



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 589

ΘΕΜΑ: Έγκριση μελέτης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης του οικισμού Γιάννουλης για την χρηματοδότηση της πράξης με τίτλο «Ανάπλαση της οδού Παπάγου στη Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης» στο τοπικό πρόγραμμα LEADER ΣΣΚΑΠ 2023 -2027 της ΟΤΔ ΑΕΝΟΛ Α.Ε.

Στη Λάρισα σήμερα 04-08-2026 ημέρα της εβδομάδας Τρίτη και ώρα 13.00 μ.μ., η Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Λαρισαίων, συνήλθε σε συνεδρίαση ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 51475/31-07-2026 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου αυτής Χρήστου Τερζούδη, που ορίστηκε με τη με αριθμ. 1531/10-07-2026 απόφαση του Δημάρχου Λάρισας, παρευρεθέντων από τα μέλη οι κ. 1) Τερζούδης Χρήστος ως Πρόεδρος, 2) Κουρδής Αναστάσιος, 3) Λεωνιδάκης Δημήτριος, 4) Τζατζάκης Φώτιος, 5) Αγορίτσας Χρήστος, 6) Βλαχούλης Κωνσταντίνος, 7) Γιαννακόπουλος Κοσμάς και 8) Διαμάντος Κωνσταντίνος.

Η Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Λαρισαίων, αφού συζήτησε σχετικά με το θέμα: Έγκριση μελέτης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης του οικισμού Γιάννουλης για την χρηματοδότηση της πράξης με τίτλο «Ανάπλαση της οδού Παπάγου στη Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης» στο τοπικό πρόγραμμα LEADER ΣΣΚΑΠ 2023 -2027 της ΟΤΔ ΑΕΝΟΛ Α.Ε. και λαμβάνοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 138 του Ν. 5314/2026.
2. Τις διατάξεις του Ν. 4412/2026.
3. Τη με αρ. πρωτ. 50650/29-07-2026 εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Οδοποιίας, η οποία έχει ως εξής:

Σύμφωνα με τις διατάξεις :

- του Ν 5314/26 «Κώδικας Τοπικής Αυτοδιοίκησης».
- του Ν 3861/10 (Α' 112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο «Πρόγραμμα Διαύγεια και άλλες διατάξεις»
- του Ν 4270/14 (Α' 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και λοιπές διατάξεις»
- του Ν 4250/14 «Διοικητικές Απλουστεύσεις – Καταργήσεις, Συγχωνεύσεις Νομικών Προσώπων και Υπηρεσιών του Δημοσίου Τομέα – Τροποποίηση Διατάξεων του π.δ. 318/1992 (Α' 161) και λοιπές ρυθμίσεις» (Α' 74) και ειδικότερα το άρθρο 1 αυτού,
- του Ν 4412/16 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 201/24/Ε και 2014/25/ΕΕ)» (Α' 147), όπως ισχύει

και λαμβάνοντας υπόψη :

- την με αρ. πρ. 85/23.01.2026 ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ του τοπικού προγράμματος LEADER ΣΣΚΑΠ 2023 – 2027 της ΟΤΔ ΑΕΝΟΛ Α.Ε. , όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, για την υποβολή προτάσεων χρηματοδότησης στο ΣΣ ΚΑΠ, Παρέμβαση Π3-77-4.1 «Στήριξη για Τοπική Ανάπτυξη μέσω του LEADER (ΤΑΠΤΟΚ – Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων)» για Πράξεις Δημοσίου Χαρακτήρα, η οποία συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης.
- ότι σύμφωνα με την ανωτέρω πρόσκληση για τις πράξεις που αφορούν σε αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση και ανάδειξη οικισμού ή τμήματος αυτού πρέπει να υφίσταται

αντίστοιχη μελέτη ανάδειξης του οικισμού σύμφωνα με το συνημμένο Γ.4 της πρόσκλησης

Ζητείται :

Η έγκριση μελέτης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης του οικισμού Γιάννουλης για την χρηματοδότηση της πράξης με τίτλο «Ανάπλαση της οδού Παπάγου στη Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης» στο τοπικό πρόγραμμα LEADER ΣΣΚΑΠ 2023 -2027 της ΟΤΔ ΑΕΝΟΛ Α.Ε., η οποία επισυνάπτεται .

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εγκρίνει τη μελέτη αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης του οικισμού Γιάννουλης για την χρηματοδότηση της πράξης με τίτλο «Ανάπλαση της οδού Παπάγου στη Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης» στο τοπικό πρόγραμμα LEADER ΣΣΚΑΠ 2023 -2027 της ΟΤΔ ΑΕΝΟΛ Α.Ε., όπως επισυνάπτεται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας.

Αποφασίσθηκε, αναγνώσθηκε και υπογράφηκε.

Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΤΕΡΖΟΥΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

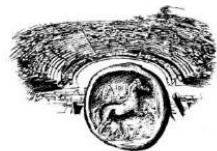
**ΚΟΥΡΔΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
ΛΕΩΝΙΔΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΤΖΑΤΖΑΚΗΣ ΦΩΤΙΟΣ
ΑΓΟΡΙΤΣΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΒΛΑΧΟΥΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
M U N I C I P A L I T Y O F L A R I S S A

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΠΤοΚ LEADER 2023-2027

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

MUNICIPALITY OF LARISSA

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ: «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ»



ΜΕΛΕΤΗ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ
ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2026

[1]

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	4
2	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	4
2.1	Οδικό τμήμα ανάπλασης.....	4
2.2	Ανθρωπογενές περιβάλλον.....	5
2.2.1	Ο Δήμος Λαρισαίων και ο οικισμός της Γιάννουλης.....	5
2.2.2	Διοικητική διάρθρωση.....	5
2.2.3	Πολοδομική Αναγνώριση.....	6
2.2.4	Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	6
2.2.5	Στοιχεία απασχόλησης – Παραγωγικοί τομείς.....	6
2.2.6	Υφιστάμενες χρήσεις γης ευρύτερης και άμεσης περιοχής.....	7
2.3	Φυσικό περιβάλλον.....	7
2.3.1	Κλιματολογικά στοιχεία.....	7
2.3.2	Γεωτεχνικά χαρακτηριστικά.....	8
2.3.3	Γεωλογικά χαρακτηριστικά.....	8
2.3.4	Στοιχεία τεκτονικής και σεισμικότητας.....	8
2.3.5	Υδρογεωλογία – υδατικοί πόροι.....	9
2.3.6	Οικοσύστημα – Βιότοποι.....	9
3	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	10
	ΦΥΛΛΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ.....	15
	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ.....	18
4	ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	18
5	ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	21
5.1	Γενικά.....	21
5.2	Προδιαγραφές προσβασιμότητας.....	21
6	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	38
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ - ΧΑΡΤΕΣ.....	42

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση συντάχθηκε στο πλαίσιο υποβολής της πράξης «Ανάπλαση της οδού Παπάγου στη Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης» σύμφωνα με την υπ' αριθ. 85/23-01-2026 Πρόσκληση της Ομάδας Τοπικής Δράσης (ΟΤΔ) Αναπτυξιακός Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Νομού Λάρισας «ΑΕΝΟΛ Α.Ε.» για την υποβολή προτάσεων έργων στο Τ.Π. Leader ΣΣ ΚΑΠ 2023-2027 και τη σχετική απόφαση παράτασης καταληκτικής προθεσμίας.

Αποτελείται από τα εξής Μέρη:

- ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- ΦΥΛΛΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥ
- ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ

τα οποία συντάχθηκαν σύμφωνα με τις συνημμένες στην πρόσκληση προδιαγραφές για Μελέτη «Συνολικής θεώρησης αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης ή ανάδειξης του οικισμού ή τμήματός αυτού»

Στο πλαίσιο της Πρόσκλησης δύναται να χρηματοδοτηθούν πράξεις δημοσίου χαρακτήρα που συμβάλουν με άμεσο ή έμμεσο τρόπο στην εξυπηρέτηση και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του τοπικού πληθυσμού και στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, για την επίτευξη των στόχων της εγκεκριμένης τοπικής στρατηγικής.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2 Περιοχή Μελέτης

2.1 Οδικό τμήμα ανάπλασης

Το έργο εντοπίζεται στην Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης του Δήμου Λαρισαίων και συγκεκριμένα σε έναν από τους κεντρικότερους δρόμους του ομώνυμου οικισμού της Γιάννουλης, την οδό Παπάγου. Η στρατηγική σημασία αυτού του τμήματος του οικισμού ενισχύεται από το γεγονός ότι η προέκτασή της οδού Παπάγου συνδέει τη Γιάννουλη με τον Αμπελώνα ενώ διέρχεται από ένα έντονο περιβάλλον μικτών τοπικών λειτουργιών. Το συνολικό μήκος του υπό μελέτη οδικού τμήματος υπολογίστηκε περί τα 1100 μέτρα.



Η περιοχή μελέτης αφορά οδό εντός του οικισμού, διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, παραπλεύρως διαμορφωμένη βοηθητική οδό και ενδιάμεση διαχωριστική νησίδα, η οποία εξυπηρετεί τόσο τη διερχόμενη κυκλοφορία όσο και τις τοπικές παρόδιες χρήσεις. Η υφιστάμενη κατάσταση χαρακτηρίζεται από ελλείψεις στην πεζή μετακίνηση και στην καθολική προσβασιμότητα, καθώς τα πεζοδρόμια είναι κατά τόπους στενά, ασυνεχή ή κατεστραμμένα, ενώ απουσιάζουν ράμπες ΑμεΑ και οδεύσεις τυφλών. Στόχος της ανάπλασης είναι η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού περιβάλλοντος, με έμφαση στη δημιουργία συνεχών και ασφαλών διαδρομών πεζών, στη βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες, στην οργάνωση των εγκάρσιων κινήσεων και στη σαφέστερη διάκριση των κυκλοφοριακών λειτουργιών μεταξύ κύριας οδού,

βοηθητικής οδού και παρόδιων χώρων, ώστε η περιοχή να αποκτήσει έναν πιο ασφαλή, ευανάγνωστο και ανθρώπινο χαρακτήρα.

2.2 Ανθρωπογενές περιβάλλον

2.2.1 Ο Δήμος Λαρισαίων και ο οικισμός της Γιάννουλης

Ο Δήμος Λαρισαίων, με έδρα την πόλη της Λάρισας, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αστικούς και διοικητικούς πόλους της Θεσσαλίας, συγκεντρώνοντας λειτουργίες υπερτοπικής σημασίας στους τομείς της διοίκησης, της οικονομίας, της εκπαίδευσης, του πολιτισμού, της υγείας και των μεταφορών. Η γεωγραφική του θέση στο κέντρο του θεσσαλικού κάμπου και η άμεση διασύνδεσή του με βασικούς οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες προσδίδουν στον Δήμο κομβικό ρόλο στην περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς εξυπηρετεί τόσο τον μόνιμο πληθυσμό όσο και ένα ευρύτερο δίκτυο μετακινήσεων, συναλλαγών και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα, ο Δήμος διαθέτει σημαντικό απόθεμα δημόσιων χώρων, αστικών διαδρομών, πολιτιστικών σημείων και περιοχών καθημερινής χρήσης, οι οποίες μπορούν να λειτουργήσουν ως πεδία στοχευμένων παρεμβάσεων για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Η Γιάννουλη αποτελεί οικισμό της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας και ανήκει διοικητικά στον Δήμο Λαρισαίων, ως έδρα της ομώνυμης Δημοτικής Κοινότητας/Ενότητας. Βρίσκεται βόρεια της πόλης της Λάρισας, στην ευρύτερη πεδινή ζώνη του Θεσσαλικού κάμπου, και λειτουργεί ουσιαστικά ως προαστιακός οικισμός με άμεση χωρική και λειτουργική σχέση με το πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας.

Λόγω της θέσης της, της οικιστικής ανάπτυξης και της σύνδεσής της με τη Λάρισα, η Γιάννουλη παρουσιάζει έντονα χαρακτηριστικά περιαστικής περιοχής, με ανάγκες αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, βελτίωσης της κυκλοφοριακής οργάνωσης, ενίσχυσης της προσβασιμότητας και ασφαλέστερης εξυπηρέτησης των καθημερινών μετακινήσεων πεζών, οχημάτων και τοπικών παρόδιων χρήσεων.

2.2.2 Διοικητική διάρθρωση

Η περιοχή μελέτης εντάσσεται διοικητικά στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και συγκεκριμένα στην Περιφερειακή Ενότητα Λάρισας, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση που καθορίστηκε από το Πρόγραμμα "Καλλικράτης" (Ν. 3852/2010) και ισχύει μέχρι σήμερα, με μεταγενέστερες τροποποιήσεις του Προγράμματος "Κλεισθένης Ι" (Ν. 4555/2018).

Ο αρμόδιος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού είναι ο Δήμος Λαρισαίων, με έδρα την πόλη της Λάρισας. Ο Δήμος Λαρισαίων αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους δήμους της χώρας τόσο ως προς τον πληθυσμό όσο και ως προς την έκταση, και προήλθε από τη συνένωση των πρώην Καποδιστριακών Ο.Τ.Α. στο πλαίσιο της διοικητικής αναδιάρθρωσης του 2011.

Η Περιφερειακή Ενότητα Λάρισας υπάγεται στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας –

Στερεάς Ελλάδας, με έδρα τη Λάρισα, και εποπτεύεται διοικητικά από το Υπουργείο Εσωτερικών, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Οι αρμοδιότητες για την υλοποίηση τεχνικών έργων ενδέχεται να εμπλέκουν φορείς και από τους δύο βαθμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Α' και Β' βαθμού), καθώς και τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

2.2.3 Πολοδομική Αναγνώριση

Το βασικό εργαλείο τεκμηρίωσης για τις χρήσεις γης, την οργάνωση του χώρου και τους όρους δόμησης στη Γιάννουλη είναι το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Δημοτικής Ενότητας Γιάννουλης (Απόφαση 1094/51868/30-04-2013, ΦΕΚ 225/ΑΑΠ/17-06-2013), το οποίο εναρμονίστηκε και τροποποιήθηκε πρόσφατα κατά το έτος 2024. Το θεσμικό αυτό πλαίσιο καθορίζει με σαφήνεια τις επιτρεπόμενες χρήσεις και ρυθμίζει την οικιστική ανάπτυξη.

2.2.4 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Στη συνέχεια παρατίθεται απόσπασμα του πίνακα ανάλυσης του μόνιμου πληθυσμού έως το επίπεδο οικισμού, για την περιοχή της Γιάννουλης, σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού 2021 (ΦΕΚ 2090/Β/07-04-2024). Σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού 2021 της ΕΛΣΤΑΤ, ο οικισμός της Γιάννουλης έχει μόνιμο πληθυσμό 8.160 κατοίκους.

Γεωγραφικός κωδικός	Περιγραφή	Μόνιμος πληθυσμός
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	688.255
22	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ	268.963
2201	ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	164.095
220102	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΝΝΟΥΛΗΣ	12.277
22010201	Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης	8.165
2201020101	Γιάννουλη,η	8.160

2.2.5 Στοιχεία απασχόλησης – Παραγωγικοί τομείς

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Απογραφής Πληθυσμού – Κατοικιών 2021 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), η περιοχή της Γιάννουλης παρουσιάζει ένα σύνθετο προφίλ απασχόλησης, το οποίο αντανακλά τον πολυτομεακό χαρακτήρα της τοπικής οικονομίας. Η κατανομή της απασχόλησης στους τρεις βασικούς παραγωγικούς τομείς είναι χαρακτηριστική

για τον συνδυασμό αστικού και αγροτικού περιβάλλοντος που συνυπάρχουν στον θεσσαλικό κάμπο. Στη συνέχεια παρατίθεται απόσπασμα του πίνακα ανάλυσης του οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού έως το επίπεδο Δημοτικής Κοινότητας.

Γεωγραφικός κωδικός	Περιγραφή	Σύνολο	Κατάσταση ασχολίας						Οικονομικά μη ενεργοί
			Οικονομικά ενεργοί						
			Απασχολούμενοι						
			Σύνολο	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Άνεργοι	
231	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	688.255	283.247	238.749	39.463	38.874	160.412	44.495	405.011
23122	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ	268.962	114.075	98.026	17.237	16.270	64.519	16.047	154.889
2312201	ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	164.093	72.707	62.249	3.876	10.733	47.641	10.461	91.388
231220102	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ	12.277	5.247	4.434	417	1.004	3.015	815	7.034
23122010201	Δημοτική Κοινότητα Γιάννουλης	8.163	3.694	3.126	190	669	2.271	565	4.472

2.2.6 Υφιστάμενες χρήσεις γης ευρύτερης και άμεσης περιοχής

Στην ευρύτερη περιοχή της οδού Παπάγου στη Γιάννουλη Λάρισας, οι χρήσεις γης έχουν κυρίως αστικό και περιαστικό χαρακτήρα, με κυρίαρχη τη χρήση κατοικίας και την εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών του οικισμού και όχι μόνο. Η περιοχή εντάσσεται στον δομημένο ιστό της Γιάννουλης, η οποία λειτουργεί ως προαστιακός οικισμός σε άμεση σχέση με τη Λάρισα, με μικτές τοπικές λειτουργίες που αναπτύσσονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων, όπως είναι αυτός της οδού Παπάγου, που η προέκτασή της συνδέει την Γιάννουλη με τον Αμπελώνα, έναν άλλο σημαντικό οικισμό της περιοχής.

Στην άμεση περιοχή της οδού Παπάγου, εντοπίζεται τυπικό αστικό περιβάλλον κατοικίας, με παρόδιες ιδιοκτησίες, τοπικές προσβάσεις, εμπορικές και επαγγελματικές δραστηριότητες και οδική υποδομή που εξυπηρετεί τόσο την τοπική κυκλοφορία όσο και τις παρόδιες χρήσεις. Πέραν από τις κατοικίες, χαρακτηριστική είναι η παρουσία καταστημάτων εστίασης, συνεργείων και σταθμών φόρτισης αυτοκινήτων, υπεραγοράς, ξενοδοχείου και υπηρεσίας πρόνοιας, ενώ σημαντική κρίνεται η παρουσία σχολικού συγκροτήματος πλησίον της μελετώμενης οδού.

Η ύπαρξη κύριας οδού διπλής κατεύθυνσης, βοηθητικής παράπλευρης οδού και ενδιάμεσης νησίδας υποδηλώνει οδικό χώρο αυξημένης λειτουργικής σημασίας για τον οικισμό, στον οποίο η κατοικία, η τοπική εξυπηρέτηση, η στάθμευση, οι εγκάρσιες μετακινήσεις πεζών και οι προσβάσεις προς τις παρόδιες ιδιοκτησίες συνυπάρχουν στον ίδιο δημόσιο χώρο.

2.3 Φυσικό περιβάλλον

2.3.1 Κλιματολογικά στοιχεία

Η περιοχή της Γιάννουλης Λάρισας χαρακτηρίζεται από τυπικό θερμομεσογειακό κλίμα με θερμά, ξηρά καλοκαίρια και ψυχρούς, σχετικά υγρούς χειμώνες. Ο οικισμός βρίσκεται σε υψόμετρο περίπου 75 μέτρων και περιβάλλεται από πεδινές εκτάσεις, γεγονός που συμβάλλει σε σημαντικές ημερήσιες και εποχιακές θερμοκρασιακές διακυμάνσεις.

Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται περίπου στους 16,3 °C, με τις μέγιστες τιμές να καταγράφονται τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, όπου οι θερμοκρασίες ξεπερνούν συχνά τους

35 °C, ενώ οι ελάχιστες τιμές καταγράφονται τους χειμερινούς μήνες, ιδίως τον Ιανουάριο, με μέσες ελάχιστες έως και 0,7 °C. Παγετοί είναι συχνοί τους χειμερινούς μήνες, κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας.

Η μέση ετήσια βροχόπτωση κυμαίνεται μεταξύ 450 και 680 mm, ανάλογα με την πηγή δεδομένων, και παρουσιάζει ανομοιόμορφη κατανομή, με τα μεγαλύτερα ύψη να σημειώνονται το φθινόπωρο και τον χειμώνα. Οι καλοκαιρινοί μήνες χαρακτηρίζονται από περιορισμένες κατακρημνίσεις και αυξημένη ηλιοφάνεια, με πάνω από 12 ώρες ηλιακής ακτινοβολίας ημερησίως κατά μέσο όρο τον Ιούλιο.

Η υγρασία είναι συγκριτικά χαμηλή τους θερινούς μήνες (42–50 %), ενώ αυξάνεται σημαντικά κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Η έντονη ηλιοφάνεια, η απουσία θαλάσσιας επίδρασης και η μορφολογία του θεσσαλικού κάμπου καθιστούν την ευρύτερη περιοχή της Λάρισας μία από τις πιο θερμές ηπειρωτικές περιοχές της Ελλάδας το καλοκαίρι.

2.3.2 Γεωτεχνικά χαρακτηριστικά

Η περιοχή της Γιάννουλης ανήκει γεωλογικά στη ζώνη του Θεσσαλικού κάμπου, η οποία χαρακτηρίζεται από παχιές αλλουβιακές αποθέσεις, κυρίως προσχωσιγενών σχηματισμών. Τα εδαφικά στρώματα αποτελούνται κυρίως από ιλύώδεις άμμους, άμμους, αργίλους και ιλύες, με κατά τόπους εναλλαγές στρωμάτων με υψηλή πλαστικότητα. Οι σχηματισμοί αυτοί είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιων αποθέσεων του ποταμού Πηνειού και των παραχειμάρρων της ευρύτερης λεκάνης απορροής.

2.3.3 Γεωλογικά χαρακτηριστικά

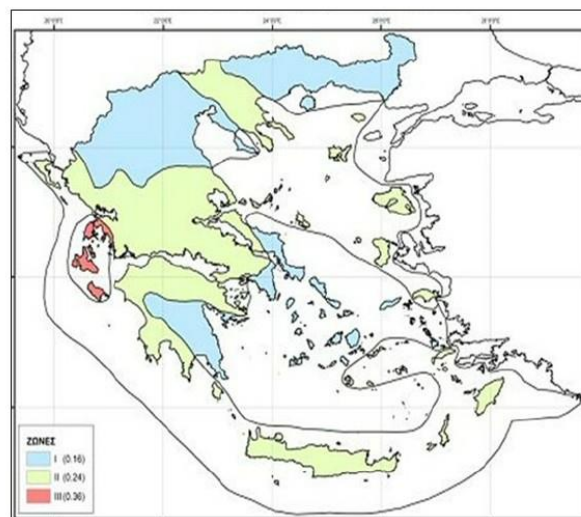
Η Γιάννουλη ανήκει γεωλογικά στη γεωτεκτονική ζώνη του Θεσσαλικού κάμπου, η οποία αποτελεί μια εκτεταμένη ενδοορεινή λεκάνη με έντονο ιζηματογενή χαρακτήρα. Η γεωλογική της δομή έχει διαμορφωθεί κυρίως κατά την Τεταρτογενή περίοδο και χαρακτηρίζεται από παχιές προσχωσιγενείς αποθέσεις που εναποτέθηκαν από τον ποταμό Πηνειό και τους παραχειμάρρους του.

2.3.4 Στοιχεία τεκτονικής και σεισμικότητας

Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στη γεωτεκτονική ζώνη του Θεσσαλικού Κάμπου, η οποία αποτελεί γεωμορφολογικά μια εκτεταμένη ενδοορεινή λεκάνη, η οποία διαμορφώθηκε κατά το Τριτογενές και Τεταρτογενές σύστημα μέσω έντονων τεκτονικών διεργασιών. Η λεκάνη αυτή περιβάλλεται από ενεργές ορεινές ζώνες (π.χ. Όλυμπος, Όσσα, Αντιχάσια, Όθρυς), στις οποίες παρατηρείται παρουσία σημαντικών τεκτονικών ρηγμάτων.

Η τεκτονική δομή της περιοχής είναι κυρίως διαρρηγμένη, με τοπικά και περιφερειακά ρήγματα που οριοθετούν τη λεκάνη, κυρίως με διεύθυνση ΒΔ–ΝΑ και Α–Δ. Τα ρήγματα αυτά είναι κατά κανόνα φυσικά παλαιότερα και στις περισσότερες περιπτώσεις μη ενεργά, ωστόσο παρουσιάζουν γεωδυναμική σημασία και ενδέχεται να επηρεάσουν τη θεμελίωση μεγάλων τεχνικών έργων ή να σχετίζονται με δευτερογενείς σεισμικές επιδράσεις.

Η περιοχή της Λάρισας, αν και δεν βρίσκεται σε ζώνη έντονης σεισμικής δραστηριότητας, δεν είναι απαλλαγμένη από τον σεισμικό κίνδυνο. Σύμφωνα με τον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (ΕΑΚ 2003, όπως ισχύει) και το ΦΕΚ 1154/Β/2014, ο οποίος περιλαμβάνει τον νέο χάρτη σεισμικής επικινδυνότητας της Ελλάδας, η Λάρισα κατατάσσεται στη Ζώνη Σεισμικής Επικινδυνότητας Ι, με επιτάχυνση σχεδιασμού $\alpha = 0,16 \text{ g}$.



2.3.5 Υδρογεωλογία – υδατικοί πόροι

Η περιοχή της Γιάννουλης Λάρισας εντάσσεται στην Υδατική Περιφέρεια Θεσσαλίας (GR08) και ειδικότερα στη λεκάνη απορροής του ποταμού Πηνειού, ο οποίος αποτελεί τον βασικό υδρολογικό άξονα της πεδιάδας. Ο υδρογεωλογικός χαρακτήρας της περιοχής προσδιορίζεται κυρίως από τις προσχωσιγενείς αποθέσεις του Θεσσαλικού κάμπου, οι οποίες ευνοούν την ανάπτυξη εκτεταμένων υδροφορέων ελεύθερης ή ημπεριορισμένης μορφής.

Η στάθμη του υπόγειου υδροφόρου παρουσιάζει εποχιακές διακυμάνσεις, με αισθητή πτώση κατά την αρδευτική περίοδο λόγω υπεράντλησης, και μερική αποκατάσταση κατά τους χειμερινούς μήνες. Σε ορισμένες περιπτώσεις παρατηρούνται φαινόμενα πτωτικής τάσης της υδροφορίας, αποτέλεσμα μακροχρόνιας άντλησης και ελλιπούς τεχνητού εμπλουτισμού.

2.3.6 Οικοσύστημα – Βιότοποι

Η περιοχή μελέτης επί της οδού Παπάγου στη Γιάννουλη Λάρισας εντάσσεται σε αστικό - περιαστικό περιβάλλον και δεν παρουσιάζει χαρακτηριστικά φυσικού οικοτόπου ή ιδιαίτερου βιοτόπου εντός της άμεσης ζώνης παρέμβασης.

Το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής επηρεάζεται κυρίως από τον Θεσσαλικό κάμπο και την παρουσία του ποταμού Πηνειού στην ευρύτερη περιοχή της Γιάννουλης, ο οποίος αποτελεί σημαντικό υδρολογικό και οικολογικό στοιχείο για τη Λάρισα. Ωστόσο, η άμεση περιοχή της οδού έχει κυρίως οικιστικό και οδικό χαρακτήρα, με τεχνητές επιφάνειες,

παρόδιες ιδιοκτησίες και περιορισμένη αστική βλάστηση. Επομένως, οι παρεμβάσεις ανάπλασης δεν αναμένεται να επηρεάσουν προστατευόμενους οικοτόπους.

3 Υφιστάμενη Κατάσταση

Η οδός Αλέξανδρου Παπάγου είναι μια οδός διπλής κατεύθυνσης, με μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ενώ διαθέτει και παράπλευρη βοηθητική οδό για την εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών. Η βασική οδός διαχωρίζεται από την παράπλευρη οδό μέσω διαχωριστικής νησίδας με εσωτερική φύτευση.

Το κυκλοφορούμενο πλάτος της κύριας οδού κυμαίνεται από 7,20μ. (στο νοτιότερο τμήμα της οδού, κοντά στη διασταύρωση με την Ε.Ο. Λάρισας – Ελασσόνας) και φτάνει έως τα 11-12μ. (στο κεντρικό και βόρειο τμήμα της οδού). Η διαχωριστική νησίδα έχει ένα μέσο πλάτος 90εκ. ενώ η παράπλευρη βοηθητική οδός έχει πλάτος περί τα 3,5-4μ. Να σημειωθεί ότι η βοηθητική οδός εξυπηρετεί κυρίως τις προσβάσεις προς παρόδιες ιδιοκτησίες, καθώς και τις καθημερινές μετακινήσεις κατοίκων και λοιπών χρηστών της περιοχής, ενώ παρατηρείται και στάθμευση αυτοκινήτων επί αυτής. Αντιθέτως με την παράπλευρη οδό, στην κύρια οδό δεν παρατηρείται παρόδια στάθμευση αυτοκινήτων.

Σε γενικές γραμμές, από άποψη προσβασιμότητας, η υφιστάμενη κατάσταση της οδού χαρακτηρίζεται ως κακή, με δεδομένη την πλήρη απουσία ραμπών εξυπηρέτησης ΑμεΑ, οδούσεων τυφλών και πεζοδιαβάσεων. Η υφιστάμενη εικόνα του άξονα χαρακτηρίζεται από έλλειψη ενιαίας οργάνωσης και συνοχής, ενώ συνολικά το οδικό περιβάλλον εμφανίζεται υποβαθμισμένο και δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ενός ασφαλούς και λειτουργικού αστικού χώρου.

Πιο συγκεκριμένα, το τμήμα της οδού Αλ. Παπάγου από την συμβολή της με την Ε.Ο. Λάρισας – Ελασσόνας έως και την συμβολή της με την οδό Βυζαντίου παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

Πλησίον της σηματοδοτούμενης διασταύρωσης στο νότιο τμήμα της οδού, υπάρχει μια στοιχειώδης οριζόντια σήμανση πεζοδιαβάσεων. Στη δεξιά πλευρά του κύριου δρόμου (με κατεύθυνση από νότο προς βορρά) και πλησίον της εν λόγω διασταύρωσης, δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και κράσπεδα και ουσιαστικά τον ρόλο του πεζοδρομίου κατέχει ένα ασφαλτοστρωμένο έρεισμα οδού (αντί για κατασκευασμένο πεζοδρόμιο), με την επικινδυνότητα που αυτό συνεπάγεται, καθώς ένα ασφαλτοστρωμένο έρεισμα δημιουργεί ψευδή αίσθηση ασφάλειας και στην πραγματικότητα οι πεζοί είναι εκτεθειμένοι δίπλα στα διερχόμενα οχήματα. Μάλιστα το συγκεκριμένο σημείο χρησιμοποιείται κατά κόρον και για στάση αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των παρόδιων καταστημάτων.

Στην αριστερή πλευρά της παράπλευρης οδού (πάντα με κατεύθυνση από νότο προς βορρά) και πλησίον του κόμβου, υπάρχουν κάποια κατασκευασμένα πεζοδρόμια, τα οποία όμως είναι πλήρως ανεπαρκή καθώς είναι αρκετά στενά σε πλάτος, ενώ περιλαμβάνουν και σημαντικές

τοπικές λειτουργικές ανεπάρκειες.

Βορειότερα της σηματοδοτούμενης διασταύρωσης και με κατεύθυνση το παλιό εργοστάσιο Μαγρίζου, η κατάσταση στη δεξιά πλευρά του κύριου δρόμου παραμένει περίπου η ίδια, όπου άλλοτε υπάρχουν κράσπεδα με κατεστραμμένα πεζοδρόμια και άλλοτε δεν υπάρχουν καθόλου κράσπεδα και τα πεζοδρόμια καταλαμβάνονται από βλάστηση (ιδίως μπροστά από εγκαταλελειμμένες κατοικίες είτε αναξιποίητα οικόπεδα). Στην αριστερή πλευρά της οδού, τα πεζοδρόμια είναι ομοίως με προηγούμενως, στενά με τοπικές λειτουργικές ανεπάρκειες, ενώ απουσιάζει πλήρως οποιαδήποτε υποδομή προσβασιμότητας.



Απουσία κατασκευασμένων πεζοδρομίων και κρασπέδων



Στενά πεζοδρόμια στα αριστερά με τοπικές λειτουργικές ανεπάρκειες



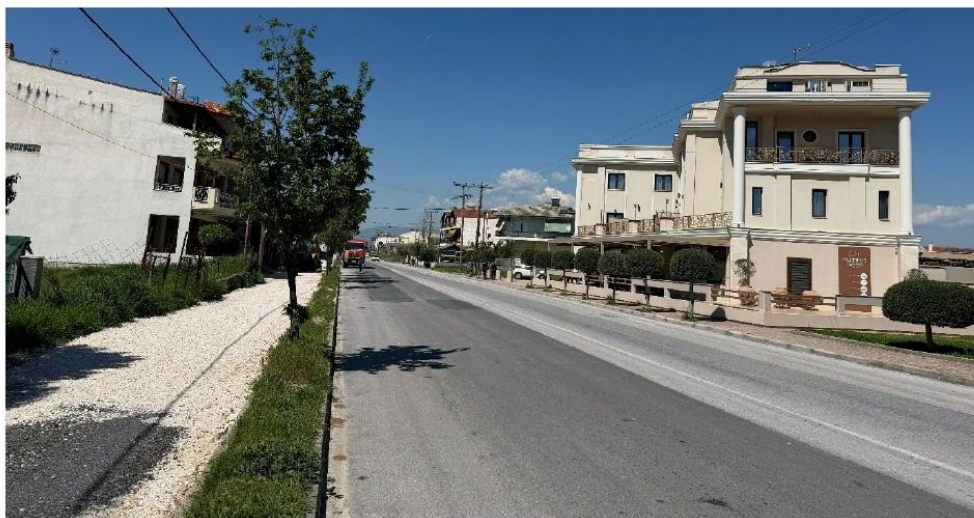
Κατεστραμμένα πεζοδρόμια χωρίς κράσπεδα που καταλαμβάνονται από βλάστηση



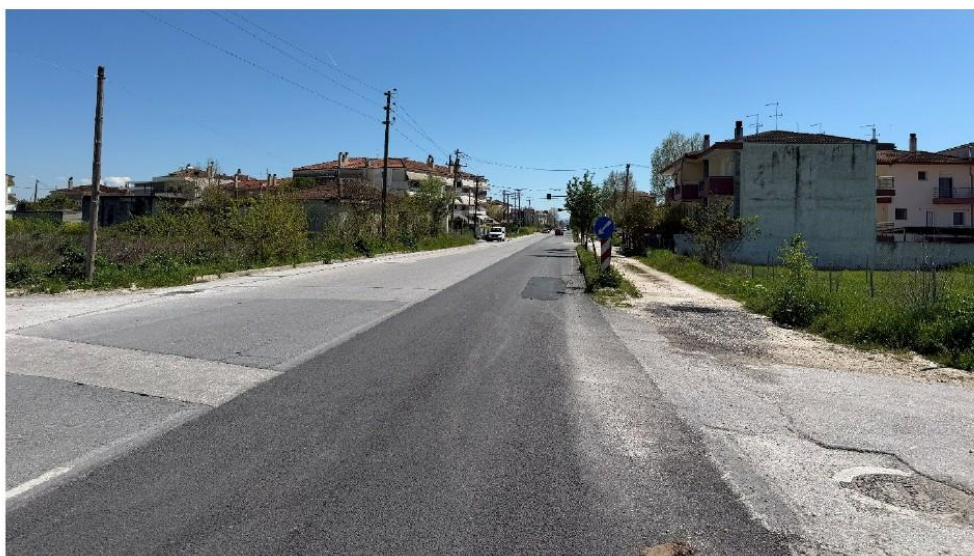
Κατεστραμμένα πεζοδρόμια στα δεξιά και στενά πεζοδρόμια στα αριστερά

Στο τμήμα της οδού Αλ. Παπάγου από την οδό Βυζαντίου και μέχρι το βόρειο άκρο της, η κατάσταση των πεζοδρομίων στη δεξιά πλευρά της οδού (με κατεύθυνση από νότο προς βορρά) είναι κάπως καλύτερη με την έννοια ότι υφίστανται πεζοδρόμια και κράσπεδα. Στην αριστερή πλευρά της οδού, η κατάσταση είναι ανάλογη με το προηγούμενο τμήμα.

Συνολικά, η υφιστάμενη κατάσταση της οδού δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις αστικής κινητικότητας, οδικής ασφάλειας και καθολικής προσβασιμότητας. Η απουσία συνεχών πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους, ραμπών, οδεύσεων τυφλών και διαβάσεων πεζών υποβαθμίζει τη λειτουργικότητα του δημόσιου χώρου και καθιστά αναγκαία την αναβάθμιση της οδού με παρεμβάσεις που θα δίνουν προτεραιότητα στην ασφαλή μετακίνηση των πεζών, στην προσβασιμότητα για όλους και στην καλύτερη οργάνωση των κυκλοφοριακών σχέσεων μεταξύ κύριας οδού, βοηθητικής οδού και παρόδιων χρήσεων.



Ανομοιογένεια στην συνέχεια και στην κατασκευαστική κατάσταση των πεζοδρομίων



Κατεστραμμένα πεζοδρόμια

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027



Απουσία ασφαλούς και ανεμπόδιστης όδευσης πεζών

ΦΥΛΛΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ

1. ΟΝΟΜΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ:ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ	
Α) ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
ΟΙΚΙΣΜΟΣ	
• Ορεινός	
• Ημιορεινός	
• Πεδινός	ΝΑΙ
• Παράλιος	
ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ	
• Υπάρχουν στην περιοχή ιδιαίτερα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος που αξίζει να αναδειχθούν; (πχ. σπήλαιο, φαράγγι, κλπ)	Παρόχθια Ζώνη του Πηνειού
• Υπάρχει κάποιο πλαίσιο προστασίας για την περιοχή?	Η Γιάννουλη βρίσκεται σε μια περιοχή με έντονο προϊστορικό αποτύπωμα. Οι θέσεις «Αράπη Μαγούλα» και άλλες μικρότερες εξάρσεις του εδάφους θεωρούνται αρχαιολογικές θέσεις. Απαιτείται η παρουσία αρχαιολόγου ή η έγκριση της Εφορείας Αρχαιοτήτων Λάρισας για εκσκαφές στον παλιό πυρήνα ή στα όρια του οικισμού. Ισχύουν περιορισμοί δόμησης και δραστηριοτήτων κατά την οριογραμμή του Πηνειού. Η περιοχή διέπεται από τις διατάξεις για την προστασία των υδάτινων πόρων και του οικοσυστήματος της παρόχθιας βλάστησης. Μετά τις πρόσφατες καταστροφές στη Θεσσαλία, η Γιάννουλη βρίσκεται στο επίκεντρο των Σχεδίων Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας. Ο οικισμός περιβάλλεται από εκτάσεις που χαρακτηρίζονται ως γη υψηλής παραγωγικότητας, ως εκ τούτου απαγορεύεται η μεταβολή της χρήσης αυτής της γης, για μη αγροτικούς σκοπούς. Το ΓΠΣ επιβάλλει συγκεκριμένους όρους για τη διατήρηση της φυσιογνωμίας του οικισμού, όσον αφορά τις χρήσεις γης και το ύψος κτιρίων.
• Αναφέρετε κάποιο από τα στοιχεία του τόπου που θεωρείται ιδιαίτερο χαρακτηριστικό για τη φυσιογνωμία του	Η φυσιογνωμία της Γιάννουλης χαρακτηρίζεται από μια ιστορική διαστρωμάτωση: από τις προϊστορικές Μαγούλες και τον εμβληματικό Πύργο του Χαροκόπου, μέχρι τη σύγχρονη κοινωνική δυναμική των Εργατικών Κατοικιών. Αυτή η ποικιλομορφία, σε συνδυασμό με το παρόχθιο οικοσύστημα του Πηνειού, καθώς και το γεγονός ότι λειτουργεί ως κόμβος

	που συνδέει τη Λάρισα με τα βόρεια του Νομού καθορίζει τον σημερινό χαρακτήρα του οικισμού.
Β) ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	
Ποια είναι η σχέση του οικισμού με : Το τοπικό κέντρο της περιοχής:	Η Γιάννουλη απέχει 3 χλμ. από τη Λάρισα (το κύριο αστικό και διοικητικό κέντρο) και συνδέεται οργανικά με αυτό, λειτουργώντας ως περιαστικό προάστιο.
Τους γειτονικούς οικισμούς:	Άμεση οδική και λειτουργική σχέση με Φαλάνη, Δασοχώρι, Αμπελώνια.
Εκπαίδευση: (υπάρχει στον οικισμό νηπιαγωγείο, δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο;)	(3) Νηπιαγωγεία (2) Δημοτικά Σχολεία (1) Γυμνάσιο (1) Γενικό Λύκειο (ΓΕΛ) Γιάννουλης (1) Ειδικό Δημοτικό Σχολείο Γιάννουλης
Υγεία: (υπάρχει κέντρο υγείας, ιατρείο, φαρμακείο;)	- ΤΟΜΥ (Τοπική Μονάδα Υγείας) Γιάννουλης: Βρίσκεται στις Νέες Εργατικές Κατοικίες, είναι η βασική μονάδα πρωτοβάθμιας Υγείας - Περιφερειακό (Αγροτικό) Ιατρείο Γιάννουλης: Παρέχει βασικές υπηρεσίες συνταγογράφησης και πρωτοβάθμιας εξέτασης - Ιδιωτικά Ιατρεία: Στον κεντρικό ιστό της Γιάννουλης λειτουργούν ιδιωτικά ιατρεία διαφόρων ειδικοτήτων (π.χ. οδοντίατροι, παθολόγοι) και μικροβιολογικό εργαστήριο - Φαρμακεία, τα οποία βρίσκονται κυρίως κατά μήκος της κεντρικής οδού (Κοζάνης) και στις Εργατικές Κατοικίες
Άλλες εξυπηρετήσεις	-
Θεωρείτε ότι η περιοχή χρειάζεται καλύτερη οδική σύνδεση με το τοπικό κέντρο;	ΝΑΙ
Υπάρχει συγκοινωνία με άλλες περιοχές;	Υπεραστική Συγκοινωνία (Υπεραστικό ΚΤΕΛ Λάρισας): Λόγω της θέσης της πάνω στον οδικό άξονα προς Τύρναβο και Ελασσόνα, η Γιάννουλη εξυπηρετείται από όλα τα λεωφορεία που κατευθύνονται προς Τύρναβο, Ελασσόνα, και τα γύρω χωριά.
Υπάρχει συγκοινωνία με άλλο τοπικό κέντρο;	Αστική Συγκοινωνία (Αστικό ΚΤΕΛ Λάρισας): Εξυπηρετείται από τη Γραμμή 7, η οποία συνδέει το κέντρο της Λάρισας με τη Γιάννουλη και τις Εργατικές Κατοικίες καθώς και την Γραμμή Νο 5 (προς Φαλάνη). Τα δρομολόγια είναι συχνά τις ώρες αιχμής (περίπου ανά 15-20 λεπτά)
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	
α) Προς το τοπικό κέντρο	ΜΕΤΡΙΑ
β) Προς άλλες οικιστικές περιοχές	ΚΑΛΗ
Γ) ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΙΣΤΟΣ	
Κτίζονται καινούρια κτίρια ;	ΝΑΙ
Κτίζονται τουριστικές μονάδες ;	ΝΑΙ

2. ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ*ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*

Σε ποιο τομέα στηρίζεται η οικονομία της περιοχής;	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ Ιστορικά, η τοπική οικονομία βασιζόταν στη γεωργία, λόγω της ιδανικής θέσης του οικισμού στον εύφορο θεσσαλικό κάμπο. Παρότι το ποσοστό των απασχολούμενων έχει μειωθεί αισθητά σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες, ο πρωτογενής τομέας παραμένει ενεργός. Στις εκτάσεις γύρω από τον αστικό ιστό συνεχίζεται η εντατική καλλιέργεια αγροτικών προϊόντων, η οποία αποτελεί σταθερή πηγή εισοδήματος για ένα τμήμα των κατοίκων
	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ Η συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα είναι μικρότερη, αλλά υπαρκτή, όπως η μεταποίηση αγροτικών προϊόντων και τα τρόφιμα.
	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ Είναι πλέον ο κυρίαρχος τομέας απασχόλησης. Καθώς η Γιάννουλη απέχει μόλις 3 χιλιόμετρα από το κέντρο της Λάρισας, ο οικισμός έχει εξελιχθεί σε προάστιο.. Το μεγαλύτερο ποσοστό του ενεργού πληθυσμού εργάζεται στην παροχή υπηρεσιών, στο εμπόριο, στην εκπαίδευση και στη δημόσια διοίκηση, είτε στις τοπικές επιχειρήσεις του οικισμού είτε μετακινούμενο καθημερινά στην πόλη της Λάρισας.
Έχει αλλάξει κάτι, στην πάροδο των χρόνων, σε σχέση με τους παραπάνω τομείς; Αν ναι, ποιο;	ΝΑΙ. Ιστορική μετάβαση από μια αμιγώς αγροτική οικονομία (μεγάλα τσιφλίκια, παραδοσιακές καλλιέργειες) σε μια σύγχρονη περιαστική οικονομία παροχής υπηρεσιών και χονδρεμπορίου.
Υπάρχουν παραδοσιακές δραστηριότητες; Αν ναι, ποιες; (π.χ. υφαντουργία, κεραμική)	Ναι, στη Γιάννουλη εξακολουθούν να λειτουργούν σήμερα τοπικές επιχειρήσεις που συνεχίζουν —φυσικά με πιο σύγχρονες μεθόδους παραγωγής— τις παραδοσιακές δραστηριότητες του θεσσαλικού κάμπου, εστιάζοντας κυρίως στον αγροτοδιατροφικό τομέα (π.χ. εργαστήρια παραδοσιακών ζυμαρικών τραχανάς/χυλοπίτες, εργαστήρια επεξεργασίας γάλακτος & κρέατος, αρτοποιεία με παραδοσιακές πίτες κλπ)
Υπάρχει κάποιο επάγγελμα στην περιοχή που έχει σήμερα εκλείψει; Αν ναι, ποιο ;	ΝΑΙ Η Γιάννουλη, όντας ένας πεδινός οικισμός στην «καρδιά» του θεσσαλικού κάμπου (ιστορικά οργανωμένος ως τσιφλίκι), είχε παραδοσιακά επαγγέλματα που ήταν συνυφασμένα με την αγροτική και κτηνοτροφική ζωή. (Παραδοσιακή Γεωργία και Κτηνοτροφία πριν την εκμηχάνιση καθώς και επαγγέλματα που υποστήριζαν την παραγωγή όπως σιδηρουργοί για γεωργικά εργαλεία (άροτρα, δρεπάνια), πεταλωτές και μυλωνάδες. Η υφαντουργία υπήρξε κυρίως ως οικιακή παραδοσιακή τέχνη.
Νέες απασχολήσεις στην περιοχή; Αν ναι, ποιες;	ΝΑΙ. Απασχόληση σε σύγχρονες εμπορικές επιχειρήσεις, logistics, τεχνικά επαγγέλματα και παροχή υπηρεσιών.
Πιστεύετε ότι υπάρχουν προοπτικές εξέλιξης σ' αυτές τις απασχολήσεις; Αν ναι, ποιες;	ΝΑΙ Υπάρχουν καλές προοπτικές εξέλιξης κυρίως λόγω της εγγύτητας στη Λάρισα.

Γνωρίζετε αν έχουν δοθεί επιχορηγήσεις ή κάποια οικονομική ενίσχυση για την παραγωγή τοπικών προϊόντων ή για την ενίσχυση τοπικών «παραδοσιακών» δραστηριοτήτων; Αν ναι, σε ποιες;	-
3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	
Υπάρχουν προβλήματα σήμερα στην κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών στην περιοχή; Αν ναι, ποια;	Γενικότερα παρατηρείται στην Επαρχιακή Οδό Λάρισας - Κοζάνης κυκλοφοριακή συμφόρηση, στις ώρες αιχμής, καθώς ο δρόμος αυτός εξυπηρετεί όχι μόνο τους κατοίκους, αλλά και όλη την εμπορική/βιοτεχνική κίνηση, τα φορτηγά και όσους ταξιδεύουν προς Τύρναβο, Ελασσόνα και Κοζάνη. Για τον λόγο αυτό η Περιφέρεια Θεσσαλίας έχει εκπονήσει την σχετική μελέτη Παράκαμψης Γιάννουλης η οποία προβλέπει τη δημιουργία ενός νέου οδικού άξονα που θα παρακάμπτει τον οικισμό της Γιάννουλης. Εντός του οικισμού παρατηρούνται προβλήματα ασφάλειας των πεζών και προσβασιμότητας λόγω κατεστραμμένων ή ανύπαρκτων πεζοδρομίων.
Για ποιους λόγους γίνονται οι μετακινήσεις καθημερινά;	Συναλλαγή με δημόσιες υπηρεσίες Εργασία σε όλους τους τομείς (Πρωτογενή τομέα/αγροτικά, κτηνοτροφικά, Υπηρεσίες Δευτερογενή τομέα/μεταποίηση, κατασκευές, Τριτογενή τομέα) Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη Μετακινήσεις μαθητών στα σχολεία Αγορά τροφίμων

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ

4 Αναγκαιότητα και Στόχοι της Ανάπλασης

Η αναγκαιότητα ανάπλασης του υπό μελέτη τμήματος του οικισμού προκύπτει άμεσα από τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζει η οδός Παπάγου στη λειτουργία της Γιάννουλης, αλλά και από τις μικτές χρήσεις γης που αναπτύσσονται κατά μήκος της. Ως ένας από τους κεντρικότερους δρόμους του οικισμού, που συνδέει λειτουργικά τη Γιάννουλη με τον Αμπελώνα, ο άξονας αυτός συγκεντρώνει σύνθετο κυκλοφοριακό φόρτο. Παράλληλα, ο χαρακτήρας της οδού δεν είναι αμιγώς οδικός, αλλά αποτελεί έναν ζωντανό δημόσιο χώρο καθημερινής δραστηριότητας. Η άμεση περιοχή μελέτης φιλοξενεί πλήθος τοπικών εξυπηρετήσεων καθώς και κρίσιμες κοινωνικές υποδομές. Αυτή η έντονη συγκέντρωση δραστηριοτήτων συνεπάγεται συνεχή κίνηση οχημάτων, αναγκαιότητα για στάθμευση και, κυρίως, καθημερινές μετακινήσεις μαθητών και πεζών. Υπό τις παρούσες συνθήκες, όπου η οδική υποδομή χαρακτηρίζεται από σοβαρές ελλείψεις, στενότητα και καταστροφές στα πεζοδρόμια, καθώς και από πλήρη απουσία υποδομών ΑμεΑ, η ανάπλαση κρίνεται επιβεβλημένη προκειμένου να αμβλυνθούν οι συγκρούσεις μεταξύ πεζών και οχημάτων και να αποκτήσει η περιοχή έναν ασφαλή και ανθρώπινο χαρακτήρα.

Η έλλειψη συνεχών και επαρκών πεζοδρομίων, η ύπαρξη στενών ή κατεστραμμένων τμημάτων, καθώς και η απουσία ραμπών ΑμεΑ, οδεύσεων τυφλών και οργανωμένων διαβάσεων πεζών δημιουργούν σοβαρά προβλήματα προσβασιμότητας και ασφάλειας. Οι πεζοί, και ιδίως τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και οι συνοδοί με καροτσάκια, δεν διαθέτουν ένα ενιαίο, ασφαλές και ανεμπόδιο δίκτυο μετακίνησης. Η κατάσταση αυτή οδηγεί σε ασυνέχειες στην πεζή κυκλοφορία, δυσχεραίνει τις εγκάρσιες μετακινήσεις και αυξάνει την πιθανότητα επικίνδυνων διελεύσεων σε μη οργανωμένα σημεία.

Η ανάγκη ανάπλασης ενισχύεται περαιτέρω από τη γεωμετρική και λειτουργική πολυπλοκότητα της οδού. Η ύπαρξη παράπλευρης βοηθητικής οδού και ενδιάμεσης νησίδας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πλεονέκτημα για την οργάνωση των κυκλοφοριακών κινήσεων, της στάθμευσης, της τοπικής πρόσβασης και της πεζής μετακίνησης, υπό την προϋπόθεση ότι ο χώρος θα επανασχεδιαστεί με σαφή ιεράρχηση χρήσεων. Στην υφιστάμενη μορφή, όμως, η απουσία ολοκληρωμένης διαμόρφωσης δεν επιτρέπει την πλήρη αξιοποίηση αυτών των στοιχείων και διατηρεί ένα περιβάλλον ασύνδετο, υποβαθμισμένο και δυσλειτουργικό.

Η προτεινόμενη ανάπλαση είναι απαραίτητη για τη διαμόρφωση ενός ασφαλούς, προσβάσιμου και λειτουργικά αναβαθμισμένου αστικού χώρου. Μέσω της κατασκευής ή αποκατάστασης πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους, της διαμόρφωσης ραμπών ΑμεΑ, της πρόβλεψης οδεύσεων τυφλών, της οργάνωσης διαβάσεων πεζών και της βελτίωσης της

ορατότητας στα σημεία διέλευσης, μπορεί να εξασφαλιστεί η συνεχής και ισότιμη μετακίνηση όλων των χρηστών. Παράλληλα, η καλύτερη οργάνωση της κύριας οδού, της βοηθητικής οδού και της νησίδας μπορεί να συμβάλει στη μείωση των συγκρούσεων μεταξύ πεζών και οχημάτων, στην καλύτερη κατανόηση του οδικού περιβάλλοντος από τους οδηγούς και στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Συνολικά, η ανάπλαση δεν αποτελεί απλώς αισθητική ή κατασκευαστική παρέμβαση, αλλά ουσιαστική πολεοδομική και συγκοινωνιακή αναβάθμιση. Στοχεύει στη μετάβαση από έναν χώρο κυρίως προσανατολισμένο στην εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε έναν ισορροπημένο δρόμο, όπου η κυκλοφορία, η τοπική πρόσβαση, η πεζή μετακίνηση, και η προσβασιμότητα συνυπάρχουν με ασφάλεια και λειτουργικότητα. Για τον λόγο αυτό, η υλοποίηση παρεμβάσεων ανάπλασης στην περιοχή μελέτης κρίνεται επιβεβλημένη και τεκμηριωμένη.

Παράλληλα ο Δήμος έχει σχεδιάσει την περιβαλλοντική και λειτουργική αναβάθμιση τριών κοινόχρηστων χώρων στον οικισμό της Γιάννουλης (ΚΧ 485, ΚΧ 679 και ΚΧ 652Β) μέσω της δημιουργίας ενός συνεκτικού δικτύου πράσινων και μπλε υποδομών με εφαρμογή λύσεων βασισμένων στη φύση (Nature-based Solutions). Το έργο, το οποίο προτάθηκε για χρηματοδότηση στο πρόγραμμα Θεσσαλία ΕΣΠΑ 2021 -2027 και είναι υπό αξιολόγηση, εστιάζει στην ενίσχυση της αστικής, βιοποικιλότητας με παρεμβάσεις μικρής κλίμακας, όπως η δημιουργία θεματικών ζωνών, η χρήση διαπερατών υλικών και η φύτευση αειθαλών και φυλλοβόλων ειδών. Στόχος είναι η μετατροπή των υφιστάμενων κενών χώρων σε ένα ενιαίο πολυσυμβατικό τοπίο που προάγει την επαφή με τη φύση και τη βιωματική μάθηση.

Η πρόταση για τις Πράσινες και Μπλε Υποδομές αποσκοπεί στη σύνδεση των τριών κοινόχρηστων χώρων (ΚΧ592, ΚΧ485, ΚΧ679) σε ένα συνεκτικό δίκτυο, ενώ η ανάπλαση της οδού Παπάγου λειτουργεί ως ο κεντρικός γραμμικός άξονας σύνδεσης του αστικού ιστού, διευκολύνοντας την ήπια και ασφαλή πεζή μετακίνηση των κατοίκων προς αυτούς τους νέους πνεύμονες πρασίνου.

Τίτλος Πράξης	Προτεινόμενος Προϋπολογισμός	Πηγή Χρηματοδότησης	Προτεραιότητα
Ανάπλαση της οδού Παπάγου στη Δημοτική κοινότητα Γιάννουλης	400.000,00	ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027	A
Αστικές και Περιβαλλοντικές Παρεμβάσεις στον οικισμό Γιάννουλη του Δήμου Λαρισαίων με Επικέντρωση σε Πράσινες και Μπλε Υποδομές	1.499.999,53	«ΘΕΣΣΑΛΙΑ» 2021 2027	A



Η συνέργεια στη σκοπιμότητα των δύο προτάσεων έγκειται στην κοινή τους στόχευση για τη λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της Γιάννουλης, μετατρέποντας τις αποσπασματικές παρεμβάσεις σε ένα ενιαίο, πράσινο και προσβάσιμο δίκτυο.

5 Αρχές Σχεδιασμού

5.1 Γενικά

Για την παρούσα μελέτη εφαρμόστηκε η φιλοσοφία του ανασχεδιασμού αστικών οδών. Εφόσον πρόκειται για μελέτη ανασχεδιασμού οδικών τμημάτων με ιδιαίτερη έμφαση στην κινητικότητα και προσβασιμότητα πεζών και ΑμεΑ, καθώς και στην κίνηση των ποδηλατιστών, χρησιμοποιήθηκαν ως βασικοί πυλώνες οι παρακάτω Κανονισμοί και Οδηγίες:

- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ):
 - ο Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου, 2001 (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)
 - ο Τεύχος 2: Διατομές, 2001 (ΟΜΟΕ-Δ)
 - ο Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ), 2001
 - ο Τεύχος 9: Σχέδιο Κατακόρυφης Σήμανσης Οδών (ΟΜΟΕ-ΚΣΟ), 2022
 - ο Τεύχος 14: Οριζόντια Σήμανση Οδών (ΟΜΟΕ-ΟΣΟ), 2022
- Τεχνικές οδηγίες «Σχεδιάζοντας για όλους», ΥΠΕΧΩΔΕ
- Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, ΦΕΚ 2302/Β/16-09-2013
- Τεχνικές Οδηγίες για τον Σχεδιασμό Αστικών Οδών και υπαίθριων Δημόσιων Χώρων, ΥΠΠΕΝ
- Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022 με την τροποποίησή του ΦΕΚ 2859/Β/06-06-2025
- Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών αρμοδιότητας Δήμων, ΜΟΔ Α.Ε. Ιούνιος 2019

5.2 Προδιαγραφές προσβασιμότητας

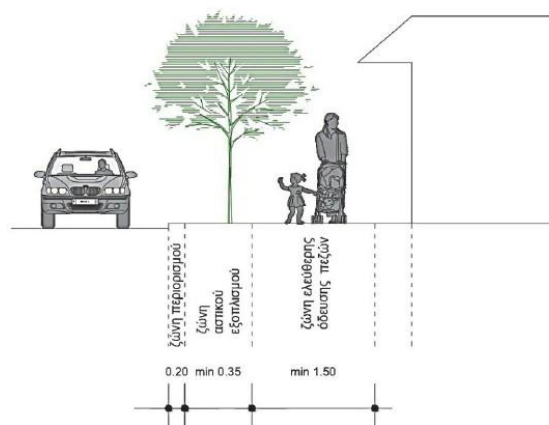
Στη συνέχεια παρουσιάζονται αποσπάσματα του ΦΕΚ 6213/Β/07-12-2022 που αποτέλεσε την βάση της μελέτης ανάπλασης στο σύνολο της.

Γενικές Αρχές Σχεδιασμού Πεζοδρομίων

Ο σχεδιασμός του πεζοδρομίου πρέπει να βασίζεται σε σαφή λειτουργική οργάνωση του χώρου, με διακριτές ζώνες χρήσης. Απαιτείται πρόβλεψη ζώνης περιορισμού στο όριο με το οδόστρωμα, ζώνης αστικού εξοπλισμού για την τοποθέτηση φωτισμού, σήμανσης, φύτευσης και λοιπών στοιχείων, ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών που παραμένει συνεχώς ανεμπόδιστη και ζώνης πρόσωσης κτιρίων για την εξυπηρέτηση εισόδων, καταστημάτων και παρόδιων λειτουργιών. Η διάταξη αυτών των ζωνών πρέπει να προσαρμόζεται στο διαθέσιμο πλάτος του πεζοδρομίου, χωρίς να θίγεται η βασική απαίτηση της ασφαλούς και συνεχούς κίνησης των πεζών.

Η ζώνη περιορισμού πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος 0,20 μ., ενώ όπου ενσωματώνεται φύτευση ή ζαρντινιέρες απαιτείται ελάχιστο πλάτος 0,40 μ. Η ζώνη αστικού εξοπλισμού πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος 0,35 μ. όταν χρησιμοποιείται για πινακίδες και στύλους οδο φωτισμού, ενώ στις περιπτώσεις τοποθέτησης και άλλων στοιχείων, όπως παγκάκια, στάσεις, περίπτερα, εξοπλισμός ΟΚΩ ή σημεία πρόσδεσης ποδηλάτων, το πλάτος της πρέπει να αυξάνεται αναλόγως. Όπου το υφιστάμενο πεζοδρόμιο δεν επαρκεί, η ζώνη αυτή μπορεί να αναπτύσσεται σε προέκταση του πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης, είτε τοπικά είτε κατά μήκος της οδού.

Η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών πρέπει να εξασφαλίζεται με ελάχιστο καθαρό πλάτος 1,50 μ. και ελάχιστο ελεύθερο ύψος 2,20 μ., χωρίς οποιοδήποτε σταθερό ή κινητό εμπόδιο. Εντός αυτής δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, φύτευσης, σήμανσης, περιπτέρων, εμπορευμάτων, τραπεζοκαθισμάτων, εργοταξιακών υλικών ή άλλων κατασκευών, ούτε η ανάπτυξη αυθαίρετων εμπορικών χρήσεων. Δεν επιτρέπονται επίσης προεξοχές, όπως μαρκίζες, τέντες και επγραφές, όταν μειώνουν το απαιτούμενο ελεύθερο ύψος ή παρεμποδίζουν την όδευση. Στα υφιστάμενα πεζοδρόμια μικρότερου πλάτους, η ελεύθερη όδευση πρέπει να καταλαμβάνει όλο το διαθέσιμο πλάτος, ενώ πλάτη κάτω των 0,70 μ. πρέπει να αποφεύγονται. Σε μελέτες ανάπλασης, όπου το πλάτος δεν επαρκεί, απαιτείται διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, ακόμη και με μείωση της παρόδιας στάθμευσης.

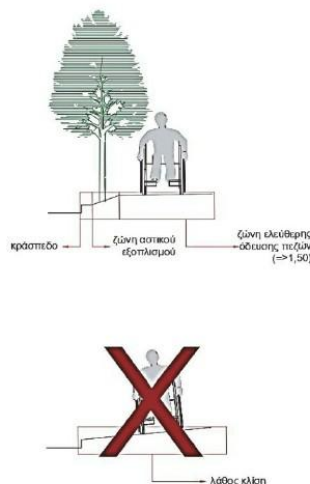


ΣΧ.1-Ζώνες χρήσεων πεζοδρομίου

Οι επιφάνειες των πεζοδρομίων πρέπει να διαμορφώνονται επίπεδες, με σταθερό, συνεχές και ομαλό υλικό επιστροφής, χωρίς αρμούς ή ασυνέχειες που δυσχεραίνουν την κίνηση, ιδίως των χρηστών αναπηρικού αμαξιδίου. Η κατά μήκος κλίση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12%, ενώ η εγκάρσια κλίση για την απορροή των ομβρίων πρέπει να περιορίζεται στο 2%.

Όταν, λόγω ιδιαίτερων τοπογραφικών ή υφιστάμενων συνθηκών, η εγκάρσια κλίση είναι μεγαλύτερη από την επιτρεπόμενη, σε πεζοδρόμια πλάτους έως 1,50 μ. πρέπει να γίνεται διόρθωση της κλίσης με παρέμβαση στο κράσπεδο, ώστε να επιτυγχάνεται η απαιτούμενη προσαρμογή. Σε πεζοδρόμια πλάτους μεγαλύτερου από 1,50 μ. μπορεί να διατηρείται επίπεδη

η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών, ενώ μεγαλύτερες κλίσεις μπορούν να αναπτύσσονται στη ζώνη αστικού εξοπλισμού και έως 5% στη ζώνη πρόσφυσης κτιρίων.



ΣΧ.2-Κλίση πεζοδρομίου

Ελεύθερη Ζώνη Όδευσης Πεζών – Ελεύθερο Ύψος

Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών πρέπει να εξασφαλίζεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών για συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία όλων των χρηστών. Η ζώνη αυτή πρέπει να έχει ελάχιστο καθαρό πλάτος 1,50 μ., χωρίς να συνυπολογίζεται το κράσπεδο, να παραμένει ελεύθερη από κάθε σταθερό ή κινητό εμπόδιο και να διαθέτει μέγιστη εγκάρσια κλίση 2%. Εντός της δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση σήμανσης, φύτευσης, αστικού εξοπλισμού ή οποιουδήποτε άλλου στοιχείου που περιορίζει την όδευση.

Σε υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου από 1,50 μ., η ελεύθερη ζώνη όδευσης πρέπει να καταλαμβάνει όλο το διαθέσιμο πλάτος. Πλάτη μικρότερα από 0,70 μ. πρέπει να αποφεύγονται, επειδή δεν εξυπηρετούν χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου. Σε κάθε μελέτη ανάπλασης, τα ανεπαρκή πεζοδρόμια πρέπει να διαπλάτυνονται ώστε να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα, ακόμη και εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης, με κατάλληλη αρχιτεκτονική διαμόρφωση. Σε οδούς μικρού εύρους, κάτω των 6,00 μ., πρέπει να εξετάζεται κατά προτεραιότητα η μετατροπή τους σε πεζοδρόμους ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας, ενώ όπου αυτό δεν είναι εφικτό μπορεί να προβλέπεται διαπλάτυνση μόνο του ενός πεζοδρομίου.

Ως ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων πρέπει να λαμβάνονται 2,05 μ. για δρόμους πλάτους άνω των 9,00 μ., 1,50 μ. για δρόμους πλάτους από 6,00 έως 9,00 μ., με επιθυμητό πλάτος 2,05 μ., και πεζοδρόμηση για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,00 μ. Για την επίτευξη των απαιτούμενων διαστάσεων πρέπει να εξετάζεται η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος και η απόδοση τμημάτων της λωρίδας στάθμευσης στα πεζοδρόμια, ώστε να εξασφαλίζεται και ο αναγκαίος αστικός εξοπλισμός.

Όπου υπάρχουν βαθμίδες παρακείμενων κτιρίων που εισέρχονται στο πεζοδρόμιο, πρέπει να προβλέπεται τοπική ή συνεχής διαπλάτυνση του πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης. Αν αυτό δεν είναι δυνατό και δεν μπορεί να εξασφαλιστεί ζώνη ελεύθερης όδευσης πέραν των βαθμίδων, μπορεί να εφαρμόζεται υπερύψωση όλου του πλάτους του πεζοδρομίου στο μήκος της εισόδου, για μήκος τουλάχιστον 1,20 μ., με εκατέρωθεν ράμπες μέγιστης κλίσης 5%, υπό την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργούνται νέα εμπόδια στις γειτονικές χρήσεις. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται τοποθέτηση προστατευτικού εμποδίου στο ρείθρο και απομάκρυνση κάθε άλλου εμποδίου.

Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πρέπει να εξασφαλίζεται πραγματικό ελεύθερο ύψος 2,20 μ., χωρίς παρεμβολές από μαρκίζες, επιγραφές, σημιάνσεις, πινακίδες, τέντες, κλαδιά ή άλλα στοιχεία. Επιπλέον, σε πεζοδρόμους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας με κλίση έως 20% πρέπει να διασφαλίζεται ελεύθερη ζώνη πλάτους τουλάχιστον 3,50 μ. για την πρόσβαση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, απολύτως ελεύθερη τόσο στο πλάτος όσο και στο ύψος της.

Σε περιπτώσεις προσωρινών εμποδίων λόγω έργων εντός πεζοδρομίων ή άλλων κοινόχρηστων χώρων, η ασφαλής διέλευση των πεζών πρέπει να διατηρείται με ειδικά μέτρα προσωρινής προστασίας και οργάνωσης της κίνησης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για τις εργασίες σε κοινόχρηστους χώρους.

Οδηγός Όδευσης Τυφλών

Ο οδηγός όδευσης τυφλών πρέπει να προβλέπεται στους κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών, ώστε να εξασφαλίζεται ασφαλής, αυτόνομη και συνεχής καθοδήγηση των ατόμων με οπτική αναπηρία. Πρέπει να κατασκευάζεται ως διακριτή λωρίδα εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, με διαφορετική υφή και χρώμα από το υπόλοιπο δάπεδο, σε ελάχιστη απόσταση 0,50 μ. από τη ρυμοτομική γραμμή, και με πλάτος από 0,30 μ. έως 0,60 μ.

Για την κατασκευή του πρέπει να χρησιμοποιούνται αντιολισθηρές τετράγωνες πλάκες διαστάσεων 0,30 x 0,30 μ. ή 0,40 x 0,40 μ., με συγκεκριμένη υφή ανάλογα με τη λειτουργία τους. Οι πλάκες τύπου Α χρησιμοποιούνται για κατεύθυνση και τοποθετούνται με τις ρίγες παράλληλες προς τον άξονα κίνησης. Οι πλάκες τύπου Β χρησιμοποιούνται για επισήμανση κινδύνου, έχουν έντονη φολιδωτή υφή, πλάτος 0,30 μ. και κίτρινο χρώμα. Οι πλάκες τύπου Γ χρησιμοποιούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης του οδηγού. Οι πλάκες τύπου Δ χρησιμοποιούνται για εξυπηρέτηση, δηλαδή για την καθοδήγηση προς στάσεις, εισόδους υπηρεσιών και άλλα σημεία ειδικής εξυπηρέτησης.

Οι πλάκες τύπου Β πρέπει να τοποθετούνται υποχρεωτικά στην αρχή και στο τέλος ραμπών και κλιμάκων, σε απόσταση 0,30 μ. από τη συμβολή με το οριζόντιο επίπεδο ή από την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. Στις ράμπες πεζοδρομίων πρέπει να τοποθετούνται στην απόληξη προς το οδόστρωμα, σε επαφή με το υποβαθμισμένο κράσπεδο και καθ' όλο το πλάτος της διάβασης. Το ίδιο πρέπει να εφαρμόζεται και στις νησίδες κυκλοφορίας. Επίσης, πρέπει να τοποθετούνται σε όλο το πλάτος των θυρών ανελκυστήρων, σε απόσταση

τουλάχιστον 0,30 μ. από το άνοιγμα, καθώς και κατά μήκος αποβαθρών και προβλητών, σε απόσταση 0,50 μ. από την ακμή τους, όταν δεν υπάρχει άλλο προστατευτικό στοιχείο.

Οι πλάκες τύπου Δ πρέπει να χρησιμοποιούνται για να οδηγούν τα άτομα με οπτική αναπηρία προς σημεία εξυπηρέτησης. Όπου υπάρχει ήδη οδηγός τύπου Α, μία πλάκα τύπου Δ πρέπει να τοποθετείται δίπλα του με τις ρίγες κάθετα προς την πλάκα κατεύθυνσης και προς την πλευρά της εξυπηρέτησης. Όπου δεν υπάρχει συνεχής οδηγός κατεύθυνσης, οι πλάκες τύπου Δ πρέπει να τοποθετούνται κάθετα προς την πορεία κίνησης σε όλο το πλάτος του πεζοδρομίου μέχρι το σημείο εξυπηρέτησης ή την είσοδο της υπηρεσίας. Με πλάκες τύπου Δ πρέπει επίσης να επιστρώνονται οι ράμπες και οι σκάφες σε διαβάσεις και νησίδες, με τις ρίγες κάθετα στον άξονα της κίνησης.

Η αλλαγή κατεύθυνσης του οδηγού πρέπει να διαμορφώνεται με ευθύγραμμα τμήματα και με συνέχεια των γραμμώσεων. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να αποφεύγεται η διέλευση του οδηγού από φρεάτια οργανισμών κοινής ωφέλειας. Αν αυτό δεν είναι δυνατό, το κάλυμμα του φρεατίου πρέπει, μετά από σχετική έγκριση, να επιστρώνεται με τις κατάλληλες ειδικές πλάκες· διαφορετικά ο οδηγός πρέπει να διακόπτεται πριν από το φρεάτιο και να συνεχίζεται αμέσως μετά.

Οι πλάκες του οδηγού όδευσης τυφλών πρέπει να τοποθετούνται χωρίς αρμούς, ώστε να δημιουργείται ενιαία επιφάνεια. Οι υπόλοιπες πλάκες δαπέδου επιτρέπεται να έχουν αρμούς έως 1 εκ. κατ' ανώτατο όριο, ώστε να μην δημιουργούνται κραδασμοί ή κίνδυνοι για χρήστες αμαξιδίων και βοηθημάτων βάδισης. Σε χώρους με ειδικά υλικά επίστρωσης, όπως παραδοσιακοί οικισμοί ή αρχαιολογικοί χώροι, μπορεί να γίνει παραλλαγή του χρώματος των πλακών κινδύνου, μόνο εφόσον διατηρείται η απαιτούμενη διαφοροποίηση υψής και υπάρχει η προβλεπόμενη έγκριση.

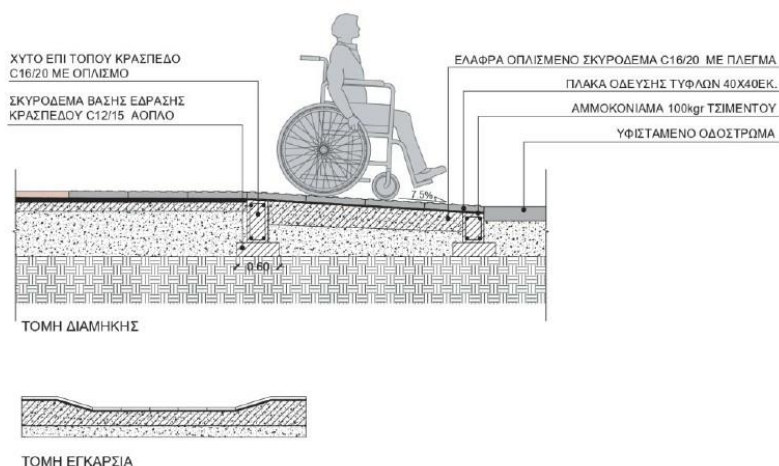
Όπου δεν είναι δυνατή η κατασκευή πλήρους οδηγού όδευσης τυφλών σε όλο το μήκος μιας διαδρομής, πρέπει κατ' ελάχιστο να τοποθετούνται πλάκες τύπου Β ή τύπου Δ στα κρίσιμα σημεία, όπως σε αλλαγές επιπέδου, κοντά σε εμπόδια ή σε σημεία εξυπηρέτησης. Σε διαμορφώσεις με πατημένο χώμα ή άλλα παρόμοια υλικά πρέπει να χρησιμοποιούνται άλλα κατάλληλα μέσα καθοδήγησης, όπως συνεχόμενα εντοπίσιμα στοιχεία κατά μήκος της διαδρομής ή ηχητικοί σηματοδότες.

Κεκλιμένα Επίπεδα

Οι υψομετρικές διαφορές στους κοινόχρηστους χώρους πρέπει να καλύπτονται με συνεχή κεκλιμένα επίπεδα κίνησης πεζών, χωρίς αναβαθμό στην απόληξή τους, με κλίση έως 5% και ελάχιστο πλάτος 1,50 μ. Στα σημεία όπου απαιτείται σύνδεση του πεζοδρομίου με το οδόστρωμα, πρέπει να κατασκευάζονται εγκάρσιες ράμπες πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ. ή ίσου με το πλάτος της διάβασης πεζών.

Σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους, οι ράμπες πρέπει να διαμορφώνονται παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, να καταλαμβάνουν όλο το πλάτος του πεζοδρομίου και να καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη συμβολή των οδών. Όπου τεχνικά δεν είναι δυνατή η επίτευξη κλίσης έως 5% ή ο πλήρης υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση κλίση

Για σημειακές επεκτάσεις πεζοδρομίου που απαιτούνται για τη δημιουργία ράμπας δεν απαιτείται τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου, εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης ή εξασφάλιση ισοζυγίου στάθμευσης.



Οι γωνίες των πεζοδρομίων πρέπει να διαμορφώνονται έτσι ώστε να εξασφαλίζουν επαρκή ελεύθερο χώρο, καλή ορατότητα, σαφή αναγνωρισιμότητα των κινήσεων του πεζού, πλήρη προσβασιμότητα και σαφή διαχωρισμό της περιοχής πεζών από την κυκλοφορία των οχημάτων. Ο χώρος στη γωνία πρέπει να επαρκεί τόσο για την αναμονή των πεζών όσο και για την κατασκευή ραμπών προσβασιμότητας, ενώ παράλληλα οι πεζοί πρέπει να βλέπουν καθαρά την κυκλοφορία και να είναι ευδιάκριτοι από τους οδηγούς. Όλα τα στοιχεία της γωνίας, όπως ράμπες, κουμπιά κλήσης, πανακίδες, σύμβολα, σήματα και επιφάνειες αφής, πρέπει να σχεδιάζονται σύμφωνα με τις αρχές του Καθολικού Σχεδιασμού.

Στην περιοχή χωρίς εμπόδια της γωνίας δεν πρέπει να τοποθετείται κανένα κατακόρυφο ή άλλο εμπόδιο. Η περιοχή αυτή πρέπει να παραμένει απολύτως ελεύθερη από σήματα κυκλοφορίας, φωτιστικά, πυροσβεστικούς κρουνοί, δέντρα, παγκάκια, πινακίδες, στοιχεία οργανισμών κοινής ωφέλειας και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο που δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών και των χρηστών αναπηρικού αμαξιδίου.

Η περιοχή δημόσιας χρήσης πρέπει να οργανώνεται ως συνέχεια της ζώνης αστικού εξοπλισμού εκατέρωθεν της γωνίας και να έχει μήκος 1,50 μ. Σε αυτήν επιτρέπεται μόνο η τοποθέτηση στοιχείων δημόσιας εξυπηρέτησης, όπως φανάρια, στύλοι φωτισμού, στύλοι δικτύων, πυροσβεστικοί κρουνοί και λοιπός δημόσιος εξοπλισμός. Δεν πρέπει να χωροθετούνται στοιχεία ιδιωτικής χρήσης, όπως πάγκοι πωλητών, τραπεζοκαθίσματα, διαφημιστικές πινακίδες ή άλλες ιδιωτικές κατασκευές που μειώνουν την ορατότητα ή παρεμποδίζουν την κίνηση. Όταν η γωνία του πεζοδρομίου επεκτείνεται μέχρι το όριο της παρόδιας στάθμευσης, πρέπει να επεκτείνεται αντίστοιχα και η περιοχή δημόσιας χρήσης.

Οι ακτίνες καμπυλότητας στις γωνίες των πεζοδρομίων πρέπει να διατηρούνται όσο το δυνατόν μικρότερες, ώστε να εξασφαλίζεται περισσότερος χώρος για τους πεζούς, μεγαλύτερη ευχέρεια τοποθέτησης ραμπών και ταυτόχρονα επιβράδυνση των οχημάτων κατά τη στροφή. Ο σχεδιασμός πρέπει να επιδιώκει τη μικρότερη δυνατή ακτίνα ανά περίπτωση, με γνώμονα την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα του χώρου. Ως γενική αρχή, η γωνία πρέπει ιδανικά να προσφέρει επαρκή χώρο αναμονής, υπολογιζόμενο σε τουλάχιστον 0,5 τ.μ. ανά πεζό.

Στις οδούς όπου επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση, οι γωνίες των πεζοδρομίων πρέπει να προεκτείνονται κατά το πλάτος της λωρίδας στάθμευσης, ενώ η στάθμευση πρέπει να οριοθετείται σε όλο το μήκος της οδού. Οι ράμπες ατόμων με αναπηρία πρέπει να κατασκευάζονται στις προεκτάσεις αυτές. Όταν το υφιστάμενο πλάτος του πεζοδρομίου δεν επαρκεί για την κατασκευή ράμπας, πρέπει να εφαρμόζεται ταπείνωση ολόκληρης της γωνίας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Προεκτάσεις – Διαπλάτυνσεις Πεζοδρομίου

Οι προεκτάσεις ή διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων πρέπει να εφαρμόζονται τοπικά ή κατά μήκος, με βασικό στόχο τη μεγιστοποίηση του διαθέσιμου χώρου για την πεζή μετακίνηση και την εξασφάλιση συνεχούς ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών. Οι επεμβάσεις αυτές πρέπει να γίνονται σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης, η οποία οφείλει να οριοθετείται και να οργανώνεται εκ νέου κατάλληλα. Όπου δεν υπάρχει επαρκής χώρος για διαπλάτυνση και των δύο πεζοδρομίων, πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα μετατροπής της οδού σε πεζόδρομο ή σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, ενώ εναλλακτικά μπορεί να προβλέπεται η διαπλάτυνση μόνο του ενός πεζοδρομίου.

Σε σημεία διαβάσεων πεζών, είτε στις γωνίες είτε στο μέσον του οικοδομικού τετραγώνου, οι προεκτάσεις πεζοδρομίου πρέπει να κατασκευάζονται όταν επιτρέπεται παρόδια στάθμευση. Το πλάτος της προέκτασης πρέπει να καταλαμβάνει το σύνολο του πλάτους της θέσης στάθμευσης, ενώ στα ενδιάμεσα τμήματα του οικοδομικού τετραγώνου το μήκος της πρέπει

να καλύπτει όλο το πλάτος της διάβασης και σε καμία περίπτωση να μην είναι μικρότερο από 2,00 μ.

Όταν δεν υπάρχει χώρος παρόδιας στάθμευσης, δεν πρέπει κανονικά να διαμορφώνονται προεκτάσεις πεζοδρομίου. Εξάιρεση μπορεί να γίνει μόνο όταν το υφιστάμενο πεζοδρόμιο είναι ιδιαίτερα στενό και δεν επιτρέπει ασφαλή κίνηση πεζών, και ταυτόχρονα υπάρχει δυνατότητα μείωσης της λωρίδας κυκλοφορίας των οχημάτων έως την ελάχιστη επιτρεπόμενη διάσταση των 2,70 μ.

Οι επεμβάσεις προέκτασης ή διαπλάτυνσης πεζοδρομίων δεν θεωρούνται τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, δεν απαιτούν εξασφάλιση ισοζυγίου στάθμευσης και μπορούν να εγκρίνονται από την αρμόδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση, μετά από σχετική απόφαση του οικείου οργάνου του ΟΤΑ.

Επιστρώσεις Δαπέδων

Οι επιστρώσεις των δαπέδων σε εξωτερικούς κοινόχρηστους χώρους πρέπει να διαμορφώνονται έτσι ώστε να εξασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές και αντιστοιχημένες, με επιμελημένους αρμούς πλάτους έως 1 εκ. Πρέπει να αποφεύγονται έντονες εσοχές, εξοχές και γενικά έντονα ανάγλυφες επιφάνειες που δυσχεραίνουν τη βάδιση και την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου. Σε περιοχές με ιδιαίτερο μορφολογικό χαρακτήρα, όπως παραδοσιακοί οικισμοί ή καλντερίμια, η διαμόρφωση πρέπει να προσαρμόζεται στα ειδικά χαρακτηριστικά του χώρου, βάσει εξειδικευμένης αρχιτεκτονικής μελέτης.

Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση εσχάρων εντός του οδηγού όδευσης τυφλών. Σε κάθε άλλη θέση, όπου χρησιμοποιούνται εσχάρες, αυτές πρέπει να τοποθετούνται απολύτως ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και να διαθέτουν πυκνό πλέγμα, με ανοίγματα μικρότερα από 1 εκ., ώστε να μην παρεμποδίζεται η ασφαλής διέλευση πεζών, αμαξιδίων ή βοηθημάτων βάδισης.

Οι λάκκοι φύτευσης δέντρων πρέπει υποχρεωτικά να καλύπτονται ισόπεδα με την παρακείμενη επίστρωση μέσω σχάρας με πυκνό πλέγμα και ανοίγματα μικρότερα από 1 εκ. Εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, μπορεί εναλλακτικά να γίνεται οριοθέτηση των λάκκων με περίζωμα ύψους τουλάχιστον 0,10 μ.

Η τελική επιφάνεια δαπέδου πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομίων και πλατειών πρέπει να κατασκευάζεται με διαδοχικές στρώσεις υπόβασης, βάσης, συνδετικού υλικού και τελικής επίστρωσης. Η υπόβαση και η βάση πρέπει να ακολουθούν τις μεθόδους, τα υλικά και τα πρότυπα κατασκευής οδών. Η επιλογή της τελικής επίστρωσης πρέπει να γίνεται με βάση τον χαρακτήρα της υποδομής, τις αναμενόμενες καταπονήσεις, τις κλιματικές συνθήκες και το επιδιωκόμενο αισθητικό αποτέλεσμα. Κατ' ελάχιστο πρέπει να προβλέπονται αδρανή υλικά για την υπόβαση, σκυρόδεμα για την πλάκα δαπέδου ή τον εγκιβωτισμό, υλικά τελικής επίστρωσης και άμμος όπου εφαρμόζεται ξηρά τοποθέτηση.

Το πάχος των στρώσεων πρέπει να προσδιορίζεται ανάλογα με το βάθος των δικτύων κοινής ωφέλειας, την ύπαρξη ριζικού συστήματος και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του εδάφους. Ενδεικτικά, η τελική επίστρωση κυμαίνεται συνήθως από 2,5 έως 4,0 εκ., η βάση μαζί με το

συνδετικό υλικό περίπου 5,0 εκ. και η υπόβαση από 12,5 έως 22,5 εκ. Κατά την επιλογή υλικών και πάχους στρώσεων πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην υδατοπερατότητα, στην αποστράγγιση και αποχέτευση των ομβρίων, αλλά και σε ζητήματα θερμικής, ακουστικής και οπτικής άνεσης. Παράλληλα, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η προέλευση των υλικών, η δυνατότητα επανάχρησής τους και η μελλοντική διαθεσιμότητά τους για επισκευές ή ανακατασκευές.

Πρέπει να αποφεύγονται υλικά επίστρωσης με ανώμαλη επιφάνεια, μεγάλες προεξοχές ή μεγάλους αρμούς, όπως βοτσαλόπλακες ή κυβόλιθοι με έντονες ασυνέχειες, επειδή δυσχεραίνουν την κίνηση ατόμων με κινητικά προβλήματα και προκαλούν κραδασμούς και κινδύνους κατά τη βάδιση. Ως γενική κατεύθυνση, προτιμώνται πιο ομαλά και χυτά υλικά, που εξασφαλίζουν μεγαλύτερη άνεση, ασφάλεια και λειτουργικότητα.

Αστικός Εξοπλισμός

Ο αστικός εξοπλισμός πρέπει να σχεδιάζεται με φειδώ, λειτουργικότητα και σαφή προσανατολισμό στην καθολική προσβασιμότητα. Η βασική αρχή είναι να χρησιμοποιούνται μόνο τα απολύτως απαραίτητα στοιχεία και ο ελάχιστος δυνατός αριθμός στύλων, ώστε ο δημόσιος χώρος να παραμένει ευανάγνωστος, ασφαλής και φιλικός για όλους τους χρήστες. Όλα τα στοιχεία, όπως παγκάκια, κάδοι, πινακίδες, φωτιστικά, στάσεις, ζαρντινιέρες, σχάρες δέντρων, περίπτερα, προστατευτικά εμπόδια, εξοπλισμός ποδηλάτων και λοιπές εγκαταστάσεις, πρέπει να οργανώνονται με βάση τις αρχές του Καθολικού Σχεδιασμού.

Η τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού πρέπει να γίνεται πάντοτε εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και ειδικά, στα πεζοδρόμια, εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού. Κανένα στοιχείο δεν πρέπει να παρεμποδίζει την ασφαλή, αυτόνομη και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων. Ο εξοπλισμός πρέπει να συμβάλλει στη δημιουργία λειτουργικών και προσβάσιμων σημείων στάσης, ξεκούρασης και κοινωνικοποίησης, να είναι εύκολα αναγνωρίσιμος ως προς τη χρήση του, να ενισχύει την ορατότητα και την ασφάλεια, και να αποφεύγει οξείες ακμές ή διαμορφώσεις που ενδέχεται να δημιουργούν κινδύνους. Τα σημεία χειρισμού, όπως σε κάδους, γραμματοκιβώτια ή άλλα στοιχεία χρήσης, πρέπει να βρίσκονται σε ύψος από 0,90 έως 1,20 μ. από το δάπεδο.

Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού, όπως παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι, περίπτερα, φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια και αυτόματα μηχανήματα, πρέπει να κατασκευάζονται με στρογγυλεμένες ακμές και με μορφή που καθιστά εύκολα αντιληπτή τη χρήση τους. Η φύτευση δέντρων πρέπει επίσης να γίνεται εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης. Προεξέχοντα στοιχεία που επιτρέπονται σε ύψος μικρότερο των 2,20 μ. πρέπει να επισημαίνονται στο δάπεδο με υπερύψωση 0,10 μ., ώστε να γίνονται αντιληπτά. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων ή άλλων εμποδίων κάθετα προς την πορεία των πεζών, με μόνη εξαίρεση ειδικές περιπτώσεις όπου απαιτείται προστασία, όπως σε κλίμακες υπογείων.

Τα προστατευτικά εμπόδια επιτρέπονται μόνο όταν έχουν σαφή λειτουργικό σκοπό και

κατασκευάζονται με κατάλληλες προδιαγραφές. Μπορούν να είναι στοιχεία τύπου Π ή κυκλιδώματα ύψους 0,80 μ. και μήκους έως 1,50 μ., με απόσταση 1,00 μ. μεταξύ τους και επιπλέον οριζόντιο στοιχείο σε ύψος 0,10 μ. για τον εντοπισμό τους από άτομα με οπτική αναπηρία. Εναλλακτικά μπορούν να χρησιμοποιούνται μεταλλικά κολωνάκια κυκλικής διατομής, ύψους έως 0,80 μ., με ανακλαστική λωρίδα και αποστάσεις έως 0,80 μ. μεταξύ τους, καθώς και εύκαμπτοι οριοδείκτες όπου προβλέπεται από τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές.

Τα παγκάκια και τα καθιστικά πρέπει να τοποθετούνται εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού και να απέχουν τουλάχιστον 0,50 μ. από τη ζώνη ελεύθερης όδευσης, ώστε να μην παρεμποδίζεται η πορεία των πεζών. Πρέπει να διαθέτουν πλάτη, κατά προτίμηση με γωνία περίπου 105 μοιρών ως προς το κάθισμα, ύψος καθίσματος περίπου 0,45 μ., κατά προτίμηση υποβραχιόνια, και ελεύθερο χώρο κάτω και μπροστά τους για άνετη χρήση. Σε κάθε χώρο όπου προβλέπονται καθιστικά πρέπει να εξασφαλίζεται και ελεύθερος χώρος 0,90 x 1,20 μ. για στάση αναπηρικού αμαξιδίου. Δίπλα σε παγκάκια πρέπει να υπάρχει καθαρός χώρος για παράλληλη στάθμευση αμαξιδίου, ενώ για μετακίνηση από το αμαξίδιο στο παγκάκι απαιτούνται επαρκές μήκος, κατάλληλο βάθος και ύψος καθίσματος, καθώς και υποβραχιόνια για υποβοήθηση. Τα καθιστικά πρέπει να αποστραγγίζονται σωστά, να μην έχουν αιχμηρές ακμές και, σε περιοχές με αυξημένη κίνηση, να πακτώνονται για λόγους ασφαλείας.

Ο φωτισμός των δικτύων πεζών πρέπει να οργανώνεται έτσι ώστε να ενισχύει την ορατότητα, την αίσθηση ασφάλειας και την επικοινωνία των χρηστών, ιδίως σε διασταυρώσεις, διαβάσεις, στάσεις ΜΜΜ, εμπορικά σημεία και χώρους στάσης. Τα φωτιστικά πρέπει να είναι ενεργειακά αποδοτικά, να παρέχουν ομοιόμορφο φωτισμό, να τοποθετούνται σε τακτές αποστάσεις και να κατευθύνουν το φως προς τα κάτω για τον περιορισμό της φωτορύπανσης. Μπορούν να τοποθετούνται είτε σε ανεξάρτητους στύλους είτε σε στύλους δημοτικού φωτισμού, με τα φωτιστικά πεζών να τοποθετούνται χαμηλότερα από εκείνα του οδοστρώματος. Ο σχεδιασμός του φωτισμού πρέπει να συντονίζεται με τη φύτευση, ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής φωτισμός σε όλα τα στάδια ανάπτυξης των δέντρων. Στις στάσεις ΜΜΜ επιβάλλεται ειδικός φωτισμός, ενώ η επιλογή των φωτιστικών πρέπει να λαμβάνει υπόψη την αποτελεσματικότητα, την ευκολία συντήρησης, τη συμβατότητα με τις τεχνολογίες του δήμου, την προσαρμογή σε νέες τεχνολογίες και τη δυνατότητα ασφαλούς ενσωμάτωσης στον χώρο. Ειδικές λύσεις, όπως bollards, επίτοιχα, επιδαπέδια φωτιστικά ή φωτιζόμενοι χειρολισθήρες, μπορούν να χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση, με ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μην δημιουργούν εμπόδια ή παγίδες.

Οι λωρίδες πρασίνου, οι ζαρντινιέρες, τα παρτέρια και οι σχάρες δέντρων πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να μη διαταράσσουν την προσβασιμότητα και παράλληλα να συμβάλλουν στη βελτίωση του μικροκλίματος και της διαχείρισης των ομβρίων. Ενδείκνυται η πρόβλεψη υπόγειας αποστράγγισης, καθώς και η χρήση ευέλικτων υλικών επίστρωσης γύρω από τα δέντρα, ώστε να αποφεύγονται ρηγματώσεις και παραμορφώσεις. Συνιστάται επίσης η εφαρμογή πράσινων υποδομών, όπως κανάλια βιοφίλτραρίσματος, φυτεύσεις που διευκολύνουν τη διήθηση και λοιπά συστήματα ελέγχου και καθυστέρησης της απορροής ομβρίων, εφόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες του χώρου.

Οι υπέργειες εγκαταστάσεις οργανισμών κοινής ωφέλειας, όπως pillars, στύλοι, κιβώτια και κρουνοί, πρέπει να τοποθετούνται αποκλειστικά στη ζώνη αστικού εξοπλισμού. Σε κάθε ανακατασκευή πρέπει να επιδιώκεται κατά το δυνατόν η υπογειοποίηση των δικτύων και η ένταξή τους σε επισκέψιμα κανάλια. Τα καλύμματα φρεατίων πρέπει να βρίσκονται εκτός της ζώνης ελεύθερης όδευσης, να έχουν αντολισθηρή, ελαφρά ανάγλυφη επιφάνεια και να είναι απολύτως ισόπεδα με το δάπεδο.

Στους εξωτερικούς χώρους φαγητού και στα τραπέζια πικνίκ πρέπει να εξασφαλίζεται προσβασιμότητα για χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου. Πρέπει να αφαιρείται μία θέση καθημένου ώστε να υπάρχει χώρος προσέγγισης και άνετης χρήσης, να προβλέπεται διάκενο 91-92 εκ. πίσω από τον πάγκο στις χρησιμοποιήσιμες πλευρές και ελεύθερος χώρος κάτω από το τραπέζι για τα γόνατα και τα πόδια, με ύψος 68-70 εκ., πλάτος 76,5 εκ. και βάθος 48,5 εκ. Πρέπει επίσης να αποφεύγονται στοιχεία κάτω από το τραπέζι που εμποδίζουν την προσέγγιση.

Οι κάδοι απορριμμάτων πρέπει να τοποθετούνται σε ύψη κατάλληλα και για χρήση από άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. Σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους δεν επιτρέπεται η δημιουργία εσοχών για κάδους όταν αυτές μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος και προκαλούν στένωση της ελεύθερης όδευσης πεζών.

Είσοδοι – Έξοδοι Χώρων Στάθμευσης Παρακείμενων Κτιρίων

Κατά τη διαμόρφωση εισόδων και εξόδων χώρων στάθμευσης παρακείμενων κτιρίων πρέπει να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση η ασφαλής και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών στο παρακείμενο πεζοδρόμιο. Δεν επιτρέπεται η κατασκευή ράμπας εισόδου οχημάτων επάνω στο οδόστρωμα. Η διαμόρφωση πρέπει να γίνεται με τρόπο που να διατηρεί τη συνέχεια και τη λειτουργικότητα της πεζής όδευσης, χωρίς να δημιουργούνται επικίνδυνες ή απότομες μεταβολές στη διαδρομή των πεζών.

Όταν στο πεζοδρόμιο εξασφαλίζεται ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών πλάτους 1,50 μ. και ζώνη αστικού εξοπλισμού πλάτους τουλάχιστον 0,40 μ., η ράμπα εισόδου των οχημάτων πρέπει να κατασκευάζεται αποκλειστικά εντός της ζώνης αστικού εξοπλισμού. Στο σημείο συναρμογής της ράμπας με τη ζώνη ελεύθερης όδευσης πρέπει να τοποθετούνται πλακίδια τύπου Β για επισήμανση του κινδύνου.

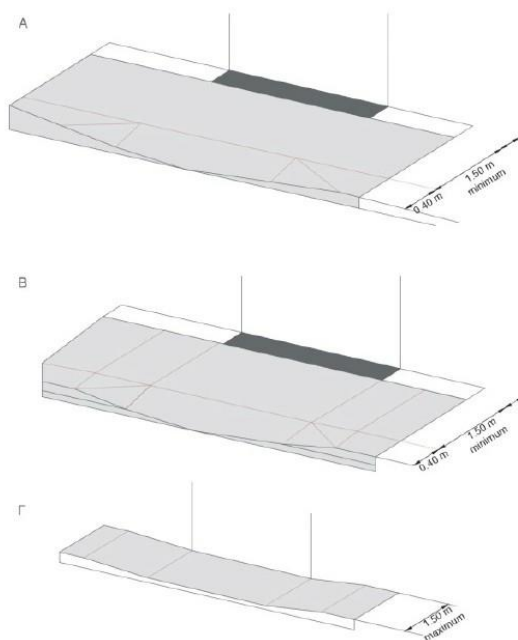
Όταν, παρά την ύπαρξη ζώνης ελεύθερης όδευσης 1,50 μ. και ζώνης αστικού εξοπλισμού τουλάχιστον 0,40 μ., υπάρχει μεγάλη υψομετρική διαφορά μεταξύ χώρου στάθμευσης και οδού, με κλίση άνω του 12%, η ράμπα οχημάτων πρέπει να κατασκευάζεται στη ζώνη αστικού εξοπλισμού μόνο για το μισό της υψομετρικής διαφοράς, έως κλίση 6%. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να ταπεινώνεται και η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών κατά το μήκος της εισόδου, με ράμπες πεζών σε όλο το πλάτος της εκατέρωθεν. Πλακίδια τύπου Β πρέπει να τοποθετούνται στην αρχή και στο τέλος αυτών των ραμπών, καθώς και στο σημείο σύνδεσης της ράμπας οχημάτων με τη ζώνη ελεύθερης όδευσης.

Όταν δεν υπάρχει καθόλου ζώνη αστικού εξοπλισμού, ανεξάρτητα από το συνολικό πλάτος του πεζοδρομίου, πρέπει να ταπεινώνεται ολόκληρο το πλάτος του πεζοδρομίου κατά το

μήκος της εισόδου, με ράμπες πεζών σε όλο το πλάτος του. Και σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η τοποθέτηση πλακιδίων τύπου Β στην αρχή και το τέλος των ραμπών, καθώς και στα σημεία συναρμογής με τη ζώνη κίνησης των πεζών.

Για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων στις εισόδους κτιρίων, μπορεί να προβλέπεται σημειακή διαπλάτυνση του πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης, μπροστά από την είσοδο, ώστε να δημιουργείται ράμπα ή να τοποθετείται κινητή ράμπα. Η λύση αυτή μπορεί να εφαρμόζεται ακόμη και όταν το υπόλοιπο πεζοδρόμιο δεν διαθέτει επαρκές πλάτος για την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου. Εναλλακτικά, το διαπλατυσμένο αυτό τμήμα μπορεί να ταπεινώνεται τοπικά και να συνδέεται με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο μέσω ραμπών εκατέρωθεν.

Οι παραπάνω σημειακές παρεμβάσεις στις εισόδους κτιρίων δεν θεωρούνται τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, δεν απαιτούν εξασφάλιση ισοζυγίου στάθμευσης και μπορούν να εγκρίνονται από την αρμόδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση μετά από απόφαση του οικείου οργάνου του ΟΤΑ.



ΣΧ.24- Εισόδος/εξόδος από ιδιωτικό χώρο στάθμευσης

Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ

Στους κοινόχρηστους χώρους όπου προβλέπονται θέσεις στάθμευσης κοινής χρήσης πρέπει να διαμορφώνονται ειδικές θέσεις για οχήματα ατόμων με αναπηρία σε ποσοστό 5% επί του συνόλου, με ελάχιστο αριθμό μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των θέσεων αυτών πρέπει να

είναι 3,50 μ., ενώ τουλάχιστον μία θέση πρέπει να καλύπτει και τις απαιτήσεις οχήματος τύπου van ή πρόσβασης από το πίσω μέρος, με ελάχιστες διαστάσεις 4,50 x 6,60 μ. Οι θέσεις αυτές πρέπει να συνδέονται με το παρακείμενο πεζοδρόμιο μέσω κατάλληλου κεκλιμένου επιπέδου και να σημαίνονται τόσο επί του εδάφους όσο και με κατακόρυφη σήμανση με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

Στους οργανωμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης οι θέσεις ΑμεΑ πρέπει να χωροθετούνται κοντά στην είσοδο ή έξοδο και να εντοπίζονται εύκολα με κατάλληλη καθοδηγητική πινακίδα. Η επιφάνειά τους πρέπει να διαφοροποιείται σαφώς από το υπόλοιπο οδόστρωμα, με ειδικό αντιολισθητικό υλικό, μπλε χρωματισμό, λευκό περίγραμμα και λευκό διεθνές σύμβολο στο κέντρο της θέσης.

Όταν οι χώροι στάθμευσης εξυπηρετούν κτίρια δημόσιας χρήσης, όπως δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, θέατρα ή κινηματογράφους, οι θέσεις ΑμεΑ πρέπει να χωροθετούνται στη μικρότερη δυνατή απόσταση από την προσβάσιμη είσοδο, κατά προτίμηση σε απόσταση μικρότερη των 50 μ., με πλήρως εξασφαλισμένη αυτόνομη διαδρομή προς το κτίριο. Όταν εξυπηρετούν ειδικούς προορισμούς, όπως αρχαιολογικούς χώρους ή αξιοθέατα, οι θέσεις αυτές πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατόν πλησιέστερα και σε κάθε περίπτωση σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 300 μ. Αν αυτό δεν είναι εφικτό, πρέπει να προβλέπεται ειδικό μεταφορικό μέσο, κατάλληλο για άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα.

Για τις παρόδες δημόσιες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος του οδικού δικτύου εξακολουθεί να ισχύει η υποχρέωση κατανομής ποσοστού 5% για θέσεις ΑμεΑ σε όλο το δίκτυο. Όσον αφορά τις προσωπικές θέσεις στάθμευσης που παραχωρούνται σε πολίτες με αναπηρία, το απαιτούμενο ελάχιστο πλάτος πρέπει να επιδιώκεται στο μέγιστο δυνατό βαθμό, χωρίς όμως να οδηγεί σε αποκλεισμό της χορήγησης θέσης όταν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού δεν επιτρέπουν την πλήρη τήρηση των προδιαγραφών. Σε τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να εγκρίνεται παρέκκλιση, εφόσον αυτό αιτιολογείται από τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, και υπάρχει σχετική αποδοχή από τον ενδιαφερόμενο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες οφείλουν να επανελέγχουν τις παρεκκλίσεις αυτές σε εύλογα χρονικά διαστήματα, όχι πέραν της πενταετίας.

Στις θέσεις στάθμευσης παράλληλα προς το κράσπεδο, όταν το πεζοδρόμιο έχει συνολικό πλάτος άνω των 3,00 μ. και εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών 1,50 μ., η θέση ΑμεΑ πρέπει να τοποθετείται παράλληλα με το κράσπεδο και να δημιουργείται στην εσωτερική πλευρά της εσοχή, ίση με τη διαφορά πλάτους από τις κοινές θέσεις στάθμευσης, ώστε να διαμορφώνεται ράμπα πρόσβασης προς το πεζοδρόμιο. Όταν το πεζοδρόμιο έχει συνολικό πλάτος μικρότερο των 3,00 μ. αλλά εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση 1,50 μ., πρέπει να υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο σε όλο το μήκος της θέσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, με εκατέρωθεν ράμπες κλίσης έως 5%. Αν μεταξύ πεζοδρομίου και παράλληλης στάθμευσης παρεμβάλλεται ποδηλατόδρομος, η θέση ΑμεΑ πρέπει να καταλαμβάνει κατάλληλο τμήμα του ποδηλατοδρόμου, ανάλογα με το πλάτος του διαχωριστικού στοιχείου.

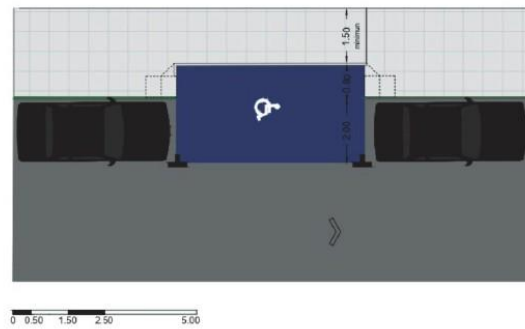
Στις θέσεις στάθμευσης κάθετα προς το κράσπεδο, όταν το πεζοδρόμιο έχει πλάτος άνω των 3,00 μ. και εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση 1,50 μ., η θέση ΑμεΑ πρέπει να τοποθετείται

κάθετα και να συνοδεύεται από πλευρικό διάδρομο ελάχιστου πλάτους 1,20 μ. για την κίνηση του αμαξιδίου, ο οποίος καταλήγει σε ράμπα επί του πεζοδρομίου. Όταν το πεζοδρόμιο έχει πλάτος μικρότερο των 3,00 μ. αλλά εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση, μπορεί είτε να δημιουργείται παράλληλος διάδρομος 1,20 μ. με ράμπα σε προέκταση του πεζοδρομίου είτε να υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο κατά μήκος τουλάχιστον 1,50 μ. με εκατέρωθεν ράμπες κλίσης έως 5%. Όταν δεν εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση 1,50 μ. αλλά υπάρχει τουλάχιστον 0,70 μ., πρέπει να δημιουργείται στην γωνία του οικοδομικού τετραγώνου υποβιβασμένη προέκταση του πεζοδρομίου μήκους ίσου με το μήκος της θέσης και ελάχιστου πλάτους 1,50 μ., δίπλα στην οποία χωροθετείται η θέση ΑμεΑ.

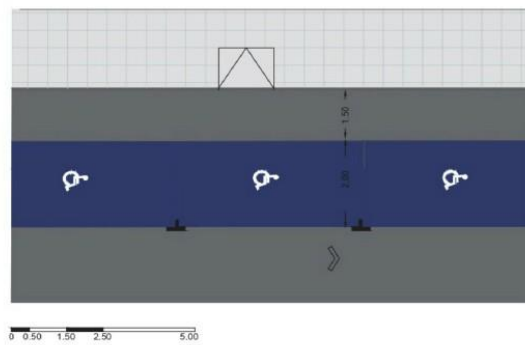
Στις θέσεις στάθμευσης υπό γωνία 45° έως 60° προς το κράσπεδο, όταν το πεζοδρόμιο έχει πλάτος άνω των 3,00 μ. και ελεύθερη όδευση μεγαλύτερη του 1,50 μ., η θέση ΑμεΑ πρέπει να έχει πλάτος 3,00 μ. και να συνοδεύεται από ράμπα επί του πεζοδρομίου με κλίση 5% έως 7%. Όταν το πεζοδρόμιο έχει μικρότερο πλάτος και δεν εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση 1,50 μ., πρέπει είτε να δημιουργείται ράμπα σε προέκταση του πεζοδρομίου είτε να υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο κατά μήκος τουλάχιστον 1,50 μ. με εκατέρωθεν ράμπες κλίσης έως 5%.

Για θέσεις στάθμευσης οχημάτων τύπου van παράλληλα προς το πεζοδρόμιο, όταν το πεζοδρόμιο έχει συνολικό πλάτος από 2,50 μ. έως 4,00 μ. και εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση 1,50 μ., πρέπει να υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο σε όλο το μήκος της θέσης στο επίπεδο του οδοστρώματος, με εκατέρωθεν ράμπες κλίσης έως 5%. Όταν το πεζοδρόμιο έχει πλάτος άνω των 4,00 μ., πρέπει να δημιουργείται υποβιβασμένη εσοχή πλάτους 2,50 μ. στο πεζοδρόμιο σε όλο το μήκος της θέσης. Για van σε θέση υπό οποιαδήποτε γωνία προς το κράσπεδο, απαιτείται πεζοδρόμιο πλάτους άνω των 3,20 μ., ώστε να διαμορφωθεί η αναγκαία εσοχή και να διατηρηθεί ελεύθερη όδευση 1,50 μ. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να δημιουργείται πλευρικός διάδρομος πλάτους τουλάχιστον 1,20 μ. και ράμπα κλίσης έως 5% σε προέκταση του πεζοδρομίου.

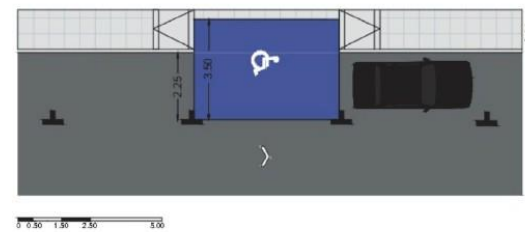
Σε όλες τις περιπτώσεις όπου κατασκευάζονται κεκλιμένες ράμπες επί του οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ, πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την αποστράγγιση, επειδή οι ράμπες αυτές εμποδίζουν τη φυσική απορροή των ομβρίων. Για τον λόγο αυτό απαιτείται πρόβλεψη σωλήνα αποστράγγισης κάτω από τη ράμπα και κατασκευή σχαρών αποχέτευσης εκατέρωθεν.



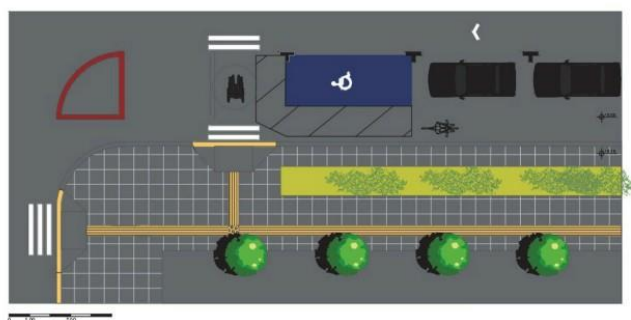
ΣΧ.25Α1



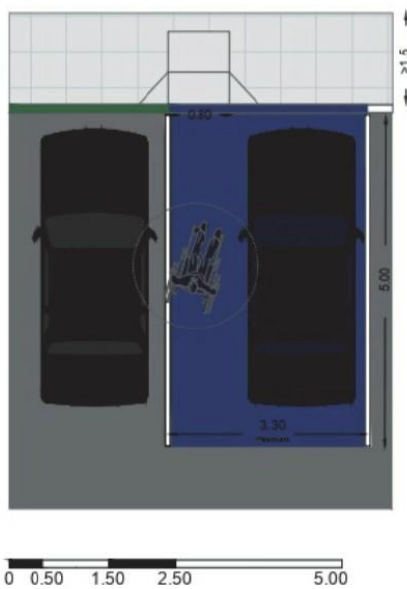
ΣΧ.25Α1



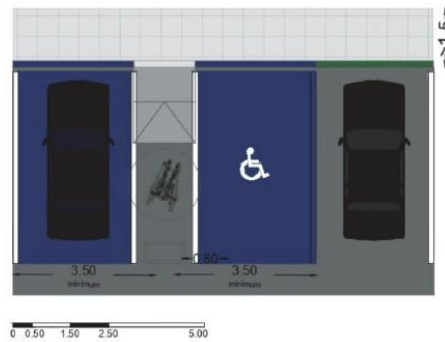
ΣΧ.25Α2



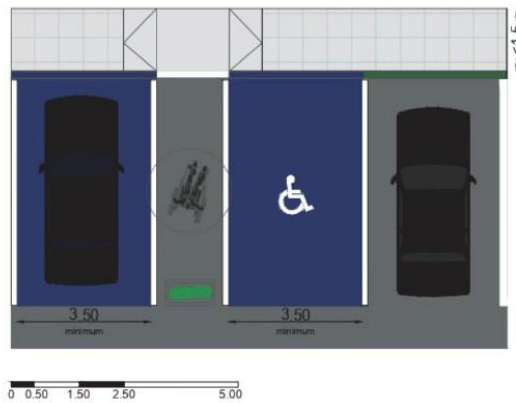
ΣΧ.25Α3



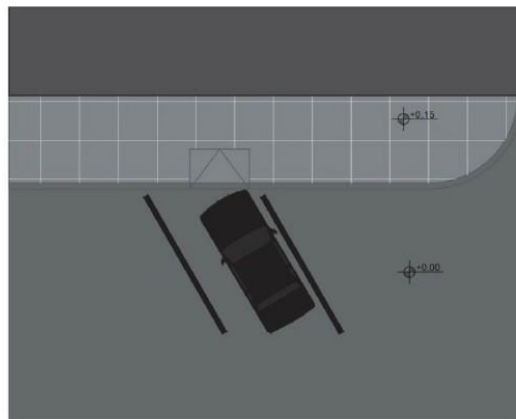
ΣΧ.26Α



ΣΧ.26Β



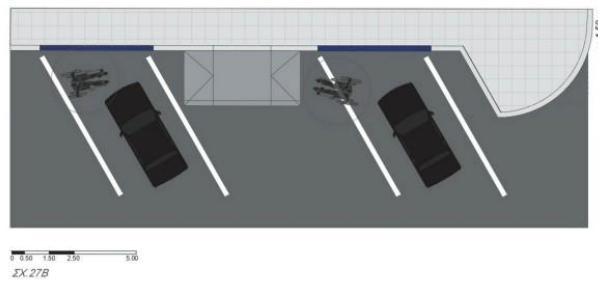
ΣΧ.26Γ



ΣΧ.27Α

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027



6 Προτεινόμενος Σχεδιασμός

Ο προτεινόμενος σχεδιασμός για την μελετώμενη οδό αφορά μια στοχευμένη αλλά ουσιαστική παρέμβαση αναβάθμισης του υφιστάμενου οδικού χώρου, με κύριο αντικείμενο την αποκατάσταση, ανακατασκευή και συμπλήρωση των πεζοδρομίων, την πλήρη εξασφάλιση συνθηκών προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την αισθητική αναβάθμιση της μελετώμενης οδού. Η παρέμβαση δεν αντιμετωπίζει την οδό αποκλειστικά ως διάδρομο κυκλοφορίας οχημάτων, αλλά ως δημόσιο αστικό χώρο καθημερινής χρήσης, στον οποίο συνυπάρχουν πεζοί, άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, οδηγοί, κάτοικοι, επισκέπτες και παρόδιες χρήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο σχεδιασμός επιδιώκει τη λειτουργική αναδιοργάνωση των επιμέρους στοιχείων της οδού, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στη συνέχεια της πεζής μετακίνησης, στην ασφαλή διέλευση των ευάλωτων χρηστών και στη δημιουργία ενός πιο ευανάγνωστου, ασφαλούς και αναβαθμισμένου περιβάλλοντος.

Βασική κατεύθυνση της μελέτης αποτελεί η αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων σε όλο το μήκος της περιοχής παρέμβασης. Στα τμήματα όπου τα πεζοδρόμια υφίστανται αλλά παρουσιάζουν λειτουργικές ελλείψεις, φθορές, ασυνέχειες, ανισοσταθμίες ή ανεπαρκή επιφάνεια κίνησης, προβλέπεται η ανακατασκευή τους με τρόπο ώστε να διαμορφωθεί ενιαία, ασφαλής και λειτουργική ζώνη πεζής κυκλοφορίας. Η ανακατασκευή αυτή αφορά τόσο την επιφανειακή αποκατάσταση των δαπέδων όσο και τη γεωμετρική και λειτουργική βελτίωση των πεζοδρομίων, ώστε να εξασφαλίζεται ομαλή και ανεμπόδιστη κίνηση. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην άρση των υφιστάμενων εμποδίων, στην εξάλειψη επικίνδυνων υψομετρικών διαφορών και στη διαμόρφωση επιφανειών κατάλληλων για καθημερινή χρήση από όλους τους πολίτες.

Στα τμήματα όπου η κατάσταση των υφιστάμενων πεζοδρομίων είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένη, προβλέπεται πλήρης ανακατασκευή. Η επιλογή αυτή κρίνεται αναγκαία στις περιπτώσεις όπου οι υφιστάμενες κατασκευές δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν με ασφάλεια την πεζή κυκλοφορία, είτε λόγω κατεστραμμένων επιστρώσεων, είτε λόγω ανεπαρκών διαστάσεων, είτε λόγω κακής απορροής ομβρίων, είτε λόγω απουσίας σαφούς οριοθέτησης μεταξύ του χώρου κίνησης των πεζών και του χώρου κυκλοφορίας των οχημάτων. Με την ανακατασκευή επιδιώκεται η δημιουργία νέων, ανθεκτικών και λειτουργικών πεζοδρομίων, τα οποία θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις αστικής κινητικότητας και θα

συμβάλλουν στη συνολική αναβάθμιση της εικόνας της οδού. Παράλληλα, στα σημεία όπου σήμερα δεν υπάρχουν πεζοδρόμια, προβλέπεται η κατασκευή τους εκ νέου, ώστε να αποκατασταθεί η συνέχεια του δικτύου πεζής κυκλοφορίας και να εξαλειφθούν οι σημερινές συνθήκες αναγκαστικής κίνησης των πεζών επί του οδοστρώματος ή σε αδιαμόρφωτες ζώνες.

Η δημιουργία συνεχούς και προσβάσιμου δικτύου πεζής μετακίνησης αποτελεί τον πυρήνα του προτεινόμενου σχεδιασμού. Η σημερινή ασυνέχεια των πεζοδρομίων, η κακή κατάσταση αρκετών επιφανειών και η απουσία οργανωμένων υποδομών προσβασιμότητας δημιουργούν συνθήκες μειωμένης ασφάλειας και αποκλεισμού για σημαντικές κατηγορίες χρηστών. Για τον λόγο αυτό, η μελέτη προβλέπει πλήρη αποκατάσταση της προσβασιμότητας, με την ενσωμάτωση οδύσεων τυφλών, ραμπών ΑμεΑ και βυθίσεων πεζοδρομίου στα κατάλληλα σημεία. Οι παρεμβάσεις αυτές δεν λειτουργούν συμπληρωματικά ή αποσπασματικά, αλλά εντάσσονται οργανικά στον συνολικό σχεδιασμό της οδού, ώστε να εξασφαλίζεται αδιάλειπτη, ασφαλής και ισότιμη μετακίνηση.

Η όδευση τυφλών προβλέπεται να τοποθετηθεί με τρόπο που να διασφαλίζει τη συνέχεια της πορείας και την αναγνωσιμότητα του χώρου για άτομα με προβλήματα όρασης. Η χάραξη της πρέπει να ακολουθεί σαφή και λειτουργική διαδρομή, αποφεύγοντας περιττές μετατοπίσεις, συγκρούσεις με εμπόδια, αστικές υποδομές ή στοιχεία εξοπλισμού. Στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης, προσέγγισης διαβάσεων, διακοπής της πορείας ή ύπαρξης κινδύνου, προβλέπεται η κατάλληλη διαφοροποίηση των πλακών όδευσης, ώστε να παρέχεται σαφής προειδοποίηση και καθοδήγηση. Με τον τρόπο αυτό, η οδός αποκτά μια συγκροτημένη υποδομή προσβασιμότητας, η οποία επιτρέπει σε άτομα με οπτική αναπηρία να κινηθούν με μεγαλύτερη ασφάλεια και αυτονομία.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται επίσης στη διαμόρφωση ραμπών ΑμεΑ και βυθίσεων πεζοδρομίου. Οι ράμπες προβλέπονται στα σημεία όπου απαιτείται η μετάβαση από το επίπεδο του πεζοδρομίου στο επίπεδο του οδοστρώματος, ιδίως στις θέσεις πεζοδιαβάσεων και στις συμβολές με κάθετες οδούς. Η κατασκευή τους αποσκοπεί στην εξασφάλιση ομαλής και ασφαλούς κίνησης για άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο, γονείς με παιδικά καρότσια, ηλικιωμένους, άτομα με προσωρινή κινητική δυσκολία, καθώς και κάθε χρήστη που δυσκολεύεται να υπερβεί υψομετρικές ασυνέχειες. Οι βυθίσεις των πεζοδρομίων συμβάλλουν καθοριστικά στη λειτουργική συνέχεια της πεζής μετακίνησης, καθώς καταργούν τα απότομα κράσπεδα στα σημεία διέλευσης και διαμορφώνουν έναν πιο ασφαλή και φιλικό δημόσιο χώρο.

Στο πλαίσιο της συνολικής βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, ο σχεδιασμός περιλαμβάνει και τη χωροθέτηση νέας πεζοδιάβασης σε καίριο σημείο της οδού. Η επιλογή της θέσης της πεζοδιάβασης αποτελεί σημαντικό στοιχείο της παρέμβασης, καθώς πρέπει να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες μετακίνησης των πεζών και να εξυπηρετεί με ασφάλεια τις υφιστάμενες ροές. Η νέα διάβαση ενισχύει την εγκάρσια συνδεσιμότητα της οδού, οργανώνει τη διέλευση των πεζών, καθιστά πιο προβλέψιμη τη συμπεριφορά όλων των χρηστών και συμβάλλει στη μείωση των κινδύνων που προκύπτουν από άναρχες ή μη προστατευμένες διασχίσεις. Σε συνδυασμό με τις ράμπες, τις βυθίσεις και την όδευση τυφλών, η πεζοδιάβαση αποκτά πλήρη λειτουργική ένταξη στο δίκτυο προσβασιμότητας της περιοχής.

Πέραν των παρεμβάσεων στα πεζοδρόμια και στις υποδομές προσβασιμότητας, η μελέτη προβλέπει και εργασίες επί του οδοστρώματος σε επιλεγμένο τμήμα της οδού. Συγκεκριμένα, προβλέπεται απόξεση του υφιστάμενου ασφαλτοτάπητα και διάστρωση νέας ασφαλικής στρώσης κυκλοφορίας πάχους 5 εκ. Η εργασία αυτή αποσκοπεί στην αποκατάσταση της επιφανειακής ποιότητας του οδοστρώματος, στη βελτίωση της άνεσης και της ασφάλειας της κυκλοφορίας και στην αντιμετώπιση φθορών που επηρεάζουν αρνητικά τη λειτουργία της οδού. Η νέα ασφαλική στρώση θα συμβάλει στη διαμόρφωση ομαλής επιφάνειας κύλισης, στη μείωση των τοπικών ανωμαλιών και στη συνολική βελτίωση της οδηγικής εμπειρίας, ενώ παράλληλα θα αναβαθμίσει την εικόνα του οδικού χώρου.

Η βελτίωση του οδοστρώματος έχει άμεση σχέση και με την οδική ασφάλεια. Ένα φθαρμένο ή ανώμαλο οδόστρωμα μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια των οχημάτων, να δημιουργήσει προβλήματα απορροής, να αυξήσει την πιθανότητα ελγμών αποφυγής και να επιβαρύνει την καθημερινή κυκλοφοριακή λειτουργία. Με την απόξεση και την εφαρμογή νέας ασφαλικής στρώσης κυκλοφορίας επιτυγχάνεται καλύτερη επιπεδότητα, σαφέστερη λειτουργική εικόνα της οδού και δυνατότητα επαναδιαμόρφωσης ή ανανέωσης της οριζόντιας σήμανσης όπου απαιτείται. Η παρέμβαση αυτή λειτουργεί συμπληρωματικά προς τις εργασίες στα πεζοδρόμια, καθώς ο οδικός χώρος αντιμετωπίζεται ενιαία και όχι αποσπασματικά.

Η συνολική πρόταση επιφέρει ουσιαστική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, καθώς μειώνει τα σημεία σύγκρουσης μεταξύ πεζών και οχημάτων, καθιστά σαφέστερα τα όρια των

επιμέρους ζωνών κυκλοφορίας και βελτιώνει την αναγνωσιμότητα του χώρου. Η ύπαρξη

συνεχών πεζοδρομίων αποτρέπει την κίνηση των πεζών επί του οδοστρώματος, ενώ οι οργανωμένες διαβάσεις και οι υποδομές προσβασιμότητας καθοδηγούν τους χρήστες σε ασφαλείς πορείες. Παράλληλα, η ανακατασκευή των κατεστραμμένων τμημάτων και η διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων αναβαθμίζουν τη λειτουργικότητα της οδού και περιορίζουν τους κινδύνους πτώσης, ολίσθησης ή αναγκαστικής κίνησης σε ακατάλληλες επιφάνειες. Η οδός μετατρέπεται έτσι σε έναν πιο οργανωμένο και προβλέψιμο δημόσιο χώρο, όπου η κυκλοφορία οχημάτων και η πεζή μετακίνηση μπορούν να συνυπάρχουν με μεγαλύτερη ασφάλεια.

Παράλληλα με τη λειτουργική και κυκλοφοριακή αναβάθμιση, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις συμβάλλουν σημαντικά και στην αισθητική βελτίωση της περιοχής. Η ανακατασκευή των πεζοδρομίων, η αποκατάσταση των φθαρμένων επιφανειών, η ενιαία αντιμετώπιση των υλικών και η ανανέωση του ασφαλτοτάπητα δημιουργούν μια πιο καθαρή, συνεκτική και αναβαθμισμένη εικόνα του οδικού περιβάλλοντος. Η αισθητική αναβάθμιση δεν περιορίζεται στην επιφανειακή βελτίωση της όψης της οδού, αλλά συνδέεται με την αίσθηση τάξης, ασφάλειας και φροντίδας του δημόσιου χώρου. Ένας δρόμος με σαφώς διαμορφωμένα πεζοδρόμια, προσβάσιμες διαδρομές, οργανωμένες διαβάσεις και ποιοτικές επιστρώσεις ενισχύει την καθημερινή εμπειρία των κατοίκων και αναβαθμίζει συνολικά την εικόνα του οικισμού.

Συνολικά, ο προτεινόμενος σχεδιασμός για την οδό Παπάγου επιδιώκει να αντιμετωπίσει υφιστάμενες ελλείψεις που αφορούν τόσο την ασφάλεια όσο και την προσβασιμότητα και την ποιότητα του δημόσιου χώρου. Με την ανάπλαση των πεζοδρομίων όπου αυτά υπάρχουν, την πλήρη ανακατασκευή τους στα υποβαθμισμένα τμήματα, την κατασκευή νέων πεζοδρομίων όπου σήμερα απουσιάζουν, την αποκατάσταση της προσβασιμότητας με οδεύσεις τυφλών, ράμπες και βυθίσεις, τη χωροθέτηση νέας πεζοδιάβασης και την ανανέωση του ασφαλτοτάπητα σε επιλεγμένο τμήμα, η οδός αποκτά αναβαθμισμένα λειτουργικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Η παρέμβαση διαμορφώνει έναν ασφαλέστερο, προσβάσιμο και αισθητικά βελτιωμένο

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027

αστικό άξονα, ο οποίος ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες των κατοίκων και των διερχόμενων χρηστών και συμβάλλει στη γενικότερη αναβάθμιση της Γιάννουλης.

**Ο Αν. Προϊστάμενος Δ/νσης Τεχνικών
Υπηρεσιών**

Πατσιούρας Αθανάσιος

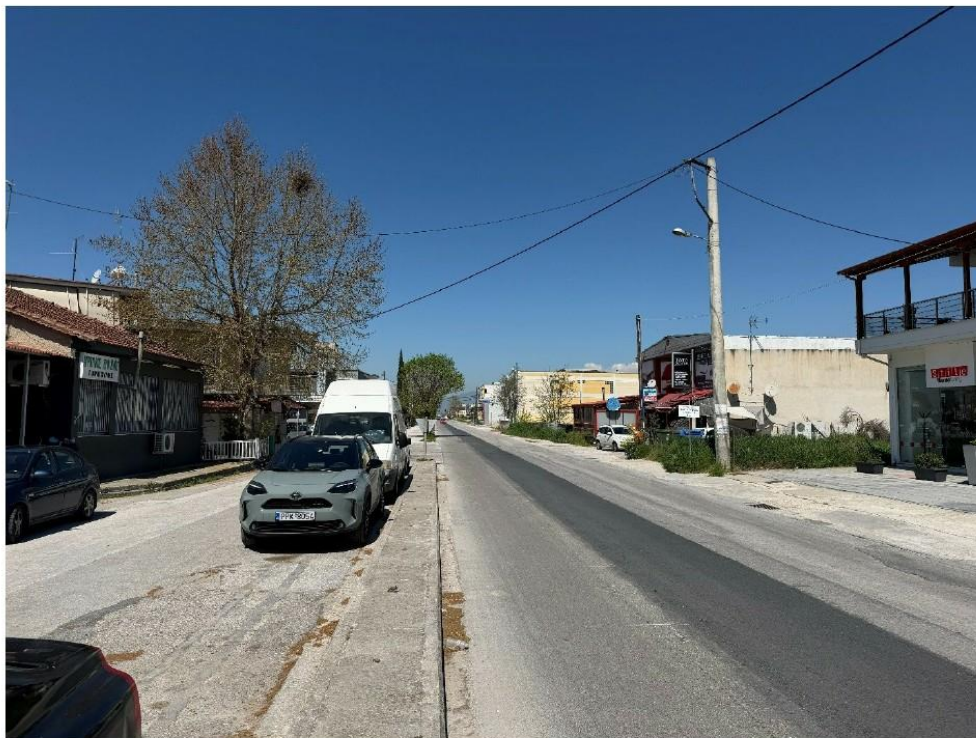
ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027

Παράρτημα Φωτογραφική Αποτύπωση - Χάρτες

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027



[46]

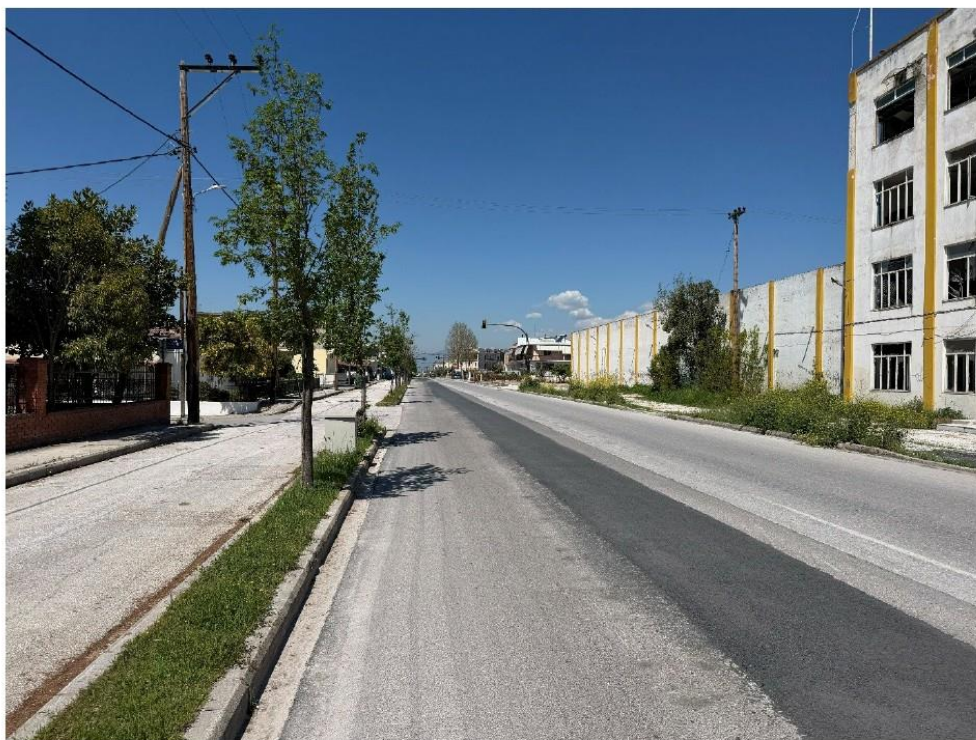
ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027

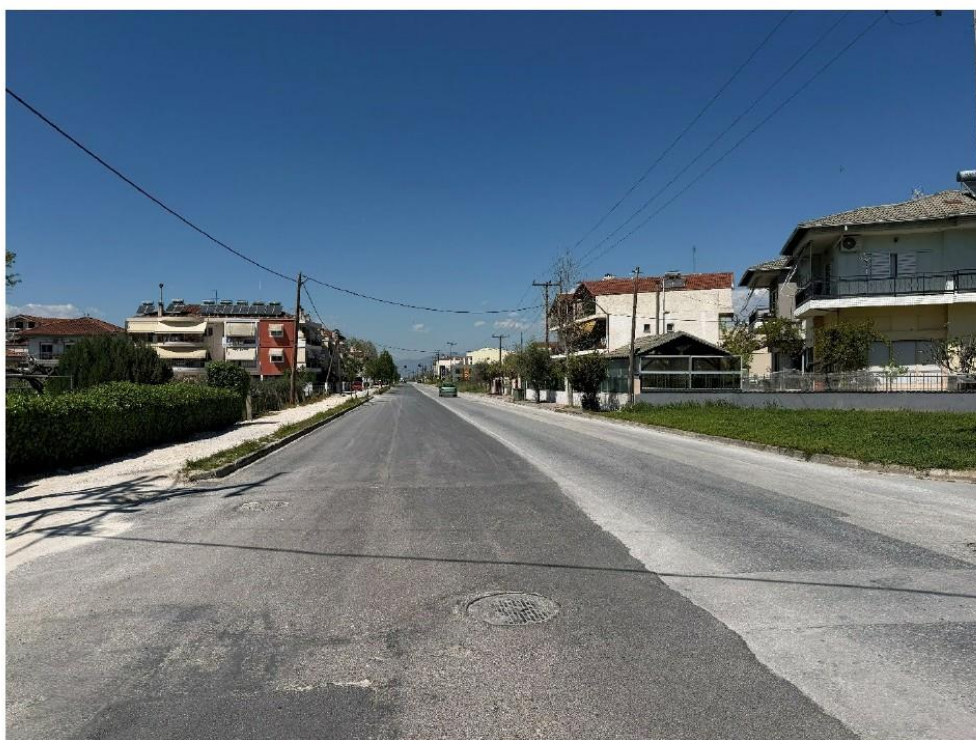


ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027



[48]



ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

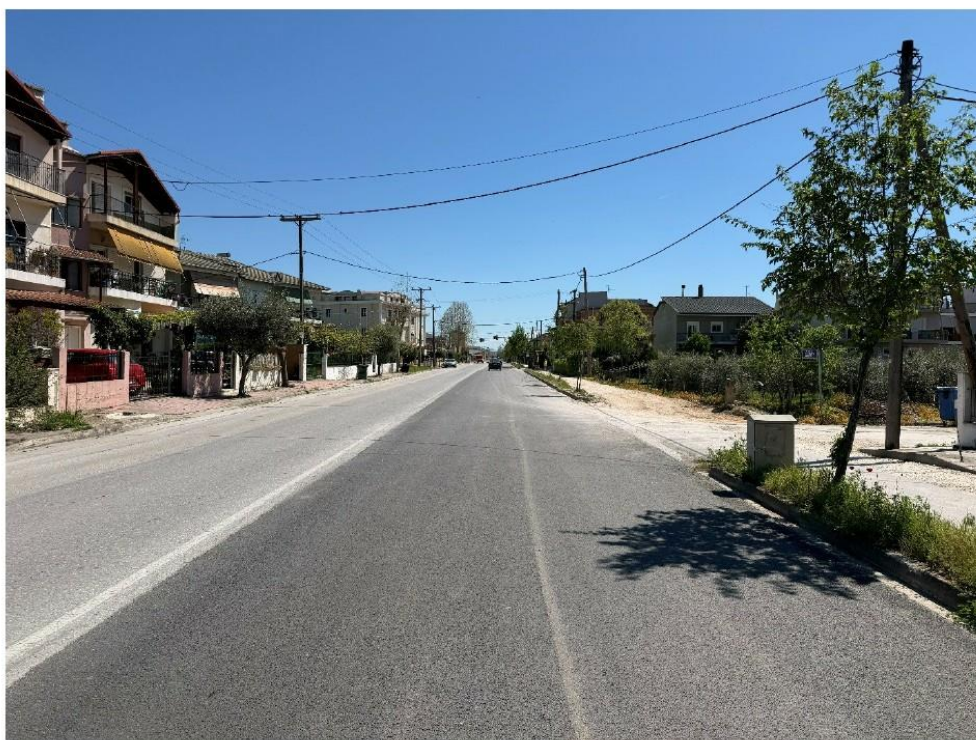
Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027



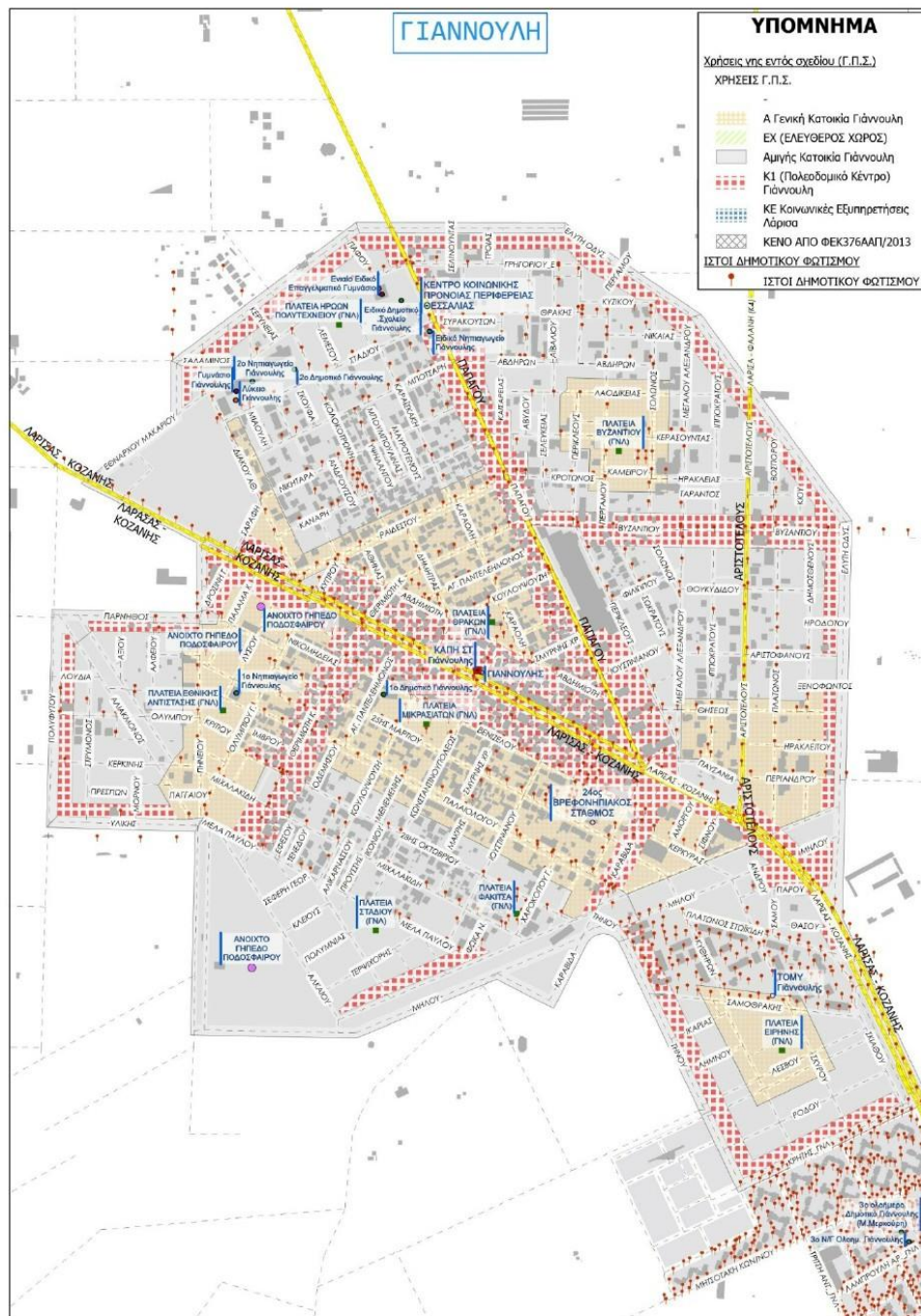
[50]

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027



[51]





ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΣΤΗ Δ.Κ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ

Πρόγραμμα ΤΑΙΠΤοΚ LEADER 2023-2027
