



ΔΙΕΘΝΕΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

Π.Μ.Σ. ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ

**«Προσβάσιμη και Ασφαλής Κινητικότητα στην Πόλη της
Βέροιας»**

Διπλωματική Εργασία

Επιβλέπων

Χαρίσιος Αχίλλας

Αναπληρωτής Καθηγητής

Βέροια, 2023

«ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ»

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, δηλώνω ότι είμαι αποκλειστικός συγγραφέας της παρούσας διπλωματικής εργασίας και αναλαμβάνω πλήρως όλες τις συνέπειες του νόμου στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία στο σύνολό της ή μέρος της είναι προϊόν λογοκλοπής.

Όνοματεπώνυμο: Νικολόπουλος Περικλής

Υπογραφή:

Ημερομηνία:

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας του ΔΙΠΑΕ δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του/της συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

© Νικολόπουλος Περικλής, 2023

Με επιφύλαξη κάθε δικαιώματος

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Η παρούσα εργασία αφιερώνεται στην Οικογένεια μου, για την ανιδιοτελή, ειλικρινή και αστείρευτη υποστήριξη με κάθε τρόπο που μου έδειξαν όλα αυτά τα χρόνια. Χωρίς αυτήν, δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση του παρόντος πονήματος που αποτελεί επιστέγασμα των σπουδών μου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά για την υποστήριξη και την καθοδήγηση του επιβλέπων Καθηγητή
Χαρίσιου Αχίλλα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συμπερίληψη όλων των κοινωνικών ομάδων στους κόλπους της ευρύτερης κοινωνίας αποτελεί πάγια και διακρατική αρχή διεθνών. Η ισότιμη πρόσβαση όλων των ανθρώπων στο Αστικό Δομημένο Περιβάλλον αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα όλων. Ωστόσο, η υπάρχουσα δομή αυτού σε συνάρτηση με την ύπαρξη μεγάλου αριθμού εμποδιζόμενων ατόμων εγείρει το μείζον ζήτημα της επίτευξης της προσβασιμότητας. Έτσι, σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη τόσο της διάστασης της προσβασιμότητας – κινητικότητας, όσο και του τρόπου επίτευξης αυτής στο αστικό περιβάλλον της πόλης της Βέροιας. Η έρευνα βασίστηκε σε επί πεδίου έρευνα του γράφοντος σε συνάρτηση με τις κείμενες επιταγές της κείμενης βιβλιογραφίας και νομοθεσίας. Διαπιστώθηκε, πως παρά τα βήματα που έχουν πραγματοποιηθεί η επίτευξη της προσβασιμότητας αποτελεί έναν στόχο που κείται μακριά κι έτσι αυτή οφείλει να αποτελεί προτεραιότητα τόσο των επιμέρους δημοτικών αρχών, όσο και του κράτους. Η έρευνα αυτή φιλοδοξεί στην επισήμανση σημείων προσοχής και την λήψη της ως εφόρμηση για τον σχεδιασμό και υλοποίησης μιας παρέμβασης με σκοπό την Προσβασιμότητα για όλους, στην περιοχή της Βέροιας.

Λέξεις-κλειδιά: Κινητικότητα, Προσβασιμότητα, ΑμεΑ, Εμποδιζόμενα Άτομα, Προσβάσιμο Αστικό Περιβάλλον

ABSTRACT

The inclusion of all social groups within the wider society is a well-established and transnational principle of international societies. Equal access of all people to the Urban Built Environment is an inalienable right of all. However, the existing structure of this in relation to the existence of a large number of people prevented raises the major issue of achieving accessibility. Thus, the purpose of this thesis is to study both the dimension of accessibility – mobility, as well as the way to achieve it in the urban environment of the city of Veria. This research was based on field research by the author in relation to the current requirements of the current bibliography and legislation. It was found that despite the steps that have been taken, the achievement of accessibility is a goal that lies long and so this should be a priority of both the individual municipal authorities and the State. This research aspires to identify points of attention and take it as a step forward for the design and implementation of an intervention for accessibility for all, in the area of Veria.

Keywords: Mobility, Accessibility, People with Disabilities, Accessible Urban Environment

2.3.1. Ερευνητική Μέθοδος.....	35
2.3.2.. Επιλογή περιοχής και διαδρομών έρευνας στην πόλη της Βέροιας 35	
2.3.3. Ανάλυση Αποτελεσμάτων	38
3. Παρατηρήσεις - Συμπεράσματα	55
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	61
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β	63

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Πληθυσμιακά στοιχεία εμποδιζόμενων ατόμων, Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2011	16
Πίνακας 2 Δήμοι και πληθυσμιακά στοιχεία Π.Ε. Ημαθίας, Πηγή: statistics.gr	28

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 Πρόβλεψη - Παρουσίαση Παγκόσμιου Πληθυσμού ανά ηλικιακό φάσμα, Πηγή: United Nations, 2017	7
Διάγραμμα 2 Συγκριτικό Διάγραμμα Προσβασιμότητας των Κρατών - Μελών της Ε.Ε., Πηγή: ΕΣΑμεΑ, 2008.....	10
Διάγραμμα 3 Παρουσίαση Διαγραμματικά Εμποδιζόμενων Ατόμων στην Ελλάδα.....	17

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Αφίσα της Ευρωπαϊκής Μέρας των Ατόμων με Αναπηρία στις 3 Δεκεμβρίου, Πηγή: European Union Agency for Fundamental Rights	11
Εικόνα 2 "Τίποτα για εμάς, χωρίς εμάς" - Η κεντρική θέση του EDF, Πηγή: www.edf-feeph.org	13
Εικόνα 3 Διαγραμματική Απεικόνιση των επιμέρους προβλημάτων που αντιμετωπίζουν Εμποδιζόμενα Άτομα, ηλικίας 15 - 64 ετών, στην εργασία τους. Πηγή: Eurostat, 2019	15
Εικόνα 4 Απεικόνιση σε διαγραμματικό χάρτη ποσοστιαίας ύπαρξης ΑμεΑ - Εμποδιζόμενων Ατόμων ανά χώρα. Πηγή: Eurostat, 2019.....	16
Εικόνα 5 Ρύθμιση Διάταξης Κλιμάκων (ΥΠΕΚΑ, 2020).....	21
Εικόνα 6 Ρύθμιση οδύσεων σε κοινόχρηστους χώρους, (ΥΠΕΚΑ, 2020).....	21
Εικόνα 7 Κάτοψη και Τομή πλάκας οδηγού όδευσης τυφλών, (ΥΠΕΚΑ, 2009)	22
Εικόνα 8 Κάτοψη και Τομή προειδοποιητικής πλάκας τυφλών για κινδύνους / εμπόδια (ΥΠΕΚΑ, 2009)	23
Εικόνα 9 Κάτοψη και Τομή προειδοποιητικής πλάκας τυφλών για σημεία εξυπηρέτησης (ΥΠΕΚΑ, 2009).....	23
Εικόνα 10 Διαστάσεις σκαφών διάβασης (ΥΠΕΚΑ, 2020).....	24
Εικόνα 11 Διαβάσεις νησίδων οδών (ΥΠΕΚΑ, 2020)	24
Εικόνα 12 Διαστάσεις χώρων στάθμευσης Ατόμων με Αναπηρία. (Υ.Π.Ε., 2020).....	25
Εικόνα 13 Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης - κεκλιμένων επιπέδων - πεζοδρομίων (Υ.Π.Ε., 2020)	26
Εικόνα 14 Σήμανση Χώρων Στάθμευσης Ατόμων με Αναπηρία (Υ.Π.Ε., 2020)	26
Εικόνα 15 Δορυφορική Απεικόνιση της Πόλης της Βέροιας, Πηγή: ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	29
Εικόνα 16 Χάρτης σχεδιασμού Ανάπλασης και Βιώσιμης Κινητικότητας 2032, Πηγή: Σ.Β.Α.Κ. Βέροιας.....	32
Εικόνα 17 Διαγραμματική Απεικόνιση του Οράματος του Δήμου για την επίτευξη Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Πηγή: ΣΒΑΚ Βέροιας, 2021.....	33
Εικόνα 18 Οριοθέτηση περιοχής έρευνας εντός Δήμου Βέροιας – Δορυφορική Λήψη (Πηγή: Google Maps).....	37
Εικόνα 19 Οριοθέτηση περιοχής έρευνας εντός Δήμου Βέροιας (Πηγή Google Maps).....	37
Εικόνα 20 Η ράμπα παρουσιάζει σημαντική υψομετρική διαφορά με το κράσπεδο, ενώ παρατηρείται κατόπιν αυτής σταθερό εμπόδιο και εκλέπτυνση της όδευσης λόγω θάμνων	39

Εικόνα 21 Ικανό πλάτος πεζοδρομίου, ωστόσο διαφαίνεται η απουσία όδευσης τυφλών, καθώς και η κακοτεχνία στο επικλινές επίπεδο (ράμπα) (Google Street View).....	40
Εικόνα 22 Η είσοδος στο Δημαρχείο Βέροιας είναι απαγορευτική, καθώς παρά πλην της ύπαρξης θέσης ΑμεΑ, τόσο η ράμπα όσο και η κλίμακα εισόδου δημιουργούν δυσκολίες.....	40
Εικόνα 23 Είσοδος στην Μητρόπολη της Βέροιας. Μηδενικά προσβάσιμη από εμποδιζόμενα άτομα λόγω εκλέπτυνσης και κλίμακας.....	41
Εικόνα 24 Πεζοδρόμια πέριξ του Δημαρχείου επί της Μητροπόλεως. Η κατάσταση του πλακόστρωτου απαγορεύει την κίνηση αναπηρικών αμαξιδίων επί αυτού.....	41
Εικόνα 25 Η ράμπα εισόδου στη Δημοτική Βιβλιοθήκη είναι επαρκής για την προσβασιμότητα της, ωστόσο οδήγησε σε εκλέπτυνση της όδευσης του πεζοδρομίου σημαντικά.	42
Εικόνα 26 Στην έναρξη της Δ2 παρατηρείται αριθμός διαγώνιων διαβάσεων.	44
Εικόνα 27 Παρατηρείται ύπαρξη όδευσης τυφλών καθώς και επαρκή κεκλιμένα επίπεδα επί της έναρξης της Δ2	45
Εικόνα 28 Η ύπαρξη κινητών εμποδίων αστικού εξοπλισμού, καθώς και η χρήση μαρμάρου στις απολήξεις του πεζοδρομίου δημιουργούν δυσχέρειες κινητικότητας.....	45
Εικόνα 29 Η πρόσβαση στο δημοτικό πολυχώρο του Πάρκου Ελιάς είναι περιορισμένη, ενώ εντός αυτού δεν υπάρχουν πλάκες όδευσης τυφλών.	46
Εικόνα 30 Παρά την ύπαρξη πλακών όδευσης τυφλών, το πεζοδρόμιο εκλεπτύνεται λόγω θάμνων, ενώ επί του ενός φρεατίου δεν έχει τοποθετηθεί συνέχεια όδευσης τυφλών όπως προβλέπεται.	46
Εικόνα 31 Καλή πρακτική τοποθέτησης πλάκας "ΚΙΝΔΥΝΟΥ" σε όδευση τυφλών.....	47
Εικόνα 32 Πάροδος της Οδού Ελιάς.....	47
Εικόνα 33 Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ χωρίς ράμπα και με σταθερό αστικό εμπόδιο.....	49
Εικόνα 34 Διάβαση επί Αγίων Αναργύρων χωρίς ράμπα, με σταθερά εμπόδια και χωρίς προσβάσιμη είσοδο στον Ναό.....	49
Εικόνα 35 Καλή πρακτική στις αρχές της Λεωφόρου, πλήν της απόστασης της ράμπας από το κράσπεδο και του μαρμάρου στην απόληξη αυτής.....	50
Εικόνα 36 Διάβαση με σταθερό εμπόδιο αστικού εξοπλισμού χωρίς χρήση πλακών όδευσης τυφλών.....	50
Εικόνα 37 Είσοδος στο Μουσείο Βλαχογιάννη. Φανερή τόσο η κακοτεχνία στην ράμπα, όσο και η αδυναμία εισόδου εμποδιζόμενων ατόμων στο Μουσείο	51

Εικόνα 38 Πλήρης απουσία πεζοδρομίου επί το σύνολο σχεδόν της Λεωφόρου Άνοιξης	51
Εικόνα 39 Έλλειψη ράμπας και σταθερά αστικά εμπόδια επί της πλατείας Ωρολογίου	52
Εικόνα 40 Μονομερές κεκλιμένο επίπεδο και κακή κατάσταση οδοστρώματος στην Συμβολή της Πλατείας Ωρολογίου	53
Εικόνα 41 Απουσία οδικής σήμανσης τυφλών και παράλληλη απουσία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίου σε θέση ΑμεΑ	53
Εικόνα 42 Στενότητα πεζοδρομίου και απουσία χειρολισθήρων	54
Εικόνα 43 Αποκόλληση πλακών και στενότητα πεζοδρομίου που αποτρέπει πλήρως την κινητικότητα των εμποδιζόμενων ατόμων	54

Εισαγωγή

Η έλευση της βιομηχανικής επανάστασης και η μετεξέλιξη των παγκόσμιων κοινωνικών, οικονομικών και αρχιτεκτονικών δομών οδήγησαν κατά τους τελευταίους αιώνες στην αστικοποίηση και αστυφιλία με εκθετικά αυξανόμενους ρυθμούς. Κατά τον παραπάνω τρόπο, οι πόλεις εξελίχθηκαν σε μείζονες κόμβους συνάθροισης πολιτισμών, οικονομικής ανάπτυξης και επίκεντρο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

Παρά ταύτα, κατά γενική ομολογία, οι σύγχρονες πόλεις δομήθηκαν και αναπτύχθηκαν έχοντας ως πρόσημα το «*πρότυπο του καθόλα φυσιολογικού ατόμου*», ήτοι του υγιούς ατόμου κατά τρόπο πνευματικό, σωματικό και ψυχολογικό (Κατσούλης, 1993). Η αυθαίρετη αυτή δόμηση οδήγησε στην αδυναμία αυτών να προβούν σε συμπερίληψη και *an doc* ενσωμάτωση κοινωνικών ομάδων, ενώ αποτελεί γενεσιουργό αιτία περιθωριοποίησης και αποκλεισμού κοινωνικών ομάδων από την ομαλή συμβίωση εντός του αστικού ιστού (Horner, 1993).

Δέον να καταστεί σαφές πως η παρούσα εργασία δεν αναφέρεται αποκλειστικά στις ευπαθείς ομάδες ή στα Άτομα με Αναπηρία και λοιπές μορφές διαφορετικότητας, μα στο σύνολο του πληθυσμού υπό το δόγμα του «*δεν θα είμαι ίδιος καθ' όλη μου τη ζωή*» ελέω βιολογικών φυσιολογικών και μη μεταβολών. Επιχειρώντας λοιπόν ένα γενικό σχόλιο επί του ρυμοτομικού, πολεοδομικού και εν γένει σχεδιασμού του αστικού ιστού αποφαίνεται κανείς πως ο σημερινός σχεδιασμός οδηγεί σε «*εχθρικές πόλεις*» με απροσπέλαστες επιμέρους δομές (Goodall et all, 2017).

Πολλώ δε μάλλον, η ίδια η φυσική μεταβολή πολλές φορές μετατρέπει τον αστικό ιστό σε «*εχθρικό*» (όπως, επί παραδείγματι με τη δημιουργία παγετού και ολισθηρότητας) με αποτέλεσμα, ακόμη και το ορθά δομημένο περιβάλλον να καθίσταται επικίνδυνο και αφιλόξενο. Εύκολα λοιπόν τεκμαίρεται πως η παραπάνω σειρά καταστάσεων και παραλείψεων δεν ελήφθησαν υπόψιν κατά τον σχεδιασμό των σύγχρονων πόλεων οδηγώντας σε προβληματική προσβασιμότητα και κινητικότητα των ατόμων, ενώ γεννάται η ανάγκη επανασχεδιασμού και παρέμβασης στις πόλεις με γνώμονα την κοινωνική επανένταξη κοινωνικών ομάδων.

Η ίδια η διάσταση της Αναπηρίας, ως ένα πολύπλοκο και πολυδιάστατο φαινόμενο αφορά μείζον τμήμα του πληθυσμού. Δεδομένη λοιπόν είναι η υγιής επιδίωξη, των αναπτυσσόμενων τουλάχιστον χωρών του Κόσμου, για την ισότιμη πρόσβαση όλων των ανθρώπων σε ένα νέο δομημένο περιβάλλον (Jarras et Heinrichs, 2013). Το παραπάνω δε γεγονός, δεν αποτελεί απλά τροχοπέδη για τους «*Ανθρώπους με Αναπηρία*» (Εφεξής

καλούμενους ΑμεΑ) μα για το σύνολο του πληθυσμού των πόλεων, άρα και των κρατών κατ' επέκταση. Αυτό είναι αυτεξήγητο καθότι η αδυναμία πρόσβασης των υπόψιν ομάδων σε υπηρεσίες, δομές κοκ δημιουργεί έναν φαύλο κύκλο που παρεμποδίζει την ανάπτυξη και την συμμετοχή τους στον οικονομικό και κοινωνικό κύκλο.

Σε διεθνές πλαίσιο, ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Εφεξής καλούμενος Ο.Η.Ε.) προχώρησε στην «*Διεθνή Σύμβαση των Η.Ε. για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ*» (U.N., 2004). Η σύμβαση αυτή αποτέλεσε ταυτοχρόνως και πυξίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Εφεξής καλούμενης Ε.Ε.) και αναφέρει μια σειρά κατάλληλων ρυθμιστικών μέτρων και απορροδόντων έργων ώστε να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα των ΑμεΑ ισότιμα στα πλαίσια ενός δομημένου περιβάλλοντος. Η Ελλάδα εν τέλει, μέσω της νομοθετικής της λειτουργίας, προχώρησε στη ψήφιση σειράς νόμων (προσαρμοσμένων στις επιταγές της ημετέρας πραγματικότητας) ως προς τον επανασχεδιασμό του περιβάλλοντος αυτού και τη θέσπιση προτύπων.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη και ανάλυση της προσβασιμότητας και ασφαλούς κινητικότητας σε δομημένο αστικό περιβάλλον. Στο πλαίσιο της εργασίας, για την αποτύπωση θεμάτων προσβασιμότητας επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης η πόλη της Βέροιας και ιδιαίτερα το Κέντρο της συγκεκριμένης πόλης. Καταρχάς, αναλύονται και παρατίθενται οι απαραίτητες έννοιες και πλαίσιο, όπως και η κείμενη νομοθεσία στα πλαίσια της ευρωπαϊκής και κρατικής προσέγγισης. Εν συνεχεία, αναλύεται ο σχεδιασμός του Δήμου Βέροιας και εξάγονται συμπεράσματα ως προς την προσβασιμότητα και κινητικότητα εντός αυτού.

Ως εργαλείο της παραπάνω ανάλυσης τίθεται η επιτόπια αυτοψία και η καταγραφή των υποδομών. Επιπρόσθετα δε, για την πληρότητα της ανάλυσης του παρόντος πονήματος διεξάγεται έρευνα μέσω ερωτηματολογίου σε «*εμποδιζόμενα*» Άτομα, ώστε να καταστεί διαφανής η δική τους οπτική επί της υφιστάμενης κατάστασης της πόλης.

Τέλος, ο γράφων θα επιχειρήσει, κατόπιν της ανάλυσης των εξαχθέντων στοιχείων να προβεί σε προτάσεις βελτίωσης της κινητικότητας και προσβασιμότητας εντός του αστικού ιστού του Δήμου Βέροιας.

1. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

1.1. Εννοιολογικοί Προσδιορισμοί - Ορισμοί

1.1.1. Αναπηρία – Άτομα με Ειδικές Ανάγκες

Καταρχάς, ως Ανάπηρος προσδιορίζεται κατά τον Ο.Η.Ε. «οποιοσδήποτε άνθρωπος, ο οποίος αδυνατεί να εξασφαλίσει ανεξάρτητα το σύνολο, ή μέρος των αναγκών της κοινωνικής ή ατομικής ζωής, λόγω εκ γενετής ή επίκτητου σωματικού ή διανοητικού μειονεκτήματος». Διαφαίνεται συνεπώς πως η Αναπηρία συνάδει με τη διασφάλιση μιας φυσιολογικής ζωής υπό ατομικό και κοινωνικό πρίσμα. Κατά τον E. Friedson (1966) η Αναπηρία δέον να μη συνοδεύεται με στιγματισμό και ενοχοποίηση του ατόμου, παρά με μία δήλωση της πραγματικότητας για την τελική συμπερίληψη του στον «φυσιολογικό» κοινωνικό ιστό, καθότι η αντίληψη της ως παθογένεια αποτελεί προίμιο περιθωριοποίησης και αποκλεισμού.

Ωστόσο, ο ορισμός εννοιολογικά των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (εφεξής ΑΜΕΑ) κατά τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (εφεξής Π.Ο.Υ.) διαφέρει και ορίζεται ως «το Σύνολο των Ατόμων που εμφανίζουν σοβαρή μειονεξία που προκύπτει από φυσική ή διανοητική βλάβη» (Αθανασόπουλος, 2009). Επιπρόσθετα, ο Π.Ο.Υ. προβαίνει σε ανάλυση της μειονεξίας ως παράγωγο των εξής συνιστωσών που αφορούν:

- Μειονέκτημα (Impairment), ήτοι η απώλεια φυσιολογικής, ψυχολογικής ή ανατομικής δομής και λειτουργίας,
- Ανικανότητα (Disability), ήτοι ένα σύνολο λειτουργικών περιορισμών του ατόμου που δύνανται να αφορούν βασικές ικανότητες που θεωρούνται αναγκαίες για την ανεξάρτητη διαβίωση του ατόμου. Ενδεικτικά, μερικές από αυτές είναι: «όραση, ακοή, επικοινωνία, μετακίνηση, κινήσεις, επιδεξιότητα, νοητικές λειτουργίες (Π.Ο.Υ., 1981),
- Ελάττωμα (Handicap), ήτοι η απώλεια ή περιορισμός των ευκαιριών ατόμων να συμμετέχουν ισότιμα σε μία κοινωνία, ως απότοκο μιας ανεπάρκειας ή ανικανότητας. Πρακτικά, η εξέταση της έννοιας της Αναπηρίας υπό το παραπάνω πρίσμα ανάγεται σε κοινωνικό απότοκο και ζήτημα.

Σήμερα ωστόσο, κατόπιν ζυμώσεων σε ιατρικό και κοινωνικό επίπεδο, οι δύο παραπάνω έννοιες εξετάζονται κυρίως υπό κοινωνιολογικό πρίσμα ως αποτέλεσμα δηλαδή της σχέσης των ικανοτήτων ενός ατόμου και του

περιβάλλοντος στο οποίο διαβιώνει. Η παραπάνω θεώρηση δίνει αυξημένη βαρύτητα στη σχέση του υπόψιν ατόμου και του δομημένου περιβάλλοντος στο οποίο διαβιώνει, υπογραμμίζοντας τις κοινωνικές δομές, μηχανισμούς, και υλικά στοιχεία του αστικού ιστού που αποτρέπουν την ομαλή ένταξη του στην κοινωνική ζωή, προσδίδοντας την έννοια της «*Κοινωνικής Αναπηρίας*», δηλαδή στην Αναπηρία που προκαλείται από την ανεπάρκεια των κατάλληλων δομών, συνθηκών κοκ που καθιστούν το άτομο ανάκανο να συμμετέχει ισότιμα στην εκπαίδευση, στην εργασία και σε λοιπούς κοινωνικούς θεσμούς. Συνάγεται συνεπώς το συμπέρασμα πως η Αναπηρία βρίσκεται σε άμεση σχέση εξάρτησης με το δομημένο περιβάλλον του Αστικού Χώρου (Τσαλής & Νανιόπουλος, 2014).

Αναλόγως της προέλευσης της λειτουργικής βλάβης των ΑΜΕΑ προκύπτει πως μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- 1^η Κατηγορία: Άτομα με κινητικές αναπηρίες που συνήθως οφείλονται σε σωματικές βλάβες από παραμορφώσεις ή τραυματισμούς. Περιλαμβάνουν κυρίως Περιπατητικούς Αναπήρους (Όσους δηλαδή χρησιμοποιούν Περιπατητή – Μπαστούνι – Πι για την κίνηση τους) και χρήστες αμαξιδίων.
- 2^η Κατηγορία: Ανάπηρα Άτομα, των οποίων οι Αναπηρίες προέρχονται από αισθητήριες βλάβες και ανεπάρκειες όπως «*τυφλοί, μειωμένοι όραση, κωφοί, βαρήκοα άτομα, άτομα με νοητική υστέρηση ή μαθησιακές δυσκολίες, άτομα με πολλαπλές αναπηρίες*».

Αναλυτικότερα, οι παραπάνω κατηγορίες παρουσιάζουν τις εξής απαιτήσεις από το δομημένο περιβάλλον στο οποίο διαβιώνουν (Θα παρουσιαστούν αναλυτικότερα στη συνέχεια της παρούσας εργασίας) :

- Ο περιπατητικός ανάπηρος δεν διαφέρει σημαντικά από το φυσικό άτομα καθώς χρησιμοποιεί υποστηρικτές των φυσικών τους μελών (περιπατητής, μπαστούνι, πατερίτσα, Πι κοκ) με απότοκο να μην έχουν ιδιαίτερες χωρικές απαιτήσεις κατά τη σχεδίαση ή αναπροσαρμογή του δομημένου περιβάλλοντος στο οποίο διαβιώνουν.
- Ωστόσο, οι χρήστες των αμαξιδίων βιώνουν σημαντικά προβλήματα καθώς παρουσιάζουν σημαντικές χωρικές απαιτήσεις όπως ενδεικτικά: γεφύρωση μη ίσων σταθμών με ράμπες, αναγκαιότητα χώρου περιστροφής, εύρος κίνησης κατά διεύθυνση (ευρύτερους πεζόδρομους) κοκ.

Τα Άτομα της 2^{ης} Κατηγορίας δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερες χωρικές απαιτήσεις κατά τη σχεδίαση του δομημένου περιβάλλοντος στο οποίο διαβιώνουν, ωστόσο παρουσιάζουν ανάγκες ως προς την αντίληψη του χώρου, τον προσανατολισμό τους, οπτικά βοηθήματα για την ενημέρωσή τους, λέξεις – κλειδιά για την έγκαιρη κατανόηση του χώρου κοκ.

1.1.2. Εμποδιζόμενα Άτομα

Σε συνέχεια της ανάλυσης του κοινωνικού αποτυπώματος της Αναπηρίας, συμπληρωματικά παρατίθεται ο ορισμός και διάσταση των «*Εμποδιζόμενων Ατόμων*». Η παραπάνω έννοια είναι σαφώς ευρύτερη πληθυσμιακά της Αναπηρίας αυτής καθ' αυτής καθώς αφορά: «*Άτομα με Αναπηρία, Ηλικιωμένους και Υπερήλικες, Νήπια, Εγκυμονούσες Γυναίκες, Άτομα με σωματικές ιδιαιτερότητες (Παχύσαρκοι, ασυνήθιστα ψηλοί κοκ), Нарκομανείς κοκ*» (European Commission, 2017). Επιχειρώντας τη σύνθεση ενός σαφή ορισμού, ως «*Εμποδιζόμενα Άτομα*» ορίζονται εκείνα τα άτομα τα οποία για χρονικό διάστημα της ζωής τους, ή καθ' όλη τη ζωή τους θα υπόκεινται σε περιορισμούς και δυσκολίες αναφορικά με τις ικανότητες κίνησης, ακοής, όρασης, αντίληψης, επικοινωνίας και προσαρμογής.

Η κατηγορία των Εμποδιζόμενων Ατόμων έχει ιδιαίτερη σημασία για την παρούσα εργασία καθώς αυτεξήγητα αφορά τα εμπόδια που συναντούν κατηγορίες ανθρώπων ως προς τη χρήση Δημοσίων Κτηρίων, στην μετακίνησή τους, στην Πρόσβαση σε χώρους παροχής Υπηρεσιών, στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (εφεξής Μ.Μ.Μ.) κοκ εντός ενός δομημένου περιβάλλοντος.

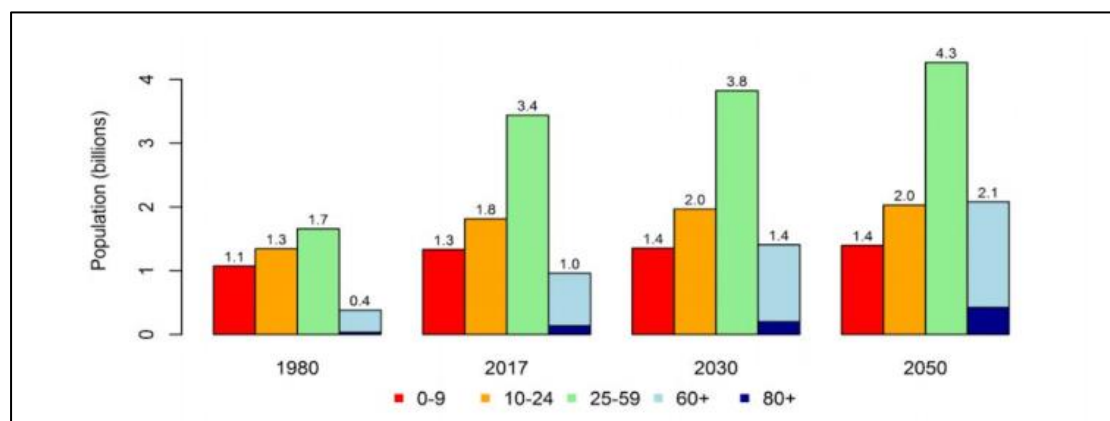
1.1.3. Συσχέτιση Αναπηρίας και Περιβάλλοντος

Καταρχάς, για την επεξήγηση των χρησιμοποιούμενων εννοιών, ως «*Δομημένο Περιβάλλον*» ορίζεται εκείνο που έχει δημιουργηθεί με παρέμβαση του Ανθρώπου, ήτοι είναι άμεσο απότοκο ανθρώπινης δραστηριότητας (Αθανασίου, 2009). Συμπεριλαμβάνει δραστικές και ήπιες ανθρώπινες επιρροές και αναγνωρίζεται καθώς συμπεριλαμβάνει κατασκευαστικά χαρακτηριστικά και διαρρυθμίσεις. Κατεξοχήν παράδειγμα δομημένου περιβάλλοντος, αποτελεί το αστικό περιβάλλον που αποτελεί κοινωνικό δημιούργημα και εντός του πραγματοποιούνται όλες οι ανθρώπινες

δραστηριότητες. Ως προς τη χωρική διάσταση, είναι ξεκάθαρο πως εντός του Δομημένου Περιβάλλοντος που χαρακτηρίζεται από αμετάβλητη τρισδιάστατη γεωμετρία και όρια, εξ ορισμού οι κινήσεις είναι πεπερασμένες και σχετίζονται με τα κατασκευαστικά κριτήρια που τέθηκαν για την ικανοποίηση των συνηθισμένων ανθρωπομετρικών στοιχείων. Μεγαλύτερη σχετικά ελευθερία παρουσιάζει το εξωτερικό περιβάλλον της Πόλεως, όπου υπάρχει μεγαλύτερη ελευθερία κίνησης, παρά τη χρήση σταθερών χωρικών διαστάσεων στα χαρακτηριστικά του (πεζοδρόμια, δρόμοι, διαβάσεις κοκ) που συμβαδίζουν εξίσου με τα συνηθισμένα στοιχεία. Για παράδειγμα, το ύψος ενός κάδου απορριμμάτων επιτρέπει σε έναν άνθρωπο μέσου ύψους την προσέγγιση, όπως και το ύψος ενός πεζοδρομίου ταυτίζεται με το διασκελισμό του μέσου ανθρώπου.

Επιπρόσθετα, ως προσβάσιμο χαρακτηρίζεται εκείνο το αστικό περιβάλλον, όπου οι κάτοικοι δύνανται με ευκολία να μετακινούνται και να γίνονται ισότιμα χρήστες των παροχών και υπηρεσιών του δομημένου αστικού κόσμου. Για την αποσαφήνιση ωστόσο της πολυπλοκότητας της αναγωγής των σύγχρονων πόλεων σε προσβάσιμες, επεξηγούνται παρακάτω βασικές διαστάσεις του ζητήματος.

Καταρχάς, εξετάζοντας κανείς την Έρευνα υπό την Αιγίδα του Τμήματος Οικονομικών και Κοινωνικών Υποθέσεων του Ο.Η.Ε. (*Revision of the World Urbanization Prospects, 2018*) καθίσταται σαφές πως η αστυφιλία αποκτά εκθετικά αυξανόμενους ρυθμούς με αποτέλεσμα ως το 2050 να αναμένεται το 68% του παγκόσμιου πληθυσμού να κατοικεί σε πόλεις, έναντι 55% σήμερα.



Διάγραμμα 1 Πρόβλεψη - Παρουσίαση Παγκόσμιου Πληθυσμού ανά ηλικιακό φάσμα, Πηγή: United Nations, 2017

Ταυτόχρονα, εκτιμάται πως ως το 2025 στην Ευρώπη, το σύνολο των ατόμων με οποιαδήποτε μορφή Αναπηρίας θα προσεγγίσει τα 120 εκατομμύρια. Ταυτόχρονα, εξετάζοντας τα δημογραφικά στοιχεία της Ευρώπης διαπιστώνεται πως η «γήρανση» αυτής, σε συνδυασμό με την

μείωση των γεννήσεων αλλά και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής οξύνουν το πρόβλημα της προσβασιμότητας και κινητικότητας των ευπαθών κοινωνικών ομάδων (McNicol, 2002).

Διαφαίνεται συνεπώς πως η συμπερίληψη όλων των κατοίκων της πόλης, πέραν της ανθρωπιστικής της υπόστασης, αποτελεί ουσιαστική οικονομική και κοινωνική προϋπόθεση ανάπτυξης των σύγχρονων πόλεων. Πρέπει ωστόσο, στα πλαίσια του παρόντος πονήματος, να καταστεί σαφές πως η πολυσήμαντη έννοια της προσβασιμότητας, δεν αποτελεί αποκλειστική ευθύνη της πολιτείας, μα συγχρόνως κοινή υπόθεση των πολιτών, καθώς η ανάπτυξη ευαισθησίας, κατανόησης και σχετικής παιδείας αποτελεί προτεραιότητα, ιδίως στην χώρα μας.

1.2. Διεθνείς Εξελίξεις – Νομοθετικό Πλαίσιο

1.2.1. Διεθνές Πλαίσιο – Δράσεις Ο.Η.Ε.

Η ιδιαίτερη περίπτωση των Εμποδιζόμενων Ατόμων, εν γένει, συχνά αντιμετωπίζεται από την λοιπή κοινωνία με περιστατικά κοινωνικού αποκλεισμού, ρατσιστικές εκφάνσεις καθώς και πλήθος κοινωνικών προκαταλήψεων. Συνεπώς, η Νομοθεσία αποτελεί την πολιτειακή δίοδο για τη θεσμική ρύθμιση της προστασίας των παραπάνω ατόμων στην οδό του σεβασμού της διαφορετικότητας. Επικουρικό και ρυθμιστικό ρόλο στο νομοθετικό έργο των Κρατών φέρει ο Ο.Η.Ε. (Πολυχρονίου, 2011).

Η Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών επί των Δικαιωμάτων των ΑΜΕΑ στις 13 Δεκεμβρίου του 2006 αποφάσισε την θέσπιση προτύπων για την προστασία και την προάσπιση των δικαιωμάτων των ΑΜΕΑ και αποτελεί το πρώτο διεθνές ρυθμιστικό Όργανο για τα δικαιώματά τους. Το 2016, 168 χώρες, συμπεριλαμβανομένου το σύνολο των χωρών της Ε.Ε. από το 2011, αποφάσισαν τη συμμετοχή τους στις Διαδικασίες της Συνόδου. Έκτοτε, τα Κράτη της Ε.Ε., συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδος, δεσμεύονται για την ανάληψη δράσεων, νομοθετικών ρυθμίσεων καθώς και για την πληροφόρηση του Ο.Η.Ε. αναφορικά με την Πρόοδο της Ε.Ε. ως προς την υιοθέτηση των ρυθμίσεων προσβασιμότητας, διαβίωσης και κοινωνικών στοιχείων των ΑΜΕΑ. (European Commission, 2017)

Φυσικά, η διαδικασία σύστασης της παραπάνω συνόδου και ιδιαίτερα η συμμετοχή του συνόλου –σχεδόν- των Κρατών του Ο.Η.Ε. αποτέλεσε αντικείμενο μιας μακράς περιόδου ζυμώσεων. Ενδεικτικά, σύμφωνα με τον Καταστατικό Χάρτη του Ο.Η.Ε. (1945) καθορίζεται ως πρωτεύον σκοπός του

Οργανισμού η επίλυση προβλημάτων ανθρωπιστικού χαρακτήρα με σεβασμό των ανθρώπινων ελευθεριών χωρίς διακρίσεις. Παράλληλα, η Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (1948) αποτέλεσε σταθμό για τη διαφύλαξη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, ωστόσο στερούνταν επιβολής νομικής δέσμευσης απέναντι στα Κράτη – Μέλη. Αντίθετα, τη Δεκαετία του '60 ο Ο.Η.Ε. μέσω Διεθνών Συμφωνιών ξεκίνησε τη διαδικασία νομιμοποίησης της αναγνώρισης και προστασίας των ΑμεΑ, ενώ η δεκαετία 1983 – 1992 χαρακτηρίστηκε διεθνώς ως «Δεκαετία των Ατόμων με Αναπηρία» (U.N. Enable, 1982).

Κατακλείδα της παραπάνω σειράς ενεργειών και δράσεων θεωρείται η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία (*United Nations Convention on the Rights of People with Disabilities - UNCRPD*), η οποία συνοδεύτηκε από προαιρετικό Πρωτόκολλο που λειτουργούσε ρυθμιστικά ως προς την ανάληψη δράσεων από τα Κράτη – Μέλη και ισοδυναμούσε παράλληλα με νομοθετική δέσμευση ως προς την υιοθέτηση εθνικής πολιτικής προς την κατεύθυνση της εξίσωσης και συμπερίληψης των Ατόμων με Αναπηρία. (United Nations, 2006).

Οι βασικές αρχές της παραπάνω σύμβασης (United Nations, 2006) είναι οι εξής:

- Η παροχή ίσων ευκαιριών
- Ο σεβασμός της αξιοπρέπειας, της ατομικής αυτονομίας και ανεξαρτησίας των ατόμων.
- Σεβασμός της Διαφορετικότητας και συμπερίληψη των Ατόμων με Αναπηρία, ως μέρος της ανθρώπινης ποικιλομορφίας.
- Προσβασιμότητα,
- Σεβασμός του δικαιώματος των Ατόμων με Αναπηρία να διατηρούν την ταυτότητα τους.

1.2.2. Ευρωπαϊκό Πλαίσιο – Ρόλος Ε.Ε.

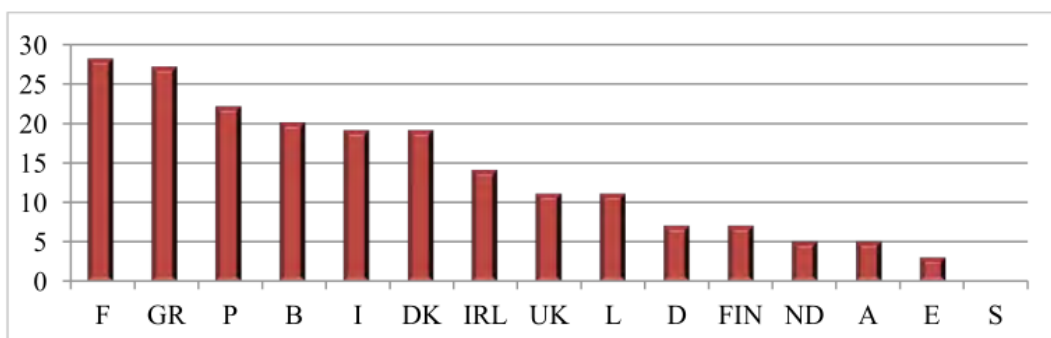
Η πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (εφεξής καλούμενης Ε.Ο.Κ.) για τη σύνταξη του «Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Χάρτη» (1961) αποτέλεσε διεθνή πρωτοβουλία για την προάσπιση των κοινωνικών δικαιωμάτων και σημαντικό σταθμό της Κοινότητας στη μεταστροφή της από Οικονομικό Οργανισμό σε Πολυδιάστατη Ένωση (ΕΣΑμεΑ, 2008). Το σύστημα του υπόψιν χάρτη συγκροτεί σειρά αρχών και ρυθμιστικών μέτρων

ως προς την ισότιμη συμμετοχή των ΑμεΑ στην κοινωνική ζωή. Ενδεικτικά, παρατίθενται οι κυριότερες συνθήκες που αφορούν το παρόν πόνημα ως προς τη θεματολογία του (Συμβούλιο της Ευρώπης, 1961):

- Αρχή 13, «Κάθε πρόσωπο, που δεν έχει επαρκείς πόρους, έχει δικαίωμα για κοινωνική και ιατρική περίθαλψη»,
- Αρχή 14, «Κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να λαμβάνει εξειδικευμένες προς το πρόσωπο του κοινωνικές υπηρεσίες»,
- Αρχή 15, «Κάθε ΑμεΑ έχει δικαίωμα στην επαγγελματική εκπαίδευση και επανένταξη του, ανεξαρτήτως από τη φύση και μορφή της αναπηρίας του».

Πολλές χώρες, προσαρμόστηκαν –βάσει της οικείας κείμενης νομοθεσίας- και εντοπίζονται οι εξής επιμέρους προσεγγίσεις εντός των Κρατών – Μελών της Ε.Ε. (Στεφανίδης, 2004) :

- Ένταξη των δικαιωμάτων των ΑμεΑ στο Σύνταγμα της Χώρας, ως πρωταρχικό νόμο και προτεραιότητα του Κράτους ως Υπόσταση, όπως στις Περιπτώσεις της Φινλανδίας και Γερμανίας.
- Θέσπιση σειράς Ποινικών Νόμων, ήτοι αναγωγή της διάκρισης σε βάρος ΑμεΑ σε ποινικό αδίκημα στην περίπτωση της Γαλλίας και Φινλανδίας,
- Τροποποίηση του Αστικού Δικαίου, ήτοι απόδοση δικαιώματος αγωγής εκ μέρους ΑμεΑ σε περίπτωση κοινωνικού αποκλεισμού ή έλλειψης προσβασιμότητας, όπως στις περιπτώσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας.
- Θέσπιση αρμόδιου ελεγκτικού οργάνου, υπό το Υπουργείο Δικαιοσύνης για τη διερεύνηση και λήψη μέτρων υπέρ της τήρησης της νομοθεσίας υπέρ των ΑμεΑ, όπως στην περίπτωση της Σουηδίας.



Διάγραμμα 2 Συγκριτικό Διάγραμμα Προσβασιμότητας των Κρατών - Μελών της Ε.Ε., Πηγή: ΕΣΑμεΑ, 2008

Ωστόσο, καθίσταται σαφές, πως ο βαθμός υιοθέτησης των κατευθυντήριων γραμμών της Ε.Ε. ποικίλει ανάμεσα στα Κράτη Μέλη. Έτσι,

μελετώντας το «Διάγραμμα 2» παραπάνω, διακρίνεται πως χώρες όπως η Πορτογαλία, η Γαλλία και η Ελλάδα έχουν ιδιαίτερα προβλήματα ως προς την προσβασιμότητα, ενώ Χώρες – Πρότυπο θεωρούνται η Φιλανδία, Σουηδία, Ολλανδία και Αυστρία.

Το 2003 ανακηρύχθηκε «Ευρωπαϊκό Έτος για τα Άτομα με Αναπηρίες», θέτοντας ως στόχο την απόλυτη και ολοκληρωμένη ένταξη των Πολιτών (Απόφαση 2001/903/ΕΚ). Ιδιαίτερη σημασία της παραπάνω πρωτοβουλίας είναι η θεσμοθέτηση του διαλόγου μεταξύ των επιμέρους Κυβερνήσεων των Κρατών – Μελών σε νομοθετικό άξονα για την συνταύτιση των στρατηγικών τους.



Εικόνα 1 Αφίσα της Ευρωπαϊκής Μέρας των Ατόμων με Αναπηρία στις 3 Δεκεμβρίου, Πηγή: European Union Agency for Fundamental Rights

Ακόμη, η Ε.Ε. επικύρωσε επισήμως στις 5 Ιανουαρίου του 2011 την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ, η οποία και στάθηκε πυξίδα για τη σχετική σύνταξη της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αναπηρία, τη δεκαετία 2010 – 2020, που εισήγαγε στα ευρωπαϊκά δρώμενα μια σειρά 8 ευρύτερων δράσεων, ενώ ο πρώτος εξ αυτών αφορά την Ε. Οδηγία 2019/882 που σχετίζεται αποκλειστικά με την προσβασιμότητα σε προϊόντα και υπηρεσίες (European Commission, 2011).

Επιπρόσθετα, θεσμοθετήθηκε με την παραπάνω απόφαση, σειρά μέτρων όπως τα εξής:

- «Ευρωπαϊκή Κάρτα Αναπηρίας»,

- «Ευρωπαϊκή οδηγία 2000/78/EC, ήτοι η ρυθμιστική οδηγία της Ε.Ε. αναφορικά με το ευρύτερο πλαίσιο ίσης μεταχείρισης στην απασχόληση και τα εργασιακά».
- Λήψη μέτρων για το δικαίωμα μετακίνησης των ΑμεΑ στα κύρια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (εφεξής καλούμενα Μ.Μ.Μ.)

Στα πλαίσια της επίτευξης των παραπάνω στόχων, ετησίως διοργανώνονται από την Ε.Ε. δράσεις όπως οι παρακάτω (European Commission, 2019):

- Βραβείο Προσβασιμότητας σε Ευρωπαϊκές πόλεις,
- Ετήσιο Forum για την εφαρμογή των διατάξεων του Ο.Η.Ε.,
- Εκπαίδευση (ιδίως μετά τη διαδικτυακή πρωτοβουλία e – Europe) επί της αναπηρίας και της σχετικής ρυθμιστικής νομοθεσίας.

1.3. Θέση Εμποδιζόμενων Ατόμων Διαχρονικά – Σύγχρονος σχεδιασμός

1.3.1. Ιστορική Αναδρομή

Λαμβάνοντας κανείς υπόψιν την Αρχαία Ιστορία, διαφαίνεται πως ακόμα και στην κλασσική αρχαιότητα, που αντιμετωπίζεται ως λίκνο του σύγχρονου δυτικού *modus vivendi*, κάθε «αποκλίνον» από το φυσιολογικό άτομο εξοντωνόταν ή περιθωριοποιούνταν, με κορωνίδα του παραπάνω εξοβελισμού την Πόλη της Σπάρτης και την περίπτωση του «Καιάδα» (Νιτσόπουλος, 1981: 32). Πολλώ δε μάλλον, κατά τη μεσαιωνική εποχή και μέχρι τις απαρχές της Βιομηχανικής Επανάστασης κατά το 18^ο Αιώνα, η ευρύτερη κοινωνία παραμένει μη ανεκτική και εχθρική ως προς τη διάσταση του διαφορετικού, ιδιαίτερα κατόπιν μελέτης της Ιστορίας και Λογοτεχνίας της περιόδου (Νιτσόπουλος, 1981).

Φυσικά, δεν θα μπορούσε να παραληφθεί η μνεία στην περίπτωση της Ναζιστικής Γερμανίας, όπου στα πλαίσια της αποτρόπαιης «*Τελικής Λύσης*», χιλιάδες άνθρωποι που δεν αποτελούσαν πρότυπο «άριου» (σχιζοφρενείς, σωματικά ανάπηροι, ψυχοπαθείς κοκ) οδηγήθηκαν στα κρεματόρια και στην μαζική και απάνθρωπη εξόντωση (Νιτσόπουλος, 1981).

Παρά ταύτα, η εμπέδωση των εννοιών του Διαφωτισμού κατά τον 18^ο Αιώνα οδήγησε στη σταδιακή εισαγωγή του Ανθρωπισμού ως Ιδεολογία στα Κοινά, που σειριακά οδήγησε στην παγίωση του κλίματος προστασίας και

συμπερίληψης εν γένει των εμποδιζόμενων ατόμων (Βασιλείου, 1998). Ωστόσο, η έννοια της κινητικότητας και προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων ατόμων δεν απασχόλησε την κοινή γνώμη, παρά μετά το πέρας του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου, σε αρμονία με τις σχετικές Διακηρύξεις και Κατευθύνσεις του Ο.Η.Ε. Ενδεικτικά, η Ελλάδα κατόρθωσε τάχιστα να συνταυτιστεί με τις Διεθνείς Εξελίξεις με ίδρυση σχετικών κέντρων Υγείας και Ψυχικής Υγιεινής – Υγείας το 1956 (Δαραής, 2001: 61 – 62).

Ωστόσο, η ουσιαστική διαμόρφωση πολιτικής ως προς την διευκόλυνση της προσβασιμότητας και κινητικότητας των εμποδιζόμενων ατόμων δεν έλαβε χώρα παρά την δεκαετία του 1980, όπου μελετήθηκε και ξεκίνησε η εφαρμογή της κατάλληλης διαμόρφωσης του δομημένου αστικού ιστού σε καθοριζόμενα πρότυπα. Παράλληλα, εκστρατείες ευαισθητοποίησης από τον Τύπο και τα λοιπά Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, καθώς και με κρατική παρέμβαση από τα αρμόδια Υπουργεία επιτράπη η καθιέρωση νέων προτύπων ως προς την καθιέρωση ευπρόσιτων κοινωνικών δομών. Ενδεικτικά, πρωτοβουλίες όπως αυτή του Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Αναπήρων (European Disability Forum – EDF) οδήγησαν στη θέσπιση οδηγιών και κανονισμών ως προς την καθιέρωση μιας «ανθρώπινης» πόλης (humanized cities), οδηγοί που σειριακά υιοθετήθηκαν –κατόπιν προσαρμογής- από το σύνολο των Κρατών – Μελών της Ε.Ε. (Μαρκοστάμος, 2007).



Εικόνα 2 "Τίποτα για εμάς, χωρίς εμάς" - Η κεντρική θέση του EDF, Πηγή: www.edf-feph.org

1.3.2. Υφιστάμενη Κατάσταση – Προς την «ανθρώπινη» πόλη

Όπως εξηγήθηκε στην Υποενότητα της Ιστορικής Αναδρομής, παγκοσμίως τελείται μια προσπάθεια εξάλειψης του κοινωνικού αποκλεισμού και πλήρους συμπερίληψης των εμποδιζόμενων ατόμων εν γένει, ιδιαίτερα δε των ΑμεΑ. Συνεπώς, άμεσα συνάγεται το συμπέρασμα πως η κινητικότητα αυτών καθώς και η προσβασιμότητα του κοινωνικού συνόλου αποτελεί Διεθνή προτεραιότητα. Ιδιαίτερα δε, κατόπιν της εγκαθίδρυσης του «Ευρωπαϊκού

Σχεδίου Δράσης για την Αναπηρία» η έννοια της Προσβασιμότητας ανάγεται σε κεντρικό πόλο ενεργειών, ενώ συχνά απαιτεί προαπαιτούμενο πρόσβασης σε χρηματοδοτούμενα προγράμματα για τα επιμέρους Κράτη – Μέλη. Εξάλλου, η ίδια η προσβασιμότητα πλέον εκλαμβάνεται διεθνώς ως απαραίτητη διάσταση της κοινωνικής δικαιοσύνης και της Ισότητας (Παπάνης, 2007).

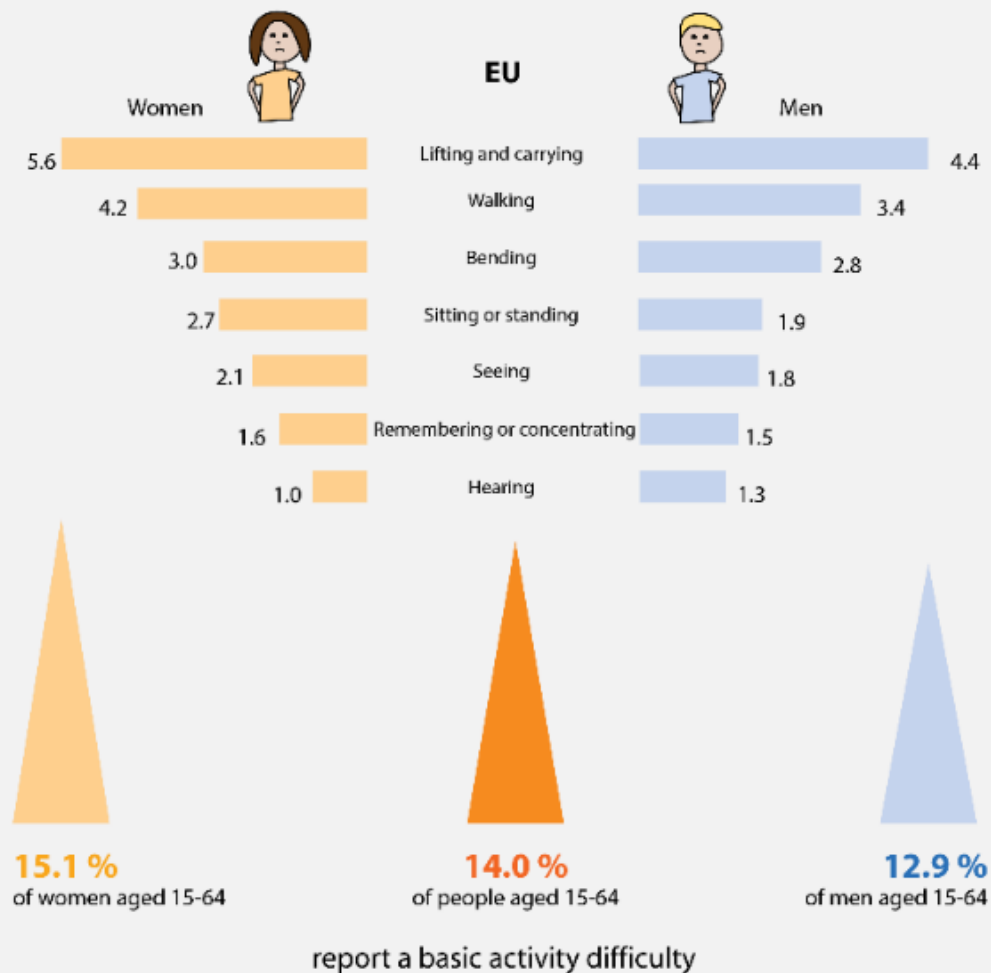
Ωστόσο, η ελληνική κοινωνία, παρά την νομοθετημένη συμμετοχή της στις διεθνείς εξελίξεις περί του θέματος εξακολουθεί να θέτει σημαντικά στεγανά ως προς τις έμπρακτες εξελίξεις του ζητήματος, αδυνατώντας να κάνει πράξη τις ρυθμίσεις που αναλυτικά περιγράφονται τόσο στη διεθνή, όσο και στην εθνική νομοθεσία. Φυσικά, το παραπάνω δεν προκύπτει από απροθυμία των Κυβερνητικών και επιμέρους Δημοτικών Αρχών, παρά αποτελεί απότοκο πολυσύνθετων κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων (Παπάνης, 2007). Ωστόσο, η νέα διάσταση του «Σχεδιασμού για όλους» αφορά την λήψη υπόψιν των αναγκών όλων των ομάδων των Εμποδιζόμενων Ατόμων και αποσκοπεί στην απρόσκοπτη συμμετοχή τους στην κοινωνική ζωή (EIDD, 2004).

Για την πληρέστερη κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης σήμερα, παρατίθενται τα παρακάτω διαγράμματα (Εικόνα 3) που παρουσιάζουν έκθεση της Eurostat (2019) αναφορικά με τις διαστάσεις και μεγέθη του ζητήματος της Αναπηρίας στην Ευρώπη σήμερα:

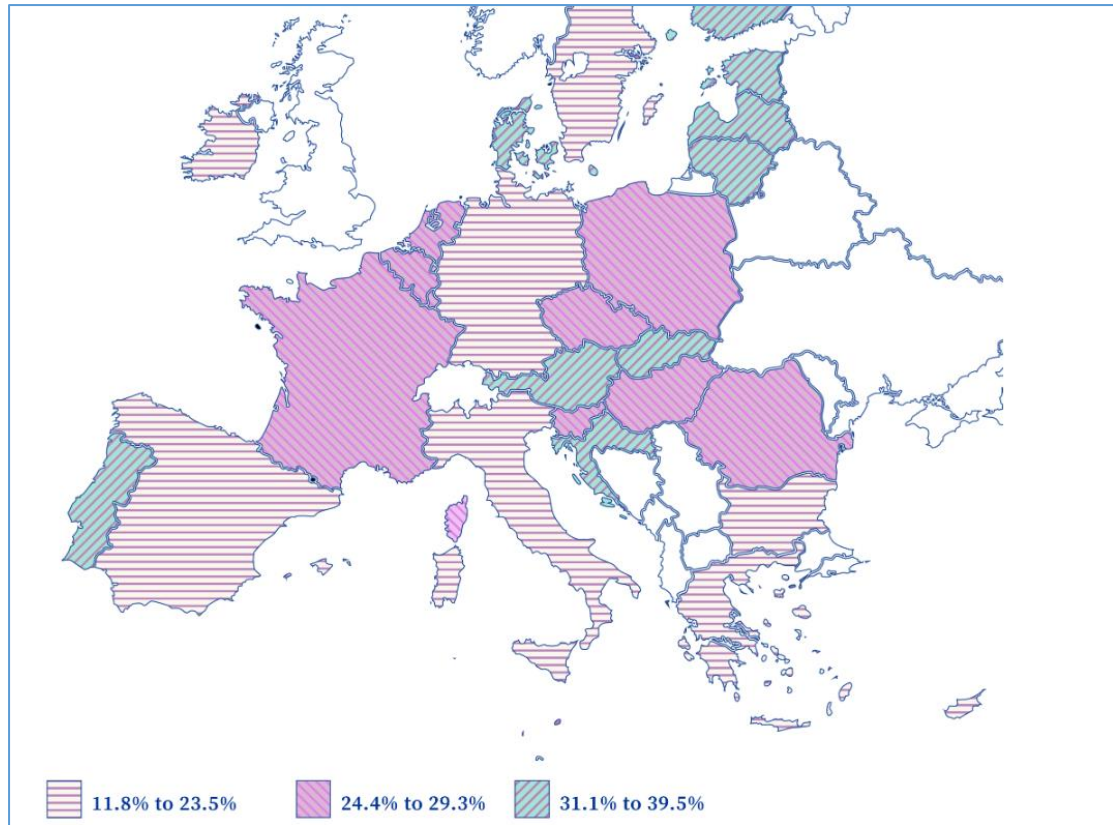
Disabilities among the working age population

One person out of seven reports a basic activity difficulty Lifting and carrying are the most frequently reported difficulties

The most frequently reported basic activity difficulties by women and men aged 15-64
(number of cases per 100 people)



Εικόνα 3 Διαγραμματική Απεικόνιση των επιμέρους προβλημάτων που αντιμετωπίζουν Εμποδιζόμενα Άτομα, ηλικίας 15 - 64 ετών, στην εργασία τους. Πηγή: Eurostat, 2019



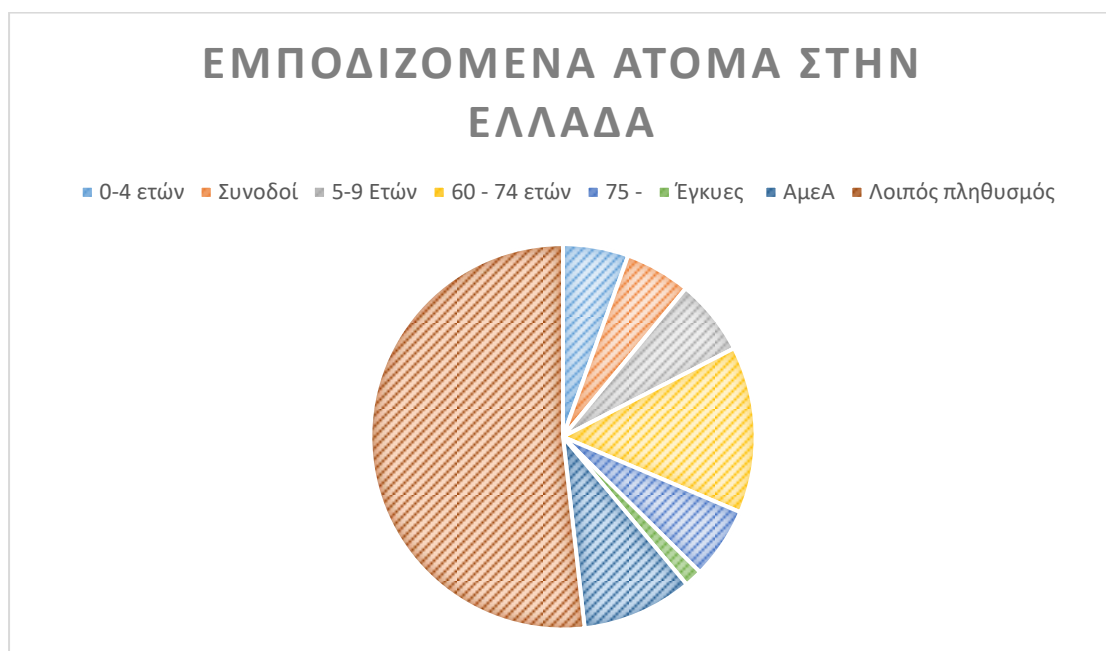
Εικόνα 4 Απεικόνιση σε διαγραμματικό χάρτη ποσοστιαίας ύπαρξης ΑμεΑ - Εμποδιζόμενων Ατόμων ανά χώρα. Πηγή: Eurostat, 2019

Ιδιαίτερα στην Ελλάδα, κατόπιν έρευνας που διεξήγαγε το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (2011), εξάγεται το συμπέρασμα πως πάνω από το 50% του πληθυσμού έχει προβλήματα κινητικότητας σε δομημένο αστικό περιβάλλον, ήτοι ανήκει στην κατηγορία των εμποδιζόμενων ατόμων. Αναλυτικότερα:

Πίνακας 1 Πληθυσμιακά στοιχεία εμποδιζόμενων ατόμων, Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2011

Ηλικίες	Ποσοστό (%) επί του Πληθυσμού
0-4 Ετών	5,5
Συνοδοί	5,5
Μερικό Σύνολο	11
5-9 Ετών	6,4
60 – 74	14
75 -	6

Μερικό Σύνολο	37,4
Επιπρόσθετες Κατηγορίες	
Εγκυμονούσες	1,5
Άτομα με Αναπηρία	9,3
Γενικό Σύνολο	48,2



Διάγραμμα 3 Παρουσίαση Διαγραμματικά Εμποδιζόμενων Ατόμων στην Ελλάδα

Βέβαια, το πραγματικό ποσοστό των εμποδιζόμενων ατόμων εκτιμάται πως είναι σημαντικά μεγαλύτερο καθότι στην υπόψιν έρευνα δεν συμπεριλαμβάνονται:

- Τμήμα του πληθυσμού που ασχολείται με μεταφορές φορτίων,
- Άτομα με «μη φυσιολογικές» διαστάσεις ύψους – βάρους,
- Ασθενείς και λοιπά πρόσωπα με προσωρινή ανικανότητα,
- Нарκομανείς κλπ.

Οι επιμέρους συνεπώς απαιτήσεις κάθε ηλικιακής ομάδας, για τη διαμόρφωση ικανών συνθηκών για την πλήρη προσβασιμότητα τους και την μείωση του ποσοστού των Εμποδιζόμενων Ατόμων είναι οι εξής (Τσάλης & Νανιόπουλος, 2014):

- Για το ηλικιακό φάσμα 0-4 ετών, λαμβάνοντας υπόψη την απαραίτητη συνοδεία των νηπίων και βρεφών από συνοδό, δημιουργείται η ανάγκη συντήρησης και διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων καθώς και εξομάλυνσης του οδοστρώματος για την αποφυγή ατυχημάτων.
- Για το ηλικιακό φάσμα 5-9 ετών, δημιουργούνται παραπλήσιες ανάγκες, καθώς και ανάγκη ύπαρξης προστατευτικών κιγκλιδωμάτων λόγω της αστάθειας που συχνά εμφανίζουν τα νήπια.
- Το ηλικιακό φάσμα 60-74 ετών χαρακτηρίζεται από σταδιακή εξασθένηση των αντανακλαστικών και της κινητικότητας. Συνεπώς, απαραίτητη είναι επίσης η διαπλάτυνση και εξομάλυνση των οδών και πεζοδρομίων, ενώ παράλληλα είναι αναγκαία η ύπαρξη αντιολισθητικών επιφανειών, ο περιορισμός της χρήσης μαρμάρου, όπως επίσης η τοποθέτηση καθισμάτων, στηθαίων, η τοποθέτηση ακουστικής σήμανσης και τέλος η κατασκευή μεγαλύτερων ανελκυστήρων και βαθμίδων.
- Παρόμοιες ανάγκες έχει και το ηλικιακό φάσμα των ηλικιωμένων άνω των 75 ετών, ενώ η τήρηση των μέτρων αυτών είναι ακόμη σημαντικότερη καθώς διαφορετικά οι ηλικιωμένοι αυτόματα καταδικάζονται εμμέσως σε κοινωνικό αποκλεισμό.

1.4. Προσβασιμότητα Ελληνικών Πόλεων – Ελληνικό Δίκαιο

Ο σχεδιασμός (ή ορθότερα επανασχεδιασμός) των ελληνικών πόλεων στον άξονα της προσβασιμότητας δύναται να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των Εμποδιζόμενων Ατόμων, δίνοντας νέα πνοή σε αυτές με πολλαπλές οικονομικές και κοινωνικές θετικές επιπτώσεις. Ιδιαίτερα, καθώς όπως σημειώθηκε στην προηγούμενη υποενότητα, 1 στους 2 Έλληνες τίνι τρόπω ανήκει στην Κατηγορία των Εμποδιζόμενων Ατόμων, μόνιμα ή προσωρινά.

1.4.1. Ελληνική Νομοθεσία

Αρμόδιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό του ελληνικού χώρου, είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.), το οποίο οφείλει να υιοθετεί κοινωνική πολιτική με τον δέοντα σεβασμό προς τα Εμποδιζόμενα Άτομα και ιδιαίτερα τα ΑμεΑ. Στόχος του αρμόδιου υπουργείου συνεπώς, είναι η απρόσκοπτη προσβασιμότητα όλων των κοινωνικών ομάδων, μέσω μεταβολών στο δομημένο αστικό περιβάλλον της χώρας.

Απαρχή της ευαισθητοποίησης της ελληνικής νομοθεσίας και πολιτικής στο παρόν ζήτημα θεωρείται το Σύνταγμα του 1975/1986 με το οποίο εισάγεται μια «πλέον ανθρωποκεντρική» αντίληψη του Κράτους, επί κοινωνικού άξονα. Κατά το Α.4 του Συντάγματος, όλοι οι Έλληνες είναι ίσοι απέναντι στον Νόμο, ενώ ταυτοχρόνως έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Έτσι, κατά ανάγνωση του παραπάνω συνταγματικού άρθρου, κατοχυρώνεται η αρχή ισότητας των ΑμεΑ και Εμποδιζόμενων Ατόμων έναντι του Νομοθέτη και η ισοτιμία τους σε κάθε έκφανση του δημόσιου βίου. Η συνταγματική αυτή κατοχύρωση αποτελεί εχέγγυο της θέσπισης ρυθμιστικών πλαισίων και αξόνων για την πλήρη συμπερίληψη των ατόμων αυτών στους κόλπους της κοινωνίας (Γεωργαλά, 2010).

Η αναθεώρηση δε του Συντάγματος το 2001, όρισε επιπρόσθετα στο Κράτος την υποχρέωση μέριμνας για την Υγεία των Πολιτών και ιδιαίτερα υπέρ των ΑμεΑ σε οποιαδήποτε της μορφή. Έτσι, η σειρά αυτή συνταγματικών μεταβολών κατοχύρωσε ανεπιστρεπτή τον εξανθρωπισμό του Συντάγματος και της Ελληνικής Δημοκρατίας, καθώς και της συνταύτισης της με τις Ευρωπαϊκές και Διεθνείς εξελίξεις. Ιδιαίτερα ευνοείται η λήψη μέτρων βοήθειας προς την εξάλειψη της ανισότητας εξαιτίας αναπηριών, ενώ μεταβλήθηκε και το σχετικό Αστικό και Ποινικό Δίκαιο (Διβανέ, 2004).

Το 1983 νομοθετήθηκε ο πρώτος ουσιαστικός νόμος περί της προσβασιμότητας των ΑμεΑ με την απόφαση ΔΤΥ 1215: «*Άρση αρχιτεκτονικών εμποδίων από τα Κτήρια Υγείας και Πρόνοιας, για τη διευκόλυνση χρήσης τους από Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας*». Εξέλιξη αυτού, αποτέλεσε η ψήφιση του Νόμου 1577/1985 και 2831/2000, όπου εισάγονται νέες τροποποιήσεις (ΕΣΑμεΑ, 2008).

Η εφαρμογή των παραπάνω Νόμων έγινε μερίμνη του ΥΠΕΧΩΔΕ (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων – Προκάτοχος του ΥΠΕΚΑ ως το 2009) με την εφαρμογή της Αρχής «Σχεδιάζοντας για Όλους» που επέφερε τροποποίηση του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού, που ρυθμίζει την οριζόντια και κατακόρυφη προσπέλαση του δομημένου περιβάλλοντος, τον τρόπο δόμησης δημοσίων κτηρίων καθώς και Κοινοφελών Υπηρεσιών, ενώ κτήρια που υπερβαίνουν τα εννέα μέτρα ύψος υποχρεούνται να διαθέτουν ουρανοξύστη (Τσιρώνη, 2010).

Ενδεικτικά, το ΦΕΚ 60/4 – 2 – 85 καθιέρωσε το Ειδικό Σήμα Παρκαρίσματος Αναπηρικών Αμαξιδίων, καθώς και τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (εφεξής καλούμενος Κ.Ο.Κ.) για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες (Στεφανίδης, 2004). Ταυτόχρονα, ψηφίστηκε σειρά νόμων όπως: «*Ν. 2725/1999 “περί Αθλητισμού Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες”, ο Ν.1648/86 άρθρο 1 παρ. 4 και Ν. 2224/94*

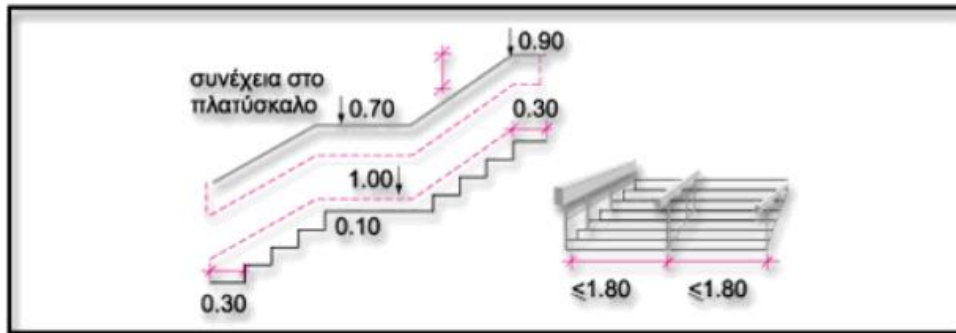
άρθρο 22 για την επαγγελματική προστασία κωφών”, οι Ν. 1078/80, Ν. 1914/90, Ν.2065/92 για φορολογικές απαλλαγές και εκπτώσεις σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες”, οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα για ειδική μεταχείριση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, κλπ.» (ΕΣΑμεΑ, 2008: 40). Ακόμη, το 1992 ψηφίστηκε σειρά προδιαγραφών ως προς τα κέντρα αποκατάστασης και διημέρευσης των ΑμεΑ και σειρά νόμων που ρυθμίζουν την ευκολότερη προσπέλαση των δημοσίων κτηρίων (ΕΣΑμεΑ, 2008).

Από τα παραπάνω διαφαίνεται πως η Ελληνική Κυβέρνηση διαχρονικά δίνει ιδιαίτερη βάση στην ένταξη των διεθνών και ευρωπαϊκών εξελίξεων στο ζήτημα της συμπερίληψης και κινητικότητας, ωστόσο εμπράκτως παρατηρείται περιορισμένη εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας στο ελληνικό δομημένο περιβάλλον.

1.4.2. Υπουργικές Αποφάσεις και Ρυθμιστικές Διατάξεις

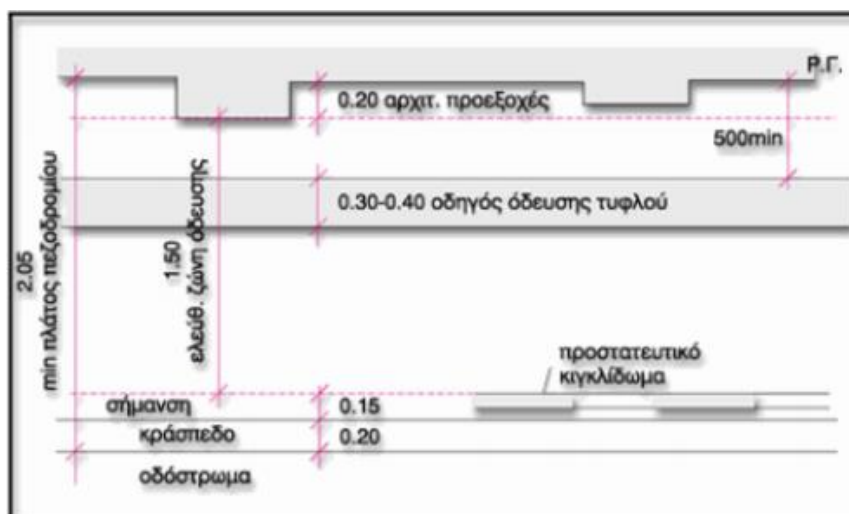
Κομβική για την θεσμοθέτηση και ρύθμιση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως μέσο επανασχεδιασμού του κοινωνικού γίνεσθαι του αστικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα θεωρείται η Υπουργική Απόφαση 52907/2009. Η υπόψιν Υπουργική Απόφαση, η οποία έρχεται να καταργήσει την προηγουμένως ισχύουσα του 2001, στέκεται επικουρικά στις ανάγκες των εμποδιζόμενων ατόμων. Ακόμη, αποτελεί πολύτιμο βοήθημα για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, καθώς βάση της εξεταζόμενης Υπουργικής Απόφασης θα αναλυθεί και αξιολογηθεί η Υφιστάμενη Κατάσταση στην πόλη της Βέροιας.

Καταρχάς, ρυθμίζεται η «Προσβασιμότητα Κοινόχρηστων χώρων», ήτοι η κυκλοφορία και η προσβασιμότητα σε άλση, πεζόδρομους, πλατείες, στάσεις κοκ (Υ.Α. 52907/2009/Α.1.). Έτσι, ρυθμίζεται η δημιουργία επιπέδων κίνησης επαρκούς πλάτους και κλίσης, ενώ ταυτόχρονα εισηγείται η χρήση χειρολισθήρων και στις δύο πλευρές των κλιμάκων ώστε να υποβοηθείται η κίνηση. Παρακάτω, παρατίθεται εικόνα αυτού από σχετική έκθεση του Υ.ΠΕ.ΚΑ. του 2020 (Εικόνα 5):



Εικόνα 5 Ρύθμιση Διάταξης Κλιμάκων (ΥΠΕΚΑ, 2020)

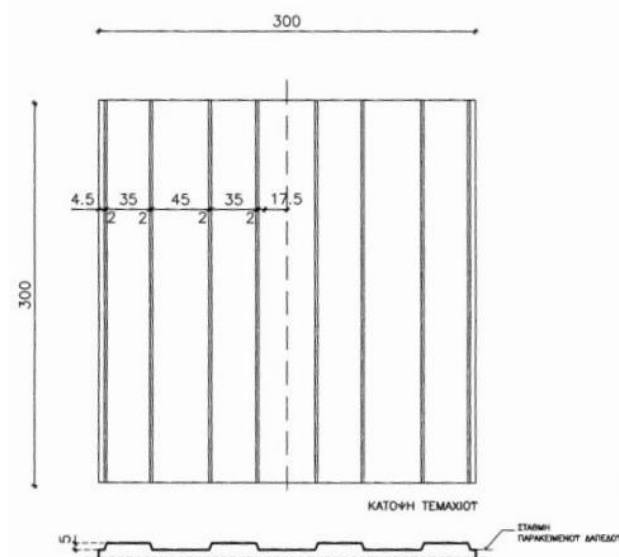
Επιπρόσθετα, ιδιαίτερα σημαντική είναι και η ρύθμιση των οδύσεων στο αστικό περιβάλλον, καθότι αυτές αποτελούν ιδιαίτερη παθογένεια του ελληνικού άστου, ως αποτέλεσμα άναρχης σχεδίασης και ρυμοτομικής παρέμβασης τις προηγούμενες δεκαετίες. Έτσι, πλέον κάθε κοινόχρηστος χώρος που προορίζεται για κυκλοφορία πεζών, οφείλει να παρέχει ελεύθερη ζώνη όδευσης πλάτους τουλάχιστον 1,5 μέτρου ελεύθερου από εμπόδια και με μέγιστη αποδεκτή κλίση 2%. Τονίζεται, πως στις καθοριζόμενες γραμμές όδευσης, απαγορεύεται η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού και λοιπών σημάτων. Ιδιαίτερα δε, απαγορεύονται πλάτη κάτω του 0.70 μέτρου καθότι απαγορεύουν εξ ορισμού την κίνηση ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο. Σε κάθε περίπτωση, προβλέπεται επιπρόσθετα η δημιουργία ζώνης 3.5 μέτρων πλάτους για την εξυπηρέτηση εκτάκτων αναγκών από Ασθενοφόρα, Αστυνομικά Οχήματα, Πυροσβεστικά, ρύθμιση που η απουσία της δημιουργούσε μείζονα προβλήματα ως τώρα (Υ.Α. 57209/2009/Α.2.). Για την πλήρη κατανόηση των ρυθμιστικών αυτών διατάξεων, παρατίθεται η παρακάτω εικόνα (Εικόνα 6):



Εικόνα 6 Ρύθμιση οδύσεων σε κοινόχρηστους χώρους, (ΥΠΕΚΑ, 2020)

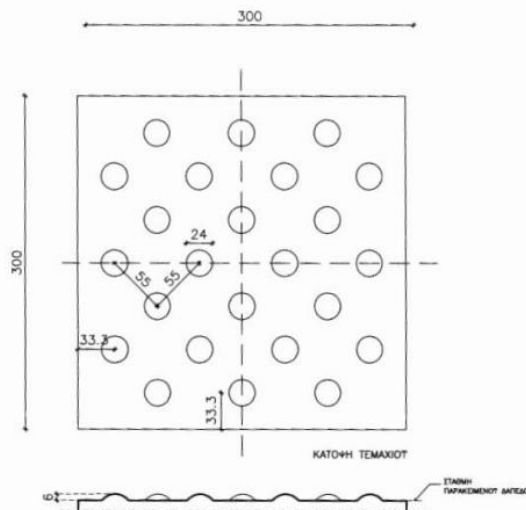
Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στο Άρθρο 3 της εξεταζόμενης Υπουργικής Απόφασης στον «Οδηγό Οδευσης Τυφλών» όπου και ρυθμίζονται η όδευση τυφλών και η κυκλοφορία τους στο αστικό περιβάλλον. Ρυθμίζονται λοιπόν τα παρακάτω:

- Ανάγλυφη διαγράμμιση κατεύθυνσης επί πεζοδρομίου, στον άξονα της κατεύθυνσης των πεζών ώστε να τηρούν πορεία. Η ρύθμιση αυτή επεξηγείται με σαφήνεια στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 7)



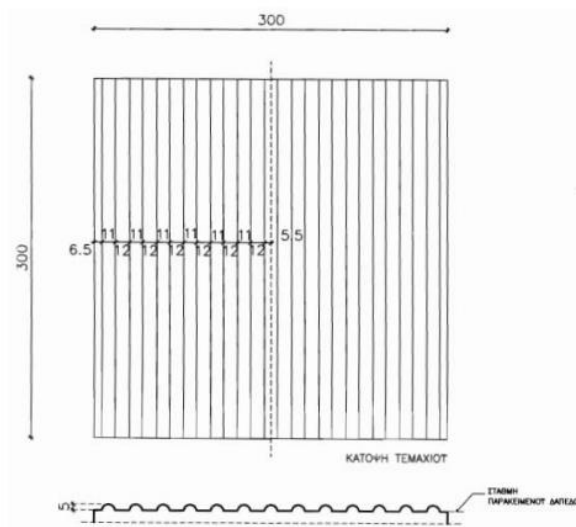
Εικόνα 7 Κάτοψη και Τομή πλάκας οδηγού όδευσης τυφλών, (ΥΠΕΚΑ, 2009)

- Ακόμη, προβλέπεται η τοποθέτηση φοιιδωτών σε τετράγωνους κάναβους (grids) διαγώνια ως προς τον άξονα κίνησης που να προειδοποιούν τους τυφλούς για κινδύνους κατά την πορεία τους. Αυτές, τοποθετούνται σε κεκλιμένα επίπεδα, κλίμακες και σε διαχωριστικές νησίδες κυκλοφορίας μισό μέτρο προ της έναρξης του εμποδίου. Η διαρρύθμιση αυτών φαίνεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 8):



Εικόνα 8 Κάτοψη και Τομή προειδοποιητικής πλάκας τυφλών για κινδύνους / εμπόδια (ΥΠΕΚΑ, 2009)

- Τέλος, ρυθμίζεται η εισαγωγή κατάλληλων πλακών προειδοποίησης τυφλών για σημεία Εξυπηρέτησης τους, όπως ενδεικτικά στάσεις, σημεία λήψης πληροφοριών κλπ. Αυτές, τυποποιούνται όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 9):

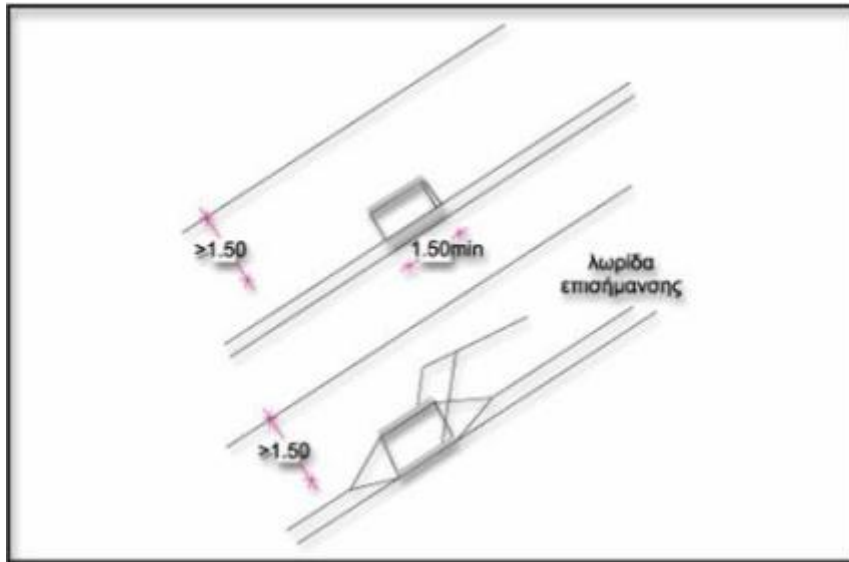


Εικόνα 9 Κάτοψη και Τομή προειδοποιητικής πλάκας τυφλών για σημεία εξυπηρέτησης (ΥΠΕΚΑ, 2009)

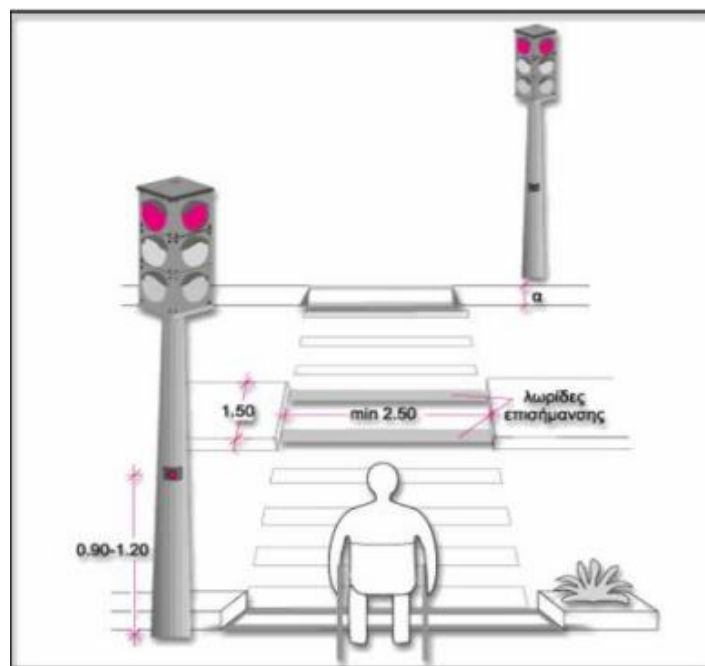
Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται και η τυποποίηση των κεκλιμένων επιπέδων (Υ.Α. 59207/2009/Α.5) . Έτσι, η διαμόρφωση των κεκλιμένων επιπέδων σε κοινόχρηστους χώρους ρυθμίζεται ως εξής:

- Τα κεκλιμένα επίπεδα (Ράμπες) οφείλουν να είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό σε αρχή και πέρας, με μέγιστη κλίση 5% και παράλληλα πλάτους τουλάχιστον 1.5 μέτρα. Απόκλιση αυτού η τήρηση κλίσης 8% ως μέγιστο όριο, όπου το έδαφος επιβάλλει την αύξηση της.

- Στα σημεία διάβασης οδών, τα κεκλιμένα επίπεδα πρέπει πάντα να κατασκευάζονται αντικριστά, ενώ η μετάβαση πρέπει να είναι ισόπεδη και παράλληλα το ελάχιστο πλάτος της ράμπας να είναι 2.5 μέτρα.
- Εφαρμογή των παραπάνω φαίνεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 10, 11):



Εικόνα 10 Διαστάσεις σκαφών διάβασης (ΥΠΕΚΑ, 2020)



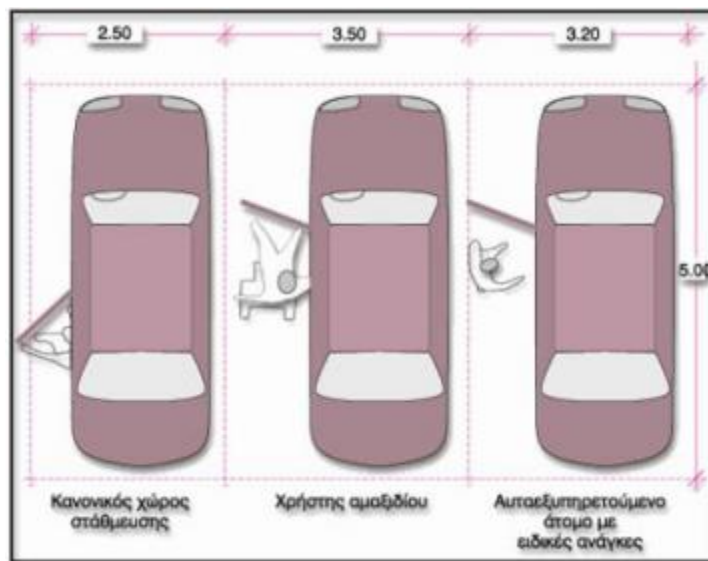
Εικόνα 11 Διαβάσεις νησίδων οδών (ΥΠΕΚΑ, 2020)

Επιπρόσθετα, στην εξεταζόμενη Υπουργική Απόφαση, ρυθμίζεται ο εξοπλισμός των κοινόχρηστων χώρων (Υ.Α. 59207/2009/Α.6). Καταρχάς ο «Αστικός Εξοπλισμός» αναφέρεται σε: «παγκάκια, κάλαθους σκουπιδιών, κάδους απορριμμάτων, περίπτερα, φώτα, τηλεφωνικούς θαλάμους, στάσεις,

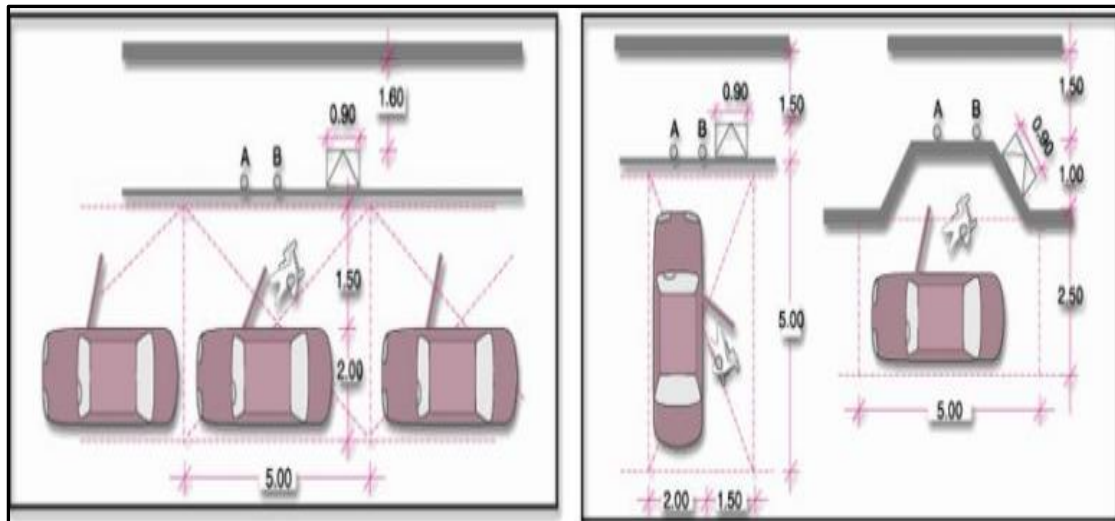
γραμματοκιβώτια, ΑΤΜ». Τα παραπάνω πρέπει να κατασκευάζονται χωρίς ακμές, ενώ η φύτευση δέντρων δεν πρέπει να λαμβάνει χώρα επί των ζωνών όδευσης. Ακόμη, η υπερύψωση αντικειμένων (π.χ. τηλεφωνικών θαλάμων) δεν πρέπει να ξεπερνά τα 2.20 μέτρα, ενώ κάθε τέτοιο αντικείμενο οφείλει να σημειώνεται επί δαπέδου με υπερύψωση αυτού ανάγλυφα.

Επιπρόσθετα, η χρήση προστατευτικών εμποδίων επί των οδεύσεων των πεζών επιτρέπεται, εφόσον αυτά τηρούν τις προδιαγραφές των στρογγυλεμένων ακμών προστασίας και του εντοπισμού τους από άτομα με προβλήματα όρασης, όπως περιγράφηκε παραπάνω.

Ιδιαίτερη μέριμνα αποδίδεται από και στην ρύθμιση διατάξεων επί των «Χώρων Στάθμευσης Οχημάτων Ατόμων με Αναπηρία», όπου κατά το Άρθρο 7 της εξεταζόμενης Υπουργικής Απόφασης προβλέπεται η τήρηση 5% του συνόλου των χώρων στάθμευσης για τα Άτομα με Αναπηρία. Το ελάχιστο δε πλάτος αυτών των θέσεων, αυτεξήγητα, καθορίζεται στα 3.5 μέτρα, ενώ προβλέπεται και η τήρηση αριθμού θέσεων για φορητά, καθώς και για οχήματα όπου το άτομο εξέρχεται από το πίσω μέρος με διαστάσεις 4.5 x 6.6 μέτρα. Αναλυτικότερα, οι διαστάσεις και προδιαγραφές των Χώρων Στάθμευσης για Άτομα με Αναπηρία φαίνονται στις παρακάτω εικόνες (Εικόνα 12,13,14).



Εικόνα 12 Διαστάσεις χώρων στάθμευσης Ατόμων με Αναπηρία. (Υ.Π.Ε., 2020)



Εικόνα 13 Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης - κεκλιμένων επιπέδων - πεζοδρομίων (Υ.Π.Ε., 2020)



Εικόνα 14 Σήμανση Χώρων Στάθμευσης Ατόμων με Αναπηρία (Υ.Π.Ε., 2020)

1.4.3. Προσβασιμότητα στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, στα πλαίσια των Υπουργικών αποφάσεων του «Σχεδιασμού για Όλους» υφίσταται το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρία, του οποίου οι αρμοδιότητες συνίστανται (Τζαμπαζή, 2005):

- Σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών και προώθηση μέτρων και τεχνογνωσίας από και προς τους δημόσιους οργανισμούς,
- Ευαισθητοποίηση του πληθυσμού μέσω ενημερώσεων κάθε τύπου,
- Παροχή τεχνικών συμβουλών και μέτρων ασφαλείας και συντονισμού σε ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς και οργανισμούς, κατά το σχεδιασμό και κατασκευή των έργων.

Κατά κύριο λόγο, η κείμενη πολεοδομική νομοθεσία παρεμβαίνει ρυθμιστικά στη φάση σχεδιασμού και κατασκευής των εξής έργων: *«διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών, κεκλιμένα επίπεδα πεζών και αμαξιδίων, κλίμακες, μέσα κάλυψης νομοθετικών διαφορών, σήμανση, είσοδοι κτηρίων, χώροι υγιεινής, τουριστικές εγκαταστάσεις»* (Τζαμπαζή, 2005). Η κείμενη νομοθεσία, αναφορικά με τα μέτρα όπου πρέπει να τηρούνται, περιγράφεται στο «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α».

Βέβαια, παρά την υπογραφή των παραπάνω μέτρων, έμπρακτα έλαβαν χώρα ελάχιστες παρεμβάσεις κινητικότητας, κατά κύριο λόγο στην Πρωτεύουσα. Έτσι, οι παρεμβάσεις εμφανίζονται με μικρή περιοδικότητα και σποραδικά στον αστικό ιστό, χωρίς σχέδιο εγγενούς σύνδεσης ώστε να εξυπηρετούν καθολικά τα εμποδιζόμενα άτομα. Ενδεικτικά, στον τομέα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ενώ έγινε προμήθεια λεωφορείων με ράμπα, αυτές σταμάτησαν να χρησιμοποιούνται λόγω κακής συντήρησης και αδυναμίας προσέγγισης των λεωφορείων σε στάσεις, λόγω της οδηγικής συμπεριφοράς των πολιτών. Διαφαίνεται λοιπόν, πως το ίδιο το κοινωνικό σύνολο κατά περίπτωση απαξιώνει τις κρατικές προσπάθειες συμπερίληψης των Εμποδιζόμενων Ατόμων, εγείροντας το ζήτημα της ύπαρξης σχετικής παιδείας στην χώρα μας. Έτσι, παρίσταται η ανάγκη χάραξης εθνικής πολιτικής και κεντρικού σχεδιασμού τόσο υλικά, όσο και στο ζήτημα της διαπαιδαγώγησης της κοινωνίας στον άξονα της Προσβασιμότητας (ΕΣΑμεΑ, 2008).

2. Έρευνα επί της Προσβασιμότητας – Κινητικότητας στο Δήμο Βέροιας

Στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζεται καταρχάς η υφιστάμενη κατάσταση στο Δήμο Βέροιας, ως μελέτη περίπτωσης (case study). Καταρχάς, αναλύονται δημογραφικά και χωροταξικά δεδομένα, ενώ στη συνέχεια αναλύεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που εκπόνησε ο Δήμος και βρίσκεται σε εφαρμογή. Τέλος, κατόπιν έρευνας, επιλογής και οριοθέτησης περιοχών ενδιαφέροντος στο Κέντρο του Δήμου Βέροιας παρουσιάζονται καλές πρακτικές, καθώς και σημεία επιδεχόμενα βελτίωσης – αναμόρφωσης στα πλαίσια επίτευξης της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

2.1. Υφιστάμενη Κατάσταση Δήμου Βέροιας – Μελέτη Περίπτωσης

2.1.1. Δημογραφικά Στοιχεία

Κατόπιν εφαρμογής του Σχέδιου «Καλλικράτης» ο Νομός Ημαθίας απαρτίζει την Περιφερειακή Ενότητα Ημαθίας (Με έδρα την πόλη της Βέροιας) που υπάγεται διοικητικά στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Η Περιφερειακή Ενότητα απαρτίζεται από 3 Δήμους με επιμέρους πληθυσμό (Κατά την απογραφή του 2011), όπως τον παρακάτω Πίνακα:

Πίνακας 2 Δήμοι και πληθυσμιακά στοιχεία Π.Ε. Ημαθίας, Πηγή: statistics.gr

Δήμος	Έδρα	Πληθυσμός
Αλεξάνδρειας	Αλεξάνδρεια	41750
Βέροιας	Βέροια (Ιστορική έδρα: Βεργίνα)	66547
Νάουσας	Νάουσα	32494

Παρά την αναζήτηση στα σχετικά site των αρμόδιων αρχών της Π.Ε. άγεται το συμπέρασμα πως δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία αναφορικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην Βέροια, συνεπώς το παρόν πόνημα προχωρά στην παραδοχή πως η πόλη ακολουθεί τον ελληνικό μέσο όρο, ήτοι στην Βέροια κατοικούν 28282 Εμποδιζόμενα Άτομα και 6188 ΑμεΑ (καθώς από την υποενότητα 1.3. προέκυψε πως 42.5% είναι εμποδιζόμενα άτομα και 9.3% ΑμεΑ στον ελλαδικό χώρο).

Η πόλη της Βέροιας χαρακτηρίζεται από υπέρ – συγκέντρωση πληθυσμού, σε πλήρη αντίθεση με το λοιπό Δήμο, ο οποίος και

χαρακτηρίζεται από υψηλή διασπορά πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων.



Εικόνα 15 Δορυφορική Απεικόνιση της Πόλης της Βέροιας, Πηγή: ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ο δείκτης γήρανσης¹ του Δήμου είναι 1,26 και της Δ.Ε. 1,17, δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 0-14 ετών αντιστοιχούν 126 και 117 άτομα ηλικίας 64+ αντίστοιχα, δείκτες μικρότεροι συγκριτικά με το δείκτη της χώρας (1,35). Ο δείκτης εξάρτησης της Δ.Ε. είναι 0,56, ενώ του Δήμου μπορεί να φτάσει μέχρι και 0,90, ανάλογα με τη Δ.Ε. που εξετάζεται. Αυτό σημαίνει ότι σε 100 άτομα ηλικίας 15-64 ετών αντιστοιχούν 56 μέχρι 90 άτομα ηλικίας 0-14 ετών και 64+ αντίστοιχα. Τέλος, ο δείκτης αντικατάστασης της Δ.Ε. Βέροιας αγγίζει το 1,02 ενώ του Δήμου είναι 0,97, δηλαδή σε 100 άτομα ηλικίας 55-64 ετών αντιστοιχούν 102 και 97 άτομα ηλικίας 15-24 αντίστοιχα. Έτσι, προκύπτει πως ο Δήμος εμφανίζει μικρότερα ποσοστά γήρανσης από τη λοιπή χώρα (ΣΒΑΚ Βέροιας, 2021).

¹ Ως δείκτης γήρανσης νοείται ως ο ποσοστιαίος λόγος του πληθυσμού (65+) ετών προς το λόγο του πληθυσμού (0-14) ετών και αποδίδει τη συσχέτιση συντηρούμενου ως προς ενεργού πληθυσμού σε ένα πληθυσμιακό δείγμα. (Γαβαλάς, 2022)

2.2.2. Αρμοδιότητες Δήμου Βέροιας ως προς την Προσβασιμότητα

Κατά τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του αρμόδιου Δήμου Βέροιας, υπεύθυνος για το συντονισμό, έλεγχο και κατεύθυνση της επαύξησης της προσβασιμότητας είναι ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Πολεοδομίας και Έργων, υπό τον οποίο υπάγεται απευθείας η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών.

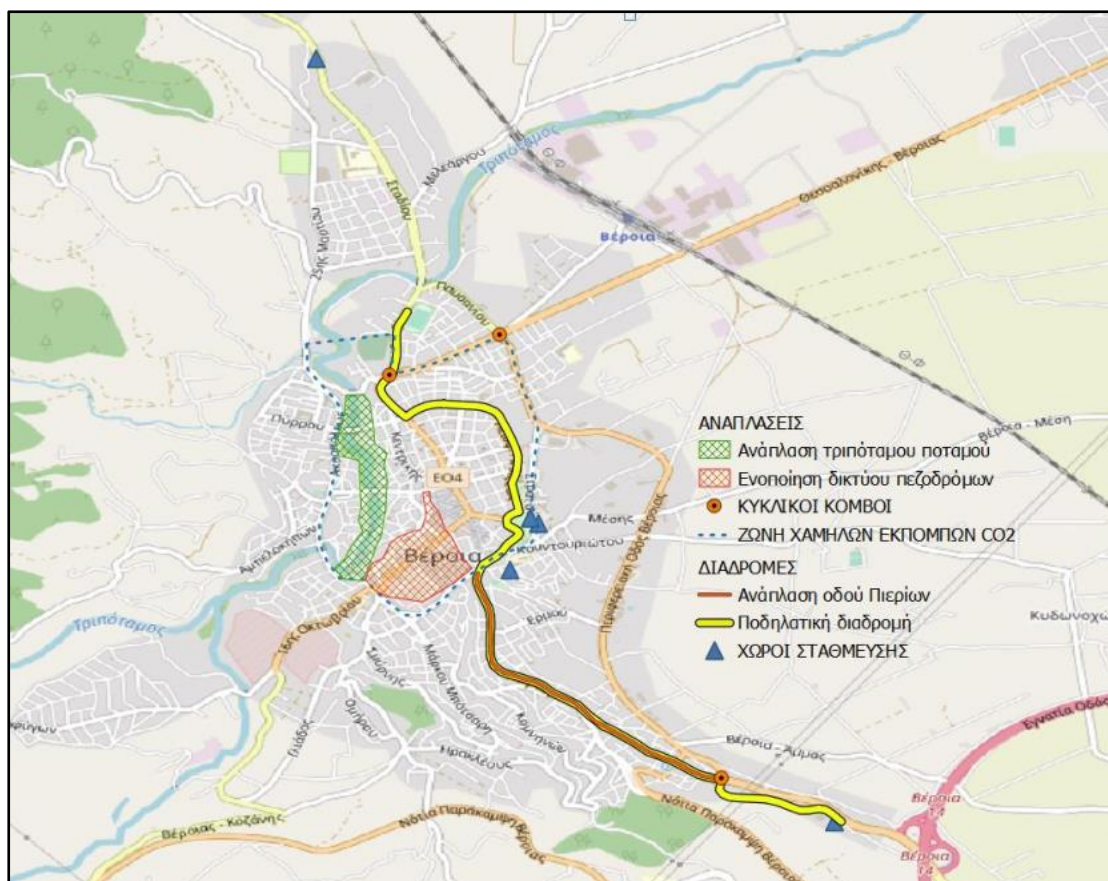
Στο Τμήμα Τεχνικών Έργων, αντίστοιχα συμπεριλαμβάνεται το «*Τμήμα Μελετών και Ωρίμανσης Έργων*», καθώς και το «*Τμήμα Ηλεκτρομηχανικών Έργων, Συγκοινωνιών, Εγκαταστάσεων και Αδειών*». Άμεση ευθύνη των τμημάτων είναι η Συνεργασία κατά των σχεδιασμό των Προγραμμάτων του Δήμου με τις λοιπές αρχές, η εκπόνηση απαιτούμενων μελετών, η σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών και τελικώς η εξασφάλιση βελτιωμένων συνθηκών ασφαλούς κίνησης και κυκλοφορίας των δημοτών. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα παρακάτω επιμέρους θέματα αρμοδιότητας του Τμήματος (Οργανόγραμμα Δήμου Βέροιας, 2022):

- Μελέτη, σχεδιασμός και τελική εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών.
- Λήψη αναγκαίων μέτρων για την μετακίνηση των ευπαθών κοινωνικών ομάδων.
- Σχεδιασμός των συγκοινωνιακών γραμμών και καταρτισμός αυτών σε συνεργασία με τα σχετικά αστικά και υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ.
- Απομάκρυνση ακίνητων εμποδίων,
- Ρυθμιστική σχεδίαση κυκλοφορίας επί του δήμου,
- Ρύθμιση περί της στάθμευσης των οχημάτων ολιστικά στην περιοχή ευθύνης της δημοτικής αρχής.

2.2.3. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Βέροιας

Ο Δήμος Βέροιας το 2019, εκπόνησε πρόθεση εκπλήρωσης Οράματος Βιώσιμης Κινητικότητας που εντάχθηκε στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2019 – 2023 με τελικό στόχο την επίτευξη της επιθυμητής τελικής κατάστασης ως το 2032 (Σ.Β.Α.Κ. Βέροιας - Τελική Έκθεση Πεπραγμένων, 2022). Κατά την έναρξη του Προγράμματος εντοπίστηκαν τα εξής σημεία προσοχής:

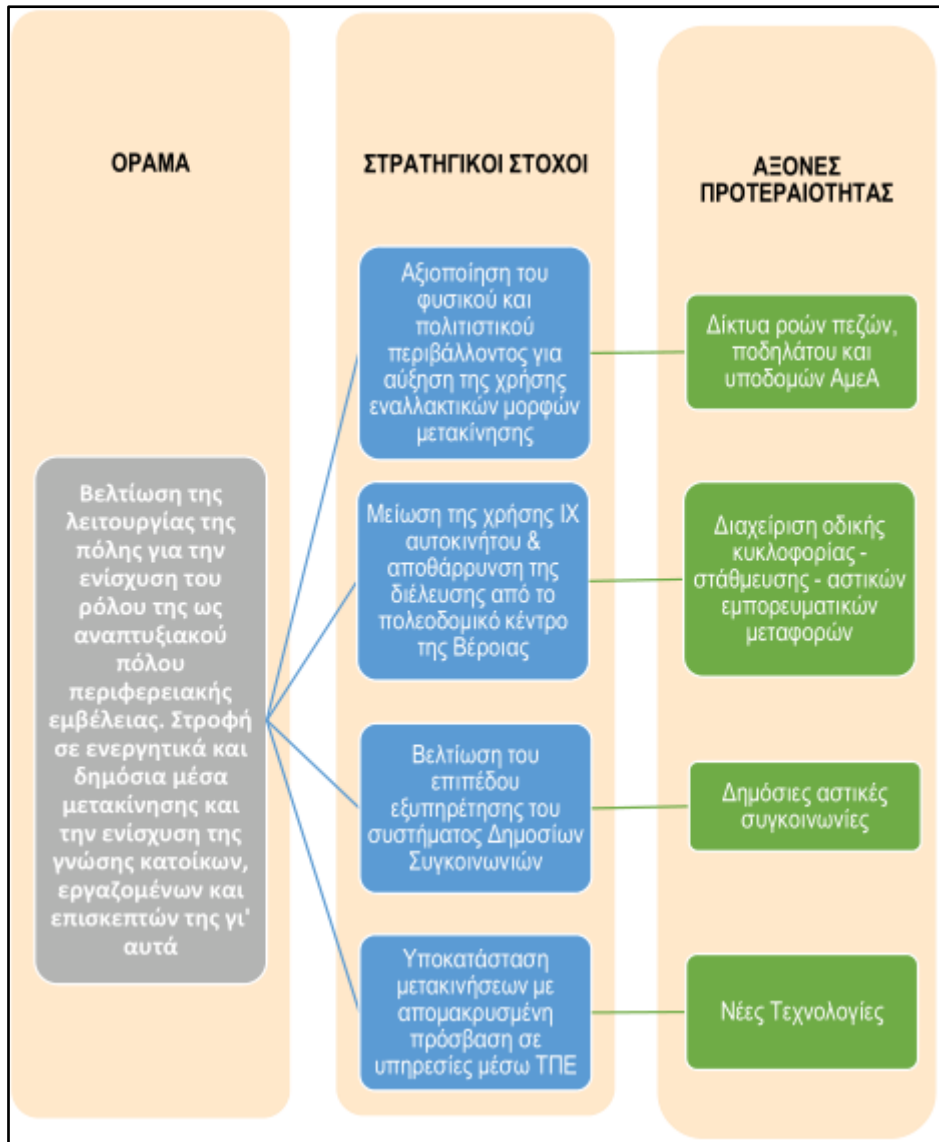
- Κατά τόπους απαντώνται σημαντικές υψομετρικές διαφορές που καθιστούν δυσχερή την κυκλοφορία, καθώς και ασυνέχειες στο οδικό δίκτυο ιδίως εντός του Ιστορικού παλαιού τμήματος της Πόλης.
- Η κατάσταση του οδοστρώματος κατά σημεία χρίζει ασφαλίστερης λόγω κακής συντήρησης / ατεχνίας.
- Οι διαβάσεις περιορίζονται αποκλειστικά κατά μήκος των κύριων οδικών αρτηριών και απουσιάζουν από το λοιπό δίκτυο.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδίως τις ώρες αιχμής, λόγω κακής γεωμετρίας και ρυμοτομίας της πόλης.
- Περιορισμένη χρήση των Μ.Μ.Μ. που φανερώνει κατάφορα την αδυναμία έλξης επιβατών προς τα μέσα.
- Δεν τηρείται η τήρηση ποσοστού 5% επί του συνόλου των νόμιμων θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ, όπως και προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία.
- Ελλιπείς υποδομές για ΑμεΑ και Εμποδιζόμενα Άτομα στο βασικό οδικό δίκτυο της πόλης.
- Έλλειψη ραμπών ΑμεΑ και οδηγών όδευσης τυφλών.
- Υψηλός αριθμός κινητών και ακίνητων εμποδίων επί των πεζοδρομίων και πλησίον των στάσεων.
- Αποφυγή χρήσης ποδηλάτου για μετακινήσεις.



Εικόνα 16 Χάρτης σχεδιασμού Ανάπλασης και Βιώσιμης Κινητικότητας 2032, Πηγή: Σ.Β.Α.Κ. Βέροιας

Κατόπιν των παραπάνω διαπιστώσεων, η λογική της Παρέμβασης εξειδικεύτηκε σε 4 Στρατηγικούς Στόχους ως εξής (Σ.Β.Α.Κ. Βέροιας, 2022):

- «Αξιοποίηση φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος για αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης»,
- «Μείωση χρήσης ΙΧ και αποθάρρυνση της διέλευσης από το πολεοδομικό κέντρο της Βέροιας»,
- «Βελτίωση Δημόσιων Συγκοινωνιών»,
- Υποκατάσταση μετακινήσεων μέσω απομακρυσμένης πρόσβασης μέσω ΤΠΕ (Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επιστήμης).



Εικόνα 17 Διαγραμματική Απεικόνιση του Οράματος του Δήμου για την επίτευξη Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Πηγή: ΣΒΑΚ Βέροιας, 2021

Για την επίτευξη των υπόπιν στόχων, ο Δήμος Βέροιας προχώρησε στην κατάρτιση των εξής Πακέτων Μέτρων ως εξής:

Καταρχάς, με Ορίζοντα Υλοποίησης το 2027, λήφθηκε το Πακέτο Μέτρων αναφορικά με τη Βελτίωση Υποδομών Πεζών που περιλαμβάνει τις εξής δράσεις, μέρος των οποίων βρίσκεται σε φάση υλοποίησης (Για την Οικονομία του Παρόντος Πονήματος θα αναφερθεί σειρά κύριων δράσεων που αφορούν εξ ολοκλήρου ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα):

- Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου,
- Ενοποίηση υφιστάμενου δικτύου πεζοδρομίων, με διάδρομο επαρκούς πλάτους (1,50 μέτρα) για την απρόσκοπτη κίνηση ατόμων με αμαξίδια και εν γένει Εμποδιζόμενα Άτομα,

- Λήψη μέτρων ήπιας συγκοινωνίας, μετά συμμετοχής Συγκοινωνιολόγων και Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

Με Μεσοπρόθεσμο Ορίζοντα Υλοποίησης το 2027, όμοια λήφθηκε το Πακέτο Μέτρων Βελτίωσης των Υποδομών για ΑμεΑ, με τους εξής άξονες:

- Εξασφάλιση απρόσκοπτης πρόσβασης στο σύνολο δημοτικών κτηρίων και υπηρεσιών κατά πλήρη εφαρμογή του ΝΟΚ, 2012.
- Τοποθέτηση ραμπών και οδηγών τυφλών κατά μήκος του συνόλου του Οδικού Δικτύου, κατ' εφαρμογή των αρχών του ΥΠΕΚΑ «Σχεδιάζοντας για Όλους»,
- Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ κατ' εφαρμογή Π.Δ. 241.

Το τρίτο Πακέτο Μέτρων αφορά την Αναβάθμιση των δημοτικών κοινόχρηστων χώρων που αφορά τους εξής άξονες:

- Αντικατάσταση αστικού εξοπλισμού πλησίον πεζόδρομων και χώρων αναψυχής,
- Αναβάθμιση των Παιδικών Χαρών του Δήμου ώστε να είναι προσβάσιμες από το σύνολο του πληθυσμού,
- Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού στο σύνολο του οδικού δικτύου,
- Υπογειοποίηση κάδων απορριμμάτων και καλωδίων ΔΕΗ,
- Αύξηση του «καθέτου» πράσινου και υλοποίηση των χώρων αστικού πράσινου που προβλέπονται στο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο.

Ως προς τη Κυκλοφοριακή Οργάνωση, το Πακέτο Μέτρο συμπεριλαμβάνει τα εξής μέτρα με ορίζοντα υλοποίησης το 2025:

- Σχεδιασμός διαβάσεων πεζών με τρισδιάστατο ανάγλυφο σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου, προς αποφυγή ατυχημάτων,
- Τοποθέτηση smart διαβάσεων με φωτισμό LED, προσαρμοζόμενο στις υποδείξεις του φωτεινού σηματοδότη,

Στον άξονα της Υιοθέτησης Νέων Τεχνολογιών υιοθετήθηκε ο εξής σχεδιασμός ως Πακέτα Μέτρων:

- Ανάπτυξη λογισμικού για το Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. ώστε να πληροφορείται άμεσα το επιβατικό κοινό γενόμενες μεταβολές,
- Εγκατάσταση συστημάτων «*Έξυπνης Πόλης*»,
- Ανάπτυξη Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Υποβολής Προβλημάτων,
- Επέκταση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και ανάπτυξη του δημοτικού δικτύου Wi-Fi για την πρόσβαση των πολιτών στο διαδίκτυο.

Για την υλοποίηση του υπόψιν Σ.Β.Α.Κ. ως μακροπρόθεσμος ορίζοντας λογίζεται το έτος 2032 ενώ καταρτίστηκαν ημερομηνίες διεξαγωγής δημοτικών ερευνών στα πλαίσια Δημόσιας Ψηφιακής και Φυσικής Διαβούλευσης, αναφορικά με τα γενόμενα αποτελέσματα κατά την πάροδο του χρόνου.

2.3. Έρευνα Υφιστάμενης Κατάστασης

2.3.1. Ερευνητική Μέθοδος

Σκοπός της παρούσης υποενότητας είναι η παρουσίαση δεδομένων για την υφιστάμενη κατάσταση στο Δήμο Βέροιας, μέσω έρευνας. Συγκεκριμένα, θα γίνει οριοθέτηση και καθορισμός δείγματος αστικής περιοχής και σημείων ενδιαφέροντος και υψηλής προσβασιμότητας επί αυτού, καθώς και καθορισμός διαδρομών υψηλής κινητικότητας. Στη συνέχεια, θα εξετασθεί και αξιολογηθεί ο βαθμός προσβασιμότητας της ευρύτερης περιοχής, σε συνάφεια με τις καθοριζόμενες ρυθμίσεις του πρώτου μέρους της παρούσας εργασίας.

Ως ερευνητική μέθοδος, αυτεξήγητα επιλέχθηκε η μελέτη περίπτωση (case study) περιγραφικά. Έτσι, αυτή βασίζεται στην εμπειρική προσέγγιση του γράφοντος. Φυσικά, η υπόψιν μέθοδος υπόκειται σε υποκειμενικότητα και έτσι τα αποτελέσματα αυτής δεν μπορούν να οδηγήσουν σε γενίκευση (Gomm et al., 2000), καθότι μελετάται ένα συγκεκριμένο φαινόμενο εντός περιχαρακωμένου πεδίου έρευνας.

2.3.2.. Επιλογή περιοχής και διαδρομών έρευνας στην πόλη της Βέροιας

Λόγω της φύσης της διεξαγόμενης έρευνας, ως εργαλείο συλλογής ερευνητικών δεδομένων καθορίστηκε η «*επί πεδίου*» καταγραφή και αξιολόγηση ευρημάτων συγκριτικά με τις ισχύουσες κείμενες διατάξεις περί κινητικότητας και Βιώσιμου Αστικού Περιβάλλοντος. Επικουρικά, για την μελέτη και διαδικασία λήψης απόφασης χρησιμοποιήθηκαν διαδικτυακά εργαλεία και εφαρμογές όπως «*Google Maps*» και γεωγραφικά δεδομένα από ελεύθερες πηγές διαδικτυακά. Η έρευνα επί πεδίου πραγματοποιήθηκε κατά το Νοέμβριο του 2022.

Σκοπός της συλλογής και αξιολόγησης των δεδομένων είναι η κατασκευή και διαμόρφωση πλήρους εικόνας επί της υφιστάμενης κατάστασης, ως απότοκο και πόρισμα του παρόντος πονήματος. Παραταύτα, λόγω των περιορισμών που αυτεξήγητα τίθενται σε μια προσωπική έρευνα επί του πεδίου, το παρόν μπορεί να αποτελέσει εφόρμηση για ανάθεση ενός μεγαλύτερου έργου από το Δήμο, ιδιαίτερα δε σε σύμπνοια με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που ήδη έχει δρομολογηθεί στο Δήμο Βέροιας. Έτσι, μια πληρέστερη έρευνα δύναται να λειτουργήσει επικουρικά για την κατασκευή νέων υποδομών και βελτίωση των ήδη υπαρχόντων.

Η περιοχή της έρευνας ορίζεται από νοητό παραλληλόγραμμο εντός της πόλεως της Βέροιας, ως εξής (η οριοθέτηση διαφαίνεται στις Εικόνες 18,19):

- Όρια Λεωφόρου Ελιάς και ομώνυμου Δημοτικού Πολυχώρου (Βόρειο Άκρο)
- Πλατεία Ωρολογίου, γνωστό και ως Ρακτιβάν (Νότιο Άκρο)
- Λεωφόρος Μητροπόλεως (Δυτικό Άκρο)
- Λεωφόρος Ανοιξέως (Ανατολικό Άκρο).

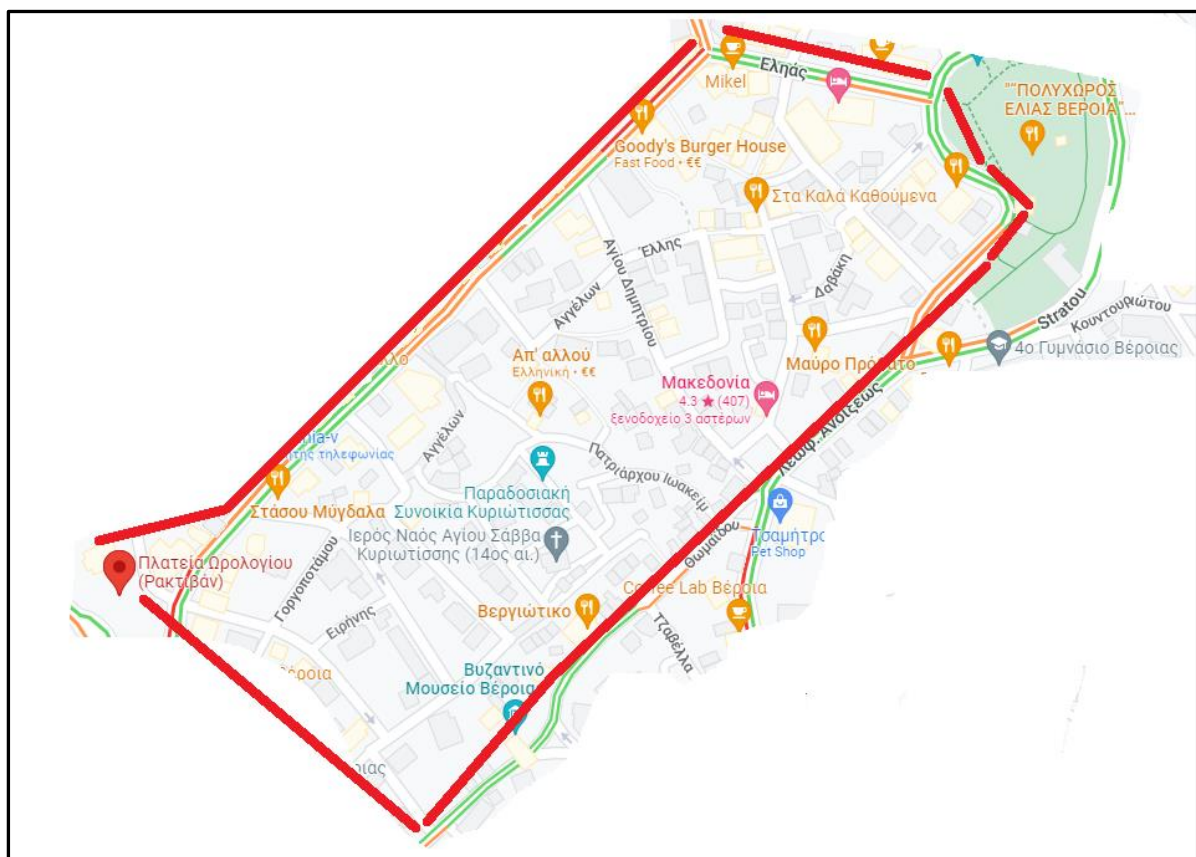
Το συνολικό εμβαδόν της επιφάνειας που καλύπτεται αντιστοιχεί σε 90.000 τετραγωνικά μέτρα.

Στην περιοχή όπου εξετάζεται υπάρχει πληθώρα καταστημάτων λιανικής πώλησης, εστίασης, κέντρα παροχής υπηρεσιών (τράπεζες, ιδιωτικά ιατρεία, λογιστήρια, ξενοδοχεία), Ιεροί Ναοί καθώς και υπαίθριοι χώροι αναψυχής. Ως καθοριζόμενα σημεία ενδιαφέροντος επιλέγονται τα εξής:

- Δημαρχείο,
- Μητρόπολη,
- Κ.Ε.Π. Βέροιας (Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών)
- Δημοτική Βιβλιοθήκη,
- Τράπεζες (Πειραιώς, Εθνική)
- Ιερός Ναός Αγίων Αναργύρων
- Βλαχογιάννειο Μουσείο



Εικόνα 18 Οριοθέτηση περιοχής έρευνας εντός Δήμου Βέροιας – Δορυφορική Λήψη (Πηγή: Google Maps)



Εικόνα 19 Οριοθέτηση περιοχής έρευνας εντός Δήμου Βέροιας (Πηγή Google Maps)

2.3.3. Ανάλυση Αποτελεσμάτων

2.3.3.1. Λεωφόρος Μητροπόλεως – Δ1

Καταρχάς, ως πρώτη εξεταζόμενη διαδρομή ορίζεται αυτή της Λεωφόρου Μητροπόλεως, καθώς και η πάροδος προς οδό Έλλης όπου εντοπίζεται η Δημόσια Κεντρική Βιβλιοθήκη της Βέροιας, καθώς και πλήθος καταστημάτων εστίασης (εφεξής καλούμενη Δ1). Αποτελεί κεντρική οδική αρτηρία της πόλης της Βέροιας και εκτιμάται πως ως τέτοια, δύναται να χαρακτηριστεί εν γένει προσβάσιμη από εμποδιζόμενα άτομα. Ωστόσο, μελλοντικά χρίζει σημαντικής αναδιαμόρφωσης ώστε η κίνηση σε αυτήν να χαρακτηρίζεται καθολικά από ασφάλεια για το σύνολο του πληθυσμού. Αναλυτικότερα, εντοπίστηκαν οι παρακάτω δυσχέρειες (συνοδευόμενες από σχετικές φωτογραφίες που έλαβε ο γράφων):

- Σε κανένα σχεδόν τμήμα των πεζοδρομίων της Οδού Μητροπόλεως δεν υπάρχουν τμήματα όδευσης τυφλών, ενώ δεν έχει τοποθετηθεί αριθμός πλακών όδευσης με κατάλληλη σήμανση. Απότοκο αυτού είναι η απαγορευτική σχεδόν χρήση της οδού από τμήμα πληθυσμού με προβλήματα όρασης.
- Παρά το σημαντικό πλάτος των πεζοδρομίων στην εξεταζόμενη οδό (ξεπερνά τα 2.5 μέτρα, που λαμβάνεται ως ικανή συνθήκη καθότι το ελάχιστο καθοριζόμενο είναι 1.5 μέτρα) υπάρχει πληθώρα σταθερών εμποδίων αστικού εξοπλισμού που δυσχεραίνει την κυκλοφορία των πεζών. Ενδεικτικά, παρατηρήθηκαν πινακίδες σήμανσεως, τηλεφωνικοί θάλαμοι, δέντρα, περίπτερα κλπ.
- Παρ' ότι υφίσταται ικανός αριθμός κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) επί της οδού, αυτά κατά πλειοψηφία είναι εξαιρετικά μικρού πλάτους (περί το 1 μέτρο), ενώ σε ελάχιστες περιπτώσεις αυτά βρίσκονται αντικριστά επί των πλευρών της οδού, όπως προβλέπεται από την σχετική Υπουργική Απόφαση. Το φαινόμενο αυτό είναι ακόμα εντονότερο στην περίπτωση των διαβάσεων.
- Ως θετικό εκτιμάται πως παρά τα προβλήματα στα κεκλιμένα επίπεδα, το κράσπεδο αυτών δεν παρουσιάζει υψομετρική διαφορά ως προς την ένωση με το κυρίως οδόστρωμα, πλην ορισμένων περιπτώσεων.
- Επί της οδού, δεν τηρείται ποσοστό 5% θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ, ενώ οι υπάρχουσες θέσεις βρίσκονται μακριά από κατάλληλα κεκλιμένα επίπεδα. Τέλος, παρά την ύπαρξη αριθμού θέσεων, αυτές εξυπηρετούν μόνο ΙΧ και όχι οχήματα τύπου VAN για εξυπηρέτηση

ΑμεΑ που η έξοδος του από το όχημα γίνεται από τον πίσω χώρο αυτού.

- Η είσοδος σε σημεία μείζονος ενδιαφέροντος, όπως το Δημαρχείο της Πόλης (όπου και στεγάζεται η πλειοψηφία των δημοτικών υπηρεσιών) και ιδιαίτερα στην Μητρόπολη (όπου η είσοδος έχει πλάτος μικρότερο του μέτρου, ενώ υπάρχει απότομη κλίμακα) παρουσιάζει σημαντικές δυσκολίες ως προς την προσβασιμότητα.
- Ακόμη σε ορισμένα σημεία, η κακή κατάσταση του πλακόστρωτου πεζοδρομίου δημιουργεί υψομετρικές διαφορές και ανισοεπίπεδη όδευση που καθιστά απαγορευτική την κίνηση αναπηρικού αμαξιδίου επί αυτής. Αυτό παρατηρείται ιδιαίτερα πέριξ του δημαρχείου της Βέροιας, όπου και το πλακόστρωτο βρίσκεται σε κακή κατάσταση.

Τα παραπάνω, παρουσιάζονται αναλυτικά στις παρακάτω φωτογραφίες:



Εικόνα 20 Η ράμπα παρουσιάζει σημαντική υψομετρική διαφορά με το κράσπεδο, ενώ παρατηρείται κατόπιν αυτής σταθερό εμπόδιο και εκλέπτυνση της όδευσης λόγω θάμνων



Εικόνα 21 Ικανό πλάτος πεζοδρομίου, ωστόσο διαφαίνεται η απουσία όδευσης τυφλών, καθώς και η κακοτεχνία στο επικλινές επίπεδο (ράμπα) (Google Street View)



Εικόνα 22 Η είσοδος στο Δημαρχείο Βέροιας είναι απαγορευτική, καθώς παρά πλην της ύπαρξης θέσης ΑμεΑ, τόσο η ράμπα όσο και η κλίμακα εισόδου δημιουργούν δυσκολίες.



Εικόνα 23 Είσοδος στην Μητρόπολη της Βέροιας. Μηδενικά προσβάσιμη από εμποδιζόμενα άτομα λόγω εκλέπτυνσης και κλίμακας.



Εικόνα 24 Πεζοδρόμια περίξ του Δημαρχείου επί της Μητροπόλεως. Η κατάσταση του πλακόστρωτου απαγορεύει την κίνηση αναπηρικών αμαξιδίων επί αυτού.



Εικόνα 25 Η ράμπα εισόδου στη Δημοτική Βιβλιοθήκη είναι επαρκής για την προσβασιμότητα της, ωστόσο οδήγησε σε εκλέπτυνση της όδευσης του πεζοδρομίου σημαντικά.

2.3.3.2. Οδός Ελιάς - Διαδρομή 2

Ως δεύτερη εξεταζόμενη διαδρομή (εφεξής καλούμενη Δ2) καθορίζεται η οδός Ελιάς, από τη συμβολή της με την Οδό Βενιζέλου ως και τον δημοτικό «Πολυχώρο» Ελιάς, η οποία παρουσιάζει ενδιαφέρον καθώς εμπεριέχει σημαντικό αριθμό καταστημάτων εστίασης, ξενοδοχείων και το Πάρκο Ελιάς. Καθότι αποτελεί νεότερη οδό της πόλης, χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερο βαθμό προσβασιμότητας συγκριτικά με την Δ1. Παρά ταύτα, η υψηλή εμπορική δραστηριότητα επί της οδού οδηγεί σε δυσχέρειες καθότι παρά τις επαρκείς υποδομές, η υψηλή χρήση κινητών αστικών εμποδίων αποτελεί μείζον πρόβλημα. Οι επιμέρους παρατηρήσεις επί της Δ2 είναι οι εξής:

- Η όδευση τυφλών είναι περιορισμένη επί της συμβολής την Οδό Βενιζέλου. Παρά ταύτα, οφείλει να σημειωθεί ως δείγμα καλής πρακτικής, πως η χρήση της είναι ορθή καθώς έχει τοποθετηθεί το σύνολο των ειδών και αριθμού προβλεπόμενων τετράγωνων πλακών όδευσης τυφλών.
- Λάκκοι φύτευσης δέντρων δεν καλύπτονται με σχάρες και δεν είναι οριοθετημένοι, όπως προβλέπεται από την Οικεία Υπουργική Απόφαση.
- Σταθερά εμπόδια εντός της ζώνης ελεύθερης όδευσης επί των πεζοδρομίων περιορίζουν το πλάτος αυτής, παρότι αυτό χαρακτηρίζεται ως επαρκές καθότι ξεπερνά τα 3 μέτρα καθ' όλο το μήκος της εξεταζόμενης διαδρομής.
- Δεν τηρούνται παρά 2 θέσεις σταθμεύσεως για όχημα ΑμεΑ, παρά το προβλεπόμενο ποσοστό 5% που πρέπει να τηρείται επί κάθε οδού. Πολλώ δε μάλλον, οι παραπάνω θέσεις δεν ήταν διασυνδεδεμένες με το πεζοδρόμιο μέσω κεκλιμένου επιπέδου (ράμπας).
- Οι απολήξεις των οδών και η επίστρωση σημαντικού τμήματος του πεζοδρομίου είναι φτιαγμένα από μάρμαρο, που εξ ορισμού αποτελεί επικίνδυνη και ολισθηρή επιφάνεια.
- Σε αντίθεση με τη Δ1, παρά την ύπαρξη ικανού αριθμού κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών), αυτές παρουσίαζαν στην απόληξη τους σημαντική υψομετρική διαφορά (μεγαλύτερη των 10 εκατοστών) με το κράσπεδο του οδοστρώματος.
- Ιδιαίτερα επί των δύο κόμβων (Οδός Ελιάς – Οδός Βενιζέλου, Πάρκο Ελιάς – Λεωφόρος Άνοιξης) παρατηρείται η ύπαρξη διαγώνιων διαβάσεων, αριθμός εκ των οποίων δεν διαθέτει κεκλιμένα επίπεδα.
- Η ύπαρξη μεγάλου αριθμού καταστημάτων εστίασης στο μέσο της Οδού προξενεί την εμφάνιση και μεγάλης ποσότητας κινητού αστικού

εξοπλισμού (καθίσματα, απάρτια καταστημάτων εστίασης κλπ) με αποτέλεσμα μεγάλο τμήμα του πεζοδρομίου να μην είναι πρακτικά προς χρήση από τους πεζούς, μειώνοντας έτσι σημαντικά την προσβασιμότητα της οδού για τα εμποδιζόμενα άτομα.

- Σταθερά αστικά εμπόδια (πληροφοριακές πινακίδες, οδικές σημάσεις κλπ) δημιουργούν προβλήματα, καθώς συχνά τοποθετούνται στο μέσο της ζώνης ελεύθερης όδευσης ώστε εν τέλει το πρακτικά χρησιμοποιούμενο πλάτος του πεζοδρομίου να είναι μικρότερο του προβλεπόμενου, ήτοι 1.5 μέτρα.
- Ιδιαίτερο πρόβλημα δημιουργείται και σε βορειότερες οδούς, κατευθυνόμενος κανείς προς την Οδό Ελιάς (όπως στην Οδό Αντωνίου Αντωνιάδη) όπου τα πεζοδρόμια είναι συχνά μικρότερου πλάτους του ενός μέτρου με την ταυτόχρονη εμφάνιση του φαινομένου της στάθμευσης αυτοκινήτων και δίκυκλων επί αυτών.



Εικόνα 26 Στην έναρξη της Δ2 παρατηρείται αριθμός διαγώνιων διαβάσεων.



Εικόνα 27 Παρατηρείται ύπαρξη όδευσης τυφλών καθώς και επαρκή κεκλιμένα επίπεδα επί της έναρξης της Δ2



Εικόνα 28 Η ύπαρξη κινητών εμποδίων αστικού εξοπλισμού, καθώς και η χρήση μαρμάρου στις απολήξεις του πεζοδρομίου δημιουργούν δυσχέρειες κινητικότητας.



Εικόνα 29 Η πρόσβαση στο δημοτικό πολυχώρο του Πάρκου Ελιάς είναι περιορισμένη, ενώ εντός αυτού δεν υπάρχουν πλάκες όδευσης τυφλών.



Εικόνα 30 Παρά την ύπαρξη πλακών όδευσης τυφλών, το πεζοδρόμιο εκλεπτύνεται λόγω θάμνων, ενώ επί του ενός φρεατίου δεν έχει τοποθετηθεί συνέχεια όδευσης τυφλών όπως προβλέπεται.



Εικόνα 31 Καλή πρακτική τοποθέτησης πλάκας "ΚΙΝΔΥΝΟΥ" σε όδευση τυφλών.



Εικόνα 32 Πάροδος της Οδού Ελιάς.

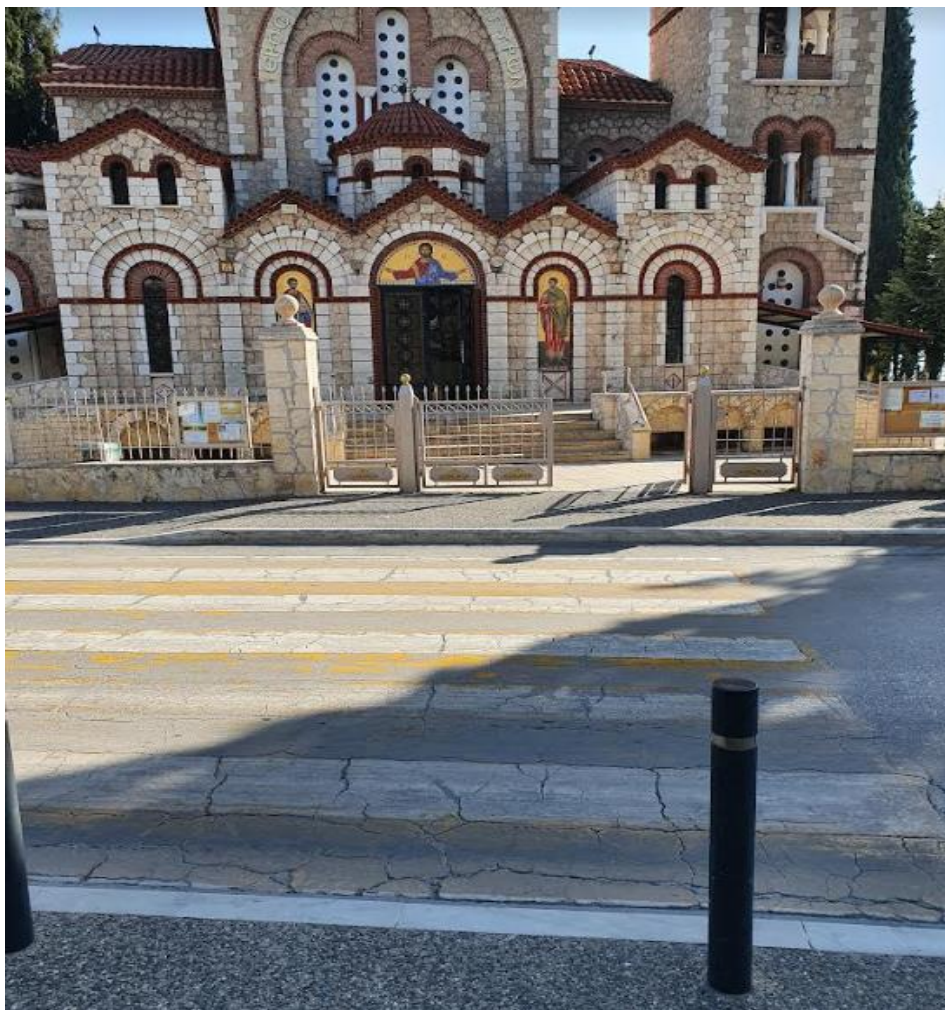
2.3.3.3. Λεωφόρος Άνοιξης – Διαδρομή 3

Ως 3^η καθοριζόμενη διαδρομή ορίστηκε η Λεωφόρος Ελιάς και Οδός Θωμαΐδου και οι πάροδοι αυτών (εφεξής καλούμενη Δ3). Η περιοχή χαρακτηρίζεται από μικρότερη εμπορική δραστηριότητα καθότι αποτελεί «σύνορο» με αμιγείς περιοχές κατοικιών. Η Δ3 χαρακτηρίζεται εξαιρετικά χαμηλής προσβασιμότητας και κινητικότητας για ΑμεΑ, ενώ σε αυτήν παρατηρούνται τα μεγαλύτερα προβλήματα. Αναλυτικότερα, οι επιμέρους γενόμενες παρατηρήσεις επί της Δ3 είναι οι εξής:

- Σημαντικό μέρος στα μέσα της Λεωφόρου δεν διαθέτει πεζοδρόμιο, αποκλείοντας ή εκθέτοντας σε κίνδυνο το σύνολο των κατηγοριών των εμποδιζόμενων ατόμων.
- Παρά την ύπαρξη, σχετικά επαρκούς, αριθμού θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ, αυτές δεν διαθέτουν ράμπες, ενώ συχνά βρίσκονται παρακείμενα αυτών ακίνητα εμπόδια αστικού εξοπλισμού (πινακίδες σήμανσης).
- Δεν διατίθεται επαρκής αριθμός διαβάσεων επί της Λεωφόρου, ενώ στις υπάρχουσες τα κεκλιμένα επίπεδα διαθέτουν σημαντική υψομετρική διαφορά από το κράσπεδο, άνω των 10 εκατοστών.
- Οι παρακείμενες πάροδοι της Λεωφόρου χαρακτηρίζονται σχεδόν καθολικά από πλάκες ή πλακόστρωτα, όπου λόγω χρόνιας φθοράς έχει αποκολληθεί μέρος αυτών. Έτσι, η κίνηση είναι ανισοεπίπεδη και επιφέρει σημαντικούς περιορισμούς ως προς την προσβασιμότητα των πέριξ συνοικιών.
- Παρ' ότι τα πρώτα 300 μέτρα της οδού χαρακτηρίζονται από πεπλατυσμένα πεζοδρόμια, αυτά διχοτομούνται από δέντρα, τα οποία ναί μεν είναι οριοθετημένα σε επαρκές ύψος, ωστόσο περιορίζουν το πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης σημαντικά, σε πλάτος κάτω του 1.5 μέτρου.
- Το υπόψιν τμήμα, καθώς διαθέτει ικανό αριθμό βιοτεχνιών, συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων, φανοποιείας και μικρών καταστημάτων εμφανίζει αυξημένο αριθμό κινητών εμποδίων αστικού εξοπλισμού.
- Ιδιαίτερα θετική εντύπωση προξενεί η ύπαρξη παρά ταύτα ειδικού ανελκυστήρα ΑμεΑ στην Τράπεζα Πειραιώς που χαρακτηρίζεται ως παράδειγμα καλής πρακτικής και αναγωγής της πόλης σε Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον.



Εικόνα 33 Θέση Στάθμευσης ΑμεΑ χωρίς ράμπα και με σταθερό αστικό εμπόδιο



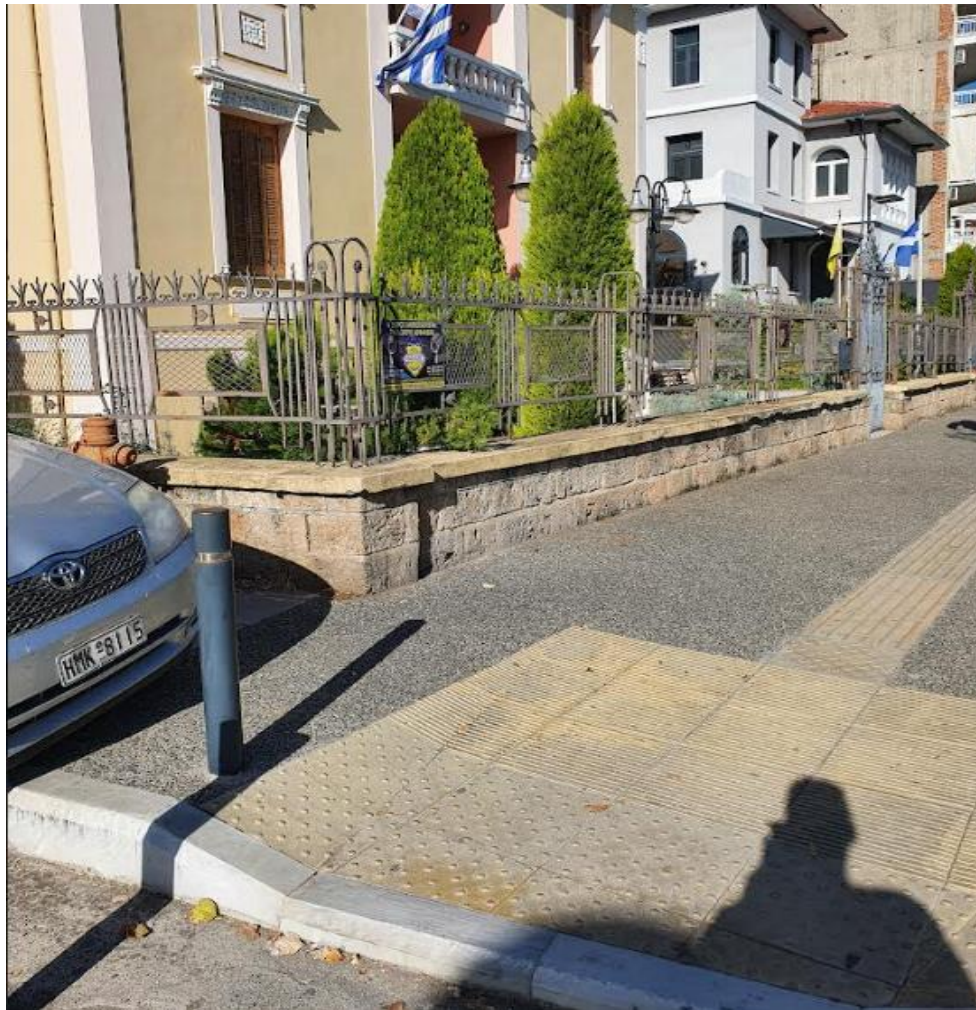
Εικόνα 34 Διάβαση επί Αγίων Αναργύρων χωρίς ράμπα, με σταθερά εμπόδια και χωρίς προσβάσιμη είσοδο στον Ναό



Εικόνα 35 Καλή πρακτική στις αρχές της Λεωφόρου, πλήν της απόστασης της ράμπας από το κράσπεδο και του μαρμάρου στην απόληξη αυτής.



Εικόνα 36 Διάβαση με σταθερό εμπόδιο αστικού εξοπλισμού χωρίς χρήση πλακών όδευσης τυφλών.



Εικόνα 37 Είσοδος στο Μουσείο Βλαχογιάννη. Φανερή τόσο η κακοτεχνία στην ράμπα, όσο και η αδυναμία εισόδου εμποδιζόμενων ατόμων στο Μουσείο



Εικόνα 38 Πλήρης απουσία πεζοδρομίου επί το σύνολο σχεδόν της Λεωφόρου Ανοιξης

2.3.3.4. Οδός Μιαούλη – Διαδρομή 4

Ως 4^η Διαδρομή ορίζεται η Οδός Μιαούλη – Γοργοποτάμου (εφεξής καλούμενη Δ4) ως την συμβολή αυτής με την Πλατεία Ωρολογίου. Η διαδρομή αυτή, παρ' ότι δεν αποτελεί κύρια οδική αρτηρία επιλέχθηκε δειγματοληπτικά ως ενδεικτική των δευτερευουσών οδών στο Κέντρο της Βέροιας. Χαρακτηρίζεται ως μη προσβάσιμη καθ' όλο το μήκος της και παρέχουσα ελάχιστη κινητικότητα σε εμποδιζόμενα άτομα. Διαφαίνεται συνεπώς πως απομακρυνόμενος κανείς από το Κέντρο της Βέροιας, τα επίπεδα κινητικότητας που παρέχονται μειώνονται εκθετικά, ενώ εμφανίζεται σωρεία παραλείψεων, κακοτεχνίας και ελλείψεις. Αναλυτικά, οι παρατηρήσεις επί της 4^{ης} διαδρομής είναι οι εξής:

- Δεν υφίσταται στην καθορισθείσα Δ4 όδευση τυφλών.
- Υφίσταται αριθμός σταθερών και κινητών εμποδίων αστικού εξοπλισμού που καθιστούν επικίνδυνη ακόμα και την κυκλοφορία πεζών που δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των εμποδιζόμενων ατόμων (κάδοι απορριμμάτων, οδική σήμανση κοκ)
- Το πεζοδρόμιο (όπου αυτό υπάρχει) διακόπτεται συχνά κατά μήκος της διαδρομής αμφίδρομα από το οδόστρωμα,
- Ο αριθμός διαβάσεων και κεκλιμένων επιπέδων δεν είναι επαρκής για το μήκος της εξεταζόμενης περιοχής,
- Δεν παρατηρήθηκε καμία θέση στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, παρά την πρόβλεψη της ρυθμιστικής Υπουργικής Απόφασης για τήρηση ποσοστού 5% επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης της οδού.

Οι παρατηρήσεις φαίνονται στις παρακάτω φωτογραφίες:



Εικόνα 39 Έλλειψη ράμπας και σταθερά αστικά εμπόδια επί της πλατείας Ωρολογίου



Εικόνα 40 Μονομερές κεκλιμένο επίπεδο και κακή κατάσταση οδοστρώματος στην Συμβολή της Πλατείας Ωρολογίου



Εικόνα 41 Απουσία οδικής σήμανσης τυφλών και παράλληλη απουσία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίου σε θέση ΑμεΑ



Εικόνα 42 Στενότητα πεζοδρομίου και απουσία χειρολισθήρων



Εικόνα 43 Αποκόλληση πλακών και στενότητα πεζοδρομίου που αποτρέπει πλήρως την κινητικότητα των εμποδιζόμενων ατόμων

3. Παρατηρήσεις - Συμπεράσματα

Σκοπός της παρούσης εργασίας ήταν η ανάλυση και μελέτη των επιπέδων προσβασιμότητας – κινητικότητας στο κέντρο της πόλης της Βέροιας ως σημείο συγκέντρωσης του οικονομικού, εμπορικού και κοινωνικού βίου αυτής.

Η ίδια η υπόσταση της Βέροιας, ως μια πόλη με ιδιαίτερο παρελθόν και μακρά ιστορία καθιστά ιδιαίτερη δύσκολη την επαύξηση της προσβασιμότητας της, καθώς η άναρχη ρυμοτομία της πόλης σε συνάρτηση με την παλαιότητα των υποδομών καθιστά την διαδικασία αναμόρφωσης της σε ένα ιδιαίτερα χρονοβόρο και απαιτητικό σε πόρους εγχείρημα. Παρά ταύτα, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που ήδη εκτελείται σταδιακά από το Δήμο Βέροιας αποτελεί μια πρωτοβουλία που δύναται να αποτελέσει εφόρμηση για τη σταδιακή επιτάχυνση της ανάπτυξης και της προσβασιμότητας της πόλης.

Το τμήμα της Βιβλιογραφικής Επισκόπησης της παρούσας εργασίας καταρχάς ανέδειξε την ιδιαίτερη βαρύτητα που αποδίδεται διεθνώς στα εμποδιζόμενα άτομα, βαρύτητα που υιοθετήθηκε εξ ολοκλήρου και από την Ευρωπαϊκή Ένωση . Η συνέχεια της Βιβλιογραφικής Επισκόπησης παρουσίασε την εθνική προσέγγιση αναφορικά τόσο με τη Νομοθεσία, όσο και με τη ψήφιση Ρυθμιστικών Διατάξεων, που ακολουθεί την ευρωπαϊκή , προσαρμοζόμενη πάντα στην ελληνική πραγματικότητα. Αποφαινεται συνεπώς, πως ο Νομοθέτης έχει ρυθμίσει πλήρως τις τεχνικές προδιαγραφές προσαρμογής και σχεδίασης ενός προσβάσιμου αστικού περιβάλλοντος. Παρά ταύτα, παθογένειες και έλλειψη πόρων της ελληνικής πραγματικότητας αποτρέπουν παροντικά την υλοποίηση των διατάξεων, γεγονός που μοιραία οδηγεί στην μείωση της κινητικότητας των εμποδιζόμενων ατόμων στη χώρα μας.

Απαραίτητη κρίνεται συνεπώς μια ολιστική προσέγγιση Κράτους, Αρμόδιων Υπουργείων και Υπουργικών Αρχών και Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην κατεύθυνση της επίτευξης και επανασχεδιασμού των διαστάσεων του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος ως αυτό να παρέχει ίσες ευκαιρίες και δυνατότητες πρόσβασης στο σύνολο των πολιτών. Έτσι, διαγράφεται το κενό του αυστηρού καθορισμού των επιμέρους αρμοδιοτήτων των παραπάνω αρχών, η κάλυψη του οποίου δύναται να δρομολογήσει σειρά εξελίξεων.

Παρά ταύτα, η Βιβλιογραφική Επισκόπηση αποτέλεσε εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο στον άξονα της κατανόησης των διαστάσεων της κινητικότητας – προσβασιμότητας που οδήγησε στην ανάλυση στο δεύτερο

μέρος της παρούσης εργασίας της Υφιστάμενης Κατάστασης στην Πόλη της Βέροιας.

Η διεξαγωγή της επί πεδίου έρευνας για την καταγραφή και αξιολόγηση των επιπέδων προσβασιμότητας και κινητικότητας επέτρεψε την εξέταση δείγματος της πόλης και σημείων ενδιαφέροντος αναφορικά με τις προδιαγραφές των κείμενων διατάξεων. Η έρευνα εξήγαγε τα εξής συμπεράσματα:

- Σε αρκετές περιπτώσεις (Δ3, Δ4) δεν υφίστανται επαρκή πεζοδρόμια. Στα υπάρχοντα που εντοπίστηκαν πλην ελάχιστων περιπτώσεων το πλάτος της όδευσης δεν είναι επαρκές, ενώ ταυτόχρονα οι οδεύσεις τυφλών δεν επαρκούν, ενώ συχνά δεν χρησιμοποιούνται οι ορθές πλάκες, όπως προβλέπεται. Ακόμη, ικανός αριθμός κινητών και σταθερών αστικών εμποδίων καθιστά ακόμα πιο δυσχερή την κινητικότητα των πολιτών.
- Επιπρόσθετα, οι λάκκοι φύτευσης δέντρων δεν είναι κατά κανόνα οριοθετημένοι, ενώ σε αρκετές περίπτωση βρίσκονται στο κέντρο της ζώνης ελεύθερης όδευσης, με αποτέλεσμα τη διχοτόμηση αυτής.
- Ακόμη, παρά την επάρκεια του πλάτους των δρομολογίων στις διαδρομές Δ1, Δ2 αυτές δεν διαθέτουν κατά συντριπτικό ποσοστό οδηγούς όδευσης ατόμων με προβλήματα όδευσης, καθώς τα περισσότερα πεζοδρόμια αποτελούνται από πλάκες ή μπετόν.
- Αναφορικά με τα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) υφίστανται σε σχετικά ικανοποιητικό αριθμό, ωστόσο λόγω κακοτεχνίας σε αρκετές περιπτώσεις βρίσκονται σε αρκετή υψομετρική απόσταση από το κράσπεδο του οδοστρώματος. Συχνά, βρίσκονται πλησίον σταθερών αστικών εμποδίων, ενώ οι απολήξεις τους είναι κατά περίπτωση μαρμάρινες με απότοκο αυξημένη ολισθηρότητα.
- Ακόμη, οι περισσότερες Υπηρεσίες και οι θρησκευτικές και πολιτισμικές δομές δεν παρέχουν πρόσβαση σε ΑμεΑ και γενικότερα εμποδιζόμενα άτομα, καθώς απουσιάζουν ράμπες, ενώ συχνά οι είσοδοι δεν φέρουν αρκετό πλάτος για την είσοδο ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο.

Τέλος, ιδιαίτερη σημασία πρέπει να αποδοθεί και στην έλλειψη παιδείας των πολιτών ως προς τη διάσταση της προσβασιμότητας. Έτσι, κατά την έρευνα διαπιστώθηκε πως ελάχιστη προσοχή αποδίδεται στη τήρηση των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ για αυτούς, ενώ ταυτόχρονα η λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων εστίασης οδηγεί σε εκτεταμένη χρήση κινητών αστικών εμποδίων που μειώνουν κατακόρυφα την προσβασιμότητα των οδών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4074. (2012, Απριλίου 11). Σύμβαση για τα Δικαιώματα
- Γαβαλάς (2022), «Πληθυσμιακή Γεωγραφία – Δομή Πληθυσμού», Σημειώσεις επί διαλέξεων, Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Τμήμα Γεωγραφίας
- Γεωργαλά Β. (2011) “Η Κινητικότητα των Ατόμων με Αναπηρίες στην Πόλη. Η Περίπτωση του Βόλου”, Διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Δαραής, Κ. (2001) “Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στην κοινωνία”, Τόμος 2, The Sciences of Education, Επιστημονικό ηλεκτρονικό περιοδικό Virtual School, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη.
- Δήμος Βέροιας (2022) «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Τελική Έκθεση Πεπραγμένων», Βέροια
- Διβανέ Σ. (2004) “Σχεδιασμός στην πόλη για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες : η περίπτωση του Βόλου - ολυμπιακής πόλης 2004”, Διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας”, Διδακτορική διατριβή, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ, Αθήνα
- ΕΣΑμεΑ (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία) (2005) “Προσβασιμότητα: το «κλειδί» για την εξάλειψη των διακρίσεων”, Αθήνα
- ΕΣΑμεΑ (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία) (2008) “Σχεδιάζοντας πολιτική σε θέματα αναπηρίας”, εγχειρίδιο εκπαιδευόμενου, Αθήνα
- Κατσούλης Χρήστος- Κωτούλας Βασίλης- Παπασεκαλλαρίου Ηλίας, (1993), “Έρευνα για την καταγραφή απόψεων και στάσεων ομάδων της κοινωνίας απέναντι στα ΑΜΕΑ”, Χωρίς έκδοση, Αθήνα
- Μαρκοστάμος Π. (2007) “Προσβασιμότητα και Άτομα με Αναπηρία”, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης Και Δημόσιας Διοίκησης , Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα

Μούστου, Φ. (2005) 'Προσδιορισμός της Συνδυασμένης Δυνατότητας Πρόσβασης στο Δήμο της Αθήνας', Μεταπτυχιακή Εργασία, Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Γεωπληροφορικής», Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Νιτσόπουλος Μ. (1981) "Ειδικά Πνευματικά Καθυστερημένα Άτομα", Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη

Πολυχρονίου Ι. (2011), "Βασικό νομοθετικό πλαίσιο και προδιαγραφές για την προσβασιμότητα ΑμεΑ", [διαδίκτυο (online)]. Επιτροπής Προσβασιμότητας ΥΠΕΚΑ: Διεύθυνση Μελετών Μουσείων και Πολιτιστικών Κτιρίων., Ανακτήθηκε στις 31/10/22

Στεφανίδης Κ. (2004) "Μελέτη με αντικείμενο της καθολική πρόσβαση και ισότιμη συμμετοχή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) στην κοινωνία της πληροφορίας: Παραδοτέο Π.2: Τελική έκδοση της μελέτης", Ειδικός Λογαριασμός Κονδυλίων Έρευνας, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ηράκλειο

Τζαμπαζή Ε. (2005) "Οι Προοπτικές για μια Βιώσιμη Κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις" στο "Βιώσιμη Ελληνική Πόλη" του Τέτση Σ., Αθήνα

Τσαλής & Νανιόπουλος (2014), «Η προσβασιμότητα των ατόμων με δυσκολίες στη Μετακίνηση στο Δήμο Θεσσαλονίκης», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη

Τσιρώνη Δ. (2010) "Κυκλοφοριακή ασφάλεια και διευκόλυνση για πολίτες με κινητικές αδυναμίες στην πόλη", πτυχιακή εργασία, Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα

Τυπογραφείο: <http://www.et.gr>

των Ατόμων με Αναπηρία. Ανάκτηση Οκτώβριος 2020, από Εθνικό

Ξενόγλωσση

European Commission (2017), "Attitudes of Europeans to Disability. Eurobarometer 54.2", Brussels, Belgium

EUROPEAN COMMISSION. (2012). Disability Statistics - Prevalence and Demographics. Brussels: Eurostat.

EUROPEAN COMMISSION. (2020). European Commission. Ανάκτηση 31/10/22, από European Commission/Employment, Social Affairs & Inclusion: <https://ec.europa.eu/>
Geography, 25(3) 264-284

Goodall, W., Fishman, T., Bornstein, J., Bonthron, B. (2017). The rise of mobility as a service: Reshaping how urbanities get around. Issue 20. London: Deloitte University Press, 114-122.

Jarass, J., Heinrichs, D. (2013). New urban living and mobility. 41st European Transport Conference 2013, ETC 2013: ScienceDirect: ELSEVIER: 143.

Horner, M.W. (2004) 'Exploring metropolitan accessibility and urban structure', Urban Editions

U.N. Enable (1982) "United Nations Decade of Disabled People, ανακτήθηκε από: <http://www.un.org/disabilities/default.asp?id=127> στις 30/10/22

UNITED NATIONS. (2004). The United Nations and Disabled Persons – The First Fifty Years. Ανάκτηση 4/12/22, από UN Department of Economic and Social Affairs - Disability: <https://www.un.org>

Zegras, P. (2006). Sustainable Urban Mobility: Exploring the Role of the Built Environment. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology, 18-37.

Γ.Σ. ΟΗΕ (Γενική Συνέλευση Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών) (2006) "Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και Προαιρετικό Πρωτόκολλο της Σύμβασης", Απόφαση 61/611, Νέα Υόρκη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Πρότυποι Κανόνες Εξίσωσης Ευκαιριών για ΑμεΑ (Γενική Συνέλευση ΟΗΕ, 1993)

«Τα Κράτη οφείλουν να αναγνωρίζουν το δικαίωμα των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία να εκπροσωπούν τα άτομα με αναπηρία σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο». Και στη συνέχεια αναφέρεται:

Τα Κράτη πρέπει να ενθαρρύνουν και να υποστηρίζουν οικονομικά και με άλλους τρόπους την δημιουργία και ενδυνάμωση των οργανώσεων ατόμων με αναπηρία, μελών των οικογενειών τους και εκπροσώπων τους. Τα Κράτη οφείλουν να αναγνωρίζουν ότι οι οργανώσεις αυτές έχουν ένα ρόλο να διαδραματίσουν στην ανάπτυξη πολιτικών για την αναπηρία.

Τα Κράτη πρέπει να έχουν συνεχή επικοινωνία με τις οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία και να διασφαλίζουν τη συμμετοχή τους στην ανάπτυξη κυβερνητικών πολιτικών.

Ο ρόλος των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία μπορεί να περιλαμβάνει τον καθορισμό των αναγκών και προτεραιοτήτων, τη συμμετοχή στο σχεδιασμό, την εφαρμογή και αξιολόγηση υπηρεσιών και μέτρων που αναφέρονται στη ζωή των ατόμων με αναπηρία, καθώς και τη συμμετοχή τους σε δράσεις για την ενημέρωση της κοινής γνώμης και την υποστήριξη αλλαγών.

Σαν όργανα αυτο-υποστήριξης οι οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία παρέχουν και προωθούν ευκαιρίες για την ανάπτυξη δεξιοτήτων σε διάφορους τομείς, την αλληλοϋποστήριξη και αλληλοενημέρωση μεταξύ των μελών τους.

Οι οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία μπορούν να εκτελέσουν τον συμβουλευτικό τους ρόλο με πολλούς τρόπους, πχ με μόνιμη εκπροσώπηση σε κυβερνητικούς φορείς, με συμμετοχή σε επιτροπές του δημοσίου, με παροχή τεχνογνωσίας στα πλαίσια διαφόρων προγραμμάτων κ.λπ..

Ο συμβουλευτικός ρόλος των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία πρέπει να είναι διαρκής, στην κατεύθυνση της ανάπτυξης και εμβάθυνσης απόψεων και πληροφόρησης μεταξύ Κράτους και οργανώσεων. Οι

οργανώσεις πρέπει να εκπροσωπούνται σε μόνιμη βάση σε εθνικές συντονιστικές επιτροπές και παρόμοια σχήματα.

Ο ρόλος των τοπικών οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία πρέπει να αναπτυχθεί και ενισχυθεί ώστε να είναι σίγουρη η επιρροή τους σε θέματα τοπικής κοινότητας.»

(ΕΣΑμεΑ, 2008: 228-229)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Υπουργική Απόφαση Αριθ. 52907/2009

Άρθρο 1

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Οι κοινόχρηστοι χώροι εντός των πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως πλατείες, άλση, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, εν γένει στάσεις και αποβάθρες μέσων μαζικής μεταφοράς διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης και ατόμων με αναπηρία.

Η πλήρης προσβασιμότητα εξασφαλίζεται με τη δημιουργία επιπέδων κίνησης οριζοντίων ή χαμηλής κλίσης και επαρκούς πλάτους σύμφωνα με τα οριζόμενα στα επόμενα άρθρα.

Σε πεζοδρόμια και σε πεζοδρόμους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών.

Επιτρέπεται να κατασκευάζονται, σε συνδυασμό πάντοτε με κλίμακες, κοινόχρηστοι ανελκυστήρες και αναβατόρια ή άλλου τύπου μηχανισμοί, με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις πλάτους 1,10μ. και μήκους 1,40μ. και ελεύθερο άνοιγμα εισόδου στη μικρότερη διάσταση 0,85μ.

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η κατασκευή μιας μεμονωμένης βαθμίδας σε οποιοδήποτε σημείο των κοινοχρήστων χώρων.

Σε όλες τις κλίμακες που κατασκευάζονται σε υπαίθριους χώρους επιβάλλεται η τοποθέτηση συνεχών πλαϊνών χειρολισθήρων και στις δύο πλευρές αυτών, σε δύο ύψη (0,70μ. και 0,90μ.) μετρούμενα από το πάτημα των βαθμίδων κατακόρυφα από την ακμή της βαθμίδας. Σε περιπτώσεις κλιμάκων πλάτους άνω των 3,60μ. εκτός από τους πλαϊνούς χειρολισθήρες τοποθετούνται και ενδιάμεσοι διπλοί χειρολισθήρες.

Άρθρο 2

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ – ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΥΨΟΣ

Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, επιβάλλεται ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών, με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος

1,50μ. (του κρασπέδου μη συνυπολογιζόμενου) ελεύθερο από κάθε είδους σταθερό ή κινητό εμπόδιο και μέγιστη αποδεκτή εγκάρσια κλίση 2%. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση όπως σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους μικρότερου από 1,50μ. η ζώνη αυτή καταλαμβάνει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο.

Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2.20μ. απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, σημάνσεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.)

Στους πεζοδρόμους και μέχρι κλίσεως 20%, προβλέπεται ελεύθερη ζώνη με ελάχιστο πλάτος 3,50μ για την προσπέλαση και εξυπηρέτηση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ατόμων με αναπηρία κ.λπ. που παραμένει ακάλυπτη καθ' ύψος σε όλο το μήκος και το πλάτος της.

Άρθρο 3

ΟΔΗΓΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ

Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης επιβάλλεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Ο οδηγός όδευσης τυφλών κατασκευάζεται με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επιστρώσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης.

Για την κατασκευή του οδηγού όδευσης τυφλών χρησιμοποιούνται τετράγωνες πλάκες αντλιοσθηρές, πλευράς 0,30μ. ή 0,40μ. όπως παρακάτω, και σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα που συνοδεύουν την απόφαση αυτή:

α) Ριγέ με πλατιές και αραιές ρίγες, τύπου Α: “ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ” – (όπως φαίνεται στα σχέδια 1 και 2 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι

οποίες τοποθετούνται με τις ρίγες παράλληλα με τον άξονα της κίνησης για να κατευθύνουν τα άτομα με προβλήματα όρασης στην πορεία τους.

Οι πλάκες αυτές τοποθετούνται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, εφόσον αυτή έχει πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο του 1,50μ. Επιστρώνονται ευθύγραμμα και σε απόσταση 0,50 μ. κατ' ελάχιστον από τη ρυμοτομική γραμμή ή προεξοχή κτηρίου σε ύψος μικρότερο των 2,20μ. Η ίδια απόσταση κρατείται και από οποιοδήποτε άλλο εμπόδιο ή εξοπλισμό του χώρου.

β) Φολιδωτές με έντονες φολίδες τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη διαγώνια προς την κίνηση των πεζών, χρώματος κίτρινο και πλάτους πάντα 0,30μ., τύπου Β: "ΚΙΝΔΥΝΟΣ" (όπως φαίνεται στα σχέδια 3 και 4 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται για να προειδοποιήσουν τα άτομα με προβλήματα στην όραση για ενδεχόμενο κίνδυνο.

Αυτές οι πλάκες τοποθετούνται υποχρεωτικά:

- στην αρχή και στο τέλος κεκλιμένων επιπέδων (ράμπών) και κλιμάκων, καθ' όλο το πλάτος αυτών και σε απόσταση 0,30μ. από τη συμβολή της ράμπας με τα οριζόντια επίπεδα ή την ακμή της πρώτης και τελευταίας βαθμίδας. Ειδικά στις ράμπες των πεζοδρομίων, τοποθετούνται μόνο στην απόληξη των ραμπών στην πλευρά προς το οδόστρωμα σε επαφή με το υποβαθμισμένο κράσπεδο, καθ' όλο το πλάτος των αντίστοιχων διαβάσεων. Το ίδιο εφαρμόζεται και στις διαχωριστικές νησίδες κυκλοφορίας.

- καθ' όλο το πλάτος του ανοίγματος θυρών ανελκυστήρων, σε όλες τις στάθμες, σε απόσταση τουλάχιστον 0,30μ. από το άνοιγμα της θύρας

- κατά μήκος όλων των αποβάθρων σταθμών λεωφορείων, τρένων, μετρό, τραμ και προβλητών λιμένων και παραλιακών εν γένει διαμορφώσεων, σε απόσταση 0,50μ. από την ακμή των αποβάθρων.

γ) Φολιδωτές με πυκνότερες και λιγότερο έντονες φολίδες

τοποθετημένες σε τετράγωνο κάναβο με διάταξη παράλληλα προς την κίνηση, τύπου Γ: “ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ” (όπως φαίνονται στα σχέδια 5 και 6 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα) οι οποίες τοποθετούνται στα σημεία αλλαγής κατεύθυνσης των πλακών τύπου

A.

δ) Ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες τύπου Δ: «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» (όπως φαίνονται στα σχέδια 7 και 8 τα οποία συνοδεύουν την παρούσα), οι οποίες τοποθετούνται για να οδηγήσουν τα άτομα με προβλήματα όρασης σε σημεία εξυπηρέτησεων (στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ειδικές απτικές σημάνσεις για άτομα με προβλήματα όρασης κ.λπ.) ή και σε εισόδους παρακειμένων υπηρεσιών του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Όπου υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών από πλάκες τύπου Α-ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ, μία τέτοια πλάκα Τύπου Δ-ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ, τοποθετείται δίπλα από αυτόν, με τις ρίγες πάντα κάθετα στην πλάκα όδευσης, προς την πλευρά της εξυπηρέτησης. Όπου δεν υπάρχει οδηγός κατεύθυνσης τέτοιες πλάκες Τύπου Δ - εξυπηρέτηση, τοποθετούνται με τις ρίγες πάντα κάθετα στην κίνηση σε όλο το πλάτος του πεζοδρομίου και μέχρι την είσοδο της υπηρεσίας ή το σημείο εξυπηρέτησης.

Με πλάκες τύπου Δ, με τις ρίγες κάθετα στον άξονα της κίνησης, επιστρώνονται και τα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες, σκάφες) όπου αυτά κατασκευάζονται, όπως σε διαβάσεις, νησίδες.

Γενικά για τον οδηγό τυφλών ισχύουν τα παρακάτω:

- Οι πλάκες μπορούν να κατασκευαστούν από διάφορα υλικά, ανάλογα με την πραγματοποιούμενη διαμόρφωση, είναι όμως υποχρεωτική η διαστασιολόγησή τους και το ανάγλυφο της τελικής επιφάνειάς τους σύμφωνα με τα συνημμένα σχέδια, καθώς και η χρήση του κίτρινου χρώματος για τις πλάκες κινδύνου.
- Σε κάθε περίπτωση αποφεύγεται η διέλευση του οδηγού όδευσης τυφλών από φρεάτια Οργανισμών Κοινής Ωφελείας. Όπου αυτό δεν

είναι δυνατό, μετά από έγκριση του Οργανισμού Κοινής Ωφελείας, το μεταλλικό κάλυμμα του φρεατίου επιστρώνεται με τις ειδικές πλάκες του οδηγού όδευσης τυφλών, διαφορετικά ο οδηγός διακόπτεται και συνεχίζεται μετά από το φρεάτιο.

Σε περιπτώσεις χώρων όπου η επιστροφή αποτελείται από «πατημένο» χώμα ή άλλα παρόμοια υλικά καταβάλλεται κάθε προσπάθεια ώστε η καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα όρασης να διασφαλίζεται με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο όπως χρήση εντοπίσιμων στοιχείων κατά μήκος της διαδρομής, ηχητικοί σηματοδότες.

Άρθρο 4

ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ

Κατά τη διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ.

Ειδικότερα στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος, κατασκευάζονται εγκάρσιως του πεζοδρομίου κεκλιμένα επίπεδα με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών. Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών. Όπου τεχνικά δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί κλίση της ράμπας πεζοδρομίου μέχρι 5% ή ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, επιτρέπεται μέγιστη κλίση της ράμπας μέχρι 8%.

Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά.

Στις περιπτώσεις διαβάσεων οι ράμπες των πεζοδρομίων κατασκευάζονται πάντα η μία απέναντι στην άλλη.

Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων διακόπτονται για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ. ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, τύπου Β: “ΚΙΝΔΥΝΟΣ”.

Άρθρο 5**ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ ΔΑΠΕΔΩΝ**

Οι επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών κοινόχρηστων χώρων διασφαλίζουν επιφάνειες ισόπεδες, συνεχείς, σταθερές, αντλιοσθηρές, και έχουν επιμελές αρμολόγημα. Γενικά απαγορεύεται να έχουν ανάγλυφες εσοχές και εξοχές που επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση εσχάρων εντός του οδηγού όδευσης τυφλών, ενώ όπου χρησιμοποιούνται εσχάρες (εκτός οδηγού όδευσης τυφλών) είναι ισόπεδες με το παρακείμενο δάπεδο και οι ράβδοι τους πρέπει να δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01 μ.).

Λάκκοι φύτευσης δέντρων καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα, τα στοιχεία της οποίας δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά μικρότερα του 0,01 μ. Εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό αντί της κάλυψής τους να οριοθετούνται με περίζωμα ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ.

Άρθρο 6**ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Ο εξοπλισμός των κοινοχρήστων χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστευλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων, τοποθετούνται υποχρεωτικά εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και κατασκευάζονται πάντα με στρογγυλεμένες ακμές. Ομοίως και η φύτευση δέντρων πραγματοποιείται πάντα εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Προεξέχοντα στοιχεία όπου επιτρέπεται βάσει της υπάρχουσας νομοθεσίας η ύπαρξή τους σε ύψος μικρότερο των 2,20 μ. όπως ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια, πάντοτε προβάλλονται και σημειώνονται επί του δαπέδου με υπερύψωση αυτού κατά 0,10μ.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων και πάσης

φύσεως εμποδίων κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών. Κατ' εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οριοθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές.

Η χρήση προστατευτικών εμποδίων της κίνησης των πεζών κατά μήκος των πεζοδρομίων επιτρέπεται μόνο εφόσον αυτά κατασκευάζονται από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 0,80μ και μέγιστο μήκος 1,50μ. με απόσταση μεταξύ τους 1,00μ. και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ. από το δάπεδο για να είναι εντοπίσιμα από άτομα με προβλήματα όρασης.

Άρθρο 7

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση. Το ελάχιστο πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων καθορίζεται σε 3,50μ.

Από τις ειδικές αυτές θέσεις μία (1) τουλάχιστον ικανοποιεί απαιτήσεις στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων τύπου VAN ή πρόσβασης σε όχημα από το πίσω μέρος με ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις 4,50μΧ6,60μ.

Στο τμήμα που προβλέπονται οι ειδικές θέσεις οχημάτων ατόμων με αναπηρία προβλέπεται η κατάλληλη σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένο επίπεδο.

Οι ειδικές θέσεις στάθμευσης σημαίνονται επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης.

Άρθρο 8

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1.- Από τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης όλοι οι φορείς (Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, Οργανισμοί Κοινής Ωφελείας κ.λπ.) που παρεμβαίνουν με προγράμματα στους κοινόχρηστους χώρους κυκλοφορίας πεζών οφείλουν να εφαρμόζουν τις προβλεπόμενες από την παρούσα προδιαγραφές και να διευκολύνουν τη μετακίνηση των εγκαταστάσεών τους κατά την εκτέλεση έργων ανάπλασης κοινοχρήστων χώρων.

2.- Η με αρ. 52488/16-11-2001 απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 18 Β' 15-1-2002) καταργείται.

