






ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ - ΕΥΡΩΣΤΙΝΗΣ

Π.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ανάδοχος: Development Lab Mov IKE

Ημερομηνία: Νοέμβριος 2023

ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΕΡΓΟΥ

 <p>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ</p>		 <p>ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ</p>
<p>Έργο: «Παροχή υπηρεσιών για την Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) στο Δήμο Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης»</p> <p>Προϋπολογισμός: 37.200,00 ευρώ (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ 24%)</p> <p>Χρηματοδότηση: Πράσινο Ταμείο</p> <p>Δικαιούχος: Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης</p>		

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	3
2. Ορισμός Περιοχής Παρέμβασης του ΣΑΠ Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης.....	4
3. Πολεοδομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά του Δήμου	5
3.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά Περιοχής Παρέμβασης	5
3.2. Πολεοδομικά και χωροταξικά χαρακτηριστικά.....	7
3.2.1. Χωροταξικό πλαίσιο.....	7
3.2.2. Οδικό δίκτυο και μεταφορές	10
4 Καταγραφή υφιστάμενων και εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης	12
5. Καταγραφή προσβασιμότητας και αποτύπωση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της Περιοχής Παρέμβασης	25
5.1. Προσβασιμότητα και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά	25
5.2. Ξυλόκαστρο.....	28
5.3. Συκιά	38
5.4. Δερβένι.....	43
5.5. Μεσαία Τρίκαλα	50



1. Εισαγωγή

Το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης υλοποιείται στο πλαίσιο του έργου «Παροχή υπηρεσιών για την Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) στο Δήμο Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης» και αποσκοπεί στον προσδιορισμό των σημείων των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών, καθώς και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να ενισχυθεί το δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων του Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης από την αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Αναλυτικότερα, το παρόν έγγραφο αποτελεί το Π.1 «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης» και συμπεριλαμβάνει την τεχνική έκθεση περιγραφής/ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε υπαίθριους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους του Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης και ως προς τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, όπως και την καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών.

Για την εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας λαμβάνονται υπόψιν τα παρακάτω:

- ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021 - Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας
- Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του Γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 27 του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79/2012).
- Ερμηνευτική εγκύκλιος ΥΠΕΝ/ΜΕΑΑΠ/138233/1697/28.12.2022 ως προς την μορφή των γεωχωρικών δεδομένων για την εφαρμογή των «Τεχνικών Οδηγιών σύνταξης Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)
- Διατάξεις του άρθρου 26 και του άρθρου 27 του ν. 4061/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79), όπως τροποποιήθηκαν με τον ν. 4759/2020 «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις
- Διατάξεις της υπ' αρ. 3046/304 της 30.1/3.2.1989 απόφασης Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (Δ' 59)
- Διατάξεις της απόφασης υπ' αρ. 52907/31.12.2009 Υπουργείου ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)
- Διατάξεις της υπό στοιχεία ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/ 65826/699/7.7.2020 απόφασης Υφυπουργού ΠΕΝ «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998)

Όπως ορίζεται στο άρθρο 6 του ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021- Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας, ο Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης συγκρότησε Ομάδα Εργασίας (Απόφαση Δημάρχου 944/2023, ΑΔΑ: Ω82ΧΩΞΠ-Ν10) με σκοπό την υποστήριξη της μελετητικής ομάδας και την παρακολούθηση της υλοποίησης του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Ξυλοκάστρου Ευρωστίνης.

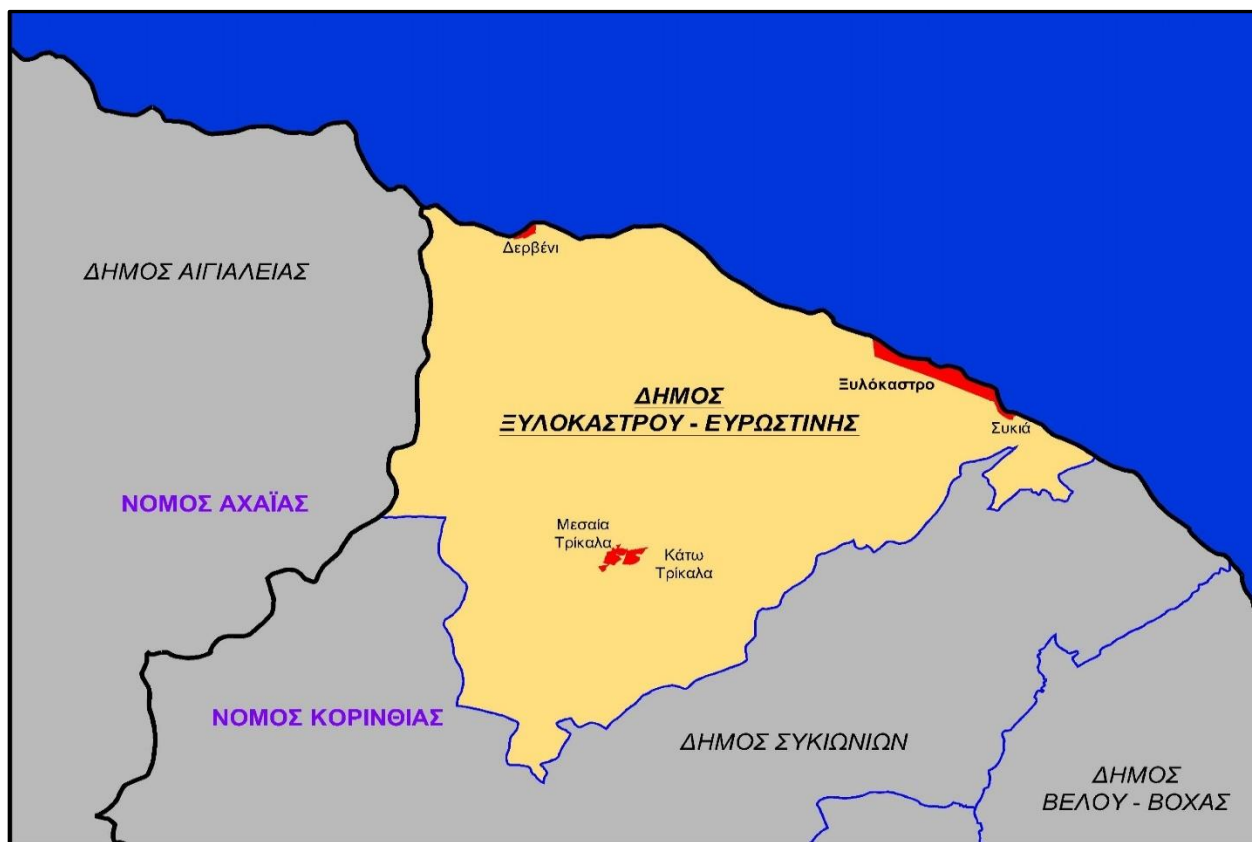
Για την εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας, η μελετητική ομάδα συνεργάζεται στενά με την ορισμένη Ομάδα Εργασίας του Δήμου Ξυλοκάστρου Ευρωστίνης για τη λήψη διαθέσιμων δεδομένων και στοιχείων, την καταγραφή προγραμματισμένων και υφιστάμενων έργων αλλά και για την αξιοποίηση συμπληρωματικών μελετών.

2. Ορισμός Περιοχής Παρέμβασης του ΣΑΠ Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Στο πλαίσιο οριοθέτησης της περιοχής παρέμβασης, η ομάδα έργου επισκέφθηκε το σύνολο των χωροθετημένων μονάδων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας, τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες, τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, καθώς και σημεία ενδιαφέροντος εντός των ορίων του Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης όπου σημειώνεται αυξημένη συγκέντρωση κοινού.

Η περιοχή παρέμβασης του Σχέδιου Αστικής Προσβασιμότητας ορίζεται στο σύνολο του Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης, με τις βασικότερες παρεμβάσεις να αφορούν τη δημιουργία προσβάσιμων γραμμικών διαδρομών στις κοινότητες Ξυλοκάστρου, Δερβενίου, Συκέας και Τρικάλων Κορινθίας, οι οποίες αποτελούν τις πολυπληθέστερες περιοχές με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πολιτών και επισκεπτών, τόσο κατά τους θερινούς όσο και χειμερινούς τουριστικούς μήνες στην περίπτωση των Τρικάλων Κορινθίας. Εντός της περιοχής παρέμβασης καταγράφονται και συμπεριλαμβάνονται σημειακές παρεμβάσεις σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και δημόσια κτίρια που καταγράφηκαν από την ομάδα έργου.

Χάρτης 1 Περιοχή Παρέμβασης και οικισμοί Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης



3. Πολεοδομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά του Δήμου

3.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά Περιοχής Παρέμβασης

Ο Δήμος Ξυλοκάστρου-Ευρωστίνης αποτελεί δήμο της Περιφέρειας Πελοποννήσου που συστάθηκε το 2011 και προέκυψε ως συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Ξυλοκάστρου και Ευρωστίνης βάσει του προγράμματος Καλλικράτης. Γεωγραφικά τοποθετείται στο ανατολικό τμήμα του Νομού Κορινθίας, στα σύνορα με τον Νομό Αχαΐα, ενώ έδρα του Δήμου είναι η πόλη του Ξυλοκάστρου.

Ο Δήμος έχει έκταση 411.52 τ. χλμ και μόνιμο πληθυσμό 15.579 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2021, εμφανίζοντας μείωση 10.2% από τους 17,365 κατοίκους της απογραφή του 2011.

Ο Δήμος συνορεύει με τις ακτές του Κορινθιακού και το βουνό της Κυλλήνης στα βόρεια, με το Δήμο Συκιωνών στα ανατολικά και με το Δήμο Αιγιαλείας του Νομού Αχαΐας στα δυτικά. Ο Δήμος παρουσιάζει ιδιαίτερη πολυμορφία, καθώς στην έκτασή του υπάρχει πλήθος ορεινών, ημιορεινών και παραθαλάσσιων γραφικών χωριών, παραδοσιακών ναών και μοναστηριών, δασών και ακρογιαλιών.

Συνδυάζει θάλασσά και βουνό και ιδιαίτερα στο Ξυλόκαστρο και στο Δερβέτι παρουσιάζεται έντονη τουριστική και εμπορική δραστηριότητα. Στους Νοτιότερους οικισμούς του Δήμου κυριαρχεί η ενασχόληση με τις αγροτικές καλλιέργειες. Κάποιοι από τους βασικούς προορισμούς του Δήμου που

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

παρουσιάζουν ιδιαίτερο τουριστικό ενδιαφέρον και σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια είναι η Εβρωστίνη (Ζάχολη), τα Τρικαλοχώρια και το όρος της Κυλλήνης.

Η περιοχή εμφανίζει πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και πλεονεκτεί λόγω της τοποθεσίας του Δήμου επάνω στον συγκοινωνιακό άξονα Πάτρας-Αθήνας. Ιδιαίτερα έντονη είναι η ενασχόληση με τον πρωτογενή τομέα καθώς σε αυτόν εργάζονται τα 2/3 του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής. Δυναμική ανάπτυξης εμφανίζει επίσης ο τουριστικός και αγροτουριστικός τομέας.

Η διάρθρωση του Δήμου και ο πληθυσμός ανά δημοτική κοινότητα παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Δημοτική Ενότητα / Κοινότητα	Πληθυσμός 2021
Δήμος Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης	15.570
Δημοτική Ενότητα Ξυλοκάστρου	12.102
Ξυλοκάστρου	5.601
Άνω Τρικάλων	109
Γελινιατικών	379
Δένδρου	67
Ζεμενού	227
Θαλέρου	133
Θροφαρίου	55
Καμαρίου	884
Καρυάς	569
Κάτω Λουτρού	392
Κάτω Συνοικίας Τρικάλων	286
Κορφιωτίσσης	75
Λαγκαδαϊκών	34
Μάννας	340
Μελισσίου	781
Μέσης Συνοικίας Τρικάλων	105
Νέων Βρυσουλών	74
Ξανθοχωρίου	90
Παναριτίου	246
Πελλήνης	61
Πιτσών	491
Ρεθίου	110
Ρίζης	295
Σοφιανών	55
Στυλίων	86
Συκέας	557
Δημοτική Ενότητα Ευρωστίνης	3.486
Δερβενίου	941

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Ελληνικού	47
Ευρωστίνης Ροζενών	606
Καλλιθέας	167
Λυγιάς	309
Λυκοποριάς	612
Πύργου	380
Σαρανταπήχου	123
Στομίου	146
Χελυδορέου	137

3.2. Πολεοδομικά και χωροταξικά χαρακτηριστικά

3.2.1. Χωροταξικό πλαίσιο

3.2.1.1. Θεσμοθετημένο υπερκείμενο χωροταξικό πλαίσιο

Το ευρύτερο πλαίσιο εθνικού και περιφερειακού σχεδιασμού που ισχύει για την περιοχή μελέτης και το οποίο θα αναλυθεί σε αυτή την ενότητα, προσδιορίζεται από τις κατευθύνσεις των πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού, τα οποία καθορίζονται στο Ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη & άλλες διατάξεις» και είναι:

- Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) (Απόφαση 6876/4871, Φ.Ε.Κ. 128/Α/03.07.2008).
- Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (Κ.Υ.Α. υπ' αριθ. 24208, Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009), με το οποίο συμπληρώνονται και εξειδικεύονται οι κατευθύνσεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. ως προς τον τουρισμό, στο βαθμό που αυτό ισχύει.
- Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Καταστημάτων Κράτησης (Κ.Υ.Α. υπ' αριθ. 28704/4362, Φ.Ε.Κ. 1575/Β/28.11.2001).
- Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (Κ.Υ.Α. υπ' αριθμ. 49828, Φ.Ε.Κ. 2464/Β/03.12.2008).
- Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Υδατοκαλλιέργειες (Κ.Υ.Α. υπ' αριθμ. 31722/4-11-2011, Φ.Ε.Κ. 2505/Β/ 04.11.2011).
- Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία (Κ.Υ.Α. υπ' αριθμ. 11508, Φ.Ε.Κ. 151/ΑΑΠ/13.04.2009).

3.2.1.2. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Σκοπός του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) είναι ο προσδιορισμός στρατηγικών κατευθύνσεων για την χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.

Παρακάτω παρατίθενται αποσπάσματα του κειμένου του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. (Απόφαση αριθμ. 6876/4871, Φ.Ε.Κ.128/Α/03.07.2008), που έχουν σχέση, τόσο με γενικές κατευθύνσεις, όσο και με ειδικές κατευθύνσεις για την ευρύτερη περιοχή μελέτης. Βασική στρατηγική επιλογή για την οργάνωση του χώρου αποτελεί η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση

πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ειδικότερα, στο άρθρο 5 του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. καθορίζονται πόλοι ανάπτυξης στον ελλαδικό χώρο, οι οποίοι κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες: α) Μητροπολιτικά κέντρα, β) Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι, γ) Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι, και δ) Λοιποί εθνικοί πόλοι.

Όσον αφορά τους κύριους άξονες ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας, η περιοχή μελέτης εντάσσεται στον δυτικό οδικό άξονα. Σύμφωνα με το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο, ο Δυτικός Άξονας διατρέχει την ηπειρωτική χώρα στα δυτικά του ορεινού συμπλέγματος της Πίνδου, των ορεινών σχηματισμών της Στερεάς Ελλάδος και της Πελοποννήσου, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά (Ιόνια νησιά). Περιλαμβάνει πρωτεύοντες εθνικούς αναπτυξιακούς πόλους (Ιωάννινα σε συνδυασμό με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα) και άλλους, σημαντικούς σε εθνικό επίπεδο, πόλους ανάπτυξης (Κέρκυρα, Καλαμάτα και Αργίριο). Συνδέεται λειτουργικά προς βορρά με τα δυτικά Βαλκάνια, δυτικά και νότια με διεθνείς θαλάσσιους άξονες και με την Κρήτη (Καστέλλι Κισσάμου).

Στο άρθρο 6 του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. που αναφέρεται στη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, δίνονται γενικές και ειδικές κατευθύνσεις για τις μεταφορές. Ειδικότερα, δίνεται έμφαση στη συμπληρωματικότητα του νησιωτικού χώρου με τον ηπειρωτικό χώρο και στη βελτίωση της επικοινωνίας των νησιών του Ιονίου με την ηπειρωτική χώρα μέσω της αναβάθμισης του εσωτερικού δικτύου των νησιών και των λιμενικών υποδομών.

Χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα του τουρισμού

Αναφορικά με την τουριστική ανάπτυξη, οι βασικοί στόχοι – επιδιώξεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., περιλαμβάνουν τα εξής:

- Ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού στο πλαίσιο της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας (γεωγραφική θέση, κλίμα, πολυνησιακός χαρακτήρας, κλπ.).
- Βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού στα νέα δεδομένα και στις τάσεις της τουριστικής αγοράς. Προώθηση νέων μορφών τουρισμού που αναμένεται να συμβάλουν και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.
- Διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας και των αποτελεσμάτων της σε νέες περιοχές και προώθηση της ισόρροπης και αειφόρου ανάπτυξης σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.
- Περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.
- Εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων.

Βάσει των παραπάνω στόχων – επιδιώξεων, επιδιώκεται η ανάληψη ενεργειών και η υιοθέτηση δράσεων που συνδέονται με την εξυπηρέτηση του τουρισμού βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε περιοχής, της έντασης και του είδους της τουριστικής δραστηριότητας, της γεωμορφολογίας και της ευαισθησίας των πόρων. Οι κυριότερες ενέργειες και δράσεις αφορούν στα εξής:

- Αναβάθμιση της εικόνας των τουριστικών προορισμών προκειμένου να καταστούν ελκυστικότεροι και ασφαλέστεροι, με την ανάδειξη στοιχείων ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας, την αναβάθμιση και την αποκατάσταση του δομημένου χώρου, την οργάνωση του, ατύπως διαμορφωμένου οικιστικά, εξωαστικού χώρου, κ.ά.
- Προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου (προστασία φυσικού περιβάλλοντος, αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς, δημιουργία πολιτιστικών χώρων, δικτύων μονοπατιών και διαδρομών).
- Διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας με ένταξη των αναξιοποίητων τουριστικά πόρων της ενδοχώρας στο προσφερόμενο προϊόν και με παράλληλη προστασία και διαφύλαξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους.
- Περιορισμό της διάσπαρτης εκτός σχεδίου δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων σε ευαίσθητες περιοχές (Natura, ορεινός χώρος, μικρά νησιά με χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης).
- Εμπλουτισμό και αναβάθμιση των κοινωνικών, τεχνικών και ειδικών υποδομών (υγεία, μεταφορές, πληροφόρηση κ.ά.) στην κατεύθυνση της διεύρυνσης των τουριστικών προορισμών αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης, θωράκισης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του συνόλου των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος.
- Βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Διασύνδεση και διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους λοιπούς τομείς της οικονομίας και κυρίως στον πρωτογενή.

Χωρική Οργάνωση και Ανάπτυξη του ορεινού, παράκτιου, νησιωτικού και αγροτικού χώρου

Στο άρθρο 9 του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. «Χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, παράκτιου, νησιωτικού και αγροτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών», αναφέρεται ότι οι ορεινές, παράκτιες, νησιωτικές και παραμεθόριες περιοχές, αγροτικές ή μη, έχουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που καθιστούν αναγκαία την ειδική αντιμετώπισή τους.

Για τις ως άνω περιοχές δίδονται οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις:

- Ενίσχυση της ανάπτυξής τους με βιώσιμο τρόπο και της σύνδεσής τους με βασικά αστικά κέντρα της λουπής χώρας, ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή και η περιφερειακή ισορροπία.
- Διαφύλαξη της πλούσιας βιοποικιλότητας και των τοπίων που αποτελούν βασικά στοιχεία έλξης και, επομένως, συγκριτικά πλεονεκτήματα των περιοχών αυτών, καθώς και της αρμονίας του ανθρωπογενούς με το φυσικό περιβάλλον, που αποτελεί προϋπόθεση ποιότητας ζωής. Προς τούτο, κατά το σχεδιασμό, πρέπει να γίνονται σεβαστές η κλίμακα του χώρου και η δυναμική αναπαραγωγής του φυσικού περιβάλλοντος και να λαμβάνεται υπόψη η φέρουσα ικανότητα των οικοσυστημάτων.

3.2.1.3. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Απώτερος στόχος του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α.) για τον Τουρισμό (υπ' αριθμ. 24208/04.06.2009 Απόφαση της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον Τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης - Φ.Ε.Κ. 1138/Β/11.06.2009) είναι η παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για την χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο, καθώς και η διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την επόμενη δεκαετία (2009-2024). Το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, καθώς και η προστασία και ανάδειξή του αποτελεί προϋπόθεση για τη διατήρηση και την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού και είναι ένα αντικείμενο το οποίο λαμβάνει ως βασικό άξονα ο σχεδιασμός του χωροταξικού πλαισίου. Με το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο Τουρισμού επιδιώκεται, επίσης, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων που ενδιαφέρουν τον τουρισμό, η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης καθώς και η διαμόρφωση ενός σαφέστερου πλαισίου κατευθύνσεων προς τον υποκείμενο σχεδιασμό, τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Κατηγορίες Περιοχών Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό

Λαμβάνοντας υπόψη την ένταση και το είδος τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε κάθε περιοχή, τη γεωμορφολογία και την ευαισθησία των πόρων της, ο εθνικός χώρος έχει διακριθεί σε επιμέρους κατηγορίες ως εξής:

(Α) Αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές

(Β) Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές

(Γ) Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος με μειονεκτικά χαρακτηριστικά και κυρίαρχες χρήσεις άλλες από τον τουρισμό

(Δ) Μητροπολιτικές περιοχές

(Ε) Παράκτιες περιοχές και Νησιά

(ΣΤ) Ορεινές περιοχές

(Ζ) Πεδινές και ημιορεινές περιοχές

(Η) Περιοχές του Δικτύου Φύση 2000 και λοιπές περιοχές περιβαλλοντικής ευαισθησίας

(Θ) Παραδοσιακοί οικισμοί

(Ι) Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία

3.2.2. Οδικό δίκτυο και μεταφορές

Το οδικό δίκτυο της περιοχής διακρίνεται:

- Στο **εθνικό οδικό δίκτυο**, που αποτελείται από την εθνική οδό Αθηνών – Πατρών, μειώνοντας αισθητά την κίνηση εντός των Οικισμών όπου διερχόταν η Παλαιά Εθνική Οδός Κορίνθου

- Στο **εσωτερικό επαρχιακό δίκτυο** με οδόστρωμα δύο (2) κατευθύνσεων, που ενώνει τις έδρες των δήμων με όλες τις δημοτικές και τοπικές κοινότητες. Το δίκτυο χρήζει προσοχής κατά τους χειμερινούς μήνες λόγω χιονοπτώσεων στην κατεύθυνση προς Τρίκαλα Κορινθίας.

Διαθέσιμες επιλογές μέσων μαζικής μεταφοράς για μετακινήσεις εντός του Δήμου αλλά και για τη σύνδεση με την Αθήνα εκτελούνται με τρένο και προασιακό από το Κιάτο, αλλά και με το ΚΤΕΛ Κορινθίας.

Ο σταθμός του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Κορινθίας σήμερα στεγάζεται σε ενοικιασμένο κτίριο που βρίσκεται στη διασταύρωση των οδών Νικολοπούλου και Παν. Τσαλδάρη. Ο συγκεκριμένος χώρος χρησιμοποιείται ως σταθμός επί τριακονταετία περίπου, είναι μικρός και ακατάλληλος για την ικανοποίηση των αναγκών και απαιτήσεων των χρηστών του.

Πέραν τούτου, η θέση του δημιουργεί προβλήματα, τόσο στο ΚΤΕΛ όσο και στον οικισμό. Η επιβίβαση κι αποβίβαση των επιβατών, καθώς και η φορτοεκφόρτωση των δεμάτων, γίνεται επί της οδού, σε συνθήκες που δεν είναι ασφαλείς και άνετες, ενώ ο χώρος έκδοσης εισιτηρίων κι αναμονής των επιβατών είναι ιδιαίτερα περιορισμένος. Το μέγεθος των λεωφορείων καθιστά δύσκολη την κίνησή τους και την πραγματοποίηση ελιγμών στο οδικό δίκτυο της κεντρικής περιοχής, ενώ απαιτείται ειδική μέριμνα για την προσέγγιση και απομάκρυνσή τους από το σταθμό κατά το διάστημα και τις ώρες ισχύος των μέτρων αποκλεισμού του παραλιακού άξονα.

Εδώ να τονίσουμε ότι η δημοτική αρχή μας ενημέρωσε ότι σκοπεύει να μεταφέρει τον σταθμό ΚΤΕΛ σε άλλο ασφαλέστερο σημείο.

4 Καταγραφή υφιστάμενων και εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Παρακάτω καταγράφονται και αξιολογούνται επιμέρους στοιχεία των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων και εντοπισμός τυχόν εμποδίων για την ανάπτυξη προσβάσιμης αλυσίδας. Ακολουθεί, η ανάλυση του καθενός από αυτά σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Πίνακας 1 Στρατηγικά σχέδια σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο

A/A	Υπερκείμενο Στρατηγικό Σχέδιο	Επίπεδο
1	Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του Γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ	Εθνικό
2	Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ 2021 -2027)	Εθνικό
3	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας [2019]	Εθνικό
4	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Μεταφορών 2021-2027 (2020)	Εθνικό
5	Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον – Ενέργεια» 2021-2027	Εθνικό
6	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου 2021 - 2027	Περιφερειακό
8	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης 2015-2019	Τοπικό
9	Μελέτη Οργάνωσης & Στάθμευσης Ξυλοκάστρου	Τοπικό
10	Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης	Τοπικό
11	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης	Τοπικό

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου 2021 - 2027	
Κατηγορία	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ)
Επισπεύδον Φορέας	Περιφέρεια Πελοποννήσου
Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Θεσμοθετημένο
Βασικές κατευθύνσεις	Το Πρόγραμμα της Περιφέρειας Πελοποννήσου για την ΠΠ 2021-2027 σχεδιάζεται ως μια ολοκληρωμένη παρέμβαση, λαμβάνοντας υπόψη το Σχέδιο Ανάπτυξης για την Ελληνική Οικονομία 2020, το Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας («Ελλάδα 2.0»), το ΕΣΠΑ 2021- 2027, την μελέτη για την Περιφερειακή Πολιτική της Ελλάδας που εκπόνησε ο ΟΟΣΑ, τις Εθνικές και Περιφερειακές Στρατηγικές στους τομείς αναφοράς του Προγράμματος, τις

ειδικές συστάσεις (CSRs) του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, τις προτεραιότητες οικονομικής πολιτικής που έχουν προσδιοριστεί στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου καθώς και τα σχετικά Εθνικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα και Πρωτοβουλίες.

Ο στρατηγικός στόχος της Περιφέρειας Πελοποννήσου για την ΠΠ 2021-2027 είναι: «Αειφόρος ενδογενής και εξωστρεφής ανάπτυξη, με βάση την καινοτομία και τη διασφάλιση της χωρικής και κοινωνικής συνοχής». Στο πλαίσιο αυτό, υιοθετούνται οι εξής Στρατηγικοί Στόχοι:

1. Μετασχηματισμός της οικονομίας της Περιφέρειας, μέσω της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και του παραγωγικού δυναμικού
2. Αποτελεσματική διαχείριση του περιβάλλοντος και των πόρων της Περιφέρειας
3. Βελτίωση της περιφερειακής συνδεσιμότητας και ενίσχυση της κινητικότητας
4. Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και τόνωση της αγοράς εργασίας της Περιφέρειας
5. Ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής και άμβλυση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων της Περιφέρειας.

Ανά ΣΠ οι στρατηγικές επιλογές της Περιφέρειας Πελοποννήσου για την κάλυψη των αναπτυξιακών αναγκών της, την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και του αναπτυξιακού δυναμικού της είναι οι ακόλουθες:

Στον ΣΠ 1 αφορούν στη διεύρυνση των ερευνητικών υποδομών στην Περιφέρεια, με κατεύθυνση τη σύνδεση της έρευνας με τις παραγωγικές/οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες, στην προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού, στην αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας, στη διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος και διεύρυνση, ενδυνάμωση και εκσυγχρονισμό του επιχειρηματικού και εν γένει παραγωγικού ιστού της Περιφέρειας.

Στον ΣΠ 2 αφορούν στην μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και των ενεργειακών καταναλώσεων στον οικιστικό τομέα, στην εξασφάλιση επαρκούς ποσότητας και ποιότητας ύδατος και στη διασφάλιση της διατηρησιμότητας των φυσικών πόρων, καθώς και στη διασφάλιση της προστασίας του πληθυσμού και της περιουσίας του από φυσικές καταστροφές, με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων, προκειμένου να αναδειχθούν ως πόλοι έλξης για επίσκεψη, διαμονή και κατοίκηση και για ανάπτυξη παραγωγικών/οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων.

Στον ΣΠ 3 αφορούν στη άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων εσωτερικών ορεινών και ημιορεινών ζωνών της Περιφέρειας, στην μείωση του κόστους και του χρόνου μετακίνησης ανθρώπων και μεταφοράς αγαθών/ εμπορευμάτων, μείωση των οδικών ατυχημάτων με την αύξηση της ασφάλειας των μετακινήσεων και στην αύξηση του επιπέδου ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών και κατ' επέκταση αύξηση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας.

Στον ΣΠ 4 αφορούν στη βελτίωση των δεικτών της αγοράς εργασίας σε περιφερειακό, αλλά και σε τοπικό επίπεδο, στην αύξηση της απασχολησιμότητας του εργατικού δυναμικού και στην αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας και της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας. Παράλληλα θα επιδιωχθεί ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής, μείωση της φτώχειας και εξάλειψη της περιθωριοποίησης ευπαθών κοινωνικών ομάδων, αύξηση της εξωστρέφειας

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

	<p>του κοινωνικοοικονομικού ιστού της Περιφέρειας και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Περιφέρειας.</p> <p>Στον ΣΠ 5 αφορούν στη ενδυνάμωση της Χωρικής Συνοχής, ως βασικό παράγοντα της κοινωνικής συνοχής και της προώθησης της ανάπτυξης, μέσω της εφαρμογής ολοκληρωμένων Στρατηγικών ΒΑΑ και ΟΧΕ .</p>								
<p>Πλαίσιο Αξιοποίησης</p>	<p>Οι προτεραιότητες και οι ειδικοί στόχοι που συμπεριλαμβάνουν δράσεις που δύναται να συμβάλουν στην υλοποίηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας και της γενικότερης προσβασιμότητας στην περιοχή καταγράφονται παρακάτω:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;"><i>Προτεραιότητα</i></th> <th style="width: 50%; text-align: center;"><i>Ειδικός Στόχος</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="412 562 914 762"> <p>3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας</p> </td> <td data-bbox="914 562 1421 762"> <p>RSO3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατοπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα (ΕΤΠΑ)</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="412 762 914 1367"> <p>4. Ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής - Ανάπτυξη και βελτίωση κοινωνικών υποδομών της Περιφέρειας</p> </td> <td data-bbox="914 762 1421 1367"> <p>RSO4.2. Βελτίωση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης προσβάσιμων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας της εξ αποστάσεως και της διαδικτυακής εκπαίδευσης και κατάρτισης (ΕΤΠΑ)</p> <p>RSO4.3. Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, νοικοκυριών με χαμηλό εισόδημα και μειονεκτούσων ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με ειδικές ανάγκες, μέσω ολοκληρωμένων δράσεων που περιλαμβάνουν υπηρεσίες στέγασης και κοινωνικές υπηρεσίες (ΕΤΠΑ)</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="412 1367 914 1900"> <p>5. Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού, Κοινωνική Ένταξη, Αντιμετώπιση της Φτώχειας και ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής της Περιφέρειας</p> </td> <td data-bbox="914 1367 1421 1900"> <p>ES04.6. Προώθηση της ίσης πρόσβασης σε ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση και κατάρτιση και της ολοκλήρωσής τους, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες, από την προσχολική εκπαίδευση και φροντίδα έως τη γενική και επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση, έως την τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς και την εκπαίδευση και επιμόρφωση ενηλίκων, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της μαθησιακής κινητικότητας για όλους και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρίες (ΕΚΤ+)</p> <p>ES04.11. Ενίσχυση της ισότιμης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες,</p> </td> </tr> </tbody> </table>	<i>Προτεραιότητα</i>	<i>Ειδικός Στόχος</i>	<p>3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας</p>	<p>RSO3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατοπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα (ΕΤΠΑ)</p>	<p>4. Ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής - Ανάπτυξη και βελτίωση κοινωνικών υποδομών της Περιφέρειας</p>	<p>RSO4.2. Βελτίωση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης προσβάσιμων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας της εξ αποστάσεως και της διαδικτυακής εκπαίδευσης και κατάρτισης (ΕΤΠΑ)</p> <p>RSO4.3. Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, νοικοκυριών με χαμηλό εισόδημα και μειονεκτούσων ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με ειδικές ανάγκες, μέσω ολοκληρωμένων δράσεων που περιλαμβάνουν υπηρεσίες στέγασης και κοινωνικές υπηρεσίες (ΕΤΠΑ)</p>	<p>5. Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού, Κοινωνική Ένταξη, Αντιμετώπιση της Φτώχειας και ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής της Περιφέρειας</p>	<p>ES04.6. Προώθηση της ίσης πρόσβασης σε ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση και κατάρτιση και της ολοκλήρωσής τους, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες, από την προσχολική εκπαίδευση και φροντίδα έως τη γενική και επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση, έως την τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς και την εκπαίδευση και επιμόρφωση ενηλίκων, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της μαθησιακής κινητικότητας για όλους και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρίες (ΕΚΤ+)</p> <p>ES04.11. Ενίσχυση της ισότιμης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες,</p>
<i>Προτεραιότητα</i>	<i>Ειδικός Στόχος</i>								
<p>3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας</p>	<p>RSO3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατοπικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα (ΕΤΠΑ)</p>								
<p>4. Ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής - Ανάπτυξη και βελτίωση κοινωνικών υποδομών της Περιφέρειας</p>	<p>RSO4.2. Βελτίωση της ισότιμης πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης προσβάσιμων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας της εξ αποστάσεως και της διαδικτυακής εκπαίδευσης και κατάρτισης (ΕΤΠΑ)</p> <p>RSO4.3. Προώθηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, νοικοκυριών με χαμηλό εισόδημα και μειονεκτούσων ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με ειδικές ανάγκες, μέσω ολοκληρωμένων δράσεων που περιλαμβάνουν υπηρεσίες στέγασης και κοινωνικές υπηρεσίες (ΕΤΠΑ)</p>								
<p>5. Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού, Κοινωνική Ένταξη, Αντιμετώπιση της Φτώχειας και ενίσχυση της Κοινωνικής Συνοχής της Περιφέρειας</p>	<p>ES04.6. Προώθηση της ίσης πρόσβασης σε ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση και κατάρτιση και της ολοκλήρωσής τους, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες, από την προσχολική εκπαίδευση και φροντίδα έως τη γενική και επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση, έως την τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς και την εκπαίδευση και επιμόρφωση ενηλίκων, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της μαθησιακής κινητικότητας για όλους και της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρίες (ΕΚΤ+)</p> <p>ES04.11. Ενίσχυση της ισότιμης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες,</p>								

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

		<p>συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών που προάγουν την πρόσβαση σε στέγαση και φροντίδα με επίκεντρο τον άνθρωπο, συμπεριλαμβανομένης της υγειονομικής περίθαλψης· εκσυγχρονισμός των συστημάτων κοινωνικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της πρόσβασης στην κοινωνική προστασία, με ειδική έμφαση στα παιδιά και στις μειονεκτούσες ομάδες· βελτίωση της προσβασιμότητας, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρίες, της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας των συστημάτων υγειονομικής περίθαλψης και των υπηρεσιών μακροχρόνιας περίθαλψης</p>
	<p>6. Ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη περιοχών της Περιφέρειας</p>	<p>RSO5.2. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής τοπικής ανάπτυξης, του πολιτισμού, της φυσικής κληρονομιάς, του βιώσιμου τουρισμού και της ασφάλειας σε περιοχές πλην των αστικών (ΕΤΠΑ)</p>

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ξυλοκάστρου Ευρωστίνης 2015 - 2019	
Κατηγορία	Στρατηγικός Σχεδιασμός / Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
Βασικές κατευθύνσεις	<p>Το τελευταίο εγκεκριμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης αφορά την προγραμματική περίοδο 2015-2019. Σύμφωνα με το ΕΠ, οι προτεραιότητες του Δήμου εστιάζουν στα παρακάτω:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ στην ολοκλήρωση των βασικών υποδομών Περιβάλλοντος, με έμφαση στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση Υδατικών Πόρων (Άρδευση – Ύδρευση – Αποχέτευση και Διάθεση Λυμάτων) και στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση Απορριμμάτων (λειτουργία του Διαδημοτικού ΧΥΤΑ - Καθαριότητα και Αποκομιδή – Ενέργειες για την αξιοποίηση των Απορριμμάτων σε Περιφερειακό Επίπεδο). Στις παραπάνω δράσεις κομβική σημασία για το Δήμο έχει η ανάπτυξη των διαδημοτικών συνεργασιών, ωστόσο σε κάθε περίπτωση θα δρομολογηθούν και αυτόνομες λύσεις ως εναλλακτικές. ○ στην ολοκλήρωση των παρεμβάσεων αναδιάρθρωσης της παραγωγικής βάσης (ενίσχυση επιχειρηματικότητας, προσέλκυση επενδύσεων, χωροταξικός σχεδιασμός) της περιοχής, με έμφαση στην τουριστική αξιοποίηση – ανάδειξη των πλεονεκτημάτων της (ορεινό μέτωπο – θρησκευτικός τουρισμός – περιπατητικός / ορειβατικός τουρισμός, κλπ), στην αναδιάρθρωση του πρωτογενούς τομέα σε εναλλακτικές καλλιέργειες και σε μεταποίηση αγροτικών προϊόντων, και στην

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

	<p>εύρεση άμεσων και ρεαλιστικών λύσεων στα βασικά Χωροταξικά – Πολεοδομικά δεδομένα.</p> <ul style="list-style-type: none"> ο στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και προστασίας του οικολογικού αποθέματος της περιοχής, με δεδομένο του ότι αυτό αποτελεί το βασικό πυλώνα των θεματικών πλεονεκτημάτων της περιοχής, σε σχέση με άλλες και ανταγωνιστικές περιοχές της Κορινθίας και της Αχαΐας. ο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, στην ανάδειξη συγκριτικών πλεονεκτημάτων, στην ενίσχυση του ρόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, πάντα στα πλαίσια της βελτίωσης της παροχής υπηρεσιών προς τους δημότες. ο στη διάχυση της γνώσης και της καινοτομίας, στη στήριξη συλλογικών αναπτυξιακών πρωτοβουλιών με εξωστρεφή χαρακτηριστικά και στην καλλιέργεια της σχέσης τουρισμού – πολιτισμού, δεδομένο για το οποίο ο Δήμος έχει συγκριτικό πλεονέκτημα και αυξημένες δυνατότητες επιτυχίας. ο στην αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού και στη στήριξη Τοπικών Πρωτοβουλιών για την Απασχόληση, με βάση στη Στρατηγική δημιουργία συνθηκών ανάπτυξης και θέσεων εργασίας. Ο Δήμος θα προσπαθήσει να κινητοποιήσει το ενεργό δυναμικό της περιοχής και να διαχύσει τα αναπτυξιακά πλεονεκτήματα εντός των ορίων του ο στην Ψηφιακή Σύγκλιση και Αναβάθμιση των Υπηρεσιών με την αξιοποίηση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών προκειμένου να δημιουργηθούν συνθήκες για περισσότερες ευκαιρίες σε δημότες και, υψηλότερη παραγωγικότητα και καλύτερη ποιότητα ζωής. 						
<p>Πλαίσιο Αξιοποίησης</p>	<p>Παρά την παλαιότητα του εγκεκριμένου Επιχειρησιακού Προγράμματος, τα μέτρα και οι γενικοί στόχοι που συμπεριλαμβάνουν δράσεις που δύναται να συμβάλουν στην υλοποίηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας και της γενικότερης προσβασιμότητας στην περιοχή είναι οι εξής:</p> <table border="1" data-bbox="412 1268 1419 1806"> <thead> <tr> <th data-bbox="412 1268 889 1306"><i>Μέτρα</i></th> <th data-bbox="889 1268 1419 1306"><i>Γενικοί Στόχοι</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="412 1306 889 1642"> <p>1.3 Χωροταξικός & Πολεοδομικός σχεδιασμός - Κτηριακές Υποδομές</p> </td> <td data-bbox="889 1306 1419 1642"> <p>1.3.2 Ολοκλήρωση Αναθεώρησης & τροποποιήσεων σχεδίων πόλης. 1.3.4 Συντήρηση, επισκευή και αξιοποίηση κλειστών δημοτικών σχολείων. 1.3.5 Συντήρηση, επισκευή και αξιοποίηση πρώην κοινοτικών γραφείων. 1.3.8 Ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής στο αστικό περιβάλλον. 1.3.9 Κατασκευή & ανάπλαση χώρων αναψυχής στις Δ.Ε. του Δήμου.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="412 1642 889 1806"> <p>1.4 Υποδομές Κυκλοφορίας - Στάθμευση - Ηλεκτροφωτισμός</p> </td> <td data-bbox="889 1642 1419 1806"> <p>1.4.3 Κατασκευή τεχνικών έργων και ασφάλεια οδικής κυκλοφορίας 1.4.4 Σήμανση οδών και τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	<i>Μέτρα</i>	<i>Γενικοί Στόχοι</i>	<p>1.3 Χωροταξικός & Πολεοδομικός σχεδιασμός - Κτηριακές Υποδομές</p>	<p>1.3.2 Ολοκλήρωση Αναθεώρησης & τροποποιήσεων σχεδίων πόλης. 1.3.4 Συντήρηση, επισκευή και αξιοποίηση κλειστών δημοτικών σχολείων. 1.3.5 Συντήρηση, επισκευή και αξιοποίηση πρώην κοινοτικών γραφείων. 1.3.8 Ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής στο αστικό περιβάλλον. 1.3.9 Κατασκευή & ανάπλαση χώρων αναψυχής στις Δ.Ε. του Δήμου.</p>	<p>1.4 Υποδομές Κυκλοφορίας - Στάθμευση - Ηλεκτροφωτισμός</p>	<p>1.4.3 Κατασκευή τεχνικών έργων και ασφάλεια οδικής κυκλοφορίας 1.4.4 Σήμανση οδών και τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων.</p>
<i>Μέτρα</i>	<i>Γενικοί Στόχοι</i>						
<p>1.3 Χωροταξικός & Πολεοδομικός σχεδιασμός - Κτηριακές Υποδομές</p>	<p>1.3.2 Ολοκλήρωση Αναθεώρησης & τροποποιήσεων σχεδίων πόλης. 1.3.4 Συντήρηση, επισκευή και αξιοποίηση κλειστών δημοτικών σχολείων. 1.3.5 Συντήρηση, επισκευή και αξιοποίηση πρώην κοινοτικών γραφείων. 1.3.8 Ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής στο αστικό περιβάλλον. 1.3.9 Κατασκευή & ανάπλαση χώρων αναψυχής στις Δ.Ε. του Δήμου.</p>						
<p>1.4 Υποδομές Κυκλοφορίας - Στάθμευση - Ηλεκτροφωτισμός</p>	<p>1.4.3 Κατασκευή τεχνικών έργων και ασφάλεια οδικής κυκλοφορίας 1.4.4 Σήμανση οδών και τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων.</p>						

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

		<p>1.4.5 Αναθεώρηση όπου κριθεί απαραίτητο των κυκλοφοριακών μελετών Ξυλοκάστρου και Δερβενίου.</p> <p>1.4.6 Δημιουργία χώρων στάθμευσης.</p> <p>1.4.7 Επέκταση, βελτίωση και συντήρηση δικτύου φωτισμού / Διαχείριση Δικτύου μέσω Η/Υ.</p> <p>1.4.8 Αντικατάσταση φωτιστικών σωμάτων και υπογειοποίηση δικτύου σε πάρκα - πλατείες.</p>
	2.2 Παιδεία	<p>2.2.3</p> <p>Ενίσχυση και βελτίωση του Ειδικού σχολείου Ξυλοκάστρου με έδρα την Τ.Κ. Συκιάς.</p>
	3.1 Τοπική Ανάπτυξη	<p>3.1.5 Βελτίωση υποδομών και δραστηριοτήτων Πρωτογενούς τομέα.</p> <p>3.1.6 Βελτίωση υποδομών και δραστηριοτήτων Δευτερογενούς & Τριτογενούς τομέα.</p>

Μελέτη Οργάνωσης & Στάθμευσης Ξυλοκάστρου					
Κατηγορία	Κυκλοφοριακή Μελέτη				
Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης				
Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο				
Βασικές κατευθύνσεις	<p>Η Μελέτη Κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης εκπονήθηκε το 2006 και αποτέλεσε τη βάση για την κυκλοφοριακή οργάνωση του Ξυλοκάστρου, συμβάλλοντας στον υφιστάμενο χωροταξικό σχεδιασμό και προβλέποντας έργα για την προσβασιμότητα των ΑμΕΑ.</p> <p>Η μελέτη τονίζει τη θέση του Ξυλοκάστρου ως παραθεριστικός-τουριστικό προορισμός και συμπεριλαμβάνει προτάσεις ώστε να αποφύγει την εξέλιξή του σε συμφορημένη, θορυβώδη και αφιλόξενη πόλη και να αποτελέσει υπόδειγμα εφαρμογής των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, κάτι που ταιριάζει απόλυτα στο χαρακτήρα του - ως υποδοχέα εποχιακής ζήτησης - και τη μορφολογία του - επίπεδο. Στον Οικισμό Ξυλοκάστρου τίθεται μεγάλο ζήτημα με της θέσης στάθμευσης, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Το «κυκλοφοριακό» πρόβλημα στον οικισμό ορίζεται ως πρόβλημα εξυπηρέτησης των αναγκών στάθμευσης (κατά τη θερινή περίοδο), καθότι δεν υπάρχει θέμα ανεπάρκειας του δικτύου για την κίνηση των οχημάτων.</p> <p>Εκτίμηση δυναμικού στάθμευσης παρά την οδό και αναγκών στάθμευσης μόνιμων κατοίκων</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">Παράμετρος</td> <td style="width: 33%;">Ζώνη χρήσεων</td> <td style="width: 33%;">Θέσεις στάθμευσης επιβατικών οχημάτων</td> </tr> </table>		Παράμετρος	Ζώνη χρήσεων	Θέσεις στάθμευσης επιβατικών οχημάτων
Παράμετρος	Ζώνη χρήσεων	Θέσεις στάθμευσης επιβατικών οχημάτων			

Δυναμικό στάθμευσης	A	541
	B	1.933
	Σύνολο	2.474
Νυχτερινή στάθμευση ¹	A	194
	B	842
	Σύνολο	1.036

Οι προτάσεις που διατυπώνονται στην παρούσα είναι στην κατεύθυνση της εφαρμογής των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στις μεταφορές, και αφορούν στο σύνολο των χρηστών των οδών, ήτοι οχήματα όλων των κατηγοριών και πεζοί. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση

- στην ενίσχυση των «πράσινων» μετακινήσεων (πεζή, ποδήλατα),
- στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, στους τομείς που σχετίζονται με κυκλοφοριακά θέματα, (πεζοδρόμια, σήμανση)
- στην ασφαλή και ανεμπόδιστη διακίνηση στο δρόμο των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμεΑ) και των εμποδιζόμενων ατόμων (άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας, έγκυοι, προεφηβικά άτομα, άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες, όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οιοδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη, κ.λ.π.).

Ένα ακόμη θέμα που τίθεται στην κυκλοφοριακή μελέτη αφορά το φαινόμενο της στάσης των οχημάτων, που εξυπηρετούν τις ανάγκες τροφοδοσίας των καταστημάτων, αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης, αφού επηρεάζει σημαντικά την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδικών συνδέσμων, δυσχεραίνοντας τους ελιγμούς και τις δυνατότητες κίνησης των υπολοίπων οχημάτων. Το φαινόμενο αυτό έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση των καθυστερήσεων και τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του συνδέσμου, αφού από τη διατομή του διέρχονται κατά τη διάρκεια της στάσης λιγότερα οχήματα στη μονάδα του χρόνου.

- Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτό, η μελέτη προτείνει τον καθορισμό χρονικής ζώνης φορτοεκφορτώσεων (π.χ. μέχρι τις 10:00 π.μ.) μεταξύ Δήμου και εμπορικού συλλόγου,
- οριοθέτηση μιας, τουλάχιστον, αποκλειστικής θέσης στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας (διαστάσεων 2,50 μ. x 7,00 μ.) σχεδόν σε κάθε Ο.Τ. (κεντρικά στο μήκος της πλευράς του) επί της εμπορικής οδού Παν. Τσαλδάρη και του παραλιακού άξονα στα τμήματά του Σπ. Παπαγεωργίου και Κων/νου Καραμανλή. Θέσεις φορτοεκφόρτωσης μπορούν να καθοριστούν από τον Δήμο και σε άλλα σημεία της ζώνης χρήσεων Α εφ' όσον τούτο κριθεί αναγκαίο, κατόπιν συνεννόησης με τον τοπικό εμπορικό σύλλογο,

1

Αφορά στην εκτίμηση των αναγκών στάθμευσης των μονίμων κατοίκων

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Πλαίσιο Αξιοποίησης	Πλήθος των προτάσεων που συμπεριλαμβάνονται στην κυκλοφοριακή μελέτη έχουν υλοποιηθεί, τα έργα αναπλάσεων που υλοποιούνται κατά τη χρονική στιγμή εκπόνησης του ΣΑΠ (πεζοδρομίων στη δυτική είσοδο και κεντρική τη λαμβάνουν υπόψιν, ενώ οι προτάσεις που διατυπώνονται στη μελέτη αυτή αποτέλεσαν επίσης κρίσιμη εισροή για το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ξυλοκάστρου	
Κατηγορία	Έργο Πράσινου Ταμείου
Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
Βασικές κατευθύνσεις	<p>Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης εκπονήθηκε τον Ιούνιο του 2020 και αποτελείται από τα παρακάτω 4 παραδοτέα:</p> <p>Π.1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ</p> <p>Π.2: Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, του χρονοδιαγράμματος, των εμπλεκόμενων φορέων και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης</p> <p>Π.3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων. Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων</p> <p>Π.4: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων</p> <p>Στο Π.4 παρουσιάζεται το πλήρες Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ του Δήμου Ξυλοκάστρου-Ευρωστίνης συμπεριλαμβανομένου του βασικού περιεχομένου του οριστικού ΣΒΑΚ (Όραμα-Προτεραιότητες- Στόχοι- Πακέτα Μέτρων- Αρμόδιοι φορείς. Ενδεικτική κοστολόγηση κ.α.) καθώς και τη Μεθοδολογία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Επιπρόσθετα περιλαμβάνονται κατευθύνσεις για τις διαδικασίες έγκρισης και θεσμοθέτησης του ΣΒΑΚ καθώς και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε για τις ανάγκες του έργου.</p> <p>Τα οριστικά ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων τα οποία έχουν προκύψει από τον σχεδιασμό και τις συμμετοχικές διαδικασίες για το ΣΒΑΚ Ξυλοκάστρου-Ευρωστίνης είναι δέκα (10) και αφορούν στις παρακάτω θεματικές:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Δημόσια Συγκοινωνία2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα3) Κοινόχρηστη μετακίνηση4) Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση5) Ηλεκτροκίνηση6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας7) Στάθμευση8) Αστικό περιβάλλον9) Εμπορευματικές μεταφορές10) Τουρισμός

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή κίνητρα.

1. Δημόσια Συγκοινωνία

- 1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί
- 1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)
- 1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)
- 1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
- 1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- 1.6 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους
- 1.7 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας

2. Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα

- 2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
- 2.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
- 2.3 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)
- 2.4 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής
- 2.5 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- 2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)
- 2.7 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις παραλίες
- 2.8 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
- 2.9 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

3. Κοινόχρηστη μετακίνηση

- 3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας
- 3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- 3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling

4. Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση

- 4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
- 4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού
- 4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις
- 4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα
- 4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς
- 4.7 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα

5. Ηλεκτροκίνηση

- 5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
- 5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

6. Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

- 6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας
- 6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- 6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- 6.4 Αναβάθμιση / Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς
- 6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 6.6 Μονοδρομήσεις οδών
- 6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών οδών
- 6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
- 6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ
- 6.10 Διανοίξεις οδών και ολοκλήρωση οδικών έργων
- 6.11 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων
- 7. Στάθμευση**
 - 7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)
 - 7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
 - 7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς
- 8. Αστικό περιβάλλον**
 - 8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
 - 8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων
 - 8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
 - 8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων
 - 8.5 Αναβάθμιση / Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)
 - 8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον
 - 8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης
 - 8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων
- 9. Εμπορευματικές μεταφορές**
 - 9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
 - 9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
 - 9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
 - 9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα
 - 9.5 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος
- 10. Τουρισμός**
 - 10.1 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων πχ περιοχές φυσικού πλούτου
 - 10.2 Δράσεις ποδηλατικού τουρισμού (πχ καμπάνιες)
 - 10.3 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)
 - 10.4 Δημιουργία πεζοπορικών - περιπατητικών μονοπατιών
 - 10.5 Ανάδειξη παραλιακού μετώπου

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Πλαίσιο Αξιοποίησης	Το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας λαμβάνει τις προτάσεις του ΣΒΑΞ Ξυλοκάστρου υπόψιν κατά την εκπόνηση του και έχει συμπληρωματική σχέση για την ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδιασμού του Δήμου και την ανάπτυξη της προσβασιμότητας.
----------------------------	--

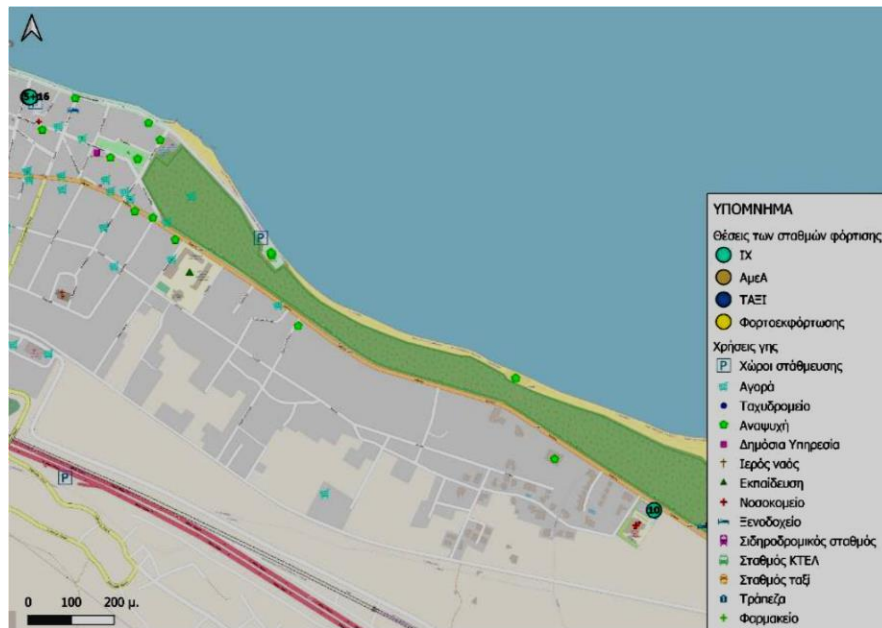
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης	
Κατηγορία	Έργο Πράσινου Ταμείου
Επισπεύδον Φορέας	Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
Επίπεδο Θεσμοθέτησης	Εγκεκριμένο
Βασικές κατευθύνσεις	<p>Το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμος Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης ολοκληρώθηκε το 2022 και απόρροια των παραδοτέων αποτελεί ένα σύνολο 23 σημείων στα οποία πρόκειται να εγκατασταθούν σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Τα εν λόγω σημεία αντιστοιχούν σε συνολικά 27 θέσεις φόρτισης (διεπαφές-πρίζες) εκ των οποίων:</p> <ul style="list-style-type: none">• 1 σταθμός φόρτισης με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκε στο σταθμό των ΤΑΞΙ για τις ανάγκες των επαγγελματιών ταξί• 2 σταθμοί φόρτισης με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκαν για οχήματα ΑμεΑ• 4 σταθμοί φόρτισης με 2 διεπαφές φόρτισης χωροθετήθηκαν για τις ανάγκες φόρτισης των ΙΧ• 15 σταθμοί φόρτισης με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκαν για τις ανάγκες φόρτισης των ΙΧ• 1 σταθμός φόρτισης με 1 διεπαφή φόρτισης χωροθετήθηκε για τις ανάγκες φόρτισης των οχημάτων φορτοεκφορτώσεων του Δήμου <p>Τα σημεία αυτά παρουσιάζονται στους παρακάτω χάρτες, όπου φαίνεται και η χρήση κάθε σταθμού φόρτισης:</p> <p>ΔΕ Ξυλοκάστρου (1/3)</p>

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης



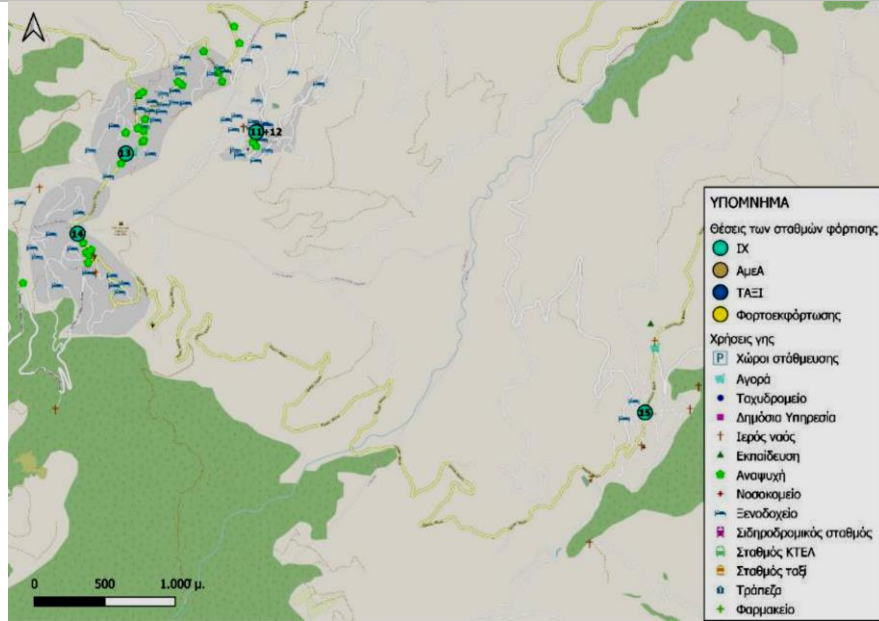
ΔΕ Ξυλοκάστρου (2/3)



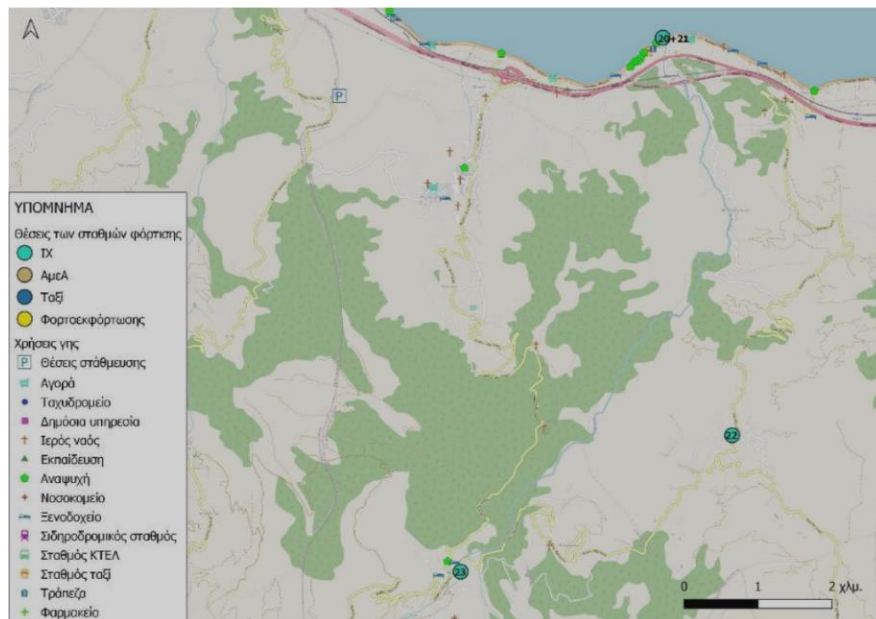
ΔΕ Ξυλοκάστρου (3/3)

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης



ΔΕ Ευρωστίνης



Πλαίσιο Αξιοποίησης

Το ΣΦΗΟ του Δήμου αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του χωροταξικού σχεδιασμού και της βελτίωσης της αστικής προσβασιμότητας και λαμβάνετε υπόψιν από την ομάδα έργου του ΣΑΠ

5. Καταγραφή προσβασιμότητας και αποτύπωση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της Περιοχής Παρέμβασης

5.1. Προσβασιμότητα και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Στην προτεινόμενη περιοχή παρέμβασης οι απαιτήσεις προσβασιμότητας ή ανακατασκευής στους υπαίθριους δημόσιους και ιδιωτικούς κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (πεζοδρόμια, κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου, πεζόδρομοι, πλατείες, στάσεις, άλση κ.α) συνοπτικά επιβάλλεται η δημιουργία:

1) **Προσβάσιμων πεζοδρομίων/πεζοδρόμων/οδών ήπιας κυκλοφορίας/πλατειών**, στα οποία α) θα υπάρχει ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και τυφλών, β) ισόπεδες αντιολισθητικές επιφάνειες γ) σχάρες εκτός όδευσης τυφλών, δ) φύτευση δέντρων εκτός όδευσης πεζών, ε) τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ζ) σήμανση επι του δαπέδου με τρόπο ανιχνεύσιμο από το λευκό μπαστούνι τυφλού ατόμου, στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπόμενων προεξεχόντων στοιχείων εφόσον βρίσκονται σε ύψος < 2,20μ η) απαγόρευση πάσης φύσεως εμποδίων κάθετα στην κίνηση πορείας των πεζών, και τέλος θ) πρόβλεψη προσβάσιμη σήμανσης.

2) **Προσβάσιμες διαβάσεις** όπου απαιτείται: α) πρόβλεψη ραμπών κατάλληλων προδιαγραφών και β) πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης.

3) **Προσβάσιμες νησίδες.**

4) **Προσβάσιμοι χώροι πρασίνου/άλση** στα οποία α) θα υπάρχει - πρόβλεψη προσβάσιμης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, β) πρόβλεψη οδηγού όδευσης τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αισθητηριακές αναπηρίες, γ) πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής, δ) πρόβλεψη πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και εν γένει υποδομές για χρήση κοινού, και τέλος ε) πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης.

5) **Προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης** όπου απαιτείται πρόβλεψη για α) ειδικών θέσεων για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, β) πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα καταλλήλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο γ) πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

6) **Προσβάσιμες εισοδοί κτιρίων** σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 «Είσοδοι κτιρίων» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ.

(Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «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).

Περιοχή Παρέμβασης

Οι υπό μελέτη οικισμοί και κατά συνέπεια η περιοχή παρέμβασης αποτελούν τρεις (3) παραλιακοί οικισμοί και δύο (2) ημιορεινοί. Συγκεκριμένα παραλιακοί είναι οι οικισμοί Ξυλοκάστρου, Συκιάς και Δερβενίου, και ημιορεινοί οι οικισμοί Μεσαίων Τρικάλων και Κάτω Τρικάλων. Το κοινό χαρακτηριστικό και των πέντε επιλεχθέντων οικισμών αποτελεί η έντονη τουριστική τους ανάπτυξη. Την καλοκαιρινή περίοδο οι τρεις παραλιακοί οικισμοί έχουν αυξημένη προσέλευση τουριστών αυξάνοντας κατακόρυφα τον πληθυσμό τους, ενώ την χειμερινή περίοδο ο τουρισμός κατευθύνεται κυρίως στους οικισμούς των Μεσαίων και Κάτω Τρικάλων. Επίσης λόγω της εύκολης προσβασιμότητας κυρίως από την Αθήνα, όλοι οι παραπάνω οικισμοί κρατάνε την τουριστική τους δυναμική όλο σχεδόν τον χρόνο κατά την διάρκεια



Εικόνες 1 – 2 – 3 (Ξυλόκαστρο) : Η διαμορφωμένη παραλιακή οδός Κων/νου Καραμανλή με ράμπες και οδεύσεις τυφλών, τα οποία σε πολλά σημεία είναι εκτός προδιαγραφών.



Εικόνα 4 (Δερβένι) : Η κεντρική οδός (Π.Ε.Ο.) με πολύ μικρά πεζοδρόμια και καμία πρόβλεψη προσβασιμότητας ευπαθών ομάδων.

των αργιών (γιορτές και σαββατοκύριακα). Όπως είναι φυσικό όλα τα παραπάνω δεδομένα δημιουργούν επιπρόσθετη επιβάρυνση στις υποδομές των οικισμών και καθιστούν μεγαλύτερη την ανάγκη δημιουργίας ασφαλών υποδομών προσβασιμότητας τόσο στις κύριες αρτηρίες τους όσο και στις προσβάσεις κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων.

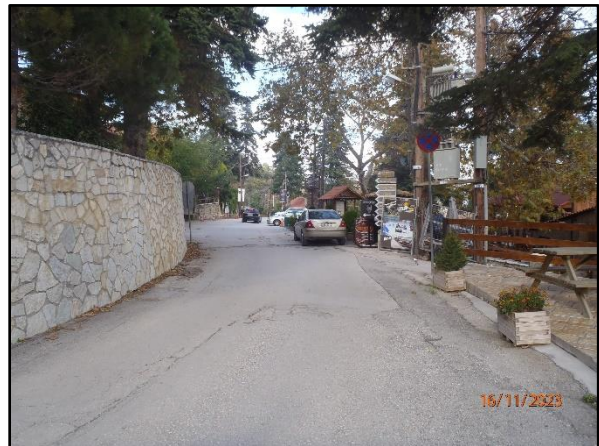
Αναφορικά με την προσβασιμότητα στους οικισμούς του δήμου παρατηρούνται τα εξής: Οι υποδομές πεζών στον οικισμό του Ξυλοκάστρου βρίσκεται σε καλό επίπεδο τουλάχιστον στις κεντρικές αρτηρίες και στους κοινόχρηστους χώρους κυρίως λόγω των έργων που είτε ήδη έχουν εκπονηθεί είτε είναι υπό εκπόνηση. Στους υπόλοιπους 4 υπό μελέτη οικισμούς (Συκιά, Δερβένι, Μεσαία Τρίκαλα και Κάτω Τρίκαλα) είναι σχεδόν ανύπαρκτες όσον αφορά το δίκτυο όδευσης τυφλών αλλά και την προσβασιμότητα σε κοινόχρηστους χώρους καθώς και τις εισόδους σε κοινωφελή κτίρια.

Σημαντικό τμήμα του οδικού δικτύου των οικισμών αποτελείται από οδούς μικτής χρήσης οχημάτων και πεζών, μικρό συνολικό πλάτος οδών όπου δημιουργούν δύσκολες έως απροσπέλαστες συνθήκες μετακίνησης για τους ευάλωτους χρήστες σε αυτές τις οδούς.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικών όλων των οικισμών είναι η έλλειψη παρόδιων θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.



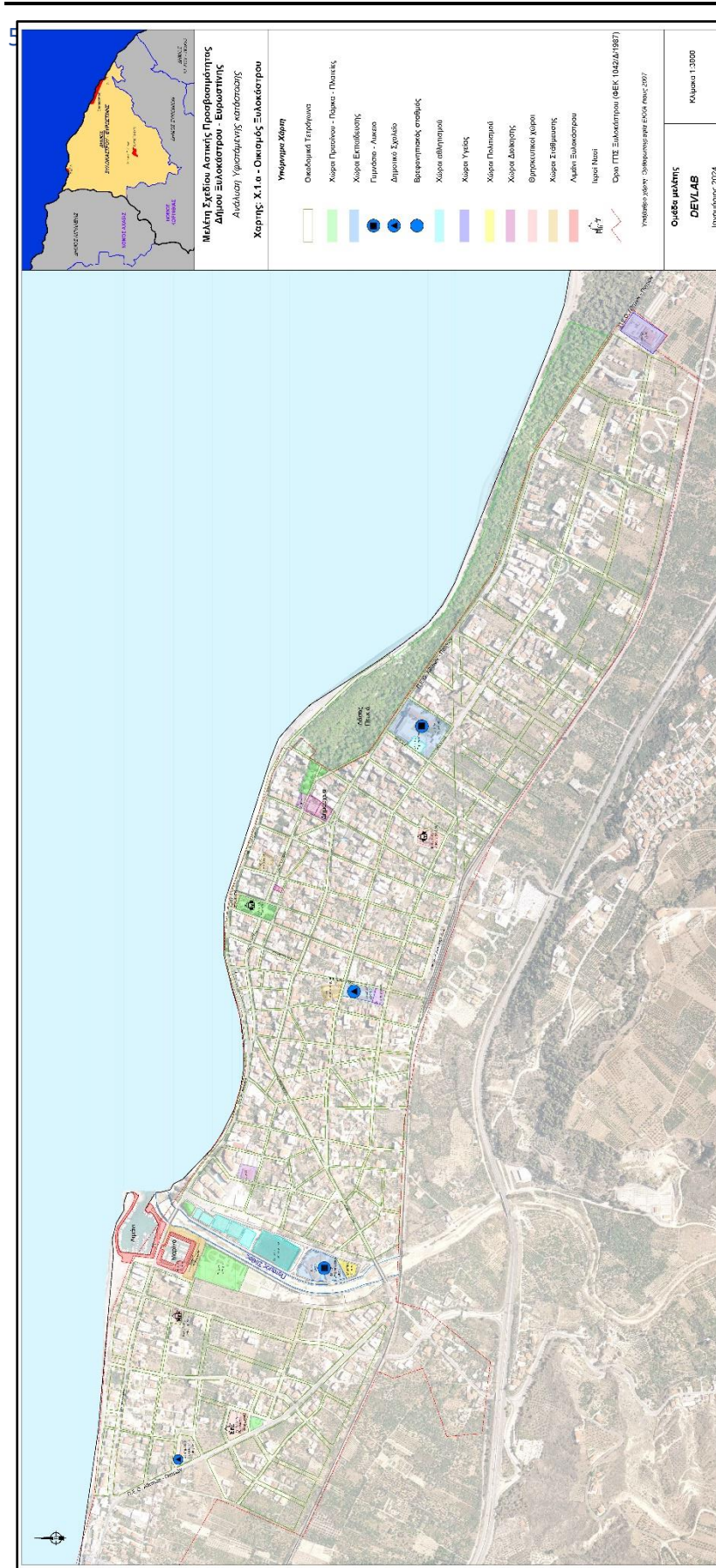
Εικόνα 5 (Δερβένι) : Μη προσβάσιμο Κ.Ε.Π.



Εικόνα 6 (Μεσαία Τρίκαλα) : Οδός μικτής χρήσης χωρίς υποδομές προσβασιμότητας.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ευλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

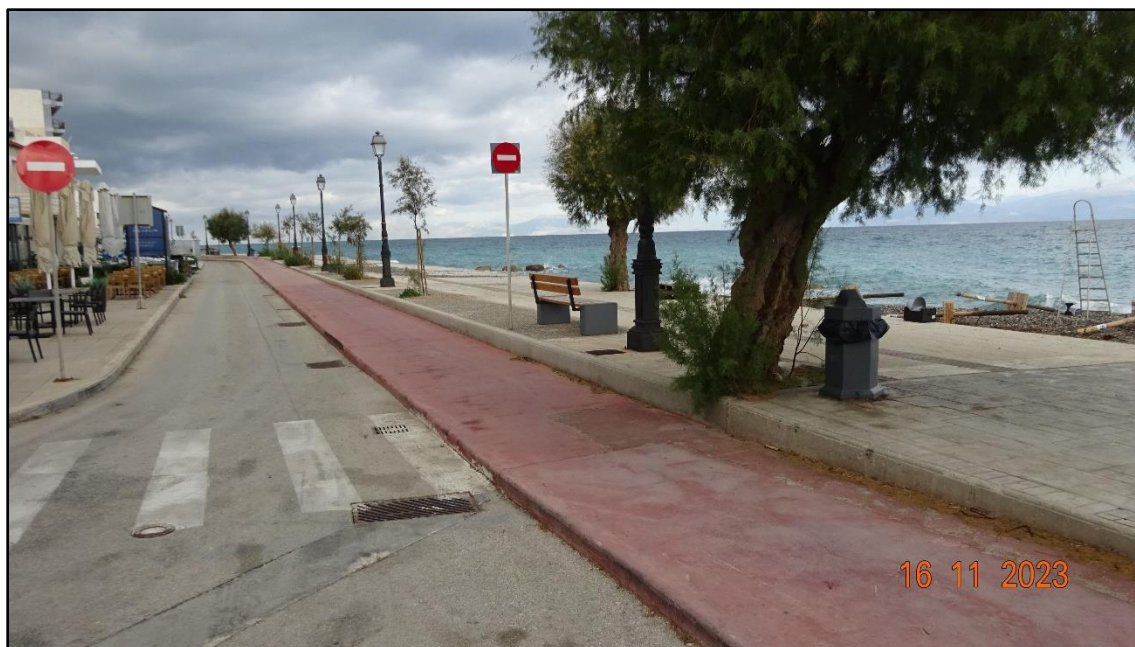


Ο οικισμός του Ξυλοκάστρου είναι η πρωτεύουσα του δήμου Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης και αποτελεί παραλιακό οικισμό. Κύριο χαρακτηριστικό του οικισμού είναι το εκτεταμένο προσβάσιμο παραλιακό του μέτωπο καθώς και ο χώρος πρασίνου (Δάσος Πευκιά) που διατρέχει όλο το ανατολικό τμήμα του οικισμού. Σύμφωνα με την απογραφή του 2021 έχει μόνιμο πληθυσμό 5500 κατοίκους. Αυτός ο πληθυσμός όπως προαναφέραμε αυξάνεται κατακόρυφα τόσο καθ' όλη την διάρκεια της θερινής περιόδου με επιπλέον επιβάρυνση τα σαββατοκύριακα. Στον οικισμό του Ξυλοκάστρου μελετήθηκαν οι κυρίως οδικοί άξονες, αλλά και οι κοινωφελείς και κοινόχρηστοι χώροι όπου θα εκπονηθεί σε δεύτερο χρόνο η πρόταση για τη δημιουργία ενός γραμμικού δικτύου προσβασιμότητας. Μελετήθηκε το κέντρο του οικισμού και οι οδοί Κωνσταντίνου Καραμανλή, Ιωάννου, Κων. Τσαλδάρη, Π. Τσαλδάρη, Αριστοναυτών, Σπύρου Παπαγεωργίου καθώς και εκατέρωθεν του ποταμού Σύθα, στο τμήμα του από την θάλασσα έως την Π.Ε.Ο. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε ότι τόσο η οδός Αριστοναυτών μαζί με την περιοχή του λιμανιού Ξυλοκάστρου όσο και η οδός Κ.Τσαλδάρη έχουν ολοκληρωμένη μελέτη ανάπλασης, ενώ υπό εκπόνηση βρίσκεται αντίστοιχη μελέτη ανάπλασης της κεντρικής εμπορικής οδού του οικισμού της Π. Τσαλδάρη. Τέλος έγινε αυτοψία σε όλες τις εγκαταστάσεις εκπαίδευσης, αθλητισμού, διοίκησης και προνοίας καθώς και στους κοινόχρηστους χώρους πρασίνου για την διακρίβωση της προσβασιμότητας τους από ευπαθείς κοινωνικές ομάδες. Όλοι οι παραπάνω χώροι απεικονίζονται στο διάγραμμα Χ1.α.

Πεζοδρόμια

Τα πεζοδρόμια που τηρούν τις προϋποθέσεις για ασφαλή μετακίνηση πεζών και έχουν πλάτος πάνω από 1,5 μέτρα αφορούν κυρίως α) την παραλιακή οδό Κων/νου Καραμανλή, η οποία μάλιστα έχει και στο μεγαλύτερο μήκος της και ποδηλατόδρομο, β) το μεγαλύτερο τμήμα της παλαιάς εθνική οδού και συγκεκριμένα το ανατολικό τμήμα της που χωροθετείται παράλληλα του δάσους του Πευκιά, καθώς και το δυτικό τμήμα, από τον ιερό ναό Παναγίας Φανερωμένης έως την συμβολή του με την οδό Αριστοναυτών, γ) η εμπορική οδός Παναγή Τσαλδάρη και η προέκτασή της, δ) Κων/νου Τσαλδάρη καθώς και ε) η οδός Αριστοναυτών και στ) από τις οδούς που βρίσκονται εκατέρωθεν του ποταμού Σύθα, η ανατολική οδός, στην πλευρά των αθλητικών εγκαταστάσεων, επίσης πληροί τις προϋποθέσεις. Να τονίσουμε όμως ότι επί των περισσότερων πεζοδρομίων λόγω της εμπορικής χρήσης αυτών των οδών υπάρχουν πολλά στοιχεία που εμποδίζουν την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ΑμεΑ, όπως τραπεζοκαθίσματα και διαφημιστικές πινακίδες.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης



Εικόνα 7 (Ξυλόκαστρο) : Η παραλιακή οδός Κων/Καραμανλή. Παρατηρούνται επαρκή πλάτη πεζοδρομίων, ισόπεδες διαβάσεις, ποδηλατόδρομος και οδεύσεις τυφλών.

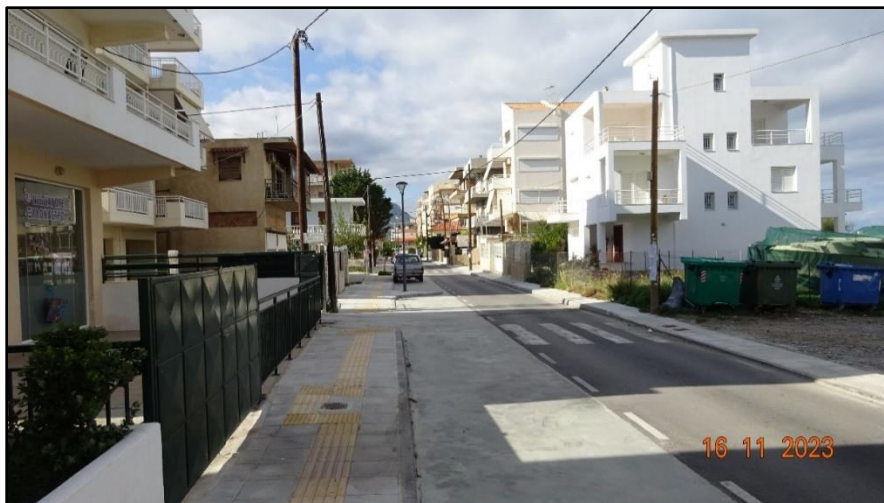


Εικόνα 8 (Ξυλόκαστρο) Η παραλιακή οδός Κων/Καραμανλή από την πλευρά του οικισμού με επαρκές πλάτος πεζοδρομίων.



Εικόνα 9 (Ξυλόκαστρο) Η ίδια οδός με εμπόδια απρόσκοπτης κίνησης πεζών και ΑΜΕΑ.

*Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης*



Εικόνα 10 (Ξυλόκαστρο) : Το ολοκληρωμένο τμήμα της μελέτης ανάπλασης της οδού Αριστοναυτών



Εικόνα 11 (Ξυλόκαστρο) : Ίδια μελέτη, στο τμήμα του λιμανιού Ξυλοκάστρου



Εικόνα 12 (Ξυλόκαστρο) : Οδός Κων/νου Τσαλδάρη, με επαρκές πλάτος αλλά αρκετά εμπόδια διέλευσης επι των πεζοδρομίων.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Κεντρικοί οδικοί άξονες οι οποίοι στο μεγαλύτερο τμήμα τους δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για ασφαλή μετακίνηση πεζών είναι α) τμήματα της παλαιάς εθνικής οδού, β) η οδός Ιωάννη Ιωάννου καθώς και γ) η δυτική παράπλευρη οδός του ποταμού Σύθα και το τμήμα της οδού Ν.Λάσκου, στο ύψος του Γενικού Λυκείου Ξυλοκάστρου.

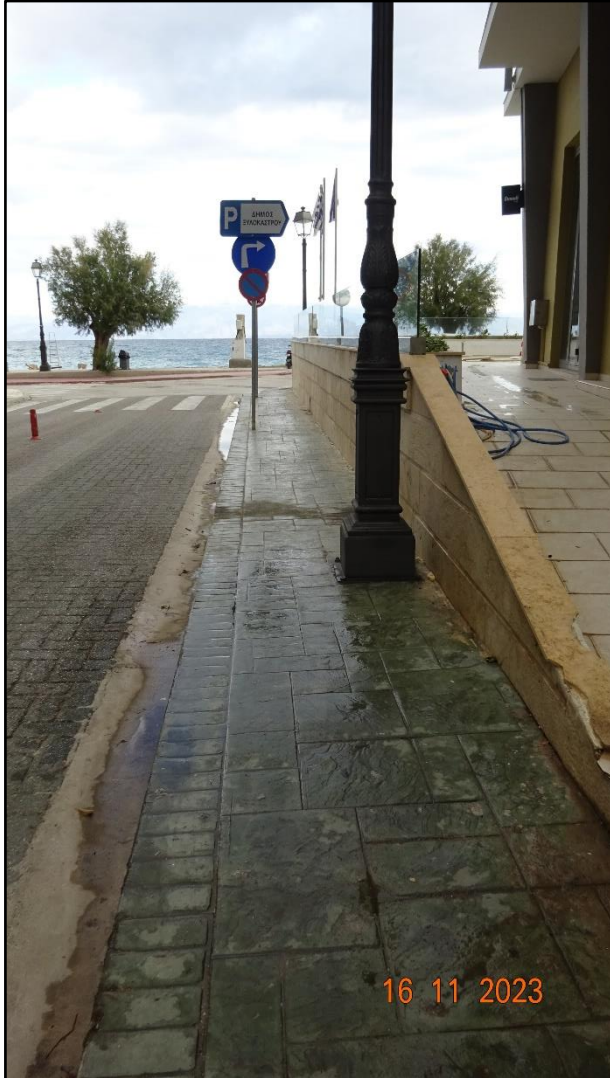


Εικόνα 13 (Ξυλόκαστρο) : Η δυτική παράπλευρη οδός του ποταμού Σύθα.



Εικόνα 14 (Ξυλόκαστρο) : Η οδός Ν.Λάσκου στο ύψος του ΤΕΛ με αδιαμόρφωτα πεζοδρόμια.

⇒ Στον υπόλοιπο οικισμό υπάρχουν αρκετά στενά και εκτός προδιαγραφών πεζοδρόμια με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών και των ΑμεΑ γίνεται προβληματική σε αυτά τα τμήματα. Ένα σημαντικό τμήμα του οικισμού που παρατηρείται αυτό το πρόβλημα είναι οι συνδετήριες οδοί μεταξύ εμπορικού κέντρου και παραλιακού μετώπου. Παρόλο την ικανοποιητική προσβασιμότητα που έχουν αυτές οι οδοί, η μεταξύ τους σύνδεση, εκτός από το σημείο βέβαια της κεντρικής πλατείας, είναι ανεπαρκής, με στενά πεζοδρομιά στα οποία πολλές φορές υπάρχουν και εμπόδια διέλευσης.



Εικόνες 15-16 (Ξυλόκαστρο) : Οι κάθετες συνδετήριες οδοί της Κ.Τσαρδάρη και Κ.Καραμανλή, χωρίς επαρκή πλάτη και με εμπόδια διάβασης τους.

Διαβάσεις πεζών – Ράμπες πρόσβασης – οδεύσεις τυφλών

Ως προς τις διαβάσεις πεζών, τις ράμπες πρόσβασης αναπηρικών αμαξιδίων και τις οδεύσεις τυφλών, η κατάσταση κρίνεται ικανοποιητική καθώς εντοπίζονται στα κεντρικά σημεία ή σε σημεία όπου παρατηρούνται κυκλοφοριακοί φόρτοι, υψηλές ταχύτητες αλλά και σε σημεία με προσβάσεις σε κοινόχρηστους και κοινωφελής χώρους. Ένα αρνητικό χαρακτηριστικό είναι ότι δεν συνοδεύονται όλες οι διαβάσεις πεζών από ράμπες πρόσβασης ιδίως στην παλαιά εθνική οδό καθιστώντας τις μη προσβάσιμες από άτομα με κινητικά προβλήματα. Ακόμα πρέπει να αναφέρουμε ότι αρκετές από τις ράμπες πρόσβασης είναι εκτός προδιαγραφών εξαιτίας διάφορων γεωμετρικών τους χαρακτηριστικών. Τέλος πολλές από τις διαβάσεις καθώς και τις ράμπες πρόσβασης, ιδίως στο εμπορικό κέντρο, συχνά βρισκόντουσαν αποκλεισμένες λόγω παράνομης στάθμευσης. Οδεύσεις τυφλών υπάρχουν στην οδό Κ.Καραμανλή και στις δύο πλευρές, καθώς και στα ολοκληρωμένα τμήματα ανάπλασης των οδών Αριστοναυτών και Π.Τσαρδάρη. Η μεγαλύτερη έλλειψη παρουσιάζεται σε μεγάλα τμήματα της Π.Ε.Ο. καθώς και στην εμπορική οδό Κ.Ταρδάρη.



Εικόνες 17-18 (Ξυλόκαστρο) : Ικανοποιητικός αριθμός διαβάσεων στο σύνολο του οικισμού, με ράμπες πρόσβασης όμως εκτός προδιαγραφών.



Εικόνες 19-20 (Ξυλόκαστρο) : Εμπόδια και παράνομη στάθμευση επι των διαβάσεων.

Κοινόχρηστοι – Κοινοφελείς χώροι

Δυσκολίες πρόσβασης, μικρότερες ή μεγαλύτερες παρ' όλη την ύπαρξη διαβάσεων και ραμπών πρόσβασης, παρατηρούνται τόσο στους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού όσο και στα δημόσια κτίρια.

Συγκεκριμένα στην κεντρική πλατεία του Ξυλοκάστρου παρατηρείται η ύπαρξη διαβάσεων χωρίς ράμπες πρόσβασης, ή ράμπες πρόσβασης εκτός προδιαγραφών ή κατάληψη από παράνομη στάθμευση των παραπάνω διαβάσεων και ραμπών. Επίσης και η πρόσβαση των αναπηρικών αμαξιδίων στον ιερό ναό Αγίου Βλασίου γίνεται με ράμπα πρόσβασης εκτός προδιαγραφών.

Στα κτίρια εκπαίδευσης κρίνεται ικανοποιητική η πρόσβαση καθώς υπάρχει δυνατότητα ομαλής εισόδου εντός των χώρων εκπαίδευσης. Το πρόβλημα έγκειται στην προσβασιμότητα του ίδιου του χώρου αφού συνήθως περιμετρικά αυτών των χώρων τα πεζοδρόμια είναι ανεπαρκούς πλάτους και ακόμα και στα πεζοδρόμια που βρίσκονται στις εισόδους των εγκαταστάσεων δεν υπάρχουν ράμπες πρόσβασης ή όπου υπάρχουν είναι εκτός προδιαγραφών.

Πεζοδρόμια με μεγάλες φθορές και δυσκολίες πρόσβασης διαπιστώθηκε παραπλευρώς των αθλητικών εγκαταστάσεων που χωροθετούνται πλησίον του λιμανιού Ξυλοκάστρου.

Ανύπαρκτη πρόσβαση για άτομα με κινητικά προβλήματα είχαν επίσης το Ειρηνοδικείο καθώς και το Δασαρχείο, ενώ εμποδιζόμενη είναι και η πρόσβαση στο ΚΕΠ. Τέλος το δάσος του Πευκιά έχει πρόσβαση για άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο μόνο από την κεντρική του είσοδο επί της οδού Αγίου Μακαρίου, ενώ όλες οι άλλες προσβάσεις του και εισοδοί του από την παλαιά εθνική οδό είναι ασύμβατες προς αναπηρικά αμαξίδια.



Εικόνα 21 (Ξυλόκαστρο) : Ιερός Ναός Αγίου Βλασίου με ράμπα πρόσβασης η οποία όμως δεν πληροί τις προδιαγραφές κλίσης για την πρόσβαση του αναπηρικού αμαξιδίου.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης



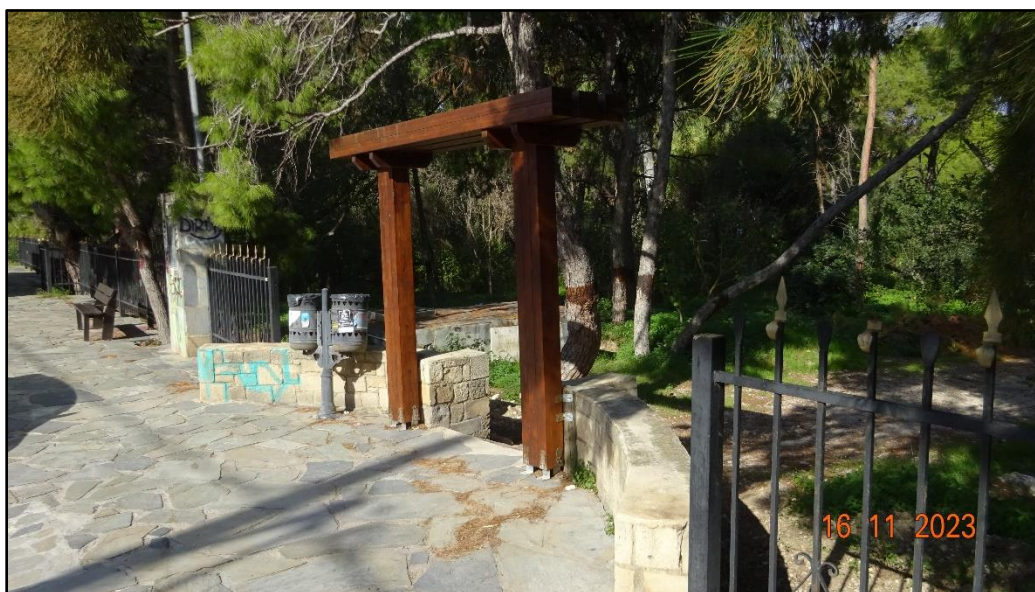
Εικόνες 22-23 (Ξυλόκαστρο) : Εκτός προδιαγραφών ή εμποδιζόμενες ράμπες πρόσβασης στο ΚΤΕΛ και στο ΚΕΠ Ξυλοκάστρου.



Εικόνα 24: Προβληματική προσβασιμότητα στα παράπλευρα πεζοδρόμια των χώρων άθλησης

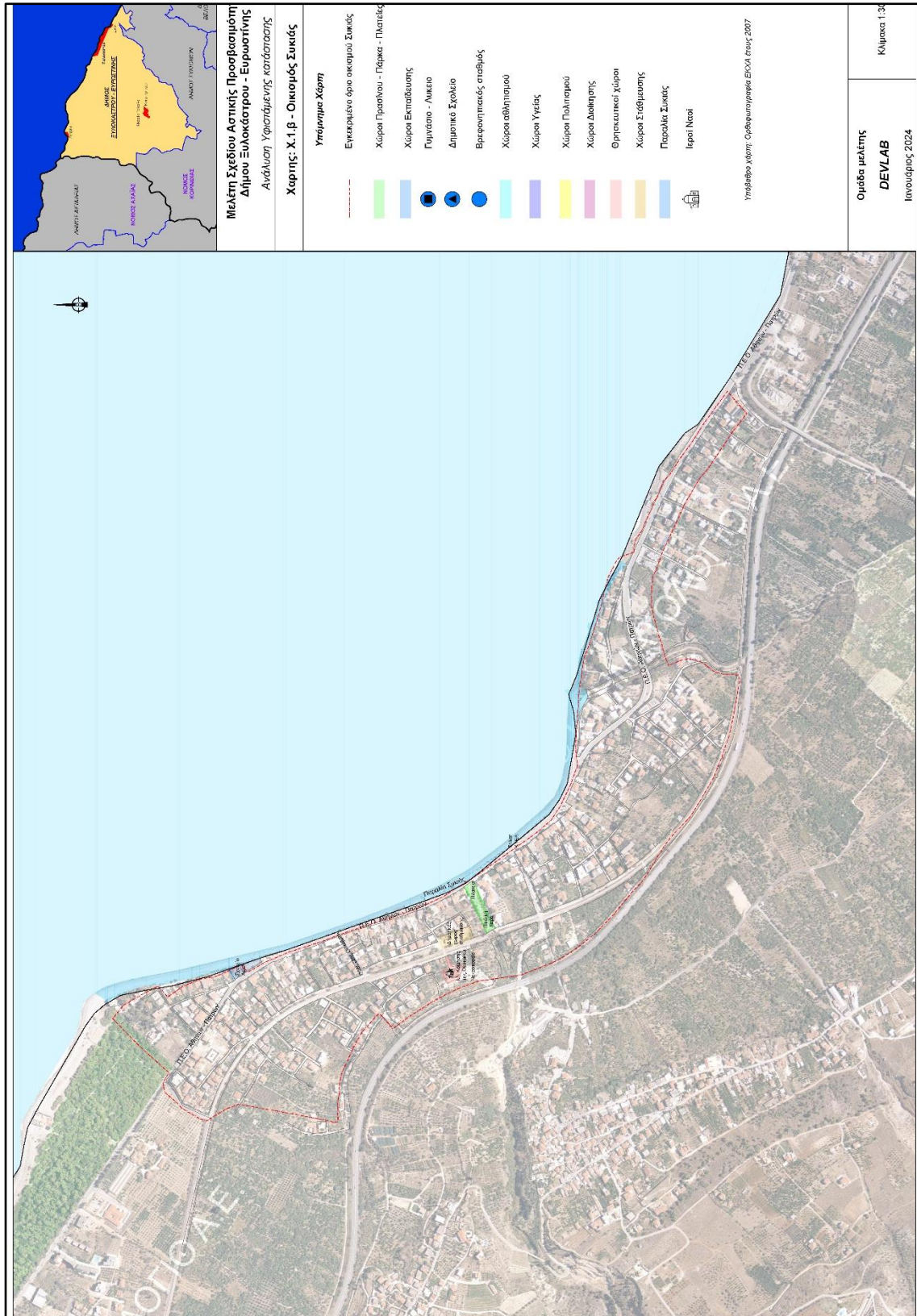


Εικόνα 25: Ικανοποιητική προσβασιμότητα στο δάσος του Πευκιά από την κεντρική είσοδό, επι της οδού Αγίου Μακαρίου.



Εικόνα 26: Αδυναμία πρόσβασης αναπηρικού αμαξιδίου στο δάσος του Πευκιά από τις παράπλευρες εισόδους επι της παλαιάς εθνικής οδού.

5.3. Συκιά

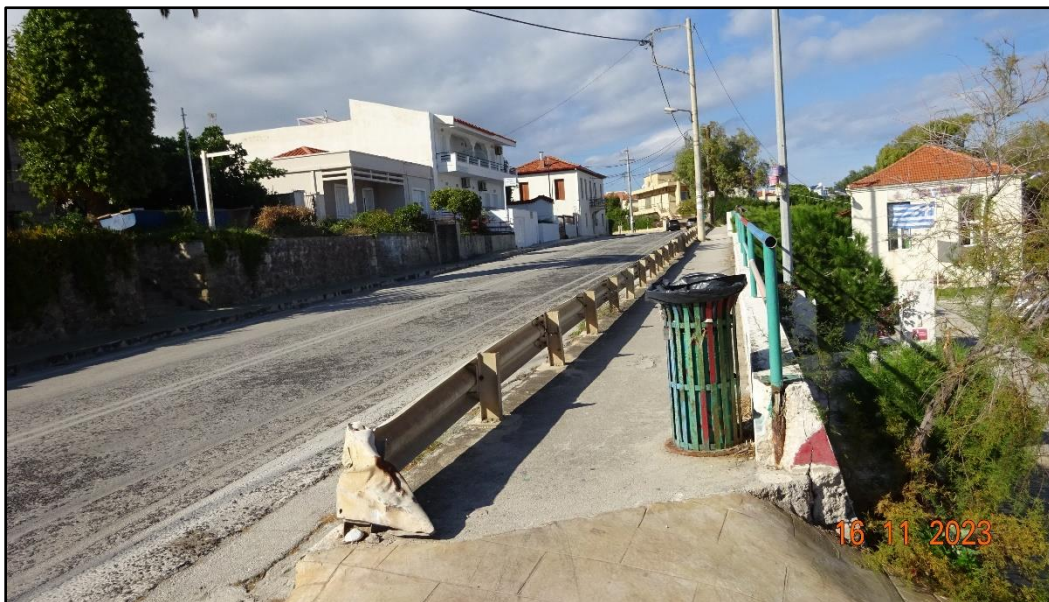


Ο οικισμός της Συκιάς είναι παραλιακός οικισμός όμορος του Ξυλοκάστρου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2021 έχει μόνιμο πληθυσμό 492 κατοίκους. Ξεκινάει από το ανατολικό όριο του Ξυλοκάστρου και επεκτείνεται γραμμικά και παραλιακά κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Συγκεντρώνει πληθώρα κόσμου κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες καθώς διαθέτει πολλές μονάδες εστίασης αλλά και παραλιακό μέτωπο προσβάσιμο σε λουόμενους. Αυτά τα χαρακτηριστικά καθώς και το γεγονός ότι όλοι αυτοί οι παραλιακοί χώροι εστίασης διασταυρώνονται και συνυπάρχουν κατά μήκος της Π.Ε.Ο. καθιστούν τον οικισμό αρκετά επικίνδυνο από άποψη κυκλοφορίας πεζών. Με βάση τα παραπάνω ο οικισμός Συκιάς κρίθηκε ότι χρειάζεται παρεμβάσεις αστικής προσβασιμότητας.

Ο οικισμός διαθέτει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο από την πλευρά της παραλίας με επαρκές πλάτος διέλευσης σε όλο το μήκος της πλαζ, το οποίο όμως σταματάει όταν ξεκινάει το βραχύνει τμήμα της παραλίας. Ακόμα όμως και αυτό το πεζοδρόμιο σε αρκετά σημεία το πλάτος του περιορίζεται αρκετά, ιδίως την καλοκαιρινή περίοδο λόγω της τοποθέτησης των τραπεζοκαθισμάτων των επιχειρήσεων εστίασης. Πεζοδρόμιο υπάρχει και από την απέναντι πλευρά της Π.Ε.Ο. το οποίο όμως είτε δεν είναι διαμορφωμένο σε όλο το μήκος του οικισμού είτε δεν έχει επαρκές πλάτος είτε έχει αρκετά εμπόδια σε όλο του το μήκος, καθιστώντας το σχεδόν αδύνατο προς χρήση για πεζούς και πλήρως αδύνατη την χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα. Αυτά είναι και τα δυο μόνο τμήματα του οικισμού με πεζοδρόμια καθώς στον υπόλοιπο οικισμό δεν διαπιστώθηκε η ύπαρξη άλλων πεζοδρομίων. Επίσης υπάρχει παντελής έλλειψη διαβάσεων πεζών, και οδεύσεις τυφλών ραμπών διέλευσης αναπηρικών αμαξιδίων ενώ η παρόδια στάθμευση χειροτερεύει την κατάσταση.



Εικόνα 27 (Συκία) :Το παραλιακό πεζοδρόμιο του οικισμού με επαρκές πλάτος αλλά με πολλά εμπόδια κατά μήκος του.



Εικόνα 28 (Συκέα) :Το παραλιακό πεζοδρόμιο στο βόρειο όριο του οικισμού. Η μπαριέρα υποδηλώνει την επικινδυνότητα αυτού του οδικού άξονα.



Εικόνα 29 (Συκέα) :Η στάση ΚΤΕΛ επι της Π.Ε.Ο . Διακρίνεται η ανυπαρξία διάβασης και ράμπας διέλευσης.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Όσο αφορά τις προσβάσεις στους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους παρατηρούμε η πρόσβαση στην πλατεία και παιδική χαρά του οικισμού είναι δύσκολη καθώς η είσοδος της είναι κοινή με είσοδο χώρου στάθμευσης παρακείμενης κατοικίας. Η πρόσβαση στο βόρειο τμήμα της παραλίας του οικισμού γίνεται ομαλά όμως στο μεγαλύτερο υπόλοιπο τμήμα της γίνεται μόνο με σκάλες καθιστώντας την απροσπέλαστη για ΑμεΑ. Τέλος ενώ δεν υπάρχει μηχανισμός πρόσβασης στη θάλασσα για ΑμεΑ, η δημοτική αρχή μας πληροφόρησε ότι σκοπεύει να τοποθετήσει έναν στο νότιο άκρο της παραλίας, όπως επίσης και σε άλλες παραλίες του δήμου.

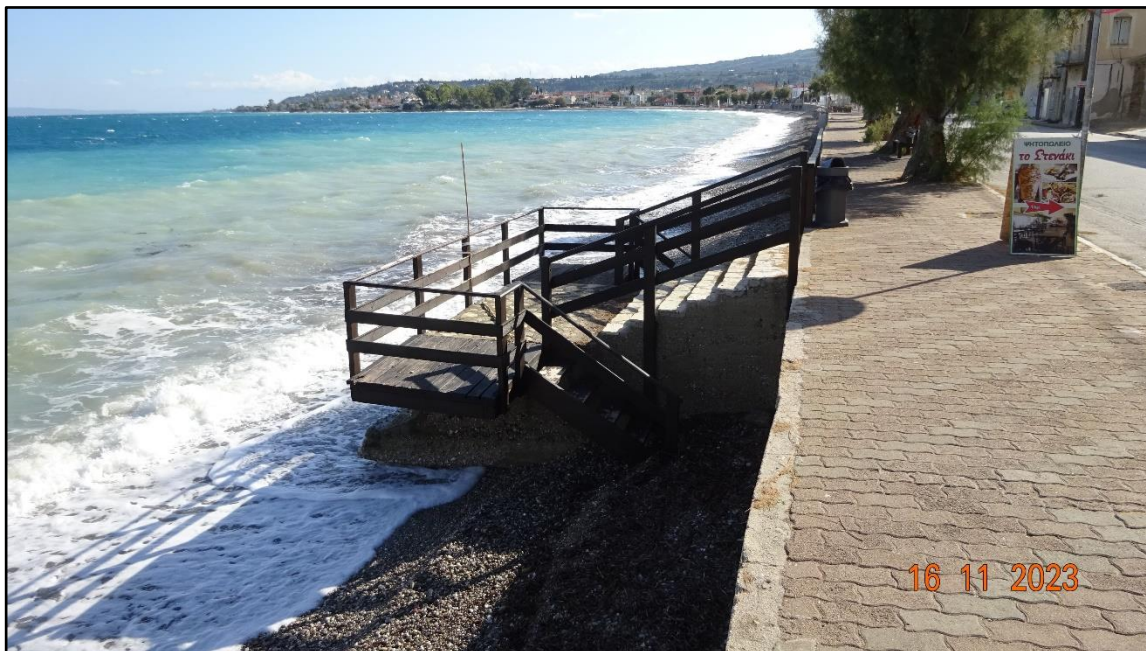
Αντίθετα εύκολη πρόσβαση έχει ο περιβάλλον χώρος του ιερού ναού Κοιμήσεως της Θεοτόκου όπου υπάρχει και το νεκροταφείο Συκέας, ενώ πλήρως προσβάσιμο ήταν και το σχολείο ΑμεΑ που υπάρχει στον οικισμό.



Εικόνα 30 (Συκέα) :Η είσοδος στην πλατεία και παιδική χαρά του οικισμού.



Εικόνες 31-32 (Συκέα) :Οι προσβάσιμες εισοδοι τόσο του σχολείου ΑμεΑ όσο και του



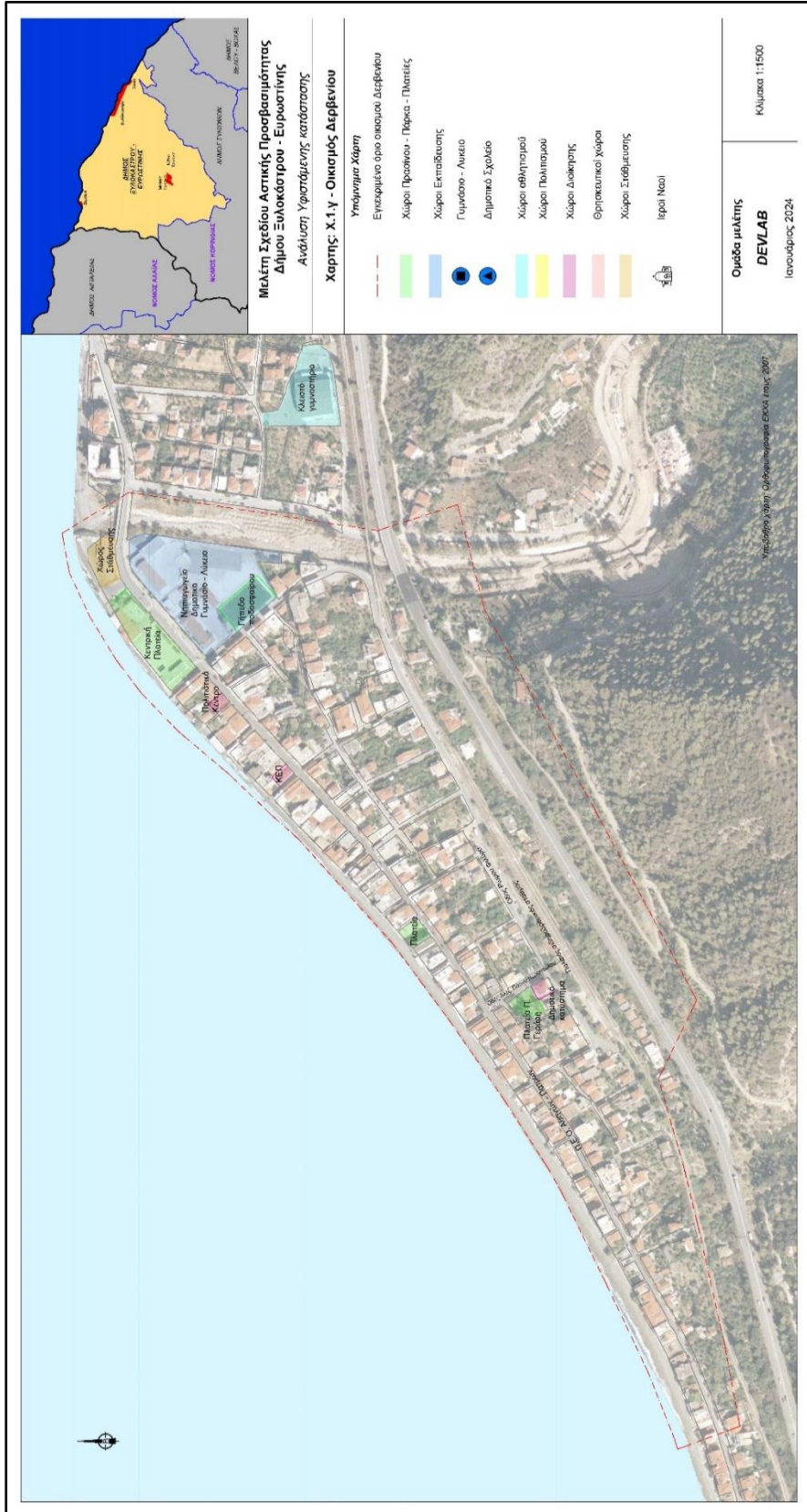
Εικόνα 33 (Συκέα) :Μη προσβάσιμη από αναπηρικά αμαξίδια σκάλα καθόδου στην παραλία.



Εικόνα 34 (Συκέα) :Το σημείο ομαλής πρόσβασης της παραλίας.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης
 Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

5.4. Δερβένι



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

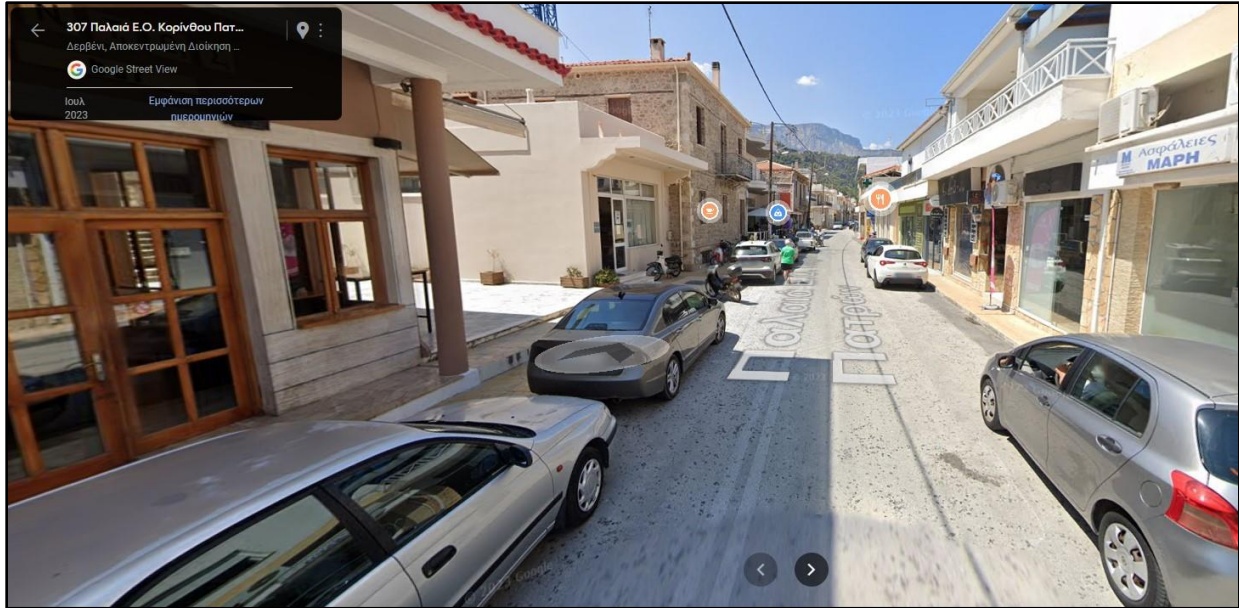
Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Ο οικισμός του Δερβενίου αποτελεί επίσης ένα γραμμικό παραλιακό οικισμό που τον διασχίζει κατά μήκος η Π.Ε.Ο. Ανήκει στην Δ.Ε. Ευρωστίνης και σύμφωνα με την απογραφή του 2021 έχει μόνιμο πληθυσμό 1050 κατοίκους όντας ο δεύτερος πολυπληθέστερος οικισμός του δήμου μετά το Ξυλόκαστρο.

Ο οικισμός αναπτύσσεται κατά μήκος της Π.Ε.Ο μεταξύ του παραλιακού μετώπου και της σιδηροδρομικής γραμμής. Η αξιοσημείωτη διαφορά από το Ξυλόκαστρο και την Συκιά είναι ότι παρόλο που αποτελεί παραλιακό οικισμό δεν διαθέτει παραλιακή οδό. Η Π.Ε.Ο αποτελεί την κεντρική οδό του οικισμού, γύρω από την οποία αναπτύσσεται η οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα του οικισμού. Κατά μήκος της Π.Ε.Ο. εντός του οικισμού υπάρχει έντονος κυκλοφοριακός φόρτος ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ η πρόσβαση σε πεζούς λόγω της στενότητας των πεζοδρομίων είναι εκτός από δύσκολη και επικίνδυνη. Την κατάσταση επιτείνει τόσο η στενότητα του δρόμου όσο και η παρόδια στάθμευση.



Εικόνα 35 (Δερβένι) :Π.Ε.Ο. εντός του οικισμού, διακρίνετε το μικρό πλάτος του δρόμου και τα στενά πεζοδρόμια. Τους καλοκαιρινούς μήνες προστίθεται και η παρόδια στάθμευση εκατέρωθεν του δρόμου.



Εικόνα 36 (Δερβένι) :Π.Ε.Ο. εντός του οικισμού σε καλοκαιρινή λήψη (πηγή: Google – Street view, ημερομηνία: Ιούλιος 2023). Η εκατέρωθεν στάθμευση τα στενά πεζοδρόμια και η αυξημένη κυκλοφορία δημιουργούν αποτρεπτικές συνθήκες για τους πεζούς.

Τα πεζοδρόμια του οικισμού όπως προαναφέραμε είναι κατά κύριο λόγο στενά και ανεπαρκή για την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία των πεζών ενώ δεν είναι καθόλου προσβάσιμα για τα ΑμεΑ. Μάλιστα η συνήθης εικόνα είναι οι κάθετες της Π.Ε.Ο. οδοί να μην έχουν καθόλου πεζοδρόμια. Σε συνδυασμό με τις μεγάλες κλίσεις που έχουν οι παραπάνω οδοί ιδίως στο νότιο τμήμα του οικισμού, δημιουργούν μεγάλα προβλήματα πρόσβασης του οικισμού από ευπαθείς ομάδες.

Επαρκή πεζοδρόμια όσο αναφορά το πλάτος τους συναντήσαμε στην ανατολική είσοδο του οικισμού και συγκεκριμένα από την γέφυρα του Ζαχολίτικου ποταμού έως το πάρκο μνήμης και το σχολικό συγκροτήμα του Δερβενίου. Σε αυτό το σημείο υπάρχουν και δύο μοναδικές διαβάσεις πεζών του οικισμού οι οποίες συνδέουν το Δημοτικό σχολείο και το Γυμνάσιο – Λύκειο με το πάρκο μνήμης. Καμία από τις δυο διαβάσεις δεν διαθέτει ράμπα πρόσβασης αναπηρικών αμαξιδίων ενώ η διάβαση που εξυπηρετεί το Δημοτικό σχολείο από την μία πλευρά καταλήγει σε φυτεμένο τμήμα του πεζοδρομίου. Οδεύσεις τυφλών δεν διαπιστώθηκαν σε κανένα πεζοδρόμιο του οικισμού. Τέλος τμηματικά, επαρκή πεζοδρόμια συναντάμε και στην οδό Ρώμου Φιλύρα.

Συμπερασματικά το δίκτυο πεζοδρομίων είναι ανεπαρκές τόσο για την χρήση του από ευπαθείς ομάδες και ΑμέΑ αλλά είναι και επικίνδυνο για την κίνηση των πεζών.



Εικόνα 37 (Δερβένι) :Το μοναδικό σημείο του οικισμού με επαρκές πλάτος πεζοδρομίων. Διακρίνονται στο βάθος και οι δυο διαβάσεις πεζών του οικισμού.



Εικόνα 38 (Δερβένι) :Διάβαση πεζών χωρίς ράμπα διέλευσης αναπηρικών αμαξιδίων και με φύτευση στην μία της πλευρά που εμποδίζει την πρόσβαση.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Όσον αφορά τα κοινωφελή κτίρια και τους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού παρατηρούμε τα παρακάτω. Κοινωφελή κτίρια όπως το ΚΕΠ και το πολιτιστικό κέντρο είναι μη προσβάσιμα από ΑμεΑ με αναπηρικό αμαξίδιο. Αντίστοιχα μη προσβάσιμη είναι η πλατεία Γεράρη Παναγιωτάκη. Το κοινοτικό κατάστημα παρέχει πρόσβαση σε αναπηρικό αμαξίδιο μόνο στο χώρο του ισογείου του, ενώ ισόπεδη πρόσβαση υπάρχει στον περιβάλλον χώρο του Ι.Ν Ιωάννη Προδρόμου, όχι όμως και στο εσωτερικό του ναού. Ικανοποιητική κρίνεται η πρόσβαση στο σχολικό συγκρότημα του Δερβενίου που φιλοξενεί Νηπιαγωγείο, Δημοτικό σχολείο καθώς και Γυμνάσιο – Λύκειο. Αντίστοιχα ικανοποιητική είναι και η πρόσβαση στην παιδική χαρά, τον δημοτικό χώρο στάθμευσης καθώς στην μικρή παραλιακή πλατεία στο κέντρο του οικισμού. Οι αθλητικές εγκαταστάσεις επίσης είναι επαρκώς προσβάσιμες, ιδίως το κλειστό γυμναστήριο Δερβενίου που διαθέτει ράμπα πρόσβασης με σωστά γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Χωρίς καμία διευκόλυνση πρόσβασης είναι η στάση ΚΤΕΛ του οικισμού. Τέλος η δημοτική αρχή μας ενημέρωσε ότι σκοπεύει να τοποθετήσει μηχανισμό πρόσβασης στη θάλασσα για ΑμεΑ.



Εικόνες 39-40 (Δερβένι) :ΚΕΠ και Πολιτιστικό κέντρο Δερβενίου χωρίς ράμπα πρόσβασης.



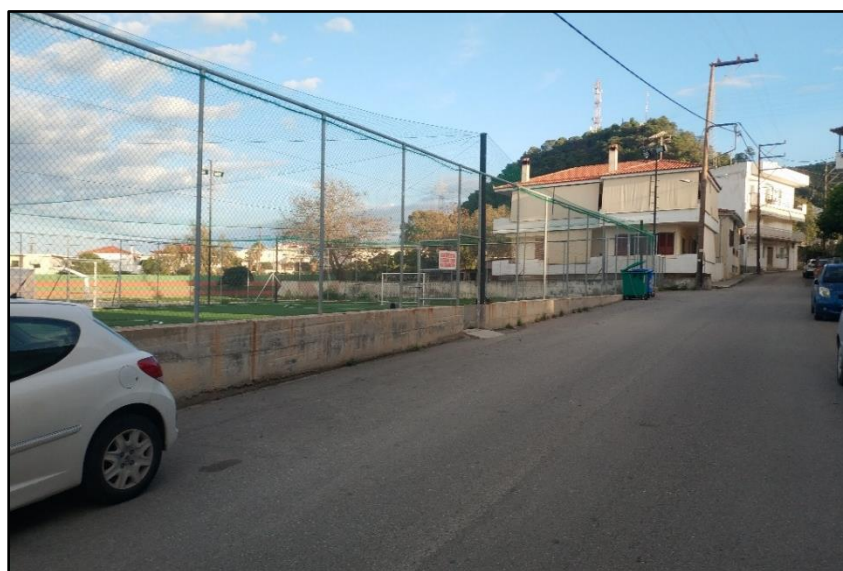
Εικόνα 41 (Δερβένι) :Η είσοδος προς το σχολικό συγκρότημα.

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης



Εικόνα 42 (Δερβέني) :Το δημοτικό κατάστημα Δερβενίου με ράμπα πρόσβασης μόνο στον χώρο του ισογείου.

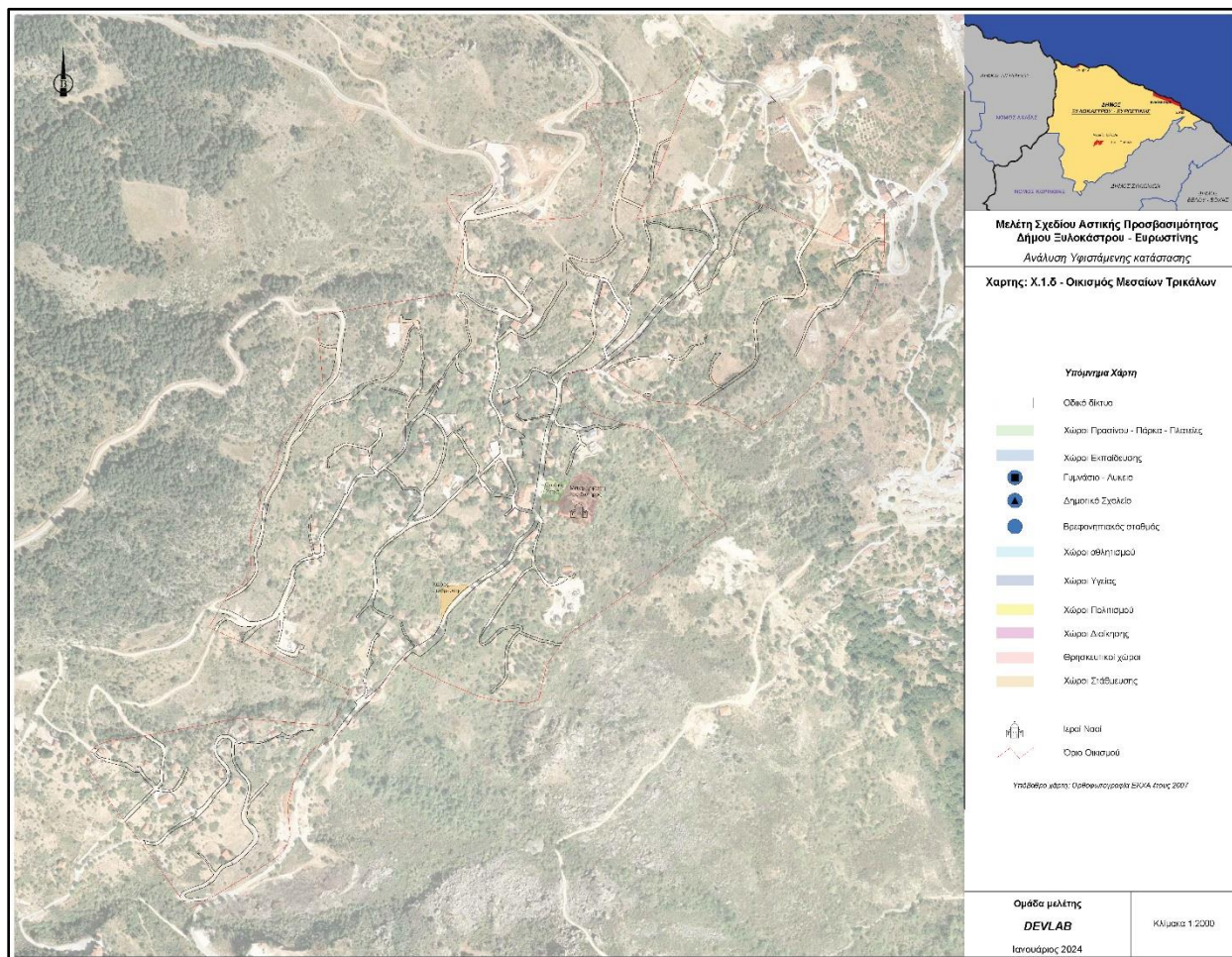


Εικόνα 43 (Δερβέني): Γήπεδο ποδοσφαίρου με ράμπα πρόσβασης



Εικόνα 44 (Δερβέني): Κλειστό γυμναστήριο Δερβενίου με ράμπα πρόσβασης για ΑμεΑ.

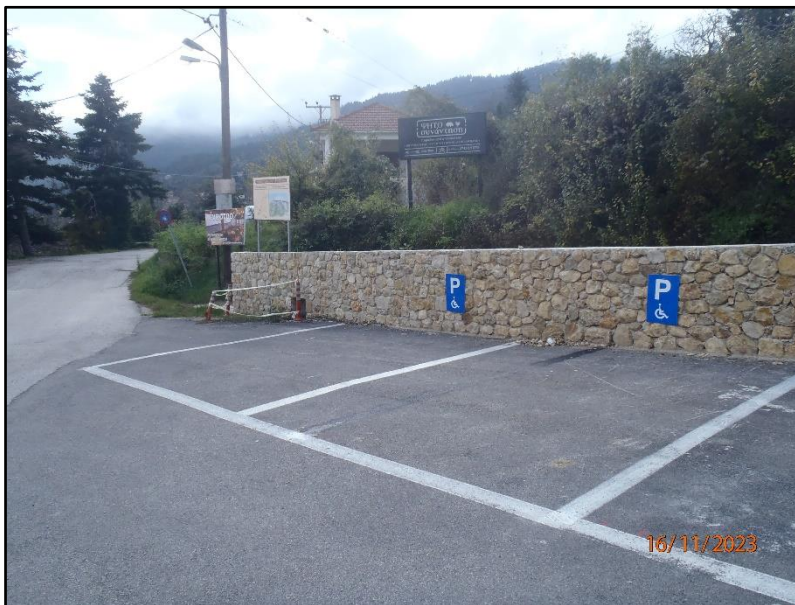
5.5. Μεσαία Τρίκαλα



Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης

Π.1 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

Τα Μεσαία Τρίκαλα αποτελούν έναν τουριστικό οικισμό τα τελευταία χρόνια. Αποτελεί μαζί με τα Άνω Τρίκαλα και τα Κάτω Τρίκαλα, τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς ορεινούς οικισμούς όχι μόνο του δήμου Ξυλοκάστρου – Ευρωστίνης αλλά και του νομού Κορινθίας. Η τουριστική ανάπτυξη του οικισμού επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό τον οικισμό όπου χωρίς την ύπαρξη πεζοδρομίων, οι οδικοί άξονες όντας στενοί σε πλάτος εξυπηρετούν και την κίνηση των πεζών.



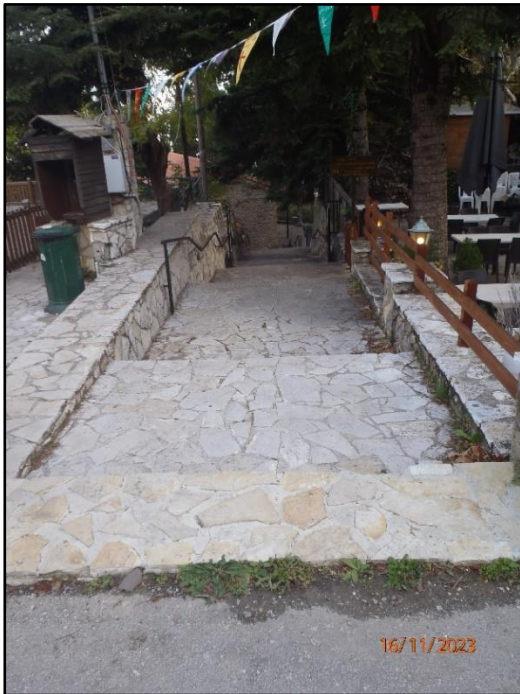
Εικόνα 45 (Μεσαία Τρίκαλα) :Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης με δέσμευση δυο θέσεων για Α.Μ.Ε.Α.



Εικόνα 46 (Μεσαία Τρίκαλα) :Η μικτής χρήσης (οχημάτων και πεζών) οδός που συνδέει το δημοτικό χώρο στάθμευσης με το κέντρο του οικισμού. Δεν υπάρχει κατά μήκος του καμία διευκόλυνση πρόσβασης σε πεζούς.

Πεζοδρόμια δεν υφίστανται στον οικισμό των Μεσαίων Τρικάλων ενώ και οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι είναι περιορισμένοι. Συγκεκριμένα υπάρχει ένα πάρκο στο κέντρο του οικισμού το οποίο φιλοξενεί και παιδική χαρά, υπάρχει ο ιερός ναός Μεταμόρφωσης του Σωτήρος και τέλος υπάρχει και διαμορφωμένο δημοτικός χώρος στάθμευσης.

Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης διαθέτει θέσεις για αυτοκίνητα ΑμεΑ, χωρίς όμως να παρέχει καμία άλλη διευκόλυνση πρόσβασης προς το κέντρο του οικισμού. Επίσης ο ιερός ναός Μεταμόρφωσης του Σωτήρος είναι προσβάσιμος μόνο με σκαλιά. Αντίθετα, προσβάσιμη είναι η παιδική χαρά και το μικρό πάρκο που υπάρχουν στο κέντρο του οικισμού.

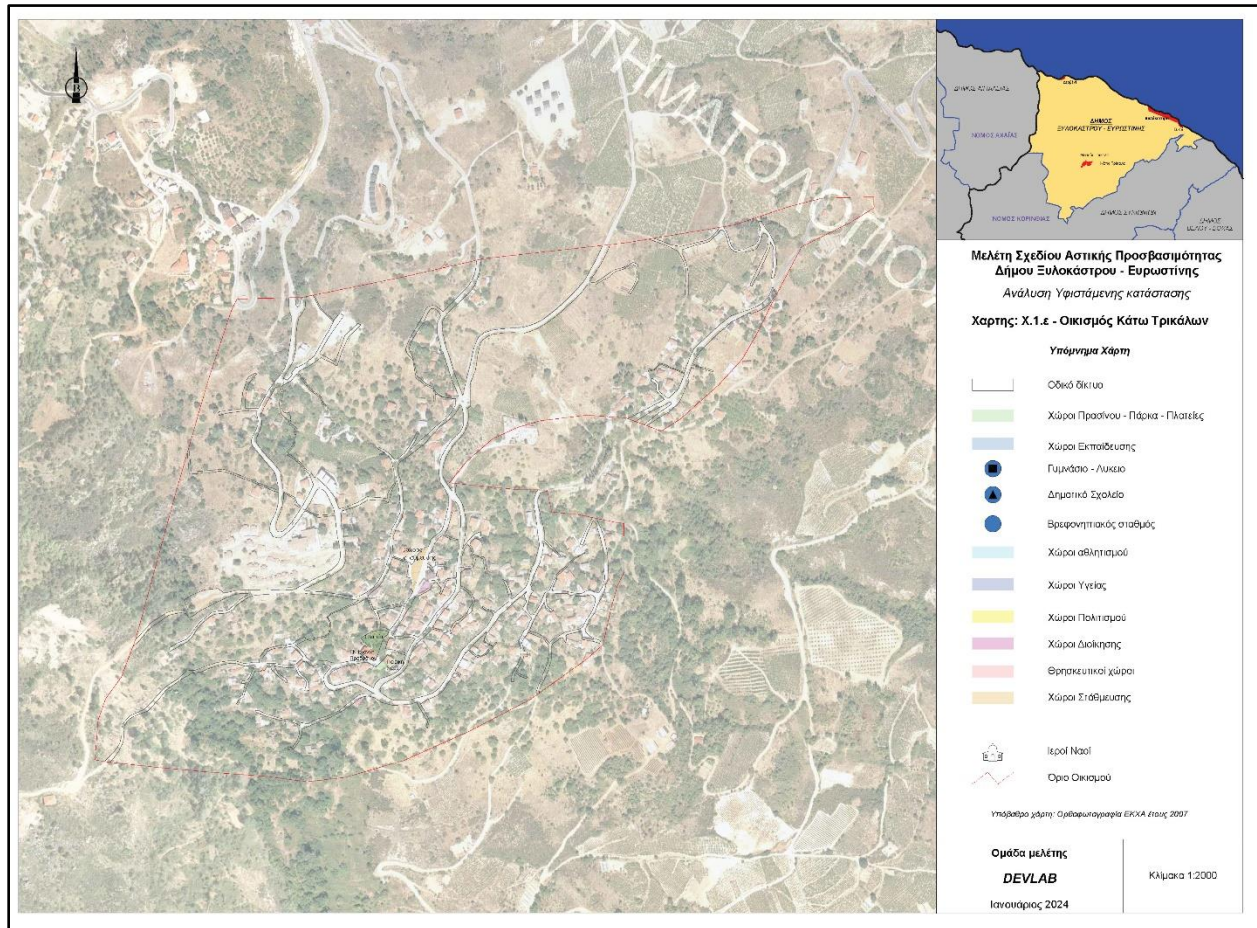


Εικόνα 47 (Μεσαία Τρίκαλα) :Οι σκάλες που οδηγούν στον ιερό ναό, αποκλείουν την πρόσβαση από ΑμεΑ.



Εικόνα 48 (Μεσαία Τρίκαλα) :Πάρκο και παιδική χαρά προσβάσιμα από ευπαθείς ομάδες.

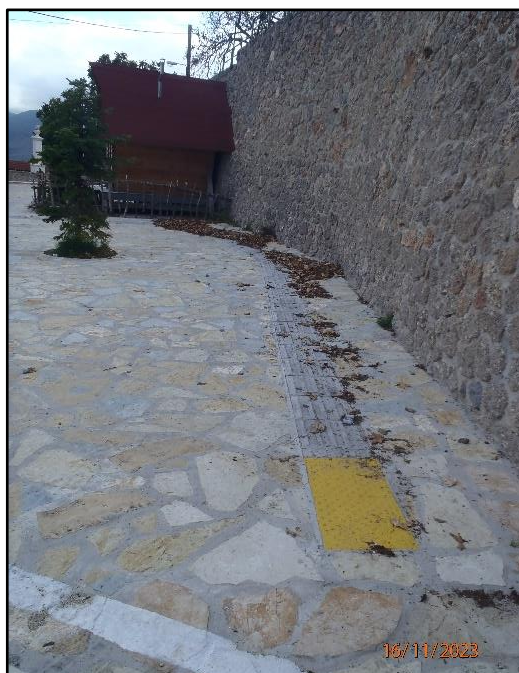
5.6. Κάτω Τρίκαλα



Επίσης και τα Κάτω Τρίκαλα αποτελούν τα τελευταία χρόνια τουριστικό προορισμό. Και στον οικισμό των Κάτω Τρικάλων υπάρχει παντελής έλλειψη πεζοδρομίων. Αντίθετα όμως από τα Μεσαία Τρίκαλα, η διαδρομή από τον δημοτικό χώρο στάθμευσης έως την πλατεία και την παιδική χαρά που υπάρχει παραπλεύρως, είναι προσβάσιμες με οδεύσεις τυφλών, με πλακόστρωση και πεζοδρόμηση της διαδρομής.

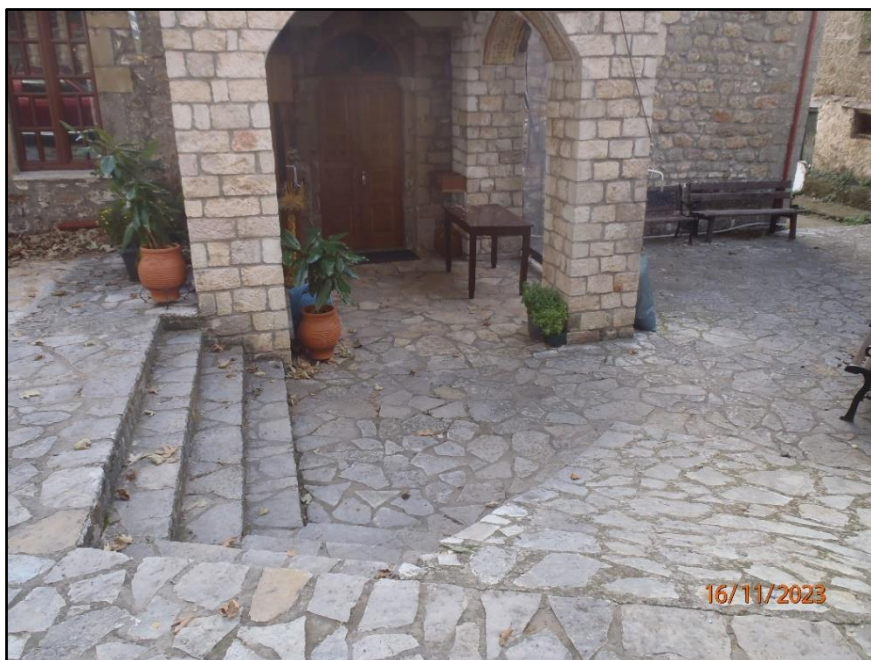


Εικόνα 49 (Κάτω Τρίκαλα) :Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης με δέσμευση θέσης για Α.Μ.Ε.Α.



Εικόνα 50 (Κάτω Τρίκαλα) :Η οδευση τυφλών που ξεκινά παραπλεύρως της θέσης στάθμευσης Α.Μ.Ε.Α και κατευθύνεται στο κέντρο του οικισμού.

Τέλος τόσο στην παιδική χαρά όσο και στον ιερό ναό Αγίου Ιωάννου του Προδρόμου υπάρχουν διαμορφώσεις για πρόσβαση αναπηρικών αμαξιδίων.



Εικόνα 51 (Κάτω Τρίκαλα) :Προσβάσιμος Ιερός Ναός με αρκετά μεγάλη κλίση όμως της ράμπας διέλευσης



Εικόνα 52 (Κάτω Τρίκαλα) :Προσβάσιμη Παιδική Χαρά.