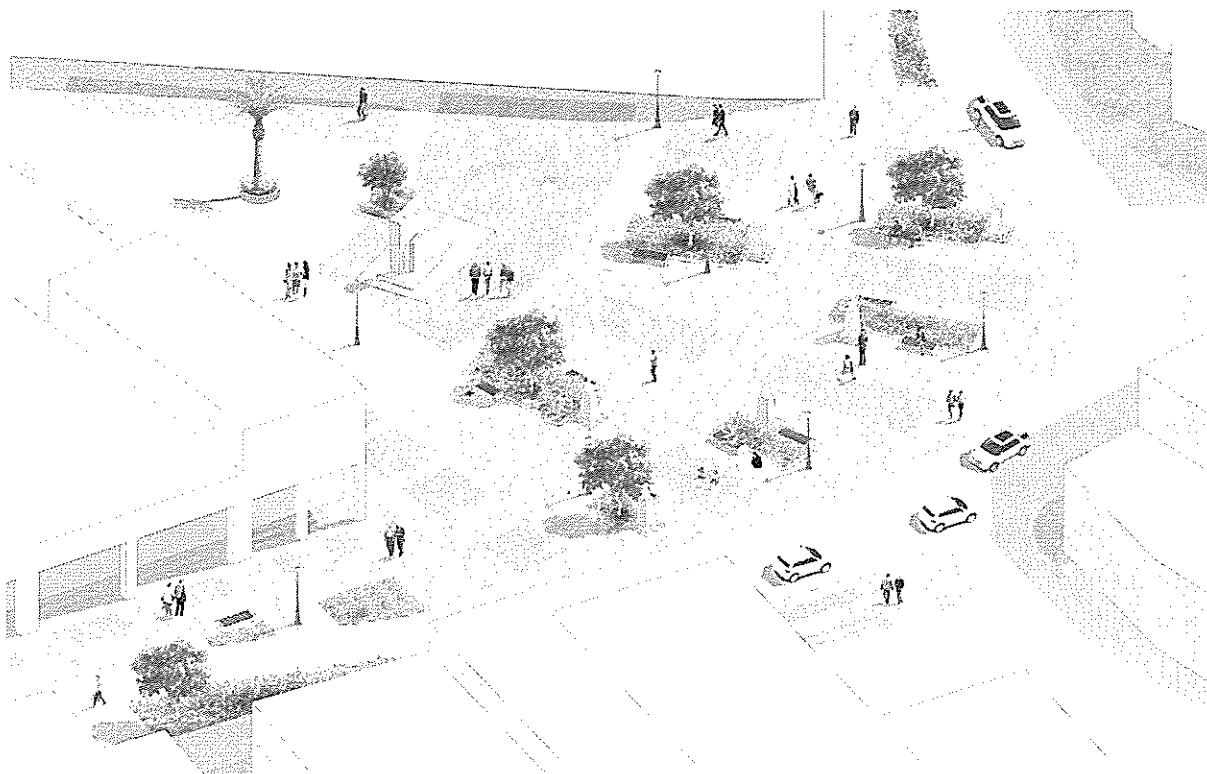




ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.

ΑΘΗΝΑ, ΜΕΤΣΟΒΟΥ 29, Τ.Κ. 10683, ΤΗΛ: +30 210 8822447, FAX: +30 210 8822601, e-mail: anaplasia@tee.gr

**ΕΡΓΟ: «ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΗ – ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ 23^{ης} ΜΑΡΤΙΟΥ»,
ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ**



**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ Α.Μ.Ε.Α.**

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2022

**ΕΡΓΟ: «ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΗ – ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ 23^{ης} ΜΑΡΤΙΟΥ»
ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ Α.Μ.Ε.Α.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν τεύχος αφορά την Τεχνική Έκθεση της Μελέτης Προσβασιμότητας για ΑμεΑ στα πλαίσια της μελέτης για το έργο **«ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΗ – ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ 23^{ης} ΜΑΡΤΙΟΥ», ΣΤΗΝ ΚΑΛΑΜΑΤΑ.**

Για την σύνταξη της παρούσας λήφθηκε υπόψη η Εγκύκλιος 9/ ΑΠ 29467/13-6-2012 του ΥΠΕΚΑ με θέμα: “Διευκρινίσεις 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)”.

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

- Τους κανονισμούς, οδηγίες, πρότυπα κλπ. που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά τη σύνταξη της μελέτης.
- Τη φιλοσοφία αντιμετώπισης της ανεμπόδιστης, αυτόνομης και ασφαλούς διακίνησης των ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικά των ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων στο έργο, με συνοπτική αναφορά στα απαιτούμενα μέτρα για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας.
- Τις προβλεπόμενες από τη μελέτη εξυπηρετήσεις για τη διασφάλιση της πρόσβασης των ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικά των ατόμων με αναπηρία ή/και των εμποδιζόμενων ατόμων, στο έργο και τις προδιαγραφές που χαρακτηρίζουν την κατασκευή τους.
- Τις προσβάσιμες διαδρομές.
- Τον απαιτούμενο αριθμό (πλήθος) προσβάσιμων διαδρομών.
- Το απαιτούμενο πλάτος προσβάσιμων διαδρομών.

2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΟΔΗΓΙΕΣ - ΠΡΟΤΥΠΑ.

Κατά την εκπόνηση της μελέτης λήφθηκαν υπόψη οι παρακάτω κανονισμοί, νομοθετικά κείμενα και οδηγίες:

- Ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (ΝΟΚ- Ν.4067/12 - ΦΕΚ 79Α/2012)
- Εγκύκλιος 9/ ΑΠ 29467/13-6-2012 του ΥΠΕΚΑ
- Το ΠΔ 16/96

- Οι ειδικές ρυθμίσεις για τους κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
- Το ISO 21542-2011 “Building construction- Accessibility and usability of the built environment”, ο “ADA Standards for accessible design” ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα, για θέματα που δε ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς.

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ.

3.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.

3.1.1. ΑμεΑ- Εμποδιζόμενα άτομα.

Ο όρος ΑμεΑ περιλαμβάνει τα άτομα με σοβαρές ανεπάρκειες ή μειονεξίες που οφείλονται σε σωματικές βλάβες, συμπεριλαμβανομένων και των βλαβών των αισθήσεων ή σε διανοητικές ή ψυχικές βλάβες οι οποίες περιορίζουν ή αποκλείουν την εκτέλεση δραστηριότητας ή λειτουργίας, η οποία θεωρείται κανονική για έναν άνθρωπο.

Πιο συγκεκριμένα και επειδή η κοινωνική ομάδα των αναπήρων χαρακτηρίζεται από μεγάλη ετερογένεια, ακολουθεί επιπλέον κατηγοριοποίηση τους, ανάλογα με τις μειονεξίες ή ανεπάρκειες τους. Προκύπτουν λοιπόν οι ακόλουθες ομάδες:

- Άτομα με δυσκολία στην κίνηση .
- Άτομα με δυσκολία στην όραση.
- Άτομα με δυσκολία στην ακοή .
- Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και επικοινωνία.

Να σημειωθεί πως ο όρος ΑμεΑ αποτελεί υποκατηγορία ενός ευρύτερου συνόλου ατόμων που εμποδίζονται από το λανθασμένο σχεδιασμό και τους άλλους φραγμούς στην πόλη, σε όλους τους τομείς της καθημερινής τους ζωής. Πρόκειται για τα «εμποδιζόμενα άτομα».

Στα **εμποδιζόμενα άτομα** συγκαταλέγονται, εκτός από τα ΑμεΑ, τα άτομα με μειωμένες ικανότητες, δηλαδή:

- Τα άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας.
- Τα προεφηβικά άτομα.
- Οι έγκυες γυναίκες.
- Τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις.

- Οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες.
- Όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οποιοδήποτε τύπου αμαξίδιο.
- Όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ.

3.1.2. Προσβασιμότητα

Με τον όρο **Προσβασιμότητα**, εννοούμε τη δυνατότητα προσέγγισης και χρήσης των χώρων, είτε πρόκειται για υπαίθριους χώρους είτε για κτίρια και είναι αυτή η συνιστώσα που καθορίζει το βαθμό συμμετοχής των πολιτών στην κοινωνική ζωή.

3.1.3. Σημασία διασφάλισης προσβασιμότητας.

Όπως φαίνεται και από τον ορισμό που δόθηκε παραπάνω, η έννοια της προσβασιμότητας είναι αλληλένδετη με τη βαθύτερη έννοια της συμμετοχής του ατόμου στην κοινωνία και στη ζωή. Επομένως, είναι αναγκαίο για να μπορούμε να μιλήσουμε για ισότιμη αντιμετώπιση των ΑμεΑ, κάθε κοινωνία να εξασφαλίζει την πρόσβαση, την ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση των ΑμεΑ και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε όλους τους χώρους, που είτε εξυπηρετούν άμεσες ανάγκες τους, είτε προάγουν την πνευματική τους καλλιέργεια και την ανάπτυξη της προσωπικότητάς τους.

Μεταξύ των χώρων αυτών, είναι φυσικά και οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι μέσα στην πόλη. Είναι προφανές λοιπόν, πως το έργο της διαμόρφωσης της πλατείας στο ιστορικό κέντρο μελετάται, ώστε να είναι προσιτό και προσπελάσιμο από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και γενικά ο χώρος για το σύνολο των χρηστών να είναι πιο εύχρηστος, πιο άνετος, πιο ευχάριστος και με λιγότερους κινδύνους.

3.2. ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.

Συνοπτικά, για να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα από εμποδιζόμενα άτομα και κατ' επέκταση από όλους, πρέπει να εξασφαλίζεται σε κάθε χώρο η δυνατότητα κίνησης - προσπέλασης, η δυνατότητα προσέγγισης με τους κατάλληλους μηχανισμούς χειρισμού και η δυνατότητα ακοής και όρασης.



Εικ.01. Διεθνές σύμβολο πρόσβασης Αναπήρων

Πιο συγκεκριμένα, σε ότι αφορά στη **δυνατότητα κίνησης – προσπέλασης**, σημαντική είναι η επιλογή των υλικών και ο τρόπος που προβλέπεται να ενσωματωθούν στο έργο. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στα παρακάτω:

Η **κλίση** σε σχέση με την απόσταση του διαμορφωμένου δαπέδου αποτελούν βασική προϋπόθεση για την αυτόνομη διακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των εμποδιζόμενων ατόμων γενικότερα.

Η **ολισθηρότητα του δαπέδου** σε συνάρτηση με την υφή του υλικού, όσο και με το ανάγλυφο της επιφάνειάς του, είναι μία παράμετρος που πρέπει να εξεταστεί.

Ο **σωστός σχεδιασμός των δαπέδων** με αποφυγή των σημείων εκτροπής του αναπηρικού αμαξιδίου αλλά και των άλλων βοηθημάτων (π.χ. πατερίτσες κλπ.), ή της πρόσκρουσής τους σε εμπόδια, καθώς και η **αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου** σε τέτοιο μέγεθος, που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων, ή ανατροπές κατά το βάδισμα.

διαστασιολόγηση των σημείων εισόδου – εξόδου, είναι αυτή που καθορίζει την αυτόνομη διακίνηση και το εύρος κινητικότητας των εμποδιζόμενων ατόμων, χαρακτηρίζοντας προσπελάσιμο ή μη κάποιο χώρο. Επομένως, είναι απαραίτητος ο σωστός σχεδιασμός των σημείων εισόδου, - εξόδου, ώστε αυτά να εξυπηρετούν όλους τους χρήστες του υπαίθριου χώρου.

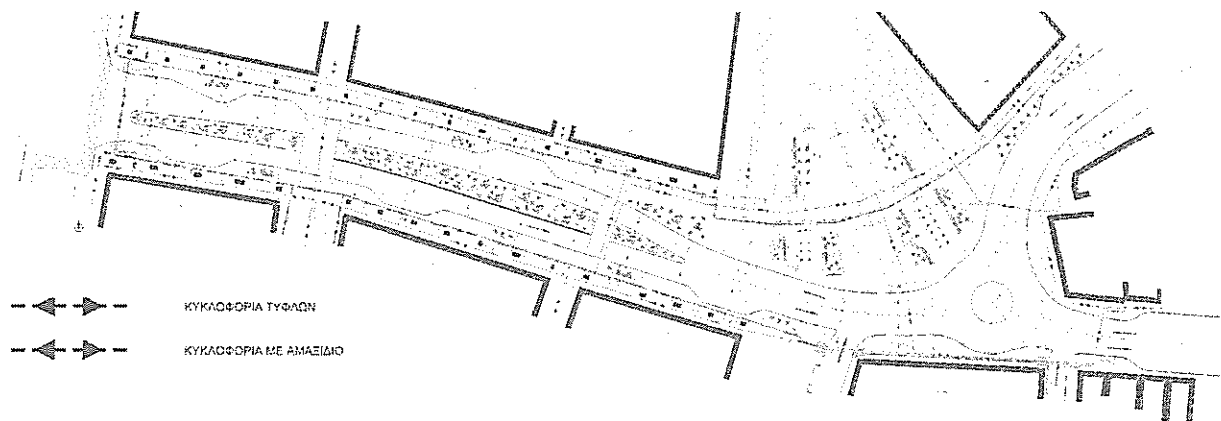
Η **προστασία των διαφόρων σημείων** που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων, είναι απαραίτητη.

Η **διαφοροποίηση της ηχητικής των διαφόρων υλικών** είναι απαραίτητη για την καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ηχητικής σήμανσης.

Για την εύκολη και ασφαλή διακίνηση των χρηστών αμαξιδίων, θα πρέπει να εξασφαλίζεται **οπτικό πεδίο, χωρίς σκοτεινές περιοχές**.

4. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.

Η υπό μελέτη διαμόρφωσης της πλατείας 23ης Μαρτίου αποτελείται από ένα επίπεδο χωρίς ιδιαίτερες υψομετρικές διαφορές. Η πρόσβαση στην πλατεία επιτυγχάνεται από τους κάθετους δρόμους σε αυτή, τόσο από την βόρεια, όσο και από την νότια πλευρά.



Εικ.02. Προσβασιμότητα Α.με.Α.

Όσον αφορά τα ΑμεΑ με αναπηρικό αμαξίδιο, αυτά έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν ανεμπόδιστα σε όλη την περιοχή παρέμβασης, καθώς στο σύνολό της χαρακτηρίζεται από ένα μόνο επίπεδο κίνησης το οποίο δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες υψομετρικές διαφορές. Τα σημεία που παρουσιάζουν κάποιες δυσκολίες, είναι οι προσπελάσεις των δυο κάθετων οδών στο πεζοδρόμιο της νότιας πλευρά της παρέμβασης.

Η προσπέλαση των δρόμων επιτυγχάνεται με υποβαθμίσεις των πεζοδρομίων με την ελάχιστη κλίση (βλ. σχ. Α02.00 στο Παράρτημα). Ακόμα, η προσπέλαση της οδού 23^{ης} Μαρτίου η οποία αποτελεί κυρίο δρόμο κυκλοφορίας Ι.Χ, επιτυγχάνεται με δυο τρόπους:

- Ο πρώτος τρόπος είναι, η προσπέλαση του δρόμου να γίνει από την δυτική πλευρά της παρέμβασης όπου υπάρχει φωτεινός σηματοδότης για Ι.Χ. και πεζούς και αντίστοιχες υποβαθμίσεις στα δυο πεζοδρόμια.
- Ο δεύτερος τρόπος είναι, η προσπέλαση του δρόμου από τα δυο σημεία στις νοητές προεκτάσεις των οδών Αριστομένους και Σφακτηρίας (προβλεπόμενος πεζόδρομος), όπου υπάρχουν συνεπίπεδες με τα πεζοδρόμια διαβάσεις.

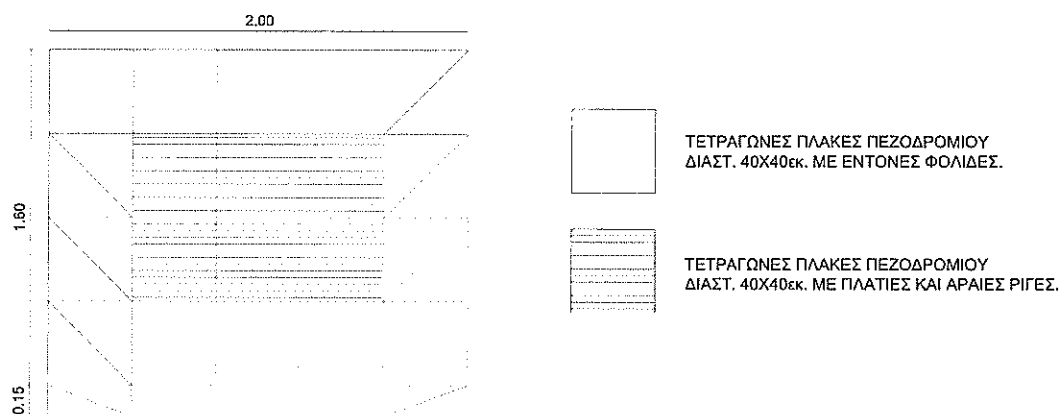
Αντίστοιχα, έχει διασφαλιστεί η ασφαλής κίνηση των τυφλών στην περιοχή. Συγκεκριμένα, έχουν χρησιμοποιηθεί ειδικές πλάκες για την όδευση τυφλών στα πεζοδρόμια και στα σημεία προσπέλασης των δρόμων (βλ. σχ. Α01.00 και σχ. Α02.00 στο Παράρτημα).

Η όδευση τυφλών στην νότια πλευρά της παρέμβασης συνεχίζεται από την υφιστάμενη όδευση του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους και γενικά εκτείνεται γραμμικά μέχρι τα όρια της παρέμβασης.

Η προσπέλαση των δυο κάθετων οδών στα πεζοδρόμια της νότιας πλευράς, επιτυγχάνεται με την τοποθέτηση πλακών με φωλίδες στα δάπεδα και την τοποθέτηση ηχητικής σήμανσης στους φωτεινούς σηματοδότες.

Τέλος, για την προσπέλαση της οδού 23^{ης} Μαρτίου προτείνεται η όδευση να πραγματοποιείται μόνο από την δυτική πλευρά της παρέμβασης, καθώς είναι το μοναδικό σημείο στον κύριο δρόμο που διαθέτει φωτεινό σηματοδότη (βλ. Σχ. Λ02.00 στο Παράρτημα).

Σχετικά με τις πλάκες «**όδευσης τυφλών**» αυτές θα είναι τετράγωνες, πλάτους 0,40 m, δυο ειδών, ανάλογα με το τι εξυπηρετεί η κάθε μία. Ριγέ πλάκες με πλατιές και αραιές ρίγες, δηλώνουν «**Κατεύθυνση**», φολιδωτές με έντονες φολίδες δηλώνουν «**Κίνδυνο**». Οι τελευταίες θα τοποθετούνται στα σημεία όπου η όδευση θα αλλάζει κατεύθυνση και στα σημεία που θα υπάρχει διάβαση πεζών, για προσπέλαση του δρόμου.



Εικ.03. Παράδειγμα Υποβάθμισης Πεζοδρομίου για Α.με.Α.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά στην ασφάλεια όλων των εμποδιζόμενων και μη ατόμων στα δάπεδα των πεζοδρομίων και της πλατείας, έχουν επιλεγεί υλικά με αντιολισθητική την ορατή (επάνω) επιφάνεια. Το υλικό που προτείνεται στους χώρους αυτούς, θα είναι κατά βάση οι ορθογωνικοί φυσικοί λίθοι. Ως βασικό στοιχείο επίστρωσης, επιλέγονται οι ορθογωνικοί φυσικοί λίθοι μεταβλητών διαστάσεων και αποχρώσεων, ομοίως με την υπάρχουσα διαμόρφωση της περιοχής πέριξ του Ι. Ν. Αγίων Αποστόλων.

Επιπρόσθετα, ως στοιχεία διακόσμου της γενικής πλακόστρωσης του χώρου, προτείνεται η χρήση ορθογωνικών επίσης φυσικών λίθων, απόχρωσης του «γκρι», ομοίως με τα υπάρχοντα διακοσμητικά φιλέτα στην κάτω πλευρά της υφιστάμενης πλατείας 23^{ης} Μαρτίου. Τα υλικά αυτά προτείνεται να επαναληφθούν και στη νέα διμόρφωση (επέκταση) της πλατείας για λόγους συνέπειας και μομοιομορφίας με την υφιστάμενη κατάσταση.

Ο κυβόλιθος είναι το δεύτερο υλικό που χρησιμοποιείται σε χώρους κίνησης πεζών και τοποθετείται στις υπερυψωμένες διαβάσεις της οδού Αριστομένους και της οδού Σφακτηρίας αντίστοιχα, στη συμβολή τους με την οδό 23^{ης} Μαρτίου. Ο κυβόλιθος που θα χρησιμοποιηθεί,

θα είναι διαστάσεων 20x10x6 εκ. χρώματος «γκρι» για την γενική πλακόστρωση και λευκού χρώματος για τις διαβάσεις.

Τέλος, για την ζώνη όδευσης τυφλών τοποθετούνται ανάγλυφες αντισλισθηρές τσιμεντόπλακες 40x40x4 εκ. χρώματος «γκρι», με πλατιές και αραιές ρίγες (πλάκες ένδειξης «Κατεύθυνσης»).

Σε ότι αφορά στα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν στις υποβαθμίσεις των πεζοδρομίων οι οποίες διασταυρώνονται με τις οδεύσεις τυφλών, θα ακολουθούνται οι ίδιες προδιαγραφές με τις οδεύσεις τυφλών.

Οι υποβαθμίσεις αυτές θα έχουν διαστάσεις 160x200 εκ. σύμφωνα με τις προδιαγραφές για τα ΑμεΑ και θα επιστρωθούν με τσιμεντόπλακες διαστάσεων 40x40x4 εκ με πλατιές και αραιές ρίγες, χρώματος «γκρι», καθώς και από τσιμεντόπλακες 40x40x4 εκ με έντονες φολίδες χρώματος, επίσης «γκρι».

Αντίθετα, οι υπόλοιπες υποβαθμίσεις οι οποίες δεν διασταυρώνονται με τις οδεύσεις τυφλών, θα έχουν διαστάσεις επίσης 160x200 εκ. και θα διαστρωθούν με απλές τσιμεντόπλακες, αντισλισθηρές, απόχρωσης «γκρι», διαστάσεων 40x40x4 εκ.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

Σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα:

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ
0.01	ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑμεΑ	1:200
ΣΧΕΔΙΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΩΝ		
Λ01.00	ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕ ΟΔΗΓΟ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	1:10
Λ02.00	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΕ ΔΙΑΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑμεΑ	1:20

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στην ομάδα της μελέτης συμμετείχαν οι παρακάτω Μηχανικοί:

ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ, ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ
ΚΑΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΠΗΓΗ, ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ
ΚΑΠΑΔΟΥΚΑΚΗ ΕΥΑ, ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ
ΚΑΠΛΑΝΤΖΗ ΜΑΡΙΛΕΝΑ, ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ
ΣΤΡΑΤΗΓΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΛΥΡΑΣ ΜΑΡΚΟΣ, Η/Μ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Καλαμάτα 28/11 - 2022

Καλαμάτα 28/11 - 2022

Καλαμάτα 28/1 - 2022

Ο συντάξας

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΜΕΤΕΩΡΟΥ 20 - 100 50 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 210 5222501
ΑΦΜ: 998475130 ΚΑΤ. ΠΑΡΕ ΑΘΗΝΩΝ
ΑΜΑΕ: 5335401-Β/07433 - ΚΑ ΤΕΕ 5498

Νικόλαος Στρατηγέας
Νόμιμος Εκπρόσωπος

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

Ο Προϊστάμενος

του τμήματος Μελετών

Παναγιώτης Δ. Νασόπουλος
Αρχιτέκτων Μηχανικός

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

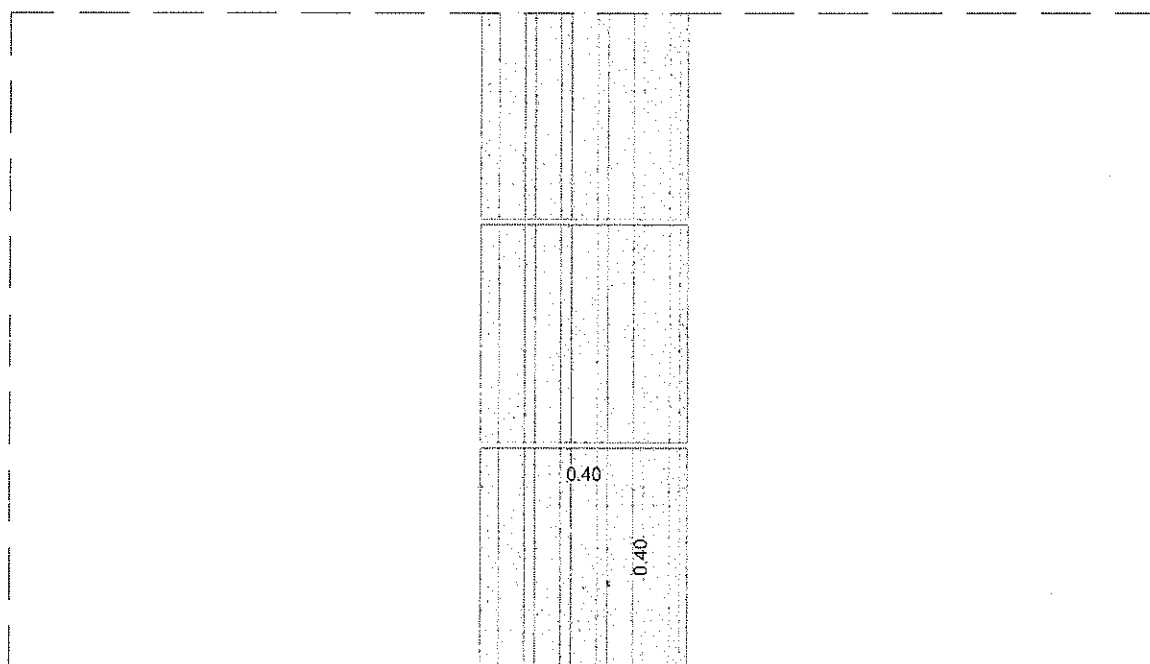
Η αν. Δ/ντρια Τ.Υ.

του Δήμου Καλαμάτας

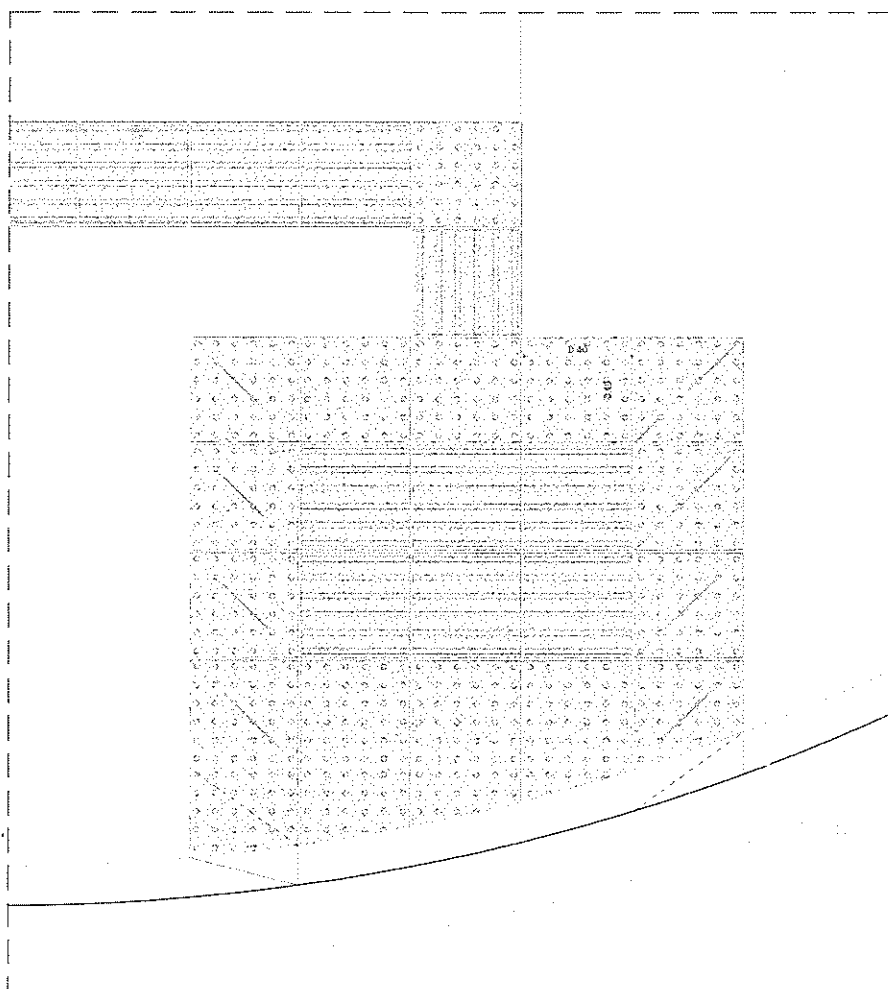
Χριστίνα Λύκουργιά
Τροπογράφος Μηχανικός



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Σχ. Α01.00



Σχ. Α02.00