

ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Εισήγηση Ομάδας Εργασίας ΤΕΕ

- Μ.Ζουρνά, Αρχιτέκτων Μηχανικός
- Β.Κονιόρδος, Αρχιτέκτων Μηχανικός
- Δ.Ναλμπάντης, Πολιτικός Μηχανικός
- Α.Νανιόπουλος, Αναπλ. καθηγητής Α.Π.Θ.
- Γ. Παλάντζας Πολιτικός Μηχανικός
- Κ.Παπαδόπουλος, Δρ. Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός
- Ι.Τόσκας, Συγκοινωνιολόγος

Η μετακίνηση των πεζών στα πεζοδρόμια παρεμποδίζεται από διάφορα εμπόδια, μόνιμα ή προσωρινά. Το ίδιο πρόβλημα, σε μεγαλύτερη όμως ένταση, αντιμετωπίζουν οι μετακινούμενοι με αναπηρικά αμαξίδια στην πόλη καθώς επίσης και διάφορες κατηγορίες ατόμων με δυσκολίες στη μετακίνηση, οι οποίοι αναφέρονται υπό το γενικό χαρακτηρισμό σαν «εμποδιζόμενα άτομα».

Εν συντομία, Εμποδιζόμενα Άτομα νοούνται τα πρόσωπα εκείνα που λόγω κάποιας προσωπικής αιτίας, ιδιαιτερότητας ή κατάστασης αντιμετωπίζουν αυξημένες δυσκολίες είτε στη μετακίνηση τους, είτε στην πρόσβαση σε διάφορους χώρους, και ως τέτοια χαρακτηρίζονται:

- Τα άτομα με αναπηρίες κάθε είδους (προσωρινές ή μόνιμες)
- Οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, οι έγκυοι
- Τα άτομα που παρουσιάζουν μειωμένη ικανότητα αντίληψης και επικοινωνίας
- Τα άτομα που μεταφέρουν ογκώδη αντικείμενα ή μεταφέρουν νήπια σε καροτσάκι κ.α..

Η εξασφάλιση της δυνατότητας για ασφαλή και αυτόνομη μετακίνηση μέσα στην πόλη, σε συνδυασμό με την δυνατότητα για πρόσβαση στους χώρους συνάθροισης, αποτελεί προϋπόθεση για την ποιοτική και λειτουργική διαβίωση του καθένα από εμάς. Αυτό ισχύει γιατί είμαστε όλοι εν δυνάμει «εμποδιζόμενα άτομα» είτε σε κάποια φάση της ζωής μας, είτε λόγω συγκυριών καθ' όλη τη διάρκειά της. Όσο ποικίλες μπορεί να είναι οι αιτίες που μπορούν να καταστήσουν κάποιον «εμποδιζόμενο άτομο», άλλο τόσο πολύπλοκο είναι και να ορίσει κανείς τι χαρακτηρίζεται και τι δεν χαρακτηρίζεται ως «εμπόδιο». Υπάρχουν εμπόδια σταθερά και μόνιμα για όλους, όπως –για παράδειγμα- υψομετρικές διαφορές, ακάλυπτα ορύγματα και εργοτάξια των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, ολισθηρές επιφάνειες κ.α. Υπάρχουν τα κινητά εμπόδια, όπως φυτοδοχεία, διαφημιστικά πανό, εμπορεύματα, οχήματα κ.α. Υπάρχουν όμως και τα εμπόδια στάθμευσης, τα στέγαστρα των λεωφορείων, οι τηλεφωνικοί θάλαμοι, τα σήματα και οι σηματοδότες, τα οποία συνθέτουν τον απαραίτητο αστικό εξοπλισμό, αλλά ταυτόχρονα διαμορφώνουν ένα εξαιρετικά πολυσύνθετο και συχνά επικίνδυνο περιβάλλον για άτομα με αναπηρίες, όπως π.χ. τους τυφλούς.

Το έργο που ανατέθηκε από το Τ.Ε.Ε. / Τ.Κ.Μ. στην Ομάδα Εργασίας, την οποία εκπροσωπούμε, αφορούσε στην καταγραφή των εμποδίων πάνω σε μια ορισμένη διαδρομή και στη διατύπωση γενικής πρότασης για την απομάκρυνση των εμποδίων, την βελτίωση της προσβασιμότητας, και την αντιληπτική οργάνωση των διαδρομών μέσα στην πόλη.

Ιδανικά θα έπρεπε η πόλη μας να είναι προσπελάσιμη σε κάθε της σημείο, όχι μόνο στο κέντρο, αλλά και σε κάθε γειτονιά. Πολλές φορές αυτό δεν είναι εφικτό, είτε λόγω του ανάγλυφου του εδάφους, είτε λόγω ανυπερβλήτων υφιστάμενων κατασκευών που εμποδίζουν την πρόσβαση σε άτομα μειωμένης κινητικότητας, είτε λόγω των περιορισμών που προκύπτουν από τον πολεοδομικό σχεδιασμό: στενοί δρόμοι, στενά πεζοδρόμια, έλλειψη ακάλυπτων χώρων κ.λ.π.

Μια ρεαλιστική αντιμετώπιση του στόχου της προσπελασιμότητας αποτελεί η «χάραξη», δηλαδή η μελέτη και η αποκατάσταση με διάφορους τρόπους, βασικών κεντρικών διαδρομών μέσα στην πόλη, οι οποίες πιλοτικά θα οδηγήσουν στη σταδιακή βελτίωση και άλλων περιφερειακών διαδρομών. Ταυτόχρονα, ενώ η διαδρομή αποτελεί το μέσον για να φτάσει κανείς εκεί που θέλει, προαπαιτούμενο είναι να καταστεί προσπελάσιμος και ο στόχος της πορείας, δηλαδή το κτίριο ή ο χώρος προς τον οποίο προορίζομαστε. Κυριαρχεί η τάση να περιοριζόμαστε όλοι στο αυτονόητο, δηλαδή στην προσπελασιμότητα των δημοσίων κτιρίων, των δημοσίων υπηρεσιών, των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ή των υπηρεσιών υγείας, και συχνά μας διαφεύγει ως μηχανικούς ή δημοσίους λειτουργούς ότι τα «εμποδιζόμενα άτομα» ή τα άτομα με αναπηρίες πρέπει να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε κάθε χώρο αναψυχής, εστίασης, πολιτισμού, εκδηλώσεων, αθλητισμού κ.λ.π. Διαφορετικά η κάθε διαδρομή θα είναι άνευ νοήματος και ουσιαστικά χωρίς λειτουργική αξία..

Με το σκεπτικό αυτό, η διαδικασία που ακολούθησε η Ομάδα Εργασίας βασίστηκε σε συγκεκριμένη μεθοδολογία με την οποία κατ' αρχήν διατυπώθηκαν τα εξής κριτήρια για τον εντοπισμό της επιλέξιμης διαδρομής:

- Να υπάρχουν οι προϋποθέσεις για μια συνολική πρώτη εξέταση / παρουσίαση του θέματος σ' έναν περιορισμένο χώρο της πόλης, η οποία θα δώσει συμπεράσματα, που θα μπορούν να εφαρμοσθούν στο σύνολο της και να βοηθήσουν κατά το δυνατό μεγαλύτερο πλήθος χρηστών.
- Να είναι πολυσύχναστη περιοχή, εμπορική, με δημόσια κτίρια, αξιοθέατα και χώρους συνάθροισης κοινού (υπαίθριους / κλειστούς / δημόσιους / ιδιωτικούς).
- Να περιλαμβάνει κοινόχρηστους χώρους με διαφορετική μορφολογία (στενά αλλά και φαρδιά πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομους, «πεζόδρομους ήπιας κυκλοφορίας»).
- Να παρουσιάζει, σε μια πρώτη επισκόπηση, ποικιλία εμποδίων που θα καταγραφούν, θα αναλυθούν και θα σχολιασθούν, έτσι ώστε να καταδειχθεί η συνθετότητα του προβλήματος.
- Τέλος, η διαδρομή να είναι συνήθης, όχι εξεζητημένη, να φιλοξενεί μεγάλες ροές πεζών και σημαντικά σημεία προορισμού, και φυσικά να εξυπηρετείται από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Οφείλουμε να συμπληρώσουμε ότι η διαδρομή θα μπορούσε να αναφέρεται σε πρόσβαση ενός καθαρά αθλητικού χώρου στην πόλη, ενόψει και της συγκυρίας των Ολυμπιακών Αγώνων και Αθλητικών Εκδηλώσεων του 2004. Όμως, η ανάγκη για παράθεση περισσότερων «θεμάτων» για συζήτηση σε μια κεντρική ζώνη σε αντίθεση με μια αμιγώς αθλητική περιοχή (π.χ. άμεσης πρόσβασης στο Καραϊσκάκης Στάδιο), επιλέχθηκε για ανάλυση και σχολιασμό. Άλλωστε, τα ζητήματα εξασφάλισης προσβασιμότητας σε ολυμπιακές εγκαταστάσεις και αθλητικούς χώρους είναι μεγάλα ζητήματα τα οποία βεβαίως θα θιγούν στην ημερίδα αυτή, αν και αποτελούν από μόνα τους στοιχεία παρέμβασης.

Ως εμπόδια αντιμετωπίστηκαν τα στοιχεία που δυσχεραίνουν ή αποκλείουν την πρόσβαση ατόμων με σοβαρές κινητικές δυσκολίες, δηλαδή κυρίως τους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων και κατά δεύτερο λόγο τους τυφλούς.

Η διαδρομή που τελικά επιλέχθηκε έχει ως αφετηρία το σημερινό Δημαρχείο Θεσσαλονίκης, στη συνέχεια αφού διασχίσει την οδό Βενιζέλου και την οδό Εγνατία, κατεβαίνει τη Βενιζέλου από το αριστερό πεζοδρόμιο. Αμέσως μετά, στρέφεται προς τους πεζόδρομους της οδού Σολωμού και της οδού Σπανδωνή, διασχίζει την οδό Ερμού και κινείται στο νότιο πεζοδρόμιο της οδού Ερμού, στρίβοντας δεξιά στην οδό Κομνηνών. Στη συνέχεια, κινείται διαμέσου της οδού Βασιλέως Ηρακλείου και καταλήγει στην οδό Αριστοτέλους. Στη συνέχεια διασχίζει την Τσιμισκή και κινείται επί της Αριστοτέλους από

την πλευρά του «Ολύμπιον» και μετά επί της οδού Μητροπόλεως από το βόρειο πεζοδρόμιο με κατεύθυνση την Πλατεία Ελευθερίας. Μέσω της οδού Οπλοποιού η διαδρομή «περιπλανιέται» στα Λαδάδικα και ολοκληρώνεται στην Πλατεία Μαριχόβου.

Το μήκος της πορείας είναι περίπουμ, η χρονική διάρκεια της μετρήθηκε γύρω στα 25' **λεπτά της ώρας** (σε συνθήκες περιπάτου). Ο εντοπισμός των εμποδίων πραγματοποιήθηκε σε ώρες αιχμής για τη λειτουργία της αγοράς αλλά και σε ημέρες αργίας.

Από τη μελέτη της διαδρομής προέκυψαν ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις, οι οποίες τεκμηριώθηκαν με φωτογραφική αποτύπωση, βιντεοσκόπηση και καταγραφή σε ειδικά έντυπα. Αυτές θα παρουσιαστούν ανά τύπο εμποδίου:

Ράμπες (κεκλιμένα επίπεδα):

Γενικά παρατηρείται τήρηση της υποχρέωσης κατασκευής ράμπας στις διαβάσεις πεζών. Παρόλα αυτά όμως οι ράμπες (κεκλιμένα επίπεδα):

- Δεν καλύπτουν όλες τις πλευρές μιας διασταύρωσης (π.χ. απουσιάζουν στην άνω γωνία των οδών Βενιζέλου και Εγνατία).
- Παρουσιάζουν κακοτεχνίες (δημιουργούν χαρακτηριστικό «σκαλί» με το οδόστρωμα, όπως π.χ. στις ράμπες των οδών Μητροπόλεως –διασταύρωση- με Βενιζέλου), παγίδες (στόμιο φρεατίου στη ράμπα οδού Ρογκότη με οδό Μητροπόλεως και επιμήκης σχάρα πλάτους 10εκ. στη διασταύρωση Μητροπόλεως με Κομνηνών), φθορές λόγω έλλειψης συντήρησης (Κομνηνών με Ερμού).
- Καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, κάδους απορριμμάτων (Βασιλέως Ηρακλείου), παράνομες επεκτάσεις περιπτέρων (Τσιμισκή) και χρησιμεύουν για την άνοδο και κίνηση ή στάθμευση δικύκλων στο πεζοδρόμιο (Τσιμισκή με Αριστοτέλους).
- Οι διαστάσεις τους είναι οριακές (οι ελάχιστες οριζόμενες από τους κανονισμούς), μάλιστα συχνά μέρος τους καταλαμβάνεται από σηματοδότες και σήματα της Τροχαίας, ενώ πουθενά δεν αντιμετωπίζονται με ενιαία κυκλική διαμόρφωση σε όλο το μήκος και το φάρδος του πεζοδρομίου και με ομοιόμορφη βύθιση του κρασπέδου.
- Εκτός ίσως από τις ράμπες της **οδού** Τσιμισκή και της **οδού** Μητροπόλεως, οι υπόλοιπες αποτελούν «ξένο σώμα» από αισθητική άποψη.

Άξιο σχολιασμού είναι ότι τα Λαδάδικα είναι απολύτως απροσπέλαστα από τα ΑμεΑ. Φαίνεται καθαρά ότι δεν καταβλήθηκε μέριμνα για ράμπες ή για άλλου είδους κάλυψη των ανισοσταθμιών. Όσο κι αν ακούγεται απίστευτο, ένας χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου δεν έχει με κανένα τρόπο εύκολη πρόσβαση όχι μόνο στους κλειστούς χώρους αλλά ούτε καν στους υπαίθριους χώρους αναψυχής των Λαδάδικων.

Κινητά εμπόδια

Η «περιοχή έρευνας» (όπου δηλαδή κινηθήκαμε) εντάσσεται στο λεγόμενο «εμπορικό κέντρο» Άρα, η κατάληψη του ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου (πεζοδρομίου, οδοστρώματος, πλατείας) από εμπορεύματα σε μόνιμες σταθερές ή ημιμόνιμες / κινητές κατασκευές και από τραπεζοκαθίσματα, έχει ζωτική σημασία για τον επιχειρηματικό κόσμο!

Το αποτέλεσμα: μια «τριτοκοσμική» εικόνα υποβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος, όπου η κίνηση του πεζού δυσχεραίνεται ποικιλοτρόπως, είτε έχει είτε δεν έχει κινητικά προβλήματα.

Στο άνω (βόρειο) πεζοδρόμιο της Βασιλέως Ηρακλείου (αγορά «Μοδιάνο») ο πεζός είναι αναγκασμένος με κίνδυνο της ζωής του να βαδίζει στο οδόστρωμα (ή να ισορροπεί στο κράσπεδο αν έχει αυξημένες ακροβατικές ικανότητες) για να αποφύγει τη σύγκρουση με τα μανάβικα, ενώ αν επιλέξει το κάτω πεζοδρόμιο θα κινηθεί ανάμεσα σε ογκώδη ψυγεία με αλίπαστα -τα οποία παραμένουν στο πεζοδρόμιο ακόμη και τις ώρες που η αγορά είναι κλειστή-, βαρέλια με τουρσιά και ετοιμόρροπα ράφια με υαλικά. Τα «Λουλουδάδικα» δε της Βασιλέως Ηρακλείου με την οδό Κομνηνών, για την αναβάθμιση των οποίων τόσο μακροχρόνιος και πολυέξοδος αγώνα έγινε από το ΥΠ.ΠΟ. και το Δήμο Θεσσαλονίκης έχουν καταλάβει και το τελευταίο τετραγωνικό εκατοστό κοινοχρήστου χώρου γύρω τους με το θράσος του «γραφικού», και την νοοτροπία του «οικοπεδούχου».

Στην αγορά Βλάλη το προβλεπόμενο πεζοδρόμιο γύρω από τα καταστήματα αποτελεί ένα εξαιρετικό υπαίθριο χώρο έκθεσης εμπορευμάτων, οπότε ο χρήστης αμαξιδίου ή ένας συμπολίτης μας με προβλήματα όρασης είναι αναγκασμένος να κινηθεί στο κεντρικό λιθόστρωτο και να υφίσταται συνεχείς κραδασμούς στη μια περίπτωση και κίνδυνο πτώσης και τραυματισμού στην άλλη.

Τα παραδείγματα στην οδό Κομνηνών (εκατέρωθεν αδιαπέραστη) και στο «Ολύμπιον» (όπου τα τραπεζοκαθίσματα έχουν επεκταθεί και στην κεντρική νησίδα) είναι χαρακτηριστικά για την νοοτροπία και το βαθμό πολιτισμού αυτής της πόλης (που όμως δεν είναι αποκλειστικότητα ανά τον ελλαδικό χώρο!).

Άλλα πεζοδρόμια, όπως αυτό της οδού Βενιζέλου, της οδού Κομνηνών με Βασιλέως Ηρακλείου και της οδού Μητροπόλεως χάνουν το μισό ή και όλο τους το πλάτος από τα παρανόμως σταθμευμένα δίκυκλα και τους πάγκους μικροπωλητών, ενώ γύρω από κάθε περίπτερο η κίνηση γίνεται υπό προϋποθέσεις, ανάλογα με τις επεκτατικές διαθέσεις του εκάστοτε περιπτερούχου.

Μόνιμα εμπόδια

Λίγοι μπορεί να έχετε παρατηρήσει ότι η υφιστάμενη διαμόρφωση της κεντρικής νησίδας της Αριστοτέλους αποκλείει την εγκάρσια διάσχιση της από χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου με αποτέλεσμα την υποχρεωτική του κίνηση είτε στο οδόστρωμα είτε κατά μήκος της οδού μέχρι να μπορέσει να βρει ισόπεδη επιφάνεια (και αυτό δεν συμβαίνει ούτε καν επί της Τσιμισκή, στο χαρακτηριστικό ρολόι.

Τα υλικά επίστρωσης, είτε με την ολισθηρότητα τους (οδός Αριστοτέλους) είτε με το έντονο ανάγλυφο (Βλάλη, Λαδάδικα) δημιουργούν από μόνα τους δυσχερείς συνθήκες στην ασφαλή μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρία.

Επίσης μόνιμες κατασκευές που εξέχουν από την Οικοδομική Γραμμή, όπως βιτρίνες καταστημάτων, βαθμίδες, ακόμη και ράμπες, γυάλινες πόρτες που ανοίγουν προς τα έξω για λόγους πυρασφάλειας ή εξοικονόμησης χώρου, μπορούν να δημιουργήσουν πολύ σοβαρές παγίδες στα άτομα μειωμένης όρασης, μειωμένης αντιληπτικής ικανότητας ή ακόμη και σε κάποιον αφηρημένο.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι όλες αυτές οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον εκάστοτε ισχύοντα ΓΟΚ, τον κτιριοδομικό κανονισμό ή τον κανονισμό πυρασφάλειας, πρέπει να ικανοποιούνται σε βάρος του ιδιωτικού χώρου, με υποχώρηση προς τα μέσα και όχι σε βάρος του κοινόχρηστου χώρου. Παρόμοια οι όποιες κατασκευές για την προβολή και έκθεση εμπορικών ειδών πρέπει να ολοκληρώνονται στην οικοδομική γραμμή, και όχι να ξεκινούν απ' αυτήν -όπως είναι η σημερινή πρακτική-.

Η παραδοχή της αυθαιρεσίας από τους φορείς που διαχειρίζονται τον κοινόχρηστο χώρο και ιδιαίτερα τους δήμους και τις νομαρχίες και η νομιμοποίηση της διατήρησής της στο διηνεκές με την επιβολή προστίμων, δεν αποτελεί πρακτική που θα οδηγήσει κάποτε στην απελευθέρωση του κοινόχρηστου χώρου και την απόδοσή του στους πεζούς.

Η αποκατάσταση της προσπελασιμότητας των διαδρομών είναι σύνθετο πρόβλημα αλλά όχι ανεπίλυτο. Τεχνικές λύσεις εμείς οι μηχανικοί είμαστε σε θέση να επεξεργαστούμε και να προτείνουμε. Θα πρέπει όμως αντίστοιχα να γίνει κατανοητό από τους επιχειρηματικούς κύκλους και τους δημόσιους φορείς ότι το πεζοδρόμιο ανήκει σε όλους, προορίζεται για τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων, η δε άνετη κίνηση πάνω σ' αυτό αποτελεί ουσιαστικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της ποιότητας ζωής μέσα στην πόλη.

Προς την κατεύθυνση αυτή, η Ομάδα Εργασίας προτείνει την υλοποίηση μιας δέσμης μέτρων, που στόχο έχουν την αποκατάσταση της προσπελασιμότητας του δημόσιου και του ιδιωτικού χώρου, τη βελτίωση της χρηστικότητας του πεζοδρομίου και την αντιληπτική οργάνωση του αστικού περιβάλλοντος:

1. **Θέσπιση Κανονισμού Λειτουργίας Κοινόχρηστου Χώρου**, με νομοθετική ρύθμιση που θα έχει πανελλαδική ισχύ και θα εξειδικεύεται ενδεχομένως για τα ιστορικά αστικά κέντρα. Μπορεί να βασιστεί σε παρόμοιες προσπάθειες στους Δήμους Αθηναίων, Θεσσαλονίκης, «Αθήνα 2004» κ.λπ.
2. Έλεγχος τήρησης προδιαγραφών προσβασιμότητας τόσο κατά το στάδιο έκδοσης οικοδομικής άδειας οποιουδήποτε κτιρίου όσο και κατά το στάδιο κατασκευής, με ιδιαίτερη έμφαση στην ορθή εφαρμογή του υψομέτρου από του Δήμους. Ειδικότερα για τις Μελέτες Δημοσίων Έργων να προβλέπεται η σύνταξη ειδικού Τεύχους Τεκμηρίωσης για την τήρηση των προδιαγραφών για ΑμεΑ (με σχέδια, επιλογή υλικών και εξοπλισμού, σήμανση κτιρίων κ.α.) αντίστοιχου εκείνου του προγράμματος ποιότητας.
3. Δημιουργία συστήματος παραγωγής και παροχής πληροφοριών σε ΑμεΑ σχετικά με την προσπελασιμότητα της πόλης, σε σχέση με το σύνολο της αλυσίδας μετακίνησης. Έκδοση καταλλήλων οδηγών, σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή, με δυνατότητες συνεχούς εμπλουτισμού και επικαιροποίησης.
4. Εξασφάλιση προσπελασιμότητας και φιλοξενίας ΑμεΑ σε κάθε μεγάλη πολιτιστική, αθλητική ή εκθεσιακή διοργάνωση που αναλαμβάνει η πόλη. Δημιουργία ειδικής γραμματείας για την υποστήριξη και την διευκόλυνση ΑμεΑ από το στάδιο σχεδιασμού κάθε εκδήλωσης μέχρι και την υλοποίηση της.
5. Επιβολή ειδικών μέτρων (όπως γίνεται με την πυρασφάλεια) για την εξασφάλιση προσπελασιμότητας (είσοδος / έξοδος, χώροι υγιεινής, σήμανση κ.α.) πριν την έκδοση άδειας λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (περιλαμβάνονται εδώ τα καταστήματα αναψυχής, εστίασης, τροφίμων, supermarkets, αρτοποιεία, ζαχαροπλαστεία, κομμωτήρια, καφενεία, φαρμακεία κ.α.) και άλλων ειδικών λειτουργιών (π.χ. εκπαιδευτηρίων, φροντιστηρίων κ.α.).
6. Έλεγχος τήρησης προδιαγραφών ασφαλείας στα εκτελούμενα έργα σε κοινόχρηστους χώρους (περίφραξη ορύγματος, σήμανση, προστατευμένη πορεία πεζών, απομάκρυνση προϊόντων εκσκαφής, κ.α.) και σε περιπτώσεις ικριωμάτων σε πεζοδρόμια (περίφραξη εργοταξίων, σήμανση, ασφαλής διέλευση πεζών, αποφυγή κινδύνων πτώσης υλικών κ.α.)
7. Ενημέρωση, ευαισθητοποίηση και έλεγχος των επιχειρήσεων που παραδοσιακά καταλαμβάνουν μέρος του κοινόχρηστου χώρου, με ευθύνη των συλλογικών τους οργάνων και των φορέων διαχείρισης της πόλης. Εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς με σεβασμό στον πολίτη και τη δημόσια υγεία.
8. Δημιουργία μηχανισμού άμεσης απομάκρυνσης των αυθαίρετων κινητών ή σταθερών εμποδίων (π.χ. Συνεργείο Καθαριότητας με τα απαραίτητα εργαλεία για αποξήλωση) χωρίς υποχρέωση τήρησης διαδικασίας για την ενημέρωση του παραβάτη.

9. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης, ιδιαίτερα πάνω σε ράμπες και πεζοδρόμια. Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ σε καίρια σημεία της πόλης και έξω από δημόσια κτίρια.
10. Επαρκής εκπαίδευση των φοιτητών των Πολυτεχνικών Σχολών καθώς και των νέων και παλιών μηχανικών για τις υποχρεώσεις τήρησης προδιαγραφών ΑμεΑ σε κάθε μορφή σχεδιασμού, μέσω κατάλληλων μαθημάτων, σεμιναρίων, εργαστηρίων και ειδικών εκδόσεων.

Απαραίτητος ο συντονισμός των φορέων για:

- Εξασφάλιση και λειτουργία ελεύθερων διαδρομών άμεσης προσπέλασης
- Οργάνωση δικτύου συνεχών ελεύθερων διαδρομών από την αποβίβαση από λεωφορεία στις στάσεις μέχρι και τους τελικούς προορισμούς
- Βελτίωση της χρηστικότητας των διαδρομών με :
 - Απομάκρυνση άχρηστων αντικειμένων
 - Ομαδοποίηση πινακίδων σήμανσης
 - Συγκέντρωση διαφημιστικών πινακίδων
 - Ομαδοποίηση διάσπαρτου αστικού εξοπλισμού
 - Συντήρηση και προστασία πρασίνου
 - Ενίσχυση εξοπλισμού για ΑμεΑ και για όλους (σήμανση, πληροφόρηση, σημεία στάσης και ανάπαυσης, βρύσες πόσιμου νερού, WC)
- Εξασφάλιση συνεχούς λωρίδας κυκλοφορίας καθαρού πλάτους **0.85-0.90** μέτρων ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ιδιαίτερα για τυφλούς
- Συντήρηση και βελτίωση του φωτισμού
- Τήρηση προδιαγραφών ασφαλείας σε εργοτάξια ΟΚΩ και ιδιωτικού τομέα

Επίλογος

Οι άνθρωποι δεν έρχονται στον κόσμο με τις ίδιες ικανότητες. Γεννιούνται όμως ίσοι κατά τα δικαιώματά τους. Η πρόκληση για μας τους μηχανικούς είναι να εξασφαλίσουμε ποιότητα ζωής, δυνατότητα ενσωμάτωσης στην κοινωνία και διευκόλυνση της αυτόνομης και αξιοπρεπούς διαβίωσης στα Άτομα με Αναπηρίες αλλά και σε όλα τα «εμποδιζόμενα» άτομα, μέσα από το έργο μας στο δημόσιο χώρο και στις ιδιωτικές κατασκευές.