

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΤΥΦΛΩΝ**  
**ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟ**  
ΜΕ ΤΗΝ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 9977/12/12/1932 ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ  
ΑΘΗΝΩΝ ΕΛΕΓΧΕΤΑΙ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ & ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ  
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΤΥΦΛΩΝ  
ΕΠΙΤΙΜΟ ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ  
ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ &  
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ & ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ  
ΤΥΦΛΩΝ  
**ΕΔΡΑ: ΑΘΗΝΑ**  
**ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 31 – 10432 ΑΘΗΝΑ**  
**ΤΗΛ: 210-5245001, 5228333, 5228365, 5245578**  
**e-mail: [pab@otenet.gr](mailto:pab@otenet.gr) web site: [www.pst.gr](http://www.pst.gr)**

**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ ΤΥΦΛΩΝ ΚΡΗΤΗΣ**  
**ΕΔΡΑ: ΗΡΑΚΛΕΙΟ**  
ΣΚΕΠΕΝΤΖΗ 28 & ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΚΡΗΤΗΣ Τ.Κ. 71306  
ΤΗΛ: 2810-211511 e-mail: [petkritis@yahoo.gr](mailto:petkritis@yahoo.gr) web site: [www.petk.gr](http://www.petk.gr)

**Αρ. Πρωτ.: 87**

**Ηράκλειο: 24/04/2026**

**Προς: κ. Χατζηνικολάκη**

Μανώλη, υπεύθυνο προγράμματος βαδισιμότητας.

**Θέμα:** Προτάσεις βαδισιμότητας

Η Περιφερειακή Ένωση Τυφλών Κρήτης (Π.Ε.Τ.Κ.), παράρτημα του Πανελληνίου Συνδέσμου Τυφλών (Π.Σ.Τ.) και αποκλειστικός φορέας και εκπρόσωπος των ανθρώπων με οπτική αναπηρία και των οικογενειών τους στην Κρήτη, επιθυμεί να θέσει υπόψη σας μια σειρά από προτάσεις, οι οποίες θα βελτιώσουν θεαματικά τη βαδισιμότητα της πόλης.

Καταρχάς, πρέπει να εξετάσουμε αν υπάρχει πρόβλημα· προφανώς, η διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης υποδηλώνει πως ο Δήμος Ηρακλείου αναγνωρίζει την ύπαρξή του. Τώρα, πρέπει να εντοπίσουμε ποια είναι τα προβλήματα και τι τα δημιουργεί. Επιλύοντας τις αιτίες, θα βοηθήσουμε ουσιαστικά, εφόσον υπάρχει αληθινή πρόθεση για την επίλυσή τους. Πρέπει, όμως, να είμαστε σε θέση να αναγνωρίσουμε τις ανθρώπινες ανάγκες στο αστικό δομημένο περιβάλλον, να τις αξιολογήσουμε και να τις ιεραρχήσουμε.

Όταν αναφερόμαστε στη βαδισιμότητα της πόλης, αναφερόμαστε σε μεγάλο βαθμό στα **πεζοδρόμια** και όχι σε μεμονωμένους πεζόδρομους ή πάρκα. Είναι τα πεζοδρόμια που χρειάζεται ο πολίτης για να μετακινηθεί ως πεζός: να βαδίσει για τη βόλτα του, για την εργασία του ή για να διεκπεραιώσει τις υποθέσεις του. Αυτό επιτυγχάνεται μόνο μέσω των πεζοδρομίων. Θα προσπαθήσουμε, στο βαθμό που είναι εφικτό, να δώσουμε παραδείγματα και προτάσεις σύμφωνα με τη νομοθεσία και το πνεύμα αυτής, χωρίς να πλατειάσουμε.

## Τα κύρια προβλήματα προσπελασιμότητας

Ας δούμε πρώτα ποια είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα στα υπάρχοντα πεζοδρόμια της πόλης:

1. **Ο κανονισμός πρασίνου του Δήμου Ηρακλείου:** Αντιμετωπίζει τα πεζοδρόμια ως χώρους φύτευσης και όχι ως χώρους ασφαλούς και ανεμπόδιστης πεζής κινητικότητας. Αναφέρει επί λέξη πως ο Δήμος θεωρεί ως χώρους πρασίνου τις δεντροστοιχίες που αναπτύσσονται κατά μήκος των δρόμων (10.000 δέντρα), εξισώνοντάς τες με τα πάρκα, τα άλση και την έκταση των Ενετικών Τειχών.
2. **Η ΚΥΑ 6213/Β/2022:** Αποτελεί επίσης σοβαρή αιτία του προβλήματος, καθώς αναφέρεται μόνο σε πεζοδρόμια που θα μελετηθούν από το έτος 2023 και μετά (δηλαδή στις παρυφές της πόλης). Δεν προβλέπει τίποτα για τα υπάρχοντα πεζοδρόμια, τα οποία έχουν μετατραπεί σε χώρους πρασίνου, με αποτέλεσμα να είναι αφιλόξενα για τους πεζούς. Η συγκεκριμένη ΚΥΑ παρουσιάζει κραυγαλέες ασάφειες, επιτρέποντας σε κάθε δημοτική αρχή να θεωρεί τα δέντρα σημαντικότερα από την κίνηση των ανθρώπων.
3. **Έλλειψη βούλησης:** Πέραν της λανθασμένης αντίληψης σε θεσμικό και νομοθετικό επίπεδο, παρατηρείται έλλειψη βούλησης από τους δημοτικούς παράγοντες όλων των παρατάξεων για την ουσιαστική αναγνώριση και επίλυση του προβλήματος.

---

## Ενότητα: Πράσινο

Μετά την καταγραφή των αιτιών, ακολουθούν τα προβλήματα με τις προτεινόμενες λύσεις τους:

1. Η ΚΥΑ 6213/Β/2022 αντικατέστησε την ΚΥΑ 2621/Β/2009, η οποία προέβλεπε τα ίδια ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων. Δυστυχώς, η νομοθεσία δεν εφαρμόστηκε ποτέ σε έργα μετά το 2009. **Προτείνουμε τη διόρθωση αυτών των έργων.** Παράδειγμα αποτελεί η πλατεία Κορνάρου: στην πιάτσα των ταξί, αντί για το ελάχιστο πλάτος των 1,50 μ., το πεζοδρόμιο περιορίστηκε στους 70 πόντους λόγω φύτευσης, ενώ υπάρχει και μεγάλη υψομετρική διαφορά.
2. Ο Δήμος πρέπει να **σφραγίσει όλους τους ανοικτούς κενούς λάκκους φύτευσης** που βρίσκονται εντός ή στο όριο της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Η ζώνη αυτή ορίζεται στα 1,50 μ. κατ' ελάχιστον σε δρόμους πλάτους 9-12 μ., και στα 2 μέτρα σε δρόμους άνω των 12 μ. (εξαιρουμένου του κρασπέδου).
3. **Αφαίρεση δέντρων** από πεζοδρόμια όπου εμποδίζεται η ασφαλής και ανεμπόδιστη κίνηση εντός ή στο όριο της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Ενδεικτικά αναφέρουμε τις λεωφόρους Ιωνίας, Κνωσού, Εθνικής

Αντιστάσεως, καθώς και τις οδούς Ανδρέα Παπανδρέου, Χρυσοστόμου, Μανώλη Μπαντουβά και Σκεπετζή, όπου τα πεζοδρόμια έχουν μετατραπεί σε παρτέρια.

Το αστικό πράσινο είναι ζωτικής σημασίας, αλλά δεν πρέπει να αποτελεί εμπόδιο. Ο Δήμος πρέπει να εφαρμόσει τη νομοθεσία με επίκεντρο τον πολίτη, χρησιμοποιώντας **σημειακή φύτευση** μόνο εφόσον διασφαλίζεται το απαιτούμενο πλάτος όδευσης πεζών. Είναι παράλογο, όπως συμβαίνει απέναντι από το άγαλμα του Βενιζέλου, να δίνονται 4-5 μέτρα στο πράσινο και μόλις 60-150 εκατοστά στους πολίτες σε ένα τόσο πολυσύχναστο σημείο.

---

## Ενότητα: Πλάτος και Ύπαρξη Πεζοδρομίων

1. Όταν τα πεζοδρόμια πληρούν τα ελάχιστα πλάτη (1,50 μ. ή 2 μ. ανάλογα με τον δρόμο), πρέπει απλώς να **απελευθερώνονται από εμπόδια**. Είναι λάθος να στερούμε θέσεις στάθμευσης όταν το πλάτος είναι ήδη επαρκές.
2. Ο Δήμος πρέπει να προχωρήσει σε **εκτεταμένες ανακατασκευές** στα πρότυπα της λεωφόρου Ικάρου στο ύψος λίγο πριν την πλατεία Ελευθερίας, διασφαλίζοντας το ελάχιστο νόμιμο πλάτος χωρίς εμπόδια και την απαραίτητη προσθήκη **οδηγού όδευσης τυφλών** στο κέντρο.
3. Πρότυπο αποτελεί και η οδός **Μεγάλης Έβανς**, η οποία διαθέτει ελεύθερες ζώνες όδευσης πεζών επαρκούς πλάτους, χώρους φύτευσης, ξεκούρασης και θέσεις στάθμευσης.
4. Σε οδούς όπως οι Κακριδή, Χατζάκη, Λεβήνου, Θανάση Σκουλά, Σκεπετζή και τμήματα της Κνωσού και Εθνικής Αντιστάσεως, πρέπει να κατασκευαστούν πεζοδρόμια βάσει των παραπάνω προτύπων. Δέντρα που βρίσκονται στην πλευρά των κτιρίων πρέπει να αφαιρούνται αν εμποδίζουν ή παραμορφώνουν το πεζοδρόμιο.
5. Πρέπει να **απομακρυνθούν ή να μετακινηθούν κολώνες και ταμπέλες σήμανσης** που έχουν τοποθετηθεί εντός των ζωνών ελεύθερης όδευσης πεζών.
6. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, απαιτείται η τοποθέτηση προστατευτικών κάγκελων, όπως προβλέπεται από τον νόμο.

---

## Γενικά Θέματα Βαδισιμότητας

Η πεζή κινητικότητα καθορίζει την ποιότητα ζωής και όλοι οι πολίτες δικαιούνται μερίδιο σε αυτήν. Δεν νοείται η συντήρηση μη βαδίσιμων πεζοδρομίων ή η κατασκευή νέων έργων χωρίς τις νόμιμες προδιαγραφές νέων έργων βάδισης πεζών.

Κάθε έργο πρέπει να διέπεται από δύο παράγοντες:

- Την **πιστή τήρηση της νομοθεσίας**.
- Τον **συμβουλευτικό ρόλο των φορέων** (τυφλών, κινητικά αναπήρων κ.ά.), οι οποίοι μπορούν να καλύψουν κενά, ασάφειες και παραλείψεις (π.χ. τον ακριβή προσδιορισμό της θέσης του οδηγού όδευσης τυφλών).

## Οι προτάσεις μας συνοπτικά

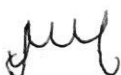
1. Αφαίρεση κάθε εμποδίου, διασφαλίζοντας τα ελάχιστα πλάτη ζωνών όδευσης πάνω στα υπάρχοντα πεζοδρόμια σε ευθεία γραμμή. Τα εμπόδια είναι: κατά ιεραρχική σειρά δέντρα, κολώνες και ταμπέλες πάσης φύσεως.
2. Σφράγιση όλων των κενών λάκκων φύτευσης που βρίσκονται εντός των ελεύθερων ζωνών όδευσης πεζών και στο όριο τους.
3. Διόρθωση του οδοστρώματος των πεζοδρομίων, το οποίο σε πολλά σημεία παρουσιάζει σοβαρά προβλήματα.
4. Δημιουργία πεζοδρομίων με τα ελάχιστα πλάτη που προβλέπει η νομοθεσία, προκειμένου όπου είναι εφικτό, να τοποθετείτε πράσινο χωρίς να χάνονται θέσεις στάθμευσης.

Τέλος θεωρούμε πως δεν είναι κακό, κάποιος έστω και αν αυτός είναι ο Δήμος Ηρακλείου, να αναγνωρίζει τα λάθη του, και να προβαίνει σε διορθώσεις. Θεωρούμε πως είναι πράξη ωριμότητας, ευθύνης και καλής πίστης.

Με εκτίμηση, για την Δ.Ε.,

Ο Πρόεδρος:

Μαρκοδημητράκης Μενέλαος



Η Γεν. Γραμματέας

Κατσιπουλάκη-Γιαννιδάκη Καλλιόπη

