



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

19 Ιουνίου 2020

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 2448

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/57298/225

Έγκριση «Τεχνικών Οδηγιών για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας».

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 35 του ν. 4691/2020 «Ρυθμίσεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του αγροτικού τομέα και άλλες διατάξεις» (Α' 108).

2. Την παρ. 7 του άρθρου 65 του ν. 4688/2020 «Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (Α' 101).

3. Τον ν. 4622/2019 «Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης» (Α' 133).

4. Το άρθρο 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).

5. Το π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α' 114).

6. Το π.δ. 83/2019 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 121).

7. Το π.δ. 84/2019 «Σύσταση και κατάργηση Γενικών Γραμματειών και Ειδικών Γραμματειών/Ενιαίων Διοικητικών Τομέων Υπουργείων» (Α' 123).

8. Την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΥΠΡΓ/67414/8290/23-7-2019 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Δημήτριο Οικονόμου» (Β' 3107).

9. Το π.δ. 132/2017 «Οργανισμός Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας» (Α' 160).

10. Τις διατάξεις του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79).

11. Το άρθρο 64 του ν. 4488/2017 «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων, δικαιώματα ατόμων με αναπηρίες και άλλες διατάξεις» (Α' 137).

12. Την υπ' αρ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/ 31-07-2013 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (Β' 2302).

13. Την υπ' αρ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/05-04-2016 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων)» (Β' 1053).

14. Τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998.

15. Τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Κύριες Αστικές Οδοί, "ΟΜΟΕ - ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001.

16. Την υπ' αρ. ΔΜΕΟ/Ο/613/16-02-2011 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Έγκριση: 1) Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων Κατακόρυφης Σήμανσης Αυτοκινητοδρόμων (ΟΜΟΕ - ΚΣΑ), 2) Προδιαγραφών και Οδηγιών Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων (ΟΜΟΕ - ΣΕΕΟ)» (Β' 905).

17. Την από 09.06.2020 εισήγηση της ΔΜΕΑΑ/ΥΠΕΝ προς το ΚΕΣΥΠΟΘΑ για την έγκριση του τεύχους

Τεχνικών Οδηγιών με τίτλο «Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας».

18. Την πράξη 43 της 5ης συνεδρίασης του ΚΕΣΥΠΟΘΑ/10.06.2020 με την οποία το εν λόγω όργανο γνωμοδότησε θετικά υπέρ της παραπάνω εισήγησης.

19. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης

αυτής δεν προκαλείται δαπάνη στον κρατικό προϋπολογισμό, αποφασίζει:

Άρθρο 1

Έγκριση

Την έγκριση των «Τεχνικών Οδηγιών για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας».

ΙΟΥΝΙΟΣ 2020

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

ΥΠΕΝ / Γενική Γραμματεία Χωρικού
Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος

«Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας»

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	
Ανακατανομή οδικού χώρου – Μέτρα και Επεμβάσεις.....	
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	
Αναγκαιότητα	
Προσδοκώμενα Οφέλη	
Τεχνικές Οδηγίες - Υλικά	
Σήμανση.....	
Ειδικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση προσβασιμότητας.....	
Εκτίμηση κόστους.....	
Αξιολόγηση και Παρακολούθηση	
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ & ΛΩΡΙΔΩΝ ΠΕΖΩΝ	
Εισαγωγικά :	
Αναγκαιότητα	
Προσδοκώμενα Οφέλη	
Τεχνικές Οδηγίες - Υλικά	
Σήμανση.....	
Ειδικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση προσβασιμότητας.....	
Εκτίμηση κόστους.....	
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΚΠΟΝΗΘΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΟΥΝΤΑΙ	

Μέχρι και σήμερα η στάση της πολιτείας απέναντι στο περπάτημα και το ποδήλατο, δύο κατεχορήν ήπιους και υγιείς τρόπους μετακίνησης, ήταν κατά κανόνα προβληματική. Ο περισσότερος δημόσιος χώρος στις πόλεις δινόταν και εξακολουθεί να δίνεται στο ΙΧ και τη μηχανοκίνηση.

Η πανδημία του ιού COVID-19 έφερε όλο τον κόσμο μπροστά σε μία σημαντική αλλαγή, αυτή την τήρησης της λεγόμενης «κοινωνικής απόστασης». Παράλληλα οι συνθήκες του lockdown που επιβλήθηκαν στις πόλεις μας έδειξαν ότι όταν οι μετακινήσεις περιορίζονται αυξάνονται οι ήπιοι τρόποι μετακίνησης με πρωταγωνιστές το περπάτημα και το ποδήλατο.

Οι πόλεις του κόσμου φαίνεται να βρίσκονται μπροστά σε μία σημαντική ευκαιρία να αλλάξουν τη μέχρι σήμερα πορεία τους και να στραφούν σε πιο υγιείς και φιλικές στο περιβάλλον λύσεις. Κατά τη διάρκεια τόσο του lockdown, όσο και στο διάστημα επαναφοράς, βλέπουμε αρκετές πόλεις να διευκολύνουν με έκτακτα μέτρα τους κατοίκους να περπατούν και να ποδηλατούν, διατηρώντας ωστόσο τις αποστάσεις ασφαλείας. Παράλληλα οι πόλεις ενθαρρύνονται να λαμβάνουν πιλοτικά μέτρα για τον περιορισμό της επαναφοράς της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη διατήρηση χαμηλών ταχυτήτων.

Η κρίση του coronavirus (COVID-19) είχε επιπλέον, τρομερό αντίκτυπο στη ζωή και την υγεία πολλών πολιτών της χώρας, καθώς και σοβαρές οικονομικές συνέπειες. Τα περιοριστικά μέτρα στις μετακινήσεις των πολιτών και οι απαιτούμενες αποστάσεις ασφαλείας, που πρέπει να τηρούνται ακόμη και με την σταδιακή άρση των μέτρων αυτών, δημιουργούν αναμφισβήτητα ένα καινούργιο τοπίο για τις αστικές μετακινήσεις. Την ίδια στιγμή παρατηρήθηκε ότι η μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας οδήγησε σε μετασχηματισμό του αστικού περιβάλλοντος σε πολλές από τις πόλεις μας. Λόγω των συνθηκών, μεγάλο μέρος των πολιτών επέλεξε την «ενεργή μετακίνηση», δηλαδή ποδηλασία και περπάτημα, ως τους καλύτερους τρόπους για να κινούνται στην πόλη. Παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των ποδηλάτων που χρησιμοποιούνται για τις καθημερινές μετακινήσεις καθώς και για άσκηση και αναψυχή. Επιπλέον αυτών, η πληρότητα των ΜΜΜ, ως προς τον αριθμό των επιβατών, αλλάζει και δημιουργούνται νέες απαιτήσεις και συσχετισμοί. Η κρίση της πανδημίας, έγινε αφορμή να “ξεναμπεί” στην κορυφή της δημόσιας συζήτησης το θέμα της πεζή μετακίνησης, της ποδηλασίας και της ανάγκης για αύξηση του απαιτούμενου ελεύθερου δημόσιου χώρου για πεζούς και ποδηλάτες.

Το πραγματικό “στοίχημα” που αναδεικνύεται στην παρούσα φάση, είναι να βελτιωθεί η ποιότητα του δημόσιου χώρου που αφορά πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και να ενθαρρυνθεί η αύξηση της παρουσίας τους στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις όταν η χώρα επιστρέψει σε κανονικούς ρυθμούς. Το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος από τις καθημερινές μετακινήσεις αφορούν σε μικρές και μέτριες αποστάσεις (ιδιαίτερως σε πόλεις μεσαίου και μικρού μεγέθους) ισχυροποιεί το εφικτό ενός τέτοιου σχεδίου δράσης. Τα οφέλη από μια σειρά σχετικών παρεμβάσεων είναι αδιαμφισβήτητα, έχουν συζητηθεί και αποδειχθεί επί σειρά ετών από την ακαδημαϊκή και όχι μόνο κοινότητα, έχουν εφαρμοστεί σε πολλές πόλεις διεθνώς και καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα, το περιβαλλοντικό, το οικονομικό και το κοινωνικό. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να προστεθεί ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που σχετίζεται με την «ανθεκτικότητα» των πολιτών, καθώς υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι υπάρχει ένας σημαντικός σύνδεσμος μεταξύ της ανάρρωσης COVID-19 και της φυσικής κατάστασης (πράγματι, οι ενεργές μορφές μετακίνησης μας βοηθούν να είμαστε πιο υγιείς και ανθεκτικοί).

Αναγνωρίζουμε ότι αυτή η στιγμή είναι ευκαιρία να μετασχηματιστούν οι μορφές αστικής μετακίνησης

των πολιτών. Για το σκοπό αυτό, το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, υποστηρίζει τις τοπικές αρχές, στο να πραγματοποιήσουν σημαντικές αλλαγές, με μια σειρά από εύκολες, χωρίς κόστος και ευέλικτες παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο τους, με στόχο να αποδώσουν περισσότερο χώρο στους πεζούς, στους ποδηλάτες, στο πράσινο και στην αναψυχή, συντάσσοντας τις **«Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας»**.

τις Τεχνικές Οδηγίες συνέταξαν οι :

- Θάνος Βλαστός, Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος, Καθηγητής ΕΜΠ
- Αυγή Βάσση, Τοπογράφος Μηχανικός (Διευθύντρια Γρ. Γ.Γ. Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος ΥΠΕΝ),
- Καλλιόπη Παπαδάκη, Αρχιτέκτονας - Πολεοδόμος Μηχανικός, με Α' Βαθμό (Συνεργάτης Γ.Γ. Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος ΥΠΕΝ & στέλεχος της Διεύθυνσης Εφαρμογής Σχεδιασμού & Ελέγχου Δομημένου Περιβάλλοντος / ΥΠΕΝ),
- Μαρία Σίτη, Τοπογράφος Μηχανικός (Στέλεχος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ)
- Νεφέλη Αλεξοπούλου, Αρχιτέκτονας Μηχανικός, (Στέλεχος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ)

Πέραν της θετικής συμβολής των προτεινόμενων μέτρων στην αντιμετώπιση της πανδημίας, η εφαρμογή τους αναμένεται ότι θα συντελέσει στη γενικότερη αξιολόγηση :

(α) αυτού του είδους των έκτακτων πιλοτικών παρεμβάσεων με βάση τα αποτελέσματα που θα παρατηρηθούν και

(β) στην αξιολόγηση των ίδιων των αποτελεσμάτων ως προς τις μετακινήσεις των πολιτών, τη λειτουργία των οδών, την αποδοχή ή μη από την κοινωνία κ.λπ., ώστε να αποτελέσουν χρήσιμα στοιχεία για τον μελλοντικό προγραμματισμό των Δήμων, σε σχέση με τις αναπλάσεις στον δημόσιο χώρο τους.

Ευελπιστούμε λοιπόν οι Τεχνικές Οδηγίες να λειτουργήσουν ως ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο που θα δώσει μια νέα προοπτική για πόλεις πιο πράσινες και πιο ανθρώπινες η οποία θα κάνει τους κατοίκους πιο αισιόδοξους, θα τους βοηθήσει να ανακάμψουν από τα προβλήματα που προκάλεσε ο κορωνοϊός ώστε δυνατότεροι να αντιμετωπίσουν νικηφόρα την κλιματική απορρύθμιση.

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

**Γενικός Γραμματέας Χωρικού Σχεδιασμού
και Αστικού Περιβάλλοντος ΥΠΕΝ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με δεδομένο ότι, σχεδόν το σύνολο των ελληνικών αστικών οδών έχει καταληφθεί από τα αυτοκίνητα (με εξαίρεση τα πεζοδρόμια, τα οποία πολύ συχνά, λόγω ελάχιστου πλάτους δεν ευνοούν την κίνηση των πεζών) το ερώτημα που προκύπτει είναι : «από πού θα παρθεί ο χώρος που θα δοθεί σε πεζούς και ποδηλάτες;» Η απάντηση είναι προφανής.

ΑΡΧΙΚΑ

Ο χώρος που θα δοθεί σε πεζούς και ποδηλάτες θα παρθεί από χώρο των οδών, που σήμερα χρησιμοποιείται από το αυτοκίνητο για κίνηση και για στάθμευση. Είναι γνωστό ότι, τα προβλήματα στάθμευσης είναι μεγάλα στην ελληνική πόλη, ιδιαίτερα στις πυκνοκατοικημένες, και πιο κεντρικές περιοχές. Αντιθέτως, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, κάτοικοι που ζουν σε παρόμοιες περιοχές απαλλάσσονται από το αυτοκίνητό τους, καθώς οι πόλεις αυτές έχουν πλούσιο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας και υποδομής ποδηλάτου και επαρκή πεζοδρόμια. Επίσης, ακόμη και όταν κάποιος χρειαστεί αυτοκίνητο για την μετακίνησή του, μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτοκίνητο κοινής χρήσης, μέσω εφαρμογής μιας ηλεκτρονικής κάρτας, εφόσον είναι μέλος σε σχετικούς συλλόγους ενοικίασης κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Οι παραπάνω πόλεις έχουν επιπλέον πλούσιο δίκτυο υπόγειων και υπέργειων σταθμών στάθμευσης αυτοκινήτων. Η ελληνική πόλη δεν έχει τον παραπάνω εξοπλισμό, και αν υπήρχαν τα χρήματα για τη δρομολόγηση της απόκτησής του, θα χρειαζόντουσαν πολλά χρόνια τόσο για την κατασκευή της σχετικής υποδομής όσο και για εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΥ ΘΑ ΣΤΑΘΜΕΥΟΥΝ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΥΡΙΑΝΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΩΣ Η ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΘΑ ΚΑΛΥΨΕΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Πόλεις με πλούσια υποδομή δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος θα έχουν ανάγκη από πολύ λιγότερα αυτοκίνητα από τα σημερινά. Η τεχνολογική εξέλιξη στοχεύει σε αυτοκίνητα χωρίς οδηγό που θα είναι κοινής χρήσης ώστε να καταναλώνεται όσο γίνεται λιγότερος χώρος.

Αυτή τη στιγμή η ελληνική πόλη έχει μπροστά της ένα διακύβευμα πολύ πιο άμεσο: διαθέτει έξι μήνες για να αποδώσει χώρο σε πεζούς (σε αυτούς συμπεριλαμβάνονται άτομα με αναπηρίες, ηλικιωμένοι και παιδιά) και ποδηλάτες που ουσιαστικά είναι εκτοπισμένοι από τον δρόμο και πολλοί από αυτούς έγκλειστοι στα διαμερίσματα. Στη συνέχεια, θα επιστρέψουμε ξανά στο καθεστώς όπου για την παραμικρή αλλαγή σε ένα δρόμο, ακόμη και για την τοποθέτηση μιας πινακίδας χρειάζεται μια χρονοβόρα και επίπονη διαδικασία (πολλοί μήνες ή και χρόνια). Υπό τις δεδομένες συνθήκες, το να παρθεί χώρος από τη στάθμευση, και να αποδοθεί σε πεζούς ή/και ποδηλάτες τόσο άμεσα, είναι εξαιρετικά δύσκολο. Η μοναδική εφικτή λύση, είναι να παρθεί χώρος από το μέρος του οδοστρώματος όπου κυκλοφορούν τα αυτοκίνητα

Η βασική και αδιαπραγμάτευτη αρχή του σχεδιασμού είναι το ότι, πρέπει να δοθεί χώρος σε πεζούς και ποδηλάτες, χωρίς να προκληθούν σοβαρές εμπλοκές στην οδική κυκλοφορία. Προφανώς, υπάρχει εμπειρία από εφαρμογές σχετικών παρεμβάσεων, όπως πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, και κατασκευή λωρίδων ποδηλάτου. Στις περιπτώσεις αυτές, αφαιρείται οδικός χώρος από αυτόν που χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο και η κυκλοφορία προσαρμόζεται κάθε φορά στα νέα δεδομένα. Λόγω των έκτακτων συνθηκών, δεν υπάρχει το χρονικό περιθώριο εκπόνησης των συνοδευτικών μελετών, όπως

συνήθως. Οι έκτακτες παρεμβάσεις θα αξιολογηθούν σε πραγματικό χρόνο και εφόσον κριθεί ότι πρέπει να αποκτήσουν μονιμότερο χαρακτήρα, τότε θα εξεταστεί η δυνατότητα λεπτομερέστερου σχεδιασμού μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος που ορίζεται για την εφαρμογή τους. Για τα παραπάνω διακρίνονται οι εξής περιπτώσεις :

→ **1^η περίπτωση:** αφορά σε δρόμους, μονόδρομους ή αμφίδρομους, με περισσότερες της μίας λωρίδες ανά κατεύθυνση.

Η απόκτηση χώρου πραγματοποιείται με αφαίρεση μίας λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3-3,5μ η οποία αποδίδεται για χρήση είτε μόνο σε πεζούς, είτε μόνο σε ποδηλάτες, είτε και στους δύο. Δεν θεωρείται σκόπιμο να εφαρμοστεί για μέρος της λωρίδας, καθώς το εναπομείναν πλάτος κρίνεται ότι θα έδινε ώθηση στα αυτοκίνητα να αυξάνουν την ταχύτητά τους, και ως εκ τούτου θεωρείται επικίνδυνο.

→ **2^η περίπτωση:** αφορά σε δρόμους, αμφίδρομους με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση.

Η απόκτηση χώρου πραγματοποιείται με μονοδρόμηση. Η λωρίδα της καταργούμενης κατεύθυνσης αποδίδεται σε πεζούς ή ποδηλάτες ή και στους δύο.

→ **3^η περίπτωση:** αφορά σε μονόδρομους με ζώνη στάθμευσης στη μία ή και στις δύο πλευρές.

Ανεξαρτήτως του πλάτους του οδοστρώματος που διατίθεται στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ο δρόμος μετατρέπεται σε δρόμο συνύπαρξης των ποδηλάτων με τα υπόλοιπα οχήματα. Εάν το πλάτος της οδού είναι μεγαλύτερο των 3,5μ. τα ποδήλατα, όταν ένα αυτοκίνητο εμφανίζεται από πίσω τους, μετακινούνται στην άκρη για να δώσουν στο αυτοκίνητο χώρο να τα προσπεράσει. Εάν το πλάτος είναι μικρότερο των 3,5μ. τότε ο δρόμος ορίζεται ως 'δρόμος ποδηλάτου' και τα αυτοκίνητα υποχρεούνται να ακολουθούν το προπορευόμενο ποδήλατο. Προϋπόθεση για τα παραπάνω είναι η θεσμοθέτηση του δρόμου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η πανδημία ανέδειξε έντονα την αξία της ενεργούς μετακίνησης. Πλήθος ευρωπαϊκών και όχι μόνο πόλεων εφάρμοσαν άμεσα μέτρα για την υποστήριξη και την ασφάλεια του περπατήματος και του ποδηλάτου, προσαρμόζοντας την οδική τους υποδομή και χαμηλώνοντας τα όρια ταχύτητας των αυτοκινήτων. Με την πρώτη χαλάρωση των μέτρων κατά της πανδημίας του κορωνοϊού, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις αναρωτιούνται τώρα πώς να αντιμετωπίσουν τη δυσπιστία ως προς την ασφάλεια της δημόσιας συγκοινωνίας. Η διατήρηση της «κοινωνικής απόστασης» είναι σχεδόν αδύνατη ακόμη και σε συνθήκες όχι μεγάλης πυκνότητας. Αυτό φοβίζει πολλούς πρώην επιβάτες που σταματούν να χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία και στρέφονται προς το Ι.Χ. Η αύξηση της συχνότητας διελεύσεων θα μπορούσε να μειώσει την πυκνότητα των επιβατών όμως το κόστος της δημόσιας συγκοινωνίας με λίγους επιβάτες θα ανέβαινε πολύ. Με το άνοιγμα των εγκαταστάσεων παιδικής μέριμνας, την επιστροφή των υπαλλήλων στο γραφείο και την έναρξη του εμπορίου, οι ώρες αιχμής η δημόσια συγκοινωνία αναπόφευκτα γίνεται πάλι ένα πιθανό hotspot ιών. Για τον λόγο αυτόν, διεθνώς παρέχονται κίνητρα σε πεζούς και ποδηλάτες με στόχο την ανακούφιση του φόρτου του μετρό, των λεωφορείων και των τραμ και την αποφυγή πρόσθετου μολυσματικού κινδύνου και της σχετικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Το Βερολίνο, οι Βρυξέλλες, το Μιλάνο και το Παρίσι ανακοίνωσαν πολλές αλλαγές για την προώθησή του

ποδηλάτου όπως και του περπατήματος, κατά τη διάρκεια της περιόδου περιορισμού του COVID-19 :

Το Βερολίνο διέυρυνε προσωρινά τις λωρίδες ποδηλάτου και δημιούργησε νέες για να επιτρέψει την ασφαλή κυκλοφορία και προσπέραση, λαμβάνοντας υπόψη την ελάχιστη επιτρεπτή κοινωνική απόσταση.

Το Μιλάνο, απέκλεισε την κυκλοφορία αυτοκινήτων σε δρόμους με όριο ταχύτητας 35 χλμ/ώρα, και ταυτόχρονα το χαμήλωσε στα 30χλμ/ώρα στην πλειονότητα των τοπικών οδών καθώς και σε οδούς με αυξημένη παρουσία ευάλωτων χρηστών, δίνοντας προτεραιότητα στα ποδήλατα και τους πεζούς.

Στη Γαλλία, στο Παρίσι και σε πολλές άλλες μεγάλες πόλεις δημιουργήθηκαν έκτακτες λωρίδες κυκλοφορίας ποδηλάτων για τη διάρκεια του lockdown αλλά και για την επόμενη περίοδο προσαρμογής.

Στις Βρυξέλλες, ολόκληρο το κέντρο της πόλης μετατράπηκε σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20 χλμ/ώρα, ενώ οι πεζοί και οι ποδηλάτες επιτρέπεται να χρησιμοποιούν το πλήρες πλάτος του δρόμου και έχουν απόλυτη προτεραιότητα. Παράλληλα δημιουργούνται εκτάκτως νέες υποδομές για πεζούς και ποδηλάτες σε δρόμους που δεν διασφάλιζαν την ασφαλή και απρόσκοπτη κίνησή τους. Επιπλέον, ανακοινώθηκε ότι από 1.1.2021 στο σύνολο της πόλης θα ισχύει όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα.

Τα προωθούμενα σχέδια σε πολλές πόλεις επιταχύνουν τις αλλαγές στην κινητικότητα, προσδοκώντας να αντιμετωπίσουν την αγωνία των τοπικών αρχών να βρουν εναλλακτικές λύσεις στη δημόσια συγκοινωνία. Με τις ασκούμενες πολιτικές ελπίζουν ότι η απόδοση περισσότερου οδικού χώρου σε ποδήλατα και πεζούς, και η ταυτόχρονη μείωση του διαθέσιμου για αυτοκίνητα, θα ενθαρρύνει τους κατοίκους να κάνουν ποδήλατο ή να περπατούν αντί να παίρνουν το αυτοκίνητό τους για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.

"Αποφασίσαμε να εκμεταλλευτούμε την ευκαιρία", δήλωσε ο Wafaa Hammich, εκπρόσωπος του Δήμαρχου των Βρυξελλών Philippe Close, του δρ. "Οι πεζοί και οι ποδηλάτες θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν περισσότερο χώρο από τον δρόμο και να τηρούν την απαιτούμενη απόσταση. Δεν θέλουμε να κάνουμε διακρίσεις εις βάρος των οδηγών αυτοκινήτων, αλλά αν οι πολίτες στις Βρυξέλλες βγαίνουν από το σπίτι τις επόμενες εβδομάδες, θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να το κάνουν είτε με τα πόδια είτε με ποδήλατο", δήλωσε ο Χάμιτς¹.

Η δήμαρχος του Παρισιού, Anne Hidalgo, ανακοίνωσε ότι σημαντικές ποδηλατικές διαδρομές θα εγκατασταθούν παράλληλα με τις κυριότερες υπόγειες γραμμές του μετρό. Έτσι εκείνοι οι πρώην επιβάτες του μετρό που θα το εγκαταλείψουν λόγω των προβλημάτων ασφάλειας δεν θα καταφύγουν στο αυτοκίνητό τους αλλά θα έχουν κάθε λόγο να χρησιμοποιούν ποδήλατο. Ανακοίνωσε επίσης η Δήμαρχος τον αποκλεισμό από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αρκετών δρόμων, ειδικά της Rue de Rivoli, ενός άξονα ανατολής-δύσης και μήκους τριών χιλιομέτρων στην καρδιά της πόλης². Επιπλέον, ο σχεδιασμός της κυκλοφορίας στους γύρω δρόμους θα προσαρμοστεί για να αποφευχθεί η συμφόρηση. Όπως και στις Βρυξέλλες, όλα τα μέτρα θα αξιολογούνται συστηματικά προκειμένου αν αποδειχτούν επιτυχημένα να διατηρηθούν μετά την κρίση.

¹ Πηγή : ["After the lock-down capitals are revising traffic concepts"](#) Ιστοσελίδα του ELTIS

² Πηγή : ["After the lock-down capitals are revising traffic concepts"](#) Ιστοσελίδα του ELTIS

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ**Ανακατανομή οδικού χώρου – Μέτρα και Επεμβάσεις**

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	○ Οι τοπικές αρχές, λαμβάνουν μέτρα και πραγματοποιούν επεμβάσεις για την ανακατανομή του οδικού χώρου προς όφελος πεζών και ποδηλατών. Επιπλέον αξιοποιούν τη δυνατότητα να δώσουν τον απαραίτητο στους κατοίκους, οι οποίοι σήμερα συναντούν μεγάλες δυσκολίες στην κίνησή του, να αξιολογήσουν τα παραπάνω και να προσαρμόσουν ανάλογα την καθημερινότητά τους. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί σε περιοχές με υψηλά επίπεδα χρήσης των ΜΜΜ, με στόχο : (α) την ενθάρρυνση των «ενεργών μετακινήσεων» δηλαδή του περπατήματος και του ποδηλάτου, και (β) την εξασφάλιση του απαιτούμενου χώρου προκειμένου να είναι εφικτή η «κοινωνική απόσταση» των 2,00μ κατά την σταδιακή επανεκκίνηση της λειτουργίας των πόλεων και των οικισμών της χώρας. ○ Για τον σκοπό αυτό, οι τοπικές αρχές καλούνται να εξετάσουν όλα τα πιθανά μέτρα και παρεμβάσεις ακόμα και για περιοχές της πόλης με μικρούς φόρτους μετακινήσεων και χαμηλή χρήση των ΜΜΜ. Στόχος των Τεχνικών Οδηγιών είναι να συνδράμουν ώστε, τα ανωτέρω μέτρα και παρεμβάσεις, να ληφθούν και πραγματοποιηθούν όσο το δυνατόν γρηγορότερα και εντός λίγων εβδομάδων με χαμηλό κόστος έργων, δεδομένης της επείγουσας ανάγκης για αλλαγή στις συνήθειες των πολιτών σε σχέση με τις μετακινήσεις τους, πριν από την πλήρη έναρξη της επανεκκίνησης του κανονικού ρυθμού της κοινωνικής και οικονομικής ζωής
A. ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΩΡΟΥ	Το μεγαλύτερο μέρος του οδικού χώρου αποδίδεται σήμερα στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία από προεπιλογή. Η εξοικονόμηση χώρου που απαιτείται για την κίνηση πεζών και ποδηλατών μπορεί να γίνει με τους παρακάτω τρόπους : ○ Αφαίρεση – προσωρινή κατάργηση μεμονωμένων θέσεων στάθμευσης ή μιας λωρίδας στάθμευσης. ○ Περιορισμός του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας ○ Απομάκρυνση των θέσεων στάσης – φορτοεκφόρτωσης μακριά από το πεζοδρόμιο σε συνδυασμό με κατάληψη θέσεων στάθμευσης ○ Μείωση των ορίων ταχύτητας στις τοπικές οδούς με στόχο την μεγαλύτερη χρήση τους από πεζούς που αναγκαστικά περπατούν στο οδόστρωμα ○ Αποκλεισμός ολόκληρης λωρίδας κυκλοφορίας ή ολόκληρου δρόμου από την κίνηση Ι.Χ. αυτοκινήτων

**Β.
ΣΗΜΑΝΣΗ
ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΑ &
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Η μέχρι σήμερα εμπειρία είναι πολύ πλούσια, τόσο όσον αφορά σε λωρίδες ποδηλάτου επί του οδοστρώματος, όσο και σε διαδρόμους κίνησης πεζών στην ίδια στάθμη με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Ανάλογα πλούσια είναι η εμπειρία και ως προς τον διαχωρισμό ποδηλατών και πεζών στην ίδια στάθμη.

- Οι λωρίδες ποδηλάτου επί του οδοστρώματος επιλέγονται, εδώ και πολλά χρόνια ως η πιο φτηνή, γρήγορα υλοποιήσιμη και ασφαλής λύση, διότι οι οδηγοί οχημάτων έχουν συνεχώς επίγνωση της παρουσίας ποδηλατών δίπλα τους και δεν αιφνιδιάζονται όταν τα συναντούν στις διασταυρώσεις (περίπτωση ποδηλατόδρομων διαχωρισμένων από την κυκλοφορία, είτε στη στάθμη του πεζοδρομίου, είτε προστατευόμενων με νησίδα σε όλο το μήκος της διαδρομής τους).
- Ο διαχωρισμός πεζών και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, στην ίδια στάθμη, συναντάται συνήθως σε πεζόδρομους, όπου αποδίδεται ένας διάδρομος στα αυτοκίνητα που κατευθύνονται προς χώρους στάθμευσης και η διαχωριστική γραμμή μεταξύ τους σηματοδοτείται με κορίνες.
- Ο διαχωρισμός μεταξύ πεζών και ποδηλατών συναντάται συχνά σε πεζοδρόμια ικανού πλάτους, καθώς και σε πεζόδρομους όπου επιτρέπεται η διέλευση ποδηλατών.

Διαχωρισμός με κατασκευή νησίδων από μπετόν στο πλαίσιο των επεμβάσεων εκτάκτων μέτρων θα πρέπει να αποκλειστεί. Ωστόσο, είναι δυνατή η χρήση προκατασκευασμένων στοιχείων από μπετόν, ή βαριών ζαρντινιερών και γλαστρών ανά αποστάσεις που να σηματοδοτούν τη διαχωριστική γραμμή. Η τοποθέτηση τέτοιων στοιχείων με στόχο την προστασία του διαδρόμου κίνησης ποδηλατών ή πεζών από την παράνομη στάθμευση, απαιτεί μεγάλη πυκνότητα με αποτέλεσμα και την μεγάλη άνοδο του κόστους. Προτιμάται αραιότερη τοποθέτηση και συστηματικότερη αστυνόμευση των έκτακτων μέτρων προς αποφυγή της παραβατικής συμπεριφοράς καθώς και αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και στάσης αυτοκινήτων.

Η βαφή του δαπέδου των διαδρόμων κίνησης πεζών και ποδηλατών, τονίζει την παρουσία τους και καθοδηγεί τους οδηγούς. Η βαφή, δεν είναι απαραίτητο να καλύπτει το σύνολο της επιφάνειάς τους κατά πλάτος και μήκος αλλά μπορεί να είναι τμηματική σε μικρές επιφάνειες ή να δημιουργεί μία διακεκομμένη γραμμή ανά αποστάσεις στον άξονα του διαδρόμου.

Για τις λωρίδες ποδηλάτου συνιστάται το κόκκινο χρώμα, ενώ για τους διαδρόμους πεζού το μπλε χρώμα. Όταν οι διάδρομοι πεζών και ποδηλατών εφάπτονται μπορούν να τους δίνονται αποχρώσεις του ίδιου χρώματος. Ωστόσο, το ζήτημα του χρώματος μπορεί να συνδυαστεί με την αισθητική του αστικού τοπίου και θα ήταν σκόπιμο κάθε πόλη να έχει τη δική της χρωματική ταυτότητα.

Επιπλέον των πινακίδων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) μπορούν να χρησιμοποιηθούν :

- ο Πινακίδες προσωρινής σήμανσης που κατασκευασμένες από πλαστικοποιημένο χαρτί, ή άλλο προσωρινό υλικό και μπορούν να συνδυαστούν με πινακίδες από κόντρα πλακέ ή μέταλλο (π.χ. με

	επιγραφές όπως «διατηρείτε την «κοινωνική απόσταση» ασφαλείας) ○ Βαφή ψεκασμού, ακρυλικό λατέξ, κιμωλία ψεκασμού ή ταινία κυκλοφορίας (π.χ. για την δημιουργία προσωρινής γραμμής λωρίδας) ○ Διαχωριστικά στοιχεία : κώνοι κυκλοφορίας, αυτοφερόμενα κολωνάκια οριοθέτησης, βαρέλια κυκλοφορίας, πριόνια, "γαλλικά οδοφράγματα", ζαρντινιερές και γλάστρες και Α-πλαίσια. Ενδείκνυται και η βελτίωση του φωτισμού για μεγαλύτερη ασφάλεια κυρίως τις βραδινές ώρες
ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ ΟΤΙ :	○ Η πρωτοτυπία των προτεινόμενων παρεμβάσεων θα συνιστάται, στο χαμηλό κόστος, στην ταχύτητα υλοποίησης και στην ευελιξία των κατασκευών – παρεμβάσεων και στη δυνατότητα περιοδικής μεταφοράς τους ανάλογα με τις ανάγκες καθώς και στο χαμηλό κόστος, ○ τα σχετικά μέτρα και επεμβάσεις κρίνεται σκόπιμο να συνδυάζονται : (α) με ταυτόχρονη και άμεση αλλαγή του ορίου ταχύτητας σε 30χλμ/ώρα στις τοπικές οδούς και περιοχές των πόλεων όπου υπάρχει αυξημένη αλληλεπίδραση οχημάτων και ευάλωτων χρηστών, (β) με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε περιοχές με έντονη κίνηση πεζών και ιδιαιτέρως παιδιών (π.χ. πλησίον σχολικών συγκροτημάτων), ηλικιωμένων, γονιών με βρεφικό καροτσάκι (π.χ. πλησίον χώρων πρασίνου και αστικών πλατειών αθλητικών εγκαταστάσεων κ.α.), ταξιδιωτών κ.ο.κ. και με στοιχεία διαχωρισμού του χώρου κίνησης των πεζών και ποδηλατών από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία στο μέτρο του δυνατού. Οι λωρίδες που υποδεικνύονται μόνο με σήμανση είναι πολύ δύσκολο να είναι επαρκείς στο να επιτύχουν το επίπεδο ασφάλειας και αλλαγής που απαιτείται, ειδικά μακροπρόθεσμα, οπότε απαιτείται ο φυσικός διαχωρισμός με υλικά χαμηλού κόστους, και (γ) με τα εκπονούμενα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας των οικείων Δήμων και των προτεινόμενων σε αυτά μέτρων, δράσεων και παρεμβάσεων όταν αυτά έχουν ολοκληρωθεί ○ σε Δήμους στους οποίους έχουν ολοκληρωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ή έχει ολοκληρωθεί η περιγραφή των δράσεων μέσα από αυτά, κρίνεται σκόπιμο να γίνεται εντοπισμός εκείνων των προτάσεων που μπορούν να εφαρμοστούν και κατασκευαστούν γρήγορα, συμπληρωματικά στις οδηγίες του παρόντος.

Ο προσωρινός χαρακτήρας των μέτρων, **επιβάλλει** ο σχεδιασμός και η κατασκευή τους :

(α) να επιτρέπουν την άμεση και εύκολη απομάκρυνση των στοιχείων κατασκευής τους,
(β) η τοποθέτησή τους και η λειτουργία τους να μην προκαλέσουν φθορές και προβλήματα στα υφιστάμενα οδοστρώματα και πεζοδρόμια
(γ) να επιτρέπουν την απρόσκοπτη και ασφαλή λειτουργία των εισόδων / εξόδων όλων των παρόδιων κτηρίων, των χώρων στάθμευσης κτηρίων, τους σταθμούς στάθμευσης (δημόσιους, υπαίθριους με νόμιμη άδεια, ιδιωτικούς) και διατηρώντας υποχρεωτικά διάδρομο κίνησης οχημάτων πλάτους 3,5 μέτρων (δ) να εξασφαλίζουν την προσβασιμότητα για την ασφαλή και αυτόνομη μετακίνηση όλων των πολιτών (συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων).

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Αναγκαιότητα

- Στην χώρα μας οι μετακινήσεις με ποδήλατο είναι εξαιρετικά περιορισμένες εξαιτίας πληθώρας προβλημάτων που σχετίζονται με την απουσία υποδομών, την σχεδόν πλήρη κατάληψη του δημόσιου χώρου από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, τις υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας και την εξάρτηση των κατοίκων από το αυτοκίνητο λόγω ελλειμματικών δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, με αποτέλεσμα την περιορισμένη ποδηλατική κουλτούρα των πολιτών.
- Πλήθος ελληνικών πόλεων έχουν σχέδια δικτύων ποδηλάτου, χωρίς ωστόσο ώριμες μελέτες για την υλοποίησή τους. Σημαντικά επιπλέον προβλήματα προκύπτουν από τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές των ποδηλατόδρομων, που απαιτούν γεωμετρικά χαρακτηριστικά, που είναι σχεδόν αδύνατο να ενταχθούν στα μικρά πλάτη των ελληνικών δρόμων.
- Η μετακίνηση με ποδήλατο είναι φιλική προς το περιβάλλον, ιδιαίτερα οικονομική συγκριτικά με τα άλλα μέσα μετακίνησης και ταυτόχρονα προάγει τη δημόσια υγεία. Παράλληλα, όπως αποδεικνύεται από πληθώρα ερευνών, έχει θετικές επιπτώσεις στις τοπικές οικονομίες και συμβάλλει στην καλή ψυχολογία των πολιτών και την κοινωνική συνοχή.
- Η τήρηση της «κοινωνικής απόστασης 2,00μ.» μεταξύ των μετακινούμενων, που επιβάλλεται να τηρείται λόγω πανδημίας, απομακρύνει πολλούς μετακινούμενους από τα ΜΜΜ και τους υποχρεώνει να αποφεύγουν συλλογικές μετακινήσεις με ΙΧ αυτοκίνητα. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη έκτακτων υποδομών για την ασφαλή μετακίνηση με ποδήλατο είναι απαραίτητη. Η άσκηση με την οποία συνδυάζεται η μετακίνηση με περπάτημα και ποδήλατο δεν πρέπει να υποτιμάται. Παράλληλα, οι παραπάνω ενεργοί τρόποι μετακίνησης, κρίνονται ωφέλιμοι προς τη δημόσια υγεία διότι καθώς υποκαθιστούν έστω και ένα μέρος των μετακινήσεων με αυτοκίνητο, οδηγούν σε μείωση της ρύπανσης (όπως εξάλλου απεδείχθη στην περίοδο της πανδημίας). Σε αυτή την κατεύθυνση, πλήθος πόλεων σε όλο τον κόσμο, δημιουργούν έκτακτες ποδηλατικές λωρίδες (popup bike lanes), για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου, τόσο για μετακίνηση και αναψυχή, όσο και για δοκιμή της αποτελεσματικής ένταξής τους στον αστικό ιστό με προοπτική, εφόσον γίνουν αποδεχτές από τους πολίτες, να μονιμοποιηθούν μετά από ενδεχόμενες προσαρμογές.

Προσδοκώμενα Οφέλη

- Οι παρεμβάσεις για την έκτακτη ενίσχυση των μετακινήσεων με ποδήλατο με υλοποίηση υποδομών χαμηλού κόστους, εγγυώνται ασφαλείς μετακινήσεις με ποδήλατο που θα μπορούσαν να «εκπαιδεύσουν» τους κατοίκους ώστε να υποστηρίξουν τη μελλοντική ένταξή τους στην καθημερινή λειτουργία της πόλης. Ειδικότερα η ανάπτυξη έκτακτων λωρίδων ποδηλάτου σε μεγάλες οδικές αρτηρίες αναμένεται να αποσυμφορήσει τα αστικά κέντρα και να κάνει το ποδήλατο πιο ελκυστικό και αναγνωρίσιμο σε νέους χρήστες. Η ενσωμάτωσή λωρίδων σε τοπικές και συλλεκτικές οδούς με κατάργηση μη θεσμοθετημένων ή και θεσμοθετημένων λωρίδων στάθμευσης αναμένεται να δώσει σημαντική ώθηση στην απόδοση του οδικού χώρου προς όφελος των ενεργών μετακινήσεων- κάνοντάς τις πιο ελκυστικές συγκρινόμενες με τις ρυπογόνες συμβατικές μετακινήσεις.
- Δημιουργώντας έκτακτες υποδομές για το ποδήλατο, δεδομένης της μεγάλης ένδειας των ελληνικών πόλεων σε αυτού του τύπου υποδομές, αναμένεται (α) να αυξηθεί σημαντικά το μερίδιο των καθημερινών μετακινήσεων με αυτό, και (β) να διατηρηθεί ο αυξημένος αριθμός ποδηλάτων που κινήθηκαν στους δρόμους στο σύνολο της επικράτειας κατά την περίοδο του lockdown. Σε συνδυασμό με εφαρμογή χαμηλών ορίων ταχύτητας, οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις μπορούν να: αναδιαμορφώσουν το αστικό τοπίο καθιστώντας το φιλικό για όλους τους ευάλωτους χρήστες, και να ωριμάσουν θετικά την κοινή γνώμη ως προς το ποδήλατο και το χώρο που δικαιούται να καταλαμβάνει στο οδικό δίκτυο.
- Επιπρόσθετα οφέλη που θα προκύψουν από τη δημιουργία υποδομών για το ποδήλατο σχετίζονται με τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης ευάλωτων χρηστών, την βελτίωση της υγείας των μετακινούμενων καθώς και τη μείωση της άναρχης στάθμευσης.

Τεχνικές Οδηγίες - Υλικά

Η επιλογή συγκεκριμένων οδών για τη δημιουργία έκτακτων λωρίδων ποδηλάτου ή για λήψη μέτρων διευκόλυνσης της κίνησης ποδηλάτων, γίνεται από τον οικείο Δήμο με βάση τα στοιχεία που διαθέτει ή είναι σε θέση να λάβει υπόψη του σχετικά με τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών. Γενικά, κρίνεται σκόπιμο να επιλέγονται δρόμοι όπου γίνεται ή γινόταν διέλευση ΜΜΜ, δρόμοι με υψηλό φόρτο κυκλοφορίας, δρόμοι με καλή ανάμιξη χρήσεων γης και έντονη παρουσία ευάλωτων χρηστών ενώ είναι χρήσιμο να επιλέγονται και δρόμοι όπου μία λωρίδα κυκλοφορίας έχει αχρηστευθεί από άναρχη, παράνομη στάθμευση.

Σε περίπτωση που υπάρχουν έτοιμες μελέτες για ποδηλατόδρομους ενδείκνυται (α) η υλοποίησή τους σε ένα πρότυπο ανάπτυξής πιλοτικού χαρακτήρα και (β) η μετέπειτα παρακολούθηση της λειτουργίας τους και η διόρθωσή τους όπου είναι απαραίτητο, ώστε ενδεχομένως να μονιμοποιηθούν

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Υφιστάμενα δίκτυα ποδηλάτου ή προτεινόμενες χαράξεις

Εφόσον υπάρχει υλοποιημένο δίκτυο ποδηλάτου σε μια πόλη, προτείνεται η επέκταση των υφιστάμενων λωρίδων σε βάρος της οδικής κυκλοφορίας με τρόπο ώστε, να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση όλων των πεζών και η τήρηση της κοινωνικής απόστασης. Εφόσον υπάρχουν προτεινόμενες χαράξεις ποδηλατοδρόμων, ή/και σχεδιασμένα, ή/και μελετημένα ποδηλατικά δίκτυα στο ευρύτερο πλαίσιο μελετών ενός ΟΤΑ, κρίνεται σκόπιμο να υλοποιηθούν αρχικά αυτά και ειδικότερα όσα αφορούν στο βασικό οδικό δίκτυο ποδηλάτου της πόλης

Διαχωρισμός από την λοιπή κυκλοφορία

Είναι σημαντικό, οι έκτακτες υποδομές για το ποδήλατο προκειμένου να δώσουν προτεραιότητα σε αυτό, σε οδούς με αυξημένο φόρτο, να είναι σαφώς διαχωρισμένες από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Ο φυσικός διαχωρισμός με εμπόδια είναι απαραίτητος σε αρτηρίες και πρωτεύουσες οδούς γιατί οι οδηγοί δεν γνωρίζουν τη νέα διάταξη του δρόμου και πρέπει να ενημερώνονται με σαφήνεια. Σε τοπικές οδούς προτιμάται είτε ο αποκλεισμός για τα αυτοκίνητα των λωρίδων ποδηλάτου, με πλήρη απόδοση του χώρου τους σε ποδήλατο και πεζό, είτε ο αποκλεισμός της διαμπερούς κίνησης του ΙΧ και ή μετατροπή των οδών αυτών σε δρόμους μικτής χρήσης, εξοπλισμένους με πυκνή σήμανση. Επιπλέον, ιδιαίτερη προσοχή στη σήμανση θα πρέπει να δίδεται στις διασταυρώσεις.

Διασταυρώσεις

Μεγάλη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην διαμόρφωση και στην κάθετη σήμανση των διασταυρώσεων του νέου δικτύου έκτακτων ποδηλατοδρόμων με τις κάθετες οδούς είτε αυτές φιλοξενούν είτε όχι υποδομή για ποδήλατο - διότι οι ποδηλάτες, σύμφωνα με τον ΚΟΚ μπορούν να χρησιμοποιούν κάθε δρόμο. Στις διασταυρώσεις δίδεται επίσης, ιδιαίτερη προσοχή στην οριζόντια σήμανση και στη δημιουργία προστατευμένων νησίδων για τους πεζούς. Σε οδούς στις οποίες παρατηρείται αυξημένη παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων στις γωνίες των ΟΤ, θα πρέπει να υπάρχει μέριμνα για δημιουργία επεκτάσεων των πεζοδρομίων ακόμη και μόνο με βαφή.

**Συγχωρητική υποδομή
διαχωρισμού**

Είναι σημαντικό να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα διαχωριστικά που χρησιμοποιούνται καθώς υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού του αναβάτη. Κρίνεται σκόπιμο να αφήνεται επαρκής χώρος ασφαλείας από τα διαχωριστικά και να χρησιμοποιούνται κατάλληλα υλικά που δεν θα επιβαρύνουν τον αναβάτη κατά την πρόσκρουση (π.χ. να αποφεύγονται μεταλλικά εμπόδια για προσωρινά διαχωριστικά)

Προβλεψιμότητα

Βασικό στοιχείο στις έκτακτες υποδομές ποδηλάτου είναι η δυνατότητα κατανόησης από το σύνολο των χρηστών του δικτύου του ρόλου της νέας υποδομής και του τρόπου χρήσης της. Η έκτακτη υποδομή θα πρέπει να υλοποιείται με τρόπο κατανοητό από όλους .

Ολοκληρωμένο δίκτυο

Για να λειτουργήσει η υποδομή θα πρέπει να δημιουργείται ένα κατά το δυνατόν συνεχές δίκτυο που να συνδέει κατά προτεραιότητα χώρους εργασίας και περιοχές κατοικίας, με χώρους και θέσεις βασικών εξυπηρετήσεων.

Οι μελετητές μπορούν επιπλέον να συμβουλευόνται και την Υ.Α. ΔΟΥ/ ΟΙΚ. 1920 «Έγκριση τεχνικών οδηγιών για ποδηλατόδρομους» ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016 (οδική ασφάλεια, συντομία/ αμεσότητα, συνοχή, ελκυστικότητα, άνεση).

ΒΗΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- | | |
|---------------|---|
| ΒΗΜΑ 1 | επιλογή βασικών οδών για δημιουργία αποκλειστικής υποδομής ποδηλάτου ή για σύνδεση της με προσωρινούς πεζόδρομους, μέσω καθορισμού του μήκους του δικτύου, και πιθανών προβληματικών σημείων (π.χ. διασταυρώσεις, στάσεις ΜΜΜ, λεωφορειολωρίδες κ.λπ.) |
| ΒΗΜΑ 2 | σύνταξη χρονοδιαγράμματος και προσδιορισμός αρχικού κόστους υλοποίησης |
| ΒΗΜΑ 3 | ενημέρωση των αρχών ελέγχου της κυκλοφορίας με στόχο την εξασφάλιση της συνεργασίας τους κατά την υλοποίηση και λειτουργία του έκτακτου δικτύου |
| ΒΗΜΑ 4 | αναλυτική μελέτη κάθε διαδρομής (τρόπος υλοποίησης υποδομής, σχεδιασμός οριζοντιογραφίας και διατομών, συνοδευτικά μέτρα για την ομαλή λειτουργία, επιλεγμένα υλικά και διαχωριστικά, πιθανά μέτρα προσαρμογής σε περίπτωση αστοχιών) όπως περιγράφεται στις παρούσες Οδηγίες |
| ΒΗΜΑ 5 | χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και λειτουργίας της υποδομής, καθώς και έκτακτη επικοινωνία με τους εμπλεκόμενους φορείς (ενημέρωση ακόμη και επιτόπου στο δίκτυο μελέτης) |
| ΒΗΜΑ 6 | ενημέρωση παρόδων κατοίκων και επιχειρήσεων για τα έκτακτα έργα στην περιοχή τους (π.χ. για τυχόν απομάκρυνση οχημάτων και εξοπλισμού κ.α.) |
| ΒΗΜΑ 7 | σταδιακή εφαρμογή των μέτρων (υλοποίηση στο πεδίο) και παρακολούθησή τους για ενδεχόμενες απαιτούμενες προσαρμογές |

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΟΜΕΣ

Οι τρεις βασικές κατηγορίες υποδομών ποδηλάτου είναι:

1. Οι προστατευμένες λωρίδες :
 - ο Πρόκειται για λωρίδες που χωρίζονται από την υπόλοιπη κυκλοφορία με νησίδα
 - ο Πρόκειται για λωρίδες που κατασκευάζονται σε διαφορετικό επίπεδο από τη στάθμη του οδοστρώματος (συνήθως κατασκευάζονται με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων)

Το κόστος των προστατευμένων υποδομών είναι μεγάλο, γι αυτό και δεν συνιστάται η επιλογή τους ως η βέλτιστη λύση για διάστημα μόλις 6 μηνών. Ωστόσο προστατευόμενες λωρίδες μπορούν εναλλακτικά να κατασκευαστούν με μερική προστασία, με προκατασκευασμένα στοιχεία που τοποθετούνται αφήνοντας κενά μεταξύ τους.

2. Οι λωρίδες στο οδόστρωμα : Πρόκειται για την πιο φτηνή λύση που εφαρμόζεται συστηματικά στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Συνήθως χωρίζονται σε : (α) υποχρεωτικές λωρίδες που χαράσσονται με συνεχή γραμμή και τα αυτοκίνητα δεν επιτρέπεται να πατούν πάνω τους και (β) συνιστώμενες τις οποίες μπορούν τα αυτοκίνητα σημειακά να τις πατούν (π.χ. όταν κάνουν προσπέραση, ή όταν εισέρχονται σε χώρο στάθμευσης)

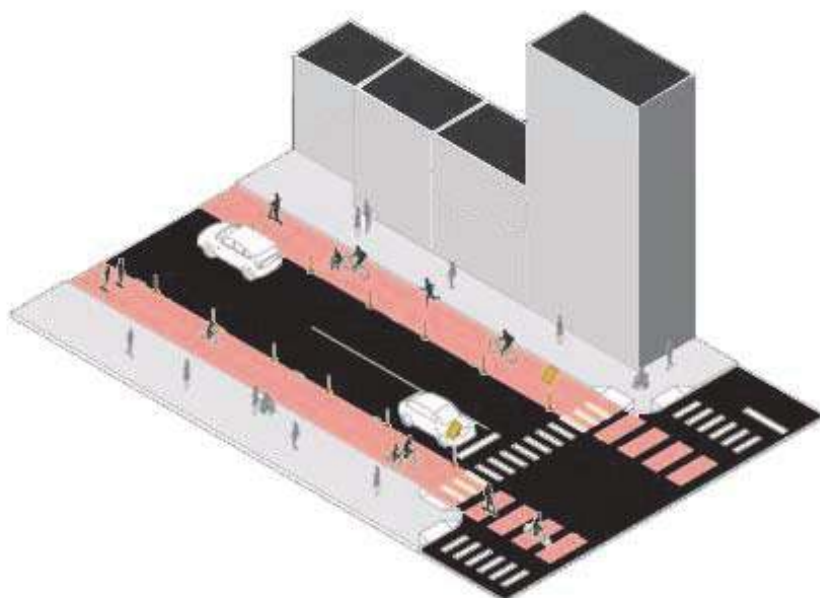
3. Οι υποδομές συνύπαρξης με αυτοκίνητα, μέσω της χρήσης του υφιστάμενου οδοστρώματος

Οι λωρίδες ποδηλάτου αποτελούν ξεχωριστή υποδομή που δημιουργείται με χάραξη των οριογραμμών τους και ενδεχομένως με βαφή. Όπως και οι υποδομές συνύπαρξης αποτελούν πολύ φτηνή και ταχύτατα υλοποιούμενη λύση.

Α. ΑΜΦΙΔΡΟΜΕΣ ΟΔΟΙ : ΧΡΗΣΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΜΟΝΟΔΡΟΜΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ:

Στην περίπτωση δημιουργίας μονόδρομων λωρίδων ποδηλάτου καταργείται και από τις δύο πλευρές της οδού μια λωρίδα κίνησης οχημάτων και αποδίδεται εξ' ολοκλήρου στο ποδήλατο (Σχ. 1). Η λύση αυτή προτείνεται για αρτηρίες με περισσότερες από μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, υψηλού φόρτου και ταχυτήτων, και χωρίς λεωφορειολωρίδες. Οι καταργούμενες λωρίδες αποδίδονται εξολοκλήρου στο ποδήλατο και διαχωρίζονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία με διαχωριστικά εμπόδια (τουλάχιστον ανά 10μ. τα οποία σταματούν 5μ. πριν την κάθε διασταύρωση) και πυκνή σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη). Η οριζόντια σήμανση γίνεται πιο πυκνή πλησιάζοντας τις διασταυρώσεις. Η προτεραιότητα των ποδηλάτων είναι η ίδια με την προτεραιότητα της ομόρροπης κυκλοφορίας. Στην περίπτωση διασταύρωσης της λωρίδας ποδηλάτου με φωτεινή σηματοδότηση (την οποία τηρούν και τα ποδήλατα) είναι σκόπιμο να προβλέπεται χώρος αναμονής ποδηλάτων, μπροστά από τις λωρίδες της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, με στόχο τα ποδήλατα να φεύγουν πρώτα από τη διασταύρωση (βάσει των διατάξεων της Υ.Α. ΔΟΥ/ ΟΙΚ. 1920 «Έγκριση τεχνικών οδηγιών για ποδηλατόδρομους» Υπ. Μεταφορών & Υποδομών, ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016)

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
χαμηλό κόστος κατασκευής, γρήγορη εφαρμογή	μείωση των λωρίδων κίνησης των αυτοκινήτων η οποία όμως έχει το πλεονέκτημα ότι ενθαρρύνει τους χρήστες αυτοκινήτου να επιλέγουν άλλα μέσα	η επιλογή αυτής της λύσης συνδυάζεται με τοποθέτηση αφαιρετών κάθετων στοιχείων διαχωρισμού



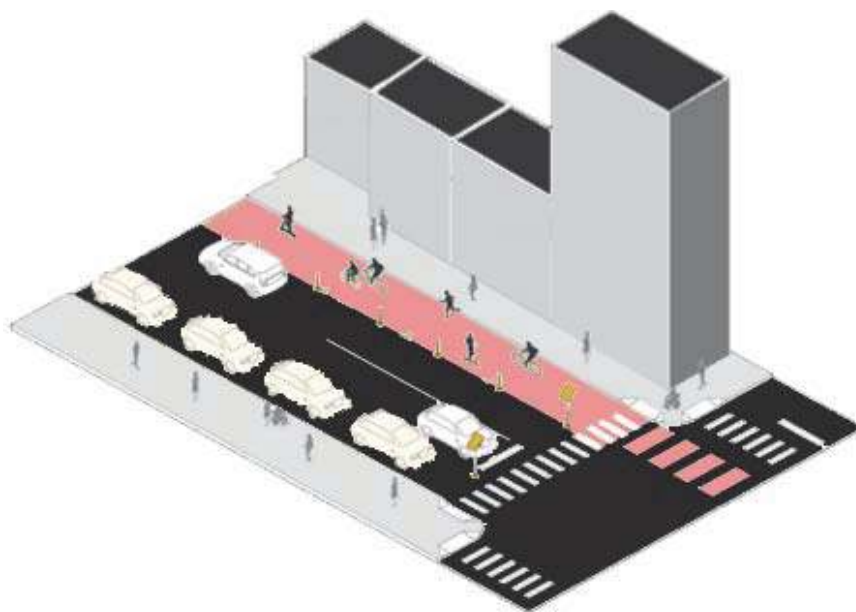
Σχ. 1: «Χρήση πλήρους λωρίδας κυκλοφορίας ΙΧ για κίνηση ποδηλάτων»

Β. ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΜΦΙΔΡΟΜΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ:

Σε αυτή την περίπτωση καταργείται μια λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων στο σύνολο της διατομής της οδού (ανεξάρτητα από το αν η οδός είναι αμφίδρομη ή μονόδρομη) και αποδίδεται εξ' ολοκλήρου στο ποδήλατο για αμφίδρομη κίνηση (Σχ. 2). Η λωρίδα που αποδίδεται στο ποδήλατο μπορεί να διαχωρίζεται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία με εμπόδια (τουλάχιστον ανά 10μ. τα οποία σταματούν 5μ. πριν την κάθε διασταύρωση) και πυκνή σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη), βάσει των διατάξεων της **Υ.Α. ΔΟΥ/ ΟΙΚ. 1920 «Έγκριση τεχνικών οδηγιών για ποδηλατόδρομους» Υπ. Μεταφορών & Υποδομών (ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016)**

Οι δύο κατευθύνσεις του ποδηλάτου διαχωρίζονται μεταξύ τους με μονή διαχωριστική γραμμή. Η οριζόντια σήμανση γίνεται πιο πυκνή κοντά στις διασταυρώσεις

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
χαμηλό κόστος κατασκευής, γρήγορη εφαρμογή αμφίδρομη κίνηση ποδηλάτων	μείωση των λωρίδων κίνησης των αυτοκινήτων	η λωρίδα κίνησης των ποδηλάτων μπορεί να γίνει και στην μέση

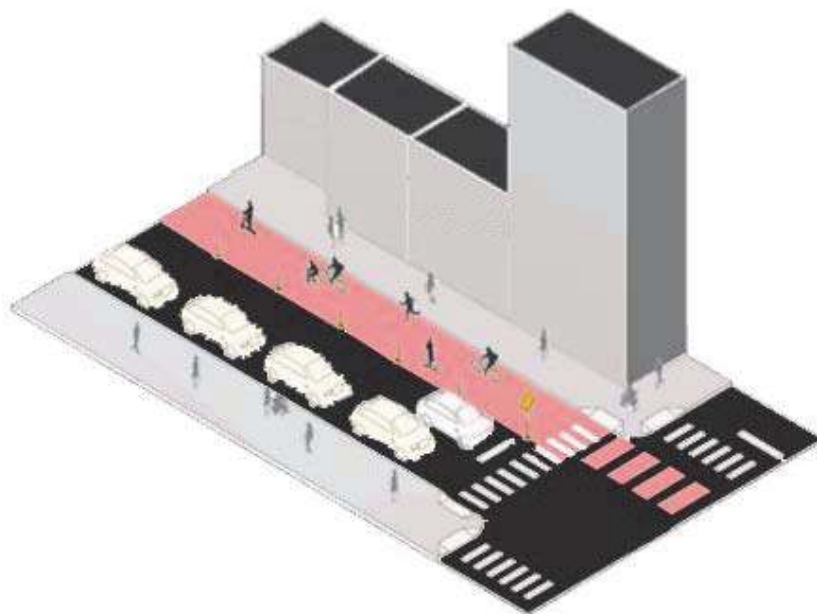


Σχ. 2 «Χρήση πλήρους λωρίδας κυκλοφορίας ΙΧ για κίνηση ποδηλάτων»

Γ. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Δύσκολη παρέμβαση που ενδεχομένως μπορεί να υλοποιηθεί από τις τοπικές αρχές ως έκτακτο μέτρο. Σε αυτή την περίπτωση καταργείται ολόκληρη η λωρίδα κυκλοφορίας περιλαμβανομένης της υφιστάμενης ζώνης στάθμευσης στα δεξιά ή αριστερά της οδού, και αποδίδεται στο ποδήλατο για μονόδρομη ή αμφίδρομη κίνησή του. Είναι λύση που μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε αμφίδρομους ή μονόδρομους δρόμους με τουλάχιστον δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση κίνησής. Η λωρίδα που αποδίδεται στο ποδήλατο, χωρίς αυτό να είναι απαραίτητο, διαχωρίζεται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία με διαχωριστικά εμπόδια (τουλάχιστον ανά 10μ. τα οποία σταματούν 5μ. πριν την κάθε διασταύρωση) και πυκνή σήμανση (οριζόντια και κατακόρυφη). Στην περίπτωση μη χρήσης εμποδίων συνιστάται η τμηματική βαφή του οδοστρώματος.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
χαμηλό κόστος κατασκευής, γρήγορη εφαρμογή	μείωση της παρόδιας στάθμευσης	η επιλογή αυτής της λύσης συνδυάζεται με τοποθέτηση αφαιρετών κάθετων στοιχείων διαχωρισμού ή με βαφή



Σχ. 3 «Κατάργηση λωρίδας στάθμευσης για κίνηση ποδηλάτων»



Εικ. 1 : Οριζόντια σήμανση στην περίπτωση διαχωρισμού του χώρου που πάρθηκε από τα αυτοκίνητα σε δύο διαδρόμους, έναν για μονόδρομη κίνηση ποδηλάτων και ένα για πεζούς.

Δ. ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ & ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ :

Όταν μία διαδρομή για ποδήλατο χαράσσεται μέσα από τοπικούς μονόδρομους δρόμους με πολύ χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, ανεξαρτήτως του πλάτους τους, είναι δυνατή η απόδοση προτεραιότητας στο ποδήλατο χωρίς επέμβαση στη διατομή της οδού. Προτιμάται ως λύση σε τοπικές οδούς στις περιπτώσεις που δεν είναι επιθυμητό να απομακρυνθεί η στάθμευση. Η κατεύθυνση των ποδηλάτων είναι η ίδια με αυτή των λοιπών οχημάτων, εκτός και αν το πλάτος του ελεύθερου από στάθμευση οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο των 4μ. οπότε επιτρέπεται και η αντίρροπη κίνησή του.

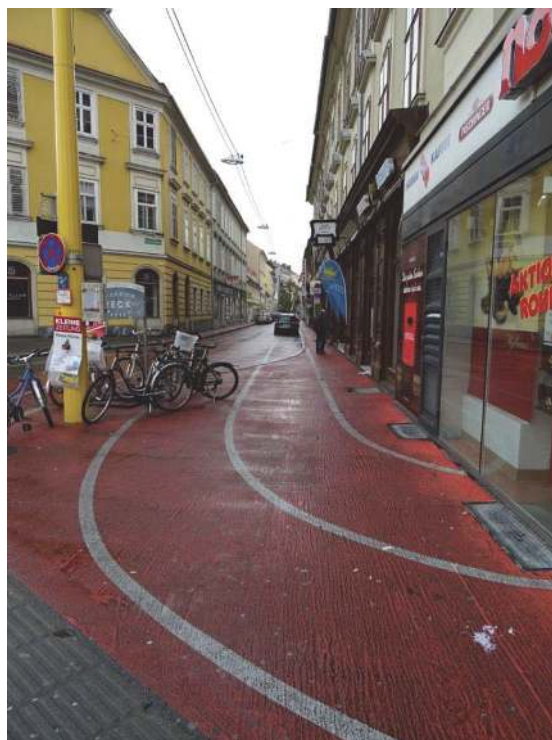
Για την συνύπαρξη ποδηλάτων και αυτοκινήτων τοποθετείται η πινακίδα P-66α. Συμπληρωματικά προτείνεται πιλοτική τοποθέτηση οριζόντιας σήμανσης τύπου sharrows. Επιπλέον, προτείνεται η τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα. Το όριο ταχύτητας μπορεί να συνοδεύει την οριζόντια σήμανση sharrows στην περίπτωση της οριζόντιας σήμανσης.

Στην περίπτωση που η οδός έχει σχετικά υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο ή δεν είναι τοπική, μπορούν να γίνουν σημειακές επεμβάσεις που αίρουν τη διαμπερότητα της για τη μείωση της κυκλοφορίας.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
χαμηλό κόστος κατασκευής, γρήγορη εφαρμογή ενίσχυση της «κοινωνικοποίησης»		η επιλογή αυτής της λύσης συνδυάζεται με μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα



Εικ. 2: «Δρόμος με όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα, όπου οι πεζοί έχουν προτεραιότητα και συνυπάρχουν με ποδηλάτες και αυτοκίνητα – Παρίσι Φεβρουάριος 2020»



Εικ. 3: «Δρόμος συνύπαρξης πεζών, ποδηλατών και αυτοκινήτων – Graz, Οκτώβριος 2016»

Ε. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΟΔΟΥ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΑ:

Όπου επιτρέπεται, γίνεται επαναχαρακτηρισμός μιας οδού ως πεζόδρομος, στον οποίο επιτρέπεται και η κυκλοφορία ποδηλάτων. Τοποθετείται σήμανση πεζοδρόμου (οριζόντια και κατακόρυφη) και επιπλέον πινακίδα P-65 εφόσον διαχωρίζονται οι πεζοί από τους ποδηλάτες.

ΥΛΙΚΑ

Οι νέοι έκτακτοι ποδηλατόδρομοι υλοποιούνται με βαφές, κατακόρυφη σήμανση και διαχωριστικά στοιχεία εξοπλισμού στο οδόστρωμα. Η αρμόδια τεχνική υπηρεσία επιλέγει τα υλικά με στόχο την ελαχιστοποίηση του κόστους και του χρόνου παρέμβασης σύμφωνα με τον προγραμματισμό της. Ως διαχωριστικά εμπόδια - στοιχεία προστασίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν κώνοι, επαναφερόμενα κολωνάκια, κολωνάκια, ζαρντινιέρες, γλάστρες δρόμου, αφαιρετά κιγκλιδώματα, νεροπαγίδες, διαχωριστές λωρίδων από πολυουρεθάνιο, διαχωριστές με συνδυασμό πτερυγίων ή ελαστικών κυλίνδρων κ.α. Οι οριζόντιες διαγραμμίσεις γίνονται με χρήση βαφής σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα προϊόντων που χρησιμοποιούνται από τους ΟΤΑ.



Εικ. 4: «Λωρίδα ποδηλάτου και προστατευτική νησίδα με απλή διαγράμμιση – Philadelphia Μάρτιος 2016»

Σήμανση

Σε κάθε είσοδό της έκτακτης υποδομής ποδηλάτου τοποθετείται σήμανση με την πινακίδα P-54 και με συμπληρωματική πινακίδα που αναγράφει «ΠΙΛΟΤΙΚΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ»

Στο σύνολο της νέας ποδηλατολωρίδας βάφεται με στένσιλ στο κέντρο της διατομής το σήμα του ποδηλάτου, και στο όριο αυτής οριζόντια διπλή συνεχόμενη γραμμή ή ζώνη προειδοποίησης (buffer). Το άκρο της λωρίδας που εφάπτεται με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία μπορεί να εξοπλίζεται και με διαχωριστικά εμπόδια. Η γραμμή μετατρέπεται σε διακοπτόμενη σε κάθε απαιτούμενο σημείο π.χ. σε διασταύρωση ή είσοδο/ έξοδο χώρου στάθμευσης (ενδεικτικά: βάφεται ένα σήμα με στένσιλ / 20,00μ και 50 σήματα/χλμ)

Σε περίπτωση αμφίδρομης υποδομής οι δύο λωρίδες διαχωρίζονται με λευκή μονή γραμμή και τοποθετούνται οριζόντια σήματα ποδηλάτου με τις ανάλογες κατευθύνσεις

Ο πιλοτικός ποδηλατόδρομος διαχωρίζεται από την υποδομή κίνησης πεζών με λευκή μονή διαγράμμιση ή ζώνη προειδοποίησης / buffer ή με διαχωριστικά και από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία με διπλή γραμμή και διαχωριστικό εμπόδιο

Στις διασταυρώσεις η λωρίδα διακόπτεται και συνεχίζει εντονότερη σήμανση

Ο ποδηλατόδρομος μπορεί να φέρει συνολικό χρωματισμό. Συνιστάται κόκκινο χρώμα για την επιφάνεια κύλισης και λευκό ή κίτρινο χρώμα για όλες του οι σημάνσεις

Σε περίπτωση παράπλευρης κυκλοφορίας ποδηλάτου και πεζού, σε διαφορετικούς διαδρόμους, για την κατακόρυφη σήμανση χρησιμοποιείται η πινακίδα P-65, συνοδευόμενη από συμπληρωματική πινακίδα που αναγράφει «ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΕΖΟΥ- ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ». Η οριζόντια μπορεί να είναι όπως φαίνεται στις εικόνες 2 και 3

Στις κάθετες οδούς η σήμανση ακολουθεί το πρότυπο των Τ.Ο. Π-130 (Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων)

Ειδικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση προσβασιμότητας

Διασφαλίζεται η λειτουργία των υφιστάμενων κατασκευών και διαμορφώσεων εξυπηρέτησης ΑμεΑ και η προσβασιμότητα σε εισόδους/ εξόδους στάθμευσης παρακείμενων ακινήτων ή κτιρίων.

Σε περίπτωση από κοινού χρήσης της υποδομής από πεζούς και ποδηλάτες, η σήμανση θα πρέπει να καθορίζει τα πιθανά σημεία τομής των κινήσεων τους και να ειδοποιεί τον ποδηλάτη για παραχώρηση προτεραιότητας στους πεζούς

Το ελεύθερο πλάτος του διαδρόμου κυκλοφορίας οχημάτων που θα απομείνει μετά τις παρεμβάσεις δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 3,5μ. ενώ σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να διασφαλίζεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Η οριογραμμή μεταξύ λωρίδας ποδηλάτου και της εφαπτόμενης λωρίδας μηχανοκίνητης κυκλοφορίας μπορεί να είναι είτε διακεκομμένη είτε συνεχής. Στην πρώτη περίπτωση τα αυτοκίνητα μπορούν να πατήσουν πάνω της, πχ. για εκτέλεση δεξιάς στροφής, στη δεύτερη περίπτωση η συνεχής γραμμή είναι για αυτά ένα φράγμα. Σημειώνεται ότι τα ποδήλατα από την στιγμή που υπάρχει υποδομή για αυτά δεν έχουν δικαίωμα να κινούνται στις λωρίδες των υπόλοιπων οχημάτων.

Εκτίμηση κόστους

Κατακόρυφη σήμανση	από 1500€ έως 3000€ / χλμ (η σήμανση θα απευθύνεται σε ποδηλάτες, πεζούς, οδηγούς αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών)
Οριζόντια σήμανση	από 1500€ έως 2000€ / χλμ (η σήμανση αφορά ποδηλάτες, πεζούς οδηγούς αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών)
Διαχωριστικά στοιχεία	από 1500€ έως 2800€ / χλμ και αυξάνεται ανάλογα με την πυκνότητα των διασταυρώσεων
Λοιπός εξοπλισμός	

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Οι παραπάνω τιμές είναι ενδεικτικές και εξαρτώνται από την πυκνότητα της σήμανσης και τα μεγέθη των πινακίδων. Στα ανωτέρω συνυπολογίζονται 15% απρόβλεπτα, 10% εργολαβικό όφελος και 24% ΦΠΑ

Αξιολόγηση και Παρακολούθηση

Για την αξιολόγηση και παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας του μέτρου ακολουθούνται τα εξής :

- Βασικά κριτήρια: αριθμός χρηστών και ποσοστιαία εξέλιξη ζήτησης.
- Εβδομαδιαίος έλεγχος του τοποθετημένου εξοπλισμού καθημερινά τις πρώτες ημέρες της εβδομάδας και το Σαββατοκύριακο.



Εικ. 5: «"Ζώνη αναμονής ποδηλάτων – cycle box' μπροστά από τα αυτοκίνητα σε φωτεινή σηματοδότηση"
– Παρίσι, Ιανουάριος 2016 »



Εικ. 6: «Διάδρομοι με απλή διαγράμμιση για πεζούς και ποδήλατα – Ljubljana Ιούνιος 2014»

ΕΠΙΛΟΓΗ ΟΔΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΘΕΣΜΟΘΕΤΕΙΤΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ.

Η δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30, ή τα 20 χλμ/ώρα, αποτελεί ένα σημαντικό βήμα, με στόχο να γίνουν οι δρόμοι αυτοί πιο φιλικοί στον πεζό και τον ποδηλάτη, ως προς την ασφάλεια, τη ρύπανση και τον θόρυβο. Αποτελεί επίσης προϋπόθεση για να λειτουργήσει το οδόστρωμα ως κοινής χρήσης για οχήματα και ποδηλάτες, καθώς και για πεζούς. Συνεπώς, με τη θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας τα 30 ή τα 20 χλμ/ώρα σε μια οδό, πεζοί και ποδηλάτες αποκτούν χώρο.

Η διαφορά ενός πεζόδρομου από ένα δρόμο ήπιας κυκλοφορίας είναι ότι, ενώ στον πρώτο δεν επιτρέπεται η στάθμευση και η κίνηση οχημάτων, παρά μόνο εκείνων που κατευθύνονται σε δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο στάθμευσης εκτός οδού, στον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας η στάθμευση επιτρέπεται, αλλά είναι σκόπιμο οι διατιθέμενες θέσεις σε αυτόν, να είναι πολύ λιγότερες σε σχέση με τον αριθμό θέσεων που προσφέρει ένας συμβατικός δρόμος ανάλογου μήκους. Αυτό επιτυγχάνεται εύκολα όταν τα όρια της κάθε θέσης σημαίνονται επί του οδοστρώματος. Δεν είναι το ίδιο εύκολο να περιορίζεται και ο αριθμός των διερχόμενων οχημάτων από έναν δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Για να επιτυγχάνεται αυτό θα πρέπει να ασκούνται πολιτικές μονοδρομήσεων κ.λπ. στο γύρω δίκτυο, ώστε να διευκολύνονται τα οχήματα να παρακάμπτουν τον συγκεκριμένο δρόμο..

Η καταλληλότερη πολιτική ως προς τα όρια ταχύτητας σε μια πόλη δεν είναι η μεμονωμένη αναζήτηση των κατάλληλων δρόμων, αλλά η θεώρηση συνολικότερα περιοχών ως εσωτερικών περιμετρικών δακτυλίων, οι οποίοι είναι συλλεκτήριοι ή ανώτερης ιεραρχικά κατηγορίας. Το σύνολο του εσωτερικού δικτύου στις περιοχές αυτές θα είναι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας.

Η επιλογή δρόμων που αξίζουν να θεσμοθετηθούν προσωρινά ως ήπιας κυκλοφορίας γίνεται με παρεμφερή προσέγγιση αυτής που ακολουθείται για την επιλογή πεζόδρομων, όμως δεδομένου ότι ένας δρόμος ήπιας κυκλοφορίας δεν αποτελεί απόλυτη λύση απαγόρευσης, αλλά μόνο περιορίζει την παρουσία αυτοκινήτων, θα μπορέσει να εφαρμοστεί σε πολύ περισσότερους δρόμους. Είναι απαραίτητο να συνοδεύεται από οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης γιατί διαφορετικά θα δίνει την εικόνα ενός συμβατικού δρόμου. Το όριο 30 θα πρέπει να ορίζεται με κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση στην είσοδο του δρόμου.

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Στις πόλεις, κατά την περίοδο του κορωνοϊού, η προσοχή στράφηκε, μετά από πάρα πολλά χρόνια, από το κέντρο τους στις γειτονιές. Πράγματι οι έγκλειστοι κάτοικοι, στερημένοι του δικαιώματος να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους, έβγαιναν για μικρές βόλτες στη γειτονιά, ανακάλυψαν τους δρόμους της, ανακάλυψαν και τους γείτονές τους. Διαπίστωσαν επίσης ότι το περπάτημα είναι μια πολύ δύσκολη άσκηση όταν τα πεζοδρόμια είναι στενά, αλλά δεδομένου ότι τα αυτοκίνητα ήταν λίγα βρήκαν τη λύση να περπατούν στο οδόστρωμα. Τώρα τα αυτοκίνητα άρχισαν πάλι να κυκλοφορούν, ωστόσο τα πεζοδρόμια παραμένουν προφανώς τα ίδια. Θα ήταν κρίμα αυτό το δέσιμο με τη γειτονιά, όπως και η συνήθεια της μικρής βόλτας γύρω από το σπίτι, να εκδιωχτούν ξανά από τα αυτοκίνητα. Τα έκτακτα μέτρα δίνουν την ευκαιρία στους Δήμους να υποστηρίξουν αυτά τα πρώτα βήματα ενίσχυσης της κοινωνικοποίησης στη γειτονιά.

Το πιο εύκολο που οι Δήμοι θα μπορούσαν να κάνουν, θα ήταν να αφαιρέσουν μέρος της διατομής του οδοστρώματος για τη δημιουργία διαδρόμου για τους πεζούς. Όμως συνήθως το απαραίτητο πλάτος δεν υπάρχει. Η επόμενη λύση είναι η συνύπαρξη πεζών και αυτοκινήτων στο οδόστρωμα αφού προηγουμένως ο δρόμος θεσμοθετηθεί ως ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα. Αν και η λύση της συνύπαρξης βελτιώνει ουσιαστικά την υφιστάμενη κατάσταση δεν είναι η λύση εκείνη που ένας γονέας θα άφηνε το παιδάκι του από το χέρι, ή που ένας ηλικιωμένος θα αισθανόταν άνετα. Η ιδανική λύση είναι η προσωρινή πεζοδρόμηση.

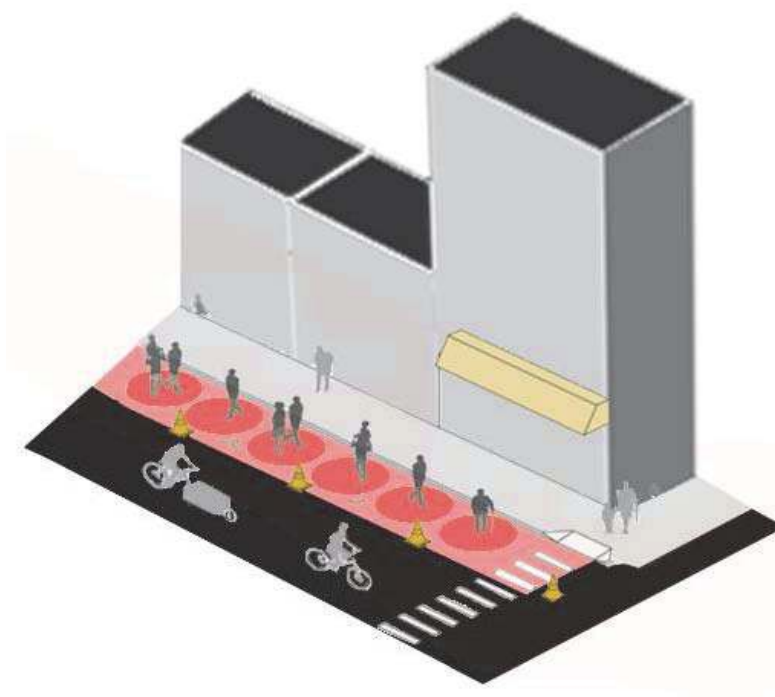
Συνήθως το βασικό κριτήριο για την απόφαση να πεζοδρομηθεί ένας δρόμος είναι να έχει κάποιες εμβληματικές δραστηριότητες και κτίρια που να ξεχωρίζουν καθώς και η πρόβλεψη ότι θα γεμίσει πεζούς. Αυτό μπορεί ίσως εύκολα να συμβεί στο κέντρο, δύσκολα όμως στις γειτονιές. Η περίοδος του εγκλεισμού απέδειξε ότι απαιτείται υπό προϋποθέσεις και η προσωρινή πεζοδρόμηση σε γειτονιές. Έχει αποδειχτεί ότι είναι κρίσιμο γύρω από σχολεία να υπάρχουν πεζόδρομοι, όπως επίσης και σε οδούς με ευάλωτους χρήστες, όπως εκεί όπου περπατούν παιδιά πηγαίνοντας προς το σχολείο. Κάθε περιοχή κατοικίας έχει σε κάποια οδικά τμήματα συγκέντρωση μαγαζιών και άλλων δραστηριοτήτων που προσελκύουν κόσμο. Είναι και αυτά υποψήφια προσωρινών πεζοδρομήσεων. Χωρίς να υποτιμάται ότι πεζοδρόμηση συνεπάγεται απώλεια θέσεων στάθμευσης θα πρέπει να δίνει προσοχή επίσης στην ανάγκη των παιδιών να μαζεύονται στον δρόμο, όλες οι προηγούμενες γενιές είχαν στέκια στον δρόμο και γύρω από αυτά μεγάλωσαν, εκεί διδάχτηκαν την πόλη, έμαθαν τη γειτονιά και τους ανθρώπους της. Τα παιδιά έχουν ανάγκη και να παίζουν στον δρόμο. Ακόμη και 30μ. δρόμοι που κλείνει στα αυτοκίνητα θα είναι πολύτιμα για αυτά. Σε κάποιες πόλεις της Ευρώπης κλείνουν περιοδικά ένα δυο απογεύματα τη βδομάδα κάποιοι δρόμοι με αποκλειστικό ζητούμενο να προκύψει χώρος για να παίζουν τα παιδιά. Ανάλογα θα μπορούσαν να θεσμοθετηθούν περιοδικές πεζοδρομήσεις τμημάτων μεγαλύτερου μήκους.

Οι δρόμοι μπορούν να κλείνουν επίσης περιοδικά, όπως για παράδειγμα. κάθε Παρασκευή βράδυ, σχηματίζοντας μια κυκλική διαδρομή, για ελαφρό, οργανωμένο από τη γειτονιά, ομαδικό τρέξιμο ή ποδήλατο ή ρόλερς. Προϋπόθεση για τις παρεμβάσεις των προσωρινών πεζοδρόμων είναι να επιτρέπουν την απρόσκοπτη και ασφαλή λειτουργία των εισόδων / εξόδων όλων των παρόδιων κτηρίων, χώρων στάθμευσης κτηρίων, σταθμούς στάθμευσης (δημόσιους, υπαίθριους με νόμιμη άδεια, ιδιωτικούς) διατηρώντας υποχρεωτικά διάδρομο πλάτους 3,5 μέτρων.

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ & ΛΩΡΙΔΩΝ ΠΕΖΩΝ

Εισαγωγικά :

Σε έκτακτες συνθήκες η επέκταση του πλάτους των υφιστάμενων πεζοδρομίων θα ήταν ένα έργο δαπανηρό και θα απαιτούσε πολύ χρόνο. Η μοναδική λύση που απομένει είναι η προσάρτηση στα υφιστάμενα μέρους του πλάτους του οδοστρώματος. Ωστόσο θα προκύψει ένας συνολικός χώρος διαχωρισμένος σε δύο στάθμες οι οποίες δύσκολα θα μπορούν να λειτουργούν ενιαία. Δεν θα προστίθενται εύκολα ο προσαρτημένος διάδρομος και το πλάτος του υφιστάμενου πεζοδρόμιου. Θα πρέπει για αυτό ο διάδρομος στο οδόστρωμα να έχει επαρκές πλάτος ώστε να λειτουργεί αυτόνομα. Υπάρχει και ένας δεύτερος λόγος που θα πρέπει να δοθεί άνετο πλάτος στον διάδρομο στο οδόστρωμα. Μειονεκτεί ως προς το πεζοδρόμιο διότι θα βρίσκεται σε χαμηλότερη στάθμη και θα είναι σε επαφή με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.



Σχ. 4 «Κοινωνική απόσταση»

Αναγκαιότητα

- Στην χώρα μας οι μετακινήσεις πεζή επιβαρύνονται από παράγοντες που σχετίζονται με σοβαρές ελλείψεις σχεδιασμού σχετικά με τη συνέχεια, την ελεύθερη πρόσβαση και την ασφάλεια μετακίνησης των πεζών στα οδικά δίκτυα των πόλεων. Οι ελλείψεις αυτές είναι κρίσιμότερες στις διασταυρώσεις, καθώς οι πεζοί είναι οι περισσότερο εκτεθειμένοι από πλευράς οδικής ασφάλειας κατά την εμπλοκή της κίνησής τους με τα άλλα μέσα.
 - Επιπρόσθετα, η εγκατάσταση και διάταξη των στοιχείων αστικού εξοπλισμού, όπως πυλώνες, πινακίδες, καθίσματα κλπ., καθώς ακόμα και εμποδίων όπως περίπτερα, εξοπλισμοί καταστημάτων κ.α., εντός του διαδρόμου κίνησης των πεζών σε πεζοδρόμια και πεζόδρομους, δημιουργεί σοβαρότατα εμπόδια στην κίνηση των πεζών στις Ελληνικές πόλεις.
 - Επιπλέον αυτών, τα υφιστάμενα πλάτη των πεζοδρομίων των ελληνικών πόλεων, στην πλειονότητά τους είναι πολύ μικρά και δεν καλύπτουν ούτε τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές της ΥΑ 52907/2009 Υπ.ΠΕΚΑ, ως προς την εξασφάλιση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών πλάτους 1,50μ.
 - Ως εκ τούτου, η τήρηση της «κοινωνικής απόστασης» ασφαλείας των 2,00μ μεταξύ των μετακινούμενων που κινούνται αντίρροπα, κρίνεται ιδιαίτερα προβληματική ως προς την εφαρμογή της, καθώς μπορεί να γίνεται εφικτή, μόνο στα σπάνια πεζοδρόμια που έχουν πλάτος μεγαλύτερο των 2,50 μ. Όταν μάλιστα οι πεζοί είναι περισσότεροι από δύο θα πρέπει να περπατούν εν σειρά με αποτέλεσμα πλήθος ατόμων με κινητικά προβλήματα να αποκλείονται από τον δρόμο.
 - Σε αυτό το πλαίσιο, παρεμβάσεις επέκτασης των υφιστάμενων πεζοδρομίων, δημιουργίας λωρίδων πεζών δίπλα τους και γενικότερα πρόσθετων χώρων για περπάτημα κρίνεται ιδιαιτέρως απαραίτητη. Η πανδημία καθιστά υποχρεωτική την αποκατάσταση μίας χρόνιας αστοχίας των ελληνικών πόλεων.
-



Εικ. 7: «Αμφίδρομος με απλή διαγράμμιση, όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα και συνύπαρξη ποδηλάτων με τα υπόλοιπα οχήματα – Μαδρίτη, Μάρτιος 2019»



Εικ. 8: «Οδός ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα – Graz, Οκτώβριος 2016»

Προσδοκώμενα Οφέλη

- Οι παρεμβάσεις με τις οποίες δημιουργούνται προσωρινές επεκτάσεις του χώρου του πεζού, δίνουν την δυνατότητα για ασφαλείς μετακινήσεις των πολιτών, ιδιαιτέρως για όσο διάστημα απαιτείται να τηρούνται οι αποστάσεις των 2,00μ μεταξύ των μετακινούμενων.
 - Ειδικότερα, η διεύρυνση των πεζοδρομίων κατά μήκος εμπορικών δρόμων, και σε τμήματα οδών με στάσεις ΜΜΜ, παρέχει περισσότερο χώρο στους πελάτες των καταστημάτων και στους επιβάτες των οχημάτων ΜΜΜ, που τους επιτρέπει να περιμένουν στην ουρά τηρώντας την απόσταση ασφαλείας των 2,00μ, και διευρύνει τα καταφύγια και τις διαβάσεις πεζών, επιτρέποντας τη διάσχιση των δρόμων με ασφάλεια και από απόσταση.
 - Σε σημεία της πόλης όπου τα υφιστάμενα πεζοδρόμια είναι έτσι κι αλλιώς ιδιαίτερα στενά και δεν εξασφαλίζουν σήμερα το απαραίτητο πλάτος για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, με την προσθήκη οδοστρώματος εξασφαλίζεται ο απαιτούμενος χώρος για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των εμποδιζόμενων ατόμων και των ατόμων με αναπηρία.
 - Δημιουργώντας ασφαλείς διαδρομές για περπάτημα, αναμένεται επίσης να αυξηθεί το μερίδιο των καθημερινών μετακινήσεων με περπάτημα, αντί της χρήσης μηχανοκίνητων μέσων για μικρές και μεσαίου μήκους διαδρομές (0-3 χλμ). Οι αλλαγές στο οδικό τοπίο, αναμένεται να παροτρύνουν τους οδηγούς των Ι.Χ. αυτοκινήτων να μειώνουν την ταχύτητα κίνησής τους ιδιαιτέρως στις τοπικές οδούς και στις περιοχές κατοικίας.
 - Ο συνδυασμός των 2 παραπάνω αποτελεσμάτων, θα συμβάλει στην μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου, συνεπώς στη μείωση του θορύβου καθώς και της εκπομπής αέριων ρύπων, βελτιώνοντας την ποιότητα της ατμόσφαιρας στον αστικό χώρο. Η αναμενόμενη αύξηση της κίνησης των πεζών αναμένεται να τονώσει την οικονομική δραστηριότητα καθώς και την κοινωνικοποίηση, δημιουργώντας συνθήκες «γειτονιάς» που θα ανακουφίσουν τις πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας καθώς και συνθήκες “open mall” στις εμπορικές περιοχές.
 - Με τη δημιουργία διαδρόμων για τους πεζούς επί του οδοστρώματος προκύπτει φυσικά το πρόβλημα ότι ο συνολικός χώρος των πεζών διασπάται σε δύο στάθμες που δεν επικοινωνούν πολύ άνετα μεταξύ τους χωρίς να σταματήσεις. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που θα μπορούσε να αντιμετωπίζεται με την κατάλληλη αρχιτεκτονική της αστικής επίπλωσης.
 - Η αύξηση των πεζών, θα τονώσει επίσης την οικονομική δραστηριότητα, θα συμβάλει στην κοινωνικοποίηση, δημιουργώντας συνθήκες «γειτονιάς» που θα ανακουφίσουν τις πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας. Οι εμπορικές περιοχές θα ανακάμψουν.
-

Τεχνικές Οδηγίες - Υλικά

Η επιλογή των οδών στις οποίες θα πραγματοποιηθούν οι σχετικές επεμβάσεις, γίνεται από τον οικείο Δήμο, με βάση τα στοιχεία που διαθέτει σχετικά με τις πιο αναγκαίες και συνηθισμένες καθημερινές πορείες και μετακινήσεις των πολιτών, καθώς και με τις έκτακτες ανάγκες σε επιβαρυμένες κυκλοφοριακά γειτονιές.

Η διεύρυνση των πεζοδρομίων, μπορεί να πραγματοποιείται εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης, από την μία ή και από τις δύο πλευρές της οδού. Επομένως σε δρόμους με ζώνες στάθμευσης παρά το κράσπεδο και μόνο μια λωρίδα, ή μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, σε περίπτωση αμφίδρομων θα είναι πολύ δύσκολο να δοθεί πρόσθετος χώρος στον πεζό. Μια τέτοια εξέλιξη θα χρειαζόταν χρόνο και μια δύσκολη συζήτηση μεταξύ των παρόδιων κατοίκων. Η λύση, που έχει αναφερθεί στα προηγούμενα, της συνύπαρξης πεζών και αυτοκινήτων με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα και απόδοση προτεραιότητας στον πεζό θα υλοποιηθεί πολύ ευκολότερα. Αν υποθέσουμε ότι θα αφαιρεθεί μία από τις δύο ζώνες στάθμευσης (αν υπάρχει μόνο μία μάλλον θα πρέπει να αποφευχθεί αυτή η λύση. Το εναπομένον πλάτος της οδού εφόσον αυτή έχει μία λωρίδα κίνησης οχημάτων θα πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο 3,50μ και εφόσον έχει δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας αυτές θα πρέπει να έχουν ελάχιστο πλάτος 3,00μ η κάθε μια. Εφόσον μετά την επέκταση του πεζοδρομίου διατηρείται η παρόδια στάθμευση τότε το πλάτος των θέσεων μπορεί να κυμαίνεται από 2,50-2,20 μ ανάλογα με το πλάτος της οδού.

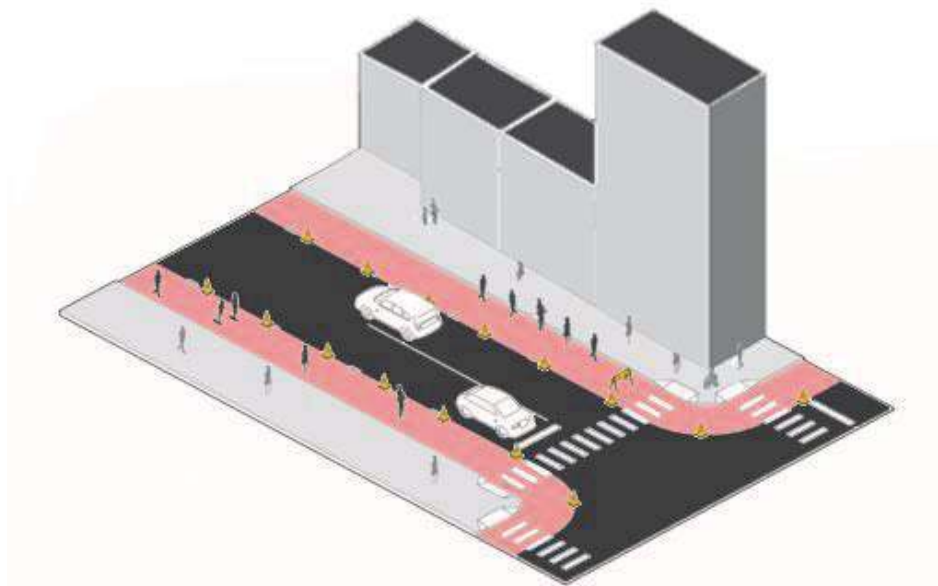
Η προστασία απέναντι στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία του χώρου για τους πεζούς που θα αποκτηθεί μπορεί να υλοποιηθεί με διάφορους τρόπους και με χρήση προσωρινών υλικών ή κατασκευών, όπως βαφή, πλατφόρμες, μετακινούμενες κατασκευές (όπως π.χ. ζαρντινιέρες, αφαιρετά κιγκλιδώματα ή χαμηλά panels κ.λπ.) και πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια. Η επιλογή των χαρακτηριστικών της επέμβασης και του υλικού εξαρτάται από τον χαρακτήρα της οδού, το πλάτος, την κλίση και τη μορφή του υφιστάμενου πεζοδρομίου, τον κατ'έκτιμηση αναμενόμενο φόρτο πεζών, το κόστος και τον γενικότερο προγραμματισμό του Δήμου. Σε περιπτώσεις όπου η προσθήκη χώρου γίνεται σε πεζοδρόμια τα οποία έχουν εγκατεστημένες στάσεις ΜΜΜ, πρέπει να λαμβάνεται η απαραίτητη μέριμνα για την προσέγγιση των οχημάτων των ΜΜΜ και την ασφάλεια των επιβατών.

Α. ΒΑΦΗ :

Η επέκταση του πεζοδρομίου με χρήση βαφής, πραγματοποιείται με :

- ο διαγράμμιση με συνεχή γραμμή κίτρινου χρώματος της οριογραμμής μεταξύ της λωρίδας κίνησης των πεζών και των παρακείμενων λωρίδων κίνησης των οχημάτων, βάσει των προδιαγραφών του τεύχους ΟΜΟΕ 7-ΣΕΕΟ (ΦΕΚ Β' 905/2011) και κατά τα πρότυπα της Κ.Υ.Α. Υπ. ΠΕΚΑ και Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ 6952, «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 420/16.03.2011 (Σχ. 4).

- Πέραν αυτών, για την προστασία των πεζών από απρόσεκτους οδηγούς που μπορεί να εισέλθουν στην λωρίδα κίνησης πεζών, ή να σταθμεύσουν παράνομα, προτείνεται η τοποθέτηση στοιχείων προστασίας – διαχωρισμού κατά μήκος της λωρίδας, τα οποία μπορεί να είναι επιμήκεις ζαρντινιέρες, μεγάλες γλάστρες δρόμου ή πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια. Στα σημεία όπου υπάρχουν είσοδοι/έξοδοι από χώρους στάθμευσης των παρακείμενων κτιρίων, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την ασφάλεια των ατόμων με προβλήματα όρασης (βλ. «ειδικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας»)



Σχ. 5 «Προέκταση πεζοδρομίου με κατάργηση ζωνών στάθμευσης και χρήση βαφής»

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
χαμηλό κόστος κατασκευής,	δημιουργία 2 διαφορετικών επιπέδων κίνησης των πεζών, δημιουργία «ευαίσθητης» περιοχής εύκολα παραβιάσιμης από ασυνείδητους οδηγούς (κίνδυνος παράνομης στάθμευσης και παράνομης κίνησης οχημάτων, ιδιαιτέρως μοτοσυκλετών), δυσκολία στην μετακίνηση αναπηρικών αμαξιδίων όταν υπάρχουν σχάρες ομβρίων	Η επιλογή αυτής της λύσης ενθαρρύνεται να συνδυάζεται με τοποθέτηση ελαφρών και μη πακτωμένων κάθετων στοιχείων προστασίας της επέκτασης του πεζοδρομίου ή με τοποθέτηση σειράς από κώνους ή πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια

Β. ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ

- Η επέκταση του πεζοδρομίου με δημιουργία ξύλινης ή μεταλλικής πλατφόρμας πρέπει: (α) να επαναλαμβάνει την καμπύλη στη γωνία του Ο.Τ., (β) να μην εμποδίζει τυχόν υφιστάμενες ράμπες ΑμεΑ ή τυχόν υποβιβασμένη γωνία στο υφιστάμενο πεζοδρόμιο ή τυχόν διάβαση πεζών (Στην διάβαση σταματά και συνεχίζει μετά από αυτήν). οι πρόσθετοι χώροι για τον πεζό να σταματούν σε απόσταση τουλάχιστον 5 μέτρων από τις τομές των οικοδομικών γραμμών ώστε να μην παρεμποδίζεται η κίνηση των πεζών προς τις διαβάσεις, (γ) να μην εμποδίζει την είσοδο / έξοδο οχημάτων στους παρόδιους χώρους στάθμευσης. Στα σημεία αυτά η πλατφόρμα διακόπτεται
- Στην περίπτωση κατασκευής πλατφόρμας η νέα γωνία που δημιουργείται σημαίνεται με βαφή και διαγράμμιση και προστατεύεται με τοποθέτηση στοιχείων προστασίας – διαχωρισμού, όπως στην περίπτωση της δημιουργίας επέκτασης μόνο με βαφή. Ειδικότερα στις περιπτώσεις που πρόκειται να κατασκευαστούν (ή έχουν ήδη κατασκευαστεί) τοπικές διαπλατύνσεις στις γωνίες του πεζοδρομίου, η πλατφόρμα μπορεί να χωροθετείται σε συνέχεια από αυτές, δηλαδή σε απόσταση μικρότερη των 5,00μ.
- Η πλατφόρμα κατασκευάζεται πάνω σε δοκίδες που επιτρέπουν την ομαλή ροή των όμβριων υδάτων κάτω από αυτές. Αναλόγως των σημείων στα οποία βρίσκονται οι σχάρες όμβριων ενδείκνυται η τοποθέτηση πλαστικού σωλήνα κατάλληλης διατομής για τα όμβρια ύδατα. Καθώς η επέκταση καταλαμβάνει συνήθως ένα πλάτος από 2,00-2,50μ (πλάτος παρόδιας στάθμευσης) είναι κατάλληλη για την μετακίνηση ατόμων με αναπηρία και ιδιαιτέρως ατόμων με προβλήματα όρασης
- Η πλατφόρμα διακόπτεται στα σημεία εισόδων / εξόδων παρόδιων χώρων στάθμευσης, σε απόσταση 1,50μ από αυτές (εκατέρωθεν).

ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ

Δεν πρέπει να υπάρχει αρμός πλάτους μεγαλύτερου των 2 χιλιοστών μεταξύ πλατφόρμας και κρασπέδου

Μπορεί να τοποθετείται είτε στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο, είτε να έχει υψομετρική διαφορά τέτοια, ώστε να καλύπτεται με κεκλιμένο επίπεδο μέγιστης κλίσης 5%, ώστε να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα σε όλους και ιδιαίτερα στα άτομα με αναπηρία. Το πλάτος του κεκλιμένου επιπέδου δεν πρέπει να ξεπερνά το μισό μέτρο

Δεν επιτρέπεται η στήριξη της πλατφόρμας με διείδυση στην επιφάνεια του οδοστρώματος με οποιονδήποτε τρόπο. Οι πλατφόρμες μπορούν να βιδώνονται στο υπάρχον κράσπεδο, αλλά μόνο εφόσον ο κατασκευαστής καταθέσει (α) Τεχνική Έκθεση, (β) Σχέδιο Αποκατάστασης και σχετική εγγύηση ύψους ισόποσου του κόστους αποκατάστασης

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Η πλατφόρμα μπορεί να κατασκευάζεται από διάφορα υλικά:

ΥΛΙΚΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ	Η προμήθεια τοπικά παραγόμενων υλικών στηρίζει την τοπική οικονομία και μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και το κόστος μεταφοράς
ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΑ ΑΝΑΚΥΚΛΟΥΜΕΝΑ ΥΛΙΚΑ	Η επιλογή ανακυκλωμένων και ανακυκλούμενων υλικών μειώνει το κόστος κατασκευής και εξασφαλίζει την μείωση απορριμμάτων κατά την αφαίρεση της πλατφόρμας
ΥΛΙΚΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ	Η επιλογή χρωμάτων, αυτοκόλλητων ή άλλων ένθετων μοτίβων και γενικότερα υλικών κατασκευής που εκπέμπουν μηδενικά ή χαμηλά επίπεδα πτητικών οργανικών ενώσεων εξασφαλίζει την ποιότητα του αέρα και διασφαλίζει την υγεία των εργατών που κατασκευάζουν την πλατφόρμα
ΧΡΗΣΗ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	Πλαστικά οποιουδήποτε είδους, συμπεριλαμβανομένου του plexiglass, πρέπει να αποφεύγονται
ΥΛΙΚΑ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΣΥΝΤΗΡΗΘΟΥΝ	Για την εύκολη και χωρίς υπερβολικό κόστος συντήρησης, αφαίρεση γκράφιτι και αντικατάσταση ή επισκευή των κατεστραμμένων στοιχείων της πλατφόρμας ενδείκνυται η χρήση υλικών με κριτήριο την ευκολία συντήρησης και όχι το αρχικό κόστος (π.χ. το αλουμίνιο κοστίζει περίπου τρεις φορές περισσότερο από το χάλυβα, αλλά μπορεί να καθαρίζεται εύκολα με ακετόνη).
ΒΙΩΣΙΜΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΞΥΛΕΙΑΣ	Για την κατασκευή της πλατφόρμας δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται τροπικό σκληρό ξύλο ή παρθένο κόκκινο ξύλο. Προτιμώνται άλλα είδη ξυλείας καθώς και προϊόντα ξύλου πιστοποιημένα με FSC. Ξυλεία που έχει υποστεί επεξεργασία υπό πίεση ή κόντρα πλακέ το οποίο γλιστρά δεν επιτρέπεται να είναι ορατά

**ΕΥΘΥΝΗ
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΚΑΛΗ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Ο οικείος Δήμος είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση ότι η πλατφόρμα διατηρείται καθαρή και σε καλή κατάσταση

**ΑΠΟΡΡΟΗ
ΟΜΒΡΙΩΝ**

Η πλατφόρμα κατασκευάζεται πάνω σε δοκίδες που επιτρέπουν την ομαλή ροή των όμβριων υδάτων κάτω από αυτές. Αναλόγως των σημείων στα οποία βρίσκονται οι σχάρες ομβρίων ενδείκνυται η τοποθέτηση πλαστικού σωλήνα κατάλληλης διατομής για τα όμβρια ύδατα. Καθώς η επέκταση καταλαμβάνει συνήθως ένα πλάτος από 2,00-2,50μ (πλάτος παρόδιας στάθμευσης) είναι κατάλληλη για τη μετακίνηση ατόμων με αναπηρία και ιδιαιτέρως ατόμων με προβλήματα όρασης

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
δημιουργία ενιαίας επιφάνειας κίνησης πεζών σε συνέχεια με το υφιστάμενο πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα μεγαλύτερη ευελιξία στις μετακινήσεις των πεζών και στην τήρηση των απαιτούμενων αποστάσεων ασφαλείας, δημιουργία επαρκούς χώρου για την κίνηση ατόμων με αναπηρία και εμποδιζόμενων ατόμων, και ασφαλέστερη κίνηση των πεζών σε σχέση με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Η επέκταση δεν κινδυνεύει από παράνομη στάθμευση	το μεγαλύτερο μειονέκτημα είναι το κόστος, ιδίως όταν είναι αβέβαιο αν η πλατφόρμα θα παραμείνει πέραν της 31.11.2020. Όταν υπάρχουν είσοδοι / έξοδοι χώρων στάθμευσης στις παρακείμενες χρήσεις η πλατφόρμα πρέπει να διακόπτεται	η επιλογή αυτής της λύσης συνιστάται να συνδυάζεται με τοποθέτηση αφαιρετών κάθετων στοιχείων προστασίας της επέκτασης του πεζοδρομίου (όπως π.χ. ζαρντινιέρες, αφαιρετά κιγκλιδώματα ή χαμηλά panels κλπ) ώστε να βελτιώνεται και η αισθητική της σε κάθε περίπτωση εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλή προσπέλαση σε όλες τις παρόδιες εισόδους / εξόδους χώρων στάθμευσης

Σήμανση

Στην λωρίδα επέκτασης του πεζοδρομίου θα τοποθετείται κατακόρυφη ή/και οριζόντια σήμανση καθορισμού της πλευράς κίνησης οχημάτων και της πλευράς των πεζών (P-65). Οι πινακίδες αυτές θα είναι κινητές του τύπου των οδηγιών για εργοτάξια μακράς διάρκειας σε αστικές οδούς του τεύχους ΟΜΟΕ 7-ΣΕΕΟ (ΦΕΚ Β' 905/2011).

Ειδικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση προσβασιμότητας

Στα σημεία όπου υπάρχουν είσοδοι/έξοδοι από χώρους στάθμευσης των παρακείμενων κτιρίων, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την ασφάλεια της μετακίνησης των ατόμων με προβλήματα όρασης με δημιουργία επιφάνειας «κινδύνου» (κατά το πρότυπο του πλακιδίου τύπου Β της ΥΑ 52907/2009 Υπ.ΠΕΚΑ και με τοποθέτηση μεταλλικών «καρφιών» στο οδόστρωμα)

Εκτίμηση κόστους

ΒΑΦΗ

από 3.000 – 6.000 ευρώ το χιλιόμετρο

ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ

από 60 – 80 ευρώ/μ2

Στα ανωτέρω συνυπολογίζονται 15% απρόβλεπτα, 10% εργολαβικό όφελος και 24% ΦΠΑ και αποτελούν τιμές εκτίμησης χωρίς να υπάρχει δεσμευτικότητα εφαρμογής.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΚΠΟΝΗΘΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Οι προτεινόμενες από την παρούσα παρεμβάσεις, στοχεύουν στην επίλυση ενός προβλήματος όπως αυτό της “επείγουσας διάθεσης περισσότερου οδικού χώρου σε πεζούς και ποδηλάτες, που θα παρθεί από το αυτοκίνητο”, το οποίο εκ των πραγμάτων θα πρέπει να επιλυθεί με ταχείς ρυθμούς, και παράκαμψη όλων των χρονοβόρων διαδικασιών, που οδηγούν ανάλογα αντικείμενα να υλοποιούνται μετά από παρέλευση κατά κανόνα τουλάχιστον ενός έτους. Στις παραπάνω διαδικασίες περιλαμβάνονται τόσο η εκπόνηση μελετών όσο και οι εγκρίσεις τους.

Με δεδομένο ότι, με βάσει τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 65 του ν. 4688/2020 (ΦΕΚ Α' 101) «Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» η διάρκεια εφαρμογής των έκτακτων μέτρων, περατούται στις 30.11.20 απαιτείται σύντμηση και του χρόνου εκπόνησης των σχετικών μελετών και των εγκρίσεων. Συγκεκριμένα :

1. ΑΠΟΔΟΣΗ ΧΩΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΣΕ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ σημαίνει μείωση του διαθέσιμου πλάτους για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία επομένως :
 - α) σε μείωση των διερχομένων οχημάτων από τον συγκεκριμένο δρόμο ή περιοχή και
 - β) σε μείωση των ταχυτήτων
2. Σε δρόμους ή σε περιοχές όπου αφαιρείται χώρος από το οδόστρωμα για να δοθεί σε πεζούς ή ποδηλάτες βάσει του άρθρου 65 του ν. 4688/2020 (ΦΕΚ Α' 101), προβλέπεται συγχρόνως ΜΕΙΩΣΗ

ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ στα 30 ή και στα 20χλμ/ώρα (πινακίδες ΚΟΚ Π92 και Ρ60). Επομένως ο κίνδυνος ατυχημάτων μειώνεται. Είναι γνωστό επίσης ότι η καμπύλη του ποσοστού θανάτων πεζών σε συνάρτηση με την ταχύτητα πρόσκρουσης πάνω τους αυτοκινήτου αυξάνει εκθετικά από την ταχύτητα των 30χλμ/ώρα και πάνω. Όλες λοιπόν οι υλοποιήσεις βάσει του ανωτέρω άρθρου 65 θα εγκαταστήσουν κατ' αρχήν συνθήκες ηπιότερης κυκλοφορίας, άρα πιο ασφαλείς για όλους τους χρήστες του δρόμου.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΕΝΑ ΔΡΟΜΟ επιτρέπεται σε παραδοσιακό οικισμό ή σε δρόμο που διέρχεται από δημόσιο κτήμα με την προϋπόθεση ότι το πλάτος του είναι κάτω από 6 μέτρα. Στην περίπτωση αυτή παραμένει υποχρεωτικός διάδρομος οχημάτων ασφαλείας πλάτους 2,5 μέτρων και δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία ποδηλάτων, ή άλλου τύπου οχημάτων.

-
3. ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ. Με κριτήριο την πυκνότητα πεζών και ποδηλατών η Τεχνική Υπηρεσία θα εισηγηθεί στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής :
- α) αν θα εισέρχονται ποδήλατα και οχήματα και σε ποια χρονικά διαστήματα της ημέρας, με τι κατεύθυνση και αν πρέπει να υπάρχουν άλλοι κανόνες πχ τροφοδοσία καταστημάτων
 - β) ποια θα είναι η ταχύτητά τους (συνιστάται να είναι η ταχύτητα πεζού δηλαδή 5 χλμ/ώρα)
 - γ) αν τα ποδήλατα θα συνυπάρχουν με τα οχήματα στην υποχρεωτική ζώνη των 3,5μ των ή αν θα χαρακτηρίσει συνιστώμενη λωρίδα για την κίνησή τους.
4. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ με χάραξη σχετικής οριογραμμής επί του οδοστρώματος. Πρόκειται για μια μορφή υποδομής που εφαρμόζεται συστηματικά και κατά προτεραιότητα στις ευρωπαϊκές πόλεις, χωρίς να τοποθετούνται εύκαμπτα ή σταθερά κολωνάκια ή άλλα εμπόδια για την επισήμανση της οριογραμμής. Προβλέπεται επίσης από τις ελληνικές Οδηγίες σχεδιασμού υποδομής ποδηλάτου. Οι Τεχνικές Υπηρεσίες εξετάζουν κατά πόσον οι οδηγοί οχημάτων θα επιχειρούν να σταθμεύουν παρανόμως επί της λωρίδας, οπότε για την αποτροπή αυτής της συμπεριφοράς θα πρέπει να δημιουργείται γραμμική σκληρή νησίδα, συνεχής ή διακεκομμένη, με ζαρντινιέρες ή γραμμικά στοιχεία προκατασκευασμένου μπετόν, κατά μήκος της οριογραμμής. Η επιλογή τμηματικής ή συνολικής βαφής του οδοστρώματος, και των σχετικών σχημάτων βαφής, ώστε η λωρίδα ποδηλάτου να είναι πιο διακριτή, θα αποτελέσει επίσης εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας προς την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής.
-
5. ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΣΕ ΛΩΡΙΔΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ. Η Τεχνική Υπηρεσία θα εισηγηθεί τον τρόπο (εύκαμπτα, σκληρά στοιχεία κ.λπ.) προφύλαξης των πεζών από τα αυτοκίνητα, τα οποία υπενθυμίζεται ότι θα κινούνται με μέγιστη ταχύτητα 30χλμ/ώρα. Εκτιμώντας επίσης την πυκνότητα πεζών και ποδηλατών θα αποφασίζει την επιτρεπόμενη ταχύτητα των ποδηλάτων. Σημειώνεται ότι η αφαίρεση χώρου από το αυτοκίνητο, εφόσον γίνει με κατάργηση μιας ζώνης στάθμευσης, επαρκεί μόνο για αμφίδρομη ή μονόδρομη χρήση ποδηλάτων, ενώ δεν είναι επαρκής για πεζούς. Όταν όμως αφαιρείται χώρος από λωρίδα κυκλοφορίας αυτοκινήτων, αυτό μπορεί να συμβαίνει σε περιπτώσεις με τουλάχιστον δύο λωρίδες και να αφαιρείται η μία

στο σύνολό της, διότι για να υπάρχει λωρίδα αυτοκινήτου, σε περίπτωση δρόμου δύο λωρίδων, πρέπει αυτή να έχει ελάχιστο πλάτος 2,75μ. Για να διατηρηθεί ένα τέτοιο πλάτος ο χώρος που θα κερδηθεί για πεζούς/ποδηλάτες δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 1 ή 1,5μ. άρα είναι ανεπαρκής. Τα 3-3,5μ. που θα παρθούν λοιπόν εκ των πραγμάτων, επιτρέπουν τη συνύπαρξη πεζών και ποδηλατών, υπό όρους που θα εξετάσει η Τεχνική Υπηρεσία.

-
6. Η συνύπαρξη πεζών, ποδηλατών και αυτοκινήτων, ανεξαρτήτως του διατιθέμενου πλάτους κυκλοφορίας μεταξύ δύο ζωνών στάθμευσης, ή μιας ζώνης και του απέναντι κρασπέδου ή δυο κρασπέδων, σε συνθήκες ορίου ταχύτητας 20 ή max 30χλμ/ώρα, είναι η πιο εύκολα εφαρμόσιμη λύση στις συνθήκες των ελληνικών δρόμων. Η Τεχνική Υπηρεσία θα εξετάσει με ποιους τρόπους κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης καθώς και βαφής, κυρίως στις εισόδους ενός μονόδρομου (μόνο σε μονόδρομους επιτρέπεται αυτή η λύση) ένας δρόμος συνύπαρξης θα είναι διακριτός από τους οδηγούς.
-

ΓΕΝΙΚΑ :

Η Τεχνική Υπηρεσία μπορεί, στο πλαίσιο των παρεμβάσεων, να εισηγείται τροποποιήσεις σε γειτονικούς τους δρόμους ώστε να προσελκύουν τα αυτοκίνητα για να αποφεύγουν τη χρήση των δρόμων όπου έγιναν παρεμβάσεις. Οι τροποποιήσεις αυτές εντάσσονται στη δέσμη των μέτρων για πεζούς και ποδηλάτες, διότι τους αφορούν και επομένως εγκρίνονται με τις προβλεπόμενες συντμήσεις στις μελέτες και διαδικασίες.

Σημειώνεται επίσης ότι, ο εκάστοτε Δήμος πρέπει να παρακολουθεί συστηματικά τη λειτουργία των παρεμβάσεων που θα γίνουν με βάση την παρούσα με σκοπό να αξιολογεί συνεχώς τις συνθήκες ασφάλειας που θα επικρατούν και να προβαίνει σε διορθώσεις όταν κρίνεται απαραίτητο, μετά από απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής.

Η τεχνική υπηρεσία μπορεί να υποστηριχτεί από εξωτερικό συνεργάτη / σύμβουλο προκειμένου να εκπονήσει την εισήγησή της.

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΟΥΝΤΑΙ

Οι διατάξεις που πρέπει να τηρούνται κατά το διάστημα της εφαρμογής των μέτρων αφορούν στο παρακάτω νομικό πλαίσιο :

- Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999
- Ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 79/ Α' / 09.04.2012, άρθρο 2, άρθρο 26, άρθρο 27
- Ν. 4488/2017 «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων, δικαιώματα ατόμων με αναπηρίες και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 137/Α/ 13.09.2017, άρθρο 64
- ΥΑ 52907/2009 Υπ. ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε

κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/ 31. 12. 2009

- ΥΑ Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013
- ΥΑ Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. «Τεχνικές Οδηγίες για Υποδομές Ποδηλάτων» (ΦΕΚ Β' 1053/2016)
- Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Κύριες Αστικές Οδοί, "ΟΜΟΕ – ΚΑΟ", Τεύχος 2, 2001
- Οδηγίες για εργοτάξια μακράς διάρκειας σε αστικές οδούς τεύχους ΟΜΟΕ 7-ΣΕΕΟ (ΦΕΚ Β' 905/2011)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ :

- Σε περίπτωση που για ιδιαίτερους λόγους, κατά την διάρκεια υλοποίησης των παρεμβάσεων ή/και κατασκευών που περιγράφονται στο παρόν, εγκυμονούν κίνδυνοι για τους πεζούς, εφαρμόζονται οι διατάξεις της Κ.Υ.Α. Υπ. ΠΕΚΑ και Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ 6952, «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 420/16.03.2011

Άρθρο 2

Έναρξη Ισχύος

Η απόφαση αυτή ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθηνά, 17 Ιουνίου 2020

Ο Υφυπουργός

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

