



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

Διπλωματική Εργασία

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ
ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΑ ΑΤΟΜΑ ΣΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ,
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΧΩΡΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΑΤΤΙΚΗΣ»



ΕΥΓΕΝΙΑ ΚΟΛΟΚΥΘΑ, ΑΜ 13085

Επιβλέπων: Διονυσία-Γεωργία Περπερίδου, Επίκουρη Καθηγήτρια

Αθήνα 21/07/2023



UNIVERSITY OF WEST ATTICA
DEPARTMENT OF SURVEYING AND GEOINFORMATICS
ENGINEERING

Diploma Thesis

“STUDY OF ACCESSIBILITY CONDITIONS FOR PEOPLE WITH
DISSABILITIES AND DISABLE PEOPLE IN EXTERNAL, PUBLIC USE
AND PUBLIC SPACES AND OUTDOOR SPACES IN UNIVERSITY OF
ATHENS”



EVGENIA KOLOKYTHA, AM 13085

Supervisor: Dionysia- Georgia Perperidou, Assistant Professor

Athens 21/07/2023

Η ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

A/α	ΟΝΟΜΑ ΕΠΩΝΥΜΟ	ΒΑΘΜΙΑΔΑ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΓΕΩΡΓΙΑ ΠΕΡΠΕΡΙΔΟΥ	ΕΠΙΚΟΥΡΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ	
2	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΙΟΣ	ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	
3	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ	

Ευγενία Κολοκυθά, Ιούλιος 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.

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ/ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ευγενία Κολοκυθά του Παναγιώτη, με αριθμό μητρώου 13085 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,

Ευγενία Κολοκυθά



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θέλω να ευχαριστήσω θερμά τη δασκάλα μου, Διονυσία Περπερίδου για τις συμβουλές ,για την καθοδήγηση και τη συνεχή βοήθειά της στα ζητήματα που προέκυψαν καθ' όλη τη διάρκεια της μελέτης, όπως και για τις γνώσεις που μοιράστηκε μαζί μου. Θέλω επίσης να ευχαριστήσω για τη βοήθειά της, τη συμφοιτήτριά μου Βάλια Σιώρη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	5
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
ABSTRACT.....	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :ΑΝΘΡΩΠΟΜΕΤΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	16
Ελληνικό Νομοθετικό και Θεσμικό Πλαίσιο.....	16
Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο.....	19
Διεθνές θεσμικό πλαίσιο	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	19
ΟΡΙΣΜΟΙ.....	19
ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ-ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	20
ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ).....	24
ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο:ΧΡΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΨΥΧΙΚΩΝ ΑΝΑΠΗΡΙΩΝ	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο :ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ	61
ΑΥΤΟΨΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	61
ΕΥΕΛΠΙΔΩΝ.....	62
ΠΑΓΚΡΑΤΙ- ΟΔΟΣ ΥΜΗΤΤΟΥ	67
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ-ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ.....	70
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (ΚΠΣΝ).....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο :ΜΕΛΕΤΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΣΤΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ.....	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	89
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>ΕΙΚΟΝΑ 1: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ.....</i>	<i>28</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 2: ΈΞΥΠΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ ΣΤΟ ΚΑΛΙΜΑΡΜΑΡΟ</i>	<i>31</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 3: ΚΑΛΥΨΗ ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ</i>	<i>34</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 4: ΤΟΜΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΑΠΟ ΡΑΜΠΕΣ</i>	<i>35</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 5: ΣΧΕΔΙΟ ΡΑΜΠΑΣ ΚΑΙ ΠΛΑΤΥΣΚΑΛΟ</i>	<i>36</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 6: ΤΟΜΗ ΚΑΙ ΟΨΗ ΡΑΜΠΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ.....</i>	<i>37</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 7: ΕΠΙΣΤΥΛΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΑΝΑΠΗΡΩΝ.....</i>	<i>38</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 8: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΑ Ρ-71. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΎΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗ ΆΔΕΙΑ.....</i>	<i>43</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 9: ΠΙΝΑΚΙΑ ΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ</i>	<i>43</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 10: ΘΕΣΗ ΠΙΝΑΚΙΩΝ</i>	<i>44</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 11: ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΟΛΑ</i>	<i>46</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 12: ΠΟΡΤΑ ΕΞΟΔΟΥ ΧΩΡΩΝ ΥΓΙΕΙΝΗΣ.....</i>	<i>48</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 13: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ WC.....</i>	<i>49</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 14: ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΟΣΥ ΑΕ</i>	<i>53</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 15: RIVERSIDE KIWANIS PARK IOLA, KS USA.....</i>	<i>55</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 16: ΔΙΑΔΡΑΣΤΙΚΗ ΓΕΦΥΡΑ ΜΕ ΉΧΟ.....</i>	<i>56</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 17: ΤΣΟΥΛΗΘΡΑ ΜΕ ΣΚΙΑΣΤΡΑ</i>	<i>56</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 18: ΤΡΑΜΠΟΛΙΝΟ ΓΙΑ ΑΝΑΠΗΡΙΚΟ ΑΜΑΞΙΔΙΟ</i>	<i>57</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 19: ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ ΚΩΔΙΚΑ BRAILLE</i>	<i>57</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 20: ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΕΥΕΛΠΙΔΩΝ-ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΙΚΤΩΡΙΑ</i>	<i>63</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 21: ΚΑΤΑΠΑΤΗΣΗ ΟΔΗΓΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ.....</i>	<i>64</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 22: ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΟΔΗΓΟ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ</i>	<i>64</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 23: ΔΙΑΒΑΣΗ ΚΑΙ ΡΑΜΠΕΣ.....</i>	<i>65</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 24: ΟΔΗΓΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ ΜΕ ΑΛΛΑΓΗ ΠΟΡΕΙΑΣ.....</i>	<i>66</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 25: ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ.....</i>	<i>68</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 26: ΡΑΜΠΑ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΗΤΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ.....</i>	<i>69</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 27: ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΡΑΜΠΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΣΥΝΑΝΤΙΟΥΝΤΑΙ</i>	<i>70</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 28: ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΡΟΛΟΓΙΟΥ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ</i>	<i>71</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 29: ΔΙΑΒΑΣΗ ΚΑΙ ΝΗΣΙΔΑ</i>	<i>72</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 30: ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ</i>	<i>73</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 31: ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ</i>	<i>74</i>
<i>ΕΙΚΟΝΑ 32: ΠΟΛΥΑΙΣΘΗΤΗΡΙΑΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ ΚΠΙΣΝ.....</i>	<i>77</i>

<i>ΕΙΚΟΝΑ 33: ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ</i>	79
<i>ΕΙΚΟΝΑ 34: ΣΤΕΝΟΤΗΤΑ ΧΩΡΟΥ</i>	80
<i>ΕΙΚΟΝΑ 35: ΈΛΛΕΨΗ ΡΑΜΠΑΣ ΣΤΟ ΠΙΣΩ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ</i>	81
<i>ΕΙΚΟΝΑ 36: ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ ΠΟΛΥΓΩΝΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ</i>	82
<i>ΕΙΚΟΝΑ 37: ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ ΠΟΛΥΓΩΝΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΛΣΟΥΣ</i>	83
<i>ΕΙΚΟΝΑ 38: ΑΝΩΜΑΛΟ ΈΛΛΑΦΟΣ</i>	84
<i>ΕΙΚΟΝΑ 39: ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕ ΕΜΠΟΔΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ</i>	85
<i>ΕΙΚΟΝΑ 40: ΜΟΝΟΠΑΤΙ ΓΙΑ ΑΜΕΑ</i>	86

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι συνθήκες σε ένα περιβάλλον διαμορφώνονται ανάλογα με τις ανάγκες των ατόμων που το απαρτίζουν. Η προσβασιμότητα των ατόμων σε εξωτερικούς χώρους είναι ένα θέμα που απασχολεί αρκετά τους επιστήμονες και την Πολιτεία διότι ο αστικός χώρος είναι πολυπληθής, απαρτίζεται από διαφορετικές ομάδες ατόμων περιέχει πολλές χρήσεις και λειτουργίες. Η συγκεκριμένη εργασία αφορά την προσβασιμότητα στους εξωτερικούς χώρους για την ίση μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία.

Μελετήθηκε ο αστικός χώρος για να εντοπιστεί εάν τηρούνται οι κανόνες και οι όροι προσβασιμότητας, σε περιοχές της Νότιας Αθήνας όπως και στην περιοχή της Ευελπίδων και στο Πεδίον του Άρεως. Αναλύθηκαν οι όροι του Καθολικού Σχεδιασμού, της Προσβάσιμης Αλυσίδας και της Εύλογης Προσαρμογής. Επίσης, αναλύθηκαν οι βασικές προδιαγραφές που ορίζουν προσβάσιμους τους εξωτερικούς χώρους μίας πόλης.

Στο τέλος της διπλωματικής διατυπώθηκαν τα συμπεράσματα της μελέτης και προτάθηκαν λύσεις για τα προβλήματα που εντοπίστηκαν.

Μέσα σ αυτό το πλαίσιο πέρα, από τους κανονισμούς πρέπει να γίνεται και ενημέρωση προς τον πολίτη για τις ανάγκες του χώρου που διαβιώνει ώστε να υπάρξει η κατανόηση των παρεμβάσεων που χρειάζεται να γίνουν, η σύμφωνη μετάβαση και η συμμόρφωση για αλλαγές που οδηγούν στην ίση διαβίωση.

Το αποτέλεσμα της μελέτης δείχνει πως στην Αθήνα γίνεται μία προσπάθεια να είναι προσβάσιμη η πόλη αλλά ακόμα σε πολλά ζητήματα υστερεί γιατί υπάρχουν συνεχή εμπόδια και διακοπτόμενες διαδρομές. Αποδεικνύεται για άλλη μία φορά ότι η άναρχη δόμησή της δημιουργεί τα περισσότερα εμπόδια αλλά και η έλλειψη εφαρμογής ενός οργανωμένου σχεδίου.

ABSTRACT

The conditions in an environment are shaped according to the needs of the people who make it up. The accessibility of people in outdoor spaces is an issue that concerns educators and the State a lot, because the urban space is populated, it is made up of different groups of people, but many uses and functions are included in it. This work concerns the accessibility of outdoor spaces for the equal movement of people with disabilities. The urban space was studied to identify if the specifications are met in relation to the urban accessibility plan (ΣΑΠ), in areas of South Athens as well as in the center, at the Stavros Niarchos Foundation Cultural Center.

At the end of the study, conclusions were reached about the existence of an urban plan and if it exists. There is also an existence of question about the future and also about improving the issue of protection in urban living.

Within this framework, apart from the regulations, the citizen must also be informed about the needs of the area he lives in so that there is an understanding of the interventions that need to be made, the harmonious transition and compliance for changes that lead to equal living.

The result of the study shows that in Athens an effort is being made to make the city accessible, but it still lags in many issues because there are constant obstacles and interrupted routes. It is proven once again that is anarchic structure creates the most obstacles as well as the lack of implementation of an organized plan.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μελέτη αυτή εστιάζει στην συλλογή και παρουσίαση των προδιαγραφών που ορίζονται για την ελεύθερη μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία σε εξωτερικούς, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους στο αστικό περιβάλλον. Η κίνηση σε εξωτερικούς χώρους για ένα άτομο με αναπηρία μπορεί να μην είναι πάντα εύκολη, κι έτσι όπως φαίνεται

από την καθημερινότητα, τα άτομα αυτά αντιμετωπίζουν πολλά εμπόδια. Συγκριτικά με ένα άτομο που δεν έχει αναπηρία είναι πιο δύσκολη η μετάβαση από μια περιοχή σε μία άλλη και πολλές φορές συγκεκριμένα σημεία στην πόλη μπορεί να είναι απροσπέλαστα. Αυτό έρχεται σε σύγκρουση με τις αρχές που πρέπει να διέπουν την οργάνωση της πόλης, η οποία παραδοσιακά φιλοξενεί αρκετό κόσμο από όλες τις κοινωνικές ή εργασιακές ομάδες και έχει την τάση να εξελίσσεται.

Ειδικά η Αθήνα, και γενικότερα το ΓΠΣ Αθηνών, που είναι η πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, η οποία είναι κέντρο πολιτιστικό, οικονομικό με μεγάλα κτίρια εταιριών που απασχολούν αρκετό εργατικό δυναμικό αλλά είναι και κέντρο τουριστικό (λόγω των ιστορικού ενδιαφέροντος των νεοκλασικών, της αρχαίας κληρονομιάς κλπ.), και φιλοξενεί σύμφωνα με την τελευταία απογραφή κοντά στα τέσσερα εκατομμύρια μόνιμο πληθυσμό με αρκετούς όμως επισκέπτες, θα πρέπει να είναι προσβάσιμη καθολικά, ιδίως στο σύγχρονο πλαίσιο συμπερίληψης.

Οι πόλεις οφείλουν να είναι προσβάσιμες σε όλα τα άτομα, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και να δημιουργούν ένα ευνοϊκό και αρμονικό περιβάλλον στην μετακίνησή τους. Η ελεύθερη μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία είναι θεμελιώδες δικαίωμα και στις πόλεις συναντάμε προκλήσεις που μπορούν όμως να αντιμετωπιστούν. Η αντιμετώπιση έχει διάφορες προσεγγίσεις. Όσο περισσότερες είναι οι προτάσεις βελτίωσης της μετακίνησης ατόμων τόσο ξεπλέκεται το κουβάρι του προβλήματος, αρκεί να τηρούνται οι κανονισμοί που υπάρχουν για να ένα δομημένο περιβάλλον.

Τα άτομα με αναπηρία έχουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση/μετακίνησή τους είτε διότι μπορεί να έχουν κινητικά προβλήματα είτε λειτουργικά είτε ψυχικά. Οι στενοί δρόμοι, τα στενά πεζοδρόμια ή η παντελής έλλειψή τους είναι μερικά από τα σημεία τα οποία εμποδίζουν την προσβασιμότητά τους στους εξωτερικούς δημόσιους χώρους. Έτσι, αξίζει να υπάρξει μία μελέτη που να εντοπίζει τα προβλήματα, να τα αναλύει και να προτείνει λύσεις που θα οδηγούν στην ίση μετακίνηση των πολιτών.

Η κοινωνία μας δεν λειτουργεί με βιαστικές ή πρόχειρες διαδικασίες. Οι αλλαγές γίνονται μέσω κανονισμών, νόμων και διατάξεων ώστε να προστατεύεται ο πολίτης, όπως ορίζει το Σύνταγμα. Έτσι ακριβώς όλες οι προτάσεις περί ισότητας στην μετακίνηση των ατόμων οφείλουν να ακολουθούν την ισχύουσα νομοθεσία. Κάθε τι διαφορετικό δεν ακολουθεί την επιστημονική ορθότητα.

Σκοπός και Στόχος

Σκοπός αυτής της διπλωματικής είναι η μελέτη, η καταγραφή, και ανάλυση της καθημερινής χρήσης εξωτερικών χώρων των πόλεων, από άτομα με αναπηρίες ή/και εμποδιζόμενα άτομα. Στόχος είναι, η καταγραφή αυτή να γίνει απλή και κατανοητή προς όλους τους ανθρώπους. Επίσης η διπλωματική στοχεύει στον εντοπισμό προβλημάτων και προτάσεων διόρθωσής τους για προσβάσιμες πόλεις και στη διαμόρφωση βιώσιμης μετακίνησης των ΑμέΑ. Ακόμα, στοχεύει στην ομαλή αλλαγή του τρόπου διαβίωσης όλων των ατόμων και συνύπαρξης μεταξύ τους.

Η διπλωματική αυτή εστιάζει στον καθολικό σχεδιασμό, στο δομημένο περιβάλλον και στην προσβασιμότητα όπως θα αναλυθούν. Σημαντική είναι η ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ αστικού περιβάλλοντος και φυσικού διότι αυτή η ισορροπία ευνοεί ιδιαιτέρως τα άτομα με ψυχικές ή ψυχολογικές παθήσεις αλλά και γενικά τον άνθρωπο που καταπιέζεται όταν απομακρύνεται πλήρως από τη φύση.

Επίσης σημαντικό είναι όλα τα άτομα που κινούνται σε έναν αστικό χώρο να είναι αρκετά ενημερωμένα για τη διαβίωση τους. Η ομαλή μετάβαση των διαφοροποιήσεων και επεμβάσεων στον αστικό χώρο οδηγούν στη σύμφωνη διαβίωση τους. Ο στόχος θα έχει επιτευχθεί όταν διαφορετικές ομάδες ατόμων δε θα διαφέρουν στις ίσες ευκαιρίες για μετακίνηση.

Μία πόλη είναι προσβάσιμη όταν όλοι οι άνθρωποι μπορούν να κινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, να κυκλοφορούν στους δρόμους και να έχουν πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και κοινωνικούς χώρους. Οπότε ένας ακόμα στόχος είναι η ίση αντιμετώπιση της διακίνησης των ατόμων στους εξωτερικούς χώρους και την ομαλή διαβίωση μεταξύ τους.¹

Η προσέγγιση της μελέτης έχει ευγενή σκοπό προς τα άτομα που αντιμετωπίζουν προβλήματα μετακίνησης στους εξωτερικούς χώρους, χωρίς να θέλει να στιγματίσει ή να κατηγοριοποιήσει παραπάνω αυτή την κοινωνική ομάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :ΑΝΘΡΩΠΟΜΕΤΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το Σύνταγμα της Ελλάδας εξασφαλίζει και διασφαλίζει τη ισότητα των ατόμων με αναπηρία τόσο απέναντι στους νόμους όσο και σε σχέση με τους υπόλοιπους ανθρώπους. Οπότε εμείς οι άνθρωποι, οι εκάστοτε δημόσιοι φορείς αλλά και ο ιδιωτικός τομέας είμαστε υποχρεωμένοι να τηρούμε στοιχεία σχεδιασμού και προδιαγραφές που εξασφαλίζουν αυτή την ισότητα, οι οποίες αφορούν την προσβασιμότητα όλων των ατόμων σε ίση συνθήκη στο περιβάλλον που κυκλοφορούν.

Τα άτομα με αναπηρία αποτελούν το 15% του πληθυσμού της ΕΕ, ενώ τα εμποδιζόμενα άτομα το 50% του πληθυσμού της χώρας.

Άτομα με αναπηρία (ΑμέΑ)

¹ Ευρωπαϊκή Ένωση, 'Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2020, Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για πιο προσβάσιμες πόλεις στην Ε.Ε.'

Άτομα με αναπηρίες είναι τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμός των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια.² Η αναπηρία αναφέρεται σε προβλήματα λειτουργίας ή δομής του σώματος με περιορισμούς στη δραστηριότητα και στη συμμετοχή σε καθημερινές καταστάσεις.³

Άτομα με αναπηρίες είναι τα άτομα με χρόνιες σωματικές, ψυχικές, διανοητικές ή αισθητηριακές δυσκολίες, οι οποίες σε αλληλεπίδραση με εμπόδια θεσμικά, περιβαλλοντικά ή κοινωνικής συμπεριφοράς, μπορεί να παρακωλύσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή των ατόμων αυτών στην κοινωνία (άρθρο 60 παρ.1 του Ν. 4488/2017, Α' 137, και άρθρο 1 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των Α.μεΑ. που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 4074/2012, Α' 88), Σελίδα 20 από 132(Ν. 4591/2019 – ΦΕΚ 19/Α/12-2-2019).⁴

Εμποδιζόμενα Άτομα

Στην κατηγορία των εμποδιζόμενων ατόμων συμπεριλαμβάνονται η κατηγορία των ατόμων με αναπηρίες όπως και ηλικιωμένα άτομα, τα παιδιά κάτω των 5 ετών, οι γυναίκες στα τελευταία στάδια εγκυμοσύνης, τα άτομα με αρθρίτιδα, άσθμα, καρδιακά προβλήματα, εθισμένα άτομα σε αλκοόλ ή ναρκωτικές ουσίες, τα άτομα που πάσχουν από απώλεια δυνατότητας επικοινωνίας, τα άτομα σε πανικό κάτω από συνθήκες εκτάκτου ανάγκης, τα άτομα που εκτίθενται σε δηλητηριώδεις ή τοξικές συνθήκες, μολυσμένα περιβάλλοντα, υψηλές θερμοκρασίες κλπ.

Άτομα με προσωρινή ανικανότητα είναι οι τραυματίες, οι παροδικά ασθενείς κ.α.

Άτομα με μόνιμη ανικανότητα είναι οι τυφλοί, οι κινητικά ανάπηροι, οι κωφοί, εκείνοι που έχουν δυσκολία στην αντίληψη, την επικοινωνία και την προσαρμογή.

Άτομα με δυσκολία στην όραση είναι τα άτομα που βλέπουν λίγο ή καθόλου.

Άτομα με δυσκολία στην ακοή.

Άτομα με δυσκολία στην επικοινωνία και την αντίληψη.

Κατηγορίες των ατόμων με αναπηρία

² Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες, "Σχεδιάζοντας για όλους", Οδηγίες Σχεδιασμού'.

³ Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

⁴ Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων, δικαιώματα ατόμων με αναπηρίες και άλλες διατάξεις.

Άτομα με κινητικές αναπηρίες
Άτομα με προβλήματα όρασης
Άτομα με προβλήματα ακοής
Άτομα με προβλήματα αντίληψης και επικοινωνίας

Αναλυτικά,

Άτομα με δυσκολία στην κίνηση είναι τα άτομα με αδύναμα ή παράλυτα μέλη, με δυσκαμψία ή έλλειψη μέλους ή μελών του σώματός τους, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι κλπ. Τα άτομα αυτά κινούνται με πιο αργούς ρυθμούς, ίσως χρειάζεται συχνά να σταματούν ή να έχουν κάποιο υποβοήθημα ή και κάποιον συνοδό. Αυτό αυτομάτως σημαίνει πως ο χώρος που τους περιβάλλει δεν πρέπει να είναι στενός ή ανώμαλος με απότομες κλίσεις και αλλαγές εδάφους. Ακόμα, τα βοηθήματά τους μπορεί να είναι δικά τους υποβοηθήματα όπως μία πατερίτσα για έναν τραυματία αλλά μπορεί να υπάρχουν και βοηθήματα στα οποία να μπορούν να στηριχτούν για λίγο, όπως για παράδειγμα τα κιγκλιδώματα και οι λαβές.

Άτομα με δυσκολία στην όραση είναι τα άτομα που μπορεί να βλέπουν λίγο έως καθόλου. Για την αυτόνομη μετακίνησή τους κάνουν χρήση μαστουνιού ή σκύλου οδηγού. Η μετακίνησή τους απαιτεί μεγάλους χώρους. Τα άτομα αυτά περπατούν στους οδηγούς όδευσης τυφλών δηλαδή στο έδαφος που είναι πιο τραχύ από το υπόλοιπο έδαφος και έντονης χρωματικής αντίθεσης. Το σύστημα Braille είναι το σύστημα ανάγνωσης των ατόμων με δυσκολία στην όραση. Οι πινακίδες με το σύστημα BRAILLE, πρέπει να είναι τοποθετημένες σε κατάλληλο ύψος.

Άτομα με δυσκολία στην ακοή είναι τα άτομα που εξυπηρετούνται με τη σήμανση η οποία πρέπει να είναι ευκρινής. Ο χώρος που κινούνται πρέπει να είναι αρκετά φωτισμένος χωρίς σκοτεινά σημεία.

Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και την επικοινωνία είναι άτομα με ψυχικές ή οργανικές παθήσεις, με παροδικά μειωμένη αντίληψη όπως ηλικιωμένοι, παιδιά, αφηρημένοι, μεθυσμένοι, ναρκομανείς, κουρασμένοι κλπ. Το περιβάλλον αυτών των ατόμων καλό είναι να μην έχει πολλά εμπόδια, να χαρακτηρίζεται από απλότητα να είναι άνετο και να προσδίδει ηρεμία.

Κοινό χαρακτηριστικό των ατόμων αυτών είναι ότι χρειάζονται άνεση στις κινήσεις τους, δηλαδή μεγάλα πεζοδρόμια και χώρους χωρίς απότομες αλλαγές και εμπόδια. Στις

ψυχικές αναπηρίες ειδικά οι μεγάλοι χώροι και οι χώροι με έντονη την παρουσία πρασίνου λειτουργούν θετικά.

Οι αναπηρίες ποικίλουν και γι' αυτό χωρίζονται σε κατηγορίες. Οι αναπηρίες μπορεί να εμφανιστούν σε ένα περιβάλλον και να εξαλειφθούν/εξαφανιστούν σε ένα άλλο. Αυτές είναι οι **προσωρινές αναπηρίες**. Υπάρχουν άτομα τα οποία θεωρούνται ανάπηρα σε ένα περιβάλλον και σε κάποιο άλλο όχι. Αυτό οφείλεται στις φυσικές δυσκολίες που έχει το εκάστοτε περιβάλλον ή σε εμπόδια που έχουν προκληθεί από ανθρώπινη παρέμβαση ή αμέλεια.

Περιβάλλοντα, όμως, τα οποία δομούνται με γνώμονα την ίση αντιμετώπιση των ατόμων είναι εκείνα στα οποία δημιουργούνται συνθήκες που βοηθούν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στο ίδιο το περιβάλλον και τα καθιστούν λειτουργικά σε αυτό.

Για την ύπαρξη ενός περιβάλλοντος προσβάσιμου σε όλους και για την ομαλή συνύπαρξη ατόμων είτε με κάποιου είδους αναπηρία είτε όχι, αρχικά, η Πολιτεία οφείλει να ενημερώνει για την ανάγκη της προσβασιμότητας και για τις αλλαγές που μπορεί να υπάρξουν στον αστικό ιστό. Ένα περιβάλλον που αλλάζει θέλει ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο διαμόρφωσής του με γνώμονα τον αμοιβαίο σεβασμό των πολιτών.

	Προκλήσεις/ Ανάγκες κατά την μετακίνηση στον αστικό χώρο.
Άτομα με κινητικές δυσκολίες	
Μετακινούμενοι με αμαξίδια	Περιορισμός του ύψους για εποπτικό έλεγχο της περιοχής μετακίνησης, εύρος χώρου μετακίνησης λόγω αμαξιδίου, ομαλή κάθοδος και άνοδος από το πεζοδρόμιο.

Μετακινούμενοι με υποβοήθηση μαστουνιού, «πι» ή συνοδεία προσώπου	Δυσκολία στην πλήρη (κατά 360 μοίρες) της περιοχής μετακίνησης, εύρος χώρου μετακίνησης, ιδίως κατά την διασταύρωση με άλλους πεζούς, εύρος μετακίνησης για την μετακίνηση με συνοδεία προσώπου.
Άτομα με δυσκολίες στην όραση	
Τυφλοί	Ανάγκη για προκαθορισμένη διαδρομή, σταθερή διάταξη του εξοπλισμού του χώρου, ειδική πλακόστρωση στις διασταυρώσεις ώστε να ενεργοποιούνται τα αντανακλαστικά της ακοής, ηχητική σήμανση σε διασταυρώσεις/ διαβάσεις κλπ., επαρκές πλάτος για την χρήση του λευκού μαστουνιού.
Άτομα με μειωμένη όραση	Έντονος φωτισμός/ αποφυγή αντανάκλαση φωτός, έντονες χρωματικές διαφοροποιήσεις πεζοδρομίου – πεζοδρόμου/ επαρκής χώρος για κίνηση με σκύλους οδηγούς τυφλών.
Άτομα με προβλήματα ακοής	Έντονος φωτισμός/ αποφυγή σκοτεινών σημείων.
Άτομα με προβλήματα νοητικών διαταραχών/ ψυχικών ασθενειών	Εύκολη και ξεκάθαρη σήμανση των αστικού χώρου όπου μετακινούνται, χρησιμοποίηση ίδιων συμβόλων/ υλικών.
Άτομα με άλλες αναπηρίες	Ανάλογα με την αναπηρία έχουν τις ανάγκες μίας ή συνδυασμού κάποιων από τις παραπάνω κατηγορίες .

Πίνακας1:Κατηγορίες ατόμων με αναπηρία και προκλήσεις/ ανάγκες κατά την μετακίνησή τους στον αστικό χώρο⁵

⁵ Δρ. Διονυσία-Γεωργία Περπερίδου, 'Θεσμικό Πλαίσιο'.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° :ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Με τα χρόνια η ανάγκη για προσβάσιμες πόλεις εξειδικεύεται στο νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο, το οποίο συνεχώς εμπλουτίζεται. Οι πόλεις δομούνται με βάση νόμους και κανόνες για την εξυπηρέτηση όλων των ατόμων ώστε να καταγράφονται και να συμπεριλαμβάνονται οι ιδιαιτερότητες όλων των ομάδων που απαρτίζουν τον αστικό ιστό.

Οι προδιαγραφές των στοιχείων αστικού εξοπλισμού για την κίνηση των ατόμων με αναπηρία σε εξωτερικούς και κοινόχρηστους χώρους προκύπτουν από μία σειρά διατάξεων και ρυθμίσεων.

Ελληνικό Νομοθετικό και Θεσμικό Πλαίσιο

Σύνταγμα της Ελλάδας

Άρθρο 2, παράγραφος 1: «Ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της πολιτείας.»

Άρθρο 21, παράγραφος 6: Τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους την κοινωνική, οικονομική και η 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, παράγραφος 1 και 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.»

Νόμοι

Νόμος 4495/2017 : «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.», ΦΕΚ 167/Α/03.11.2017.

Νόμος 4447/2016 : «Χωρικός Σχεδιασμός -Βιώσιμη Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 241/Α/23.12.2-16 – Βασικές έννοιες και διάρθρωση συστήματος χωρικού σχεδιασμού.

Νόμος 4277/2014: «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014.

Νόμος 4266/2014: «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 της Διαγραμμίσεις της οδού που συμπληρώνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία» και Β) Κωδικοποίηση των διατάξεων των ως άνω Συμβάσεων σε ενιαίο κείμενο», ΦΕΚ 135/Α/10.06.2014.

Νόμος 4074/2012: «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες», ΦΕΚ 88 Α/11.04.2012, Άρθρο 9 της Σύμβασης “Προσβασιμότητα”.

Νόμος 4067/2012: «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 79^Α/09.04.2012, Άρθρα 26 και 27 και σύμφωνα με τον Νόμο 4315/2014 «Πράξεις εισφοράς σε γή και σε χρήμα - Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 296^Α/2015.

Νόμος 4030/2011: «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις», ΦΕΚ 249 Α/25.11.2011, Άρθρο 3 “Δικαιολογητικά στοιχεία και μελέτες”, Άρθρο 3, παρ.2β.

Νόμος 4014/2011: «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαίρετων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος», ΦΕΚ 209 Α/21.09.2011.

Νόμος 3996/2011: «Αναμόρφωση του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας, ρυθμίσεις θεμάτων Κοινωνικής Ασφάλισης και άλλες διατάξεις», Άρθρο 2, παρ.2εε και 2^η, ΦΕΚ170/Α/05.08.2011.

Νόμος 3463/2006: «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» ΦΕΚ114/Α/08.06.2006.

Νόμος 3304/2005: «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης», ΦΕΚ 16 Α/27.01.2005, άρθρο 10 “ εύλογες προσαρμογές”, σύμφωνα με τις Οδηγίες 2000/43/ΕΚ του Συμβουλίου της 29^{ης} Ιουνίου 2000 και 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου της 27^{ης} Νοεμβρίου 2000.

Νόμος 3057/2002: «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν.2725/1999, ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και άλλες διατάξεις», άρθρο 82 «Θέματα Ολυμπιακής Προετοιμασίας και άλλες διατάξεις, παρ. 5, ΦΕΚ 239 Α/10.10.2002.

Νόμος 2831/2000: «Τροποποίηση των διατάξεων του Ν.1577/83 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 140/Α/13.06.2000.

Νόμος 1561/1985: «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 148/Α/06.09.1985.

Νομοθετικό Διάταγμα 17/07/16-08-1923: «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικιών Κράτους και οικοδομής αυτών», ΦΕΚ 228^Α/ 16.08.1923.

Διατάγματα

ΠΔ 59/2018, «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», ΦΕΚ 114/Α/29.06.2018.

ΠΔ 60/2007, «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005», (ΦΕΚ 64/Α/16.3.2007).

ΠΔ 84/2001, «Όροι, προϋποθέσεις, διαδικασία και προδιαγραφές για την Ίδρυση και Λειτουργία Ιδιωτικών Φορέων Παροχής Υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Υγείας (Π.Φ.Υ.)» ΦΕΚ 70/Α/10.04.2001.

ΠΔ 27/1999, «Κώδικας βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας», ΦΕΚ 580Δ/27.07.1999, άρθρα 246, 260, 346, 357, 359, 362, 364, 367, 369, 372, 375 εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με νεότερη νομοθεσία (π.χ. ΝΟΚ).

ΠΔ 16/1996, «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/654/ΕΟΚ», ΦΕΚ 10Α/ 18.1.1996.

ΒΔ 9/20-08-1988, «Περί καθορισμού των εθνικών οδών κατά τας διατάξεις του Ν.3155/55 "περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών"», ΦΕΚ 222Α/20.08.1955.

ΒΔ 06-02-1956, «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τας διατάξεις του Ν.3155/55 "περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών"», ΦΕΚ 47Α /06.02.1956.

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο

Τα δικαιώματα του ευρωπαίου πολίτη – Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων.

Άρθρο 25. «Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει και σέβεται το δικαίωμα των ηλικιωμένων προσώπων να διάγουν μια αξιοπρεπή και ανεξάρτητη ζωή και να συμμετέχουν στον κοινωνικό και πολιτιστικό βίο».

Άρθρο 26. «Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει και σέβεται το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρία να επωφελούνται μέτρων που θα τους εξασφαλίζουν την αυτονομία, την κοινωνική και επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή».

Διεθνές θεσμικό πλαίσιο

ISO 21542:2011, “Building construction”, “Accessibility and usability of the built environment”. Οδηγίες κατασκευής και διαμόρφωσης που αφορούν το δομημένο περιβάλλον, σύμφωνα με τη Διεθνή Ανεξάρτητη Αρχή ISO .

ADA “Standard for accessible design”. Παραδείγματα προσβασιμότητας για τις επιχειρήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΟΡΙΣΜΟΙ

ΔΡΟΜΟΙ ή οδοί είναι οι κοινόχρηστες εκτάσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών. ⁶

ΟΔΟΣ ορίζεται ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για την δημόσια κυκλοφορία⁷

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ορίζονται τα υπερυψωμένα ή μη ερείσματα αστικής οδού που προορίζονται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ είναι οι διαμορφωμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι που εξυπηρετούν κυρίως τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία των πεζών και ΑμέΑ.

⁶ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, Νέος Οικοδομικός κανονισμός.

⁷ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΚΟΚ).

Σε αυτούς απαγορεύεται η στάθμευση και επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων που κινούνται από και προς εισόδους-εξόδους χώρων, στάθμευσης των παρόδιων χρήσεων εκτός αν άλλως ορίζεται από τον κανονισμό λειτουργίας του⁸

ΡΑΜΠΙΑ ή βατό κεκλιμένο επίπεδο ονομάζεται κάθε επίπεδο που επιτρέπει την προσπέλαση ατόμων και αμαξιδίων, συνδέοντας δύο διαφορετικής στάθμης επιφάνειες.

Οι **ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ** ρυθμίζονται με βάση τον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης δηλαδή τον χωρικό σχεδιασμό, με τον οποίο τίθενται, μέσω σχεδίων, κανόνες και όροι χρήσεις για τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους.

ΔΡΟΜΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ νοούνται οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, επιπλέον, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση.⁹

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ-ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Στην κοινωνία που ζούμε τα άτομα με αναπηρία έχουν το συνταγματικό δικαίωμα να είναι ενταγμένα πλήρως σε αυτή, να έχουν ίσα δικαιώματα με όλους και να απολαμβάνουν μέτρα που εξασφαλίζουν την αυτονομία τους και την ίση ένταξή του στην κοινωνία όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 του συντάγματος.

Οι διακρίσεις κατά ατόμων με αναπηρία μπορεί να υπάρξουν κοινωνικά αλλά φαίνονται και στη δόμηση του εξωγενούς περιβάλλοντος. Καθημερινά εμπόδια μπορεί να αποκλείσουν ένα άτομα από οποιαδήποτε λειτουργία του και ανάγκη όπως να φτάσει στη εργασία του οδηγεί στην προσβολή της αξίας του προσώπου. Για μία κοινωνία που πρέπει να διαμορφώνεται με κριτήριο την ισότητα, η ελεύθερη διακίνηση των ατόμων πρέπει να προστατεύεται. Γι' αυτό τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία κατοχυρώνονται από το Σύνταγμα, από νόμους της Ελλάδας αλλά καλύπτονται και ευρωπαϊκά και διεθνώς.

Ανά καιρούς έχουν υπάρξει προτάσεις προσβασιμότητας και υποχρεωτικές επεμβάσεις στον αστικό χώρο για την επίτευξη της ελεύθερης διακίνησης.

⁸ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις».

⁹ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ.

Βασικοί Ορισμοί- Βασικές Έννοιες

Καθολικός Σχεδιασμός

Με τον όρο ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ νοείται ο σχεδιασμός προϊόντων, περιβαλλόντων, προγραμμάτων και υπηρεσιών που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλους τους ανθρώπους, στο μέγιστο δυνατό βαθμό χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού. Ο «καθολικός σχεδιασμός» δεν αποκλείει την τοποθέτηση και την χρήση υποβοηθητικών συσκευών για συγκεκριμένες ομάδες ατόμων με αναπηρίες, όπου αυτό απαιτείται.¹⁰

Αρχές Καθολικού Σχεδιασμού

Οι αρχές καθολικού σχεδιασμού είναι επτά και είναι οι εξής:¹¹

1. Δυνατότητα χρήσης από το μεγαλύτερο δυνατό φάσμα χρηστών (αποφυγή διάκρισης και στιγματισμού, πρόβλεψη ίδιων ή/και ισοδύναμων μέσων, διασφάλιση ισότιμης ιδιωτικότητας και ασφάλειας των χρηστών, ελκυστικότητα του σχεδιασμού).
2. Ευελιξία στη χρήση (ικανοποίηση χρηστών με ευρύ φάσμα ικανοτήτων και προτιμήσεων, παροχή επιλογών στις μεθόδους χρήσης, προσαρμοστικότητα στους ρυθμούς του χρήστη).
3. Απλή και διαισθητική χρήση (σχεδιασμός με εύκολα κατανοητή χρήση ανεξάρτητα από την εμπειρία του χρήστη, τις γνώσεις, τις γλωσσικές δεξιότητες ή το επίπεδο συγκέντρωσης αυτού, εξάλειψη της περιττής πολυπλοκότητας, συνέπεια με τις προσδοκίες και τη διαίσθηση των χρηστών).
4. Εύληπτη πληροφόρηση (αποτελεσματική μετάδοση της πληροφόρησης στον χρήστη ανεξάρτητα από τις συνθήκες περιβάλλοντος ή τις αισθητηριακές ικανότητες του χρήστη, χρήση διαφορετικών μορφών πληροφόρησης, έντονη αντίθεση μεταξύ πληροφορίας και

¹⁰ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη σύμβαση των ατόμων με αναπηρίες.

¹¹ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, 'Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία'.

περιβάλλοντος, συμβατότητα του σχεδιασμού με βοηθήματα που χρησιμοποιούν οι χρήστες).

5. Ανοχή σε σφάλματα (ελαχιστοποίηση κινδύνων και δυσμενών συνεπειών από τυχαίες/ακούσιες ενέργειες, πρόβλεψη προειδοποιήσεων για κινδύνους και σφάλματα, πρόβλεψη λειτουργιών ασφαλούς αποτυχίας, αποθάρρυνση ασυνείδητης δράσης σε εργασίες που απαιτούν επαγρύπνηση).

6. Χαμηλή σωματική προσπάθεια (ο σχεδιασμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικά και άνετα, με ελάχιστη κόπωση και με ουδέτερη στάση του σώματος του χρήστη, με καταβολή λογικής δύναμης/ προσπάθειας, με ελαχιστοποίηση επαναλαμβανόμενων ενεργειών).

7. Μέγεθος και χώρος προσέγγισης και χρήσης (πρόβλεψη κατάλληλου μεγέθους και χώρου για προσέγγιση, χειρισμό και χρήση ανεξάρτητα από το μέγεθος του σώματος, τη στάση του σώματος ή την κινητικότητα του χρήστη, πρόβλεψη επαρκούς χώρου για τη χρήση βοηθητικών συσκευών ή προσωπικής βοήθειας).

1) Προσβασιμότητα

Με τον όρο ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ νοείται 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 υπάρχει η ελευθερία της αξιοποίησης όλων των υποδομών και των χαρακτηριστικών του αστικού περιβάλλοντος.¹²

Ενώ σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Άτομα με Αναπηρία 2021-2030 ως Προσβασιμότητα επίσης, 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 προαπαιτούμενο για την πλήρη και ισότιμη συμμετοχή τους στην κοινότητα.¹³

2) Εύλογη Προσαρμογή

¹² ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ.

¹³ Δρ. Διονυσία Γεωργία Περπερίδου, 'Θεωρητικό Πλαίσιο, Αστικός Χώρος και Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας. Ορίζοντας τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας.'

Με τον όρο ΕΥΛΟΓΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ νοείται κάθε απαραίτητη ή/και κατάλληλη τροποποίηση του δομημένου περιβάλλοντος και την καλύτερη διαμόρφωσή του όπου απαιτείται παρέμβαση, χωρίς αυτό να γίνει απότομα και να διαταράξει την ισορροπία, για την καλύτερη αξιοποίηση του χώρου με αποτέλεσμα την ελεύθερη διακίνηση.¹⁴

3) Προσβάσιμη Αλυσίδα

Με τον όρο ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΑΛΥΣΙΔΑ νοείται κάθε σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς ασυνέχειες. Βασικός στόχος κάθε σχεδιασμού πρέπει να είναι η δημιουργία «προσβάσιμης αλυσίδας».¹⁵

Στο πλαίσιο του καθολικού σχεδιασμού και την προσπάθεια διαμόρφωσης όλων των χώρων του αστικού ιστού ως προσβάσιμους η ανάγκη μετατοπίζεται προς τις διαδρομές χωρίς εμπόδια. Αυτό σημαίνει καθολικός «σχεδιασμός» και «προσβάσιμη αλυσίδα». Είτε σε χώρες της Ευρώπης, είτε στην Αμερική είτε στην Ελλάδα η προσέγγιση είναι τέτοια ώστε τα άτομα με αναπηρία να μην έχουν μερική προσαρμογή σε λειτουργίες του αστικού χώρου αλλά στην ολική απορρόφησή τους στην καθημερινότητα, στις καθημερινές συνήθειες και στην πρόσβαση όλων των δομημένων περιοχών. Οι όροι προσβάσιμη αλυσίδα, προσβασιμότητα, εύλογη προσαρμογή και καθολικός σχεδιασμός συμβάλλουν στην ελεύθερη διακίνηση.

Η προσβάσιμη διαδρομή που αναφέρεται στις τεχνικές οδηγίες του ΦΕΚ ΑΡ.Φ.2998, 20 Ιουλίου 2020 αφορά τις προδιαγραφές για την μετακίνηση των ατόμων καθ' όλη την πορεία του σε εξωτερικούς χώρους έως και την είσοδο κτιρίου.

Ως προσβάσιμη διαδρομή νοείται η συντομότερη, συνεχής, ασφαλής και χωρίς εμπόδια πορεία κατάλληλου πλάτους και υλικού επικάλυψης που ακολουθεί ένα άτομο με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενο άτομο. Σε δρόμο στον οποίο κινούνται άτομα με αναπηρία ή/ και εμποδιζόμενα άτομα το έδαφος πρέπει να είναι ισόπεδο γι' αυτό περιλαμβάνονται ισόπεδες διαδρομές.

¹⁴ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, 'Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία'.

¹⁵ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (ΣΑΠ)

Οι προσπάθειες ένταξης των ΑμεΑ στον αστικό ιστό βρίσκονται στο προσκήνιο τον τελευταίο καιρό σε έντονο βαθμό τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της Ελλάδας. Παρ' όλα αυτά για πολύ καιρό δεν υπήρχε ένα οργανωμένο σχέδιο ώστε να υπάρχει εφαρμογή που να βοηθάει τον καθολικό σχεδιασμό ώστε να κάνει λειτουργικά τα άτομα στην μετακίνησή τους σε εξωτερικούς χώρους. Αυτό σημαίνει ότι η προσβασιμότητα πολλές φορές εκλείπει και τα άτομα με αναπηρία δυσκολεύονται να υπάρξουν στους εξωτερικούς χώρους και να κάνουν τις καθημερινές τους εργασίες.

Βλέπουμε τα τελευταία χρόνια ότι έχει γίνει προσπάθεια ανάπτυξης ενός οργανωμένου σχεδίου για την αστική προσβασιμότητα. Η πιο πρόσφατη λύση για την προσβασιμότητα στους κοινόχρηστους χώρους είναι το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ).

Το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) είναι το στρατηγικό σχέδιο καθορισμού προδιαγραφών και διαδικασιών, με στόχο την προώθηση της προσβασιμότητας στον αστικό χώρο. Ως σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) ορίζεται «το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10του άρθρου 121 του Νόμου 4819/2021» σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 δημοσιευθείσα στο ΦΕΚ 553B/30-11-2021. Φορέας εκπόνησης του ΣΑΠ ορίζεται ο οικείος ΟΤΑ Α' Βαθμού, ο οποίος είναι αρμόδιος για το σύνολο της διαδικασίας κατάρτισης και υλοποίησης του ΣΑΠ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 5 της ανωτέρω αναφερόμενης ΥΑ.¹⁶

Το ΣΑΠ στοχεύει στις αλλαγές του αστικού χώρου με επεμβάσεις και ανάλογες διαμορφώσεις για την επίτευξη προσβάσιμων δήμων που πληρούν τις προϋποθέσεις της «προσβάσιμης αλυσίδας». Επίσης, το ΣΑΠ είναι η πιο σύγχρονη προσέγγιση και πρόταση που επικυρώνεται από την Πολιτεία ώστε να υπάρχουν παρεμβάσεις για την εφαρμογή της προσβασιμότητας και την επίτευξη της προσβάσιμης αλυσίδας.

¹⁶ Δρ. Διονυσία Γεωργία Περπερίδου, 'Θεωρητικό Πλαίσιο, Αστικός Χώρος και Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας. Ορίζοντας τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας.'

Το ΣΑΠ ακολουθεί τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους» του ΥΠΕΝ όσον αφορά υπάρχουσες προδιαγραφές όπως τις προσβάσιμες διαβάσεις, νησίδες, χώρους στάθμευσης κλπ.

Στην εκπόνηση του ΣΑΠ ορίζεται μία περιοχή παρέμβασης εκτελείται από το φορέα εκπόνησης ότι είναι απαραίτητο και παραδίδεται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η πρόταση τελικώς. Όπως αναφέρει το άρθρο 8 του ΦΕΚ 5553/Β'/2021 που εμπεριέχει τις αποφάσεις του ΣΑΠ «Η έγκριση του ΣΑΠ γίνεται με απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του επισπεύδοντος ΟΤΑ Α' Βαθμού Δήμου Φορέα Εκπόνησης.¹⁷

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Στο άρθρο 28 του Ν.2831/2000 αναφέρεται ότι : “Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών, των πεζοδρόμων, των πεζοδρομίων, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες με οδεύσεις πεζών, οδεύσεις τυφλών, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5%, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Συλλέγοντας το νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο, τις εγχώριες οδηγίες αλλά και τις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες προκύπτουν οι προδιαγραφές παρακάτω.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ

Παρακάτω δίνονται οι ορισμοί και οι ελάχιστες προτεινόμενες διαστάσεις.

¹⁷ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, ‘Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)».’

Ως **πλάτος πεζοδρομίου** ορίζεται η απόσταση από τη ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου.

Ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρόμιου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών.

Αστικός εξοπλισμός είναι τα εμπόδια πάσης φύσεως, μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρόμιου όπου αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση και υγιεινή όλων των χρηστών του.

Στο ΦΕΚ 6213B' _2022 το πεζοδρόμιο κατανέμεται ανάλογα με τις λειτουργικότητες του και τα διαφορετικά στοιχεία του σε ζώνες, δηλαδή:

Ζώνη περιορισμού: ζώνη η οποία διαχωρίζει το όριο κίνησης του πεζού με το υπόλοιπο οδικό περιβάλλον.

Ζώνη αστικού εξοπλισμού: ζώνη που χρησιμοποιείται για χωροθέτηση στοιχείων εξωραϊσμού και αστικού εξοπλισμού, φύτευσης, φωτιστικών σωμάτων, φωτεινών σηματοδοτών, παγκάκια, στοιχεία δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας (ΟΚΩ) κ.λπ.

Ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών: ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών χωρίς εμπόδια.

Ζώνη πρόσωσης κτιρίων: ζώνη που γενικά δεν χρησιμοποιείται για την μετακίνηση των πεζών, αλλά εξυπηρετεί την είσοδο/έξοδο από τα παρακείμενα κτίρια, την εξυπηρέτηση των παρακείμενων καταστημάτων.

Ενώ, βάση των διατομών των ελληνικών οδών και τα πολεοδομικά σταθερότυπα οι παραπάνω ζώνες κατανέμονται στα διαφορετικά πλάτη πεζοδρομίων. Οι ζώνες αυτές είναι ως εξής:

Ζώνη περιορισμού: Το ελάχιστο πλάτος της είναι 0,20μ όσο το κράσπεδο του πεζοδρόμιου. Σε αυτήν τοποθετούνται τα τυχόν κάθετα στοιχεία διαχωρισμού (κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρες κ.λπ.) κατά την ισχύουσα νομοθεσία. Η ζώνη περιορισμού μπορεί να ταυτίζεται και με λωρίδα φύτευσης ή τοποθέτησης ζαρντινιέρων η οποία έχει ελάχιστο πλάτος 0.40μ.

Ζώνη αστικού εξοπλισμού: Ο αστικός εξοπλισμός συνιστάται εκτός ελεύθερης ζώνης πεζών ως πρόσθετο πλάτος 1.30μ. Συνιστάται ανά 100μ στις κεντρικές περιοχές και ανά 200μ στις πιο απομακρυσμένες με χώρους διαστάσεων 0.80*1.30μ για την ανάπαυση των χρηστών αμαξιδίων σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού. Στοιχεία του αστικού εξοπλισμού όπως γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι κ.λπ.

πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε αφενός να είναι ανιχνεύσιμα από το μαστούνι των τυφλών, αφετέρου δε να είναι προσιτά και χρησιμοποιήσιμα από χρήστες αμαξιδίων ή άτομα μικρού ύψους. Τα τμήματα χειρισμού τους θα πρέπει να βρίσκονται τοποθετημένα σε μία ζώνη υψών μεταξύ 0.90 και 1.20μ από το δάπεδο.

Ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών: κατά την ισχύουσα νομοθεσία, δεν επιτρέπεται:

Η εγκατάσταση περιπτέρων ή εμπορικών καταστημάτων στεγαζόμενων σε κιόσκια επί πεζοδρομίων με ανεπαρκές πλάτος ή η επέκταση αυτών με συνέπεια τη δραστική μείωση του ωφέλιμου πλάτους τους και της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών.

Η εναπόθεση εμπορευμάτων επί μακρόν επί του πεζοδρομίου κατά την τροφοδοσία καταστημάτων, εκτός των επιτρεπόμενων ωρών.

Η αυθαίρετη ανάπτυξη υπαίθριας (στάσιμης ή πλανόδιας) εμπορικής δραστηριότητας επί πεζοδρομίων ή η ανάπτυξη αυτής καθ' υπέρβαση της παραχωρούμενης επιφανείας.

Η έκθεση εμπορευμάτων από εμπορικά καταστήματα επί πεζοδρομίων σε έκταση πέραν της νομίμως αναλογούσης.

Η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων από ιδιοκτήτες καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος πέραν των ορίων του εκάστοτε παραχωρηθέντος χώρου ή η χρήση των πεζοδρομίων από ιδιοκτήτες κέντρων διασκέδασης ή επιχειρήσεων ψυχαγωγικού σκοπού προς εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Η απόρριψη χωμάτων ή άχρηστων υλικών επί πεζοδρομίων.

Η τοποθέτηση οποιουδήποτε εμποδίου, αστικού εξοπλισμού ή/και φύτευσης.

Η τοποθέτηση ικριωμάτων ή απόθεση υλικών για την κατασκευή ιδιωτικών οικοδομικών έργων και έργων κοινής ωφελείας ή δέσμευση της επιφάνειας του πεζοδρομίου για την κατασκευή έργων επί οδού ακολουθεί τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Η προεξοχή μαρκιζών, επιγραφών, τεντών ή άλλων στοιχείων εντός του ελεύθερου απαιτητού ύψους.

Ζώνη πρόσοψης κτιρίων: Το ελάχιστο πλάτος της είναι 0,50μ όσο προβλέπεται και για τις αρχιτεκτονικές προεξοχές. Πέραν αυτού στο πλάτος της ζώνης πρόσοψης συμπεριλαμβάνονται πρασιές των παρακείμενων κτιρίων που δεν είναι περιφραγμένες και χρησιμοποιούνται για ιδιωτική και δημόσια χρήση.

Συνεχίζοντας, απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οποιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κ.λπ.) ή με μεταφορέα πακέτων.

Ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ορίζεται ίσο με 2.20μ.

Οδηγός όδευσης τυφλών ορίζεται η λωρίδα ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0.50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης, με πλάτος 0,30 μέχρι 0.40μ.



Εικόνα 1: Παράδειγμα οδηγού όδευσης τυφλών

Ως ύψος πεζοδρομίου ορίζεται το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου. Το ύψος αυτό δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 7-10εκ, γιατί τότε δημιουργεί προβλήματα στη διαμόρφωση των διαβάσεων. Σε περιπτώσεις μόνο όπου δημιουργούνται προβλήματα λόγω της κλίσης του εδάφους σε συνδυασμό με τις κλίσεις απορροής των όμβριών του, το ύψος του πεζοδρόμιου είναι δυνατόν να είναι μεγαλύτερο, χωρίς όμως ποτέ να ξεπερνά τα 15εκ.

¹⁸Το πρόβλημα της κακής χρήσης του πεζοδρόμιου για στάθμευση δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να αντιμετωπίζεται με αύξηση του ύψους του κρασπέδου.

Ως **δάπεδο πεζοδρόμιου** ορίζεται η τελική βατή επιφάνεια του πεζοδρόμιου. Το υπόστρωμα του δαπέδου συνήθως κατασκευάζεται από σκυρόδεμα με οπλισμό επί στρώματος 3Α αφού προηγουμένως το έδαφος καθαριστεί και συμπιεστεί καλά.

Τα υλικά κατασκευής του δαπέδου πρέπει να εξασφαλίζουν αντολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή αντανakλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση τόσο σε συνήθεις συνθήκες χρήσης όσο και σε εξαιρετικές καιρικές συνθήκες (π.χ. βροχή, χιόνι, παγετός κ.λπ.). Προτιμητέα είναι τα χυτά δάπεδα με κατάλληλη επεξεργασία της τελικής στρώσης τους, όπως π.χ. η ασφαλτος, λόγω της ευκολίας που παρουσιάζει σε οποιαδήποτε επέμβαση. Εντός του οδηγού όδευσης τυφλών απαγορεύεται η ύπαρξη εσχάρων, ενώ όπου υπάρχουν εκτός αυτού χρειάζεται να είναι ισόπεδες με το δάπεδο του πεζοδρομίου και οι ράβδοι τους να δημιουργούν πυκνό πλέγμα με κενά κάτω από 1 εκατοστό.

Κατά μήκος ή αξονική κλίση πεζοδρόμιου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12% όπως προβλέπεται στο κτιριοδομικό κανονισμό.

Εγκάρσια κλίση πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την κάθετο διεύθυνση προς την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4% με επιθυμητή κλίση το 1-1,5%.

Αν λόγω ασυνήθιστων τοπογραφικών ή υφιστάμενων συνθηκών η κάθετη κλίση κατά το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερη τότε σε πεζοδρόμια έως 1,50μ διορθώνεται η κλίση εις βάρος του κρασπέδου ώστε να προσαρμοστεί στο ελάχιστο 2% και σε πεζοδρόμια με πλάτος μεγαλύτερο του 1,50μ μπορεί εναλλακτικά να διατηρείται επίπεδη η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών και να δημιουργείται πιο απότομη κλίση στην ζώνη αστικού εξοπλισμού και κλίση έως 5% στην ζώνη πρόσωσης κτιρίων. Σε αυτήν την περίπτωση και στις 2 ακμές θα πρέπει να τοποθετείται το πλακίδιο τύπου «B» που υποδηλώνει τον κίνδυνο για την ασφάλεια των ατόμων με οπτική αναπηρία.

Σε περίπτωση οδών με καταστήματα, η πρασιά εφόσον έχει κοινόχρηστο χαρακτήρα δεν πρέπει να έχει υψομετρική διαφορά με το δημόσιο πεζοδρόμιο. Σε ειδικές περιπτώσεις που υπάρχει μεγάλη υψομετρική διαφορά λόγω μορφολογίας του εδάφους θα πρέπει πέραν

¹⁸ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες, 'Σχεδιάζοντας για όλους', Οδηγίες Σχεδιασμού'.

των βαθμίδων να εξασφαλίζεται η σύνδεση των δύο πεζοδρομίων να γίνεται και με κεκλιμένα επίπεδα ή μηχανικό μέσο με τις προδιαγραφές της παρούσης. Ελεγχω προκήπια

ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ- ΝΗΣΙΔΕΣ

ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

Οι διαβάσεις για να είναι προσβάσιμες ορίζονται στα 2.50μ . Διαβάσεις προτείνεται να διαμορφώνονται κάθε 100μ τουλάχιστον κάθετα στην ροή κυκλοφορίας. Προτείνονται σημάνσεις στο οδόστρωμα που θα υποδηλώνουν την προτεραιότητα των πεζών και με σήμανση του STOP επί του οδοστρώματος τουλάχιστον 1μέτρο πριν από τη διάβαση

Όσον αφορά τις διαβάσεις και τη σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου προβλέπονται ράμπες πλάτους τουλάχιστον 1.50μ.ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών και η αρχή και το τέλος θα είναι χαρακτηρισμένα με λωρίδα επισήμανσης ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα στην όραση.

Η κλίση της ράμπας του πεζοδρομίου προβλέπεται στο 5% , ενώ εάν αυτό δεν είναι εφικτό στα υφιστάμενα πεζοδρόμια τότε προβλέπεται στο 8%.

ΕΞΥΠΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

Σε χώρες τις Ευρώπης αλλά και στην Ελλάδα συναντάμε τις «έξυπνες διαβάσεις», δηλαδή διαβάσεις οι οποίες μέσα από ειδικά διαμορφωμένους αισθητήρες λειτουργούν όταν οι πεζοί διασχίζουν τις ίδιες. Οι αισθητήρες αυτοί στέλνουν σήμα και ενεργοποιούν αυτόματα τα led πάνελ που είναι στην ασφάλτο.

Η εφαρμογή των έξυπνων διαβάσεων ευνοεί τα άτομα που δεν είναι πλήρως τυφλά όπως και γενικά κάνουν πιο ορατή τη διάβαση είτε από τον πεζό ώστε να κατανοήσει που βρίσκεται είτε από τον οδηγό ώστε να αντιληφθεί ότι εκείνη τη στιγμή υπάρχει κάποιο άτομο στη διάβαση.



Εικόνα 2: Έξυπνη διάβαση πεζών στο Καλλιμάρμαρο

Η πρώτη έξυπνη διάβαση πεζών στην Ευρώπη δημιουργήθηκε στην Αθήνα, στο Καλλιμάρμαρο με σκοπό να υπάρχουν σύμφωνα με την Περιφέρεια το 2019 200 έξυπνες διαβάσεις στην Αθήνα. Έχει βαφτεί με ειδική λευκή μπογιά που περιέχει κρυστάλλους Swarovski για μέγιστη αντανάκλαση.

Γενικά, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των διαβάσεων είναι η ύπαρξη της φωτεινής πινακίδας και ο διπλός σηματοδότης. Οι πινακίδες ανάβουν ταυτόχρονα με τα led. Η φωτεινότητα είναι περίπου τα 100 lux (lux=μονάδα φωτισμού στο S.I.). Στης διπλής κατεύθυνσης οι ιστοί φωτισμού τοποθετούνται διαγωνίως της διάβασης, προπορευόμενοι της διάβασης ανά κατεύθυνση του πεζού.¹⁹

¹⁹ GlobiSMART, 'ΕΞΥΠΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ'.

ΝΗΣΙΔΕΣ

Νησίδες με πλάτος μικρότερο των 3μ. στα σημεία των διαβάσεων θα διακόπτονται, για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και οπωσδήποτε όχι μικρότερο από 2.50μ, ώστε η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα. Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να είναι χαρακτηρισμένα με υλικό ανιχνεύσιμο με το μπαστούνι ώστε να προειδοποιούνται οι τυφλοί, σε περίπτωση δε νησίδων πλάτους μεγαλύτερου των 3μ στα σημεία αυτά της αρχής και του τέλους μπορούν να κατασκευάζονται ράμπες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αντιμετώπιση της απορροής των ομβρίων. Στις περιπτώσεις που τοποθετείται σχάρα αποχέτευσης, η οποιαδήποτε διαμόρφωση δεν πρέπει να δημιουργεί προεξοχή στην επιφάνεια του δαπέδου μεγαλύτερη από 0.02μ και κατά προτίμηση εκτός ζώνης όδευσης πεζών. Η αρχή και το τέλος της νησίδας πρέπει να χαρακτηρίζονται με τις πλάκες, σήμανση τύπου Β: «ΚΙΝΔΥΝΟΣ».

- Έλεγχος δαπέδου. Οι ράμπες πρέπει να είναι ομοιόμορφες και να συντηρούνται. Σε περίπτωση που υπάρχει κατεστραμμένη ράμπα προωθείται η αποκατάστασή της για την ομαλή μετάβαση των πεζών στο οδόστρωμα.

Κάλυψη Υψομετρικών Διαφορών

Για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών χρησιμοποιούνται φαλτσογωνιές, ράμπες, βαθμίδες ή μηχανικά μέσα (ανελκυστήρες, αναβατόρια κλπ.). Χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Ως **πεζόδρομος** ορίζεται ο διαμορφωμένος υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος, που εξυπηρετεί αποκλειστικά τη συνεχή, ασφαλή, και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και

εμποδιζόμενων ατόμων και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις.²⁰

Πλάτος πεζόδρομου ορίζεται η απόσταση μεταξύ δύο ρυμοτομικών γραμμών.

Ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζόδρομου ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζόδρομου, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών.

ΡΑΜΠΕΣ ΑΤΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ

Ράμπα ή Βατό Κεκλιμένο Επίπεδο ονομάζεται κάθε επίπεδο που επιτρέπει την προσέλαση ατόμων ή/και αμαξιδίων δύο διαφορετικής στάθμης επιφάνειες.

Ανάλογα με τη θέση και τη χρήση τους διακρίνονται σε ράμπες κτιρίων, ράμπες κινδύνου και ράμπες υπαίθριων χώρων.

Ράμπες κτιρίων:

Α)εξωτερικές: Συνδέουν τον εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο με την είσοδο του κτιρίου ή δύο κτίρια μεταξύ τους και μπορεί να είναι ανοιχτές, κλειστές ή ημιυπαίθριες.

Β)εσωτερικές: Συνδέουν εσωτερικούς χώρους των κτιρίων.

Ράμπες κινδύνου: Χρησιμεύουν ως μέσον διαφυγής σε περίπτωση κινδύνου δηλαδή εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο την κάθοδο.

Ράμπες υπαίθριων χώρων: Συνδέουν τμήματα υπαίθριων χώρων όπως πλατείες, κήπους και αυλές.

Ανάλογα με τον τρόπο κατασκευής τους διακρίνονται σε μόνιμες δηλαδή σε ράμπες που έχουν μόνιμη θέση και μορφή και είναι σταθερές ή σε κυλιόμενες, κινητές όπου έχουν τη δυνατότητα αλλαγής ή και κλίσης και σε φορητές οι οποίες είναι εύκολες στη μεταφορά.

Τα κύρια χαρακτηριστικά σχεδιασμού (και λειτουργικά στοιχεία) είναι η κλίση της ράμπας και το μήκος που καθορίζουν την ασφάλεια, ορίζουν την ταυτόχρονη ή μη μετακίνηση πεζών με χρήση ή όχι δύο ή περισσότερων αμαξιδίων. Για το μήκος ράμπας 10.00μ επιβάλλεται η κατασκευή οριζόντιου τμήματος ελάχιστου μήκους 1.50μ και πλάτους που δε θα υπολείπεται του πλάτους της ράμπας. Επίσης το πλάτος της ράμπας είναι ένα ακόμα στοιχείο. Πρέπει να εξασφαλίζεται η ασφαλής και άνετη διακίνηση του χρήστη. Συνιστάμενο ελεύθερο πλάτος ράμπας μεταξύ περιζωμάτων είναι, γενικά, 1.30μ. Αυτό το πλάτος δεν επιτρέπει τη διασταύρωση δύο αμαξιδίων. Γι' αυτήν την περίπτωση το ελάχιστο

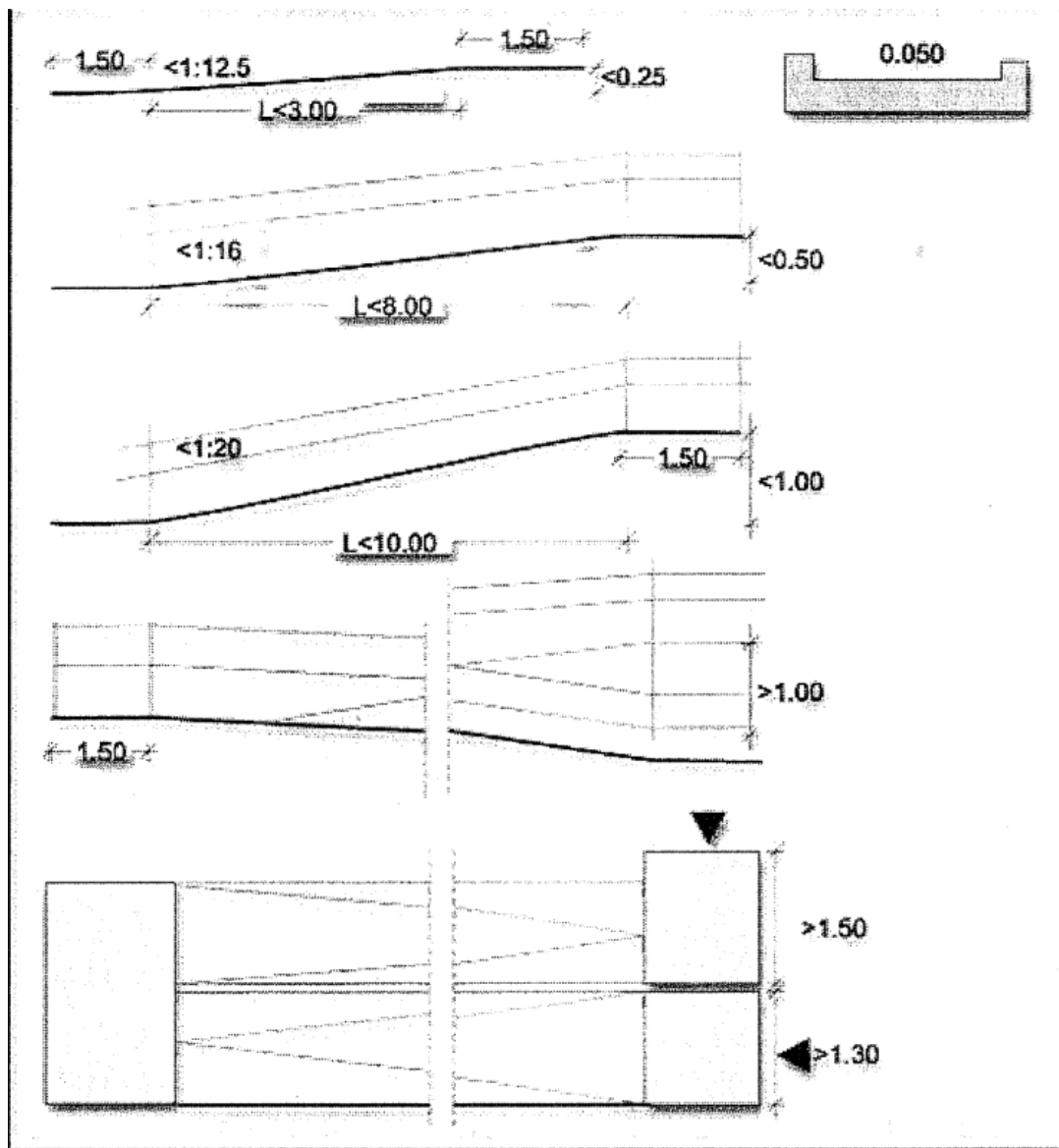
²⁰ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες, "Σχεδιάζοντας για όλους", Οδηγίες Σχεδιασμού'.

απαιτούμενο πλάτος είναι 1.70μ. Σε περίπτωση κατοικιών το πλάτος μπορεί να μειωθεί στα 0.90μ.

A/A	ΥΨΟΜΕΤΡ. ΔΙΑΦΟΡΑ (μ)	ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	Μαχ ΚΛΙΣΗ	ΑΝΕΚΤΟ ΜΗΚΟΣ (μ)
1.	0.00-0.02	φαλτσογωνιά	1:1 ή 100%	0.02
2.	0.02-0.04	φαλτσογωνιά	1:2 ή 50%	0.04
3.	0.04-0.10	ράμπα	1:10 ή 10%	1.00
4.	0.10-0.25	ράμπα	1:12 ή 8%	3.00
5.	0.25-0.50	ράμπα	1:16 ή 6%	8.00
6.	0.50μ & άνω	ράμπα ή μηχανικό μέσο (αναβατόριο, ανελκυστήρας κλπ)	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10μ παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ

Εικόνα 3: Κάλυψη υψομετρικών διαφορών²¹

²¹ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

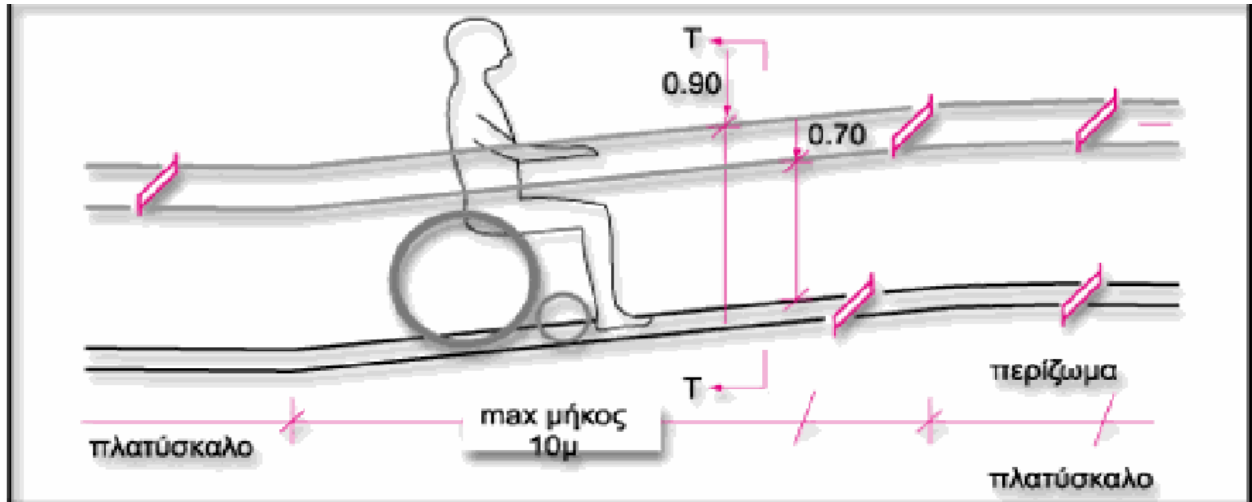


Εικόνα 4: Τομές κατά μήκος από ράμπες²²

Λειτουργικά στοιχεία είναι επίσης, τα πλατύσκαλα, το σχήμα ράμπας και το δάπεδο. Τα πλατύσκαλα επιβάλλεται να κατασκευάζονται και στην αρχή και στο τέλος μίας ράμπας καθώς και σε κάθε σημείο αλλαγής διεύθυνσης. Τα πλατύσκαλα αλλαγής διεύθυνσης ονομάζονται πλατύσκαλα ελιγμών και πρέπει να εξασφαλίζουν τη δυνατότητα στροφής των αμαξιδίων που απαιτεί χώρο διαμέτρου 1.50μ. Το σχήμα της ράμπας καθορίζεται από την κατεύθυνση του δαπέδου της και μπορεί να είναι ευθύγραμμο, τεθλασμένο, καμπύλο ή και μεικτό. Το δάπεδο είναι η βαθιά επιφάνεια της ράμπας που χρησιμοποιείται από τους χρήστες

²² Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

της. Το υλικό του δαπέδου πρέπει να είναι αντιολισθητικό, ομοιογενές και σταθερό με αντοχή για το χρήστη και ομοιογενές.



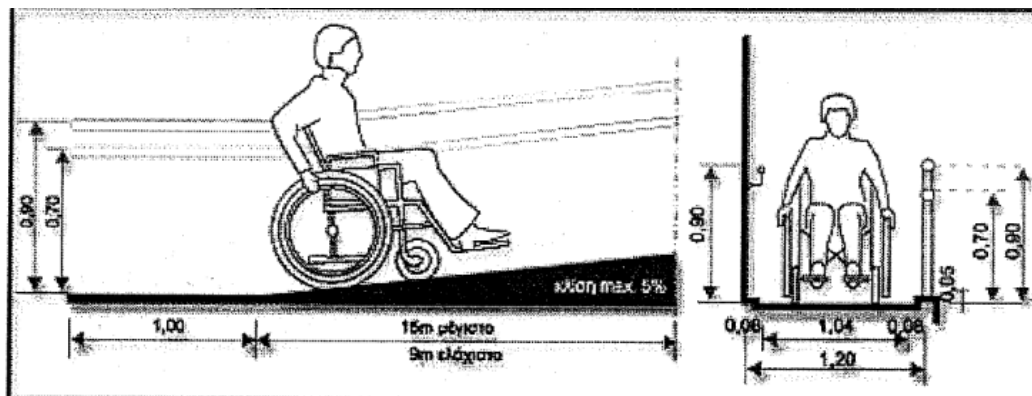
Εικόνα 5: Σχέδιο ράμπας και πλατύσκαλο²³

Το τελευταίο λειτουργικό στοιχείο είναι τα στοιχεία προστασίας και ασφάλειας του χρήστη, όπως το στήθαιο-κιγκλίδωμα που ορίζεται στα 0.90 μ ύψος. Επίσης ο χειρολισθήρας με τον οποίο πρέπει να εξασφαλίζεται η συγκράτηση ή έλξη του χρήστη από αυτόν με άνετη και ασφαλή λαβή, στρογγυλεμένη διατομή με διάμετρο 4 με 5 εκ. τουλάχιστον, και η αγκύρωση πρέπει να είναι επί του στήθαιου ή την εσωτερική πλευρά του ή επί του τοίχου με διάμετρο 4.5 με 5εκ..Οι χειρολισθήρες πρέπει να τοποθετούνται ως δύο συνεχείς και από τις δύο πλευρές της ράμπας σε ύψη 0.70-0.90μ. από το δάπεδο. Οι χειρολισθήρες πρέπει να προεξέχουν πάντα 30εκ. τουλάχιστον οριζόντια και να συνεχίζονται στα πλατύσκαλα.²⁴

²³ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

²⁴ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

Η σύνδεση οδοστρώματος –πεζοδρομίου πρέπει να έχει ισόπεδο επίπεδο και αυτό μπορεί να γίνει τη χρήση ράμπας. Η κλίση ορίζεται max 5% και το πλάτος ορίζεται στα 1.50μ. Η σύνδεση πεζοδρομίου με κτιρίου γίνεται με τον ίδιο τρόπο και κλίση εξίσου max 5%.



Εικόνα 6: Τομή και όψη ράμπας εισόδου.²⁵

ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Για την στάθμευση των αυτοκινήτων των ατόμων με αναπηρία (ΑμέΑ) απαιτείται ο ειδικά διαμορφωμένος χώρος με διαστάσεις 3.5*5.0μ. Χώροι παράλληλοι με το πεζοδρόμιο καλό είναι να αποφεύγονται, εάν όμως αυτό δεν είναι εφικτό, τότε το μήκος της ειδικής θέσης μεγαλύτερο από 6.00μ ώστε το άτομο με αναπηρία να μπορεί να περάσει ανάμεσα από δύο σταθμευμένα αυτοκίνητα.²⁶

Για τη σύνθεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο θα πρέπει να κατασκευάζεται σκάφη πλάτους τουλάχιστον 1.50μ. .

Σε κτίρια με υπηρεσίες η θέση στάθμευσης πρέπει να έχει δυνατή απόσταση 50μ από εκείνα.

Η αναλογία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες είναι 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων και τουλάχιστον μία θέση σε περιπτώσεις μικρών χώρων στάθμευσης. Η αναλογία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες είναι 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων και τουλάχιστον μία θέση σε περιπτώσεις μικρών χώρων στάθμευσης. Επίσης οι θέσεις πρέπει να έχουν την κατάλληλη σήμανση καθώς και το Διεθνές Πιστοποιητικό Αναπήρων τοποθετημένο σε στύλο σε

²⁵ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

²⁶ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

εμφανές σημείο αλλά και σχεδιασμένο στο δάπεδο. Σε αυτή τη θέση απαγορεύεται η στάθμευση άλλων αυτοκινήτων.



Εικόνα 7: Επίστυλη σήμανση πάρκινγκ αναπήρων²⁷

Εάν υπάρχει παρκόμετρο πρέπει να τοποθετείται σε θέσεις προσιτές από όλους τους χρήστες δηλαδή και τα εμποδιζόμενα άτομα και οι μηχανισμοί χειρισμού να βρίσκονται σε ύψος 0.90 έως 1.20μ από το δάπεδο. Επίσης απαιτείται η ύπαρξη θέσης στάσης με διαστάσεις ικανές ώστε να εξυπηρετηθεί το εμποδιζόμενο άτομο. Ζητείται και σε αυτό το σημείο κατάλληλη σήμανση και την απαγόρευση στάθμευσης οποιουδήποτε άλλου οχήματος.

ΚΛΙΜΑΚΕΣ-ΣΚΑΛΕΣ

Οι κλίμακες-σκάλες είναι ένα σύνολο βαθμίδων, που χρησιμοποιείται για την κατακόρυφη και αυτοδύναμη πρόσβαση ατόμων από το ένα επίπεδο στο άλλο.²⁸

Οι σκάλες διακρίνονται σε είδη όπως :

Εξωτερικές: Βρίσκονται για τη σύνδεση των εξωτερικών χώρων με την είσοδο κτιρίων κλπ.

Εσωτερικές: Συνδέουν εσωτερικούς χώρους κτιρίων

Κύριες κλίμακες: Για όπως κύριες εισόδους των κτιρίων

Δευτερεύουσες ή βοηθητικές: Για όπως δευτερεύουσες εισόδους

Κλίμακες κινδύνου: Χρησιμοποιούνται ως μέσο διαφυγής για λόγους κινδύνου

Κλίμακες Υπαίθριων Χώρων: Συνδέουν μέρη των υπαίθριων χώρων όπως κήπους, πλατείες κλπ.

²⁷ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

²⁸ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

Οι εξωτερικές και οι κλίμακες υπαίθριων χώρων αφορούν τον εξωτερικό χώρο. Η σύνδεση με τα κτίρια είναι σημαντική για όπως εξωτερικούς χώρους διότι όπως από όπως σκοπούς όπως όπως μετακίνησης σε μία προσβάσιμη πόλη είναι η μετακίνηση, όπως έχει αναφερθεί, στην εργασία, όπως δημόσιους φορείς, σε ιδιωτικούς φορείς κ.λπ., οπότε επιλέγεται ο αποκλεισμός ή όχι του ατόμου από αυτές όπως όπως.

Στο κομμάτι όπως μετακίνησης όπως εξωτερικούς χώρους, η σύνδεση των υπαίθριων χώρων μέσω των κλιμάκων αφορά την πρόσβαση των ατόμων σε χώρους διασκέδασης, αναψυχής ή απλής μετάβασης.

Στην κατηγορία των κλιμάκων των υπαίθριων χώρων ανήκουν οι ραμπόσκαλες, δηλαδή οι σκάλες με πάτημα κλίσης 2% όπως την εμπρόσθια ακμή του.

Οι κλίμακες διακρίνονται σε σχέση με τον τρόπο κατασκευής όπως σε κλίμακες μόνιμες, κινητές και φορητές, δηλαδή σε κλίμακες που είναι αμετάβλητες, σε κλίμακες που μπορεί να γίνει αλλαγή κλίση ή και αλλαγή θέσης και όπως κλίμακες που μπορούν να μεταφερθούν εύκολα από ένα άτομο. Οι φορητές χωρίζονται σε ευθύγραμμες, αρθρωτές ή σπαστές και σχοινοκλίμακες διαφόρων ειδών και υλικών.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Η κλίση των κλιμάκων καθορίζει την εύκολη πρόσβαση και είναι το κυριότερο χαρακτηριστικό. Για την ασφαλή χρήση όπως η σχέση μεταξύ ύψους και πλάτους όπως βαθμίδας για την κλίμακα δίνεται από όπως τύπους:

Τύπος βηματισμού: $2υ+π= 63εκ$, όπου

$υ$ = ύψος όπως βαθμίδας σε εκατοστά

$π$ = πλάτος όπως βαθμίδας σε εκατοστά και σε προβολή εκ των άνω.

Η διάσταση 63εκ προκύπτει από το μέσο όρο βηματισμού ενήλικου ατόμου.

Τύπος άνεσης: $π-υ= 12εκ$

Τύπος ασφάλειας: $π+υ= 46±1εκ$

Για το ύψος, για να εξασφαλίζεται η άνετη και η ασφαλής χρήση όπως είναι 15εκατοστά και για το πλάτος 33εκατοστά.

Η γραμμή ανάβασης είναι η νοητή γραμμή που δείχνει την πορεία ανάβασης. Αυτή η θέση έχει καθοριστεί στα 55 εκατοστά.²⁹

Φανός ή φανάρι κλίμακας ονομάζεται το διάκενο που καθορίζει όπως εσωτερικές παρειές των βαθμίδων και πλατύσκαλων ή τοίχων.³⁰

Το πλάτος όπως κλίμακας είναι η μικρότερη ελεύθερη απόσταση μεταξύ των κατακόρυφων επιπέδων, υπαρκτών ή νοητών που την περιέχουν. Τα ελάχιστα πλάτη των κλιμάκων καθορίζονται σύμφωνα με τον ΓΟΚ.

Μήκος κλίμακας είναι το μήκος του αναπτύγματος όπως γραμμής ανάβασης και είναι μέχρι 4-4.5μ χωρίς την μεσολάβηση πλατύσκαλου.

Πλατύσκαλα είναι τα πατήματα μιας κλίμακας με πλάτος πολλαπλάσιο του πατήματος των βαθμίδων όπως. Η χρήση των πλατύσκαλων γίνεται για να διασφαλίσει την αλλαγή διεύθυνσης όπως σκάλας ή να σημάνει την αρχή και το τέλος όπως σκάλας. Το πλάτος του καθορίζεται στο 1,20 μέτρα. Σε κοινόχρηστα κτίρια υπολογίζονται τα πλατύσκαλα κάθε 10 έως 12 το πολύ ύψη κλίμακας. Μεμονωμένες συνιστάται να μην κατασκευάζονται και οι υψομετρικές διαφορές συνιστάται να καλύπτονται με ράμπες κλίσης 5%.

Άλλο ένα στοιχείο σχεδιασμού είναι το σχήμα και η μορφή κλίμακας. Όσον αφορά το σχήμα καθορίζεται από τη γραμμή ανάβασης όπως κλίμακας. Η μορφή κλίμακας καθορίζεται από τον τρόπο κατασκευής και στήριξης των βαθμίδων όπως κλίμακας. Η μορφή όπως κλίμακας μπορεί να είναι συμπαγής, πτυχωτή, φτερωτή κλπ. Προτιμάται μία κλίμακα χωρίς προεξοχή του πατήματος (κορωνίδα) για λόγους ασφαλείας και το ύψος με το υποκείμενο πάτημα θα σχηματίζουν γωνία των 15.

Ο φορέας όπως κλίμακας κατασκευάζεται από οπλισμένο σκυρόδεμα, το ξύλο ή ο σίδηρος όπως και άλλα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η επένδυση μπορεί να γίνει από διάφορα υλικά.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κιγκλίδωμα ή στηθαίο ή συνδυασμός αυτών

Χειρολισθήρας: Πρέπει να εξασφαλίζεται η συγκράτηση και η άνετη χρήση. Συνιστάται μία στρογγυλή ή στρογγυλεμένη διατομή, λεία με διάμετρο 4-5εκατοστά τουλάχιστον. Όταν ο χειρολισθήρας βρίσκεται στην εσωτερική πλευρά του στηθαίου ή επί

²⁹ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

³⁰ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

τοίχου τότε η ελεύθερη απόσταση του χειρολισθήρα από την τελική επιφάνεια του στήθαιου προβλέπεται 4.5-5εκατοστά.

Περίζωμα ή σοβατεπί: Είναι απαραίτητο, ώστε να εμποδίζει τυχόν εκτροπή του υποβοηθήματος του εμποδιζόμενου ατόμου. Το ύψος του περιζώματος πρέπει να είναι από 5-10 εκατοστά. Προβλέπεται οριζόντια μπάρα εάν υπάρχει κιγκλίδωμα και όχι στήθαιο και σε περίπτωση που δεν υπάρχει περίζωμα, σε απόσταση 10εκ από την ακμή των βαθμίδων.

ΣΗΜΑΝΣΗ

Σήμανση ονομάζεται το σύνολο των συμβόλων και κειμένων που διευκολύνουν στον προσανατολισμό και στην κίνηση όλων των ατόμων στο δομημένο περιβάλλον. Επίσης σήμανση είναι κάθε μέσο που διευκολύνει στην ασφαλή διακίνηση και πληροφόρηση, όπως φωτεινά και ηχητικά σήματα, διαφοροποιήσεις υλικών μέσω χρώματος και / ή υφής, σχέδια, προπλάσματα κλπ. Όταν υπάρχει σήμανση αναφερόμενη σε προσφερόμενες εξυπηρετήσεις σε άτομα με αναπηρίες πρέπει απαραίτητα να συνοδεύεται από το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων (ΔΣΠ). Η σήμανση πρέπει να υπάρχει παντού και είναι εξίσου σημαντική όσο και η τήρηση των προδιαγραφών.

Τα σύμβολα, πικτογράμματα, σχέδια, κείμενα κ.λπ. που αποτελούν την σήμανση πρέπει να είναι τυποποιημένα, απλά, ευδιάκριτα, σε αντίθεση με το υπόβαθρό τους, τοποθετημένα σε θέσεις ανάλογα με το μέγεθός τους και τη λειτουργία τους. Όταν βρίσκονται σε θέσεις προσεγγίσιμες από άτομα με προβλήματα στην όραση, πρέπει να είναι ανάγλυφα και να συνοδεύονται από κείμενο σε γραφή Braille. Πρέπει να επαναλαμβάνονται όπου υπάρχει αλλαγή κατεύθυνσης ή όπου μπορεί να προκληθεί αμφιβολία, όσον αφορά στην επιλογή της επιθυμητής διαδρομής ή εξόδου διαφυγής.

Σημαντικό ρόλο στη σήμανση παίζει η σωστή αρχιτεκτονική μελέτη, ο φωτισμός ο οποίος δεν πρέπει να είναι εκτυφλωτικός αλλά αρκετός σε σημεία πρόσβασης όπως διάδρομοι και να μην υπάρχουν σκοτεινά σημεία, όπως και να αποφεύγεται η απότομη μετάβαση από φωτεινά σε σκοτεινά σημεία. Συνιστάται φωτισμός ο οποίος παρέχει καλή απόδοση των χρωμάτων. Η επιλογή των υλικών μπορεί να διαφοροποιήσει χώρους και λειτουργίες αλλά και να βελτιώσει την ηχητική τους κατάσταση. Η χρήση οπτικοακουστικής

και ηλεκτρονικής σήμανσης, πρέπει να ακολουθεί τις ίδιες αρχές που έχει και η υπόλοιπη σήμανση.

Τα είδη σήμανσης διακρίνονται ανάλογα με τη θέση και τη μορφή της σήμανσης σε:

Πινακίδες

Επιδαπέδια

Φωτεινή ηχητική σήμανση

Αστικός εξοπλισμός

Οικοδομικά στοιχεία των κτιρίων

Ανάλογα με τη λειτουργία διεύθυνσης: Περιλαμβάνει βέλος που δείχνει προς συγκεκριμένη εξυπηρέτηση τοποθεσίας: τοποθετείται όπου προσφέρεται μια εξυπηρέτηση πληροφόρησης: ενημερώνει για υπάρχουσα λειτουργία ή εξυπηρέτηση, π.χ. χώρο στάθμευσης, ανελκυστήρας, χώρος υγιεινής κλπ. προσανατολισμού: σχέδιο ή σκαρίφημα (σε κάτοψη) ή πρόπλασμα προειδοποίησης: ενημερώνει για την προσέγγιση σε επικίνδυνα σημεία ή λειτουργία.

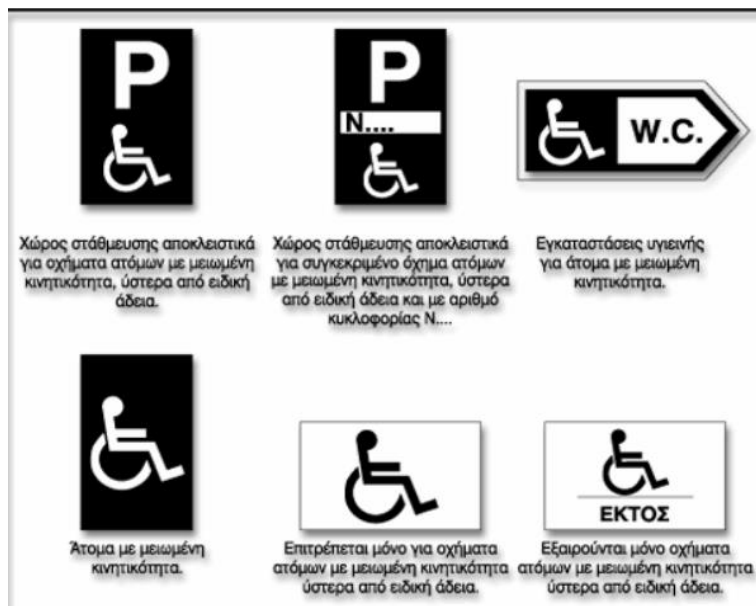
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ

Οι πινακίδες P-71 και P-72 είναι ρυθμιστικές και αναφέρονται στην στάθμευση αυτοκινήτων ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Οι P-60και P-71 είναι πληροφοριακές ενώ οι Πρ-4δ και Πρ-4ε είναι πρόσθετες και τοποθετούνται σε συνδυασμό πάντοτε με άλλες κύριες πινακίδες σήμανσης. Οι πινακίδες υπαίθριων χώρων όπως και κτιρίων είναι κυρίως πινακίδες πληροφόρησης, τοποθεσίας και διεύθυνσης. Οι πινακίδες όταν σημαίνουν κτίριο πρέπει να ακολουθούν τον ίδιο χρωματικό κώδικα.

Όσον αφορά το σχήμα και το χρώμα, το ορθογώνιο σχήμα δείχνει πληροφόρηση, το τριγωνικό προειδοποίηση και το κυκλικό απαγόρευση, το πράσινο χρώμα υποδηλώνει ασφάλεια, το κίτρινο κίνδυνο και το κόκκινο υποδηλώνει επείγουσα κατάσταση. Τα χρώματα αυτά αναφέρονται σε χρωματισμό υποβάθρου (φόντο), ενώ το κίτρινο μερικές φορές είναι ένδειξη παρεχόμενων υπηρεσιών και εμφανίζεται και σε πινακίδες πληροφόρησης.



Εικόνα 8: Ρυθμιστική πινακίδα P-71. Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.

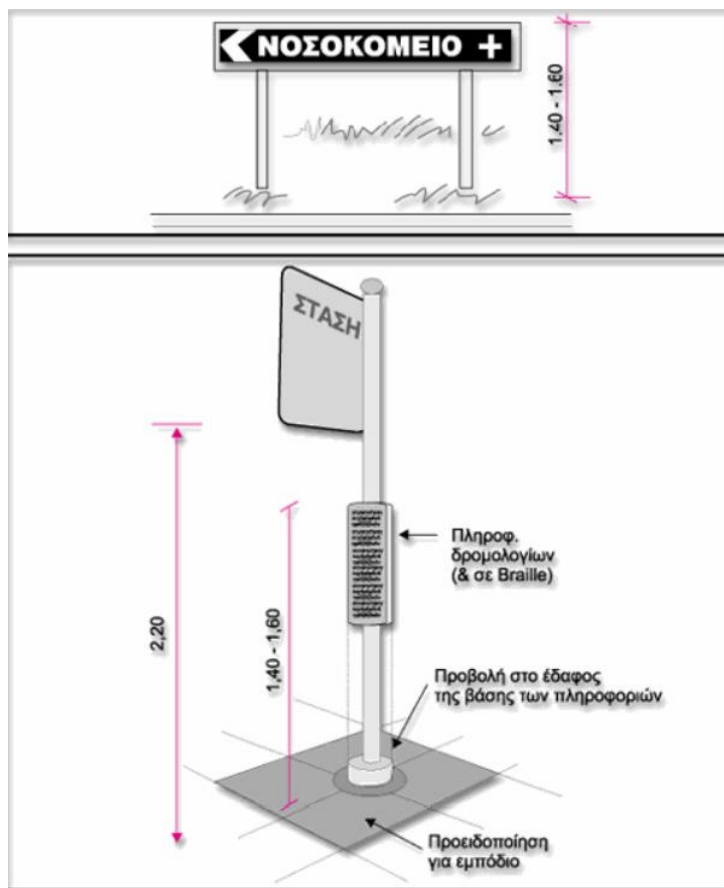


Εικόνα 9: Πινακίδες οδικής σήμανσης³¹

Για τη θέση των πινακίδων σήμανσης, όταν τοποθετούνται σε επαφή και παράλληλα με τους τοίχους πρέπει να βρίσκονται σε ύψος 1.40 -1.60μ . Όταν σημαίνουν είσοδο σε κάποια εξυπηρέτηση πρέπει αν τοποθετούνται δίπλα και όχι πάνω στην πόρτα από την πλευρά της χειρολαβής όπως και στην περίπτωση της αριθμησης των χώρων. Σε εξωτερικούς

³¹ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

χώρους εκτός διαδρομών κίνησης του κοινού, μπορούν να βρίσκονται σε ύψος 1.40 με 3.50μ. πάνω από το έδαφος. Οι πινακίδες πρέπει να είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την κυκλοφορία και να μην προκαλούν ατυχήματα.



Εικόνα 10: Θέση πινακίδων³²

Υλικά κατασκευής

Υλικά κατασκευής πρέπει να είναι υλικά αντοχής και να είναι εύκολα καθαριζόμενα, να είναι εύκολα στην αλλαγή και στην καθαριότητα.

Φωτισμός

Ο φωτισμός των πινακίδων σήμανσης πρέπει να είναι ικανοποιητικός, οι επιφάνειες τους πρέπει να είναι ματ και να μην προκαλούν αντανακλάσεις. Επίσης, να μην τοποθετούνται πίσω από γυαλί ή παραπλήσιο υλικό.

³² Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

Για τις ράμπες

Είναι απαραίτητο, οπουδήποτε υπάρχει ράμπα, να επισημαίνεται κατάλληλα η ύπαρξή της, ιδιαίτερα αν οι χρήστες της είναι και άτομα με προβλήματα στην όραση. Έτσι στην αρχή, το πέρας και τα σημεία αλλαγής της διεύθυνσης της ράμπας πρέπει να κατασκευάζονται λωρίδες επισήμανσης, κάθετες στον άξονα της κίνησης, πλάτους 0,30 – 0,60μ, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο της ράμπας.

Για τις κλίμακες

Είναι απαραίτητο, οπουδήποτε υπάρχει κλίμακα, να επισημαίνεται κατάλληλα η ύπαρξή της, ιδιαίτερα αν οι χρήστες της είναι και άτομα με προβλήματα στην όραση. Ειδική μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται για την επισήμανση της αρχής και του τέλους της κλίμακας, αλλά και των σημείων αλλαγής της διεύθυνσής της, με την κατασκευή λωρίδων επισήμανσης πλάτους 60εκ, από υλικό διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης με την επένδυση των βαθμίδων. Απαραίτητη επίσης είναι και η επισήμανση με έντονη χρωματική αντίθεση των ακμών όλων των βαθμίδων.³³

³³ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.



Εικόνα 11: Διεθνή Σύμβολα

ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Για να είναι ένας δημόσιος χώρος ή κτίριο προσβάσιμα πρέπει να υπάρχει χώρος υγιεινής. Χώρος υγιεινής νοείται ο χώρος που περιλαμβάνει εγκατάσταση νιπτήρων, ουρητηρίων και χώρους με λεκάνη WC .Σε κάθε κτίριο ή υπαίθριο χώρο που χρησιμοποιούνται από το κοινό πρέπει να προβλέπεται, ανάλογα με την συχνότητα χρήσης και την επιφάνειά τους, ορισμένος αριθμός χώρων υγιεινής.

Για τους δημόσιους χώρους υγιεινής για εμποδιζόμενα άτομα πρέπει να τοποθετούνται σε εύκολα αναγνωρίσιμη τοποθεσία δηλαδή κοντά σε εισόδους και πυρήνες κατακόρυφης κυκλοφορίας. Στο εσωτερικό των δημόσιων χώρων υγιεινής πρέπει να προβλέπεται ελεύθερος χώρος περιστροφής διαμέτρου 1.50μ. Η ύπαρξη των χώρων υγιεινής για εμποδιζόμενα άτομα πρέπει να σημαίνεται σε διάφορα σημεία των δημοσίων κτιρίων και χώρων σωστά και ευκρινώς με την χρήση του Διεθνούς Συμβόλου Πρόσβασης (ΔΣΠ) και του συμβόλου "W.C." Η προσπέλαση των χώρων υγιεινής, πρέπει να είναι ισόπεδη. Εάν

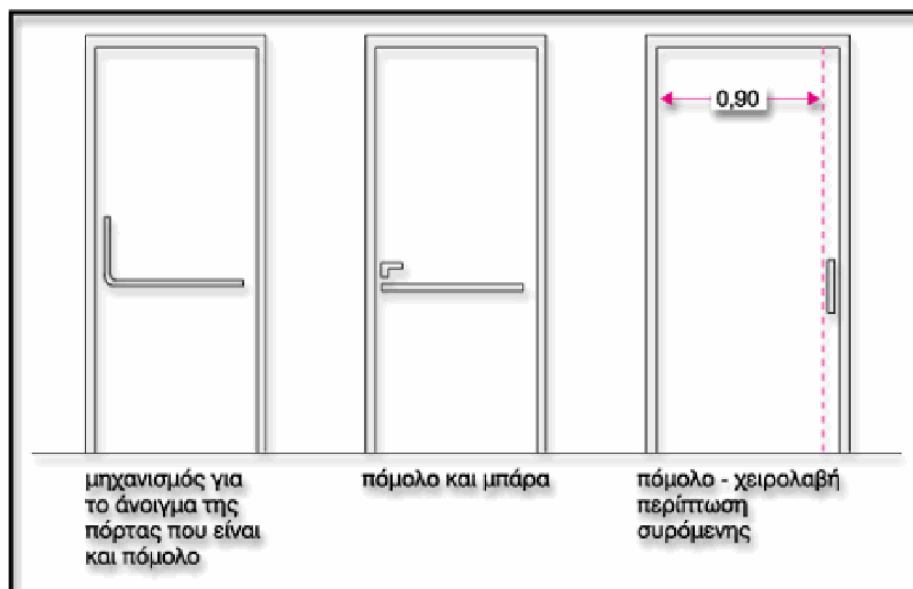
υπάρχει αναπόφευκτη υψομετρική διαφορά, αυτή πρέπει να καλύπτεται με κεκλιμένα επίπεδα μεγίστης κλίσης 5% που θα κατασκευάζονται σύμφωνα με την Οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ "Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων". Το ελεύθερο πλάτος διαδρόμου ή κεκλιμένου επιπέδου πρέπει να είναι 1.20μ. - 1.30μ.

Η πόρτα της εισόδου πρέπει να έχει πλάτος 0.90μ. από κάσα σε κάσα, να ανοίγει προς τα έξω ή να είναι συρόμενη. Θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέγιστη δύναμη που απαιτείται για το άνοιγμα της θύρας τα 15 Newton. Ο μηχανισμός κλειδαριάς του θυρόφυλλου πρέπει να επιτρέπει το άνοιγμα και από την έξω πλευρά σε περίπτωση κινδύνου και επίσης να διαθέτει ένδειξη κατάληψης χώρου.

Το ύψος του νιπτήρα είναι 0.85μ. από το δάπεδο για το επάνω μέρος του και 0.70μ. για το κάτω και συνοδεύεται από ράφι στο ίδιο με αυτόν ύψος. Τα 0.70μ.ελεύθερος χώρος κάτω από τον νιπτήρα πρέπει να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση, η δε αποχέτευση του νιπτήρα δεν πρέπει να ενοχλεί τα γόνατα του χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου. Είναι δυνατόν να επιλεγεί νιπτήρας μεταβλητού ύψους, τον οποίο ο χρήστης ρυθμίζει ανάλογα με τις ανάγκες του. Ο νιπτήρας τοποθετείται δίπλα στη λεκάνη, το δε εμπρόσθιο άκρο του νιπτήρα τοποθετείται στην ίδια ευθεία με την εσωτερική παρειά της λεκάνης. Η απόσταση μεταξύ του άκρου της λεκάνης και του νιπτήρα πρέπει να είναι περίπου 0.10μ. και ποτέ να μην υπερβαίνει τα 0.25μ., έτσι ώστε να είναι δυνατή η χρήση του νιπτήρα από καθήμενο στη λεκάνη άτομο. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις υπάρχοντων κτιρίων, αν δεν είναι δυνατόν να ακολουθηθεί η παραπάνω διάταξη, η λεκάνη τοποθετείται παράλληλα και δίπλα στον νιπτήρα (στον ίδιο τοίχο) και η απόσταση μεταξύ τους πρέπει να είναι 0.25μ. Για την αγκύρωση του νιπτήρα πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να αντέχει σε κατακόρυφη φόρτιση 100Kg. Η μπαταρία του νιπτήρα είναι αναμικτική, τύπου "κομμωτηρίου", με κινητό «τηλέφωνο – ντους» και με χειριστήρια τύπου μοχλού (όχι σφαιρικά). Στις περιπτώσεις εξωτερικών, μη εντοιχισμένων σωλήνων ύδρευσης ή αποχέτευσης, πρέπει αυτές να επενδύονται με μονωτικό υλικό, ώστε να αποφεύγονται πιθανά ατυχήματα ή τραυματισμοί.

Ο καθρέπτης τοποθετείται πάνω από τον νιπτήρα με ελαφριά κλίση. Το κάτω μέρος του πρέπει να βρίσκεται σε ύψος 1.00μ. από το δάπεδο και το πάνω 2.00μ. Μπροστά και δίπλα από μια πλευρά της λεκάνης, πρέπει να υπάρχει αρκετός χώρος για μετωπική ή πλάγια προσέγγιση ατόμου σε αμαξίδιο. Η ενδεδειγμένη διάταξη ως προς την τοποθέτηση της λεκάνης και του νιπτήρα είναι η τοποθέτηση τους σε κάθετους μεταξύ τους τοίχους. Το ύψος της λεκάνης πρέπει να είναι 0.45μ. για να διευκολύνεται η μετακίνηση του χρήστη από το αμαξίδιο στη λεκάνη. Πρέπει να έχει πλάτη ύψους τουλάχιστον 0.30μ. από την επιφάνεια

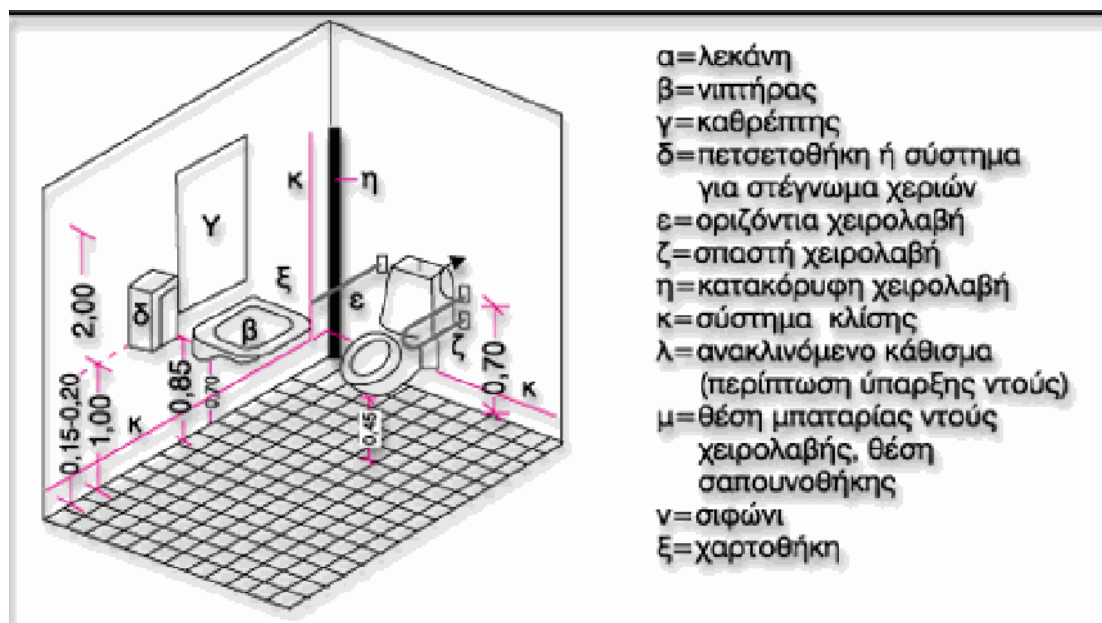
του καλύμματος. Ένα καζανάκι χαμηλής πίεσεως με εύχρηστο χειρισμό π.χ. χειρολαβή στο πλάι είναι δυνατόν να την υποκαταστήσει. Δίπλα στη λεκάνη αγκυρώνεται μη ολισθηρή σπαστή χειρολαβή μήκους περίπου 0.75μ. και με το επάνω μέρος της σε ύψος 0.70μ. από το δάπεδο. Η διάμετρος μιας τέτοιας χειρολαβής είναι 30χιλ. - 40 χιλ. (1½'' περίπου). Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στον τρόπο στερέωσης των ειδών υγιεινής και των χειρολαβών (π.χ. πρόβλεψη πρόσθετου μεταλλικού σκελετού, ενίσχυση ή κατασκευή τοίχου από μπετόν για την στήριξή του), έτσι ώστε να μπορούν να αντέχουν σε φόρτιση 100Kg. Η θήκη χαρτιού καθαρισμού πρέπει να είναι σε θέση προσιτή στον χρήστη και να διαθέτει μηχανισμό παροχής χαρτιού φύλλο-φύλλο, ιδιαίτερα χρήσιμο σε μονόχειρες.³⁴



Εικόνα 12: Πόρτα εξόδου χώρων υγιεινής³⁵

³⁴ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

³⁵ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.



Εικόνα 13:Σχεδιασμός WC³⁶

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΚΗΠΙΩΝ ΣΕ ΚΟΙΝΗ ΧΡΗΣΗ

Προκήπιο ή πρασσιά είναι το τμήμα του οικοδομικού τετραγώνου μεταξύ ρυμοτομικής και οικοδομικής γραμμής. Με τη σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών σε στενά πεζοδρόμια που δεν εξασφαλίζεται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών εφόσον υπάρχουν προκήπια δίνονται προς χρήση για το κοινό και την κίνηση πεζών συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία και δεν φέρουν περίφραξη.³⁷ Επίσης, τα προκήπια μπορούν να φυτεύονται με κατάλληλα είδη δηλαδή φυτεύσεις που προσφέρουν σκιά.

ΦΥΤΕΥΣΗ

Ενδείκνυται φυτά όπου το ριζικό σύστημά τους να μην δημιουργεί καταστροφές στην υπόβαση και στην επιφάνεια βάδισης, να μην καλύπτει και να εξασφαλίζει τον επαρκή χώρο της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών. Επιπλέον αυτών, η λογική της φύτευσης στον οδικό χώρο οφείλει να ακολουθεί έναν συνολικότερο σχεδιασμό δημιουργίας «πράσινων διαδρομών» και δικτύων πρασίνου στον ευρύτερο οικιστικό ιστό και να εξυπηρετεί κατά το δυνατόν στόχους και κριτήρια όπως η βάδιση υπό σκιά η περιορισμένη άρδευση και τακτική συντήρηση (κλάδεμα κ. ά.).

³⁶ Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες.

³⁷ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ, Νέος Οικοδομικός κανονισμός.

Όλη η βλάστηση, συμπεριλαμβανομένων των ριζών, πρέπει να απομακρύνεται κατά την προετοιμασία της υπόβασης της υποδομής. Κάθε νέα ανάπτυξη βλάστησης προϋποθέτει επεξεργασία του υποστρώματος με αποστειρωτική μεμβράνη ή με ασβέστη για την προστασία και τον έλεγχο του εδάφους στην «περιοχή προστασίας του ριζικού συστήματος» (προστατευόμενη περιοχή του ριζικού συστήματος ορίζεται η επιφάνεια εδάφους κάτω από την κόμη του δένδρου με επιπλέον ακτίνα 1,50μ σε δένδρα με κυλινδρική ανάπτυξη κόμης και επιπλέον 5,00μ προς όλες τις κατευθύνσεις). Για την προστασία των υποδομών πρέπει να γίνεται τοποθέτηση ριζικών φραγμών κατά μήκος της άκρης κάθε υποδομής που γειτνιάζει με χώρο πρασίνου ή λάκκο δένδρου (π.χ. μια βαθιά ασπίδα από βαμβάκι με πάχος 30 εκ).

Τα δέντρα και τα φυτά που ενδείκνυται είναι εκείνα που έχουν κάθετο ριζικό σύστημα. Δέντρα με επιφανειακές ρίζες δεν συνιστώνται όπως ο πλάτανος, ούτε δέντρα με καρπούς ή δέντρα εύκολα σε ασθένειες. Επίσης τα φυτά με αγκάθια δεν προτείνονται ούτε εκείνα με τακτικό πότισμα. Τα δέντρα που ενδείκνυται είναι τα φυλλοβόλα, τα δέντρα με ταχεία ανάπτυξη. Ενδείκνυται ανάμειξη των ειδών που περιλαμβάνει είδη γρασιδιού, ξηρόφυτά είδη, καθώς επίσης και χαμηλούς θάμνους.

Σε κάθε μία από τις ανωτέρω υποδομές οι φυτεύσεις σχεδιάζονται με αρχιτεκτονικά και βιοκλιματικά κριτήρια για την εξασφάλιση της θερμικής άνεσης των πεζών. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να χωροθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε, να εξασφαλίζεται η άνετη, ασφαλής και απρόσκοπτη διέλευση των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, με ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με οπτική αναπηρία (π.χ. ύπαρξη κλαδιών που προεξέχουν και δεν είναι δυνατόν να εντοπιστούν από το λευκό μαστούνι»), να εξασφαλίζεται η ασφαλής κίνηση των επιτρεπόμενων να διέρχονται ανά περίπτωση και ανά είδος οδού (π.χ. πεζόδρομο, ήπιας κυκλοφορίας, ήπιας κυκλοφορίας με αποκλειστική κίνηση MMM, κ.ο.κ.), να επιτρέπεται η ασφαλής κίνηση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης (πυροσβεστικό όχημα, ασθενοφόρο) κατά την κείμενη νομοθεσία (πλάτος λωρίδας διέλευση 3,50μ στις δε μικρού εύρους οδούς 3,00μ. η λωρίδα διέλευσης δεν είναι απαραίτητο να είναι ευθύγραμμη), να εξυπηρετεί τον αστικό εξοπλισμό που τοποθετείται για την στάση και ξεκούραση των πεζών (συνδυασμός με καθιστικά, παγκάκια κ.λπ.) και γενικότερα να εξασφαλίζει σκίαση κατά τους θερινούς μήνες. Ακόμα, να προστατεύει τυχόν θέσεις στάθμευσης οχημάτων ή/και ποδηλάτων, να διευκολύνει την κίνηση του αέρα, να δημιουργεί φράγμα θορύβου και να αναβαθμίζει αισθητικά τον δημόσιο χώρο.

Η χωροθέτηση της φύτευσης σχετίζεται πέρα από τα παραπάνω, και με το πλάτος της οδού. Στα πεζοδρόμια η φύτευση χωροθετείται στην ζώνη αστικού εξοπλισμού, και οπωσδήποτε πέραν της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών, ή σε σημειακές προεκτάσεις μεταξύ των παρόδιων θέσεων στάθμευσης μέγιστου πλάτους 1,00μ και πλάτους έως την εξωτερική πλευρά της παρόδιας θέσης στάθμευσης. Αυτή η τελευταία λύση ενδείκνυται για πεζοδρόμια μικρού πλάτους όπου δεν εξασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση πεζών, και όπου δεν υπάρχει δυνατότητα επέκτασης τους.

ΠΑΡΚΑ, ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ, ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Εφόσον οι χώροι περιβάλλονται από μόνιμη περίφραξη το άνοιγμα της θύρας σε κάθε είσοδο και έξοδο θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο 1,20μ και να σημαίνεται στο δάπεδο. Γενικότερα πρέπει στους χώρους αυτούς να προβλέπονται προσβάσιμες διαδρομές με μέγιστη κλίση 5 % ώστε να είναι επισκέψιμοι από χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων. Εφόσον υπάρχουν επιστρώσεις δαπέδων με μόνιμα υλικά θα πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 1-7 της παρούσης, με τις ανάλογες εύλογες προσαρμογές ως προς την αρχιτεκτονική επίλυση, υφή και υλικό λόγω των ιδιαίτερων αισθητικών και λειτουργικών απαιτήσεων. Εφόσον στους ανωτέρω χώρους προβλέπεται εγκατάσταση στοιχείων αστικού εξοπλισμού, αυτά θα πρέπει να ακολουθούν τις διατάξεις του άρθρου 19 του ΦΕΚ 6213/2022.

Στις εισόδους και εξόδους καθώς και στα σημεία ενδιαφέροντος πρέπει να τοποθετούνται πινακίδες σήμανσης/πληροφοριακοί χάρτες σε συμβατική και ανάγλυφη μορφή ή/και σε γραφή Braille (σε ύψος 1,40-1,60μ από το τελικό διαμορφωμένο έδαφος) και σε θέσεις προσβάσιμες και από άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο και άτομα με οπτική αναπηρία. Το κείμενο πρέπει να είναι σύντομο και κατανοητό.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ελεύθερη διακίνηση των ατόμων με αναπηρία δεν αφορά μόνο τη μετακίνηση στους δρόμους χωρίς μέσο. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς αποτελούν σημαντικό κομμάτι για την μετακίνηση των ατόμων και για μεγάλο πληθυσμό είτε για λόγους προτίμησης είτε για οικονομικούς λόγους είναι το κύριο μέσο τους.

Τα μέσα μαζικής μεταφοράς οφείλουν να έχουν θέσεις για ΑμέΑ να ακολουθούν τις προδιαγραφές για ΑμέΑ και κυρίως να μην αποτελούν εμπόδιο για την μετακίνηση τους. Οι

προδιαγραφές πρέπει να καλύπτουν τα ίδια τα μέσα αλλά και τον τρόπο σύνδεσης με τον υπόλοιπο χώρο, όπως η ανάβαση σε αυτά ή η στάση αναμονής. Το ίδιο και για τα άλλα μέσα μεταφοράς όπως το ταξί.

Τα εμπόδια που αντιμετωπίζουν τα ΑμέΑ στα μέσα μεταφορών είναι αρκετά. Τα οχήματα συχνά είναι ακατάλληλα δηλαδή δεν έχουν θέσεις για ΑμέΑ και περισσότερο δεν υπάρχει τρόπος να εισέλθουν στα μέσα όπως ράμπες. Επίσης, ο συνωστισμός στα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι αρκετά μεγάλο πρόβλημα για τα άτομα με αναπηρία διότι δεν υπάρχει επαρκής χώρος για τις κινήσεις τους όπως σε ένα άτομο με αναπηρικό αμαξίδιο ή σε ένα άτομο με ψυχικά προβλήματα που μπορεί να τα επιδεινώσει εκείνη τη στιγμή. Ενθαρρυντικό είναι πώς τα λεωφορεία διαθέτουν την τηλεματική ώστε να ξέρουν τα τυφλά άτομα να ξέρουν σε ποια στάση να κατέβουν.

Η ΟΣΥ ΑΕ λειτουργεί υπηρεσία για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία. Παρέχει δωρεάν μετακίνηση για τα άτομα που δεν μπορούν να μετακινηθούν με τα απλά οχήματα μαζικής μεταφοράς. Η υπηρεσία διαθέτει τρία ειδικά οχήματα με λίγες διαθέσιμες θέσεις (3-7) για επιβάτες 3-4 θέσεις για αναπηρικά αμαξίδια και μία θέση συνοδού. Για να μπορέσει κάποιος να εξυπηρετηθεί από αυτή την υπηρεσία πρέπει να κλείσει πρώτα ραντεβού και να υπάρχει διαθέσιμο όχημα και αφορά οποιοδήποτε είδος μετακίνησης είτε αφορά ψυχαγωγία είτε μετακίνηση για εργασία κλπ. Η υπηρεσία λειτουργεί δωρεάν από τις 8:00 έως τις 22:00.

38

Η υπηρεσία αυτή αν και είναι αρκετά χρήσιμη φαίνεται ότι έχει αρκετούς περιορισμούς διότι δεν καλύπτει πλήρως την ελευθερία κινήσεων. Αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι να μπορεί ένα άτομο με αναπηρία να μετακινηθεί ανεξαρτήτως ραντεβού και εύκολα από οποιοδήποτε σημείο διαμένει. Με τρία οχήματα δεν είναι εφικτό να εξυπηρετηθούν όλοι.

³⁸ Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε., 'Υπηρεσίες για ΑμέΑ Ο.Σ.Υ.', Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε., χ.χ., <https://www.osy.gr/>.



Εικόνα 14: Οχήματα για ΑμέΑ υπηρεσίας ΟΣΥ ΑΕ

Όσον αφορά την ενημέρωση, η οποία είναι εξίσου σημαντική για την μετακίνηση των ατόμων ο ΟΑΣΑ στην ιστοσελίδα του διαθέτει πληροφορίες ορθής μετακίνησης στα λεωφορεία, τραμ, μετρό, ηλεκτρικό και τρόλεϊ και οδηγίες προσέγγισης ώστε να εξυπηρετούνται τα άτομα καλύτερα.

Στις μεταφορές συμπεριλαμβάνονται και τα βοηθήματα για την μετακίνηση όπως το αναπηρικό αμαξίδιο. Συχνά άτομα με κινητικά προβλήματα χρησιμοποιούν τέτοια βοηθήματα και χωρίς αυτά δεν μπορούν να μετακινηθούν σε εξωτερικούς χώρους και είναι σημαντικό να παρέχονται δωρεάν από το κράτος.

ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ (INCLUSIVE PLAYGROUNDS) ³⁹

Στις ΗΠΑ γίνεται προσπάθεια, σε εξωτερικούς χώρους και σε σχολεία να εφαρμοστεί ένα καινούργιο πρότυπο παιδικών χαρών που θα συμπεριλαμβάνει όλα τα παιδιά. Αυτό σημαίνει ότι είναι χώρος προσβάσιμος για παιδιά ΑμέΑ και όχι μόνο. Σκοπός είναι η

³⁹ GENERAL RECREATION, INC., 'INCLUSIVE PLAYGROUNDS How To Plan, Design And Build Inclusive Playgrounds'.

αλληλεπίδραση των ατόμων μεταξύ τους, η κοινωνικοποίησή τους και η καλύτερη ανάπτυξή τους

Σε μία τέτοια παιδική χαρά μπορεί κάποιος να συναντήσει κατασκευές και παιχνίδια τα οποία είναι προσβάσιμα για ΑμέΑ αλλά και για τα υπόλοιπα παιδιά. Στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο υπάρχουν παιχνίδια που αφορούν την κοινωνικοποίηση των παιδιών, την αλληλεπίδρασή τους και τη συνδιαμόρφωση τους και παιχνίδια κλασικά όπως τσουλήθρες κούνιες κ.λπ. τα οποία είναι ειδικά διαμορφωμένα ώστε να έχουν όλα τα παιδιά πρόσβαση. Δίνεται προσοχή στις πτώσεις, δηλαδή το μέγιστο ύψος πτώσης είναι το ύψος καταστρώματος. Το πάτωμα δεν είναι σκληρό ώστε να μην προκληθεί ατύχημα και τα υλικά που κατασκευάζονται τα παιχνίδια είναι μαλακά.

Στην Αμερική υπάρχουν διάφορα πρότυπα που ισχύουν για τις παιδικές χαρές. Τα πρότυπα αυτά υποστηρίζουν την ύπαρξη ραμπών πρόσβασης σε υπερυψωμένα εξαρτήματα, την παροχή προσβάσιμων εξαρτημάτων παιχνιδιού και την αφαίρεση εμποδίων.⁴⁰

Μερικά παραδείγματα είναι, οι τσουλήθρες οι οποίες αποτελούνται από κυλίνδρους και λειτουργούν όπως οι κλασικές απλά μπορούν όλα τα άτομα να ανέβουν δίχως κίνδυνο. Επίσης, οι κούνιες είναι σε χαμηλό ύψος και έχουν δύο άτομα αντικριστά για τη μεταξύ τους κοινωνικοποίηση, όπως και ένα ακόμα παράδειγμα είναι το τραμπολίνο που έχει πρόσβαση από το ίδιο επίπεδο και καταλήγει από ράμπα στο πλέγμα του τραμπολίνου έτσι ώστε όλα τα παιδιά και τα άτομα με αμαξίδιο να εκμεταλλευτούν την κατασκευή.

Ένα ακόμα παράδειγμα είναι η διαδραστική γέφυρα με ήχο για άτομα τα οποία έχουν πρόβλημα την όραση. Οι παιδικές χαρές αυτές είναι συμπεριληπτικοί δημόσιοι χώροι και φέρουν τις ειδικές σημάνσεις (σημάνσεις Braille). Απαρτίζονται από όργανα και παιχνίδια προσιτά στα άτομα με αναπηρία αλλά και από παιχνίδια εκμάθησης και κοινωνικοποίησης.

⁴⁰ Brown κ.ά., ‘A Scoping Review of Evidence-Informed Recommendations for Designing Inclusive Playgrounds’.



Εικόνα 15: Riverside Kiwanis Park Iola, KS USA

Στις παιδικές χαρές αυτές δίνονται όλες οι λεπτομέρειες κατασκευής και προϊόντων διάθεσης όπως και για τι ηλικίες είναι διαθέσιμες. Για παράδειγμα η παιδική χαρά της παραπάνω φωτογραφίας στο Kiwanis Park στην Iola είναι κατάλληλη για παιδιά 5 -12 ετών περιέχει κατηγορίες παιχνιδιού inclusive και ενημερώνει για όλα τα παιχνίδια που υπάρχουν όπως και τα CAD σχέδια. Η παιδική χαρά αυτή κόστισε 180000-200000 δολάρια.



Εικόνα 16: Διαδραστική γέφυρα με ήχο⁴¹



Εικόνα 17: Τσουλήθρα με σκίαστρα⁴²

⁴¹ GENERAL RECREATION, INC., 'INCLUSIVE PLAYGROUNDS How To Plan, Design And Build Inclusive Playgrounds'.

⁴² GENERAL RECREATION, INC.



Εικόνα 18: Τραμπολίνο για αναπηρικό αμαξίδιο⁴³



Εικόνα 19: Παιχνίδι εκμάθησης κώδικα Braille⁴⁴

⁴³ GENERAL RECREATION, INC.

⁴⁴ GENERAL RECREATION, INC.

Το παιχνίδι στην παιδική χαρά είναι αδόμητο και δίνει τη δυνατότητα στα παιδιά να προωθήσουν την φαντασία τους, την αυτογνωσία, την αντίληψη του κινδύνου και της ταυτότητά τους.

Η επίδραση των συμπεριληπτικών παιδικών χαρών στα παιδιά με αναπηρία είναι τόσο ψυχολογική όσο και πρακτική. Δίνουν τη δυνατότητα κανένα παιδί να μην στερείται το παιχνίδι, να εντάσσεται σε μία κοινωνική ομάδα, να συναναστρέφεται με τους φίλους του και να μην απομονώνεται. Επίσης, οι συμπεριληπτικές παιδικές χαρές βοηθούν στην ανάπτυξη ενός ατόμου, μέσω παιχνιδιών που οξύνουν τις αισθήσεις του ή βοηθούν την κίνηση του σώματος του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΧΡΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΨΥΧΙΚΩΝ ΑΝΑΠΗΡΙΩΝ

Η συνύπαρξη του ανθρώπου με τη φύση είναι πηγαία ανάγκη και παρ όλο που εξελίσσεται η κοινωνία αυτή η ανάγκη δεν αλλάζει. Ο άνθρωπος δεν μπορεί να ζήσει χωρίς τη φύση είναι ανθρωποκεντρικό στοιχείο μιας και η ανθρωπότητα είναι μέρος μιας αλυσίδας που περιστοιχίζει το περιβάλλον. Καλύτερο περιβάλλον σημαίνει καλύτερη βιωσιμότητα. Η ζωή στο κέντρο έχει ανάγκη μια πιο βιώσιμη λύση αφού το πράσινο ως στοιχείο της φύσης λείπει αρκετά και αυξάνεται η τσιμεντοποίηση της πόλης.

Στην κοινωνία της πόλης μειώνεται εμφανώς η παρουσία πρασίνου. Η φύση προσφέρει οφέλη στην υγεία τόσο στην σωματική όσο και στην ψυχική. Η απομάκρυνση από τη φύση μπορεί να εντείνει ψυχικές αναπηρίες και να φέρει άλλες. Ακόμα και η διάθεση ενός ατόμου σε πολλές περιπτώσεις αλλάζει.

Η ψυχική αναπηρία συγκαταλέγεται σε μία από τις κατηγορίες της αναπηρίας. Η μετακίνηση των ψυχικά ανάπηρων ατόμων είναι εξίσου σημαντική και υπάρχει ανάγκη συμπερίληψης τους στους εξωτερικούς χώρους. Τα μεγάλα πεζοδρόμια, η άνεση στη κίνηση, η έλλειψη της ηχορύπανσης είναι μερικά στοιχεία που συμβάλλουν στην καλύτερη μετακίνηση των ψυχικά ανάπηρων ατόμων και διαβίωσής τους στην πόλη.

Σημαντική είναι και η ισορροπία του αστικού περιβάλλοντος με τη φυσική κληρονομιά δηλαδή τη χρήση πρασίνου, την ύπαρξη υπαίθριων χώρων. Οι πόλεις έχουν δομηθεί με αρκετές κτίσεις και τσιμέντο διότι εξυπηρετούν πολλές χρήσεις και διαμένει σε αυτές πολύς κόσμος. Υπάρχει λοιπόν λόγος που χάθηκε το πράσινο από τις πόλεις και κυρίως την Αθήνα που είναι η μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη στην Ελλάδα. Όμως η βιώσιμη αστική

κινητικότητα δεν βασίζεται μόνο στο περιβάλλον της εργασίας, στις μεγάλες πολυκατοικίες, στην ύπαρξη δρόμων. Βασίζεται σε περιβάλλοντα αρμονικής διαβίωσης και μετακίνησης.

Η ανάγκη βιωσιμότητας στις μετακινήσεις συμπεριλαμβάνει και τη χρήση πρασίνου. Οι βιώσιμες κατασκευές και οι δρόμοι μας ενδιαφέρουν για την εύκολη μετακίνηση ενώ η ύπαρξη πρασίνου και η φύτευση βοηθάει αρκετά στην ψυχολογία.

Η έλλειψη πρασίνου στους χώρους της πόλης έχει επιπτώσεις στην ψυχολογική διάθεση. Η χρήση πρασίνου στον αστικό χώρο, αυξάνει το οξυγόνο, τη διάθεση των ατόμων και ευνοεί την μετακίνηση για αναψυχή. Είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν άλση και πάρκα αλλά και φύτευση ανάμεσα στον αστικό ιστό.

Στην διπλωματική εργασία Sluimer 2008, που αναφέρεται στην προσβασιμότητα των ατόμων με αμαξίδιο σε ανοιχτούς χώρους πρασίνου στην πόλη της Στοκχόλμης της Σουηδίας ύστερα από ερώτηση σε 6 άτομα από 20 έως 70. Όλοι οι συμμετέχοντες συμφώνησαν ότι η ύπαρξη πρασίνου είναι σημαντική και αν και κάποια μέρη είναι δυσπρόσιτα δε θέλουν να εκλείψουν, τα επιλέγουν όπως είναι χωρίς κάποια παρέμβαση ακόμα και αν δεν έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίσουν. Στα μέρη όμως που υπάρχει πρόσβαση υπάρχει η ανάγκη συντήρησης και διαχείρισης των υπαίθριων χώρων πρασίνου.

Η μετακίνηση του ατόμου σε χώρους πρασίνου, είναι δημόσια κοινωνική δραστηριότητα και ανάγκη του ατόμου. . Είδαμε ήδη ότι ο ίδιος ο κόσμος θέλει τα μέρη με πράσινο που δεν έχει επέμβει άνθρωπος παράγοντας και είναι δύσβατα, να συνεχίσουν να είναι αμιγή διότι η συμβολή τους στο χώρο είναι και αισθητική και ψυχολογική και κάνει τις περιοχές πιο βιώσιμες, σε αντίθεση με το καυσαέριο. Είναι μία δωρεάν παροχή μιας πιο βιώσιμης και οικολογικής αστικής προσέγγισης.

Συνεπώς το επόμενο που μας ενδιαφέρει είναι η βελτίωση μίας ψυχικής αναπηρίας με τη χρήση στον αστικό χώρο περισσότερου πρασίνου. Στην ερμηνεία της βελτίωσης μίας ψυχικής αναπηρίας εννοούμε, εάν η μείωση των αρνητικών αστικών χαρακτηριστικών όπως η ηχορύπανση, η τσιμεντοποίηση το καυσαέριο και η αύξηση των χώρων του πρασίνου, η άνεση στο περπάτημα και στη μετακίνηση οδηγούν στην μείωση των κρίσεων μίας ψυχικής αναπηρίας εάν αυτό είναι εφικτό. Σε καμία περίπτωση οι συστάσεις αυτές δεν έχουν σκοπό να αποπροσανατολίσουν τον αναγνώστη ως οι μόνες και αδιαμφισβήτητες λύσεις ή μη προς την αντιμετώπιση ψυχικών αναπηριών.

Η ύπαρξη πρασίνου μπορεί να καταπολεμήσει το χρόνιο στρες.⁴⁵ Αυτό γιατί η σχέση με τη φύση κρατάει σε απόσταση περιοχές που προκαλούν τους στρεσογόνους παράγοντες και μειώνει τη σημασία τους. Επίσης, η επαφή με τη φύση βοηθάει στη διαχείριση των κοινωνικών δράσεων. Βοηθάει στην επιλογή της αναψυχής και αποκλείει υποχρεωτικές κοινωνικές συναλλαγές. Η ψυχοεξελικτική θεωρία υποστηρίζει ότι, για ένα άτομο που βιώνει οξύ στρες, η επαφή με τη φύση μπορεί πολύ γρήγορα να προκαλέσει θετικό συναίσθημα, το οποίο με τη σειρά του μπλοκάρει τις αρνητικές σκέψεις και συναισθήματα και προάγει τη μείωση της φυσιολογικής ενεργοποίησης.⁴⁶

Η επόμενη προσέγγιση αφορά τα άτομα με αναπηρία οποιασδήποτε κατηγορίας και την βελτίωση την μετακίνησής τους σε χώρους με αρκετό πράσινο. Τίθενται τα ερωτήματα κατά πόσο βελτιώνεται η διάθεση του ατόμου για την μετακίνησή του; Πώς ο φυσικός περιβάλλοντας χώρος μπορεί να γίνει πιο προσβάσιμος χώρος; Ποια είναι τα αρνητικά που μπορεί να προκαλέσει η φύτευση και η παραμέληση αυτής;

Μας ενδιαφέρει η ομαλή μετακίνηση των ατόμων σε υπαίθριους χώρους, η συνύπαρξη των ατόμων με αναπηρία με τη φύση την επαφή του με το πράσινο. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη προσβασιμότητα στους υπαίθριους χώρους. Η τήρηση των προδιαγραφών στους εξωτερικούς χώρους όπως αναφέρθηκαν μας ενδιαφέρουν και στην είσοδο και μετακίνηση στα άλση και στα πάρκα. Η ύπαρξη ραμπών σε δύσβατα σημεία, η ομαλοποίηση του δαπέδου, η διατήρηση του πρασίνου σε ύψος που να μην ενοχλεί είναι μερικά ζητήματα. Ακόμα, στα άλση η σήμανση όπως αναφέρεται είναι αναγκαία. Μας ενδιαφέρει και η οπτική και η ακουστική σήμανση, όπως μας ενδιαφέρουν και οι οδηγοί όδευσης τυφλών εκεί που υπάρχει ανάγκη και γίνεται και κυρίως στην είσοδο των χώρων για την προειδοποίηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση.

⁴⁵ Hartig κ.ά., 'Nature and Health'.

⁴⁶ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, 'ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑ: Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΨΥΧΙΚΗ ΥΓΕΙΑ'.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο :ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Μία πόλη είναι προσβάσιμη σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όταν όλοι οι άνθρωποι μπορούν να μετακινούνται ελεύθερα δηλαδή να παίρνουν λεωφορείο ή μετρό για να πηγαίνουν στη δουλειά τους, να χρησιμοποιούν αυτόματους εκδότες πώλησης εισιτηρίων, να έχουν τη δυνατότητα να κυκλοφορούν στους δρόμους ή να μπαίνουν σε δημόσια κτίρια όπως νοσοκομεία και δημαρχεία όπως και να παίρνουν πληροφορίες που να μπορούν να καταλαβαίνουν. Αυτά είναι σημαντικά για όλους τους ανθρώπους άρα και για τα άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα.

Η Αθήνα ως μεγαλούπολη έχει πολλά διαφορετικά χαρακτηριστικά στη δόμησή της. Υπάρχουν μέρη που ευνοούν την προσβασιμότητα και την ελεύθερη μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία και άλλα μέρη που είναι πιο δύσκολα με στενά πεζοδρόμια, κακές κατασκευές και δυσκολεύουν την κίνηση αλλά μπορεί να φανούν και επικίνδυνα για το άτομο.

Στην Αθήνα βλέπουμε υπάρχουν μεγάλοι δρόμοι όπως υπάρχουν και πολύ στενοί, όπως και πολύ μεγάλα πεζοδρόμια ιδιαίτερα σε κεντρικούς δρόμους αλλά και συχνά παρατηρείται όμως η έλλειψή τους. Υπάρχει πυκνή κατοίκηση και ψηλά κτίρια και νεοκλασικά του κέντρου και διατηρητέα κτίρια. Υπάρχουν μεγάλοι κήποι και άλση αλλά και συχνά ανεκμετάλλετοι χώροι και χώροι με πολύ τσιμέντο χωρίς πράσινο.

ΑΥΤΟΨΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Για την μελέτη της προσβασιμότητας στους χώρους της Αθήνας έγινε αυτοψία σε τρεις κεντρικούς δρόμους. Έγινε αυτοψία στην Ευελπίδων και μέχρι το σταθμό «Βικτώρια», στην οδό Υμηττού στο κομμάτι του Παγκρατίου μέχρι της αρχές της Καισαριανής και σε ένα μεγάλο κομμάτι της λεωφόρου Αγίου Δημητρίου στην περιοχή του δήμου Αγίου Δημητρίου.

Σκοπός της αυτοψίας είναι η αναζήτηση των προδιαγραφών που αναλύθηκαν στο κεφάλαιο 3, εάν υφίστανται στον αστικό χώρο, κατά πόσο υφίστανται και πού. Επίσης, έγινε αυτοψία για την αναζήτηση προβλημάτων και προβληματικών σημείων. Μελέτησα κάθε περιοχή ξεχωριστά, διαφορετική μέρα, από το σημείο εκκίνησης και επιστρέφοντας πάλι σε αυτό.

Ύστερα από την αυτοψία των δρόμων έγινε αυτοψία στους εξωτερικούς και κοινόχρηστους χώρους του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, όπως και στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής.

Οι παράμετροι που ακολούθησα για την αυτοψία ήταν οι εξής :

1. Διακόπτοντα σημεία πρόσβασης
2. Ράμπες
3. Διαβάσεις
4. Παράνομη στάθμευση
5. Ισόπεδο επίπεδο
6. Πλάτος πεζοδρομίου και ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών
7. Κατασκευαστικά λάθη
8. Ανυπαρξία προσβασιμότητας
9. Συντήρηση προσβάσιμων κατασκευών

ΕΥΕΛΠΙΔΩΝ

Η Ευελπίδων είναι μεγάλη οδός της Αθήνας όπου βρίσκονται τα δικαστήρια και έχει αρκετή κίνηση και μετακίνηση ατόμων. Το πεδίο του Άρεως είναι κοντά, όπως και δρόμοι του κέντρου της Αθήνας.



Εικόνα 20: Χάρτης διαδρομής Ενεελπίδων-σταθμός Βικτώρια

Τα κίτρινα σημεία του χάρτη λήφθηκαν για τον εντοπισμό των προβλημάτων προσβασιμότητας στην περιοχή μελέτης.

Αρχικά παρατηρήθηκε το φαινόμενο καταπάτησης ράμπας και της εισόδου στο χώρο των ΑμεΑ με αποτέλεσμα ένα άτομο με αναπηρία να μην μπορεί να εισέλθει. Η φωτογραφία αυτή βρίσκεται μπροστά από την είσοδο των δικαστηρίων. Μπροστά από τα δικαστήρια, κάμερες που αποθανατίζουν τα γεγονότα στις δίκες στεκόντουσαν στον οδηγό όδευσης τυφλών και εμπόδιζαν τη διέλευση ή πολύ συχνό ήταν το φαινόμενο στάθμευσης αυτοκινήτων είτε προσωρινά είτε για αρκετή ώρα σε χώρο στάθμευσης αναπήρων. Αυτό προδίδει την απουσία ελέγχων και προστίμων από την πολιτεία αλλά και την απουσία

ενημέρωσης των ατόμων για την προσβασιμότητα και την καθολική διακίνηση των ατόμων στην πόλη.



Εικόνα 21: Καταπάτηση οδηγού όδευσης τυφλών⁴⁷



Εικόνα 22: Παράνομη στάθμευση σε οδηγό όδευσης τυφλών⁴⁸

⁴⁷ Ίδια Λήψη

⁴⁸ Ίδια Λήψη

Παρακάτω επισυνάπτονται περαιτέρω φωτογραφίες που δείχνουν τη τήρηση ή μη των προδιαγραφών της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία.

Το πρόβλημα που φαίνεται εδώ δείχνει τη δύσκολη η πρόσβαση με μη ισόπεδο επίπεδο προς το δρόμο. Επίσης η ράμπα δεν είναι ασφαλής και επίσης για ένα άτομο με κινητικό πρόβλημα που βρίσκεται σε αμαξίδιο και καταφέρει να περάσει το δρόμο απέναντι η ράμπα είναι σε άλλο κομμάτι της νησίδας τοποθετημένη και όχι ακριβώς απέναντι από την ράμπα που κατηφόρισε το αμαξίδιο.



Εικόνα 23: Διάβαση και ράμπες⁴⁹

⁴⁹ Ίδια Λήψη

Εδώ η ράμπα με οδηγό όδευσης τυφλών προειδοποιεί τα άτομα με προβλήματα στην όραση ότι πλησιάζει δρόμος. Φαίνεται ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις αφού το πλακάκι είναι τραχύ ώστε να αντιλαμβάνεται το άτομο ότι κάτι αλλάζει εντόνως και φεύγει από την ήπια διαδρομή του και πλησιάζει σε δρόμο.



Εικόνα 24: Οδηγός όδευσης τυφλών με αλλαγή πορείας⁵⁰

⁵⁰ Ίδια Λήψη

ΠΑΓΚΡΑΤΙ- ΟΔΟΣ ΥΜΗΤΤΟΥ

Στην οδό Υμηττού παρατηρήθηκαν πιο έντονα προβλήματα. Αρχικά, η Υμηττού είναι μεγάλος δρόμος και έχει μεγάλο πεζοδρόμιο και στην άνοδο και στη κάθοδο, ιδανικό για όλα τα άτομα όπως και τα εμποδιζόμενα. Παρατηρήθηκε το φαινόμενο από τα μαγαζιά να έχουν καταπατήσει με τραπέζια και καρέκλες την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και να μην υπάρχει επαρκής χώρος ούτε για κάποιο αμαξίδιο ούτε για τους ελιγμούς που χρειάζεται, όπως και δεν υπήρχε χώρος για άλλο άτομο με αναπηρία και τον πιθανό βοηθό του. Παρατηρήθηκε επίσης, ότι στις διαβάσεις υπήρχε ράμπα από τη μία μεριά του δρόμου και όχι από την άλλη ή στις καθέτους η ράμπα ήταν τοποθετημένη στραβά δηλαδή πλάγια και δεν κατασκευάστηκε με προσανατολισμό το απέναντι πεζοδρόμιο. Επίσης, οι ράμπες δεν έλυναν το πρόβλημα του ανισόπεδου δρόμου, όπως και δεν είχαν συχνά περιζώματα. Ακόμα, πολλές από τις ράμπες δεν είχαν το απαιτούμενο ελάχιστο πλάτος και μήκος. Συνεπώς, οι ράμπες ήταν εκτός προδιαγραφών και πολλές φορές μπορεί να οδηγήσουν σε ατύχημα αντί να επιτύχουν το σκοπό τους.

Συνεχίζοντας στην επιρροή του ανθρώπινου παράγοντα ως προς την προσβασιμότητα, σε ράμπες γινόταν καταπάτηση από περίπτερα και σε όλες τις στάσεις στάθμευσης αναπήρων υπήρχαν άλλα αυτοκίνητα παρόλο που η σήμανση ήταν ξεκάθαρη.

Αξίζει να τονιστεί πως η περιοχή του Παγκρατίου είναι από τις πιο πυκνοκατοικημένες, πολυσύχναστες περιοχές.



Εικόνα 25: Στάθμευση ατόμων με αναπηρία⁵¹

⁵¹ Ίδια Λήψη



Εικόνα 26: Ράμπα χωρίς την επιθυμητή διάσταση και χωρίς συντήρηση⁵²

⁵² Ίδια Λήψη



Εικόνα 27: Απέναντι ράμπες που δεν συναντιούνται⁵³

ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ-ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Η κεντρική οδός του δήμου Αγίου Δημητρίου δείχνει τα σοβαρά ζητήματα μετακίνησης των ατόμων με αναπηρία. Υπάρχουν αρκετές ελλείψεις προσβασιμότητας στον κεντρικό δρόμο αλλά κυρίως επαναλαμβανόμενα μοτίβα κακοφτιαγμένων ραμπών και έλλειψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών στα πεζοδρόμια. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει και η τήρηση των ορισμένων προδιαγραφών.

⁵³ Ίδια Λήψη

Το πιο προβληματικό στοιχείο, όπως αναφέρθηκε είναι τα στενά πεζοδρόμια. Ο κεντρικός δρόμος του Αγίου Δημητρίου έχει αρκετές χρήσεις. Υπάρχουν αρκετά καταστήματα και υπηρεσίες όπως και κατοικίες και αν και προς Άλιμο ο δρόμος είναι πιο ανοιχτός προς τη Δάφνη τα πεζοδρόμια είναι αλλά και στενή άσφαλο διπλής κατεύθυνσης, ενώ τα πεζοδρόμια πλαταίνουν όταν ο δρόμος γίνεται μονής κατεύθυνσης και φτάνει προς το τέλος του.

Επίσης, είναι φανερό στις παρακάτω εικόνες ότι πολλές ράμπες κατασκευάστηκαν μετά τη δημιουργία του πεζοδρομίου και του δρόμου και δεν ταιριάζουν απόλυτα στο πεζοδρόμιο. Ακόμα, δεν υπάρχει καλή συντήρηση των ραμπών. Ενώ φαίνεται σε μερικές στάσεις να υπάρχουν οι βασικές κατασκευές ώστε να πλησιάζει την είσοδο το άτομο με κινητική αναπηρία αλλά τελικά να μην μπορεί να ανέβει.

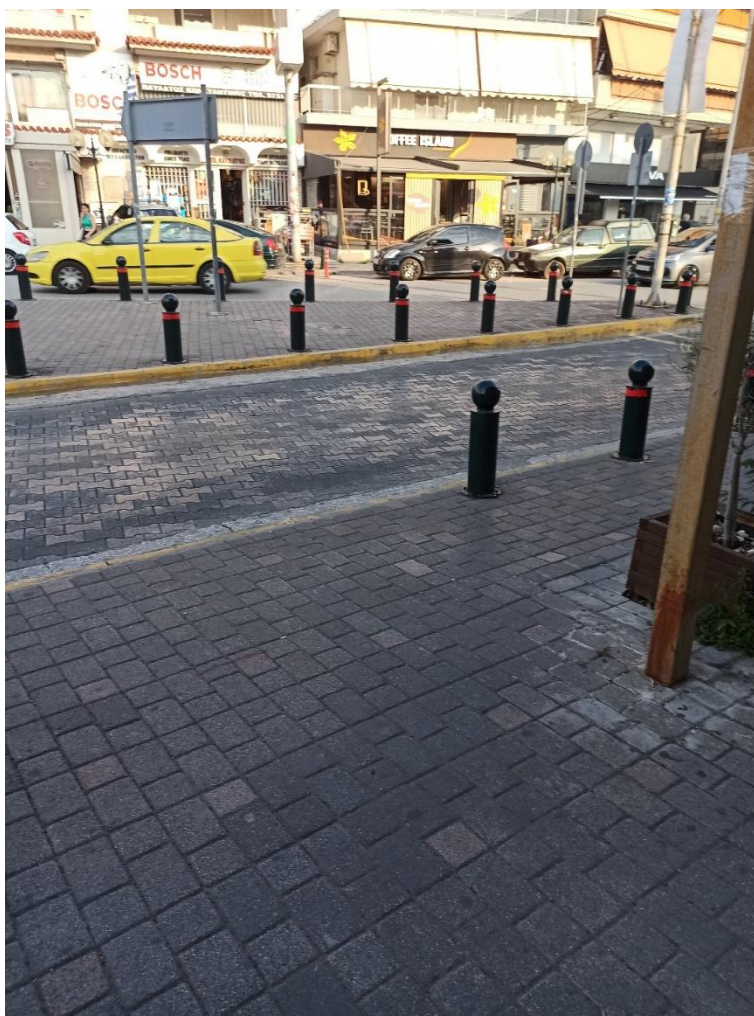
Προχωρώντας προς τη Δάφνη φαίνεται η τοποθέτηση οδηγού όδευσης τυφλών αλλά πιο πριν είναι ανύπαρκτος.



Εικόνα 28: Τοποθέτηση ρολογιού πάνω από τον οδηγό όδευσης τυφλών⁵⁴

⁵⁴ Ίδια Λήψη

Στην παραπάνω εικόνα φαίνεται ότι ο οδηγός όδευσης τυφλών παρεμβάλλεται από αυτό το ρολόι, οπότε αυτόματα ξεφεύγει η κατασκευή από τις προδιαγραφές αφού αυτή η ενέργεια μπορεί να προκαλέσει κάποιο ατύχημα ή και να αποπροσανατολίσει το τυφλό άτομο.



Εικόνα 29: Διάβαση και νησίδα⁵⁵

⁵⁵ Ίδια Λήψη

Εδώ φαίνεται στη νησίδα ότι δεν υπάρχει τρόπος προσέγγισης από άτομο με πρόβλημα στην κίνηση.



Εικόνα 30: Αστικός εξοπλισμός και οδηγός όδευσης τυφλών⁵⁶

⁵⁶ Ίδια Λήψη



Εικόνα 31: Αστικός εξοπλισμός⁵⁷

Στην εικόνα αυτή φαίνεται έντονα ότι δεν υπάρχει αρκετός χώρος για το πεζοδρόμιο και ο αστικός εξοπλισμός βρίσκεται στην ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και δίπλα στον οδηγό όδευσης τυφλών. Αν και δεν υπάρχει περιορισμός καταπάτησης των ατόμων στον οδηγό όδευσης τυφλών σε μία περιοχή τόσο μεγάλης κίνησης η ελεύθερη μετακίνηση δυσκολεύει. Εδώ φαίνεται ότι υπάρχει περίζωμα στο δέντρο και μία προσπάθεια να είναι ισόπεδο το έδαφος. Παρόλα αυτά δεν συντηρείται το χώμα.

Σε γενικό σύνολο στην Αγίου Δημητρίου κυριαρχεί η στενότητα του πεζοδρομίου που δεν επιτρέπει την ύπαρξη αστικού εξοπλισμού μαζί με την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών. Επίσης δεν υπάρχει αρκετός χώρος για φύτευση κάτι που ισχύει και στην περίπτωση του

⁵⁷ Ίδια Λήψη

Παγκρατίου. Ακόμα, δεν φάνηκε πουθενά χώρος στάθμευσης ατόμων με αναπηρία, ούτε κάποιο σύμβολο.

Το παράδοξο που παρατηρήθηκε στην παρατήρηση και αυτοψία των συνοικιών της πόλης είναι ότι παρόλο που το κέντρο της Αθήνας συγκεντρώνει πολύ κόσμο και είναι πυκνοκατοικημένο όπως και καταστήματα και εταιρίες η προσβασιμότητα στα άτομα με αναπηρία φάνηκε πιο εύκολη ενώ οι προδιαγραφές στα προάστια είναι πολύ λιγότερες. Προβλήματα και ανεπαρκείς λύσεις βρέθηκαν σε όλες τις περιπτώσεις.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (ΚΠΙΣΝ)

Ένα πρότυπο παράδειγμα προσβασιμότητας είναι το ΚΠΙΣΝ στην Καλλιθέα. Το κέντρο αυτό έχει περάσει στο δημόσιο και είναι ανοιχτό για όλους όπως και προσβάσιμο για όλους. Συγκεκριμένα, το κέντρο είναι έκτασης 210.000 τετραγωνικών μέτρων και έχει εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους. Επίσης το ΚΠΙΣΝ συγκεντρώνει διάφορες παροχές είτε για διασκέδαση είτε για μελέτη συνέδρια κ.λπ. και το επισκέπτονται καθημερινά εκατοντάδες άτομα, όπως και αρκετοί είναι οι εργαζόμενοί του.

Η προσβασιμότητά του φαίνεται σε όλη την έκτασή τους, από το πώς είναι διαρρυθμισμένες οι πόρτες έως το πάρκινγκ και τους τουαλέτες. Συγκεκριμένα, για την είσοδο των χώρων υπάρχουν ειδικά διαρρυθμισμένες πόρτες που ανοίγουν με το πάτημα ενός κουμπιού για τη διευκόλυνση των ΑμέΑ. Οι είσοδοι προς το ίδρυμα είναι αρκετές στον περίγυρο συνολικά πέντε. Το ίδρυμα ΚΠΙΣΝ δεν έχει μόνο ένα επίπεδο. Το υψηλότερο σημείο του που είναι ο λόφος του πάρκου είναι προσβάσιμος και αυτός σε άτομα με αναπηρία αφού μπορεί κάποιος να προσέλθει με ανελκυστήρα.

Το υλικό διάστρωσης των μονοπατιών (σταθεροποιημένο κεραμικό δάπεδο) αλλά και η κλίση του Πάρκου που είναι περίπου 3-5% επιτρέπει σε όλους τους επισκέπτες να μετακινούνται άνετα αλλά και να είναι όλο το Πάρκο προσβάσιμο σε γονείς με καρότσια και

σε άτομα με κινητικές δυσκολίες ή που χρησιμοποιούν αμαξίδιο. Είναι, επίσης, αντιολισθητικό.⁵⁸

Ο λεγόμενος “Φάρος” έχει δύο σταθμούς εργασίας με περισσότερα από 534 οπτικοακουστικά βιβλία για άτομα με οπτική αναπηρία και εντυποανάπηρους.

Οι ανελκυστήρες για την είσοδο σε όλες τις περιοχές του ΚΠΙΣΝ είναι προσβάσιμοι σε όλους. Διαθέτουν σημάνσεις σε γραφή Braille και φωνητικές προειδοποιήσεις.

Όσον αφορά τους εξωτερικούς χώρους οι τουαλέτες βρίσκονται στον Πευκώνα και στο park kiosk . Υπάρχουν τουαλέτες για άτομα με αναπηρία με κουμπί έκτακτης ανάγκης και ξεχωριστές για κάθε φύλλο.

Στο ισόγειο του κτιρίου “Στάθμευσης Αυτοκινήτων” από την Οδό Πεισιστράτου 1, υπάρχουν 20 θέσεις στάθμευσης. Στο πάρκινγκ υπάρχουν ράμπες και διαβάσεις για τη διέλευση ατόμων με αναπηρία, και golf cards με ράμπα επιβίβασης, προστατευτικό μάντα και θέση στάθμευσης αμαξιδίου.

Σε περαιτέρω παροχές του κέντρου, στο χώρο, κατόπιν συνεννόησης υπάρχει υπηρεσία δανεισμού αμαξιδίου.

Για τη διέλευση στο χώρο υπάρχει η υπηρεσία του shuttle bus, το λεωφορείο του Νιάρχος που είναι προσβάσιμο για όλους. Για τα άτομα με αναπηρία διατίθεται κατόπιν συνεννόησης με το ΚΠΙΣΝ.

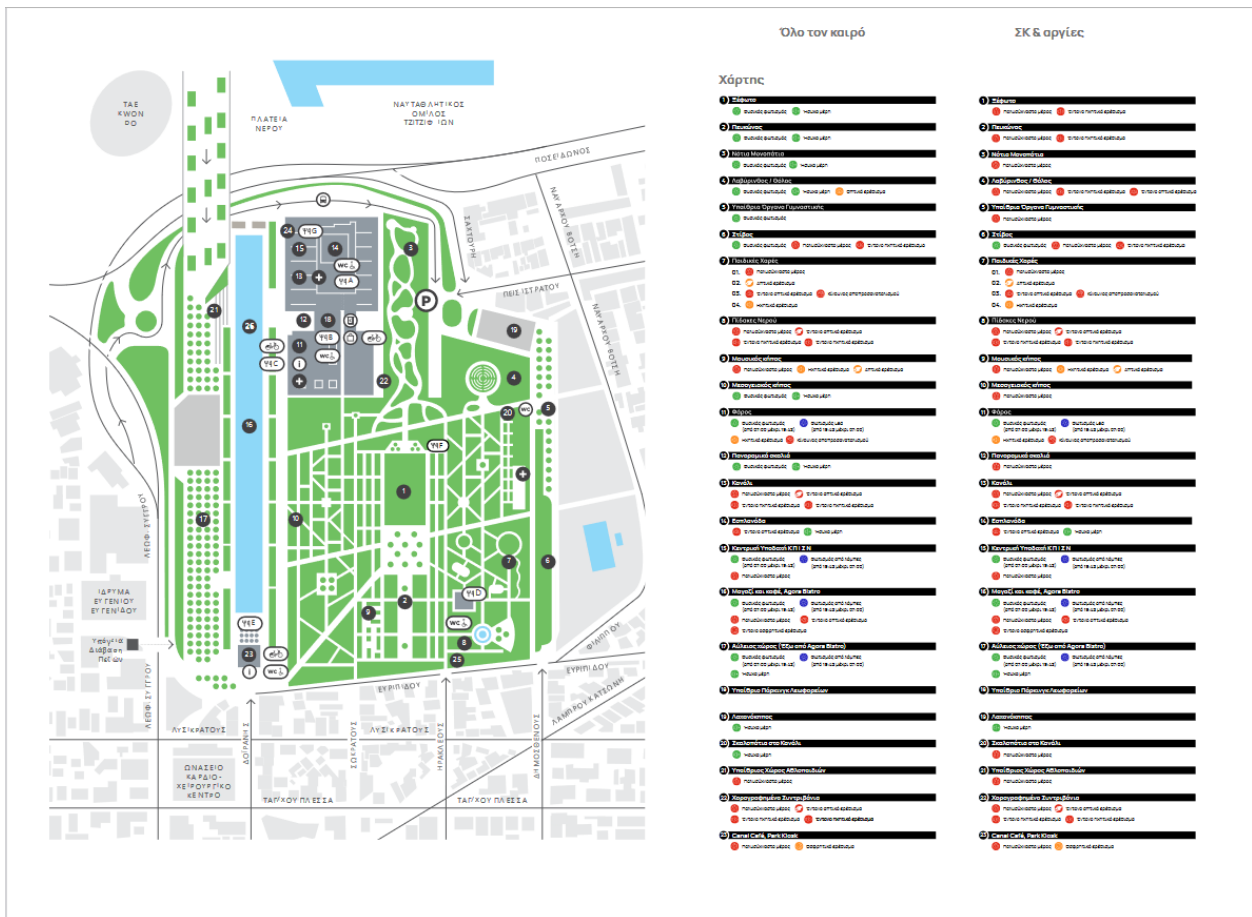
Όσον αφορά τα τυφλά άτομα και τα άτομα με μειωμένη όραση, στο χώρο υπάρχουν οδηγοί όδευσης τυφλών εξωτερικά από το πάρκο.

Επιτρέπονται κανονικά οι σκύλοι οδηγοί σε όλους τους χώρους. Όπως οι σκύλοι συναισθηματικής αξίας είναι ευπρόσδεκτοι σε όλους τους χώρους.

Για τους βαρήκοους, διατίθενται συσκευές υποβοήθησης με σύστημα loop σε 44 σημεία σε όλους τους χώρους.

Για τα άτομα στο φάσμα του αυτισμού υπάρχει αρχικά οδηγός ηλεκτρονικά με οδηγίες για την είσοδο και διαβίωση στο χώρο όπως και πολυαισθητηριακός χάρτης.

⁵⁸ ‘Υπηρεσίες ΑμέΑ, Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος’, Ιστοσελίδα, Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, <https://snfcc.org/accessibility>.



Εικόνα 32: Πολυαισθητηριακός χάρτης του ΚΠΙΣΝ⁵⁹

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε εισόδους και διάφορα σημεία του χώρου όπως το πάρκινγκ υπάρχουν εργαζόμενοι του χώρου που μπορούν να ενημερώσουν για τη δομή, τη τοποθεσία και ότι χρειάζεται ένας επισκέπτης. Επίσης διοργανώνονται πολυαισθητηριακές ξεναγήσεις για τη σωστή ενημέρωση των επισκεπτών με προβλήματα όρασης.

Πολυαισθητηριακός Χάρτης, Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, https://snfcc.org/sites/default/files/sitefiles_2022-11/poliaisthitiriakos_xartis.pdf.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο :ΜΕΛΕΤΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΣΤΟΥΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής βρίσκεται στην περιοχή του Αιγάλεω, είναι δεύτερο στην Αττική σε αριθμό φοιτητών και τρίτο σε όλη τη χώρα. Ο χώρος του Πανεπιστημίου έχει έκταση 60στρέμματα και κτίρια συνολικής επιφάνειας 60.000τετραγωνικά μέτρα. Τα κτίρια της Πανεπιστημιούπολης είναι στο σύνολο 16. Η Πανεπιστημιούπολη έχει τρεις κύριες εισόδους. Την κεντρική, την ανατολική και τη δυτική.

Ο χώρος του Πανεπιστημίου φιλοξενεί αρκετές ειδικότητες, όπως σχολές Μηχανικών, Δημόσιας Υγείας κλπ. Στο χώρο καθημερινά μετακινείται αρκετός κόσμος, είτε φοιτητής-τρια είτε εργαζόμενος-η είτε επισκέπτης-τρια. Οι εξωτερικοί χώροι του Πανεπιστημίου είναι αρκετοί, και ενώνουν συχνά τα κτίρια μεταξύ τους. Ένα τόσο μεγάλο και σημαντικό Πανεπιστήμιο οφείλει να είναι προσβάσιμο σε όλο τον κόσμο του και σίγουρα να τηρεί προδιαγραφές για τα άτομα με αναπηρία.

Για να είναι προσβάσιμο το Πανεπιστήμιο πρέπει να ισχύει ό,τι ισχύει και στους υπόλοιπους εξωτερικούς χώρους, δηλαδή το άτομο με αναπηρία να μπορεί να εισέλθει στο χώρο να προχωρήσει και να δύναται να εκμεταλλευτεί όλες τις παροχές όπως να πάει στην αίθουσα του μαθήματός του ή να επισκεφτεί το εστιατόριο χωρίς να συναντήσει κάποιο εμπόδιο που θα του διακόψει τη διαδρομή. Αυτό σημαίνει πως δε θα συναντήσει δύσβατο μονοπάτι, στενό χώρο χωρίς ράμπες κλπ.

Πολύ σημαντική είναι η ενημέρωση της κάθε λειτουργίας που υπάρχει στο Πανεπιστήμιο με σωστές πινακίδες, σε γλώσσα Braille, στο σωστό ύψος και οι φωτεινές και ηχητικές σημάνσεις. Ακόμα οι χώροι στάθμευσης να αφορούν και τα άτομα με αναπηρία, το οποίο υπάρχει ήδη στο Πανεπιστήμιο.

Στην έρευνα για την μελέτη της προσβασιμότητας στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής παρατηρήθηκε ότι οι λειτουργίες για την προσβασιμότητα ισχύουν σε ένα βαθμό αλλά πρώιμο σε σχέση με αυτό που έχουν ανάγκη τα άτομα ώστε να επισκεφτεί το Πανεπιστήμιο και να εκμεταλλευτεί τις λειτουργίες του.

Οι παράμετροι που ακολούθησα για την αυτογία στο ΠαΔΑ φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

1. Διακόπτοντα σημεία πρόσβασης
2. Κατασκευαστικά λάθη
3. Ράμπες
4. Ύπαρξη ανελκυστήρων για τους ορόφους του Πανεπιστημίου
5. Διακόπτοντα σημεία Πρόσβασης
6. Κατασκευαστικά λάθη
7. Συντήρηση κατασκευών πρόσβασης
8. Τρόποι εισόδου στο χώρο Του ΠαΔΑ



Εικόνα 33: Διαδρομή Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής

Στον χάρτη αυτόν φαίνεται η διαδρομή που ακολουθήθηκε στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, τα σημεία που λήφθηκαν από τα οποία θα δούμε παραδείγματα παρακάτω.

Εντοπίστηκαν ράμπες για την είσοδο των ατόμων με κινητικά προβλήματα προς τον κύριο διάδρομο, όπως και ανελκυστήρες για την είσοδο κτιρίων σε όροφο αλλά επίσης εντοπίστηκαν δύσβατα μονοπάτια, έλλειψη οδηγού όδευσης τυφλών και εμπόδια σε αίθουσες που είχαν πρόσβαση μόνο με σκάλες.

Αρχικά, παρατηρήθηκε ότι υπήρχαν αρκετά στενοί χώροι για τη διέλευση ατόμων σε αμαξίδιο ή για άτομα με βοηθό.



Εικόνα 34:Στενότητα χώρου.⁶⁰

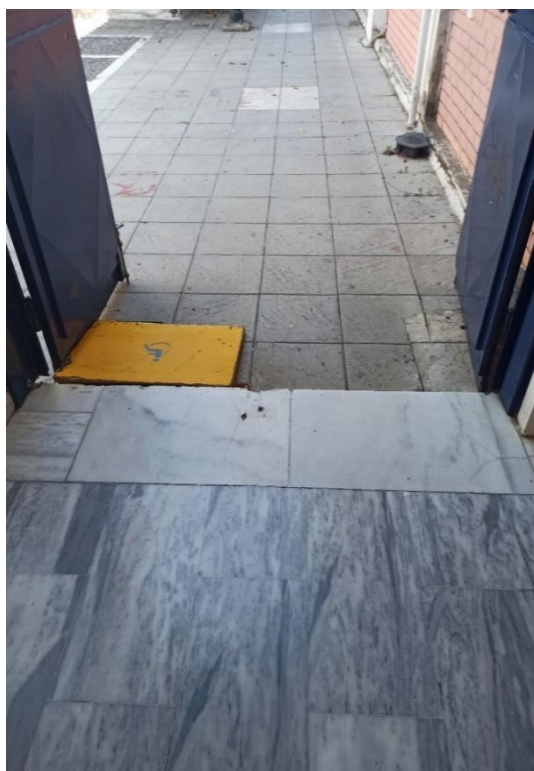
Στις εικόνες παραπάνω φαίνεται η διαδρομή από το προαύλιο χώρο προς μία είσοδο προς αίθουσες των μαθημάτων της σχολής της Τοπογραφίας. Ο χώρος είναι αρκετά στενός και δεν επιτρέπει την στροφή του αμαξιδίου που προβλέπεται στο 1.50 μέτρο, όπως και θα δυσκολευτεί κάποιο άτομο το οποίο έχει βοηθό.

⁶⁰Ιδια Λήψη

Παρακάτω εντοπίστηκαν ράμπες οι οποίες δεν είναι εντός προδιαγραφών, υστερούν και με αυτό το τρόπο μπορεί να προκληθεί ατύχημα ή αποκλεισμός του ατόμου με κάποιο προσωρινό ή όχι κινητικό πρόβλημα.



Εικόνα 35: Έλλειψη ράμπας στο πίσω χώρο του εστιατορίου.⁶¹



¹ Εικόνα 36: Ράμπα εκτός προδιαγραφών⁶²

⁶¹ Ίδια Λήψη

⁶² Ίδια Λήψη

Στην αριστερή εικόνα φαίνεται η είσοδος του εστιατορίου από την ανατολική πλευρά, από την οποία δεν δίνεται πρόσβαση για άτομα με κινητικά προβλήματα. Υπάρχουν μόνο σκάλες. Δίνεται όμως η δυνατότητα τα άτομα με αμαξίδιο να εισέλθουν από την δεύτερη είσοδος που είναι η κύρια ύστερα από το πέρασμα από το κυλικείο. Αυτό σημαίνει ότι κάποιο άτομο με κινητικό πρόβλημα μπορεί να προσεγγίσει το εστιατόριο από την δυτική και την κεντρική είσοδο.

Στη δεξιά εικόνα φαίνεται μία ακατάλληλη ράμπα προσωρινή, μπορεί να μετακινηθεί και είναι κατασκευασμένη από ξύλο. Το πρόβλημά της είναι ότι δεν έχει συντηρηθεί, έχει αλλοιώσεις αλλά και δεν καλύπτει το απαιτούμενο πλάτος μίας ράμπας ώστε να ανέβει αμαξίδιο όπως και δεν περιτοιχίζεται από περίζωμα οπότε είναι επικίνδυνη.

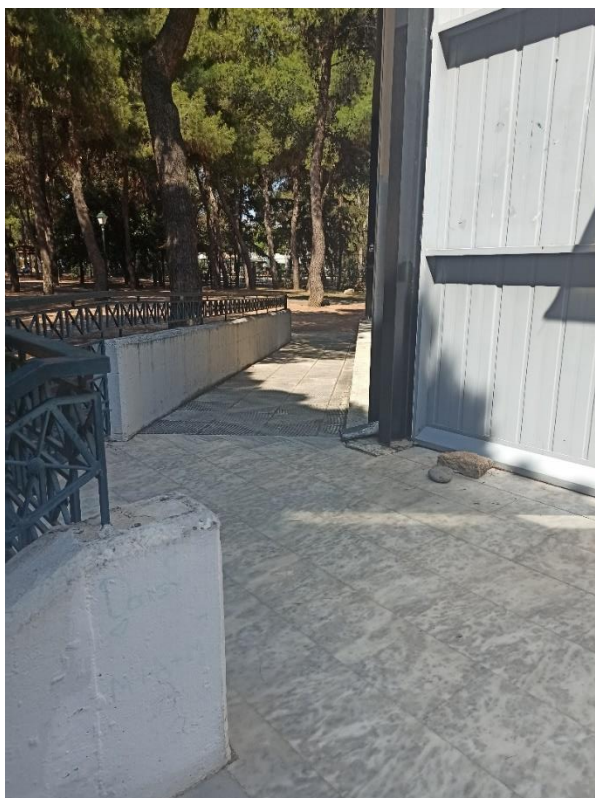
Παρακάτω φαίνεται η είσοδος σε εξωτερικό πολύγωνο κτίριο. Η είσοδος συνοδεύεται με ράμπα αλλά υπάρχουν και εμπόδια.



Εικόνα 36: Είσοδος στο πολυγωνικό κτίριο⁶³

⁶³ Ίδια Λήψη

Αρχικά επιτρέπεται η είσοδος προς το κτίριο αλλά ύστερα διακόπτεται από σκάλες οι οποίες δε συνοδεύονται με ράμπα.



Εικόνα 37:Είσοδος στο πολυγωνικό κτίριο από την περιοχή του άλσους⁶⁴

Ο εναλλακτικός τρόπος είναι η είσοδος από το άλσος, αλλά η μετακίνηση στο άλσος δεν είναι εύκολο διότι δεν υπάρχει ράμπα σε μονοπάτι που να καταλήγει στο κτίριο, οπότε το άτομο αναγκάζεται να περπατήσει ή να κινήσει το αμαξίδιό του μέσα στο χώμα, που είναι πιο δύσβατο.

Ένα ακόμα πρόβλημα που εντοπίστηκε είναι οι ανισόπεδες διαδρομές. Στο χώρο του Πανεπιστημίου υπάρχουν μέρη στο δρόμο στα οποία εξέχουν σωλήνες ή ρίζες δέντρων. Επίσης υπάρχουν κακοδιατηρημένες ράμπες.

⁶⁴ Ίδια Λήψη



Εικόνα 38: Ανόμαλο έδαφος.⁶⁵

Επίσης σε κάποια σημεία η πρόσβαση διακόπτεται και από στενά πεζοδρόμια και από εμπόδια.

⁶⁵ Ίδια Λήψη

Στην εικόνα 39, ο αστικός εξοπλισμός εμποδίζει την ελεύθερη διέλευση.



Εικόνα 39: Πεζοδρόμο με εμπόδια διέλευσης.⁶⁶

Αυτό που παρατηρήθηκε είναι ότι στο Πανεπιστήμιο η διέλευση των ατόμων με αναπηρία κυρίως κινητικών προβλημάτων ή ατόμων με τύφλωση ολική ή μερική φαίνεται να σχεδιάστηκε από τη δυτική ή την κεντρική είσοδο. Φαίνεται πιο εύκολο να μπει ένα άτομο με αναπηρία προς το κεντρικό διάδρομο του Πανεπιστημίου ή στο εστιατόριο ή στην κεντρική διοίκηση. Αυτό συμβαίνει γιατί στην κεντρική είσοδο υπάρχει παρκινγκ για άτομα με αναπηρία. Υπάρχουν μπροστά από το κεντρικό φυλάκιο τρεις θέσεις για άτομα με αναπηρία με το επιδάπεδο διεθνές σύμβολο αναπηρίας και ο δικαιούχος πρέπει να φέρει βεβαίωση και το σήμα (προαιρετικά) των ατόμων με αναπηρία ώστε να εξασφαλίσει τη θέση

⁶⁶ Ίδια Λήψη

του. Επίσης σε αυτά τη σημεία υπάρχουν οδηγοί όδευσης τυφλών κάτι που δεν συναντάμε στην ανατολική πλευρά. Ακόμα υπάρχουν ράμπες και πιο λείο δάπεδο από την διοίκηση προς το διάδρομο. Αξίζει να σημειωθεί αναφορικά, ότι στον κεντρικό διάδρομο κατά μήκος υπάρχουν ράμπες για τη διάσχιση όλου του διαδρόμου.

Στους εξωτερικούς χώρους του Πανεπιστημίου συναντιούνται συχνά σε ράμπες και σε χώρους εισόδου τα κάγκελα της φωτογραφίας. Τα κάγκελα αυτά ανοίγουν για τα άτομα με αμαξίδιο και επιτρέπουν την πρόσβαση αυτών στους χώρους εισόδου και εξόδου. Φαίνεται πως αυτή η διαδρομή μαζί με τον οδηγό όδευσης τυφλών έχει κατασκευαστεί αποκλειστικά για ΑμεΑ. Βέβαια προχωρώντας σε αυτό το μονοπάτι διαπιστώνεται πως η στροφή δεν ενδείκνυται για άτομα σε αμαξίδιο ή συνοδευόμενα γιατί δεν καλύπτει τις απαραίτητες διαστάσεις (1.50μ).



Εικόνα 40: Μονοπάτι για ΑμεΑ.⁶⁷

Εύκολο για ένα άτομο με αναπηρία είναι να μπει από την κεντρική είσοδο και να βαδίσει από την διοίκηση προς το διάδρομο. Επίσης εύκολο είναι να ακολουθήσει είτε τυφλό άτομο είτε άτομο με αμαξίδιο τη διαδρομή από την κεντρική είσοδο προς δεξιά και να συνεχίσει στη δυτική πύλη και να προχωρήσει στις αίθουσες από τα ασανσέρ. Εκεί όμως

⁶⁷ Ίδια Λήψη

υπάρχουν βασικές δυσκολίες όπως περιορισμένος χώρος στην είσοδο του ασανσέρ. Δεν υπάρχουν ράμπες που τηρούν τα κριτήρια για να μην προκληθεί κάποιο ατύχημα ή για να είναι εύκολη η ανάβαση, ούτε συνεχίζεται ο οδηγός όδευσης τυφλών κατά μήκος. Εντοπίστηκαν όμως και ράμπες με τις σωστές διαστάσεις, που καταλήγει ο οδηγός όδευσης τυφλών και που προειδοποιεί την αλλαγή κλίσης και κατεύθυνσης πάνω στην ράμπα.

Επίσης, είναι δύσκολη η μετάβαση από την γύρω περιοχή του ΠαΔΑ προς το Πανεπιστήμιο. Υπάρχει βέβαια οδηγός όδευσης τυφλών προς την είσοδο, αλλά από την κεντρική πύλη το πεζοδρόμιο είναι υπερβολικά στενό ακόμα και για ένα άτομα χωρίς αναπηρία πόσο μάλλον για εμποδιζόμενο ή άτομο με αναπηρία. Οι ράμπες είναι κακοφτιαγμένες και δεν συντηρούνται.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι εξωτερικοί χώροι του Πανεπιστημίου είναι μεγάλοι και ευρύχωροι και μπορεί εύκολα να εφαρμοστεί το ΣΑΠ, να γίνουν δηλαδή παρεμβάσεις για την προσβασιμότητα όλων των ατόμων. Παρατηρήθηκε πως υπάρχουν προδιαγραφές στο ΠαΔΑ αλλά συχνά δεν διατηρούνται ή δεν έχουν γίνει οι σωστές παρεμβάσεις ώστε η μετακίνηση να είναι ασφαλής. Όπως αναφέρθηκε, μία κακοφτιαγμένη ράμπα μπορεί να υπάρχει αλλά μπορεί και στη χρήση της να προκληθεί ατύχημα. Οπότε αρχικά εάν πρέπει να εφαρμοστεί μία προσέγγιση, είναι να γίνει παρέμβαση στις υπάρχοντες κατασκευές ώστε να γίνουν βάσει προδιαγραφών λειτουργικές. Έτσι θα αποφευχθούν τα ατυχήματα και δε θα δημιουργούνται ερωτήματα στα άτομα που μετακινούνται εάν μπορούν να χρησιμοποιήσουν κάποιο προσβάσιμο μέσο.

Ακόμα, στο Πανεπιστήμιο πρέπει να επιλυθεί το πρόβλημα των «τυφλών» σημείων. Ενώ υπάρχει σε αρκετά σημεία πρόσβαση, ένα άτομο με αναπηρία στη διαδρομή του κάποια στιγμή θα συναντήσει κάποιο εμπόδιο που θα του διακόψει τη μετάβαση από σημείο σε σημείο. Αυτό παρατηρήθηκε προηγουμένως όπου εντοπίστηκαν μόνο σκάλες για την είσοδο σε αίθουσα, το οποίο αυτόματα σημαίνει ότι αποκλείεται ένας φοιτητής ή δάσκαλος από χώρο διδασκαλίας. Επίσης εντοπίστηκαν σημεία που ενώ υπάρχει ράμπα για την ανάβαση, το πεζοδρόμιο στην στροφή του δεν έχει χώρο 1.5μ ώστε να επιτρέπεται η στροφή σε άτομο με αμαξίδιο ή σε άτομο με μπαστούνι ή με συνοδό.

Μετά την επίλυση αυτών των προβλημάτων είναι σημαντικό το ΠαΔΑ να έρθει στο σήμερα και να δοκιμαστούν νέες τακτικές όπου δεν έχουν υλοποιηθεί στο χώρο και είναι πια απαραίτητες για έναν προσβάσιμο χώρο. Η σήμανση, οι ταμπέλες με Braille, η ηχητική σήμανση, οι λαβές σε σωστό ύψος στις πόρτες είναι μερικές από τις εργασίες που λείπουν. Λείπουν καινοτομίες ,ακόμα, όπως κατασκευές με οδηγό την αφή στην κατασκευή όπως Braille σε κιγκλιδώματα που υποδεικνύουν την διαδρομή.

Ύστερα, το ΠαΔΑ οφείλει να παρακολουθεί τις αλλαγές στα πλαίσια για την προσβασιμότητα, να ανταποκρίνεται με ευελιξία και ίσως να προτείνει αλλαγές για την καλύτερη πρόσβαση των ατόμων στους πανεπιστημιακούς χώρους. Οι εφαρμογές στο ΠαΔΑ για τα άτομα με αναπηρία πρέπει να έχουν αντοχή στο μέλλον το οποίο προκύπτει βάζοντας σωστά «θεμέλια» και αξιολογώντας τις εφαρμογές. Οι φορείς του ΠαΔΑ οφείλουν να παρακολουθούν τις καινοτομίες και να προσπαθούν να διατηρήσουν τις προσβάσιμες εφαρμογές, και να φροντίζουν για τη συντήρησή τους. Έτσι κι αλλιώς οι Υποδομές στο χώρο είναι ένας από τους στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης που στηρίζει το Πανεπιστήμιο, όπως και οι Βιώσιμες Πόλεις και ο στόχος για Λιγότερες Ανισότητες.

Ανοίγοντας το διάλογο, προτείνεται η δημιουργία μίας ομάδας επιμέλειας για σχέδια προσβασιμότητας για την ομαλή προσέγγιση στο Πανεπιστήμιο, συγκροτημένη από φορείς του Πανεπιστημίου, όργανα του τμήματος ΣΕΥΠ και εργαζόμενους και φοιτητές άτομα με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενα άτομα.

Εν κατακλείδι αυτή η έρευνα μας κάνει να αναρωτιόμαστε τι λείπει ως σύνολο από το Πανεπιστήμιο. Αυτό που λείπει είναι ένα οργανωμένο σχέδιο με τη βοήθεια των επιστημών για τα άτομα με αναπηρία αλλά και τη συμμετοχή των ίδιων των ατόμων με αναπηρία που παίρνουν μέρος σε οποιαδήποτε δραστηριότητα του Πανεπιστημίου. Ακόμα λείπει ο ανοιχτός διάλογος με όλους τους συμμετέχοντες στο Πανεπιστήμιο, για την προσβασιμότητα, για την συμμετοχή όλων και την μετακίνηση σε όλα τα σημεία του χώρου. Η συμμετοχή όλων των φορέων είναι εξαιρετικά σημαντική διότι η ισότητα προκύπτει όταν ακούγονται και συμερίζονται όλες οι απόψεις. Ειδικά στα προβλήματα μετακίνησης πάντα υπάρχουν και οι ατομικές δυσκολίες πέρα από τις δυσκολίες που μπορούν να χαρακτηρίζουν ένα σύνολο ατόμων.

Τέλος, λείπει η υιοθέτηση στρατηγικών από παραδείγματα που έχουν πετύχει. Βλέποντας προηγουμένως το παράδειγμα του Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, αξίζει από άλλα κέντρα όπως το ΠαΔΑ να παρατηρήσει πως το ΚΠΙΣΝ είναι πλήρως προσβάσιμο και να αναρωτηθεί πως το επίτευξε αυτό.

Επιθυμούμε να ανοίξει ο διάλογος για τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να ασκηθούν στο χώρο του Πανεπιστημίου ώστε το ίδιο να πληροί τις προδιαγραφές ενός προσβάσιμου Πανεπιστημίου προσαρμοσμένο στο σήμερα, ελεύθερο για όλους. Ένα άτομο είναι ίσο και όταν μπορεί να βαδίζει ανεξάρτητο χωρίς βοήθεια στο χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εάν κοιτάξουμε την τωρινή κατάσταση στους δρόμους της Αθήνας θα δούμε πολλές ομοιότητες. Η κοινωνία συνηθίζει σε έναν τρόπο και λειτουργεί αντίστοιχα. Στην Αθήνα ένα άτομο με αναπηρία ενώ γίνονται προσπάθειες διόρθωσης, δυσκολεύεται ακόμα να βαδίσει μία διαδρομή αυτόνομα. Αυτό είναι το πρώτο και γενικό συμπέρασμα που προέκυψε από την μελέτη.

Επίσης παρατηρήθηκαν τα εξής, αρχικά δεν τηρείται η προσβάσιμη αλυσίδα. Ενώ η προσβασιμότητα τηρείται σε αρκετά σημεία της πόλης, δεν συναντάμε προσβάσιμες διαδρομές στο σύνολό της. Ένα άτομο με αναπηρία βαδίζοντας την πορεία του, κάποια στιγμή θα χρειαστεί να διακόψει. Σε βάθος χρόνου όταν συμβαίνει συνέχεια, το άτομο θα αναγκαστεί αν δεν βρει μια λύση, να σταματήσει τη διαδρομή και να περιοριστεί σε κάποιον χώρο που γνωρίζει και μπορεί να μετακινηθεί. Είτε γιατί δεν υπάρχουν υποδομές είτε γιατί οι υποδομές αυτές δεν είναι σωστά εφαρμοσμένες. Φαίνεται δηλαδή η Αθήνα μία πόλη δύο ταχυτήτων. Μία πόλη σε σημεία της πλήρως προσβάσιμη και σε άλλα σημεία της ελλιπής.

Ένα άλλο πρόβλημα που εντοπίστηκε είναι ότι δεν υπάρχει συντήρηση συχνά στις υποδομές. Πολλές ράμπες ήταν κακοσυντηρημένες ή διαλυμένες. Υπήρχαν αρκετές βλάβες σε πεζοδρόμια, ανισόπεδα επίπεδα, χαλασμένες οδεύσεις τυφλών.

Ακόμα, αξίζει να τονιστεί πως η ανθρώπινη ανυπακοή έχει δημιουργήσει πρόβλημα στις υποδομές. Συχνό φαινόμενο είναι το παράνομο παρκάρισμα σε θέση ΑμεΑ, η τοποθέτηση εξοπλισμού καταστημάτων στην ελεύθερη ζώνη του πεζοδρομίου και πάνω σε οδηγούς οδευσης τυφλών. Βέβαια εντοπίστηκαν και κατασκευαστικά λάθη, όπως η τοποθέτηση ρολογιού πάνω σε οδηγό οδευσης τυφλών στον Άγιο Δημήτριο.

Ο θόρυβος λειτουργεί αποσπαστικά για τα άτομα με προβλήματα στην όραση, οπότε τα σημεία με έλλειψη της ηχορύπανσης είναι πιο ευνοϊκά. Αυτό βέβαια έρχεται σε σύγκρουση με την κινητικότητα της πόλης και δεν το συναντάμε συχνά, οπότε δεν είναι εύκολο να εξαλειφθεί, ειδικότερα στα αστικά κέντρα. Επίσης, οι χώροι που μετακινούνται τα άτομα με δυσκολία στην όραση πρέπει να είναι απαλλαγμένοι από εμπόδια και συνωστισμό γιατί μπορεί να προκληθεί ατύχημα.

Στην Αθήνα λείπει επίσης η άντληση καινοτομιών που έχουν εφαρμοστεί σε άλλες περιοχές με επιτυχία. Μία καινοτομία που εντοπίστηκε ήταν οι έξυπνες διαβάσεις, που

βρίσκονται σε μερικά σημεία της Αθήνας , όπως το Καλλιμάρμαρο αλλά δεν εφαρμόζονται καθολικά. Αυτή είναι η μόνη καινοτομία που εντοπίστηκε. Δεν βρέθηκαν παιδικές χαρές στο χώρο μελέτης που να είναι συμπεριληπτικές αν και οι καινούριες τηρούν τους κανονισμούς προσβασιμότητας.

Με τον καιρό γίνονται προσπάθειες διόρθωσης, με σκοπό την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων ώστε να χωρούν όλες οι λειτουργίες του πεζοδρομίου. Στην αναζήτηση λύσεων οι δήμοι προσπαθούν να αυξήσουν τα πεζοδρόμια και να μειώσουν τους δρόμους διέλευσης αυτοκινήτων για τη μεγαλύτερη ασφάλεια των πεζών. Βέβαια αυτό θα προκαλέσει αντιδράσεις και αναταράξεις στην ισορροπία της διαβίωσης των ατόμων.

Η σήμανση προτείνεται να συνδυάζεται με φωτεινούς σηματοδότες και με ηχητική σήμανση από αυτόματους ή ενεργοποιούμενους από τους πεζούς, σηματοδότες. Οι μηχανισμοί χειρισμού προτείνεται σε μία ζώνη υψών 0,90 έως 1,20 μέτρα από το δάπεδο.

Αναζητήθηκε στους δήμους ποιες προδιαγραφές τηρούνται. Για παράδειγμα στο δήμο Αγίου Δημητρίου παρόλο που ο κεντρικό δρόμος της είναι προβληματικός αρκετά, υπάρχουν προσπάθειες αλλαγής και ένταξης της προσβασιμότητας στο δήμο. Οι νέες μελέτες ακολουθούν το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας. Όλα τα έργα μελετώνται σε σχέση με την προσβασιμότητα.

Υπάρχει στο σύνολο των αναγκών, η δημιουργία συμπεριληπτικών πόλεων, πόλεων που να είναι προσβάσιμες έχοντας οι αρμόδιοι και οι πολίτες τι σημαίνει προσβασιμότητα, ποια είναι τα άτομα με αναπηρίες, τι ανάγκες έχουν που διαφέρουν και που υπάρχουν κοινά σημεία με τον υπόλοιπο κόσμο και τελικώς πώς μπορούμε όλοι μαζί να συνυπάρχουμε ελεύθερα όπως έχουμε ανάγκη και όπως ορίζεται ως συνταγματικό μας δικαίωμα. Η Πολιτεία οφείλει να ενημερώνει τους πολίτες για τα ζητήματα των ίδιων πόλεων, να αναζητά λύσεις, αλλά και να ακούει τις ανάγκες των πολιτών.

Πρέπει τα άτομα με αναπηρία ή/ και τα εμποδιζόμενα άτομα να εισακούγονται αφού μία πόλη δεν μπορεί να δομηθεί αποκλείοντας τα, όπως και οποιαδήποτε άλλη κοινωνική ομάδα. Η πόλη οφείλει να δομείται με σεβασμό προς όλους τους ανθρώπους που την απαρτίζουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ανδρονίκη Κυπριωτάκη. 'Έλεγχος συνθηκών προσβασιμότητας και προτάσεις για εμποδιζόμενα άτομα στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας'. Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, 2019.
- Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες. 'Σχεδιάζοντας για όλους', Οδηγίες Σχεδιασμού'. Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες, ΥΠΕΧΩΔΕ, 1990.
- Δρ. Διονυσία-Γεωργία Περπερίδου, και Θάνος Βλαστός. 'Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων'. *research gate*, τχ. 3 (Νοέμβριος 2007).
- Δρ. Διονυσία Γεωργία Περπερίδου. 'Θεωρητικό Πλαίσιο, Αστικός Χώρος και Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας. Ορίζοντας τα Σχέδια Αστικής Προσβασιμότητας.', 2023.
- Δρ. Διονυσία-Γεωργία Περπερίδου. 'Θεσμικό Πλαίσιο', 2023.
- Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων, Pub. L. No. Άρθρο 26, 4067 (2012).
- Ευρωπαϊκή Ένωση. 'Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2020, Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για πιο προσβάσιμες πόλεις στην Ε.Ε.' Υπηρεσία έκδοσης της Ευρωπαϊκής ένωσης 2020, 2020. europa.eu.
- Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. 'Υπηρεσίες ΑμέΑ, Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Ιστοσελίδα. Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, χ.χ. <https://snfcc.org/accessibility>.
- Ομάδα Εργασίας ΜΟΔ ΑΕ, CIVINET CY-EL, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας της σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων ΕΜΠ, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, και ΥΠΕΝ. 'ΟΔΗΓΟΣ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΩΝ'. ΜΟΔ.ΑΕ., 2019.
- Παπαγεωργίου, Γεώργιος. "Περιβαλλοντική-αστική ψυχολογία: η επίδραση του αστικού πρασίνου στην ψυχική υγεία." (2023). Διπλωματική Εργασία, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ, ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ – ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, 2022.
<https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/56819/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%CE%95%CE%A1%CE%93%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%91%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%A1%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%91%CE%A0%CE%91%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%A1%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A5.pdf?sequence=1>
- Παναγιώτα Κέζιου. 'Προτυποποίηση της Προσβασιμότητας για εργασία με τη χρήση μεθόδων χωρικής στατιστικής: Η περίπτωση της Αθήνας'. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, 2019.

- Σοφία Μιζαμιστή, Ευάγγελος Νικολαΐδης, και Αλέξανδρος Μουρούζης. ‘Πιλοτική Μελέτη Προσβασιμότητας σε ΟΤΑ στη Διασυνοριακή Περιοχή’. Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία-Παράρτημα Β.Ελλάδος, Εθνικό Συμβούλιο Ατόμων με Αναπηρία στη Βουλγαρία-Παράρτημα Χάσκοβο, 2012.
- Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων, δικαιώματα ατόμων με αναπηρίες και άλλες διατάξεις., 4488 Άρθρο 60, παρ.1 § Α’ 137 (2017).
- Brown, Denver M. Y., Timothy Ross, Jennifer Leo, Ron N. Buliung, Celina H. Shirazipour, Amy E. Latimer-Cheung, και Kelly P. Arbour-Nicitopoulos. ‘A Scoping Review of Evidence-Informed Recommendations for Designing Inclusive Playgrounds’. *Frontiers in Rehabilitation Sciences* 2 (24 Μάιος 2021): 664595. <https://doi.org/10.3389/fresc.2021.664595>.
- GENERAL RECREATION, INC. ‘INCLUSIVE PLAYGROUNDS How To Plan, Design And Build Inclusive Playgrounds’. Inclusive Playgrounds, 2019. <https://www.inclusiveplaygrounds.net/>.
- GlobiSMART. ‘ΕΞΥΠΙΝΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ’. Εταιρία, 2023. <https://globismart.gr/%CE%B5%CE%BE%CF%85%CF%80%CE%BD%CE%B5%CF%83-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%83/?fbclid=IwAR0H4WyUlnf3rN8faeqXj59gqNND-3b1rehQYe6P73J-VI2SeG5nYDe-iV4>.
- ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ. ‘ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑ: Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΨΥΧΙΚΗ ΥΓΕΙΑ’. Διπλωματική Εργασία, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ, ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ – ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, 2022. <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/56819/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%CE%95%CE%A1%CE%93%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%91%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%A1%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%91%CE%A0%CE%91%CE%93%CE%95%CE%A9%CE%A1%CE%93%CE%99%CE%9F%CE%A5.pdf?sequence=1>.
- ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ. Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη σύμβαση των ατόμων με αναπηρίες, Pub. L. No. ΦΕΚ 88/Α, 4074 (2012).
- ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ. ‘Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία’. ΦΕΚ. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο, 20 Ιούνιος 2020.

- «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΚΟΚ), Pub. L. No. ΦΕΚ 57/Α, 2696 (1999).
- Νέος Οικοδομικός κανονισμός, Pub. L. No. ΦΕΚ 79/Α, 4067 (2012).
- «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις», Pub. L. No. ΦΕΚ 269/Α, 4315 (2014).