



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Έλεγχος συνθηκών προσβασιμότητας και προτάσεις για
εμποδιζόμενα άτομα στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας»



Κυπριωτάκη Ανδρονίκη

Επιβλέπων : Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ – ΙΟΥΛΙΟΣ 2019



**NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS RURAL AND
SURVEYING ENGINEERING**

REGIONAL URBAN PLANNING AND DEVELOPMENT

**«Check of accessibility conditions and suggestions for disabled people
in the historic triangle of Athens»**



Kipriotaki Androniki

Supervisor : Thanos Vlastos, Professor NTUA

ATHENS – JULY 2019

Ευχαριστίες

Στο πλαίσιο ολοκλήρωσης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον Δρ. Ευθύμιο Μπακογιάννη και τον καθηγητή κ. Θάνο Βλαστό, για την αμέριστη βοήθεια που μου παρείχαν σε όλη τη διαδικασία εκπόνησης της, την καθοδήγηση αλλά και τις ουσιαστικές παρατηρήσεις που με βοήθησαν να αναπτύξω πολύπλευρα και σε βάθος το θέμα της εργασίας.

Θα ήθελα επίσης να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου Ευαγγελία και Αντώνη για τη διαχρονική συμπαράστασή τους και τη στήριξη που μου παρέχουν προκειμένου να επιτύχω τους στόχους μου. Ταυτόχρονα, θέλω να ευχαριστήσω τα αδέρφια μου Μάνο, Μαίρη και Γιώργο για την αγάπη τους και τις συμβουλές που μου δίνουν συνεχώς.

Τέλος, οφείλω ένα ακόμη τεράστιο ευχαριστώ στους φίλους μου, που στάθηκαν αρωγοί και ψυχολογικοί υποστηρικτές στην προσπάθειά μου. Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Παντελή Παναγιωτίδη για την αμέριστη ψυχολογική υποστήριξη που κατέδειξε σε όλες τις φάσεις της εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ABSTRACT

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	16
1.1 Υπόθεση εργασίας	16
1.2 Στόχοι εργασίας	17
1.3 Μεθοδολογία και δομή	17
2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	19
2.1 Ορισμοί και βασικές έννοιες	19
2.1.1 Ανθρωπομετρικά στοιχεία	19
2.1.2 Στοιχεία σχεδιασμού	23
2.2 Βασικό θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο	25
2.2.1 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο	26
2.2.2 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο	31
2.2.3 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο	32
2.2.4 Συμπεράσματα	32
2.3 Κριτήρια Ελέγχου Προσβασιμότητας	32
2.3.1 Πεζοδρόμια	32
2.3.2 Διασταυρώσεις και διαβάσεις πεζών	32
2.3.3 Πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας	36
2.3.4 Πλατείες και κοινόχρηστοι χώροι – χώροι πρασίνου	36
2.3.5 Δρόμοι χωρίς πεζοδρόμια	36
2.3.6 Μεταφορές	37
3. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	38
3.1 Ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Βραβείο προσβάσιμης πόλης»	38
3.2 Παραδείγματα επιτυχημένων προσβάσιμων πόλεων στην Ευρώπη	38
3.3 Συμπεράσματα	52

4. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΡΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	54
4.1 Γενικά στοιχεία	54
4.2 Σημεία ενδιαφέροντος	56
4.3 Οδικό δίκτυο	58
4.4 Μεταφορές	60
4.4.1 Δημόσια συγκοινωνία	60
4.4.2 Χώροι στάθμευσης	63
4.4.3 Θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ	64
4.4.4 Συμπεράσματα	65
4.5 Παραδείγματα προσβάσιμων διαδρομών με βάση την υφιστάμενη κατάσταση	65
4.6 Καθορισμός διαδρομών προς αξιολόγηση	70
5. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΥΝΕΧΕΙΩΝ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	82
5.1 Προτάσεις βελτίωσης οδικού χώρου για την ενίσχυση της προσβασιμότητας	84
5.1.1 Βελτίωση υφιστάμενων ραμπών ΑμεΑ	84
5.1.2 Δημιουργία νέων ραμπών και διαπλάτυνση πεζοδρομίων	90
5.1.3 Αποκατάσταση ελεύθερης διέλευσης πεζών	98
5.1.3.1 Εμπόδια	101
5.1.3.2 Συστηματική παράνομη στάθμευση	103
5.1.4 Παρουσία οδηγού όδευσης τυφλών	108
5.2 Προτάσεις βιώσιμης κινητικότητας	113
5.2.1 Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	113
5.2.2 Βελτίωση προσβασιμότητας Δημόσιας συγκοινωνίας	124
5.2.3 Βελτίωση ιδιωτικών χώρων στάθμευσης	126
5.2.4 Βελτίωση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ	126
5.2.5 Συστηματικός έλεγχος για την συντήρηση των παρεμβάσεων	128
5.2.6 Περιορισμός χρήσης ιδιωτικού οχήματος	128
5.3 Πρόσβαση σε όλα κτίρια εξυπηρέτησης κοινού	129
6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ	130

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3.1: Διάδρομος όδευσης πεζών, πεζοδρόμια και ράμπα	39
Εικόνα 3.2: Σήματα διάβασης πεζών	40
Εικόνα 3.3: Τύπος υπερυψωμένης διάβασης στην πόλη Ελσίνκι της Φιλανδίας	41
Εικόνα 3.4: Ανάγλυφος οδηγός όδευσης τυφλών στο κέντρο της πόλης Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας.....	42
Εικόνα 3.5: Ράμπα σε γέφυρα στο κέντρο της πόλης Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας ...	42
Εικόνα 3.6: Δρόμος στη πόλη Λουμπλιάνα της Σλοβενίας	43
Εικόνα 3.7: Τύπος υπερυψωμένης διάβασης σε δρόμο του Μιλάνου της Ιταλίας ..	45
Εικόνα 3.8: Νησίδα στη πόλη Μιλάνο της Ιταλίας.....	45
Εικόνα 3.9: Δρόμος στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας με διάβαση και νησίδα.....	46
Εικόνα 3.10: Οδός στο Τσέστερ με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας	48
Εικόνα 3.11: Δρόμος του Βερολίνου με διάβαση και νησίδα.....	49
Εικόνα 3.12: Χρήστες του προγράμματος πλοήγησης στο οποίο τα άτομα με προβλήματα όρασης λαμβάνουν ακουστικές οδηγίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους	50
Εικόνα 3.13: Από την εφαρμογή «AccessMap», η εικόνα του Σηάτλ.....	51
Εικόνα 3.14: Παράδειγμα του έργου «OpenSidewalks»	52
Εικόνα 5.1: Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Πειραιώς και Σωκράτους	86
Εικόνα 5.2: Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Αθηνάς και Ευριπίδου	87
Εικόνα 5.3: Απεικόνιση της οδού Ερμού.....	88
Εικόνα 5.4: Σχέδιο εξομαλυμένης ράμπας.....	88
Εικόνα 5.5: Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Ψαρομηλίγκου και Αγίων Ασωμάτων.....	89
Εικόνα 5.6: Απεικόνιση της οδού Πειραιώς.	92
Εικόνα 5.7: Απεικόνιση της οδού Πειραιώς.	93
Εικόνα 5.8: Σχέδιο διαμόρφωσης ράμπας σε διάβαση με νησίδα.	93
Εικόνα 5.9: Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Σαρρή και Σαχτούρη.....	94

Εικόνα 5.10: Σχέδιο δημιουργίας νέας ράμπας στη διασταύρωση των οδών Σαρρή και Σαχτούρη και διαπλάτυνση πεζοδρομίου στην οδό Σαρρή.	95
Εικόνα 5.11: Σχέδιο κάτοψη ράμπας με όδευση τυφλών.	95
Εικόνα 5.12: Απεικόνιση της οδού Ερμού.....	96
Εικόνα 5.13: Απεικόνιση της οδού Πειραιώς	96
Εικόνα 5.14: Απεικόνιση της οδού Μητροπόλεως	99
Εικόνα 5.15: Απεικόνιση της οδού Ψαρομηλίγκου	100
Εικόνα 5.16: Σχέδιο ορθής χωροθέτησης αστικού εξοπλισμού.....	100
Εικόνα 5.17: Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Χρήστου Λαδά και Καρύτση	101
Εικόνα 5.18: Απεικόνιση της οδού Σοφοκλέους	102
Εικόνα 5.19: Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Καρύτση και Κολοκοτρώνη.....	104
Εικόνα 5.20: Απεικόνιση της οδού Μητροπόλεως	105
Εικόνα 5.21: Απεικόνιση της οδού Κολοκοτρώνη	106
Εικόνα 5.22: Απεικόνιση της οδού Ερμού.....	107
Εικόνα 5.23: Απεικόνιση της οδού Πειραιώς.	109
Εικόνα 5.24: Απεικόνιση της οδού Λυκούργου.....	110
Εικόνα 5.25: Απεικόνιση της οδού Αθηνάς.....	111
Εικόνα 5.26: Απεικόνιση της οδού Σταδίου	112
Εικόνα 5.27: Απεικόνιση της περιοχής Ψυρρή.....	117
Εικόνα 5.28: Απεικόνιση της περιοχής Ψυρρή.....	117
Εικόνα 5.29: Απεικόνιση της οδού Αγίας Ειρήνης.....	119
Εικόνα 5.30: Απεικόνιση της οδού Αγίας Ειρήνης.....	120
Εικόνα 5.31: Απεικόνιση της οδού Λέκκα.....	121
Εικόνα 5.32: Απεικόνιση της οδού Περικλέους	122
Εικόνα 5.33: Απεικόνιση της οδού Λεωκορίου	123
Εικόνα 5.34: Στάση με ειδική προεξοχή για άτομα με κινητικά προβλήματα	125

Εικόνα 5.35: Ενδεικτική παρέμβαση αποκατάστασης προσβασιμότητας σε στάση λεωφορείου	126
Εικόνα 5.36: Σχέδιο χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ	128

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 4.1: Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων και Περιοχή Μελέτης	54
Χάρτης 4.2: Περιοχή Μελέτης	56
Χάρτης 4.3: Τμήμα του εμπορικού τριγώνου που υλοποιείται πρόγραμμα πιλοτικής παρέμβασης του Δήμου Αθηναίων	57
Χάρτης 4.4: Απεικόνιση των υφιστάμενων πεζόδρομων και των υπό κατασκευή πεζόδρομων	60
Χάρτης 4.5: Απεικόνιση των προσβάσιμων στάσεων αστικής συγκοινωνίας	61
Χάρτης 4.6: Απεικόνιση των προσβάσιμων σταθμών μετρό και ηλεκτρικού σιδηρόδρομου	62
Χάρτης 4.7: Απεικόνιση των προσβάσιμων χώρων στάθμευσης	64
Χάρτης 4.8: Απεικόνιση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ	64
Χάρτης 4.9: Απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης μεταφορών στην περιοχή μελέτης	65
Χάρτης 4.10: Απεικόνιση των διαδρομών 1 ^{ης} υπόθεσης, από Πλατεία Πλαστήρα προς Δημαρχείο	66
Χάρτης 4.11: Απεικόνιση των διαδρομών 1 ^{ης} υπόθεσης, από Πλατεία Πλαστήρα προς Δημαρχείο	67
Χάρτης 4.12: Απεικόνιση των διαδρομών 2 ^{ης} υπόθεσης, από Ζωγράφου προς Πλατεία Μοναστηρακίου	68
Χάρτης 4.13: Απεικόνιση των διαδρομών 2 ^{ης} υπόθεσης, από Ζωγράφου προς Πλατεία Μοναστηρακίου	69
Χάρτης 4.14: Απεικόνιση της διαδρομής 1	71
Χάρτης 4.15: Απεικόνιση της διαδρομής 2	71
Χάρτης 4.16: Απεικόνιση της διαδρομής 3	72
Χάρτης 4.17: Απεικόνιση της διαδρομής 4	72
Χάρτης 4.18: Απεικόνιση της διαδρομής 5	73
Χάρτης 4.19: Απεικόνιση της διαδρομής 6	73
Χάρτης 4.20: Απεικόνιση της διαδρομής 7	74
Χάρτης 4.21: Απεικόνιση της διαδρομής 8	74

Χάρτης 4.22: Απεικόνιση της διαδρομής 9.....	75
Χάρτης 4.23: Απεικόνιση της διαδρομής 10	75
Χάρτης 4.24: Απεικόνιση της διαδρομής 11.....	76
Χάρτης 4.25: Απεικόνιση της διαδρομής 12.....	76
Χάρτης 4.26: Απεικόνιση της διαδρομής 13.....	77
Χάρτης 4.27: Απεικόνιση της διαδρομής 14.....	77
Χάρτης 4.28: Απεικόνιση της διαδρομής 15.....	78
Χάρτης 4.29: Απεικόνιση της διαδρομής 16.....	78
Χάρτης 4.30: Απεικόνιση της διαδρομής 17.....	79
Χάρτης 4.31: Απεικόνιση της διαδρομής 18	80
Χάρτης 4.32: Απεικόνιση της διαδρομής 19	80
Χάρτης 4.33: Απεικόνιση της διαδρομής 20.....	81
Χάρτης 5.1: Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων στο τρίγωνο	83
Χάρτης 5.2: Απεικόνιση των υφιστάμενων ραμπών που χρειάζονται βελτίωση	84
Χάρτης 5.3: Απεικόνιση των σημείων που χρειάζεται δημιουργία ραμπών, διαπλάτυνση πεζοδρομίου, αποκατάσταση δαπέδου και των υφιστάμενων οδών υπό ανάπλαση	90
Χάρτης 5.4: Απεικόνιση σημείων που απαιτείται η δημιουργία νέων ραμπών.....	91
Χάρτης 5.5: Απεικόνιση οδών που απαιτείται διαπλάτυνση πεζοδρομίων	91
Χάρτης 5.6: Απεικόνιση των εμποδίων που απαιτείται η απομάκρυνσή τους	98
Χάρτης 5.7: Απεικόνιση σημείων που υφίσταται συστηματική παράνομη στάθμευση	103
Χάρτης 5.8: Απεικόνιση των σημείων που απαιτείται δημιουργία και αποκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών	108
Χάρτης 5.9: Απεικόνιση των σημείων που απαιτούνται κυκλοφοριακές παρεμβάσεις	113
Χάρτης 5.10: Απεικόνιση των προτεινόμενων οδών για πεζοδρόμηση	115
Χάρτης 5.11: Απεικόνιση των προτεινόμενων οδών ήπιας κυκλοφορίας	123

Χάρτης 5.12: Απεικόνιση προτεινόμενων σημείων χωροθέτησης θέσεων

στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ..... 127

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρεται στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας, στο οποίο παρά την επισκεψιμότητα που δέχεται καθημερινώς, η υφιστάμενη κατάσταση προσβασιμότητας είναι δυσλειτουργική. Ο παρωχημένος και λανθασμένος σχεδιασμός που διέπει το κέντρο έχει ως συνέπεια μια συγκεκριμένη ομάδα ατόμων που χαρακτηρίζεται ως «εμποδιζόμενα άτομα» να αντιμετωπίζει προβλήματα πρόσβασης και περιθωριοποίησης. Βασικά στοιχεία για την επίτευξη της προσβασιμότητας είναι η ύπαρξη ραμπών, τα προσπελάσιμα πεζοδρόμια και οι προσβάσιμες μεταφορές. Στο ιστορικό τρίγωνο κυριαρχούν οι απροσπέλαστες ράμπες, ενώ σε πολλά σημεία διασταυρώσεων είναι ανύπαρκτες. Τα πεζοδρόμια εμφανίζονται σε αρκετές οδούς κατεστραμμένα και με πλάτος ακατάλληλο για μετακίνηση ατόμων με αμαξίδιο. Όσον αφορά τις υποδομές των μεταφορών, το ιστορικό τρίγωνο εμφανίζει ελάχιστες και ανεπαρκείς θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ και οι περισσότερες στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας είναι απροσπέλαστες. Αποτέλεσμα αυτών των συνθηκών είναι ο φραγμός και η αλλοίωση του αστικού χώρου. Σύμφωνα με τα παραπάνω, πραγματοποιήθηκε συλλογή στοιχείων που αφορούν την πρόσβαση και μετακίνηση των πεζών στο ιστορικό τρίγωνο. Έπειτα, πραγματοποιήθηκε ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης των μεταφορών και απεικονίστηκαν επιλεγμένες διαδρομές προς αξιολόγηση. Στόχος της επιλογής τους ήταν ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ολοκληρωμένων διαδρομών πλήρους προσβασιμότητας, συνδέοντας κεντρικά σημεία της πόλης με την δημόσια συγκοινωνία και τους χώρους στάθμευσης. Στη συνέχεια, καταγράφηκαν και απεικονίστηκαν τα μόνιμα και προσωρινά εμπόδια που δυσχεραίνουν την κίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων στο δημόσιο χώρο της περιοχής. Με βάση τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, πραγματοποιήθηκαν προτάσεις παρεμβάσεων για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας και την προάσπιση της βιώσιμης κινητικότητας στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας.

Abstract

This diploma thesis refers to the historical triangle of Athens, in which despite the traffic it receives daily, the existing accessibility status is dysfunctional. The obsolete and erroneous design that governs the center has the consequence that a particular group of people identified as "disabled people" face problems of access and marginalization. Essential elements for achieving accessibility are ramps, accessible walkways and transport. The historic triangle is dominated by inaccessible ramps, and at many junction points there are nonexistent. The sidewalks appear on several damaged roads and with a width unsuitable for moving people with a wheelchair. As far as transport infrastructure is concerned, the historic triangle has few and insufficient disabled parking places and most public transport stops are inaccessible. The result of these conditions is the barrier and the alteration of urban space. Based on the above, data on pedestrian access and movement in the historical triangle were collected and analyzed. An analysis of the current transport situation was then carried out and selected routes to be assessed. The aim of their choice was the design and implementation of complete accessibility routes, connecting central points of the city with public transport and car parks. Then, the permanent and temporary obstacles that impede the movement of the impeded people in the public area of the area were recorded and depicted. On the basis of the conclusions drawn from the analysis of the current situation, proposals for interventions were made to restore accessibility and to defend sustainable mobility in the historical triangle of Athens.

1. Εισαγωγή

1.1 Υπόθεση Εργασίας

Η εξάπλωση των πόλεων, ιδίως στον Ελλαδικό χώρο, προέκυψε με γνώμονα την κυκλοφορία και την εξυπηρέτηση του ιδιωτικού οχήματος. Πιο συγκεκριμένα, ο πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός, δηλαδή η σχεδίαση κτιρίων, μέσω μαζικής μεταφοράς, κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, υπαίθριων δημόσιων χώρων, δεν διασφάλισε την ελεύθερη, ισότιμη και ασφαλή πρόσβαση των ατόμων, αντιθέτως φρόντισε το σύνολο του πληθυσμού να αντιμετωπίζει ανυπέρβλητα εμπόδια συνεχώς.

Ο λανθασμένος σχεδιασμός προκαλεί σε μια μεγάλη ομάδα πολιτών που χαρακτηρίζεται ως «εμποδιζόμενα άτομα», στην οποία ανήκουν και τα άτομα με αναπηρίες, να αντιμετωπίζουν αδυναμίες στην αυτόνομη διαβίωση και διακίνηση τους με αποτέλεσμα την περιθωριοποίησή και τον κοινωνικό αποκλεισμό τους.

Οι παράγοντες αυτοί που δυσχεραίνουν την συμμετοχή των ατόμων αυτών στην καθημερινή, οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης είναι μερικοί από τους εξής:

- Ακατάλληλα μέσα και συστήματα μετακίνησης,
- Ακατάλληλοι χώροι στάθμευσης,
- Λάθη στο σχεδιασμό,
- Κακοτεχνίες στους δρόμους και στα πεζοδρόμια,
- Παράνομο παρκάρισμα σε πεζοδρόμια και ράμπες,
- Ράμπες που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για ομαλή προσπέλαση,
- Μη επαρκή συντήρηση ραμπών και πεζοδρομίων,
- Δυσκολία στη πρόσβαση μέσω μαζικής μεταφοράς,
- Μη ύπαρξη οδηγών όδευσης τυφλών,
- Εμπόδια επί του διαδρόμου διέλευσης πεζών.

Με γνώμονα τη βιώσιμη κινητικότητα, η οποία έχει σαν στόχο την παροχή ενός υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών στους χρήστες του αστικού περιβάλλοντος μπορεί να υπάρξει μια πόλη η οποία θα προασπίσει την προσβασιμότητα, την κοινωνική ισότητα, την οικονομική αποδοτικότητα και την περιβαλλοντική ακεραιότητα.

Μια βασική ανάγκη και κοινωνική υποχρέωση των πόλεων σε όλους τους κατοίκους και επισκέπτες είναι η προσβασιμότητα. Η ένταξη της πρόσβασης στο σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος και στη πληροφόρηση θα έχει σαν αποτέλεσμα την άρση της ανισότητας. Στην Ελλάδα, μέχρι και πριν λίγα χρόνια, υπήρχαν ελάχιστα προσβάσιμα κτίρια και υποδομές, οι οποίες συγκεντρώνονταν σχεδόν όλες στην Αθήνα. Η κατανομή τους στον αστικό ιστό ήταν σποραδική και ασύνδετη με

αποτέλεσμα την αδυναμία εξυπηρέτησης των εμποδιζόμενων χρηστών. Οι κρατικοί φορείς οφείλουν, σταδιακά και μεθοδικά, να καταργήσουν τα εμπόδια που υπάρχουν, με στόχο την εξασφάλιση της πρόσβασης από το σύνολο του πληθυσμού και κυρίως των ατόμων με αναπηρίες, με πολιτικές ένταξης και ενσωμάτωσης.

Στην παρούσα εργασία, καταγράφεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών στο δημόσιο χώρο και στις μεταφορές του ιστορικού τριγώνου. Σκοπός είναι να αποτελέσει χρήσιμο και χρηστικό εργαλείο για την ανάδειξη των υφιστάμενων εμποδίων στο κέντρο της Αθήνας και μέσω των παρεμβάσεων, την άρση τους, την δημιουργία διαδρομών και δικτύων που θα εξυπηρετούν τους εμποδιζόμενους χρήστες και κυρίως για την ενίσχυση της προσβασιμότητας.

1.2 Στόχοι Εργασίας

Στόχοι της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι:

1. Η ανάδειξη της σημασίας της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας στον αστικό χώρο.
2. Η δημιουργία διαμορφώσεων και η αποκατάσταση τεχνικών χαρακτηριστικών των υποδομών για καθολική πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων.
3. Η ύπαρξη ενός δομημένου περιβάλλοντος φιλικού, προσεγγίσιμου και ασφαλούς για όλες τις κατηγορίες των χρηστών.
4. Η εξάλειψη των εμποδίων και η συνεχής παρακολούθηση για την διασφάλιση της προσπελασιμότητας.
5. Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα προσβασιμότητας και βιώσιμης κινητικότητας.

1.3 Μεθοδολογία και Δομή

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε περιλαμβάνει αναζήτηση και συλλογή δεδομένων από πρωτογενείς πηγές που προήλθαν από την επιτόπια αυτοψία στη περιοχή μελέτης και δευτερογενείς πηγές που αφορούν δημοσιευμένες έρευνες, κείμενα και προηγούμενες εργασίες από τη βιβλιογραφία και το διαδίκτυο. Επίσης, περιλαμβάνει επεξεργασία και ανάλυση των δεδομένων, εντοπισμό κρίσιμων σημείων με στόχο την δημιουργία ολοκληρωμένων προτάσεων – παρεμβάσεων και εξαγωγή συμπερασμάτων από την ερευνητική διαδικασία.

Με την επιτόπια αυτοψία που πραγματοποιήθηκε, εντοπίστηκαν πληροφορίες σχετικά με τα εμπόδια που υπάρχουν εντός των δικτύων κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων, όπως είναι τα πλάτη των πεζοδρομίων, η συστηματική παράνομη στάθμευση, η κατάσταση των ραμπών κ.α. Στην συνέχεια, πραγματοποιήθηκε χαρτογραφική

αποτύπωση των ασυνεχειών μέσω της εφαρμογής google my maps που εμπεριείχε τις προτάσεις παρεμβάσεων εντός της περιοχής μελέτης.

Η δομή της εργασίας είναι η ακόλουθη:

Στο **1^ο κεφάλαιο** γίνεται γενική εισαγωγή στο θέμα, διατυπώνονται οι στόχοι και παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της εργασίας.

Στο **2^ο κεφάλαιο** περιγράφονται οι βασικές έννοιες, οι τυπικές γνώσεις και το νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με την προσβασιμότητα, την αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα. Επιπλέον, παρουσιάζονται τα βασικά κριτήρια ελέγχου προσβασιμότητας σε οδικές υποδομές και δημόσιους κοινόχρηστους χώρους.

Στο **3^ο κεφάλαιο** παρουσιάζονται και περιγράφονται αναλυτικά πόλεις οι οποίες έχουν επιτύχει την προσβασιμότητα για τους εμποδιζόμενους χρήστες κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με τα συμπεράσματα που διεξήχθησαν. Επιπλέον, περιγράφεται το ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης», το οποίο έχει ως σκοπό την προώθηση της προσβασιμότητας στον αστικό χώρο, για τον ολόενα και αυξανόμενο πληθυσμό των εμποδιζόμενων ατόμων στην Ευρώπη.

Στο **4^ο κεφάλαιο** καθορίζεται συγκεκριμένη περιοχή μελέτης στο κέντρο της Αθήνας προς αξιολόγηση και γίνεται εντοπισμός των περιοχών υψηλής επισκεψιμότητας. Με βάση αυτόν, επιλέγονται συγκεκριμένες διαδρομές στις οποίες θα πρέπει να ακολουθηθούν οι απαραίτητες δράσεις για την μετέπειτα δημιουργία μιας ολοκληρωμένης αλυσίδας ανεμπόδιστης πρόσβασης.

Στο **5^ο κεφάλαιο** γίνεται εντοπισμός των προβλημάτων και ασυνεχειών του δικτύου κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων και παρατίθενται οι προτάσεις παρέμβασης για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας.

Στο **6^ο κεφάλαιο** εξάγονται τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας και εκτιμάται η συνολική κατάσταση του δικτύου κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας.

2. Θεσμικό Πλαίσιο και Κριτήρια ελέγχου προσβασιμότητας

2.1 Ορισμοί και βασικές έννοιες

2.1.1 Ανθρωπομετρικά στοιχεία

Λόγω των πολλών ορισμών που εντοπίστηκαν για την αναπηρία, αντιλαμβάνεται κανείς πως η έννοια της αναπηρίας εξαρτάται από τις ικανότητες ενός ατόμου σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του περιβάλλοντος στο οποίο ζει. Αποτέλεσμα αυτού, είναι η εξέλιξη του ορισμού της αναπηρίας κατά καιρούς και η διαφορά του από τόπο σε τόπο.

Η αναπηρία αναφέρεται σε προβλήματα λειτουργίας ή δομής του σώματος με περιορισμούς στη δραστηριότητα και στη συμμετοχή σε καθημερινές καταστάσεις (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2011).

Η αναπηρία αποτελεί ένα μεταβαλλόμενο φαινόμενο, το οποίο οφείλεται στην αλληλεπίδραση των προσωπικών χαρακτηριστικών ενός ατόμου και των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος που αυτό ζει (Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, 2001).

Σύμφωνα με τα παραπάνω, ένας χρήστης με σωματικό πρόβλημα είναι δυνατόν να αισθάνεται ανάπηρος σε ένα περιβάλλον και όχι σε κάποιο άλλο. Αυτό γίνεται σύμφωνα με το αν το περιβάλλον παρέχει σε αυτόν τις κατάλληλες υποδομές και ένα ανεμπόδιο χώρο για να κινηθεί ή τίποτα από αυτά. Επομένως, αυτό που διέπει τη δυνατότητα συμμετοχής και κίνησης του χρήστη είναι ο σχεδιασμός του περιβάλλοντος και όχι η αναπηρία.

Προβάλλεται λοιπόν, η σύνδεση του περιβάλλοντος και της αναπηρίας, καθώς και ο ουσιαστικός ρόλος της προσβασιμότητας. Η προσβασιμότητα αποτελεί στοιχείο του περιβάλλοντος που σχετίζεται άμεσα με την ποιότητα ζωής των ανθρώπων και έμμεσα με τα ανθρώπινα δικαιώματα και την ισότητα και την δημοκρατία.

Σύμφωνα με τις «Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ» από το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ που συντάχθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 1986-1990, επικαιροποιήθηκαν το έτος 1996 και το έτος 1997 και δημοσιεύθηκαν σε τεύχος με τίτλο «Σχεδιάζοντας για όλους», ακολουθούν οι παρακάτω ορισμοί:

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),

(Ν. 4591/2019 – ΦΕΚ 19/Α/12-2-2019).

Άτομα με μόνιμη ανικανότητα είναι οι τυφλοί, οι κινητικοί ανάπηροι και γενικά οι αμβλύωπες, οι κωφοί, αυτοί που έχουν δυσκολία στην αντίληψη, την επικοινωνία και την προσαρμογή καθώς και οι ασθενείς από αρτηριοσκλήρυνση, επιληψία, ανεπάρκεια νεφρού, ρευματικές παθήσεις, καρδιοπάθειες κλπ.

Άτομα με παροδική ανικανότητα μπορεί να είναι τραυματίες, παροδικά ασθενείς κλπ.

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

Άτομα με δυσκολία στην όραση είναι τα άτομα που βλέπουν λίγο ή καθόλου. Τα άτομα αυτά για να μετακινηθούν αυτόνομα χρησιμοποιούν μπαστούνι ή ειδικά εκπαιδευμένα σκυλιά. Οι χώροι με τις απαιτούμενες διαστάσεις βοηθούν στην άνετη διακίνηση τους, καθώς και οι κατευθυντήριοι οδηγοί στο δάπεδο διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης διευκολύνουν τα άτομα αυτά, αφού αναγνωρίζουν τον χώρο με τα άκρα και την ακοή τους. Τα άτομα αυτά εξυπηρετούνται από ειδικούς χειρολισθήρες με αρχή και τέλος, πινακίδες με σύστημα BRAILLE τοποθετημένες σε κατάλληλο ύψος, δάπεδα μη απορροφητικά στον ήχο για να καταλαβαίνουν τους άλλους από τον βηματισμό τους, ευκρινή ηχητική σήμανση και χώρους και που δεν δημιουργούν αντήχηση.

Άτομα με δυσκολία στην ακοή

Τα άτομα αυτά διευκολύνονται στην μετακίνηση από την ύπαρξη έντονης και ευκρινούς σήμανσης. Η εξασφάλιση της καλής επικοινωνίας των ατόμων αυτών βεβαιώνεται με καλό φωτισμό των χώρων, δεδομένου ότι τους επιτρέπει να διαβάζουν τα χείλη του ομιλητή και να επικοινωνούν με νοηματική γλώσσα.

Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και την επικοινωνία

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα άτομα:

- Με μόνιμα μειωμένη αντίληψη, πχ άτομα με διάφορες ψυχικές ή οργανικές παθήσεις.
- Με παροδικά μειωμένη αντίληψη, πχ ηλικιωμένοι, παιδιά, αφηρημένοι, μεθυσμένοι, ναρκομανείς, κουρασμένοι κλπ. Τα άτομα αυτά δυσκολεύονται λόγω της περιορισμένης επαφής με το περιβάλλον και αδυνατούν να δράσουν αυτόνομα καθώς και να αντιδράσουν σε εμπόδια ή κινδύνους. Τα άτομα αυτά διευκολύνονται με απλοποίηση των χώρων διακίνησης, με χρήση σημάνσεων

που περιέχουν ενδείξεις με χρωματικές αντιθέσεις και με έντονα ηχητικά σήματα.

Εμποδιζόμενα Άτομα

Σύμφωνα με την Διεθνή Κατάταξη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, στα εμποδιζόμενα άτομα εκτός από τα άτομα με αναπηρίες περιλαμβάνονται και:

- Οι ηλικιωμένοι,
- Τα παιδιά κάτω των 5 ετών,
- Οι γυναίκες στα τελευταία στάδια εγκυμοσύνης,
- Τα άτομα με αρθρίτιδα, άσθμα και καρδιακά προβλήματα,
- Τα 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.

Σύμφωνα με δημογραφικά στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής και Ευρωπαϊκές έρευνες, διαπιστώνεται ο σχεδόν διπλασιασμός των ευρωπαίων πολιτών, οι οποίοι είναι άνω των 65 ετών και σταδιακά αποκτούν παρόμοιες ανάγκες με τα άτομα με αναπηρία. Οι συγκεκριμένες έρευνες αναφέρουν ότι μέχρι το 2050 αυτή η κατηγορία θα φτάσει το 30% - 40% του γενικού πληθυσμού. Εάν υπολογιστούν και τα άτομα με αναπηρία, εξάγεται το συμπέρασμα ότι μέχρι το 2050 1 στους 2 πολίτες θα έχει ανάγκες όμοιες με αυτές των ατόμων με αναπηρία, συνεπώς θα χρειάζεται αναγκαστικά ένα προσβάσιμο περιβάλλον.

Εμπόδιο νοείται κάθε τι που στερεί σε ένα άτομο με αναπηρία την δυνατότητα πλήρους συμμετοχής σε κάθε κοινωνική δραστηριότητα, λόγω της αναπηρίας του, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών, των αρχιτεκτονικών, των τεχνολογικών, των πολιτικών ή πρακτικών εμποδίων, και των εμποδίων λόγω συμπεριφοράς. Ο εντοπισμός και η άρση των εμποδίων αυτών θα διασφαλίσει την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία (ΕΣΑΜΕΑ, 2013).

Προσβασιμότητα/Προσπελασιμότητα

Προσβασιμότητα είναι η δυνατότητα σε όλα τα άτομα χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας, σωματικής διάπλασης, δύναμης, αντίληψης, εθνικότητας και λοιπών χαρακτηριστικών να κινούνται αυτόνομα με ασφάλεια και άνεση, αλλά και να χρησιμοποιούν τις υποδομές, τις υπηρεσίες και τα αγαθά του περιβάλλοντος (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός).

Στον αστικό χώρο, η προσβασιμότητα νοείται, η δυνατότητα προσέγγισης και χρήσης των κοινόχρηστων χώρων, η οποία καθορίζει το βαθμό συμμετοχής των ατόμων στη

ζωή της πόλης. Η επίτευξή της αποτελεί επιτακτική ανάγκη των πόλεων και επιτυγχάνεται είτε με τον ορθό σχεδιασμό είτε με την ορθή πρόβλεψη.

Η προσπελασιμότητα αποτελεί το μέτρο αξιολόγησης του βαθμού αλληλεπίδρασης των χρήσεων γης και του συστήματος μεταφορών και καθορίζει εάν το σύστημα αυτό εξυπηρετεί το σύνολο του πληθυσμού (El-Geneidy και Levinson,2006).

Η προσπελασιμότητα δηλώνει την ευκολία ενός ανθρώπου να φτάσει σε μία περιοχή με σκοπό να πάρει μέρος σε μια ειδική δραστηριότητα. Πρόκειται, για το μέτρο χωρικού διαχωρισμού μεταξύ ανθρώπινων δραστηριοτήτων, το οποίο αναγνωρίζει την ευκολία με την οποία πλευρίζονται οι δραστηριότητες μιας περιοχής (Καυκαλάς,1999).

Η πόλη πρέπει να είναι προσπελάσιμη από όλους και με ίσους όρους (Αραβαντινός,2007).

Για τα εμποδιζόμενα άτομα η προσπελασιμότητα καθορίζεται από την ύπαρξη εμποδίων στο δίκτυο μετακίνησής τους. Ο εντοπισμός των εμποδίων αυτών και η μετέπειτα άρση τους, θα εξασφαλίσουν σε αυτά τα άτομα μια κοινωνία που θα τους παρέχει ίση συμμετοχή σε κάθε συνιστώσα της ανθρώπινης δραστηριότητας.

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

Καθολικός σχεδιασμός ή Σχεδιασμός για όλους είναι ο σχεδιασμός προϊόντων δομημένου περιβάλλοντος, που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ισότιμα από όλα τα άτομα, χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση (Ν.4067 Νέος Οικοδομικός Κανονισμός).

Η κατάργηση των υψομετρικών διαφορών και η εξομάλυνση των αναπόφευκτων πραγματοποιείται μέσω του καθολικού σχεδιασμού, ο οποίος προσθέτει αξία στο περιβάλλον. Ο σχεδιασμός αυτός, ορίζει αστικούς χώρους με άνεση και ασφάλεια μέσω της επισήμανσης των προσωρινών ή μόνιμων εμποδίων καθώς και της απλοποίησης του αστικού εξοπλισμού.

Ο όρος προσβάσιμη αλυσίδα αναφέρεται σε μια σειρά αλληλοεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, την άνεση και την ασφάλεια των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η συνδυασμένη εφαρμογή προσβάσιμων αλυσίδων δημιουργεί τα προσβάσιμα δίκτυα (ΥΠΕΚΑ Εγκύκλιος 6, 2008).

Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής

Ένωσης (Green Project), περιλαμβάνει το σύνολο των πολιτικών και δράσεων που στοχεύουν στην εφαρμογή βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων με κυρίαρχο άξονα μεταξύ άλλων τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και την προαγωγή των ήπιων μορφών μετακίνησης, με απώτερο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την προάσπιση της υγείας και εν γένει της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την ομαλή λειτουργία της πόλης και για την εξυπηρέτηση του πληθυσμού που ζει και μετακινείται σε αυτή.

2.1.2 Στοιχεία Σχεδιασμού

Δρόμοι ή Οδοί είναι οι κοινόχρηστες εκτάσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών σύμφωνα με τον Ν. 4067/2012 – ΦΕΚ 79/Α/09-04-2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός».

Πλάτος δρόμου σε κάθε σημείο είναι το μήκος της καθέτου στον άξονά της οδού μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών (Ν. 4067/2012 – ΦΕΚ 79/Α/09-04-2012).

Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας νοούνται οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, πέραν των αναφερομένων στη χρήση πεζοδρόμου, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση σύμφωνα με τον Ν. 4315/2014 – ΦΕΚ 269/Α/24-12-2014 «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις».

Τα παρακάτω στοιχεία σχεδιασμού προέρχονται από τις «Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ» από το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ που συντάχθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 1986-1990, επικαιροποιήθηκαν το έτος 1996 και το έτος 1997 δημοσιεύθηκαν σε τεύχος με τίτλο «Σχεδιάζοντας για όλους». Οι οδηγίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως προδιαγραφές, επισημαίνεται όμως ότι έχουν νομοθετηθεί ρυθμίσεις μεταγενέστερες του χρόνου σύνταξης των οδηγιών, οι οποίες κατισχύουν και πρέπει πρωτίστως να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό.

Τέτοιες διατάξεις είναι:

το άρθρο 28 του Νόμου 2831/2000 (ΦΕΚ 140 Α΄) «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες»

Σε εκτέλεση των διατάξεων του άρθρου αυτού εκδόθηκαν:

- Η με αρ. 52487 / 16.11.2001 (ΦΕΚ 18 Β΄ / 2002) απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε υφιστάμενα κτίρια»,
- Η με αρ. 52907 / 28.12.2009 (ΦΕΚ 2621 Β΄ / 2009) απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε

κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών».

Τα στοιχεία σχεδιασμού ορίζονται ως εξής :

Πεζοδρόμιο

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

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

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

Ως ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ορίζεται το ελάχιστο πραγματικό ύψος στην ελεύθερη ζώνη όδευσης για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών.

Ως οδηγός όδευσης τυφλών ορίζεται μια λωρίδα εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση.

Ως ύψος πεζοδρομίου ορίζεται το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου.

Κατά μήκος ή αξονική κλίση πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Εγκάρσια κλίση πεζοδρομίου είναι η κλίση του πεζοδρομίου κατά την κάθετο διεύθυνση προς την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Ως δάπεδο πεζοδρομίου ορίζεται η τελική βατή επιφάνεια του πεζοδρομίου.

Ως αστικός εξοπλισμός ορίζονται οι πάσης φύσεως μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου, που αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση και υγιεινή όλων των χρηστών του.

Ως μόνιμα εμπόδια ορίζονται οι πάσης φύσεως σταθερές κατασκευές και εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου και είναι δυνατόν να ελεγχθούν κατά το στάδιο του σχεδιασμού (πχ τηλεφωνικοί θάλαμοι, δένδρα, πινακίδες σήμανσης κλπ).

Ως προσωρινά εμπόδια ορίζονται τα πάσης μορφής στοιχεία που καταλαμβάνουν για περιορισμένο χρονικό διάστημα το πεζοδρόμιο ή τμήμα αυτού.

Ως λωρίδα επισήμανσης ορίζεται η λωρίδα διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο του πεζοδρομίου και τον οδηγό όδευσης τυφλών, η οποία αποβλέπει στην προειδοποίηση για αλλαγή επιπέδου ή για την ύπαρξη εμποδίων ή κινδύνου μέσα στο ελεύθερο ύψος της ζώνης όδευσης πεζών και είναι κάθετη στον άξονα της κίνησης.

Ως σήμανση νοείται κάθε μέσον που προσφέρει ενδείξεις οι οποίες αφορούν στην ασφάλεια και στην πληροφόρηση όλων των ατόμων που μετακινούνται.

Πεζόδρομοι

Πεζόδρομοι είναι οι διαμορφωμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι που εξυπηρετούν κυρίως τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία των πεζών και ΑμεΑ. 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 του (Σύμφωνα με τον Ν. 4315/2014 – ΦΕΚ 269/Α/24-12-2014 «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις»).

Σύμφωνα με τις οδηγίες Σχεδιασμού οι πεζόδρομοι επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα κλπ), σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κλπ).

Ως πλάτος πεζοδρόμου ορίζεται η απόσταση μεταξύ των δύο ρυμοτομικών γραμμών.

Ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρόμου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών.

Ράμπες Ατόμων και Αμαξιδίων

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

Δάπεδο ράμπας νοείται η βατή επιφάνεια της ράμπας που χρησιμοποιείται από τους χρήστες της.

2.2 Βασικό θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο

Στο παρών υποκεφάλαιο παρουσιάζεται το αναλυτικό ειδικό νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει σχετικά με την προσβασιμότητα έως την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας εργασίας.

2.2.1 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Η βασική εθνική νομοθεσία που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο, στο δημόσιο χώρο και στους κοινόχρηστους χώρους περιλαμβάνει, με χρονολογική σειρά, τα εξής:

- **Οδηγίες σχεδιασμού 1991 – Σχεδιάζοντας για όλους** (βασικό νομοθετικό εργαλείο για την προσβασιμότητα).
- Το **Σύνταγμα της Ελλάδας** (αναθεώρηση 2001) αναφέρεται στο **άρθρο 21, παράγραφος 6**: «Τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας».
- **Εγκύκλιος 6/2008 ΥΠ.ΕΣ. με Α.Π 8303/08.02.2008** « Δίκτυο προσβασιμότητας Α.μεΑ. – Αφαίρεση εμποδίων από κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και Α.μεΑ.».
- **Απόφαση Αριθ. 52907/ΦΕΚ 2621B/31.12.2009** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών».
- **Κ.Υ Απόφαση Αριθ. 6952/ΦΕΚ 420B/16.03.2011** «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»

Παρακάτω παρουσιάζονται όλες οι επιμέρους νόμοι, σε χρονολογική σειρά, που σχετίζονται με την προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ στη χώρα :

1. Ν.1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ 85)»
2. Ν. 2430/1996 (ΦΕΚ 156/A/1-.07.96), «Υιοθέτηση παγκόσμιου προγράμματος δράσης και κανόνων ίσων ευκαιριών για άτομα με αναπηρία των Ηνωμένων Εθνών».
3. Ν. 2465/1997 (ΦΕΚ 28A/26.02.1997) – Θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
4. Ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57A/23.3.1999) – Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα με ιδιαίτερη έμφαση στη διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών, ΥΠΕΚΑ.
5. Ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46A/03.03.2000) – Ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις.
6. Ν. 2831/2000 (ΦΕΚ 140/A/13.06.2000), «Τροποποίηση των διατάξεων του Ν. 1577/1985 ‘Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός’ και άλλες πολεοδομικές διατάξεις, άρθρο 18 και 28.
7. Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268A/23.11.2001) – Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικό έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις.

8. Ν. 3057/2002 «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν. 2725/1999, ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και άλλες διατάξεις», άρθρο 82 «Θέματα Ολυμπιακής προετοιμασίας και άλλες διατάξεις».
9. Ν. 3109/2003 (ΦΕΚ 38Α/19.02.2003) – Ρύθμιση επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων και άλλες διατάξεις.
10. Ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 229Α/26.09.2003) – Τροποποίηση του Ν. 2668/1998 (ΦΕΚ 282Α), εναρμόνιση με την Οδηγία 2002/39/ΕΚ, ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) και άλλες διατάξεις.
11. Ν. 3304/2005 (ΦΕΚ 16/Α/27-01-2005) «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης», άρθρο 10.
12. Ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α/10.03.2006) – Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις.
13. Ν. 3709/2008 (ΦΕΚ 213Α/14.12.2008) – Δικαιώματα και υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις.
14. Ν. 3996/2011 (ΦΕΚ 170Α/05.08.2011) – Αναμόρφωση του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας, ρυθμίσεις θεμάτων Κοινωνικής Ασφάλισης και άλλες διατάξεις, άρθρο 2.
15. Ν. 4030/2011 (ΦΕΚ 249Α/25.11.2011) «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις». 4067/2012 (ΦΕΚ 79Α/09.04.2012) «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός»
16. Ν. 4067/2012 (ΦΕΚ 79Α/09.04.2012) «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», κυρίως άρθρα 26 και 27.
17. Ν. 4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α/10.04.2012) – Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημόσιων Έργων και άλλες διατάξεις.
18. Ν. 4074/2012 (ΦΕΚ 88Α/11.04.2012) «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες» επικυρώθηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών και το Πρωτόκολλο που τη συνοδεύει, με αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, να θεσμοθετείται και το άρθρο 9 αυτής που αναφέρεται στην Προσβασιμότητα, θέτοντας με ιδιαίτερα σαφή και καθολικό τρόπο τις υποχρεώσεις του κράτους στον τομέα αυτό.
19. Ν. 4150/2013 (ΦΕΚ 102 Α/29.04.2013) – Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και άλλες διατάξεις.
20. Ν. 4235/2014 (ΦΚ 32Α/11.02.2014) – Διοικητικά μέτρα, διαδικασίες και κυρώσεις στην εφαρμογή της ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας στους τομείς των τροφίμων, των ζωοτροφών και της υγείας και προστασίας των ζώων και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.
21. Ν. 4238/2014 (ΦΕΚ 38Α/17.02.2014) – Πρωτοβάθμιο Εθνικό Δίκτυο Υγείας (Π.Ε.Δ.Υ.), αλλαγή σκοπού Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και λοιπές διατάξεις.
22. Ν. 4256/2014 (ΦΕΚ 92Α/14.04.2014) – Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις.

23. Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261 Α/17.12.2014) – Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημόσιων Έργων και άλλες διατάξεις.
24. Ν. 4591/2019 – ΦΕΚ 19/Α/12-2-2019, Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία α) της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26^{ης} Οκτωβρίου 2016, για την προσβασιμότητα των ιστότοπων και των εφαρμογών για φορητές συσκευές των οργανισμών του δημόσιου τομέα και β) του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2017/2455 του Συμβουλίου της 5^{ης} Δεκεμβρίου 2017.

Παρακάτω παρουσιάζονται όλα τα επιμέρους Προεδρικά Διατάγματα, σε χρονολογική σειρά, που σχετίζονται με την προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ στη χώρα :

1. Π.Δ 71/1988 (ΦΕΚ 32Α/17.02.1988) – Κανονισμός πυροπροστασίας των κτιρίων.
2. Π.Δ 16/1996 (ΦΕΚ 10Α/ 18.1.1996) – Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/654/ΕΟΚ.
3. Π.Δ 177/1997 (ΦΕΚ 150Α/15.07.1997) – Ελάχιστες προδιαγραφές για τη βελτίωση της προστασίας, της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στις εξορυκτικές δια γεωτρήσεων βιομηχανίες σε συμμόρφωση με την Οδηγία 92/91/ΕΟΚ.
4. Π.Δ 27/1999 (ΦΕΚ 580Δ/27.07.1999) – Κώδικας βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας.

Παρακάτω παρουσιάζονται όλες οι επιμέρους Αποφάσεις, σε χρονολογική σειρά, που σχετίζονται με την προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ στη χώρα :

1. Απόφαση 3046/304 της 30.1/3.2.1989 «Κτιριοδομικός Κανονισμός 89 (ΦΕΚ 59/Δ/1989)».
2. Απόφαση ΥΜΕ 21336/462 (ΦΕΚ623Β/03.07.1997) – Διαδικασία χορήγησης αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΕΔΧ – ΑΜΕΑ), προδιαγραφές ειδικού σήματος και άλλες ρυθμίσεις για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 12 του άρθρου 16 του Ν. 2465/1997 (Α'28).
3. Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ αρ. οικ. 52487/16-11-2001 (ΦΕΚ 18/Β'/2002) «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε υφιστάμενα κτίρια».
4. Απόφαση ΥΜΕ 53495/2475/02 (ΦΕΚ 116Β/05.02.2003) – Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/85/ΕΚ της Επιτροπής της 20^{ης}.11.01 περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών άνω των 8 θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού και περί τροποποιήσεως των Οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 92/27/ΕΚ.
5. Απόφαση ΥΜΕ 37492/1795 (ΦΕΚ 922Β/04.07.2003) – Καθορισμός τύπων και τεχνικών προδιαγραφών λεωφορείων για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία

τους ως αστικών, υπεραστικών και ημιαστικών.

6. Απόφαση Υπ. Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης αριθ. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 94643 (ΦΕΚ 1384B/03.08.2007) – Συμπλήρωση και τροποποίηση της υπ'αριθμ. Α1β/8577/1983 (ΦΕΚ 526, τ.Β'/24.9.1983) Υγειονομικής Διάταξης, «Περί Υγειονομικού ελέγχου και αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας των εγκαταστάσεων επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος, καθώς και των γενικών και ειδικών όρων ιδρύσεως και λειτουργίας των εργαστηρίων και καταστημάτων τροφίμων ή/και ποτών», όπως έχει τροποποιηθεί μεταγενέστερα.
7. Υπουργική Απόφαση 40264/4971/2-11-2007 (ΦΕΚ 2201 Β') «Προδιαγραφές κατασκευής και τοποθέτησης ειδικών προεξοχών πεζοδρομίου σε στάσεις λεωφορείων και οριοδεικτών σε διασταυρώσεις».
8. Απόφαση αριθ. 28492/ΦΕΚ 931B/18.05.2009, «Καθορισμός των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και τη λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και των Κοινοτήτων, τα όργανα και η διαδικασία αδειοδότησης και ελέγχου τους, τη διαδικασία συντήρησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».
9. Κ.Υ Απόφαση αριθ. 6952/ΦΕΚ 420B/16.03.2011 «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών».
10. Απόφαση 63234/19.12.2012 Αν.Υπ. ΠΕΚΑ «Έγκριση Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Εφαρμογής του Ν. 4067/12 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός)».
11. Κ.Υ Απόφαση αριθμ. 1052758/1451/B0010 (ΦΕΚ 1411B/30.04.2012) – Συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 1038460/2439/B0010/15-4-2009 (ΦΕΚ 792/29-04-2009 τ.Β') κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών, απόφαση για προσβασιμότητα παραλιών).
12. Απόφαση Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου 8133.1/02/2013 (ΦΕΚ 1902 Β/05.08.2013) – Καθορισμός των διαδικασιών και των υποχρεώσεων των φορέων εκμετάλλευσης λιμενικών τερματικών σταθμών όσον αφορά θέματα προσβασιμότητα, πληροφόρησης και παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στους λιμένες.
13. Απόφαση Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου 3332.12/05/13 (ΦΕΚ 1453 Β/14.06.2013) – Καθορισμός των διαδικασιών υποβολής παραπόνων των επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές, του περιεχομένου του ειδικού εντύπου παραπόνων, καθώς και της διαχείρισης αυτών.
14. Απόφαση ΥΠΕΚΑ αριθ. Οικ. 55174/2013 (ΦΕΚ 2605/15.10.2013) – Διαδικασίας έγκρισης και απαιτούμενα δικαιολογητικά για εργασίες για τις οποίες απαιτείται Έγκριση Εργασιών Μικρής Κλίμακας.
15. Απόφαση ΥΜΕ Α27733/2213 (ΦΚ 1181 Β/19.06.2015) – Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών τακτικών και έκτακτων γραμμών με οδικά μέσα

δημόσιας μεταφοράς (Λεωφορεία) και μέσα σταθερής τροχιάς (Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο, Μετρό και Τραμ).

16. Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1052/Β/14.04.2016.
17. Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ. Δ13/ο/1372 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών» ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018.

Παρακάτω παρουσιάζονται όλες οι επιμέρους Εγκύκλιοι και Έγγραφα, σε χρονολογική σειρά, που σχετίζονται με την προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ στη χώρα :

1. Έγγραφο ΓΓ ΥΜΕ 24673/1930/28.08.1995 – Περί τοποθέτησης ηλεκτροϋδραυλικής πλατφόρμας ανύψωσης ατόμου με ειδικές ανάγκες, φερόμενων επί τροχηλάτου αναπηρικού καροτσιού σε επιβατικά αυτοκίνητα, αριθμού θέσεων μέχρι και 9 μετά του οδηγού, τύπου Microbus.
2. Εγκύκλιος ΥΠΕΣΔΔΑ: ΔΙΑΔΠ/Β/10056/27.05.2002 – Εξασφάλιση πρόσβασης των Ατόμων με Αναπηρίες σε κτίρια του Δημόσιου Τομέα.
3. Εγκύκλιος ΥΠΕΣΔΔΑ: ΔΙΑΔΠ/Β/18036/23.09.2002 – Εξασφάλιση πρόσβασης των Ατόμων με αναπηρίες (ΑΜΕΑ) σε κτίρια του Δημόσιου Τομέα.
4. Εγκύκλιος ΥΠΕΣΔΔΑ: ΔΙΑΔΠ/ΠΑμεΑ/Φ3/1/18124/21.09.2005 – Σύσταση μονάδων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις Υπηρεσίες.
5. Εγκύκλιος ΥΕΝ 4338.35/09/06/13.10.2006 – Διευκρινιστικές Οδηγίες για την Εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης αναφορικά με τα ΑΜΕΑ.
6. Εγκύκλιος 3/2011 ΥΠΕΚΑ με Α.Π. οικ. 13612 «Διευκρινίσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της αρ. 52907/28.12.2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ 'Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών'».
7. Εγκύκλιος 9 ΥΠΕΚΑ Α.Π. οικ. 29467/13.06.2012 – Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας για ΑΜΕΑ η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού Ν.4067 (ΦΕΚ 79/Α/2012).
8. Εγκύκλιος ΑΜΕΑ ΥΠΕΚΑ Α.Π. οικ. 42382/16.07.2013 – Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 4067/2012) που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑΜΕΑ/εμποδιζομένων ατόμων.
9. ΥΠΥΜΕΔΙ/ΓΓΔΕ/ΔΜΕΟ/Ο/3050/ΦΕΚ Β' 2302 16-9-2013, ΥΠΕΧΩΔΕ / ΓΓΔΕ/ ΔΜΕΟ/α/ο/987/11-5-01 – Τεχνικές Οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας

10. Εγκύκλιος Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου 8220/174/14/01.08.2014 – Παροχή διευκολύνσεων σε ΑΜΕΑ από τους φορείς διοίκησης, χρήσης και εκμετάλλευσης των λιμένων και τις Λιμενικές Αρχές της χώρας.

2.2.2 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα

Η βασική ευρωπαϊκή νομοθεσία που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της προσβασιμότητας στο οδικό δίκτυο, στο δημόσιο χώρο και στους κοινόχρηστους χώρους περιλαμβάνει, με χρονολογική σειρά, τα εξής:

- **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».

Παρακάτω παρουσιάζονται όλοι οι επιμέρους κανονισμοί, οδηγίες και ψηφίσματα σε χρονολογική σειρά, που σχετίζονται με την προσβασιμότητα για ΑΜΕΑ στη χώρα :

1. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5^{ης} Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
2. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.
3. Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24^{ης} Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004.
4. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004.
5. Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ.
6. Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ.

2.2.3 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα

1. Πρότυποι Κανόνες για την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία. Οι Κανόνες αυτοί έχουν υιοθετηθεί από την Ελληνική Πολιτεία με το άρθρο 3 του Ν. 2430/1996 (ΦΕΚ 156Α/10.7.96), η οποία κατ' αυτό τον τρόπο ανέλαβε –μεταξύ άλλων- όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παραπάνω Κανόνα για την προσβασιμότητα.
2. Διεθνής Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία – Άρθρο 9. Τη Σύμβαση αυτή όσο και το Πρωτόκολλο που τη συνοδεύει έχει υπογράψει και επικυρώσει και η χώρα μας (βλ.Ν.4074/2012/ΦΕΚ 88Α/11.04.2012) αναλαμβάνοντας έτσι τις αντίστοιχες υποχρεώσεις.

2.2.4 Συμπεράσματα

Το νομοθετικό πλαίσιο της χώρας μας διαθέτει την ενσωμάτωση της προσβασιμότητας στα πλαίσια του αστικού χώρου, ωστόσο είναι γεγονός η έλλειψη που υφίσταται στις διαδικασίες μεθοδικού ελέγχου για την εφαρμογή των μέτρων στις υποδομές. Η σχεδίαση του αστικού χώρου στην Ελλάδα διέπεται από αποσπασματικές προσπάθειες των εκάστοτε φορέων για την υποστήριξη της προσβασιμότητας. Συνέπεια της αποσπασματικής σχεδίασης είναι η ασυνέχεια του δικτύου κίνησης Ατόμων με Αναπηρία.

2.3 Κριτήρια ελέγχου προσβασιμότητας

Στο παρών κεφάλαιο παρουσιάζονται τα βασικά κριτήρια ελέγχου προσβασιμότητας τα οποία ενσωματώνονται στην μεθοδολογία της εργασίας. Τα κριτήρια ελέγχου του παρόντος εστιάζουν στους εμποδιζόμενους χρήστες και όσον αφορά τα ΑμεΑ σε δύο κατηγορίες, κινητικά ανάπηρους και άτομα με μειωμένη όραση. Τα βασικά κριτήρια ελέγχου καθορίστηκαν με βάση τις Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ και την Απόφαση Υ.Π.Ε.Κ.Α. 52907/2009 (ΦΕΚ 2621Β/31.12.09) «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», καθώς αφορούν ήδη διαμορφωμένες υποδομές σε κοινόχρηστους χώρους οι οποίοι προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και εστιάζουν στις «ρυθμίσεις αποκατάστασης» του περιβάλλοντος για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία.

2.3.1 Πεζοδρόμια

Τα κριτήρια ελέγχου όσον αφορά τα πεζοδρόμια είναι τα εξής :

- Ύπαρξη πραγματικού ελεύθερου ύψους όδευσης πεζών 2,20 μέτρα.

Η ύπαρξη ελεύθερου ύψους 2,20 μέτρα πρέπει να είναι σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και να είναι εντελώς ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (επιγραφές, σήμανση, πινακίδες, μαρκίδες, κλαδιά δέντρων κ.λπ.).

- Ύπαρξη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών τουλάχιστον 1,50 μέτρο πλάτος.

Σε όλους τους δημόσιους χώρους των πόλεων, που χρησιμοποιούνται για τη μετακίνηση των πεζών, επιβάλλεται η ζώνη όδευσης πεζών να είναι ελεύθερη από κάθε είδους εμπόδιο, με ελάχιστο πλάτος 1,50 μέτρο (χωρίς τον υπολογισμό του κρασπέδου), για την συνεχή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία των εμποδιζόμενων χρηστών.

- Ύπαρξη εμποδίων εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών όπως αστικός εξοπλισμός, δέντρα, ιστοί σήμανσης, φανάρια, πινακίδες, διαφημιστικός εξοπλισμός, κολώνες, προϊόντα καταστημάτων.

Ο αστικός εξοπλισμός, απαγορεύεται να τοποθετείται εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών. Ο εξοπλισμός των κοινόχρηστων χώρων, που διακινούνται οι πεζοί, όπως παγκάκια, κάλαθοι αγρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης κλπ. τοποθετούνται υποχρεωτικά εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και χρειάζεται η κατασκευή τους να είναι με στρογγυλεμένες ακμές. Παρόμοια και η φύτευση δέντρων δεν πρέπει να είναι εντός της ελεύθερης όδευσης πεζών. Στοιχεία που προεξέχουν και επιτρέπεται να είναι, βάσει νομοθεσίας, σε χαμηλότερο ύψος από 2,20 μέτρα, πρέπει να προβάλλονται επί του δαπέδου με υπερύψωση κατά 0,10 μέτρα. Η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων σήμανσης και οποιουδήποτε είδους εμπόδιο κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών είναι απαγορευμένη.

- Η ύπαρξη και χρήση προστατευτικών εμποδίων της κίνησης των πεζών κατά μήκος των πεζοδρομίων με τις κατάλληλες προδιαγραφές.

Επιτρέπεται σε περίπτωση που είναι κατασκευασμένα από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές σε μορφή Π ή κιγκλιδώματος με ύψος 0,80 μέτρα και μέγιστο μήκος 1,50 μέτρο με απόσταση μεταξύ τους 1,00 μέτρο και με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο στα 0,10 μέτρα από το δάπεδο για να μπορούν τα άτομα με προβλήματα όρασης να τα εντοπίσουν.

- Έλεγχος δαπέδου.

Απαγορεύεται να υπάρχει δάπεδο με ανάγλυφες εσοχές και εξοχές διότι δυσκολεύουν την κίνηση αναπηρικών αμαξιδίων. 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. Τα δέντρα με λάκκους χρειάζεται να καλύπτονται με σχάρα της οποίας το πλέγμα να είναι με κενά μικρότερα του 1 εκατοστού.

- Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,50

μέτρου, χρειάζεται η κατάληψη της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών σε όλο το πλάτος του πεζοδρομίου.

Πλάτη μικρότερα από 0,70 μέτρα πρέπει να αποφεύγονται γιατί δεν εξυπηρετούν την προσπέλαση αναπηρικού αμαξίδιου.

- Ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών με πλάτος από 0,30 μέτρα έως 0,60 μέτρα εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.
- Ορθή χωροθέτηση αστικού εξοπλισμού.
- Σε περίπτωση μακροπρόθεσμων έργων επί του πεζοδρομίου και εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών χρειάζεται η δημιουργία νέας ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών με πλάτος τουλάχιστον 1,20 μέτρα, σε παρακείμενη θέση, με ειδική σήμανση και δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών εντός αυτής για την εξασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης των πεζών.
- Στα σημεία που χρειάζεται η σύνδεση του πεζοδρομίου με το οδόστρωμα, πρέπει να κατασκευάζονται εγκαρσίως του πεζοδρομίου ράμπες με πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρο ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών.
- Ύπαρξη συστηματικής παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρομίου.

Εάν υπάρχει προωθείται η εντατικοποίηση ελέγχου ή η δημιουργία εμποδίων για αποτροπή της.

- Συνέχεια ύπαρξης ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών μεταξύ διαφορετικών οικοδομικών τετραγώνων.

Εάν δεν υπάρχει συνέχεια προωθείται η αποκατάσταση της.

- Η κατάργηση της περίπλοκης σήμανσης και συγκέντρωσης μόνο των αναγκαίων πινακίδων σε λιγότερους στύλους.

Οι λιγότεροι ιστοί σήμανσης δεν εξυπηρετούν μόνο τα άτομα με αναπηρία αλλά γενικά όλους τους ανθρώπους ακόμα και τους οδηγούς οχημάτων. Η περίπλοκη σήμανση οδηγεί σε διάσπαση προσοχής άρα η κατάργηση της καθιστά την οδήγηση πιο ασφαλή, καθώς και ελευθερώνεται χώρος επί του πεζοδρομίου.

2.3.2 Διασταυρώσεις και διαβάσεις πεζών

- Ύπαρξη κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) κίνησης των πεζών σε διασταυρώσεις, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50 μέτρο.

Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους που μετακινούνται εμποδιζόμενα άτομα χρειάζεται οι υψομετρικές διαφορές να καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), τα οποία πρέπει να είναι συνεχή, να έχουν ομοιόμορφο δάπεδο και χωρίς αναβαθμό στην απόληξη. Όπου τεχνικά δεν υφίσταται η επίτευξη κλίσης

ράμπας πεζοδρομίου έως 5% ή ο υποβιβασμός πεζοδρομίου, γίνεται η ράμπα να έχει κλίση έως 8%.

- Σε περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων με μικρό πλάτος χρειάζεται να κατασκευάζονται ράμπες παράλληλες προς τον άξονα της κίνησης, οι οποίες θα καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων με κατάληξη σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δρόμων.
- Ύπαρξη υψομετρικής διαφοράς στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος.

Δεν πρέπει να δημιουργείται έστω και ελάχιστη υψομετρική διαφορά, εάν δημιουργείται τότε προτείνεται αποκατάσταση.

- Ύπαρξη στοιχισμένων απέναντι ραμπών στις διαβάσεις.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν στοιχισμένες ράμπες στις διαβάσεις, προωθείται η δημιουργία νέας ράμπας για την διευκόλυνση προσανατολισμού και εισόδου στο πεζοδρόμιο των εμποδιζόμενων ατόμων.

- 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.

- Ύπαρξη τετράγωνων αντιολισθηρών πλακών κινδύνου Τύπου Β', στις ράμπες, με πλευρά 0,30 έως 0,40 μέτρα, ώστε να ενημερώνονται τα άτομα με προβλήματα όρασης για την αλλαγή επιπέδου.
- Παρουσία συστηματικής παράνομης στάθμευσης.

Εάν υπάρχει προωθείται η εντατικοποίηση ελέγχου ή η δημιουργία εμποδίων αποτροπής της όπως κολωνάκια.

- Στις νησίδες που έχουν πλάτος μικρότερο των 3,00 μέτρων χρειάζεται η διακοπή τους στα σημεία των διαβάσεων για πλάτος ίσο με το πλάτος των διαβάσεων και σε καμία περίπτωση όχι μικρότερο των 2,50 μέτρων.

Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα η διάβαση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα.

- Η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης να χαρακτηρίζονται με τις πλάκες κινδύνου Τύπου Β'.

2.3.3 Πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας

Εξετάζονται όλα τα παραπάνω και δίνεται έμφαση στα επόμενα :

- Ύπαρξη ελεύθερης ζώνης με ελάχιστο πλάτος 3,50 μέτρα.

Στους πεζοδρόμους προβλέπεται ελεύθερη ζώνη με ελάχιστο πλάτος 3,50 μέτρα για την δυνατότητα εξυπηρέτησης οχημάτων εκτάκτου ανάγκης όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα μεταφοράς ατόμων με αναπηρία κ.λπ. η οποία χρειάζεται να παραμένει ακάλυπτη σε όλο το μήκος και το πλάτος της.

- Παρουσία ικανοποιητικής υποδομής στα σημεία εισόδου και εξόδου.
- Απουσία ανισοσταθμιών στο σύνολο του χώρου.
- Ορθή χωροθέτηση αστικού εξοπλισμού.
- Ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών και ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών εκτός του χώρου διέλευσης οχημάτων έκτακτης ανάγκης.
- Ύπαρξη εξοπλισμού παρόδιων καταστημάτων, τραπεζοκαθισμάτων ή άλλων εκτός της ζώνης χωροθέτησης του οδηγού όδευσης τυφλών.

2.3.4. Πλατείες και κοινόχρηστοι χώροι – χώροι πρασίνου

Εξετάζονται όλα τα παραπάνω και δίνεται έμφαση στα επόμενα :

- Έλεγχος δαπέδου.
- Παρουσία ικανοποιητικής υποδομής στα σημεία εισόδου και εξόδου.
- Απουσία ανισοσταθμιών στο σύνολο του χώρου.
- Ορθή χωροθέτηση του αστικού εξοπλισμού.
- Ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών.
- Ύπαρξη συστηματικής παράνομης στάθμευσης επί αυτών.

2.3.5 Δρόμοι χωρίς πεζοδρόμια ή δρόμοι με ακατάλληλο πλάτος για μετακίνηση

- Δυνατότητα κατασκευής πεζοδρομίου και στις δύο πλευρές τις οδού.

Εάν δεν υφίσταται η πεζοδρόμηση σε αυτή την κατηγορία δρόμων και δεν είναι δυνατή η δημιουργία δύο πεζοδρομίων με πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρο χωρίς εμπόδια, προτείνεται η δημιουργία τουλάχιστον ενός πεζοδρομίου με τις κατάλληλες προδιαγραφές.

- Δυνατότητα διαπλάτυνσης πεζοδρομίων.

Σε περίπτωση που το πλάτος της οδού είναι πάνω από 6,50 μέτρα, τότε είναι εφικτή η διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε αυτήν, τουλάχιστον 1,50 μέτρο σε κάθε πεζοδρόμιο, με επιθυμητό πλάτος 2,05 για την αποκατάσταση διαδρόμου

διέλευσης πεζών.

- Δυνατότητα πεζοδρόμησης της οδού.

Εάν η οδός έχει πλάτος μικρότερο των 6,50 μέτρων προτείνεται η διαμόρφωση και χαρακτηρισμός της σε πεζόδρομο μετά την αξιολόγηση των λειτουργικών χαρακτηριστικών της σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Σε αυτή την περίπτωση προτείνεται υπερύψωση του οδοστρώματος στο ύψος του πεζοδρομίου και είναι απαραίτητη η δημιουργία ραμπών στα σημεία εισόδου/εξόδου. Επίσης, η οδός μπορεί να χαρακτηριστεί ήπιας κυκλοφορίας, εάν πρόκειται για οδό χαμηλής κινητικότητας, με την προϋπόθεση της δημιουργίας ραμπών στα σημεία εισόδου κατοικιών, επιχειρήσεων και υπηρεσιών και με μείωση της ταχύτητας, κάτω των 30 χιλιομέτρων ανά ώρα.

- Ύπαρξη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50 μέτρο ύψος 2,20 μέτρα και ασφαλή επίστρωση δαπέδου.
- Ύπαρξη ραμπών ΑμεΑ και οδηγών όδευσης τυφλών στα νέα πεζοδρόμια.

2.3.6 Μεταφορές

- Ύπαρξη υποδομής των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων χρηστών.
- Ύπαρξη προσβάσιμων πεζοδρομίων στα οποία είναι εγκατεστημένες οι στάσεις των λεωφορείων και τρόλεϊ.
- Ύπαρξη ειδικών προεξοχών πεζοδρομίου σε στάσεις λεωφορείων και οριοδεικτών σε διασταυρώσεις.
- Στις στάσεις του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου είναι απαραίτητη η κατάλληλη υποδομή για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων και κυρίως των ατόμων με αναπηρία.
- Ύπαρξη προσβάσιμων πεζοδρομίων και γενικά κοινόχρηστων χώρων παρακείμενων των στάσεων του μετρό, του ηλεκτρικού και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.
- Ύπαρξη θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ, που θα συνιστούν το 5% των συνολικά διατιθέμενων ή τουλάχιστον μία σε περίπτωση λίγων θέσεων.
- Οι θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ πρέπει να είναι εντός των προδιαγραφών σε επίπεδο διαστάσεων δηλαδή 3,50x5 μέτρα.
- Ύπαρξη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, τουλάχιστον 1,50 μέτρο, στον περιβάλλον χώρο γύρω από τις θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ.

3. Προσβάσιμες πόλεις

3.1 Ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης»

Το βραβείο Προσβάσιμης Πόλης συνιστά ένδειξη της βαρύτητας που έχει η προσβασιμότητα για τις πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αρκετές πόλεις συναντούν μορφολογικές δυσκολίες και οικονομικούς περιορισμούς ή θέλουν να δώσουν βαρύτητα στη διατήρηση των ιστορικών κτιρίων τους.

Σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση οι πόλεις έχουν ένα κοινό στόχο, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, όχι μόνο για τους πολίτες με αναπηρία και τους ηλικιωμένους, αλλά για το καλό όλων. Στόχος του βραβείου είναι η προβολή ιδεών πολιτικής και παραδειγμάτων που έχουν ενσωματώσει πόλεις ώστε να ακολουθήσουν και άλλες πόλεις της Ευρώπης που αντιμετωπίζουν παρόμοιες προκλήσεις.

Το Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης πρόκειται για μια πρωτοβουλία που προβάλλει τις ορθές πρακτικές σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και συνιστά ένα επιτυχημένο μέσο, για να εντείνει την ευαισθητοποίηση όσον αφορά την προσβασιμότητα.

Οι πόλεις που εργάζονται σκληρά και εντατικά για να γίνουν προσπελάσιμες είναι αυτές που διεκδικούν το βραβείο. Μια πόλη είναι προσβάσιμη όταν όλοι οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα να ζουν σε αυτή, να τη διασχίζουν και να χρησιμοποιούν όλες τις υπηρεσίες χωρίς προβλήματα. Το Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης προσφέρει στις πόλεις της Ευρώπης, άνω των 50.000 κατοίκων, την ευκαιρία να παρουσιάσουν τις προσπάθειές τους να γίνουν προσβάσιμες για όλους τους ανθρώπους.

Για παράδειγμα, μια πόλη είναι προσβάσιμη όταν όλοι οι άνθρωποι μπορούν με άνεση :

- να παίρνουν το λεωφορείο ή το μετρό για να πηγαίνουν στο προορισμό τους,
- να χρησιμοποιούν τα αυτόματα εκδοτήρια εισιτηρίων για να αγοράζουν εισιτήριο,
- να κυκλοφορούν στους δρόμους και να έχουν πρόσβαση σε δημόσια κτίρια,
- να παίρνουν πληροφορίες τις οποίες να μπορούν να κατανοούν.

3.2 Παραδείγματα επιτυχημένων προσβάσιμων πόλεων στην Ευρώπη

Ελσίνκι, Φιλανδία

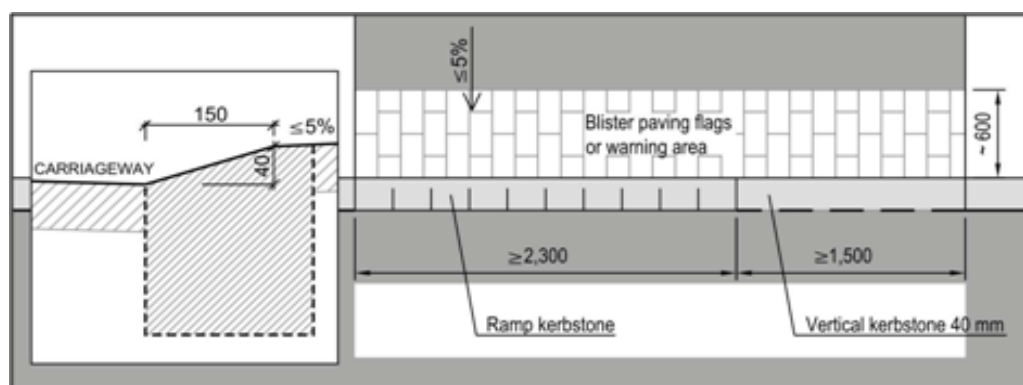
Η ιστορική πόλη του Ελσίνκι, η πρωτεύουσα της Φινλανδίας, ιδρύθηκε το 1530. Σήμερα, αποτελεί το κέντρο μιας αστικής περιοχής 1,4 εκατομμυρίων κατοίκων περίπου. Η δεύτερη θέση στο διαγωνισμό Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2015 δόθηκε στο Ελσίνκι της Φιλανδίας, λόγω πολλών ετών σκληρής εργασίας και συστηματικής προσέγγισης για την προσβασιμότητα.

Το 2004 διατυπώθηκαν κατευθυντήριες οδηγίες (SuRaKu) μεταξύ του Ελσίνκι και άλλων φιλανδικών πόλεων που συνιστούν σήμερα τη βάση του σχεδίου προσβασιμότητας στην πόλη. Οι οδηγίες αυτές περιέχουν κριτήρια αξιολόγησης της προσβασιμότητας υπαίθριων χώρων και κάρτες οδηγιών που διευκρινίζουν τον τρόπο εφαρμογής τους. Στο πλαίσιο αυτής της πλήρους διαδικασίας βελτίωσης της προσβασιμότητας, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση σε :

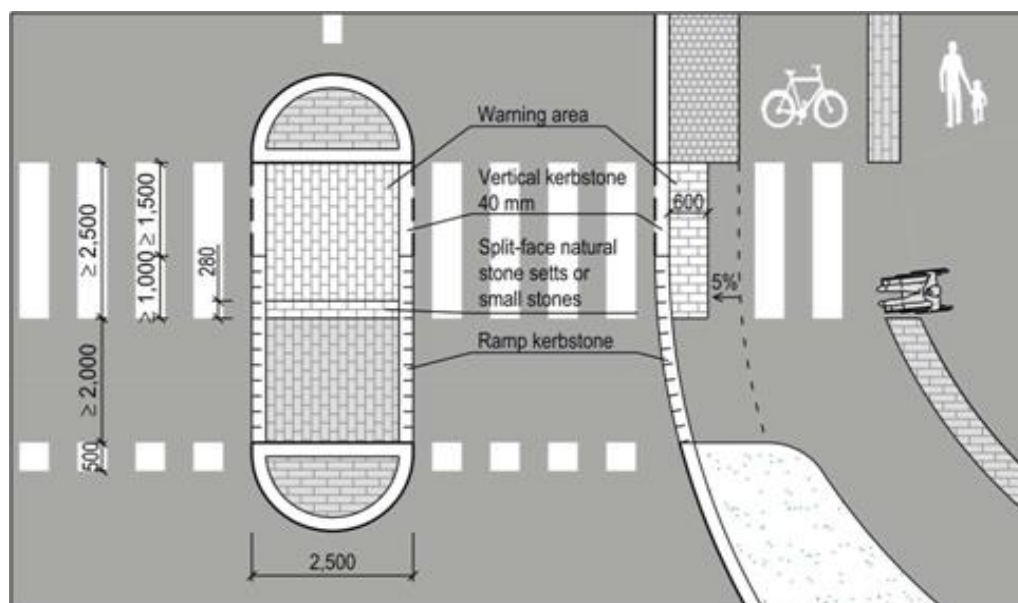
- Διαβάσεις πεζών και πεζοδρόμια,
- Δρόμους και πλατείες πεζών,
- Υψομετρικές διαφορές,
- Δημόσιους υπαίθριους χώρους,
- Μονοπάτια πάρκων και χώρων ανάπαυσης,
- Δημόσιες παιδικές χαρές,
- Στάσεις δημόσιων λεωφορείων,
- Προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Για παράδειγμα, μια κάρτα οδηγιών η οποία αναφέρεται στις διαβάσεις πεζών και στα πεζοδρόμια προτείνει τα εξής (Εικόνα 3.1 και 3.2) :

- Η άκρη των πεζοδρομίων στη διάβαση πεζών πρέπει να είναι κάθετη προς την κατεύθυνση της διασταύρωσης, ώστε τα άτομα με μειωμένη όραση να μπορούν να ευθυγραμμιστούν σωστά προς την κατεύθυνση διέλευσης,
- Η διάβαση πεζών πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος από 1 έως 2,50 μέτρα,
- Η μέγιστη επιτρεπτή κλίση στο πεζοδρόμιο είναι 5%,
- Το πλάτος ελεύθερης διέλευσης πεζών και ποδηλατοδρόμων είναι 1,50 έως 2,30 μέτρα,
- Οι πινακίδες / σήμανση για διάβαση πεζών πρέπει να τοποθετούνται στην άκρη των σημάτων διάβασης σε απόσταση 0,50 μέτρα από την άκρη του οδοστρώματος, ώστε τα άτομα με μειωμένη όραση να μπορούν να ευθυγραμμιστούν.



Εικόνα 3.1. Διάδρομος όδευσης πεζών, πεζοδρόμια και ράμπα (Πηγή: Οδηγίες προσβασιμότητας SuRaKu, 2004).



Εικόνα 3.2. Σήματα διάβασης πεζών (Πηγή: Οδηγίες προσβασιμότητας SuRaKu, 2004).

Το 2005, στην πόλη του Ελσίνκι, ξεκίνησε ο σχεδιασμός της προσβασιμότητας το οποίο συνιστά θεμέλιο λίθο των σημερινών στρατηγικών και πολιτικών για την προσβασιμότητα. Σκοπός είναι η ένταξη της προσβασιμότητας στο σύνολο του μελλοντικού σχεδιασμού και της ανάπτυξης, ως ενιαίο τμήμα της αναπτυξιακής διαδικασίας. Ο σχεδιασμός προϋποθέτει από όλα τα τμήματα και τους φορείς του δήμου να ενσωματώνουν την προσβασιμότητα σε όλες τις δραστηριότητές τους. Με βάση τον σχεδιασμό υπάρχουν δύο επίπεδα προσβασιμότητας, ειδικό και βασικό. Το ειδικό επίπεδο σχετίζεται με το κέντρο της πόλης, τις εγκαταστάσεις πεζών και τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Το βασικό επίπεδο, το οποίο ακολουθεί την καλή πρακτική, ασκείται σε όλους τους άλλους τομείς.

Στο πλαίσιο του έργου «Ελσίνκι για Όλους» (μτφ. από «Helsinki for All»), το 2010 ορίστηκαν διαδρομές και περιοχές της πόλης που θα εφοδιάζονταν είτε με το βασικό είτε με το ειδικό επίπεδο προσβασιμότητας. Με βάση αυτό τον συστηματικό στόχο, στις βελτιώσεις της προσβασιμότητας σε όλη την πόλη του Ελσίνκι, οι προσδιορισμένες επιδιώξεις προσβασιμότητας συντελούν πλέον αναπόσπαστο τμήμα του σχεδιασμού, της δόμησης και της συντήρησης που διεξάγεται από τους διάφορους διοικητικούς κλάδους του δήμου.



Εικόνα 3.3. Τύπος υπερυψωμένης διάβασης στην πόλη Ελσίνκι της Φιλανδίας (Πηγή: Google maps - street view, Ιούνιος 2009)

Λιουμπλιάνα, Σλοβενία

Η Λιουμπλιάνα, πρωτεύουσα της Σλοβενίας, με πληθυσμό πάνω από 288.000 κατοίκους, έχει κατορθώσει να διατηρήσει την πλούσια ιστορική της κληρονομιά. Είναι μια πόλη με μεγάλες εκτάσεις πρασίνου που καλύπτουν σχεδόν τα τρία τέταρτα της πόλης. Η κατάκτηση του δεύτερου βραβείου στο διαγωνισμό Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2018 από τη Λιουμπλιάνα αντικατοπτρίζει την συνεχή δέσμευσή της, τόσο σε πολιτικό όσο και σε επιχειρησιακό επίπεδο, να εξαλείψει τα εμπόδια και να αναβαθμίσει την προσβασιμότητα σε όλες τις πτυχές της ζωής στην πόλη.

Από το 2007, έχει πραγματοποιηθεί απαγόρευση των μηχανοκίνητων οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Για να δημιουργηθεί μια ολοκληρωμένη προσβάσιμη πόλη έχουν προστεθεί ράμπες διάβασης, ανάγλυφες διαδρομές και οι αρμοί μεταξύ των γρανιτένιων πλακών έχουν πληρωθεί με ειδικά υλικά. Η πόλη παρέχει μια δωρεάν υπηρεσία χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλους και ιδιαίτερα σε άτομα με αναπηρία και ηλικιωμένους. Ο τουριστικός ιστότοπος της πόλης διευκολύνει επισκέπτες με πληροφορίες για προσβάσιμες εγκαταστάσεις, ενώ τα γραφεία τουριστικών πληροφοριών έχουν αξιολογηθεί ως προσβάσιμα και προσφέρουν ξεναγήσεις για άτομα με προβλήματα κινητικότητας.

Η Λιουμπλιάνα έλαβε ειδική μνεία για το έργο της στην προσβασιμότητα των μεταφορικών μέσων και υποδομών στα βραβεία Προσβάσιμης Πόλης 2012. Από τότε, έχει πραγματοποιηθεί συστηματική πρόοδος στη δημιουργία και ανάπτυξη ενός ακόμη πιο προσβάσιμου δικτύου δημόσιων μέσων μεταφοράς. Η πόλη παρέχει στους οδηγούς λεωφορείων τακτικά σεμινάρια, σχετικά με την ικανοποίηση των αναγκών των ατόμων με αναπηρία και των ηλικιωμένων. Η κατάρτιση της ευαισθητοποίησης σε θέματα αναπηρίας είναι υποχρεωτική για όλους τους οδηγούς λεωφορείων, καθώς και υπάρχει υπηρεσία μεταφοράς ύστερα από αίτημα για άτομα με αναπηρία. Η Λιουμπλιάνα, το 2014, ενσωμάτωσε ειδικά δελτία ταυτότητας τα οποία

χρησιμοποιούνται από τους κατόχους τους στο ενδεχόμενο που θα χρειαστούν βοήθεια.

Στη πόλη, παρέχονται λεωφορεία ειδικά διαμορφωμένα για χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου με χαμηλό δάπεδο και σχεδόν όλα διαθέτουν ράμπες επιβίβασης και ανακοινώσεις ήχου και εικόνας. Επίσης, οι στάσεις των λεωφορείων παρέχουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για τις αφίξεις των λεωφορείων. Στη πόλη υπάρχει πλήθος γεφυρών για τους πεζούς κατά μήκος του ποταμού, όπως στη γέφυρα «Mesarski most» και παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης αναπηρικών αμαξιδίων σε σκάφη.



Εικόνα 3.4. Ανάγλυφος οδηγός όδευσης τυφλών στο κέντρο της πόλης Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας (Πηγή: Προσβάσιμη Πόλη, Βραβείο 2018)



Εικόνα 3.5. Ράμπα σε γέφυρα στο κέντρο της πόλης Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας (Πηγή: Προσβάσιμη Πόλη, Βραβείο 2018)



Εικόνα 3.6. Δρόμος στη πόλη Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο, διαμορφωμένους χώρους πρασίνου, μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, και με ράμπα σε διάβαση χωρίς υψομετρικές διαφορές (Πηγή: Google maps - street view, Σεπτέμβριο 2013).

Ο ιστότοπος της πόλης της Λιουμπλιάνα, ο οποίος ενημερώνεται καθημερινά, συμβαδίζει με τις απαιτήσεις πρόσβασης. Υπάρχουν, επίσης, ειδικοί ιστότοποι για ηλικιωμένους και άτομα με αναπηρία. Στους ιστότοπους, αυτούς περιλαμβάνεται και μια βάση δεδομένων προσβασιμότητας σε 240 δημόσια κτήρια στην πόλη.

Μιλάνο, Ιταλία

Το Μιλάνο είναι η κυριότερη πόλη της βόρειας Ιταλίας και η οικονομική πρωτεύουσα της χώρας, με πληθυσμό σχεδόν 1,5 εκατομμυρίων κατοίκων. Είναι μια ιστορική πόλη που ιδρύθηκε τον 4ο αιώνα και στενά πλακόστρωτα σοκάκια εξακολουθούν να διασχίζουν μεγάλο μέρος του κέντρου της πόλης. Επίσης, το Μιλάνο είναι ο σημαντικότερος σιδηροδρομικός κόμβος της Ιταλίας. Λόγω της ακατάπαυστης βελτίωσης και εξάλειψης εμποδίων στην πόλη, το Μιλάνο κατάφερε να κερδίσει την πρώτη θέση στο Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2016 (Access City Awards 2016).

Το Μιλάνο υιοθέτησε τις αρχές της Σύμβασης του ΟΗΕ, το 2011, για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και αποδέχτηκε τη δέσμευση να παράγει μια νέα κουλτούρα προσβασιμότητας και μια στρατηγική ολοκληρωμένη προσέγγιση για την δημιουργία μιας πόλης για όλους. Έκτοτε, καθορισμένες προβλέψεις πρόσβασης με σκοπό την απαλοιφή των εμποδίων ενσωματώθηκαν ως προτεραιότητα στο τρέχον τριετές πρόγραμμα δημόσιων έργων, με τα αντίστοιχα κονδύλια στον προϋπολογισμό για την

κάλυψή τους.

Το 2014, εγκρίθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές για την ενσωμάτωση ενός σχεδίου εξάλειψης των εμποδίων, με σκοπό να δοθεί στον Δήμο ένα στρατηγικό εργαλείο για τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την παρακολούθηση πρωτοβουλιών προσβασιμότητας, σχετικά με τους δημόσιους χώρους και τα κτίρια, την κοινωνική ενσωμάτωση, την ασφάλεια και την ποιότητα ζωής.

Οι βασικοί στόχοι του σχεδίου αποτελούν τη χαρτογράφηση όλων των περιοχών με παρεμβάσεις, προσδιορίζοντας τι χρειάζεται να γίνει, από ποιόν και ποιο θα είναι το κόστος. Επιπλέον, υπάρχει υποστήριξη μέσω πληροφοριακών συστημάτων για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση κάθε μέτρου και τη παραλαβή άμεσης ανατροφοδότησης σε σχέση με την αποτελεσματικότητά του. Τα τελευταία χρόνια, λόγω της έκθεσης Expo 2015 η οποία προσέλκυσε πάνω από 200,000 άτομα με αναπηρία, έχει δοθεί πρόσθετη ώθηση στη δέσμευση για την προσβασιμότητα.

Με βάση τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού, τα τελευταία χρόνια υπήρξαν άφθονες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της πρόσβασης στη πόλη, με στόχο τον εντοπισμό και την εξάλειψη όλων των αρχιτεκτονικών και αισθητηριακών εμποδίων. Στο πλαίσιο εφαρμογής αυτών των απαιτήσεων ενσωματώνεται το άνοιγμα όλων των κτιρίων στο κοινό, των εμπορικών, πολιτισμικών, αθλητικών, ψυχαγωγικών χώρων και χώρων αναψυχής καθώς και υφίσταται έργο για την εξάλειψη εμποδίων από τα νεκροταφεία.

Το 2011, οι Υπηρεσίες Μέσων Μεταφοράς και Κινητικότητας της πόλης, άρχισαν τη χαρτογράφηση του δικτύου δημόσιων μέσων μεταφοράς και συμφώνησαν σε προτεραιότητες και πρότυπα προσπελασιμότητας από οργανώσεις ατόμων με αναπηρία. Η Μιλανέζικη Εταιρία Μεταφοράς (Azienda Trasporti Milanese ATM), η οποία διαχειρίζεται τα δημόσια μέσα μεταφοράς στην περιοχή, χρησιμοποιεί το δείκτη «Πλήρη συμμόρφωση για Ανάπηρους» («Full Handicap Compliance» FHC) για την μέτρηση της προσβασιμότητας των γραμμών και των δρομολογίων. Οι πιο σύγχρονες γραμμές του μετρό έχουν καταστεί πλήρως προσβάσιμες και έχουν ξεκινήσει εργασίες για την εξέλιξη και βελτίωση εκείνων που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1960. Στον ιστότοπο της Μιλανέζικης Εταιρίας Μεταφοράς υπάρχουν δεδομένα για την προσβασιμότητα ολόκληρης της υποδομής των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Επίσης, υπάρχει και ειδική τηλεφωνική γραμμή για παροχή πληροφοριών και βοήθειας.

Οι διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές για την προσβασιμότητα ενσωματώνονται πλήρως στον ιστότοπο της πόλης. Σε αυτόν, υπάρχει ειδική ενότητα με τίτλο «Προσβάσιμο Μιλάνο», η οποία περιγράφει υπηρεσίες κινητικότητας και δέκα διαδρομές οι οποίες υφίστανται προσβάσιμες. Για κάθε διαδρομή, παρέχεται πληροφορία για τους πεζόδρομους, τα δημόσια μέσα μεταφοράς και διάφορα σημεία ενδιαφέροντος.



Εικόνα 3.7. Τύπος υπερυψωμένης διάβασης σε δρόμο του Μιλάνου της Ιταλίας (Πηγή: Google maps - street view, Ιούνιος 2018).



Εικόνα 3.8. Νησίδα που διακόπτεται για την ομαλή κίνηση των πεζών με πλάτος ίσο με αυτό της διάβασης, Μιλάνο Ιταλίας (Πηγή: Google maps - street view, Ιούνιος 2018).

Ρότερνταμ, Ολλανδία

Το Ρότερνταμ είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ολλανδίας και το κύριο λιμάνι της, με πληθυσμό 610.000 κατοίκων, εκ των οποίων περίπου 30.000 άνθρωποι έχουν δηλώσει ότι έχουν κάποια αναπηρία. Πρόκειται για σχετικά καινούργια πόλη, η οποία ξαναχτίστηκε εκ νέου μετά τον τελευταίο πόλεμο και αυτοπροσδιορίζεται ως μια πόλη «φτιαγμένη από τους κατοίκους της για τους κατοίκους της». Η δεύτερη θέση του Βραβείου Προσβάσιμης Πόλης 2017 (Access City Awards 2017) απονεμήθηκε στην πόλη του Ρότερνταμ λόγω χρόνιας εξέλιξης και βελτίωσης για την κατάρτιση μιας προσβάσιμης πόλης.

Με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας, το 2014 καταρτίστηκαν οι οδηγίες για τον υπαίθριο χώρο μετά από διάλογο του Δήμου με τους ενδιαφέροντες φορείς. Κάποιες από αυτές περιλαμβάνουν:

- διαφορές ύψους που δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 2 εκατοστά στους πεζόδρομους,
- απόσταση ασφαλείας τουλάχιστον 180 εκατοστών και τουλάχιστον ένα προσβάσιμο χώρο στάθμευσης σε κάθε 200 μέτρα σε απόσταση 50 μέτρων από την κύρια είσοδο δημόσιων κτηρίων.

Επιπλέον, εκείνη τη χρονιά, τροποποιήθηκαν οι προδιαγραφές για τον σχεδιασμό οδών με αποτέλεσμα να ενσωματώνουν τις απαιτήσεις προσβασιμότητας. Για να εξασφαλιστεί ότι οι προτάσεις ανταποκρίνονται στις ανάγκες και στις επιθυμίες των ατόμων με αναπηρία, συμμετέχουν στον προγραμματισμό εμπειρογνώμονες.

Από το 2007, η πόλη του Ρότερνταμ περιλαμβάνει την πιο προσβάσιμη παραλία στην Ολλανδία, στην οποία παρέχονται δωρεάν αναπηρικά αμαξίδια παραλίας και βοηθήματα βάδισης, προσβάσιμες τουαλέτες και φιλική διαδρομή μέσα στο νερό για αναπηρικά αμαξίδια.

Το οδικό δίκτυο του Ρότερνταμ αποτελείται από (Εικόνα 3.9):

- χαμηλό ύψος κρασπέδου του πεζοδρομίου, στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα,
- ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πάνω από 1,50 μέτρο,
- πεζοδρόμια τουλάχιστον 2,05 μέτρα
- νησίδες σε δρόμους που χρειάζονται και με προϋπόθεση την εξασφάλιση της προσβασιμότητας,
- ειδικούς διαμορφωμένους χώρους πρασίνου,
- ειδικούς χώρους στάθμευσης,
- αστικό εξοπλισμό σε σημείο που να μην εμποδίζει την ελεύθερη διέλευση πεζών,
- διαβάσεις με πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρο.
- ανύπαρκτες υψομετρικές διαφορές ανάμεσα σε δρόμο και πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μην χρειάζονται πολλές ράμπες για ΑμεΑ,
- ράμπες με την κατάλληλη κλίση και το κατάλληλο πλάτος και με υποβιβασμό στο επίπεδο του οδοστρώματος.



Εικόνα 3.9. Δρόμος στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας με διάβαση και νησίδα (Πηγή: Google maps - street view, Ιούνιος 2018)

Τσέστερ, Αγγλία

Το Τσέστερ είναι η μεγαλύτερη και πολυπληθέστερη πόλη της περιοχής του Cheshire West and Chester, στα βορειοδυτικά του Ηνωμένου Βασιλείου. Η περιοχή έχει πληθυσμό 329.000 κατοίκων, από τους οποίους ποσοστό γύρω στο 18% έχουν κάποια μορφή αναπηρίας και 21% είναι ηλικίας άνω των εξήντα πέντε ετών.

Το Τσέστερ είναι μια ιστορική πόλη διάσημη για τα τείχη της, μήκους 3,2 χιλιομέτρων και για τα Rows, μια σειρά από μοναδικές υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών πάνω από τους τέσσερις κεντρικούς δρόμους. Η πόλη του Τσέστερ έχει υπερκαλύψει τις κατά τον νόμο ελάχιστες προϋποθέσεις προσβασιμότητας, ώστε να εξασφαλίσει σε όσο το δυνατόν περισσότερους ανθρώπους την δυνατότητα της μετακίνησης στη πόλη με ασφάλεια. Το Τσέστερ έγινε η πρώτη βρετανική πόλη που κέρδισε το βραβείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 'Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2017'.

Η πρόσβαση στα τείχη της πόλης διαχειρίστηκε με ιδιαίτερη προσοχή και ευαισθησία, διότι αποτελούν αρχαίο μνημείο. Εδώ και αρκετά χρόνια έχουν εγκατασταθεί ράμπες και επίπεδα πρόσβασης σε 11 σημεία της πόλης. Σε κάποια σημεία δεν υφίσταται η πλήρης πρόσβαση για λόγους προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς, εντούτοις έχει βελτιωθεί όσο γίνεται περισσότερο. Ένα παράδειγμα μιας τέτοιας βελτίωσης είναι η δυνατότητα πρόσβασης σε άτομα με κινητικά προβλήματα και σε άτομα με προβλήματα όρασης. Για τους τελευταίους έχουν γίνει βελτιώσεις με τη δημιουργία οδών οδευσης τυφλών και επιπλέον κιγκλιδωμάτων. Όλα τα τμήματα των υπερυψωμένων διαβάσεων Rows είναι προσβάσιμα μέσω ενός συνδυασμού από ράμπες, επίπεδες διαδρομές πρόσβασης, ενός ανελκυστήρα και μιας κυλιόμενης ράμπας. Τα σημεία πρόσβασης υπάρχουν σε πίνακες που έχουν τοποθετηθεί ευρέως μέσα στη πόλη και σε φυλλάδιο οδηγιών πρόσβασης του κέντρου της πόλης.

Το Τσέστερ, πέρα από 129 πλήρως προσβάσιμα δημόσια λεωφορεία διαθέτει πρόγραμμα μεταφοράς κατόπιν τηλεφωνικής κλήσης, με 8 οχήματα προσβάσιμα με αναπηρικό αμαξίδιο. Αυτό το πρόγραμμα χρησιμοποιείται για να προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα για όσους δεν έχουν πρόσβαση στις βασικές υπηρεσίες. Η μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία στα μαγαζιά έχει διευκολυνθεί αφού η πόλη παρέχει αρκετούς ειδικούς χώρους στάθμευσης και ένα πρόγραμμα «Shorpmobility». Το πρόγραμμα αυτό, παρέχει σε ηλικιωμένους και σε άτομα με αναπηρία τη δυνατότητα να νοικιάσουν αναπηρικό αμαξίδιο ή σκούτερ για τη διευκόλυνση της πρόσβασης τους στις εμπορικές περιοχές.



Εικόνα 3.10. Οδός Eastgate στο Τσέστερ με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας. Η στάθμη οδοστρώματος και πεζοδρομίου είναι ενιαία και παρουσιάζονται φυσικά διαχωριστικά και εναλλαγές χρώματος για αποκατάσταση της προσβασιμότητας: Δρόμος μικτής χρήσης (Πηγή: Pinterest)

Βερολίνο, Γερμανία

Το Βερολίνο είναι η πρωτεύουσα της Γερμανίας με 3,5 εκατομμύρια κατοίκους, το οποίο χωρίζεται σε δώδεκα ανεξάρτητες συνοικίες και θεωρείται διεθνής πόλη πολιτισμού, πολιτικής, μέσω μαζικής ενημέρωσης και επιστήμης. Το Βερολίνο είναι ο νικητής του 'Βραβείου Προσβάσιμης Πόλης 2013' για τη στρατηγική και τις χωρίς αποκλεισμούς πολιτικές προσβασιμότητας, οι οποίες καλύπτουν όλες τις πτυχές της ζωής στην πόλη.

Το Βερολίνο έχει δημιουργήσει μια βάση δεδομένων με 31.000 καταχωρήσεις, η οποία παρέχει πληροφορίες για τη πρόσβαση σε εγκαταστάσεις σε όλους τους τομείς της ζωής. Οι πληροφορίες που διαθέτονται από το mobidat.net περιλαμβάνει τον πολιτισμό, την υγεία, την ευημερία και τον τρόπο ζωής. Η ιστοσελίδα έχει σαν στόχο την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ με την προσφορά πληροφοριών σχετικά με την προσβασιμότητα στην καθημερινότητά τους και να τους ενθαρρύνει να εξερευνήσουν το Βερολίνο για τους εαυτούς τους. Το έργο Mobidat, εδώ και 20 χρόνια, καταγράφει τη προσβασιμότητα και προωθεί νέα μέτρα.

Το Βερολίνο ακολουθεί μια γραμμή πολιτικής η οποία βασίζεται σε αυτή του

καθολικού σχεδιασμού και του «σχεδιασμού για όλους». Ειδικότερα, απαιτείται να διασφαλιστεί ότι όλοι οι δημόσιοι χώροι και τα κτίρια θα είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από όλους και οι ειδικές λύσεις για άτομα με αναπηρίες θα γίνουν περιττές.

Η πλειοψηφία του οδικού δικτύου του Βερολίνου αποτελείται από (Εικόνα 3.11):

- χαμηλό ύψος κρασπέδου του πεζοδρομίου, στο ίδιο επίπεδο με το δρόμο,
- σπάνια εμφάνιση σταθμευμένων οχημάτων επί του πεζοδρομίου, συνήθως υπάρχουν δίκυκλα όμως ακόμα και αυτά δεν εμποδίζουν την ελεύθερη όδευση πεζών,
- ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών πάνω από 1,50 μέτρο,
- πεζοδρόμια τουλάχιστον 2,05 μέτρα,
- νησίδες σε δρόμους που χρειάζονται και με προϋπόθεση την εξασφάλιση της προσβασιμότητας,
- σήμανση σε σωστό σημείο, ώστε να είναι αντιληπτό από τους οδηγούς και να μην τους αποπροσανατολίζει,
- ειδικοί διαμορφωμένοι χώροι πρασίνου,
- αστικό εξοπλισμό σε κατάλληλο σημείο, ώστε να μην εμποδίζει την ελεύθερη διέλευση πεζών,
- διαβάσεις με σωστό πλάτος τουλάχιστον 1,50 μέτρο,
- ανύπαρκτες υψομετρικές διαφορές ανάμεσα σε δρόμο και πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα να μην χρειάζονται ράμπες για ΑμεΑ.



Εικόνα 3.11. Δρόμος του Βερολίνου με διάβαση και νησίδα (Πηγή: Google maps - street view, Ιούνιος 2008)

Παρακάτω γίνεται η αναφορά δύο πόλεων, σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες έχουν αναπτύξει ιδιαίτερα προγράμματα για την εξάλειψη εμποδίων και την ενίσχυση της προσβασιμότητας.

Μελβούρνη, Αυστραλία

Στη Μελβούρνη της Αυστραλίας, έχει δημιουργηθεί εδώ και οκτώ μήνες ένα πιλοτικό πρόγραμμα το οποίο ανατρέπει σήμερα τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι με προβλήματα όρασης ταξιδεύουν στον δημόσιο χώρο. Το έργο υπάρχει στο σιδηροδρομικό τερματικό σταθμό Southern Cross και χρησιμοποιεί Bluetooth και δωρεάν εφαρμογή GPS smartphone BlindSquare για να δημιουργήσει ένα σύστημα πλοήγησης.

Οι χρήστες λαμβάνουν σήματα ήχου μέσω των κινητών τηλεφώνων (smartphones) τους, το οποίο τους παρέχει οδηγίες ή πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με ζητήματα όπως οι διακοπές της κλιμακωτής σκάλας. Σε εξωτερικό χώρο, η εφαρμογή παρέχει πληροφορίες κατεύθυνσης σε πραγματικό χρόνο, ενώ σε εσωτερικό χώρο, όπου το GPS είναι αναξιόπιστο, υπάρχουν 20 ασύρματοι φάροι Bluetooth, το οποίο σημαίνει ότι οι χρήστες θα εξακολουθούν να λαμβάνουν πληροφορίες. Τα ηχητικά σήματα περιλαμβάνουν συμβουλές όπως: "Πλησιάζεται τρεις κυλιόμενες σκάλες στα αριστερά, ακολουθούμενες από μια σειρά από πόρτες - οι πόρτες στα αριστερά είναι αυτοματοποιημένες".

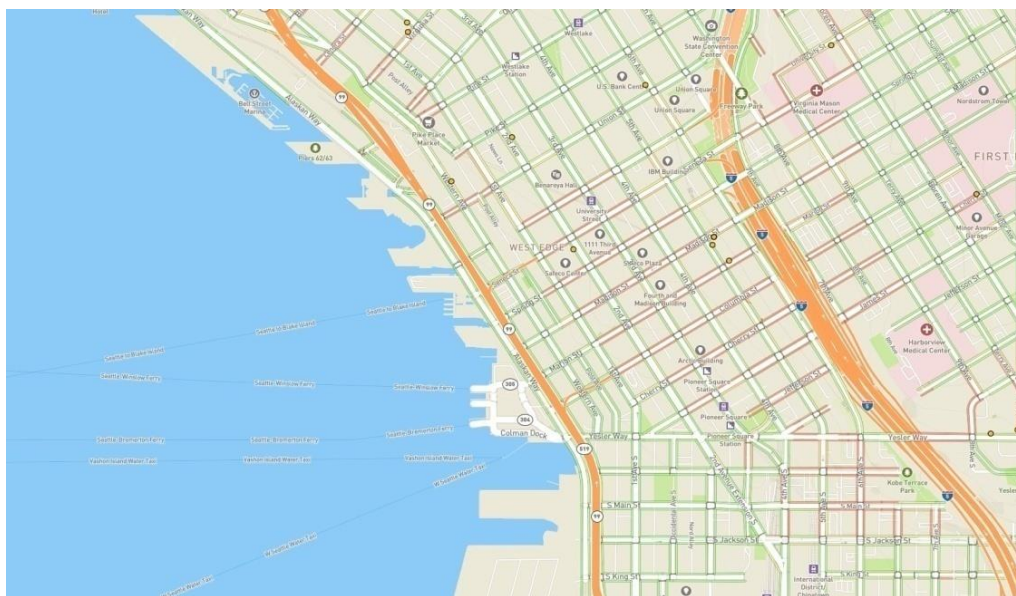


Εικόνα 3.12.

Χρήστες του προγράμματος πλοήγησης στο οποίο τα άτομα με προβλήματα όρασης λαμβάνουν ακουστικές οδηγίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους (Πηγή : Guide Dogs Victoria)

Σηάτλ, ΗΠΑ

Οι εφαρμογές χαρτογράφησης καθιστούν την περιήγηση στις πόλεις ασταμάτητη για τους περισσότερους ανθρώπους, όμως η έλλειψη λεπτομέρειας στις ράμπες σημαίνει ότι δεν λειτουργούν πάντα σωστά για τα άτομα με σωματική αναπηρία. Για παράδειγμα, στο Σηάτλ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, το οποίο χαρακτηρίζεται ως λοφώδες, πολλές γειτονιές δεν έχουν καθόλου πεζοδρόμια και πολλοί δρόμοι έχουν κλίση 10% ή ακόμα και 20%.

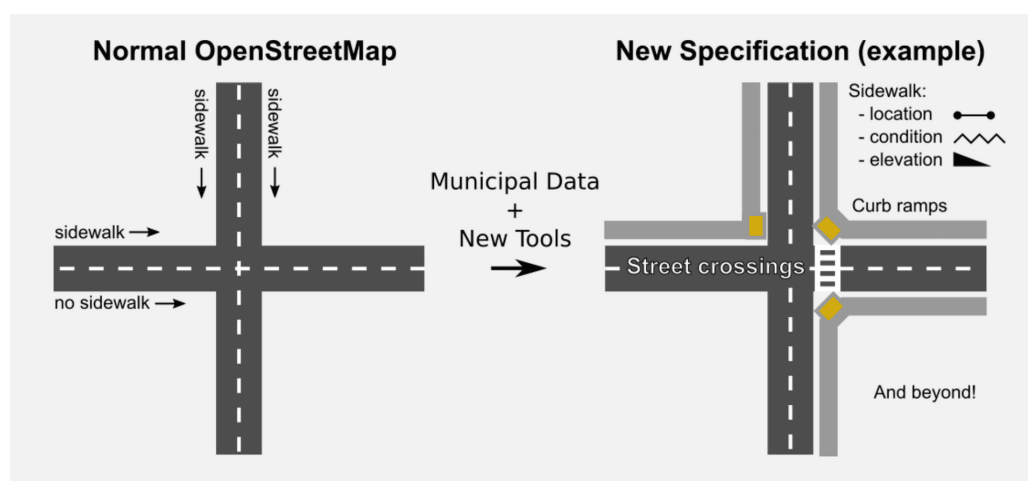


Εικόνα 3.13. Από την εφαρμογή «AccessMap», η εικόνα του Σηάτλ (Seattle) με κλίσεις χαρτογραφημένες με βάση το χρώμα, η οποία επιτρέπει στα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα να προγραμματίζουν τις διαδρομές τους με βάση τη προσβασιμότητα (Πηγή: εφαρμογή «AccessMap»).

Το Κέντρο ‘Taskar’ του Πανεπιστημίου της Ουάσιγκτον προσπάθησε να δώσει λύση στην προσβασιμότητα της πόλης μέσω της τεχνολογίας: μια εφαρμογή με βάση το χάρτη της πόλης η οποία επιτρέπει στους πεζούς με περιορισμένη κινητικότητα να σχεδιάζουν προσβάσιμες διαδρομές. Το «AccessMap» επιτρέπει στους χρήστες να εισέλθουν σε έναν προορισμό και να λαμβάνουν προτεινόμενες διαδρομές ανάλογα με τις προσαρμοσμένες ρυθμίσεις, όπως ο περιορισμός των κλίσεων σε ανηφόρα ή κατηφόρα. Η εικόνα παραπάνω δείχνει τους δρόμους του Σηάτλ με έγχρωμη κλίση: πράσινο σημαίνει επίπεδη, ενώ το κόκκινο σημαίνει κλίση 10% ή και μεγαλύτερη. Για παράδειγμα, ενώ οι Χάρτες Google στέλνουν πεζούς από το σταθμό ‘University Street’ στο Δημαρχείο μέσω της οδού ‘Seneca’, με την απότομη βαθμίδα 10%, το AccessMap τις στέλνει μέσω του ‘Pike Street’ με κλίση μικρότερη από 2%.

Η εφαρμογή συμπληρώνει στοιχεία και από το τμήμα Μεταφορών του Σηάτλ και από την Αμερικανική Γεωλογική Έρευνα με πληροφορίες από εκδηλώσεις χαρτογράφησης. Το σχετιζόμενο έργο ‘OpenSidewalks’ του κέντρου ‘Taskar’ το εξελίσσει με επιπλέον πληροφορίες, όπως το πλάτος του πεζοδρομίου και τη θέση

των κυκλιδωμάτων.



Εικόνα 3.14. Παράδειγμα του έργου «OpenSidewalks», το οποίο δίνει πληροφορίες όπως το πλάτος πεζοδρομίων, τις υφιστάμενες ράμπες και τη θέση των κυκλιδωμάτων (Πηγή: Έργο OpenSidewalks).

3.3 Συμπεράσματα

Στη σύγκριση των Ελληνικών πόλεων με τις Ευρωπαϊκές πόλεις που έχουν επιτύχει την προσβασιμότητα εντοπίζονται πολλές διαφορές. Μια γενική διαφοροποίηση που υφίσταται είναι η παιδεία των Ευρωπαίων πολιτών και ειδικά των οδηγών οι οποίοι συμπεριφέρονται ευγενικά στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και με πειθαρχία στους νόμους και κανόνες. Με βάση την ελληνική πραγματικότητα, οι οδηγοί είναι απείθαρχοι, με συνέπεια να παρκάρουν το αυτοκίνητο τους πάνω σε πεζοδρόμια και ράμπες, χωρίς να έχουν συναίσθηση του προβλήματος που θα αντιμετωπίσουν τα εμποδιζόμενα άτομα. Επίσης, μια διαφορά αποτελεί η ενσωμάτωση της προσβασιμότητας στο σύνολο του μελλοντικού σχεδιασμού και της ανάπτυξης ως ενιαίο τμήμα της αναπτυξιακής διαδικασίας, που εφαρμόζουν οι Ευρωπαϊκές πόλεις. Αντιθέτως, η ελληνική πραγματικότητα διέπεται από αποσπασματικές ενέργειες ενσωμάτωσης της προσβασιμότητας με συνέπεια την ασυνέχεια του δικτύου κίνησης πεζών.

Με βάση τα παραδείγματα των ευρωπαϊκών πόλεων, για να είναι μια πόλη προσβάσιμη προς όλους τους ανθρώπους και ιδιαιτέρως προς τα εμποδιζόμενα άτομα χρειάζεται να καταφέρει τα εξής:

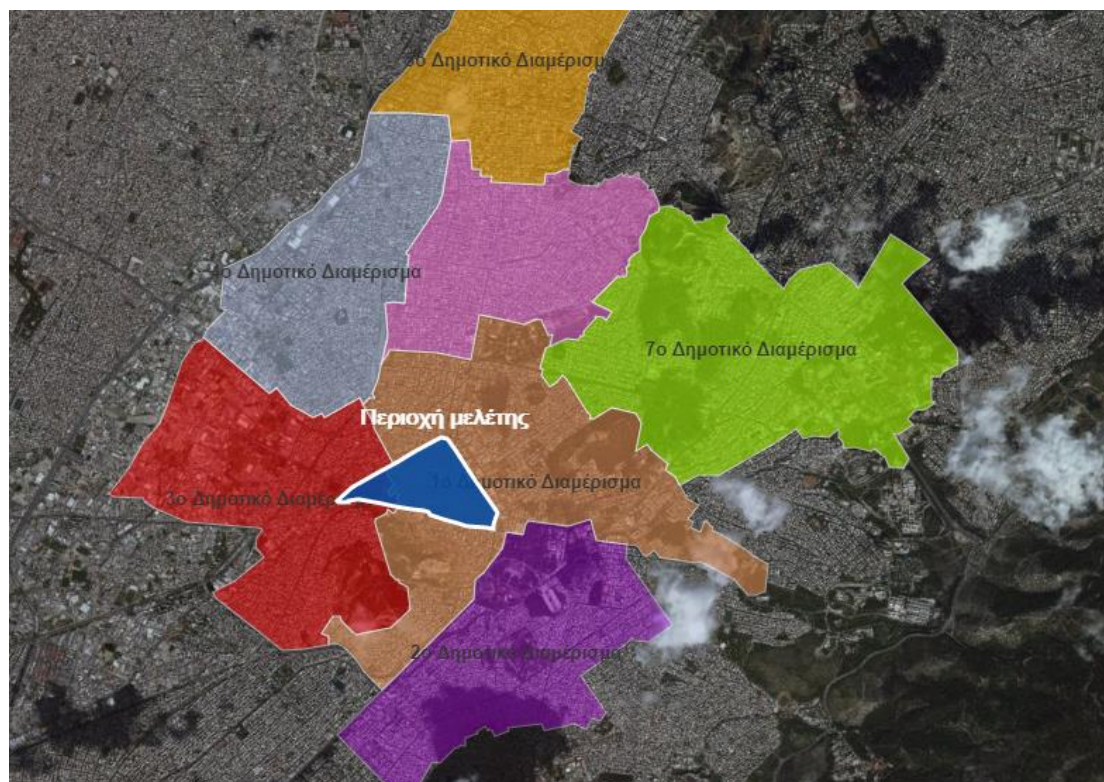
- Την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε τουλάχιστον 2,05μ,
- Την δημιουργία ραμπών με κατάλληλες προδιαγραφές,
- Τον υποβιβασμό της στάθμης των πεζοδρομίων στο ίδιο ύψος με το οδόστρωμα,
- Την σωστή τοποθέτηση της σήμανσης,
- Την πυκνώση των διαβάσεων και την αύξηση του πλάτους τους,
- Την ελαχιστοποίηση των κλίσεων στις ράμπες,

- Την αύξηση των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και των πεζοδρομίων, ειδικά στο κέντρο της πόλης όπου οι χρήσεις είναι κυρίως εμπορικές,
- Την κατάργηση της στάθμευσης επί των πεζοδρομίων, με παραδειγματική και ουσιαστική τιμωρία των παραβατών,
- Την αποκατάσταση των διαλυμένων πεζοδρομίων για την εξασφάλιση ομαλής πορείας,
- Την πύκνωση των στάσεων και διαδρομών των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- Την σωστή τοποθέτηση των στάσεων λεωφορείων και τρόλεϊ ώστε να είναι προσβάσιμες και από άτομα με κινητικά προβλήματα,
- Την εξασφάλιση προσβάσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς με κατάλληλες υποδομές,
- Την πύκνωση ειδικών χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρίες, αλλά και για το γενικό πληθυσμό, με σκοπό την κατάργηση της παράνομης στάθμευσης,
- Την εξασφάλιση προσβασιμότητας σε όλα τα κτίρια,
- Την εντατικοποίηση της αστυνόμευσης και του ελέγχου των υποδομών,
- Την πύκνωση χώρων πρασίνου,
- Την ενημέρωση των κατοίκων για την σημασία της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την προάσπισή της από τους κρατικούς φορείς.

4. Περιοχή μελέτης και Καθορισμός διαδρομών προς αξιολόγηση

4.1 Γενικά στοιχεία

Η περιοχή μελέτης ανήκει στο Δήμο Αθηναίων και αποτελεί τμήμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Η περιοχή οριοθετείται από τις οδούς Πειραιώς-Σταδίου-Μητροπόλεως και Ερμού.



Χάρτης 4.1. Δημοτικά Διαμερίσματα Δήμου Αθηναίων και Περιοχή Μελέτης.

Στο τρίγωνο, λόγω της ύπαρξης αρκετών ιστορικών και χαρακτηριστικών κτιρίων, εντοπίζονται πολλά τοπόσημα ιστορικά, θρησκευτικά και μη. Όλες οι πλατείες του τριγώνου, άλλες περισσότερο και άλλες λιγότερο, αποτελούν σημεία αναφοράς, σημεία συνάντησης και προσανατολισμού. Διάφορα κτίρια και ιστορικοί χώροι που περιέχει είναι το Δημαρχείο Αθηνών, το Εθνικό ιστορικό μουσείο, το μουσείο της πόλης της Αθήνας, η Βαρβάκειος Αγορά, τα Παλιά Ανάκτορα, ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού, αρκετά υπουργεία καθώς και εκκλησίες.

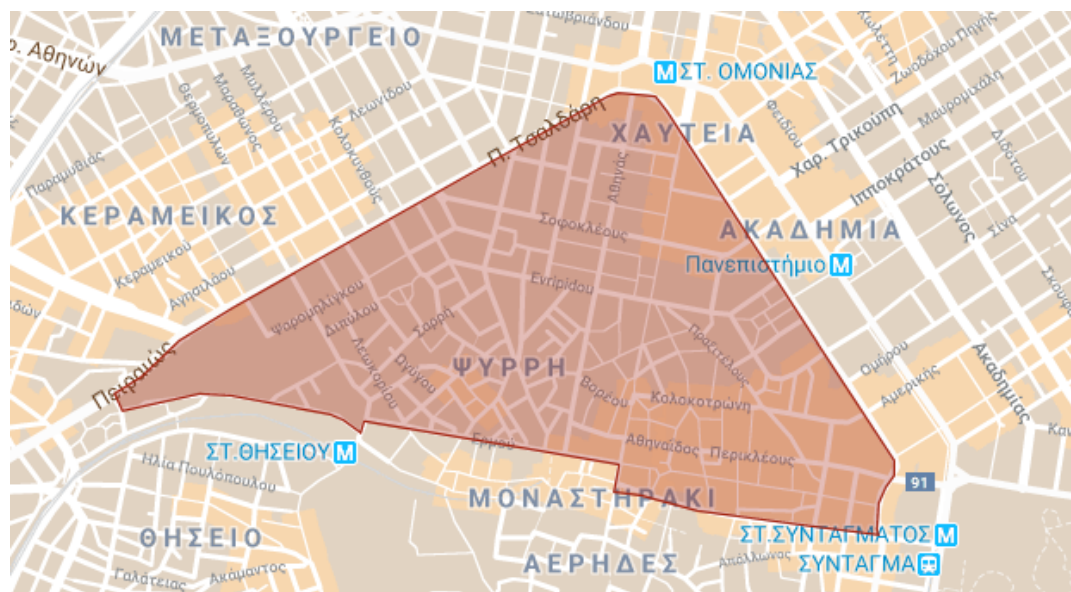
Το ιστορικό τρίγωνο δεν είναι μόνο ένας κεντρικός συγκοινωνιακός κόμβος που εξυπηρετεί την γύρω περιοχή, αλλά και ένας κόμβος που την προμηθεύει με χρήσεις εμπορίου, διοικητικές και πολιτιστικές. Στο τρίγωνο καταλήγουν μεγάλοι οδικοί άξονες της πόλης και περιλαμβάνει στο εσωτερικό του αρκετές πλατείες καθώς και το εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας. Περιμετρικά της περιοχής μελέτης παρατηρείται πλήθος λεωφορειακών γραμμών και στάσεις μετρό, ενώ εσωτερικά οι στάσεις λεωφορείων ελαττώνονται με αποτέλεσμα οι άνθρωποι να χρησιμοποιούν ιδιωτικά οχήματα για τη μετακίνηση, το οποίο προκαλεί προβλήματα στη στάθμευση.

Μια σημαντική παράμετρος, όσον αφορά τις χρήσεις γης στη περιοχή μελέτης, είναι η σχέση τους με το είδος του δρόμου στον οποίο βρίσκονται. Πιο συγκεκριμένα, στους πεζόδρομους υπάρχει ποικιλία χρήσεων όπως εμπορικά καταστήματα και καταστήματα εστίασης και αναψυχής. Έτσι προκύπτει, ότι οι πεζόδρομοι είναι ενεργοί αρκετές ώρες της ημέρας και της νύχτας, αφού περιέχουν φιλικό περιβάλλον για του περπατητές και προσελκύουν πολλούς νέους ανθρώπους. Από την άλλη πλευρά, οι αυτοκινητόδρομοι, όπως η οδός Αθηνάς και Σταδίου, περιορίζονται σε εμπορικές χρήσεις και σε κτίρια γραφείων και υπηρεσιών, ως συνέπεια παρατηρείται αρκετή κίνηση ανθρώπων τις πρωινές ώρες στους περισσότερους δρόμους του τριγώνου και ήπια ή σχεδόν καθόλου κίνηση το βράδυ, εντείνοντας το αίσθημα ανασφάλειας.

Οι Αθηνάς και Σταδίου αποτελούν τους πιο πολυσύχναστους δρόμους, αφού πρόκειται για δρόμους που περιτριγυρίζουν τις σημαντικότερες πλατείες της πόλης (Σύνταγμα, Μοναστηράκι, Ομόνοια). Λόγω της αυξημένης εισροής οχημάτων στο κέντρο, προκαλείται μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση και η μετακίνηση γίνεται αργή. Οι οδοί Κολοκοτρώνη, Αθηναΐδος, Ευριπίδου και Σοφοκλέους είναι επίσης πολυσύχναστοι, αλλά κυρίως κατά τη διάρκεια της ημέρας. Οι άξονες του τριγώνου εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή και είναι αρκετά διευρυμένοι με αποτέλεσμα να δημιουργείται μεγάλη συσσώρευση οχημάτων. Εσωτερικά του τριγώνου, λόγω παλιών πολεοδομικών διατάξεων απαγόρευσης εισόδου και μικρότερου πλάτους οδών, οι δρόμοι έχουν λιγότερη κίνηση.

Οι δρόμοι ανάμεσα στην πλατεία Συντάγματος και Μοναστηρακίου παρουσιάζουν μεγάλο ποσοστό τουριστών, το οποίο προκαλείται από το ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον που περιέχουν. Επίσης, μεγάλο πλήθος τουριστών παρατηρείται στους πιο εμπορικούς δρόμους του τριγώνου και στην υπαίθρια αγορά του Μοναστηρακίου, αφού αποτελούνται από οδούς εύκολα προσπελάσιμους. Μεγάλο ποσοστό μεταναστών παρατηρείται κατά μήκος των οδών Αθηνάς, Σοφοκλέους, Μενάνδρου, Σωκράτους, καθώς και σε κεντρικές πλατείες. Οι μόνιμοι κάτοικοι παρατηρούνται σε όλο το τρίγωνο, αλλά κυρίως σε εμπορικούς δρόμους και πεζόδρομους. Επίσης, αρκετά κατοικημένη περιοχή είναι αυτή που συνορεύει με την οδό Πειραιώς έως την περιοχή του Ψυρρή.

Η ύπαρξη των μεγάλων πλατειών στις ακμές του τριγώνου και των αρκετών πεζοδρομημένων οδών που κατασκευάζονται στο εμπορικό τρίγωνο ευνοεί την ισότιμη προσβασιμότητα όλων των ομάδων πληθυσμού. Τα προβλήματα του αστικού χώρου που παρουσιάζονται παρακάτω είναι αποτέλεσμα των ανύπαρκτων υποδομών, του παρωχημένου σχεδιασμού και των αποσπασματικών σχεδιασμών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας, τα οποία εντοπίζονται κυρίως στο τμήμα του τριγώνου από την οδό Αθηνάς έως την Πειραιώς.



Χάρτης 4.2. Περιοχή Μελέτης.

4.2. Σημεία ενδιαφέροντος

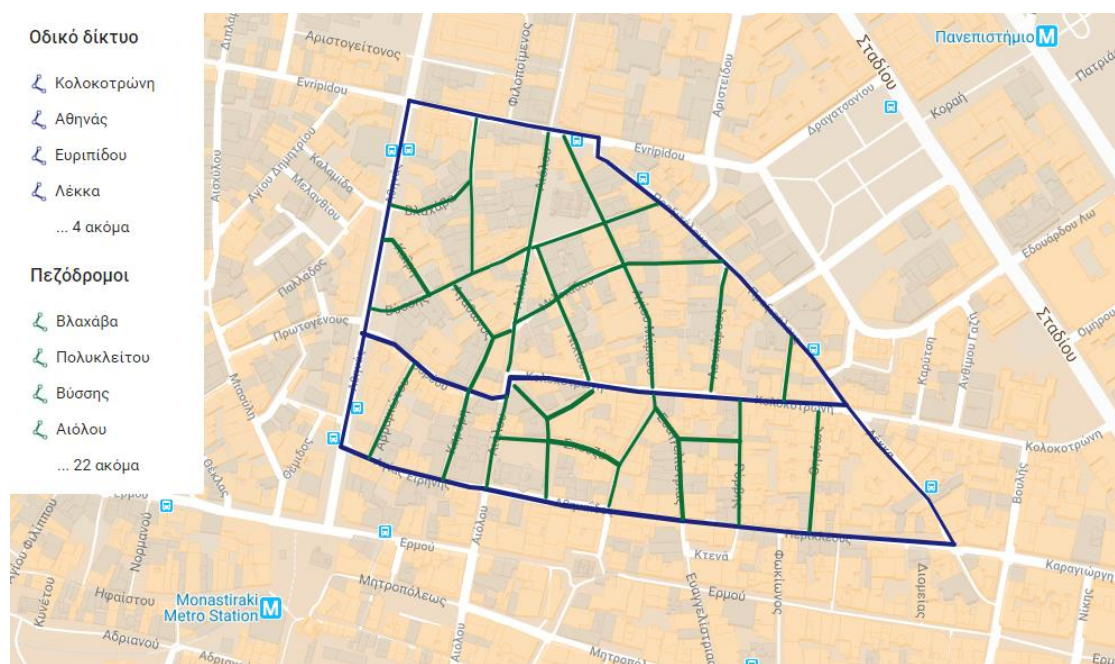
Το **εμπορικό τρίγωνο** ορίζεται η περιοχή εντός των οδικών αξόνων που απαρτίζονται από τις οδούς Σταδίου, Μητροπόλεως και Αθηνάς με κορυφές του τριγώνου τις πλατείες Ομονοίας, Συντάγματος και Μοναστηρακίου. Στο εμπορικό τρίγωνο ενσωματώνονται και οι πλατείες Κοτζιά και Κλαυθμώνος. Το εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας απαρτίζεται από πληθώρα καταστημάτων όλων των ειδών και κάνει το εμπόριο στο τρίγωνο, εμπόριο υπερτοπικού χαρακτήρα. Στο εσωτερικό του βρίσκεται η Βαρβάκειος Αγορά και οι οδοί Αθηνάς και Ερμού που αποτελούν τους πιο εμπορικούς δρόμους της Αθήνας. Εντός του εμπορικού τριγώνου βρίσκονται αρκετά ιστορικά κτίρια όπως η Μητρόπολη Αθηνών, το Δημαρχείο και η παλιά Βουλή.

Χαρακτηριστικό του εμπορικού τριγώνου είναι η έντονη ανάμειξη των χρήσεων γης (εμπόριο, γραφεία διοίκησης κλπ.), καθώς και η διαφοροποιημένη εικόνα του χώρου, η οποία εμφανίζεται πιο απλοϊκή στο νοτιοδυτικό τμήμα και πιο κοσμοπολίτικη στο ανατολικό και βορειανατολικό τμήμα του. Στο εμπορικό τρίγωνο κυριαρχούν τα εμπορικά καταστήματα ενώ εμπεριέχονται και αρκετά κτίρια διοίκησης και γραφείων. Στους ισόγειους χώρους περιλαμβάνονται τα εμπορικά καταστήματα τα οποία είναι άμεσα διαθέσιμα στο κοινό, λόγω ότι η περιοχή με τους πεζόδρομους είναι πλήρως κατάλληλη για εμπορική χρήση. Όσον αφορά τους επάνω ορόφους, συνήθως κυριαρχούν γραφεία διοίκησης, αποθήκες και γενικότερα βοηθητικοί χώροι των καταστημάτων, λόγω του ότι το τρίγωνο βρίσκεται κοντά σε διοικητικά και πνευματικά κέντρα. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι εντός του τριγώνου υπάρχει ελάχιστη κατοικία χρήσεων.

Με την πάροδο του χρόνου, η περιοχή άρχισε να εμφανίζει προβλήματα υποβάθμισης του κτιριακού πλούτου. Οι χρήσεις στο εμπορικό τρίγωνο επεκτείνονταν ανοργάνωτα με την κατοικία σχεδόν ανύπαρκτη στη περιοχή. Διαπιστώθηκε λοιπόν, ότι η

προσπελασιμότητά του ήταν δύσκολη λόγω πολλών παραγόντων. Μερικοί παράγοντες που δυσχέραιναν την κατάσταση ήταν οι μικροί δρόμοι και η έλλειψη χώρων στάθμευσης, είτε στην περιοχή είτε και γύρω από αυτήν.

Τα τελευταία χρόνια λόγω του έργου Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων, το Εμπορικό Τρίγωνο έχει μεταμορφωθεί σε υπερτοπικό πόλο αναψυχής, λόγω των πολλών πεζοδρομήσεων που έχουν κατασκευαστεί στην περιοχή. Ο Δήμος Αθηναίων έχει επιλέξει τμήμα του Εμπορικού Τριγώνου για να υλοποιήσει πρόγραμμα πιλοτικής παρέμβασης στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Αθήνας (χάρτης 4.3). Το πρόγραμμα αυτό περιελάμβανε την αναδιαμόρφωση του τμήματος που οριοθετείται από τις οδούς Ευριπίδου, Αθηνάς, Αγίας Ειρήνης, Αθηναΐδος, Περικλέους, Λέκκα και Πραξιτέλους. Εντός του τμήματος, έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής αρκετές πεζοδρομήσεις, ανακατασκευάστηκαν οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι, αυξήθηκαν οι χώροι πρασίνου με αποτέλεσμα την ενίσχυση της προσβασιμότητας στην περιοχή.



Χάρτης 4.3. Τμήμα του εμπορικού τριγώνου που υλοποιείται το πρόγραμμα πιλοτικής παρέμβασης του Δήμου Αθηναίων.

Η **Πλατεία Συντάγματος** αποτελεί χαρακτηριστικό σημείο συνάντησης, αφού είναι από τις μεγαλύτερες πλατείες στο κέντρο της Αθήνας, η οποία εντοπίζεται ακριβώς μπροστά από το κτίριο της Ελληνικής Βουλής. Η πλατεία, λόγω της κεντρικότητας της θέσης της, αποτελεί σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο και είναι προσβάσιμη από το Αττικό μετρό και συγκεκριμένα η στάση ‘Σύνταγμα’ από τη Γραμμή 2 Ανθούπολη - Ελληνικό (Κόκκινη Γραμμή) και Γραμμή 3 Αγ. Μαρίνα - Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος (Μπλε Γραμμή). Από την πλατεία περνάει πληθώρα λεωφορείων και τρόλεϊ που συνδέει το κέντρο με τις γύρω αλλά και με τις πιο απόμακρες περιοχές, καθώς και το τραμ με τις γραμμές 4 και 5 των οποίων αποτελεί τερματική στάση και συνδέει το κέντρο με τις νότιες περιοχές της Αθήνας.

Η **Πλατεία Μοναστηρακίου** αποτελεί μοναδικό μίγμα ρυθμών, εποχών και πολιτισμών. Στην πλατεία εντοπίζεται η παλιά εκκλησία της Κοιμήσεως της Θεοτόκου Αθήνας, ενώ απέναντι εμφανίζεται το παλιό τζαμί, το οποίο φιλοξενεί παράρτημα του Μουσείου Λαϊκής Τέχνης. Η πλατεία είναι προσβάσιμη από το μετρό και συγκεκριμένα η στάση ‘Μοναστηράκι’ από τη Γραμμή 3 Αγ. Μαρίνα - Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος (Μπλε Γραμμή) και από την υπέργεια σιδηροδρομική γραμμή 1 του ηλεκτρικού. Λόγω των αυξημένων εμπορικών και τουριστικών καταστημάτων που βρίσκονται περιμετρικά της πλατείας και των καταστημάτων αναψυχής, κατατάσσεται στις πιο πολυσύχναστες πλατείες της Αθήνας. Η γειτνίαση με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και οι σταθμοί του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου ενισχύουν την κεντρικότητα της πλατείας σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Η **Πλατεία Ομονοίας**, πρόκειται για μία από τις πιο παλιές πλατείες της Αθήνας, η οποία αποτελεί το ξεκίνημα των βασικών οδικών αρτηριών της πόλης. Με το πέρασμα των χρόνων, η πλατεία μεταμορφώθηκε σε οδικό κόμβο ολοκληρωτικά, συνέπεια του αυξανόμενου κυκλοφοριακού φόρτου που περιείχε. Κάτω από την πλατεία διακλαδώνονται στη στάση ‘Ομόνοια’ ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος, δηλαδή η Γραμμή 1 Πειραιάς – Κηφισιά με τη γραμμή 2 του μετρό. Η πλατεία είναι σημείο συνάντησης κατοίκων και επισκεπτών, αποτελώντας σημείο αναφοράς της πόλης, με αποτέλεσμα να διέρχονται από αυτή πληθώρα λεωφορείων. Οι περιοχές γύρω από την πλατεία αποτελούνται κατά το πλείστον από γραφεία, υπηρεσίες και εμπόριο. Ο εμπορικός χαρακτήρας τους, ωστόσο, δεν έχει την ίδια ένταση με αυτή που είχε κάποτε.

Η **Περιοχή Ψυρρή** οριοθετείται από τις οδούς Ερμού, Αθηνάς, Ευριπίδου, Σαχτούρη και Σαρρή. Η περιοχή αποτελούσε μια παραγωγική – βιοτεχνική συνοικία η οποία τις τελευταίες δεκαετίες άλλαξε σημαντικά την εικόνα της. Η περιοχή μετατράπηκε σε περιοχή ψυχαγωγίας και αναψυχής αλλά διατήρησε σε ένα μικρό ποσοστό τις προηγούμενες εμπορικές χρήσεις. Οι χρήσεις των ορόφων στην περιοχή είτε διατηρήθηκαν σε βιοτεχνικές δραστηριότητες και αποθηκευτικούς χώρους είτε μετατράπηκαν σε γραφεία.

4.3 Οδικό δίκτυο

Η **Οδός Σταδίου** είναι μία από τις πιο ιστορικές οδούς στο κέντρο της Αθήνας. Αποτελεί συνδετικό κρίκο ανάμεσα στις πλατείες Ομόνοιας και Συντάγματος. Η οδός έχει ιστορική σημασία, καθώς περνάει από το Μουσείο της Πόλης των Αθηνών, από την Παλιά Βουλή και έχει αναπτυχθεί περιμετρικά του ιστορικού κέντρου. Σε αυτή στεγάζονται αρκετά εμπορικά καταστήματα, καθώς και αρκετές τράπεζες και κινηματοθέατρα.

Η **Οδός Ερμού** αποτελεί ένα από τους πιο εμπορικούς δρόμους της πόλης, καθώς και τον πιο παλιό εμπορικό δρόμο του κέντρου με έντονη ιστορική σημασία, λόγω των διάσπαρτων μνημείων που υπάρχουν στην οδό. Σήμερα το ανατολικό τμήμα της οδού

είναι πεζοδρομημένο το οποίο ενίσχυσε τον εμπορικό χαρακτήρα της και διαμορφώθηκε σύμφωνα με τα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών πόλεων (πχ. Βαρκελώνη, Λισσαβόνα, κ.α). Έχει μήκος 1,5 χιλιομέτρων και αναπτύσσεται παραλλήλως της οδού Ηφαίστου. Το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού αποτελεί το βασικότερο άξονα του εμπορικού κέντρου και αναπτύσσεται ανάμεσα στις πλατείες Συντάγματος και Μοναστηρακίου. Το τμήμα της οδού, από την πλατεία Μοναστηρακίου έως την πλατεία Αγίων Ασωμάτων, περιέχει εμπορικά καταστήματα και γειτνιάζει με την περιοχή του Ψυρρή. Το επόμενο τμήμα της οδού, από την πλατεία Αγίων Ασωμάτων έως την Πειραιώς, είναι πεζόδρομος με αρκετό τουριστικό ενδιαφέρον, καθώς περιέχει τον Αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού.

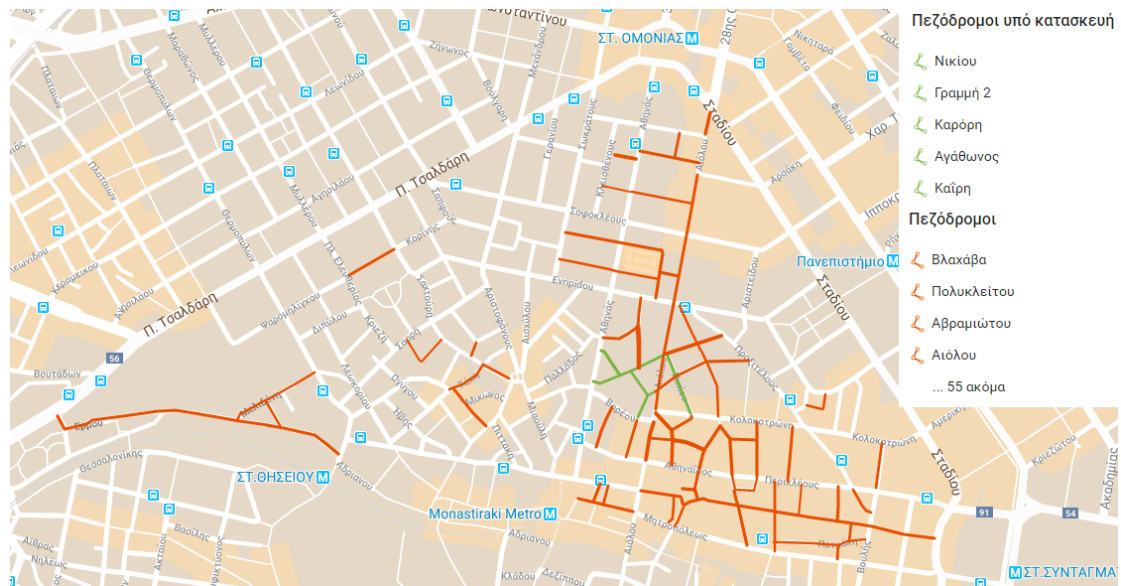
Η **Οδός Μητροπόλεως** είναι παράλληλη στην οδό Ερμού και αποτελεί και αυτή εμπορικό δρόμο με αρκετές καφετέριες και εστιατόρια. Σε αυτή την οδό βρίσκεται ο Μητροπολιτικός Ναός Αθηνών επί της ομώνυμης πλατείας. Επίσης, περιέχει τον Ανδριάντα Κωνσταντίνου ΙΑ Παλαιολόγου, τον Ιερό ναό της Θεοτόκου Γοργοεπήκου και Αγίου Ελευθερίου. Η οδός είναι προσπελάσιμη από αυτοκίνητα έως την οδό Αιόλου όπου κόβεται και γίνεται πεζόδρομος, με αποτέλεσμα τα αυτοκίνητα να στρίβουν στην οδό Ερμού για τη συνέχεια της καθόδου.

Η **Οδός Πειραιώς**, στη πραγματικότητα λεωφόρος, αποτελεί μεγάλο κεντρικό οδικό άξονα που εκτείνεται σε μήκος 10 χιλιομέτρων και συνδέει την πλατεία Ομονοίας με τον Πειραιά. Η οδός παρουσιάζει μικτή εικόνα στο δομημένο περιβάλλον και στη δομή των χρήσεων γης. Παλιά εργοστάσια και αποθήκες κυριαρχούν στην οδό, ωστόσο δημιουργείται αναβάθμιση από τα νέα κτίρια γραφείων που ενσωματώνονται τακτικά.

Η **Οδός Αθηνάς** είναι ένας από τους κεντρικότερους δρόμους του κέντρου της Αθήνας, η οποία συνδέει την Ομόνοια με το Μοναστηράκι, μέσω των ομώνυμων πλατειών. Η οδός διέρχεται από την πλατεία Κοτζιά, όπου απέναντι στεγάζεται το Δημαρχείο Αθηνών και από την πλατεία Καραμάνου, η οποία πρόκειται να αναπλαστεί. Επίσης, σε αυτήν, περιέχεται η κεντρική δημοτική αγορά (Βαρβάκειος αγορά) και το κοινωνικό παντοπωλείο. Η οδός συγκεντρώνει έντονη κινητικότητα πεζών λόγω του εμπορίου που φιλοξενεί καθώς και των νεοκλασικών κτιρίων, καταστημάτων και πολυκατοικιών που περιέχει.

Η **Οδός Σοφοκλέους** αποτελεί ιστορικό δρόμο του κέντρου της Αθήνας, λόγω ότι στέγαζε το Χρηματιστήριο των Αθηνών. Στην οδό εντοπίζεται πληθώρα μεταναστών, με συνέπεια να εμφανίζει προβλήματα συμφόρησης και να οδηγείται σε παρακμή. Επίσης, στην Σοφοκλέους βρίσκεται η Στοά Αθηνών που οδηγεί στην Πλατεία Θεάτρου, το κτίριο της κεντρικής διοίκησης Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας και η κεντρική Ελευθέρα Αποστολική Εκκλησία Πεντηκοστής.

Παρακάτω, παρουσιάζονται οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι και οι πεζόδρομοι που είναι υπό κατασκευή εντός της περιοχής μελέτης (χάρτης 4.4).



Χάρτης 4.4. Απεικόνιση των υφιστάμενων πεζόδρομων και των υπό κατασκευή πεζόδρομων.

4.4. Μεταφορές

Παρακάτω αναλύεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε προκειμένου να διερευνηθεί η τωρινή κατάσταση των μέσων μεταφοράς στο κέντρο της Αθήνας. Αρχικά, καθορίστηκαν τα κριτήρια ελέγχου με βάση των οποίων έγινε η αξιολόγηση των μέσων μεταφοράς. Στη συνέχεια έγινε επιτόπια αυτοψία της περιοχής μελέτης και παρατηρήθηκαν οι στάσεις των λεωφορείων, τρόλεϊ και μετρό καθώς και οι θέσεις και χώροι στάθμευσης που υπάρχουν εντός της περιοχής. Έπειτα έγινε τοποθέτηση των σημείων αξιολόγησης στην εφαρμογή google my maps για την δημιουργία ενός διαδραστικού online χάρτη ο οποίος περιέχει τις στάσεις συγκοινωνίας, τους χώρους στάθμευσης και τις θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ, που αξιολογήθηκαν με βάση την προσβασιμότητα.

4.4.1. Δημόσια συγκοινωνία

Στην Αθήνα το πρόβλημα της μετακίνησης των εμποδιζόμενων ατόμων παραμένει σε μεγάλο βαθμό με υποβιβασμό της ποιότητας ζωής λόγω της μη ικανοποιητικής πρόσβασης στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η μέχρι στιγμής κακή ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν τα δημόσια μέσα μεταφοράς δημιουργούν συνθήκες αποκλεισμού στην καθημερινή ζωή των εμποδιζόμενων χρηστών. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας δεν ικανοποιεί μόνο την ανάγκη για μετακίνηση των κατοίκων, αλλά αναπτύσσεται με σκοπό να προσελκύει όλο και περισσότερους επιβάτες με στόχο την απαλοιφή του κοινωνικού αποκλεισμού, την μείωση χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και εν τέλει την ανάπτυξη μιας βιώσιμης κινητικότητας.

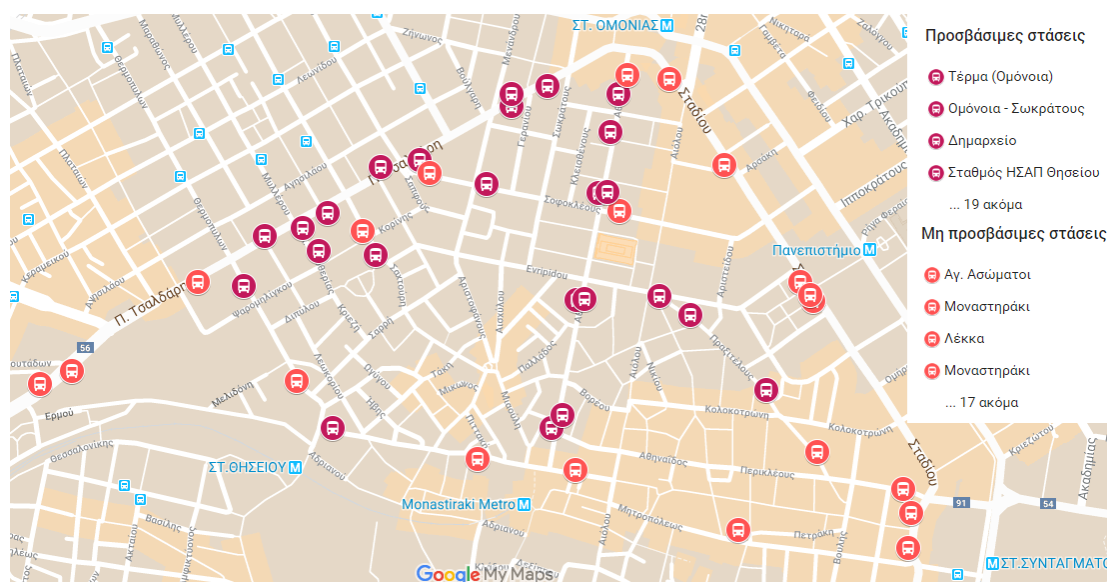
Για να υπάρχουν πεζοί πρέπει η πόλη να διαθέτει μια καλή δημόσια συγκοινωνία και να ασκείται μια αυστηρή πολιτική ελέγχου της κίνησης και της στάθμευσης των οχημάτων (Αραβαντινός,2007).

Λεωφορεία και τρόλεϊ

Τα βασικά εμπόδια που εντοπίστηκαν στις στάσεις λεωφορείων και τρόλεϊ που αξιολογήθηκαν ως μη προσβάσιμες ήταν:

- Παράνομη στάθμευση μπροστά από την στάση δημόσιας συγκοινωνίας.
- Μη επαρκές πλάτος πεζοδρομίου για προσπέλαση στο οποίο βρίσκεται η στάση.
- Μη ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών κατά μήκος του πεζοδρομίου όπου βρίσκεται η στάση.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι καμία στάση λεωφορείων και τρόλεϊ εντός της περιοχής μελέτης δεν έχει ειδική προεξοχή για εύκολη πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Με βάση αυτό το συμπέρασμα οι στάσεις εξετάστηκαν μόνο για τα άνω κριτήρια και χωρίστηκαν σε προσβάσιμες και μη.

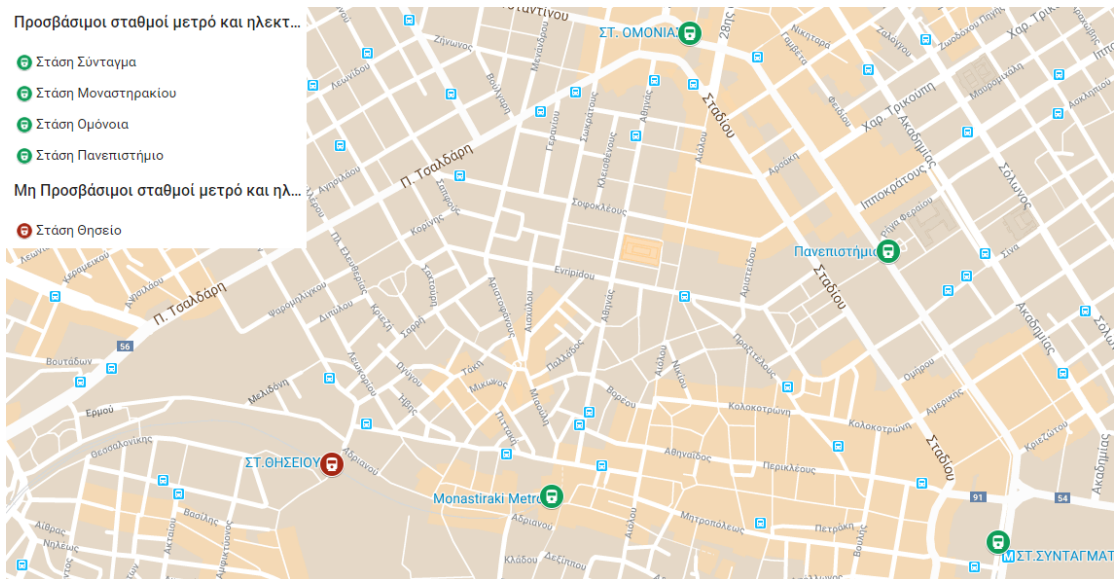


Χάρτης 4.5. Απεικόνιση των προσβάσιμων στάσεων αστικής συγκοινωνίας.

Ο εξοπλισμός των αστικών λεωφορείων, που διέρχονται από την περιοχή μελέτης, είναι εγκατεστημένος σχεδόν σε όλα τα αστικά λεωφορεία και είναι χειροκίνητος, δηλαδή ο εμποδιζόμενος χρήστης για να επιβιβαστεί στο λεωφορείο χρειάζεται την βοήθεια του οδηγού ο οποίος χρησιμοποιεί την επιγονάτηση ή την ράμπα. Σχεδόν όλα τα λεωφορεία και τρόλεϊ έχουν επιγονάτηση, ενώ το 25% αυτών φέρει ράμπες.

Μετρό και ηλεκτρικός σιδηρόδρομος

Στα όρια της περιοχής μελέτης υπάρχουν 4 στάσεις του μετρό και 3 στάσεις του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου που την εξυπηρετούν: Σύνταγμα, Ομόνοια, Μοναστηράκι, Πανεπιστήμιο και Θησείο.



Χάρτης 4.6. Απεικόνιση των προσβάσιμων σταθμών μετρό και ηλεκτρικού σιδηρόδρομου.

Ο σταθμός του μετρό στο Σύνταγμα περιέχει 2 γραμμές του μετρό, την γραμμή 2 «Ανθούπολη – Ελληνικό» και την γραμμή 3 «Αγία Μαρίνα – Αεροδρόμιο». Οι εισοδοί και έξοδοι του σταθμού είναι από την Λεωφόρο Αμαλίας, από την οδό Πανεπιστημίου και 2 εισοδοί/έξοδοι από τη Πλατεία Συντάγματος. Λόγω της προσβασιμότητας που διαθέτει η πλατεία Συντάγματος και η υποδομή με ανελκυστήρα για την είσοδο στο μετρό, που βρίσκεται επί της πλατείας, κάνει τον σταθμό Συντάγματος προσβάσιμο από εμποδιζόμενα άτομα.

Ο σταθμός Πανεπιστήμιο περιέχει την γραμμή 2 του μετρό «Ανθούπολη – Ελληνικό». Οι εισοδοί και έξοδοι του σταθμού είναι από την οδό Κοραή και από την οδό Πανεπιστημίου που διαθέτει 2 εξόδους, προς Ακαδημία Αθηνών και αυτή που βρίσκεται έμπροσθεν της Εθνικής Βιβλιοθήκης. Ο σταθμός διαθέτει υποδομή με ανελκυστήρα μόνο στην οδό Κοραή. Ωστόσο, λόγω της προσβασιμότητας της οδού σαν πεζόδρομος είναι αρκετή για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων χρηστών.

Ο σταθμός Ομόνοιας, εκτός από το αττικό μετρό με την γραμμή 2 «Ανθούπολη – Ελληνικό», περιέχει και στάση του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου με τη γραμμή 1 «Πειραιάς – Κηφισιά». Ο σταθμός διαθέτει εισόδους/εξόδους από την Πανεπιστημίου, όπου υπάρχει ανελκυστήρας και επί της Πλ. Ομοιοίας όπου υπάρχουν μόνο κυλιόμενες σκάλες. Λόγω όμως κατάλληλης υποδομής ραμπών των παρακείμενων πεζοδρομίων η μετακίνηση προς και από τον σταθμό είναι δυνατή.

Ο σταθμός Μοναστηρακίου περιλαμβάνει και αυτός τη γραμμή 1 του ηλεκτρικού «Πειραιάς – Κηφισιά» και την γραμμή 3 του μετρό «Αγία Μαρίνα – Αεροδρόμιο». Οι εισοδοί/έξοδοι του μετρό είναι από την οδό Ηφαίστου και Αθηνάς, από την οδό Θέμιδος και Αθηνάς καθώς και από την Πλ. Μοναστηρακίου. Η είσοδος/έξοδος από την οδό Θέμιδος και Αθηνάς δεν είναι προσβάσιμη καθώς περιέχει κυλιόμενες σκάλες και στην συνέχεια κανονικές σκάλες, χωρίς να υφίσταται υποδομή για χρήση ανελκυστήρα. Η είσοδος/ έξοδος από την Πλ. Μοναστηρακίου είναι προσβάσιμη από

την πλευρά της οδού Ηφαίστου, καθώς διαθέτει ράμπα.

Ο σταθμός Θησειού περιλαμβάνει την γραμμή 1 του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου «Πειραιάς – Κηφισιά». Η είσοδο και έξοδος του σταθμού γίνεται μέσω του πεζόδρομου Αγίων Ασωμάτων. Η πρόσβαση στο σταθμό είναι εύκολη λόγω του πεζόδρομου, όμως ο σταθμός δεν περιέχει υποδομές για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων, καθώς γίνεται εξ ολοκλήρου μέσω σκαλοπατιών. Η ράμπα που περιέχεται έξω από το σταθμό για την πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα δεν παρουσιάζει τις κατάλληλες προδιαγραφές.

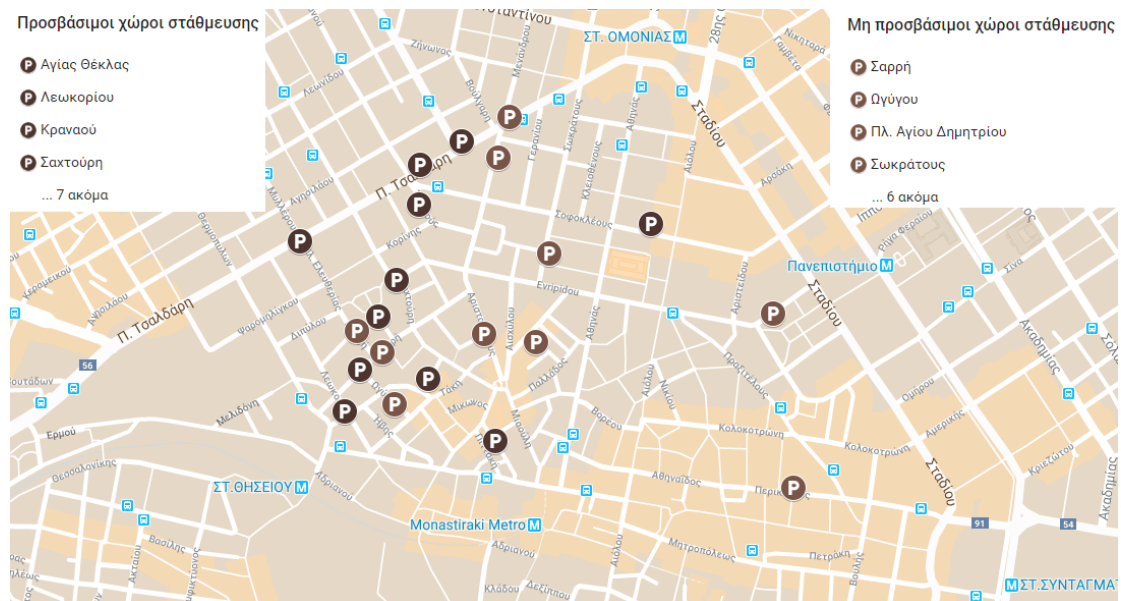
Ειδικά οχήματα μεταφοράς

Η ειδική υπηρεσία της Ο.ΣΥ. Α.Ε προσφέρει στα άτομα με αναπηρίες δωρεάν μετακίνηση. Τα άτομα που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα συμβατικά οχήματα της αστικής συγκοινωνίας ή έχουν προορισμό κάποια περιοχή εκτός δικτύου, που δεν δρομολογούνται οχήματα με τον απαιτούμενο εξοπλισμό, έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης με την υπηρεσία αυτή. Τα διαμορφωμένα οχήματα που διαθέτει η υπηρεσία είναι 3 και μπορεί να μεταφέρει έως 4 αναπηρικά αμαξίδια. Επιπροσθέτως, παρέχει θέσεις για τους συνοδούς και αφορά σε οποιαδήποτε είδους μετακίνηση από τις 8 πμ. έως τις 10 μμ..

4.4.2. Χώροι στάθμευσης

Στη συνέχεια εξετάστηκαν οι χώροι στάθμευσης και οι περιοχές γύρω από αυτούς και χωρίστηκαν σε προσβάσιμους και μη. Οι περισσότεροι χώροι στάθμευσης στο κέντρο της Αθήνας δεν είναι οργανωμένοι και ειδικά στην περιοχή του Ψυρρή, όπου βρίσκονται αρκετοί. Ωστόσο, πολλοί από τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τους εμποδιζόμενους χρήστες καθώς ο περιβάλλον χώρος τους δεν ικανοποιεί τις προδιαγραφές για εύκολη προσπέλαση. Οι χώροι στάθμευσης που εντοπίστηκαν είχαν τα εξής βασικά εμπόδια:

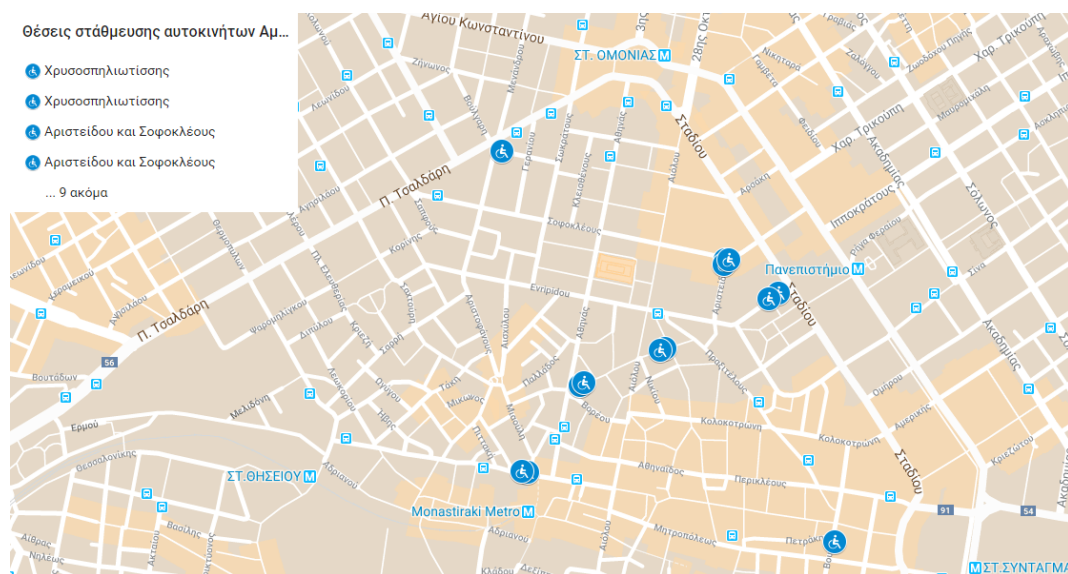
- Μη επαρκές πλάτος πεζοδρομίου για προσπέλαση γύρω από το χώρο στάθμευσης.
- Μη ύπαρξη οδηγού όδευσης τυφλών στον περιβάλλον χώρο γύρω από αυτούς.
- Ράμπες χωρίς τις κατάλληλες προδιαγραφές στα πεζοδρόμια γύρω από τον χώρο στάθμευσης.
- Πεζοδρόμια γύρω από τον χώρο στάθμευσης με ανομοιόμορφα δάπεδα (κατεστραμμένα).



Χάρτης 4.7. Απεικόνιση των προσβάσιμων χώρων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

4.4.3. Θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ

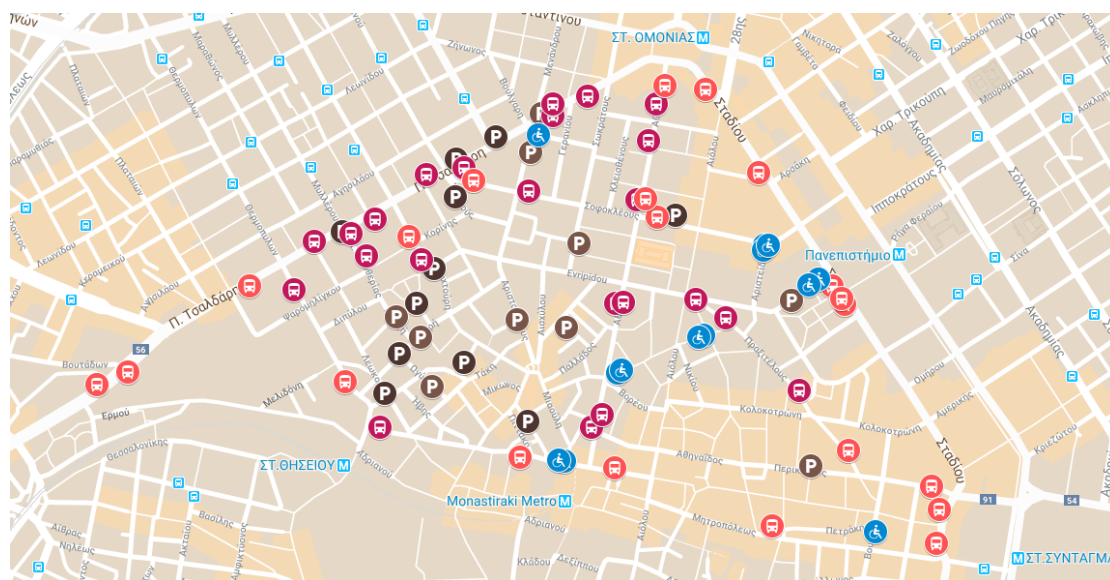
Οι θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης παρουσιάζονται στο χάρτη 4.8. Επιστημάνθηκαν 13 σημεία όπου έχει τοποθετηθεί ειδική σήμανση για στάθμευση από άτομα με αναπηρίες, αριθμός εξαιρετικά μικρός για την έκταση του τριγώνου. Δεδομένου αυτού, παρατηρήθηκε η δυσαναλογία των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ με αυτές του συνόλου. Πέρα από την ειδική σήμανση που έχουν, παρατηρήθηκε ότι δεν υπήρχε καμία άλλη διαφοροποίηση στις θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ με αποτέλεσμα τα τεχνικά χαρακτηριστικά των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης να είναι ακατάλληλα. Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης, καθώς και η ακαταλληλότητα των υφιστάμενων θέσεων, έχει ως συνέπεια την υποβάθμιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στο ιστορικό τρίγωνο.



Χάρτης 4.8. Απεικόνιση των ειδικών θέσεων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

4.4.4. Συμπεράσματα

Εντός του ιστορικού τριγώνου η μετακίνηση είναι αρκετά περιορισμένη σε αντίθεση με τη μετακίνηση στα όρια της περιοχής. Το μεγαλύτερο πρόβλημα παρουσιάζεται στις στάσεις των αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ, στις οποίες απουσιάζουν οι ειδικές προεξοχές για την εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Οι θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ είναι μηδαμινές και περιέχονται σχεδόν εξ ολοκλήρου στο δεξιό τμήμα του τριγώνου (από την οδό Αθηνάς προς τη Σταδίου). Επίσης, οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων είναι ελάχιστοι και στους περισσότερους από αυτούς, το γύρω περιβάλλον είναι απροσπέλαστο. Σημαντικός θετικός παράγοντας για τη μετακίνηση στο ιστορικό τρίγωνο αποτελούν οι στάσεις του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, που πλαισιώνουν το ιστορικό τρίγωνο και εξασφαλίζουν την προσβασιμότητα στις παρακείμενες περιοχές.

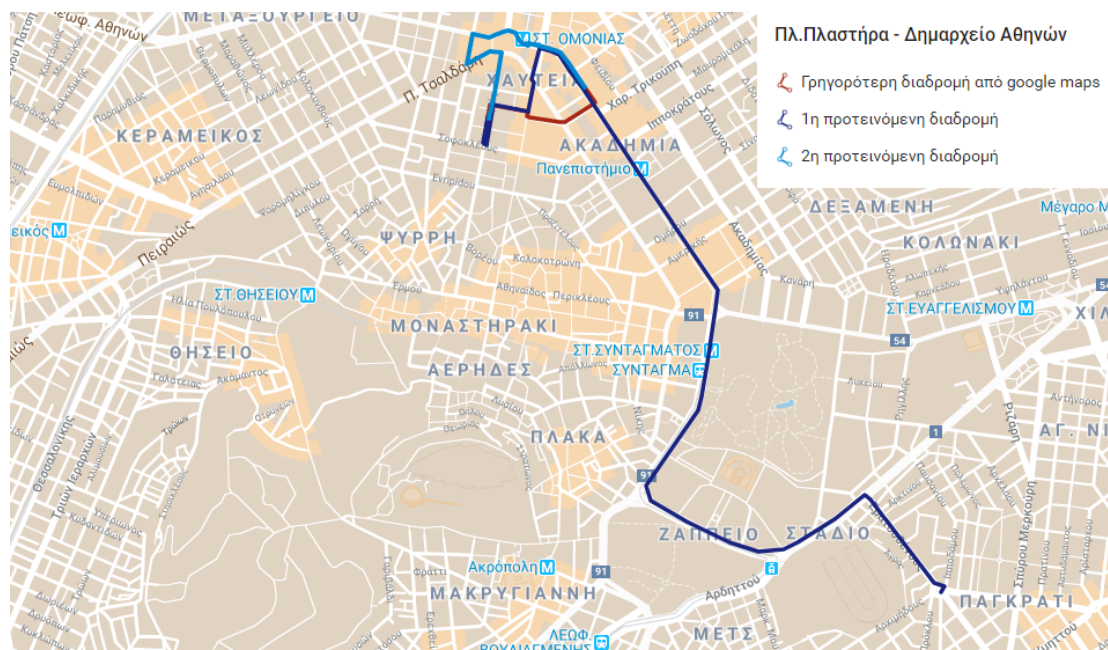


Χάρτης 4.9. Απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης των μεταφορών στη περιοχή μελέτης (δημόσια συγκοινωνία, χώροι στάθμευσης, θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ).

4.5. Παραδείγματα προσβάσιμων διαδρομών με βάση την υφιστάμενη κατάσταση

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες υποθετικές διαδρομές που θα μπορούσαν να κάνουν τα εμποδιζόμενα άτομα, με έμφαση στα άτομα με κινητικά προβλήματα, από περιοχές εκτός της περιοχής μελέτης για να φτάσουν σε σημεία ενδιαφέροντος εντός αυτής. Έπειτα αξιολογείται, με βάση την προσβασιμότητα, η γρηγορότερη διαδρομή που προτείνεται από την εφαρμογή google maps (πρωινές ώρες) και προτείνονται δύο εναλλακτικές διαδρομές, χωρίς εμπόδια.

1^η Υπόθεση: Από Πλ. Πλαστήρα (Παγκράτι) σε Δημαρχείο Αθηνών (Αθηνάς), (Χάρτης 4.10)



Χάρτης 4.10. Απεικόνιση των διαδρομών 1^{ης} υπόθεσης, από Πλ. Πλαστήρα προς Δημαρχείο Αθηνών.

Γρηγορότερη διαδρομή

Η γρηγορότερη διαδρομή που προτείνεται από την εφαρμογή google maps για να μετακινηθεί κάποιος από την Πλατεία Πλαστήρα στην οδό Αθηνάς όπου βρίσκεται το Δημαρχείο Αθηνών είναι να ξεκινήσει από τη στάση «Πλ. Πλαστήρα» που βρίσκεται απέναντι της πλατείας. Η στάση αυτή είναι προσβάσιμη, λόγω υπαρκτών ραμπών στα πεζοδρόμια προς αυτή και διαθέτει ειδική προεξοχή για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Στη συνέχεια, προτείνεται ο χρήστης να επιβιβαστεί στις γραμμές του τρόλεϊ 2 ή 4 και να κατέβει στην στάση «Ρεξ» η οποία βρίσκεται στην οδό Πανεπιστημίου. Έπειτα, ο χρήστης για να περάσει το δρόμο πρέπει να κινηθεί προς την οδό Αρσάκη όπου υπάρχει διάβαση και ράμπα η οποία όμως είναι ακατάλληλα τοποθετημένη εκτός της διάβασης πεζών. Στην οδό Αρσάκη υπάρχει υφιστάμενο πεζοδρόμιο στο οποίο όμως υπάρχουν αρκετά εμπόδια, όπως κάδοι απορριμμάτων και κάποιες φορές εντοπίζεται παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου, το οποίο καθιστά την διέλευση αδύνατη. Στη συνέχεια, προτείνεται ο πεζός να περάσει στο απέναντι πεζοδρόμιο της οδού Σταδίου στο οποίο υπάρχουν υφιστάμενες ράμπες στη διάβαση πεζών. Έπειτα, ο μετακινούμενος πρέπει να διασχίσει την οδό Γεωρ. Σταύρου στην οποία εντοπίζονται αρκετά εμπόδια, όπως ύπαρξη τραπεζιών και καθισμάτων εντός της ελεύθερης διέλευσης πεζών και στη συνέχεια η ύπαρξη πλάτους πεζοδρομίου μικρότερου του ανεκτού. Ο πεζός, στη συνέχεια πρέπει να μετακινηθεί στην οδό Αιόλου και στην οδό Ευπόλιδος, οι οποίοι είναι υφιστάμενοι πεζόδρομοι. Τέλος, για να περάσει απέναντι στο Δημαρχείο από την πλατεία Κοτζιά χρειάζεται να διασχίσει διάβαση, χωρίς υφιστάμενες ράμπες σε αυτή, γεγονός το

οποίο καθιστά αδύνατη τη διέλευση από άτομα με κινητικά προβλήματα.

1^η Προτεινόμενη Διαδρομή (Χάρτης 4.11)

Όπως προαναφέρθηκε, η στάση «Πλατεία Πλαστήρα» είναι προσβάσιμη καθώς διαθέτει ράμπες και ειδική προεξοχή για την εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Δεδομένου αυτού, προτείνεται η χρήση αυτής της στάσης με τις λεωφορειακές γραμμές 2 ή 4 και ο μετακινούμενος να κατέβει στη στάση «ΡΕΞ». Στη συνέχεια, πρέπει να κινηθεί κατά μήκος της οδού Πανεπιστημίου έως την οδό Αιόλου, όπου θα διασχίσει τη διάβαση πεζών στην οποία υπάρχουν κεκλιμένα επίπεδα για την ευκολία του. Έπειτα, θα περάσει απέναντι στην οδό Αιόλου μέσω τις διάβασης και θα κατευθυνθεί προς την οδό Σταδίου, όπου υπάρχει νησίδα με ράμπες εξομαλυσμένες για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων. Θα περάσει απέναντι στην οδό Αιόλου, η οποία είναι πεζόδρομος και θα κινηθεί προς την οδό Ευπόλιδος, η οποία είναι και αυτή πεζόδρομος. Στη συνέχεια, θα κατευθυνθεί προς την οδό Σοφοκλέους, όπου υπάρχει διάβαση με υφιστάμενες ράμπες, για να περάσει στο απέναντι πεζοδρόμιο της οδού Αθηνάς και να κατευθυνθεί προς το Δημαρχείο.

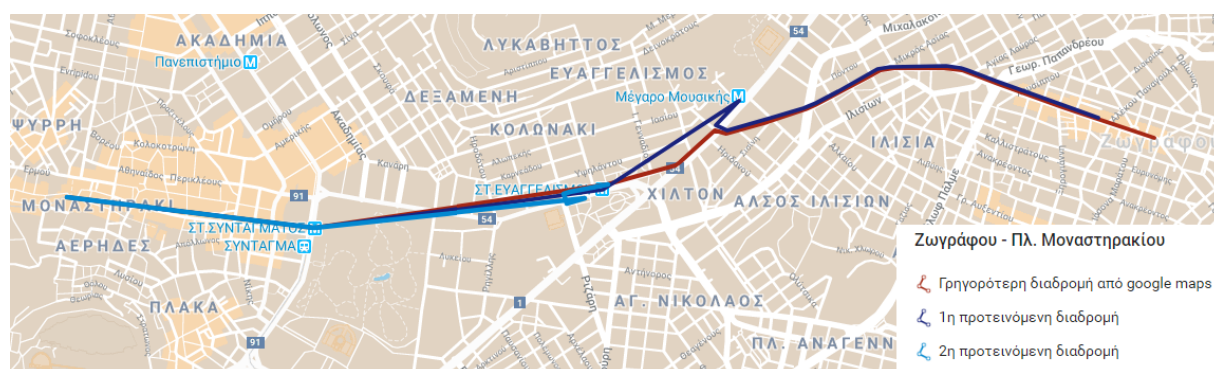
2^η Προτεινόμενη Διαδρομή (Χάρτης 4.11)

Από την στάση «Ρεξ» να κατευθυνθεί προς την 28^η Οκτωβρίου, όπου υπάρχουν ράμπες για προσπέλαση και έπειτα να κινηθεί προς τη στάση «Ομόνοια» που βρίσκεται δίπλα από το μετρό. Από αυτή τη στάση διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές 035,227 και 500, οι οποίες κάνουν στάση έξω από το Δημαρχείο Αθηνών.



Χάρτης 4.11. Απεικόνιση των διαδρομών 1^{ης} υπόθεσης από Πλ. Πλαστήρα προς Δημαρχείο Αθηνών.

2^η Υπόθεση: Από Ζωγράφου προς Πλ. Μοναστηρακίου (Χάρτης 4.12)



Χάρτης 4.12. Απεικόνιση των διαδρομών 2^{ης} υπόθεσης από Ζωγράφου προς Πλ. Μοναστηρακίου.

Γρηγορότερη διαδρομή

Η γρηγορότερη διαδρομή που προτείνεται από την εφαρμογή google maps για να μετακινηθεί κάποιος από την περιοχή Ζωγράφου στην Πλ. Μοναστηρακίου ξεκινάει από την στάση «Τσίτουρα» που βρίσκεται στην οδό Παπάγου και οι λεωφορειακές γραμμές που κάνουν στάση εκεί είναι οι 235 και 608. Η στάση αυτή, ενώ έχει ειδική προεξοχή για την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, καθίσταται μη προσβάσιμη λόγω του μικρού πλάτους πεζοδρομίου, που βρίσκεται, της διαρκούς παράνομης στάθμευσης στη ράμπα, καθώς και του περιπτέρου που βρίσκεται πάνω στην ελεύθερη διάβαση πεζών. Όλα αυτά τα προβλήματα συντελούν για την μη δυνατή εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία από αυτή τη στάση. Στη συνέχεια προτείνεται η χρήση των λεωφορειακών γραμμών 235 ή 608 έως την στάση «Νοσοκομείο Ευαγγελισμός», όπου υπάρχει στάση μετρό. Σε αυτή την πλευρά του πεζοδρομίου επί της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας δεν υπάρχει υποδομή για την εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, καθώς υπάρχουν κυλιόμενες σκάλες και όχι ανελκυστήρας. Στη συνέχεια προτείνεται η χρήση του μετρό με προορισμό την πλατεία Μοναστηρακίου, η οποία έχει έξοδο χωρίς σκάλες από την μεριά του πεζοδρομίου Άρεως.

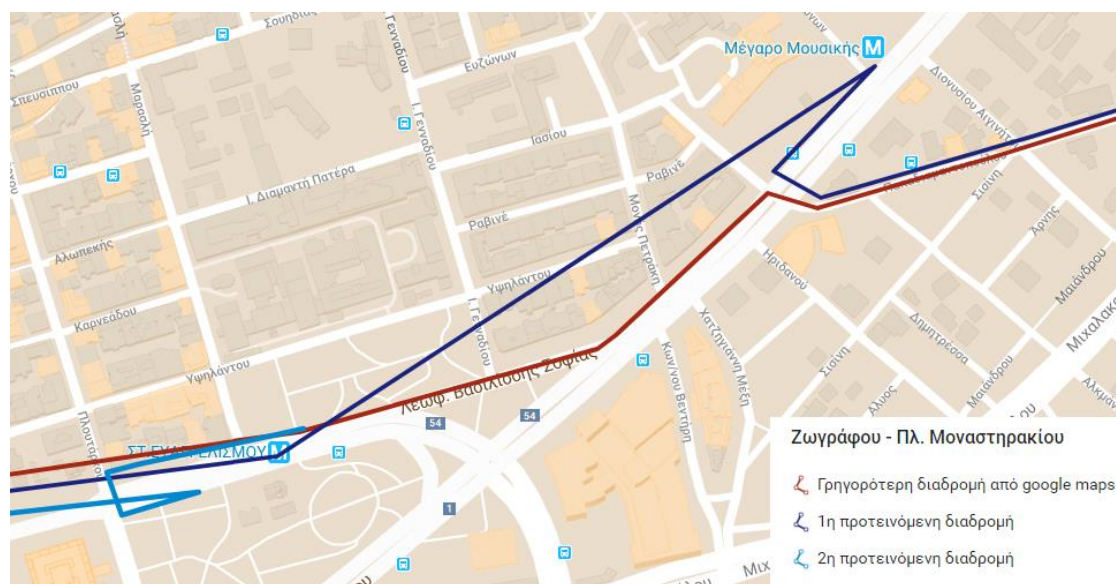
1^η Προτεινόμενη διαδρομή (Χάρτης 4.13)

Η διαδρομή που προτείνεται, λόγω της μη προσβάσιμης στάσης «Τσίτουρα», ξεκινάει από την στάση «Κοτοπούλη» η οποία είναι προσβάσιμη και βρίσκεται στην οδό Παπάγου. Η στάση περιέχει ειδική προεξοχή για την εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, καθώς και το πεζοδρόμιο που βρίσκεται διαθέτει εξομαλυσμένη ράμπα χωρίς εμπόδια. Στη συνέχεια, προτείνεται η επιβίβαση στις λεωφορειακές γραμμές 608 ή 235 μέχρι τη στάση «Ιλίσια», η οποία βρίσκεται στην Παπαδιαμαντοπούλου και είναι προσβάσιμη. Έπειτα, προτείνεται το άτομο με κινητικά προβλήματα να κινηθεί προς τη Λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας και να διασχίσει τη διάβαση, όπου υπάρχουν εξομαλυσμένες ράμπες για να περάσει στο απέναντι πεζοδρόμιο. Σε αυτό, υπάρχει υποδομή του μετρό, της στάσης «Μέγαρο

Μουσικής», με ανελκυστήρα για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων. Τέλος, προτείνεται η χρήση του μετρό έως τη στάση «Μοναστηράκι» όπου υπάρχει έξοδος με κεκλιμένο επίπεδο κατάλληλο για μετακίνηση αμαξιδίου.

2^η Προτεινόμενη διαδρομή (Χάρτης 4.13)

Από την στάση «Κοτοπούλη», η οποία όπως προαναφέρθηκε είναι προσβάσιμη, διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές 235 και 608. Με αυτές, ο χρήστης θα κινηθεί προς τη στάση «Ευαγγελισμός» που βρίσκεται επί της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας. Για την εξυπηρέτησή του το εμποδιζόμενο άτομο πρέπει να μεταβεί στο απέναντι πεζοδρόμιο και να πάρει το μετρό, από την διάβαση που υπάρχει στο τέλος του οικοδομικού τετραγώνου. Εκεί υπάρχουν υφιστάμενες ράμπες για την προσπέλαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Στη συνέχεια, κινείται προς τον ανελκυστήρα που διαθέτει ο σταθμός του Ευαγγελισμού και φτάνει στον προορισμό του που είναι η πλατεία Μοναστηρακίου.



Χάρτης 4.13. Απεικόνιση των διαδρομών 2^{ης} υπόθεσης από Ζωγράφου προς Πλ. Μοναστηρακίου.

Για τις προτεινόμενες διαδρομές, συνίσταται η τοποθέτηση πινακίδων, στις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς που χρησιμοποιεί το άτομο με κινητικά προβλήματα. Οι πινακίδες θα περιλαμβάνουν χάρτη της περιοχής που θα εμπεριέχει σημεία ενδιαφέροντος με προτεινόμενες προσβάσιμες διαδρομές προς αυτά, καθώς και το σημείο που βρίσκεται ο μετακινούμενος. Γενικά, ο χρωματισμός των πινακίδων πρέπει να είναι έντονος και οι πληροφορίες που περιέχει να είναι με μεγάλα γράμματα, ώστε να γίνονται αντιληπτές από όλους. Αυτές πρέπει να τοποθετούνται κάθε 100 μέτρα, ώστε να γνωρίζει ο μετακινούμενος προς ποια κατεύθυνση είναι η προσβάσιμη διαδρομή και να κινηθεί αναλόγως.

4.6. Καθορισμός διαδρομών προς αξιολόγηση

Σε αυτό το υποκεφάλαιο περιέχονται οι διαδρομές κίνησης, εντός του ιστορικού τριγώνου, που κρίθηκαν προς αξιολόγηση.

Οι διαδρομές που επελέγησαν έχουν στόχο τον σχεδιασμό και την υλοποίηση ολοκληρωμένων διαδρομών πλήρους προσβασιμότητας, που θα συνδέουν κεντρικά σημεία και κεντρικούς δρόμους της πόλης, με τις αστικές συγκοινωνίες (σταθμοί μετρό, στάσεις λεωφορείων/τρόλεϊ), με υπηρεσίες του Δήμου, αλλά και σημεία με ιδιαίτερο ιστορικό, πολιτιστικό και τουριστικό ενδιαφέρον. Οι διαδρομές που παρουσιάζονται είναι υψηλής επισκεψιμότητας με αυξημένη συγκέντρωση δραστηριοτήτων όπως διοικητικές υπηρεσίες, πλήθος εμπορικών καταστημάτων και ψυχαγωγίας. Αρκετές από αυτές τις διαδρομές παρουσιάζουν προβλήματα οδικής ασφάλειας για το σύνολο των χρηστών με έμφαση στους εμποδιζόμενους χρήστες.

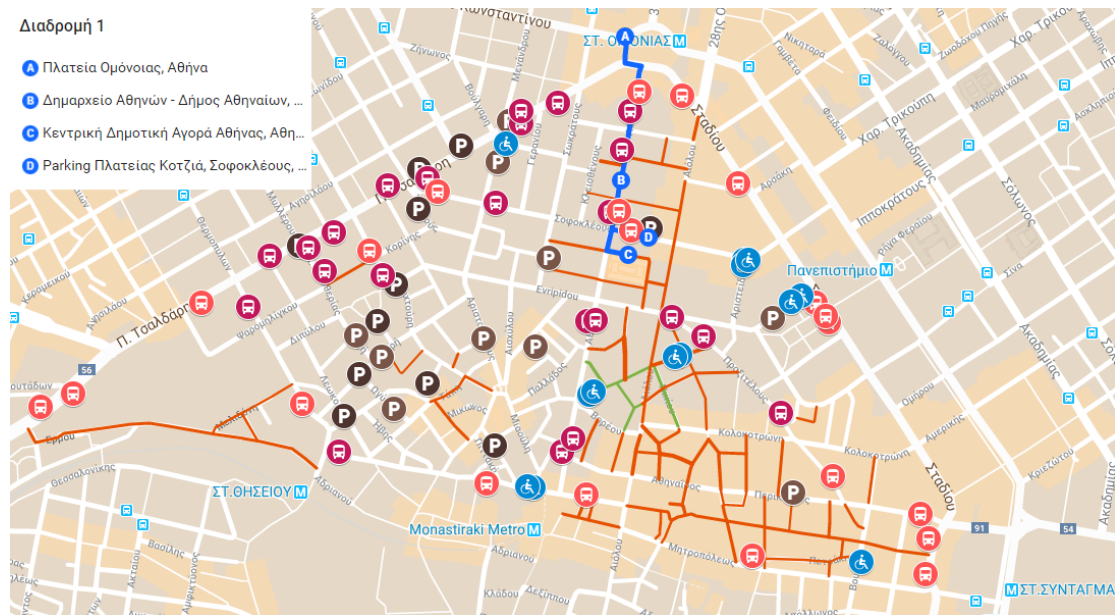
Καθορισμός προτεραιοτήτων για παρεμβάσεις :

- ✓ Διαδρομές με κύριες χρήσεις ή υψηλή ανάμιξη χρήσεων σε πολεοδομικό κέντρο ή περιοχές γενικής κατοικίας,
- ✓ Διαδρομές με πληθώρα χρήσεων υπηρεσιών υγείας, αναψυχής και πολιτισμού,
- ✓ Αποκατάσταση διέλευσης σε υποδομές που γειτνιάζουν με μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό, ηλεκτρικός, λεωφορείο).

Λεπτομερής απεικόνιση των 20 διαδρομών

Στους παρακάτω χάρτες απεικονίζονται οι προτεινόμενες διαδρομές για αξιολόγηση με την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής. Όπως αναφέρεται στην υφιστάμενη κατάσταση έχουν επισημανθεί οι χώροι στάθμευσης, η δημόσια συγκοινωνία, οι θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ καθώς και οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι και οι πεζόδρομοι που κατασκευάζονται στο χρονικό διάστημα σύνταξης της εργασίας. Για τις προτεινόμενες διαδρομές έγινε προσπάθεια συνδυασμού των σημείων υψηλού ενδιαφέροντος με στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, με θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ και με υφιστάμενους χώρους στάθμευσης που υπάρχουν εντός του ιστορικού τριγώνου.

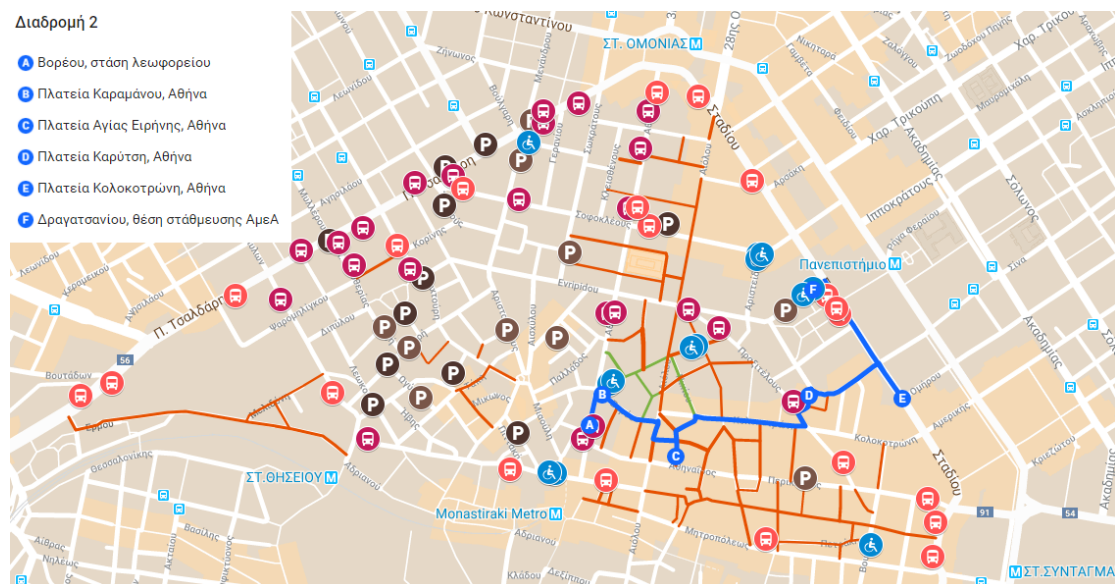
Διαδρομή 1 → Πλ. Ομόνοιας - Δημαρχείο Αθηνών – Κεντρική Δημοτική Αγορά Αθήνας (Βαρβάκειος Αγορά) – Χώρος στάθμευσης (Πλ. Κοτζιά)



Χάρτης 4.14. Απεικόνιση της Διαδρομής 1.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Ομόνοιας, Αθηνάς, Αριστογείτονος και Σοφοκλέους.

Διαδρομή 2 → Βορέου (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026 ,027, 035, 227, 500) – Πλατεία Καραμάνου – Πλατεία Αγίας Ειρήνης – Πλατεία Καρύτση – Πλατεία Κολοκοτρώνη – Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ (Δραγατσανίου).

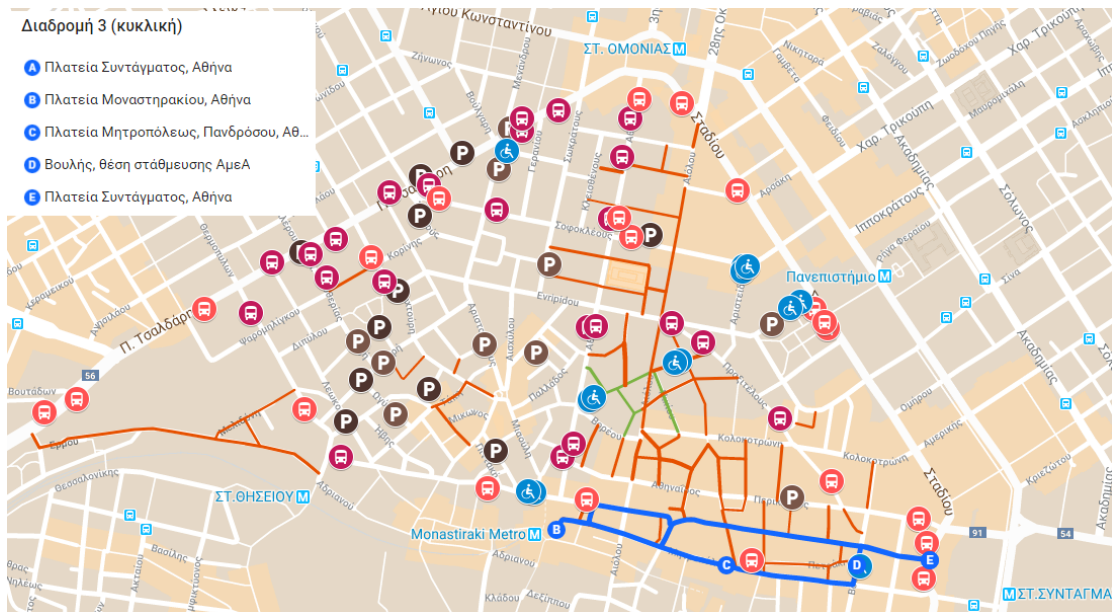


Χάρτης 4.15. Απεικόνιση της Διαδρομής 2.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Αθηνάς, Βορέου, Πλ. Αγίας Ειρήνης, Κολοκοτρώνη, Πραξιτέλους, Πλ. Καρύτση, Χρήστου Λαδά, Σταδίου, Παλαιών

Πατρών Γερμανού και Δραγατσανίου.

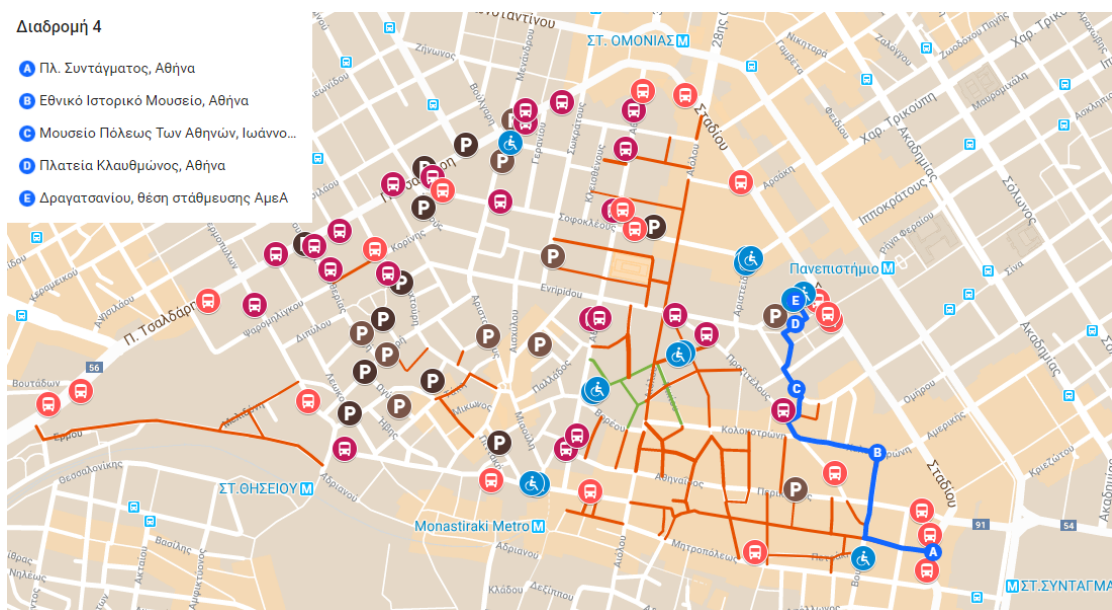
Διαδρομή 3 (κυκλική) → Πλ. Συντάγματος - Πλ. Μοναστηρακίου - Πλ. Μητροπόλεως - Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ (Βουλής) - Πλατεία Συντάγματος.



Χάρτης 4.16. Απεικόνιση της Διαδρομής 3.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Ερμού, Αιόλου, Μητροπόλεως, Βουλής και Πλ. Συντάγματος.

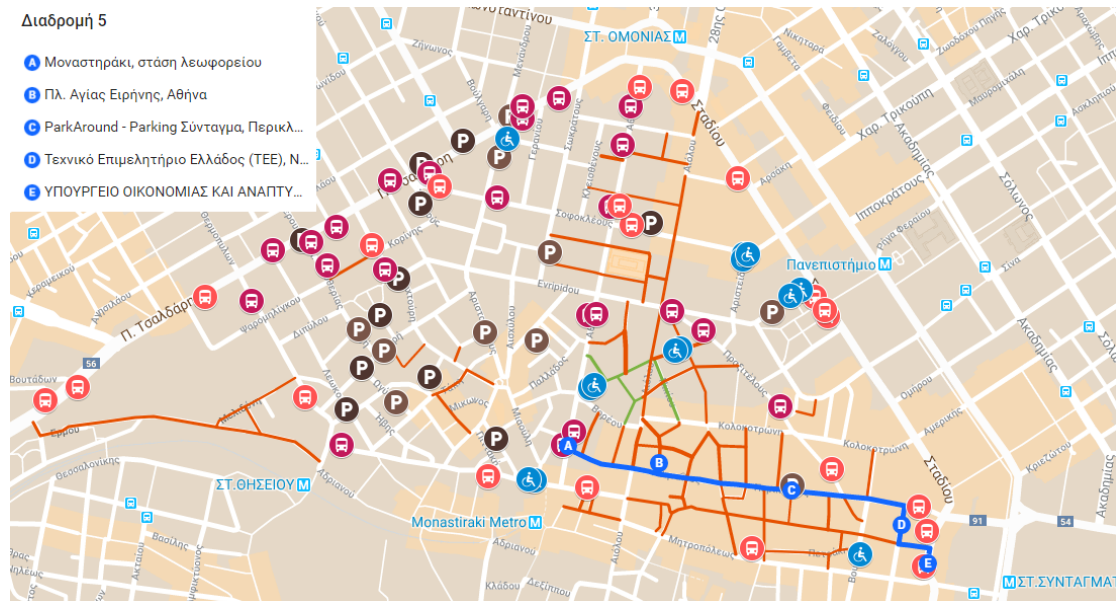
Διαδρομή 4 → Πλατεία Συντάγματος – Εθνικό Ιστορικό Μουσείο – Μουσείο Πόλεως των Αθηνών – Πλατεία Κλαυθμώνος – Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ(Δραγατσανίου).



Χάρτης 4.17. Απεικόνιση της Διαδρομής 4.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Συντάγματος, Καραγιώργη Σερβίας, Βουλής, Κολοκοτρώνη, Πραξιτέλους, Ιωάννου Παπαρηγοπούλου, Παλαιών Πατρών Γερμανού και Δραγατσανίου.

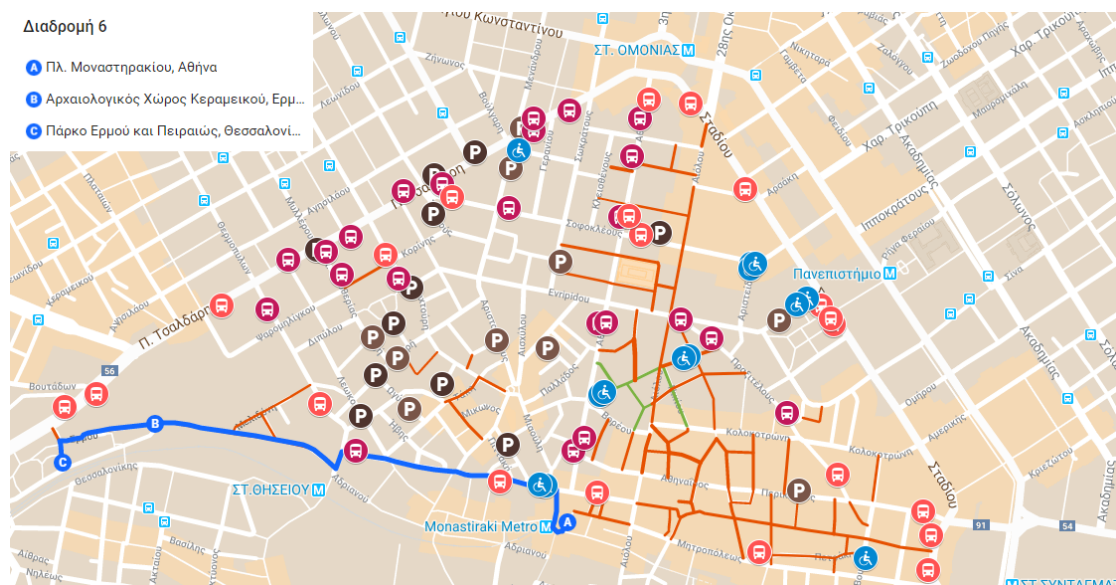
Διαδρομή 5 → Μοναστηράκι (στάση λεωφορειακών γραμμών 035, 227, 500) - Πλ. Αγίας Ειρήνης – Χώρος στάθμευσης (Περικλέους) – Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης.



Χάρτης 4.18. Απεικόνιση της Διαδρομής 5.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Αθηνάς, Αγίας Ειρήνης, Αθηναΐδος, Περικλέους, Καραγιώργη Σερβίας, Νίκης, Ερμού και Πλ. Συντάγματος.

Διαδρομή 6 → Πλ. Μοναστηρακίου – Αρχαιολογικός χώρος Κεραμεικού – Πάρκο Ερμού και Πειραιώς.



Χάρτης 4.19. Απεικόνιση της Διαδρομής 6.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Ερμού, Αγίων Ασωμάτων και Δημοφώντος.

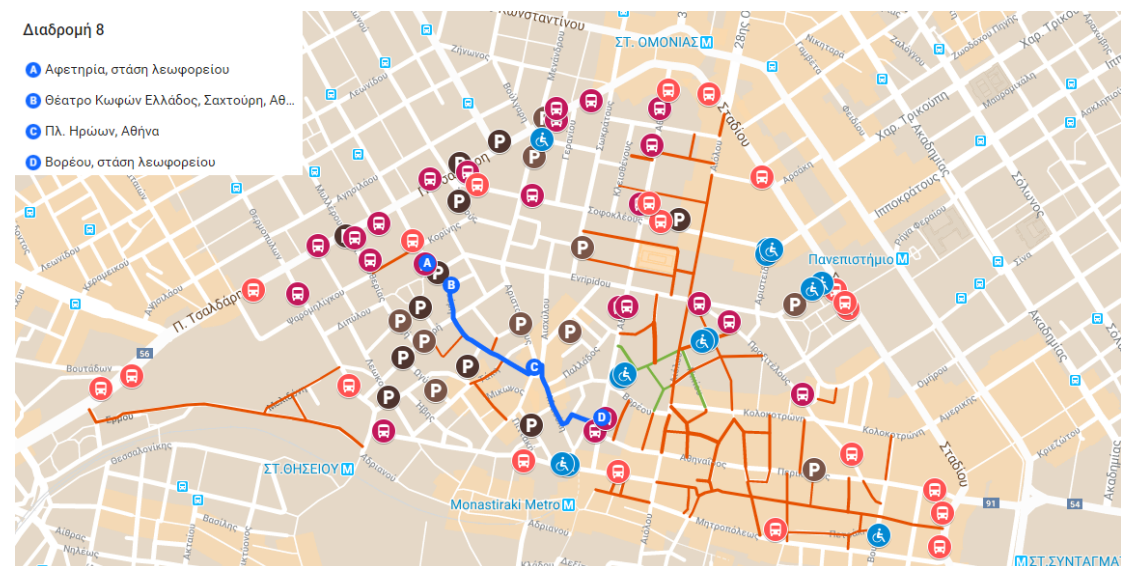
Διαδρομή 7 → Πλ. Ομόνοιας - Κέντρο Υποδοχής & Αλληλεγγύης Δήμου Αθηναίων - ΟΑΕΔ Κεντρική υπηρεσία – Παλιά Δημοτική Πινακοθήκη.



Χάρτης 4.20. Απεικόνιση της Διαδρομής 7.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Ομόνοιας και Παναγή Τσαλδάρη/ Πειραιώς.

Διαδρομή 8 → Αφετηρία (στάση λεωφορειακής γραμμής 100) – Θέατρο Κωφών Ελλάδος – Πλατεία Ηρώων – Βορέου (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027, 035, 227, 500).

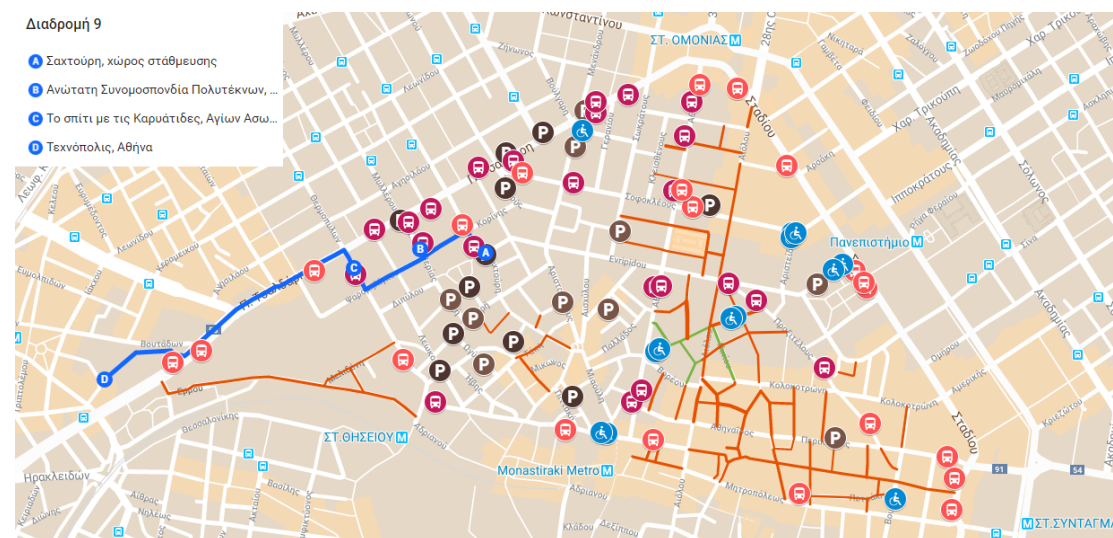


Χάρτης 4.21. Απεικόνιση της Διαδρομής 8.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Ελευθερίας, Σαχτούρη, Αγίων

Αναργύρων, Μιαούλη, Αγίας Ελεούσης, Κακουργοδικείου και Αθηνάς.

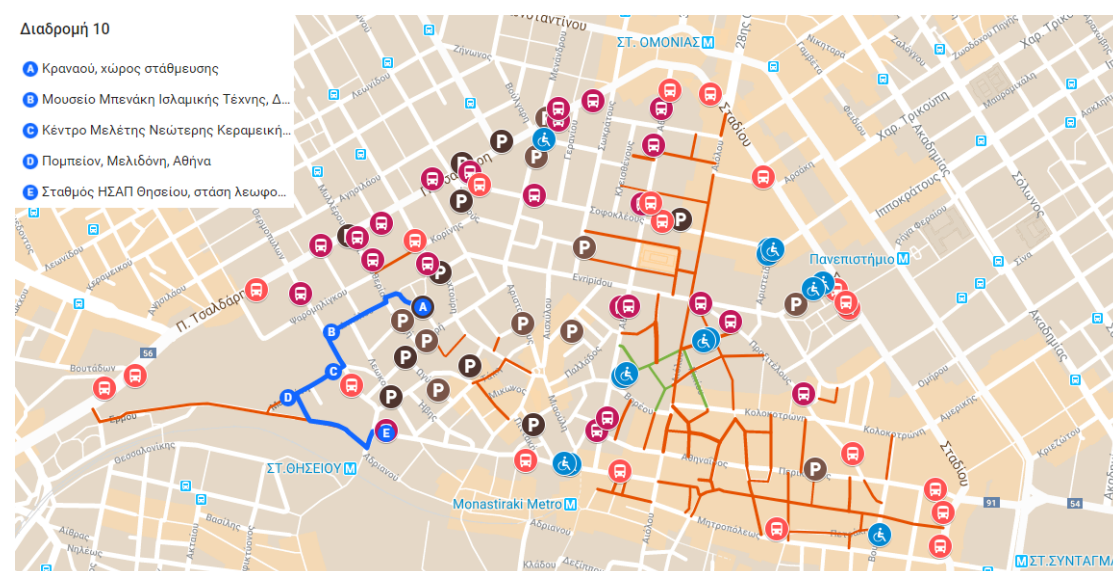
Διαδρομή 9 → Χώρος στάθμευσης (Σαχτούρη) – Ανώτατη Συνομοσπονδία Πολυτέκνων – Το σπίτι με τις καρνάτιδες – Τεχνόπολις.



Χάρτης 4.22. Απεικόνιση της Διαδρομής 9.

Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Σαχτούρη, Κορίνης, Πλ. Ελευθερίας, Φαρομηλίγκου, Αγ. Ασωμάτων, Π. Τσαλδάρη και Ορφέως.

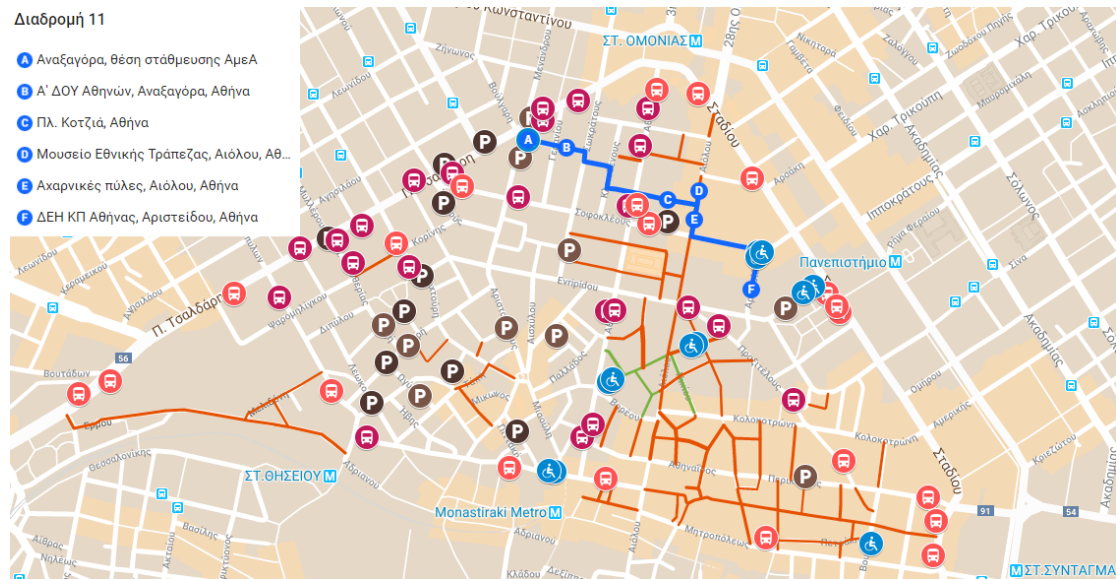
Διαδρομή 10 → Χώρος στάθμευσης (Κραναού) – Μουσείο Μπενάκη Ισλαμικής Τέχνης – Κέντρο Μελέτης Νεώτερης Κεραμικής – Πομπείον – Σταθμός ΗΣΑΠ Θησείου (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027, 035, 227, 500).



Χάρτης 4.23. Απεικόνιση της Διαδρομής 10.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Κραναού, Διτύλου, Αγ. Ασωμάτων, Μελιδόνη, Ευβούλου και Ερμού.

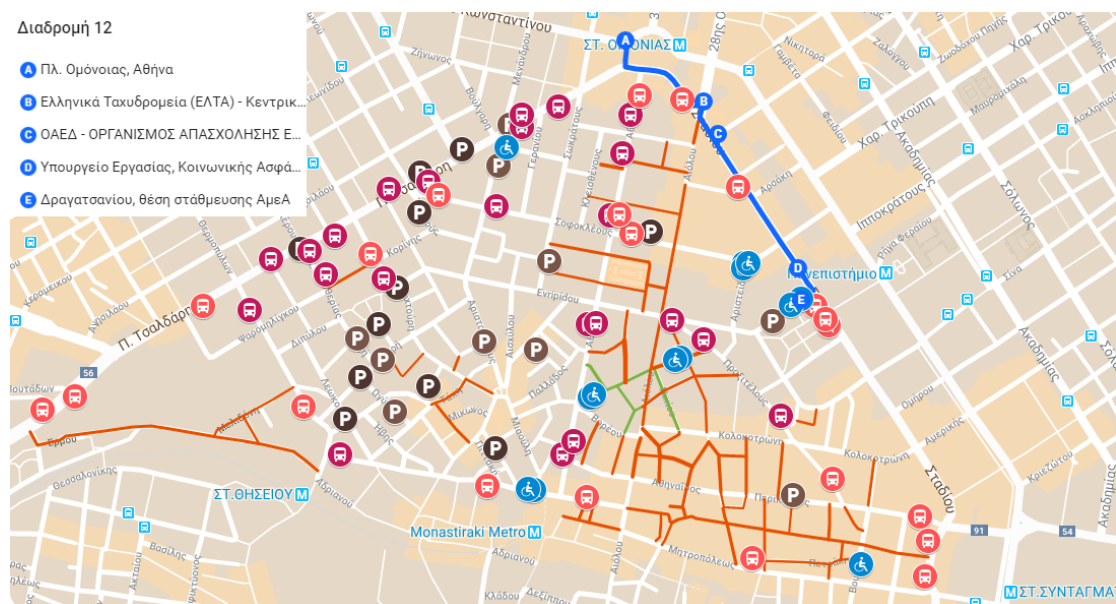
Διαδρομή 11 → Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ (Αναξαγόρα) - Α΄ ΔΥΟ Αθηνών – Πλ. Κοτζιά - Μουσείο Εθνικής Τράπεζας – Αχαρνικές Πύλες– ΔΕΗ ΚΠ Αθήνας.



Χάρτης 4.24. Απεικόνιση της Διαδρομής 11.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Αναξαγόρα, Σωκράτους, Ικτινίου, Κλεισθένους, Κρατίνου, Αιόλου, Σοφοκλέους και Αριστείδου.

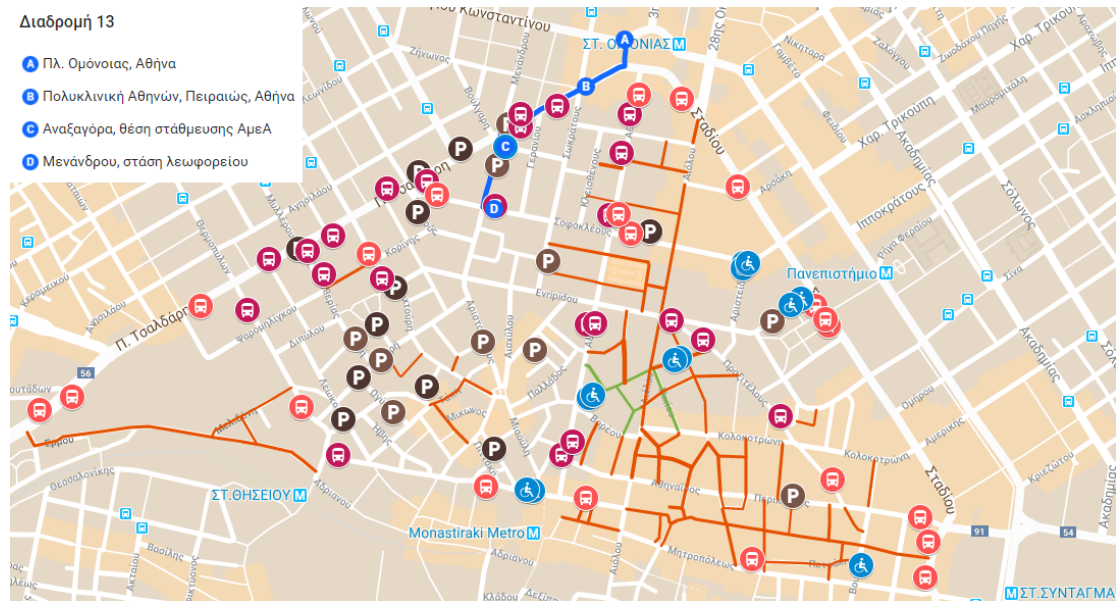
Διαδρομή 12 → Πλ. Ομόνοιας – ΕΛΤΑ (Αιόλου) – ΟΑΕΔ (Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού Αθήνας) – Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας – Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ (Δραγατσανίου).



Χάρτης 4.25. Απεικόνιση της Διαδρομής 12.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Ομόνοιας, Σταδίου, Αιόλου και Εμμανουήλ Μπενάκη και Δραγατσανίου.

Διαδρομή 13 → Πλ. Ομόνοιας – Πολυκλινική Αθηνών – Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ (Αναξαγόρα) – Μενάνδρου (στάση λεωφορειακών γραμμών 049, 100, 838, 914).



Χάρτης 4.26. Απεικόνιση της Διαδρομής 13.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Ομόνοιας, Πειραιώς, Μενάνδρου και Σοφοκλέους.

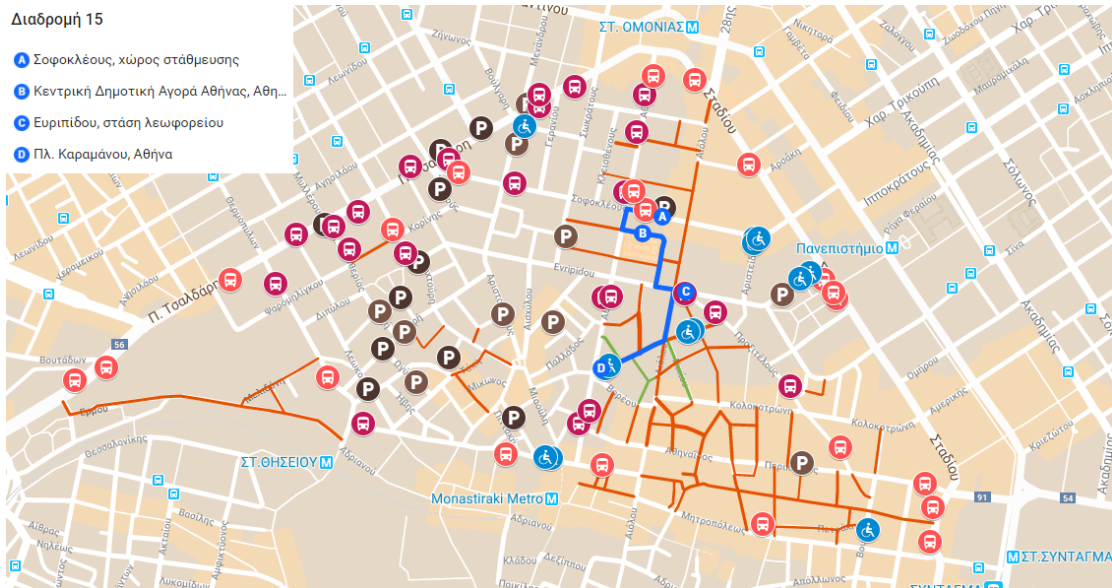
Διαδρομή 14 → Ωδείο (στάση λεωφορειακών γραμμών 049, 21, 813, 815, 238, 856, 914, Β18, Γ18) - ΙΚΑ Μεταξουργείου – Πλ. Ελευθερίας (χώρος στάθμευσης) - Θερμοπυλών (στάση λεωφορειακών γραμμών 035, 049, 227, 500, 815, 836, 838, 865, 914, Α16, Β18, Γ18)



Χάρτης 4.27. Απεικόνιση της Διαδρομής 14.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πειραιώς και Ακαδήμου.

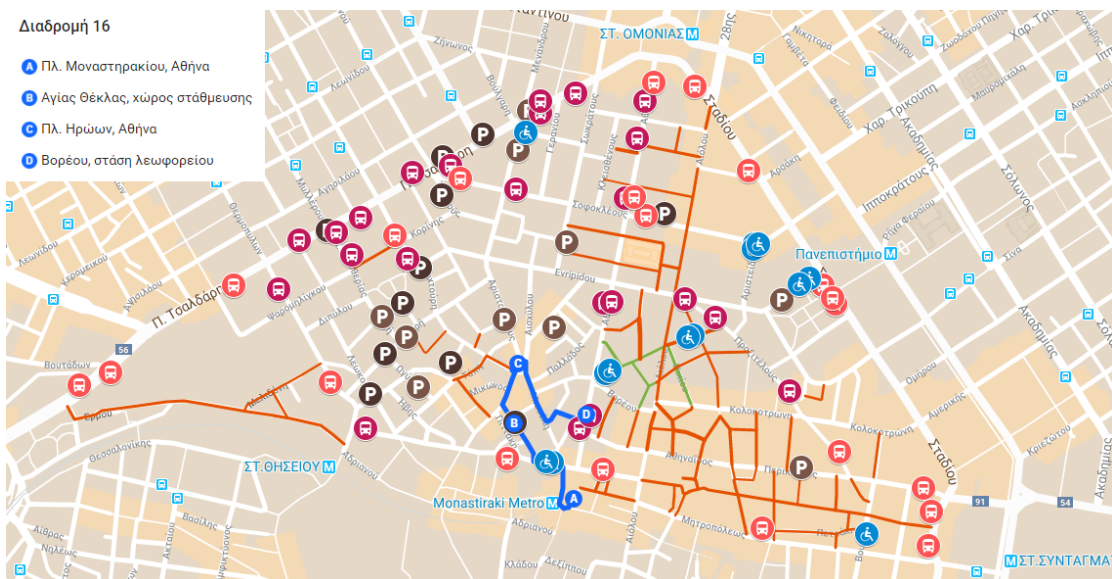
Διαδρομή 15 → Χώρος στάθμευσης (Πλ. Κοτζιά) – Κεντρική Δημοτική Αγορά Αθήνας – Ευριπίδου (στάση λεωφορειακών γραμμών (025, 026, 027) – Πλ. Καραμάνου.



Χάρτης 4.28. Απεικόνιση της Διαδρομής 15.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Σοφοκλέους, Αρμόδιου, Φιλοποίμενος, Ευριπίδου, Αιόλου και Βύσσης.

Διαδρομή 16 → Πλατεία Μοναστηρακίου - Χώρος στάθμευσης (Αγίας Θέκλας) – Πλ. Ηρώων – Βορέου (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027, 035, 227, 500).

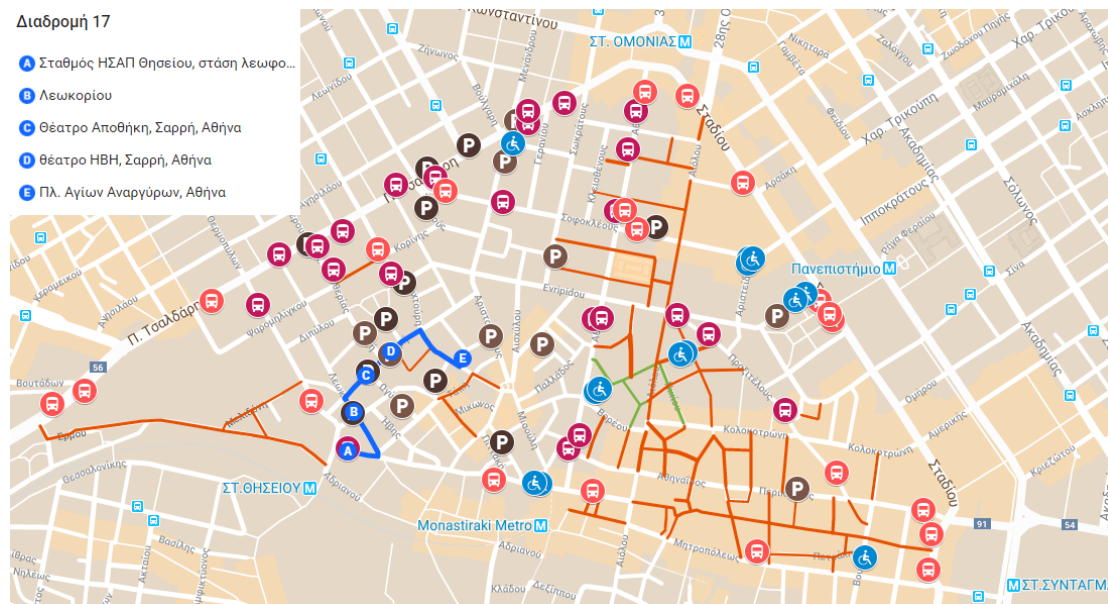


Χάρτης 4.29. Απεικόνιση της Διαδρομής 16.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Μοναστηρακίου, Ερμού, Αγίας

Θέκλας, Καραϊσκάκη, Πλ. Ηρώων, Μιαούλη, Αγίας Ελεούσης, Κακουργοδικείου και Αθηνάς.

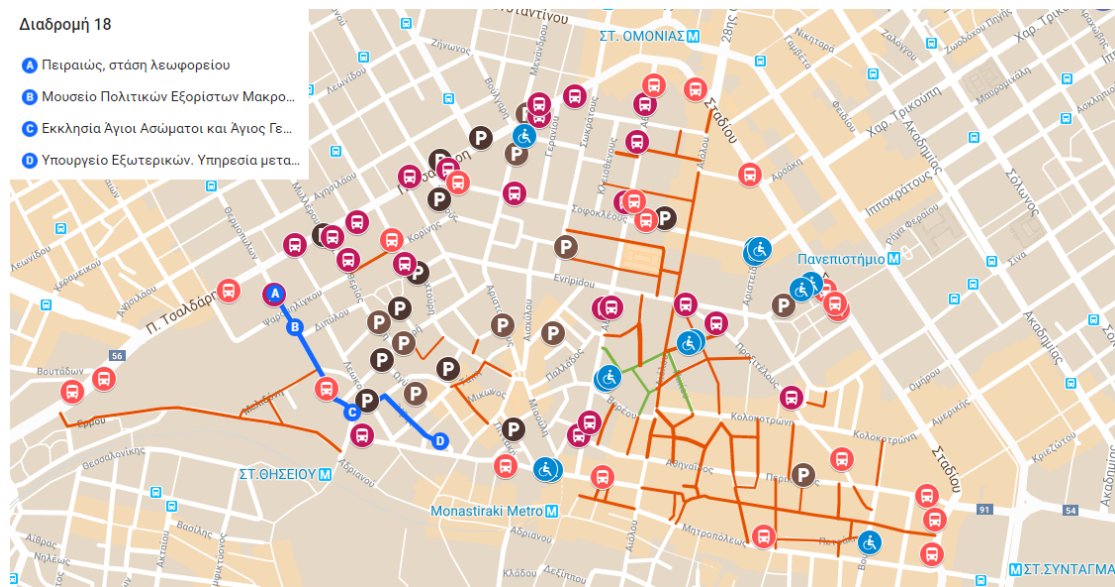
Διαδρομή 17 → Στάση ΗΣΑΠ θησειού (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027, 035, 227, 500) – Χώρος στάθμευσης (Λεωκορίου) - Θέατρο Αποθήκη – Θέατρο Ήβη – Πλ. Αγίων Αναργύρων



Χάρτης 4.30. Απεικόνιση της Διαδρομής 17.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Ερμού, Λεωκορίου, Σαρρή, Αγ. Αναργύρων και Κατσιογιάννη.

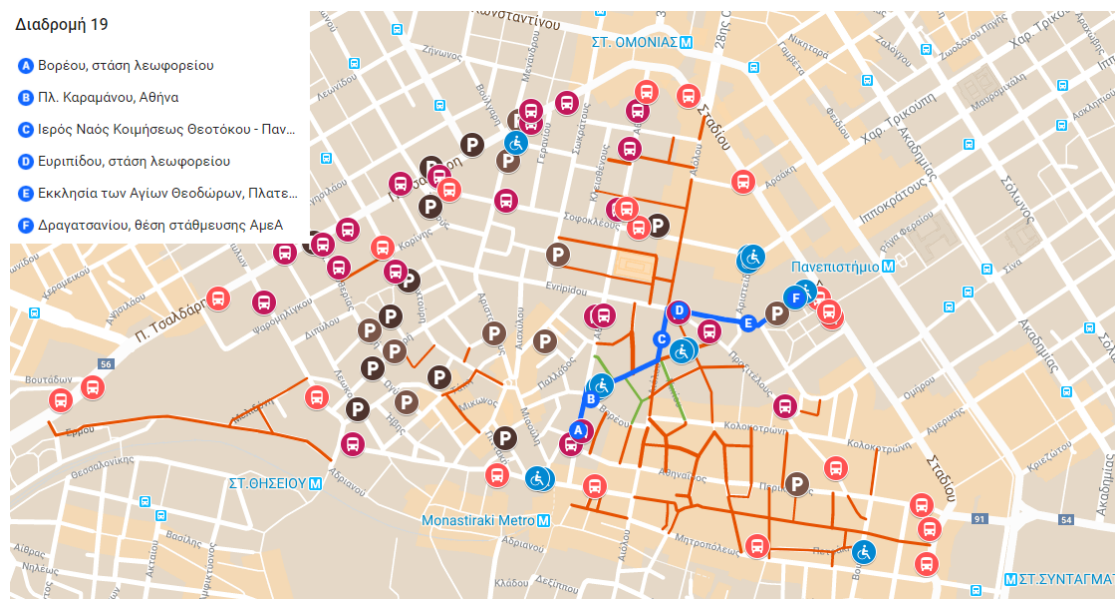
Διαδρομή 18 → Πειραιώς (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027) Μουσείο Πολιτικών Εξόριστων – Εκκλησία Άγιοι Ασώματοι και Άγιος Γεώργιος – Υπουργείο Εξωτερικών / Υπηρεσία Μεταφράσεων



Χάρτης 4.31. Απεικόνιση της Διαδρομής 18.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Αγ. Ασωμάτων, Λεπενιώτου και Ήβης.

Διαδρομή 19 → Βορέου (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027, 035, 227, 500) - Πλ. Καραμάνου - Ιερός Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου (Παναγία Χρυσοσπηλιωτίσσα) – Ευριπίδου (στάση λεωφορειακών γραμμών 025, 026, 027) - Εκκλησία των Αγίων Θεοδώρων – Θέση στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ (Δραγατσανίου).

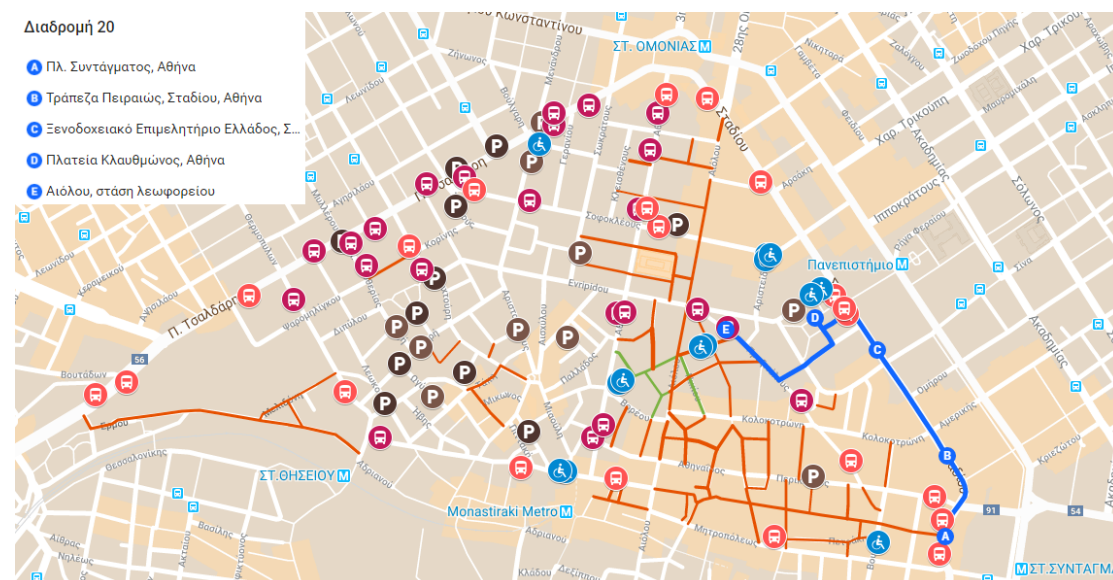


Χάρτης 4.32. Απεικόνιση της Διαδρομής 19.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Αθηνάς, Βορέου, Βύσσης, Αιόλου,

Ευριπίδου, Πλ. Αγίων Θεοδώρων και Δραγατσανίου.

Διαδρομή 20 → Πλ. Συντάγματος - Τράπεζα Πειραιώς (Σταδίου) - Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος - Πλατεία Κλαυθμώνος – Αιόλου (στάση λεωφορειακής γραμμής 100).



Χάρτης 4.33. Απεικόνιση της Διαδρομής 20.

Η Διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τις οδούς Πλ. Συντάγματος, Σταδίου, Ιωάννου Παπαρηγοπούλου και Πραξιτέλους.

5. Εντοπισμός προβλημάτων και ασυνεχειών δικτύου κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων και προτάσεις παρεμβάσεων

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε προκειμένου να διερευνηθεί η τωρινή κατάσταση των πεζοδρομίων στο κέντρο της Αθήνας ήταν αρχικά η επιλογή της περιοχής μελέτης και των βασικών διαδρομών, έπειτα ο καθορισμός βασικών κριτηρίων ελέγχου και αξιολόγησης. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε επιτόπια αυτοψία όλης της περιοχής μελέτης και καταγραφή με φωτογραφίες, μέσω της εφαρμογής Mapillary. Επίσης, χρησιμοποιήθηκε η εφαρμογή της google, street view, για περιοχές οι οποίες δεν ήταν προσβάσιμες. Συγκεκριμένα, παρατηρήθηκαν και καταγράφηκαν όλες οι οδοί, οι οποίες βρίσκονται εντός του ιστορικού τριγώνου, δηλαδή εντός των οδών Σταδίου – Μητροπόλεως και στη συνέχεια Ερμού – Πειραιώς, καθώς και οι ίδιες. Έπειτα, πραγματοποιήθηκε επεξεργασία των φωτογραφιών και τοποθέτησή τους στην εφαρμογή google my maps, για την δημιουργία ενός διαδραστικού online χάρτη ο οποίος περιέχει τα σημεία με τις απαιτούμενες παρεμβάσεις, επισυναπτόμενη φωτογραφία για το καθένα και σχόλια όπου προτείνεται ο τρόπος επίλυσης.

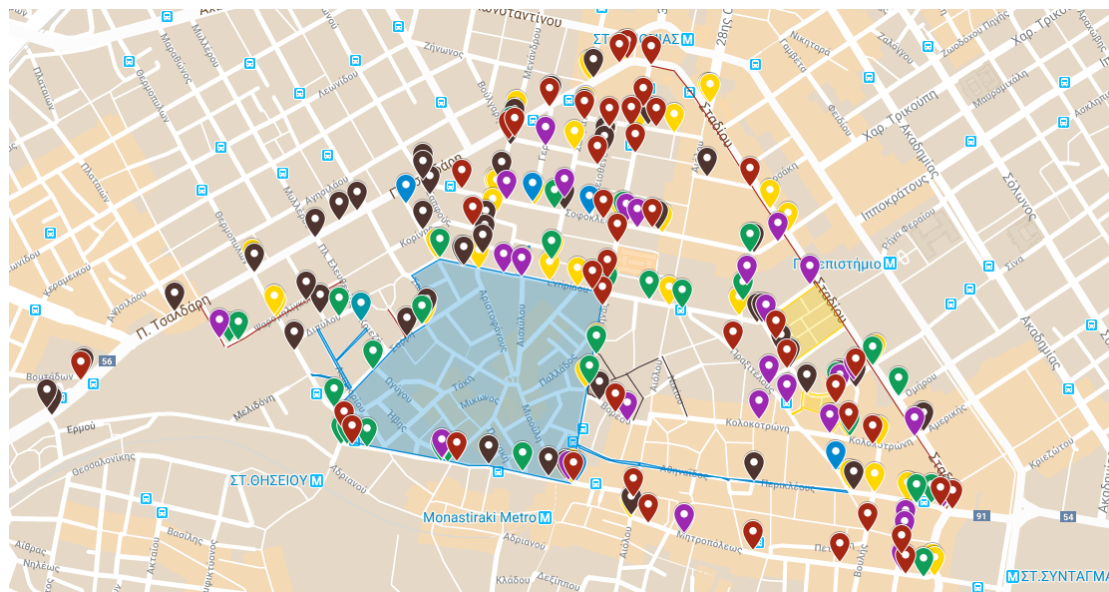
Τα κυριότερα εμπόδια που εντοπίζονται στους κοινόχρηστους χώρους και στο δίκτυο κίνησης πεζών και οχημάτων στην περιοχή μελέτης καθώς και στο σύνολο του κέντρου των Αθηνών, αφορούν σε :

- Απουσία ελεύθερου διαδρόμου διέλευσης με ελάχιστες διαστάσεις,
- Έλλειψη κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών),
- Παράνομα σταθμευμένα οχήματα επί πεζοδρομίων, ραμπών κ.α.,
- Εμπόδια επί των πεζοδρομίων (αστικός εξοπλισμός, δένδρα, αυτοκίνητα, δίκυκλα, εξοπλισμός καταστημάτων),
- Ψηλά πεζοδρόμια χωρίς ράμπες για ΑμεΑ,
- Έλλειψη κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων στάθμευσης για κατοίκους και επισκέπτες,
- Κατεστραμμένα δάπεδα και ράμπες,
- Έλλειψη θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ,
- Ελλιπή χαρακτηριστικά ραμπών.

Ο σύνδεσμος του χάρτη και η εικόνα που ακολουθεί αναπαριστά το χάρτη :

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1A7MJAHZZJbWYhqUQzgBZ6wCTmkb922Uz&ll=37.9784383741725%2C23.73184579958297&z=20>

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται παρακάτω, είναι αποτέλεσμα της επιτόπιας καταγραφής των υφιστάμενων εμποδίων, που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της ανάλυσης της περιοχής μελέτης.



Χάρτης 5.1. Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων στο τρίγωνο.

Για την αυτοψία λήφθηκαν 3514 φωτογραφίες στην περιοχή μελέτης και επισημάνθηκαν 236 στοιχεία που αφορούν σε σημειακή, γραμμική ή επιφανειακή παρέμβαση. Σύμφωνα με τον χάρτη 5.1 καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων στο ιστορικό τρίγωνο παρατηρείται ότι όλη η περιοχή αποτελείται από εμπόδια τα οποία πρέπει να αρθούν για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας.

Συγκεκριμένα, οι δρόμοι με τις περισσότερες ανάγκες για παρέμβαση είναι : Ερμού (εκτός του πεζοδρομημένου τμήματος), Σοφοκλέους, Ευριπίδου, Μενάνδρου, Πειραιώς, Αθηνάς και Λυκούργου. Στην οδό Ερμού, εντοπίζεται το πρόβλημα των εμποδίων που υπάρχουν επί του πεζοδρομίου, όπως ιστοί σήμανσης, κολώνες φωτισμού και εξοπλισμού παρακείμενων καταστημάτων. Στην οδό Σοφοκλέους, το κυριότερο πρόβλημα που παρατηρείται είναι αυτό των ανομοιόμορφων πεζοδρομίων και της ακαταλληλότητας των υφιστάμενων ραμπών. Στην οδό Ευριπίδου, παρατηρείται η παράνομη στάθμευση των αυτοκινήτων επί του πεζοδρομίου και η κατάληψη του από τον εξοπλισμό των καταστημάτων. Η οδός Μενάνδρου διέπεται από ανομοιόμορφο δάπεδο και κατεστραμμένες ράμπες, ενώ λίγες έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές. Στην οδό Πειραιώς, το κυριότερο πρόβλημα που παρατηρείται είναι η ανομοιομορφία του δαπέδου και των ραμπών. Στην οδό Αθηνάς, το εντονότερο πρόβλημα που εντοπίζεται είναι η κατάληψη του πεζοδρομίου από τον εξοπλισμό των παρακείμενων καταστημάτων εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και επί του οδηγού όδευσης τυφλών. Η οδός Λυκούργου διέπεται από έλλειψη οδηγού όδευσης τυφλών και από ράμπες χωρίς τις κατάλληλες προδιαγραφές.

Ιδιαίτερο πρόβλημα εμφανίζεται σε όλη την περιοχή του Ψυρρή, όπου τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα με πλάτος μικρότερο του 1 μέτρου, όπου υπάρχουν και οι δρόμοι κατακλύζονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα επί των πεζοδρομίων.

Οι δρόμοι που δεν παρουσιάζουν πολλά εμπόδια στην κίνηση των εμποδιζόμενων

ατόμων είναι: Κολοκοτρώνη, Σταδίου και Πραξιτέλους. Η απουσία πολλών εμποδίων στους δρόμους αυτούς είναι αποτέλεσμα της ανάπλασης και πεζοδρόμησης αρκετών οδών γύρω από αυτές. Η πεζοδρομημένη περιοχή εντός του τριγώνου εμποδίζει τους οδηγούς να αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες και να διανύουν μεγάλες αποστάσεις με αποτέλεσμα να αποφεύγουν τους γύρω δρόμους.

Παρακάτω αναφέρονται οι προτάσεις παρεμβάσεων που χρειάζονται για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας στη περιοχή μελέτης.

5.1 Προτάσεις βελτίωσης οδικού χώρου για την ενίσχυση της προσβασιμότητας

5.1.1 Βελτίωση υφιστάμενων ραμπών ΑμεΑ

Στον χάρτη 5.2, που παρουσιάζεται παρακάτω έχουν επισημανθεί τα σημεία, με χρώμα κίτρινο (σύμβολο σημειακό ή επιφανειακό), που χρειάζονται παρεμβάσεις αναβάθμισης, εξομάλυνσης ή αποκατάστασης των υφιστάμενων ραμπών που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης.



Χάρτης 5.2. Απεικόνιση των υφιστάμενων ραμπών που χρειάζονται βελτίωση.

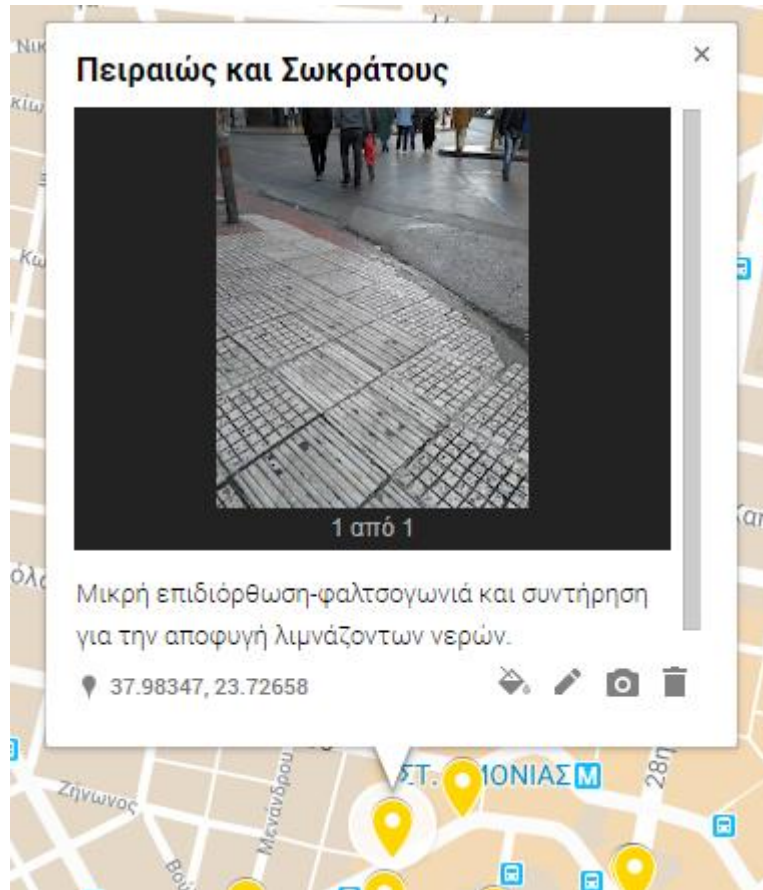
Αρχικά, εντοπίστηκαν οι ανεπαρκείς υφιστάμενες ράμπες που υπάρχουν εντός της περιοχής μελέτης. Τα κυριότερα προβλήματα που εντοπίστηκαν ήταν η κακή κατασκευή των ραμπών, η ύπαρξη υψομετρικής διαφοράς από το κράσπεδο της ράμπας μέχρι τη στάθμη του οδοστρώματος, η ανομοιομορφία του δαπέδου των ραμπών και η αδυναμία στη συντήρησή τους. Τα σημεία που επισημάνθηκαν σε αυτή την κατηγορία είναι 56 τα οποία φαίνονται στο χάρτη 5.2.

Τα περισσότερα προβλήματα αυτής της κατηγορίας παρεμβάσεων εντοπίζονται στις οδούς Ευριπίδου, Μενάνδρου και Αθηνάς. Όσον αφορά τα επιφανειακά στοιχεία που

υπάρχουν στον χάρτη καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης πρόκειται για τις πλατείες Καρύτση και Κλαυθμώνος, οι οποίες πρέπει να αναδιαμορφωθούν, ώστε να αποκατασταθεί η προσβασιμότητα στο σύνολό τους. Συγκεκριμένα, είναι απαραίτητη η ενίσχυση τους με ράμπες περιμετρικά και με διαβάσεις σε όλες τις εισόδους/εξόδους των πλατειών για την αποκατάσταση της πρόσβασης σε αυτές. Επίσης, είναι απαραίτητη η δημιουργία ελεύθερων διαδρόμων όδευσης πεζών τουλάχιστον 1,50 μέτρο, οι οποίοι θα εμπεριέχουν οδηγούς όδευσης τυφλών. Χαρακτηριστικό είναι το ότι στην πλατεία Κλαυθμώνος ένα μεγάλο κομμάτι της είναι μη προσβάσιμο λόγω της τοποθέτησης χώρου στάθμευσης και του ανύπαρκτου πεζοδρομίου (στην οδό Δραγατσανίου). Το συγκεκριμένο παράδειγμα αποτελεί δείγμα της ευκαιριακής και πρόχειρης σχεδίασης - κατασκευής υποδομών προσβασιμότητας της περιοχής. Για την πλατεία Κλαυθμώνος προτείνεται, επίσης, η σύνδεσή της με το μετρό. Η πλατεία ενώ βρίσκεται σε αρκετά κοντινή απόσταση από το σταθμό «Πανεπιστήμιο», δεν περιέχει κάποια έξοδο του σταθμού.

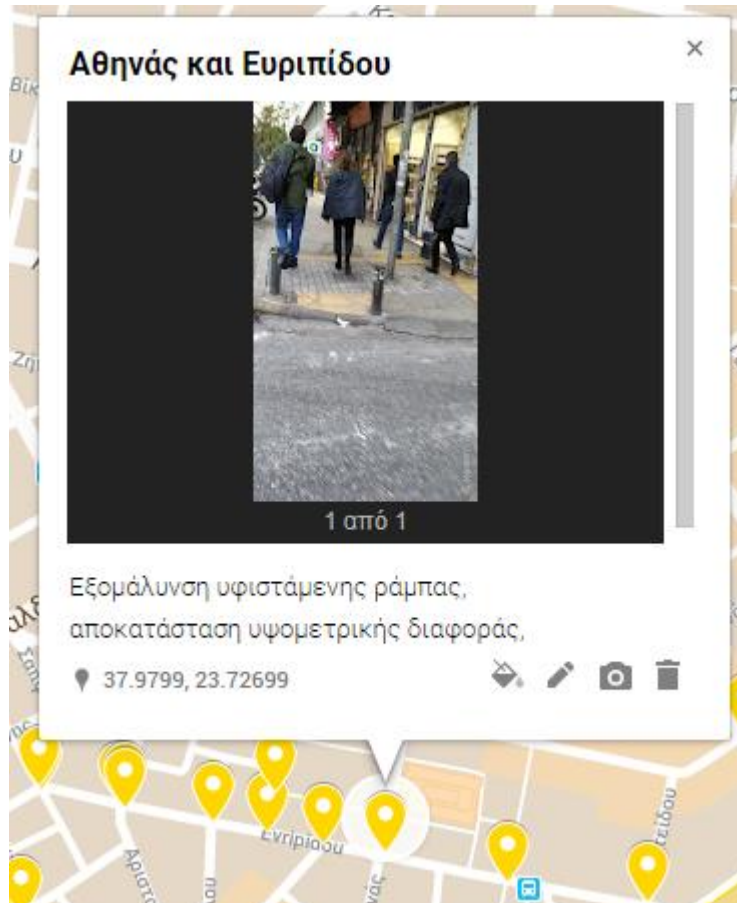
Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις που προτείνονται για κάθε εμπόδιο που ανήκει σε αυτή την κατηγορία παρέμβασης. Τα εμπόδια αποτυπώνονται μαζί με φωτογραφία του προβλήματος και πρόταση απλής ή σύνθετης λύσης στα σχόλια κάθε επισήμανσης όπως αυτές υποδεικνύονται στο διαδραστικό χάρτη καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Στη διασταύρωση των οδών Πειραιώς και Σωκράτους το πεζοδρόμιο χρειάζεται μια μικρή επιδιόρθωση – φάλτσογωνιά για την κάλυψη μικρής υψομετρικής διαφοράς πεζοδρομίου και οδοστρώματος (Εικόνα 5.1). Επίσης, προτείνεται η συντήρηση της για την αποφυγή λιμνάζοντων νερών.



Εικόνα 5.1. Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Πειραιώς και Σωκράτους από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στη διασταύρωση των οδών Αθηνάς και Ευριπίδου υφίσταται πρόβλημα υψομετρικής διαφοράς πεζοδρομίου και οδοστρώματος, καθώς και ύπαρξη εμποδίων τα οποία δυσκολεύουν την μετακίνηση και την πρόσβαση στο πεζοδρόμιο (Εικόνα 5.2). Προτείνεται λοιπόν, εξομάλυνση της υφιστάμενης ράμπας και αποκατάσταση της υψομετρικής διαφοράς καθώς, και απομάκρυνση ιστών σήμανσης και κιγκλιδώματος από το ενδιαμέσο της ράμπας.

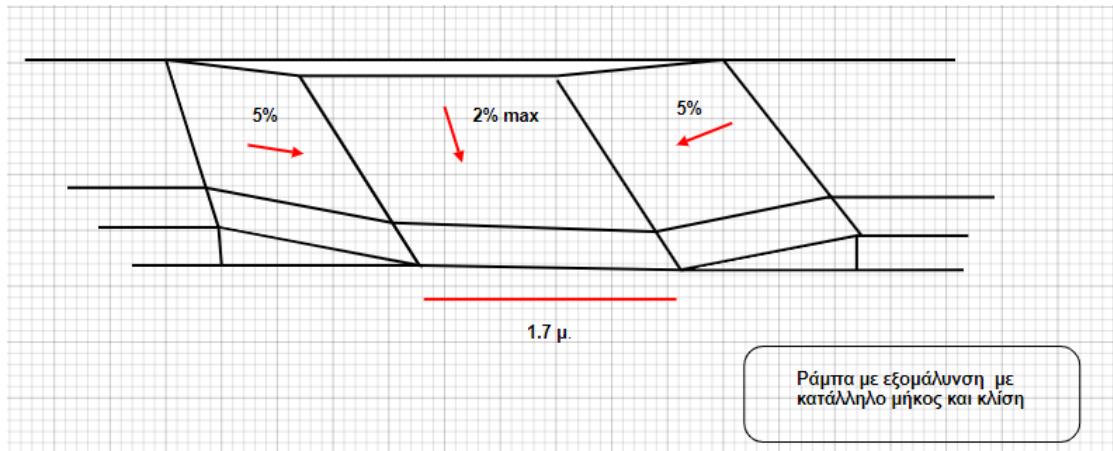


Εικόνα 5.2. Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Αθηνάς και Ευριπίδου από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Ερμού εντοπίζεται πρόβλημα υψομετρικής διαφοράς στην υφιστάμενη ράμπα, το οποίο δυσχεραίνει τη πρόσβαση σε αυτή (Εικόνα 5.3). Προτείνεται η εξομάλυνση της ράμπας, η αποκατάσταση της υψομετρικής διαφοράς και η συντήρηση για την αποφυγή λιμνάζοντων νερών (Εικόνα 5.4).

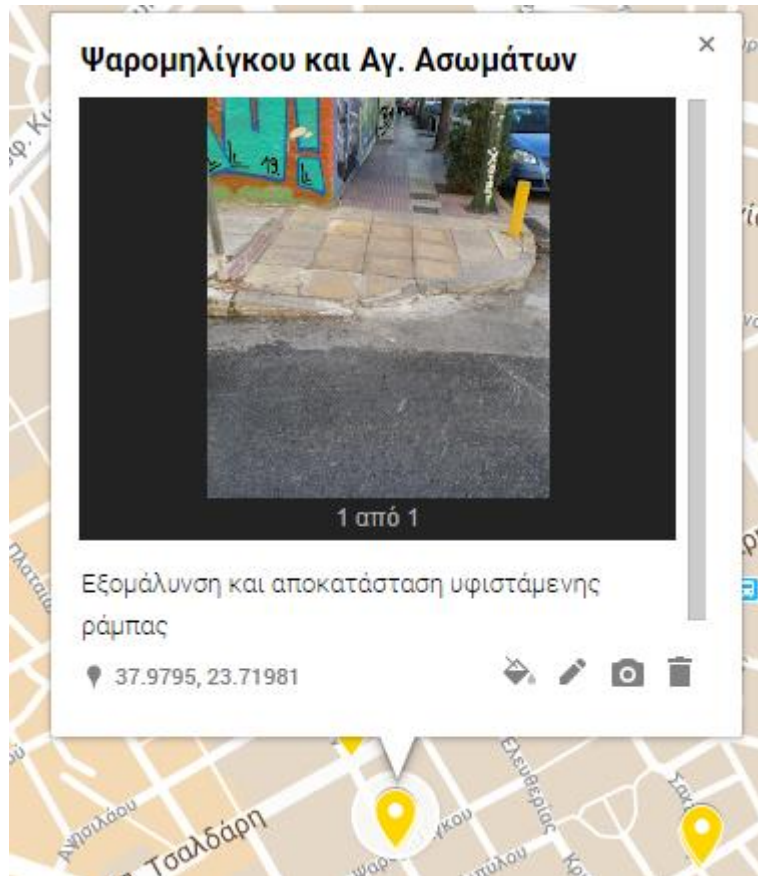


Εικόνα 5.3. Απεικόνιση της οδού Ερμού από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.



Εικόνα 5.4. Σχέδιο εξομαλυμένης ράμπας.

Στη διασταύρωση των οδών Ψαρομηλίγκου και Αγίων Ασωμάτων υφίσταται πρόβλημα υψομετρικής διαφοράς πεζοδρομίου και οδοστρώματος και προτείνεται η εξομάλυνση της ράμπας (Εικόνα 5.5). Επίσης, προτείνεται η αποκατάσταση της υφιστάμενης ράμπας λόγω κατεστραμμένου δαπέδου.



Εικόνα 5.5. Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Ψαρομηλίγκου και Αγίων Ασωμάτων από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

5.1.2 Δημιουργία νέων ραμπών και διαπλάτυνση πεζοδρομίων

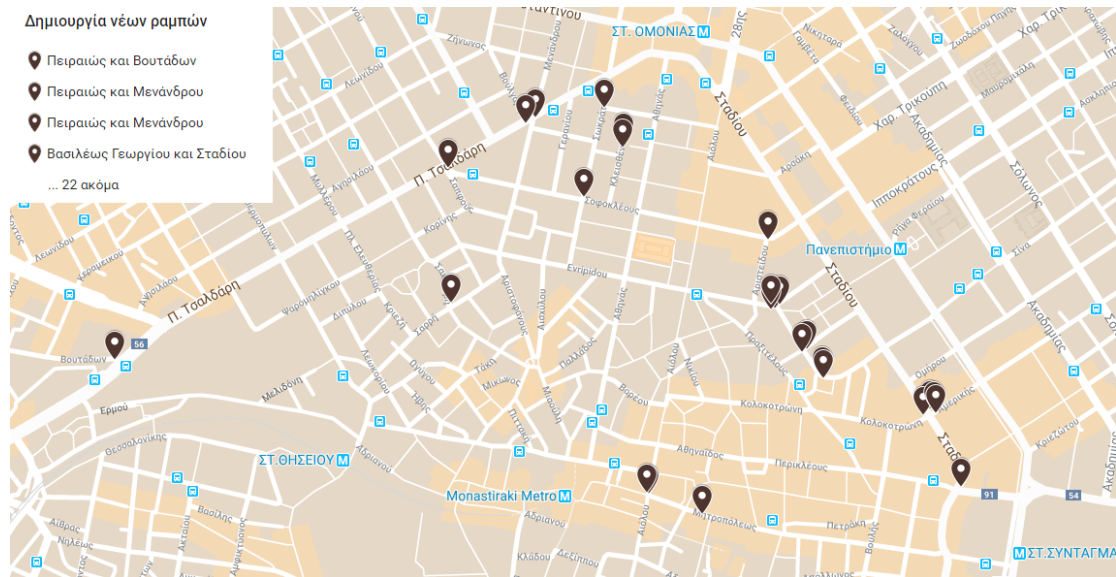
Στον χάρτη που παρουσιάζεται παρακάτω έχουν επισημανθεί τα σημεία, με χρώμα σκούρο καφέ (σύμβολο σημειακό ή γραμμικό), που χρειάζονται δημιουργία νέων ραμπών και διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων για την αποκατάσταση διέλευσης πεζών. Επίσης, σε αυτή την κατηγορία έχουν επισημανθεί τα σημεία που χρειάζονται αποκατάσταση δαπέδου καθώς και οι δρόμοι υπό ανάπλαση.



Χάρτης 5.3. Απεικόνιση των σημείων που χρειάζεται δημιουργία ραμπών, διαπλάτυνση πεζοδρομίου, αποκατάσταση δαπέδου και των υφιστάμενων οδών υπό ανάπλαση.

Σε αυτή την κατηγορία εντοπίστηκαν τα σημεία όπου χρειάζεται η δημιουργία νέας ράμπας λόγω μη ύπαρξης ή μη καταλληλότητας κάποιας. Επίσης, εντοπίστηκαν οι οδοί με μικρό πλάτος πεζοδρομίου για τα οποία προτάθηκε η διαπλάτυνση τους σε τουλάχιστον 1,50 μέτρο, για την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης των πεζών. Σε αυτή την κατηγορία παρέμβασης επισημάνθηκαν τα σημεία όπου υπάρχει κατεστραμμένο δάπεδο και προτάθηκε η αποκατάστασή του. Τα γραμμικά σημεία που έχουν επισημανθεί στο χάρτη είναι οι οδοί υπό ανάπλαση, καθώς και η πλατεία Καραμάνου η οποία είναι και αυτή υπό ανάπλαση. Τα σημεία που επισημάνθηκαν σε αυτή την κατηγορία είναι 58 όπως φαίνεται και στον παραπάνω χάρτη 5.3. Τα περισσότερα προβλήματα σε αυτή την κατηγορία εντοπίζονται στις οδούς Πειραιώς και Μενάνδρου.

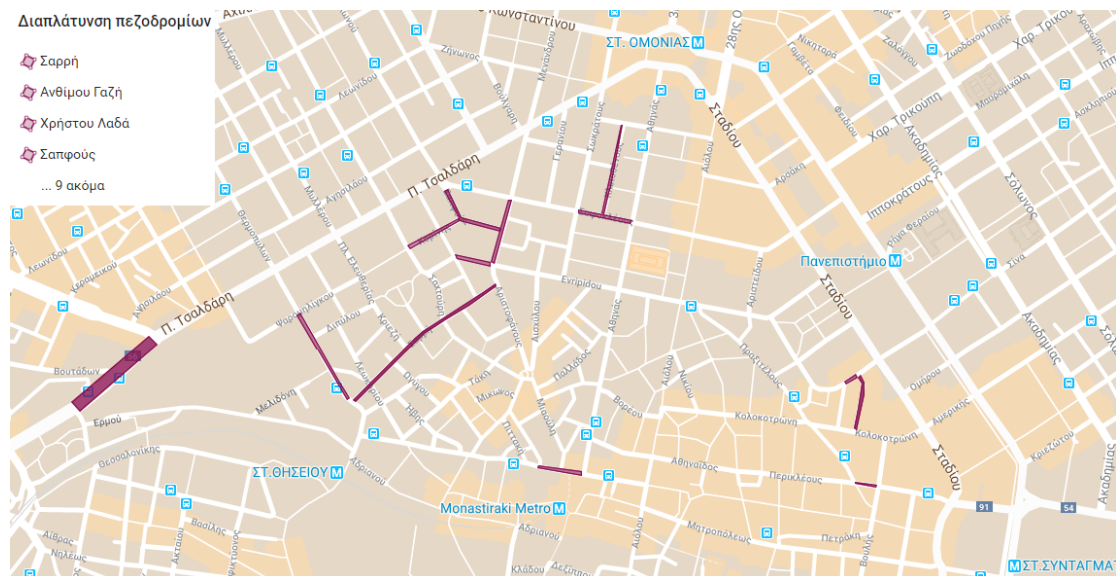
Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης 5.4, στον οποίο επισημάνθηκαν τα σημεία όπου χρειάζεται η δημιουργία νέων ραμπών εντός του τριγώνου.



Χάρτης 5.4. Απεικόνιση σημείων που απαιτείται η δημιουργία νέων ραμπών.

Προτάθηκε η δημιουργία ραμπών σε σημεία όπου δεν υπήρχαν ή υπήρχαν αλλά ήταν ακατάλληλες, για την αποκατάσταση της καθολικής πρόσβασης σε όλα τα οικοδομικά τετράγωνα εντός του τριγώνου. Η ένταξη τους έγινε σε διαβάσεις οι οποίες δεν διέθεταν ράμπες για ομαλή μετάβαση στο οδόστρωμα και σε σημεία όπου υπήρχε ράμπα, αλλά δεν ήταν στοιχισμένη με την απέναντι. Σκοπός ήταν η ασφαλής και γρήγορη πρόσβαση στο πεζοδρόμιο.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης 5.5, στον οποίο εντοπίζονται οι οδοί που χρειάζονται διαπλάτνση πεζοδρομίων.



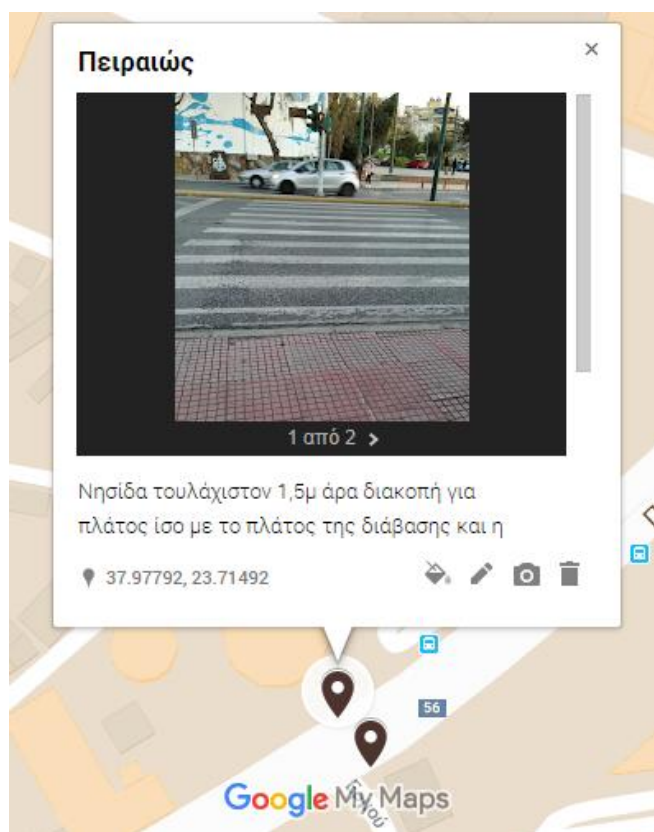
Χάρτης 5.5. Απεικόνιση οδών με πλάτος μεγαλύτερο των 6,5 μέτρων που απαιτείται η διαπλάτνση των πεζοδρομίων για την εξασφάλιση διαδρόμου διέλευσης πεζών τουλάχιστον 1,5 μέτρο.

Η πρόταση αυτή, πραγματοποιήθηκε για τις οδούς πλάτους μεγαλύτερου των 6,50

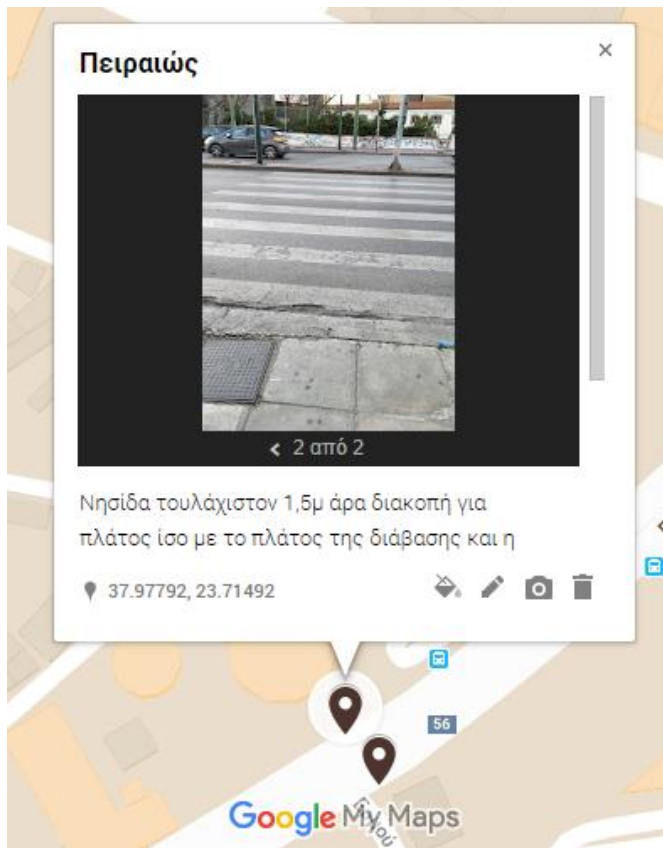
μέτρων που είναι το ελάχιστο για τις οδούς κυκλοφορίας, με την επίτευξη ελεύθερης ζώνης διέλευσης πεζών 1,50 μέτρο και στα δύο πεζοδρόμια και διαδρόμου κυκλοφορίας 3,5 μέτρων, χωρίς λωρίδα στάθμευσης. Γενικά, η λωρίδα στάθμευσης καταργήθηκε σε αυτές τις οδούς που προτείνονται για διαπλάτυνση, λόγω του μικρού πλάτους των οδών και της εξασφάλισης διαδρόμου διέλευσης πεζών 1,50 μέτρο σε κάθε πεζοδρόμιο.

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις που προτείνονται για κάθε εμπόδιο που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία παρέμβασης. Τα εμπόδια αποτυπώνονται μαζί με φωτογραφία του προβλήματος και πρόταση απλής ή σύνθετης λύσης στα σχόλια κάθε επισήμανσης όπως αυτές υποδεικνύονται στο διαδραστικό χάρτη καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Πειραιώς υπάρχει διάβαση πεζών και νησίδα πλάτους πάνω από 1,50 μέτρο χωρίς διακοπή, το οποίο την καθιστά απροσπέλαστη από εμποδιζόμενα άτομα (Εικόνα 5.6 και 5.7). Η πρόταση παρέμβασης είναι διακοπή της νησίδας σε πλάτος ίδιο με το πλάτος της διάβασης, ώστε η μετακίνηση από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο να γίνεται ισόπεδα (Εικόνα 5.8). Η αρχή και το τέλος της νησίδας να είναι χαρακτηρισμένα με υλικά ανιχνεύσιμα ώστε να προειδοποιούνται τα άτομα με προβλήματα όρασης. Επίσης, σε αυτό το σημείο προτείνεται η δημιουργία νέων ραμπών (και απέναντι), με ιδιαίτερη προσοχή στην ευθυγράμμιση τους και η μετακίνηση του φαναριού για την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των πεζών.

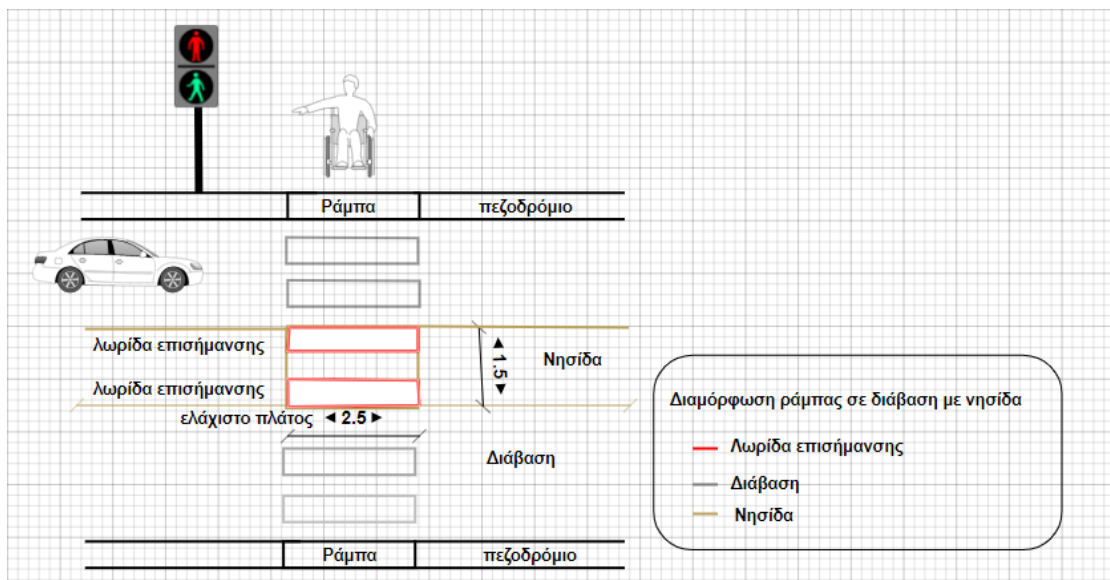


Εικόνα 5.6. Απεικόνιση της οδού Πειραιώς από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.



Εικόνα 5.7. Απεικόνιση της οδού

Πειραιώς από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

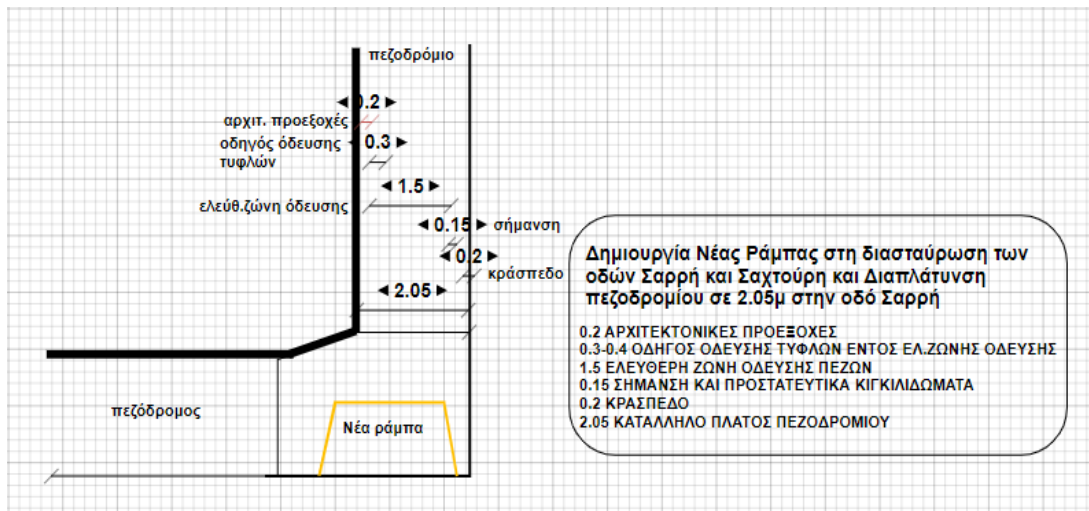


Εικόνα 5.8. Σχέδιο Διαμόρφωσης ράμπας σε διάβαση με νησίδα.

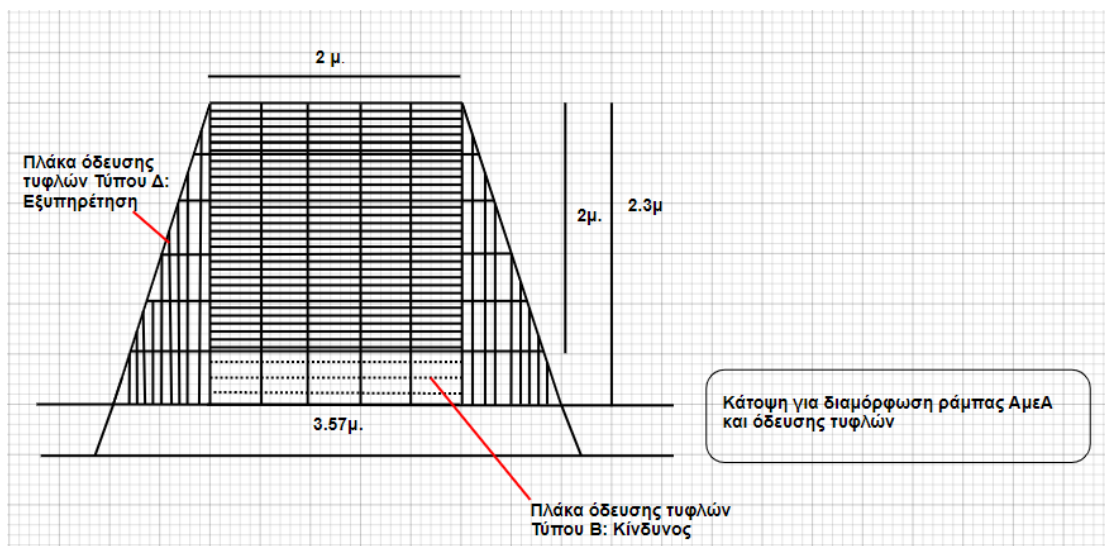
Στην οδό Σαρρή εντοπίζεται το πρόβλημα του μη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου και προτείνεται η διαπλάτυνση του σε 2,05 μέτρα σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης (Εικόνα 5.9 και 5.10). Στη διασταύρωση των οδών Σαρρή και Σαχτούρη υφίσταται πρόβλημα υψομετρικής διαφοράς στο κεκλιμένο επίπεδο του πεζοδρομίου και λόγω του μικρού πλάτους του πεζοδρομίου (οδός Σαχτούρη έχει πλάτος πεζοδρομίου μικρότερο του ενός μέτρου) προτείνεται η δημιουργία νέας ράμπας με ιδιαίτερη προσοχή στη κλίση, στις διαστάσεις και στην ευθυγράμμιση με την απέναντι ράμπα (Εικόνα 5.11). Η οδός Σαχτούρη ανήκει στην περιοχή Ψυρρή για την οποία προτάθηκε διαφορετική παρέμβαση παρακάτω.



Εικόνα 5.9. Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Σαρρή και Σαχτούρη από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.



Εικόνα 5.10. Σχέδιο Δημιουργίας νέας ράμπας στη διασταύρωση των οδών Σαρρή και Σαχτούρη και διαπλάτυνση πεζοδρομίου στην οδό Σαρρή.



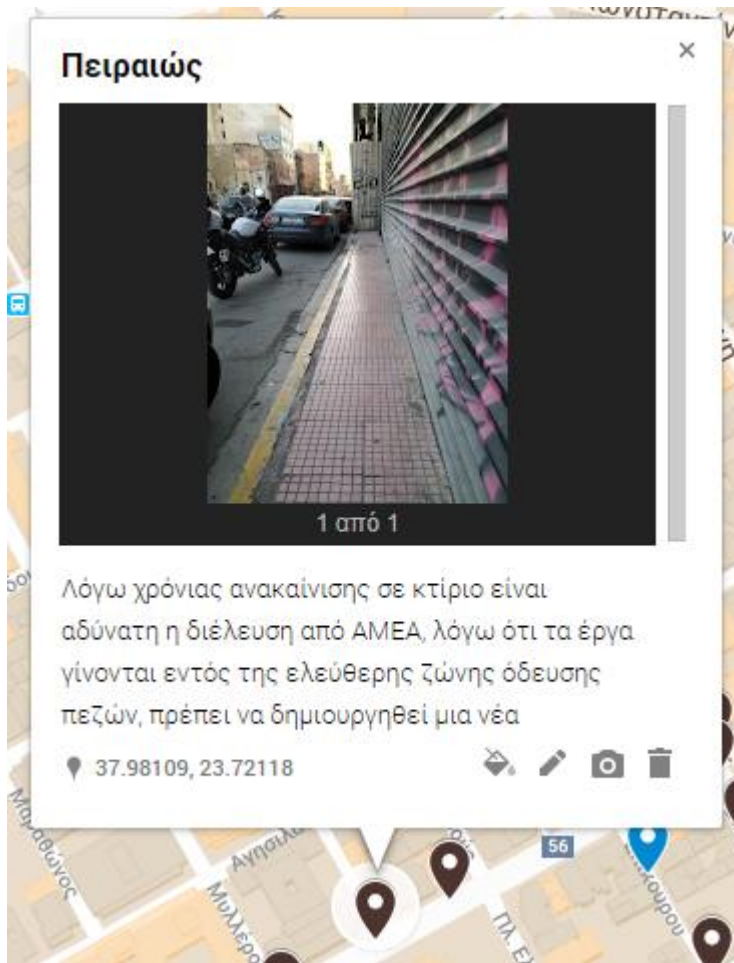
Εικόνα 5.11. Σχέδιο κάτοψης ράμπας για ΑμεΑ με οδεύση τυφλών.

Στην οδό Ερμού, το πλάτος πεζοδρομίου είναι μικρότερο του 1,50 μέτρου με αποτέλεσμα να είναι ακατάλληλο για την διέλευση των εμποδιζόμενων ατόμων (Εικόνα 5.12). Σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης, προτείνεται η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου σε τουλάχιστον 2,05 μέτρα, καθώς ο δρόμος ανήκει σε κατηγορία πλάτους μεγαλύτερη των 12 μέτρων για την αποκατάσταση ελεύθερης διέλευσης πεζών.



Εικόνα 5.12. Απεικόνιση της οδού Ερμού από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Πειραιώς υπάρχει ένα σημείο όπου λόγω χρόνιας ανακαίνισης σε κτίριο είναι αδύνατη η διέλευση από εμποδιζόμενα άτομα και γενικά από πεζούς, αφού τα έργα γίνονται εντός της ελεύθερης όδευσης πεζών (Εικόνα 5.13). Προτείνεται η δημιουργία νέας ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, τουλάχιστον 1,20 μέτρα, σε παρακείμενη θέση με αντίστοιχη σήμανση. Η ενσωμάτωση οδηγού όδευσης τυφλών σε αυτή είναι υποχρεωτική καθώς και λωρίδας επισήμανσης, για να εξασφαλιστεί η ασφαλής διακίνηση όλων των πεζών.



Εικόνα 5.13. Απεικόνιση της οδού Πειραιώς από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

5.1.3 Αποκατάσταση ελεύθερης διέλευσης πεζών

5.1.3.1 Εμπόδια

Στον χάρτη που παρουσιάζεται παρακάτω έχουν επισημανθεί τα σημεία, με χρώμα πράσινο (σύμβολο σημειακό), που χρειάζονται παρεμβάσεις, μετακίνησης ή αφαίρεσης εμποδίων, για την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης πεζών.

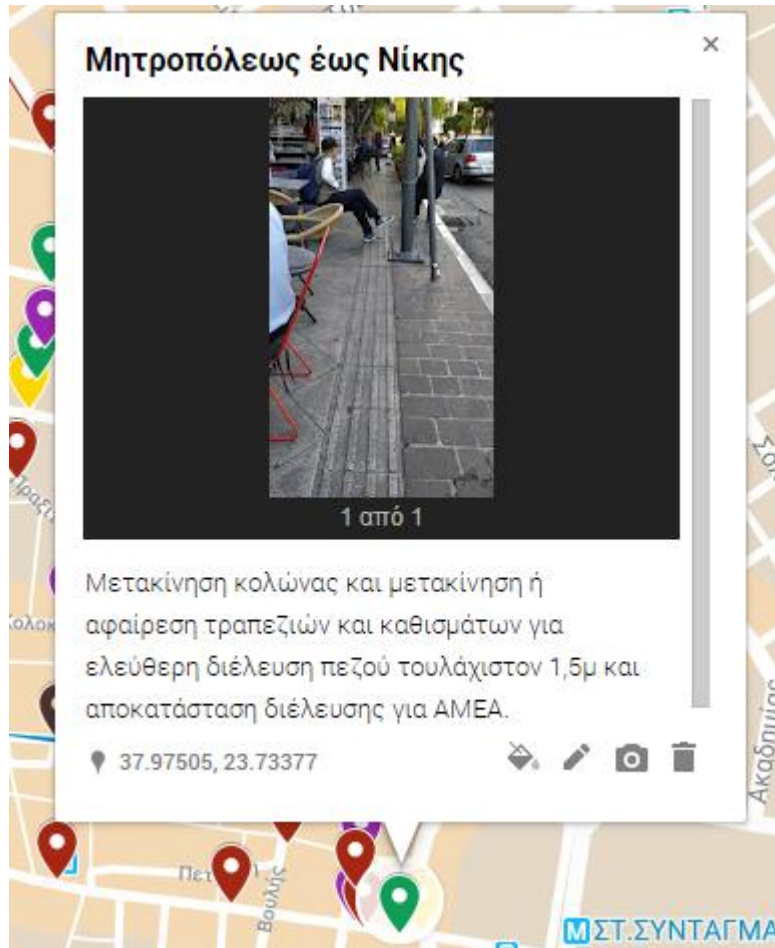


Χάρτης 5.6. Απεικόνιση των εμποδίων που απαιτείται να απομακρυνθούν για αποκατάσταση ελεύθερης διέλευσης πεζών.

Σε αυτή την κατηγορία παρέμβασης εντοπίστηκαν τα υφιστάμενα εμπόδια που υπάρχουν εντός της ελεύθερης διαδρομής διέλευσης πεζών και προτάθηκαν μέτρα απομάκρυνσής τους. Τα κυριότερα εμπόδια που εντοπίστηκαν εντός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ήταν περίπτερα, ιστοί φωτισμού, κολώνες σήμανσης και τραπεζοκαθίσματα. Τα σημεία που επισημάνθηκαν σε αυτή την κατηγορία ήταν 32 τα οποία φαίνονται στο χάρτη 5.6. Τα περισσότερα προβλήματα εντοπίζονται στις οδούς Αθηνάς και Ερμού.

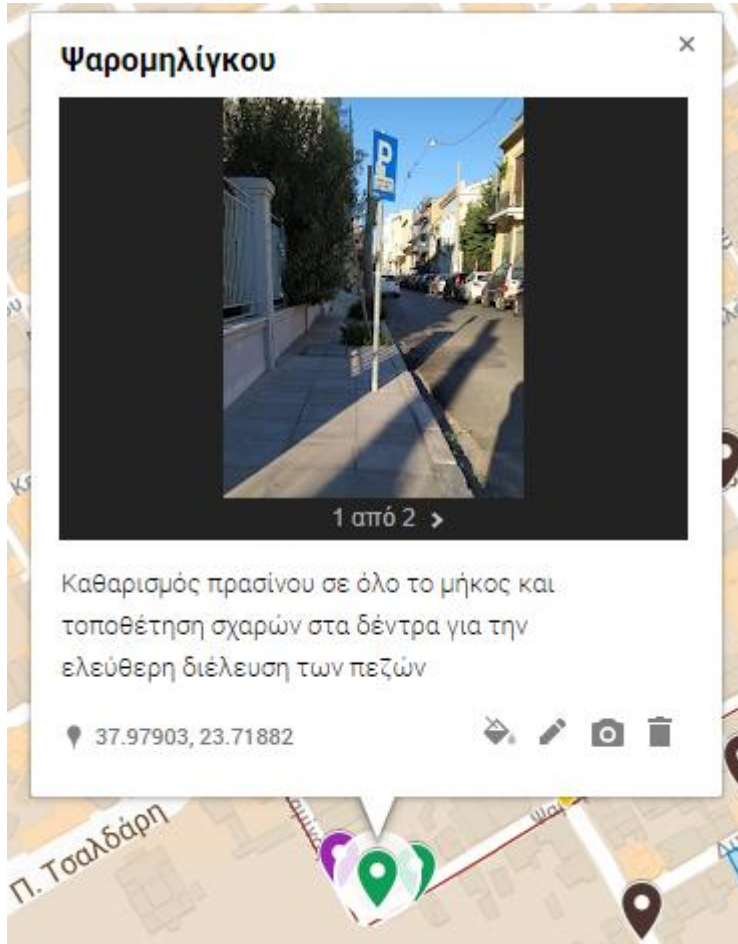
Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις που προτείνονται για κάθε εμπόδιο που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία παρέμβασης. Τα εμπόδια αποτυπώνονται μαζί με φωτογραφία του προβλήματος και πρόταση απλής ή σύνθετης λύσης στα σχόλια κάθε επισήμανσης όπως αυτές υποδεικνύονται στο διαδραστικό χάρτη καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων.

Στην οδό Μητροπόλεως έως την οδό Νίκης παρατηρείται η τοποθέτηση τραπεζιών και καθισμάτων εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών (Εικόνα 5.14). Δεδομένου αυτού, προτείνεται η απομάκρυνση αυτών και η μετακίνηση κολώνας φωτισμού από τον οδηγό όδευσης τυφλών. Επίσης, προτείνεται η προστασία της παρέμβασης με αστυνόμευση και έλεγχο, ανά τακτά χρονικά διαστήματα και επιβολή προστίμων στους παραβάτες.

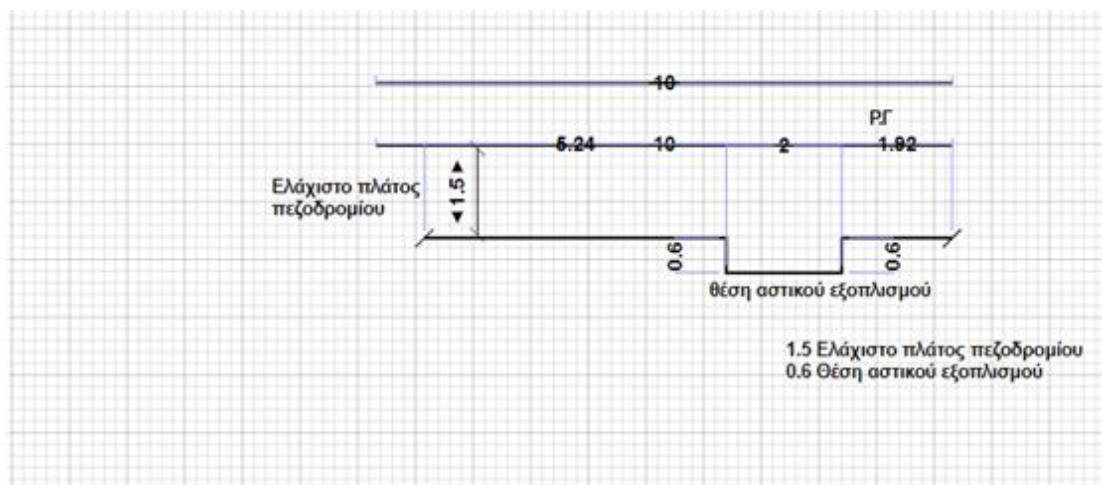


Εικόνα 5.14. Απεικόνιση της οδού Μητροπόλεως από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Ψαρομηλίγκου εντοπίζεται η ύπαρξη πρασίνου και δέντρων εντός του διαδρόμου διέλευσης πεζών τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων (Εικόνα 5.15). Προτείνεται ο καθαρισμός πρασίνου και τοποθέτηση σχαρών στους λάκκους των δέντρων με πυκνό πλέγμα και κενά μικρότερα του 1 εκατοστού.

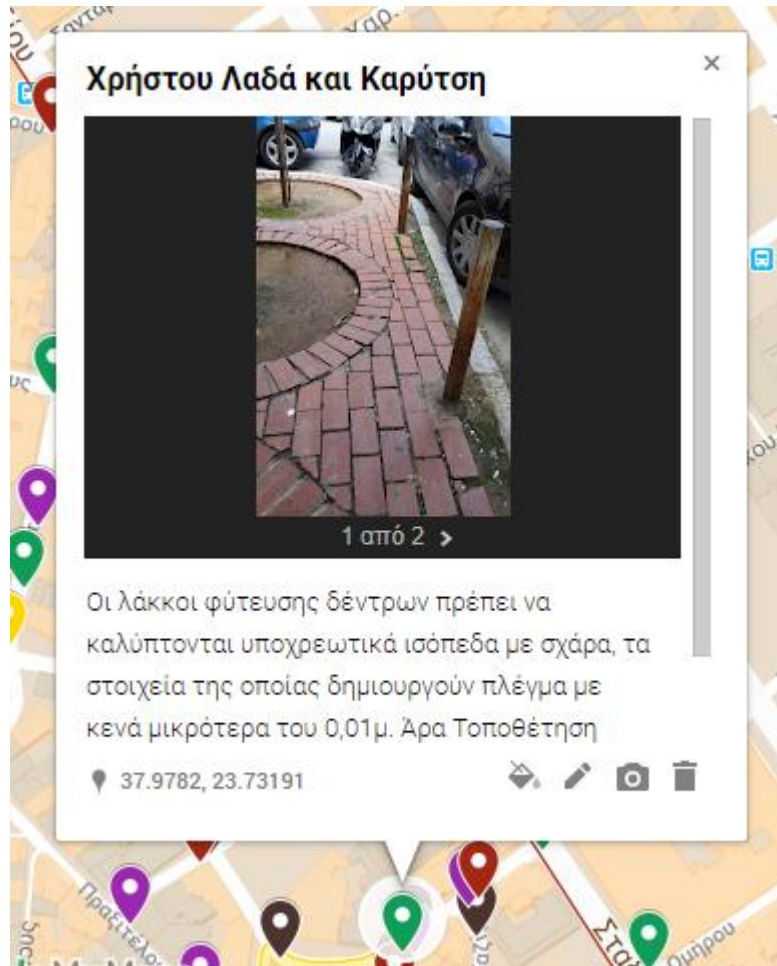


Εικόνα 5.15. Απεικόνιση της οδού Ψαρομηλίγκου από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.



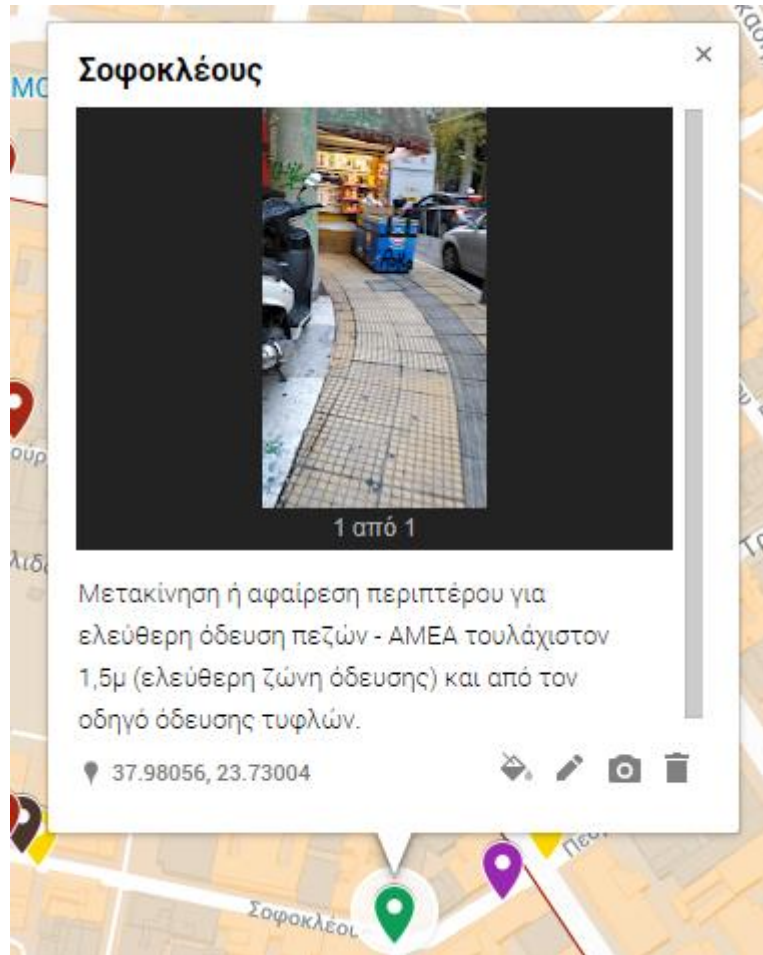
Εικόνα 5.16. Σχέδιο ορθής χωροθέτησης αστικού εξοπλισμού με ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1,50 μέτρο και θέση αστικού εξοπλισμού 0,60 μέτρα.

Στη διασταύρωση των οδών Χρήστου Λαδά και Καρύτση η τοποθέτηση των δέντρων έχει καταστήσει ανίκανη την προσπέλαση από τα εμποδιζόμενα άτομα και εν γένει τους πεζούς (Εικόνα 5.17). Δεδομένου αυτού, προτείνεται η τοποθέτηση σχαρών στους λάκκους των δέντρων με πυκνό πλέγμα και κενά μικρότερα του 1 εκατοστού καθώς και απομάκρυνση κολωνακίων για την ευκολότερη διέλευση.



Εικόνα 5.17. Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Χρήστου Λαδά και Καρύτση από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

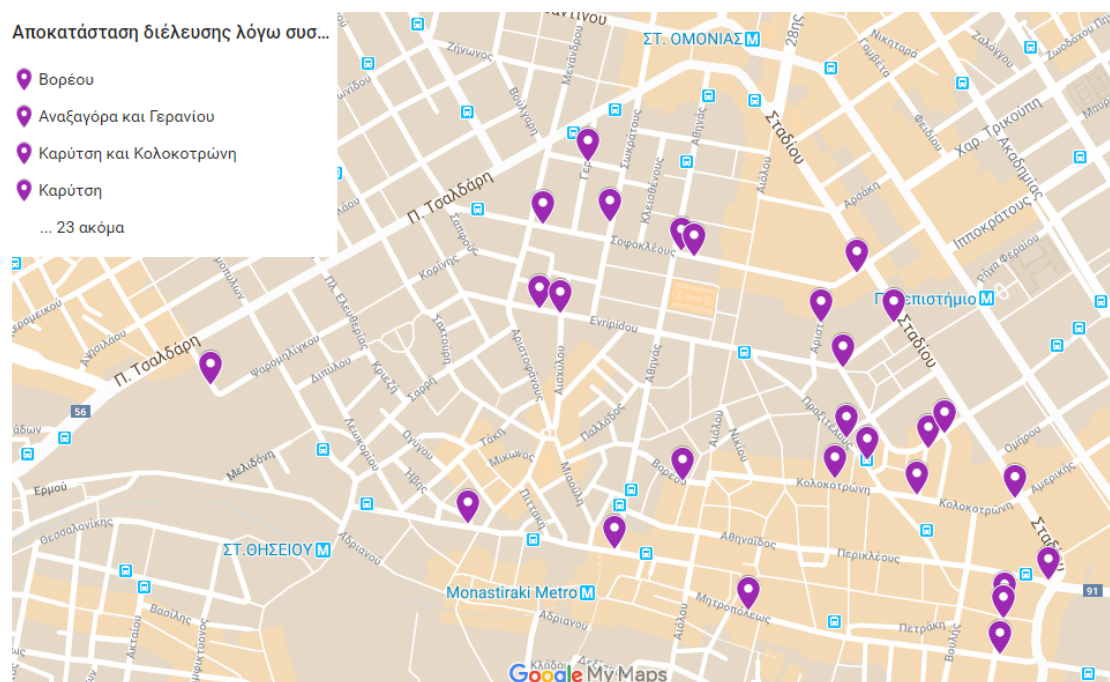
Στην οδό Σοφοκλέους παρατηρείται η ύπαρξη περιπτέρου εντός του διαδρόμου διέλευσης πεζών, το οποίο δημιουργεί πρόβλημα στην προσπέλαση των εμποδιζόμενων ατόμων (Εικόνα 5.18). Για την αποκατάσταση διέλευσης, προτείνεται η απομάκρυνση αυτού.



Εικόνα 5.18. Απεικόνιση της οδού Σοφοκλέους από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

5.1.3.2 Συστηματική παράνομη στάθμευση

Στον χάρτη που παρουσιάζεται παρακάτω έχουν επισημανθεί τα σημεία, με χρώμα μωβ (σύμβολο σημειακό), που χρειάζονται παρεμβάσεις για την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης πεζών λόγω συστηματικής παράνομης στάσης ή στάθμευσης εντός της περιοχής μελέτης.

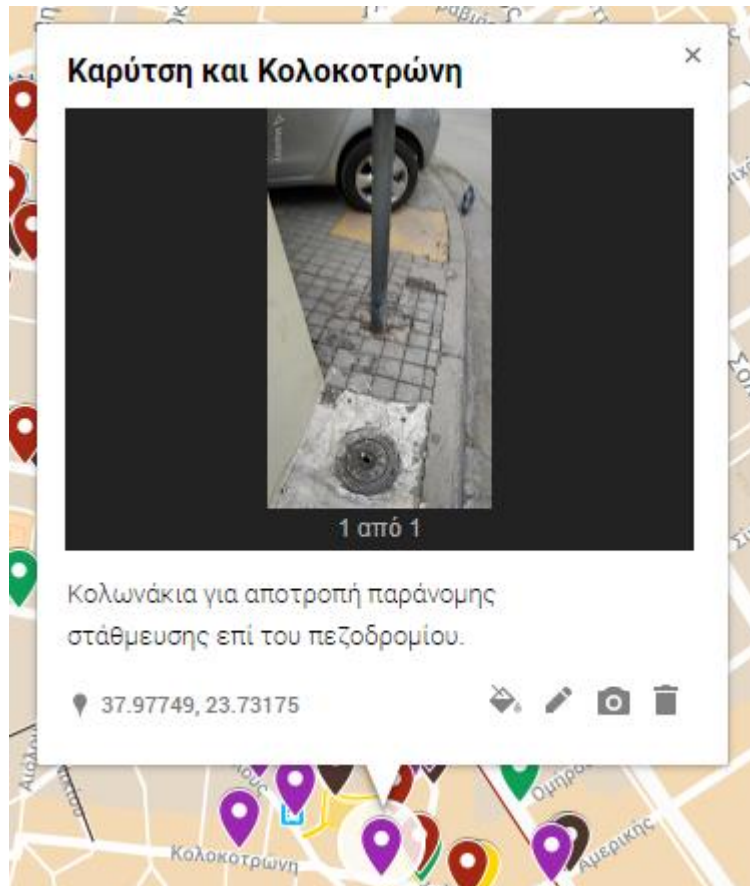


Χάρτης 5.7. Απεικόνιση σημείων που έχουν συστηματική παράνομη στάθμευση και απαιτείται παρέμβαση για την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης πεζών.

Σε αυτή την κατηγορία εντοπίστηκαν τα εμπόδια λόγω συστηματικής παράνομης στάσης – στάθμευσης επί του πεζοδρομίου και επί των υφιστάμενων ραμπών ΑμεΑ στην περιοχή μελέτης. Όπως αποτυπώνεται στο χάρτη 5.7, επισημάνθηκαν 27 σημεία όπου χρειάζεται αυτή η κατηγορία παρέμβασης. Τα περισσότερα προβλήματα σε αυτή την κατηγορία εντοπίζονται στις οδούς Σοφοκλέους και Ευριπίδου.

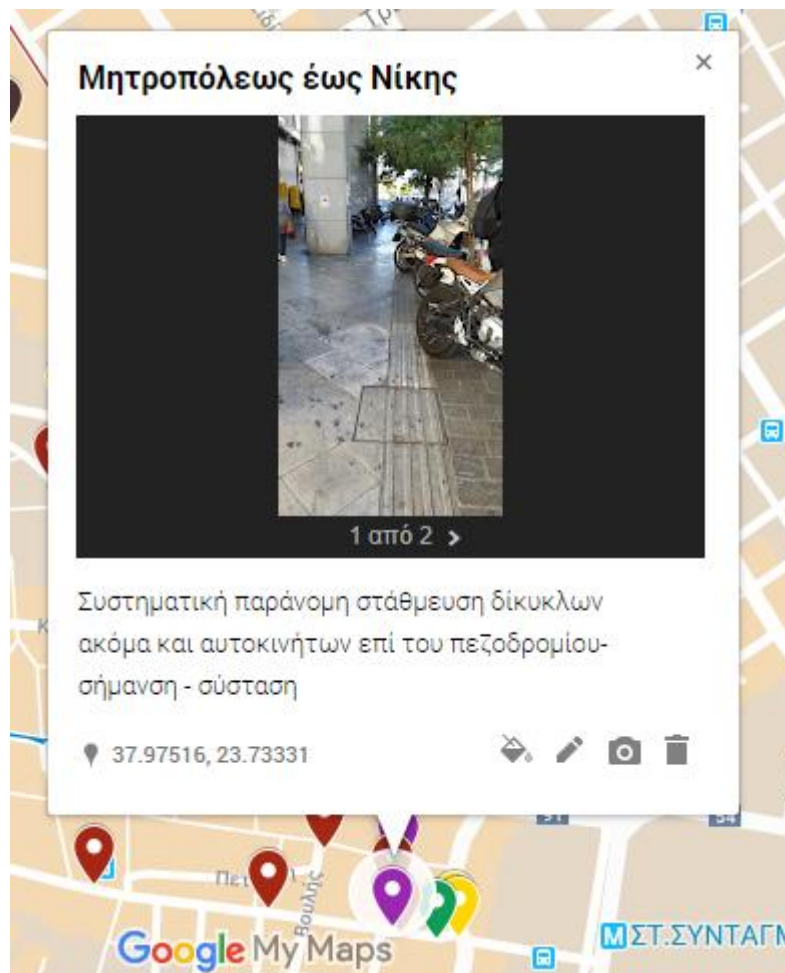
Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις που προτείνονται για κάθε εμπόδιο που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία παρέμβασης. Τα εμπόδια αποτυπώνονται μαζί με φωτογραφία του προβλήματος και πρόταση απλής ή σύνθετης λύσης στα σχόλια κάθε επισήμανσης όπως αυτές υποδεικνύονται στο διαδραστικό χάρτη καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων.

Στη διασταύρωση των οδών Καρύτση και Κολοκοτρώνη υπάρχει έντονο πρόβλημα παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρομίου (Εικόνα 5.19). Δεδομένου αυτού, προτείνεται η τοποθέτηση προστατευτικών εμποδίων (κολωνακίων) τα οποία χρειάζεται να είναι κατασκευασμένα από στοιχεία με στρογγυλεμένες ακμές με ύψος από 0,80 έως 1,50 μέτρα με απόσταση μεταξύ τους 1 μέτρο.



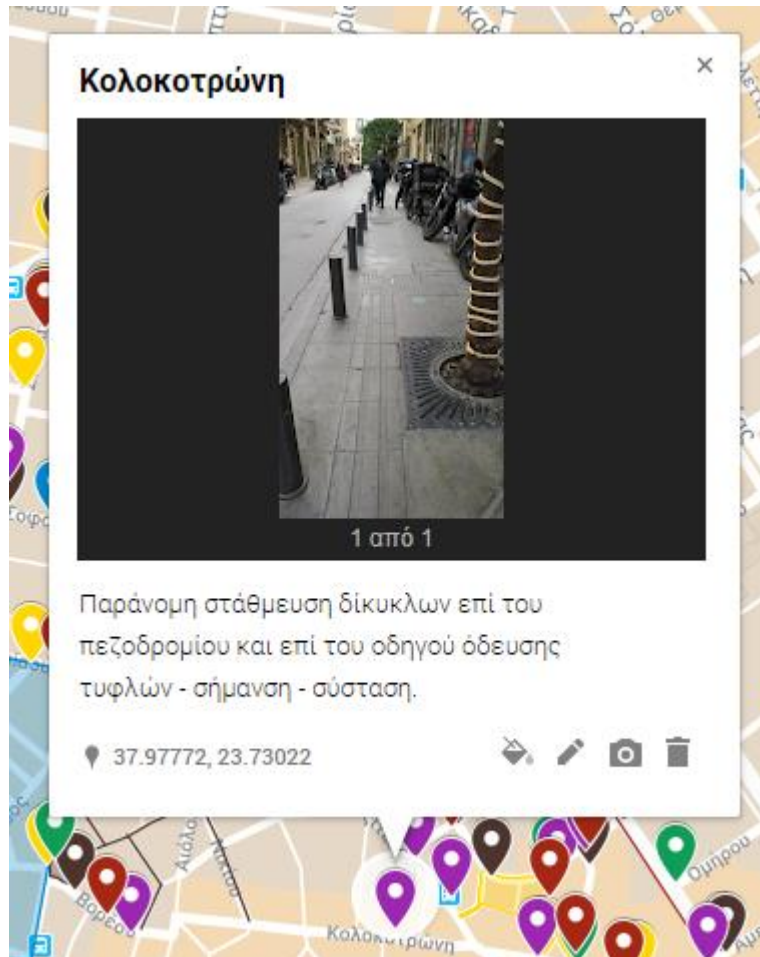
Εικόνα 5.19. Απεικόνιση της διασταύρωσης των οδών Καρύτση και Κολοκοτρώνη από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Μητροπόλεως έως την οδό Νίκης εντοπίζεται το πρόβλημα της συστηματικής παράνομης στάθμευσης δίκυκλων επί του πεζοδρομίου και επί του οδηγού όδευσης τυφλών (Εικόνα 5.20). Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, προτείνεται η σύσταση στους οδηγούς και η τοποθέτηση σήμανσης. Επίσης, είναι σημαντική η αστυνόμευση και ο έλεγχος για την προστασία της παρέμβασης και εν τέλει την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης των εμποδιζόμενων ατόμων.



Εικόνα 5.20. Απεικόνιση της οδού Μητροπόλεως από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Κολοκοτρώνη παρατηρείται παράνομη στάθμευση δίκυκλων που εμποδίζουν την μετακίνηση των πεζών (Εικόνα 5.21). Για την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης εμποδιζόμενων ατόμων, προτείνεται η σύσταση στους παραβάτες, η τοποθέτηση σήμανσης και ο τακτικός έλεγχος για την προστασία της παρέμβασης.



Εικόνα 5.21. Απεικόνιση της οδού Κολοκοτρώνη από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στη διασταύρωση των οδών Αθηνάς και Ερμού υπάρχει ράμπα για την διέλευση πεζών, από και προς την πλατεία Μοναστηρακίου, η οποία δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί λόγω συστηματικής στάθμευσης στη διάβαση (Εικόνα 5.22). Προτείνεται, η σύσταση των παραβατών και η συστηματική αστυνόμευση για την αποκατάσταση της πρόσβασης στη ράμπα. Επίσης, σε αυτό το σημείο προτείνεται η εξομάλυνση της ράμπας και η συντήρηση για την αποφυγή λιμνάζοντων νερών.



Εικόνα 5.22. Απεικόνιση της οδού Ερμού από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

5.1.4 Παρουσία οδηγού όδευσης τυφλών

Στον χάρτη που παρουσιάζεται παρακάτω έχουν επισημανθεί τα σημεία, με χρώμα κόκκινο (σύμβολο σημειακό ή γραμμικό), που χρειάζονται δημιουργία ή αποκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών και μετακίνηση εμποδίων που βρίσκονται πάνω σε αυτούς.



Χάρτης 5.8. Απεικόνιση σημείων που απαιτείται δημιουργία και αποκατάσταση οδηγού όδευσης τυφλών και μετακίνηση εμποδίων από αυτόν.

Σε αυτή την κατηγορία εντοπίστηκαν τα προβλήματα που υπάρχουν επί του οδηγού όδευσης τυφλών καθώς και η έλλειψη του ολοκληρωτικά σε κάποια πεζοδρόμια. Επισημάνθηκαν 48 σημεία για αυτή την κατηγορία τα οποία φαίνονται στο χάρτη 5.8. Είναι αξιοσημείωτο ότι σε όλη την οδό Σταδίου δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, ενώ τα υφιστάμενα πεζοδρόμια είναι αρκετά φαρδιά με πλάτος κοντά στα 6 μέτρα, άρα υπάρχει άπλετος χώρος να κατασκευαστούν οδηγοί. Επίσης, έντονο πρόβλημα σε αυτή την κατηγορία εντοπίζεται στην οδό Αθηνάς, λόγω ύπαρξης εμποδίων πάνω στους οδηγούς όδευσης ατόμων με προβλήματα όρασης.

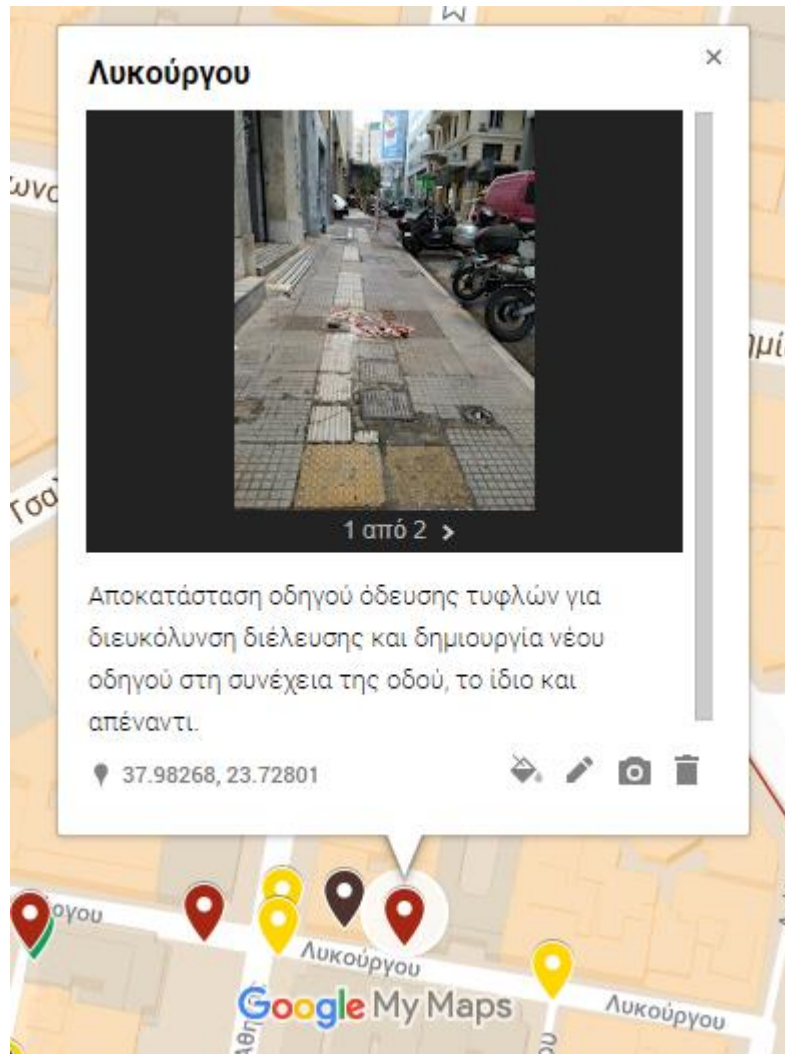
Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις που προτείνονται για κάθε εμπόδιο που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία παρέμβασης. Τα εμπόδια αποτυπώνονται μαζί με φωτογραφία του προβλήματος και πρόταση απλής ή σύνθετης λύσης στα σχόλια κάθε επισήμανσης όπως αυτές υποδεικνύονται στο διαδραστικό χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων.

Στην οδό Πειραιώς εντοπίζεται το πρόβλημα μη ύπαρξης οδηγού όδευσης ατόμων με προβλήματα όρασης σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η προσπέλαση από αυτά τα άτομα (Εικόνα 5.23). Προτείνεται λοιπόν, η δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών με πλάτος από 0,30 έως 0,40 μέτρα εντός της ελεύθερης όδευσης πεζών.



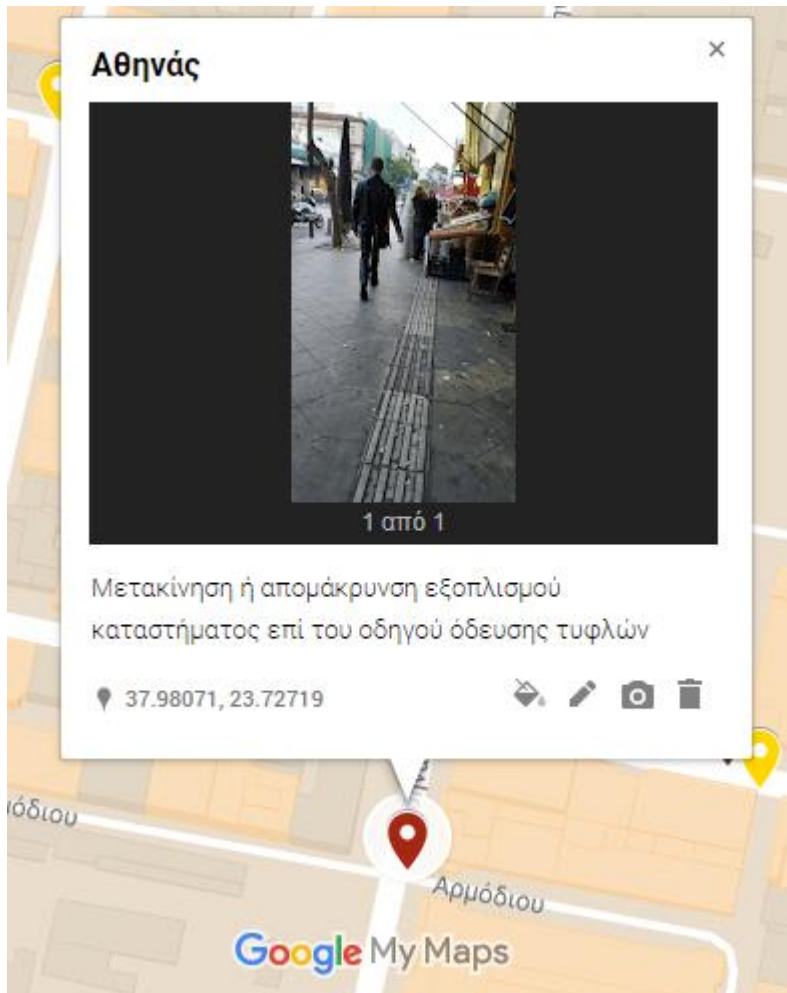
Εικόνα 5.23. Απεικόνιση της οδού Πειραιώς από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Λυκούργου εντοπίζεται κατεστραμμένος οδηγός όδευσης τυφλών, καθώς και η έλλειψη του σε κάποια τμήματα της οδού (Εικόνα 5.24). Το τμήμα αυτό, πρέπει να αποκατασταθεί, λόγω δυνατότητας αποπροσανατολισμού των ατόμων με προβλήματα όρασης. Στα τμήματα όπου δεν υπάρχει οδηγός όδευσης προτείνεται η δημιουργία και σύνδεση του με τα τον υφιστάμενο οδηγό.



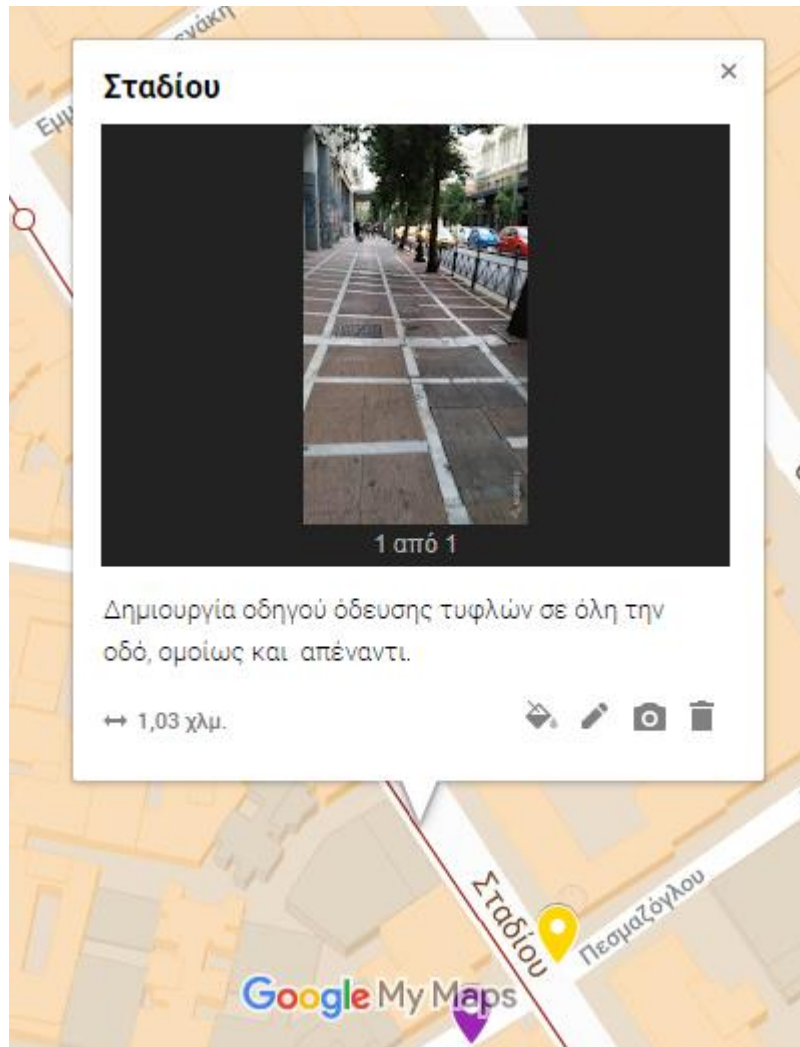
Εικόνα 5.24. Απεικόνιση της οδού Λυκούργου από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Αθηνάς είναι συχνό το φαινόμενο οι καταστηματάρχες να τοποθετούν τον εξοπλισμό τους επί του οδηγού όδευσης ατόμων με προβλήματα όρασης (Εικόνα 5.25). Δεδομένου αυτού, χρειάζεται η απομάκρυνση του εξοπλισμού και στην συνέχεια είναι αναγκαία η διαρκής αστυνόμευση και ο έλεγχος για την λειτουργία αυτής της παρέμβασης.



Εικόνα 5.25. Απεικόνιση της οδού Αθηνάς από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Σταδίου είναι αναγκαία η δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών, κατά μήκος όλης της οδού και στις δύο λωρίδες πεζοδρομίων που υπάρχουν (Εικόνα 5.26). Η οδός Σταδίου, όπως και η οδός Αθηνάς, περιέχει αρκετά ικανοποιητικά πεζοδρόμια για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων και χρειάζεται οπωσδήποτε η παρέμβαση αυτή.



Εικόνα 5.26. Απεικόνιση της οδού Σταδίου από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

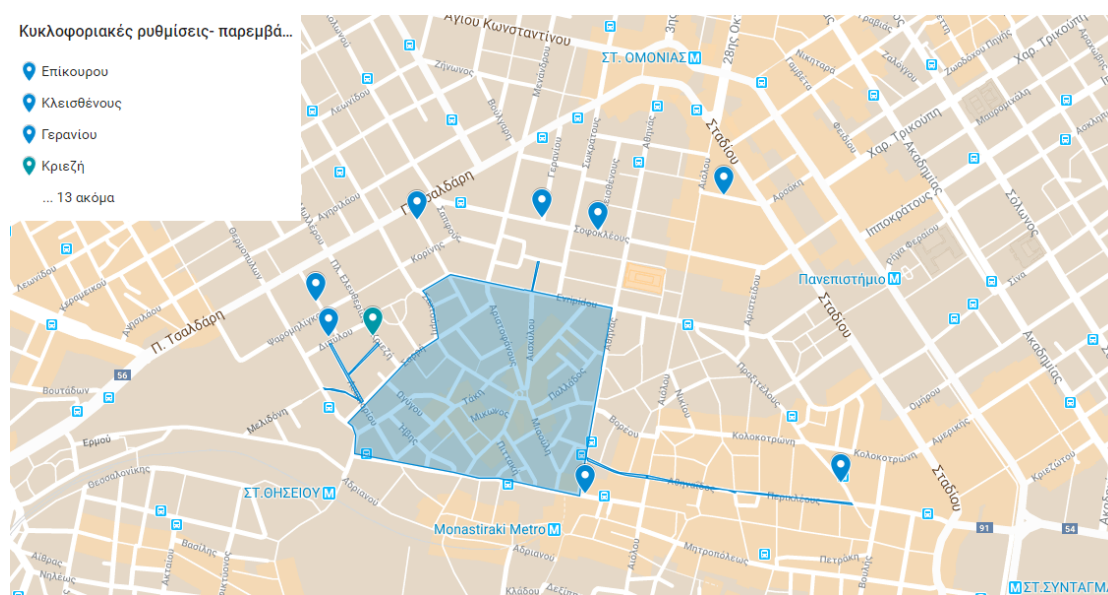
5.2 Προτάσεις βιώσιμης κινητικότητας

Η εξασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί βασικό στοιχείο για τη προσβασιμότητα σε μία πόλη. Με την βιώσιμη κινητικότητα θα εξασφαλιστεί η συνεχής και ασφαλής μετακίνηση για όλο το σύνολο του πληθυσμού και κυρίως για τα εμποδιζόμενα άτομα.

Η Αθήνα, και ιδίως το ιστορικό τρίγωνο, αντιμετωπίζει μακροχρόνια προβλήματα στον τομέα των μεταφορών. Δεδομένου αυτού, προτάθηκαν παρεμβάσεις μέτρων και πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας εντός της περιοχής μελέτης με στόχο την εξασφάλιση της ισότιμης διακίνησης των εμποδιζόμενων ατόμων και την καθοδήγηση του πληθυσμού σε βιωσιμότερες επιλογές για το περιβάλλον.

5.2.1 Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Στον χάρτη που παρουσιάζεται παρακάτω έχουν επισημανθεί τα σημεία, με χρώμα μπλε (σύμβολο σημειακό ή επιφανειακό), που χρειάζονται παρεμβάσεις μέτρων και πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας εντός του ιστορικού τριγώνου.



Χάρτης 5.9. Απεικόνιση των σημείων που απαιτούνται κυκλοφοριακές παρεμβάσεις.

Σε αυτή την κατηγορία παρέμβασης ανήκουν όλες οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όπως πεζοδρόμηση μιας οδού στην οποία δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ή το πλάτος τους δεν είναι κατάλληλο για προσπέλαση από εμποδιζόμενα άτομα. Επίσης, προτάθηκε κάποιες οδοί να γίνουν ήπιας κυκλοφορίας. Επισημάνθηκαν 17 σημεία για αυτή την κατηγορία τα οποία φαίνονται στον χάρτη 5.9.

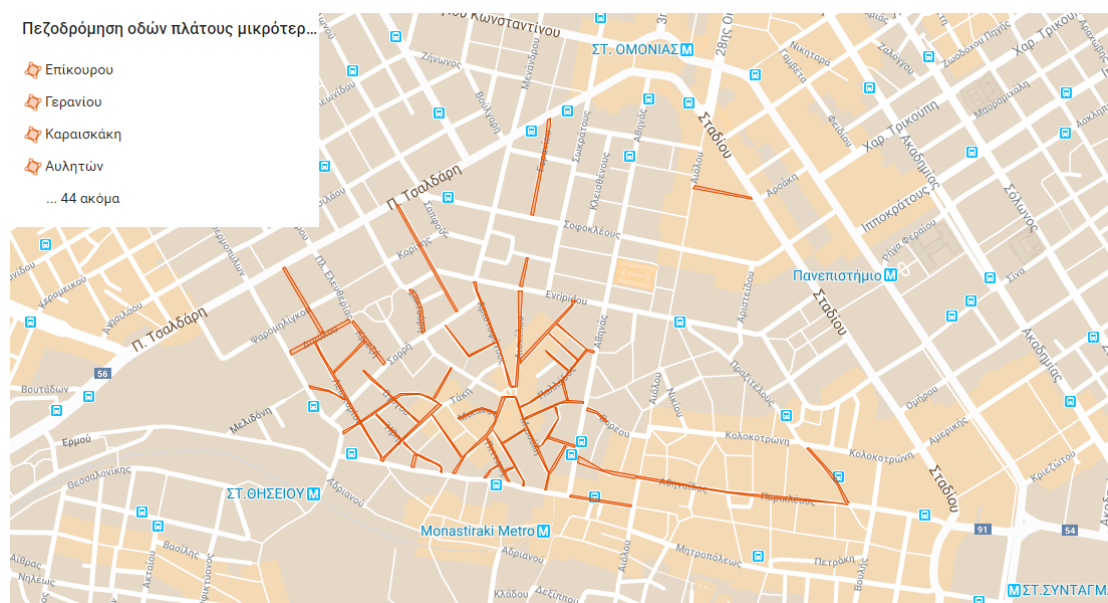
Όπως φαίνεται και στο χάρτη 5.9, το εντονότερο πρόβλημα που παρουσιάστηκε ήταν στην περιοχή Ψυρρή, στην οποία τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα και όσα υπάρχουν δεν έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές για ελεύθερη κίνηση των πεζών. Στο πλαίσιο

ενοποίησης των υφιστάμενων πεζόδρομων που έχουν κατασκευαστεί στο εμπορικό τρίγωνο, στις οδούς Περικλέους, Αθηναΐδος και Αγίας Ειρήνης προτείνεται η πεζοδρόμηση τους, η οποία είναι θεσμοθετημένη, αλλά δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα. Με την ενοποίηση αυτή θα ολοκληρωθεί ένα δίκτυο πεζόδρομων του κέντρου με στόχο την εξυπηρέτηση όλων των ατόμων, για την ασφάλεια και ευχαρίστηση των μετακινούμενων.

Λόγω της μεγάλης πυκνότητας πεζών που υπάρχει στο ιστορικό τρίγωνο, η λύση της πεζοδρόμησης είναι η πιο ενδεδειγμένη, σε οδούς με πλάτος πεζοδρομίου μικρότερου του ανεκτού. Με την λύση αυτή χρειάζεται να ακολουθήσει η αναζήτηση άλλων διεξόδων για τα τροχοφόρα και ιδίως για τη στάθμευση. Το πρόβλημα της στάθμευσης μπορεί να λυθεί μέσω της κατασκευής πολυώροφων χώρων στάθμευσης και μέσω της πλήρους αξιοποίησης των υπαρχόντων υπόγειων χώρων στάθμευσης.

Σημαντικό ρόλο στη λύση των πεζοδρομήσεων και ιδίως αυτών με τη μορφή της ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, είναι η διαμόρφωση του χώρου και ιδίως η σήμανση. Μέσω της σήμανσης, ο χρήστης του δρόμου, είτε είναι οδηγός αυτοκινήτου είτε είναι πεζός, αντιλαμβάνεται τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που έχει.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης 5.10 με τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις στην περιοχή μελέτης.



Χάρτης 5.10. Απεικόνιση των προτεινόμενων οδών για πεζοδρόμηση.

Η πρόταση αυτή, πραγματοποιήθηκε για τις οδούς πλάτους μικρότερου των 6,50 μέτρων, που είναι το ελάχιστο για τις οδούς κυκλοφορίας με την επίτευξη ελεύθερης ζώνης διέλευσης πεζών 1,50 μέτρο και στα δύο πεζοδρόμια και διαδρόμου κυκλοφορίας 3,50 μέτρων, χωρίς λωρίδα στάθμευσης. Στόχος είναι η αποκατάσταση διαδρόμου διέλευσης πεζών και ιδίως των εμποδιζόμενων ατόμων σε όλη την περιοχή μελέτης.

Στην εξέταση της εφικτότητας πεζοδρόμησης περιοχών εντός της περιοχής μελέτης χρειάζεται να σχολιαστεί ο τρόπος που θα εξυπηρετούνται τα αυτοκίνητα που διέρχονται από τις προτεινόμενες οδούς για πεζοδρόμηση. Οι πεζόδρομοι μπορούν να κατηγοριοποιηθούν με βάση το βαθμό ανοχής έναντι του αυτοκινήτου:

- Πεζόδρομοι καθαρά για την εξυπηρέτηση πεζών.
 - Που αποκλείουν ολοκληρωτικά κάθε τροχοφόρο.
 - Που επιτρέπουν, για λόγους ασφαλείας, την έκτακτη διάβαση οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης.
 - Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για συγκεκριμένες ώρες της μέρας.
- Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων όπως κατοίκων της περιοχής, οχημάτων έκτακτης ανάγκης.
- Πεζόδρομοι με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων (Woonerf) – δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας.
- Πεζόδρομοι με πρόσβαση αυτοκινήτων εισόδου – εξόδου από χώρους στάθμευσης.

Στις παρακάτω πεζοδρομήσεις που προτείνονται τίθεται το πρόβλημα της κίνησης των οχημάτων που χρησιμοποιούσαν τις προτεινόμενες οδούς για πεζοδρόμηση. Για την πρόσβαση των οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, το ιδανικό σενάριο θα ήταν να χρησιμοποιούν μόνο κεντρικούς δρόμους, εάν όμως δεν είναι εφικτό προτείνεται η πεζοδρόμηση των περιοχών να γίνει με πρόσβαση σε αυτά τα οχήματα συγκεκριμένες ώρες. Για τα οχήματα που χρησιμοποιούν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης που υπάρχουν εντός των πεζόδρομων, θα επιτρέπεται η είσοδος-έξοδος από τους πεζόδρομους, ομοίως για τα αυτοκίνητα των κατοίκων της περιοχής. Για τις θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ και για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης η πρόσβαση θα επιτρέπεται όλη τη διάρκεια της ημέρας. Σε ορισμένους πεζόδρομους που βρίσκονται σε αστικά κέντρα επιτρέπεται η κίνηση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με μειωμένες ταχύτητες. Η μόνη στάση λεωφορείου που υπάρχει εντός προτεινόμενου πεζόδρομου, είναι αυτή στην οδό Λέκκα. Προτείνεται λοιπόν, η στάση εάν δεν είναι εφικτό να απομακρυνθεί να επιτραπεί η κίνηση στο λεωφορείο που διέρχεται από την οδό Λέκκα, αλλά με ιδιαίτερη προσοχή και με μειωμένη ταχύτητα.

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές λύσεις που προτείνονται για κάθε εμπόδιο που ανήκει σε αυτή τη κατηγορία παρέμβασης. Τα εμπόδια αποτυπώνονται μαζί με φωτογραφία του προβλήματος και πρόταση απλής ή σύνθετης λύσης στα σχόλια κάθε επισήμανσης όπως αυτές υποδεικνύονται στο διαδραστικό χάρτη καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης εμποδίων.

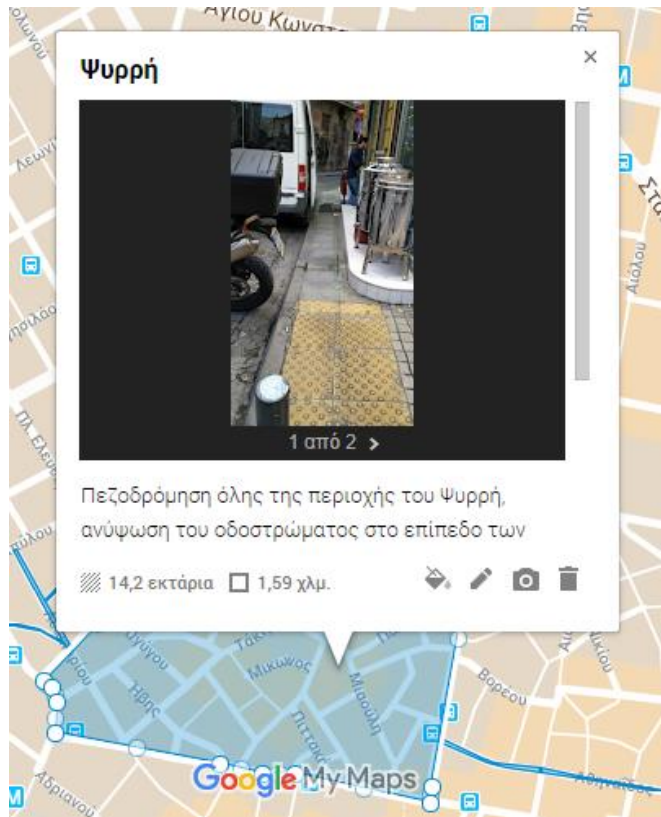
Σε όλη την περιοχή Ψυρρή εντοπίζονται αρκετά προβλήματα που κάνουν την προσπέλαση από εμποδιζόμενα άτομα αδύνατη (Εικόνα 5.27 και 5.28). Τα πεζοδρόμια της περιοχής δεν πληρούν τις προδιαγραφές για την ελεύθερη διέλευση

εμποδιζόμενων ατόμων, αφού χαρακτηρίζονται από ακατάλληλα πλάτη (στις περισσότερες οδούς τα πλάτη πεζοδρομίων είναι μικρότερα του ενός μέτρου), διαρκή παράνομη στάθμευση πάνω σε αυτά και εμπόδια στο ενδιάμεσο τους. Δεδομένου των στοιχείων αυτών, προτείνεται η πεζοδρόμηση όλης της περιοχής με ανύψωση του οδοστρώματος στο επίπεδο των πεζοδρομίων για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας στο σύνολο της περιοχής.

Με βάση την πεζοδρόμηση στην περιοχή προτείνεται η δημιουργία οδηγών όδευσης τυφλών επί των πεζόδρομων και ραμπών σε όλα τα σημεία εισόδου – εξόδου προς και από την περιοχή. Υπάρχουν ήδη κάποιοι πεζόδρομοι, όπως η οδός Αγίων Αναργύρων και Αισώπου, οι οποίοι εξυπηρετούν τους πεζούς που μετακινούνται στη περιοχή.

Το οδικό δίκτυο εντός της περιοχής του Ψυρρή δεν εξυπηρετεί μεγάλου μήκους μετακινήσεις, το μόνο πρόβλημα που υφίσταται για την πεζοδρόμηση του είναι αυτό της τροφοδοσίας των καταστημάτων και της εισόδου/ εξόδου από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης. Σε αυτό το πρόβλημα η λύση είναι η πεζοδρόμηση να γίνει με πρόσβαση σε οχήματα τροφοδοσίας συγκεκριμένες ώρες, καθώς και πρόσβαση στα αυτοκίνητα των κατοίκων που παρκάρουν σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εντός της περιοχής. Επίσης, είναι απαραίτητη και η πρόσβαση οχημάτων σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο της περιοχής Ψυρρή είναι εφικτό να χρησιμοποιηθούν οι οδοί Ερμού, Σαρρή, Ευριπίδου και Αθηνάς για την εξυπηρέτηση των οχημάτων καθώς και οι χώροι στάθμευσης που υπάρχουν εντός και γύρω από την περιοχή. Επίσης, το γεγονός ότι εντός της περιοχής δεν υπάρχει υφιστάμενη στάση λεωφορείου και δεν εξυπηρετεί τη δημόσια συγκοινωνία την καθιστά κατάλληλη για πεζοδρόμηση.



Εικόνα 5.27 και 5.28. Απεικόνιση της περιοχής Ψυρρή από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Η οδός Αγίας Ειρήνης είναι οδός ήπιας κυκλοφορίας, αλλά εμφανίζει αρκετά προβλήματα τα οποία δυσχεραίνουν την μετακίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων σε αυτή (Εικόνα 5.29 και 5.30). Τα υφιστάμενα πεζοδρόμια της οδού έχουν πλάτος μικρότερο από 1,50 μέτρο, το οποίο είναι το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου κατάλληλο για προσπέλαση. Λόγω ότι το πλάτος της οδού είναι μικρότερο των 6,50 μέτρων, καθιστάται αδύνατη η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων. Σύμφωνα με τα δεδομένα αυτά, προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού με ανύψωση του οδοστρώματος στο ύψος του πεζοδρομίου για την αποκατάσταση της πρόσβασης σε αυτή, δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών και ράμπες στα σημεία εισόδου – εξόδου.

Από κυκλοφοριακής πλευράς, η οδός δεν εξυπηρετεί μεγάλου μήκους μετακινήσεις λόγω της έντονης κινητικότητας πεζών, καθώς συνδέει τη στάση του μετρό στο Μοναστηράκι με την πλατεία Αγίας Ειρήνης. Επίσης, η οδός δεν εξυπηρετεί κάποια λεωφορειακή γραμμή. Η πεζοδρόμηση που προτείνεται είναι με πρόσβαση σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, όπως είναι τα οχήματα τροφοδοσίας, αλλά συγκεκριμένες ώρες της ημέρας. Επίσης, θα επιτρέπεται πρόσβαση στα οχήματα των ιδιωτών που θα χρησιμοποιούν την οδό σαν έξοδο από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, όπως τον υπόγειο χώρο στάθμευσης που υπάρχει στην οδό Περικλέους.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούσαν την οδό σαν κάθοδο μπορούν να εξυπηρετηθούν από την οδό Λέκκα και στη συνέχεια από την οδό Πραξιτέλους. Η οδός Αγίας Ειρήνης είναι θεσμοθετημένη ως πεζόδρομος αλλά δεν έχει κατασκευαστεί έως σήμερα.



Εικόνα 5.29. Απεικόνιση της οδού Αγίας Ειρήνης από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.



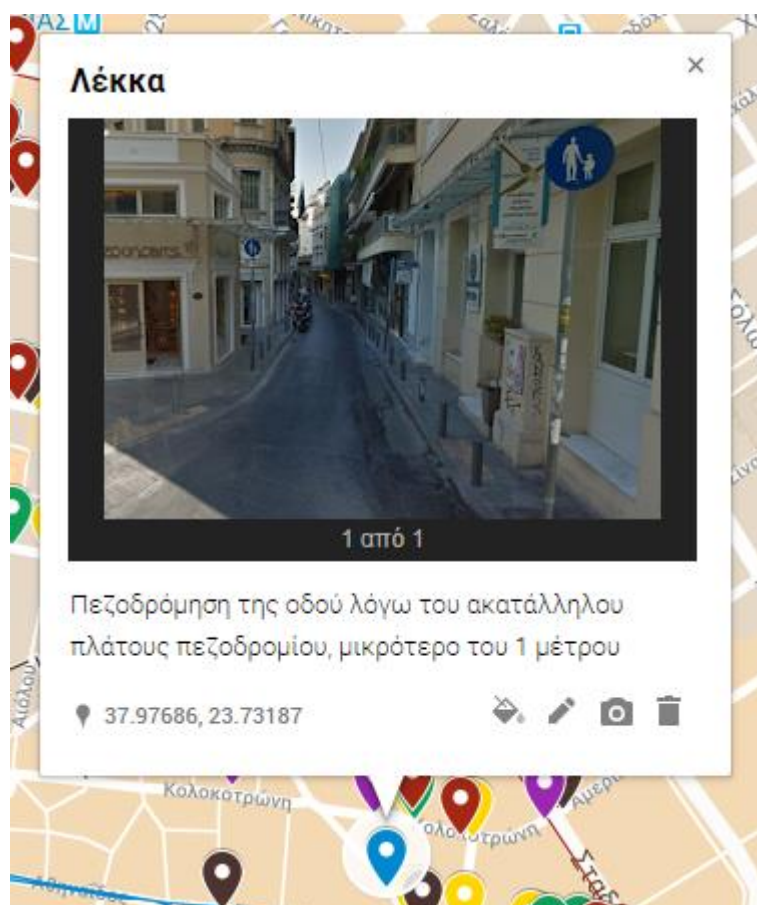
Εικόνα 5.30. Απεικόνιση της οδού Αγίας Ειρήνης από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Η οδός Λέκκα είναι οδός ήπιας κυκλοφορίας, αλλά λόγω του μικρού πλάτους πεζοδρομίου που διαθέτει (μικρότερο του 1 μέτρου), αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα εμποδιζόμενα άτομα που μετακινούνται σε αυτή (Εικόνα 5.31). Λόγω ότι το πλάτος της οδού είναι μικρότερο των 6,50 μέτρων, δεν υφίσταται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων. Δεδομένου αυτού, προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού με ανύψωση του οδοστρώματος στη στάθμη του πεζοδρομίου, δημιουργία οδηγού όδευσης ατόμων με προβλήματα όρασης και ράμπες στα σημεία εισόδου – εξόδου από αυτή.

Από κυκλοφοριακής πλευράς, αρκετά οχήματα διέρχονται από αυτή για την πρόσβαση στην οδό Πραξιτέλους, όπως και η λεωφορειακή γραμμή 100, όπου κάνει και στάση. Προτείνεται λοιπόν, η στάση να παραμείνει και να επιτραπεί η κίνηση στο λεωφορείο που διέρχεται από την οδό, αλλά με ιδιαίτερη προσοχή και με μειωμένη ταχύτητα.

Ουσιαστικά, η πεζοδρόμηση που προτείνεται είναι αυτή της «ήπιας» κυκλοφορίας τροχοφόρων, η οποία θα καλύπτει τις λειτουργικές ανάγκες και θα εξασφαλίζει μια ικανοποιητική μετακίνηση των πεζών. Βασικός συντελεστής για την επιτυχία αυτής της μορφής πεζοδρόμησης είναι η ορθή διαμόρφωση του χώρου και η σήμανση που θα τοποθετηθεί σε αυτή την οδό. Είναι αντιληπτό ότι και σε αυτή τη μορφή πεζοδρόμησης ο πεζός έχει το προβάδισμα. Η χαμηλή ροή των οχημάτων θα εξυπηρετηθεί μέσω της διαμόρφωσης διαδρόμου στο εσωτερικό του πεζόδρομου με

περιορισμένο πλάτος ώστε να υποχρεώνει τα αυτοκίνητα να κινούνται αργά.

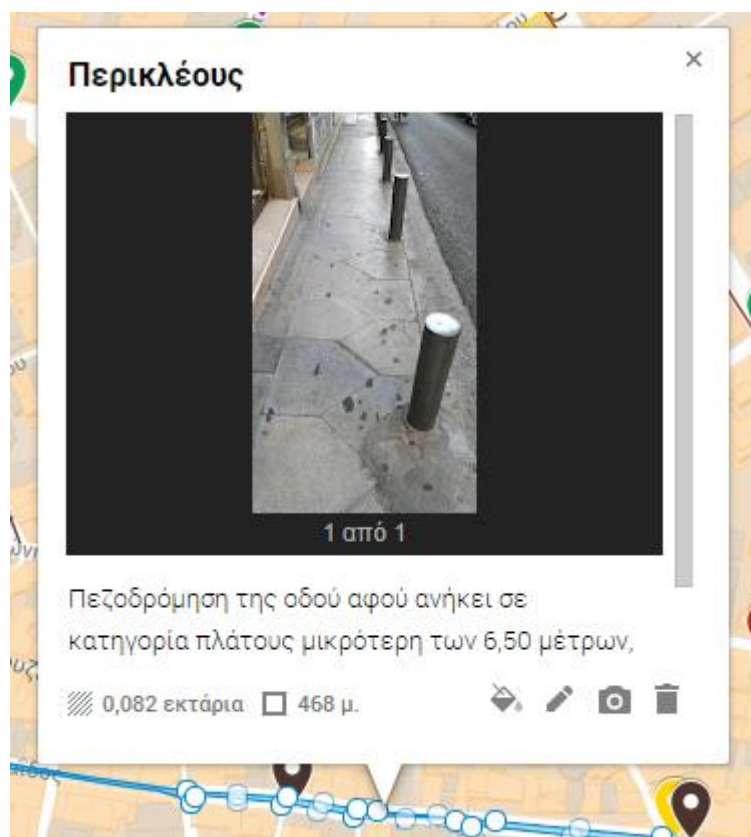


Εικόνα 5.31. Απεικόνιση της οδού Λέκκα από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Στην οδό Περικλέους και Αθηναΐδος, οι οποίες είναι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας εντοπίζεται το πρόβλημα μη ύπαρξης κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου (Εικόνα 5.32). Οι οδοί είναι ήπιας κυκλοφορίας, ενώ είναι θεσμοθετημένοι ως πεζόδρομοι. Η μετακίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων σε αυτές τις οδούς είναι δύσκολη καθώς τα πεζοδρόμια που υπάρχουν είναι μικρότερα του 1,50 μέτρου και λόγω ότι ανήκουν σε οδούς πλάτους μικρότερου των 6,50 μέτρων δεν υφίσταται η διαπλάτυνση τους. Με βάση αυτά τα συμπεράσματα, προτείνεται η πεζοδρόμηση τους για την αποκατάσταση της ελεύθερης διέλευσης των ατόμων με αναπηρία και γενικά των πεζών. Για την πεζοδρόμηση προτείνεται η ανύψωση του οδοστρώματος στο ύψος του κρασπέδου, η δημιουργία οδηγού όδευσης ατόμων με προβλήματα όρασης και ράμπες στα σημεία εισόδου – εξόδου από αυτή.

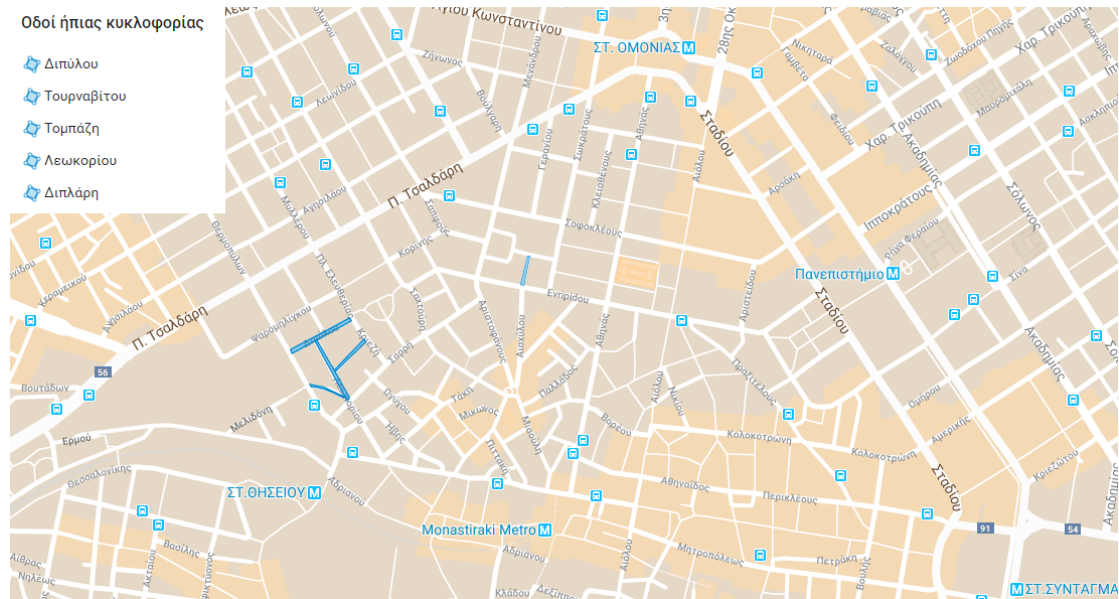
Η πεζοδρόμηση που προτείνεται είναι με πρόσβαση σε οχήματα τροφοδοσίας λόγω των αρκετών καταστημάτων εστιατορίων και καφετεριών που υπάρχουν σε αυτή, αλλά σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας. Επίσης προτείνεται η πρόσβαση σε οχήματα κατοίκων και γενικότερα ιδιωτών, για είσοδο και έξοδο από το χώρο στάθμευσης που υπάρχει στην οδό Περικλέους. Τα οχήματα που χρησιμοποιούν τις οδούς σαν κάθοδο από την Καραγιώργη Σερβίας μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις οδούς Λέκκα και Πραξιτέλους, όπως εξυπηρετείται και η δημόσια συγκοινωνία με τη

γραμμή λεωφορείου 100, αλλά με ιδιαίτερη προσοχή και μειωμένη ταχύτητα.



Εικόνα 5.32. Απεικόνιση της οδού Περικλέους από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

Βέβαια στο ιστορικό τρίγωνο υπάρχουν και δρόμοι με ελάχιστη κυκλοφορία οι οποίοι δεν διαθέτουν πεζοδρόμια ή τα πεζοδρόμια που διαθέτουν δεν εξυπηρετούν την ελεύθερη διέλευση των πεζών. Για αυτό το λόγο, έγινε μια δεύτερη πρόταση για αυτές τις οδούς (Χάρτης 5.11), να γίνουν ήπιας κυκλοφορίας, χωρίς να χρειαστεί η δημιουργία πεζοδρομίου. Μέσω των μέτρων που θα εξασφαλίζουν χαμηλές ταχύτητες, τα εμποδιζόμενα άτομα θα μπορούν να διέλθουν από αυτές. Οι δρόμοι αυτοί είναι οι Διπλάρη, Τουρναβίτου, Τομπάζη, Λεωκορίου και Διπύλου.



Χάρτης 5.11. Απεικόνιση των προτεινόμενων οδών ήπιας κυκλοφορίας.

Σε αυτές τις οδούς, εντοπίζεται το πρόβλημα μη ύπαρξης κατάλληλων πεζοδρομίων για τη μετακίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων, αλλά και γενικότερα των πεζών. Τα μη επαρκή πλάτη των πεζοδρομίων (πλάτος μικρότερου του 1 μέτρου), καθώς και οι ανισοστάθμιες σε αυτά τις καθιστούν μη προσβάσιμες. Η δεύτερη πρόταση για αυτές τις οδούς, λόγω της ελάχιστης κυκλοφορίας που διαθέτουν (Εικόνα 5.33), είναι να χαρακτηριστούν ως ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 20χλμ/ω. Επίσης, προτείνεται να πραγματοποιηθεί ο υποβιβασμός των πεζοδρομίων στο ύψος του οδοστρώματος και να τοποθετηθεί σήμανση στην έναρξη των οδών αυτών. Είναι απαραίτητο και να κατασκευαστούν ράμπες ΑμεΑ στις εισόδους κατοικιών, επιχειρήσεων ή υπηρεσιών.



Εικόνα 5.33. Απεικόνιση της οδού Λεωκορίου από τον χάρτη καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης.

5.2.2 Βελτίωση προσβασιμότητας δημόσιας συγκοινωνίας

Η περιοχή μελέτης, όπως παρουσιάστηκε στην υφιστάμενη κατάσταση, εξυπηρετείται από λεωφορεία, τρόλεϊ, μετρό και ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.

Όλοι οι σταθμοί του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου που υπάρχουν είναι προσβάσιμοι, με μόνη εξαίρεση τον σταθμό Θησειού, καθώς διαθέτουν υποδομές για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων (ανεγκυστήρες) και τα παρακείμενα πεζοδρόμια είναι προσπελάσιμα. Δεδομένου αυτού, η στάση Θησειό δεν διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων χρηστών με συνέπεια να μην την χρησιμοποιούν. Ένα πρόβλημα, επίσης, υφίσταται για τα άτομα με προβλήματα όρασης και συγκεκριμένα στην οδό Σταδίου η οποία δεν διαθέτει οδηγό όδευσης τυφλών. Το γεγονός αυτό, καθιστά δύσκολη την μετακίνηση των ατόμων αυτών προς το σταθμό Ομόνοιας και προς το σταθμό Συντάγματος. Προτείνεται λοιπόν, η ενίσχυση των υποδομών όλων των σταθμών με την ύπαρξη ανεγκυστήρα σε κάθε είσοδο/έξοδο των σταθμών, καθώς και η δημιουργία υποδομών στη στάση Θησειού. Επίσης, προτείνεται η δημιουργία οδηγού όδευσης τυφλών σε όλη την οδό Σταδίου για την εξυπηρέτηση των ατόμων με προβλήματα όρασης.

Τα λεωφορεία και τρόλεϊ που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης διαθέτουν χειροκίνητο μηχανισμό ανάβασης/κατάβασης των ατόμων με αναπηρίες. Ωστόσο, πολλοί σταθμοί των αστικών λεωφορειών είναι απροσπέλαστοι, καθώς τα πεζοδρόμια από και προς αυτούς δεν έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές για την μετακίνηση των εμποδιζόμενων χρηστών. Στην περιοχή μελέτης, καμία στάση λεωφορείου δεν

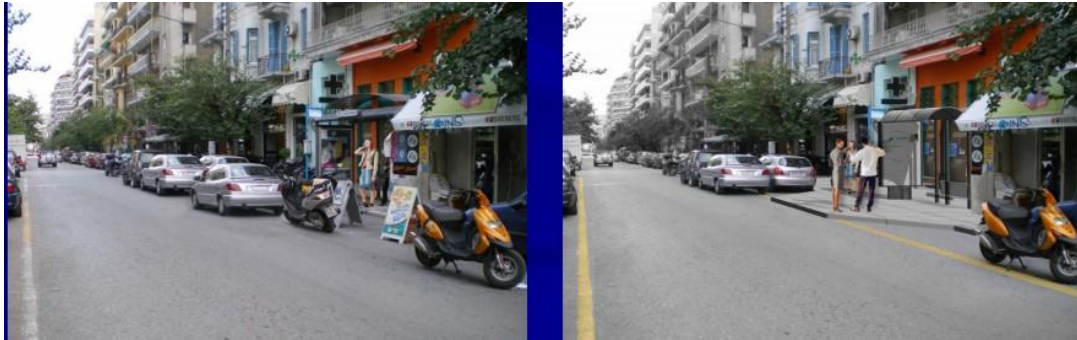
διαθέτει ειδική προεξοχή για την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα. Προτείνεται, η δημιουργία ειδικών προεξοχών σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, σύμφωνα με το πρότυπο των εικόνων 5.34 και 5.35. Η πρόταση αυτή θα βοηθήσει την ευκολότερη πρόσβαση των ατόμων με προβλήματα στην κίνηση και δεν θα εμποδίσει την κυκλοφορία των οχημάτων. Επίσης, προτείνεται η ύπαρξη στον περιβάλλοντα χώρο ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών που θα εμπεριέχει οδηγό όδευσης τυφλών και ράμπες για την πρόσβαση στο πεζοδρόμιο που υπάρχει στάση. Είναι επιτακτική ανάγκη, η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας στο κέντρο και η κατασκευή λεωφορειολωρίδων για την αποφυγή χρήσης ιδιωτικών οχημάτων.

Για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων και την ενίσχυση της προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων χρηστών είναι σημαντική η ένταξη μικρών λεωφορείων, με ενσωματωμένο κατάλληλο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, τα οποία θα διεισδύουν στο ιστορικό τρίγωνο, προωθώντας μετακινήσεις από πόρτα σε πόρτα.

Στόχος της ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας στο ιστορικό τρίγωνο είναι η αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικού οχήματος για την πρόσβαση σε αυτό και κυρίως η εξυπηρέτηση των πεζών με ήπιες μορφές μετακίνησης.



Εικόνα 5.34. Στάση με ειδική προεξοχή για άτομα με κινητικά προβλήματα (Πηγή: Ιστοσελίδα Συγκοινωνίες Αθηνών, ΟΑΣΑ)



Εικόνα 5.35. Ενδεικτική παρέμβαση αποκατάστασης προσβασιμότητας σε στάση λεωφορείου (Πηγή: Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, 2010)

5.2.3 Βελτίωση ιδιωτικών χώρων στάθμευσης

Η περιοχή μελέτης διαθέτει ελάχιστα οργανωμένους χώρους στάθμευσης όπως παρουσιάστηκε στην υφιστάμενη κατάσταση. Το γεγονός αυτό, όχι μόνο δυσχεραίνει την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρίες αλλά δημιουργεί προβλήματα παράνομης στάθμευσης των αυτοκινήτων σε όλη την περιοχή. Κάποιοι από τους οργανωμένους χώρους στάθμευσης δεν είναι προσβάσιμοι, καθώς τα παρακείμενα πεζοδρόμια δεν έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές για την κίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων. Το πρόβλημα της στάθμευσης μπορεί να λυθεί μέσω της κατασκευής πολυώροφων χώρων στάθμευσης και μέσω της πλήρους αξιοποίησης των υπάρχοντων υπόγειων χώρων στάθμευσης. Ο συνδυασμός της δημιουργίας χώρων στάθμευσης με τον έλεγχο της στάθμευσης στους κοινόχρηστους χώρους και την κατάργηση της μακροχρόνιας στάθμευσης, εκτός των αυτοκινήτων των κατοίκων της περιοχής, θα βελτιώσει τον αστικό χώρο και θα ενισχύσει τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Είναι ιδιαίτερα σημαντική, η ύπαρξη προσβάσιμων πεζοδρομίων στον περιβάλλον χώρο γύρω από τους χώρους αυτούς. Οι νέοι χώροι στάθμευσης πρέπει να συνδέονται λειτουργικά με τις επιχειρήσεις.

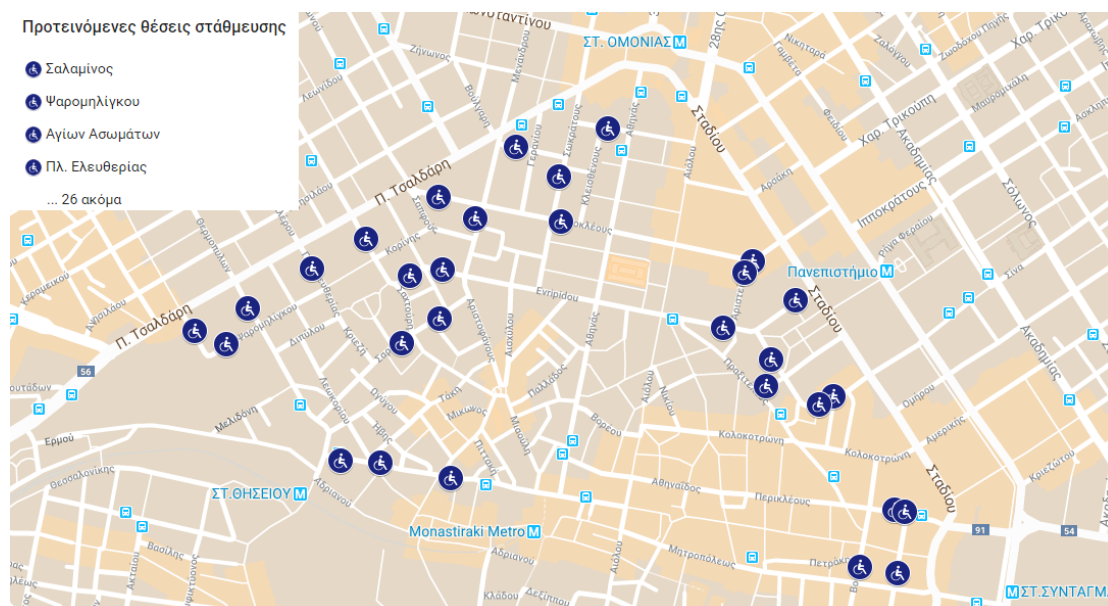
5.2.4 Βελτίωση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ

Οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, όπως παρουσιάστηκε στην υφιστάμενη κατάσταση είναι ελάχιστες στην περιοχή του τριγώνου με συνέπεια την υποβάθμιση της προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων ατόμων. Η εξασφάλιση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ είναι επιτακτική ανάγκη για τη διασφάλιση της πρόσβασης στο κέντρο της Αθήνας.

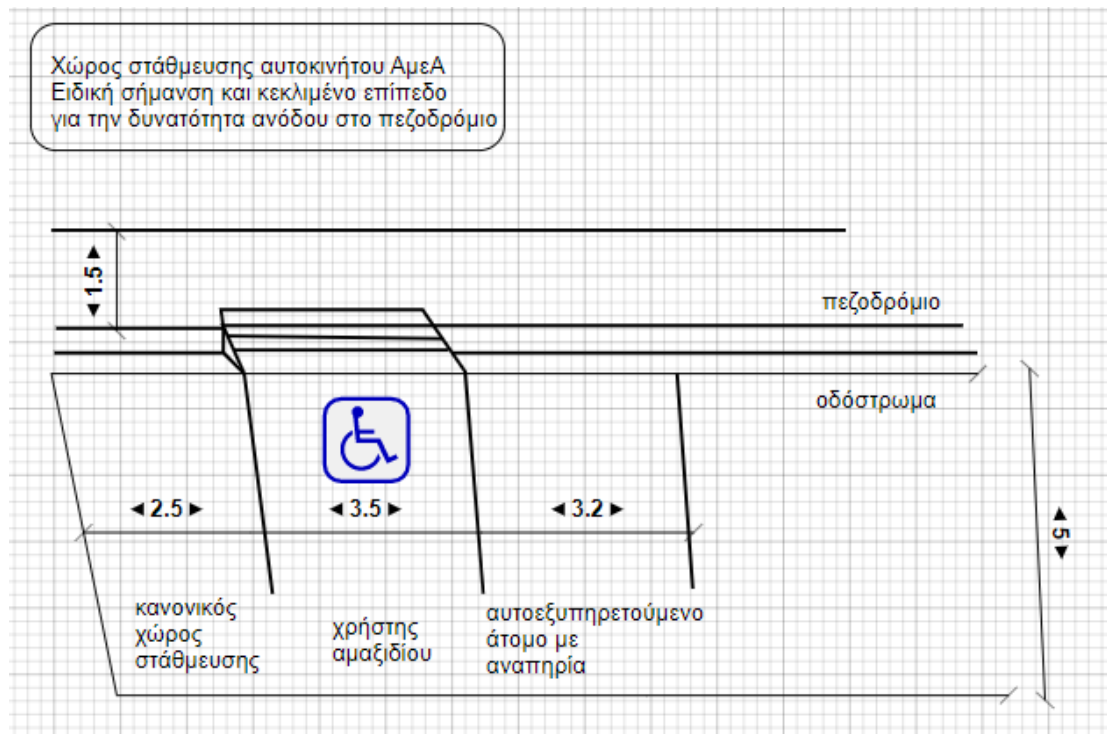
Σύμφωνα με το Νόμο 2831/2000 «Τροποποίηση των διατάξεων του ν. 1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» και άλλες πολεοδομικές διατάξεις», πρέπει να υπάρχουν θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ που θα συνιστούν το 5% των συνολικά διατιθέμενων ή τουλάχιστον μία σε περίπτωση λίγων θέσεων. Οι διαστάσεις που ορίστηκαν από το νόμο είναι 3.50μ x 5.00 μέτρα και πρέπει να βρίσκονται κοντά στην είσοδο κτιρίου η οποία θα είναι προσβάσιμη. Επίσης, είναι υποχρεωτική η ύπαρξη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, στον οποίο θα εμπεριέχεται

οδηγός όδευσης τυφλών, στα παρακείμενα πεζοδρόμια που οδηγούν στις θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ.

Ο Δήμος έχει ορίσει στην περιοχή 13 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ, το οποίο δεν ανταπεξέρχεται στην νομοθεσία, καθώς δεν αποτελούν το 5% των θέσεων στάθμευσης που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης. Οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ που εντοπίστηκαν εντός της περιοχής δεν είχαν καμία διαφοροποίηση από τις άλλες πέρα από την σήμανση, η οποία ήταν ανεπαρκής καθώς δεν υπήρχε σήμανση στο δάπεδο. Προτείνεται, λοιπόν, η αύξηση των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε τουλάχιστον 30 θέσεις σε όλο το τρίγωνο, με ιδιαίτερη προσοχή στον σχεδιασμό τους, ώστε να έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση των χρηστών (Εικόνα 5.36). Είναι εξίσου σημαντικό, ο καταμερισμός των θέσεων στάθμευσης να γίνει ισότιμα στην περιοχή του τριγώνου με σκοπό την ανταπόκριση στις ανάγκες του οικιστικού συνόλου, όπως φαίνεται στον χάρτη 5.12. Οι προτεινόμενες θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ χωροθετήθηκαν ισότιμα σε όλη την περιοχή μελέτης, σε σημεία που δεν απαγορεύεται η στάθμευση οχημάτων.



Χάρτης 5.12. Απεικόνιση σημείων χωροθέτησης προτεινόμενων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ.



Εικόνα 5.36. Σχέδιο χώρου στάθμευσης αυτοκινήτου ΑμεΑ με προδιαγραφές 3,5x5 μέτρα, ράμπα για πρόσβαση και διάδρομο διέλευσης πεζών τουλάχιστον 1,50 μέτρο.

5.2.5 Συστηματικός έλεγχος για την συντήρηση των παρεμβάσεων

Για την διασφάλιση της προστασίας και τη διευκόλυνση των εμποδιζόμενων ατόμων είναι επιτακτική ανάγκη η ενίσχυση των ελεγκτικών μηχανισμών του κράτους. Η δημοτική αστυνομία χρειάζεται να περιπολεί τακτικά τις υποδομές που δημιουργούνται για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων και να επιβάλλει αυστηρά πρόστιμα/ποινές στους παραβάτες. Βέβαια, η αστυνόμευση και η τιμωρία καθίσταται προσωρινή λύση, λόγω της ανύπαρκτης παιδείας που υπάρχει στο κοινωνικό σύνολο. Παράδειγμα αποτελεί η παράνομη στάθμευση σε ειδικές θέσεις που προορίζονται για άτομα με αναπηρίες, για το οποίο πρέπει να επιβληθεί πιο αυστηρή αστυνόμευση και τιμωρία των παραβατών. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η ανάπτυξη της κοινωνικής ευαισθητοποίησης στο θέμα της προσβασιμότητας μέσω της ένταξής της στην εκπαίδευση.

Αντίθετα, οι ευρωπαίοι οδηγοί διακρίνονται από την ευγενή συμπεριφορά απέναντι στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και από την πειθαρχία στους κανόνες (Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ.)

5.2.6 Περιορισμός χρήσης ιδιωτικού οχήματος

Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας στη πόλη της Αθήνας προτείνεται ο περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων ιδίως στο ιστορικό κέντρο, το οποίο ενσωματώνεται εντός του τριγώνου. Με τη πρόταση αυτή, θα επωφεληθούν, όχι μόνο τα εμποδιζόμενα άτομα που μετακινούνται στο κέντρο, αλλά γενικά το σύνολο του

πληθυσμού της πόλης. Η προστασία του κέντρου από τα αυτοκίνητα θα πραγματοποιηθεί με περιορισμό στην είσοδο, την κυκλοφορία και τη στάθμευση σε συνδυασμό με την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας που προαναφέρθηκε. Συγκεκριμένα, προτείνεται ο περιορισμός στην είσοδο κατά τις εργάσιμες ώρες και κατάργηση των διαμπερών κινήσεων, κυρίως στο εμπορικό τρίγωνο όπου υπάρχει εντονότερη κινητικότητα των πεζών. Στο πλαίσιο αυτό χρειάζεται η δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε όλες τις οδούς με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίου, όπως είναι η οδός Αθηνάς και Σταδίου με πλάτος πεζοδρομίου γύρω στα 6 μέτρα. Στόχος αυτής της πρότασης είναι η στροφή των κατοίκων σε ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως είναι το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία, για την αναβάθμιση του αστικού χώρου και την ανάδειξη μιας πόλης ευχάριστης και φιλικής προς το πεζό.

5.3 Πρόταση αναβάθμισης κτιρίων εξυπηρέτησης κοινού για την ενίσχυση της προσβασιμότητας

Ο σχεδιασμός για όλους, σταδιακά αποκτά μεγαλύτερη σημασία στον πολεοδομικό σχεδιασμό της Ελλάδας. Το νομικό πλαίσιο καλύπτει πλήρως τα θέματα του αστικού σχεδιασμού για την ενίσχυση της προσβασιμότητας στις κτιριακές υποδομές. Ωστόσο, στη χώρα μας, αντιλαμβάνεται κανείς πως ενώ διαθέτει νομοθετικό πλαίσιο για την ενίσχυση της προσβασιμότητας, διέπεται από έλλειψη πρόβλεψης διαδικασιών μεθοδολογικού ελέγχου για την εφαρμογή των μέτρων στις υποδομές. Δεδομένου αυτού, η υφιστάμενη κατάσταση των κτιρίων είναι συνέπεια της μη εφαρμογής των προδιαγραφών. Τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια αναδιαμόρφωσης των κτιρίων του ιστορικού τριγώνου για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία. Ωστόσο, παραμένουν αρκετές δημόσιες υπηρεσίες μη προσβάσιμες για τα άτομα αυτά. Προκειμένου να επιτευχθεί η προσβασιμότητα στα κτίρια όπου στεγάζονται οι δημόσιες υπηρεσίες, προτείνεται η υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 18 του Νόμου 2831/2000 στο οποίο καλούνται όλες οι δημόσιες υπηρεσίες να εφαρμόσουν την ισχύουσα νομοθεσία για την εξασφάλιση παροχής ισότιμων υπηρεσιών και ιδίως στα άτομα με αναπηρία. Στο πλαίσιο της εφαρμογής αυτής, προτείνεται ο συστηματικός έλεγχος των κτιρίων και σε περίπτωση μη ενσωμάτωσης κατάλληλων υποδομών, να επιβάλλονται ποινές. Στόχος αυτής της πρότασης είναι η δημιουργία μιας συνολικά προσβάσιμης κοινωνίας και η εξασφάλιση της ισότιμης μεταχείρισης των ατόμων με αναπηρίες.

6. Επίλογος

Ανακεφαλαιώνοντας, η έλλειψη υπηρεσιών και υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα, αλλά κυρίως για την ομάδα πληθυσμού με προβλήματα αναπηρίας, προκαλεί την δημιουργία ενός εχθρικού περιβάλλοντος, οδηγούμενου στον κοινωνικό αποκλεισμό. Για την κατάσταση της προσβασιμότητας στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας αποδίδεται ο χαρακτηρισμός της προβληματικής κατάστασης, ωστόσο υπάρχουν δυνατότητες βελτίωσης, λόγω των υφιστάμενων υποδομών προσβασιμότητας. Για την αυτόνομη και ακώλυτη συμμετοχή των εμποδιζόμενων ατόμων στο κέντρο της Αθήνας είναι επιτακτική ανάγκη η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών, η ενίσχυσή τους και ο έλεγχος για την προστασία τους από την ασυνείδητη συμπεριφορά μερικών.

Τα τελευταία χρόνια, γίνεται όλο και μεγαλύτερη προσπάθεια για τη διασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών ως προς τη ποιότητα ζωής και μετακίνησης των ατόμων με αναπηρία, με πλήρη σεβασμό στα δικαιώματά τους. Με σκοπό την αναβάθμιση των υπηρεσιών, την άρση των εμποδίων και κυρίως την διασφάλιση της προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων ατόμων σε δημόσιους χώρους και κτίρια, καθορίστηκαν προτάσεις παρεμβάσεων στο οδικό δίκτυο. Σημαντικός όρος για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας σε μια πόλη σαν την Αθήνα, δεν είναι μόνο η άρση των εμποδίων, αλλά και η προστασία των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν με διαρκή αστυνόμευση και έλεγχο των υποδομών από τους αρμόδιους φορείς.

Στόχος της εργασίας είναι να αποτελέσει χρήσιμο και χρηστικό εργαλείο για την ανάδειξη των υφιστάμενων εμποδίων στο κέντρο της Αθήνας και την άρση τους, την δημιουργία διαδρομών και δικτύων που θα εξυπηρετούν τους εμποδιζόμενους χρήστες και κυρίως για την ενίσχυση της προσβασιμότητας και την προάσπιση της βιώσιμης κινητικότητας.

Με την πλήρη ενσωμάτωση της προσβασιμότητας στις πόλεις τα άτομα με αναπηρίες, αλλά και το σύνολο του πληθυσμού γίνονται προνομιούχοι. Ο κοινωνικός αποκλεισμός θα τερματιστεί, θα αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της ανεργίας, αφού όχι μόνο τα άτομα με αναπηρίες θα μπορούν να εργαστούν ευκολότερα, αλλά θα απελευθερωθούν τα νεότερα άτομα από την φροντίδα των ηλικιωμένων και ατόμων με αναπηρία, με αποτέλεσμα τη δυνατότητα αξιοποίησής τους. Το περπάτημα στο κέντρο της πόλης θα γίνει ευχάριστο και ελκυστικό σε αντίθεση με σήμερα που είναι πολύπλοκο και επικίνδυνο. Οι άνθρωποι θα μάθουν την πόλη που ζουν αλλά και τον τρόπο να αξιοποιήσουν αυτά που παρέχει. Η κοινωνία χρειάζεται πόλεις φιλόξενες που μέσα σε αυτή όλα τα άτομα ισότιμα θα διαπρέπουν σε όλους τους τομείς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. «Σχεδιάζοντας για όλους – Οδηγίες σχεδιασμού» του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων – Γραφείο Μελετών για άτομα με αναπηρία (1991-2003)

Βλαστός Θ., Περπερίδου Δ. «Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων», 2007.

Αραβαντινός Α., Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007

Μπακογιάννης Ε., «Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)», 2016.

Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ. «Τα πρώτα συμπεράσματα από έρευνα για τη βιώσιμη κινητικότητα σε 17 ελληνικές πόλεις – Προς μια μεθοδολογία σχεδιασμού», 2001.

Χριστοφή Μ. 1997. Στατιστικά Στοιχεία που αφορούν σε εμποδιζόμενα άτομα και Άτομα με αναπηρία, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ – Γραφείο Μελετών ΑμεΑ, Μάιος (1997).

Υπουργείο Εσωτερικών (2009). Μεθοδολογία ελέγχου προσβασιμότητας δημόσιων υπηρεσιών και υποδομών.

ΕΣΑΜΕΑ (2005). Προσβασιμότητα: Το «κλειδί» για την εξάλειψη των διακρίσεων.

ΕΣΑΜΕΑ (2012). Σχεδιάζοντας πολιτική σε θέματα αναπηρίας, Εγχειρίδιο εκπαιδευόμενου.

Πολυχρονίου Ι., (2011) Βασικό νομοθετικό πλαίσιο και προδιαγραφές για την προσβασιμότητα ΑμεΑ. Παρουσίαση στην Ημερίδα: «Προσβασιμότητα κοινόχρηστων χώρων και κτιρίων – το νομοθετικό πλαίσιο και η εφαρμογή του από την Τοπική Αυτοδιοίκηση», Ιούνιος 2011.

Σταματάκη Ε. (2010) «Προδιαγραφές πρόσβασης ΑμεΑ σε κτιριακές υποδομές δημόσιων υπηρεσιών και η συμβολή του ΓΕΔΔ και άλλων ελεγκτικών σωμάτων».

Δεληνάσιου Α., Πήγα Α., (2010) «Χαρτογράφηση της πρόσβασης των ΑμεΑ στο κέντρο της Θεσσαλονίκης».

Βασιλοπούλου Χ., Τριάντης Λ., 2012. «Κεντρικότητες και Δυναμικές των χρήσεων στο κέντρο Πόλης Αθήνας»

Νάσκου – Περράκη Π., 2015. «Η Προσβασιμότητα: ένα νέο δικαίωμα στο διεθνές πλαίσιο προστασίας των Ατόμων με Αναπηρία».

EIDD (2004), The EIDD Stockholm Declaration. Design for all Declaration. European Institute for Design and Disability.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης ‘Access City Award’ 2013, 2015, 2016, 2018.

<https://ec.europa.eu/>

<https://www.hel.fi/helsinki/en/planning-guidelines/accessibility-guidelines/>

<http://www.cityofathens.gr/>

<https://el.wikipedia.org/wiki>

<http://www.oatpa.gr>

<http://www.osy.gr/ethel/site/pages/amea.php>