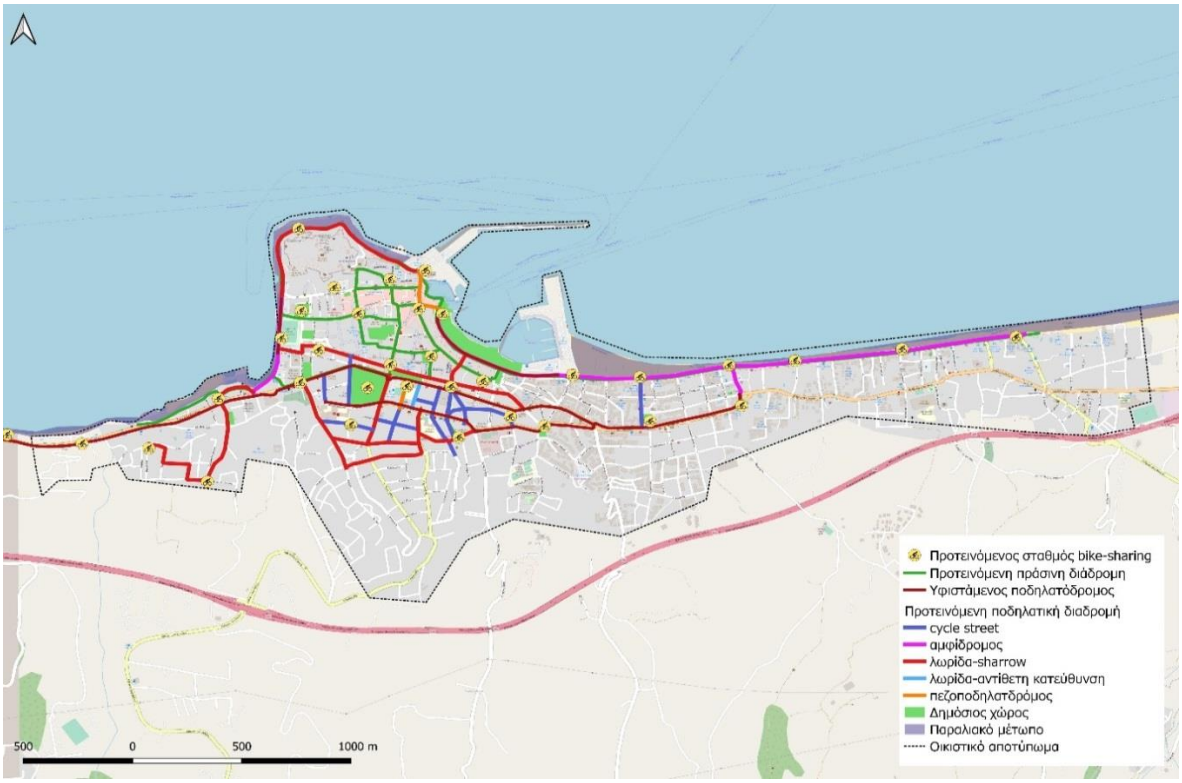
- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 8,4km (1,65km cycle streets, 3,6km αποκλειστική υποδομή, 2,74km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος), αύξηση κατά 2,9km
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 30 (αύξηση κατά 6)



Εικόνα 7-8: Προτεινόμενη ποδηλατική υποδομή και σταθμοί bike-sharing (ορίζοντας 10ετίας), Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

Ορίζοντας 15ετίας

- Ποδηλατόδρομος, Μήκος: 12,1km (2,4km cycle streets, 3,6km αποκλειστική υποδομή, 5,7km λωρίδα ποδηλάτου και 0,41km πεζοποδηλατόδρομος) δηλαδή αύξηση κατά 3,7km
- Εγκατάσταση και βελτίωση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 34 (αύξηση κατά 4)



Εικόνα 7-9: Προτεινόμενη ποδηλατική υποδομή και σταθμοί bike-sharing (ορίζοντας 15ετίας), Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

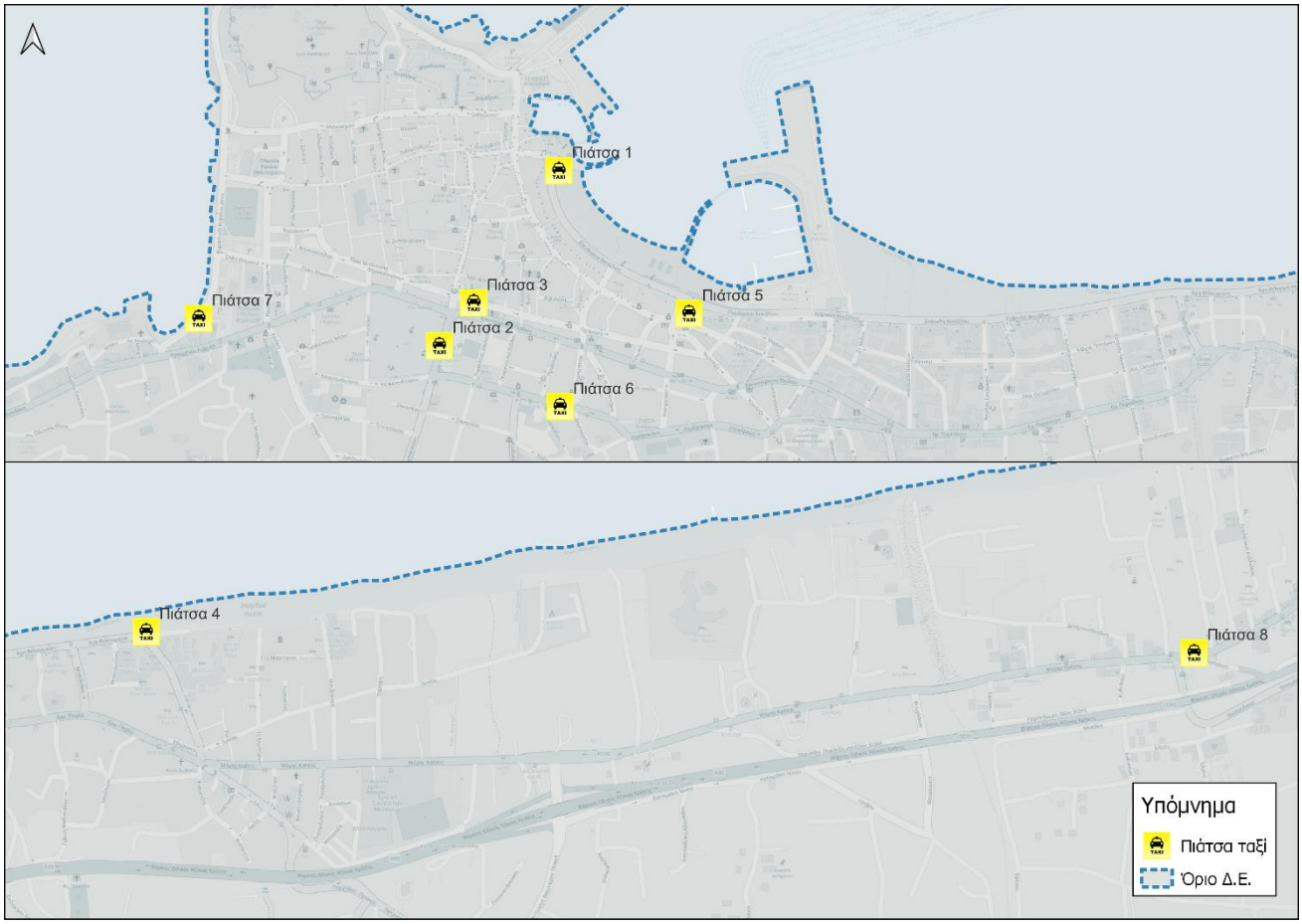
7.3 Καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ

7.3.1 Ταξί

Οι πιάτσες ταξί που λειτουργούν εντός του Ρεθύμνου με τους αντίστοιχους αριθμούς αδειοδοτημένων ταξί είναι:

Πίνακας 7-1 Πιάτσες ταξί στο Ρέθυμνο

Πιάτσα	Αρ. Αδειοδοτημένων Ταξί
Πιάτσα 1 – Έβερεστ (Λύκειο Ελληνίδων)	5
Πιάτσα 2 – Δημητρακάκη (Κήπος)	10
Πιάτσα 3 – 4 Μαρτύρων	6
Πιάτσα 4 – Άρη Βελουχιώτη (Τέρμα Παραλίας)	5
Πιάτσα 5 – Πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη	9
Πιάτσα 6 – Μοάτσου	3
Πιάτσα 7 - ΚΤΕΛ	4
Πιάτσα 8 – Μάχης Κρήτης (Πλατανιάς)	7



Εικόνα 7-10 Πιάτσες ταξί

7.3.2 Δημόσια Συγκοινωνία

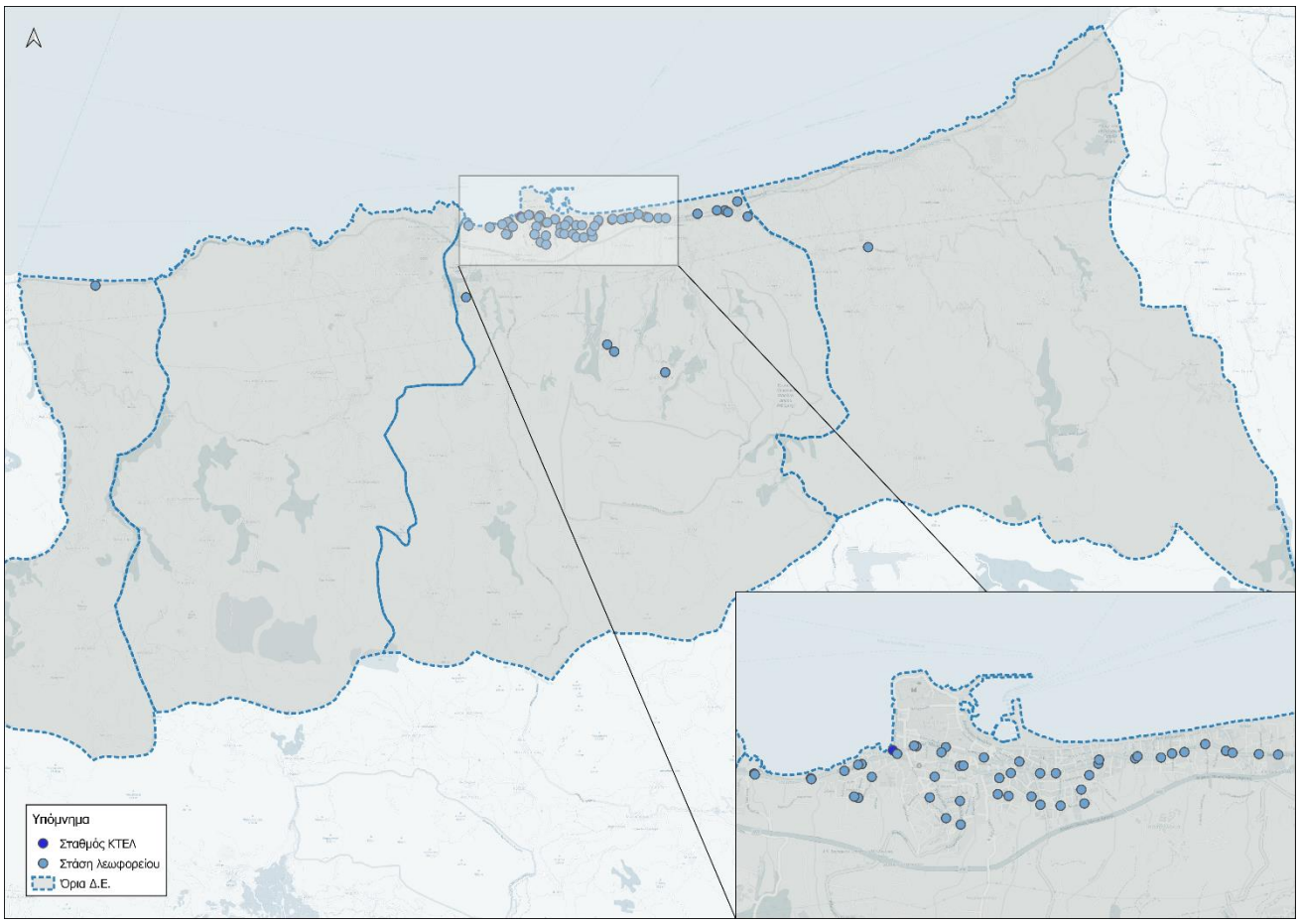
Οι γραμμές Δημόσιας Συγκοινωνίας στο Δήμο Ρεθύμνου, τα δρομολόγια ανά ημέρα και οι στάσεις στην πόλη του Ρεθύμνου, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 7-2 Γραμμές και δρομολόγια Δημόσιας συγκοινωνίας, Πηγή: ΣΒΑΚ Δ. Ρεθύμνης

α/α	Γραμμές	Δρομολόγια/ημέρα	Στάσεις (εντός περιοχής μελέτης)
1	Χανιά-Ρέθυμνο-Ηράκλειο	17	15
2	Ρέθυμνο - Χανιά	1	8
3	Ρέθυμνο-Αγία Γαλήνη	5	11
4	Ρέθυμνο-Πλακιάς	2	10
5	Ρέθυμνο-Αρκάδι-Αρχ. Ελεύθερνα-Μαργαρίτες-Πέραμα-Πάνορμο	2	40

6	Ρέθυμνο - Αρκάδι - Χάρκια	2	25
7	Ρέθυμνο-Ξενοδοχεία-Πάνορμο	25	36
8	Ρέθυμνο-Μαργαρίτες	2	33
9	Ρέθυμνο- Κάτω Βαλσαμόνερο	13	18
10	Ρέθυμνο-Αμνάτος	2	1
11	Ρέθυμνο-Κυριάννα	13	26
12	Ρέθυμνο-Γεράνι	9	10
13	Ρέθυμνο-Χρωμοναστήρι	7	10
14	Ρέθυμνο-Μαρουλάς	2	19
15	Ρέθυμνο-Άνω Μέρος	2	15
16	Ρέθυμνο -Κούμοι	2	7
17	Ρέθυμνο-Πέραμα	5	31
18	Ρέθυμνο-Κέραμε	2	11
19	Ρέθυμνο-Ροδάκινο	2	10
20	Ρέθυμνο-Αλόιδες	1	33
21	Ρέθυμνο-Αργυρούπολη-Μυριοκέφαλα	2	11
22	Ρέθυμνο-Μούντρος-Σαϊτούρες	2	9
23	Ρέθυμνο-Μαλάκι	2	8
24	Ρέθυμνο-Αποδούλου	1	15
25	Ρέθυμνο-Αμάρι-Λοχριά	1	15
26	Ρέθυμνο-Παγκαλοχώρι	2	21
27	Ρέθυμνο - Καστελλάκια	2	12
28	Ρέθυμνο-Τρία Μοναστήρια	6	4

29	Ρέθυμνο-Ρισβάν Μετόχι	5	6
30	Περιβόλια-Γάλλου Χωριό	6	1
31	Περιβόλια-Πανεπιστήμιο Γάλλου	33	19

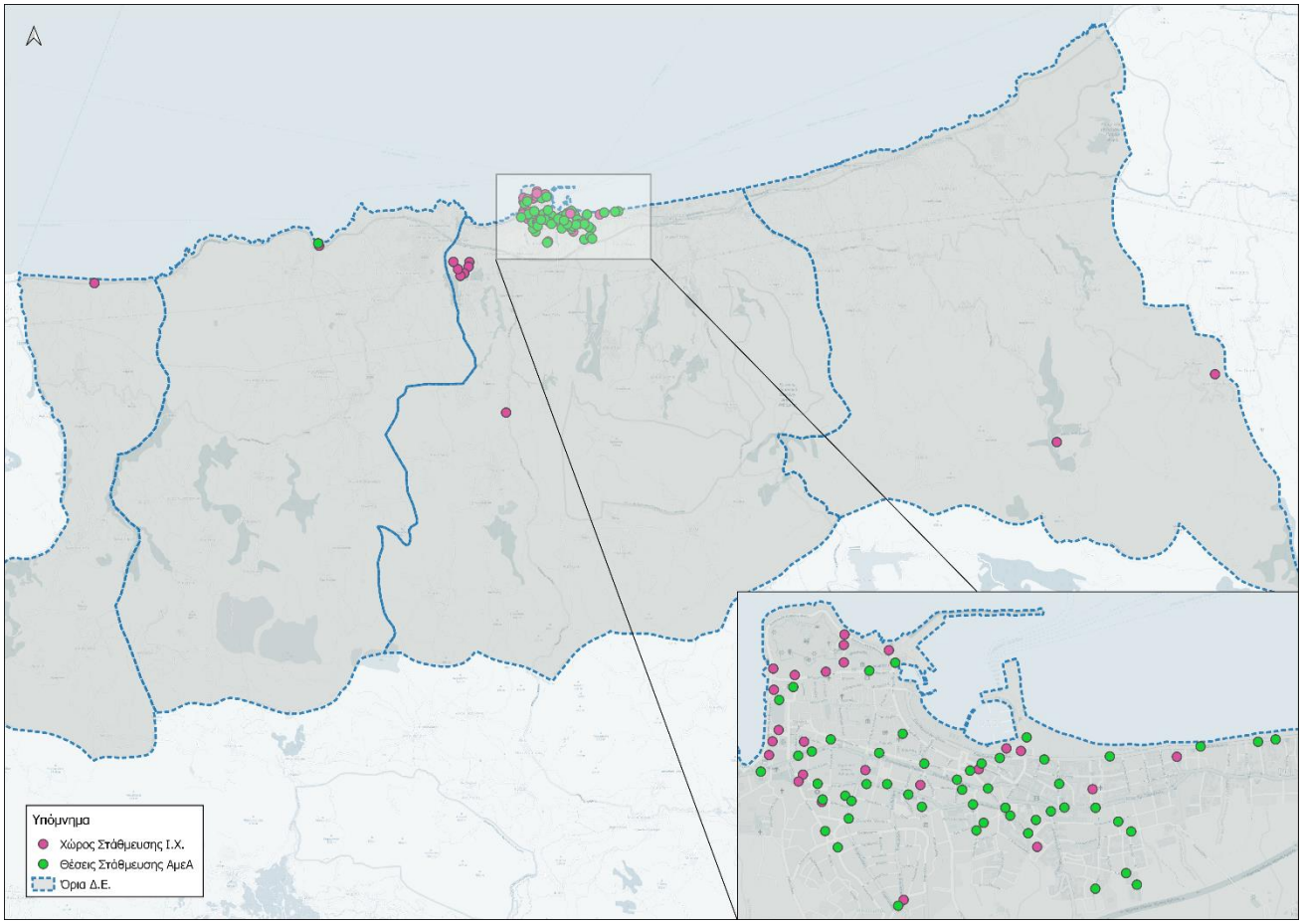


Εικόνα 7-11: Σταθμός ΚΤΕΛ και στάσεις λεωφορείου

Διάσπαρτες επιπλέον στάσεις λεωφορείων εντοπίζονται κατά μήκος του επαρχιακού οδικού δικτύου. Σημειώνεται επιπλέον ότι πραγματοποιούνται στάσεις σε σημεία χωρίς σχετική εφαρμοσμένη σήμανση.

7.4 Χώροι στάθμευσης οχημάτων Ι.Χ. και ΑμεΑ

Στην Εικόνα 6-16 αποτυπώνονται οι χώροι στάθμευσης για Ι.Χ. και οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ στην περιοχή μελέτης.



Εικόνα 7-12: Χώροι στάθμευσης Ι.Χ. & θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, Πηγή: ΣΦΗΟ Δ. Ρεθύμνης

Οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (parking) που καταγράφηκαν είναι **36** και οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ παρά την οδό **52**.

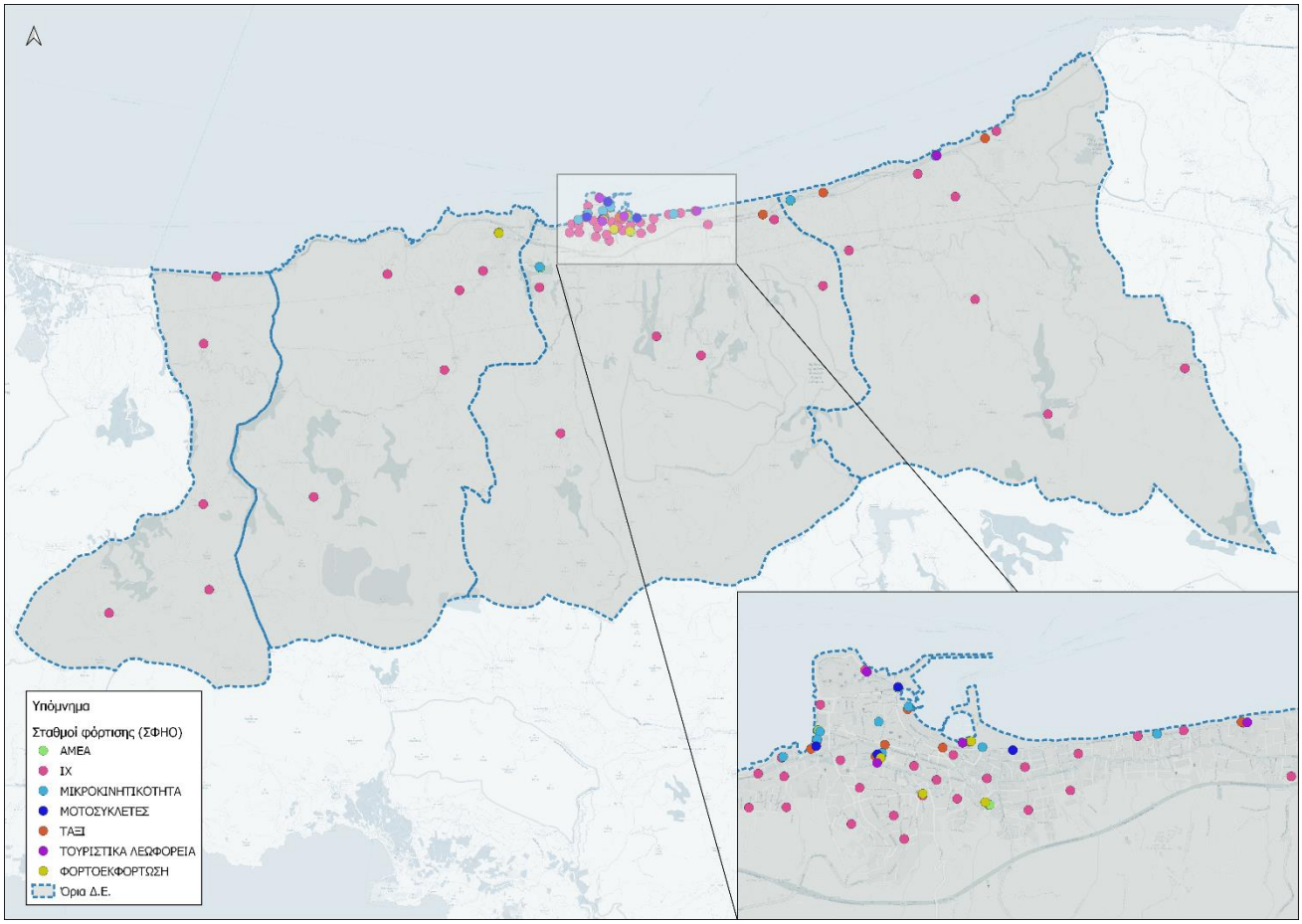
7.5 Χώροι στάθμευσης και θέσεις φόρτισης Η/Ο

Σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου Ρεθύμνης προβλέπεται να τοποθετηθούν 66 φορτιστές για Ι.Χ., 9 για Ι.Χ. ΑμεΑ, 9 επίσης φορτιστές για ταξί και 5 για φορτοεκφόρτωση, όλοι εναλλασσόμενου ρεύματος (AC).

Για τα οχήματα μικροκινητικότητας, όπως είναι τα ηλεκτρικά πατίνια και τα ηλεκτρικά ποδήλατα, απαιτούνται μονοφασικοί φορτιστές, εναλλασσόμενου ρεύματος (AC), οι οποίοι συνδέονται με το 230 V δίκτυο και κυμαίνονται από 1-5 πρίζες ανά φορτιστή με μέγιστη ισχύ ανά υποδοχή περίπου 300 W. Για το Δήμο Ρεθύμνης προτείνεται η χωροθέτηση 11 φορτιστών μικροκινητικότητας, χωρητικότητας πέντε (5) θέσεων έκαστος. Για τις μοτοσυκλέτες προτείνονται 4 φορτιστές εναλλασσόμενου ρεύματος AC

Όσον αφορά τη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, προτείνεται η χωροθέτηση 5 ταχυφορτιστών DC 150kW μίας (1) πρίζας. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα στα τουριστικά λεωφορεία να σταθμεύουν για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να επιτύχουν μία πλήρη φόρτιση.

Η χωρική κατανομή των φορτιστών καθώς και τα χαρακτηριστικά τους παρουσιάζονται στο χάρτη και τους πίνακες που ακολουθούν.



Εικόνα 7-13 προτεινόμενοι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων Δ. Ρεθύμνης

Πίνακας 7-3: προτεινόμενες δημόσιες Θέσεις Φόρτισης Η.Ο. Δήμου Ρεθύμνης (Πηγή ΣΦΗΟ Δήμου Ρεθύμνης)

Id	Όνομα	Διεύθυνση	Χρήση	Φορτιστές
1	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δημητρακάκη	Δημητρακάκη	IX	2
2	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Κεφαλογιάννη	Κεφαλογιάννη	IX	2
3	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Μαρίνας	Σοφοκλή Βενιζέλου	IX	1
4	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Σοχώρας	Σήφη Βλαστού	IX	2
5	Δημοκρατίας	Δημοκρατίας (Χώρος Στάθμευσης)	IX	1
6	Σικελιανού	Σικελιανού 10	IX	1
7	Ελευθερίας	Ελευθερίας 5	IX	1
8	Βελουχιώτη	Βελουχιώτη 46	IX	1
9	Βελουχιώτη	Βελουχιώτη (στο ανατολικό της τέρμα)	IX	2
10	Αμάλθειας	Αμάλθειας 14	IX	1
11	Καρόλου Κουν	Καρόλου Κουν 3	IX	1
12	Πάροδος Σταμαθιουδάκη	Πάροδος	IX	1

		Σταμαθιουδάκη		
13	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Νομαρχίας	Κεφαλογιάννη	IX	1
14	Κολυμβητήριο	Πρισκοσορίδη	IX	1
15	Μαρκέλλου	Μαρκέλλου 80	IX	1
16	Βλάχου	Βλάχου 2	IX	1
17	Παστέρ	Παστέρ 1	IX	1
18	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Βαρδινογιάννη	Πλατεία Θ. Βαρδινογιάννη	IX	1
19	Καλαϊτζάκη	Καλαϊτζάκη 3	IX	1
20	Ζυμβρακάκη	Ζυμβρακάκη 10	IX	1
21	Πανεπιστήμιο	Πανεπιστήμιο Κρήτης (έμπροσθεν κυκλικού κόμβου)	IX	2
22	Γάλλος	Καπετάν Γαλιανός 50	IX	1
23	Γεράνι	Γεράνι (νότια είσοδος)	IX	1
24	Επισκοπή	Επισκοπή (πλησίον παρεκκλησίου)	IX	1
25	Δημοκρατίας	Δημοκρατίας 24	IX	1
26	Γιαμπουδάκη	Γιαμπουδάκη 10	IX	1
27	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Κουμουνδούρου	Κουμουνδούρου	IX	1
28	Παπανικολάου	Παπανικολάου 18	IX	1
29	Βασιλάκη	Βασιλάκη 3	IX	1
30	Οδυσσέα Ελύτη	Ελύτη 11	IX	1
31	Χατζημιχάλη Γιάνναρη	Γιάνναρη 52	IX	1
32	Βελουχιώτη	Βελουχιώτη 27	IX	1
33	Βαβουράκηδων	Βαβουράκηδων 4	IX	1
34	Ανωγείων	Ανωγείων 14	IX	1
35	Ρουσσοσπίτι	Ρουσσοσπίτι (έμπροσθεν γηπέδου ποδοσφαίρου)	IX	1
36	Βιολί Χαράκι	Σκορδίλη & Αβάτζου	IX	2
37	Ατσιπόπουλο	Χώρος Στάθμευσης (πλησίον 1ου Δημοτικού)	IX	1
38	Άδελε	35 Επαρ.Οδ. Πλατανών-Μονή Αρκαδίου (Κων/νου Γιαμπουδάκη)	IX	1
39	Αδελιανός Κάμπος	κάθετος της Παλαιάς ΕΟ (πλησίον Σούπερ Μάρκετ Σπανουδάκη)	IX	1
40	Σφακάκι	Αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης	IX	1
41	Σταυρωμένος	παράδρομος ΕΟ	IX	2
42	Μαρουλάς	Οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης (πλησίον ναού	IX	1

		Μεταμορφώσεως του Σωτήρος)		
43	Πρινές	πλησίον Villas Miranta	IX	1
44	Αρκάδι	Χώρος Στάθμευσης Μονής Αρκαδίου	IX	2
45	Χαμαλεύρι	Αδιαμόρφωτος Χώρος Στάθμευσης	IX	1
46	Βιλανδρέδο	Διαμορφωμένες Θέσεις Στάθμευσης	IX	1
47	Αργυρούπολη	Επαρ.Οδ. Χώρας Σφακίων-Βρυσσών 11	IX	1
48	Αρμένοι	Αδιαμόρφωτος χώρος στάθμευσης	IX	1
49	Σκαλέτα	Παράδρομος ΒΟΑΚ (έμπροσθεν Rethymno Mare & Water Park)	IX	1
50	Χρωμοναστήρι	πλατεία Εθνικής Αντίστασης	IX	1
51	Αρχαία Ελεύθερνα	νότια είσοδος οικισμού	IX	1
52	Γωνιά	έμπροσθεν ναού Αγίου Ιωάννου του Θεολόγου	IX	1
53	Ρούστικα	όπισθεν ιερών ναών	IX	1
54	Κυριάννα	παράδρομος (όπισθεν ναού Μιχαήλ Αρχάγγελου)	IX	1
55	Μυριοκέφαλα	έμπροσθεν Μονής Μυριοκεφάλων	IX	1
56	Τσεσμές	έμπροσθεν μάντρας αυτοκινήτων	IX	1
57	Παραλία Επισκοπής	Χώρος Στάθμευσης (έμπροσθεν παραλίας)	IX	1
58	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δικαστικού Μεγάρου	Κεφαλογιάννη	IX	1
59	Πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη	Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη 1	ΤΑΞΙ	1
60	Δημητρακάκη-Κήπος	Δημητρακάκη	ΤΑΞΙ	1
61	Πλατεία 4 Μαρτύρων	Δημακόπουλου (πλατεία 4 Μαρτύρων)\	ΤΑΞΙ	1
62	Ελ. Βενιζέλου	Ελ. Βενιζέλου (δυτικό τέρμα της)	ΤΑΞΙ	1
63	ΚΤΕΛ	Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη	ΤΑΞΙ	1
64	Άρη Βελουχιώτη	Άρη Βελουχιώτη (ανατολικό τέρμα της)	ΤΑΞΙ	1

65	Νικομήδειας	Νικομήδειας	ΤΑΞΙ	1
66	Αδελιανός Κάμπος	κάθετη σε Παλαιά ΕΟ (πλησίον Caramel Grecotel)	ΤΑΞΙ	1
67	Σκαλέτα	παράδρομος ΒΟΑΚ	ΤΑΞΙ	1
68	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δημητρακάκη	Δημητρακάκη	ΑΜΕΑ	1
69	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Παλαιού Λιμένα	Αρκαδίου	ΑΜΕΑ	1
70	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Μαρίνας	Σοφοκλή Βενιζέλου	ΑΜΕΑ	1
71	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Σοχώρας	Σήφη Βλαστού	ΑΜΕΑ	1
72	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Βαρδινογιάννη	Πλατεία Θ. Βαρδινογιάννη	ΑΜΕΑ	1
73	Πανεπιστήμιο	Πανεπιστήμιο Κρήτης (έμπροσθεν κυκλικού κόμβου)	ΑΜΕΑ	1
74	Βιολί Χαράκι	Σκορδίλη & Αβάτζου	ΑΜΕΑ	1
75	Αδελιανός Κάμπος	κάθετος της Παλαιάς ΕΟ (πλησίον Σούπερ Μάρκετ Σπανουδάκη)	ΑΜΕΑ	1
76	Σταυρωμένος	παράδρομος ΕΟ	ΑΜΕΑ	1
77	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Σοχώρας	Σήφη Βλαστού	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
78	Δελφίνια	Σοφοκλή Βενιζέλου 24	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
79	Ενετικό Λιμάνι-Παραλία	Ελ. Βενιζέλου (δυτικό τέρμα της)	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
80	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δημητρακάκη	Δημητρακάκη	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
81	Κολυμβητήριο	Πρισκοσορίδη	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
82	Πανεπιστήμιο	Πανεπιστήμιο	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
83	Αδελιανός Κάμπος	κάθετος της Παλαιάς ΕΟ (πλησίον Σούπερ Μάρκετ Σπανουδάκη)	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
84	Σταυρωμένος	παράδρομος ΕΟ	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
85	Πλατεία Μικρασιατών	Πλατεία Μικρασιατών	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
86	Βελουχιώτη	Βελουχιώτη 36	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
87	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δικαστικού Μεγάρου	Κεφαλογιάννη	ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	1
88	Δημοτικός Κήπος	Δημητρακάκη (εσοχή πεζοδρομίου-απέναντι πλευρά κήπου)	ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ	1
89	Σοφ. Βενιζέλου	Σοφοκλή Βενιζέλου 50	ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ	1
90	Παλαιό Λιμάνι	Αρκαδίου 252	ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ	1

91	Χώρος Στάθμευσης Κλειστού Γηπέδου	Κεφαλογιάννη	ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ	1
92	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Μαρίνας	Σοφοκλή Βενιζέλου	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	1
93	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Βαρδινογιάννη	Πλατεία Θ. Βαρδινογιάννη	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	1
94	Δημοκρατίας	Δημοκρατίας (Χώρος Στάθμευσης)	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	1
95	Βιολί Χαράκι	Σκορδίλη & Αβάτζου	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	1
96	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δημητρακάκη	Δημητρακάκη	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	1
97	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Κεφαλογιάννη	Κεφαλογιάννη & Αρκαδίου	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1
98	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Μαρίνας	Σοφοκλή Βενιζέλου	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1
99	Βελουχιώτη	Βελουχιώτη (στο ανατολικό της τέρμα)	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1
100	Σταυρωμένος	παράδρομος ΕΟ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1
101	Δημοτικός χώρος στάθμευσης Δημητρακάκη	Δημητρακάκη	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	1

8. Αυτοψίες – Αξιολόγηση προσβασιμότητας

Στις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν κατά το μήνα Σεπτέμβριο και Οκτώβριο του 2023, εξετάστηκαν στο δίκτυο προσβασιμότητας της περιοχής μελέτης τα εξής:

- το υφιστάμενο οδικό δίκτυο,
- τα πεζοδρόμια και οι πεζόδρομοι,
- τα σημεία στάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς και πιάτσες ταξί
- οι θέσεις και οι χώροι στάθμευσης,
- οι υπαίθριες κοινόχρηστες υποδομές (π.χ. πλατείες, πάρκα κ.λπ.)
- και οι κτιριακές κοινόχρηστες υποδομές (π.χ. διοικητικά κτίρια, δομές υγείας, εκπαιδευτικά κτίρια κ.λπ.).

Αρχικά έγινε μια πρώτη καταγραφή των υφιστάμενων υποδομών με τη χρήση των Google maps και τη συνδρομή της ομάδας εργασίας του Δήμου. Έπειτα, κατά τις διά ζώσης επισκέψεις στους οικισμούς μελέτης, χρησιμοποιήθηκε για την καταγραφή των υποδομών που βρέθηκαν η εφαρμογή Google My Maps. Στην εφαρμογή καταχωρήθηκαν οι υφιστάμενες υποδομές, κάποια χαρακτηριστικά των υποδομών (π.χ. προδιαγραφές ραμπών, όδευση τυφλών στα υφιστάμενα πεζοδρόμια, αστικός εξοπλισμός κ.λπ.) και ενδεικτική φωτογραφική τεκμηρίωση.

Στη συνέχεια ακολουθεί η αξιολόγηση όσων καταγράφηκαν στις αυτοψίες ανά κατηγορία υποδομής.

8.1 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης προτεινόμενου δικτύου προσβασιμότητας

Προκειμένου να αξιολογηθεί η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών πεζή μετακίνησης και το επίπεδο προσβασιμότητας των κοινόχρηστων χώρων και των δημόσιων σημείων ενδιαφέροντος κατά μήκος του προτεινόμενου δικτύου, πραγματοποιήθηκαν επιτόπιες αυτοψίες από την ομάδα έργου του αναδόχου.

Το εξειδικευμένο συνεργείο αποτίμησε στο πεδίο, συγκεκριμένες κρίσιμες παραμέτρους, οι οποίες στη συνέχεια ενσωματώθηκαν σε σχετικές βάσεις δεδομένων προκειμένου να αναλυθούν και οπτικοποιηθούν σε περιβάλλον GIS.

Ειδικότερα, στις αυτοψίες πεδίου αξιολογήθηκαν οι εξής παράμετροι:

- Χαρακτηριστικά εισόδου/ εξόδου χρήσεων ενδιαφέροντος (στα όρια Δημόσιου- Ιδιωτικού χώρου)
  - Ύπαρξη ή μη ράμπας εισόδου/εξόδου
  - Ύπαρξη όδευσης τυφλών από το πεζοδρόμιο έως την είσοδο/έξοδο
  - Ύπαρξη ή μη προσβάσιμης σήμανσης
  - Φωτογραφία/ες της/των εισόδων/εξόδων (σε περίπτωση περισσότερων από μια)
- Χαρακτηριστικά διάβασης πεζού
  - Στοιχεία σχετικά με τη σήμανση
  - Ποιοτικά στοιχεία σχετικά με την προσβασιμότητα
- Χαρακτηριστικά ράμπας πεζών
  - Ποιοτικά στοιχεία σχετικά με την προσβασιμότητα της
- Χαρακτηριστικά όδευσης τυφλών
  - Ποιοτικά στοιχεία σχετικά με την προσβασιμότητα
- Χαρακτηριστικά πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
  - Στοιχεία σχετικά με τις διαστάσεις του πεζοδρομίου
  - Ποιοτικά στοιχεία σχετικά με την προσβασιμότητα του

8.2 Αποτελέσματα μετρήσεων- αυτοψιών για δημόσιους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους και δημόσια κτήρια

Πίνακας 8-1 Αξιολόγηση σημείων ενδιαφέροντος

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ							
Γήπεδο ποδοσφαίρου Γεράνι		Γεράνι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Ν Γήπεδο Ποδοσφαίρου Τασιοπούλου		Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Στάδιο Γάλλου		Γάλλος	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Χώρος Αθλητισμού (πόλη Ρεθύμνου)		Καλαϊτζάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Παιδική Χαρά περιβαλλοντικού Πάρκου (πόλη Ρεθύμνου)		Καλαϊτζάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ήπια κλίση - ομαλή μετάβαση. Απαιτείται παρέμβαση
Κλειστό Γυμναστήριο Περιβολίων (πόλη Ρεθύμνου)		Γεωρ. Φωναζάκη 5	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Γήπεδο Περιβολίων (πόλη Ρεθύμνου)		Πατριάρχου Αθηναγόρα	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	

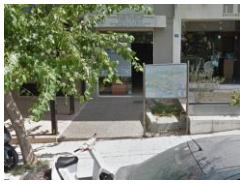
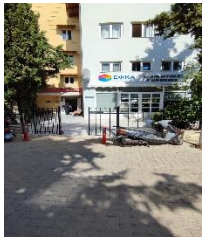
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Εγκαταστάσεις Ακαδημίας Ποδοσφαίρου Ολυμπιακού Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Χίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το δρόμο
Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αρμένων		Αρμένοι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Γήπεδο Σοχώρας (πόλη Ρεθύμνου)		Πρεβελάκη 16	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ανοιχτά Γήπεδα Μπάσκετ (πόλη Ρεθύμνου)		Χ. Δασκαλάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Δημοτικό Γήπεδο Επισκοπής		Επισκοπή	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Εγκαταστάσεις Ομίλου Αντισφαίρισης Ρεθύμνου		Γάλλος	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κλειστό Γυμναστήριο Μελίνα Μερκούρη (πόλη Ρεθύμνου)		Ηγουμένου Γαβριήλ 119	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Γήπεδο Ποδοσφαίρου Ρουσσοσπιτίου		Ρουσσοσπίτι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

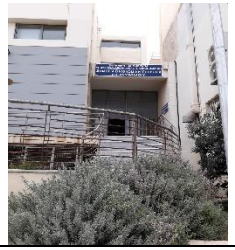
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Κολυμβητήριο Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Πρισκοσοριδη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Χώρος Αθλητισμού Αδελιανού Κάμπου		Παλαιά ΕΟ Ρεθύμνου-Ηρακλείου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ανοιχτός Χώρος Αθλητισμού Μισσιριά		Μπαρότση	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Γήπεδα Πηγής		Πηγή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Γήπεδο Χρωμοναστηρίου		Χρωμοναστήρι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Γήπεδο (πόλη Ρεθύμνου)		Ανώνυμη οδός-Τραπεζούντος , Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΗΡΙΑ & ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ							
Πυροσβεστική Υπηρεσία Ρεθύμνου		Επαρ.Οδ. Ρέθυμνου-Αγίας Γαλήνης 33	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Διαθέτει ανελκυστήρα για ΑμεΑ στην είσοδο για το κοινό
Κεντρικό Κτίριο Διεύθυνσης Π.Ε Ρεθύμνης		Πλ. Ηρ. Πολυτεχνείου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Διεύθυνση Αγροτικής Οικονομίας και Κτηνιατρικής (πόλη Ρεθύμνου)		Δημητρακάκη 17	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Κέντρο δια βίου Μαθησης Παιδείας και απασχόλησης (κτίρια Β και Γ) (πόλη Ρεθύμνου)		Ηγουμένου Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Διεύθυνση Δημόσιας Υγείας και Κοινωνικής Μέριμνας (πόλη Ρεθύμνου)		Ζαμπελίου 34	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών (πόλη Ρεθύμνου)		Δημοκρατίας 32	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Διεύθυνση Τουρισμού Π.Ε. Ρεθύμνης (πόλη Ρεθύμνου)		Χορτάτζη 20	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημαρχείο Ρεθύμνης (πόλη Ρεθύμνου)		Κουντουριώτου 84	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΕΦΚΑ (πόλη Ρεθύμνου)		Κονδυλάκη 89	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Διεύθυνση Αστυνομίας Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Πλ. Ηρ. Πολυτεχνείου 26	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ομαλή πρόσβαση - Ίδιο επίπεδο με το δάπεδο
ΕΛΤΑ (πόλη Ρεθύμνου)		Μοάτσου 19	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δικαστήριο Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Π.Πρεβελάκη-Σ.Βλαστού	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημόσια Κεντρική Βιβλιοθήκη Ρεθύμνου		Μπίρη 6	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
ΔΟΥ Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη 8	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Περιφερειακή Διεύθυνση ΕΟΠΥΥ (πόλη Ρεθύμνου)		Δημοκρατίας 10	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
ΕΤΕΑΕΠ Περιφερειακό Ρεθύμνου		Δημοκρατίας 35	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Λιμεναρχείο Ρεθύμνου		Σοφοκλή Βενιζέλου 37	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δήμος Ρεθύμνης-Τεχνική Υπηρεσία		Σοφοκλή Βενιζέλου 37	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΚΕΠ Ρεθύμνου		Κουντουριώτου 98	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΚΕΠ Λαππαίων Επισκοπή		Επισκοπή	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΕΛΤΑ (πόλη Ρεθύμνου)		Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 2	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Υποθηκοφυλακείο Ρεθύμνου		Χορτάτζη 20	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Εφορεία Αρχαιοτήτων Ρεθύμνου		Αρκαδίου 216	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης-τμήμα Αδειών διαμονής Ν. Ρεθύμνης (πόλη Ρεθύμνου)		Διογένους Απολλωνιάτου 6	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ράμπα εκτός προδιαγραφών
Κοινοτικο κατάστημα/ιατρείο/πολιτιστικός σύλλογος Ελεύθερνας		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
ΚΕΔΑΣΥ Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Ψαρρού 50	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΚΕΠ Δήμου Αρκαδίου		Πηγή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
Τμήμα Τροχαίας ΒΟΑΚ		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημαρχείο Λαππαίων		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Είσοδος στο ίδιο επίπεδο με το δάπεδο

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
ΚΕΠ Δήμου Νικηφόρου Φωκά (Ατσιπόπουλο)/Πολιτιστικό κέντρο/Ιατρείο		Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Γραφείο Υποστήριξης Τουρισμού (πόλη Ρεθύμνου)		Σοφοκλή Βενιζέλου 37	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Κοινή είσοδος - ράμπες εισόδου με την Τεχνική Υπηρεσία
ΔΟΜΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ							

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
15ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Κουρητών, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
1ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Μ. Παπαμιχελάκη, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
6ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Δομήνικου Θεοτοκόπουλου, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ημερήσιο Γυμνάσιο και Ημερήσιο Λύκειο Επισκοπής		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Ρουσσοσπίτι		Ρουσσοσπίτι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Σχολείο και Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Αργυρούπολης		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
1ο Δημοτικό Σχολείο Ατσιπόπολου		Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Νηπιαγωγείο Σταυρωμένου		Δαφνομήλης Ευάγγελος, Σταυρωμένος	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
6θέσιο ολοήμερο δημοτικό σχολείο Αρμένων		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ράμπα εκτός προδιαγραφών (ύπαρξη σκαλοπατιών στο τέλος της ράμπας)
1ο διθέσιο Νηπιαγωγείο Ατσιπόπουλου		Χαραλάμπη Λιάνδρη, Ατσιπόπουλο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Ιδιωτικό Νηπιαγωγείο "Ουράνιο Τόξο"		Βιολί Χαράκι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
4ο Νηπιαγωγείο Ατσιπόπουλου		Εθνικής Αντίστασης Βιολί Χαράκι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πανεπιστήμιο Κρήτης		Πανεπιστήμιο Κρήτης - Γάλλος	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Σχολείο Μυριοκέφαλων		Μυριοκέφαλα	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Δε λειτουργεί ως σχολείο - υπάρχει ως υποδομή
Διθέσιο ολοήμερο νηπιαγωγείο Πηγής		Πηγή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Σχολείο Σταυρωμένου		Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου, Σταυρωμένος	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
9ο και 13ο νηπιαγωγείο Ρεθύμνου		Καποδιστρίου, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
5ο Γυμνάσιο και 4ο ΓΕΛ Ρεθύμνου (Αρσάνειο Σχολικό Συγκρότημα)		Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Λύκειο Ατσιπόπουλου		Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
1ο Γυμνάσιο Ρεθύμνου		Ιεράς Μητροπόλεως , Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Γυμνάσιο Ατσιπόπουλου		Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
3ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Δημοκοπούλου-Πατριάρχου Γρηγορίου, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
3ο Γυμνάσιο και 3ο Λύκειο Ρεθύμνου (Σχολικό Συγκρότημα Λ.Κουντουριώτη)		Χ. Δασκαλάκη-Γ.Χατζηδάκη, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
2ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Δημοκρατίας, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παλαιές Εγκαταστάσεις Πολυκλαδικού Λυκείου Ρεθύμνου-Πειραματικό Λύκειο		Μαρκέλλου-Σάθα-Κονδυλάκη, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
7ο Νηπιαγωγείο και 13ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Βλάχου-Κονδυλάκη-Κνωσσού, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
2ο γυμνάσιο και 2ο λύκειο Ρεθύμνου (Π.Πρεβελάκης)		Καλλέργη Ζ.-Ασκούτση Ν.-Παστέρ Λουί-Γ.Σκουλά, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
5ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου		Κ. Βάρναλη, Καλλιθέα Ρεθύμνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
9ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης, Μισίρια	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
1ο Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Ανωγείων, Μισίρια	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
10ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Νικομηδείας, Τσεσμές	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
7ο Δημοτικό Σχολείο & 8ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου		Αποστολάκη, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
16ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Κουρμούλη, Μασταμπάς	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
5ο Δημοτικό Σχολείο / Μουσικό Γυμνάσιο-Λύκειο Ρεθύμνου		Αντισμηνάρχου Βασιλάκη, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Σχολείο Γερανίου		Γεράνι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Εσπερινό Λύκειο Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης, Μισίρια	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
14ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Κ. Βάρναλη, Καλλιθέα Ρεθύμνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
8ο Δημοτικό Σχολείο Ρεθύμνου		Εμμ. Παχλά, Περιβόλια Ρεθύμνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Εσπερινό ΕΠΑΛ Ρεθύμνου		Ε. Δασκαλάκη, Περιβόλια Ρθύμνου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
Πρότυπο Πειραματικό Γυμνάσιο Ρεθύμνου		Ε. Δασκαλάκη, Περιβόλια Ρθύμνου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
ΔΙΕΚ Ρεθύμνης		Πέτρουλα, Περιβόλια Ρεθύμνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
4ο Γυμνάσιο Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης, Μισίρια	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Τμήμα Δοκίμων Αστυφυλάκων Ρεθύμνου		Εμμ. Καούνη-Ν. Καζαντζάκη-Ζυμβρακάκη, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
ΕΚΦΕ Ρεθύμνου		Αργυρούπολη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
2ος παιδικός σταθμός Ατσιπόπουλου		Τεσσάρων Παίδων, Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
2ο ΕΠΑΛ Ρεθύμνου		Αγ. Αντωνίου, Βίλα Χαράκι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ολοήμερο νηπιαγωγείο Αρμένων		Αρμένοι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό σχολείο Χρωμοναστηρίου		Χρωμοναστήρι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Σχολείο Επισκοπής		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Νηπιαγωγείο Μισιρίων		Ανωγείων, Μισίρια	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κρατικός Βρεφονηπιακός Σταθμός	Ίδιο με πάνω	Ανωγείων, Μισίρια	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
2ο Νηπιαγωγείο Ατσιπόπουλου		Εθνικής Αντίστασης, Βιολί Χαράκι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
14ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου		Πέτρουλα, Περιβόλια Ρεθύμνου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Παιδικός Σταθμός Περιβόλια		Ε. Δασκαλάκη-Πέτρουλα, Περιβόλια Ρεθύμνου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
10ο Νηπιαγωγείο Ρεθύμνου		Κουρμούλη, Μασταμπάς	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Καλλιτεχνικός Σταθμός Ρεθύμνου / Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών (ΑΣΚΤ)		Ν. Καζαντζάκη, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Νηπιαγωγείο (πόλη Ρεθύμνου)		Μαρκέλλου-Μικρασιατών, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Παιδικός Σταθμός (πόλη Ρεθύμνου)		Μαρκέλλου-Μικρασιατών, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικό Σχολείο Ελεύθερνας		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
ΔΟΜΕΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ							
Γενικό Νοσοκομείο Ρεθύμνου		Τρανταλίδου 19-21	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Κέντρο Υγείας Ρεθύμνου		Μοάτσου 19	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κέντρο Υγείας Πηγής		Πηγή	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Κοινή είσοδος με το ΚΕΠ
1η ΤΟΜΥ Ρεθύμνου		Ζαμπελίου 32	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
2ο ΚΑΠΗ-Καλλιθέα		Ούλωφ Πάλμε	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
Σύλλογος ΑμεΑ (πόλη Ρεθύμνου)		Μοάτσου 2	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κεντρικό ΚΑΠΗ Ρεθύμνου		Μοάτσου 2	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
3ο ΚΑΠΗ Περιβολίων		Μαθιουδάκη 24	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κτηνιατρικό Κέντρο Ατσιπόπουλου		Χαραλ. Λιάνδρη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ξενώνας Βραχείας Παραμονής Γενικού Νοσοκομείου Ρεθύμνου "Ηλιοτρόπιο" (πόλη Ρεθύμνου)		Σταμαθιουδάκη 110	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χαμόγελο του παιδιού (πόλη Ρεθύμνου)		Σταμαθιουδάκη 57	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παλαιό κτήριο		Χρωμοναστήρι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Περιφερειακό Ιατρείο Αργυρούπολης		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Περιφερειακό Ιατρείο Επισκοπής		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΚΕ.Φ.Ι.ΑΠ. του Γ.Ν. Ρεθύμνης (7η ΥΠΕ) (πόλη Ρεθύμνου)		Παπανικολάου 23	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
ΥΠΟ-ΣΤΗΡΙΖΩ (Κέντρο Στήριξης Παιδιών) (πόλη Ρεθύμνου)		Μελπομένης 1	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΙΚΑ (πόλη Ρεθύμνου)		Κονδυλάκη 89	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
ΚΑΠΗ ΜΑΣΤΑΜΠΑ		Μαρκέλλου 25	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Κοινωνικό Παντοπωλείο (πόλη Ρεθύμνου)		Μαρκέλλου 25	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ							
Ενετικό λιμάνι Ρεθύμνου		Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη 16	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου (πόλη Ρεθύμνου)		Ηρ. Πολυτεχνείου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικός κήπος (πόλη Ρεθύμνου)		Ηγουμένου Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
παραλία Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Σοφοκλή Βενιζέλου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Δημοτικός κήπος-Δημοτικό δασύλλιο (πόλη Ρεθύμνου)		Καλλέργη Ζάχ.	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παραλία Κουμπές (πόλη Ρεθύμνου)		Σταμαθιουδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Τεσσάρων Μαρτύρων (πόλη Ρεθύμνου)		Δημακοπούλου-Ηγ.Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Παραλία Γεράνι		ΒΟΑΚ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Παραλία Μισίρια		Μισίρια	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παραλία Πλατανές		Πλατανιάς	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Μαρίνα Ρεθύμνου		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ανοιχτό θέατρο Μυθωδία Γεράνι		Γεράνι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
παιδική Χαρά Χρωμοναστηρίου		Χρωμοναστήρι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παιδική χαρά Μονής Αρκαδίου		Μονή Αρκαδίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Αξιολόγηση χωρίς απευθείας πρόσβαση στην υποδομή

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πλατεία Μονής Αρκαδίου		Μονή Αρκαδίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Αξιολόγηση χωρίς απευθείας πρόσβαση στην υποδομή
Παραλία Σκαλέτα		Σκαλέτα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου
"Βιότοποι της Κρήτης" Περιβαλλοντικό Πάρκο (πόλη Ρεθύμνου)		Καλαϊτζάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Κόρακα Καμάρα (πόλη Ρεθύμνου)		Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 7	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Παιδική χαρά Πλατείας Αγίου Γεωργίου (πόλη Ρεθύμνου)		Α. Σικελιανού	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Γάλλου		Γάλλος	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Πλαστήρα		Εμ. Κεφαλογιάννη -Μακεδονίας	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παραλία Επισκοπής		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο διαμέσου τοπικής επιχείρησης (beach bar)
Παραλία Αδελιανός Κάμπος		Αδελιανός Κάμπος	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ράμπα εκτός προδιαγραφών

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πλατεία Αγνωστου Στρατιώτη (πόλη Ρεθύμνου)		Ε.Βενιζέλου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Μικρασιατών (πόλη Ρεθύμνου)		Ε.Αντιστάσεως-Παπαμιχελάκη-Ν. Φωκά-Ε. Βερνάδου	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παιδική Χαρά Ζυμβρακάκη (πόλη Ρεθύμνου)		Γ. Ανδρουλιδάκη-Κ. Παλαμά-Καντανολέοντος	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
Πλατεία 25ης Μαρτίου (πόλη Ρεθύμνου)		Βιβιλάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

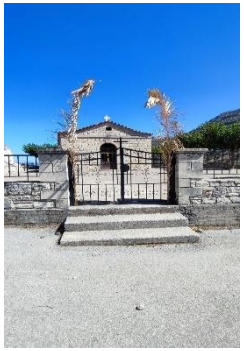
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πλατεία Μητροπόλεως (πόλη Ρεθύμνου)		Μανιουδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
Πλατεία Τίτου Πετυχάκη (πόλη Ρεθύμνου)		Α. Μαυροκορδάτου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Ιερολοχιτών (πόλη Ρεθύμνου)		Ουγκώ-Γερακάρη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Κώστα Μουντάκη (πόλη Ρεθύμνου)		Καζαντζάκη-Ζυμβρακάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πλατεία Αυστραλιανών Πολεμιστών (πόλη Ρεθύμνου)		Ηγουμένου Γαβριήλ 38	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πάρκο οδού Παπαδάκη (πόλη Ρεθύμνου)		Παπαδάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Αγίου Γεωργίου "Πεταλιώτου" (πόλη Ρεθύμνου)		Πεταλιώτη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πλατεία και Παιδική χαρά 110 Μαρτύρων (πόλη Ρεθύμνου)	 	110 Μαρτύρων	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Είναι στο επίπεδο του δρόμου
Παραλία Κάμπος		Πηγιανός Κάμπος	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παραλία Μπελέχας		Σφακάκι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
Παραλία Σπηλιές		Σκαλέτα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πλατεία Ι.Ν. Καμαριανής		ΒΟΑΚ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, ΑΝΑΨΥΧΗΣ & ΧΩΡΟΙ ΛΑΤΡΕΙΑΣ							
Άγιος Τίτος (πόλη Ρεθύμνου)		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Άγιος Ιωάννης (πόλη Ρεθύμνου)		Εμμ. Παχλά	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Άγιος Παντελεήμονας		Χρωμοναστήρι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός 5 Παρθένων		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου
Εκκλησία Αγίας Παρασκευής		Ρουσσοσπίτι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου		Μυριοκέφαλα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Αγίας Κυριακής		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Αγίου Ιωάννου και Αγίας Δύναμης		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Ιερός Ναός Παναγίας Μπαροτσιανής		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κοιμητήριο Επισκοπής		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παρεκκλήσι Αγίας Παρασκευής		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Ιερά Μονή Αρκαδίου		Επ. Οδός Βιράν Επισκοπής Μονής Αρκαδίου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Αγία Άννα		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου
Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου		Γεράνι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός		Γεράνι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ναός Αγίου Αντωνίου		Κόμβος, Ατσιπόπουλο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Κοιμητήριο Γερανίου		Γεράνι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου		Χρωμοναστήρι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι
Ιερός Ναός Αγίου Θεοδώρου Τριχινά		Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου
Ιερός Ναός (πόλη Ρεθύμνου)		Οδός Μελισσηνού	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ενετικός Ναός της Κυρίας των Αγγέλων		Αραμπατζόγλου-Θεσσαλονίκης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Μητροπολιτικός Ναός Εισοδίων Θεοτόκου (πόλη Ρεθύμνου)		Καστρινογιαννάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Τεσσάρων Μαρτύρων (πόλη Ρεθύμνου)		Γερακάρη 6	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κοιμητήριο Αγίου Κωνσταντίνου (πόλη Ρεθύμνου)		Ηγουμένου Γαβριήλ - Αναπαύσεως	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παρεκκλήσι Αγίου Νικολάου (πόλη Ρεθύμνου)		Πρισκοσορίδη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Ιερός Ναός Αγίας φωτεινής (πόλη Ρεθύμνου)		Σταμαθιουδάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η Όδευση βρίσκεται παράλληλα.
Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου (πόλη Ρεθύμνου)		Βεργίνας-Αιγαίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Αγίων Αναργύρων (πόλη Ρεθύμνου)		Ε. Δασκαλάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κοιμητήριο Αγίου Γεωργίου		ΒΟΑΚ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Αγία Τριάδα (πόλη Ρεθύμνου)		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ι.Ν. Αγίου Νεκταρίου (πόλη Ρεθύμνου)		Νέας Φωκαίας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Αίθουσα Βασιλείας των μαρτύρων του Ιεχωβά		ΒΟΑΚ (παράλευρη οδός)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ι.Ν Τιμίου Σταυρού		Παλαιά Εθνική Οδός	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το δρόμο

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Αγιος Νικόλαος Σκαλετας		ΒΟΑΚ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Αγίου Νικολάου		Πηγή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Παναγίας (Ζωοδ. Πηγή)		Πηγή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Εκκλησία		Αρχαία Ελεύθερνα	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Ναός Κοιμήσεως της θεοτόκου		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Κοιμητήριο Ελευθέρνας		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερά Μονή Μυριοκεφάλων		Μυριοκέφαλα	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Κοιμητήριο Ατσιπόπουλου		Ατσιπόπουλο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το δρόμο
Ιερός Ναος Αγίου Ελευθερίου		Ατσιπόπουλο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Συλλογή Φραντζεσκάκη (πόλη Ρεθύμνου)		Χειμάρας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Μικρό Βαλανείο		Αρχαία Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη επισκέψιμος Αρχ. Χώρος

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Υστερομινωικό νεκροταφείο Αρμενων		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιστορικό και Λαογραφικο μουσείο Ρεθύμνης (πόλη Ρεθύμνου)		Βερνάδου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Μουσείο Μονής Αρκαδίου		Επ. Οδός Βιράν Επισκοπής Μονής Αρκαδίου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πηγές Αργυρουπόλεως		Αργυρούπολη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αρχαία Λάππα		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου
Αρχαιολογικό Μουσείο Ρεθύμνης (πόλη Ρεθύμνου)		Αγ. Φραγκίσκου	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χαμηλό σκαλοπάτι, μεμονωμένη πρόσβαση εκτός προδιαγραφών
Ενετική Κρήνη Ριμόντι (πόλη Ρεθύμνου)		Μοσχοβίτη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Φρούριο Ρεθύμνου		Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Δεν υπάρχει σκαλί, παρόλα αυτά είναι ανώμαλο το δάπεδο, για την είσοδο των ΑμεΑ χρησιμοποιείται ειδικό όχημα
Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα (πόλη Ρεθύμνου)		Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα			ΟΧΙ	ΟΧΙ	

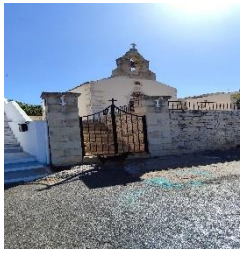
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Δημοτικό Θέατρο Ερωφίλη (πόλη Ρεθύμνου)		Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου / πρόσθετα μεμονωμένες προσβάσιμες θέσεις θεατών εντός θεάτρου
Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης Κρήτης (πόλη Ρεθύμνου)		Μεσολογγίου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Νερατζέ Τζαμί (πόλη Ρεθύμνου)		Βερνάδου	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Περιμετρικά προσεγγίζεται με όδευση σε μεμονωμένα σημεία

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Παλαιοντολογικό Μουσείο Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Μαρκέλλου-Ανδρουλιδάκη-Δημοκρατίας	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Αρχαιολογικό Μουσείο Ελεύθερνας		Αρχαία Ελεύθερνα	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Αρχαιολογικός Χώρος Ελεύθερνας		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Η πρόσβαση γίνεται μόνο πεζή διαμέσου μονοπατιού - μη προσβάσιμου
Κρήνη Βλαστού		Μονή Αρκαδίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στρατιωτικό Μουσείο Χρωμοναστηρίου		Χρωμοναστήρι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Μεσαιωνικό κάστρο Καστρί		Αρμένοι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Αξιολόγηση χωρίς απευθείας πρόσβαση στην υποδομή
Πολιτιστικός Σύλλογος Ατσιπόπουλου		Ατσιπόπουλο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πολιτιστικός Σύλλογος Ρεθύμνου (πόλη Ρεθύμνου)		Μοάτσου 19	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χωρίς σχετική σήμανση

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πνευματικό Πολιτιστικό κέντρο "Γεωργιος Ανδρέα Σμαραγδάκης" (πόλη Ρεθύμνου)		Ελ. Βενιζέλου-Β.Καλλέργη-Αρκαδίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χωρίς σχετική σήμανση
Πολιτιστικός Σύλλογος Αρμένων		Αρμένοι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ναός Αγίου Ιωάννη		Ατσιπόπουλο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Πολιτιστικός Σύλλογος Γερανίου		Γεράνι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Νερόμυλος Πρινάρη		Χρωμοναστήρι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Αρχαιολογικός χώρος βορειοανατολικά μουσείου (ορθή πέτρα-στέγαστρο)		Ελεύθερνα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πρόσβαση μόνο με ΙΧ αυτοκίνητο - ελλιπής προσβασιμότητα ΑμεΑ
Ιερός Ναός Μεταμορφώσεως του Σωτήρος		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ράμπα εκτός προδιαγραφών
Πολιτιστικός Σύλλογος Μυριοκεφάλων		Μυριοκέφαλα	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παρεκκλήσι		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Εκπολιτιστικός Επιμορφωτικός Σύλλογος Αργυρούπολης		Αργυρούπολη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Εκκλησία Προφήτης Ηλίας		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Παρεκκλήσιο		Επισκοπή	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
Ιερός Ναός Αγίων Αποστόλων Πέτρου & Παύλου και Αγίας μεγαλομάρτυρος Γλυκερίας (πόλη Ρεθύμνου)		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
"Θεομήτωρ" Κέντρο Κοινωνικής και Πολιτιστικής Διακονίας (πόλη Ρεθύμνου)		Ψυχουντάκη Παντ. 5	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Ιερός Καθολικός Ναός Αγίου Αντωνίου της Παδούης (πόλη Ρεθύμνου)		Σαλαμίνος	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ							

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης Πλατείας Ηρώων Πολυτεχνείου - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κεφαλογιάννη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χωρητικότητα 60 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης -εντός πόλης Ρεθύμνου		Κεφαλογιάννη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ίδιο επίπεδο με τον δρόμο 28 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Παλιά Πόλη - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μελισσηνού	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χωρητικότητα 58 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Λιμάνι		Κεφαλογιάννη (Λιμάνι)	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χωρητικότητα 150 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης		Δημοτικό Γήπεδο Σοχώρας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Χωρητικότητα 50 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κεφαλοφιάννη-Βλαστού (Δικαστήρια)	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ομαλή κλίση στην πρόσβαση
Χώρος Στάθμευσης - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κεφαλογγιάνη (Κλειστό Γυμναστήριο "Μελίνα Μερκούρη")	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ομαλή κλίση στην πρόσβαση 30-40 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Κέντρο Ρεθύμνου		Τιμιλέοντος Βάσου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	10-15 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης (επί πληρωμή-ιδιωτικός) - εντός πόλης Ρεθύμνου		Τρανταλίδου	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	11-12 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης (επί πληρωμή-ιδιωτικός) - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κριάρη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	
Χώρος Στάθμευσης πλατεία 4 Μαρτύρων - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δημητρακάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	180-190 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σ. Βλαστού	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	20-22 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης οδού Δημοκρατίας - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δημοκρατίας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	45-50 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης Μαρίνας Ρεθύμνου		Ε.Βενιζέλου (Μαρίνα Ρεθύμνου)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	180-190 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Αγγελου Σικελιανού - εντός πόλης Ρεθύμνου		Α. Σικελιανού	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	68-72 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Αγορά - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ελευθερίας	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Είναι στο επίπεδο του δρόμου 20 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Ρέμα Συνατσάκη - εντός πόλης Ρεθύμνου		Συνέχεια της Ν. Ξυλούρη	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	110-120 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κεφαλογιάννη (Ενετικό Κάστρο Φορτέτζα)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	80-85 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Μελισσινού - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μελισσηνού	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	55 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης παραλία Επισκοπής		Παραλία Επισκοπής	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	40-50 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος στάθμευσης ΕΦΚΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κονδυλάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	14 ΙΧ
Χωρος Στάθμευσης Υστερομινωικού Νεκροταφείου Αρμένων		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	10-14 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Μονής Αρκαδίου		Μονή Αρκαδίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	70-80 θέσεις ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Αρχαίας Ελευθέρνας		Ελεύθερνα	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	10 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης Φοιτητικών κατοικιών Πανεπιστημιούπολη		Πανεπιστήμιο Κρήτης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	53 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Πανεπιστημιούπολη		Πανεπιστήμιο Κρήτης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	50-55 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Πανεπιστημιούπολη		Πανεπιστήμιο Κρήτης	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	60 ΙΧ
Χώρος στάθμευσης παιδαγωγικού Πανεπιστημιούπολη		Πανεπιστήμιο Κρήτης	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	26 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Χώρος Στάθμευσης Πανεπιστημιούπολη		Πανεπιστήμιο Κρήτης	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	40 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Φιλοσοφικής Πανεπιστημιούπολη		Πανεπιστήμιο Κρήτης	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	22 ΙΧ
Χώρος στάθμευσης Γεράνι		Γεράνι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	25 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Γεράνι Νότια		Γεράνι	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	20-22 ΙΧ
Χώρος Στάθμευσης Φορτέτζα - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μελισσηνού	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	40-45 ΙΧ

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Υπαίθριος Χώρος Στάθμευσης - εντός πόλης Ρεθύμνου		Καμπίτση (Μουσείο Φορτέτζας)	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ ~28 IX	
Χώρος στάθμευσης ΔΕΛΦΙΝΙ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σ. Βενιζέλου	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ ~8-10 IX	
ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ							
Στάση Στρατόπεδο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Στρατόπεδο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση Κουμπες - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Κουμπες - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Αγία Φωτεινή - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Αγία Φωτεινή - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Σταθμός ΚΤΕΛ - εντός πόλης Ρεθύμνου		ΚΤΕΛ	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Άγιος Κωνσταντίνος - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηγ. Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Αγροτική - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηγ. Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Αγροτική - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηγ. Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση Τέσσερις Μάρτυρες - εντός πόλης Ρεθύμνου		Πλατεία Τεσσάρων Μαρτύρων	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Π. Κουντουριώτη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Σταυροδρόμι Μαρίνας-Περίπτερο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Π. Κουντουριώτη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση BIO - εντός πόλης Ρεθύμνου		Αντισμηνάρχου Βασιλάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση Άγιος Γεώργιος Πεταλιώτης - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμ. Πορτάλιου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Κόρακα Καμάρα - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμ. Πορτάλιου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Κόρακα Καμάρα - εντός πόλης Ρεθύμνου		Πλατεία Κόρακα Καμάρα	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Μακρυγιάννη - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ι. Μπερνιδάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Μακρυγιάννη - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
Στάση Τεχνικό Λύκειο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμμ. Πάχλα	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Τεχνικό Λύκειο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμμ. Πάχλα	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Περιβόλια - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμμ. Πάχλα	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Μυσίρια - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Μυσίρια 2 - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση Πλατανιάς 2η - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Πλατανιάς 3η - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Πλατανιάς 1η - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Αφετηρία Πλατανιά		Παράπλευρη οδός ΒΟΑΚ	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Σαρακίνα - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση 1ο Γυμνάσιο Αρρένων - εντός πόλης Ρεθύμνου		Θ. Μοάτσου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Επισκοπή		ΒΟΑΚ	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Ρουσσοσπίτι 1		Ρουσσοσπίτι	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Ρουσσοσπίτι 2		Ρουσσοσπίτι	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Χρωμοναστήρι		Χρωμοναστήρι	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Πηγή		Πηγή	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση Γάλλος		Γάλλος	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Μυσίρια 1η - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μάχης Κρήτης	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμμ. Πάχλα	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση Οπλαρχηγού Πάχλα 22 - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμμ. Πάχλα	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Στάση Δημοτικός Κήπος - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δημητρακάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Στάση Ορφανοτροφείο - εντός πόλης Ρεθύμνου		Λουκάρεως	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Στάση λεωφορείων - εντός πόλης Ρεθύμνου		Θ. Μοάτσου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ							
Πιάτσα ταξί (πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη) - εντός πόλης Ρεθύμνου		Πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Πιάτσα ταξί (πλατεία Τεσσάρων Μαρτύρων) - εντός πόλης Ρεθύμνου		Πλατεία Τεσσάρων Μαρτύρων	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Πιάτσα ταξί (Ελ. Βενιζέλου)		Ελ. Βενιζέλου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Πιάτσα ταξί (Δημοτικός Κήπος)		Δημητρακάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Πιάτσα ταξί (ΚΤΕΛ)		Λεωφ.Εμμ. Κεφαλογιάννη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
Πιάτσα ταξί (Θεμ. Μοάτσου)		Μοάτσου	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Πιάτσα ταξί (Άρη Βελουχιώτη)		Άρη Βελουχιώτη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Πιάτσα ταξί (Μάχης Κρήτης - Πλατανιάς)		Νικομηδείας	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ							
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ		ΒΟΑΚ (Εκκλησία Παναγία Καμαριανή)	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

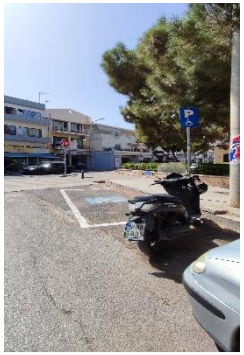
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ ενετικό λιμάνι (2) - εντός πόλης Ρεθύμνου		Αρκαδίου	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηρ. Πολυτεχνείου (Δημοτικό Γήπεδο Σοχώρας)	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Γερακάρη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Χορτατζή	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηγ. Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κουμουνδούρου	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κουρμούλη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	Στο ίδιο επίπεδο με τον πεζόδρομο

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ζυμβρακάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μαρούλη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σ. Βενιζέλου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

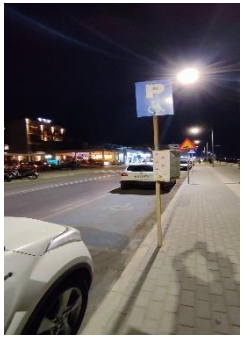
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Παπαναστασίου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμ. Πορτάλιου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Γρ. Παναγιωτάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Γερακάρη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Θ. Μοάτσου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Γ. Χατζηδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		44ου Συντάγματος-Ηγ. Γαβριήλ	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κ. Παλαμά	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κ. Παλαμά	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Καλομενοπούλου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ (2) - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ν. Ασκούτση	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κολοκοτρώνη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ούλοφ Πάλμε	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

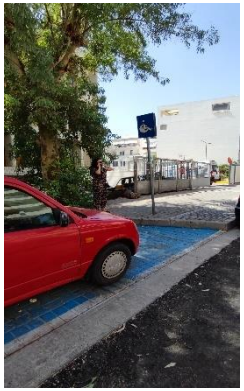
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ (4)- χώρος στάθμευσης λιμένα		Πάρκινγκ Μαρίνας	ΟΧΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σ. Βενιζέλου	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Α. Βελουχιώτη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

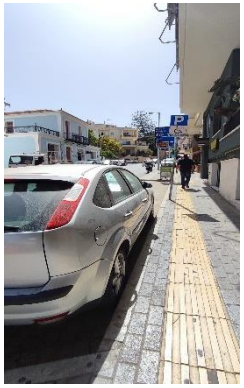
Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Α. Βελουχιώτη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Α. Βελουχιώτη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εμ. Πορτάλιου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Παπαδάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δ. Θεοτοκόπουλου	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Παπανικολάου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κ. Βάρναλη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ανώνυμη οδός πλησίον 5ου Νηπιαγωγείου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Καντανολέοντος (Σχολικό Συγκρότημα π. Ορφανοτροφείου)	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δημοκρατίας	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Σταμαθιουδάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κουρμούλη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Κριάρη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Τρανταλλίδη (Γενικό Νοσοκομείο Ρεθύμνου)	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηλιακάκη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ζαμπελίου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δημητρακάκη	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Δημητρακάκη με Χατζημιχάλη Γιάνναρη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Εθνάρχου Μακαρίου	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Χορτάτζη	ΝΑΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Θ. Μοάτσου	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Μανιουδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	Φωτογραφία Υποδομής	Διεύθυνση ή οικισμός	Ράμπα εισόδου-εξόδου	Όδευση τυφλών	Χώρος καταφυγής-καταυλισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Παρατηρήσεις
Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ - εντός πόλης Ρεθύμνου		Ηρ. Πολυτεχνείου	ΝΑΙ	ΝΑΙ		ΟΧΙ	
ΝΗΣΙΔΕΣ							
Νησίδα (Πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη)		Σοφ. Βενιζέλου	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Νησίδα (Εμμ. Πορτάλιου με Αντισμηνάρχου Βασιλάκη)		Εμμ. Πορτάλιου - Αντισμηνάρχου Βασιλάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

Όνομα	**Φωτογραφία Υποδομής**	**Διεύθυνση ή οικισμός**	**Ράμπα εισόδου-εξόδου**	**Όδευση τυφλών**	**Χώρος καταφυγής-καταυλισμού**	**Προσβάσιμη σήμανση**	**Παρατηρήσεις**
Νησίδα (Γεωρ. Ανδρουλιδάκη)		Γεωρ. Ανδρουλιδάκη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Νησίδα (Κριάρη)		Κριάρη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Νησίδα (Χατζημιχάλη με Κουρμούλη)		Χατζημιχάλη - Κουρμούλη	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	
Νησίδες (Αδελιανός Κάμπος)		Παλαιά Εθ. Οδός Ηρακλείου-Ρεθύμνου	ΟΧΙ	ΟΧΙ		ΟΧΙ	

8.3 Αποτελέσματα μετρήσεων για διαβάσεις

Παρακάτω γίνεται αξιολόγηση των διαβάσεων που καταγράφηκαν κατά τις αυτοψίες. Στην πλειοψηφία τους είναι μη προσβάσιμες.

Πίνακας 8-2 Αξιολόγηση διαβάσεων

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Απ. Αποστολάκη 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Σταμαθιουδάκη 64		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Σταμαθιουδάκη 94		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Σταμαθιουδάκη 124		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Σταμαθιουδάκη 15		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Σταμαθιουδάκη 77		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Απ. Αποστολάκη 9		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κριάρη 28		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κριάρη 48		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κριάρη 54		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κουρητών 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κουρητών 14		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Γ. Κουρμούλη 94		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λάππας 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κονδυλάκη 36		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σαθά 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κονδυλάκη 25		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κονδυλάκη 9		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Μοάτσου 20		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Μοάτσου 40		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μη προσβάσιμη
Μοάτσου 65		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Μοάτσου 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κουμουνδρούρου 4		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Δημητρακάκη 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Δημητρακάκη		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Καζαντζάκη 44		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ζυμβρακάκη 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Ζυμβρακάκη 18		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Καζαντζάκη 26		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη Προσβάσιμη
Επιμενίδου Μαρούλη 23		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κουντουριώτου 51		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κουντουριώτου 84		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Δημοκρατίας		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Β. Καλλέργη 4		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Β. Καλλέργη 10		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κωνσταντίνου Γερακάρη 53		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Γερακάρη 128		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Β. Ουγκώ 64		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Β. Ουγκώ 11		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ, αλλά δεν πληροί τις προδιαγραφές	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Εθν. Μακαρίου 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Γερακάρη 85		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Εθν. Μακαρίου 20		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Καστρινάκη 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Επιμενίδου Μαρούλη 14		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Επιμενίδου Μαρούλη 12		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ν. Ασκούτση 10		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Καλομενόπουλου 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Ν. Ασκούτση 41		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Παστέρ 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Καλλέργη Ζάχ. 14		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Γεωργ. Σκουλα 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κυρίλλου Λουκάρεως 13		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Πλ. Αλ. Παναγούλη		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Κυρίλλου Λουκάρεως		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Χορτάτζη 53		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη

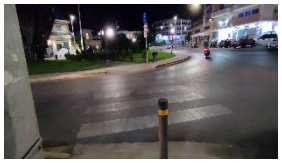
Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Τιμοθέου Βενέρη 11		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Δρακοντόπουλων 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αντισμηνάρχου Βασιλάκη 6		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
21ης Μαΐου 1941 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
21ης Μαΐου 1941 2		Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κουντουριώτου 153		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κουντουριώτου 145		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Γιαμπουδάκη 71		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Παπανδρέου		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Εμμανουήλ Πορτάλιου 14		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Αντισμηνάρχου Βασιλάκη 4		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη
Δομήνικου Θεοτοκόπουλου 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη
Παπαναστασίου 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Εμμανουήλ Πορτάλιου 27		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Παπανικολάου 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Μαρκ. Πορτάλιου 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ανώνυμη οδός, πάνω από Παπανικολάου		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Μαρκ. Πορτάλιου 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Ούλοφ Πάλμε		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κωνσταντινουπόλεως 17		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως προσβάσιμη
Μαρκ. Πορτάλιου 19		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κωνσταντινουπόλεως 15		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Σαουνάτσου 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Μαρκ. Πορτάλιου 26		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Καπετάν Λεμόνια		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ, όχι βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Πανεπιστημίου Κρήτης 11		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Μαρκ. Πορτάλιου 29		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Πανεπιστημίου 9		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Μαρκ. Πορτάλιου		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ελευθερίας 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 23		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 42		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Μαχητών Σχολής Χωροφυλακής 58		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Δωδεκανήσου 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 22		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κακριδή 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 35		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Σωτηρίου Πέτρουλα 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 72		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Ευαγγέλου Δασκαλάκη		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ν.Κωσταντουδάκη 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 65		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 75		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 113		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Παχλά 162		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Αυστραλών Πολεμιστών 1		Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 16		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 27		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 31		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 44		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 56		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Α. Τζανιδάκη 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Βάρναλη 21		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Τερψιχώρης 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Δομήνικου Θεοτοκόπουλου 29		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κολοκοτρώνη 50		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Δομήνικου Θεοτοκόπουλου 25		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Γεωρ. Σκουλα 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Καλλέργη Ζάχ. 14		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κονδυλάκη 75		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κονδυλάκη		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Καλομενόπουλου 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Δημητρακάκη (Δημ. Κήπος Ρεθύμνου)		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ηγουμένου Γαβριήλ 3		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Εθν. Αντιστάσεως 20		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κουντουριώτου		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Πλ. Τεσσάρων Μαρτύρων		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Δημακόπουλου 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Εθν. Αντιστάσεως 4		Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Δημακόπουλου 50		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ, βάσει προδιαγραφών	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	Μη προσβάσιμη
Δημακόπουλου 83		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη 28		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη 13		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη 12		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Αρκαδίου 252		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Αρκαδίου 299		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κων/νου Παλαιολόγου 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αρκαδίου 195		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Τσουδερούν		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αρκαδίου 193		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αρκαδίου 153		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αρκαδίου 124		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Αρκαδίου 143		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ελ. Βενιζέλου 64		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ελ. Βενιζέλου 54		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ελ. Βενιζέλου 34		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ελ. Βενιζέλου 30		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ελ. Βενιζέλου 17		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ελ. Βενιζέλου 12		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ελ. Βενιζέλου 4		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Ελ. Βενιζέλου 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη 11		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη 4		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Πλ. Αγνώστου Στρατιώτη 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Χορτάτζη 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Γερακάρη 128		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κωνσταντίνου Γερακάρη 17		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Κουντουριώτου 24		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Γερακάρη 115		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 108		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 15		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 20		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Παπανδρέου 41		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 45		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 46		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μία πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Παπαναστασίου 9		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ, από τη μια πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Σοφοκλή Βενιζέλου 48		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ, από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 52		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ, από τη μια πλευρά	ΝΑΙ, από τη μια πλευρά	Μη προσβάσιμη
Αγγέλου Σικελιανού 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ, από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 54		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ, από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη
Αγγέλου Σικελιανού 6		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Αγγέλου Σικελιανού 5		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Μάχης Ποταμών 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 60		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 63		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 64		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κωνσταντινουπόλεως 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Σοφοκλή Βενιζέλου 68		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 69		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Καπετάν Λεμόνια 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 72		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 73		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Πανεπιστημίου Κρήτης 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Σοφοκλή Βενιζέλου 75		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Ελευθερίας 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά βάσει προδιαγραφών	Πλήρως Προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Ράιγκεν		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 6		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 7		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κονσολάκη 6		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 14		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Άρη Βελουχιώτη 18		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Ειρήνης 17		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 20		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Κιλελέρ 15		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 26		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Άρη Βελουχιώτη 27		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Αμπελακίων 26		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 28		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 30		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Πλήρως Προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Πόντου 21		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 36		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Μαρκ. Πολιουδάκη 12		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 40		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Άρη Βελουχιώτη 44		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σωτηρίου Πέτρουλα 2		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΝΑΙ	Πλήρως Προσβάσιμη
Γοργοποτάμου 20		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 48		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 50	Ίδια φωτογραφία με επάνω	Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Μακρυγιάννη 12	Ίδια φωτογραφία με	Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
	επάνω							
Άρη Βελουχιώτη 52		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Σγουραφογιάννη		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 54 και Μάρκου Μπριλλάκη		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μη προσβάσιμη
Άρη Βελουχιώτη 68		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Αυστραλών Πολεμιστών 28		Ρέθυμνοκτα	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη 28		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Πάροδος Ι.Ν. Αγίου Στυλιανού		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Ταβέρνα Αλέκος		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Καφενείο-Μεζεδοπωλείο Αιών		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Super Market Αριάδνη		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κεντρ. Οδός Αρμένων		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Κεντρ. Οδός Αρμένων		Αρμένοι	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Νικομηδείας		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Μερικώς προσβάσιμη
Καισάρειας 1		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 141		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λασιθίου		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 170		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 174		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 186		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 194		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 200		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Λεωφ. Μάχης Κρήτης 210		Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά βάσει προδιαγραφών	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου (Monzarentacar)		Αδελιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΕΤΡΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου-Διακλάδωση Άδελε		Αδελιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ βάσει προδιαγραφών	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	Μη προσβάσιμη
Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου-Διακλάδωση Άδελε		Αδελιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου-Διακλάδωση Άδελε		Αδελιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (incharge Charging Station)		Πηγιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
ΠΕΟ 90 (incharge Charging Station)		Πηγιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (Διαμερίσματα Καίτη)		Πηγιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (Διαμερίσματα Vasiani)		Πηγιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου		Πηγιανός Κάμπος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
Παλαιά ΕΟ Ηρακλείου Ρεθύμνου (Supermarket Topmarket)		Σφακάκι, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

Διεύθυνση	Φωτογραφία	Οικισμός	Οριζόντια Σήμανση	Κατακόρυφη Σήμανση	Ποιότητα	Ράμπα ΑμεΑ	Πλακίδια Β	Αξιολόγηση
ΠΕΟ 90 (Πιτσαρία Τόστιμο)		Σφακάκι, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΝΑΙ από τη μια πλευρά	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (Καρπούζης)		Σφακάκι, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (4^{Ο} Λύκειο Ρεθύμνου)		Σφακάκι, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (Πρακτορείο ΟΠΑΠ)		Σταυρωμένος, Ρέθυμνο	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΚΑΛΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη
ΠΕΟ 90 (Δημοτικό Σχολείο Σταυρωμένου)		Σταυρωμένος, Ρέθυμνο	ΟΧΙ	ΝΑΙ	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Μη προσβάσιμη

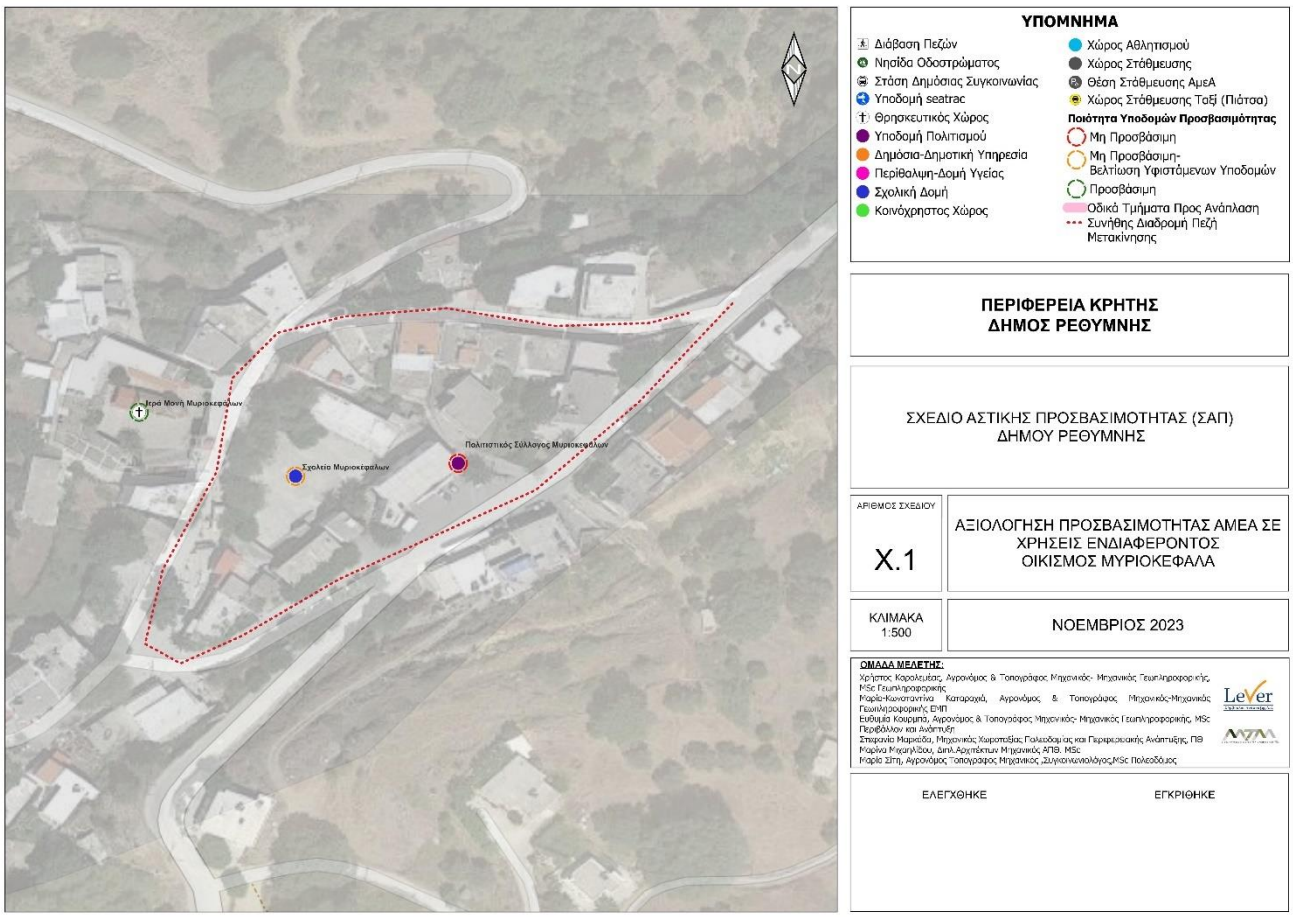
8.4 Χαρτογράφηση των συνθηκών προσβασιμότητας των χρήσεων ενδιαφέροντος και των εξεταζόμενων διαδρομών στην περιοχή μελέτης

Στη συγκεκριμένη ενότητα επιδιώκεται η χαρτογραφική αποτύπωση της προσβασιμότητας των χρήσεων ενδιαφέροντος που αναφέρονται στον Πίνακα 8.1. και των διαβάσεων του Πίνακα 8.2. Επίσης, γίνεται χαρτογραφική αποτύπωση των διαδρομών που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 6.2 και ειδικότερα επιχειρείται η καταγραφή των υφιστάμενων ραμπών, των οδεύσεων για τυφλούς, των ποδηλατοδρόμων και τα πλάτη των πεζοδρομίων στις συγκεκριμένες διαδρομές.

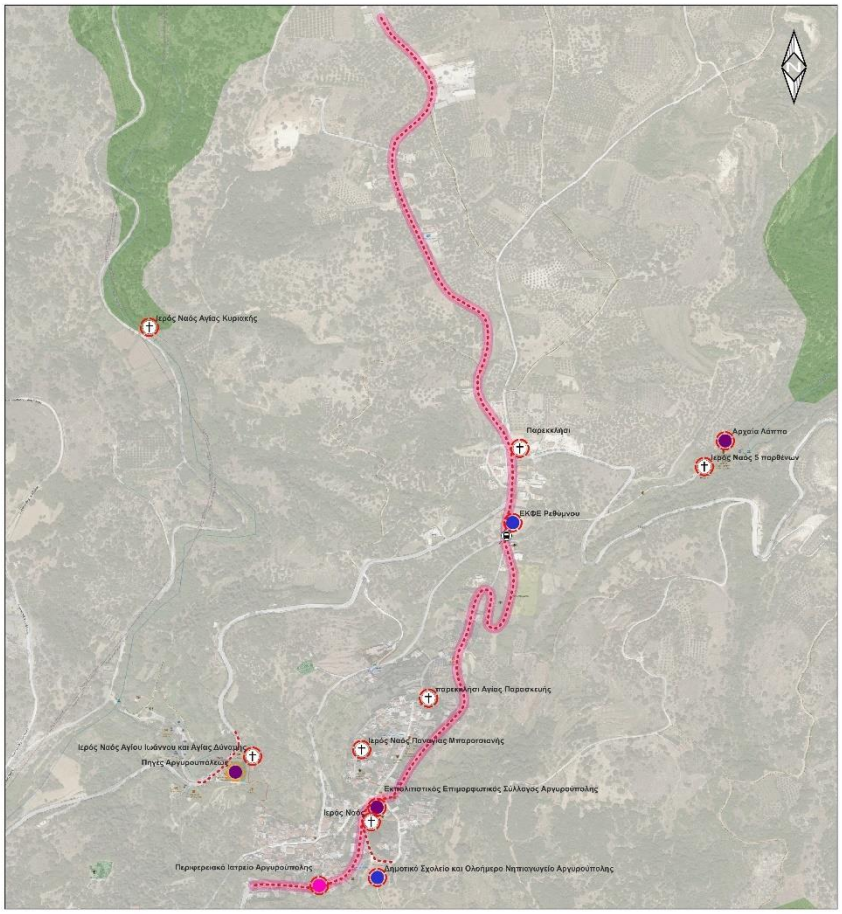
Επισημαίνεται ότι οι χάρτες με τις ράμπες, τις οδεύσεις τυφλών και τον ποδηλατόδρομο αφορούν κυρίως τον οικισμό του Ρεθύμνου, καθώς στην πλειοψηφία των υπόλοιπων οικισμών δεν παρατηρήθηκαν οι αντίστοιχες υποδομές.

8.4.1 Χρήσεις ενδιαφέροντος & διαβάσεις

Οικισμός Μυριοκέφαλα



Οικισμός Αργυρούπολη



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

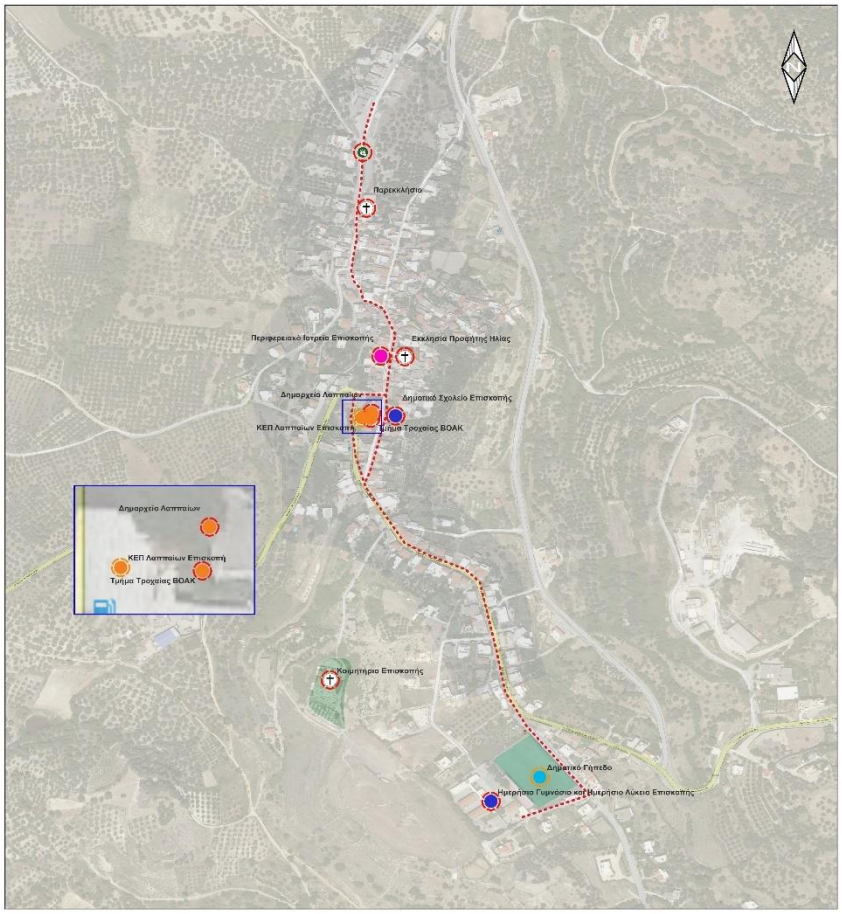
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
Χ.2	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:3000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολέμπας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής, ΕΨΠ
Ευθυμία Κομματά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκάκη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Στη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Επισκοπή



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

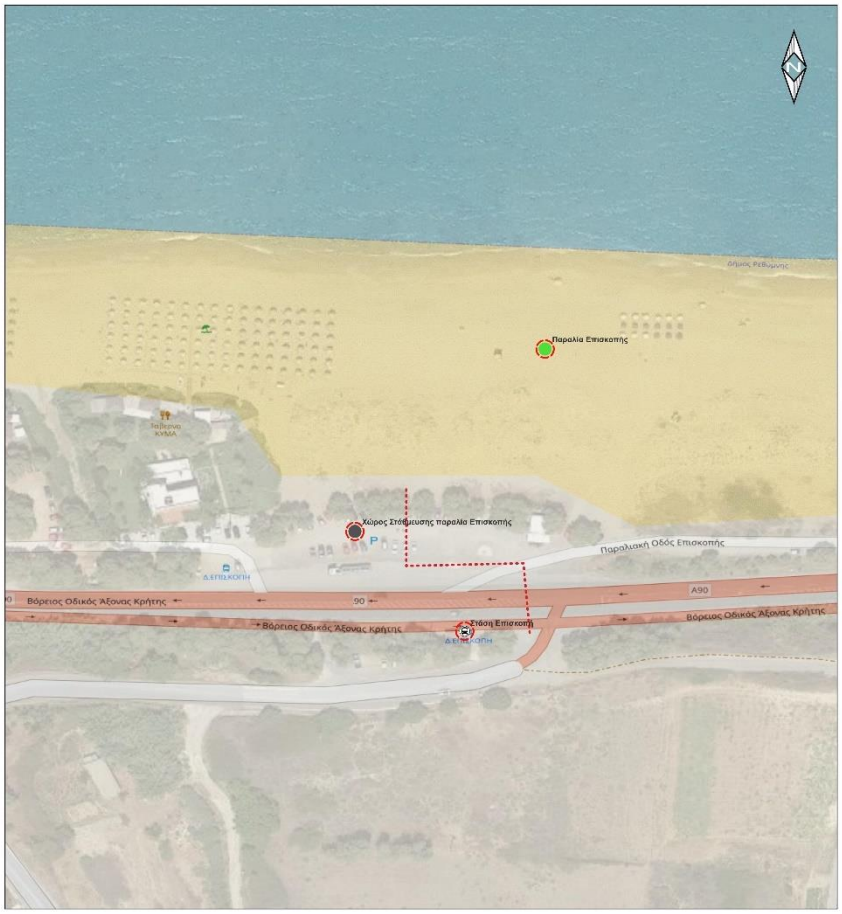
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΠΙΣΚΟΠΗ
X.3	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καραλεμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχάλ, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειθιμία Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέζη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγνακτενικολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Επισκοπή (παραλία)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

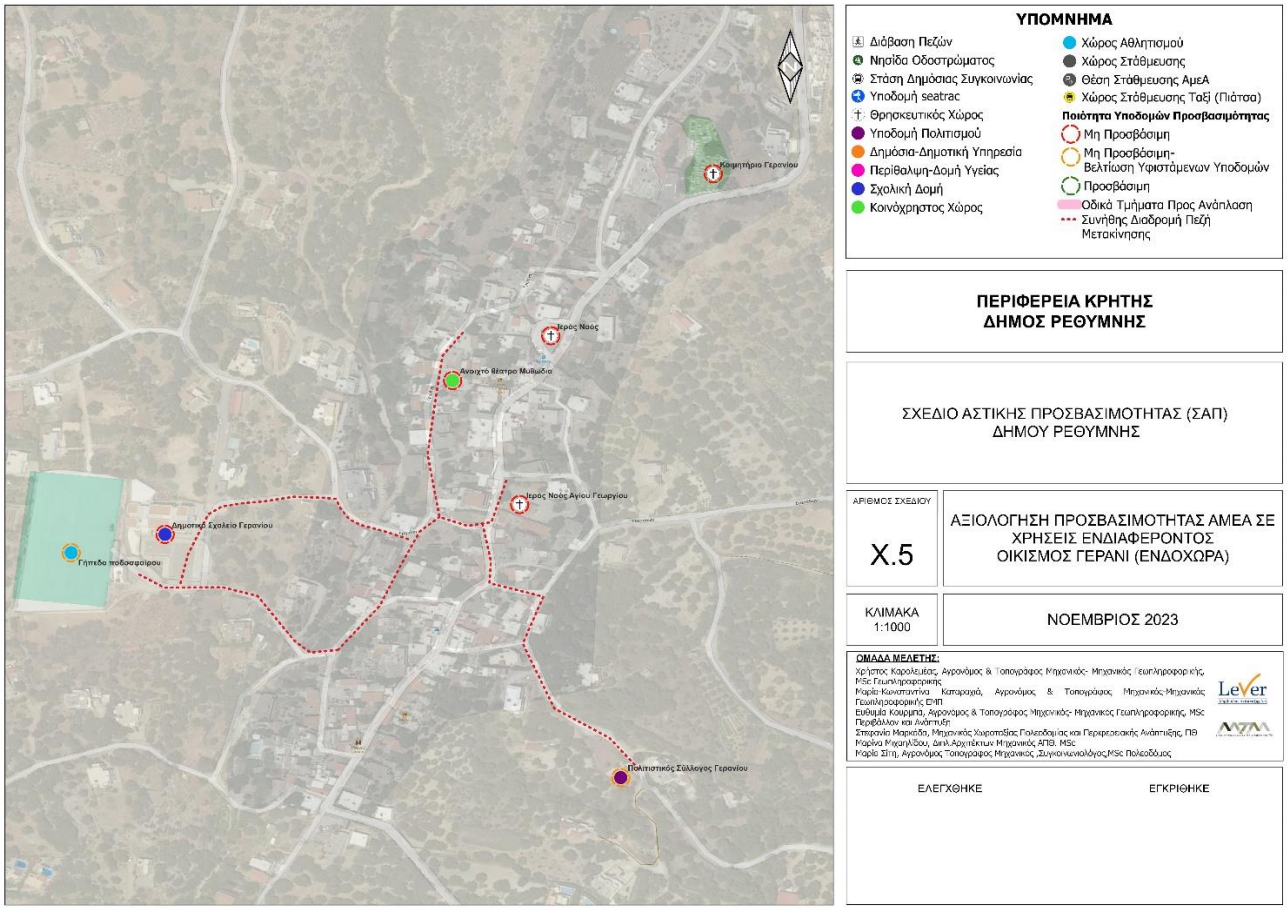
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (ΠΑΡΑΛΙΑ)
X.4	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καραλεμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχάλ, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κοψιμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέζη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Γεράνι



Οικισμός Γεράνι (παραλία)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

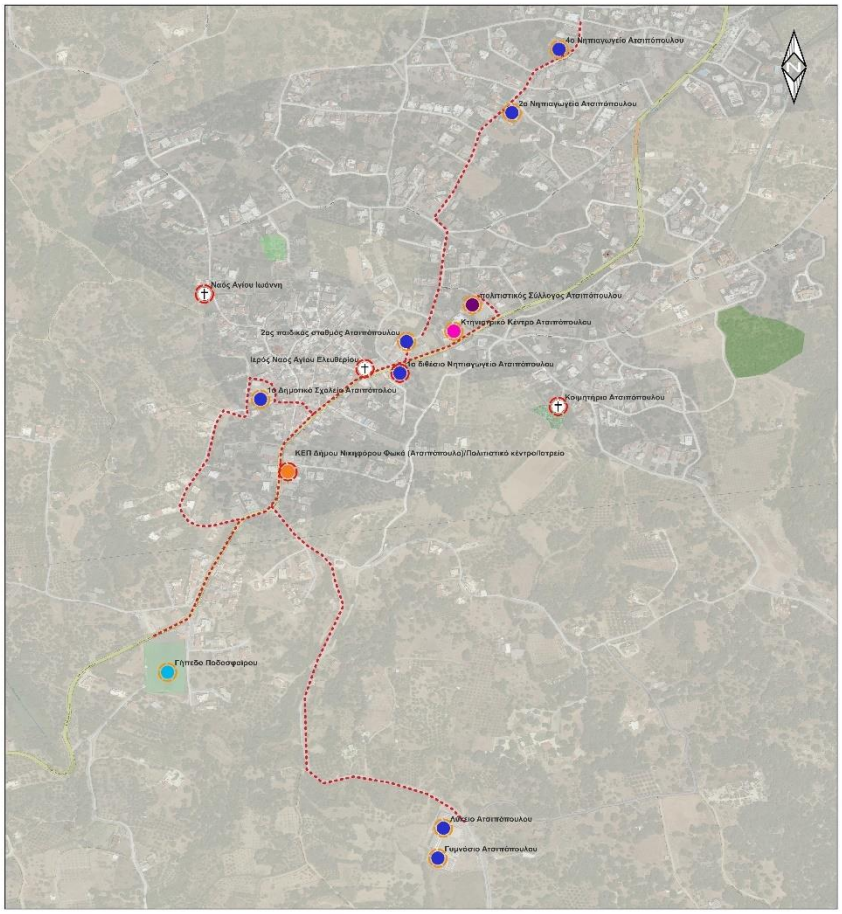
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΕΡΑΝΙ (ΠΑΡΑΛΙΑ)
Χ.6	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολαίμπας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαρακιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κοιμτσή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Στη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Διαχείρισης Πολιτισμικού Περιβάλλοντος και Νέων Τεχνολογιών, MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Ατσιπόπουλου



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

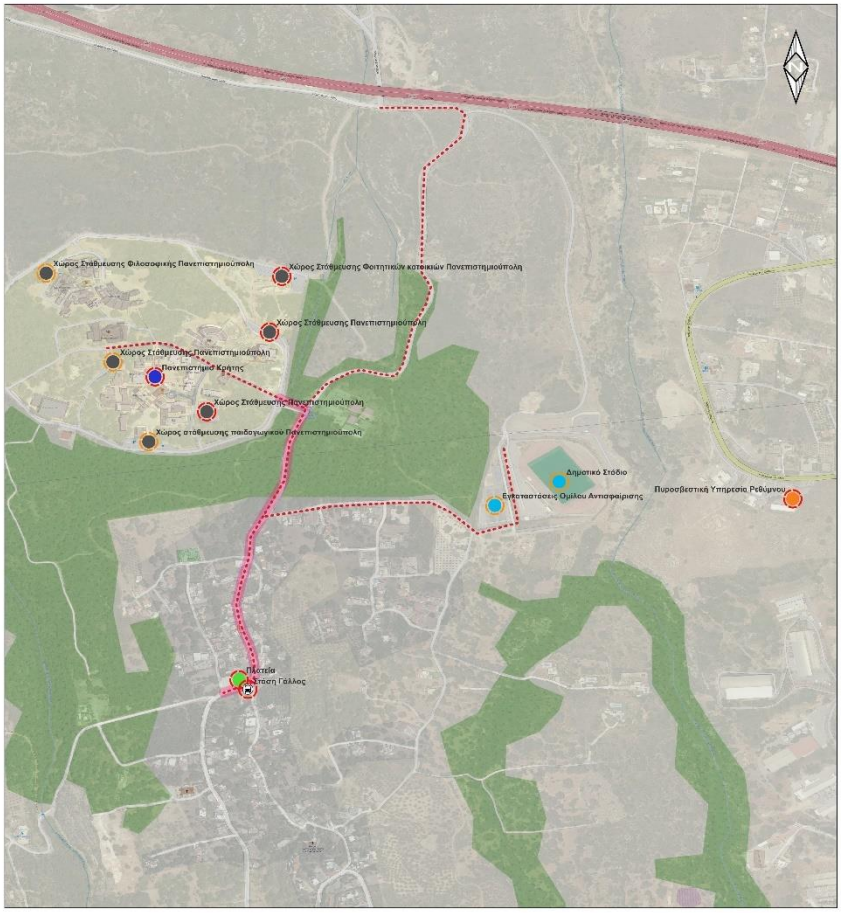
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΤΣΙΠΟΠΟΥΛΟ
X.7	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Κορομέλιας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μερόπη-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουμπιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκάδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μερόπη Μιχαηλίδου, Διπλ. Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μιχάλης Στεργ, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Γάλλος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

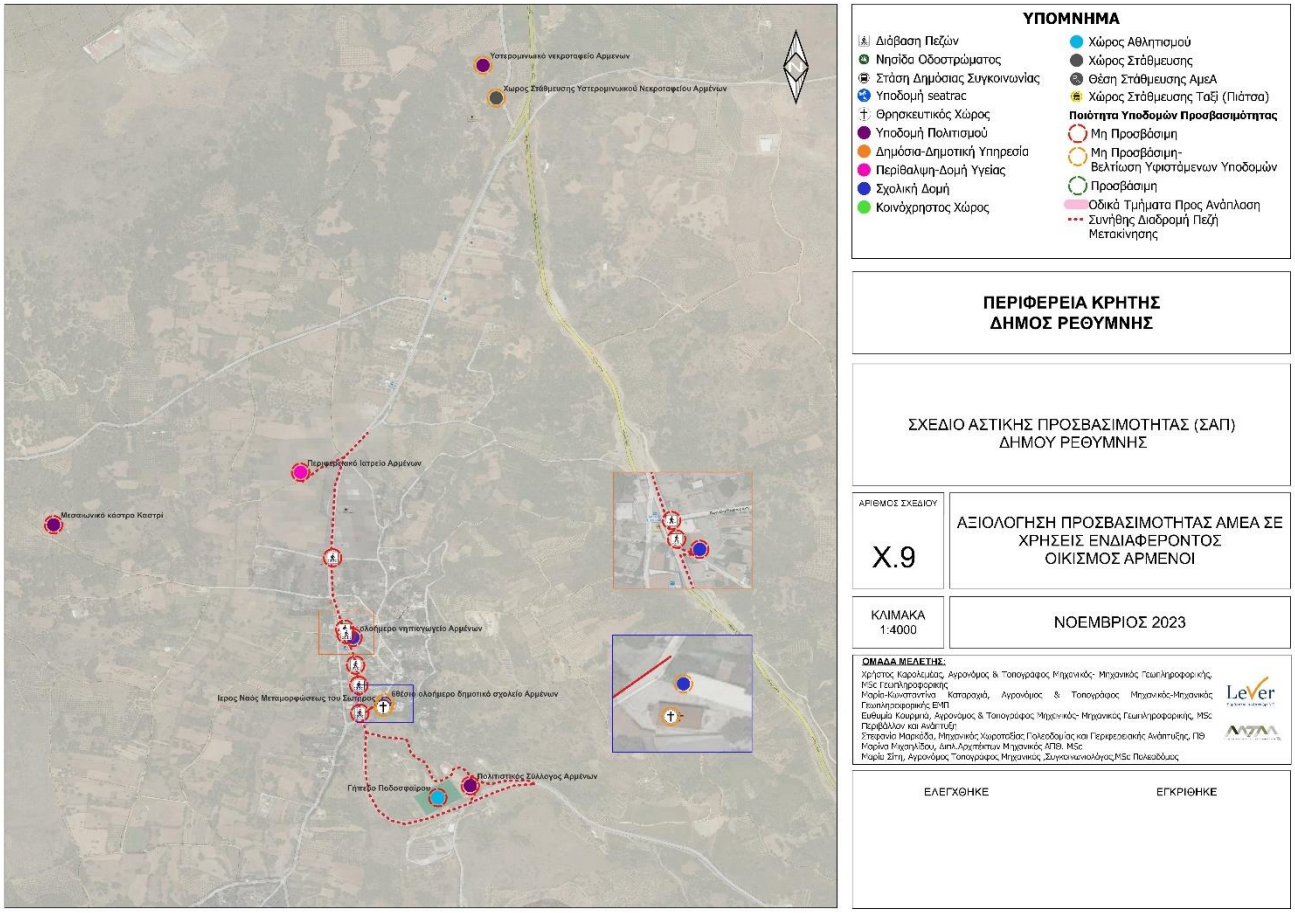
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΑΛΛΟΣ
Χ.8	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:3000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

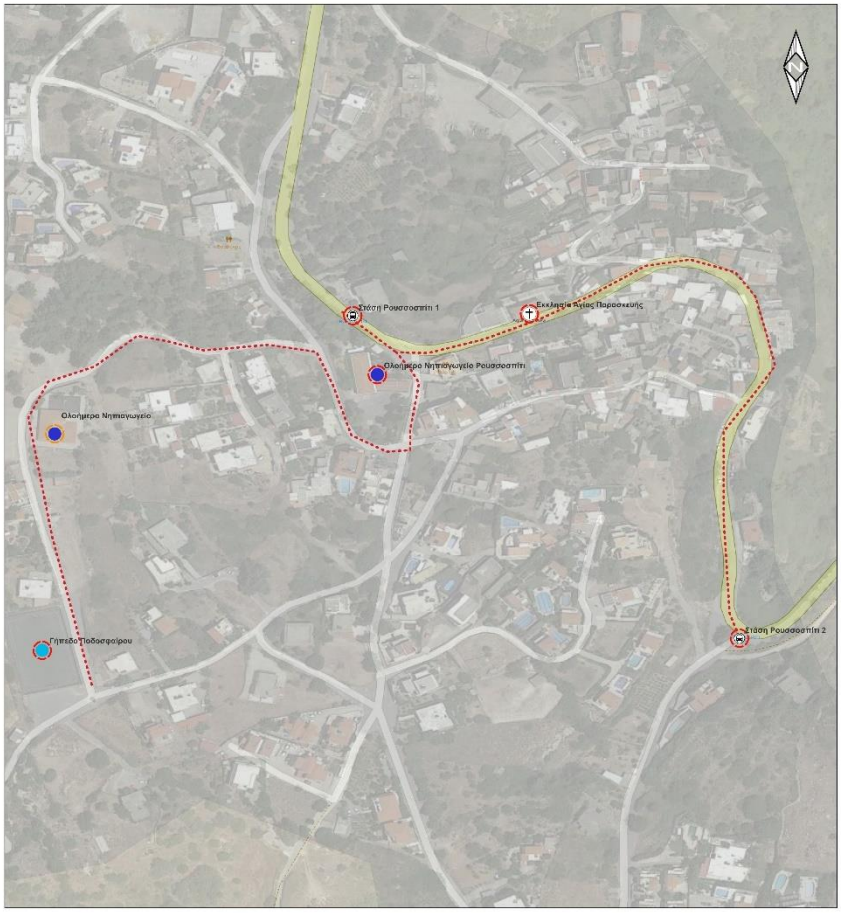
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολέμπας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κομματά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκαδά, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Ζωγονοτεχνολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Αρμένοι



Οικισμός Ρουσσοσπίτι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

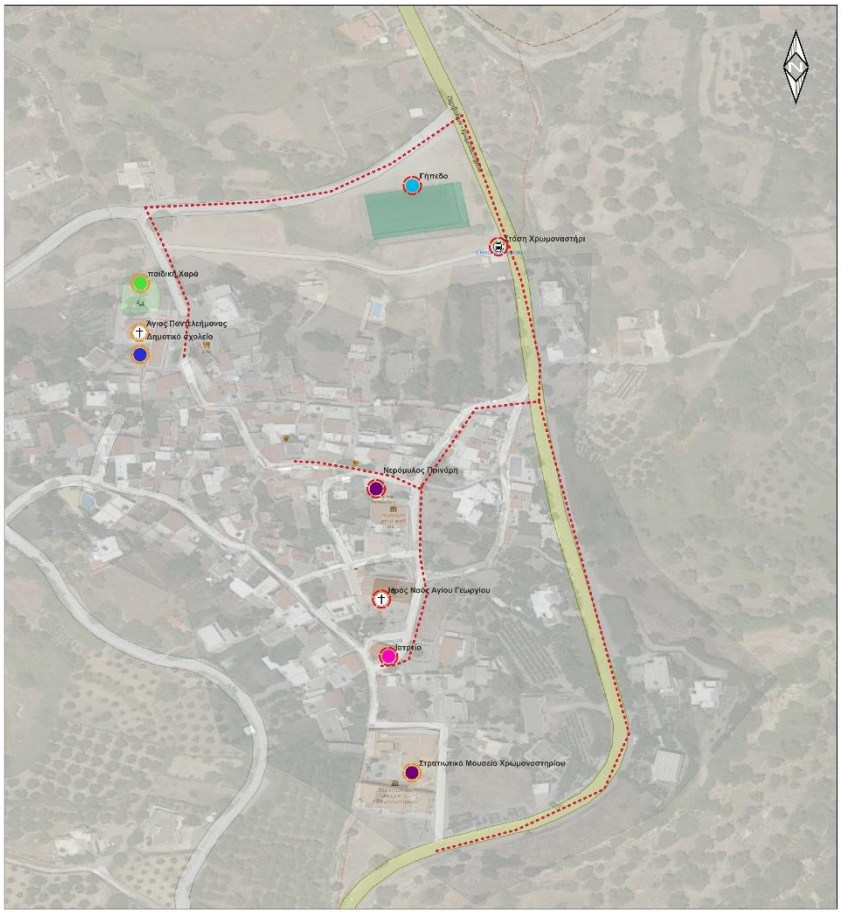
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣΠΙΤΙ
Χ.10	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολαίμπας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαρακιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κοιμιτσή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκίδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Σπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Διαχείρισης Πολεοδομίας,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Χρωμοναστήρι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

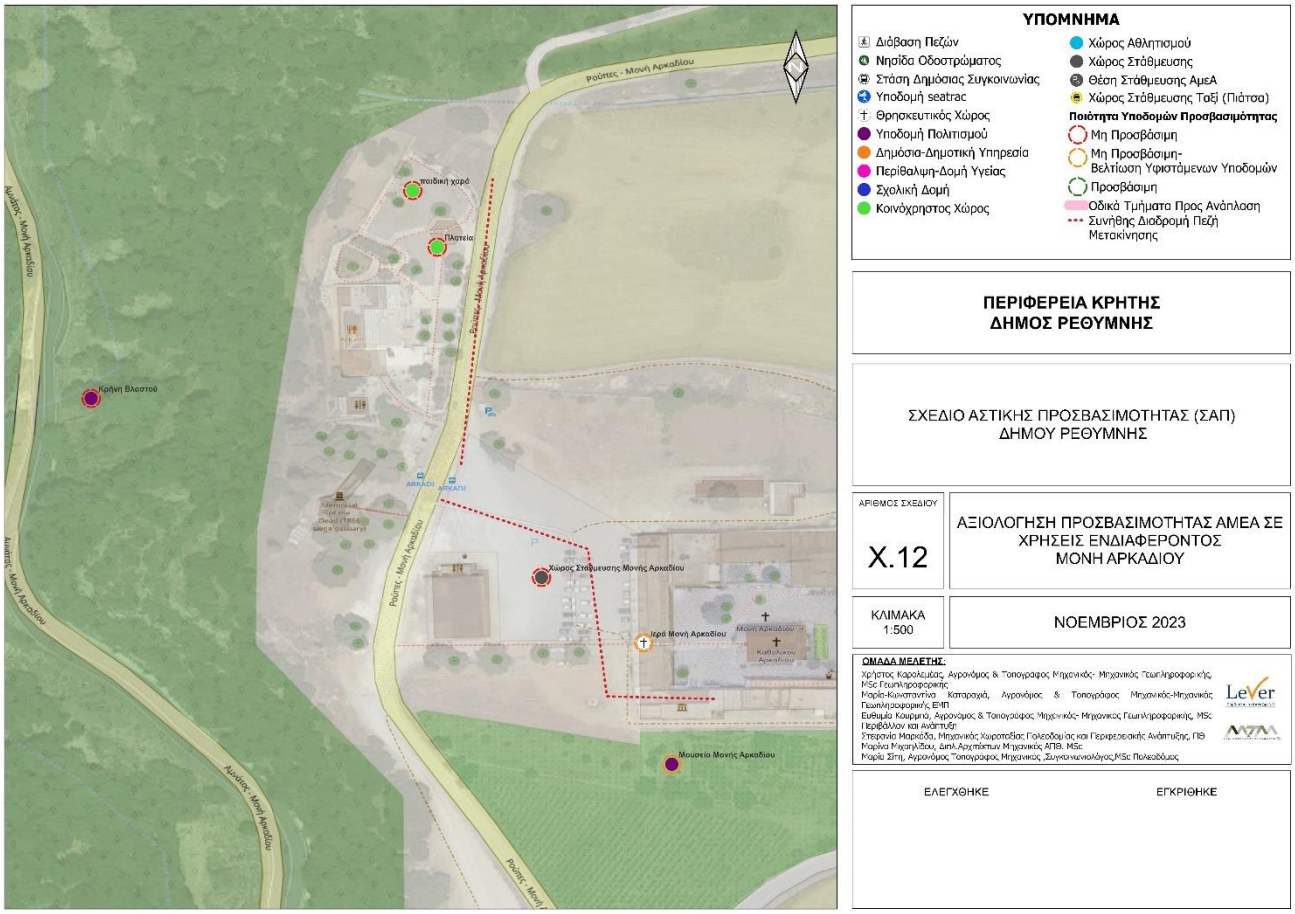
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΧΡΩΜΟΝΑΣΤΗΡΙ
Χ.11	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:750	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

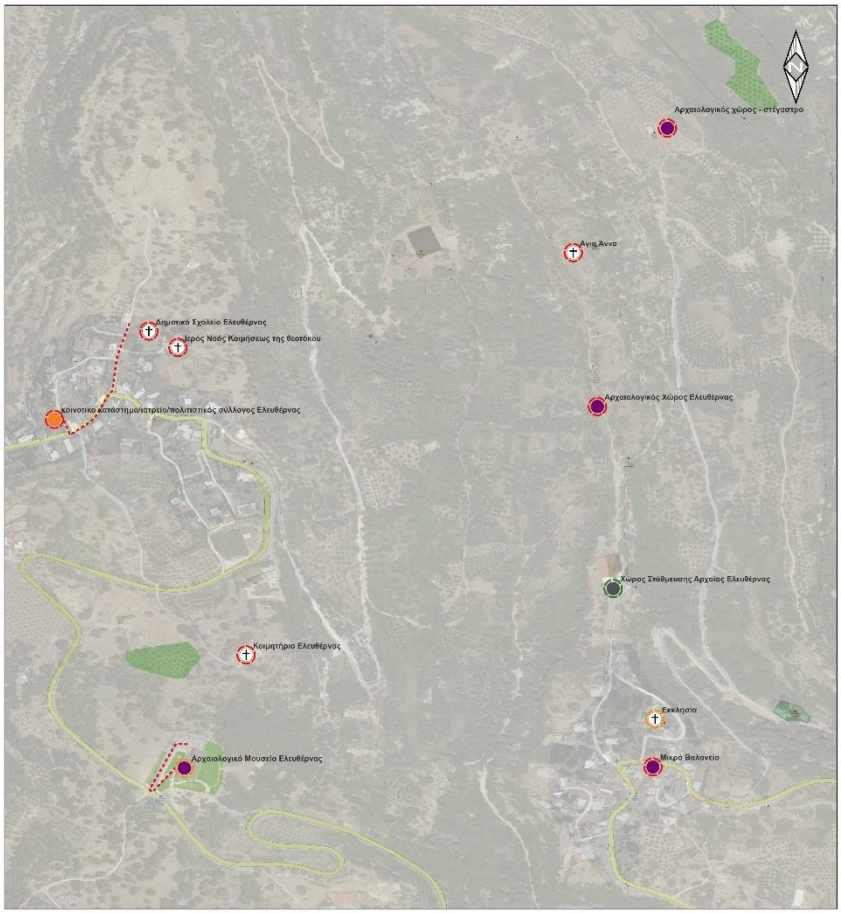
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολέμπας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κομματά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκαδά, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Ζωοτεχνολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Μονή Αρκαδίου



Οικισμός Ελεύθερνα



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

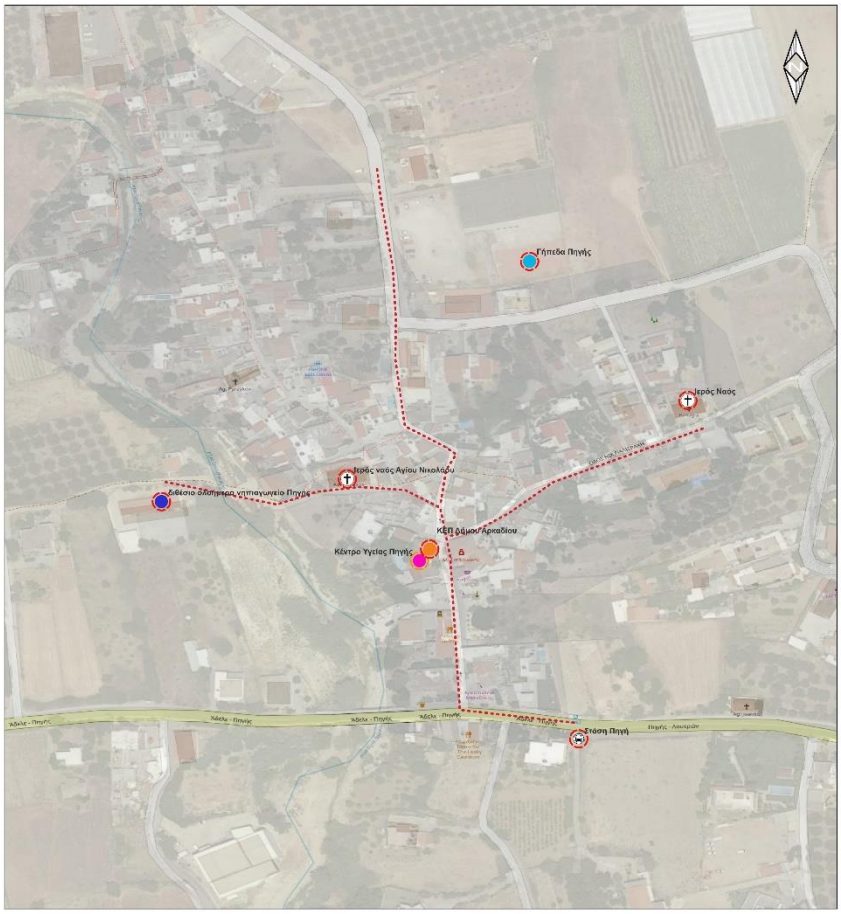
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΝΑ
Χ.13	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καραλεμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχάλ, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κοψιμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέδα, Μηχανικός Χωροτάξης Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ | ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Πηγή



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

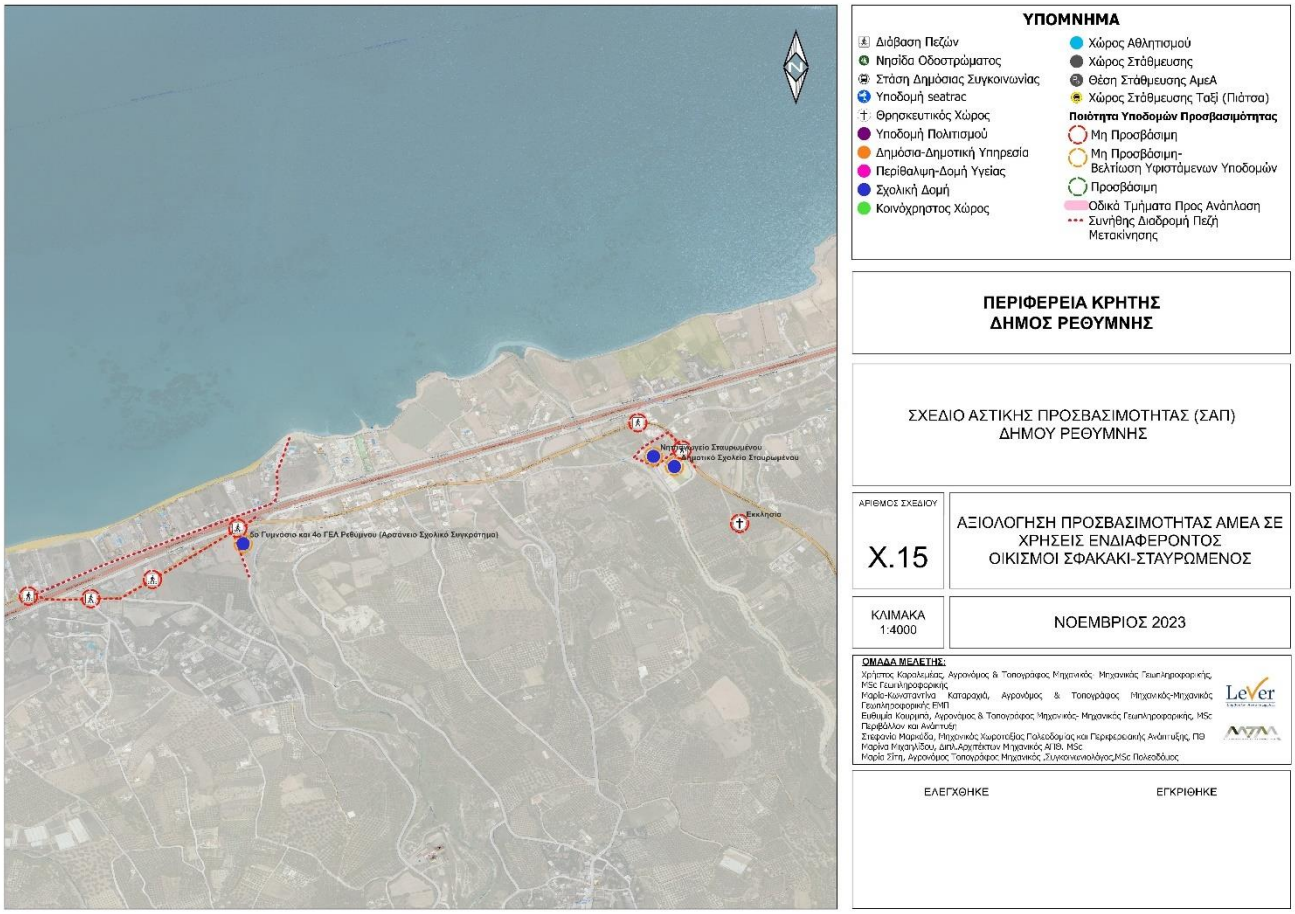
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΗΓΗ
Χ.14	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:750	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καραλεμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχάλ, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειθιμία Κουφαμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέζη, Μηχανικός Χωροτάξης Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκανικολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμοί Σφακάκι & Σταυρωμένος



Οικισμός Σκαλέτα



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΚΑΛΕΤΑ
Χ.16	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολαίμος, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαρακιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κοιμιτσή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκίδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός Α/Θ, MSc
Μαρία Στη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Διατροφολογος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Πηγιανός Κάμπος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη- Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

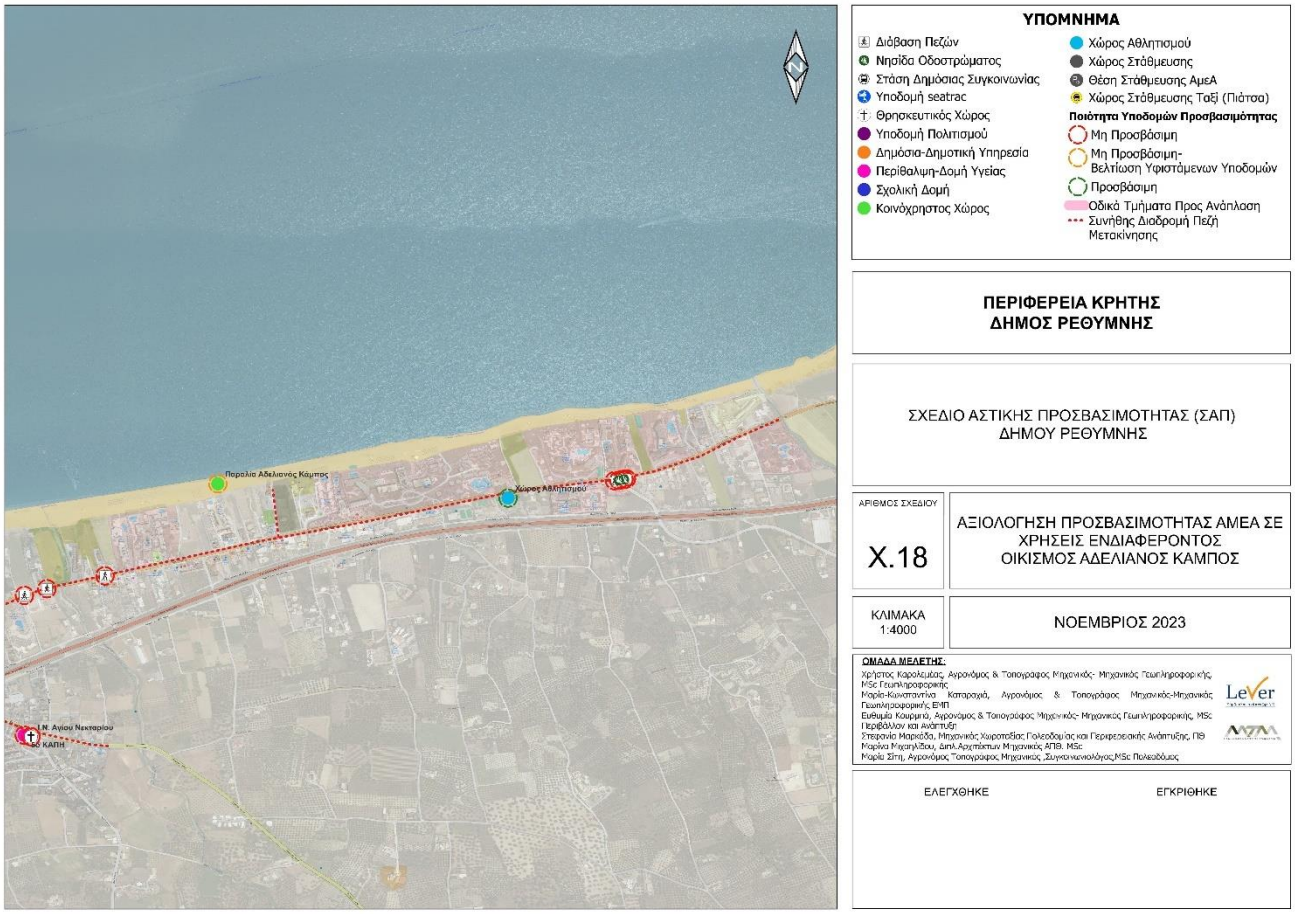
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΗΓΙΑΝΟΣ ΚΑΜΠΟΣ
Χ.17	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:4000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

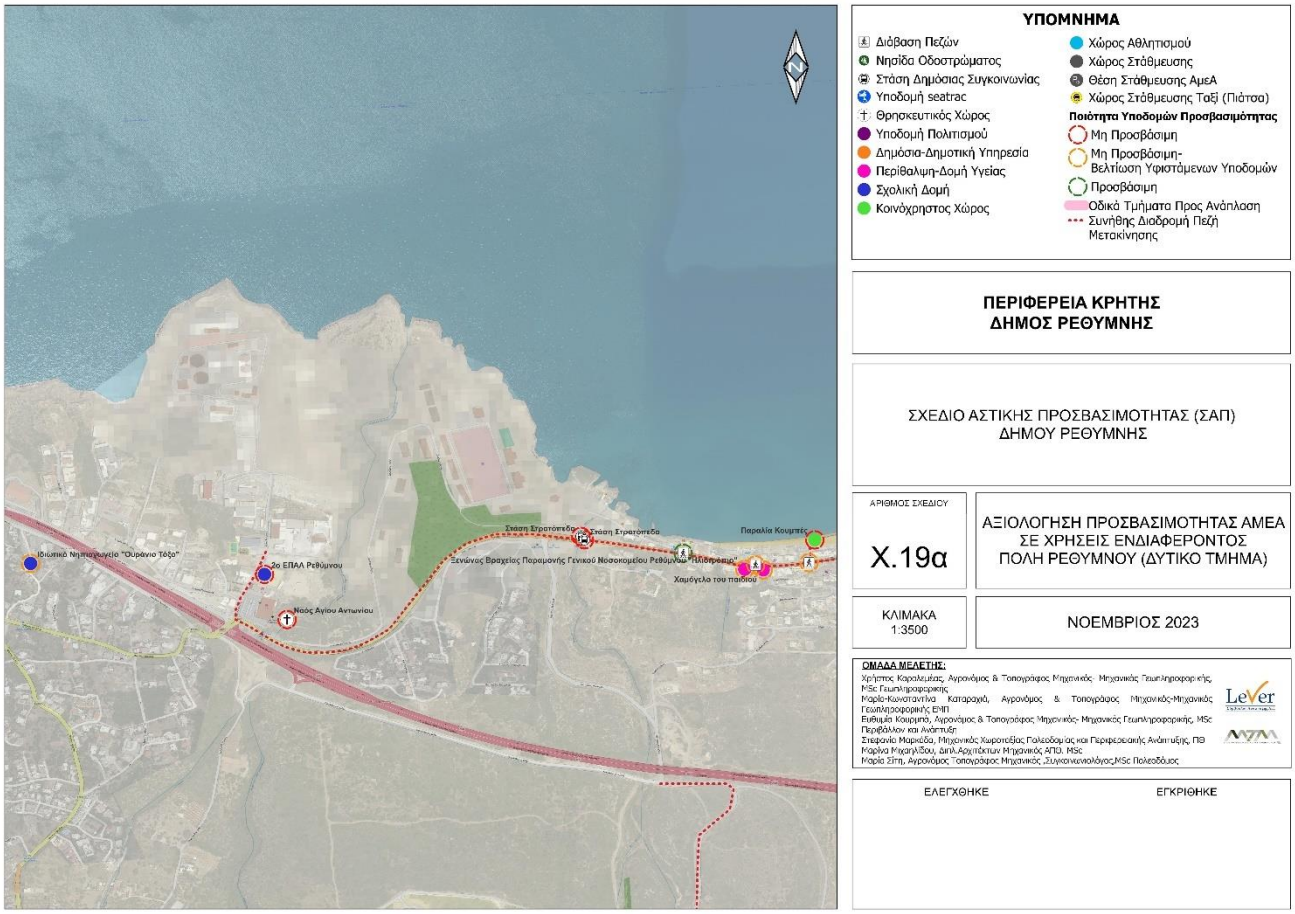
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολέμπας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής, ΕΜΠ
Ευθυμία Κομηνού, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Στη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Αδελιανός Κάμπος



Πόλη Ρεθύμνου (Χάρτες σε τμήματα)





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

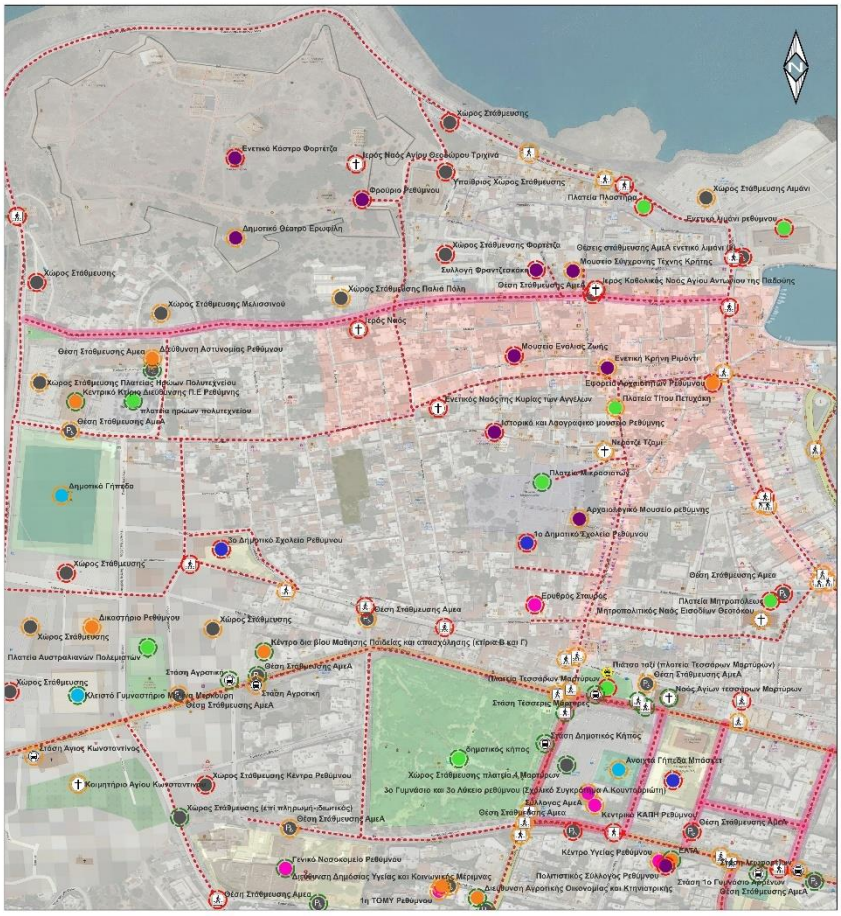
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΚΟΥΜΠΕΣ)
Χ.19β	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καραλεμάς, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουμπτα, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός Α! ΠΘ, MSc
Μαρία Ζέπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Διχαιοπνευολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίβαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

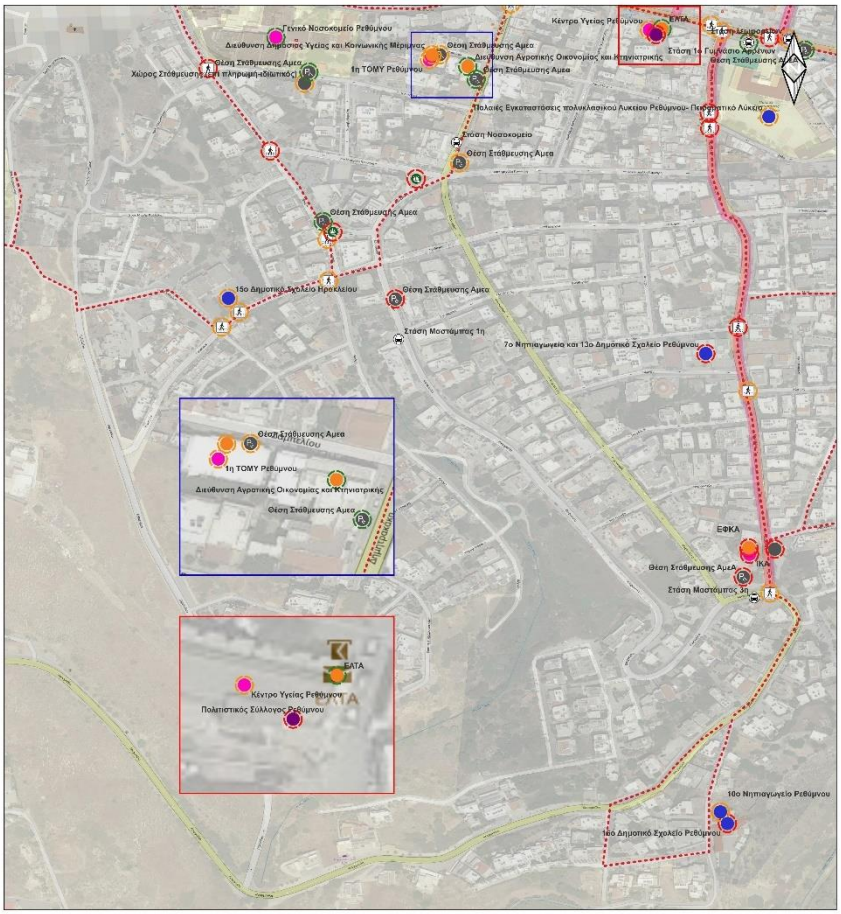
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΒΟΡΕΙΟ ΤΜΗΜΑ)
Χ.19γ	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός Α! ΒΘ. MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Διχανικολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

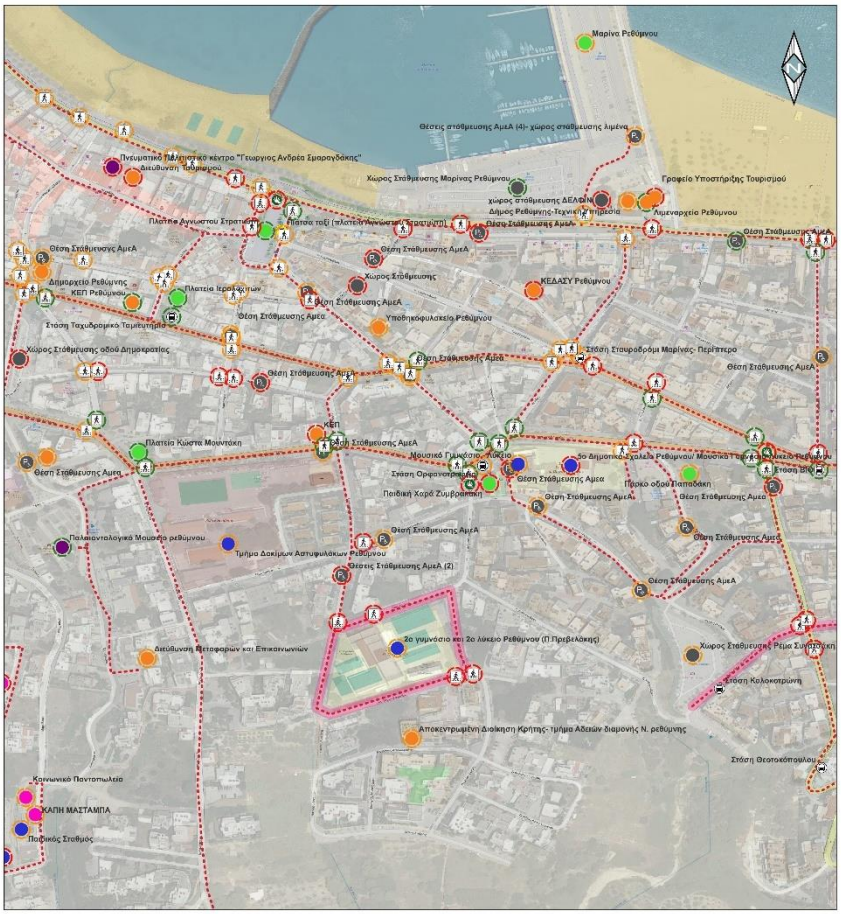
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ)
Χ.19δ	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκάκη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Δπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Σίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη- Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

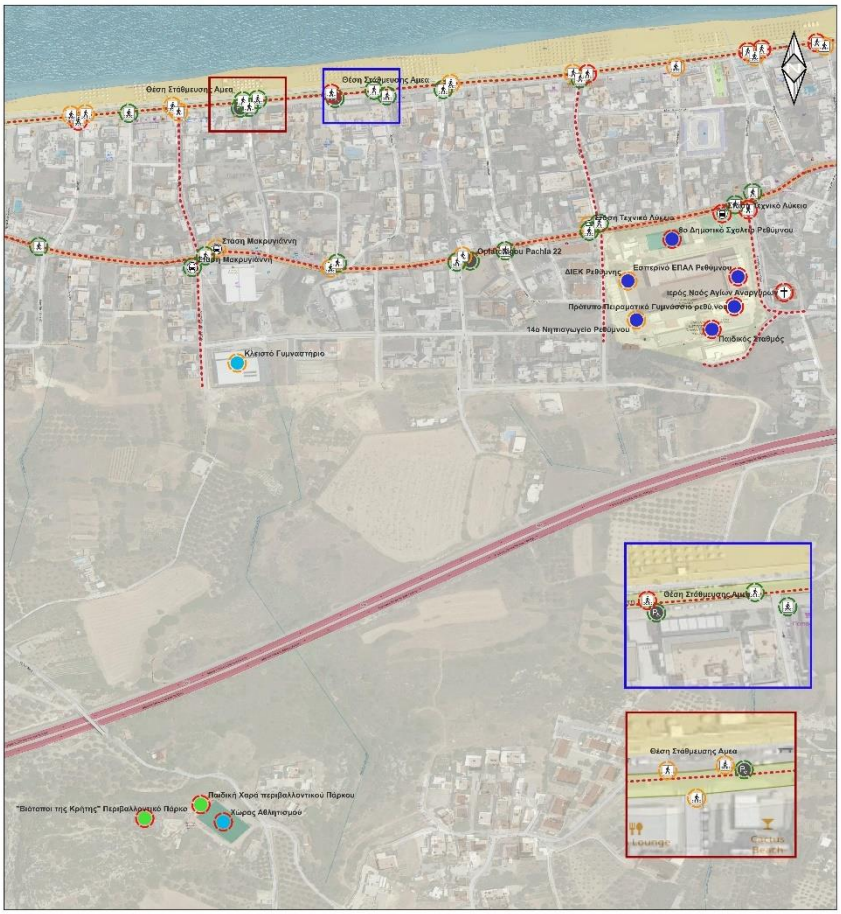
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΝΟΤΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ)
Χ.19ε	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεύτας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Σπυριδούλα Μαρκάκη, Μηχανικός Χωροτάξης Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Σίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

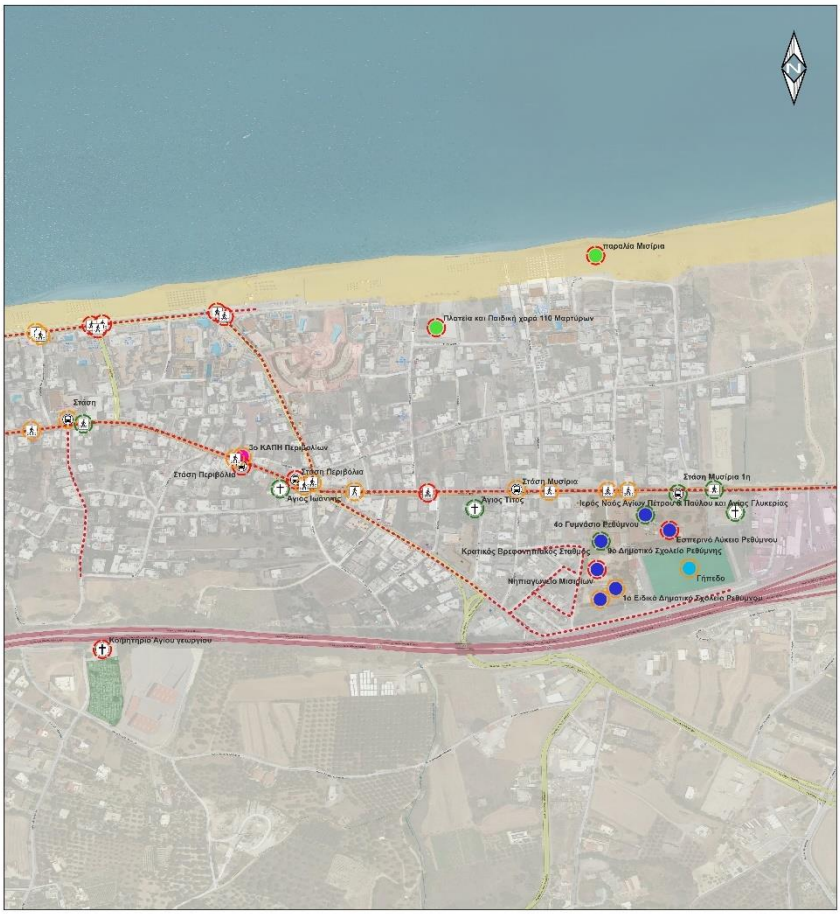
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ)
Χ.19ζ	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεύεας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Κατωρχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπα, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Σπυρανίδη Μαρκέλλα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Δπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικος ,Συγκοινωνιολόγος MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

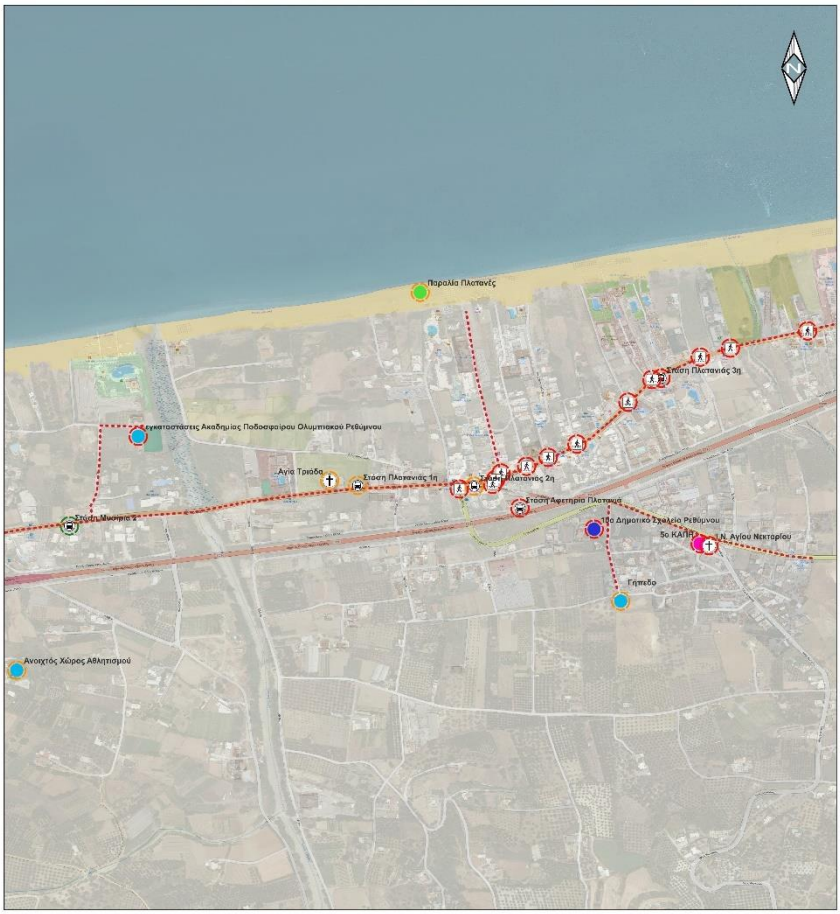
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΜΙΣΙΡΙΑ)
Χ.19η	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαρακή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκάκη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Δπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Ζέπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ)
Χ.19θ	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:3000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεύτας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπα, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Σπαγιάκη Μαριάδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Σίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικος ,Ζυγκαναναλόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διάβαση Πεζών
- Νησίδα Οδοστρώματος
- Στάση Δημόσιας Συγκοινωνίας
- Υποδομή seatrac
- Θρησκευτικός Χώρος
- Υποδομή Πολιτισμού
- Δημόσια-Δημοτική Υπηρεσία
- Περίθαλψη-Δομή Υγείας
- Σχολική Δομή
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Χώρος Αθλητισμού
- Χώρος Στάθμευσης
- Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ
- Χώρος Στάθμευσης Ταξί (Πιάτσα)

Ποιότητα Υποδομών Προσβασιμότητας

- Μη Προσβάσιμη
- Μη Προσβάσιμη-Βελτίωση Υφιστάμενων Υποδομών
- Προσβάσιμη
- Οδικά Τμήματα Προς Ανάπλαση
- Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

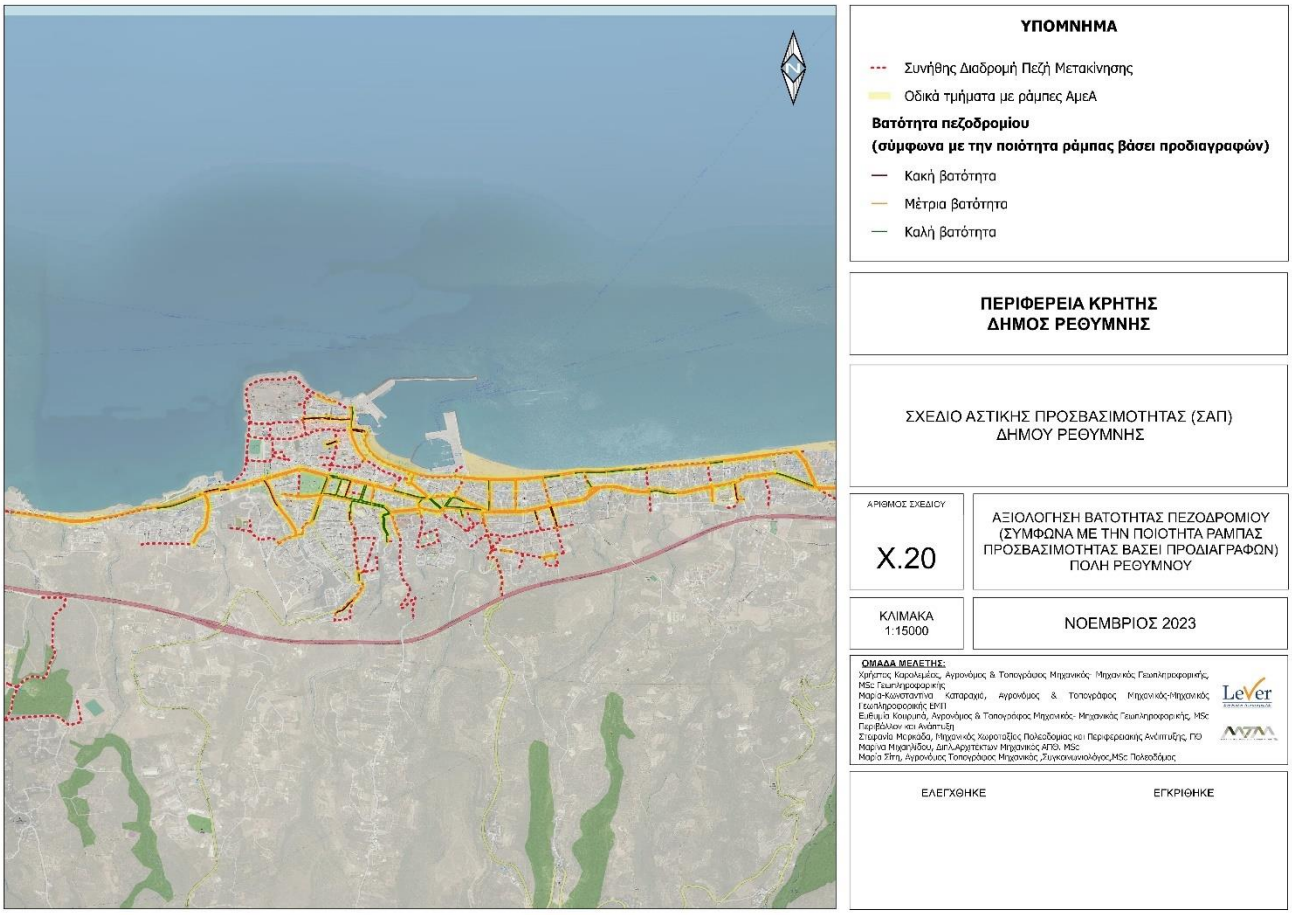
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ (ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ)
Χ.19στ	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

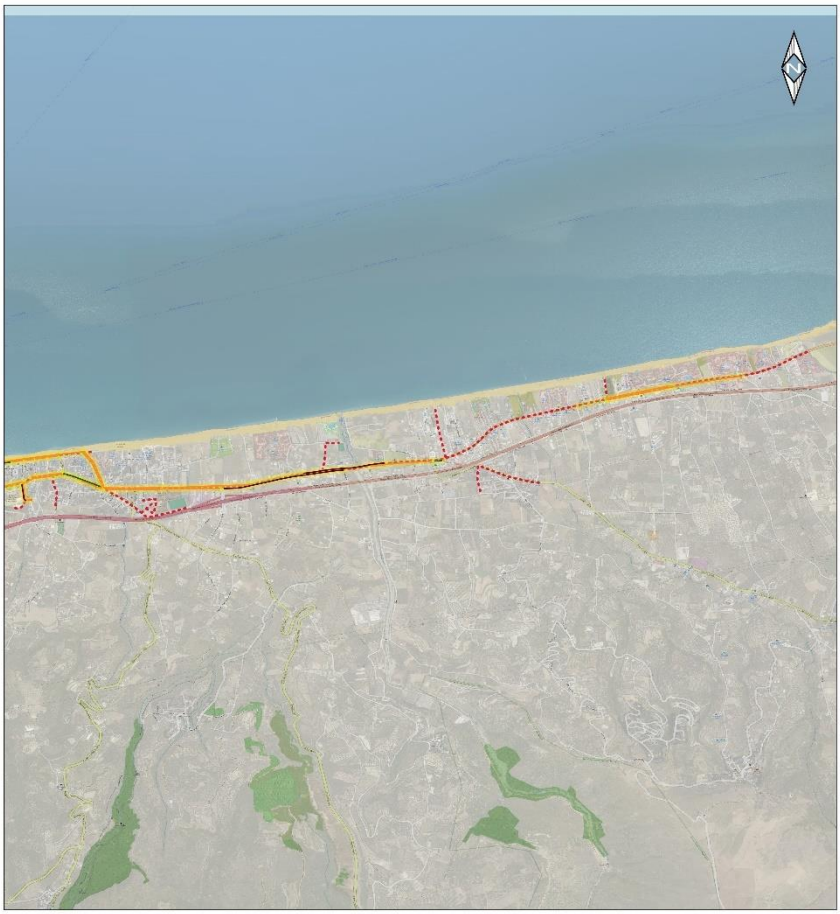
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολευτάς, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καταραχιά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπα, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Σταφανία Μαρκάκη, Μηχανικός Χωροτάξης Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Δπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ. MSc
Μαρία Σίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικος ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

8.4.2 Διαδρομές προσβασιμότητας

Ράμπες





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Οδικά τμήματα με ράμπες ΑμεΑ

Βατότητα πεζοδρομίου
(σύμφωνα με την ποιότητα ράμπας βάσει προδιαγραφών)

Κακή βατότητα

Μέτρια βατότητα

Καλή βατότητα

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

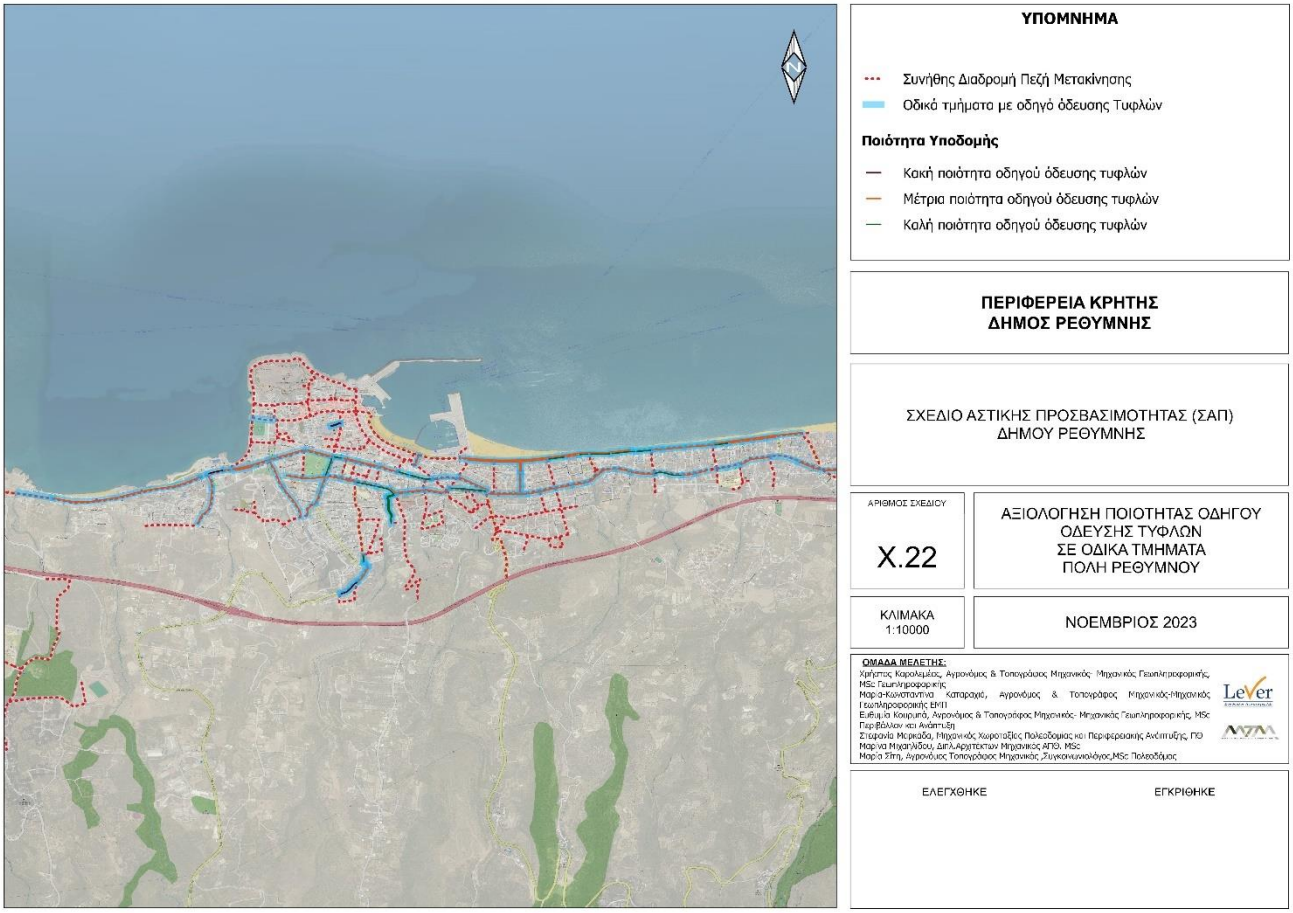
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

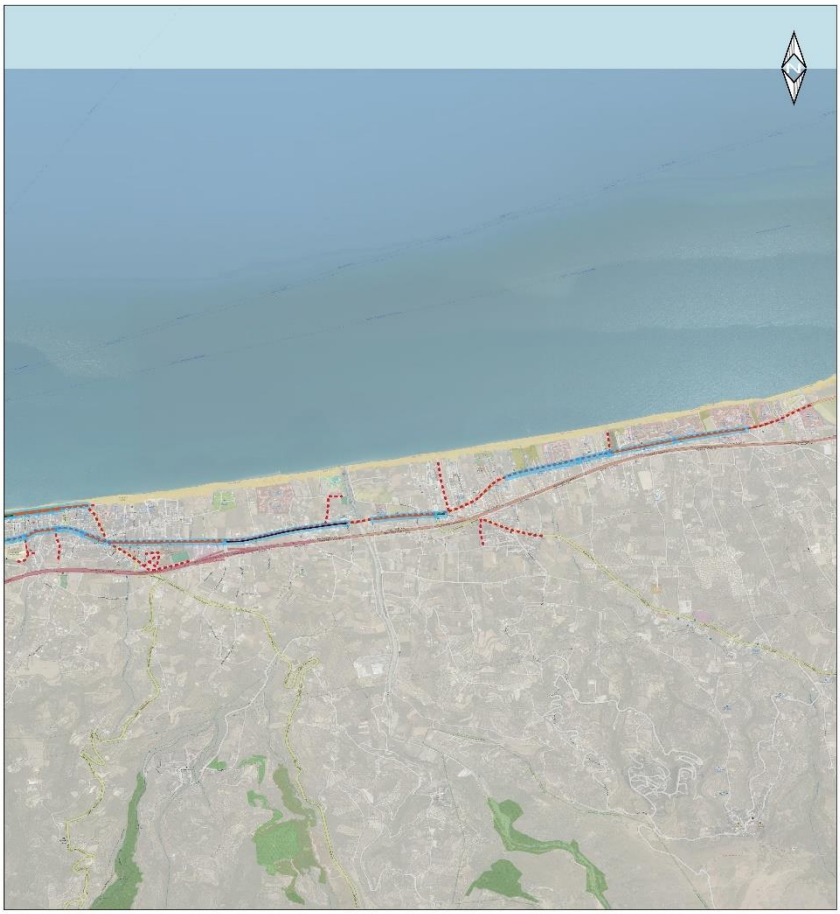
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ (ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΡΑΜΠΑΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΒΑΣΕΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ) ΜΙΣΙΡΙΑ-ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ-ΑΔ.ΚΑΜΠΟΣ
X.21	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραγά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Σίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Όδευση τυφλών





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης
Οδικά τμήματα με οδηγό όδευσης Τυφλών

Ποιότητα Υποδομής

Κακή ποιότητα οδηγού όδευσης τυφλών
Μέτρια ποιότητα οδηγού όδευσης τυφλών
Καλή ποιότητα οδηγού όδευσης τυφλών

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

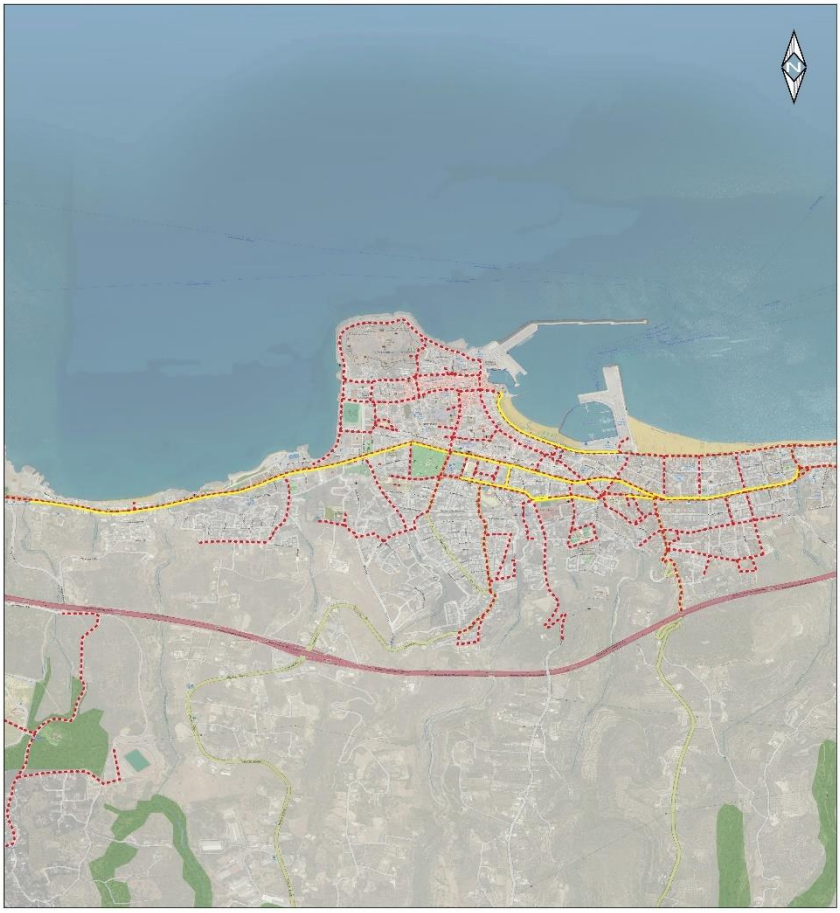
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΣΕ ΟΔΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΜΙΣΙΡΙΑ-ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ-ΑΔ. ΚΑΜΠΟΣ
X.23	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραγά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κοιμιτά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδα, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Σίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Συγκοινωνιολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Ποδηλατόδρομος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης
Ποδηλατόδρομος πλάτους 1,2 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

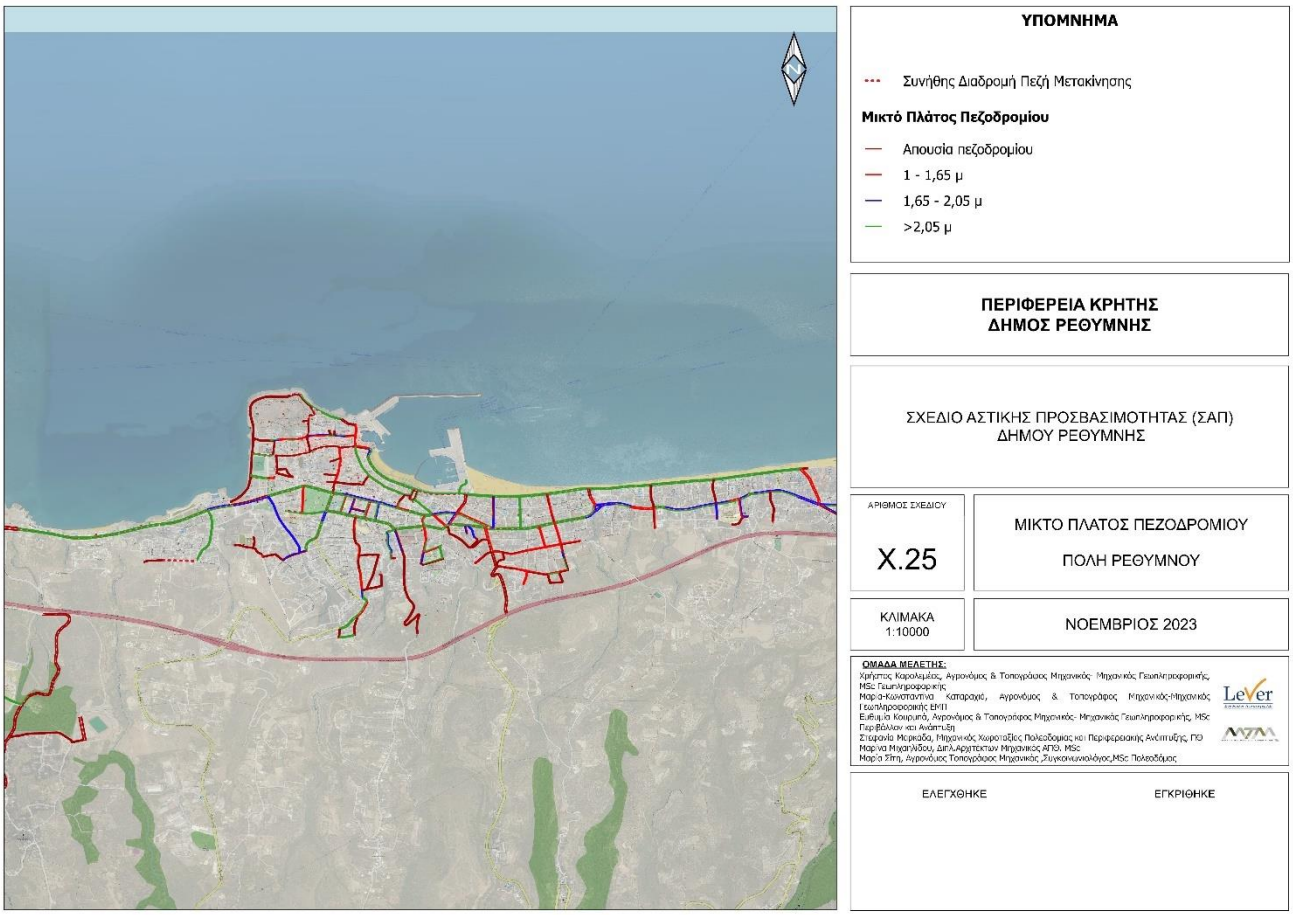
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ (ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ) ΠΟΛΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ
X.24	
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάς, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρτσή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ζέπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοπολογος,MSc Πολεοδόμος

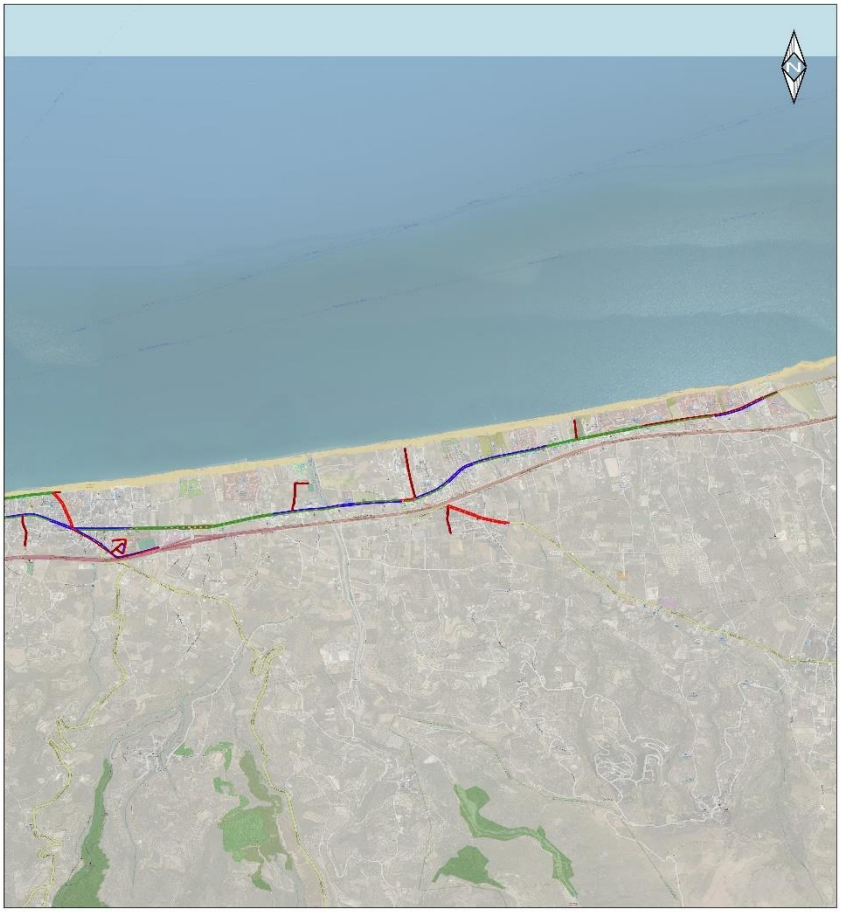
ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Πλάτη πεζοδρομίων

Οικισμός Ρεθύμνου



Οικισμοί Μισίρια-Περιβόλια-Αδελιανός Κάμπος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

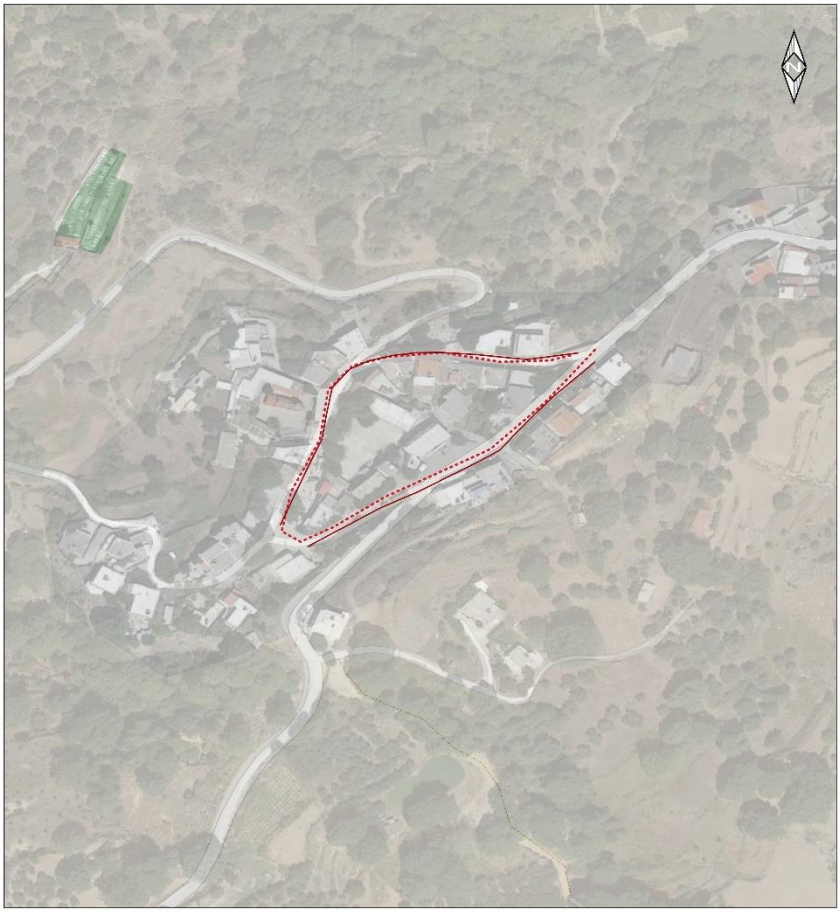
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.26	ΜΙΣΙΡΙΑ-ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ-ΑΔΕΛΙΑΝΟΣ ΚΑΜΠΟΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχάλ, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειθιμία Κλειρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μαρκέδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκανικολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Μυριοκέφαλα



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

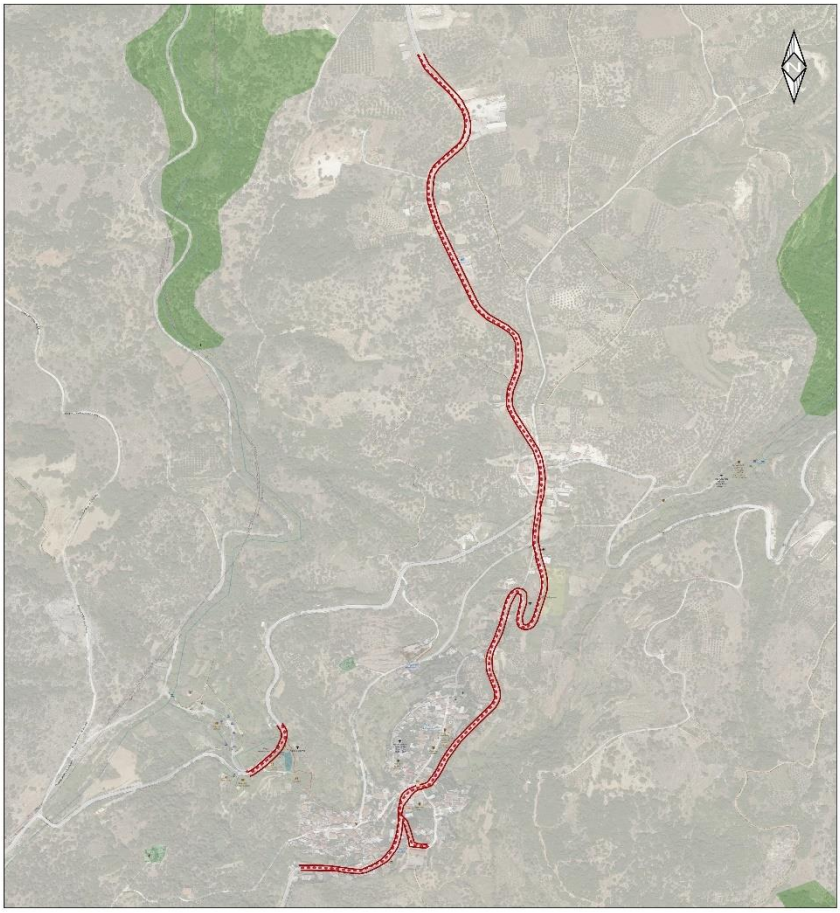
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.27	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΜΥΡΙΟΚΕΦΑΛΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:750	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρτσή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοπωλογος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Αργυρούπολη



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

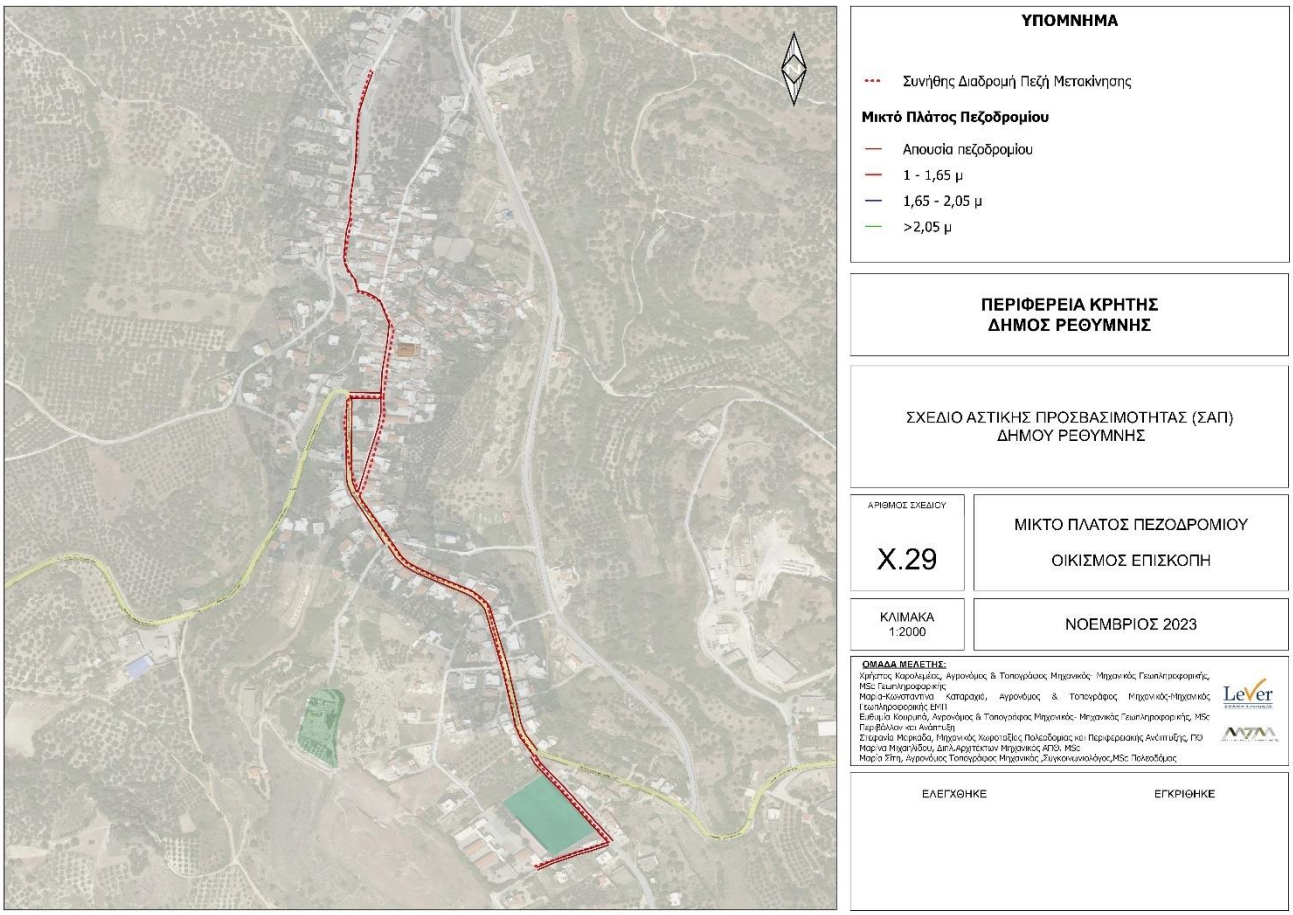
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.28	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:3000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

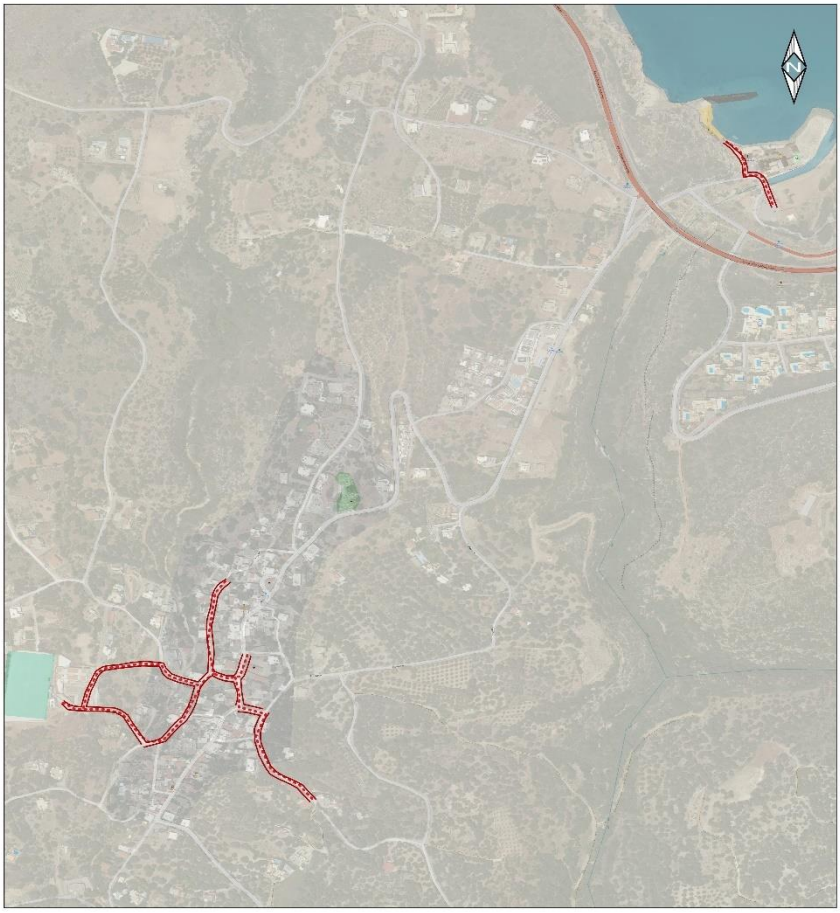
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκομιχολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Επισκοπή



Οικισμός Γεράνι & παραλία Γεράνι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

- Απουσία πεζοδρομίου
- 1 - 1,65 μ
- 1,65 - 2,05 μ
- >2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

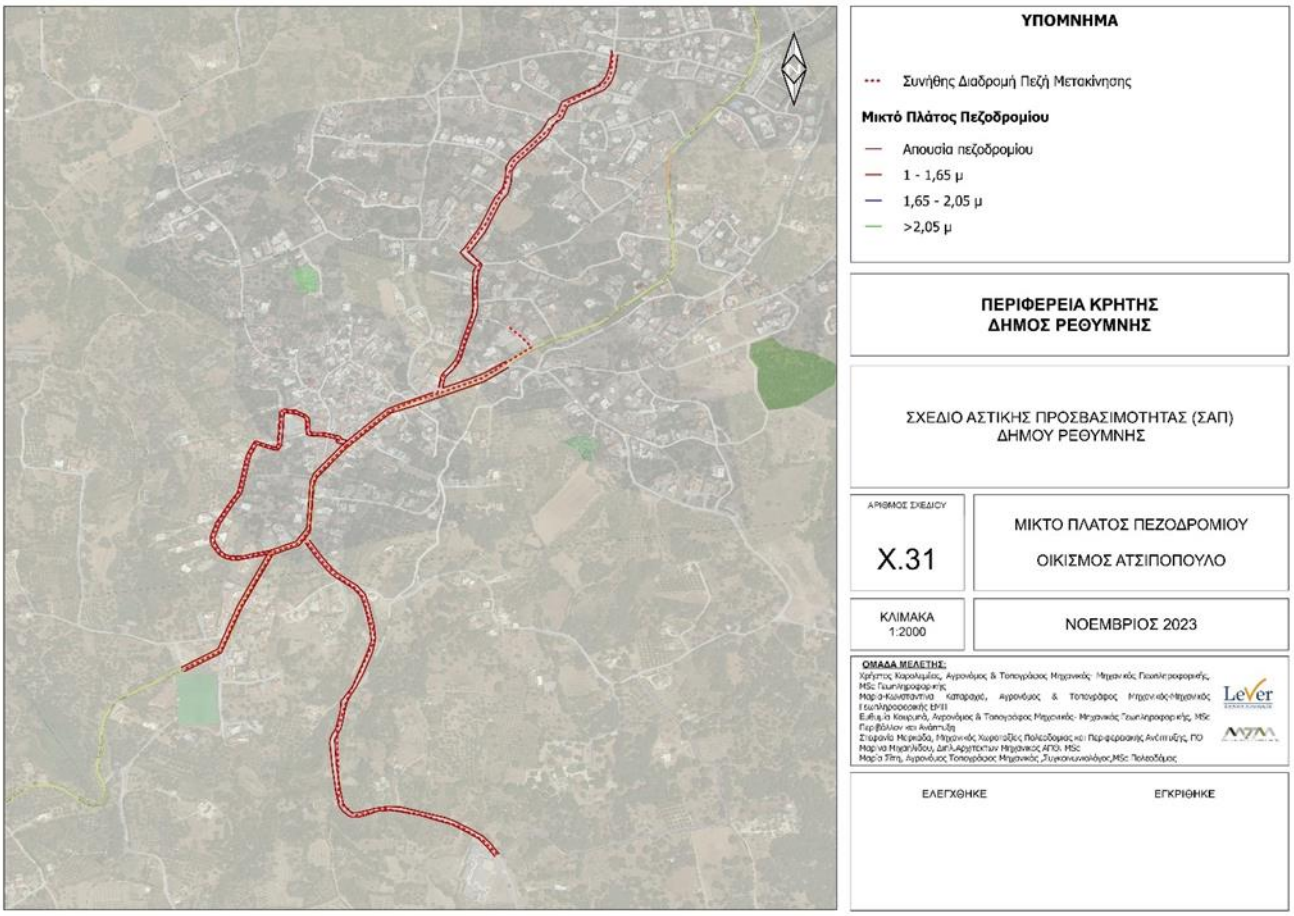
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.30	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΕΡΑΝΙ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

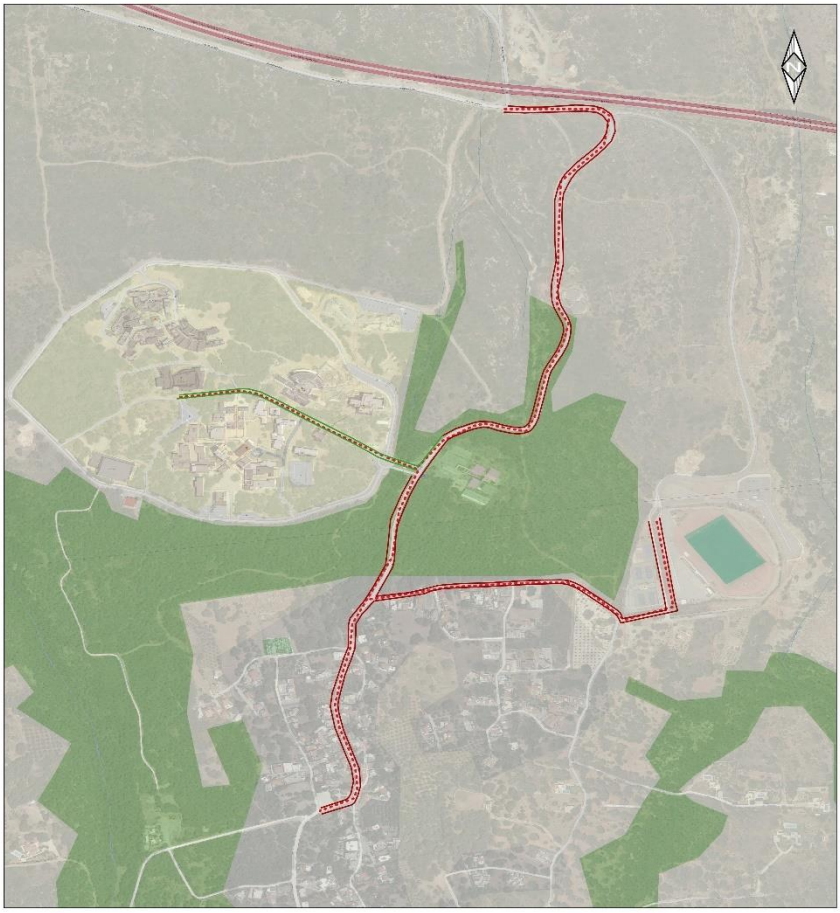
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάδες, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ζίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοπωλογος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Ατσιπόπουλο



Οικισμός Γάλλος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

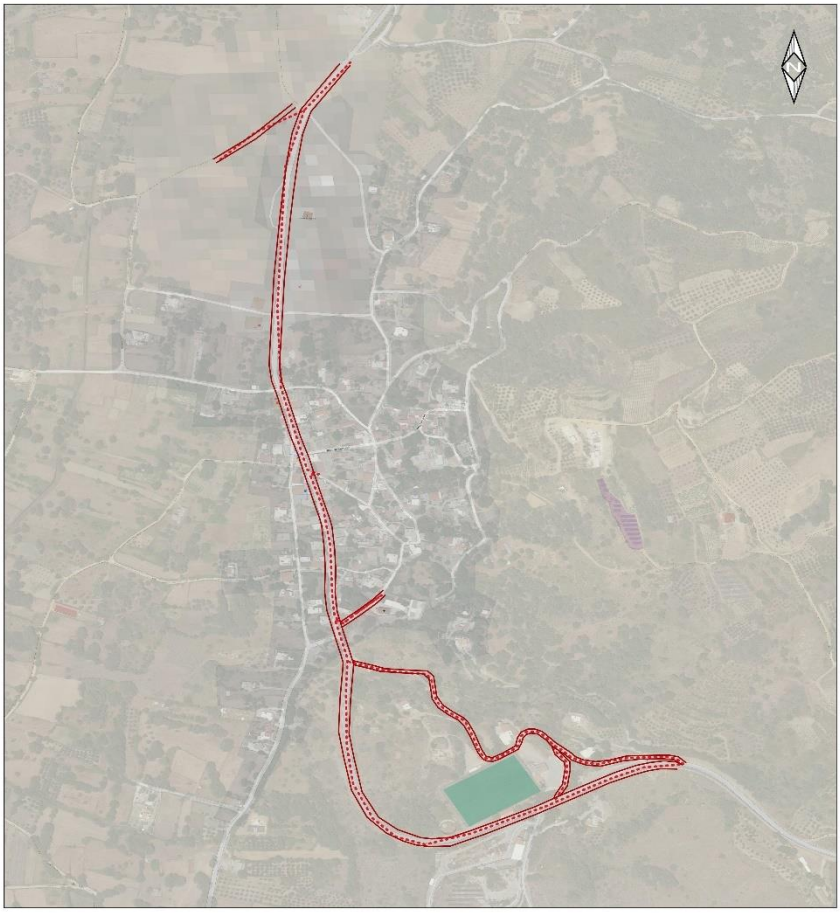
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.32	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΑΛΛΟΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάδες, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρτσή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοπωλογος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Αρμένοι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

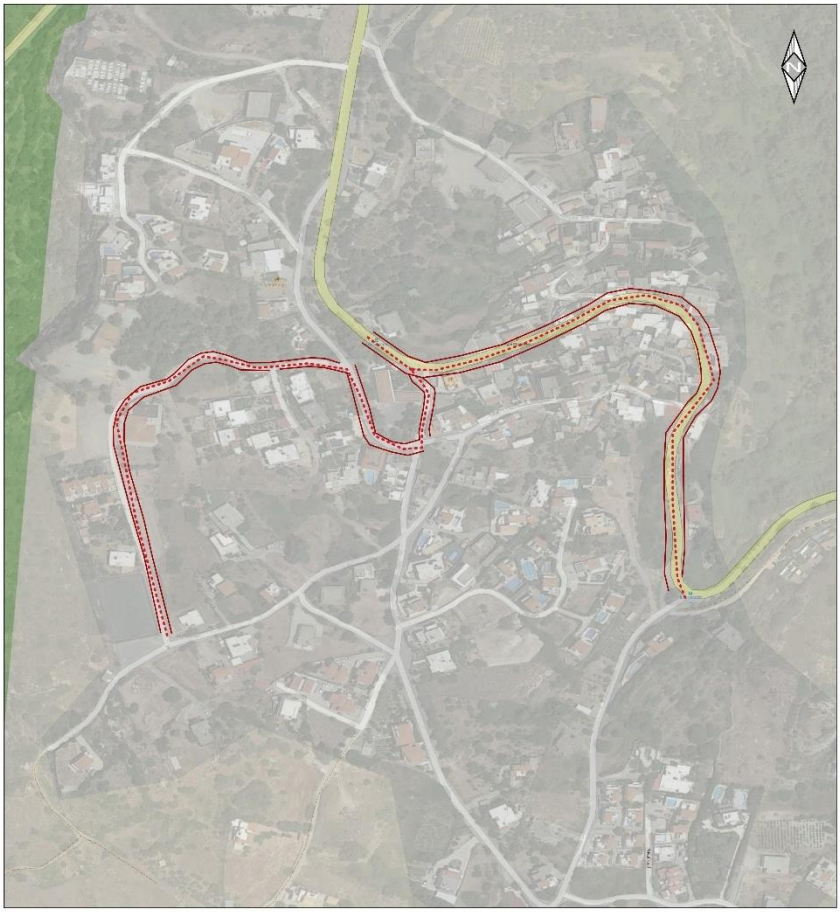
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
X.33	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΑΡΜΕΝΟΙ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοκαλλογος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Ρουσσοσπίτι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

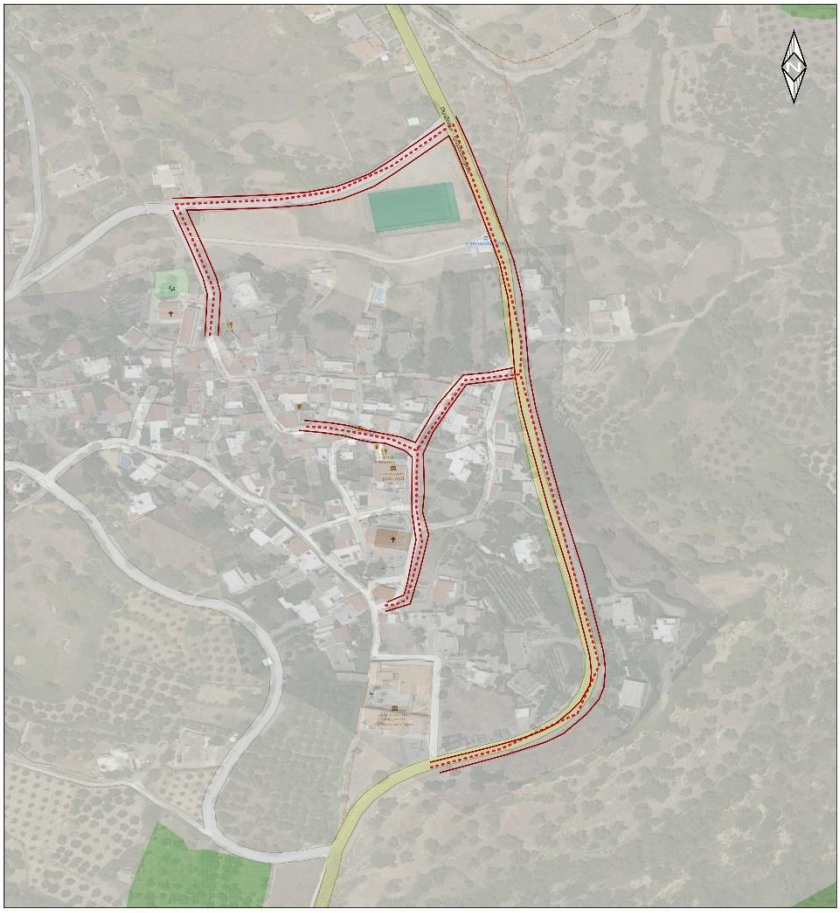
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.34	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣΠΙΤΙ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραμά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Χημικομηχανολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Χρωμοναστήρι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

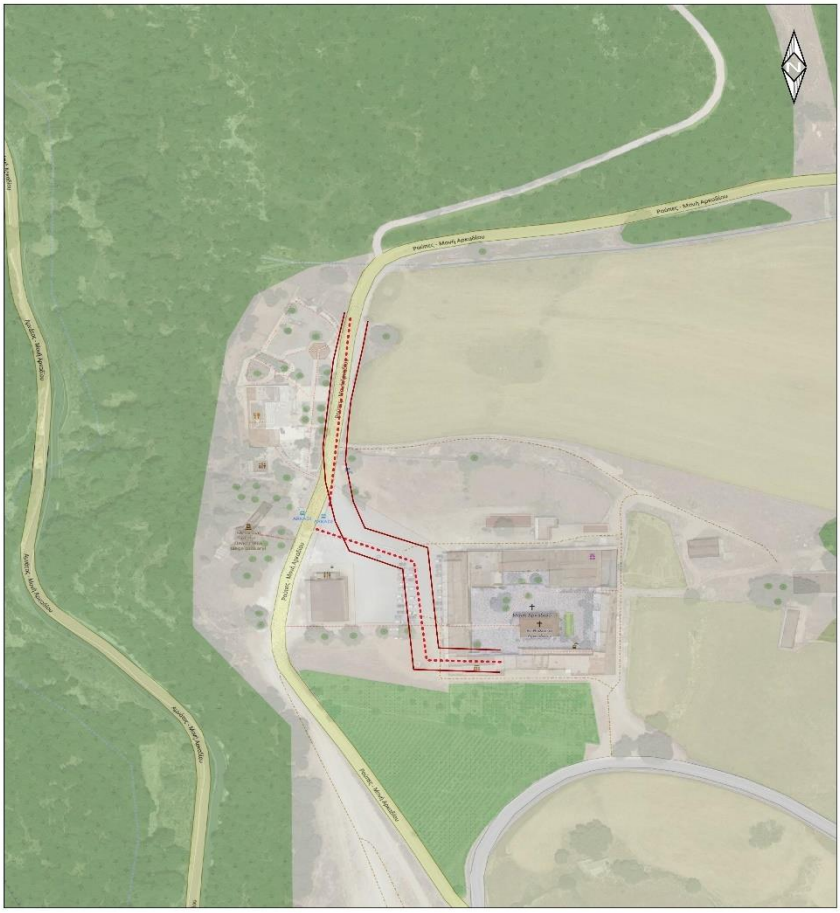
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.35	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΧΡΩΜΟΝΑΣΤΗΡΙ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ευθυμία Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc
Γαία Βάλλου και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ζέπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκομιχολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Μονή Αρκαδίου



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

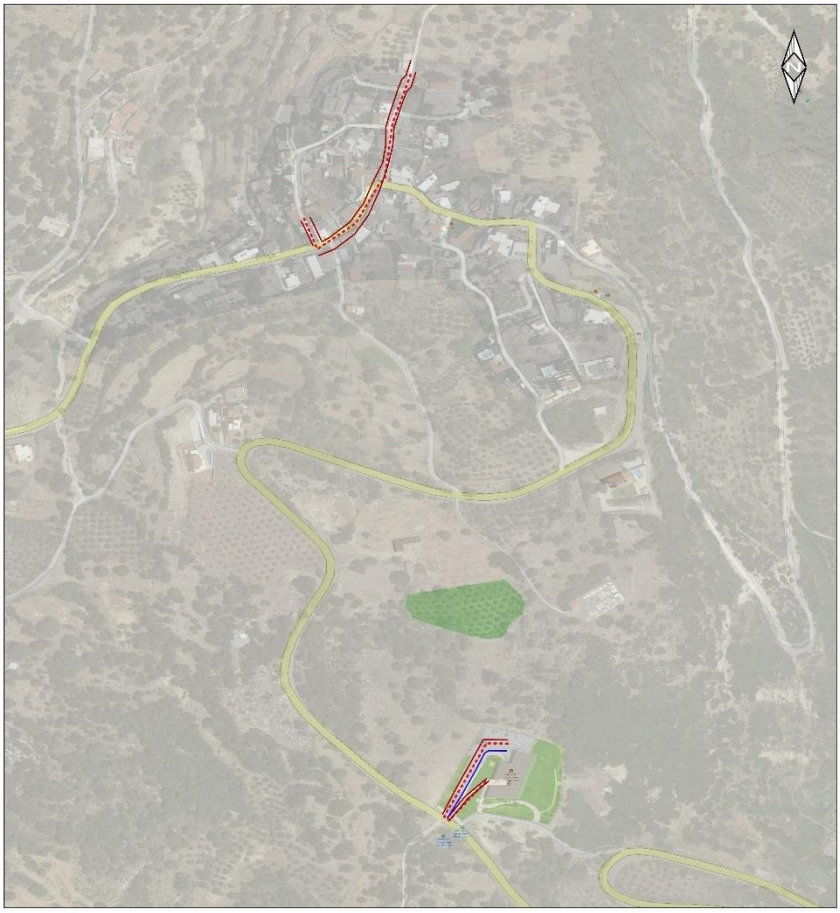
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
X.36	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΜΟΝΗ ΑΡΚΑΔΙΟΥ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:750	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρ'να Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοκωνολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Ελεύθερνα



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
X.37	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΝΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1250	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκομιλολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Πηγή



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.38	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΗΓΗ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1000	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάς, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ζήση, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοκωνολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Σφακάκι



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

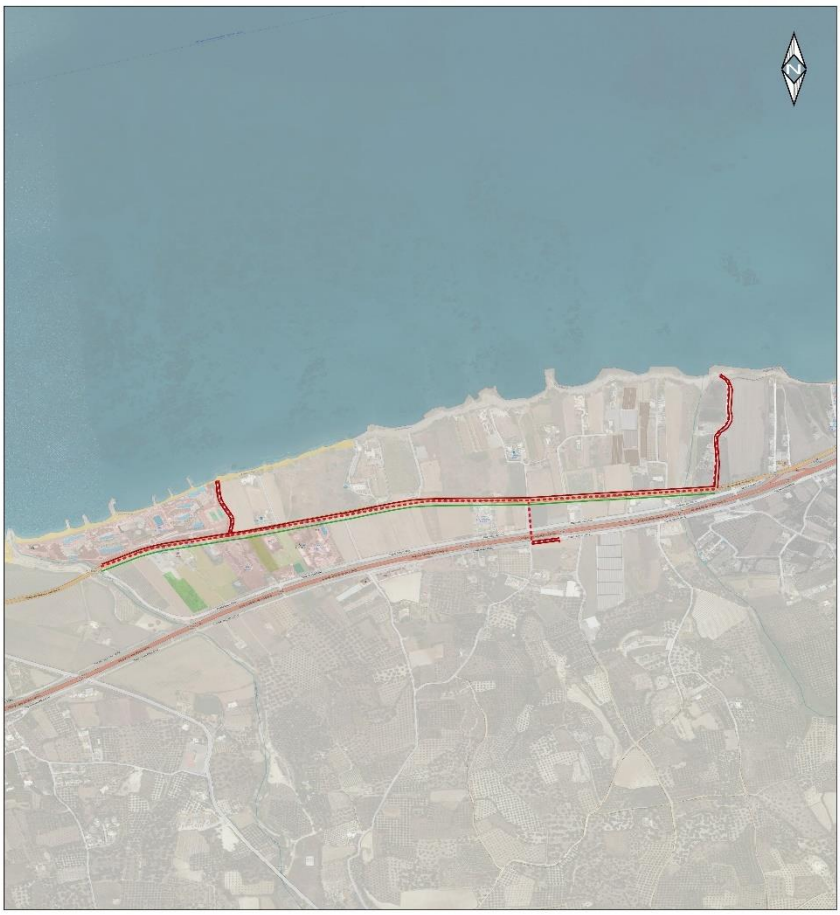
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.39	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΦΑΚΑΚΙ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:1500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάδες, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ξίπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοκαμολόγος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμός Πηγιανός Κάμπος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Συνήθης Διαδρομή Πεζή Μετακίνησης

Μικτό Πλάτος Πεζοδρομίου

Απουσία πεζοδρομίου
1 - 1,65 μ
1,65 - 2,05 μ
>2,05 μ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)
ΔΗΜΟΥ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΜΙΚΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
Χ.40	ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΗΓΙΑΝΟΣ ΚΑΜΠΟΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:3500	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
Χρήστος Καρολιμάκης, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Γεωπληροφορικής
Μαρία-Κωνσταντίνα Καπαραχά, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός-Μηχανικός Γεωπληροφορικής ΕΜΠ
Ειρήνη Κουρμπή, Αγρονόμος & Τοπογράφος Μηχανικός- Μηχανικός Γεωπληροφορικής, MSc Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Στεφανία Μερκάδη, Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ
Μαρίνα Μιχαηλίδου, Διπλ.Αρχιτεκτων Μηχανικός ΑΠΘ, MSc
Μαρία Ζέπη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ,Βιγκοπωλογος,MSc Πολεοδόμος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Οικισμοί Σκαλέτα-Σταυρωμένος

