

ΛΑΘΗ ΚΑΙ ΑΣΤΟΧΙΕΣ ΠΟΥ ΕΜΦΑΝΙΖΟΝΤΑΙ ΣΥΧΝΑ ΣΤΟ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ

■ Αριστοτέλης Νανιόπουλος καθ. Τμ. Πολ. Μηχανικών ΑΠΘ, naniorou@civil.auth.gr

■ Παναγιώτης Τσαλής Δρ. Πολ. Μηχανικός ΑΠΘ, ptsalis@civil.auth.gr

Η συνειδητοποίηση του γεγονότος ότι τα άτομα που αντιμετωπίζουν προβλήματα στη μετακίνησή τους αποτελούν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού, σύμφωνα με το Γραφείο Μελετών για ΑμεΑ του ΥΠΕΚΑ το 50%, άρχισε να διαδίδεται στη χώρα μας τη δεκαετία του '80. Από τότε έγιναν πολλά, κάποια στη σωστή κατεύθυνση, κάποια σε λάθος, σε κάθε περίπτωση έγιναν πράγματα, σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, που βελτίωσαν σε σημαντικό βαθμό τις συνθήκες μετακίνησης των ΑμεΑ και επίσης επηρέασαν θετικά τη στάση των πολιτών και των φορέων.

Οπωσδήποτε, όμως, οι μεγάλες προσδοκίες που δημιούργησαν διάφορες πρωτοβουλίες, θεσμικές ή άλλες, δεν επιβεβαιώθηκαν πλήρως, ενώ πολλά προβλήματα δεν έχουν αντιμετωπισθεί ικανοποιητικά.

Η Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς του ΑΠΘ (ΕΟΣΜ/ΑΠΘ) συνέταξε μια έκθεση η με τίτλο «Η προσβασιμότητα των ατόμων με δυσκολίες στη μετακίνηση στην περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης» η οποία παρουσιάστηκε προεκλογικά, έτσι ώστε να επηρεάσει τα προγράμματα των υποψηφίων σκημάτων για την περιφέρεια και τον Δήμο. Το πλήρες κείμενό της είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο www.tsrg.gr.

Δεδομένου ότι παρόμοια προβλήματα με το Δήμο Θεσσαλονίκης εμφανίζονται και στους λοιπούς Δήμους της χώρας, πιστεύουμε ότι η έκθεση είναι χρήσιμη σε όλους.

Η αντιμετώπιση του ζητήματος της προσβασιμότητας απαιτεί μια «συστηματική προσέγγιση» που να αναφέρεται σε ολόκληρη την «αλυσίδα μετακίνησης» και να εφαρμόζεται με συνέπεια και συνέχεια. Έτσι στην έκθεση εξετάζονται: Συστήματα Μεταφοράς, Ανοιχτοί χώροι – διαδρομές, Κτίρια του Δήμου Θεσσαλονίκης, Μνημεία, Μουσεία, Εργαλεία πληροφόρησης για την προσβασιμότητα στη Θεσσαλονίκη.

Η σύνταξη της έκθεσης έγινε σαν εθελοντική δράση της ΕΟΣΜ/ΑΠΘ, αξιοποιήθηκε υλικό από σχετικές εργασίες, έγιναν επιτόπιες παρατηρήσεις και επιπλέον υπήρξε στενή συνεργασία και έκφραση γνώμης, συλλόγων των πολιτών με αναπηρία.

Εδώ παρουσιάζονται κάποια επιλεγμένα παραδείγματα λαθών στην εφαρμογή των μέτρων βελτίωσης της προσβασιμότητας σε ελεύθερους χώρους και διαδρομές, που παρατηρούνται συχνά στη Θεσσαλονίκη αλλά και σε πολλές Ελληνικές πόλεις. Η αξιολόγηση των διαδρομών, από τις οποίες παρουσιάζονται τα παραδείγματα, έγινε μέσω δομημένης μεθοδολογίας αξιολόγησης προσβασιμότητας και με τη συμμετοχή χρηστών, πεζών με αναπηρία.

> Διαμόρφωση διαβάσεων – ράμπες γεφύρωσης υψομετρικών διαδρομών με το πεζοδρόμιο

Η λανθασμένη διαμόρφωση διαβάσεων και οι κακές πρακτικές στην κατασκευή ραμπών αποτελούν συνήθη φαινόμενα.

Εικόνα 1α, β: Διαμόρφωση ραμπών στη Νέα Παράλια Θεσσαλονίκης. Παντελής έλλειψη απτικής σήμανσης για πεζούς με πρόβλημα όρασης. Το αποτρεπτικό στάθμευσης μειώνει το στην πρώτη περίπτωση το ελεύθερο διαθέσιμο πλάτος της ράμπας.



Εικόνα 2 α,β: Παράδειγμα κατασκευής ράμπας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η κατασκευή έχει γίνει σύμφωνα με το ΦΕΚ Τεύχος Β, Αρ. φύλλου 2621, 31/12/2009. Το πλάτος της ράμπας είναι επαρκές, έχει τοποθετηθεί επισήμανση κινδύνου στην ένωση της ράμπας με το οδόστρωμα, ενώ η επιφάνεια της ράμπας έχει διαμορφωθεί με το απτικό πλακίδιο τύπου Δ (το οποίο επισημαίνει εξυπηρέτηση). Στη δεξιά φωτογραφία εικονίζεται προσπάθεια αποτροπής της παράνομης στάθμευσης η οποία έχει οδηγήσει στην αχρήστευση της, κατά τα άλλα, σωστά σχεδιασμένης ράμπας.



> Κολωνάκια

Εικόνα 3 α,β: Κολωνάκια μικρού ύψους και ορθογωνικής διατομής. Η διατομή και το ύψος τους, όπως και τα κάγκελα, τα καθιστούν επικίνδυνα για τον τραυματισμό των πεζών και επίσης, σε περίπτωση ατυχήματος, των μοτοσικλετιστών. Χαρακτηρίζονται ως περίπτωση «υποδομής που δεν συγχωρεί». Δεν έχει δοθεί η απαιτούμενη προσοχή στη χρωματική αντίθεση με το περιβάλλον.



Εικόνα 4 α,β: Μεταλλικά κολωνάκια κυκλικής διατομής και επαρκούς ύψους στην οδό Στ. Δραγούμη. Η χρωματική αντίθεση με το περιβάλλον διευκολύνει την αναγνώρισή τους.



> Οδηγός όδευσης τυφλών

Εικόνα 5 α,β: Οδηγός όδευσης τυφλών στο ανακατασκευασμένο κομμάτι της Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης. Κύριο πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη κατεύθυνσης από τον οδηγό όδευσης τυφλών προς τις κάθετες στον άξονα κίνησης διαβάσεις. Η αρχή και το τέλος του οδηγού δεν συνδέονται με κανένα άλλο τμήμα του οδηγού όδευσης, ενώ, ειδικά σε ένα τμήμα του, δεν σχηματίζει επαρκή

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ



χρωματική αντίθεση με το περιβάλλον.



Σημαντικό πρόβλημα, αλλά και δυνητικό κίνδυνο, αποτελεί η διαμόρφωση του αντιστάσιου στη Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης. Στον οδηγό οδευσης, παρότι αλλάζει κατεύθυνση ώστε να κινηθεί γύρω από το αντιστάσιο, δεν έχει τοποθετηθεί στα αντίστοιχα σημεία το ειδικό πλακίδιο που σηματοδοτεί διασταύρωση. Τα εμπόδια δεν προβάλλονται στο έδαφος αποτελώντας κίνδυνο.

Εικόνα 6 α,β: Το αντιστάσιο στον άξονα της παραλίας και ο οδηγός οδευσης.



Εικόνα 7 α,β: Στο ανακατασκευασμένο κομμάτι της Νέας Παραλίας χρησιμοποιούνται αναίτητα τρεις διαφορετικοί τύποι οδηγού οδευσης τυφλών οι οποίοι δεν είναι σύμφωνοι με τις ισχύουσες προδιαγραφές. Η επιλογή του μαρμάρου ως υλικού κατασκευής του οδηγού δημιουργεί προβλήματα ολισθηρότητας και φθοράς.



> Ποδηλατόδρομοι

Εικόνα 8: Η διασταύρωση του οδηγού οδευσης με τον ποδηλατόδρομο στη Νέα Παραλία, χωρίς καμία προειδοποίηση, μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο και για τις δύο κατηγορίες χρηστών.



> Τραπεζοκαθίσματα και εμπόδια

Εικόνα 9: Υαλοπέτασματα και τέντες μειώνουν το ωφέλιμο πλάτος και ύψος του πεζοδρομίου και εμποδίζουν την πρόσβαση στον οδηγό οδευσης τυφλών



Συμπεράσματα/ προτάσεις

Η λανθασμένη διαμόρφωση διαβάσεων και οι κακές πρακτικές στην κατασκευή ραμπών απο-

τελούν συνήθη φαινόμενα. Τα συνηθέστερα προβλήματα περιλαμβάνουν:

- «Δόντι» (μικρή υψομετρική διαφορά) στη σύνδεση της ράμπας με το οδόστρωμα.
- Κλίση ράμπας μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη από τις προδιαγραφές.
- Πλάτος ράμπας μικρότερο από το προβλεπόμενο από τις προδιαγραφές.
- Επιφάνεια ράμπας που δεν εμφανίζει επαρκείς αντιολισθηρές ιδιότητες.
- Έλλειψη απτικής σήμανσης «Κίνδυνος» για χρήστες με πρόβλημα όρασης. Τα άτομα με πρόβλημα όρασης αντιλαμβάνονται την ακμή του πεζοδρομίου με το ρείθρο του. Σε περίπτωση κατασκευής ράμπας δεν υπάρχει σαφές ρείθρο και δυσκολεύονται να αντιληφθούν ότι βρίσκονται στο επίπεδο του οδοστρώματος.

- Το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης επί του πεζοδρομίου έχει οδηγήσει στην εκτεταμένη τοποθέτηση εμποδίων για την αποτροπή της. Ένα ύψος εμποδίων γύρω στο 1,0 μ. και η χρήση κατάλληλης χρωματικής αντίθεσης καθιστούν ευκολότερη την αναγνώρισή τους και μειώνουν την πιθανότητα τραυματισμού.

- Σε γενικές γραμμές είναι περιορισμένα τα παραδείγματα σήμανσης που απευθύνονται στους πεζούς στις ελληνικές πόλεις. Ειδικά όσον αφορά τον οδηγό οδευσης τυφλών, θα μπορούσαν να εφαρμοστούν τα παρακάτω:

- τοποθέτηση οδηγών οδευσης που ορίζονται με το ΦΕΚ Τεύχος Β 2621/31-12-2009
- τοποθέτηση οδηγού μόνο σε χώρους που στερούνται σημείων αναφοράς (πλατείες κλπ.) και όχι σε περιοχές όπου το άτομο με πρόβλημα όρασης μπορεί εύκολα να ακολουθήσει την οικοδομική γραμμή
- τοποθέτηση οδηγού σε διαβάσεις πεζών, ώστε να συνδέουν σε ευθεία γραμμή τα δυο αντιδιαμετρικά πεζοδρόμια
- απτική σήμανση που θα σηματοδοτεί δημόσια κτίρια ενδιαφέροντος

- Πληθώρα εμποδίων παρουσιάζονται στις διαδρομές κίνησης πεζών, τα οποία μειώνουν το ελεύθερο πλάτος και ύψος οδευσης. Απαιτείται η συγκέντρωση όλων των εμποδίων και στοιχείων εξοπλισμού στην εξωτερική πλευρά του πεζοδρομίου. Η εσωτερική παρεία του πεζοδρομίου, την οποία ακολουθούν τα άτομα με πρόβλημα όρασης κατά την κίνησή τους, απαιτείται να είναι απαλλαγμένη από κάθε είδους εμπόδια.

- Συνηθέστερα προσωρινά εμπόδια επί του πεζοδρομίου είναι τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα καθώς και τραπεζοκαθίσματα παρακείμενων καταστημάτων. Απαιτείται ο περιορισμός τους ώστε να εξασφαλίζεται το ελεύθερο πλάτος και ύψος οδευσης και επίσης ο τακτικός έλεγχος συμμόρφωσης των καταστημάτων.

- Η κακή εφαρμογή δικτύων ποδηλατοδρόμων μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στους πεζούς, ιδιαίτερα μάλιστα στους πεζούς με πρόβλημα όρασης. Η κατάσταση επιβαρύνεται στη Θεσσαλονίκη σε σημεία όπως η νέα παραλία, με τη συχνή διαμπερή κίνηση πεζών λόγω της θέσης του ποδηλατοδρόμου και το πεζοδρόμιο μπροστά από την παλιά Φιλοσοφική, όπου ο ποδηλατόδρομος τοποθετήθηκε στην εσωτερική παρεία του πεζοδρομίου όπου κινούνται τα άτομα με πρόβλημα όρασης. ■