

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΕΛΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΓΙΑ ΤΑ
ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ (ΑΜΕΑ) ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΤΗΣ ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ

ΘΑΝΑΣΗΣ Κ. ΠΑΠΑΔΑΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ

1.- ΤΟ ΠΛΛΙΣΙΟ

Σε μια προσπάθεια αναβάθμισης του πολεοδομημένου περιβάλλοντος, βελτίωσης των όρων λειτουργίας και της ποιότητας ζωής στις οικιστικές περιοχές του Δήμου, διαμορφώθηκε η σκέψη για την αντιμετώπιση του ζητήματος της προσπελασιμότητας και της βελτίωσης της κίνησης των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ).

Σε αυτή την κατεύθυνση, ορισμένα έργα για την βελτίωση της κίνησης ΑΜΕΑ εντάχθηκαν στο Τεχνικό Πρόγραμμα του 1991 στις 03-12-1990. Επιπρόσθετα στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος "POVERTY-3" αποφασίστηκε η εκπόνηση των τεχνικών μελετών και εργασιών για τους Δήμους Ευόσμου, Μενεμένης και Ελευθερίου-Κορδελιού που συμμετέχουν στο Πρόγραμμα αυτό.

Οι μελέτες αυτές ανατέθηκαν στις τεχνικές υπηρεσίες των τριών (3) Δήμων με στόχο την εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος για την διακίνηση ΑΜΕΑ.

Σε αυτό το κείμενο παρουσιάζεται η προσπάθεια διαμόρφωσης ενός πλαισίου μελετών για την διακίνηση & προσπελασιμότητα ΑΜΕΑ για λογαριασμό του Δήμου της Μενεμένης.

2.- ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Ο Δήμος της Μενεμένης καθώς και οι Δήμοι Ευόσμου & Ελευθερίου-Κορδελιού, παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά στην απασχόληση, στο δομημένο περιβάλλον, στη κατάσταση των υποδομών και του κοινωνικού εξοπλισμού.

Είναι γνωστό ότι αποτελούν τμήμα της Δυτικής και δευτέρας κατηγορίας, της υποβαθμισμένης Θεσσαλονίκης. Της θεσ/νίκης με την συνύφανση της κατοικίας με τη βιομηχανία. Των στρατοπέδων

με αποθηκευτικούς χώρους και συνεργεία. Του χονδρεμπορίου & των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ.

Πρόσθετα χαρακτηριστικά της περιοχής αυτής είναι τα χαμηλά εισοδήματα και η απασχόληση κυρίως στο δευτερογενή τομέα.

Συνοδευτικά αναφέρουμε:

Από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του Κοινωνικού προγράμματος "POVERTY-3", προκύπτει ότι οι οικογένειες που έχουν άτομα με ειδικές ανάγκες αποτελούν το φτωχότερο τμήμα του πληθυσμού. Αποτελούν το 5% του πληθυσμού της περιοχής. Από αυτούς το 57% είναι άνδρες ενώ το 43% είναι γυναίκες.

Ωστόσο χαμηλό ποσοστό αναπήρων γεννήθηκε στην περιοχή (19%) ενώ 8% κατοικεί στους Δήμους αυτούς, λιγότερο από (5) πέντε χρόνια. Ακόμα το 4% των αναπήρων έχει έλθει από το εξωτερικό. Από αυτό μπορεί να συναχθεί ότι στρώματα επαναπατριζόμενων μεταναστών, εγκαθίστανται στην περιοχή και γενικότερα στη Δυτική Θεσ/νίκη.

Ελκύει η περιοχή αυτή άλλωστε, στρώματα χαμηλών εισοδημάτων και λειτουργεί ως αποδέκτης για την μόνιμη εγκατάστασή τους.

Τέλος είναι περιττό να αναφέρουμε ότι η κατάσταση του πολεοδομημένου περιβάλλοντος είναι απαράδεκτη για όλες τις κατηγορίες των πολιτών. Η κίνηση και η προσπελασιμότητα των δημοσίων χώρων είναι εξαιρετικά δυσχερές.

Τα στενά πεζοδρόμια, η έλλειψη ραμπών, οι κλειστές διαβάσεις των πεζών από παρκαρισμένα αυτ/τα, η έλλειψη χώρων και εγκαταστάσεων αστικού εξοπλισμού αναγκάζουν για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ είναι η "εικόνα" του σήμερα, παρά τις αξιολογικές προσπάθειες των τελευταίων χρόνων, εκ μέρους των Δήμων για την κατασκευή έργων κοινωνικού εξοπλισμού, και αναδιαμόρφωσης του πολεοδομημένου

περιβάλλοντος.

3.- ΣΤΟΧΟΣ

Όπως είναι διαμορφωμένη η κατάσταση σήμερα, μόνο η Αυτοδιοίκηση μπορεί να αναλάβει πρωτοβουλίες για την βελτίωση του πολεοδομημένου περιβάλλοντος και την αυτονομη διακίνηση ΑΜΕΑ στη πόλη.

Απαιτείται ένα ολοκληρωμένο πλέγμα παρεμβάσεων γι' αυτό το σκοπό. Ένας μόνο τομέας είναι η βελτίωση των υποδομών. Ζητήματα που σχετίζονται με την επαγγελματική κατάρτιση των ΑΜΕΑ, την δημιουργία χώρων για εξειδικευμένη και υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, ώστε να ενσωματωθούν στον παραγωγικό ιστό, είναι ανοιχτά.

Στόχος επομένως πρέπει να είναι η ισότιμη ένταξη των ΑΜΕΑ στην κοινωνική, πολιτιστική και οικονομική δραστηριότητα. Στην κατεύθυνση αυτή οι Δήμοι και κυρίως οι Δήμοι Μενεμένης, Ευόσμου Βλευθερίου-Κορδελιού (που συμμετέχουν σε διάφορα πιλοτικά προγράμματα) πρέπει να αναλάβουν σοβαρές πρωτοβουλίες. Η ίδρυση ειδικού γραφείου για ΑΜΕΑ πρέπει να είναι το πρώτο βήμα.

Τέλος υποστηρίζουμε ότι μόνο οι Δήμοι μπορούν ν' αντιμετωπίσουν το πρόβλημα αυτό, καθόσον ο Οργανισμός Ρυθμιστικού που πήρε μια αξιολογη πρωτοβουλία, έχει αποδραστηριοποιηθεί από ειδικούς επιστήμονες και προσωπικό, που θα μπορούσε να συντονίσει τις δραστηριότητες αυτές της αυτοδιοίκησης, και εκ των πραγμάτων αδυνατεί να παίξει τον ρόλο του που απορρέει από το Ν.1561/85.

4.- ΤΟ ΘΕΜΑ

Εκείνο που πρέπει να αντιμετωπίσουμε είναι η υλοποίηση ενός ενιαίου δικτύου παρεμβάσεων, αναφορικά με την ανάπτυξη της

τεχνικής υποδομής για την αυτόνομη διακίνηση ΑΜΕΑ.

Σημειώνουμε ότι στα ΑΜΕΑ περιλαμβάνουμε τα άτομα της τρίτης ηλικίας, τις έγκυες και όσους οδηγούν αμαξίδια (αναπηρικά ή παιδικά), τα νοσηλευόμενα άτομα, τα προσεβητικά άτομα και τα άτομα που έχουν κάθε μορφής αναπηρία μόνιμη ή προσωρινή.

Επομένως η κατάργηση των δομικών φραγμών και η βελτίωση του πολεοδομημένου περιβάλλοντος για την αυτόνομη διακίνηση των ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους και τα ειδικά κτίρια του Δήμου αποτελούν το αντικείμενο των προτάσεων και των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

4.1.- ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΙΔΕΑ

Κεντρική ιδέα του σχεδιασμού είναι η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου επικοινωνίας των τριών (3) Δήμων μέσω ειδικών ρυθμίσεων που θα εξασφαλίζουν την άνετη και ασφαλή πρόσβαση των ΑΜΕΑ στους χώρους κοινωνικού εξοπλισμού, αναψυχής και τα δημόσια κτίρια. Μέσο για την υλοποίηση αυτής της ιδέας είναι ο σχεδιασμός -υλοποίηση των ολοκληρωμένων παρεμβάσεων στους τρεις (3) Δήμους και κατόπιν η συγκεκριμενοποίηση - υλοποίηση -κατασκευή των βασικών αξόνων σύνδεσης των Δήμων, ώστε να προκύψει ένα ανεξάρτητο σύστημα ουσιαστικής επικοινωνίας για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Αποτέλεσμα αυτής της πρότασης, θα είναι η κίνηση -πρόσβαση των ΑΜΕΑ στις βιβλιοθήκες, στα αθλητικά κέντρα, στα ΚΑΠΗ, στα Δημαρχεία κλπ. των τριών (3) Δήμων. Είναι κάτι σημαντικό & σημαντικότερο μια δραστηριότητα με κοινωνικές προεκτάσεις που ξεκινά ακριβώς από τις δυτικές συνοικίες.

4.2.- Η ΠΡΟΤΑΣΗ

Δεδομένα για την μελέτη αυτή είναι οι κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού και των Γενικών Πολεοδομικών των Δήμων. Προσδιορίζουμε σε επίπεδο Δήμου τις χρήσεις για εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού, αναψυχής και εξυπηρέτησεων, ώστε προοπτικά να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα σύνδεσης, προοπτικότητας και κίνησης προς τους χώρους αυτούς. (χάρτης 2)

Στο επίπεδο της πολεοδομικής οργάνωσης των Συνοικισμών του Δήμου (σχέδια 3α-3β) γίνεται ο καθορισμός των κλινοχρήστων χώρων για κοινωνικό εξοπλισμό και αναψυχή.

Προσδιορίζουμε επακριβώς τους υφιστάμενους αλλά & τους προβλεπόμενους χώρους για εκπαίδευση, κοινωνική πρόνοια, πολιτισμό, αθλητισμό. Ετσι θα είναι δυνατή, μετά την πρώτη φάση κατασκευής των έργων για ΑΜΕΑ, η πρόβλεψη όλων των απαραίτητων έργων για την κίνηση των ΑΜΕΑ ταυτόχρονα με την μελέτη -κατασκευή των έργων κοινωνικού εξοπλισμού, αναψυχής κλπ.

Επίσης καθορίζεται το σύστημα κυκλοφορίας & ιεράρχησης του οδικού δικτύου. Καθορίζονται οι πεζόδρομοι, οι τοπικοί οδικοί άξονες, οι αρτηρίες.

Μέσω του προσδιορισμού των διαφόρων παραμέτρων που επενεργούν στο σύστημα της πολεοδομικής οργάνωσης συστηματοποιείται η περιοχή με τις κυρίως αστικές λειτουργίες (εμπορική δραστηριότητα κλπ) και γίνεται η σήμανση των κεντρικών δημοσίου ενδιαφέροντος. Ο σαφής καθορισμός αυτών και ακόμα η σχεδίαση των χώρων αθλητισμού και πρασίνου (χάρτες 4α-4β) καθιστούν την περιοχή μελέτης ευανάγνωστη και είναι εύκολο να προσδιορίσει κανείς το πλαίσιο των παρεμβάσεων για την προοπτικότητα των ΑΜΕΑ.

4.3.- ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΤΡΩΝ

Το προτεινόμενο σύστημα πολεοδομικών παρεμβάσεων για ΑΜΕΑ αφορά:

- α) επεμβάσεις στον αστικό εξοπλισμό του Δήμου
- β) διορθωτικές επεμβάσεις στα κτίρια Δημοσίων φορέων ώστε να καταστούν προσπελάσιμα από ΑΜΕΑ.

Βέβαια για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του ζητήματος, είναι αναγκαία η παρέμβαση στο σύστημα των μαζικών μεταφορών, ώστε να εξασφαλιστεί η μετακίνηση των ΑΜΕΑ. Η εξυπηρέτηση αυτή αφορά την μεταφορά των ΑΜΕΑ σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα. Επόμενα σε επίπεδο ΤΕΔΚ μπορεί να αντιμετωπιστεί το ζήτημα στην κατεύθυνση της προσαρμογής του λεωφορειακού συστήματος, με κατάλληλες μετρατοπές, για εξασφάλιση της προσπελασιμότητας.

Εναλλακτικές προτάσεις για σύστημα μίνι-λεωφορείων κλπ. υπάρχουν, ωστόσο υπερβαίνουν την κλίμακα για την οποία γίνονται οι προτάσεις.

Εκείνο που είναι εφικτό & εξυπηρετεί την μεταφορά των ΑΜΕΑ είναι η δρομολόγηση ενός (1) λεωφορείου, ως εσωτερική συγκοινωνία στους τρεις Δήμους. Μια ειδική μελέτη μπορεί να καταδείξει την ωφελιμότητα για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των πολιτών από και προς κομβικά σημεία πολλαπλών εξυπηρετήσεων.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για αυτόνομη διακίνηση ΑΜΕΑ παρουσιάζονται συνολικά στους χάρτες 4α-4β. Είναι παρεμβάσεις στο αστικό τοπίο και αφορούν:

- την διεύρυνση του δικτύου πεζοδρόμων
- την κατάσκευή ράμπων στα πεζοδρόμια, στις εισόδους των δημοσίων κτιρίων και στους υπαίθριους χώρους αναψυχής και αθλητισμού

- την κατασκευή χώρων στάθμευσης για οχήματα ΑΜΕΑ
- την κατασκευή ειδικών τηλεφωνικών θαλάμων για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ
- την τοποθέτηση ηχητικής - φωτεινής σήμανσης στους σηματοδότες των βασικών οδικών αξόνων
- την βελτίωση των διαφόρων εγκαταστάσεων που αφορούν τον αστικό εξοπλισμό, μέσω ειδικών εργασιών (διαγράμμιση κλπ) ώστε να καταστούν ευχρήστες για τα ΑΜΕΑ.

Κατ'αυτή την έννοια στο επίπεδο της χωροθέτησης και του αστικού σχεδιασμού, καθορίζονται τόσο το πλαίσιο όσο και το περιεχόμενο για συγκεκριμένες παρεμβάσεις.

Τέλος σε ότι αφορά στο εσωτερικό των κτιρίων, πρέπει απαράγκλιτα εφεξής να τηρούνται οι προδιαγραφές για την εξασφάλιση της προσπελασιμότητας στα νέα κτίρια και να γίνουν τομεακές μελέτες για την διακίνηση ΑΜΕΑ στις κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις, (W.C. - τηλέφωνο - καθιστικά κλπ) των κτιρίων αυτών.

4.4.- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Με βάσει τους χάρτες της πολεοδομικής οργάνωσης και του προτεινόμενου δικτύου για την προσπελασιμότητα των ΑΜΕΑ έχουμε προβεί σε εξειδίκευση και αναλυτική προμέτρηση -κοστολόγηση των απαραίτητων εργασιών, ώστε να γνωρίζουμε το συνολικό κόστος των προτεινόμενων μέτρων ανά τιμή μονάδας.

Ετσι στο δεύτερο μέρος της μελέτης αυτής το σύνολο των οκτώ (8) πινακίδων - σχεδίων μας παρέχουν πληροφορίες και καθιστούν ευανάγνωστες και άμεσα λειτουργικές τις προτεινόμενες παρεμβάσεις. Πιο συγκεκριμένα εξειδικεύονται μέτρα και έχουν γίνει, προμέτρηση εργασιών και τεχνοοικονομικές μελέτες για τις παρακάτω κατηγορίες.

α.- ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ - ΜΟΝΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

- προστατευτικά κυκλιδώματα πεζοδρομίου
- κατασκευή ελεύθερου πεζοδρομίου για κίνηση ΑΜΕΑ
- προμήθεια - τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων
- διαγράμμιση μόνιμων στοιχείων αστικού εξοπλισμού

β.- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- εξοπλισμός χώρων ανάπαυσης - κίνησης ΑΜΕΑ
- κατασκευή χτιστής Γαρντινιέρας

γ.- ΡΑΜΠΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΙΔΩΝ

- κατασκευή εξωτερικής ράμπας πεζοδρομίου

δ.- ΡΑΜΠΕΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

- ράμπες για κτίρια

ε.- ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΡΟΜΩΝ - ΚΤΙΡΙΩΝ

- ρυθμιστικές - πληροφοριακές πινακίδες

στ.- ΕΙΔΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΜΕΑ

- κατασκευή ράμπας στο χώρο στάθμευσης

- ρυθμιστικές - πληροφοριακές πινακίδες

5.- ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΑΜΑΞΙΔΙΑ

- ανελκυστήρας και για αμαξίδια

η.- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΙ ΘΑΛΑΜΟΙ ΑΜΕΑ

- τηλεφωνικός θάλαμος για ΑΜΕΑ

- ράμπα και πινακίδα για τηλ. θάλαμο ΑΜΕΑ

Σε εφαρμογή των μελετών αυτών, είναι δυνατή η άμεση καταγραφή, προμέτρηση των ποσοτήτων και ο προσδιορισμός των συγκεκριμένων επεμβάσεων, ώστε με πληρότητα να γνωρίζουμε το συνολικό κόστος.

Επόμενα ο Δήμος, ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες (χρηματοδοτική ικανότητα, υλοποίηση τεχνικού προγράμματος κλπ.) μπορεί με ένα συστηματικό τρόπο να υλοποιεί μέτρα αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος που θα επιδρούν καταλυτικά όχι μόνο στην άνετη κίνηση των ΑΜΕΑ αλλά όλων των πολιτών που αισθάνονται εγκλωβισμένοι σε ένα περιβάλλον εχθρικό, σε ένα περιβάλλον που δεν τους παρέχει τις στοιχειώδεις εξυπηρέτησεις για την ασφαλή και ευχάριστη διακίνησή τους.

ΜΙΚΡΗ ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Ένα μέτρο που προτείνεται, ως άμεσα υλοποιήσιμο, είναι η χάραξη - κατασκευή ενός ενιαίου ποδηλατόδρομου που θα συνδέει τις κεντρικές περιοχές και των τριών (3) Δήμων. Επομένως παράλληλα με τα μέτρα και τους τρόπους σύνδεσης των Δήμων για την κίνηση των ΑΜΕΑ να ιδωθεί και η κατασκευή του ποδηλατόδρομου αυτού.

5.- ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι Δήμοι Μενεμένης, Ελευθερίου-Κορδελιού και Ευόσμου πρέπει να αναλάβουν σοβαρή πρωτοβουλία για την υλοποίηση των μελετών

αυτών. Σε συνδυασμό με το "Πρόγραμμα Φτώχεια-3" ο στόχος είναι πιο ρεαλιστικός.

Εκτός από τις ευεργετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, η κατασκευή των έργων αυτών, επιδρά θετικά στην κοινωνική συνείδηση καθώς αναγνωρίζονται τα δικαιώματα για την διακίνηση των ΑΜΕΑ και την κυκλοφορία των πεζών.

Τέλος η υλοποίηση του προγράμματος αυτού θα είναι μια ώθηση για την υλοποίηση των μέτρων που αφορούν τα ζητήματα των κοινωνικών παροχών και επαγγελματικής κατάρτισης των ΑΜΕΑ.

Μόνο τότε θα αναγνωριστεί πρακτικά το δικαίωμα των ΑΜΕΑ στην εργασία, στην εκπαίδευση, στην επαγγελματική αποκατάσταση, στον πολιτισμό και την αναψυχή.