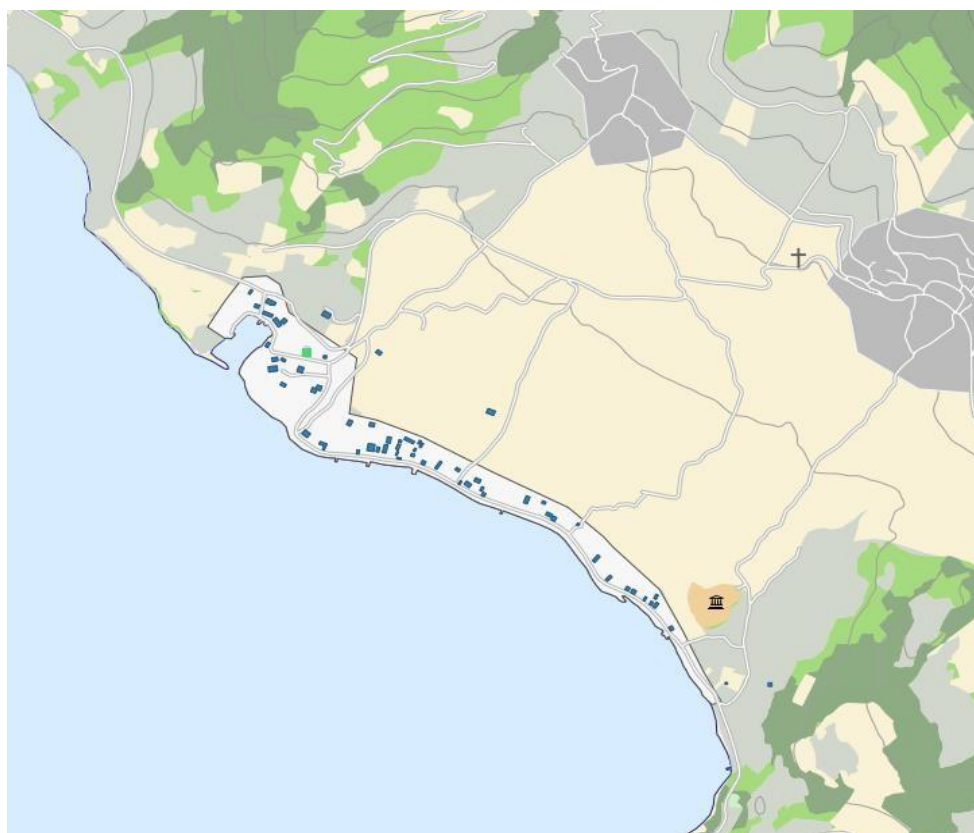




ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ



ΣΙΩΡΗ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ

ΑΜ: 14072

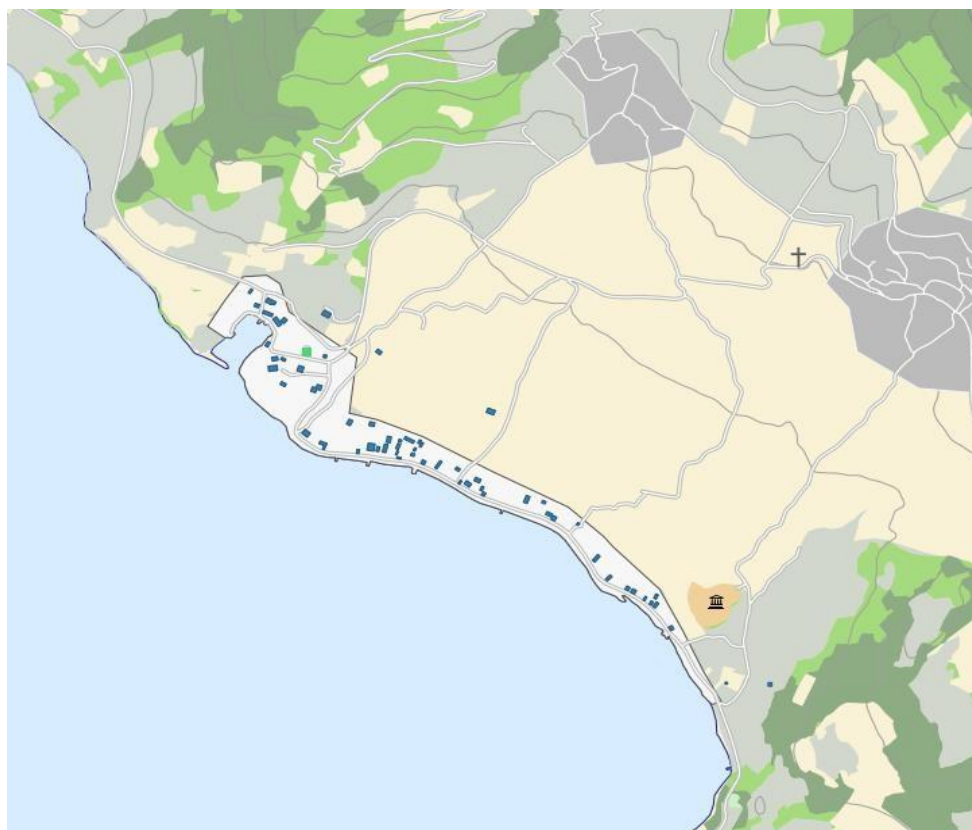
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΙΟΝΥΣΙΑ Γ.Χ. ΠΕΡΠΕΡΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2023



UNIVERSITY OF WEST ATTICS
DEPARTMENT OF SERVEYING AND GEOINFORMATICS ENGINEERING

Diploma Thesis
ACCESSIBILITY CONDITIONS IN A RURAL AREA



SIORI STAVROULA

AM: 14072

Supervisor: Dionysia-Georgia Perperidou, Assistant Professor

ATHENS, OCTOBER 2023

Η ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

A/A	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΔΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΓΕΩΡΓΙΑ ΠΕΡΠΕΡΙΔΟΥ	ΕΠΙΚΟΥΡΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ	
2	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΙΟΣ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	
3	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	

Δήλωση Πνευματικών Δικαιωμάτων

Σταυρούλα Σιώρη, Οκτώβριος 2023

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς την συγγραφέα και τον επιβλέπων καθηγητή. Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν την συγγραφέα του και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις θέσεις του επιβλέποντος, της επιτροπής εξέτασης ή τις επίσημες θέσεις του Τμήματος και του Ιδρύματος.

Δήλωση Συγγραφέα Διπλωματικής εργασίας

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Σταυρούλα Σιώρη, με αριθμό μητρώου 14072 φοιτήτρια του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Μηχανικών Τοπογραφίας και Γεωπληροφορικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής/διπλωματικής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Η Δηλούσα,

Σταυρούλα Σιώρη



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τη καθηγήτρια Δρ. Διονυσία-Γεωργία Χ. Περπερίδου για την ανυπολόγιστη βοήθεια και καθοδήγηση που μου παρείχε. Οι συμβουλές και γνώσεις που μοιράστηκε μαζί μου καθ' όλη τη διάρκεια της διπλωματικής είναι ανεκτίμητες. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και ιδιαιτέρως την μητέρα μου Ελένη, που με στήριξαν και ήταν δίπλα μου σε κάθε δυσκολία.

A. Περιεχόμενα

A. Περιεχόμενα.....	6
B. Πίνακας Εικόνων.....	8
Γ. Πίνακες	10
Εισαγωγή.....	11
Αντικείμενο διπλωματικής εργασίας	11
Δομή διπλωματικής εργασίας	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Βιβλιογραφική Ανασκόπηση.....	14
1.1. Βασικές Έννοιες Αρχές Σχεδιασμού Προσβασιμότητας.....	14
1.1.2. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)	21
1.1.3. Προδιαγραφές.....	21
1.2. Νομοθετικό και Θεσμικό Πλαίσιο	27
1.2.1. Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο	27
1.2.2. Ευρωπαϊκό Κανονιστικό Πλαίσιο.....	31
1.2.3. Διεθνές θεσμικό πλαίσιο.	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	32
2.1. Περιοχή Μελέτης	32
2.2. Γενικά Χαρακτηριστικά.....	33
Διοικητική Διάρθρωση	33
Γεωμορφολογικά στοιχεία.....	34
Ιστορική αξία	36
Δημογραφικά Πληθυσμιακά στοιχεία-Τομείς απασχόλησης	37
Πολεοδομική περιγραφή και εξέλιξη της περιοχής	39
Αρχαιολογία-Περιοχές Προστασίας	43
Δασικές Περιοχές - Κάλυψη Γης.....	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Συνθήκες προσβασιμότητας στον Αγροτικό χώρο: η περίπτωση του Δήμου Τροιζηνίας - Μεθάνων.....	47
Υφιστάμενο Οδικό δίκτυο	48
Υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.....	49
Κοινόχρηστοι χώροι Εκτόνωσης/Καταφυγής.....	50
Δημόσιες Υπηρεσίες και Υγεία.....	50
Εκπαίδευση-Αθλητισμός	51
Διαθέσιμα Μέσα Μετακίνησης στον αγροτικό χώρο-MMM.....	51

Εμπόριο και Αναψυχή	53
Πολιτισμός και Μνημεία	55
Θρησκευτικοί χώροι.....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Μελέτη και Ανάλυση προσβασιμότητας σε οικισμούς του Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων.	58
4.1. Γενικά	58
4.2. CASE STUDY των οικισμών Καρατζάς και Βαθύ.....	59
4.2.1. Περιγραφή Οικισμού Καρατζά	59
4.2.2. Συνθήκες προσβασιμότητας στον οικισμό Καρατζά.....	61
4.2.3. Περιγραφή Οικισμού Βαθύ	69
Συνθήκες προσβασιμότητας στον οικισμό Βαθύ	70
4.3. Συγκριτική ανάλυση προσβασιμότητας (Καρατζάς-Βαθύ)	79
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Κριτική και Συμπεράσματα	81
5.1. Σύνοψη αποτελεσμάτων	81
5.2. Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.....	82
Βιβλιογραφία.....	83

Β. Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1: Προδιαγραφές ελεύθερης διάβασης πεζών	24
Εικόνα 2: Αναγκαίος χώρος διέλευσης ατόμου με προβλήματα όρασης	25
Εικόνα 3 : Διαφορετικά μεγέθη χώρου στάθμευσης	25
Εικόνα 4: Αναπαράσταση ράμπας για την διέλευση σε κτίριο.....	26
Εικόνα 5:Μέγεθος γραμμάτων- Απόσταση ανάγνωσης.....	26
Εικόνα 6: Προδιαγραφές για το ύψος γραμμάτων σε σχέση με την απόσταση ανάγνωσης	26
Εικόνα 7: Παραδείγματα συμβολισμού	27
Εικόνα 8:Γενικός χάρτης θέσης Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων στον Ελλαδικό τόπο (ιδία επεξεργασία)	32
Εικόνα 9: Γεωμορφολογικός χάρτης του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων (ιδία επεξεργασία)	34
Εικόνα 10: Γεωλογικός Χάρτης Της Ελλάδος 1:50.000 Φύλλο Μέθανα Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ι.Γ.Μ.Ε.).....	35
Εικόνα 11 : Πληθυσμιακά στοιχεία Π.Ε. Νήσων (ΕΛ.ΣΤΑ.Τ.).....	37
Εικόνα 12 :Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού των Δημοτικών κοινοτήτων του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων	38
Εικόνα 13 : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πόρου Γαλατά.....	40
Εικόνα 14 : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Μεθάνων	40
Εικόνα 15: Αρχαιολογικές περιοχές του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων	44
Εικόνα 16: Απόσπασμα από Copernicus	45
Εικόνα 17: Απεικόνιση των προστατευόμενων περιοχών του Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων	45
Εικόνα 18 : Χάρτης κάλυψης γης για τον Δήμο Τροιζηνίας-Μεθάνων σύμφωνα με τα δεδομένα του Copernicus.....	46
Εικόνα 19: Χάρτης Ιεράρχησης οδικού δικτύου (ιδία επεξεργασία).....	49
Εικόνα 20: Θέσεις πιθανών επικίνδυνων σημείων επί του οδικού δικτύου στον Δήμο Τροιζηνίας-Μεθάνων	50
Εικόνα 21: Θέση Στάσης στον οικισμό Καρατζά.....	52
Εικόνα 22: Χάρτης δημόσιων υποδομών και κοινόχρηστων 'χώρων Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων.....	53
Εικόνα 23 :Η ταβέρνα «Μπατζάβαλης» στον οικισμό του Καρατζά Τροιζήνας που προσελκύει μεγάλο πλήθος κόσμου.....	54
Εικόνα 24 : Άποψη υφιστάμενων συνθηκών στάθμευσης στην ταβέρνα.....	54
Εικόνα 25 : Ανοικτό Θέατρο καμένης χώρας στα Μέθανα	55
Εικόνα 26 :Ιερά Μονή Ζωοδόχου Πηγής (Τακτικούπολη) και Ιερά Μονή Κεχαριτωμένης (Τροιζήνα)	56
Εικόνα 27 :Χάρτης Πολιτισμικής κληρονομιάς Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων (ιδία επεξεργασία).....	57
Εικόνα 28: Εκτιμώμενη απόσταση του οικισμού Καρατζά από τα Μέθανα και τον Γαλατά.....	59
Εικόνα 29 :Απεικόνιση του οικισμού Καρατζά σε κλίμακα 1:10000.....	61
Εικόνα 30: Υφιστάμενη κατάσταση δρόμου στο σχολείο του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας.....	62
Εικόνα 31: Υφιστάμενη άποψη Σχολείου και προαύλιου χώρου στον οικισμό Καρατζά.....	63
Εικόνα 32: Υφιστάμενη κατάσταση της οδού όπου βρίσκεται το σχολείο και το αγροτικό ιατρείο (ιδία επεξεργασία).....	63
Εικόνα 33: Η είσοδος και το κτίριο του αγροτικού ιατρείου Καρατζά (ιδία επεξεργασία)	64
Εικόνα 34: Υφιστάμενη κατάσταση της παιδικής χαράς στον οικισμό Καρατζά Τροιζήνας δίπλα από το γήπεδο ποδοσφαίρου (ιδία επεξεργασία).....	64

Εικόνα 35: Υφιστάμενη κατάσταση του δρόμου εντός του χώρου του γηπέδου Καρατζά (ιδία επεξεργασία).....	65
Εικόνα 36:Υφιστάμενη κατάσταση του δρόμου στην είσοδο του γηπέδου Καρατζά (ιδία επεξεργασία)	65
Εικόνα 37:Άποψη κατάστασης της κεντρικής οδού στην πλατεία του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας	66
Εικόνα 38: Άποψη κατάστασης της κεντρικής οδού στην εκκλησία του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας(ιδία επεξεργασία).....	66
Εικόνα 39:Άποψη κατάστασης στην κεντρική οδό του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας.....	67
Εικόνα 40: Άποψη της πρώτης δευτερεύουσας οδού (από τη ταβέρνα Μπατζάβαλης έως το αγροτικό ιατρείο) του οικισμού Καρατζά (ιδία επεξεργασία).....	67
Εικόνα 41: Συνθήκες στάθμευσης επί της κύριας οδού στον οικισμό Καρατζά Τροιζηνίας (ιδία επεξεργασία).....	68
Εικόνα 42: Απεικόνιση του οικισμού Καρατζά σε κλίμακα 1:5000 (ιδία επεξεργασία)	68
Εικόνα 43: Εκτιμώμενη απόσταση του οικισμού Βαθύ από τον Γαλατά και τα Μέθανα Πηγή:Google Maps	69
Εικόνα 44: Απεικόνιση του οικισμού Βαθύ σε κλίμακα 1:10000 (ιδία επεξεργασία)	70
Εικόνα 45: Πανοραμική άποψη του λιμανιού στον οικισμό Βαθύ	71
Εικόνα 46: Είσοδος στον οικισμό Βαθύ (Δημοτική ενότητα Μεθάνων).....	71
Εικόνα 47: Άποψη της υφιστάμενης κατάστασης στην παραλιακή οδό του οικισμού Βαθύ.....	72
Εικόνα 48: Διαφορετική κατάσταση δρόμου εντός του οικισμού Βαθύ	72
Εικόνα 49: Δρόμοι με μεγάλη κλίση εντός του οικισμού Βαθύ	73
Εικόνα 50:Μή ύπαρξη πεζοδρομίου στις δευτερεύοντες οδούς του οικισμού Βαθύ.....	73
Εικόνα 51:Κεντρικός κόμβος των οδών εντός του οικισμού Βαθύ	74
Εικόνα 52:Κάθετος δρόμος στον παραλιακό, χωρίς καλή ορατότητα	74
Εικόνα 53:Άποψη της συνέχειας της παραλιακής οδού εντός του οικισμού Βαθύ που οδηγεί στον οικισμό της Καμένης Χώρας	75
Εικόνα 54: Υφιστάμενη κατάσταση στον λιμένα του οικισμού Βαθύ	75
Εικόνα 55:Υφιστάμενο Εστιατόριο με ράμπα στον λιμένα του οικισμού Βαθύ	76
Εικόνα 56: Υφιστάμενο Εστιατόριο με ράμπα στον λιμένα του οικισμού Βαθύ	76
Εικόνα 57: Είδη διαφορετικής σήμανσης εντός του οικισμού Βαθύ	77
Εικόνα 58: Παράδειγμα ομαδικής σήμανσης που μπορεί να προκαλέσει σύγχυση	77
Εικόνα 59: Απεικόνιση του οικισμού Βαθύ σε κλίμακα 1:5000.....	78

Γ. Πίνακες

Πίνακας 1: Σχέση φυσικών χαρακτηριστικών ανθρώπου, αντιληπτικής ικανότητας, αστικού ανάγλυφου και περιβαλλοντικών συνθηκών με τις πεζή μετακινήσεις	15
Πίνακας 2: Προδιαγραφές που αφορούν στην προσβασιμότητα (ιδία επεξεργασία).....	21
Πίνακας 3:Εθνικό και νομικό πλαίσιο της Ελλάδας σε σχέση με τη προσβασιμότητα (ιδία επεξεργασία)	27
Πίνακας 4:Αναλυτική Παρουσίαση του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων.....	33
Πίνακας 5: Πληθυσμιακά στοιχεία Περιφερειακής Ενότητας Αττικής.....	37
Πίνακας 6 : Πληθυσμιακά στοιχεία Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων ανά Δημοτική Ενότητα απογραφή 2021	38
Πίνακας 7: Μέσα Μεγέθη Πυκνότητας και Μέσος Συντελεστής Δόμησης Κατά Πολεοδομική Ενότητα, σύμφωνα με το ΓΠΣ Πόρου	41
Πίνακας 8: Πολεοδομική Εξέλιξη της Δημοτικής Ενότητας Τροιζηνίας (ιδία επεξεργασία).....	41
Πίνακας 9: Πολεοδομική Εξέλιξη της Δημοτικής Ενότητας Μεθάνων (ιδία επεξεργασία)	42
Πίνακας 10 :Αρχαιολογικοί χώροι και ζώνες Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων.....	43
Πίνακας 11:Συγκριτική Ανάλυση της προσβασιμότητας στους οικισμούς Καρατζά και Βαθύ (ιδία επεξεργασία).....	79

Εισαγωγή

Αντικείμενο διπλωματικής εργασίας

Επί αιώνες, ο όρος «αγροτικός» σήμαινε «γεωργικός», όταν εκατομμύρια γεωργοί έτρεφαν την ευρωπαϊκή κοινωνία. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές) Στην Ευρώπη πάνω από το 40% της γης στις αγροτικές περιοχές χρησιμοποιείται και για γεωργικούς σκοπούς, ιδίως στις πιο απομακρυσμένες περιοχές η γεωργία αποτελεί μέσω επιβίωσης. Με το πέρασμα του χρόνου, η συνεισφορά της γεωργίας, της δασοκομίας και της αλιείας στις αγροτικές περιφέρειες μειώθηκε τόσο από οικονομικής πλευράς όσο και από πλευράς απασχόλησης διατηρώντας, ωστόσο τον ζωτικό της ρόλο. Για την ευρωπαϊκή ένωση η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα είχε μείωση στο 12 % όλων των θέσεων εργασίας. Παράλληλα, το βάρος των υπηρεσιών (π.χ. τουρισμός, αναψυχή) αυξήθηκε και σηματοδότησε μια διαρθρωτική αλλαγή σε πολλές αγροτικές οικονομίες, ενώ το μερίδιο της βιομηχανίας και του κατασκευαστικού τομέα παρέμεινε σταθερό. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές).

Οι αγροτικές περιοχές αντιμετωπίζουν ειδικές προκλήσεις που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές). Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, έχουν καταγραφεί πολλά ακραία καιρικά φαινόμενα (πλημμύρες, χαλαζοπτώσεις, πυρκαγιές, τυφώνες και πολύ υψηλές θερμοκρασίες κατά τη θερινή περίοδο, κλπ.) που έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του πρωτογενή τομέα σε αντίθεση με τους υπόλοιπους τομείς που αναπτύσσονται κυρίως στις πόλεις. Αυτό έχει μεγάλο αντίκτυπο στις μακροπρόθεσμες οικονομικές προοπτικές των αγροτικών κοινοτήτων .

Οι φυσικοί πόροι των αγροτικών περιοχών αποτελούν βασικά καθοριστικά αγαθά που μπορούν να αποτελέσουν τη βάση για την οικοδόμηση ενός μέλλοντος που θα χαρακτηρίζεται από βιωσιμότητα και ευημερία. [Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές].

Με γνώμονα το φυσικό περιβάλλον και την βιωσιμότητα, είναι υψίστης σημασίας να υπάρχει ο κατάλληλος σχεδιασμός και η ορθή διαχείριση των αγροτικών τοπίων, καθώς η συμβολή τους, στη ρύθμιση των ροών των υδάτων, στη δέσμευση του άνθρακα από την ατμόσφαιρα και στη πρόληψη της διάβρωσης του εδάφους είναι αναγκαία για τον τόπο. Επίσης επιβάλλεται η ανάπτυξη σύγχρονων εργαλείων και μεθόδων βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, τα οποία θα αποτελούν μέσα διαβίωσης (αξιοπρεπής εργασίας) και μέσα διασφάλισης των οικολογικών συστημάτων και της βιοποικιλότητας που επικρατεί στη περιοχή.

Η βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων παραγωγής και η στήριξη των γεωργών, των δασοκόμων και των αγροτικών επιχειρηματιών οι οποίοι διευκολύνουν τη μετάβαση προς μια οικολογικότερη κοινωνία και οικονομία είναι ουσιώδους σημασίας. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές). Αυτό θα επιφέρει και την κοινωνική ανάπτυξη του τόπου.

Ωστόσο για να μπορέσουν να ανταποκριθούν οι αγροτικές περιοχές στις προκλήσεις με τις οποίες είναι αντιμέτωπες θα πρέπει να μπορούν να εξασφαλίσουν για του κατοίκους τους εκείνες τις συνθήκες διαβίωσης, που να καθιστούν τις αγροτικές περιοχές ελκυστικές για μόνιμη κατοικία, όχι μόνο για όσους ασχολούνται με την γεωργία, αλλά και για όσους ψάχνουν να βρουν ένα περιβάλλον κοντά στην φύση, με χαμηλές πυκνότητες δόμησης, στο οποίο μπορούν να απασχοληθούν τόσο στην μεταποίηση όσο και στις υπηρεσίες, ακόμα και στην απομακρυσμένη εργασία. Η εμπειρία από την πανδημία του COVID-19,

με τα συνεχόμενα lockdown κατέστησε τις αγροτικές περιοχές πιο ελκυστικές, αφού και σε μεγαλύτερα οικόπεδα είναι ανεπτυγμένοι οικιστικά οι οικισμοί, αλλά και η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι σαφώς μικρότερη, ενώ παράλληλα οι αγροτικοί δήμοι είναι μεγάλοι σε έκταση.

Βασικό στοιχείο που πρέπει να κερδίσουν οι αγροτικές περιοχές είναι η εξασφάλιση εκείνων των συνθηκών στην μετακίνηση, οι οποίες να μπορούν να προσφέρουν διαρκή και χωρίς εμπόδιο μετακίνηση τόσο εντός των οικισμών και των κωμοπόλεων, όσο και μεταξύ των οικισμών και των οικιστικών δικτύων. Καθώς τα ζητήματα εξασφάλισης βιώσιμων συνθηκών μετακίνησης στον αγροτικό χώρο είναι πολυεπίπεδα και σύνθετα, η παρούσα διπλωματική εργασία προσεγγίζει εκείνο το κομμάτι των μετακινήσεων που αφορά τις συνθήκες προσβασιμότητας εντός των αγροτικών οικισμών. Για την προσέγγιση αυτή επιλέχθηκε ο Δήμος Τροιζηνίας-Μεθάνων, ο οποίος είναι ένας καθαρά αγροτικός δήμος, ημιορεινός και με μεγάλο παραλιακό μέτωπο, που ενώ βρίσκεται στην Πελοπόννησο, διοικητικά υπάγεται στην Αττική. Για την ανάλυση της προσβασιμότητας επιλέχθηκε ένας ορεινός οικισμός, ο Καρατζάς που βρίσκεται στην Διοικητική Ενότητα Τροιζήνας και ένας παραλιακός το Βαθύ που βρίσκεται στην Διοικητική Ενότητα Μεθάνων.

Δομή διπλωματικής εργασίας

Η εργασία οργανώνεται σε 5 κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται βιβλιογραφική ανασκόπηση αναφορικά με την προσβασιμότητα. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται αναλυτικά η αγροτική περιοχή που επιλέχθηκε για την μελέτη, ο Δήμος Τροιζηνίας - Μεθάνων. Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι συνθήκες προσβασιμότητας που επικρατούν στην περιοχή μελέτης. Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι συνθήκες προσβασιμότητας που επικρατούν στους αγροτικούς οικισμούς Καρατζά και Βαθύ της περιοχής μελέτης. Τέλος στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα, οι παρατηρήσεις και οι κατευθύνσεις για την βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας εντός αγροτικών οικισμών και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

Για την δημιουργία των υποβάθρων και την επεξεργασία των δεδομένων της διπλωματικής εργασίας, καθώς και για τη σύνταξη των χαρτών, χρησιμοποιήθηκαν τα λογισμικά G.I.S. Arcmap και QGIS. Τα δεδομένα συλλέχθηκαν από ελεύθερες πηγές δεδομένων και από τις γεωπύλες (Copernicus, Geodata.gov, Open Street Map, Αρχαιολογικό κτηματολόγιο, Διαρκής κατάλογος κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, Ελληνική Στατιστική Αρχή. Ορισμένα δεδομένα ψηφιοποιήθηκαν με βάση τα ελεύθερα υπόβαθρα του Copernicus και της πληροφορίας που διατίθεται στο google maps και στην ιστοσελίδα του Δήμου.

Συντομογραφίες και Ακρωνύμια

ΑμεΑ : Άτομα με ειδικές ανάγκες

Α.Α. : Μη δασικές εκτάσεις

Α.Δ. : Αναδασωτέες εκτάσεις

Γ.Π.Σ. : Γενικό Πολεοδομικό σχέδιο

Δ.Α. : Εκχερσωμένες εκτάσεις

Δ.Δ. : Ανέκαθεν δασικές εκτάσεις

ΔΕ : Διοικητική/ές Ενότητα/ες

Δ.Ε.Η. : Δημόσια Εταιρεία Ηλεκτρισμού

ΕΛ.ΣΤΑΤ. : Ελληνική στατιστική αρχή

ΕΓΣΑ87 : Ελληνικό Γεωδαιτικό σύστημα αναφοράς 1987

Ι.Γ.Μ.Ε. : Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών

Κ.Ε.Π. : Κέντρα Εξυπηρέτησης Πελατών

ΝΟΚ : Νέος Οικοδομικός Κανονισμός

Ο.Τ.Ε. : Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος.

Π.Ε. : Περιφερειακή/ές Ενότητα/ες

Σ.Α.Π. : Σχέδια αστικής Προσβασιμότητας

Υ.Π.Ε.Κ.Α : Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Υ.Π.Ε.Ν. : Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (πρώην ΥΠΕΚΑ)

ΥΠ.ΕΣ : Υπουργείο Εσωτερικών

ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ : Υπουργείο Μεταφορών και Δικτύων

Φ.Ε.Κ. : Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

C.L.C. 2018 : Corine Land Cover 2018 (Κάλυψη γης του ευρωπαϊκού προγράμματος Copernicus για το έτος 2018)

D.E.M. : Digital Elevation Model (Ψηφιακό Μοντέλο εδάφους)

Esri : Αμερικάνικη εταιρεία παραγωγής λογισμικών G.I.S.

G.I.S. : Geographic Information Systems (Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών)

O.S.M. : Open Street Map

WGS 84 : World Geodetic System 1984

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

1.1. Βασικές Έννοιες Αρχές Σχεδιασμού Προσβασιμότητας

Προσβασιμότητα :είναι το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα άτομα χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών, όπως σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη, εθνικότητα να έχουν πρόσβαση σε αυτό, δηλαδή να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές, αλλά και τις υπηρεσίες (συμβατικές και ηλεκτρονικές) και τα αγαθά που διατίθενται στο συγκεκριμένο περιβάλλον (4067/2012 – ΝΟΚ).

Προσβάσιμο περιβάλλον :Ο ορισμός δίνεται από το EUROPEAN CONCEPT OF ACCESSIBILITY (2003, ECA – σελ.20) . Βάσει αυτού ένα περιβάλλον για να χαρακτηριστεί προσβάσιμο πρέπει να ακολουθεί τα παρακάτω κριτήρια. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει:

- Να υπάρχει σεβασμός ως προς την πολυμορφία των χρηστών του περιβάλλοντος.
- Θα πρέπει να διασφαλίζεται η συμμετοχή όλων σε αυτό και να αποφεύγεται πλήρως το αίσθημα περιθωριοποίησης.
- Να είναι ασφαλές δηλαδή στο στάδιο του σχεδιασμού όλα τα επιμέρους στοιχεία του περιβάλλοντος να είναι με ασφάλεια σχεδιασμένα (χρήση μη ολισθηρών πατωμάτων, μέριμνα για τα μέρη που προεξέχουν, για τις διαστάσεις, κλπ.) ώστε να απαλλαχθεί το περιβάλλον από κινδύνους για όλους τους χρήστες.
- Να είναι υγιεινό, δηλαδή για τους πάσχοντες από χρόνιες ασθένειες ή αλλεργίες να είναι ακίνδυνο για την υγεία τους και παράλληλα κατά την χρήση χώρων και προϊόντων να προωθούνται υγιείς πρακτικές.
- Να είναι λειτουργικό, δηλαδή κατά τον σχεδιασμό του να γίνει πρόβλεψη τυχόν προβλημάτων ή δυσκολιών, οι οποίες είναι πιθανόν να προκύψουν κατά την λειτουργία του χώρου, ώστε ο σχεδιασμός να προσαρμοστεί κατάλληλα, οι δυσκολίες να αποτραπούν και ο χώρος να λειτουργεί σωστά.
- Να είναι κατανοητό και αναγνώσιμο δηλαδή κάθε συγκεκριμένος χώρος να είναι ξεκάθαρος από άποψη προσανατολισμού για όλους τους χρήστες. Πιο συγκεκριμένα, προάγεται η χρήση κοινών εικονιδίων για άτομα με διαφορετικό γλωσσικό και πολιτισμικό υπόβαθρο και αποτρέπεται η χρήση συντομογραφιών από τοπικές γλώσσες, η οποία έχει ως συνέπεια ενδεχόμενη σύγχυση. Επιπρόσθετα, μεγάλης σημασίας κρίνεται η καλή κατανομή στο χώρο, δηλαδή θα πρέπει να έχει λειτουργικότητα και συνοχή, ώστε να μην προκαλεί αποπροσανατολισμό και αβεβαιότητα.
- Να είναι καλαίσθητο, δηλαδή θα πρέπει να δημιουργεί στο χρήστη ευχάριστα συναισθήματα και αίσθημα ευρείας αποδοχής λόγω της υψηλής του αισθητικής ποιότητας.

Πεζοί : Είναι δύσκολο να δοθεί ένας συγκεκριμένος ορισμός καθότι αφορά τον άνθρωπο των πόλεων. Η ηλικία, το φύλλο, η φυσική ικανότητα αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ενός ατόμου, δημιουργούν διαφορετικές ομάδες ατόμων. Έτσι η κάθε ομάδα έχει όχι μόνο ξεχωριστό και διαφορετικό χαρακτήρα από τις υπόλοιπες αλλά και η οδική συμπεριφορά και οι επιλογές μετακίνησης της διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό. Τα χαρακτηριστικά των διαφόρων ομάδων σχετίζονται με την σωματική διάπλαση, τη φυσική και νοητική/γνωστική κατάσταση, την ηλικία κλπ. Σχηματικά τα ανωτέρω παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα:

Πίνακας 1: Σχέση φυσικών χαρακτηριστικών ανθρώπου, αντιληπτικής ικανότητας, αστικού ανάγλυφου και περιβαλλοντικών συνθηκών με τις πεζή μετακινήσεις

Φυσικά Χαρακτηριστικά	Επίδραση στην πεζή μετακίνηση
Ύψος	Επισκόπηση χώρου – έλεγχος περιβάλλοντος χώρου/ ευχέρεια ή δυσχέρεια μετακίνησης και επιλογής διαδρομής.
Όραση	Πρόσληψη πληροφοριών σχετικά με τον περιβάλλοντα χώρο και την σήμανση του οδικού δικτύου (οριζόντια κατακόρυφη)/ ευχέρεια ή δυσχέρεια μετακίνησης και επιλογής διαδρομής.
Ακοή	Αντίληψη περιβάλλοντος χώρου, ενεργοποίηση ηχητικών αντανακλαστικών. ευχέρεια ή δυσχέρεια μετακίνησης και επιλογής διαδρομής.
Ηλικία	Έλεγχος περιβάλλοντος χώρου, χρόνος αντίδρασης στα ερεθίσματα του οδικού – αστικού περιβάλλοντος, αυτόνομη ή εξαρτημένη μετακίνηση, ταχύτητα μετακίνησης, αυτοχή κατά την μετακίνηση.
Αντιληπτική Ικανότητα	
Συγκέντρωση	Ανάλυση των συνθηκών του οδικού – αστικού περιβάλλοντος/ μετακίνηση σε γνωστές και άγνωστες διαδρομές/ μη μετακίνηση σε άγνωστες διαδρομές.
Αυξημένα/ μη αντανακλαστικά	Άμεση αντίδραση στα ερεθίσματα – καταστάσεις που συμβαίνουν στον οδικό αστικό χώρο/ μη άμεση αντίδραση.
Αντίληψη συνθηκών μετακίνησης	Ανάλυση και αντίληψη ταχύτητας και διεύθυνσης των οχημάτων, επιλογή αποφυγής δύσκολων συνθηκών.
Ισορροπία	Ευκολία ή μη κατά την μετακίνηση – επιλογή αυτόνομης πεζή μετακίνησης ή με συνοδεία πεζή μετακίνησης.
Αίσθημα ασφάλειας	Επιλογή διαδρομής με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου (πχ πλάτος δρόμου), την πυκνότητα μετακινούμενων πεζών και λοιπών οχημάτων, προστασία από έντονη ηλιοφάνεια κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, επαρκής φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες.
Ανάγλυφο – περιβαλλοντικοί παράγοντες	
Έντονο ανάγλυφο	Δυσκολία μετακίνησης ευπαθών ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα με αναπηρία).
Πλάτος πεζοδρομίου	Ευκολία ή δυσκολία μετακίνησης βάσει αποτυπώματος πεζού

Βροχόπτωση	Ολισθηρότητα πεζοδρομίου- οδοστρώματος, δυσκολία ή και αδυναμία μετακίνησης ευπαθών ομάδων.
Έντονοι άνεμοι	Επιρροή στην ισορροπία και την μετακίνηση ιδίως των ευπαθών ομάδων.

Πηγή : Δρ. Διονυσία-Γεωργία Περπερίδου, 'Θεσμικό Πλαίσιο'.

Αναπηρία: Ως αναπηρία αναφέρεται η προβληματική λειτουργία ή δομής του σώματος με περιορισμούς στη δραστηριότητα και στη συμμετοχή σε καθημερινές καταστάσεις (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2011). Η αναπηρία αποτελεί ένα μεταβαλλόμενο φαινόμενο, το οποίο οφείλεται στην αλληλεπίδραση των προσωπικών χαρακτηριστικών ενός ατόμου και των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος που αυτό ζει (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2011). Ένας χρήστης με σωματικό πρόβλημα είναι δυνατόν να αισθάνεται ανάπηρος σε ένα περιβάλλον και όχι σε κάποιο άλλο. Αυτό συναρτάται με το αν το περιβάλλον παρέχει σε αυτόν τις κατάλληλες υποδομές και ένα ανεμπόδιο χώρο για να κινηθεί ή όχι. Επομένως, αυτό που διέπει τη δυνατότητα συμμετοχής και κίνησης του χρήστη είναι ο σχεδιασμός του περιβάλλοντος και όχι η αναπηρία.

Άτομα με αναπηρίες: είναι άτομα τα οποία συναντούν εμπόδια στην πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή στην κοινωνία σε ίση βάση με τα άλλα άτομα της κοινωνίας λόγω μακροχρόνιων σωματικών, πνευματικών, ψυχικών, διανοητικών ή αισθητηριακών δυσκολιών. Στην προσπάθεια της πλήρους και αποτελεσματικής συμμετοχής των ατόμων αυτών στην κοινωνία είναι απαραίτητη η θέσπιση ειδικών ρυθμίσεων και κανόνων.

Άτομα με μόνιμη ανικανότητα: Στην κατηγορία αυτοί ανήκουν άτομα που εκ γενετής μπορεί να είναι κωφοί, τυφλοί ή και τα δύο (κωφάλαλοι), ή έχουν χάσει τις αισθήσεις αυτές κατά τη διάρκεια της ζωής τους. Επίσης άτομα με κινητικές δυσκολίες (π.χ. ανάπηροι, επιληπτικοί), τα άτομα που έχουν δυσκολία στην αντίληψη, την επικοινωνία και την προσαρμογή καθώς και οι ασθενείς με σοβαρές παθήσεις όπως η σκλήρυνση κατά πλάκας, η νεφρική ανεπάρκεια και οι καρδιοπάθειες συγκαταλέγονται στην κατηγορία αυτή.

Άτομα με δυσκολία στην κίνηση: είναι τα άτομα με παράλυτα ή αδύνατα μέλη, με δυσκαμψία ή έλλειψη μέλους ή όλων των μελών του σώματος, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με κάρδιο αναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι κλπ. Τα άτομα αυτά έχουν αργότερους ρυθμούς στην κίνηση και για την μετακίνηση τους χρησιμοποιούν βοηθητικά μέσα.

Άτομα με δυσκολία στην όραση: είναι τα άτομα με μερική ή ολική τύφλωση. Για την αυτόνομη μετακίνηση τους είναι απαραίτητη η χρήση βοηθητικού εξοπλισμού (μπαστούνη ή σκύλος βοήθειας). Στις Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με τίτλο «Σχεδιάζοντας για όλους» που δημοσιεύτηκε το 1998, για τα άτομα αυτά προβλέπεται: η απαιτούμενη ελεύθερη ζώνη μετακίνησης τους (Εικόνα 2), ειδικοί χειρολισθήρες, το απαραίτητο ύψος πινακίδας καθώς και κατευθυντήριοι οδηγοί στο δάπεδο ή στους τοίχους (διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης) για την αυτοεξυπηρέτησή τους. Επίσης δίνεται η συσχέτιση του μεγέθους των γραμμάτων σε σχέση με την απόσταση (Εικόνα 5) και οι προδιαγραφές τους (Εικόνα 6).

Άτομα με δυσκολία στην ακοή: Η διακίνηση των ατόμων αυτών διευκολύνεται με την ύπαρξη έντονης και ευκρινούς σήμανσης. Ο άπλετος φωτισμός των χώρων εξασφαλίζει την καλή επικοινωνία των ατόμων με προβλήματα στην ακοή, δεδομένου ότι τους επιτρέπει να διαβάζουν τα χείλη του αμίλητου ή να επικοινωνούν με την νοηματική γλώσσα (γλώσσα των χεριών)(Σχεδιάζοντας για όλους)

Εμποδιζόμενα Άτομα: Σύμφωνα με την Διεθνή Κατάταξη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ICF – 2001), στα εμποδιζόμενα άτομα εκτός από τα άτομα με αναπηρίες συμπεριλαμβάνονται ,οι ηλικιωμένοι, οι γυναίκες στα τελευταία στάδια της εγκυμοσύνης τους, τα μικρά παιδιά (από 5 ετών και κάτω), οι ασθενείς, τα άτομα που έχουν εθιστεί στο αλκοόλ ή σε ναρκωτικές ουσίες καθώς επίσης και τα άτομα που μπορεί να εκτεθούν σε δηλητηριώδης ή τοξικές συνθήκες λόγω τους περιβάλλοντος στο οποίο βρίσκονται ή λόγω της φύσεως της εργασίας τους. Για όλα τα άτομα υπάρχουν διαφορετικοί λόγοι που μπορεί να τους προκαλέσουν αδυναμία ελέγχου κίνησης και διατήρησης των αισθήσεων.

Δομημένο περιβάλλον αναφέρεται στα αποτελέσματα των παρεμβάσεων του ανθρώπου στο φυσικό περιβάλλον και περιλαμβάνει όλες τις κατασκευές, υποδομές, εξοπλισμούς και υπηρεσίες σχεδιασμένες και υλοποιήσιμες από τον άνθρωπο και συμπεριλαμβάνει το εικονικό περιβάλλον που περιέχει όλες τις εφαρμογές της σύγχρονης τεχνολογίας (ΕΣΑΜΕΑ, 2005).

Καθολικός σχεδιασμός ή Σχεδιασμός για όλους: Όπως περιγράφεται στο άρθρο 2 με τίτλο “ορισμοί” παράγραφο 33 του Νέου Οικοδομικού Κανόνα Ν.Ο.Κ. ΦΕΚ 79/Α/2012. “Καθολικός σχεδιασμός ή Σχεδιασμός για όλους είναι ο σχεδιασμός προϊόντων δομημένου περιβάλλοντος, που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους ανθρώπους, χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση”.

Προσβάσιμη αλυσίδα: είναι μια σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, την άνεση και την ασφάλεια των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η συνδυασμένη εφαρμογή προσβάσιμων αλυσίδων δημιουργεί τα προσβάσιμο δίκτυα (ΥΠΕΚΑ Εγκύκλιος 6, 2008).

Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι το σύνολο των πολιτικών και δράσεων που στοχεύουν στην εφαρμογή βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων με κυρίαρχο άξονα μεταξύ άλλων τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και την προαγωγή των ήπιων μορφών μετακίνησης, με απώτερο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την προάσπιση της υγείας και εν γένει της ποιότητας ζωής των κατοίκων (European Commission/ EU regional & urban development/ priority themes for EU cities/ Urban mobility and Accessibility).

Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα άτομα με αναπηρία

Σύμφωνα με την Συνθήκη για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία του ΟΗΕ(Convention on the rights of persons with Disabilities) (UNCRPD), η οποία για την Ευρωπαϊκή Ένωση τέθηκε σε ισχύ στις 22/01/2011 «τα άτομα με αναπηρίες έχουν τα ίδια δικαιώματα με τα υπόλοιπα άτομα και αυτά τα δικαιώματα προστατεύονται σε επίπεδο κράτους».

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισήγαγε τον Μάρτιο του 2021 την «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Άτομα με Αναπηρία για την περίοδο 2021-2030» γνωστή ως «the European Disability Strategy», σύμφωνα με την οποία τα άτομα με αναπηρία θα πρέπει να μπορούν:

- Να μετακινούνται και να ζουν ελεύθερα σε οποιαδήποτε χώρα της ΕΕ,
- Να έχουν το δικαίωμα σε υποστήριξη, ώστε να έχουν καλή ποιότητα ζωής,
- Να ζούνε ανεξάρτητα κοντά στις οικογένειες και τους φίλους τους και όχι σε ιδρύματα,
- Να αποτελούν μέλος της κοινότητας μαζί με άλλα άτομα,
- Να παίρνουν τις δικές τους αποφάσεις για την ζωή τους,
- Να έχουν τις ίδιες ευκαιρίες στις σπουδές και την εργασία με τους άλλους ανθρώπους,
- Να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και άλλες σημαντικές υπηρεσίες,
- Να τους συμπεριφέρονται δίκαια και με σεβασμό.

Προσβασιμότητα και άτομα με αναπηρία

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Άτομα με Αναπηρία 2021-2030 «ως Προσβασιμότητα ορίζεται η πρόσβαση στο δομημένο και το ψηφιακό περιβάλλον, τις τεχνολογίες επικοινωνιών (ICT), τα αγαθά και τις υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών και των υποδομών, αποτελεί βασικό πυλώνα ενεργοποίησης δικαιωμάτων και είναι προαπαιτούμενος για την πλήρη και ισότιμη συμμετοχή τους στην κοινότητα».

Η προσβασιμότητα εγγυάται την ισότιμη πρόσβαση των ατόμων με αναπηρίες σε όλες τις εκφάνσεις της καθημερινής ζωής, χωρίς περιορισμούς και αποκλεισμούς. Και καθώς ακόμα υπάρχουν εμπόδια προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία, και μάλιστα στις μετακινήσεις και τις μεταφορές, η υιοθέτηση πολιτικών ενίσχυσης και επίτευξης της προσβασιμότητας είναι καταλυτικής σημασίας όχι μόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό.

Στο πλαίσιο αυτό η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Προσβασιμότητας 2021-2030 θέτει βασικούς άξονες προτεραιότητας και εφαρμοσμένων πολιτικών για την εξασφάλιση της Προσβασιμότητας των Ατόμων με Αναπηρία μεταξύ των οποίων είναι:

- Ενίσχυση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στο πλαίσιο μάλιστα της Στρατηγικής Βιωσιμότητας και Έξυπνης Κινητικότητας (Sustainability and Smart Mobility Strategy – COM 2020/789). Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας θα πρέπει να αφορά τις οδικές, αεροπορικές και θαλάσσιες – υδάτινες μεταφορές.
- Ενίσχυση της προσβασιμότητας στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
- Ενίσχυση της προσβασιμότητας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.
- Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε τοπικό επίπεδο μέσω της εκπόνησης σχεδίων κινητικότητας ατόμων με αναπηρίες. Ενίσχυση της ασφάλειας κατά την μετακίνησή τους.
- Ανάπτυξη υποδομών στέγασης ώστε να άτομα με αναπηρία να μπορούν να ζουν ανεξάρτητα όπως τα υπόλοιπα άτομα.
- Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης, κοινωνικής.

Στο επίπεδο της ενίσχυσης της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στον αστικό ιστό και τους κοινόχρηστους χώρους του δομημένου περιβάλλοντος, βασική προϋπόθεση είναι η παροχή ασφαλών διαδρομών μέσα στο πλαίσιο ενός συμπεριληπτικού αστικού περιβάλλοντος, εξοπλισμένου με εκείνες τις κατάλληλες αστικές υποδομές που το κάνουν λειτουργικό και φιλικό για τα άτομα με αναπηρίες.

Βασικοί παράμετροι που συνθέτουν την προσβασιμότητα είναι:

- η δυνατότητα κίνησης και ελιγμών.
- η δυνατότητα προσέγγισης και χρήσης εξοπλισμών, αγαθών και υπηρεσιών.
- η δυνατότητα επικοινωνίας και πληροφόρησης
- η ασφάλεια.

Τα άτομα με αναπηρία ως γνωστόν, δεν αποτελούν μια ομοιογενή ομάδα με τις ίδιες ανάγκες. Υπάρχουν διάφορες αναπηρίες: εμφανείς ή αφανείς, σοβαρές ή ελαφρές, μόνιμες ή προσωρινές, μια ή συνδυασμός περισσοτέρων (κίνησης, όρασης, ακοής, ομιλίας, αντίληψης κλπ.) που γεννούν διαφορετικές ανάγκες και διαφορετικές δυνατότητες στα άτομα που τις βιώνουν.

Ένα προσβάσιμο περιβάλλον λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες όλων και διασφαλίζει την κατά το δυνατόν αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση καθενός, αξιοποιώντας τις δυνατότητες των ατόμων για να αντισταθμίσει τις όποιες αδυναμίες.

Άτομα με αναπηρία και προσβασιμότητα

Σύμφωνα με τον Νόμο 4047/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες.», τα άτομα με αναπηρίες *«περιλαμβάνουν εκείνα που έχουν μακροχρόνια σωματικά, ψυχικά, διανοητικά ή αισθητήρια εμπόδια, που, σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια, μπορούν να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία την ίση βάση με του άλλους.»*

Σύμφωνα με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία και το Υπουργείο Εργασίας οι αναπηρίες διακρίνονται σε:

- Κινητική Αναπηρία (εγκεφαλική παράλυση, τετραπληγία, παραπληγία κ.λπ.)
- Αισθητηριακή Αναπηρία (κώφωση, τύφλωση κ.λπ.)
- Ψυχική Αναπηρία (μανιοκατάθλιψη, σχιζοφρένεια κ.λπ.)
- Νοητική Αναπηρία (αυτισμός, σύνδρομο Down, νοητική αναπηρία κ.λπ.)
- Άλλες Αναπηρίες (βαριές & πολλαπλές αναπηρίες), όπως μεταμοσχευμένα άτομα, νεφροπαθείς, άτομα με αιματολογικές παθήσεις κ.λπ.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Υγείας, που χρησιμοποιεί το Σύστημα Ταξινόμησης και Αξιολόγησης της Αναπηρίας με βάση την Λειτουργικότητα (ICF), η αναπηρία προκαλεί στο άτομο προβλήματα στην λειτουργικότητα, στο πραγματικό περιβάλλον και τις συνθήκες ζωής του, και τα προβλήματα αυτά έχουν επακόλουθα στον σωματικό τομέα, τον τομέα της απόδοσης του ατόμου στις δραστηριότητες της καθημερινής ζωής και στην συμμετοχή του ατόμου στην κοινωνική ζωή.

Παράμετροι σχεδιασμού των δικτύων μετακίνησης πεζών.

Ο σχεδιασμός των δικτύων πεζών να λαμβάνει υπόψη του ιδιαίτερους παραμέτρους σε σχέση με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης, καθώς στοχεύει στη μέγιστη ανάδειξη των πλεονεκτημάτων προσφέρει το περπάτημα για τον μετακινούμενο και στην κοινωνία. Ο σχεδιασμός λαμβάνει υπόψη τα φυσικά χαρακτηριστικά των ατόμων, την ασφάλεια και την διαμόρφωση ενός φιλικού περιβάλλοντος μετακίνησης. Κατά τον σχεδιασμό δικτύων κίνησης πεζών λαμβάνονται υπόψη :

- **Ασφαλές και άνετο περιβάλλον περπατήματος**

Κατάλληλες υποδομές και διαμόρφωση περιβάλλοντος περπατήματος με την τήρηση των βασικών προδιαγραφών σχεδιασμού του αστικού χώρου και με κύρια επιδίωξη την χωρίς εμπόδια κίνηση του πεζού καθ' όλο το μήκος της διαδρομής.

- **Ελκυστικό περιβάλλον περπατήματος**

Επιτυγχάνεται με φυτεύσεις σε σωστά σημεία και θέσεις και με την τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού ώστε να επιτευχθεί επαρκής προστασία από την έντονη ηλιοφάνεια των καλοκαιρινών μηνών. Ταυτόχρονα επιτυγχάνεται εξισορρόπηση της θερμοκρασίας του αστικού περιβάλλοντος μέσω των διαδικασιών αναπνοής διαπνοής των φυτών καθ' όλη την διάρκεια του έτους (Κασσιός & Περπερίδου, Η απορρυπαντική συμβολή του Αστικού Πρασίνου στην ατμόσφαιρα της πόλης, 2005).

Παράλληλα η τοποθέτηση σκέπαστρων ή η δημιουργία στοών διευκολύνει το περπάτημα κατά τους χειμερινούς μήνες που βρέχει, προστατεύοντας τους πεζούς.

- **Πρόσβαση σε όλους**

Κατάλληλα διαμορφωμένες αστικές υποδομές που να εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη πρόσβαση για όλους. Η ασφαλής, ελεύθερη και ανεμπόδιση κίνηση ΑμεΑ αποτελεί πλέον προτεραιότητα για τις σύγχρονες κοινωνίες που επιδιώκουν την ισοτιμία των πολιτών και αυτή η προτεραιότητα καθορίζεται στις Διεθνείς, Ευρωπαϊκές και Εθνικές Πολιτικές.

- **Συνέχεια και συνδεσιμότητα δικτύου**

Δημιουργία μεγάλου μήκους διαδρομής και διασύνδεσης με σημεία όπως κατοικίες, πλατείες, εμπορικά καταστήματα, σχολεία, αθλητικά κέντρα, δημόσια κτίρια που στεγάζονται δημόσιες υπηρεσίες κλπ.

- **Ευκολία μετακίνησης**

Με την εφαρμογή συστήματος σήμανσης και πληροφόρησης, για την εύκολη εύρεση της βέλτιστης διαδρομής χωρίς καθυστερήσεις.

- **Συνέργεια με τα άλλα δίκτυα μετακινήσεων**

Το περπάτημα σε συνδυασμό με χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς.

- **Ενίσχυση παρόδιων δραστηριοτήτων**

Με υποδομή στο δίκτυο των πεζών που να ενθαρρύνει τις κοινωνικό-οικονομικές δραστηριότητες.

- **Οικονομικότητα**

Το κόστος κατασκευής και συντήρησης του δικτύου πεζών.

1.1.2. Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)

Σύμφωνα με το 5553/Β/ΦΕΚ/30.11.2021, στο οποίο ορίζονται οι προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», στο άρθρο 2 παράγραφος 2 αναγράφεται το εξής: «Στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.»

1.1.3. Προδιαγραφές

Στον παρακάτω πίνακα συγκεντρώθηκαν οι προδιαγραφές που αφορούν την προσβασιμότητα στην Ελλάδα χωρίς να συμπεριλαμβάνονται οι προδιαγραφές για τη προσβασιμότητα σε κτίρια.

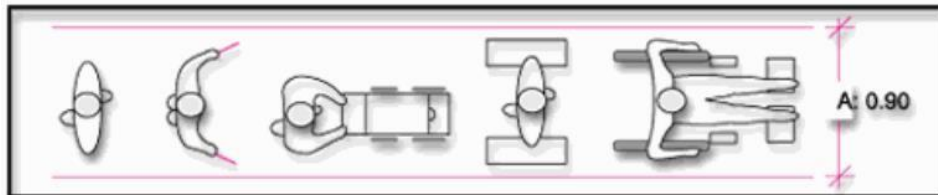
Πίνακας 2: Προδιαγραφές που αφορούν στην προσβασιμότητα (ιδία επεξεργασία)

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΦΕΚ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΤΙΤΛΟΣ
Κοινόχρηστοι Χώροι	Άρθρο 3, 6213/Β	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
Ζώνες Χρήσεων Πεζοδρομίου	Άρθρο 4, 6213/Β	07.12.2022	
Κλίση Πεζοδρομίου	Άρθρο 5, 6213/Β	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Ελεύθερη Ζώνη Όδευσης Πεζών – Ελεύθερο Ύψος	Άρθρο 6, 6213/Β	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους
			χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
		12.06.2019	Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Οδηγός όδευσης τυφλών	Άρθρο 7, 6213/Β	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
	2302/Β	16.09.2013	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
Κεκλιμένα Επίπεδα/Ράμπες	Άρθρο 8, 6213/Β	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των

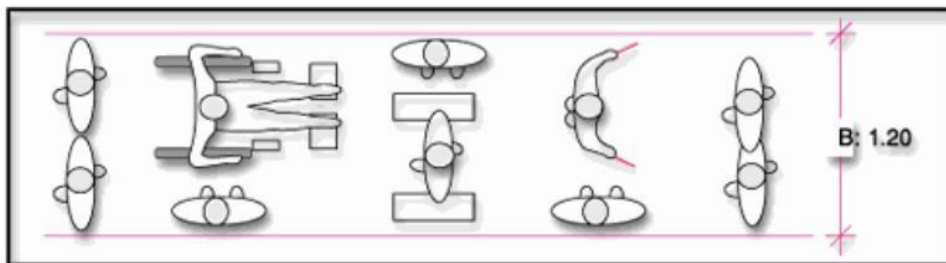
			οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Κλίμακες	Άρθρο 9, 6213/B	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Παραχώρηση Προκηπίων σε κοινή χρήση	Άρθρο 10, 6213/B	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για
Γωνίες Πεζοδρομίων – Διασταυρώσεις	Άρθρο 11, 6213/B/	07.12.2022	Την κυκλοφορία πεζών.
Προεκτάσεις/ Διαπλατύνσεις Πεζοδρομίων – Διασταυρώσεις	Άρθρο 12, 6213/B/	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για
		12.06.2019	Την κυκλοφορία πεζών.
Πεζοδρόμια σε γέφυρες	Άρθρο 13, 6213/B/	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
Πεζοδρόμια κάτω από γέφυρες	Άρθρο 13, 6213/B/	07.12.2022	
Διαμορφώσεις σε Πεζοδρόμους	Άρθρο 15, 6213/B	07.12.2022	
Παρόδιες Στοές	Άρθρο 16, 6213/B	07.12.2022	
Διαμπερές Στοές	Άρθρο 17, 6213/B	07.12.2022	
Επιστρώσεις Δαπέδων	Άρθρο 18, 6213/β	07.12.2022	
	2302/B	16.09.2013	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
		12.06.2019	Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους
Αστικός Εξοπλισμός	Άρθρο 19, 6213/B	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.

	2302/B	16.09.2013	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Φύτευση	Άρθρο 20, 6213/B	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
		12.06.2019	Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους
			ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Είσοδοι-Έξοδοι Χώρων Στάθμευσης	Άρθρο 21, 6213/B	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
Άλση, Πάρκα, Πράσινοι Χώροι και Δασικές εκτάσεις εντός ορίων οικισμού	Άρθρο 22, 6213/B	07.12.2022	
Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ	Άρθρο 25, 6213/B	07.12.2022	Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
		12.06.2019	Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Κατακόρυφη-Οριζόντια Σήμανση	85/B	23.01.2018	Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις Πεζών.
	2302/B	16.09.2013	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
			Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Διαβάσεις Πεζών	85/B	23.01.2018	Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις Πεζών.
			Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς

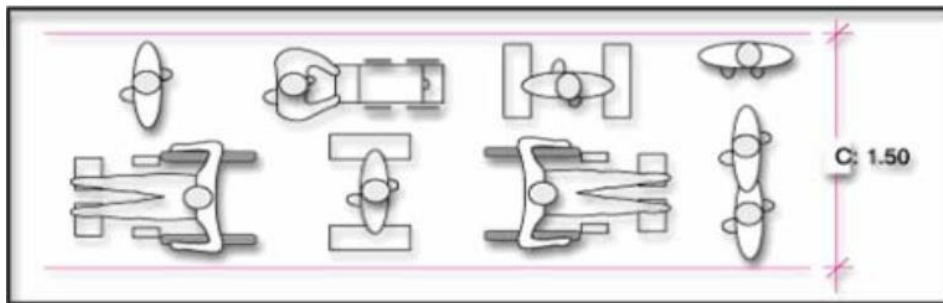
			Δήμος
	Τεχνική οδηγία	1998	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ
Υποδομές Ποδηλάτων	1053/B	14.04.2016	Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων)
		12.06.2019	Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους
Ανάπτυξη Τραπεζοκαθισμάτων		12.06.2019	Οδηγός Ανασχεδιασμού Οδών σε Αστικούς Δήμους



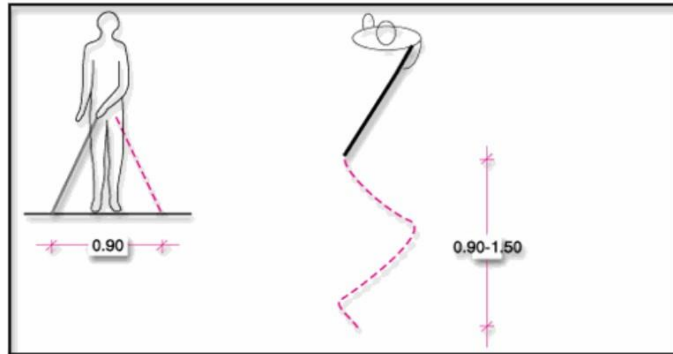
(σχ. 1)



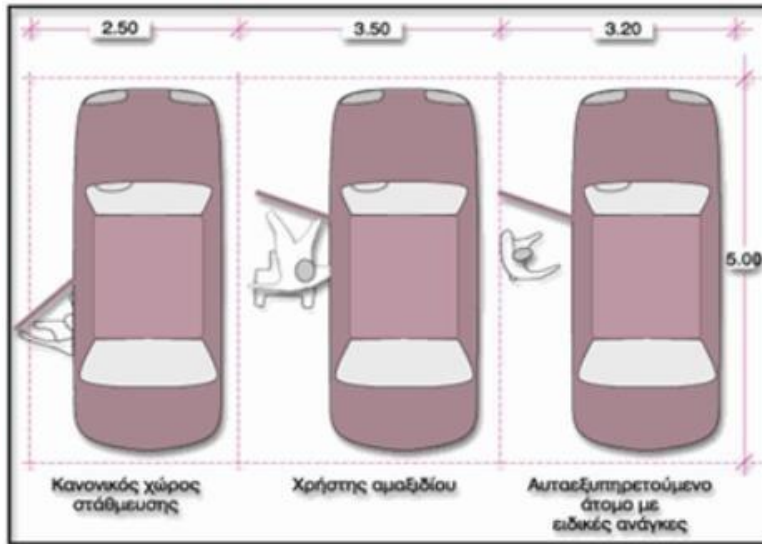
(σχ. 2)



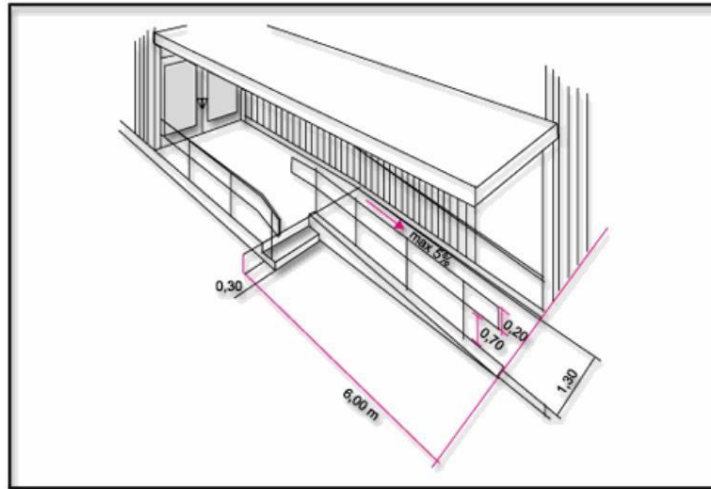
Εικόνα 1: Προδιαγραφές ελεύθερης διάβασης πεζών
 Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009



Εικόνα 2: Αναγκαίος χώρος διέλευσης ατόμου με προβλήματα όρασης
Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009

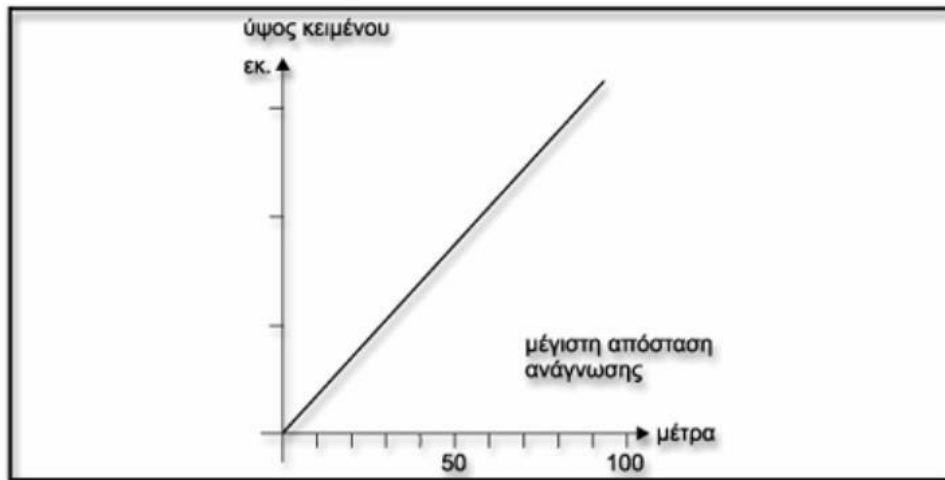


Εικόνα 3 : Διαφορετικά μεγέθη χώρου στάθμευσης
Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009



Σχ. 85

Εικόνα 4: Αναπαράσταση ράμπας για την διέλευση σε κτίριο
 Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009



Σχ. 78, Μέγεθος γραμμάτων - Απόσταση ανάγνωσης

Εικόνα 5: Μέγεθος γραμμάτων- Απόσταση ανάγνωσης
 Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009



Εικόνα 6: Προδιαγραφές για το ύψος γραμμάτων σε σχέση με την απόσταση ανάγνωσης
 Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009



Εικόνα 7: Παραδείγματα συμβολισμού
 Πηγή : Σχεδιάζοντας για όλους 2009 και Τεχνικές οδηγίες Σχολικών Εγκαταστάσεων

1.2. Νομοθετικό και Θεσμικό Πλαίσιο

1.2.1. Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο

Στο πίνακα που ακολουθεί συλλέχθηκε και κατηγοριοποιήθηκε η βασική εθνική νομοθεσία που χρησιμοποιείται με θέμα την προσβασιμότητα στον δημόσιο αστικό και κοινόχρηστο χώρο καθώς και στο οδικό δίκτυο.

Πίνακας 3: Εθνικό και νομικό πλαίσιο της Ελλάδας σε σχέση με τη προσβασιμότητα (ιδία επεξεργασία)

Εθνικό Θεσμικό πλαίσιο		
Σύνταγμα της Ελλάδος	Άρθρο 2 παράγραφος 1	«Ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας»
	Άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 2	ισονομία και ισοτιμία των Ελλήνων πολιτών
	Άρθρο 5	δικαίωμα χρήσης των κοινών, που ανήκει σε όλους τους πολίτες
	Άρθρο 21 παράγραφος 2	μέριμνα για όλους τους ευάλωτους πολίτες
	Άρθρο 21 παράγραφος 6	«Τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας»
	Άρθρο 24 παράγραφος 2	«Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι

		διαβίωσης. Οι σχετικές τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης.»
	Άρθρο 25, παράγραφοι 1 & 2	«Τα δικαιώματα του ανθρώπου ως ατόμου και ως μέλους του κοινωνικού συνόλου και η αρχή του κοινωνικού κράτους δικαίου τελούν υπό την εγγύηση του Κράτους. Όλα τα κρατικά όργανα υποχρεούνται να διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη και αποτελεσματική άσκησή τους. Τα δικαιώματα αυτά ισχύουν και στις σχέσεις μεταξύ ιδιωτών στις οποίες προσιδιάζουν. Οι κάθε είδους περιορισμοί που μπορούν κατά το Σύνταγμα να επιβληθούν στα δικαιώματα αυτά πρέπει να προβλέπονται είτε απευθείας από το Σύνταγμα είτε από το νόμο, εφόσον υπάρχει επιφύλαξη υπέρ αυτού και να σέβονται την αρχή της αναλογικότητας. Η αναγνώριση και η προστασία των θεμελιωδών και απαράγραπτων δικαιωμάτων του ανθρώπου από την Πολιτεία αποβλέπει στην πραγμάτωση της κοινωνικής προόδου μέσα σε ελευθερία και δικαιοσύνη.»
	Άρθρο 116 παράγραφος 2	Άρση των ανισοτήτων
Νόμοι	Νόμος 4495/2017 ΦΕΚ 167/Α/03.11.2017	«Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις»
	Νόμος 4447/2016 ΦΕΚ 241/Α/23.12.2016	«Χωρικός σχεδιασμός – Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»
	Νόμος 4266/2014, ΦΕΚ135/Α/10.06.2014.	Α)Κύρωση των τροποποιήσεων: αα) της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση, αβ) της Σύμβασης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο για τις Διαγραμμίσεις της οδού που συμπληρώνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία» και Β) Κωδικοποίηση των διατάξεων των ως άνω Συμβάσεων σε ενιαίο κείμενο»,
	Νόμος 4074/2012 ΦΕΚ 88/Α/11.04.2012	«Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού

		Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες»
	Νόμος 3463/2006 ΦΕΚ114/Α/08.06.2006.	«Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων»
	Νόμος 3304/2005 ΦΕΚ 16Α/27.01.2005	«Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης»,
	Νόμος 2831/2000 ΦΕΚ140/Α/13.06.2000.	«Τροποποίηση των διατάξεων του Ν.1577/83 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες διατάξεις»
	Νομοθετικό Διάταγμα 17/07/16-08-1923 ΦΕΚ 228Α/16-08-1923.	«Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»
ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ	ΠΔ 59/2018 ΦΕΚ 114/Α/29.06.2018	«Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης»
	ΠΔ 84/2001 ΦΕΚ 70/Α/10.04.2001.	«Όροι, προϋποθέσεις, διαδικασία και προδιαγραφές για την ίδρυση και λειτουργία Ιδιωτικών Φορέων Παροχής Υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Υγείας (Π.Φ.Υ.)»
	ΠΔ 27/1999 άρθρα 246, 260, 346, 357, 359, 362, 364, 367, 369, 372, 375ΦΕΚ 580Δ/27.07.1999	Κώδικας βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας»
	ΒΔ 9/20-08-1988 ΦΕΚ 222Α/20.08.1955.	«Περί καθορισμού των εθνικών οδών κατά τας διατάξεις του Ν.3155/55 "περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών"»
	ΒΔ 06-02-1956 ΦΕΚ 47Α /06.02.1956.	«Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τας διατάξεις του Ν.3155/55 "περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών"»,
	Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις Υπουργικές Αποφάσεις	ΦΕΚ 517/1998
	ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021	Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»
	ΦΕΚ 5045/Β/01.11.2021	«Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας
	ΦΕΚ 2998/Β/20.07.2020	«Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία»

	ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018	«Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών»,
	ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016.	«Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων»
	ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013 .	«Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας»
	ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009.	«Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»
	ΦΕΚ 931Β/18.05.2009.	«Καθορισμός των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και τη λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και των Κοινοτήτων, τα όργανα και η διαδικασία αδειοδότησης και ελέγχου τους, τη διαδικασία συντήρησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια»,
	ΦΕΚ. 18/Β' /2002.	«Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε υφιστάμενα κτίρια»,
	ΦΕΚ 30/Β/19-01-1996.	«Κατάταξη εθνικών οδών περιφερειακών Αττικής, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Ηπείρου, Μακεδονίας και Θράκης σε Βασικό (Πρωτεύον), Δευτερεύον και Τριτεύον»,
	ΦΕΚ 2780/Β/05.09.2016.	«Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»,
	ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018.	«Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών»,
	ΦΕΚ 5045/Β/01.11.2021.	«Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας»,
	ΦΕΚ 2621/Β/07.12.2022.	«Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»
ΕΓΚΥΚΛΙΟΙ	7/2010,	«Δημοσίευση απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ για ειδικές

		ρυθμίσεις εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών».
	3/2011	«Διευκρινίσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28.12.2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ 'Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών».
	9/2012	«Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 4067/2012)».
	Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 ΥΠΕΚΑ	«Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων».
	Εγκύκλιος 6 ΥΠΕΣ με Α.Π. 8303/8.2.2008,	«Δίκτυο προσβασιμότητας ΑμεΑ – Αφαίρεση εμποδίων από κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ».
	ΦΕΚ 1384/Β' /3-8-2007	«Χώροι Υγιεινής ΑμεΑ»
Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους», 1998 ».		

1.2.2. Ευρωπαϊκό Κανονιστικό Πλαίσιο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει την προσβασιμότητα στο οδικό δίκτυο, στο δημόσιο χώρο και στους κοινόχρηστους χώρους για όλους τους πολίτες της, συνέταξε τον χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων στο οποίο ορίζεται μια σειρά από αστικά, πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά δικαιώματα. Συγκεκριμένα στα άρθρα 25 και 26 που αναφέρονται σε ευάλωτα άτομα (ηλικιωμένοι και άτομα με αναπηρία) αναφέρεται ότι τα άτομα αυτά έχουν αναφαίρετο δικαίωμα να διάγουν μια αξιοπρεπή και αυτόνομη ζωή. Επίσης η Ευρωπαϊκή Ένωση μεταξύ άλλων σέβεται το δικαίωμα τους, να συμμετέχουν στα κοινά και να έχουν κοινωνική και πολιτιστική συμμετοχή καθώς και επαγγελματική ένταξη.

1.2.3. Διεθνές Θεσμικό πλαίσιο.

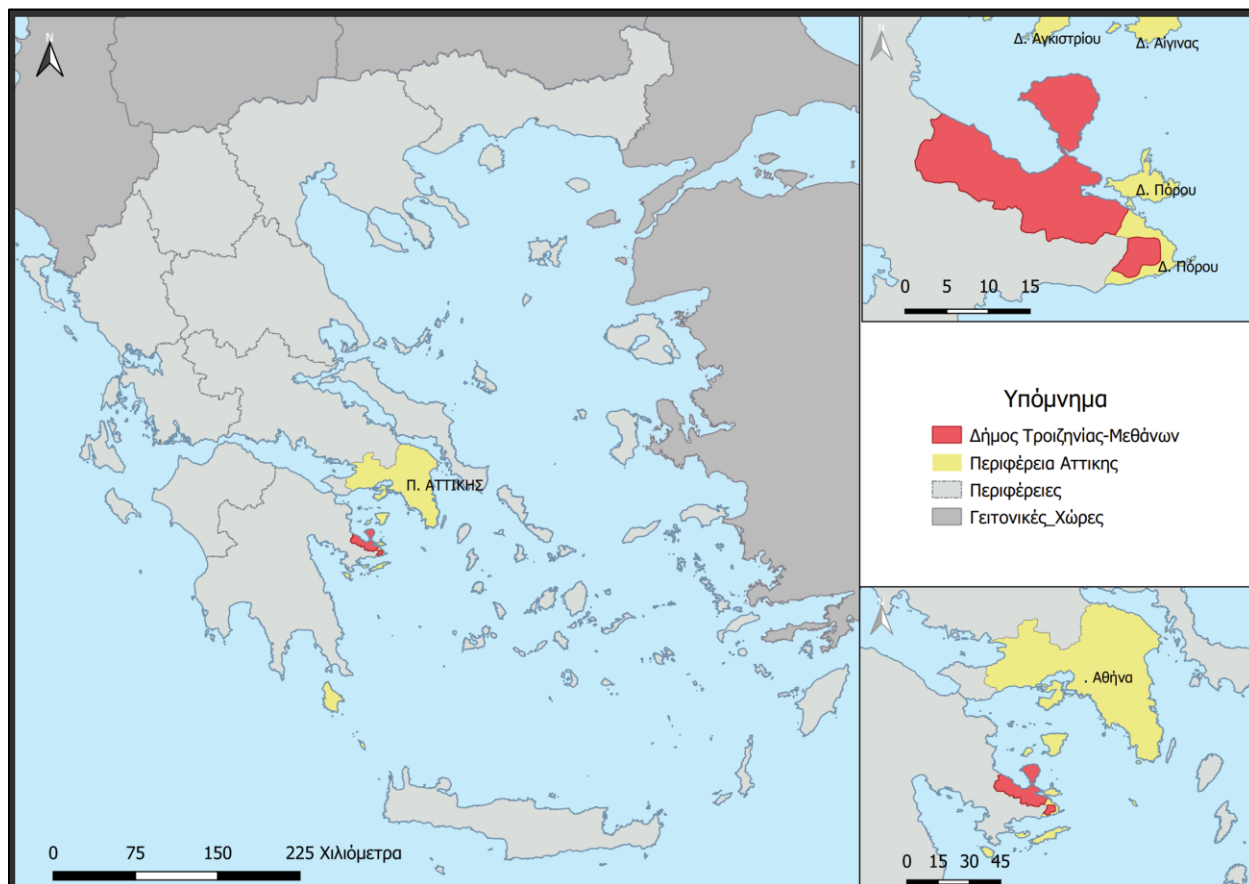
Σε ζητήματα που δεν υπάρχουν ρυθμίσεις από το Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο χρησιμοποιείται το ISO 21542 "Building Construction – Accessibility and usability of the built environment", ο «ADA .Standards for accessible design» ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα (π.χ. EN 17210 Accessibility and usability of the built environment – Functional requirements).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1. Περιοχή Μελέτης

Η Ελλάδα είναι μία ημιορεινή χώρα στο σύνολο της, γεμάτη με νησιά ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και πολιτισμικής σημασίας, έχοντας μόλις μία χερσαία γραμμή συνόρων με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες. Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα έχει δύο μεγάλα πληθυσμιακά δίπολα, τα οποία βρίσκονται στο χερσαίο τμήμα της, την Περιφέρεια Αττικής και την Περιφέρεια Θεσσαλονίκης με 3.814.064 κατοίκους και 1.092.919 κατοίκους αντίστοιχα, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2021 (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Η περιοχή μελέτης που επιλέχθηκε για την ανάλυση συνθηκών προσβασιμότητας στον αγροτικό χώρο είναι ο Δήμος Τροιζηνίας-Μεθάνων, ο οποίος ανήκει διοικητικά στη Περιφέρεια Αττικής, Περιφερειακή Ενότητα Νήσων, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση του προγράμματος «Καλλικράτης» Ν. 3852/2010 και του προγράμματος «Κλεισθένης» Ν 4555/2018. Ο Δήμος Τροιζηνίας-Μεθάνων έχει ιστορική σημασία, ορεινή/νησιωτική μορφολογία και με κύριο χαρακτήρα τον τουρισμό και την αγροτική εκμετάλλευση.



Εικόνα 8: Γενικός χάρτης θέσης Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων στον Ελλαδικό τόπο (ιδία επεξεργασία)

2.2. Γενικά Χαρακτηριστικά

Διοικητική Διαίρεση

Ο Δήμος Τροιζηνίας-Μεθάνων βρίσκεται στο Βορειοανατολικό τμήμα της Πελοποννήσου, σε απόσταση μόλις 200 χιλιομέτρων, με το αυτοκίνητο, από την Αθήνα και στο ηπειρωτικό τμήμα συνορεύει με τους Δήμους Επιδαύρου, Ερμιονίδας και Πόρου. Βορειοδυτικά βρέχεται από τον κόλπο της Επιδαύρου, βορειοανατολικά από τον κόλπο του Σαρωνικού, ενώ σε σχέση με τα θαλάσσια διοικητικά του όρια συνορεύει με τον Δήμο Πόρου, με τον Δήμο Ύδρας. Οι οροσειρές Ορθολίθι και Αδέρες αποτελούν φυσικά όρια στη νότια πλευρά του Δήμου. Ο Δήμος περιλαμβάνει την περιοχή της Τροιζηνίας, τμήμα της οποίας βρίσκεται στην Ερμιονίδα, και την χερσόνησο των Μεθάνων (Εικόνα 9).

Διοικητικά υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νήσων της Περιφέρειας Αττικής, η οποία περιλαμβάνει και τους νησιωτικούς Δήμους Σαλαμίνας, Αίγινας, Αγκιστρίου, Πόρου, Ύδρας, Σπετσών, και Κυθήρων, οι οποίοι αποτελούν αγαπητό τουριστικό προορισμό, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ο Δήμος βάσει του νόμου 3852/10 προέρχεται από την ένωση δύο πρώην Δήμων, του δήμο Τροιζηνίας που αποτελεί το νότιο τμήμα και τον Δήμο Μεθάνων που αποτελεί το βόρειο τμήμα του νέου Δήμου. Είναι ο 256^{ος} μεγαλύτερος Δήμος της Ελλάδας και έχει έδρα τον Γαλατά.

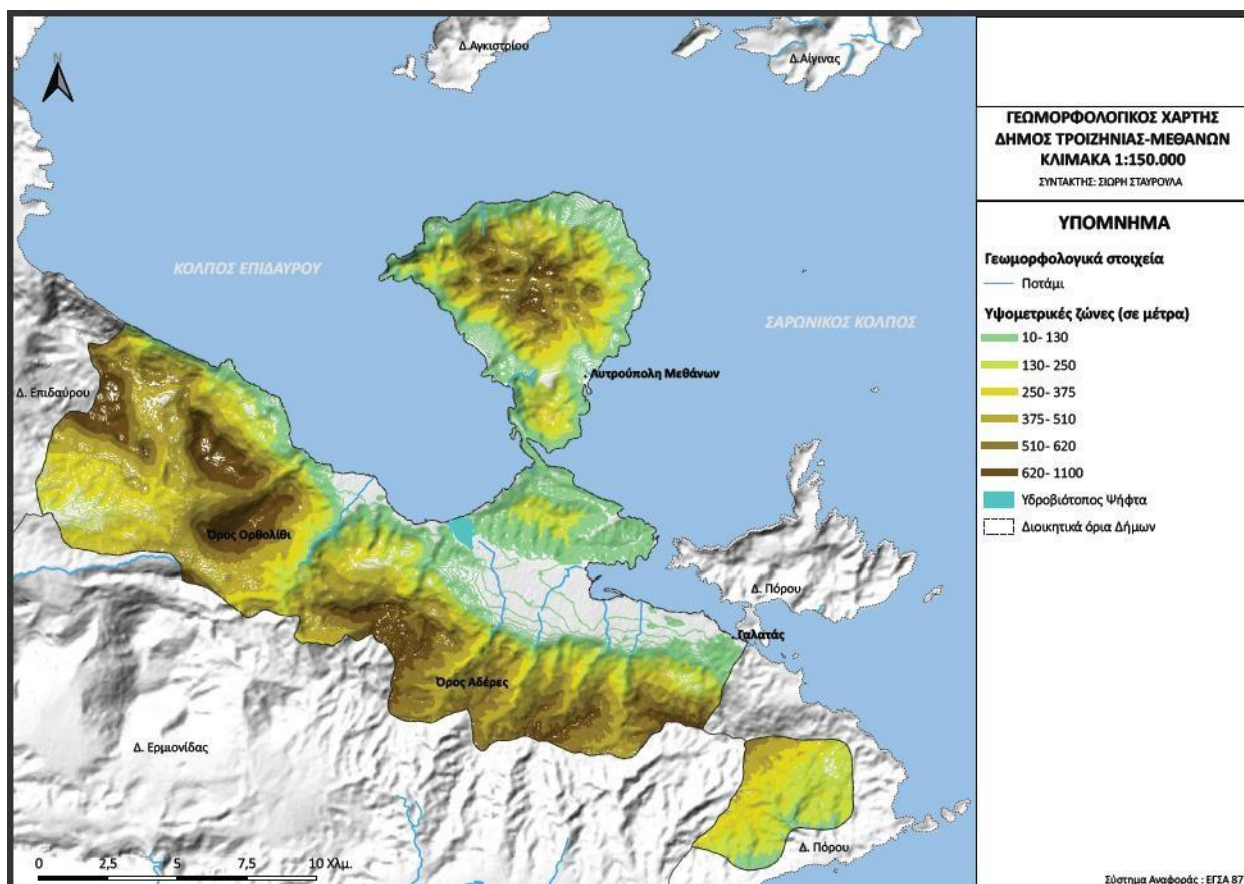
Στον Πίνακα 4 παρουσιάζεται η διοικητική διάρθρωση του Δήμου Τροιζηνίας – Μεθάνων

Πίνακας 4: Αναλυτική Παρουσίαση του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων

Δήμος Τροιζηνίας Μεθάνων		
I.	Δημοτική Ενότητα Τροιζηνίας	
	Κοινότητες	Οικισμοί ανά Κοινότητες
	Κοινότητα Γαλατά	Γαλατάς
	Κοινότητα Τροιζήνας	Τροιζήνα-Άγιος Γεώργιος
	Κοινότητα Δρυόπης	Δρυόπη-Καλλονή-Ευαγγελισμός- Παραλία Ντιρλαντά-Νεράτζιζα-Μύλος-Νησίδα-Χώρα(Χώριζα)
	Κοινότητα Άνω Φαναριού	Άνω Φανάρι-Αγία Ελένη
	Κοινότητα Καρατζά	Καρατζάς-Ζερβαίικα
	Κοινότητα Τακτικούπόλεως	Τακτικούπολη-Μεταμόρφωση-Βύδι-Ακτή της Αγάπης-Άγιος Κωνσταντίνος- Ψηφτά
II.	Δημοτική Ενότητα Μεθάνων	
	Κοινότητες	Οικισμοί ανά Κοινότητες
	Κοινότητα Λουτροπόλεως Μεθάνων	Λουτρόπολη Μεθάνων-Δριτσάικα
	Κοινότητα Κουνουπίτσας	Κουνουπίτσα-Άγιος Γεώργιος-Άγιος Νικόλαος-Μακρύλογγος-Παλαιά Λουτρά
	Κοινότητα Κυψέλης	Κυψέλη-Άγιοι Θεόδωροι
	Κοινότητα Μεγαλοχωρίου	Μεγαλοχώρι-Βαθύ-Καμένη Χώρα

Γεωμορφολογικά στοιχεία

Ο Δήμος Τροιζηνίας-Μεθάνων είναι μία κατεξοχήν ημιορεινή περιοχή, καταγεγραμμένη ως τέτοια στο τεύχος της τότε Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, «Κατανομή της εκτάσεως της χώρας κατά βασικές κατηγορίας χρήσεως»- Προ-απογραφικά Στοιχεία (Στοιχεία εκ του προ απογραφικού κοινοτικού δελτίου της Αγροτικής Γεωργίας και Κτηνοτροφίας της 19ης Μαρτίου 1961), Αθήνα 1962, με εκτεταμένο παραλιακό μέτωπο. Το ηπειρωτικό τμήμα του Δήμου αποτελεί την Δημοτική Ενότητα Τροιζηνίας με την απόσταση από την θάλασσα να μην ξεπερνά τα 10.000 μέτρα. Το όρος Ορθολίθι κυριαρχεί στη βόρεια περιοχή, με υψόμετρο 1.103 μέτρα. Δυτικά του Ορθολιθιού, στα σύνορα με το νομό Αργολίδας, σχηματίζεται η μικρή πεδινή λεκάνη του Καρατζά και νότια του Γαλατά υψώνεται το όρος Αδέρες, που φτάνει σε υψόμετρο τα 726 μέτρα.

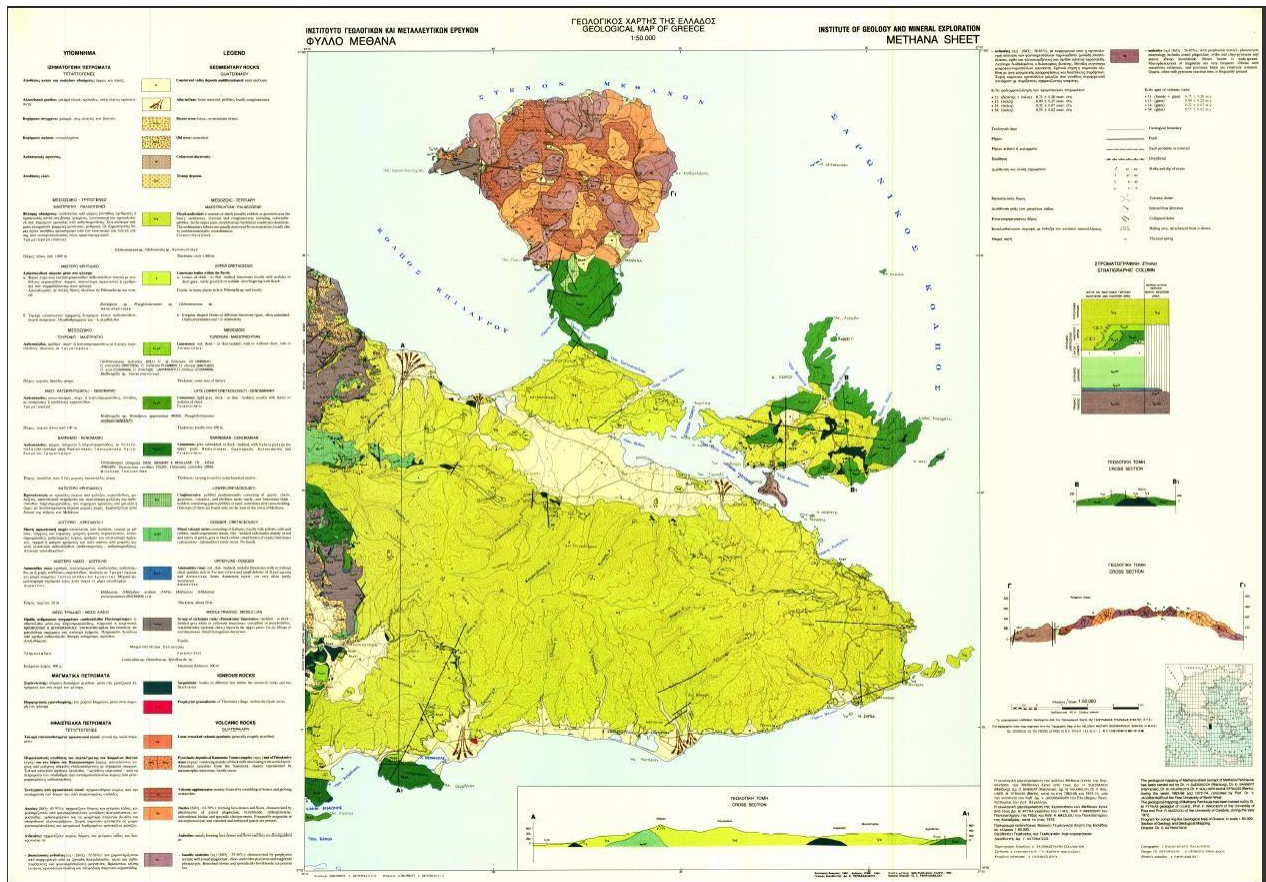


Εικόνα 9: Γεωμορφολογικός χάρτης του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων (ιδία επεξεργασία)

Η χερσόνησος των Μεθάνων στο βόρειο τμήμα του Δήμου, αποτελεί και την Δημοτική Ενότητα Μεθάνων, με υψηλότερο σημείο την κορυφή της Χελώνας (740 μέτρα) και συνδέεται με μία στενή λωρίδα γης με το υπόλοιπο ηπειρωτικό τμήμα του Δήμου. Πέραν της ιδιαίτερης μορφολογίας της που δίνει την εντύπωση νήσου, πρωταγωνιστικό ρόλο στη δημιουργία και τη μορφολογία της περιοχής έχει το ομώνυμο ηφαιστείο . Το ηφαιστείο των Μεθάνων ανήκει στο ηφαιστειακό τόξο του νότιου Αιγαίου, στο

οποίο υπάρχουν τα ηφαιστεια Σουσακίου, Αίγινας, Μεθάνων, Πόρου, Βελοπούλας, Καράβι, Φαλκονέρας, Αντιμήλου, Μήλου, Κιμώλου, Πολύβου, Στρογγυλού, Δεσποτικού, Σπυρηδονησίων, Αντιπάρου, Χριστιανών, Σαντορίνης, Κω, Νισύρου, Αλικαρνασσού και Πάτμου.

Η τελευταία ηφαιστειακή δραστηριότητα έγινε υποθαλάσσια το 1700 μ.Χ. στο βόρειο μέρος της χερσονήσου μπροστά από τη πόλη των Μεθάνων και το ηφαιστειο χαρακτηρίζεται μέχρι σήμερα ως ενεργό με 30 περίπου ηφαιστειακού κρατήρες στη χερσαία περιοχή. Ο πιο γνωστός είναι ο κρατήρας της Καημένης Χώρας, με βάθος περίπου 50 διάμετρο 100 μέτρα, βρίσκεται βορειοδυτικά πάνω από τον οικισμό και δεν είναι πια ενεργός. Ο μεγαλύτερος χερσαίος κρατήρας βρίσκεται στην θέση Θρονί, δυτικά της πόλης των Μεθάνων, με τους υπόλοιπους κρατήρες να είναι διασπαρμένοι στη χερσόνησο, αποκτώντας έντονο ενδιαφέρον από φυσιολάτρες και επιστήμονες.



Εικόνα 10: Γεωλογικός Χάρτης Της Ελλάδος 1:50.000 Φύλλο Μέθανα Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ι.Γ.Μ.Ε.).

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι επίσης και οι ιαματικές πηγές της. Το ανάγλυφο του εδάφους, το κλίμα και τα γεωλογικά στοιχεία της περιοχής έχουν συμβάλει στη δημιουργία πανέμορφων πράσινων τοπίων με πεντακάθαρους ακτές και παραλίες, καθιστώντας τον Δήμο έναν ιδανικό κοντινό προορισμό για όλους (φυσιολάτρες, πεζοπόρους, αρχαιολάτρες κ.λπ.).

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχει υδροβιότοπος στη περιοχή Ψηφτά με ολόκληρη τη περιοχή

να έχει κηρυχθεί ως αρχαιολογικός χώρος (ΦΕΚ 1466/Β/26.10.2001 «Κήρυξη αρχαιολογικού χώρου της λίμνης Ψηφτά Τροιζηνίας και της παραλίμνιας περιοχής της» και αποτελεί καταφύγιο για τα μεταναστευτικά πουλιά ως σταθμός ξεκούρασης και ανεφοδιασμού των πτηνών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Το κλίμα της περιοχής του Δήμου είναι εύκρατο, με τη θερμοκρασία να μην έχει ιδιαίτερα έντονες αποκλίσεις μεταξύ της παράκτιας ζώνης και της ορεινής-ημιορεινής ενδοχώρας. Σε φυσιολογικά όρια κινούνται και τα ποσοστά βροχοπτώσεων και υγρασίας, που συνηγορούν στην επιβίωση πλούσιας δασώδους χλωρίδας (κάπου το 1/2 του συνολικού εδάφους του Δήμου) και σχετικής πανίδας. Ο Δήμος ευνοείται με γλυκούς χειμώνες και δροσερά καλοκαίρια ενισχύοντας τις γεωργικές και κτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις, στις οποίες έχει προστεθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες και η ανθοκαλλιέργεια με κυριότερα τα γαρύφαλλα και την γυψοφίλη .

Ιστορική αξία

Στις 19 Μαρτίου του 1827, συνήλθε στο χωριό Δαμαλάς (σημερινός οικισμός Τροιζήνας) η Γ' Εθνική Συνέλευση των Ελλήνων (Γ' Εθνοσυνέλευση Τροιζήνας), η οποία μεταξύ άλλων, ψήφισε το πρώτο Σύνταγμα της Ελλάδας στις 1η Μαΐου του 1827, εξέλεξε ως πρώτο κυβερνήτη του Ελληνικού κράτους τον Ιωάννη Καποδίστρια και όρισε πρόεδρο της Βουλής τον Νικόλαο Ρενιέρη ορίζοντας ως έδρα της κυβέρνησης το Ναύπλιο. Η Εθνοσυνέλευση ολοκλήρωσε τις εργασίες της στις 5 Μαΐου του 1827.

Περί το 1870, ιδρύεται η Λουτρόπολη των Μεθάνων και ταυτόχρονα αρχίζει η οργανωμένη χρήση των Πηγών για ιαματικούς σκοπούς. Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου 1920-1940 τα Μέθανα ως Χερσονήσος και τα Λουτρά ως πόλη, γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη, ενώ μετά την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πόλεμου η ανάπτυξη άρχισε σιγά- σιγά να αλλάζει την όψη της πόλης με την συνεχή αύξηση τουριστικών καταλυμάτων, την κατασκευή ασφαλτοστρωμένων δρόμων και την ακτοπλοϊκή σύνδεση του λιμανιού των Μεθάνων με αυτό του Πειραιά.

Το 1925 έχει καταλυτική σημασία στη διοικητική ιστορία της Τροιζηνίας, όπου η επαρχία αποσπάστηκε από τον νομό Αργολίδας και Κορινθίας (Αργολιδοκορινθία) και ενσωματώθηκε στον νομό Αττικής και Βοιωτίας (Αττικοβοιωτία). Για γεωμορφολογικούς κυρίως λόγους και εξ' αιτίας των ορεινών όγκων που περιβάλλουν τον Δήμο, αυτός ήταν συγκοινωνιακά, εμπορικά αλλά και διοικητικά σχεδόν αποκομμένος από την υπόλοιπη Αργολίδα, ενώ είχε διαρκή ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Αττική μέσω του Λιμανιού του Πειραιά. Αυτή η διαρκής ανάπτυξη της επιβατικής και εμπορικής ακτοπλοΐας στον ευρύτερο χώρο του Σαρωνικού, ενίσχυε τους δεσμούς της περιοχής με τον Πειραιά (τον κύριο προορισμό και των ευπαθών αγροτικών προϊόντων της περιοχής) και την πρωτεύουσα Αθήνα. Εκείνη την εποχή, μόλις δύο χρόνια μετά την μικρασιατική καταστροφή το 1923, η χώρα είχε μία νέα πραγματικότητα με την έλευση εκατοντάδων χιλιάδων προσφύγων στην περιοχή της Αττικής και μεγάλες πληθυσμιακές ανακατατάξεις στον ελλαδικό χώρο, με την περιοχή να μην επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό, ιδίως από την εσωτερική μετανάστευση από το Βαλτέτσι.

Δημογραφικά Πληθυσμιακά στοιχεία-Τομείς απασχόλησης

Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία που εκδόθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή για το έτος 2021, και σε σύγκριση με το έτος 2011, στην περιφέρεια Αττικής σημειώθηκε πτώση του πληθυσμού της τάξεως 0.9%, με τον μόνιμο πληθυσμό να ανέρχεται στους 3.792.469 κατοίκους. Συγκεκριμένα, οι Περιφερειακές Ενότητες Δυτικής και Ανατολικής Αττικής καθώς και η Περιφερειακή ενότητα Βορείου Τομέα Αθηνών είχαν αύξηση μόνιμου πληθυσμού από 1% έως περίπου 3%, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους τομείς οι οποίοι είχαν μείωση μόνιμου πληθυσμού από 0,5% έως 3,2%. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 5 η Περιφερειακή Ενότητα Νήσων, σε σύγκριση με τα απογραφικά στοιχεία του 2011, έχει μείωση μόνιμου πληθυσμού σε ποσοστό 6,3% και ειδικότερα ο Δήμος Τροιζηνίας-Μεθάνων είχε συγκριτικά τη δεύτερη μεγαλύτερη πτώση μόνιμου πληθυσμού (1000 περίπου μόνιμοι κάτοικοι), με τα ποσοστά ανδρών και γυναικών να μην παρουσιάζουν σημαντικές μεταβολές (Εικόνα 11).

Πίνακας 5: Πληθυσμιακά στοιχεία Περιφερειακής Ενότητας Αττικής

Περιφερειακές Ενότητες Περιφέρειας Αττικής	Ποσοστό μεταβολής πληθυσμού 2011-2021	Μόνιμοι κάτοικοι 2021
ΠΕ Πειραιώς	-1,3 %	443.196
ΠΕ Δυτικής Αττικής	+2,4%	164.864
ΠΕ Ανατολικής Αττικής	+2,8%	516.549
ΠΕ Νότιου τομέα Αθηνών	-0,5%	526.996
ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών	-2,8%	475.809
ΠΕ Βορείου Τομέα Αθηνών	+1,1%	598.847
ΠΕ Κεντρικού Τομέα Αθηνών	-3,2%	996.283

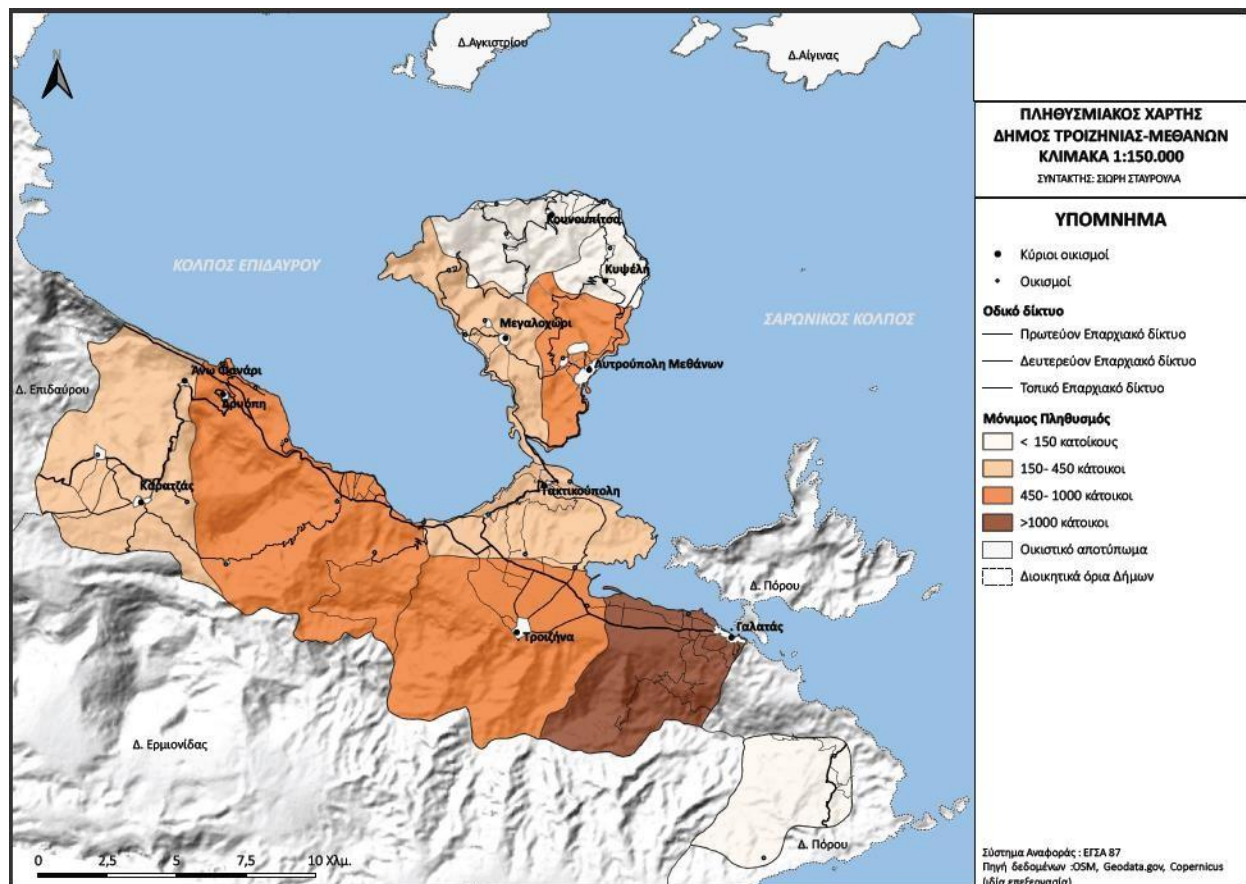


Εικόνα 11 : Πληθυσμιακά στοιχεία Π.Ε. Νήσων (ΕΛ.ΣΤΑ.Τ.)

Πίνακας 6 : Πληθυσμιακά στοιχεία Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων ανά Δημοτική Ενότητα απογραφή 2021

Περιοχή	Πληθυσμός
Δήμος Τροιζηνίας Μεθάνων	6020
Δημοτική Ενότητα Τροιζήνας	4668
Δημοτική Κοινότητα Γαλατά	2244
Δημοτική Κοινότητα Άνω Φαναριού	218
Δημοτική Κοινότητα Δρυόπης	783
Δημοτική Κοινότητα Καρατζά	251
Δημοτική Κοινότητα Τακτικούπόλεως	438
Δημοτική Κοινότητα Τροιζήνας	734
Δημοτική Ενότητα Μεθάνων	1352
Δημοτική Κοινότητα Λουτροπόλεως Μεθάνων	899
Δημοτική Κοινότητα Κουνουπίτσας	128
Δημοτική Κοινότητα Κυψέλης Μεθάνων	65
Δημοτική Κοινότητα Μεγαλοχωρίου	260

Πηγή : Απογραφικά ΕΛ.ΣΤΑ.Τ., ίδια επεξεργασία



Εικόνα 12 :Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού των Δημοτικών κοινοτήτων του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων
 Πηγή :ίδια επεξεργασία

Τα δεδομένα για τους τομείς απασχόλησης για το έτος 2021 δεν έχουν παρουσιαστεί ακόμα, έτσι τα δεδομένα που παρουσιάζονται αφορούν το έτος 2011 για το οποίο ο δήμος στο σύνολο του δήμου βρισκόταν τρίτος σε πλήθος απασχολούμενων (2345 άτομα), με την Αίγινα και τη Σαλαμίνα να βρίσκονται στη δεύτερη και πρώτη θέση αντίστοιχα. Στους 10 βασικούς κλάδους απασχόλησης, το μεγαλύτερο πλήθος των ατόμων ασχολούνταν με την Γεωργία/ Δασοκομία/ Αλιεία (911 άτομα), μετέπειτα ακολουθεί το χονδρικό και λιανικό εμπόριο (266 άτομα) και οι δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και εστίασης (224 άτομα).

Πολεοδομική περιγραφή και εξέλιξη της περιοχής

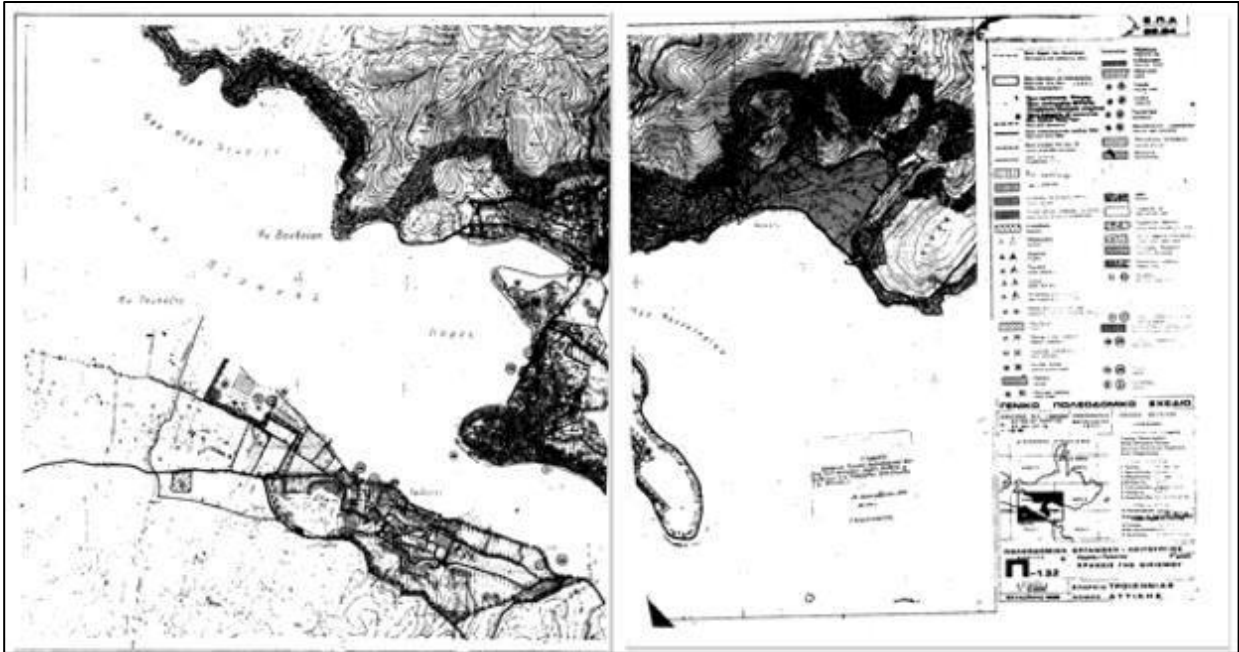
Από τις πρώτες καταγραφές των οικισμών που αναφέρονται στο τεύχος του τότε Εθνικού Τυπογραφείου με τίτλο «*ΕΦΕΤΙΡΙΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΔΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1837 ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΙΑΤΡΟΥ Α.Ι. ΚΛΑΔΟΥ. ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ* “ εκ της βασιλικής τυπογραφίας και λιθογραφίας έτος 1837», είναι και οι οικισμοί Μέθανα, Άγιος Θεόδωρος, Κουνουπίτσα, Δαμαλάς (σημερινή ονομασία Τροιζήνα), Καρατσά (σημερινή ονομασία Καρατζάς) και Κάτω Φανάρι. Το σύνολο των οικισμών του Δήμου χαρακτηρίζονται ως οικισμοί κάτω των 2000 κατοίκων και οικισμοί προ του 23, με τον οικισμό Βαθύ να αποτελεί έναν από τους παραθαλάσσιους οικισμούς.

Η πρώτη έγκριση ρυμοτομικού σχεδίου στην κωμόπολη του Γαλατά, επαρχία Τροιζηνίας, έγινε το 1900 το οποίο τροποποιήθηκε, αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε σύμφωνα με το φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (Φ.Ε.Κ.) τεύχος Α αριθμός 149 με τίτλο «*Περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου και των όρων δομήσεως του οικισμού Γαλατά(Πόρου)*».

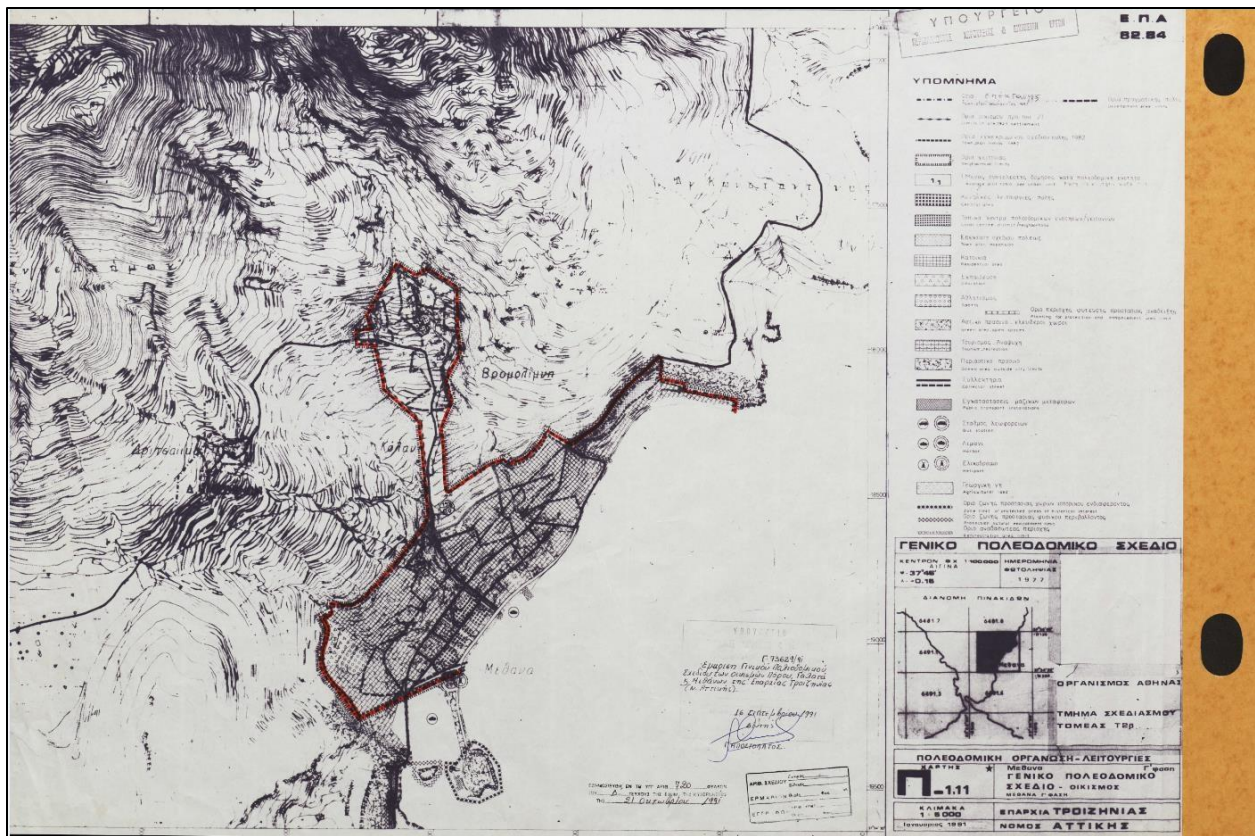
Αντιστοίχως, η έγκριση του ρυμοτομικού σχεδίου στη Λουτρόπολη Μεθάνων έγινε το 1900 και ακολούθησαν δύο αναθεωρήσεις αυτού, το 1954 με τίτλο «*Περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Μεθάνων και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού*» (ΦΕΚ/409/Δ/1954-07-06) και το 1993 με τίτλο «*Αναθεώρηση ρυμοτομικού σχεδίου Δ. Μεθάνων-Τροιζηνίας*» (ΦΕΚ/433/Δ/1993-04-28).

Για τις δύο κωμοπόλεις, Γαλατά και Μέθανα, έχει εγκριθεί και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) στο οποίο συστήνεται η πολεοδομική οργάνωση των οικισμών, με την επέκταση σχεδίου πόλης σε εκτάσεις αραιό δομημένες και αδόμητες και τη δημιουργία τριών πολεοδομικών ενοτήτων με μέσα μεγέθη πυκνότητας και μέσο συντελεστή δόμησης κατά πολεοδομική ενότητα, όπως αναφέρονται στο υπάρχον ΦΕΚ 720/Δ/21-10-1991 και στους Χάρτες που επισυνάπτονται σε αυτό.

Μία από τις τελευταίες πολεοδομικές εξελίξεις που αφορούν τον Δήμο είναι αυτή που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ/Δ/2003-02-10 με τίτλο «*Καθορισμός ορίων, κατάταξη κατηγορίας και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης του οικισμού Αγίου Γεωργίου του δημοτικού διαμερίσματος Κουνουπίτσας του δήμου Μεθάνων(Ν. Αττικής) και επικύρωση του καθορισμού των οριογραμμών ρέματος*».



Εικόνα 13 : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πόρου Γαλατά
 Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα της Πολεοδομίας



Εικόνα 14 : Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Μεθάνων
 Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα της Πολεοδομίας

Πίνακας 7: Μέσα Μεγέθη Πυκνότητας και Μέσος Συντελεστής Δόμησης Κατά Πολεοδομική Ενότητα, σύμφωνα με το ΓΠΣ Πόρου

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	ΟΙΚΙΣΜΟΙ	ΜΕΣΟΣ Σ.Δ.	ΠΡΟΤ. ΠΥΚΝ. ΑΤΟΜΑ/Ha
Γαλατά	Γαλατά	1.2	74
Μεθάνων	Μέθανα & Βρωμολίμνη	0.9	15.5

Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα της Πολεοδομίας

Πίνακας 8: Πολεοδομική Εξέλιξη της Δημοτικής Ενότητας Τροιζηνίας (ιδία επεξεργασία)

ΦΕΚ	Είδος Απόφασης	Θέμα Διαγράμματος	Περιγραφή Τύπου Εγγράφου
149/Α/1952-06-02	Βασιλικό Διάταγμα	Περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου και όρων δομήσεως του οικισμού Γαλατά	Ρυμοτομικό σχέδιο
169/Α/1954-07-31	Βασιλικό Διάταγμα	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Γαλατά-Πόρου	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
289/Α/1954-11-27	Βασιλικό Διάταγμα	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Γαλατά-Πόρου	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
208/Δ/1969-11-01	Βασιλικό Διάταγμα		Όροι δόμησης
530/Δ/1979-10-02	Υπουργική Απόφαση	Περί εγκρίσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Κοινότητας Τροιζήνης (Αττικής) δια του καθορισμού δι' ανέργεσιν σχολείου	Ρυμοτομικό σχέδιο
48/Δ/1985-02-22	Προεδρικό Διάταγμα	Καθορισμός χώρου για ανέγερση Κέντρου Υγείας σε εκτός σχεδίου περιοχή του Γαλατά Πόρου (Ν. Αττικής) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης αυτού	Τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο (Τ.Ρ.Σ.)
746/Δ/1988-10-19	Απόφαση Νομάρχη	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Κοιν. Γαλατά Τροιζηνίας με διάνοιξη δρόμου από την επαρχιακή οδό Δαλατά-Ναυπλίου μέχρι την οδό Τομπάζη	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
720/Δ/1991-10-21	Υπουργική Απόφαση	Έγκριση Γενικού πολεοδομικού σχεδίου των οικισμών Πόρου, Γαλατά και Μεθάνων της Επαρχίας Τροιζηνίας (Ν. Αττικής)	Σχέδια ΓΠΣ
174/Δ/2002-03-07	Υπουργική Απόφαση	Έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός του ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή του Δήμου Τροιζηνίας (Ν. Αττικής) για τον καθορισμό χώρου ανέγερσης Γυμνασίου και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης αυτού.	Τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο (Τ.Ρ.Σ.)
296/Δ/2003-04-01	Απόφαση	Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού	Τροποποίηση

	Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας	σχεδίου του οικισμού Γαλατά του Δήμου Τροιζήνας	ρυμοτομικού σχεδίου
--	-------------------------------------	--	------------------------

Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα της Πολεοδομίας

Πίνακας 9: Πολεοδομική Εξέλιξη της Δημοτικής Ενότητας Μεθάνων (ιδία επεξεργασία)

ΦΕΚ	Είδος Απόφασης	Θέμα Διαγράμματος	Περιγραφή Τύπου Εγγράφου
57/Α/1888-02-24	Βασιλικό Διάταγμα	Περί κανονισμού της ζώνης της κωμοπόλεως Μεθάνων	
147/Α/1954-07-06	Βασιλικό Διάταγμα	Περί αναθεώρησης και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Μεθάνων και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού	Ρυμοτομικό σχέδιο
52/Δ/1965-03-31	Βασιλικό Διάταγμα	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Μεθάνων δια την επέκτασιν υδροθεραπευτηρίου	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
113/Δ/1969-06-07	Βασιλικό Διάταγμα	Περί τροποποιήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων του ρυμοτομικού σχεδίου Μεθάνων και επιβολής προκηπίου εις τίνα οικόπεδα αυτού.	Τροποποίηση ρυμοτομικού όροι δόμησης
11/Δ/1973-01-17	Βασιλικό Διάταγμα	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Λουτρόπολης Μεθάνων	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
415/Δ/1978-08-16	Υπουργική Απόφαση	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Μεθάνων δια καθορισμού χώρου δι' ανέργεσιν Γυμνασίου	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
392/δ/1981-07-21	Προεδρικό Διάταγμα	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Μεθάνων (Ν. Αττικής)	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
1273/Δ/1986-12-31	Απόφαση Νομάρχη	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Μεθάνων Ν. Πειραιά με έγκριση τμήματος οδού προς Κουνουπίτσα	Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου
720/Δ/1991-10-21	Υπουργική Απόφαση	Έγκριση Γενικού πολεοδομικού σχεδίου των οικισμών Πόρου, Γαλατά και Μεθάνων της Επαρχίας Τροιζηνίας (Ν. Αττικής)	Σχέδια ΓΠΣ
48/Δ/1996-01-19	Προεδρικό Διάταγμα	Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμήματος του οικισμού Βρωμολίμνη του Δήμου Μεθάνων (Ν. Αττικής)	Σχέδια Πολεοδομικής Μελέτης
82/Δ/2003-02-10	Υπουργική Απόφαση	Καθορισμός ορίων, κατάταξη κατηγορίας και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης του οικισμού Αγίου Γεωργίου του δημοτικού διαμερίσματος Κουνουπίτσας του δήμου Μεθάνων(Ν. Αττικής) και επικύρωση του καθορισμού των οριογραμμών ρέματος	Καθορισμός οριογραμμής ρέματος Όροι δόμησης

Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα της Πολεοδομίας

Αρχαιολογία-Περιοχές Προστασίας

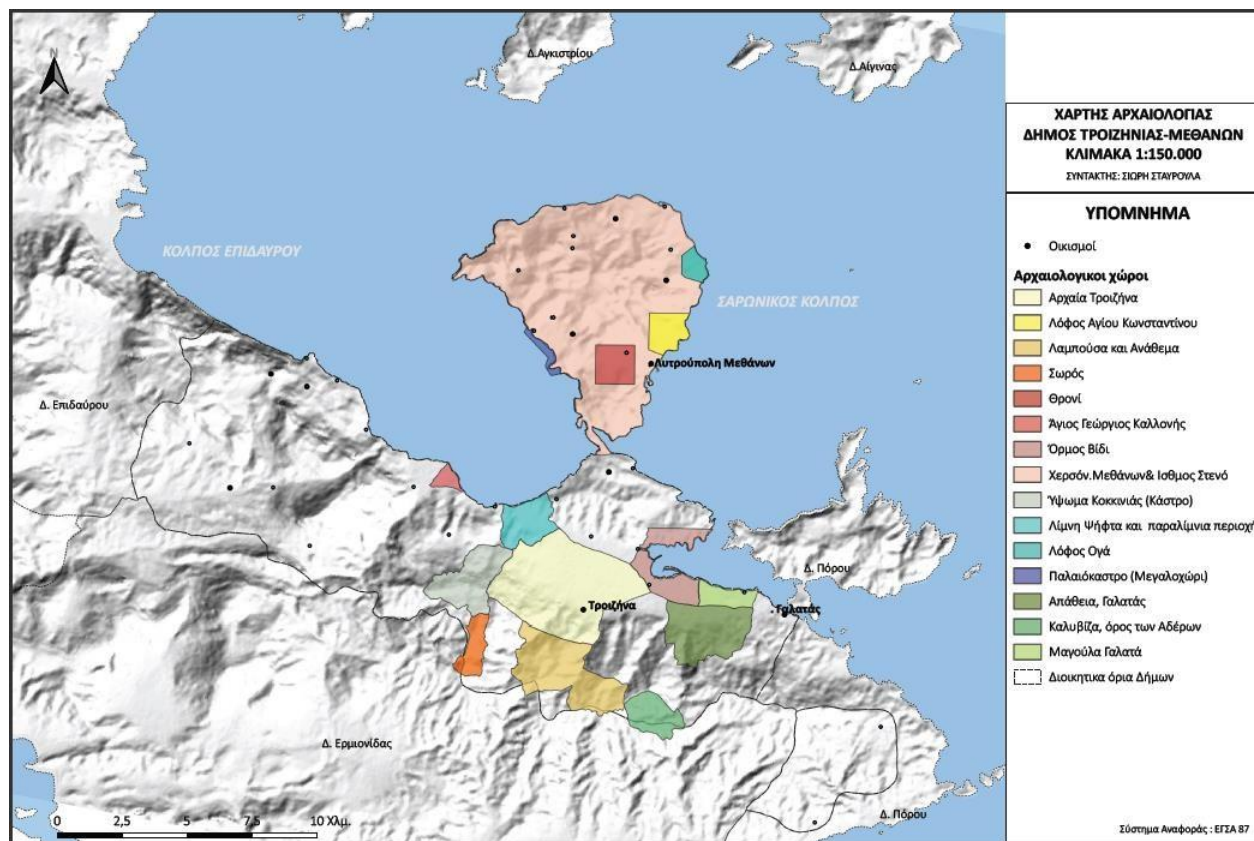
Στον Δήμο περιλαμβάνονται περιοχές με τεράστιο ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον (αρχαιολογικοί χώροι/ζώνες) οι οποίοι καταλαμβάνουν συνολικά περίπου το ¼ της ηπειρωτικής χώρας, με την περιοχή της αρχαίας Τροιζήνας να καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος, ενώ η χερσόνησος των Μεθάνων (συμπεριλαμβανομένου και του Ισθμού Στενό) έχει κηρυχθεί ολόκληρη ως αρχαιολογικός χώρος. Ακολουθεί πίνακας στον οποίο παρουσιάζονται οι αρχαιολογικοί χώροι του Δήμου σύμφωνα με τις καταγραφές στο αρχαιολογικό κτηματολόγιο.

Πίνακας 10 :Αρχαιολογικοί χώροι και ζώνες Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΦΕΚ
Αρχαιολογικοί χώροι	Καλυβίζα, όρος των Αδέρων	Τροιζηνίας	2002/Β/136
Αρχαιολογικοί χώροι	Λαμπούσα και Ανάθεμα	Τροιζηνίας	2001/Β/1469
Αρχαιολογικοί χώροι	Αρχαία Τροιζηνία	Τροιζηνίας	1980/Β/196
Αρχαιολογικοί χώροι	Απάθεια, Γαλατάς	Τροιζηνίας	2002/Β/153
Αρχαιολογικοί χώροι	Μαγούλα Γαλατά	Τροιζηνίας	1996/Β/135
Αρχαιολογικοί χώροι	Όρμος Βύδι	Τροιζηνίας	1992/Β/454
Αρχαιολογικοί χώροι	Σωρός	Τροιζηνίας	2001/Β/1469
Αρχαιολογικοί χώροι	Υψωμα Κοκκινιάς (Κάστρο)	Τροιζηνίας	2001/Β/533
Αρχαιολογικοί χώροι	Λίμνη Ψηφτά και παραλίμνια περιοχή	Τροιζηνίας	2001/Β/1466
Αρχαιολογικοί χώροι	Άγιος Γεώργιος Καλλονής	Τροιζηνίας	1997/Β/973
Αρχαιολογικοί χώροι	Χερσόνησος Μεθάνων & Ισθμός Στενό	Μεθάνων	1998/Β/425
Αρχαιολογικοί χώροι	Θρονί	Μεθάνων	1994/Β/642
Αρχαιολογικοί χώροι	Παλαιόκαστρο (Μεγαλοχώρι)	Μεθάνων	2002/Β/901
Αρχαιολογικοί χώροι	Λόφος Αγίου Κωνσταντίνου	Μεθάνων	1993/Β/292
Αρχαιολογικοί χώροι	Λόφος Ογά	Μεθάνων	1994/Β/646
Αρχαιολογικές Ζώνες	Μαγούλα Γαλατά Ζώνη Α	Τροιζηνίας	2000/Β/480
Αρχαιολογικές Ζώνες	Μαγούλα Γαλατά Ζώνη Β1	Τροιζηνίας	2000/Β/557
Αρχαιολογικές Ζώνες	Μαγούλα Γαλατά Ζώνη Β2	Τροιζηνίας	2000/Β/557

Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα Αρχαιολογικού κτηματολογίου

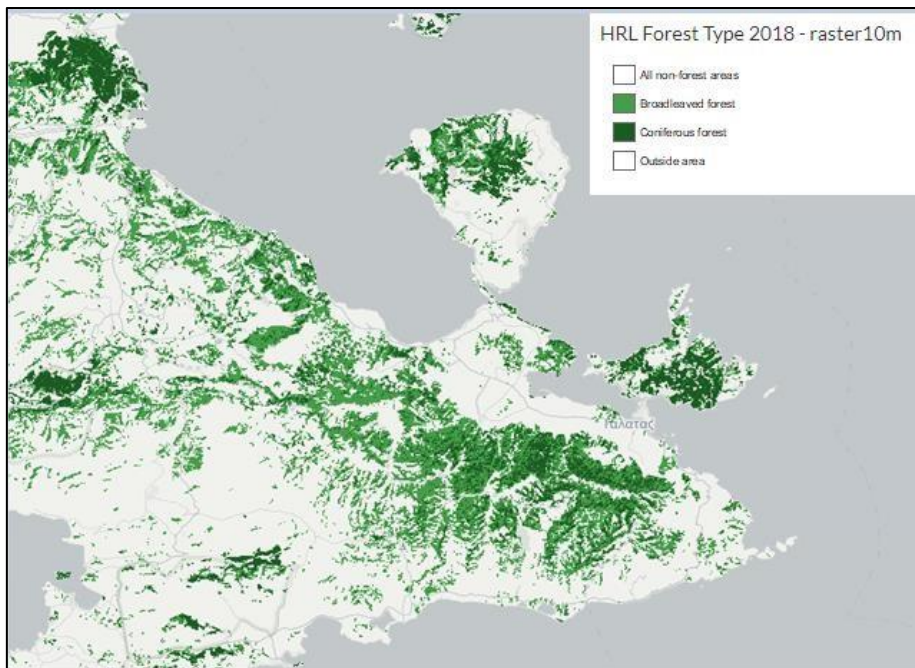
Πέραν των αρχαιολογικών χώρων και ζωνών που προστατεύονται από νομοθετικές διατάξεις, η θαλάσσια περιοχή Πausανία με τα υποθαλάσσια ηφαίστεια της, η οποία βρίσκεται βορειοδυτικά της χερσονήσου Μεθάνων, έχει ορισθεί ως χώρος κοινοτικής σημασίας και προστατεύεται από τις διατάξεις του ευρωπαϊκού οικολογικού δικτύου Natura 2000.



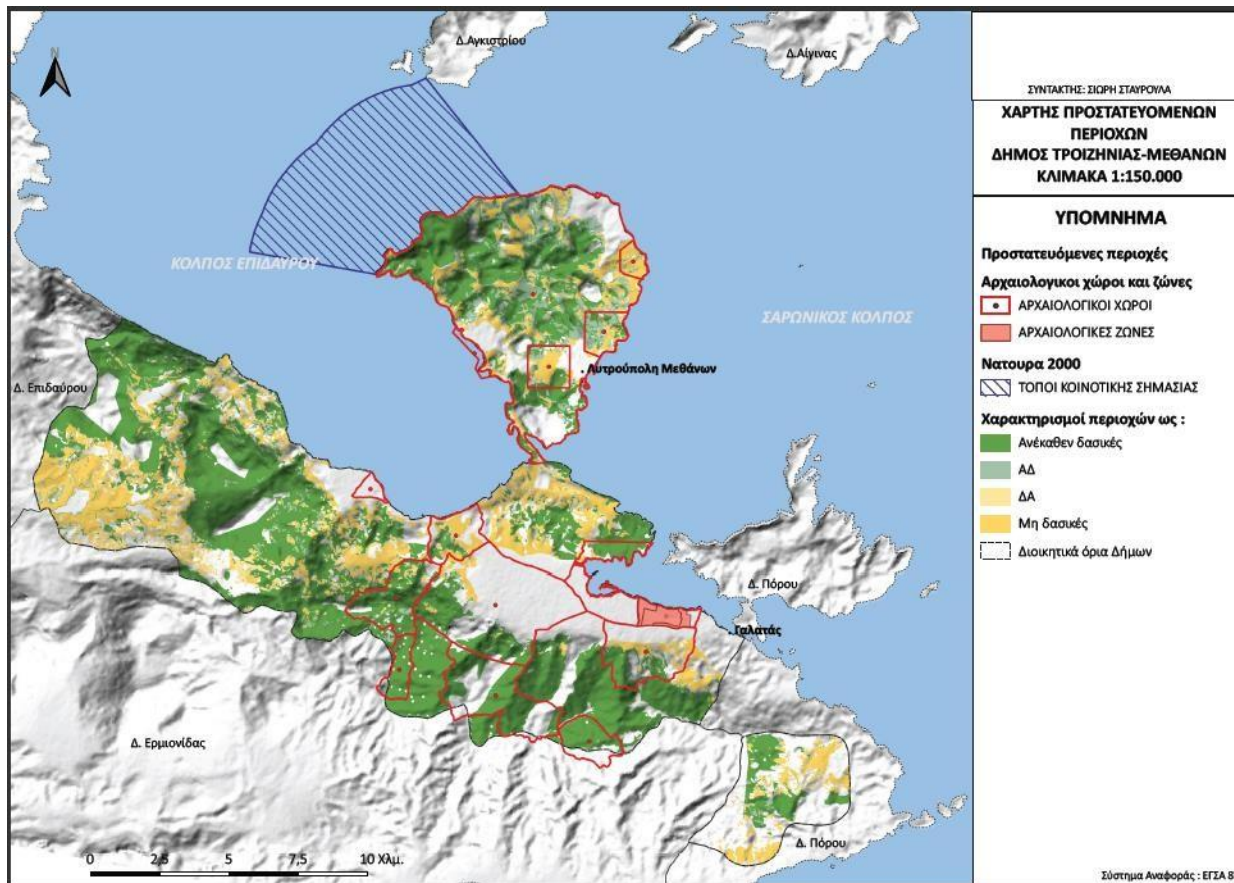
Εικόνα 15: Αρχαιολογικές περιοχές του Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Δασικές Περιοχές - Κάλυψη Γης

Για την περιοχή του δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων έχει αναρτηθεί κυρωμένος δασικός χάρτης του οποίου τα δεδομένα και το βασικό υπόμνημα με το σύνολο των χαρακτηρισμών τους, διατίθενται από την ιστοσελίδα του κτηματολογίου. Μεγάλο ενδιαφέρον από τις κυρωμένες περιοχές παρουσιάζουν οι ανέκαθεν δασικές εκτάσεις (με χαρακτηρισμό ΔΔ), οι οποίες καταλαμβάνουν 1.190 στρέμματα, οι μη δασικές (με χαρακτηρισμό ΑΑ) 2,5 στρέμματα και οι εκχερσωμένες δασικές εκτάσεις (με χαρακτηρισμό ΔΑ) και οι δασικές εκτάσεις άλλης μορφής (με χαρακτηρισμό ΑΔ) οι οποίες καταλαμβάνουν 0,23 και 3 στρέμματα αντίστοιχα, συνθέτοντας έτσι την εικόνα ενός πράσινου φυσικού τοπίου.



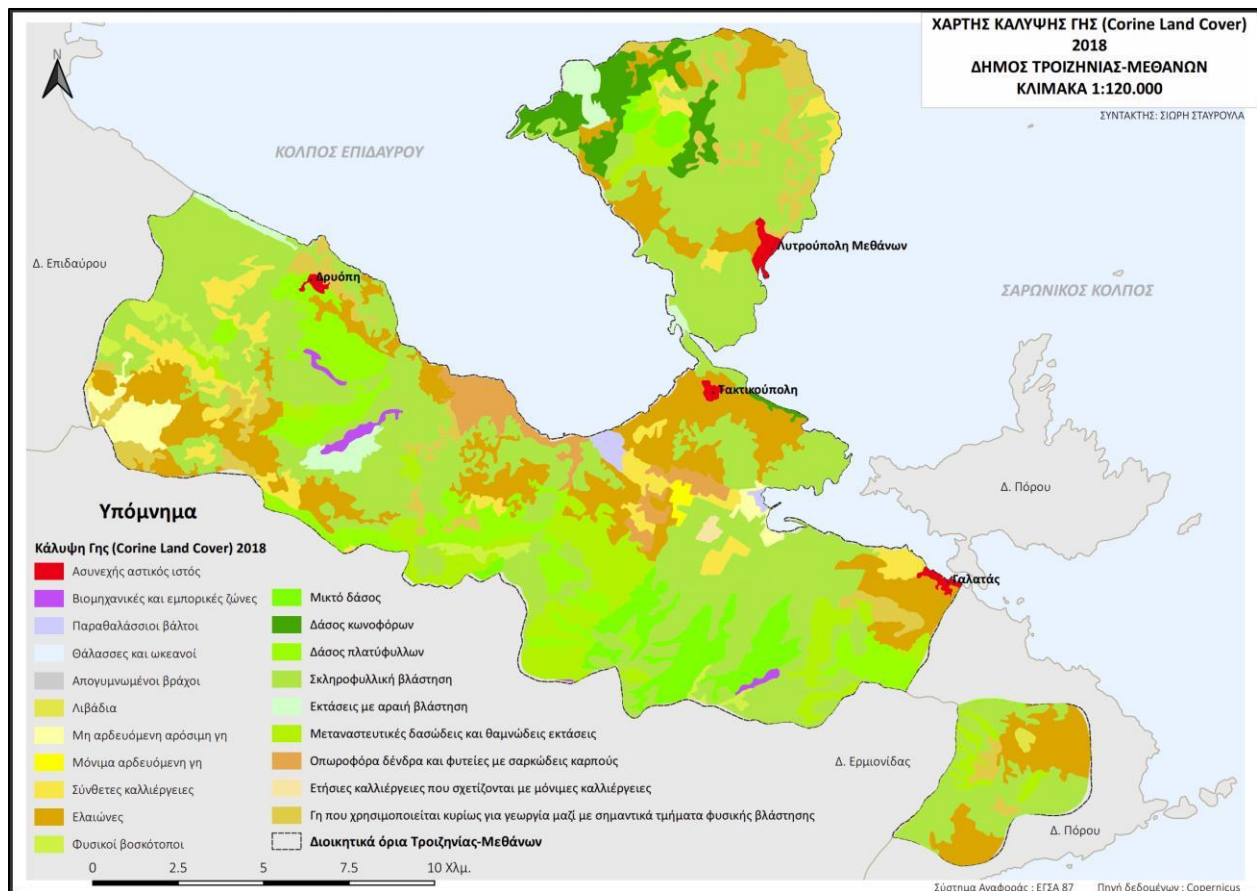
Εικόνα 16: Απόσπασμα από Copernicus
 Πηγή: Ηλεκτρονική σελίδα Copernicus



Εικόνα 17: Απεικόνιση των προστατευόμενων περιοχών του Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων
 Πηγή: ίδια Επεξεργασία

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Copernicus παρέχει δωρεάν δεδομένα για τον πλανήτη και το περιβάλλον, ανά χρονικές περιόδους ξεκινώντας από το 1990 έως τα τελευταία δεδομένα του 2018. Ένα από τα προϊόντα που διατίθενται είναι η κάλυψη γης (Corine Land Cover), η οποία κατανέμει την έκταση όλης της Ευρώπης σε βασικές κατηγορίες χρήσης/Κάλυψης γης. Συνολικά οι κατηγορίες χωρίζονται σε 5 μεγάλες ενότητες (1)Αστικό, (2)Γεωργικό,(3) Φυσικό,(4)Υδάτινο και (5)Θαλάσσιο Περιβάλλον με κάθε ενότητα να χωρίζεται σε διαφορετικό πλήθος υπό ενότητων και υποκατηγοριών.

Για την περιοχή μελέτης τα δεδομένα αυτά αποτυπώνουν ένα σύνθετο αγροτικό τοπίο. Στην Εικόνα 18 παρουσιάζεται ο χάρτης κάλυψης γης του Δήμου για το έτος 2018. Από τις 20 συνολικά υποκατηγορίες που καταγράφηκαν για το έτος 2018 στη περιοχή, το 75% αφορά το φυσικό και το γεωργικό περιβάλλον (7 και 8 υποκατηγορίες αντίστοιχα). Ο εμφανής ασυνεχής ιστός αποτυπώνει τους μεγαλύτερους πληθυσμιακά οικισμούς, τα Μέθανα, τον Γαλατά, τη Τακτικούπολη και τη Δρυόπη, ενώ οι βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες που εμφανίζονται αφορούν τα αιολικά πάρκα του Δήμου. Η έκταση με αραιή βλάστηση που απεικονίζεται, αποτελεί παλιό μεταλλείο και η περιοχή έχει τοπωνύμιο ως προς τον χαρακτηρισμό αυτό. Επίσης ο υδροβιότοπος Ψηφτά έχει αποδοθεί ως παραθαλάσσιος βάλτος.



Εικόνα 18 : Χάρτης κάλυψης γης για τον Δήμο Τροιζηνίας-Μεθάνων σύμφωνα με τα δεδομένα του Copernicus
 Πηγή: ίδια Επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Συνθήκες προσβασιμότητας στον Αγροτικό χώρο: η περίπτωση του Δήμου Τροιζηνίας - Μεθάνων.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι συνθήκες προσβασιμότητας στον δήμο Τροιζηνίας-Μεθάνων. Το περιβάλλον, οι δημόσιες υπηρεσίες και υποδομές παίζουν κύριο ρόλο στην καθημερινότητα του ανθρώπου. Στη πόλη οι κύριες λειτουργίες είναι όχι μόνο περισσότερες αλλά και οι υποδομές που υπάρχουν είναι καλύτερες, σε σχέση με τον αγροτικό χώρο στον οποίο δεν συναντώνται μεγάλα μέρη πυκνού αστικού ιστού και οι κύριες υποδομές βρίσκονται μόνο στις πρωτεύουσες του Νομού και σε κάποιες μεγάλες πόλεις του Δήμου.

Από την ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές προσδιορίστηκαν ως επιτακτικές ανάγκες, η πρόσβαση σε ψυχαγωγικές και άλλες εγκαταστάσεις, η ψηφιακή συνδεσιμότητα και η απασχόληση. Πιο συγκεκριμένα, οι ουσιώδεις υπηρεσίες και οι σχετικές υποδομές όπως, η ύδρευση, η αποχέτευση, η ενέργεια, οι μεταφορές, οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και οι ψηφιακές επικοινωνίες, είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τη διασφάλιση της κοινωνικής και οικονομικής ένταξης.

Συμπληρώνουν και διευκολύνουν την πρόσβαση σε άλλες υπηρεσίες που προσφέρουν ευνοϊκές δυνατότητες, όπως η φροντίδα των παιδιών, η εκπαίδευση, η μακροχρόνια φροντίδα, η στέγαση, η αγορά εργασίας και οι κοινωνικές υπηρεσίες, και μπορούν επίσης να αποτελέσουν σημαντική πηγή δημιουργίας θέσεων εργασίας.

Η πρόσβαση σε δημόσιες υπηρεσίες και υποδομές επηρεάζεται από την πυκνότητα και την εγγύτητα των ατόμων, που διαφέρει μεταξύ των αγροτικών περιοχών που βρίσκονται κοντά σε κάποια πόλη και των απομακρυσμένων αγροτικών περιοχών. Όσο λιγότερο αστικοποιημένη και πιο απομακρυσμένη είναι μια περιοχή, τόσο μεγαλύτερη είναι η μέση οδική απόσταση έως την πλησιέστερη υπηρεσία. Το ένα τρίτο του πληθυσμού των αγροτικών περιφερειών ζει σε παραμεθόρια περιοχή. Κατά μέσο όρο, αυτές οι αγροτικές παραμεθόριες περιφέρειες έχουν χειρότερο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και έχουν πρόσβαση σε λιγότερες επιβατικές πτήσεις σε σύγκριση με άλλες αγροτικές περιφέρειες. Τα άτομα που ζουν σε αγροτικές παραμεθόριες περιφέρειες αναγκάζονται να καλύπτουν μεγαλύτερες αποστάσεις για να φτάσουν σε ένα σχολείο πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή σε ένα νοσοκομείο σε σύγκριση με άλλες αγροτικές περιφέρειες. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές)

Οι μεγαλύτερες αποστάσεις, η μικρότερη πληθυσμιακή πυκνότητα και οι μεγαλύτερες περιοχές κάλυψης δυσχεραίνουν τόσο την παροχή υπηρεσιών στις αγροτικές περιοχές όσο και την πρόσβαση σε αυτές. Ωστόσο, η παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας στις αγροτικές περιοχές με ποιότητα ανάλογη εκείνης των αστικών περιοχών είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση ισότιμου βιοτικού επιπέδου για όλους τους πολίτες και σε όλες τις εδαφικές ενότητες, συμπεριλαμβανομένων των πιο απομακρυσμένων αγροτικών περιοχών και των εξόχως απόκεντρων περιφερειών. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές)

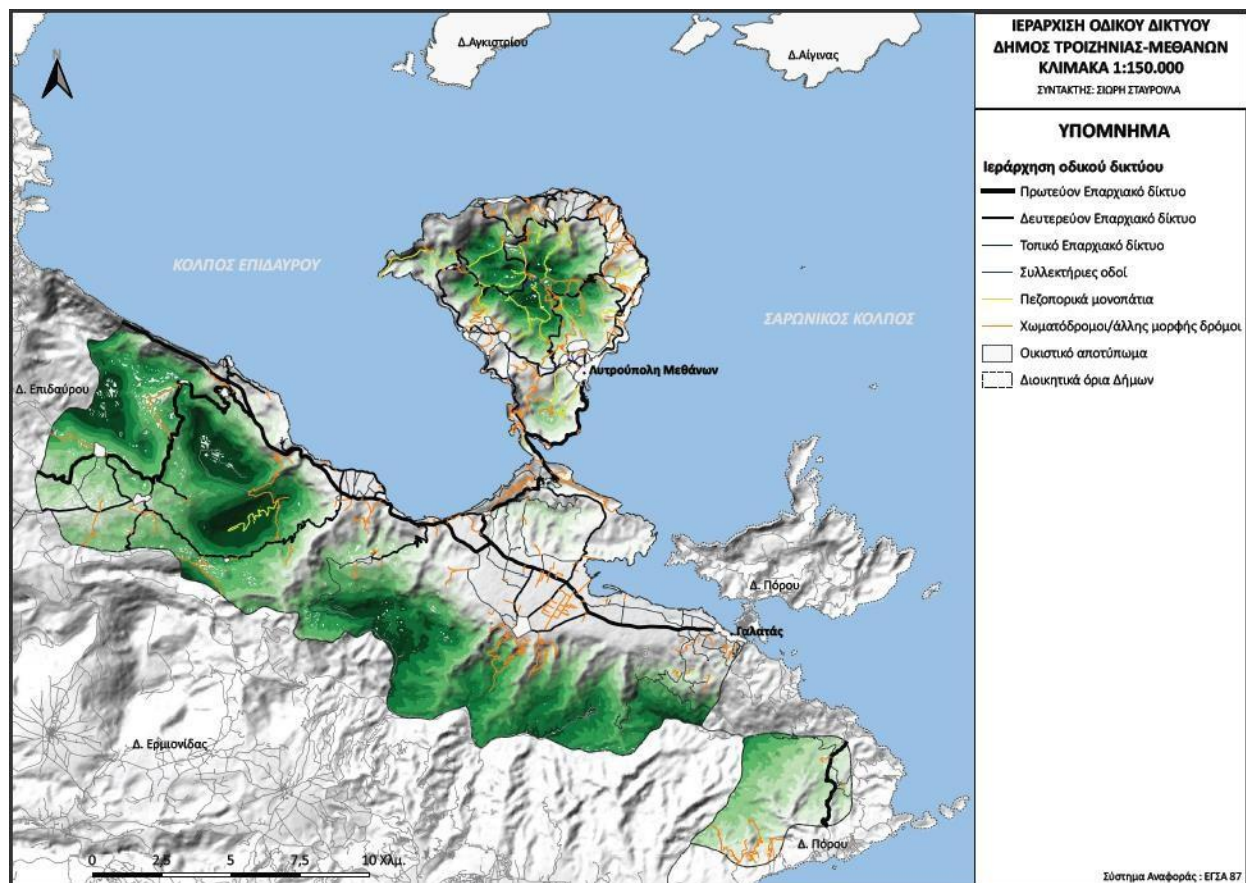
Υφιστάμενο Οδικού δίκτυο

Το οδικό δίκτυο αφορά το σύνολο του Δήμου τόσο στις εντός όσο και στις εκτός σχεδίου, περιοχές και η απόδοσή του βασίζεται στις «*Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων / Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου*»[ΟΜΟΕ / ΛΚΟΔ].(Γεώργιος Γιάννης, Θανάσης Τσιανός, Κώστας Σερράος, Πολεοδομικά Σταθερότυπα και Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός, 2021). Οι επαρχιακές οδοί Παλαιάς Επιδαύρου-Μεθάνων, Γαλατά-Φαναρίου, Μέθανα- Τακτικούπολη, Ερμιόνης-Γαλατά και Τραχείας-Δρυόπης, αποτελούν το πρωτεύον οδικό δίκτυο, το οποίο διέρχεται από τους διάφορους οικισμούς της περιοχής, ενώ το δευτερεύον οδικό δίκτυο αποτελείται από τις οδικούς άξονες που καταλήγουν στους υπόλοιπους οικισμούς. Στο πεδινό τμήμα του δήμου, οι αποστάσεις μεταξύ γειτονικών οικισμών δεν ξεπερνάνε τα 5 χιλιόμετρα. Οι μεγαλύτερες αποστάσεις του οικιστικού δικτύου του Δήμου είναι 50 χιλιόμετρα και αφορούν την απόσταση των ορεινών οικισμών από τα διοικητικά κέντρα του Γαλατά στην Τροιζηνία και των Μεθάνων στην χερσόνησο των Μεθάνων.

Το υπόλοιπο μέρος του οδικού δικτύου αποτελείται από αγροτικούς δρόμους και τοπικούς δρόμους εντός των οικισμών. Βασικό χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου εντός των μη παραλιακών οικισμών είναι η ύπαρξη μίας κύριας και κεντρικής οδού, συνήθως μικρού πλάτους, κατά μήκος της οποίας συναντώνται και οι περισσότερες κοινωνικές υποδομές και κεντρικές λειτουργίες. Στους μεγαλύτερους οικισμούς παρατηρείται η ύπαρξη μίας κύριας και μίας δευτερεύουσας οδού. Στους παραλιακούς οικισμούς κυριαρχεί η ανάπτυξη κατά μήκος του παραλιακού δρόμου. Στις κωμοπόλεις του Γαλατά και των Μεθάνων υπάρχει οργανωμένο οδικό δίκτυο βάσει των ρυμοτομικών σχεδίων και η ανάπτυξη Χερσαίας Ζώνης Λιμένα, κατά μήκος της οποίας αναπτύσσονται δραστηριότητες ψυχαγωγίας, αναψυχής και αθλητισμού.

Οι αγροτικοί δρόμοι, στο μεγαλύτερο μέρος τους, αποτελούν διάσπαρτα μεμονωμένα τμήματα του οδικού δικτύου που εξυπηρετούν κυρίως τον τοπικό πληθυσμό για την πρόσβαση στις αγροτικές καλλιέργειες.

Η ανωτέρω αναφερόμενη οργάνωση του οδικού δικτύου του Δήμου οφείλεται και στην ιστορική εξέλιξη των οικισμών του, καθώς αρκετοί από αυτούς υπάρχουν τουλάχιστον από το 1821, με την ανάπτυξή του να ακολουθεί την τυπική ανάπτυξη του οδικού δικτύου των περιοχών της παλαιάς Ελλάδας.

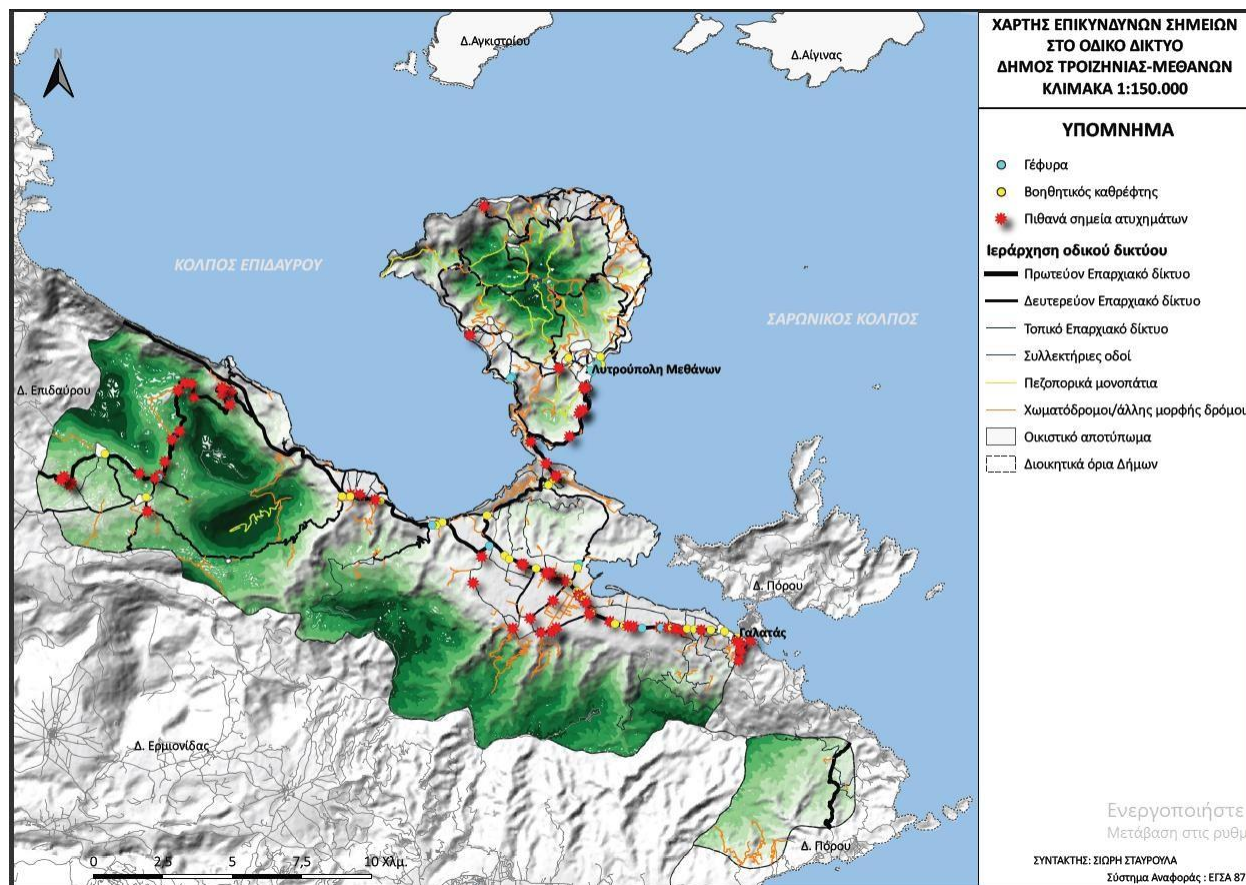


Εικόνα 19: Χάρτης Ιεράρχησης οδικού δικτύου (ιδία επεξεργασία)

Υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Με βάση τις εικόνες και το υπόβαθρο που παρέχονται από την ηλεκτρονική υπηρεσία Google Maps και την εφαρμογή Google Earth ψηφιοποιήθηκε ο βασικός εξοπλισμός του οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα ψηφιοποιήθηκαν, πινακίδες και κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας, δημοτικές πινακίδες, καθρέφτες κυκλοφορίας (εξωτερικοί κυκλικοί καθρέφτες ασφαλείας), κολόνες Δ.Ε.Η. και Ο.Τ.Ε, κολόνες οδοφωτισμού, γέφυρες, πηγές, ενώ εντός των οικισμών ψηφιοποιήθηκαν επιπρόσθετα κάδοι, φρεάτια και σχάρες. Τα σημεία στα οποία υπήρχε ένδειξη για παλιό ατύχημα (εικονοστάσια) εντάχθηκαν στην ψηφιοποίηση. Από τα δεδομένα αυτά προέκυψε το συμπέρασμα ότι το μεγαλύτερο μέρος του οδοφωτισμού εκτός οικισμών είναι στο πρωτεύον οδικό δίκτυο στο οποίο σημειώθηκαν και τα περισσότερα ατυχήματα. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε αρκετές από τις θέσεις των ατυχημάτων υπάρχουν καθρέφτες διευκόλυνσης κυκλοφορίας. Το υπόλοιπο τμήμα του οδοφωτισμού βρίσκεται κυρίως στο δευτερεύον οδικό δίκτυο κ εντός των οικισμών/ κωμοπόλεων, με τις κωμοπόλεις Γαλατά και Μέθανα να έχουν το μεγαλύτερο μέρος του.

Κατά την αναζήτηση στοιχείων από τον Δήμο δεν βρέθηκε κάποια κυκλοφοριακή μελέτη που να αφορά την κίνηση εντός του Γαλατά και των Μεθάνων, εντός των οικισμών και μεταξύ οικισμών και κωμοπόλεων.



Εικόνα 20: Θέσεις πιθανών επικίνδυνων σημείων επί του οδικού δικτύου στον Δήμο Τροιζηνίας-Μεθάνων
Πηγή: ίδια Επεξεργασία

Κοινόχρηστοι χώροι Εκτόνωσης/Καταφυγής

Στους οικισμούς σημειώθηκαν 19 κοινόχρηστοι χώροι (πλατεία, παιδική χαρά, κλπ.). Κοινόχρηστος χώρος εντοπίστηκε σχεδόν σε κάθε οικισμό είτε ως η πλατεία του οικισμού είτε ως τμήμα της εκκλησίας που υπάρχει (περίβολος), ενώ κοινόχρηστοι χώροι όπως παιδικές χαρές εντοπίστηκαν κυρίως στους μεγαλύτερους οικισμούς. Αυτοί οι χώροι αποτελούν αυτόματα και σημεία κοινωνικών συναθροίσεων, ψυχαγωγίας και δραστηριοτήτων. Επιπρόσθετα αποτελούν και τους χώρους καταφυγής όταν η περιοχή βρίσκεται σε κίνδυνο. Οι θέσεις των κοινόχρηστων χώρων απεικονίζονται στην Εικόνα 22.

Δημόσιες Υπηρεσίες και Υγεία

Η κωμόπολη του Γαλατά, που είναι και η έδρα του Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων είναι η μοναδική με σημαντικές υποδομές υγείας καθώς σε αυτή λειτουργούν το Κέντρο Υγείας, 3 φαρμακείων, 4 ιατρεία ειδικευμένων γιατρών και 2 πολυιατρεία. Στην υπόλοιπη Δημοτική Ενότητα Τροιζηνίας λειτουργούν 2 περιφερειακά ιατρεία στην Δρυόπη και στον Καρατζά. Στη δημοτική ενότητα Μεθάνων λειτουργούν 2 φαρμακεία, 4 ιατρεία ειδικευμένων γιατρών και ένα αγροτικό ιατρείο.

Τέλος στον δήμο βρέθηκαν μόνο στον Γαλατά και τα Μέθανα Ταχυδρομείο (ΕΛ.ΤΑ.), κέντρο

εξυπηρέτησης πολιτών (Κ.Ε.Π.), αστυνομικό τμήμα και πυροσβεστική υπηρεσία, καθιστώντας την πρόσβαση στην υγεία και τις δημόσιες υπηρεσίες για το μισό περίπου του συνολικού τοπικού πληθυσμού αναγκαία με μέσω μετακίνησης. Οι θέσεις των δημόσιων υπηρεσιών και των υποδομών υγείας απεικονίζονται στην Εικόνα 22.

Εκπαίδευση-Αθλητισμός

Τα σχολεία σε ορισμένες αγροτικές περιοχές δυσκολεύονται να προσφέρουν ποιοτική εκπαίδευση λόγω της γεωγραφικής απομόνωσης και του μικρού μεγέθους τους. Αντιμετωπίζουν ανεπάρκεια υποδομών και υπηρεσιών που είναι υποστηρικτικές προς την εκπαίδευση, περιορισμένη προσφορά εκπαίδευσης και έλλειψη έμπειρων εκπαιδευτικών. Αυτό μπορεί να περιορίσει την αξιοποίηση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών και τη δυνατότητα για εξ αποστάσεως σπουδές και εργασία, γεγονός που επηρεάζει τη διαθεσιμότητα ποιοτικών θέσεων εργασίας στις αγροτικές περιοχές.(Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές)

Από τους 33 οικισμούς, μόνο οι 5 εξ αυτών, Καρατζάς, Άγιος Γεώργιος, Δρυόπη, Καλλονή, Τροιζήνα διαθέτουν πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικό σχολείο-νηπιαγωγείο). Συγκεκριμένα, οι οικισμοί Καρατζάς, Δρυόπη και Τροιζήνα διαθέτουν νηπιαγωγείο και δημοτικό σχολείο ενώ, ο οικισμός Άγιος Γεώργιος διαθέτει μόνο δημοτικό σχολείο. Τέλος στον οικισμό Δρυόπης δεν υπάρχει νηπιαγωγείο και το δημοτικό σχολείο δεν είναι σε λειτουργία. Ο Γαλατάς και τα Μέθανα έχουν και τις τρεις βασικές υποδομές εκπαίδευσης (δημοτικό/γυμνάσιο/λύκειο) καθώς και νηπιαγωγείο. Στον Γαλατά λειτουργεί και ΕΠΑΛ 6 ειδικοτήτων, ενώ επί της επαρχιακής οδού Γαλατά-Φαναρίου υπάρχει το Κ.Ε.Κ. Αττικής (κέντρο επαγγελματικής Κατάρτισης). Η γεωγραφική θέση και το μικρό μέγεθος των οικισμών έπαιξαν καθοριστικό ρόλο

Μέρος των σχολείων είναι και οι χώροι άθλησης (γήπεδα ποδοσφαίρου/μπάσκετ/τένις) και μόνο για τους οικισμούς Γαλατά, Μέθανα και Τακτικούπολη το γήπεδο δεν αποτελεί μέρος του σχολείου. Στα Μέθανα βρίσκεται και το μοναδικό κλειστό γυμναστήριο του δήμου. Συνολικά τα γήπεδα άθλησης απορρυθμίστηκαν σε 8. Αυτό απευθείας θέτει την προσβασιμότητα στα γήπεδα ως προσβασιμότητα στο σχολείο και έπειτα στο περιβάλλοντα χώρο του σχολείου. Επιπλέον η κατηγορία του σχολείου παίζει ρόλο και στον εξοπλισμό του γηπέδου καθώς τα γήπεδα στα δημοτικά έχουν προδιαγραφές για την άθληση παιδιών κάνοντας το μέγεθος του γηπέδου και τις διαστάσεις του εξοπλισμού μικρότερες. Οι θέσεις των υποδομών εκπαίδευσης και αθλητισμού απεικονίζονται στην Εικόνα 22.

Διαθέσιμα Μέσα Μετακίνησης στον αγροτικό χώρο-MMM

Όπως αναφέρεται και στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου για τις δημόσιες συγκοινωνίες "*Οι Κοινότητες καθώς και οι πολυπληθείς Οικισμοί του Δήμου συνδέονται μεταξύ τους με τοπικές συγκοινωνίες των ΚΤΕΛ Αργολίδας*". Οι στάσεις των λεωφορείων βρίσκονται είτε στην "άκρη" του οικισμού είτε στο κεντρικό μέρος (πλατεία, εκκλησία), όπου το πλάτος του οδοστρώματος είναι σχετικά μεγαλύτερο και μπορεί να σταθμεύσει το λεωφορείο με ασφάλεια. Κατά του χειμερινούς μήνες υπάρχουν πρόσθετα δρομολόγια λεωφορείων στο πλαίσιο της μεταφοράς μαθητών, που υποστηρίζεται από την Περιφέρεια Αττικής. Επίσης για μετακινήσεις στο εσωτερικό του Δήμου αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, υπάρχουν δύο έδρες TAXI (Γαλατάς και Μέθανα).

Υπάρχει καθημερινή σύνδεση Γαλατά - Αθήνας με ΚΤΕΛ για τον Γαλατά με αφετηρία/ τέρμα τον σταθμό της Πελοποννήσου. Η οδική σύνδεση των Μεθάνων με την Αθήνα μέσω MMM γίνεται με μετεπιβίβαση

στους Αγίους Αποστόλους, ανταπόκριση ΚΤΕΛ Γαλατά για τα Μέθανα ή μέσω ταξί. Τις καθημερινές τα δρομολόγια είναι πρωινά και ένα απογευματινό, ενώ το Σάββατο υπάρχει ένα πρωινό και τη Κυριακή ένα απογευματινό.

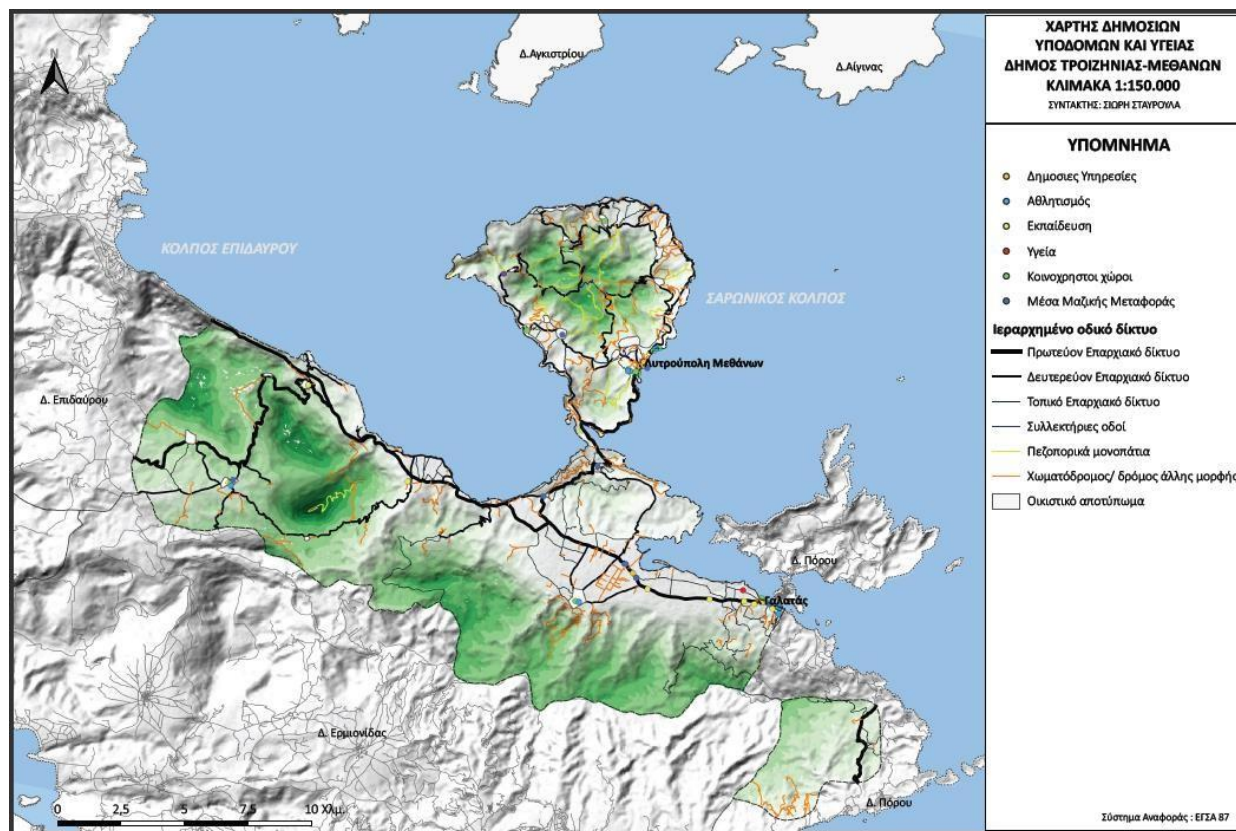


*Εικόνα 21: Θέση Στάσης στον οικισμό Καρατζά
Πηγή: Google Maps*

Λόγω της θέσης του Δήμου υπάρχει και η δυνατότητα μετακίνησης με πλοίο από τον Πειραιά στα Μέθανα και τον Γαλατά, μέσω Πόρου, οπότε υπάρχει και ακτοπλοϊκή σύνδεση Γαλατά-Μεθάνων.

Από το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν Ferry Boats της "Κοινοπραξίας Ε/Γ - Ο/Γ Πλοίων Σαρωνικού" τα οποία παίρνουν εκτός από επιβάτες και αυτοκίνητα. Το ταξίδι με ενδιάμεσους σταθμούς την Αίγινα διαρκεί περίπου δύο ώρες για τα Μέθανα ενώ για τον Γαλατά που αποτελεί την επόμενη στάση περίπου 2,5 ώρες με αποβίβαση στον Πόρο. Από το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν καθημερινά flying dolphins και flying cats για τον Πόρο, τα οποία παίρνουν μόνο επιβάτες και όχι αυτοκίνητα. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι περίπου 1 ώρα με flying dolphins και 1 ώρα & 20 λεπτά με flying cats.

Η σύνδεση Πόρου Γαλατά γίνεται είτε μέσω μικρών βαρκών, η διάρκεια του διάπλου είναι 2 λεπτά, είτε μέσω Ferry Boat, από την προβλήτα του Γαλατά στο νέο Λιμάνι του Πόρου .



Εικόνα 22: Χάρτης δημόσιων υποδομών και κοινόχρηστων χώρων Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων
Πηγή: ίδια Επεξεργασία

Εμπόριο και Αναψυχή

Το μεγαλύτερο μέρος των καταστημάτων για εμπόριο και διασκέδαση εντοπίστηκαν κυρίως στις δύο κωμοπόλεις του Γαλατά και των Μεθάνων, ενώ παραλιακοί οικισμοί όπως η Καλλονή και το Βαθύ έχουν ένα αξιοσημείωτο αριθμό καταλυμάτων και καταστημάτων αξιοποιώντας τον τουριστικό χαρακτήρα του τόπου, ιδίως κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών. Στο πρωτεύον οδικό δίκτυο, και επί της παλαιάς επαρχιακής οδού Επιδαύρου-Μεθάνων και της επαρχιακής οδού Γαλατά-Φαναρίου, η οποία διασχίζει την πεδιάδα της Τροιζήνας καταγράφηκε επίσης ένα αξιοσημείωτο πλήθος καταστημάτων αλλά και ιδιωτικών εταιρειών (επισκευές αυτοκινήτων/σκαφών, ανταλλακτικά, τοπικά προϊόντα, καύσιμα). Απόκλιση ως προς τη γεωγραφική θέση, την ποιότητα και την φήμη παρουσιάζει το εστιατόριο που βρίσκεται στον οικισμό Καρατζά με την επωνυμία “Παραδοσιακή Ταβέρνα Μπατζάβαλης”, σε σχέση με τα υπόλοιπα κέντρα εστίασης και αναψυχής του Δήμου.



Εικόνα 23 :Η ταβέρνα «Μπατζάβαλης» στον οικισμό του Καρατζά Τροιζήνας που προσελκύει μεγάλο πλήθος κόσμου
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 24 : Άποψη υφιστάμενων συνθηκών στάθμευσης στην ταβέρνα
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Πολιτισμός και Μνημεία

Στην περιοχή η Ιερά Μονή Αγίου Δημήτριου Δαμαλά, ο Ιερός Ναός Αγίου Νικολάου Απάθειας στην Δημοτική ενότητα Τροιζήνας, καθώς και η παλαιά πτέρυγα Συγκροτήματος Υδροθεραπευτηρίου Αγίων Αναργύρων και η Παλαιά Ηλεκτρική Εταιρεία στα Μέθανα έχουν χαρακτηρισθεί από το υπουργείο Πολιτισμού ως μνημεία.

Παράλληλα, το φυσικό περιβάλλον και η ιστορία της περιοχής έχουν αφήσει αμέτρητα μνημεία-αξιοθέατα. Το κάστρο του Φαβιέρου το οποίο αποτελεί ιστορικό διατηρητέο μνημείο, το ανοικτό θέατρο στη καμένη χώρα και η σπηλιά της Περιστεράς είναι παραδείγματα της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς και του φυσικού τόπου που



*Εικόνα 25 : Ανοικτό Θέατρο καμένης χώρας στα Μέθανα
Πηγή: Google Maps*

Το κάστρο του Φαβιέρου στα Μέθανα χτίστηκε το 1826, από τον Νικόλαο Κάρολο Φαβιέρο, πάνω στα ερείπια παλαιών οχυρώσεων των Αθηναίων, που είχαν χτιστεί κατά την διάρκεια των Πελοποννησιακών Πολέμων. Πάνω στο λόφο του στενού των Μεθάνων και σε υψόμετρο 80 μέτρων έχει χτιστεί το κάστρο, το οποίο είναι επισκέψιμο (μονοπάτι με σήμανση). Σε κοντινή απόσταση από το κάστρο, περίπου δύο χιλιομέτρων, βρίσκεται το Σπήλαιο της Περιστεράς. Ανακαλύφθηκε το 1973 κατά τη διάνοιξη του δρόμου και χρονολογείται πριν από 2.5 εκατομμύρια χρόνια. Έχει μήκος 250 μέτρων και αποτελείται από 3 θαλάμους. Οι εντυπωσιακοί σταλαγμίτες παρουσιάζουν όχι μόνο όμορφους σχηματισμούς αλλά έδωσαν και το όνομα του σπηλαίου καθώς πολλοί από αυτούς έμοιαζαν με περιστερία. Για την πρόσβαση στη σπηλιά υπάρχει μόνο μία πινακίδα, επί της παραλιακής οδού, μέτριας κατάστασης.

Θρησκευτικοί χώροι

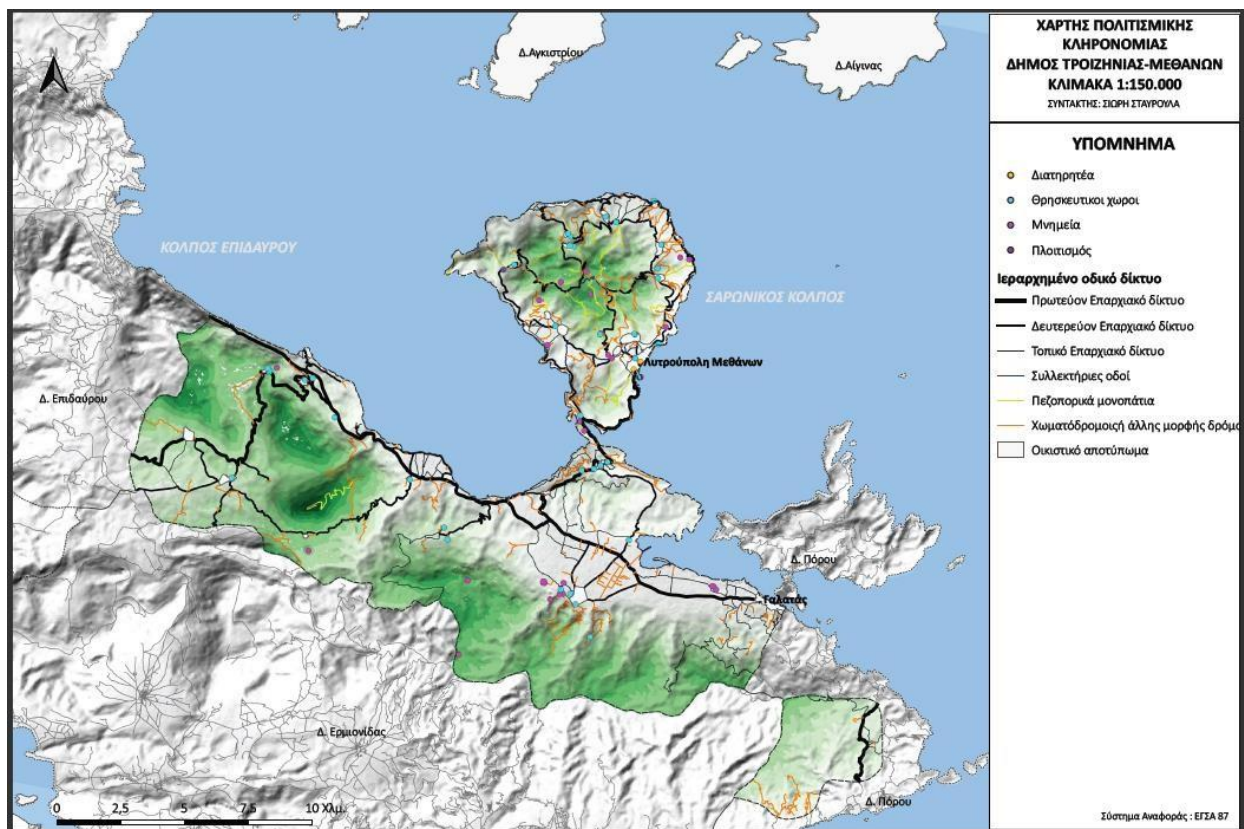
Ενώ εντοπίστηκαν και ψηφιοποιήθηκαν συνολικά 26 θρησκευτικοί χώροι (εκκλησίες-Μοναστήρια), σύμφωνα με τον ιστοσελίδα του Δήμου, μόνο 8 είναι σε λειτουργία και βρίσκονται στους οικισμούς Τακτικούπολη, Τροιζήνα, Κάτω και Άνω Φανάρι, και τις κωμοπόλεις Γαλατά και Μέθανα. Στον Γαλατά και στα Μέθανα λειτουργούν και από δύο εκκλησίες .

Νότιο-ανατολικά της Τροιζήνας, ψηλά στις πλαγιές του όρους Αδέρες, στα 3.1 χιλιόμετρα από το χωριό, στη θέση "Άγιος Παντελεήμων" σε υψόμετρο περίπου 315 μέτρων βρίσκεται η Μονή της Κεχαριτωμένης Θεοτόκου, που αποτελεί πόλο έλξης θρησκευτικού τουρισμού. Θεμελιώθηκε το 1976 από τον τότε Μητροπολίτη Ύδρας, Σπετσών και Αιγίνης ενώ οι πρώτοι μοναχοί εγκαταστάθηκαν στο Μοναστήρι στις 15 Απριλίου 1977. Η απόσταση που πρέπει να διανύσει κάποιος για να φτάσει στο μοναστήρι είναι περίπου 11 λεπτά με το αυτοκίνητο και μία ώρα με τα πόδια μέσω του μοναδικού δρόμου. Οι εκκλησίες που καταγράφηκαν είχαν διαφορές ως προς το μέγεθος τη παλαιότητα και τη συντήρησή τους. Όλες βρίσκονται σε κεντρικά σημεία των οικισμών κοντά στην πλατεία ή σε κάποιες περιπτώσεις η πλατεία αποτελεί και τον προαύλιο χώρο της εκκλησίας. Μικρές εκκλησίες με δύσκολη πρόσβαση καταγράφηκαν επίσης εντός των νεκροταφείων ενώ υπήρχαν και μικρά εξωκλήσια σε διάφορα απομακρυσμένα σημεία.



Εικόνα 26 :Ιερά Μονή Ζωοδόχου Πηγής (Τακτικούπολη) και Ιερά Μονή Κεχαριτωμένης (Τροιζήνα)

Πηγή: Google Maps



Εικόνα 27 :Χάρτης Πολιτισμικής κληρονομιάς Δήμου Τροιζηνίας Μεθάνων (ιδία επεξεργασία)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Μελέτη και Ανάλυση προσβασιμότητας σε οικισμούς του Δήμου Τροιζηνίας-Μεθάνων.

4.1. Γενικά

Τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια και θα αναλυθούν στο παρόν κεφάλαιο προέρχονται από ελεύθερες πηγές δεδομένων (Geodata, OpenStreetMap), από περιγραφικές πληροφορίες και χάρτες που παρέχει ο ίδιος ο Δήμος στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα του και από επιτόπια έρευνα. Επίσης ένα μεγάλο μέρος των δεδομένων ψηφιοποιήθηκε με βάση τη πληροφορία που παρουσιάζει το Google Maps-streetview όπως π.χ. πινακίδες του ΚΟΚ, σε υπόβαθρο από τα ελεύθερα δεδομένα που παρέχει το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Copernicus και γεωαναφέρθηκε στο ΕΓΣΑ'87.

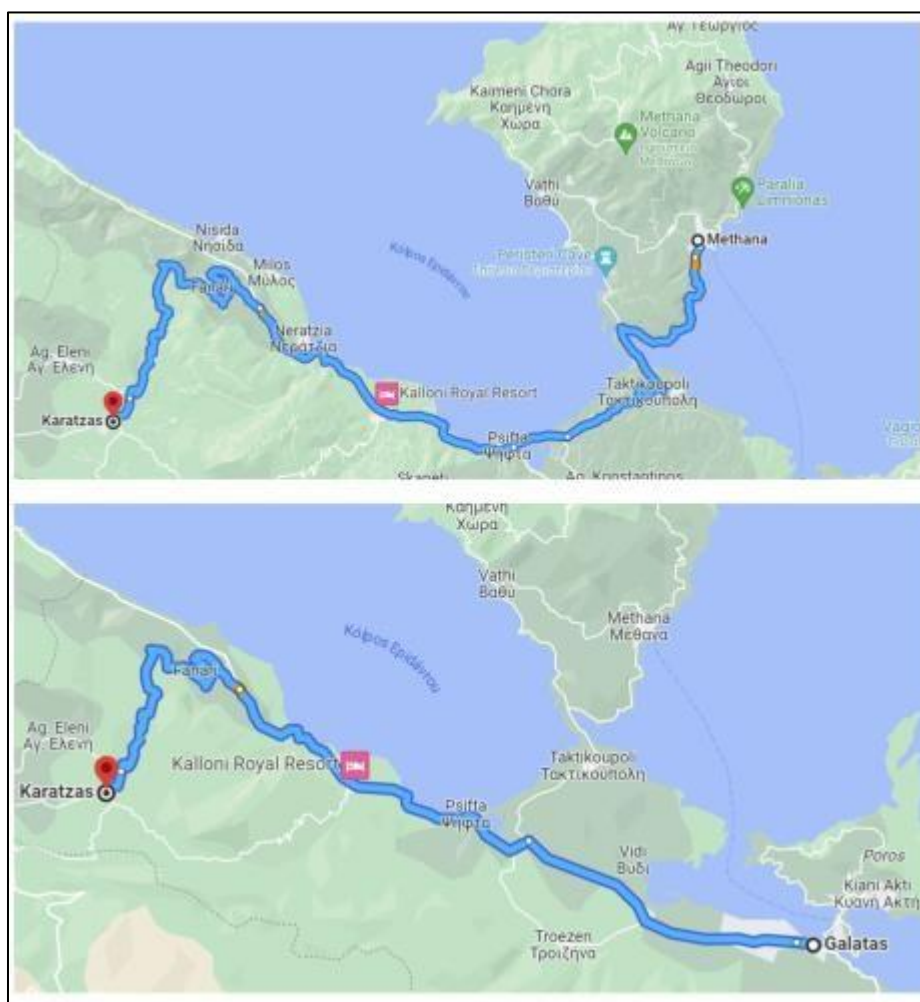
Σκοπός ήταν η δημιουργία αξιόπιστης χαρτογραφικής απεικόνισης αναφορικά με τις συνθήκες κυκλοφορίας που διαμορφώνονται στον Δήμο και την ανάλυση δύο συγκεκριμένων οικισμών, ενός στο ορεινό τμήμα του Δήμου και ενός στην παραλιακή ζώνη, ως προς την προσβασιμότητα και την ευκολία μετακίνησης σε επίπεδο κατοίκου.

Από τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, είναι φανερό ότι υπάρχει μία αλληλοσυσχέτιση μεταξύ των οικισμών με τον Γαλατά και τα Μέθανα καθώς είναι τα βασικά διοικητικά κέντρα και οι κύριοι πόλοι δραστηριοτήτων για τις Δημοτικές Τροιζήνας και Μεθάνων αντίστοιχα. Οι οικισμοί που είναι αραιοδομημένοι, η γεωγραφική τους θέση, είτε στο ορεινό τμήμα του Δήμου είτε στο παραλιακό τμήμα, σε συνδυασμό με το διαμορφωμένο οδικό δίκτυο, συνθέτουν ένα ανθρωπογενές περιβάλλον, το οποίο σε συνδυασμό φυσικό περιβάλλον που περιβάλλει τους οικισμούς, μέρος του οποίου είναι και οι αγροτικές εκτάσεις, και το πλούσιο πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής, διαμορφώνει μία σύνθετη κατάσταση αναφορικά με την προσβασιμότητα στους και εντός των οικισμών. Καθώς οι οικισμοί είναι προϋφιστάμενοι του 1923, κάποιοι αναφέρονται ακόμα και στην απογραφή του Ελληνικού Κράτους το 1837, υπάρχει εξαιρετικά προστατευτικό πλαίσιο αναφορικά με έργα και παρεμβάσεις στον οικιστικό ιστό, με αποτέλεσμα οι όποιες παρεμβάσεις να απαιτούν ειδικές μελέτες και άδειες από τις αρμόδιες αρχές της αρχαιολογίας. Ως οικισμοί που έχουν επιλεχθεί για να μελετηθούν ως προς την προσβασιμότητα τους, και παρουσιάζονται στο παρόν κεφάλαιο, είναι ο οικισμός του Καρατζά, που είναι ορεινός και βρίσκεται στην ΔΕ Τροιζήνας και ο οικισμός Βαθύ που είναι παραλιακός και βρίσκεται στην ΔΕ Μεθάνων. Και οι δύο οικισμοί είναι προϋφιστάμενοι του 1923, ενώ αποτελούν και πόλο έλξη επισκεπτών και τουριστών.

4.2. CASE STUDY των οικισμών Καρατζάς και Βαθύ

4.2.1. Περιγραφή Οικισμού Καρατζά

Ο Καρατζάς είναι ένας γραφικός ορεινός οικισμός, χτισμένος σε υψόμετρο περίπου 300 μέτρων, κάτω από τους πρόποδες του όρους Ορθολίθι και σύμφωνα με την τελευταία απογραφή, του 2021, έχει 300 μόνιμους κατοίκους. Ο οικισμός αναφέρεται στην απογραφή του Ελληνικού Κράτους έτους 1837, ως Καρατσάς, ενώ αποτελεί τον κύριο οικισμό του λεκανοπεδίου Καρατζά. Ο οικισμός απέχει περίπου 40 λεπτά με το αυτοκίνητο (περίπου 33 χιλιόμετρα) από τον οικισμό του Γαλατά και 50 λεπτά από τον οικισμό των Μεθάνων (34 χιλιόμετρα)



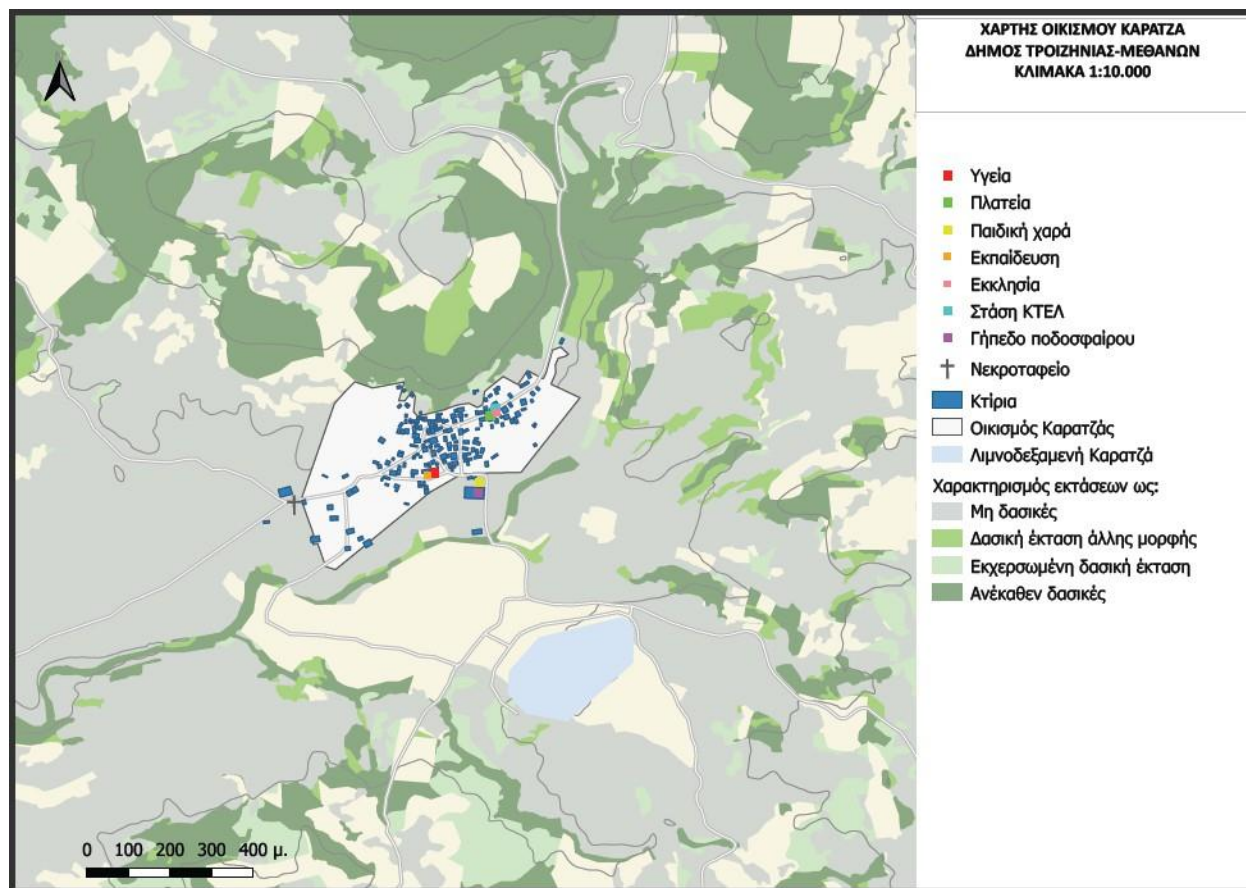
Εικόνα 28: Εκτιμώμενη απόσταση του οικισμού Καρατζά από τα Μέθανα και τον Γαλατά
Πηγή: Google Maps

Κάθε χρόνο στις 20 Ιουλίου τιμάται η μνήμη του Προφήτη Ηλία και οργανώνεται μεγάλο πανηγύρι στο εκκλησάκι που απέχει λιγότερο από 3 χιλιόμετρα από το κέντρο του οικισμού, προσελκύνοντας όχι μόνο τον πληθυσμό του Δήμου αλλά και επισκέπτες.

Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν διάσπαρτα απομεινάρια αρχαιοτήτων με σημαντικότερο τον τάφο του

Ευαγόρα. Επίσης, υπάρχουν ερείπια ενετικού κάστρου, στο οποίο βρέθηκαν Μυκηναϊκά όστρακα και αρχαίος τάφος, μεγάλου μεγέθους, και βρίσκεται στον δρόμο για τη Χώριζα. Τα τελευταία χρόνια ο Καρατζάς έχει γίνει γνωστός από την παραδοσιακή Ταβέρνα Μπατζάβαλης, η οποία αποτελεί προορισμό καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου, με την προσέλευση να κορυφώνεται κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών.

Στον Καρατζά έχει κατασκευαστεί ένα σημαντικό έργο για την περιοχή, η λιμνοδεξαμενή Καρατζά, χωρητικότητας 400.000 κυβικών μέτρων νερού, κατασκευή της οποίας έγινε για την δημιουργία και λειτουργία αρδευτικού δικτύου της ΔΕ Τροιζήνας. Στην δήλωση που έκανε ο Αντιπεριφερειάρχης Νήσων το 2013 για το έργο «Κατασκευή Αγωγού Άρδευσης Καρατζά» επισήμανε «...ένα αναγκαίο και χρήσιμο έργο για την άρδευση αγροτικών εκτάσεων του Καρατζά. Με το αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό αυτό έργο, αξιοποιείται έτι περαιτέρω το μεγάλο έργο της Λιμνοδεξαμενής Καρατζά, χωρητικότητας 400.000 κυβικών νερού, που χρηματοδοτήθηκε από την Περιφέρεια Αττικής. ...Απτά παραδείγματα αυτής της μεγάλης προσπάθειας σε συνεργασία με το Δήμο Τροιζηνίας, είναι το έργο της Λιμνοδεξαμενής Καρατζά που παραδόθηκε και το μεγάλο έργο της βελτίωσης του επαρχιακού δικτύου της περιοχής από τον κόμβο της Δρυόπης έως τον Γαλατά που ξεκίνησε και θα βελτιώσει την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των μετακινήσεων στην περιοχή...». Στην λιμνοδεξαμενή διοργανώνονται ετήσιοι αγώνες ναυτομοντελισμού, που προσελκύουν πολλούς επισκέπτες. Τέλος, κατά την διάρκεια της αντιτυρικής περιόδου 2023 η λιμνοδεξαμενή Καρατζά προστάτευσε τον οικισμό και την ευρύτερη περιοχή από τις ενδεχόμενες καταστροφικές συνέπειες πυρκαγιάς, καθώς δύο πυρκαγιές που ξέσκασαν, σε ημέρες με αυξημένη ένταση ανέμων, κατασβέστηκαν άμεσα, καθώς η λιμνοδεξαμενή παρέχει άμεση και εύκολη πρόσβαση ανεφοδιασμού σε πυροσβεστικά ελικόπτερα.



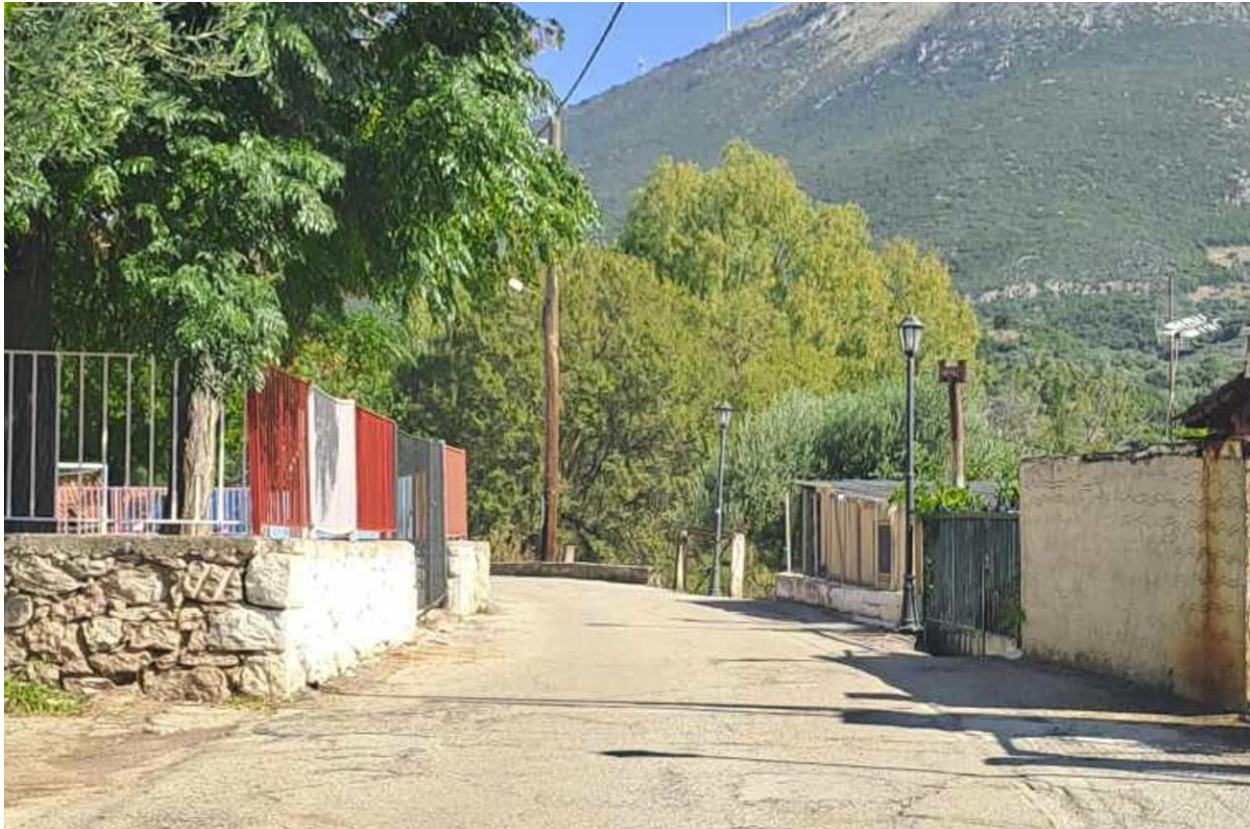
Εικόνα 29 :Απεικόνιση του οικισμού Καρατζά σε κλίμακα 1:10000
Πηγή: ίδια επεξεργασία

4.2.2. Συνθήκες προσβασιμότητας στον οικισμό Καρατζά

Κατά μήκος του κεντρικού δρόμο που διέρχεται από τον οικισμό, και συνδέει την επαρχιακή οδό Λιγουριού-Πόρτο Χέλι με την επαρχιακή οδό Τραχείας-Δρυόπης) βρίσκεται συγκεντρωμένη και η πλειονότητα των κατοικιών, ενώ μία δευτερεύουσα οδός συνδέει τους οικισμούς Χώρα-Καρατζά. Δύο δρόμοι εντός του οικισμού λειτουργούν ως συλλεκτήριες, ενώ όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι οδηγούν σε ιδιοκτησίες. Σε όλον τον οικισμό καταγράφηκε η έλλειψη πεζοδρομίου. Επί της κεντρικής οδού υπάρχουν τα τρία μαγαζιά που έχει ο οικισμός με πιο γνωστό την παραδοσιακή ταβέρνα “Μπατζάβαλης”, ενώ λίγο πιο κάτω βρίσκεται η εκκλησία Άγιος Σεραφείμ και η πλατεία του οικισμού. Στην δευτερεύουσα οδό βρίσκεται το δημοτικό σχολείο του οικισμού με χώρο άθλησης (διαγράμμιση ποδοσφαίρου και μία μπασκέτα, ενώ στο σχολικό συγκρότημα βρίσκεται το αγροτικό Ιατρείο και η οικία του αγροτικού γιατρού ή του δάσκαλου. Εκτός του σχολείου δεν υπάρχει πεζοδρόμιο ούτε κατάλληλη σήμανση για την ύπαρξη σχολείου, ενώ η μοναδική είσοδος του σχολείου οδηγεί απευθείας στον προαύλιο χώρο όπου βρίσκονται τα γήπεδα. Νότια του σχολείου υπάρχει το γήπεδο ποδοσφαίρου Καρατζά, πρόσφατα ανακαινισμένο, και στο οποίο η πρόσβαση γίνεται μέσω ενός στενού, αγροτικού, αλλά ασφαλτοστρωμένου δρόμου.

Οι υπόλοιποι δρόμοι είναι είτε χωματόδρομοι είτε τσιμεντόδρομοι κακής ποιότητας. Κοντινότεροι οικισμοί είναι η Αγία Ελένη τα Ζερβαίικα και η Χώρα με τους δύο τελευταίους οικισμούς να αποτελούνται

από ολιγάριθμα σπίτια. Η παιδική χαρά του οικισμού βρίσκεται δίπλα στο γήπεδο ποδοσφαίρου, νότια του σχολείου. Αν και ο εξοπλισμός της, αποτελούμενος από μία τραμπάλα, μια κούνια και μία τσουλήθρα είναι σε καλή κατάσταση, παρεκκλίνει πολύ των προδιαγραφών που υπάρχουν για την ασφαλή πρόσβαση στις παιδικές χαρές και εντός του χώρου. Τα μέτρα ασφάλειας που έχουν παρθεί είναι λίγα και όμως θεωρούνται επαρκής. Ο οικισμός της Χώρας έχει επίσης μία παιδική χαρά κακής κατάστασης, την οποία φαίνεται να καταλαμβάνουν αυτοκίνητα ενώ η πρόσβαση σε αυτή είναι επικίνδυνη.



*Εικόνα 30: Υφιστάμενη κατάσταση δρόμου στο σχολείο του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας
Πηγή: ιδία επεξεργασία*



Εικόνα 31: Υφιστάμενη άποψη Σχολείου και προαύλιου χώρου στον οικισμό Καρατζά
Πηγή:Google Maps



Εικόνα 32: Υφιστάμενη κατάσταση της οδού όπου βρίσκεται το σχολείο και το αγροτικό ιατρείο (ιδία επεξεργασία)
Πηγή:Google Maps



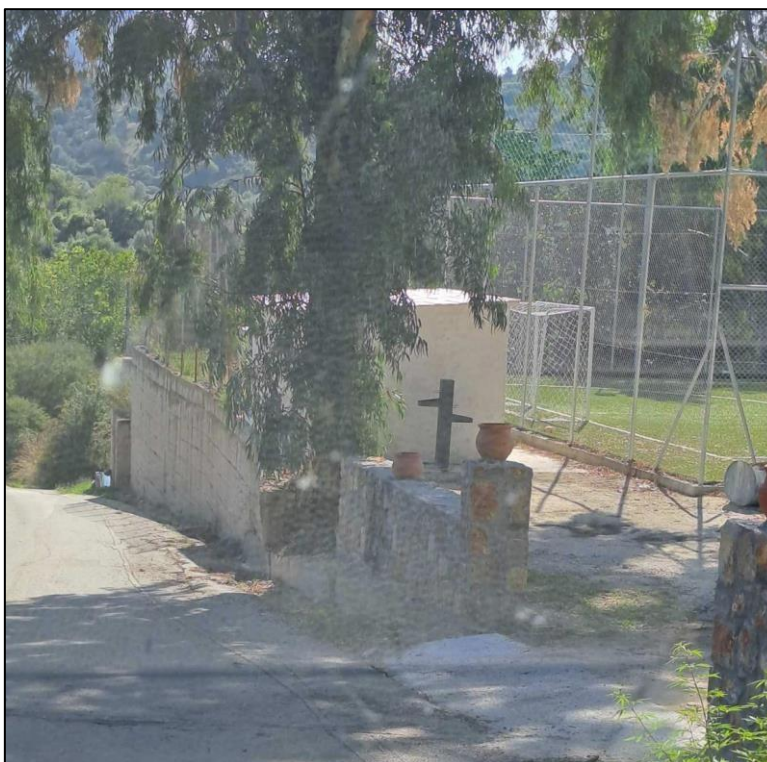
Εικόνα 33: Η είσοδος και το κτίριο του αγροτικού ιατρείου Καρατζά (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 34: Υφιστάμενη κατάσταση της παιδικής χαράς στον οικισμό Καρατζά Τροιζήνας δίπλα από το γήπεδο ποδοσφαίρου (ιδία επεξεργασία)



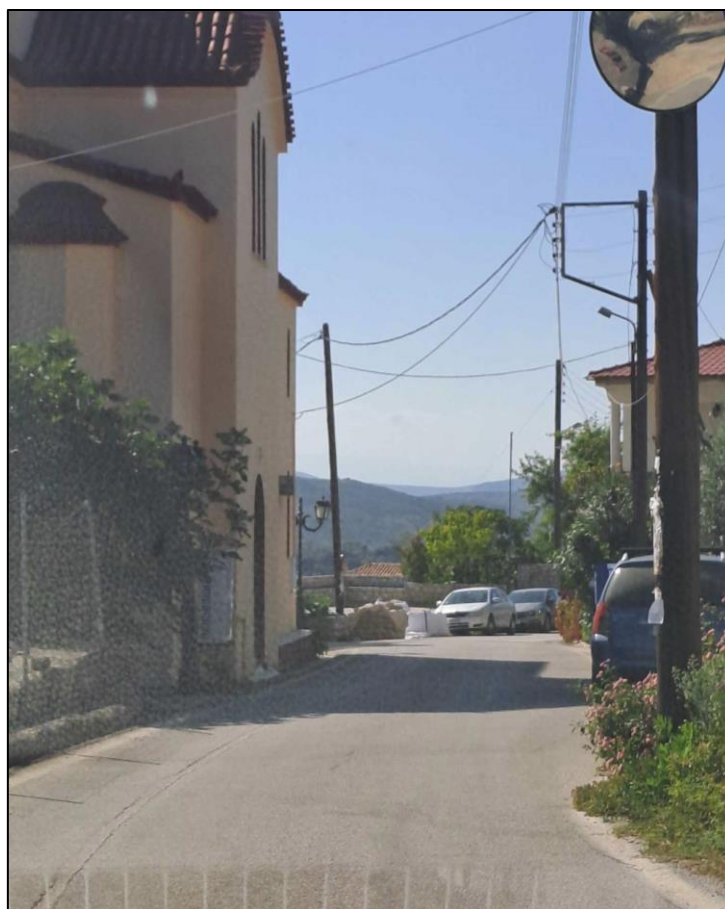
Εικόνα 35: Υφιστάμενη κατάσταση του δρόμου εντός του χώρου του γηπέδου Καρατζά (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 36: Υφιστάμενη κατάσταση του δρόμου στην είσοδο του γηπέδου Καρατζά (ιδία επεξεργασία)



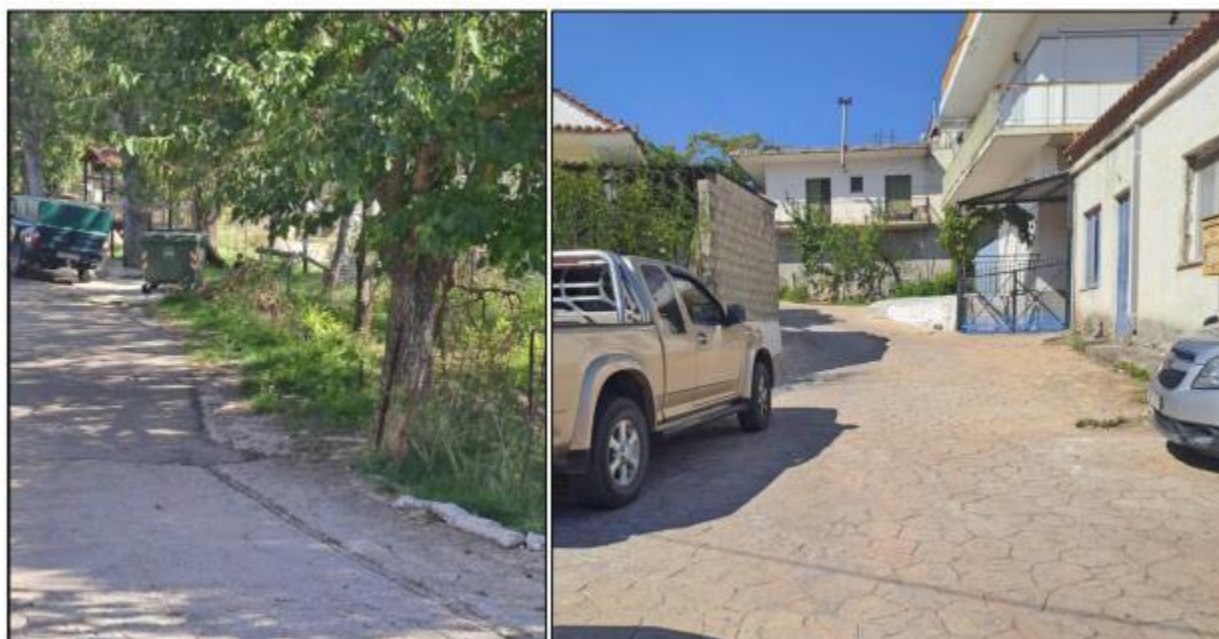
Εικόνα 37: Άποψη κατάστασης της κεντρικής οδού στην πλατεία του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 38: Άποψη κατάστασης της κεντρικής οδού στην εκκλησία του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας (ιδία επεξεργασία)



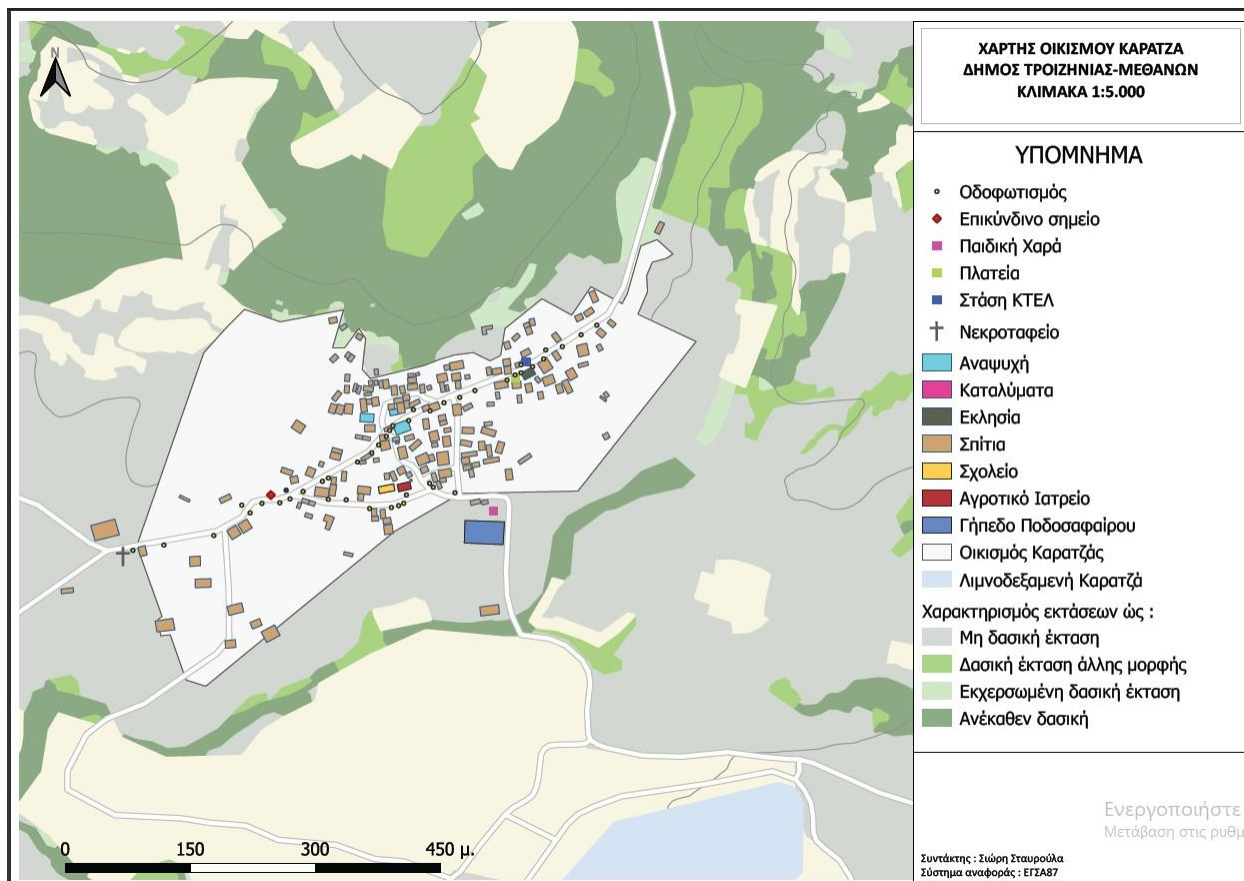
Εικόνα 39: Άποψη κατάστασης στην κεντρική οδό του οικισμού Καρατζά Τροιζήνας
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 40: Άποψη της πρώτης δευτερεύουσας οδού (από τη ταβέρνα Μπατζάβαλης έως το αγροτικό ιατρείο) του οικισμού Καρατζά (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 41: Συνθήκες στάθμευσης επί της κύριας οδού στον οικισμό Καρατζά Τροιζηνίας (ιδία επεξεργασία)

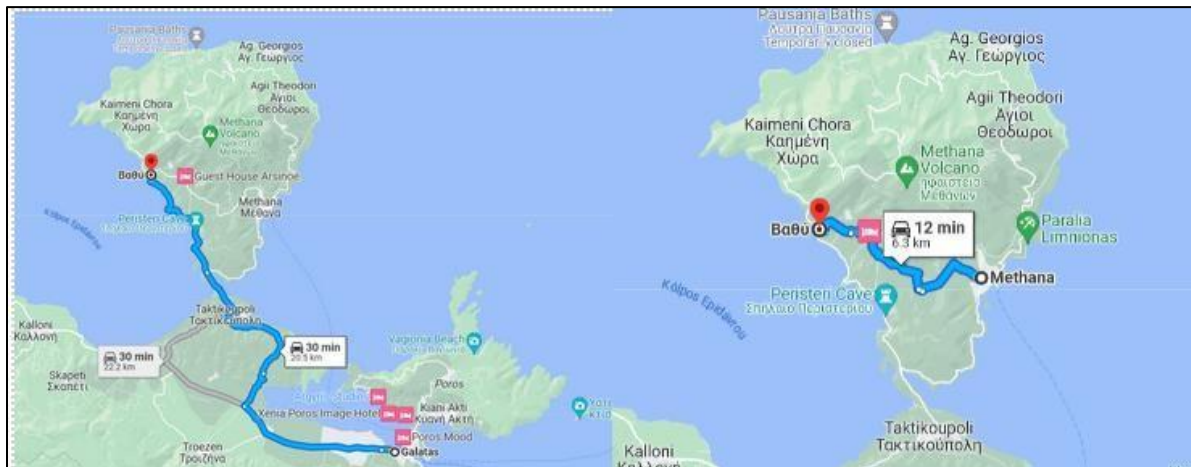


Εικόνα 42: Απεικόνιση του οικισμού Καρατζά σε κλίμακα 1:5000 (ιδία επεξεργασία)

4.2.3. Περιγραφή Οικισμού Βαθύ

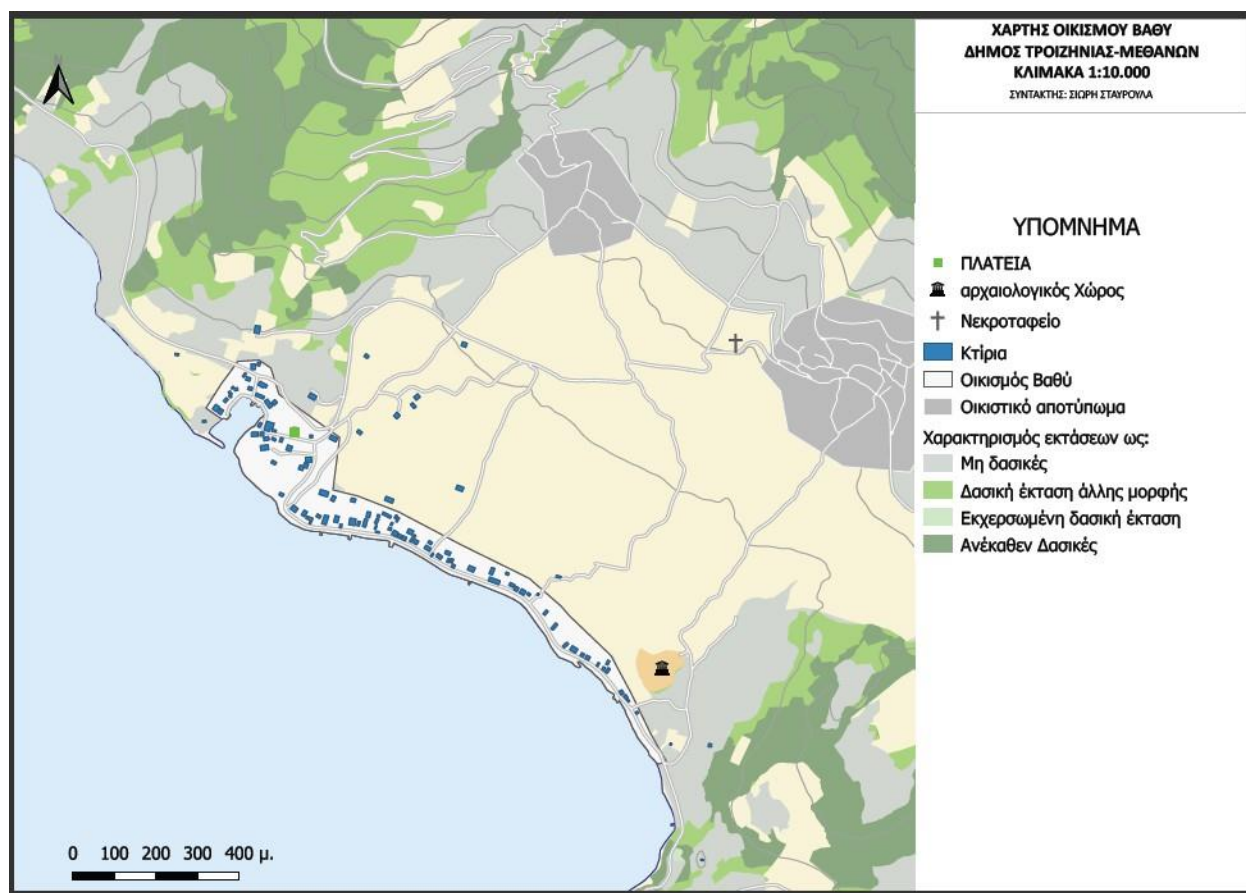
Το Βαθύ είναι ένα μικρό αλλά γνωστό «ψαροχώρι», στη νοτιοδυτική πλευρά της χερσονήσου των Μεθάνων. Βρίσκεται στον κόλπο της Επιδαύρου, απέναντι από τον οικισμό της Καλλονής και κάτω από τον οικισμό Μεγαλοχωρίου. Για να φτάσει κάποιος από τη Τροιζήνα θα πρέπει να ακολουθήσει την δυτική παραλιακή οδό από το κάστρο του Φαβιέρου και προσπερνώντας τη πινακίδα για το σπήλαιο της Περιστεράς, σε απόσταση 2 χιλιομέτρων υπάρχει η πινακίδα που σηματοδοτεί την είσοδο στον οικισμό (Εικόνα 46). Από τα Μέθανα η απόσταση με το αυτοκίνητο είναι περίπου 6 χιλιόμετρα και περίπου 21 χιλιόμετρα από τον Γαλατά.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του οικισμού είναι το οικιστικό αποτύπωμα του. Κατευθυνόμενοι από την είσοδο του οικισμού προς το λιμάνι παρατηρείται γραμμική ανάπτυξη με όλα τα κτίρια να βρίσκονται επί της δεξιάς πλευράς της παραλιακής οδού, ενώ φτάνοντας στο λιμάνι, η οικιστική ανάπτυξη διαμορφώνεται γύρω από αυτό με τα σπίτια του χωριού και τα καταλύματα να εκτείνονται προς την πλαγιά του βουνού, ενώ τα ελαιόδεντρα που το περιβάλλουν να φτάνουν μέχρι τη θάλασσα. Στις γύρω πλαγιές υπάρχουν μικροί αμπελώνες και λίγα σπυροφόρα δένδρα που συμβάλουν στην τελική εικόνα ενός οικιστικού τοπίου που περικυκλώνεται από το μπλε και το πράσινο της φύσης. Με προβλήτα μόλις 150 μέτρων σε μήκος το λιμάνι αποτελεί τόπο ελλιμενισμού για κότερα, ιστιοπλοϊκά και άλλα σκάφη. Εστιατόρια και καταλύματα υπάρχουν σε όλο το μήκος του οικισμού. Στον λόφο του Παλαιόκαστρου μπορεί κάποιος να δει τα ερείπια της Ακρόπολης των Αρχαίων Μεθάνων, ενώ από το Βαθύ μπορεί κάποιος να επισκεφτεί και το ηφαίστειο στην Καμένη Χώρα.



Εικόνα 43: Εκτιμώμενη απόσταση του οικισμού Βαθύ από τον Γαλατά και τα Μέθανα Πηγή:Google Maps

I



Εικόνα 44: Απεικόνιση του οικισμού Βαθύ σε κλίμακα 1:10000 (ιδία επεξεργασία)

Συνθήκες προσβασιμότητας στον οικισμό Βαθύ

Το οικιστικό αποτύπωμα του οικισμού εκτείνεται γραμμικά και σε μήκος σε απόσταση 1,5 χιλιομέτρου κατά μήκος της κύριας παραλιακής οδού που διέρχεται από αυτόν. Κάποια από τα κτίρια που βρίσκονται επί της παραλιακής οδού είναι καφετέριες - εστιατόρια και κάποια διατίθενται για διαμονή. Το πιο πυκνοδομημένο τμήμα του οικισμού βρίσκεται στο λιμάνι. Τα σπίτια βρίσκονται μόνο επί της μίας πλευράς της παραλιακής οδού, η οποία τα διαχωρίζει από τη θάλασσα (Εικόνα 47).

Λόγω της γραμμικής ανάπτυξης του και της γεωμορφολογίας του οικισμού, υπάρχουν πολύ μικρά και ασυνεχή τμήματα παραλίας ενώ κατά μήκος της οδού υπάρχουν διάφορες προβλήτες.

Σε αντίθεση με τον Καρατζά στο Βαθύ καταγράφονται ασυνεχή τμήματα πεζοδρομίου το οποίο όμως δεν είναι προσβάσιμο λόγω δέντρων, κολόνας ΔΕΗ/ΟΤΕ, ενώ σε διάφορα σημεία υπάρχουν ασυνέχειες λόγω μη κατασκευής του.

Παράλληλα, καταγράφεται στάθμευση των αυτοκινήτων έξω από τις ιδιοκτησίες. Η σήμανση που καταγράφηκε εντός του οικισμού αφορούσε κυρίως ταμπέλες (μπλε με τις κατευθύνσεις) και

ρυθμιστικές (απαγορεύεται η στάθμευση στο λιμάνι), στοπ και πινακίδες ορίου ταχύτητας 30 χιλιομέτρων, κακής ποιότητας. Πρέπει να αναφερθεί ότι στον οικισμό καταγράφηκαν πολλές ιδιωτικές πινακίδες επι της παραλιακής οδού όπου απαγόρευαν την στάθμευση έξω από τα σπίτια των κατοίκων, αλλά και πινακίδες καθώς και οριζόντια σήμανση στην οδό όπου παροτρύνει τους οδηγούς να μην τρέχουν και ενημερώνει για την ξαφνική διέλευση παιδιών (Εικόνα 57), όπως και το μεγαλύτερο μέρος πινακίδων που έχουν πληροφοριακό χαρακτήρα βρέθηκαν συγκεντρωμένες στον βασικό κόμβο του οικισμού (Εικόνα 58). Η πλατεία του οικισμού βρίσκεται σε απόσταση 80 μέτρων από το λιμάνι επί του μοναδικού δρόμου που οδηγεί στο λιμάνι. Όσον αφορά την οδική ασφάλεια του οικισμού καθώς σε αυτόν καταγράφηκαν πολλές σημάνσεις, εντοπίστηκε ένα επικίνδυνο σημείο εντός του οικισμού λίγο πριν την διασταύρωση της κύριας οδού με αυτή που οδηγεί στο λιμάνι στο οποίο πιθανολογείται ότι έγινε ατύχημα. Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι στο λιμάνι εντοπίστηκαν δύο ράμπες για την εύκολη πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στα εστιατόρια (Εικόνα 55 και Εικόνα 56)



Εικόνα 45: Πανοραμική άποψη του λιμανιού στον οικισμό Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 46: Είσοδος στον οικισμό Βαθύ (Δημοτική ενότητα Μεθάνων)
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 47: Αποψη της υφιστάμενης κατάστασης στην παραλιακή οδό του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 48: Διαφορετική κατάσταση δρόμου εντός του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 49: Δρόμοι με μεγάλη κλίση εντός του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 50: Μή ύπαρξη πεζοδρομίου στις δευτερεύοντες οδούς του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 51:Κεντρικός κόμβος των οδών εντός του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 52:Κάθετος δρόμος στον παραλιακό, χωρίς καλή ορατότητα
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 53: Άποψη της συνέχειας της παραλιακής οδού εντός του οικισμού Βαθύ που οδηγεί στον οικισμό της Καμένης Χώρας
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 54: Υφιστάμενη κατάσταση στον λιμένα του οικισμού Βάθυ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 55: Υφιστάμενο Εστιατόριο με ράμπα στον λιμένα του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



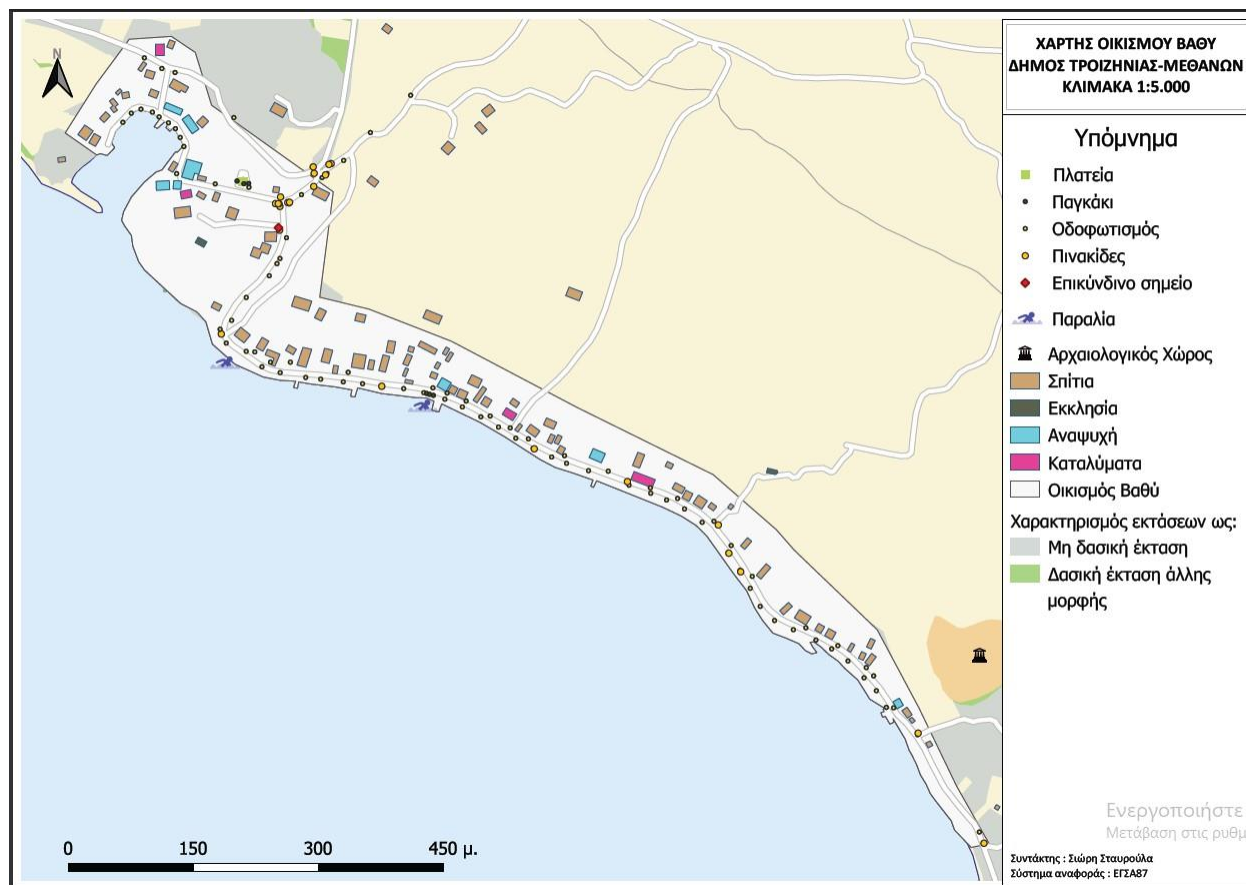
Εικόνα 56: Υφιστάμενο Εστιατόριο με ράμπα στον λιμένα του οικισμού Βαθύ
Πηγή: Google Maps



Εικόνα 57: Είδη διαφορετικής σήμανσης εντός του οικισμού Βαθύ
Πηγή:Google Maps



Εικόνα 58: Παράδειγμα ομαδικής σήμανσης που μπορεί να προκαλέσει σύγχυση
Πηγή:Google Maps



Εικόνα 59: Απεικόνιση του οικισμού Βαθύ σε κλίμακα 1:5000
Πηγή: ίδια επεξεργασία

4.3. Συγκριτική ανάλυση προσβασιμότητας (Καρατζάς-Βαθύ)

Στον παρακάτω πίνακα έγινε ανάλυση, των εννοιών και ορισμών που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 1 και αφορούν την προσβασιμότητα, και κατά πόσο είναι εφικτή η επίτευξή τους στους οικισμούς Καρατζά και Βαθύ.

Πίνακας 11: Συγκριτική Ανάλυση της προσβασιμότητας στους οικισμούς Καρατζά και Βαθύ (ιδία επεξεργασία)

Ορισμοί και Έννοιες πάνω στην προσβασιμότητα	Καρατζάς	Βαθύ
Πεζοί	Δεν επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση	Μερικώς επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση
Προσβάσιμο περιβάλλον	Μερικώς επιτυγχάνεται	Μερικώς επιτυγχάνεται
Άτομα με αναπηρίες	Μερικώς επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη μετακίνηση	Μερικώς επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση
Άτομα με μόνιμη ανικανότητα	Δεν επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη μετακίνηση	Δεν επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη μετακίνηση
Άτομα με δυσκολία στην κίνηση	Δεν επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη μετακίνηση	Μερικώς επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση
Άτομα με δυσκολία στην όραση	Μερικώς επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση	Μερικώς επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση
Προσβασιμότητα	Μερικώς αντιπροσωπεύεται	Μερικώς αντιπροσωπεύεται
Δομημένο περιβάλλον	Δεν αποτελεί παράγοντα επίτευξης	Δεν αποτελεί παράγοντα επίτευξης
Καθολικός σχεδιασμός για όλους	Δεν επιτυγχάνεται	Δεν επιτυγχάνεται
Προσβάσιμη αλυσίδα	Δεν επιτυγχάνεται	Δεν επιτυγχάνεται
Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	Δεν επιτυγχάνεται	Δεν επιτυγχάνεται

Επανεξετάζοντας τους ορισμούς και τις προδιαγραφές που αφορούν την προσβασιμότητα στους οικισμούς Καρατζά και Βαθύ, τα αποτελέσματα διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό από αυτό που θα περίμενε να συναντήσει κανείς στις πόλεις. Αρχικά ο ορισμός του πεζού, ο οποίος έχει μία διευρυμένη περιγραφή δεν ταιριάζει ακριβώς στον αγροτικό οικισμό. Αρχικά για τους πεζούς υπάρχουν και δημιουργούνται συγκεκριμένα τμήματα από το οδικό δίκτυο για την ασφαλέστερη και ευκολότερη μετακίνηση τους (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας). Στον αγροτικό οικισμό φαίνεται ότι ο ίδιος

δρόμος καθημερινά χρησιμοποιείται για διαφορετικό είδος μετακίνησης (πεζός, αυτοκίνητο, ΚΤΕΛ). Τα χαρακτηριστικά των πεζών και οι διαφορετικές ομάδες που μπορούν να δημιουργήσουν φαίνεται να είναι πιο εμφανή και αυτό οφείλεται στη σήμανση που υπάρχει. Ο αστικός ιστός έχει δομηθεί έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλέστερη και όσο πιο ευκολότερη μετακίνηση είναι δυνατόν να γίνει, για όλους τους κατοίκους. Ένα από τα εργαλεία που χρησιμοποιεί είναι οι πινακίδες (Κ.Ο.Κ) οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του αστικού χώρου.

Επίσης οι οικιστικές υποδομές που υφίστανται δεν δημιουργήθηκαν εξ αρχής με γνώμονα τις ανάγκες όλων των κατοίκων. Στενοί δρόμοι με μεγάλη κλίση ή δρόμοι κακής ποιότητας (παλιοί δρόμοι, τσιμεντόδρομοι), σπίτια και κτίρια με πολλά και κάποιες φορές και μεγάλα σκαλοπάτια (ογκόλιθοι) καθώς και αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις τις τότε εποχής είναι κάποια από τα πράγματα που περιμένει κάποιος να δει σε έναν οικισμό. Αυτό οφείλεται αρχικά στο ότι την εποχή που αναπτύσσονταν οι οικισμοί, οι παραδόσεις και η κοινή λογική έδιναν μεγάλη βάση στην επιβίωση του δυνατότερου. Έπειτα με την κοινωνικοοικονομική εξέλιξη και ανάπτυξη και τη δημιουργία σύγχρονων πόλεων οι περισσότεροι οικισμοί έχουν μείνει στην προηγούμενη εποχή, με κάποιους να θεωρούνται πλέον ιστορικά τοπία. Το φυσικό περιβάλλον και οι ιστορικές εξελίξεις της εποχής (κυρίως πόλεμοι και φυσικές καταστροφές) έπαιξαν επίσης καθοριστικό ρόλο καθώς ο άνθρωπος δεν είχε ακόμα τη δύναμη να “δαμάσει το περιβάλλον” παρά μόνο να ζήσει σε αυτό.

Ο Καρατζάς ως ορεινός οικισμός και το Βαθύ ως ψαροχώρι αποτελούν τέτοια παραδείγματα. Και στους δύο οικισμούς η κεντρική οδός είναι η καλύτερη ποιοτικά και πάνω της έχουν στηθεί οι υπόλοιπες σημαντικές υποδομές (ΟΤΕ, ΔΕΗ, Οδοφωτισμός). Στο Βαθύ δε που το λιμάνι παίζει τόσο σημαντικό ρόλο όσο και η κύρια παραλιακή οδός που το διαπερνά, συναντάται το μεγαλύτερο μέρος κατοίκησης, εργασίας και ανάπτυξης (εμπόριο και αναψυχή). Επίσης οι ιδιωτικοί δρόμοι των οικισμών είναι παρόμοιοι σε πλάτος οδοστρώματος και ποιότητας. Οι εκκλησίες που αποτελούν μέρος της ελληνικής εθνικής ταυτότητας δεν παραλείπονται από τα δύο διαφορετικά τοπία και η πρόσβαση σε αυτές είναι το ίδιο δύσκολη. Τα εξωκλήσια και οι εκκλησίες των νεκροταφείων που βρίσκονται εκτός των οικισμών έχουν πολύ δυσκολότερη πρόσβαση και ως προς το να φτάσει κάποιος σε αυτές αλλά και ως προς τη πρόσβαση στον χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Κριτική και Συμπεράσματα

5.1. Σύνοψη αποτελεσμάτων

Όπως προκύπτει από τον συγκριτικό πίνακα που αναλύθηκε στο κεφάλαιο 4 για τους δύο οικισμούς Καρατζά και Βαθύ ως προς τις έννοιες και προδιαγραφές με θέμα την προσβασιμότητα, οι δύο οικισμοί παρουσιάζουν παρόμοιες συνθήκες. Εξάιρεση αποτελούν οι συνθήκες για τους πεζούς και τα άτομα με δυσκολία στη κίνηση για τον οικισμό Βαθύ, όπου παρουσιάζονται καλύτερα αποτελέσματα λόγω του ότι αποτελεί παραλιακό προορισμό.

Την ίδια στιγμή οι ισχύουσα νομοθεσία και κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτισμικής κληρονομιάς επηρεάζουν κυρίως τις αγροτικές περιοχές οι οποίες υστερούν την ανάπτυξη των πόλεων και πρέπει να υπακούσουν στις απαγορεύσεις/ κανονισμούς.

Οι ορισμοί και τα κανονιστικά σχέδια που υπάρχουν στην Ελλάδα περιγράφουν με ακρίβεια μία αναπτυγμένη πόλη με όλες τις λειτουργίες της συγκεντρωμένες σε ένα δομημένο περιβάλλον ενός συνεχή αστικού τοπίου όπου το περιβάλλον αποτελεί πάλι χώρος προστασίας αλλά σε τελείως διαφορετική κλίμακα και νόημα/σημασία, όσον αφορά την κοινωνικό-οικονομική της εξέλιξη.

Ο πληθυσμός της ΕΕ γηράσκει και θα αρχίσει να συρρικνώνεται βαθμιαία κατά την ερχόμενη δεκαετία. Ο πληθυσμός των αγροτικών περιοχών είναι ήδη κατά μέσο όρο γηραιότερος από τον πληθυσμό των κωμοπόλεων, των προαστίων και των πόλεων. Τα τελευταία έτη, οι αγροτικές περιφέρειες καταγράφουν κατά μέσο όρο μείωση του πληθυσμού τους κυρίως λόγω της αρνητικής φυσικής πληθυσμιακής μεταβολής, η οποία δεν αντισταθμίζεται επαρκώς από τη θετική καθαρή μετανάστευση. Μάλιστα, ορισμένα ανατολικά και νότια κράτη μέλη αντιμετωπίζουν και τις δύο προκλήσεις, δεδομένου ότι η φυσική πληθυσμιακή μεταβολή και οι καθαρές μετακινήσεις στις αγροτικές τους περιφέρειες είναι αρνητικές. Επιπλέον, οι νέες γυναίκες είναι πιθανότερο να εγκαταλείψουν τις αγροτικές περιφέρειες σε σύγκριση με τους νέους άντρες. Αυτές οι δημογραφικές τάσεις, συνδυαζόμενες με τις προκλήσεις που αφορούν την έλλειψη συνδεσιμότητας, υποδομών και παραγωγικότητας και τη μειωμένη πρόσβαση σε δημόσιες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης και της φροντίδας, μπορούν να συμβάλλουν στη μειωμένη ελκυστικότητα των αγροτικών περιοχών ως τόπων διαβίωσης και εργασίας. (Ανακοίνωση της επιτροπής με ορίζοντα το 2040 για τις αγροτικές περιοχές)

5.2. Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Η προσβασιμότητα των κατοίκων στους οικισμούς και κατακολουθίαν η προσβασιμότητα στις αγροτικές περιοχές πρέπει να έχει κύριο ρόλο στην μελέτη και στην εξέλιξη τους. Στην Ελλάδα το ζήτημα της προσβασιμότητας στις αγροτικές περιοχές θα παίξει σημαντικό παράγοντα στην όλο αυξανόμενη υπερχειλίση των πόλεων και ερήμωση των μικρών χωριών. Νέες μελέτες ίσως μπορέσουν να δώσουν λύση και με τη σειρά τους να επιφέρουν μία αλλαγή στην οικονομία της χώρας.

Η μελέτη του αγροτικού τοπίου και οι δημιουργία κανόνων και ορισμών με γνώμονα την προσβασιμότητα και την ανάπτυξη των περιοχών είναι σημαντικό να γίνουν, όπως και μελέτες πάνω στο νομοθετικό πλαίσιο και την αλληλεπίδρασή του στην κοινωνικό-οικονομική εξέλιξη των αγροτικών περιοχών. Για κάθε αγροτική περιοχή ισχύουν διαφορετικά θέματα και οι αλληλοσυσχέτιση τους με άλλους οικισμούς είναι διαφορετική, το ίδιο ισχύει και για τους νησιώτικους οικισμούς για τους οποίους εμπίπτουν άλλοι νόμοι, ζητήματα.

Νέες ιδέες και σχεδιασμοί θα πρέπει να παρθούν από τους Δήμους με γνώμονα τον κάτοικο. Οι μεταφορές θα πρέπει να έχουν ύψιστη σημασία όπως και η κινητικότητα μεταξύ του οικιστικού δικτύου στην αγροτική περιοχή. Νέες προτάσεις και σχεδιασμοί πάνω σε έξυπνα χωριά αφορούν πολλούς τομείς ανάπτυξης με γνώμονα την αναβάθμιση της ζωής, η προσβασιμότητα όμως θα πρέπει να έχει πρώτο και κύριο χαρακτήρα σε κάθε νέα απόφαση και σχέδιο που γίνεται.

Μελέτες για τις ικανότητες ανάπτυξης του κάθε οικισμού θα επιφέρουν τη προσβασιμότητα σε αυτούς τους κύριους πόλους μεταξύ οικιστικών συνόλων χωρίς να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο ένας οικισμός και με τους γύρω οικισμούς να αποτελούν κόμβους.

Νέα ενιαία συστήματα πρόσβασης θα πρέπει να παρθούν και το οδικό δίκτυο της αγροτικής περιοχής θα πρέπει να λάβει όπως και οι οικισμοί αλλαγές για την εξυπηρέτηση ιεράρχηση νέων αναγκών .

Στην Ελλάδα, τα έξυπνα χωριά παραμένουν ανεξερευνήτα ως εναλλακτικό μοντέλο αγροτικής ανάπτυξης. Η πρώτη συντονισμένη προσπάθεια ανάπτυξης στρατηγικού σχεδιασμού για έξυπνα χωριά παρουσιάστηκε στο πλαίσιο της «Προπαρασκευαστικής Δράσης για Έξυπνες Αγροτικές Περιοχές στον 21ο αιώνα» και αφορά το νησί των Κυθήρων (Smart Rural 21 2020). Σε επίπεδο υλοποίησης υπάρχει ένας αριθμός παρεμβάσεων που προάγουν κυρίως την κοινωνική ένταξη, τη μείωση της φτώχειας και την τοπική ανάπτυξη, και ειδικότερα εστιάζουν στην οικονομική ερημοποίηση και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την τοπική ανάπτυξη και τις τεχνολογίες επικοινωνίας και πληροφοριών (ICT).

Βιβλιογραφία

1. Anastasiou, E., Manika, S., Ragazou, K., Katsios, I., 2021. Territorial and human geography challenges: How can smart villages support rural development and population inclusion? *Social Sciences* 10, 193.
2. European Commission. Directorate General for Employment, Social Affairs and Inclusion., 2020. Βραβείο πρόσβασης πόλης 2020: παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για πιο προστασίες πόλεις στην ΕΕ. Publications Office, LU.
3. Hine, J., Abedin, M., Stevens, R., Airey, T., Anderson, T., 2016. Does the extension of the rural road network have a positive impact on poverty reduction and resilience for the rural areas served? If so how, and if not why not. Social Science Research Unit, UCL Institute of Education, University of London.
4. <https://ypen.gov.gr/ethniko-schedio-gia-tin-prosvasimotita-me-emfasi-stin-klimatiki-allagi-klimatiki-krisi/> [WWW Document], n.d. URL <https://ypen.gov.gr/ethniko-schedio-gia-tin-prosvasimotita-me-emfasi-stin-klimatiki-allagi-klimatiki-krisi/> (accessed 3.19.24).
5. Ježić, Z., Kardum, B., Bago, P., 2021. Smart Villages, the future of rural areas in the EU. *ET2eR* 24.
6. Lorna, P., Fiona, W., 2019. Healthy Ageing in Smart Villages? Observations from the Field. *European Countryside* 11, 616–633.
7. ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΠΕΡΠΕΡΙΔΟΥ, Δ.-Γ., 2007. Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων. *Τεχνικά χρονικά. Επιστημονική Έκδοση του ΤΕΕ. Τεύχος 3*, 33–43.
8. Δρούγκα, Σ., 2021. Ο ΓΑΛΑΤΑΣ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ. ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.
9. Επιτροπή, Ε., 2016. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για το υπολογιστικό νέφος-Ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής οικονομίας δεδομένων και γνώσης στην Ευρώπη.
10. Κολοκυθά, Ε., 2023. Μελέτη συνθηκών προσβασιμότητας για άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σε εξωτερικούς, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και στους εξωτερικούς χώρους του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Study of accessibility conditions for people with disabilities and disable people in external, public use and public spaces and outdoor spaces in University of West Attica. <https://doi.org/10.26265/polynoe-4667>
11. Μιζαμτσή, Σ., Νικολαΐδης, Ε., Μουρούζης, Α., 2012. Πιλοτική Μελέτη Προσβασιμότητας σε ΟΤΑ στη Διασυνοριακή Περιοχή. Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία-Παράρτημα Β. Ελλάδα
12. Περπερίδου, Δ.-Γ., 2023. Θεσμικό Πλαίσιο
13. Περπερίδου, Δ.-Γ., 2023. Θεωρητικό Πλαίσιο, Αστικός Χώρος και Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας. Ορίζοντας τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας.
14. Σερράος, Κ., Τσιανός, Θ., Γιώργος, Γ., 2022. Πολεοδομικά Σταθερότυπα και Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός. 10ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις μεταφορές « Κινητικότητα του Μέλλοντος και Ανθεκτικές Μεταφορές: Ο δρόμος προς την Καινοτομία»
15. ΕΦΕΤΗΡΙΣ, 1962, Κατανομή της εκτάσεως της χώρας κατά βασικές κατηγορίας χρήσεως- Προ- απογραφικά Στοιχεία. Στοιχεία εκ του προ απογραφικού κοινοτικού δελτίου της Αγροτικής Γεωργίας και Κτηνοτροφίας της 19ης Μαρτίου 1961
16. Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2023, Αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού κατοίκων 2021
17. Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2017. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.). Αθήνα.

18. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων της Ελλάδας, 1990, Σχεδιάζοντας για όλους, Οδηγίες Σχεδιασμού. Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες