



Ολοκλήρωση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στον Δήμο Βόρειας Κέρκυρας

Ο Δήμος Βόρειας Κέρκυρας εκπόνησε Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) το οποίο **χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο**. Η σύνταξη του Σχεδίου εκπονείται στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» 2022 του Άξονα Προτεραιότητας 2 «Αστική Αναζωογόνηση & Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου».

Ως Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων. Στόχος του είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Η εκπόνηση του Σ.Α.Π. περιλαμβάνει τη σύνταξη Φακέλου Σ.Α.Π. στον οποίο περιλαμβάνονται τα τελικά παραδοτέα του Αναδόχου τα οποία αφορούν στο Παραδοτέο Π.1. – Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και στο Παραδοτέο Π.2. – Πρόταση. Τα Παραδοτέα αυτά περιέχουν τις σχετικές Τεχνικές Εκθέσεις και τους απαραίτητους συνοδευτικούς χάρτες (σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile).

Έτσι, στο πλαίσιο του **Παραδοτέου 1** του έργου, συντάχθηκαν η 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 καθώς και οι Χάρτες της περιοχής του Δήμου. Σε αυτά περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων:

- Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του Δήμου
- Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής
- Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών

Σύμφωνα με τα παραπάνω ορίστηκαν οι περιοχές παρέμβασης του Σχεδίου στις οποίες πραγματοποιήθηκαν επιτόπιες αυτοψίες για την αποτύπωση των υφιστάμενων χαρακτηριστικών τόσο της οδικής υποδομής όσο και των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων που εντάσσονται σε αυτές. Στις αυτοψίες εξετάστηκαν χαρακτηριστικά του παρεχόμενου επιπέδου προσβασιμότητας των υποδομών αυτών, τα οποία περιλαμβάνουν συνοπτικά τα εξής:

- Για τα **πεζοδρόμια** στοιχεία όπως κατάσταση και πλάτος πεζοδρομίου, ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών, εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών, διαθέσιμες ράμπες για ΑμεΑ και διαβάσεις πεζών, ύπαρξη κατάλληλης σήμανσης κ.ά.
- Για τους **χώρους πρασίνου – πλατείες** στοιχεία όπως ύπαρξη ελεύθερης όδευσης πεζών, οδηγού όδευσης τυφλών, κατάλληλης σήμανσης, ύπαρξη προσβάσιμων χώρων υγιεινής κ.ά.
- Για τους **χώρους στάθμευσης** στοιχεία όπως ύπαρξη θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, κατάλληλων ραμπών σε παρακείμενο πεζοδρόμιο, κατάλληλης σήμανσης κ.ά.
- Για τα **δημόσια κτίρια και τα σημεία ενδιαφέροντος** (π.χ. πολιτιστικά κτίρια) στοιχεία όπως ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών, κατάλληλης σήμανσης και κατάλληλου εξοπλισμού θυρών στην είσοδο

Οι παραπάνω αυτοψίες πραγματοποιήθηκαν στις παρακάτω περιοχές παρέμβασης:

- Οικισμός **Αχαράβη**, όπου εξετάστηκαν 8,5 χιλιόμετρα περίπου οδικού δικτύου και 7 υποδομές (κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι)
- Οικισμός **Κασσιόπη**, όπου εξετάστηκαν 2 χιλιόμετρα περίπου οδικού δικτύου και 3 υποδομές (κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι)
- Οικισμός **Σιδάρι**, όπου εξετάστηκαν 3,5 χιλιόμετρα περίπου οδικού δικτύου και 5 υποδομές (κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι)
- Οικισμός **Άγιος Στέφανος**, όπου εξετάστηκαν 2 χιλιόμετρα περίπου οδικού δικτύου
- Οικισμός **Αρίλλας**, όπου εξετάστηκαν 3,5 χιλιόμετρα περίπου οδικού δικτύου
- Οικισμός **Ρόδα**, όπου εξετάστηκαν 2 χιλιόμετρα περίπου οδικού δικτύου

Στο πλαίσιο του **Παραδοτέου 2** του έργου, συντάχθηκαν η Τεχνική Έκθεση όπου περιγράφονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις 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 καθώς και οι Χάρτες των προτάσεων.

Έτσι, με βάση την κείμενη νομοθεσία που αφορά τον σχεδιασμό για την βελτίωση της προσβασιμότητας, προσδιορίστηκαν οι προτεινόμενες διαδρομές προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (πχ. δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες, πάρκα, σχολικές δομές, δημοτικούς χώρους στάθμευσης κ.α.) οι οποίες απαιτείται να γίνουν προσβάσιμες στον Δήμο Διονύσου και είναι οι εξής:

- **Διαδρομή 1, Αχαράβη:** χαρακτηρίζεται από τον κεντρικό άξονα που διαπερνά την Αχαράβη, καθώς και τρία κάθετα οδικά τμήματα που οδηγούν προς την

ακτογραμμή. Παράλληλα, μέσω της διαδρομής 1 επιτυγχάνεται η προσβάσιμη σύνδεση σημαντικών κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. όπως το Δημαρχείο, το Περιφερειακό Ιατρείο, το Λαογραφικό Μουσείο και η παιδική χαρά.

- **Διαδρομή 2, Αχαράβη:** εντοπίζεται νοτίως του κεντρικού άξονα που διαπερνά την Αχαράβη. Περιλαμβάνει οδικά τμήματα που συνδέουν το κτιριακό συγκρότημα όπου στεγάζονται το Νηπιαγωγείο, το Δημοτικό Σχολείο και το Γυμνάσιο της Αχαράβης με τον άξονα Τζάβρου – Κασσιόπη – Σιδάρι.
- **Διαδρομή 3, Κασσιόπη:** αφορά την οδό επί του Δημοτικού Σχολείου Κασσιόπης, τις οδούς παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο του οικισμού από το Λιμάνι Κασσιόπης έως την ξενοδοχειακή μονάδα «VILLA AFRODITI CORFU DREAM VILLAS» και τέλος η κάθετη οδός επί του Νηπιαγωγείου Κασσιόπης. Μέσω της διαδρομής 3 ενώνονται σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού τόσο δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, όσο και κοινόχρηστοι χώροι όπως Δημοτικό Σχολείο και το Νηπιαγωγείο.
- **Διαδρομή 4, Σιδάρι:** αφορά στους κεντρικούς άξονες του οικισμού του Σιδαρίου, οι οποίοι συνδέουν τα δημόσια κτίρια και τους κοινόχρηστους χώρους δημιουργώντας μια διαδρομή ενιαία και πλήρως προσβάσιμη. Πιο αναλυτικά, συναντάται ο Χώρος στάθμευσης Σιδαρίου, η Παιδική Χαρά Σιδαρίου, το ΚΕΠ και η Πλατεία Σιδαρίου και τέλος ο χώρος στάθμευσης γηπέδων τέννις.
- **Διαδρομή 5, Ρόδα:** αφορά στις δύο κεντρικές οδούς του οικισμού της Ρόδας, οι οποίες συνδέουν το παραλιακό μέτωπο με το εμπορικό τμήμα του οικισμού.
- **Διαδρομή 6, Αρίλλας:** χαρακτηρίζεται από 2 κάθετους άξονες. Ο πρώτος οδικός άξονας ξεκινάει από το ύψος του κτιρίου της Κερκυραϊκής Ζυθοποιίας και καταλήγει στην παραλιακή οδό, ενώ ο δεύτερος περιλαμβάνει το παραλιακό μέτωπο όπου τους θερινούς μήνες συγκεντρώνεται σημαντική τουριστική δραστηριότητα.
- **Διαδρομή 7, Άγιος Στέφανος:** έχει ως αφετηρία τον μικρό λιμένα του οικισμού με κατεύθυνση ανατολικά, ενώ καταλήγει στην παραλία.

Στα τμήματα των πλευρών των εξεταζόμενων οδών των προσβάσιμων διαδρομών εν γένει προτείνεται:

Κατασκευή πεζοδρομίου όταν αυτό δεν υφίσταται. Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου καθορίζεται από το πλάτος του δρόμου και όπως ορίζει η κείμενη νομοθεσία. Για την επίτευξη των ελάχιστων διαστάσεων των πεζοδρομίων μειώνεται το πλάτος του οδοστρώματος σε όφελος αυτών και η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης.

Διαπλάτυνση πεζοδρομίου όταν δεν καλύπτονται οι ισχύουσες προδιαγραφές. Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου καθορίζεται από το πλάτος του δρόμου και όπως ορίζει η κείμενη νομοθεσία για τις υφιστάμενες περιοχές εντός ρυμοτομικού σχεδίου. Για την επίτευξη των ελάχιστων διαστάσεων των πεζοδρομίων μειώνεται το πλάτος του οδοστρώματος σε όφελος αυτών και η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης.

Βελτίωση της κατάστασης των πεζοδρομίων όπου αυτή δεν κρίνεται ικανοποιητική. Η καλή κατάσταση των πεζοδρομίων ορίζεται με όρους αντιολισθηρότητας,

ομοιογένειας, σταθερότητας, αντοχής, μικρής αντανakλαστικότηταs και ευκολία στον καθαρισμό τους.

Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού όπου αυτό είναι εφικτό. Ο αστικός εξοπλισμός θα πρέπει να τοποθετείται με τρόπο που δεν λειτουργεί ως εμπόδιο στην κίνηση των χρηστών του πεζοδρομίου καταλαμβάνοντας συγκεκριμένη ζώνη στο πεζοδρόμιο.

Διαμόρφωση οδηγού όδευσης τυφλών όπου δεν υφίσταται. Ο οδηγός όδευσης τυφλών θα πρέπει να εξασφαλίζεται σε όλα τα πεζοδρόμια, εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και σε συγκεκριμένες αποστάσεις ενώ αποτελείται από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης.

Κεκλιμένα επίπεδα και διαβάσεις. Διατηρούνται τα υπάρχοντα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) που κρίνονται προσβάσιμα ως προς τις διαστάσεις, την κλίση και το υλικό δαπέδου καθώς και οι υπάρχουσες διαβάσεις. Παράλληλα κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα στα νέα πεζοδρόμια ή στα διαπλατυμένα όπως επίσης και διαβάσεις.

Οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Σύμφωνα με τον νέο Κ.Ο.Κ. ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται οι περιοχές όπου α) οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του, β) οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα είκοσι (20) χιλιόμετρα την ώρα, γ) οι οδηγοί μηχανοκίνητων οχημάτων δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο, αλλά να παραχωρούν προτεραιότητα σε πεζούς, ποδήλατα και Ε.Π.Η.Ο., δ) οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων και ε) απαγορεύεται η στάθμευση, εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.

Επιπλέον, ορίστηκαν οι προτεινόμενες σημειακές παρεμβάσεις στα **δημόσια κτίρια, στους χώρους πρασίνου/ πλατειών και στους χώρους στάθμευσης** εντός των περιοχών παρέμβασης στον Δήμο Βόρειας Κέρκυρας καθώς και τα σημεία καταφυγής/ εκτόνωσης και οι οδεύσεις διαφυγής σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Εν κατακλείδι, το Σ.Α.Π. αποτελεί για τον Δήμο ένα ουσιαστικό εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού και διοικητικής υποστήριξης, καθώς προσφέρει τεκμηριωμένη αποτύπωση των αναγκών και ιεραρχημένες προτάσεις παρεμβάσεων. Μπορεί να διευκολύνει στον προγραμματισμό έργων και τη διεκδίκηση πόρων από εθνικά και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία, ενώ παράλληλα μπορεί να ενισχύσει τη διοικητική επάρκεια και τη συνέπεια του Δήμου στην εφαρμογή πολιτικών προσαρμοστικότητας.

Σε επίπεδο τοπικής κοινωνίας, η εφαρμογή του Σχεδίου μπορεί να συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στη δημιουργία ενός ασφαλούς, λειτουργικού και χωρίς αποκλεισμούς δημόσιου χώρου. Μέσα από την άρση των εμποδίων και την ενίσχυση της ισότιμης μετακίνησης και χρήσης του αστικού περιβάλλοντος, το Σχέδιο θέτει τις βάσεις για έναν Δήμο πιο ανθρώπινο, πιο συμπεριληπτικό και περισσότερο βιώσιμο, με επίκεντρο τον πολίτη και τις ανάγκες του.

Το Σχέδιο εγκρίθηκε από την Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Βόρειας Κέρκυρας.