

Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ :

‘ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ’

ΑΒΙΛΑ



ΜΙΛΑΝΟ



ΛΥΩΝ





ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ , ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ :

‘ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ’

Επιμέλεια : Μαντζούνη Καλλιόπη

Επιβλέπουσα : Διμέλλη Δέσποινα

Χανιά 2023

Η ολοκλήρωση της παρούσας ερευνητικής εργασίας θα ήταν αδύνατη χωρίς τις διορθώσεις και ιδιαίτερα την στήριξη της καθηγήτριας μου Κας Δέσποινας Διμέλλη .

Η καθοδήγηση της ήταν καθοριστική για την συγγραφή της εργασίας. Θα ήθελα να την ευχαριστήσω θερμά για την βοήθεια που μου προσέφερε .

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπαθεί να ευαισθητοποιήσει ολοένα και περισσότερο, σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης των ατόμων με αναπηρίες, τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν στην καθημερινή ζωή και τα εργαλεία για τη βελτίωση καθημερινότητας τους. Βασικό μέλημα αποτελεί η σωστή διαμόρφωση και αξιοποίηση του περιβάλλοντος στο οποίο ζουν. Η ερευνητική αυτή εργασία αναλύει την προσβασιμότητα και τους τρόπους βελτίωσης της μετακίνησης των ατόμων με αναπηρία, σε Ευρωπαϊκές πόλεις με ιστορικά κέντρα.

Συγκεκριμένα, η εργασία χωρίζεται σε τρία κεφάλαια με τις υπό ενότητες τους.

Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί την εισαγωγική ενότητα της έρευνας και παρουσιάζονται δύο σημαντικές διεθνείς πολιτικές για την προσβασιμότητα και τα άτομα με αναπηρία, δίνονται πληροφορίες από τη Διεθνή Σύμβαση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων αυτών και περιγράφονται τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ακόμη, εξετάζεται η σημασία της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αναπηρία 2010-2020 και διακρίνονται οι τομείς προτεραιότητας της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο με άξονα τον διαγωνισμό για τις πιο προσβάσιμες πόλεις της Ευρώπης διερευνώνται τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που έχουν ακολουθήσει η Αβίλα (Ισπανία), το Μιλάνο (Ιταλία) και η Λυών (Γαλλία) οι οποίες έχουν κατακτήσει την πρώτη θέση. Η ανάλυση αυτή αφορά τα ιστορικά τους κέντρα και πως τα ΑΜΕΑ έχουν ενταχθεί σε αυτές. Αυτό επιτυγχάνεται με παραδείγματα που αφορούν Ευρωπαϊκές πόλεις και τη διαμόρφωση της κινητικότητας τους για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ.

Στο τρίτο κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα των παραπάνω κεφαλαίων με στόχο την μελέτη και την ανάδειξη των ΣΒΑΚ μέσω της διερεύνησης καλών πρακτικών που ακολούθησαν οι πόλεις αυτές στο ιστορικό τους κέντρο, προωθώντας τη βιώσιμη κινητικότητα για το σύνολο των ατόμων με αναπηρία.

ABSTRACT

In recent years, the European Commission has been working on raising awareness concerning the living conditions of people with disabilities, the challenges they face in everyday life, and the tools to improve their daily lives. A key concern is the proper shaping and utilization of the environment in which they live. This research paper analyses the accessibility and the ways of improving the mobility of people with disabilities in European cities with historical centers.

Specifically, the paper is divided into three chapters with their subsections.

The first chapter is the introductory part of the research and two major international policies on accessibility and people with disabilities, information is given from the International Convention of the United Nations International Convention on the Rights of Persons with Disabilities and sustainable urban mobility plans (SUMPS) are described. The importance of the European Disability Strategy 2010 - 2020 and its priority areas are also examined.

The second chapter is based on the competition for the Most Accessible Cities in Europe that have been followed by Avila (Spain), Milan (Italy), and Lyon (France), which have conquered first place. This analysis focuses on their historical centers and how people with disabilities have been integrated into them. This is achieved by examples relating to European cities and the shaping of their mobility for the benefit of people with disabilities.

In the third chapter, the conclusions of the above chapters are recorded with the aim of studying and highlighting the SUMPS through the exploration of good practices in the field of sustainable mobility practices followed by these cities in their historic center, promoting sustainable mobility for all people with disabilities.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ.11
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	σελ.11
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	σελ.11
ΣΤΟΧΟΣ	σελ.11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ

ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) σελ.13

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	σελ.13
1.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ.	σελ.13
1.3 ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΗΡΙΑ 2010-2020	σελ.14
1.3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΑΜΕΑ	σελ.16
1.4 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	σελ.17-
1.4.1 ΣΒΑΚ	σελ.18
1.4.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	σελ.19-
1.4.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΜΕΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΩΝ ΣΒΑΚ	σελ.20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ σελ.21

2.1 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ	σελ. 21
2.2 ΑΒΙΛΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ	σελ.26
2.2.1 Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΒΙΛΑ ΣΤΗΝ UNESCO ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ	σελ.27
2.2.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΜΕΑ	σελ.29

Α ΠΕΖΟΙ	σελ.30
2.2.3 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	σελ.34
Α ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	σελ.34
Β ΤΡΕΝΟ	σελ.35
2.2.4 ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ	σελ.35
2.2.5 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	σελ.36
2.3 ΜΙΛΑΝΟ, ΙΤΑΛΙΑ	σελ.38
2.3.1 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΑΜΕΑ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	σελ.39
2.3.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΜΕΑ	σελ.40
2.3.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	σελ.41
2.3.4 ΠΕΖΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ	σελ.42
Α ΠΕΖΟΙ	σελ.42
Β ΠΟΔΗΛΑΤΟ	σελ.46
2.3.5 ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟ	σελ.48
2.3.6 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	σελ.49
Α ΜΕΤΡΟ	σελ.50
Α1 ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΜΕΑ	σελ.51
Β ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	σελ.55
Γ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	σελ.55
2.3.7 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	σελ.56
2.3.8 ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ	
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΙΛΑΝΟ	σελ.57
2.3.9 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	σελ.58
2.4 ΛΥΩΝ, ΓΑΛΛΙΑ	σελ.61
2.4.1 Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΛΥΩΝ ΣΤΗΝ UNESCO ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ	σελ. 63
Α UNSECO	σελ.63
Β ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ	σελ.65
2.4.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΜΕΑ	σελ.66
Α ΠΕΖΟΙ	σελ.68
Β ΠΟΔΗΛΑΤΟ	σελ.70
Γ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	σελ. 72

2.4.3. ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	σελ. 73
Α ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ	σελ. 74
Β ΜΕΤΡΟ	σελ.75
Γ ΤΡΑΜ	σελ.77
2.4.4. ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ	σελ.77
2.4.5. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	σελ.78
2.4.6. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΕΞΥΠΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	σελ.79
2.4.7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	σελ.79

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ. 81
----------------------------------	----------------

ΠΗΓΕΣ : ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ ΠΙΝΑΚΕΣ	σελ. 88
---	----------------

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Στην ερευνητική εργασία, η συλλογή δεδομένων βασίζεται κυρίως σε διαδικτυακή έρευνα δηλαδή σε επίσημες ηλεκτρονικές σελίδες, σε ηλεκτρονικά βιβλία, άρθρα και ηλεκτρονικούς χάρτες.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Το αντικείμενο της παρούσας ερευνητικής είναι η διερεύνηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς και η ανάλυση σχετικών εφαρμοσμένων Ευρωπαϊκών πρακτικών για την ένταξη των ΑΜΕΑ σε ιστορικά κέντρα πόλεων. Μελετώνται οι περιπτώσεις του ιστορικού κέντρου του Μιλάνου (Ιταλίας), της Λυών (Γαλλία) και της Άβιλα (Ισπανία) ως προς την εφαρμογή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε αυτές. Η επιλογή των παραδειγμάτων έγινε από πόλεις οι οποίες συμμετείχαν στο διαγωνισμό **“Πιο Προσβάσιμη Πόλη”**, έχουν κατακτήσει την πρώτη θέση και τα ιστορικά κέντρα τους, το κλίμα η έκταση ο πληθυσμός καθώς και η τοπογραφία τους αποτελούν κοινά κριτήρια.

ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της εργασίας είναι η μελέτη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), και η διερεύνηση των βασικών αρχών της προσβασιμότητας, για τα άτομα με αναπηρία για πόλεις με ιστορικά κέντρα. Συγκεκριμένα στην ενότητα των συμπερασμάτων, μετά την διατύπωση των στοιχείων θα απαντηθούν ερευνητικά ερωτήματα που αφορούν την πρόσβαση των πολιτών στα ιστορικά κέντρα πριν και μετά τις διαμορφώσεις τους :

1. Πως ο σχεδιασμός της βιώσιμης κινητικότητας επηρέασε την κίνηση των ΑΜΕΑ στην πόλη;
2. Ποιος ο ρόλος των συμμετοχικών διαδικασιών στο σχεδιασμό των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ;
3. Πως εντάχθηκαν οι έξυπνες τεχνολογίες στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ ;
4. Ποιες πόλεις λειτούργησαν με άξονα τον τουρισμό στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ
5. Σε τι υστερεί η κάθε πόλη στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ ;
6. Ολοκληρωμένος σχεδιασμός ή μικρής κλίμακας βελτιωτικές επεμβάσεις συμβάλουν σε μια φιλική πόλη για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ ;

Στην συνέχεια θα απαντηθούν τα συγκεκριμένα ερωτήματα και θα αναλυθούν οι δράσεις που έγιναν σε κάθε μια από τις πόλεις. Έτσι με την ολοκλήρωση της έρευνας θα προκύψουν συμπεράσματα που θα βοηθήσουν στην κατανόηση του όρου φιλική πόλη για ΑΜΕΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΣΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ).

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Για την διερεύνηση της ένταξης των ΑΜΕΑ στα σχέδια Βιώσιμης αστικής κινητικότητας, είναι απαραίτητη η μελέτη εννοιών και ορισμών που συμβάλλουν στην κατανόηση της έννοιας των ΣΒΑΚ. Αρχικά το πρώτο κείμενο αυτής της ενότητας, αναφέρεται στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και το δεύτερο στη στρατηγική που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την αναπηρία που διατυπώνονται στη Σύμβαση του Ο.Η.Ε. Στη συνέχεια παρατίθενται οι δράσεις στους τομείς προτεραιότητας όσον αφορά την ευρωπαϊκή στρατηγική για την αναπηρία 2010-2020 καθώς και οι οδηγίες για το σχεδιασμό των μετακινήσεων των ατόμων αυτών. Στο τέλος του κεφαλαίου ορίζονται οι έννοιες τις προσβασιμότητας και των ΣΒΑ καθώς και οι βασικές αρχές του σχεδιασμού μέσω αυτών .

1.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ.

Η Σύμβαση Δικαιωμάτων των Ατόμων με Αναπηρίες , υπογράφηκε στις 30 Μαρτίου του 2007. Η διαδικασία πραγματοποιήθηκε στην Νέα Υόρκη για τα δικαιώματα των ΑΜΕΑ, αποτελώντας Διεθνή Συνθήκη του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών με βασικό της μέλημα την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους.

Στόχος της σύμβασης αποτελεί η εξασφάλιση της ισότητας των δικαιωμάτων των ατόμων αυτών με το σύνολο. Επιπλέον προάγεται η προστασία τους, καθώς επίσης ισχύει η κατοχύρωση των δικαιωμάτων αυτών των ατόμων που σχετίζονται με τον αστικό, πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό τους βίο. Έτσι διατυπώνονται κατευθυντήριες αρχές που θεσπίζουν αυτή την σύμβαση.

Βασική προϋπόθεση είναι ο σεβασμός της αυτονομίας, που επιτρέπει στον καθένα να ενεργεί οικειοθελώς σύμφωνα με την ελευθερία του. Απαγορεύει επίσης τις διακρίσεις μεταξύ των ατόμων και προωθεί την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή και ένταξή τους στην κοινωνία. Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2010-2020, στοχεύει σε μια Ευρώπη χωρίς εμπόδια. Παράλληλα, ενθαρρύνει την προώθηση και υποστήριξη των ατόμων με αναπηρία, ώστε να μπορούν να απολαμβάνουν τα δικαιώματά τους και να συμμετέχουν κοινωνικά και οικονομικά. Η στρατηγική εγκρίθηκε το 2010 με βάση τη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και λαμβάνοντας υπόψη το προηγούμενο Σχέδιο Δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία 2004-2010. Μέσω της στρατηγικής αυτής, καθορίζονται οι στόχοι και οι δράσεις για την εφαρμογή της πολιτικής για την αναπηρία σε επίπεδο ΕΕ.

Βασικός στόχος της στρατηγικής αποτελεί μια σειρά κατάλληλων προϋποθέσεων και συνθηκών, έτσι ώστε τα άτομα με οποιαδήποτε αναπηρία να μπορούν να ασκήσουν σε κάθε περίπτωση τα δικαιώματά τους και μέσω της ενεργούς τους συμμετοχής να ωφελούνται στα κοινά και την οικονομία. Για την επίτευξη του στόχου και την ολοκληρωμένη εφαρμογή της σύμβασης σε συνολικό επίπεδο Ε.Ε., είναι αναγκαία η ύπαρξη της συνοχής. Η σύμβαση συμπληρώνει τις εθνικές πολιτικές της κάθε χώρας για την αναπηρία διατυπώνοντας τις απαραίτητες ενέργειες για την εφαρμογή της¹.

1.3 ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΗΡΙΑ 2010-2020

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την αναπηρία ²2010-2020 περιορίζει τις δράσεις σε οκτώ τομείς προτεραιότητας:

1. **προσβασιμότητα** : αγαθά και υπηρεσίες, προσβάσιμα σε άτομα με ειδικές ανάγκες μέσω προώθησης της αγοράς βοηθητικών συσκευών
2. **συμμετοχή** : εξασφάλιση ότι τα άτομα με αναπηρία απολαμβάνουν όλα τα οφέλη της ιθαγένειας της ΕΕ, άρουν τα εμπόδια στην ίση συμμετοχή στη δημόσια ζωή και σε δραστηριότητες αναψυχής, προωθούν την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών που βασίζονται στην κοινότητα

¹ <https://unric.org/el/>

² <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=el>

3. **ισότητα** : καταπολέμηση των διακρίσεων λόγω αναπηρίας και προώθηση ίσων ευκαιριών.
4. **απασχόληση** : αύξηση της συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία στην αγορά εργασίας, όπου αυτή τη στιγμή υποεκπροσωπούνται.
5. **εκπαίδευση και κατάρτιση** : προώθηση της εκπαίδευσης χωρίς αποκλεισμούς και της δια βίου μάθησης για μαθητές και μαθητές με αναπηρία. Η ίση πρόσβαση σε ποιοτική εκπαίδευση και διά βίου μάθηση επιτρέπει στα άτομα με ειδικές ανάγκες να συμμετέχουν πλήρως στην κοινωνία και να βελτιώνουν την ποιότητα ζωής τους
6. **κοινωνική προστασία** : προαγωγή αξιοπρεπών συνθηκών διαβίωσης, καταπολέμηση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού
7. **υγεία** : προώθηση της ίσης πρόσβασης σε υπηρεσίες υγείας και συναφείς εγκαταστάσεις
8. **εξωτερική δράση** : προώθηση των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία στα προγράμματα διεύρυνσης και διεθνούς ανάπτυξης της ΕΕ.

Συγκρίνοντας την Σύμβαση αυτή με άλλα κείμενα του Ο.Η.Ε. παρατηρούμε ότι περιέχει διαφορετικές και καινοτόμες αποφάσεις. Συγκεκριμένα, τρία νέα στοιχεία κάνουν την σύμβαση σημαντική : **α)** Δέσμευση κειμένου προς όλες τις χώρες έπειτα από την συμφωνία τους , **β)** Είναι η πρώτη φορά που δεν χρησιμοποιείται η πλέον ξεπερασμένη ιατρική προσέγγιση για την αναπηρία, αντιθέτως εντάσσεται η κοινωνική προσέγγιση της αναπηρίας, **γ)** Η σύμβαση εισάγει τη δικαιωματική προσέγγιση ως προς την αναπηρία, αντιθέτως με τις φιλανθρωπικές και ευκαιριακές προσεγγίσεις του παρελθόντος.

Τέλος, όσον αφορά την προσβασιμότητα τονίζεται ότι τα άτομα με κάποια αναπηρία δικαιούνται να ζουν αυτόνομα και να μην αποκλείονται από διάφορες πτυχές της κοινωνικής ζωής. Με αυτό ως βασικό άξονα, τα συμβαλλόμενα κράτη μέσω μέτρων οφείλουν να διασφαλίσουν την πρόσβαση στο φυσικό περιβάλλον, στις μεταφορές, στην τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνιών αλλά καθώς και σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που παρέχονται στο κοινό.

1.3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΑΜΕΑ

Τα άτομα που βιώνουν κάποια αναπηρία εντός ΕΕ³ ανέρχονται στα 80 εκατομμύρια περίπου, με ολοένα αυξανόμενο αριθμό λόγω της γήρανσης του πληθυσμού. Συνεπώς, καταδεικνύεται σημαντική η διαβίωση καθ' όλη την διάρκεια της ζωής τους, σε περιβάλλον που θα τους παρέχεται ανεξαρτησία και η αξιοπρέπεια

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση και το άρθρο 26 του Κοινοτικού Χάρτη των Θεμελιωδών Κοινωνικών Δικαιωμάτων των εργαζομένων, ορίζεται ότι κάθε ανάπηρο άτομο, ανεξαρτήτως την χώρα από όπου προέρχεται, διαθέτει το δικαίωμα να απολαμβάνει ορισμένα πρόσθετα ευεργετήματα ώστε να ενταχθεί ομαλά στην επαγγελματική και κοινωνική ζωή (Ίσα Δικαιώματα και Ίσες Ευκαιρίες).

Επιπλέον, βάσει του άρθρου 13 της συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και την καταπολέμηση των διακρίσεων, το 2003 θεσπίστηκε ως το Ευρωπαϊκό έτος ατόμων με αναπηρία. Σκοπός του έτους τέθηκε η πραγματοποίησή της ένταξης των ατόμων αυτών που ορίστηκε το 2001 έπειτα από ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Για μια Ευρώπη χωρίς φραγμούς για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες»

Η προσβασιμότητα θα πρέπει να επιτυγχάνεται συστηματικά για την εξάλειψή και την πρόληψη των εμποδίων, μέσω ολοκληρωμένων σχεδίων, μεθόδων σχεδιασμού, ή προσέγγιση «σχεδιασμός για όλους», όπου θα συμβάλλει στην πρόσβαση επί ίσους όρους με όλα τα άτομα. Σύμφωνα με τη ΣΗΕΔΑΑ (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία), η προσέγγιση αυτή «σημαίνει τον σχεδιασμό προϊόντων, περιβαλλόντων, προγραμμάτων και υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται από όλους τους ανθρώπους, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, χωρίς να απαιτείται προσαρμογή ή ειδικός σχεδιασμός».

Επιπλέον, η προσβασιμότητα δεν μπορεί να αποκλείει τις εύλογες προσαρμογές όταν οι εθνικές νομικές απαιτήσεις των κοινών νόμων ή των κρατών μελών τις απαιτούν. Η προσβασιμότητα και το γενικό σχέδιο θα πρέπει να ορίζονται σύμφωνα με τις γενικές τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 της Επιτροπής Προσωπικών Δικαιωμάτων των ΟΗΕ.

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_10_1505

1.4. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η προσβασιμότητα ορίζεται ως χαρακτηριστικό κάθε περιβάλλοντος. Επιτρέπει σε όλα τα μέλη της κοινωνίας χωρίς διακρίσεις ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη κ.λπ.) να είναι σε θέση να σταθούν αυτόνομα, με ασφάλεια και άνεση χρησιμοποιώντας τα αγαθά και τις υπηρεσίες.

Η έννοια του προσβάσιμου σχεδιασμού και της πρακτικής της προσβάσιμης ανάπτυξης εξασφαλίζει τόσο την «άμεση πρόσβαση» (δηλαδή χωρίς βοήθεια) όσο και την «έμμεση πρόσβαση» δηλαδή η συμβατότητα με τη βοηθητική τεχνολογία ενός ατόμου⁴.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, αναγνωρίζει τη σημασία της προσβασιμότητας στο φυσικό, κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό περιβάλλον, την υγεία, την εκπαίδευση, την πληροφόρηση και την επικοινωνία. Με τον τρόπο αυτό, όλα τα άτομα με αναπηρία θα μπορέσουν να απολαύσουν όλα τα δικαιώματα και τις θεμελιώδεις ελευθερίες τους⁵.

Η προσβασιμότητα εντάσσεται εννοιολογικά στον ορισμό της πρόσβασης. Η δυνατότητα συμμετοχής όλων σε κάθε επίπεδο κοινωνικής ζωής (επαγγελματικά, αθλητικά, στην παιδεία και στον πολιτισμό κλπ.) ορίζεται ως πρόσβαση.

Η έννοια της πρόσβασης αποτελεί ένα ευρύτερο πλαίσιο με βασική προϋπόθεση να την προσβασιμότητα σε ένα δομημένο περιβάλλον, στα αγαθά, στις υπηρεσίες και στις διαδικασίες. Επιπρόσθετα, μεγάλο ποσοστό ατόμων με αναπηρία είναι δυνατόν να ενταχθεί πλήρως στο κοινωνικό περιβάλλον εξασφαλίζοντας προσβασιμότητα στις υποδομές, στις υπηρεσίες και στα αγαθά. Αντιθέτως υπάρχει και ποσοστό ατόμων με αναπηρία που έχει, ανάγκη ατομικών-ειδικών διευκολύνσεων.

Συνεπώς, για την κάλυψη των αναγκών του συνόλου των ατόμων με αναπηρία, απαιτείται πέραν της διασφάλισης της προσβασιμότητας και η θεσμική πρόβλεψη για τις ειδικές ρυθμίσεις που καλύπτουν ατομικές ανάγκες και αφορούν τις εύλογες προσαρμογές, τις υποστηρικτικές τεχνολογίες.

Τέλος, να τονιστεί ότι, παρόλο που κύριος στόχος για την προσβασιμότητα είναι η ισότιμη πρόσβαση των ΑΜΕΑ, τα οφέλη της εξυπηρετούν και τις ανάγκες όλων των υπόλοιπων ομάδων μιας κοινωνίας⁶.

⁴ <https://www.esamea.gr/>

⁵ http://prosvasimo.iep.edu.gr/docs/pdf/OHE/symvasi_ariad12-1.pdf

⁶ <http://repository.edulll.gr/edulll/handle/10795/1853>

1.4.1. ΣΒΑΚ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ⁷(ΣΒΑΚ) αποτελεί ένα στρατηγικό σχέδιο που δημιουργήθηκε για την ικανοποίηση των κινητικών αναγκών και των δραστηριοτήτων των ανθρώπων με στόχο μια πιο ποιοτική ζωή.

Συνδέεται με μια ήδη υπάρχουσα, μελλοντική στρατηγική για την ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και συγκεκριμένα υποδομών, υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Δηλαδή, η στρατηγική αυτή διαμορφώνεται πάνω σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της ολοκλήρωσης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης.

Τα σχέδια είναι βασισμένα σε μια αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, ώστε να διαμορφωθεί επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης για την υλοποίηση τους.

Η αποτελεσματικότητα και η οικονομική αποδοτικότητα οδηγούν στην επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ ως στρατηγικό σχέδιο και όχι ως μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το σχέδιο αυτό πρέπει να δράσει μέσω οράματος για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία συγκεκριμένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις γνώσεις και τα βιώματα των κατοίκων της περιοχής.

Ένα ΣΒΑΚ πρέπει να περιλαμβάνει : την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, τη διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, την σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων καθώς την αξιολόγηση και την παρακολούθησή του.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί πως απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα που αφορά τις μεταφορές θα είναι η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

⁷ <https://www.svak.gr/sbak>

1.4.2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Ως κύριος στόχος των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS) ορίζεται η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών καθώς και η παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, τη διευκόλυνση της μετακίνησης των επισκεπτών και εντός της αστικής περιοχής λαμβάνοντας υπόψιν κάθε καινούριο παράγοντα.

Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως αφορά θέματα δημόσιας συγκοινωνίας, βαδίσματος και ποδηλασίας διαλειτουργικότητας και ασφάλειας αστικών οδών. Επιπλέον αφορά ζητήματα που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές την αστική εφοδιαστική αλυσίδα, την διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Παράλληλα εξασφαλίζει ένα προσιτό σύστημα μεταφορών προς όλους, βελτιώνει την οδική ασφάλεια, καθώς εξασφαλίζει μείωση θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Ακόμα, επιδιώκει μια πόλη που αφοσιώνεται στον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και έχει ως βασική προϋπόθεση την προώθηση των καινοτομιών της περιοχής. Να μπορεί δηλαδή η πόλη να στηρίζει και να προσεγγίζει περισσότερους πολίτες καθώς και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των διαφόρων ομάδων χρηστών (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι).

Συγκεκριμένα, για τους ευάλωτους χρήστες (ΑΜΕΑ, πεζοί και ποδηλάτες) που αντιμετωπίζουν οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας, το να βελτιωθεί η οδική τους ασφάλεια και άνεση ώστε να κινούνται σε σωστά κατανομημένο χώρο στον δρόμο, είναι προτεραιότητα για κάθε ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, σύμφωνα με το πρόγραμμα Poly-SUMP(2012) ένα πρόγραμμα που στοχεύει στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας βιώσιμου σχεδιασμού κινητικότητας, για να θεωρηθεί και να αναγνωριστεί ως ΣΒΑΚ ένα σχέδιο πρέπει να πληροί μια σειρά από προϋποθέσεις όπως είναι η συμμετοχική προσέγγιση, η βιωσιμότητα έχοντας εξισορροπημένη την κοινωνική δικαιοσύνη, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη.

Τέλος, τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν την ανασκόπηση του κόστους μεταφοράς και οφελών αλλά και την εφαρμογή μεθόδου η οποία περιλαμβάνει την ανάλυση κατάστασης και το βασικό σενάριο, τον καθορισμό του οράματος και των στόχων, την επιλογή των

πολιτικών και των μέτρων, την ανάθεση των αρμοδιοτήτων και των πόρων καθώς και τις ρυθμίσεις παρακολούθησης αλλά και αξιολόγησης των ενεργειών⁸.

1.4.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΜΕΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΩΝ ΣΒΑΚ

Όσον αφορά την ένταξη των ΑΜΕΑ σε μια αστική περιοχή, τα ΣΒΑΚ έχουν ως όραμα τη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών και την επίτευξη στόχων που βασίζονται στην βελτίωση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών για την κινητικότητα τους. Συγκεκριμένα, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας για τα άτομα με αναπηρία καθώς και τα εμποδιζόμενα άτομα. Απαραίτητες ενέργειες για την πραγματοποίηση του σχεδιασμού αποτελούν⁹:

1. Κατάργηση των αρχιτεκτονικών φραγμών, απαραίτητες ενέργειες για την πραγματοποίηση του σχεδιασμού και οτιδήποτε καθίσταται εμπόδιο για αυτόνομη κίνηση και διαβίωση των ατόμων με αναπηρίες και των εμποδιζόμενων ατόμων μέσα στα κτίρια ή στους υπαίθριους χώρους (όπως σκαλοπάτια, δάπεδα με απότομες κλίσεις, χώροι πολύ μικρών διαστάσεων κλπ.)
2. Η δημιουργία φιλικού, προσεγγίσιμου και ασφαλούς δομημένου περιβάλλοντος που θα εξυπηρετεί όλους τους χρήστες μέσω δαπέδων με ομαλές κλίσεις, χωρίς σκαλοπάτια, μηχανικών μέσων, κατάλληλης σήμανσης, προσιτών και εύκολων στη χρήση μηχανισμών χειρισμού (όπως πλήκτρα στους ανελκυστήρες σε κατάλληλα ύψη προσιτά σε όλους κλπ.)
3. Η δημιουργία άνετων και ασφαλών χώρων διευκολύνοντας έτσι την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση όλων των χρηστών

⁸ <https://www.svak.gr/sbak>

⁹ <https://naskouperraki.gr/%CE%B7-η-προσβασιμότητα-ένα-νέο-δικαίωμα-στο>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

2.1 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΑΜΕΑ

Εφόσον πρόκειται να αναλυθεί η έννοια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ένταξη των ΑΜΕΑ σε Ευρωπαϊκές πόλεις, σημαντικός παράγοντας είναι οι μελέτες περίπτωσης οι οποίες θα μελετηθούν σε αυτό το κεφάλαιο .

Για την επιλογή των μελετών περίπτωσης, έγινε διερεύνηση σε βραβευμένες πόλεις της Ευρώπης όσο αφορά την προσβασιμότητα τους καθώς και την ανάδειξη των δράσεων που έχουν αναλάβει για την αντιμετώπιση των αναγκών τους.

Συγκεκριμένα, από το 2010 το βραβείο πιο Προσβάσιμων Πόλεων δίνεται σε πόλεις οι οποίες έχουν δημιουργήσει ένα περιβάλλον που διαθέτει διαφορετικές προοπτικές στα άτομα με αναπηρία, αντιμετωπίζοντας τα ισότιμα. Οι υποψηφιότητες για το βραβείο τα τελευταία χρόνια υπερβαίνουν τις 250 ενώ 33 από αυτές είναι ήδη βραβευμένες. Μέσω του βραβείου αυτού η ΕΕ προσπάθησε να δημιουργήσει μια Ευρώπη χωρίς εμπόδια και με βελτιωμένη προσβασιμότητα. Έτσι θα καταφέρει να προσεγγίσει τη βέλτιστη εξάλειψή των εμποδίων που αντιμετωπίζουν οι πολίτες με αναπηρίες κατά τις μετακινήσεις τους μέσα στην πόλη.

Αρχικά, εξετάστηκαν εννέα πόλεις η Μπρέντα στην Ολλανδία , το Μιλάνο στην Ιταλία, το Τσέστερ στο Ηνωμένο Βασίλειο, η Λυών στη Γαλλία, το Μπόρας και το Γκέτεμποργκ στην Σουηδία, το Βερολίνο στην Γερμανία, το Σάλτσμπουργκ στην Αυστρία και η Άβιλα στην Ισπανία. Σύμφωνα με τα κοινά χαρακτηριστικά που παρατηρήθηκαν σε τρεις από αυτές, στο Μιλάνο, στη Λυών και την Άβιλα, επιλέχθηκαν για να ερευνηθούν , να συγκριθούν και να προκύψουν συμπεράσματα για την επίλυση προβλημάτων των ΑΜΕΑ.

Πιο αναλυτικά, στον πίνακα που ακολουθεί για τις πιο προσβάσιμες Ευρωπαϊκές πόλεις, αναγράφονται οι εννέα που μελετήθηκαν. Η διερεύνηση και η επιλογή έγινε με βάση κοινά κριτήρια όπως: να διαθέτουν ιστορικό κέντρο , την ανάπτυξη τους σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των ΣΒΑΚ , την έκταση, την τοπογραφία καθώς και το κλίμα της κάθε πόλης. Ο πίνακας είναι χωρισμένος σε στήλες οι οποίες περιέχουν τα παραπάνω κριτήρια ώστε να επιτευχθεί ευκολότερα η συσχέτιση τους. Στη πρώτη στήλη αναφέρονται οι πόλεις που ερευνήθηκαν, στην δεύτερη έχει αποτυπωθεί ο πληθυσμός τους, ενώ με τον ίδιο τρόπο ακολουθεί η έκταση το κλίμα η τοπογραφία καθώς και σχόλια για τις παρεμβάσεις που έγιναν σχετικά με την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας κάθε πόλης.

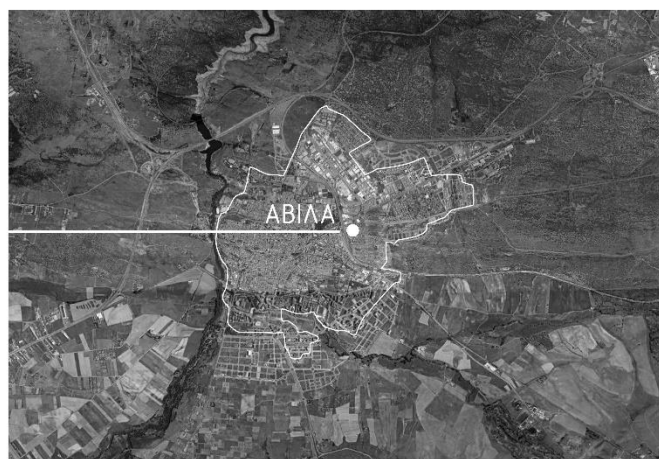
Οι τρεις πόλεις που θα μελετηθούν στην συνέχεια της εργασίας(Μιλάνο, Λυών, Άβιλα) διαθέτουν κοινά χαρακτηριστικά. Αρχικά, συμμετείχαν και κέρδισαν την πρώτη θέση στον διαγωνισμό προσβασιμότητας Ευρωπαϊκών πόλεων, είναι ιστορικές και έχει δοθεί έμφαση στην ιδιομορφία που εμφανίζουν στο ιστό τους λόγω του ιστορικό τους κέντρου. Το κλίμα των περιοχών αυτών, το οποίο είναι εύκρατο και ταυτόχρονα η τοπογραφία τους συμβάλλουν θετικά σε ένα βιώσιμο περιβάλλον .

Τέλος, εκτός από τα κοινά χαρακτηριστικά επιλέγονται πόλεις με διαφορετικό πληθυσμό με στόχο να διερευνηθούν οι πολιτικές προσβασιμότητας στις διαφορετικές κλίμακες του αστικού χώρου. Συγκεκριμένα, το Μιλάνο με 1,500.000 κατοίκους (η πολυπληθέστερη εκ των τριών πόλεων), η Λυών με 515.000 και η Άβιλα με 59.272. Όλοι αυτοί ο παράγοντες είναι καταλυτικοί για την ενίσχυση της βιωσιμότητας και επηρεάζουν κάθε κοινωνική ομάδα στην καθημερινότητα της.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΡΑΒΕΥΕΜΕΝΩΝ ΠΙΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

ΒΡΑΒΕΙΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗΣ ΠΟΛΗΣ 2011-2019	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΕΚΤΑΣΗ	ΚΛΙΜΑ	ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ	ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ
2019, Μπρέντα (Ολλανδία)	185.000	128,7 χλμ ²	Ήπιο	Νότιο τμήμα Ολλανδίας	Η Μπρέντα έχει καταρτίσει τετραετές σχέδιο (2018- 2021) για τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος στο οποίο η προσβασιμότητα είναι ο κανόνας. Ο δήμος παρακολουθεί επίσης πρωτοβουλίες προσβασιμότητας μέσω της οργάνωσής της για τα άτομα με αναπηρίες.
2018, Λυών (Γαλλία)	515.000	500 χλμ ²	Ενκρατο	Νοτιοανατο- λικό τμήμα Γαλλίας	Στη Λυών, η δημόσια συγκοινωνία και συγκεκριμένα τα λεωφορεία είναι πλήρως προσβάσιμα ενώ την ίδια στιγμή διασφαλίζεται η πρόσβαση όλων των επισκεπτών σε χώρους πολιτισμού, όπως στις βιβλιοθήκες, με τη διάθεση κατάλληλα προσαρμοσμένων οπτικοακουστικών μέσων στους αναχνώστες με αναπηρία.
2017, Τσέστερ (Ηνωμένο Βασίλειο)	77.040	23,6 χλμ ²	Ωκεάνιο	Βορειοδυτική Αγγλία	Το Τσέστερ κατάφερε να καταστήσει το ιστορικό της κέντρο πλήρως προσβάσιμο,
2016, Μιλάνο (Ιταλία)	1,500.000	181,6 χλμ ²	Υποτρο- πικό	Βόρεια Ιταλία	Επιτεύχθηκε άνοιγμα όλων των κτηρίων στο κοινό, καθώς και των εμπορικών, πολιτισμικών, αθλητικών, ψυχαγωγικών χώρων και χώρων αναψυχής
2015, Μπόρας (Σουηδία)	107.000	29,61 χλμ ²	Ήπιο	Δυτική Σουηδία	Έχινε εξάλειψη εμποδίων των μεσων μεταφοράς. Εντάχθηκε νέα τεχνολογία.

2014, Γκέτεμποργκ (Σουηδία)	519.399	447,8 χλμ ²	Ηπιο	Δυτική ακτή της Σουηδίας, Βόρεια Θάλασσα	Η Σουηδία πέτυχε απόλυτα στο δίνοντας έμφαση σε πιο προσβάσιμα κτίρια και καιπροσβάσιμους δρόμους αλλά καιπροσβάσιμους ιστοτόπους και άλλα μέσα τεχνολογίας που μπορούν να χρησιμοποιούν τα άτομα για να επικοινωνούν με πληροφορίες που μπορούν εύκολα να διαβαστούν και να χύνουν κατανοητές από όλους
2013, Βερολίνο (Γερμανία)	3,400.000	891,8 χλμ ²	Ενκρατο	Ανατολικό τμήμα Γερμανίας	«Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι η μετακίνηση. Και φυσικά το να βρω στέγαση, όπου να μπορώ να κινούμαι και να νιώθω σα στο σπίτι μου» Μαρτυρία πριν την επέμβαση , έτσι το Βερολίνο κατάφερε να επικεντρωθεί σε δημόσιους χώρους, εστίαση και μετακίνηση .Προβλήματα κινητικότητας, όρασης, ακοής ή διανοητικά – διαφορετικές αναπηρίες που ζητούν διαφορετικές απαντήσεις. Το Βερολίνο συνεργάζεται ακόμα και σήμερα , με άλλες πόλεις, ώστε να βρεθούν λύσεις από κοινού.
2012, Σάλτσμπουργκ (Αυστρία)	155.886	65,68 χλμ ²	Ηπειρωτικό με συχνές βροχοπτώσεις	Συνορεύει με τη Γερμανία	Η Αυστρία βελτίωσε την προσβασιμότητα συμβάλλοντας στην εξάλειψη των εμποδίων που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία στην καθημερινότητά τους κατά τη χρήση των μέσων μεταφοράς,
2011, Άβιλα (Ισπανία)	59.272	231,9 χλμ ² .	Ενκρατο	Βορειοδυτικά της Μαδρίτης	Βελτίωση προσβασιμότητας στα δημόσια κτήρια . Το σχέδιο αυτό κάλυψε επίσης τη δημιουργία προσβάσιμων τουριστικών εγκαταστάσεων και βελτίωσε τις δυνατότητες απασχόλησης των ατόμων με αναπηρία, σε άμεση συνεργασία με οργανώσεις ηλικιωμένων και αναπήρων.



2.2 ΑΒΙΛΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ



ΕΙΚΟΝΑ 1 ΑΒΙΛΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ

Η Άβιλα είναι πόλη της Ισπανίας (εικόνα 1) η οποία βρίσκεται βορειοδυτικά της Μαδρίτης, και είναι η πρωτεύουσα της περιφέρειας της Καστίλλης και Λεόν . Η πόλη είναι χτισμένη μεταξύ 11ου και 14ου αιώνα και βρίσκεται σε μεγαλύτερο υψόμετρο από οποιαδήποτε άλλη επαρχιακή πρωτεύουσα της Ισπανίας στα 1.132 μ. Ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 60.000 κατοίκους. Η έκτασή της είναι περίπου 231,9 χλμ² ενώ το κλίμα που επικρατεί είναι εύκρατο μεσογειακό, με αρκετές όμως χιονοπτώσεις¹⁰¹¹.

¹⁰ <https://el.allexciting.com/avila/>

¹¹ <https://mayorsofeurope.eu/top-stories/avila-a-spanish-city-for-everyone/>

2.2.1 Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΒΙΛΑ ΣΤΗΝ UNESCO | ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ

ΤΕΙΧΗ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΝ ΤΗΝ
ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ | ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΕΙΚΟΝΑ 2 ΤΕΙΧΟΣ , ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ

Η Άβιλα αποτελεί παράδειγμα οχυρωμένης πόλης του Μεσαίωνα, στην οποία υπάρχουν τα μεγαλύτερα μεσαιωνικά τείχη της Ευρώπης. Συγκεκριμένα ,το τείχος περικλείει ολόκληρη την παλιά πόλη με μήκος 2500 μέτρα, 88 τεράστιους πύργους και 9 πύλες (εικόνα 2). Στην πόλη και στα τείχη που την περιβάλλουν αντικατοπτρίζεται η μεγαλοπρέπεια της μεσαιωνικής πόλης μέσω του ρωμανικού στυλ των εκκλησιών και έτσι εκφράζεται η «χρυσή εποχή» της Άβιλα στην αρχιτεκτονική της. Τα ανάκτορα που χτίστηκαν στο εσωτερικό αποτελούσαν μια δεύτερη γραμμή άμυνας ενάντια στις εχθρικές επιθέσεις στην πόλη.

Τα τείχη και τα βασικά χαρακτηριστικά της αυθεντικότητας όσον αφορά τη μορφή, το σχέδιο, την τοποθεσία διατηρήθηκαν πλήρως με το πέρασμα των χρόνων. Η πυκνότητα των θρησκευτικών και κοσμικών μνημείων, τόσο εντός όσο και εκτός τους, το καθιστά ένα αστικό σύνολο μεγάλης αξίας. Η παλιά πόλη της περιοχής από το 1985 συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο της UNESCO που αφορά τα μνημεία Πολιτιστικής Κληρονομιάς¹². Επιπλέον, η Avila αναφέρθηκε ως παράδειγμα προσβασιμότητας στο Διεθνές Συνέδριο για τον Τουρισμό για Όλους, που διοργανώθηκε στην Ισπανία το 2007 από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο για τον Προσβάσιμο Τουρισμό (ENAT)¹³.

¹² <https://whc.unesco.org/en/list/348/>

¹³ <https://rmp-bg.com/wp-content/uploads/2022/07/Spain.pdf>

2.2.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΜΕΑ

Η ιστορική, περιτειχισμένη πόλη της Ισπανίας Άβιλα, αναγνωρίστηκε διεθνώς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή λαμβάνοντας το πρώτο βραβείο του Access City Award το 2011 για τη βελτίωση της πρόσβασης για τα άτομα με αναπηρία. Η έναρξη του σχεδίου έγινε το 2002 με σκοπό τη δημιουργία περιβάλλοντος φιλικού για τα άτομα με αναπηρία σε ολόκληρη την πόλη. Το σχέδιο έδωσε έμφαση στην προσβασιμότητα όσον αφορά τα δημόσια κτήρια και τα μνημεία, ενώ ταυτόχρονα δημιουργήθηκαν τουριστικές εγκαταστάσεις σε συνεργασία με ομάδες ΑΜΕΑ και ηλικιωμένων ατόμων με σκοπό την κατανόηση των αδυναμιών τους. Βασική προϋπόθεση ήταν η ανάπτυξη ενός ιστορικού συνόλου με όσο το δυνατό λιγότερα εμπόδια. Ωστόσο, η πόλη σαν σύνολο έγινε η πρώτη πόλη με πολιτιστικό πλούτο που κατάφερε να καταργήσει τα φυσικά εμπόδια στα δημόσια κτήρια και σε ιστορικές τοποθεσίες.

Όσον αφορά το ιστορικό κέντρο της παλιάς πόλης, παραμένει σε αρκετά σημεία μη προσβάσιμο αφού σχεδόν το μισό δεν επιτρέπει την μετακίνηση ατόμων με δυσκολία στην κίνησή. Η Άβιλα δέχτηκε το πρώτο βραβείου που δόθηκε και υστερούσε σε σχέση με τις ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν σε άλλες πόλεις στους επόμενους διαγωνισμούς. Συγκεκριμένα, με το πέρασμα των χρόνων στους διαγωνισμούς που ακολούθησαν, στις προτεραιότητες των πόλεων εντάχθηκαν επιπλέον τομείς οι οποίοι αυξάνουν την προσβασιμότητα και δεν περιορίζουν την μετακίνηση των ΑΜΕΑ σε συγκεκριμένη διαδρομή (πχ λωρίδες ποδηλατοδρόμων, αστικός εξοπλισμός εκτός και εντός των ΜΜΜ) .



ΕΙΚΟΝΑ 3 ΣΤΕΝΑ ΔΡΟΜΑΚΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



ΕΙΚΟΝΑ 4 ΠΛΑΚΩΣΤΡΩΤΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Τέλος παρατηρείται, ότι οι βελτιώσεις της προσβασιμότητας στην πόλη καλύπτουν διαφορετικές κατηγορίες, λαμβάνοντας υπόψη διάφορες μορφές αναπηρίας: προβλήματα κινητικά, όρασης και ακοής. Να τονιστεί επίσης η δυσκολία λόγω της μεσαιωνικής αρχιτεκτονικής με τα πολλά στενά (εικόνα 3-4) και λιθόστρωτα δρομάκια καθώς και ότι οι ιστορικές τοποθεσίες δεν πρέπει να υποστούν αλλοίωση¹⁴.

ΠΕΖΟΙ

Στις αρχές της δεκαετίας του 2000 οι αρχές της πόλης αναγνώρισαν την έλλειψη προσβασιμότητας και την ανάγκη να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις μέσω του σχεδιασμού με προσβάσιμα σημεία. Να τονιστεί ότι η Άβιλα είναι χτισμένη πάνω σε λόφο με τα αξιοθέατα να βρίσκονται στο ψηλότερο σημείο του το οποίο είναι επίπεδο και διευκολύνει την κίνηση με αναπηρικό αμαξίδιο.

Στα πλαίσια της διάκρισης της πόλης, το 2010 ξεκίνησε να δημιουργείται ένα έργο το League of Historical and Accessible Cities (LHAC) που εστίασε στη βελτίωση της προσβασιμότητας σε ιστορικές πόλεις προωθώντας την ανάπτυξη της ως βιώσιμο τουριστικό προορισμό και ταυτόχρονα την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς¹⁵. Ο κύριος στόχος του έργου δεν είναι μόνο να επιτρέψει στους ανθρώπους με αναπηρίες και τις οικογένειές τους να απολαμβάνουν τις πολιτιστικές δραστηριότητες, αλλά και να τονώσει τον τουρισμό μεταξύ των 80 εκατομμυρίων ατόμων με αναπηρικές δυσκολίες που ζουν στην Ευρώπη.

Η πόλη είναι διαμορφωμένη έτσι ώστε να επιτρέπεται στον πεζό η μετακίνηση αποκλειστικά με τα πόδια. Διατίθεται δηλαδή για περπάτημα από άκρη σε άκρη χωρίς να χρειάζεται η μεταφορά με αυτοκίνητο. Βασικό μέλημα ήταν η διαδρομή που θα δημιουργηθεί για την επίσκεψη στα σημαντικά μνημεία της πόλης να είναι προσβάσιμη ώστε να μπορούν οι επισκέπτες με κινητικά προβλήματα να απολαύσουν τον πλούτο της. Συγκεκριμένα είναι η πιο πρόσφατη αναδιαμόρφωση και επιτρέπει στα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα να μετακινούνται με ασφάλεια και άνεση. Ειδικότερα, στο τμήμα της περιοχής που θα αναλυθεί παρακάτω (εικόνα 5), παρατηρούμε τις επεμβάσεις διαμόρφωσης της διαδρομής που έχουν πραγματοποιηθεί αναλόγως τις συνθήκες. Έγιναν προσθήκες ραμπών σε πεζοδρόμια

¹⁴ <https://www.dw.com/en/medieval-spanish-city-recognized-for-accessibility-to-disabled/a-6307673>

¹⁵ Μέχρι σήμερα, έχουν δημιουργηθεί 6 προσβάσιμες τουριστικές διαδρομές σε πόλεις της Ευρώπης - Άβιλα - Ισπανία, Σοδόπολη - Βουλγαρία, Βίμποργκ - Δανία, Mulhouse - Γαλλία, Lucca - Ιταλία και Τορίνο - Ιταλία.

αλλά και σε εισόδους κτηρίων. Επιπλέον επήλθε διαμόρφωση οδεύσεων τυφλών με ειδικές πλάκες ΑΜΕΑ για την βελτίωση της προσβασιμότητας ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και προβλήματα όρασης. Ακόμα, παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν εμπόδια εντός της διαδρομής για να επιτρέπεται η ελεύθερη όδευση των πεζών και η κίνηση αμαξιδίων ¹⁶¹⁷.

Αναλύοντας τον χάρτη της προσβάσιμης διαδρομής των τειχών (εικόνα 5) παρατηρούμε την διαδρομή με την έναρξη της να γίνεται από το σημείο (1) εκτός των τειχών έπειτα η πορεία συνεχίζεται εντός των τειχών (2-12) και καταλήγει περιμετρικά τους (13-15). Η διαδρομή για τα ΑΜΕΑ σχεδιάστηκε και λειτούργησε το 2008 με το κέντρο υποδοχής που δημιουργήθηκε να δίνει σαφείς πληροφορίες προτείνοντας τις καλύτερες διαδρομές για πρόσβαση σε αναπηρικά αμαξίδια και την πορεία που θα ακολουθήσουν (1), περνώντας στη Πύλη του Los Leales (2) όπου τα πλακόστρωτα και οι επιφάνειες είναι επίπεδες βοηθώντας την μετακίνηση αμαξιδίων από το ένα σημείο στο άλλο. Πινακίδες είναι τοποθετημένες σε κάθε μνημείο που είναι διαθέσιμο για στάθμευση για ΑΜΕΑ(3) όπως και ράμπες κύλισης που οδηγούν στα φουαγιέ των ναών (4). Επόμενο σημείο της διαδρομής είναι η Plaza de la Catedral η οποία σηματοδοτεί την αρχή μιας σειράς πεζοδρόμων και εμπορικών δρόμων(5-12) με τις εισόδους τους να παρέχουν επίπεδα δάπεδα ή ράμπες κύλισης ενώ κατά μήκος του δρόμου είναι τοποθετημένες οδεύσεις τυφλών για άτομα με δυσκολία στην όραση. Για να μπορέσει κανείς να μετακινηθεί στο ψηλότερο σημείο των τειχών, η διαμόρφωση περιλαμβάνει ανελκυστήρες και ράμπες που έχουν εγκατασταθεί για τους επισκέπτες με κινητικά προβλήματα (12). Τέλος βγαίνοντας από τα τείχη (13) η πορεία συνεχίζει περιμετρικά τους (14) μέχρι να φτάσει στην Πύλη της Λα Σάντα και στο Μοναστήρι της Σάντα Τερέζα όπου το πεζοδρόμιο είναι ομαλό, φαρδύ και επίπεδο στο πλησιέστερο τμήμα της, και σηματοδοτεί το τέλος της διαδρομής (15). Η διαδρομή αυτή αποτελεί τον λόγο που διακρίθηκε η πόλη στον διαγωνισμό Προσβασιμότητας αφού επιτεύχθηκε η ένταξη των ΑΜΕΑ σε ένα τόσο δύσβατο σημείο της πόλης (έστω σε ένα μέρος των τειχών).

¹⁶ <https://rmp-bg.com/wp-content/uploads/2022/07/Spain.pdf>

¹⁷ <https://www.dw.com/en/medieval-spanish-city-recognized-for-accessibility-to-disabled/a-6307673>





Επισημαίνεται ότι ποδηλατοδρόμος δεν έχει δημιουργηθεί και δεν ενδείκνυται για την μετακίνηση στην συγκεκριμένη περιοχή.

A | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ



ΕΙΚΟΝΑ 7 ΓΡΑΜΜΕΣ ΛΕΟΦΩΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΒΙΛΑ



ΕΙΚΟΝΑ 8 ΓΡΑΜΜΗ 1 , ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ ΤΩΝ ΤΕΙΧΩΝ

Οι γραμμές των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων που διαθέτει η πόλη είναι 6. Η καθεμία από αυτές επιτρέπει την μετακίνηση ομάδων ΑΜΕΑ, με τα λεωφορεία που χρησιμοποιούνται να διαθέτουν θέσεις για αναπηρικά αμαξίδια αλλά και οπτικοακουστικά μέσα (εικόνα 7). Οι στάσεις είναι και αυτές διαμορφωμένες με επίπεδα δάπεδα και θέσεις κάτω από στεγασμένους χώρους. Συγκεκριμένα όσον αφορά τη γραμμή 1 είναι η μοναδική που εξυπηρετεί το σημείο περιμετρικά των τειχών

και κάνει ευκολότερη την πρόσβαση στο ιστορικό κέντρο δηλαδή εντός των τειχών . Για τα άτομα με κινητικές δυσκολίες υπάρχουν στάσεις κοντά στην προσβάσιμη διαδρομή όπου τους επιτρέπεται να ξεκινήσουν από εκεί την περιπλάνηση τους.

(εικόνα 8) .

B| ΤΡΕΝΟ

Η πόλη της Άβιλα, είναι επίσης εύκολα προσβάσιμη από τη Μαδρίτη μέσω του Ισπανικού σιδηροδρομικού σταθμού που διαθέτει τρένα καθημερινά. Ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται μερικά χιλιόμετρα από το κέντρο της περιτειχισμένης πόλης. Επιτρέπεται η πρόσβαση σε πεζοδρόμια μέσω πτυσσόμενων κρασπέδων ενώ τα υπόλοιπα σε περιοχές με ανηφορικό έδαφος παραμένουν προσβάσιμα για τους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων. Αν χρειαστεί να επιλέξει κανείς ανάμεσα σε τρένο και αυτοκίνητο για την ευκολότερη μετακίνηση έως την προσβάσιμη διαδρομή εντός των τειχών, καλύτερη λύση το αυτοκίνητό μιας και υπάρχουν θέσεις παρκαρίσματος για οχήματα ΑΜΕΑ στην έναρξη της διαδρομής που προαναφέρθηκε.

2.2.4 ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Σημαντικό ρόλο έχουν οι νέες τεχνολογίες που είναι διαθέσιμες στην Άβιλα. Αρχικά, οι επισκέπτες με μειωμένη κινητικότητα μπορούν να ενοικιάσουν αναπηρικά αμαξίδια για την περιπλάνηση τους στην περιοχή. Στην συνέχεια μέσω ιστοσελίδας μπορούν να ενημερωθούν για τις διαδρομές που είναι προσβάσιμες μεταξύ των αξιοθέατων. Η συγκεκριμένη σελίδα προσφέρει πληροφορίες σε διάφορες γλώσσες συμπεριλαμβανομένης της νοηματικής. Τέλος, να επισημανθεί ότι στην διαδρομή που ακολουθούν οι πολίτες, στις πόρτες διαφόρων εγκαταστάσεων υπάρχει το σύμβολο προσβασιμότητας τονίζοντας έτσι ότι πληροί τις απαιτήσεις¹⁸.

¹⁸ <https://www.avilaturismo.com/en/organize-your-visit/avila-is-everyone>

2.2.5 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ενώ οι περισσότερες ιστορικές τοποθεσίες της Ευρώπης αποτελούν μεγάλη πρόκληση για την προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ, η Άβιλα είναι η απόδειξη ότι όλες οι πόλεις μπορούν να προσπαθήσουν για την βελτίωση .

Η Άβιλα ξεχώρισε ως πρώτη Ευρωπαϊκή πόλη που έλαβε το βραβείο προσβασιμότητας και κατάφερε να φέρει εις πέρας πολλούς στόχους που έθεσε. Οι πολιτιστικοί χώροι , τα μνημεία και οι εκκλησίες αποτέλεσαν το βασικό κομμάτι αυτής τη ιστορικής πόλης και μέσω αναδιαμορφώσεων της περιοχής κατάφερε να αναπτυχθεί διατηρώντας την κληρονομιά της. Αξίζει να επισημανθεί ότι η πόλη μετά από αυτό έγινε μέλος του League of Historical and Accessible Cities. Το έργο αυτό δημιουργήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κέντρο και είχε ως στόχο την βελτίωση την προσβασιμότητας προωθώντας την αειφόρο τουριστική ανάπτυξη προστατεύοντας την πολιτιστική κληρονομιάς .

Τέλος, με το ιστορικό της κέντρο να είναι το πιο δύσβατο κομμάτι της περιοχής, στόχευσε στην βελτίωση της προσβασιμότητάς και την σωστή λειτουργία του μέσω της διαδρομής η οποία επέφερε και την ανάπτυξη του.



2.3 ΜΙΛΑΝΟ, ΙΤΑΛΙΑ



ΕΙΚΟΝΑ 9 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ, ΚΕΝΤΡΟ ΜΙΛΑΝΟΥ

Το Μιλάνο της Ιταλίας, ιδρύθηκε τον 4ο αιώνα π.Χ. με στενά πλακόστρωτα σοκάκια τα οποία εξακολουθούν να διασχίζουν μεγάλο μέρος του κέντρου της πόλης. Κατακτήθηκε από τους Ρωμαίους το 222 π.Χ. και έγινε στρατόπεδο, το οποίο στη συνέχεια επεκτάθηκε σε ρωμαϊκή πόλη. Ακολουθώντας το πρότυπο σχέδιο πολεοδομικού σχεδιασμού που υιοθετήθηκε από τους Ρωμαίους, τα τείχη της πόλης χτίστηκαν σε μια πλατεία και διασχίζεται από δύο κύριους δρόμους.

Το Μιλάνο είναι η πρωτεύουσα της Λομβαρδίας, η μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή και η δεύτερη πιο πυκνοκατοικημένη πόλη της Ιταλίας.

Είναι μια ιστορική πόλη με σημαντική πολιτιστική κουλτούρα και κληρονομιά με πληθυσμό σχεδόν 1,5 εκατομμύρια κατοίκους, έκταση 181,6 χλμ² και βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της χώρας. Η πόλη είναι ο σημαντικότερος σιδηροδρομικός κόμβος της Ιταλίας και χαρακτηρίζεται ως το βιομηχανικό και οικονομικό κέντρο της. Η οικονομική σπουδαιότητα της πόλης αυξήθηκε σημαντικά απ' το 1870, που έγινε βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο με τις επιχειρήσεις της να απασχολούν πάνω από 650.000 απασχολούμενοι, είναι το κέντρο πολλών χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων και η λεγόμενη «ενδοχώρα» είναι μια πρωτοποριακή βιομηχανική περιοχή. Ο χειμώνας στο Μιλάνο είναι σχετικά ήπιος αλλά ομιχλώδης, με θερμοκρασίες που κυμαίνονται από μηδέν έως 8 βαθμούς Κελσίου. Το καλοκαίρι μπορεί να έχει σύντομες καταιγίδες ενώ οι θερμοκρασίες κυμαίνονται από 14 έως 29 βαθμούς και τον χειμώνα από 6 έως 18 βαθμούς. Όπως και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, η σημερινή αστική μορφή του Μιλάνου είναι το αποτέλεσμα πολλών ιστορικών περιόδων που στρώνονται η μία πάνω στην άλλη (εικόνα 9) .

2.3.1 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΑΜΕΑ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Η πόλη του Μιλάνου τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα ήρθε αντιμέτωπη με διάφορα προβλήματα στον τομέα της κινητικότητας καθορίζοντας τη ζωή των ατόμων που αντιμετωπίζουν οποιαδήποτε αναπηρία. Το κέντρο της αναπτύχθηκε με σημείο αναφοράς όπου εκεί συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου, εστίασης αλλά και αξιοθέατων τα οποία την κάνουν ολοένα και πιο δημοφιλή προορισμό με τον διαρκώς αυξανόμενο όγκο τουριστών να αποτελεί μεγάλο ζήτημα. Ακόμα, το πυκνοδομημένο ιστορικό κέντρο της πόλης (εικόνα 9) συγκεντρώνει εκεί το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού με αυτό να επηρεάζει το σύστημα κινητικότητας ολόκληρης της πόλης.

Ειδικότερα, όσον αφορά την κοινωνική διάσταση της αναπηρίας όπως και οι περισσότερες πόλεις με ιστορικά κέντρα έτσι και στο Μιλάνο παρατηρούνταν ζητήματα δυσκολίας των μετακινήσεων των πολιτών. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση του Μιλάνου, απαραίτητες αλλαγές για ένα καινούριο και πιο αποτελεσματικό σχέδιο της πόλης, ήταν οι διαφοροποιήσεις των πεζοδρομίων όσο αφορά το ύψος τους, η προσθήκη ραμπών σε όλα τα δημόσια κτήρια, προσβάσιμα αξιοθέατα και μνημεία καθώς και ένα προσβάσιμο δίκτυο κίνησης και μεταφορών (λεωφορεία,

σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, κίνηση αμαξιδίων) ¹⁹. Η συνεχής προσπάθεια για βελτίωση και εξάλειψη εμποδίων της πόλης, κατάφερε να κερδίσει την πρώτη θέση στο Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2016.

2.3.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΜΕΑ

Το 2010 ξεκίνησε ένα σχέδιο αναγέννησης της πόλης , με βασικό στόχο την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας στο οποίο συμπεριλήφθηκαν οι προβλέψεις για τα ΑΜΕΑ,. Το σχέδιο εφαρμόστηκε σταδιακά έως και το 2016 όπου και ήρθε σε τελικό στάδιο , εφόσον κάλυπτε τις ανάγκες που είχε η πόλη έγινε δηλαδή λειτουργικό για κάθε πολίτη της . Στοχεύει να αναδιαμορφώσει τη συνολική κινητικότητα του Μιλάνου κατά τα επόμενα 10 χρόνια, επαναπροσδιορίζοντας τα όρια της μητροπολιτικής πόλης και την εξυπηρέτηση σε μεγάλες προαστιακές περιοχές . Το 2011, η πόλη υιοθέτησε τις αρχές της Σύμβασης του ΟΗΕ που αφορούν τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και ανέλαβε τη δημιουργία μιας νέας κουλτούρας προσβασιμότητας και μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τη δημιουργία «μιας πόλης για όλους» . Να τονιστεί πως η πόλη του Μιλάνου αναγνωρίστηκε για συνεχόμενες προσπάθειες της για την προσβασιμότητα, καθώς και τη δέσμευσή της σε έργα προώθησης της απασχόλησης των ατόμων με αναπηρία, και την υποστήριξη της ανεξάρτητης διαβίωσης²⁰.

Έκτοτε, οι αρχές της πόλης έχουν κάνει πολλά για να ελαχιστοποιήσουν τον αριθμό των εμποδίων για άτομα με ειδικές ανάγκες και ηλικιωμένους στους δρόμους της πόλης, τα τουριστικά σημεία, αθλητικά και εμπορικά σημεία, νεκροταφεία και άλλους δημόσιους χώρους.

Οι βασικοί στόχοι του σχεδίου διαθέτουν τη χαρτογράφηση κάθε περιοχής που χρήζει παρέμβασης, καθορίζοντας τι πρέπει να γίνει, από ποιόν και ποιό θα είναι το κόστος . Το σχέδιο αναπτύσσει τέσσερις στρατηγικές κινητικότητας :

- Κινητικότητα βασισμένη στην κοινή χρήση (shared mobility) με χρήση συντονισμένων στρατηγικών και εργαλείων
- Αστική προσβασιμότητα με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών
- Ο αστικός χώρος ως κοινός στόχος.
- Διαχείριση της ζήτησης για κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων

¹⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=el&catId=1141&newsId=2237&furtherNews=yes>

²⁰ <https://smartcities.ellak.gr/2015/12/30/i-poli-tou-milanou-kerdizi-to-evropaiko-vravio-prosvasimis-polis-2016/>

Πιο συγκεκριμένα, για την υλοποίηση του σχεδίου προτάθηκαν λύσεις οι οποίες επιτρέπουν στους πολίτες να μετακινούνται καλύτερα στην πόλη τους, εύκολη πρόσβαση στους δημόσιους χώρους και γενικότερα την ευαισθητοποίηση για τα ζητήματα των ΑΜΕΑ.

Σημαντικό κομμάτι της διαδικασίας υπήρξε η συνεργασία με πολίτες που ανήκουν στις ομάδες των ατόμων με ειδικές ανάγκες, οι οποίοι μέσω συζητήσεων και ερωτηματολογίων σύμφωνα με την δική τους οπτική κατάφεραν να εντοπίσουν σημεία που είναι απαραίτητο να διορθωθούν κατά την εφαρμογή νέων πρακτικών.

2.3.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί σημαντικό μέσο δημιουργίας πολυτροπικών μετακινήσεων. Στόχος του σχεδίου που τέθηκε σε εφαρμογή όσον αφορά τα είδη μετακίνησης είναι η ισότιμη πρόσβαση και μεταφορά, η οποία είναι απαραίτητη παροχή σε όλα τα εμποδιζόμενα άτομα. Ως βασική προτεραιότητα του σχεδίου τίθεται η ασφάλεια όλων των χρηστών του κυκλοφοριακού συστήματος. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες όπως και στην εξασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης για όλους. Λαμβάνοντας υπόψιν αυτά τα στοιχεία οι απαιτήσεις της προσβασιμότητας στα ΜΜΜ πρέπει να ενσωματώνουν κατ' ελάχιστο²¹:

- ✓ Πλήρη πρόσβαση για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (σε κάθε διάσταση)
- ✓ Προσβασιμοί χώροι υγιεινής και ανελκυστήρες
- ✓ Μη ολισθηρές επιφάνειες, κουπαστές και χειρολαβές. (προσωπικό για να βοηθάει τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας, να πιαστούν γερά, να πλησιάσουν ή να ισορροπήσουν)
- ✓ Κατάλληλη χρήση χρωματικών αντιθέσεων, ευδιάκριτη και σαφή σήμανση και φωτισμού, μη ανακλαστικές επιφάνειες, ακουστικές όσο και οπτικές αναγγελίες, ακουστική καθοδήγηση, προειδοποιητικές επιφάνειες και συστήματα, (προσωπικό, για να βοηθάει άτομα με δυσκολία στην όραση)

²¹ https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

2.3.4 ΠΕΖΟΙ | ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Η πόλη του Μιλάνου τα προηγούμενα χρόνια αντιμετώπιζε αρκετά προβλήματα που αφορούν την κινητικότητα των πολιτών της. Ο υπερπληθυσμός αποτελεί σημαντικό ζήτημα που επηρεάζει το σύστημα κινητικότητας μιας και αυξάνεται η χρήση του αυτοκινήτου και έχει ως αποτέλεσμα να μην υπάρχει διαθέσιμος χώρος για την κυκλοφορία μέσα στην πόλη και συγκεκριμένα στο ιστορικό κέντρο της, όπου όλα είναι πιο πυκνοδομημένα σε σχέση με την γύρω περιοχή. Για την κίνηση πεζών και των ποδηλατών τέθηκαν σε εφαρμογή στρατηγικές, ώστε να είναι πιο προσιτό και βιώσιμο σε κάθε πολίτη. Έγινε διαμόρφωση δικτύου κίνησης δίνοντας έμφαση στο ιστορικό κέντρο της περιοχής το οποίο μέχρι και την ολοκλήρωση του σχεδίου το 2016 είχε πολλές ελλείψεις όσον αφορά τα δίκτυα και την εύκολη μετακίνηση των ΑΜΕΑ.

Α| ΠΕΖΟΙ



ΕΙΚΟΝΑ 10 ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΤΑ ΠΛΑΤΗ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

Η κυκλοφορία των πεζών είναι ο κύριος τρόπος κίνησης και στις πιο σημαντικές υποδομές ανήκουν τα πεζοδρόμια. Το πλάτος ενός πεζοδρομίου συμβάλλει στο επίπεδο άνεσης των πολιτών ειδικά σε περιπτώσεις που το άτομο αντιμετωπίζει κινητικά προβλήματα και χρειάζεται να κινηθεί με το αμαξίδιο του. Τα ευρύχωρα και άνετα πεζοδρόμια, υποστηρίζουν και ενθαρρύνουν την κυκλοφορία των πεζών αυξάνοντας την ελκυστικότητα του δρόμου. Στον χάρτη (εικόνα 10) αποτυπώνονται τα πλάτη των δρόμων και των πεζοδρομίων έτσι ώστε να κατανοήσουμε πόσο εφικτή είναι η πρόσβαση και η κυκλοφορία στο πιο πυκνοδομημένο σημείο της πόλης. Με μια πρώτη ματιά υπερτερούν πεζοδρόμια τα οποία έχουν μικρό πλάτος κάτι το οποίο συνηθίζεται σε ιστορικά κέντρα λόγω των στενών πλακόστρωτων δρόμων και πεζοδρομίων.

Σύμφωνα με το σχέδιο για τις πεζοδρομήσεις δόθηκε έμφαση :

1. Στην πεζή μετακίνηση γύρω από σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος, ώστε κάθε ομάδα πολιτών να μπορεί να τα προσεγγίσει με ασφάλεια .
2. Στα πεζοδρόμια σε περιοχές όπου υπάρχει μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού μεγαλύτερης ηλικίας από τον μέσο όρο της πόλης.
3. Στα πεζοδρόμια που βρίσκονται σε πολύ πυκνές περιοχές όπου υπάρχει υψηλός αριθμός τόσο των ηλικιωμένων.

Αναλυτικότερα,

- Με πλάτος ≥ 4.2 μ. όπου είναι και η ασφαλέστερη ζώνη για να μπορέσει κανείς να κινηθεί, βρίσκονται κυρίως γύρω από την περιοχή Duomo όπου και είναι η πιο κεντρική πλατεία της πόλης αλλά συνεχίζουν σε σημεία κεντρικού δρόμου όπου είναι τα όρια παλαιάς και νέας πόλης.
- Με πλάτος $> 3.3\mu. < 4.2 \mu.$ παρατηρούμε να υπάρχουν διάσπαρτα σε όλη την έκταση της περιοχής όπως και με πλάτος $\geq 2.4 < 3.3 \mu.$
- Με πλάτος $< 2.4\mu.$ εκτείνονται σε όλη την περιοχή που είναι οι πιο στενοί δρόμοι στο κέντρο της πόλης .

Τα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν σε όλο το ιστορικό κέντρο είναι πλακοστρώσεις και ισόπεδοι δρόμοι (εικόνα 11), οι οποίοι έχουν σχεδιαστεί για να οδηγούν στο ιστορικό κέντρο όχι μόνο δίκυκλα αλλά και αμαξίδια. Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο τμήμα των δρόμων είναι ισόπεδα διαμορφωμένο, ή με το πεζοδρόμιο να έχει χαμηλωμένο ύψος (εικόνα 12) και έτσι δεν υπάρχει ανάγκη για τοποθέτηση ραμπών. Διαχωριστικά δρόμων (εικόνα 13), ειδικές σημάνσεις, και διαφοροποιήσεις στις πλακοστρώσεις (εικόνα 14), οδηγοί τυφλών (εικόνα 14), ηχητικά συστήματα τοποθετημένα σε διαβάσεις πεζών μαζί με φωτεινούς σηματοδότες, που βοηθούν στην ομαλή και

ασφαλή διέλευση των ατόμων με προβλήματα όρασης και ακοής αλλά και για άτομα τρίτης ηλικίας, αποτελούν βασικά στοιχεία της διαμόρφωσης.



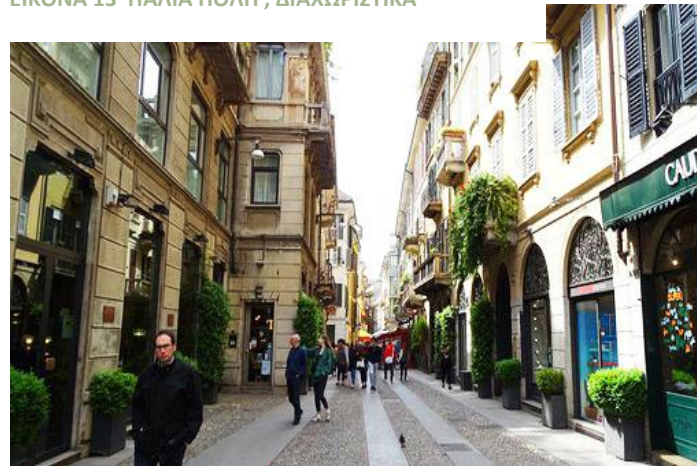
ΕΙΚΟΝΑ 11 ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ, ΙΣΟΠΕΔΑ ΔΑΠΕΔΑ



ΕΙΚΟΝΑ 12 ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ, ΧΑΜΗΛΟ ΥΨΟΣ



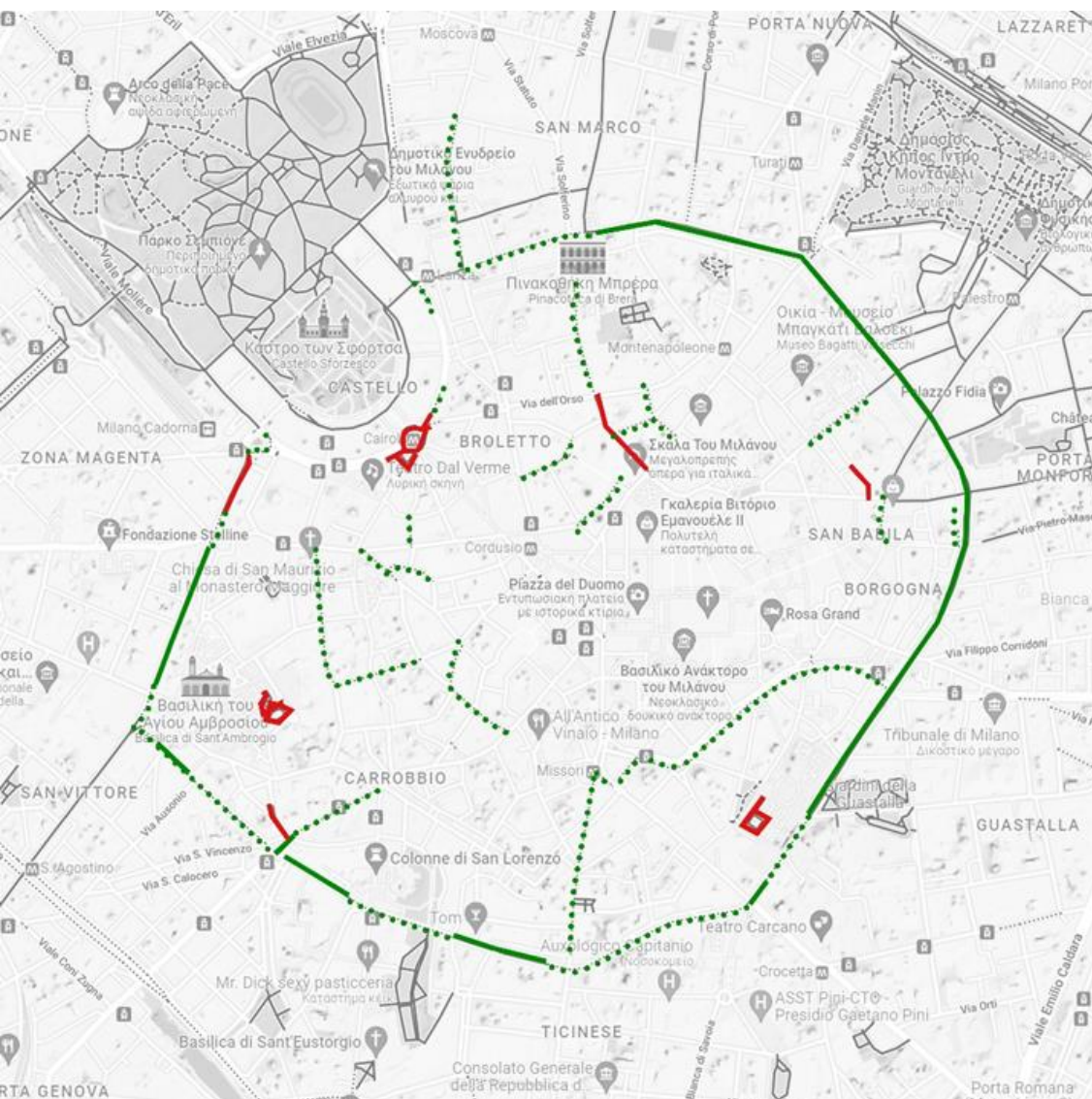
ΕΙΚΟΝΑ 13 ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ, ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΑ



ΕΙΚΟΝΑ 14 ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ, ΟΔΕΥΣΕΙΣ ΤΥΦΛΩΝ | ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΑΠΕΔΩΝ

Β| ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Μετά την κατεδάφιση των Μεσαιωνικών τειχών του Μιλάνου, ο χώρος που κατείχαν έχει γίνει πλέον δακτύλιος. Στο πλαίσιο αυτό εντάχθηκε ποδηλατοδρόμος, περιμετρικά του κέντρου δίνοντας την δυνατότητα σε κάθε πολίτη να οριοθετεί την διαδρομή του, με ασφάλεια να προφυλάσσεται και να προφυλάσσει τον συμπολίτη του. Πρόκειται για έναν δακτύλιο ποδηλασίας που περιβάλλει το κέντρο της πόλης, ο οποίος συνδέει τις διαδρομές εντός κέντρου με αυτές εκτός αυτού (εικόνα 15) .



ΕΙΚΟΝΑ 15 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ/ ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ



ΛΩΡΙΔΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ/ ΜΗΧΑΝΩΝ



ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ



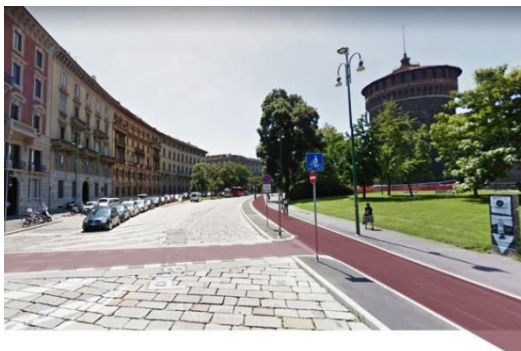
Πρόκειται για ένα οργανωμένο συνεχές και αναγνωρίσιμο δίκτυο ποδηλάτων. Αποτελεί στοιχείο σύνδεσης παλιάς και νέας πόλης, καθώς βρίσκεται ακριβώς εκεί που τα τείχη χώριζαν τα δυο τμήματα. Οι συγκεκριμένες ειδικές διαδρομές ποδηλάτων του δακτυλίου, οι λωρίδες ποδηλάτου αλλά και οι διαδρομές(εικόνα 15, 18, 19) οδηγούν τον πολίτη στο κέντρο του Μιλάνου, και δίνουν την ευχέρεια στα άτομα με κινητικά προβλήματα να κινούνται με άνεση πάνω σε ομαλούς δρόμους κατά μήκος του .Ειδικότερα η οδός Σενάτο η οποία είναι ο δακτύλιος που προαναφέρθηκε, είναι ο δρόμος οδηγός για κάθε πολίτη του Μιλάνου (εικόνα 16), τον βοηθάει να κινηθεί στην συγκεκριμένη διαδρομή μέσω ραμπών αλλά και εξομαλύνσεων δημιουργώντας ένα ενιαίο επίπεδο για εύκολη διέλευση. Σε όλη την πορεία της διαδρομής παρατηρούνται επίσης ενοποιήσεις επιπέδων οι οποίες κάνουν εύκολη την πρόσβαση σε εισόδους κτηρίων (εικόνα 17).



ΕΚΟΝΑ 16 ΟΔΟΣ ΣΕΝΑΤΟ,
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ



ΕΚΟΝΑ 17 ΟΔΟΣ ΣΕΝΑΤΟ, ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΡΑΜΠΩΝ



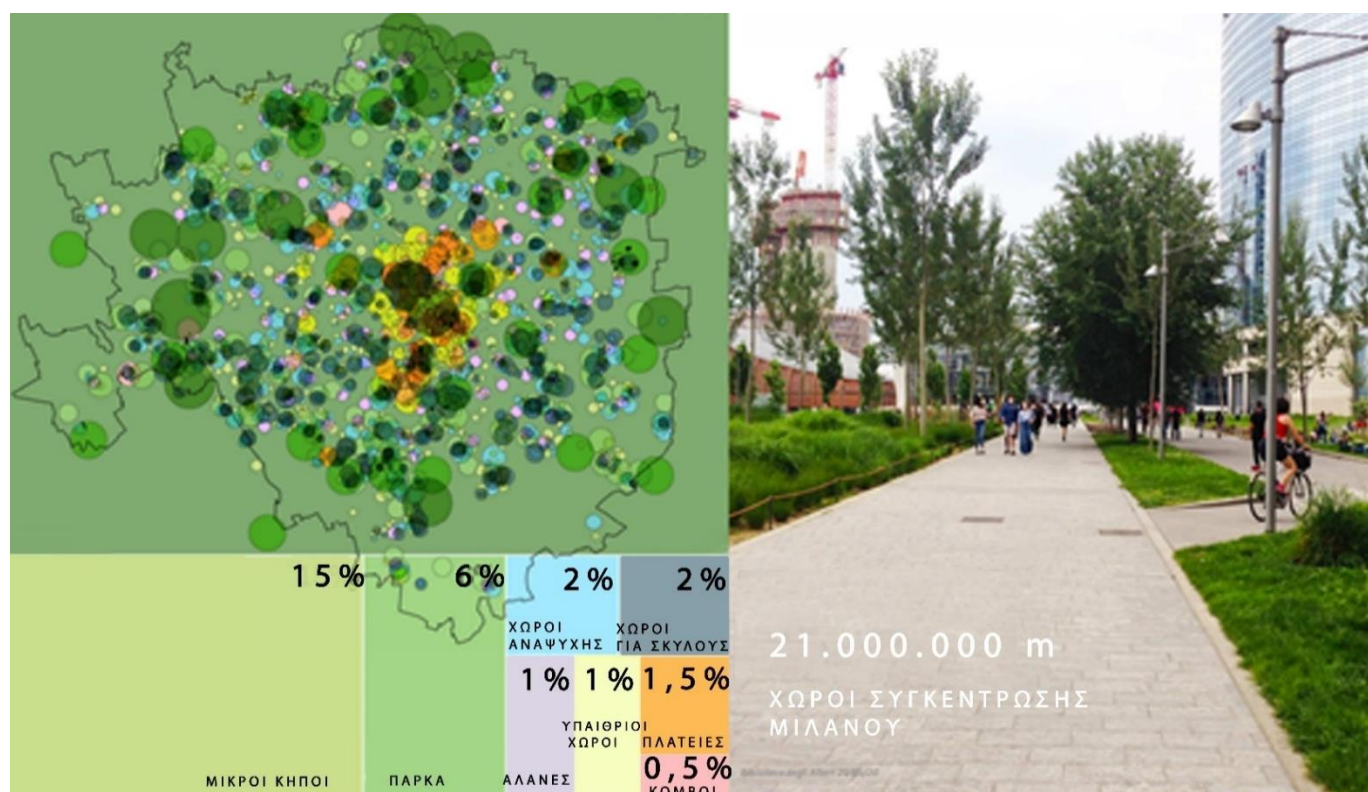
ΕΚΟΝΑ 18 ΜΙΛΑΝΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΑ ,ΣΕΝΑΤΟ



ΕΚΟΝΑ 19 ΜΙΛΑΝΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΑ ,ΣΕΝΑΤΟ

2.3.5 ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ | ΠΡΑΣΙΝΟ

Με στόχο την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου προτάθηκε βελτίωση των υποδομών και των συνδέσεων του υφιστάμενου δικτύου, ενώ μεγάλη έμφαση δόθηκε στην δημιουργία υποδομών που θα εξυπηρετούν άνετη πρόσβαση όλων των χρηστών στο δίκτυο. Το 2020 με το σχέδιο “100 Δημόσιοι χώροι για το Μιλάνο” προωθήθηκαν νέοι δημόσιοι χώροι, όπως πλατείες δρόμοι κήποι και πάρκα. Επηρεασμένο από τους περιορισμούς μετακίνησης που έδωσε η κατάσταση της πανδημίας, το έργο προσπαθεί να αποδώσει προβληματισμούς για τα χαρακτηριστικά των δημόσιων χώρων και πιθανές λύσεις και τροποποιήσεις που μπορούν να εφαρμοστούν για τα επόμενα βήματα στην περίπτωση του Covid²². Η πρόταση νέων δημόσιων χώρων που είναι διαμορφωμένοι και απευθύνονται σε κάθε πολίτη, αποτελεί μια συνεχή εξέλιξη του Δημόσιου χώρου του Μιλάνου.



ΕΙΚΟΝΑ 20 ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΜΙΛΑΝΟ

²² <http://www.quinziiterna.com/portfolio/100-public-spaces-for-milan/>

Επιπλέον, από συμμετοχική έρευνα δημιουργήθηκε χάρτης (εικόνα 20) του Μιλάνου για το 2021 στον οποίο απεικονίζονται όλες οι κατηγορίες δημόσιων χώρων όπως μικρά και μεγάλα πάρκα, κήποι, χώροι για σκύλους, χώροι αναψυχής, πλατείες καθώς και κενοί υπαίθριοι χώροι. Οι χώροι αυτοί διαμορφώθηκαν κυρίως στο κέντρο της πόλης, σε μέρη που ήταν κενά σημεία γης με αποτέλεσμα να παρατηρείται :

- ✓ αντιμετώπιση της πυκνής δόμησης του κέντρου
- ✓ περιβαλλοντική και πολεοδομική αναβάθμιση
- ✓ η οργάνωση της πόλης σε επίπεδο γειτονιάς
- ✓ συνδέσεις με δίκτυα και διαδρομές ποδηλατοδρόμων

2.3.6 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ένα ακόμα κομμάτι που χρειάζεται να τονιστεί είναι η δύσκολη πρόσβαση στα ΜΜΜ με αποτέλεσμα οι αρνητικές συνέπειες των προβλημάτων μετακίνησης που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητα τους τα εμποδιζόμενα άτομα, να αυξάνονται. Η μετακίνηση των ΑΜΕΑ μπορεί να γίνει με αρκετούς τρόπους οι οποίοι αλλάζουν ανάλογα τον εξοπλισμό που διατίθεται , τον τύπο της μετακίνησης, καθώς και το οργανωτικό μέρος της διαδικασίας .

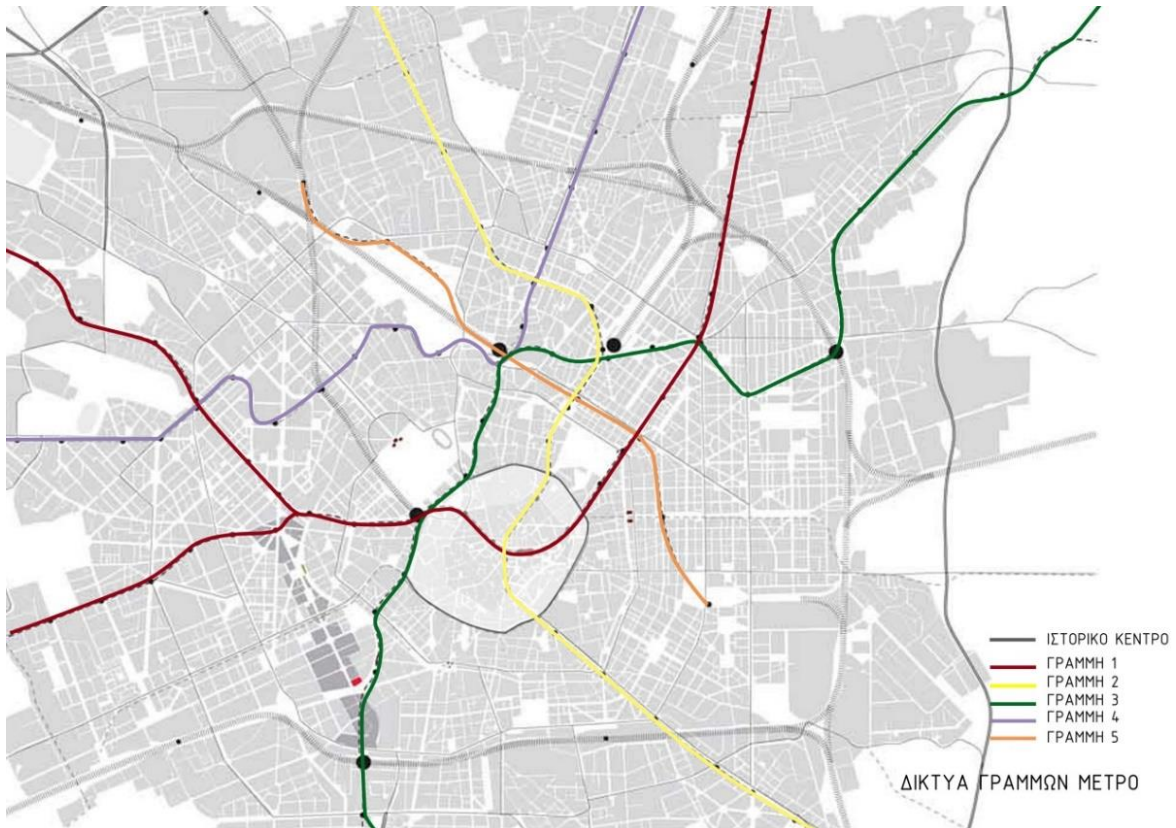
Για την εξυπηρέτηση όλων των ομάδων , αρκεί τα συστήματα μετακίνησης να είναι κατάλληλα να προσφέρουν διευκολύνσεις κατά την είσοδο και την έξοδο αλλά ταυτόχρονα και για την παραμονή τους εντός αυτών. Το 2011 οι Υπηρεσίες Μέσων Μεταφοράς και Κινητικότητας της πόλης ξεκίνησαν να χαρτογραφούν το δίκτυο δημόσιων μέσων μεταφοράς και να συμφωνούν σε προτεραιότητες και πρότυπα προσβασιμότητας με οργανώσεις ατόμων με αναπηρία.

Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς εκτός από τις υπάρχουσες ανάγκες του πληθυσμού, καλύπτει και προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού . Με τον τρόπο αυτό προσελκύονται όλο και περισσότερες ομάδες νέων επιβατών, ενώ προσφέρονται καλύτερες υπηρεσίες σε όλους τους χρήστες και συγκεκριμένα στα άτομα που το έχουν ανάγκη για την διαβίωση τους στην πόλη ²³. Κατά την εφαρμογή του σχεδίου ορίστηκαν πρακτικές που αφορούν την ένταξη των ΑΜΕΑ στις υπηρεσίες μεταφοράς του Μιλάνου. Η πόλη διαθέτει δίκτυα Μετρό και

²³ <https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/>

Λεωφορείου τα οποία ανταποκρίνονται στις ανάγκες ΑΜΕΑ σύμφωνα με τις παρακάτω προδιαγραφές τους²⁴.

Α | ΜΕΤΡΟ



ΕΙΚΟΝΑ 21 ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕΤΡΟ

Το μετρό είναι ένα από τα πλέον βασικά δίκτυα μεταφοράς της πόλης. Στο Μιλάνο υπάρχει το μεγαλύτερο δίκτυο στην Ιταλία, έπειτα από εκείνα της Ρώμης και της Νάπολης. Στο χάρτη που ακολουθεί (εικόνα 21) αποτυπώνονται οι γραμμές του μετρό καθώς και οι στάσεις που πραγματοποιεί. Οι γραμμές είναι διαμορφωμένες με τρόπο που να συνδέουν τα περίχωρα του Μιλάνου με το κέντρο της πόλης. Συγκεκριμένα, μέσα από το ιστορικό κέντρο διέρχονται δύο γραμμές η γραμμή M1(κόκκινη) και M2

²⁴ <https://www.atm.it/en/ViaggiaConNoi/Disabili/Pages/DisabilitaUditiva.aspx>

(κίτρινη) οι οποίες συνδέονται σε σταθμούς και με τις υπόλοιπες γραμμές που περνάνε από κάθε σημείο εξωτερικά του κέντρου.

Η λογική του δικτύου είναι η προώθηση της σύνδεσης του ιστορικού κέντρου με την νέα πόλη και η ενίσχυση των πολυτροπικών μετακινήσεων. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η βιώσιμη αστική κινητικότητα και καθίσταται δυνατή η διασύνδεση όλων των τμημάτων της πόλης με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

A1| ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΜΕΑ

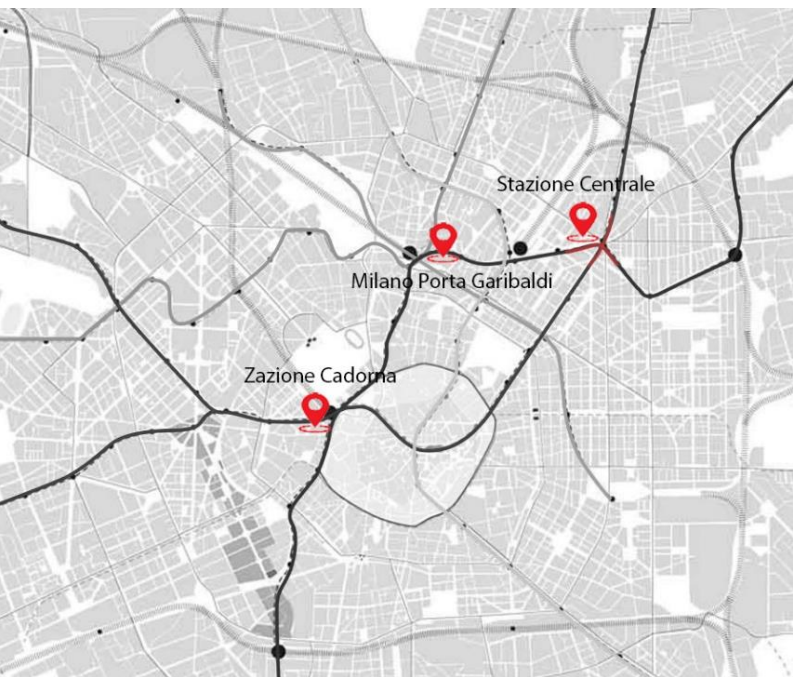
Οι πιο σύγχρονες γραμμές του μετρό είναι πλήρως προσβάσιμες με ράμπες, και ανελκυστήρες για εύκολη πρόσβαση ενώ την ίδια περίοδο ξεκίνησαν εργασίες για τη βελτίωση εκείνων που κατασκευάστηκαν κατά τη δεκαετία του 1960. Με αυτό τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα σε κάθε πολίτη να χρησιμοποιεί τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς καλύπτοντας γρήγορα μικρές αλλά και μεγάλες αποστάσεις εντός και εκτός της πόλης. Στο Μιλάνο βρίσκονται τρεις βασικοί σταθμοί, ο Stazione Centrale (εικόνα 22, 27), ο Milano Porta Garibaldi (εικόνα 23) και ο Zazione Cadorna (εικόνα 15).



ΕΚΟΝΑ 22 ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΟΥ Centrale



ΕΙΚΟΝΑ 23 ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΟΥ Porta Garibaldi



Εικόνα 24 ΧΑΡΤΗΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΟ ΜΙΛΑΝΟΥ



ΕΙΚΟΝΑ 25 ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΟΥ Cadorna



ΕΙΚΟΝΑ 26 ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ ΣΤΑΘΜΟΥ STAZIONE CENTRALE ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΟΙ

Ο Stazione Centrale είναι ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός του Μιλάνου που εξυπηρετείται από τις γραμμές M1 κόκκινη και M3 πράσινη (εικόνα 21). Είναι ο βασικός σταθμός της πόλης και το γραφείο εισιτηρίων και οι αίθουσες αναμονής είναι διαμορφωμένες ώστε να καλύπτουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες, το WC είναι εξοπλισμένο και ένας ανελκυστήρας συνδέει το γραφείο εισιτηρίων με τις πλατφόρμες.



ΕΚΟΝΑ 27 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΕΝΟΥ, ΜΙΛΑΝΟ STAZIONE CENTRALE

Για τα άτομα που αντιμετωπίζουν **προβλήματα κινητικότητας** :

1. Οι κυλιόμενες ράμπες που βρίσκονται στο εσωτερικό του σταθμού (εικόνα 27) οδηγούν στις αποβάθρες και στους συρμούς τα άτομα αυτά προκειμένου να εισέλθουν στο βαγόνια
2. Η επιβίβαση-αποβίβαση για τα αναπηρικά αμαξίδια γίνεται ευκολότερη στο πρώτο ή το τελευταίο βαγόνι, γιατί φέρουν ράμπα για το κενό που υπάρχει μεταξύ αποβάθρας και συρμού και σχετική σήμανση.
3. Οι γραμμές M1, M2 και M3 είναι εξοπλισμένες με συσκευή αλυσίδας για τη στερέωση του αναπηρικού αμαξιδίου. Επίσης διαθέτουν συστήματα ενδοεπικοινωνίας τα βρίσκονται στην κύρια πλατφόρμα καθώς και συστήματα θυροτηλεόρασης (ένα σε κάθε άκρο και ένα στη μέση), με τουλάχιστον δύο επιπλέον θυροτηλεόραση στον ημιώροφο.
4. Σύστημα συγκράτησης αναπηρικού αμαξιδίου (Το αναπηρικό καροτσάκι πρέπει να είναι ασφαλισμένο).
5. Ορισμένα τρένα στη γραμμή M3 είναι εξοπλισμένα με ένα αυτόματο σύστημα ασφαλείας που κλειδώνει τους τροχούς του αναπηρικού αμαξιδίου μέσω δύο σφηνών που μπορούν να αποσυρθούν από το δίπλα στην καμπίνα του οδηγού. Για να χρησιμοποιηθεί αυτό το σύστημα, οι επιβάτες θα πρέπει να τοποθετήσουν το πίσω μέρος του αμαξιδίου στη συσκευή, ώστε οι σφήνες να μπορούν να στερεωθούν κάτω από τους τροχούς του και στη συνέχεια να πατήσουν το κουμπί. Υπηρεσίες μεταφορών στο Μιλάνο παρέχουν υπηρεσία ταξί για άτομα με ειδικές ανάγκες αλλά και άλλα μέσα που διαθέτουν υδραυλική πλατφόρμα και είναι εξοπλισμένα για να μεταφέρουν αναπηρικές καρέκλες για την μεταφορές από και προς τον σταθμό .

6. Σε ορισμένες περιπτώσεις στα μέσα δεν διατίθενται ράμπες καθώς για την είσοδο και για την έξοδο τα εν λόγω οχήματα έχουν σκαλάκια και δεν είναι εύκολα στην διέλευση. Το προσωπικό διαθέτει ειδικά καθίσματα μεταφοράς των επιβατών εντός του σταθμού (εικόνα 28).



ΕΚΟΝΑ 28 ΑΠΟΒΑΘΡΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΕΝΟΥ, ΜΙΛΑΝΟ

Για τα άτομα που αντιμετωπίζουν **προβλήματα ακοής** :

1. Στο μπροστινό μέρος του τρένου και στο πλάι κάθε βαγόνι, υπάρχει μια οθόνη που δείχνει τον προορισμό του τρένου.
2. Η γραμμή M5 είναι εξοπλισμένη με σύστημα βίντεο αναγγελίας που υποδεικνύει τον προορισμό και την επόμενη στάση.
3. Τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας λειτουργούν στις γραμμές M1 και M2 που βρίσκονται στο κέντρο της πλατφόρμας. Μέσα σε κάθε βαγόνι, υπάρχει ένα σύστημα ενδοεπικοινωνίας κοντά στην πρώτη πόρτα του, που επιτρέπει στους επιβάτες να επικοινωνούν απευθείας με την Αίθουσα Επιχειρήσεων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Για τα άτομα που αντιμετωπίζουν **προβλήματα όρασης** :

1. Στα δάπεδα εκτός αλλά και στο εσωτερικό του σταθμού, έχουν τοποθετηθεί οδεύσεις τυφλών ώστε να μπορούν να κατευθυνθούν στις αποβάθρες και να επιβιβαστούν.
2. Μέσα στο τρένο έχουν διαμορφωθεί τα δάπεδα σε ένα επίπεδο και έχει προστεθεί σύστημα που καθοδηγεί τους επιβάτες με οπτικοακουστικό υλικό το οποίο αναφέρει τις στάσεις²⁵.

²⁵ <https://www.atm.it/en/ViaggiaConNoi/Disabili/Pages/DisabilitaUditiva.aspx>

Β | ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

Για τους πολίτες που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το λεωφορείο, ο στόλος του διαθέτει τις απαιτούμενες ράμπες για επιβίβαση και αποβίβαση αμαξιδίων σε καθένα από αυτά. Η δημοτική εταιρεία μεταφορών άρχισε να χρησιμοποιεί λεωφορεία που είναι εξοπλισμένα για τη μεταφορά ατόμων σε αναπηρικά αμαξίδια. Επιπλέον, υπάρχουν χειρολαβές αλλά και καθίσματα ειδικά για ΑΜΕΑ ενώ στα λεωφορεία είναι διαθέσιμα ισόπεδα δάπεδα και οπτικοακουστικό υλικό στάσεων. Οι υποδομές ανταποκρίνονται και σε άτομα με οποιαδήποτε άλλη αναπηρία, ηλικιωμένα άτομα και γυναίκες που είναι σε περίοδο εγκυμοσύνης, έτσι ώστε να πραγματοποιηθεί εξ ολοκλήρου η υποστήριξη της ανεξάρτητης διαβίωσης. Διάφορες εταιρείες μεταφορών στο Μιλάνο παρέχουν υπηρεσία ταξί για άτομα με ειδικές ανάγκες. Έχουν φορτηγά με ειδική πλατφόρμα και είναι εξοπλισμένα για μεταφορά αναπηρικών καρεκλών²⁶.

Γ | ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Ένα από τα προβλήματα που κυριαρχούν στην καθημερινότητα του Μιλάνου, είναι η στάθμευση. Οι ειδικοί χώροι στάθμευσης για τα ΑΜΕΑ προβλέπονται σε κτήρια κατοικίας, σε οργανωμένους υπαίθριους χώρους, σε πολυώροφους χώρους στάθμευσης, για να δίδουν τη δυνατότητα στα ΑΜΕΑ να σταθμεύουν κατ' αποκλειστικότητα. Πρέπει να διαθέτουν τις απαιτούμενες διαστάσεις, να βρίσκονται πλησίον της κύριας ή άλλης εισόδου του κτιρίου καθώς και να συνδέονται κατάλληλα με διαδρομή η οποία θα παρέχει ασφάλεια προς το κτήριο.

Το 2014, μια χρονιά που το Μιλάνο είχε είδη δημιουργήσει ένα ικανοποιητικό δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας, δημιουργήθηκαν χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και συγκεκριμένα σε σημεία με ειδική μέριμνα για τις θέσεις των ΑΜΕΑ κοντά σε σταθμούς μετρό, με βασικό στόχο τα άτομα να εισέλθουν στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητο εφόσον μπορούν να κινηθούν στα ΜΜΜ. Τα σημεία αυτά καταγράφονται στην εικόνα 29 .

²⁶ <http://www.aboutmilan.com/accessible-milan.html#publictransport>



ΕΚΟΝΑ 29 ΧΑΡΤΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΥΝ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΑΜΕΑ

2.3.7 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός περιλαμβάνει «δημόσιες συζητήσεις» οι οποίες οργανώνονται για τη ευκολότερη λήψη αποφάσεων και επικοινωνίας μεταξύ της κυβέρνησης και των πολιτών. Έτσι, στο Μιλάνο με τον συντονισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας, δημιουργήθηκε ομάδα εργασίας που αποτελούνταν από εκπροσώπους όλων των υπηρεσιών του Δήμου. Η ομάδα αυτή, μέσω προγράμματος που σχεδιάστηκε σε συνεργασία με τις ενώσεις ατόμων με αναπηρία του Δήμου, καθορίζουν τις δράσεις που απαιτούνται για την ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας σε κάθε τομέα εργασίας της πόλης. Οι ενέργειες αυτές που συνεχίζονται μέχρι σήμερα, δρουν ώστε να επιτευχθεί το καλύτερο αποτέλεσμα για τις συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες.

2.3.8 ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΜΙΛΑΝΟ

Σημαντική αλλαγή για την καθημερινότητα των ΑΜΕΑ αποτελούν οι τεχνολογικές εφαρμογές. Το σύνολο των δράσεων για την πληροφόρηση των πολιτών πρέπει να είναι κατάλληλα σχεδιασμένο και να προβληθεί αξιόπιστα από τους αρμόδιους φορείς δρώντας συντονισμένα. Σταθμοί, καταστήματα και άλλα δεδομένα για την προσβασιμότητα ολόκληρης της υποδομής των δημόσιων μέσων μεταφοράς, βρίσκονται στον ιστότοπο του Δήμου, που είναι πλήρως διαμορφωμένος με τις διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές προσβασιμότητας. Επιπλέον, η δημιουργία συγκεκριμένης ενότητας «Προσβάσιμο Μιλάνο» περιγράφει συγκεκριμένες υπηρεσίες κινητικότητας και διαθέτει 10 προσβάσιμες τουριστικές διαδρομές με την κάθε διαδρομή να παρέχει λεπτομέρειες για τους πεζόδρομους, τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα μνημεία και άλλα σημεία ενδιαφέροντος. Τέλος, ο οδηγός για ταξιδιώτες με ειδικές ανάγκες, έχει ως στόχο την προβολή εκείνης την πλευράς του Μιλάνου. Πιο συγκεκριμένα, με την ειδική τηλεφωνική γραμμή που υπάρχει παρέχονται συμβουλές και βοήθεια στους πολίτες.²⁷

²⁷ <https://www.yesmilano.it/en/>

2.3.9 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



ΕΙΚΟΝΑ 30 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΝΤΟΥΟΜΟ

Τα πρότυπα που ακολούθησε το Μιλάνο βραβεύτηκαν για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό της περιοχής και για τα ΑΜΕΑ, δηλαδή για τη δημιουργία χώρων που ικανοποιούν τις ανάγκες όλων των ανθρώπων, νέων και ηλικιωμένων ΑΜΕΑ και μη. Η πόλη από το 2010 κατάφερε να προσφέρει υπηρεσίες στους κατοίκους και τους τουρίστες, όσον αφορά τη βελτίωση της προσβασιμότητας της.

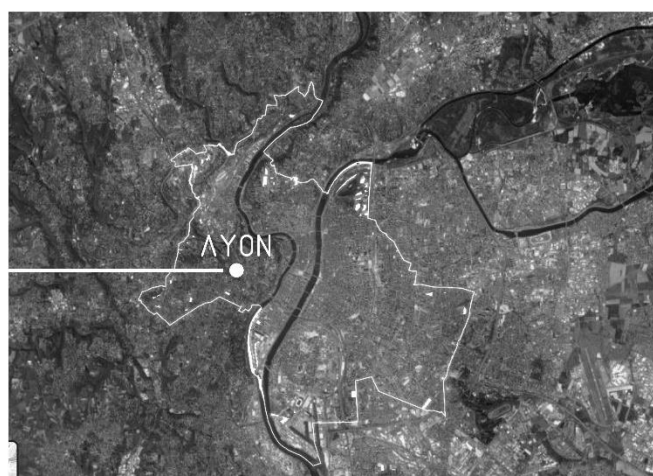
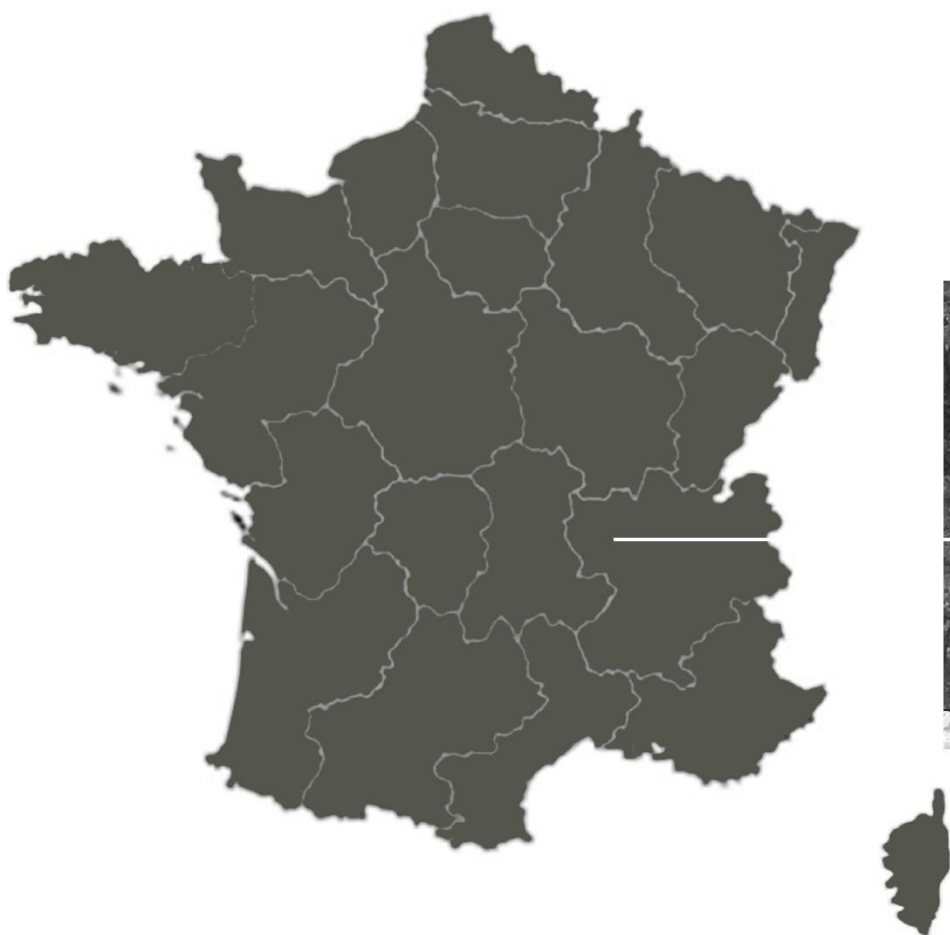
Τα αγαθά και οι υπηρεσίες της πόλης έγιναν προσβάσιμα σε μεγάλο ποσοστό προωθώντας έτσι την βιωσιμότητα σε άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι επεμβάσεις που υλοποιήθηκαν κατάφεραν να αποσπάσουν καλές κριτικές όχι μόνο από άτομα με ειδικές ανάγκες, αλλά από όλους τους πολίτες, μιας και η αναδιαμόρφωση του χαρακτήρα και της λειτουργίας του ιστορικού κέντρου, στόχευσε στη βιώσιμη οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική ανάπτυξη του.

Επιτεύχθηκε ίση συμμετοχή στη δημόσια ζωή και σε δραστηριότητες αναψυχής, προωθώντας έτσι την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και την καταπολέμηση τυχόν διακρίσεων. Μέσω μιας σειράς αλλαγών που αφορούν την αναδιαμόρφωση δικτύων κίνησης, προσθήκης σημάτων, πλακοστρώσεων, εισόδων πρόσβασης και ευχέρειας στην μεταφορά η πόλη κατάφερε να προάγει πολύ καλές συνθήκες διαβίωσης και να κερδίσει το πρώτο βραβείο ως πιο προσβάσιμη πόλη το έτος 2016, παρόλα αυτά δεν σταμάτησε να προσπαθεί για το καλύτερο αποτέλεσμα για τους πολίτες της.

Το έργο συνεχίζεται έχοντας ως στόχο τον εντοπισμό φυσικών και τεχνητών εμποδίων, για να πετύχει την εξάλειψή τους σύμφωνα με υψηλότερα πρότυπα. Κατά την εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων περιλαμβάνεται το άνοιγμα όλων των κτηρίων στο κοινό, καθώς και των εμπορικών, πολιτισμικών, αθλητικών, ψυχαγωγικών χώρων και χώρων αναψυχής. Επιπλέον στα σχέδια βρίσκεται έργο για την διαμόρφωση των νεκροταφείων ώστε να είναι και αυτά προσβάσιμα. Το Μιλάνο κατέκτησε την πρώτη θέση στο EU Access City Award το 2016, για τα βήματα που έκανε για τη βελτίωση της προσβασιμότητας.

Τέλος αξίζει να επισημανθεί πως εκτός από τις σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση της προσβασιμότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωσε ότι «το Μιλάνο έχει δεσμευτεί για προσβασιμότητα που υπερβαίνει τα όρια που απαιτεί η ιταλική και ευρωπαϊκή νομοθεσία και μεριμνά για την προώθηση της απασχόλησης των ατόμων με αναπηρία με στόχο την υποστήριξη της ανεξάρτητης διαβίωσης τους».²⁸

²⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:075:FULL&from=EN>



2.4 ΛΥΩΝ, ΓΑΛΛΙΑ



ΕΙΚΟΝΑ 31 ΛΥΩΝ, ΓΑΛΛΙΑ

Η Λυών , πόλη της νοτιοανατολικής Γαλλίας και πρωτεύουσα της διοικητικής περιοχής της Ωβέρνης-Ρον-Αλπ και του νομού Ρον, είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της χώρας μετά το Παρίσι και τη Μασσαλία και ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 516. 092 κατοίκους.

Για τη μητροπολιτική περιοχή της Λυών ο πληθυσμός, σύμφωνα με εκτιμήσεις του 2017, ανέρχεται σε 2,2 εκατομμύρια κατοίκους, καθιστώντας την πόλη ως ένα από τα σημαντικότερα μητροπολιτικά κέντρα της Ευρώπης²⁹.

Χτίστηκε μεταξύ 15ου και 16ου αιώνα και είναι μία από τις μεγαλύτερες αναγεννησιακές πόλεις της Ευρώπης Η εποχή της Αναγέννησης σηματοδοτεί για την Λυών μία περίοδο οικονομικής ανάπτυξης, ιδίως στην αρχή του 16ου αιώνα .

Η έκτασή της είναι περίπου 500 χλμ² ενώ το κλίμα που επικρατεί είναι εύκρατο με μέση ετήσια θερμοκρασία 11,3 °C . Η πόλη περιβάλλεται από δυο λόφους στην Δυτική πλευρά της πόλη .

²⁹ <https://web.archive.org/>



ΕΙΚΟΝΑ 32 ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΛΥΩΝ, ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Σε αντίθεση με πολλές άλλες πόλεις όπου το κέντρο καταστράφηκε για να ξαναχτιστεί στο ίδιο μέρος με νέα αρχιτεκτονική, η μετατόπιση του κέντρου βάρους της Λυών επέτρεψε τη διατήρηση ολόκληρων συνοικιών της ιστορικής πόλης. Στους πρόποδες των δύο λόφων βρίσκεται το μεσαιωνικό τμήμα της πόλης, Vieux Lyon (παλαιά Λυών) ενώ στα ανατολικά των 2 λόφων, ανάμεσα στους δύο ποταμούς λίγο πριν τη συμβολή τους, βρίσκεται το κέντρο της πόλης. Η Λυών έφτασε στο αποκορύφωμά της κλασικής ανάπτυξης κατά το 2ο αιώνα Μ.Χ., στη διάρκεια του οποίου εισήχθη ο Χριστιανισμός (εικόνα 32)³⁰.

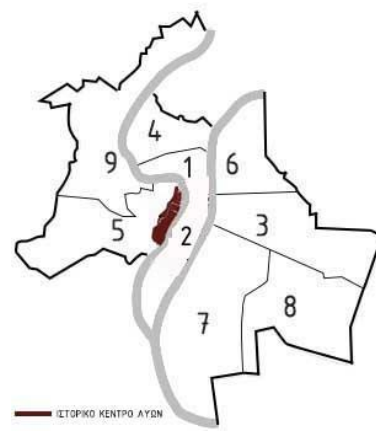
³⁰ <https://www.patrimoine-lyon.org/>

2.4.1 Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΛΥΩΝ ΣΤΗΝ UNESCO | ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ

Α| UNSECO



ΕΙΚΟΝΑ 33 ΕΝΩΣΗ ΠΟΤΑΜΩΝ ΡΟΔΑΝΟΥ ΚΑΙ ΣΟΝ, ΓΑΛΛΙΑ



ΕΙΚΟΝΑ 34 ΤΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΛΥΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ

Η ιστορία της πόλης ξεκινάει από τους Ρωμαίους και εκτείνεται για πάνω από 2000 χρόνια. Η Λυών χωρίζεται σε εννέα διαμερίσματα και βρίσκεται ανάμεσα στην συμβολή των δυο ποταμών Σον και Ροδανό (εικόνα 33, 34). Διαμορφώθηκε με την πάροδο του χρόνου απεικονίζοντας τα πολλά ιστορικά κτίρια όλων των εποχών.

Οι μεσαιωνικοί δρόμοι του Fourvière, οι αναγεννησιακές κατοικίες της Vieux -Λυών (παλαιά πόλη) και οι πλαγιές του Croix-Rousse με τις πολύ ιδιαίτερες κατοικίες του επιλέχθηκαν από την UNESCO ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς (10% της πόλης). Τα κτίρια της παλαιάς πόλης χαρακτηρίζονται από γοτθικό αρχιτεκτονικό ρυθμό, αναγεννησιακή αρχιτεκτονική και τα Traboules (δίκτυα μεσαιωνικών καλυμμένων διαδρόμων, μερικά από τα οποία οδηγούν σε κρυφές αυλές και κήπους).

Οι επισκέπτες μπορούν να δουν όλη την ιστορία της πόλης με πανοραμική θέα από τις πλαγιές του λόφου Fourvière και τις αναγεννησιακές κατοικίες του Vieux με την κλασική αρχιτεκτονική, μέχρι τις πλαγιές του Croix-Rousse (εικόνα 35).



ΕΙΚΟΝΑ 35 ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΟΥΥ ΕΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ UNESCO

Η πολεοδομία της έχει εξελιχθεί μέσα από κατασκευές 2000 ετών, με την πόλη να αναπτύσσεται σταδιακά προς την Ανατολή. Διατήρησε μορφές διαφορετικών εποχών κ' άθολή την ανάπτυξη, την μια δίπλα στην άλλη. Το ίδιο συνέβη και με την αρχιτεκτονική στην πόλη. Η Λυων αναπτύχθηκε και εμπλουτίστηκε, συνεχώς εξελισσόμενη με το πέρασμα των χρόνων, ενώ ταυτόχρονα παρέμεινε αυθεντική³¹.

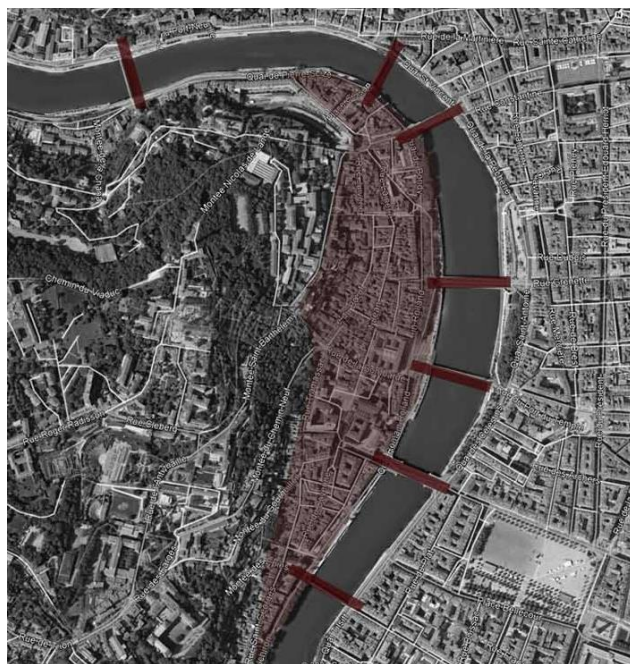
³¹ <https://whc.unesco.org/en/list/872/>

B | ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ



ΕΙΚΟΝΑ 36 ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΕΤΑΙ ΣΤΗΝ UNESCO

Το τμήμα της παλαιάς πόλης που εντάσσεται στην UNESCO χωρίζεται σε τρεις συνοικίες. Η Βόρεια Παλιά Πόλη είναι η περιοχή «Saint-Paul», το κέντρο της Παλιάς Πόλης ονομάζεται «Saint-Jean» και η Νότια Παλιά Πόλη είναι η συνοικία «Saint-Georges».



ΕΙΚΟΝΑ 37 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ



ΕΙΚΟΝΑ 38 ΦΑΝΑΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ

Ο ποταμός Σον ενώνει τη νέα με την παλιά πόλη μέσω γεφυρών (εικόνα 37) οι οποίες λειτουργούν ως δρόμοι με λωρίδες κίνησης για πεζούς αυτοκίνητο και ποδήλατο . Διαθέτουν φανάρια διαβάσεις και όλα τον απαραίτητο εξοπλισμό (εικόνα 38) ώστε να επιτυγχάνεται η εύκολη πρόσβαση από το ένα σημείο της πόλης στο άλλο³².

2.4.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΑΜΕΑ

Όλες οι πόλεις της Ευρώπης κάνουν προσπάθειες να γίνουν βιώσιμες και προσβάσιμες για όλους. Η πόλη της Λυών ήρθε αντιμέτωπη με την προσβασιμότητα ως οριζόντιο ζήτημα επενδύοντας ουσιαστικά στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος χωρίς εμπόδια και χωρίς αποκλεισμούς.

Η πόλη έλαβε διεθνή αναγνώριση για τις ενέργειες που έκανε καθώς της απονεμήθηκε το βραβείο Access City Award 2018 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Φόρουμ Αναπηρίας. Αυτό το βραβείο αναγνωρίζει τις δραστηριότητες και τις στρατηγικές που εφαρμόζουν οι ευρωπαϊκές πόλεις για την άρση των εμποδίων στην κινητικότητα και για να γίνουν προσβάσιμες σε όλους, βελτιώνοντας παράλληλα την ποιότητα ζωής και εργασίας των κατοίκων τους.

Λόγω του πολιτιστικού της χαρακτήρα δόθηκε έμφαση στην διαμόρφωση ενός σχεδίου στο οποίο συμμετέχουν 13 υπηρεσίες του δήμου, οι οποίες συντονίζουν το πρόγραμμα, και την υλοποίηση πρωτοβουλιών που καλύπτουν τους τομείς του πολιτισμού, την εκπαίδευση, τον αθλητισμό, τους ανθρώπινους πόρους και την εύκολη πρόσβαση των πολιτών ΑΜΕΑ, στα κοινά και σε κάθε δημόσιο χώρο.

Όσον αφορά την κινητικότητα των ΑΜΕΑ στο ιστορικό της κέντρο και τα προβλήματα προσβασιμότητας και κίνησης έπρεπε να δοθεί άμεσα λύση για τη αντιμετώπιση τους. Με κεντρικό άξονα τα προβλήματα αυτά, η Λυών έθεσε σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα, το οποίο ξεκίνησε το 2016 και θα ολοκληρωθεί το 2024. Κύριο μέλημα ήταν η δημιουργία μιας βιώσιμης ιστορικής πόλης η οποία εξυπηρετεί την καθημερινότητα των πολιτών κάθε κοινωνικής ομάδας. Η εξασφάλιση δίκαιης προσβασιμότητας για όλους, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία ή περιορισμένων πόρων, ήταν ένας από τους βασικούς στόχους προωθώντας:

1. Την οργάνωση του δημόσιου χώρου γύρω από καθημερινές λειτουργίες όπως (π.χ. περπάτημα)

³² <https://www.britannica.com/place/Lyon-France>

2. Τα υψηλά επίπεδα ποιότητας και εξυπηρέτησης για τις δημόσιες συγκοινωνίες σε ολόκληρη τη μητροπολιτική Λυών
3. Ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό δικτύων για να είναι μικρές οι αποστάσεις προς τις υπηρεσίες και να διατηρείται η κατάλληλη πληθυσμιακή πυκνότητα για την υποστήριξη των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών .

Α| ΠΕΖΟΙ



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ



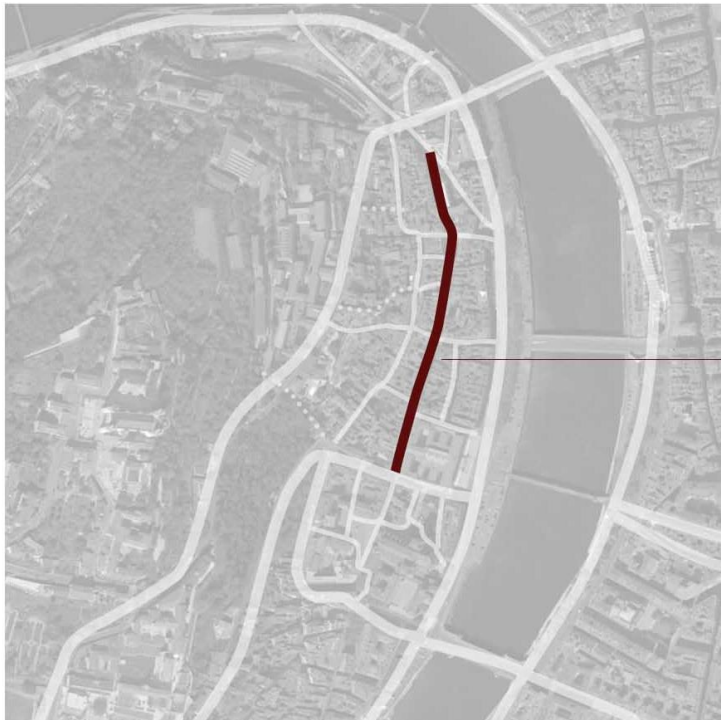
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

.....
ΔΥΣΒΑΤΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΜΕ
ΣΚΑΛΕΣ ΚΑΙ ΑΝΗΦΟΡΕΣ

ΕΙΚΟΝΑ 39 ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΛΥΩΝ, ΠΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ, ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΥΣΒΑΤΟΙ ΔΡΟΜΟΙ.

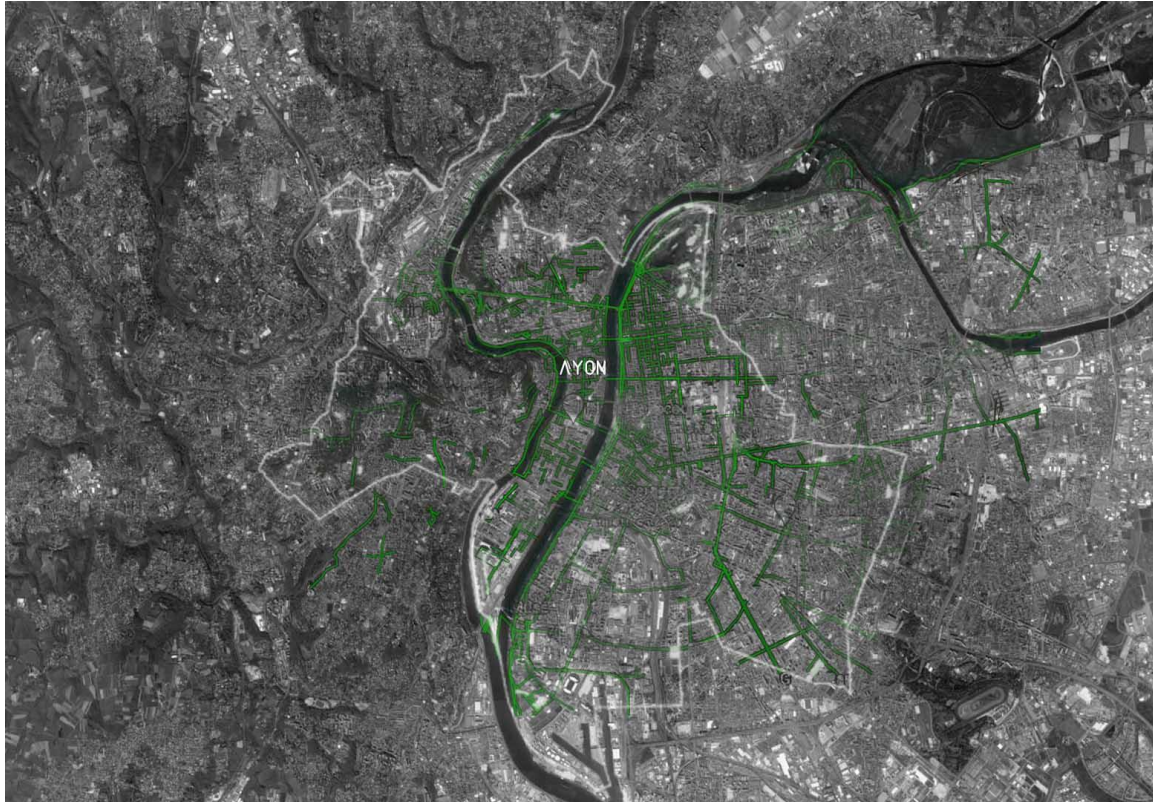
Στο πλαίσιο της βελτίωσης των συνθηκών κίνησης των πεζών, έγινε προσπάθεια προώθησης παρεμβάσεων, που στοχεύουν στην ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος και δίνουν προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών. Δημιουργήθηκε δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών σε όλη την παλαιά πόλη με άνεση στην μετακίνηση των πεζών και ευελιξία σε άτομα που ανήκουν σε ομάδες ΑΜΕΑ. Όπως παρατηρείται στον χάρτη (εικόνα 39) πλακοστρώσεις, προσβάσιμοι ισόπεδοι δρόμοι και δάπεδα με λεία επιφάνεια έχουν τοποθετηθεί πλέον σε όλο το κέντρο ενώ περιμετρικά του βρίσκεται ο κεντρικός αυτοκινητόδρομος της περιοχής.

Οι πλακοστρώσεις αυτές διαμορφώθηκαν έτσι ώστε να είναι ευδιάκριτες και να γίνονται εύκολα αντιληπτές σε όλη την περιοχή για διαδρομές που θα ακολουθήσουν οι πολίτες αλλά και για την εύκολη είσοδο τους στην παλαιά πόλη. Ταυτόχρονα μειώνεται η κίνηση του αυτοκινήτου μέσα σε αυτό και αποτελεί εύκολο τρόπο μετακίνησης μεταξύ τοποθεσιών της πόλης η μετακίνηση με αναπηρικό αμαξίδιο. Επιπλέον παρατηρούνται ελάχιστοι δύσβατοι δρόμοι που παραμένουν ανηφορικοί με πολλά σκαλοπάτια τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση του πεζού και ακόμα περισσότερο την κίνηση των ΑΜΕΑ. Παρόλα αυτά σε μερικούς από αυτούς τους δρόμους έχουν δημιουργηθεί ραμπόσκαλες για να διευκολύνεται η διέλευση των ατόμων με κινητικά προβλήματα.



ΕΙΚΟΝΑ 40 ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ SAINT- JEAN

Ο κεντρικός δρόμος της παλιάς πόλης της Λυών είναι ο Rue Saint-Jean (εικόνα 40) , ο πιο επισκέψιμος πεζόδρομος μήκους 500 μ. που οδηγεί στον ομώνυμο Καθεδρικό Ναό. Είναι κυρίως εμπορικός δρόμος και επιτρέπει την είσοδο σε καταστήματα με τις εισόδους τους να είναι προσβάσιμες σε όλους . Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια καθώς είναι πλακοστρωμένος σε ένα επίπεδο. Επιπλέον έχουν στρωθεί οδεύσεις τυφλών κατά μήκος του που εξυπηρετούν την κίνηση ατόμων με δυσκολία στην όραση.

Β| ΠΟΔΗΛΑΤΟ**ΕΙΚΟΝΑ 41 ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΛΥΘΝ**

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της περιοχής ξεκίνησε να διαμορφώνεται το 2000 και μέχρι σήμερα έχει επεκταθεί σε όλη την περιοχή της Λυών (εικόνα 41). Η Λυών υλοποίησε 14 χλμ. νέων υποδομών για το ποδήλατο και 24,62χλμ δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κάτι το οποίο έδωσε ελευθερία κίνησης και στα αναπηρικά αμαξίδια. Μπορεί κανείς μέσω ιστότοπου που έχει δημιουργηθεί να ενημερωθεί πλήρως για κάθε διαδρομή ποδηλάτου, την διάρκεια της αλλά και τις δυσκολίες που θα συναντήσει (αν η διαδρομή είναι ανηφορική κατηφορική η επίπεδη).



ΕΙΚΟΝΑ 42 ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ

Επιπλέον, περιμετρικά του ιστορικού κέντρου έχουν διαμορφωθεί ειδικές διαδρομές, οι οποίες συνεχίζονται εντός του ιστορικού κέντρου σε πλακόστρωτους δρόμους (εικόνα 42). Το 2005 δημιουργήθηκε ένα σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων με στόχο να υπάρχουν σταθμοί σε απόσταση 300 μέτρων από κάθε σημείο της πόλης. Το πρόγραμμα στοχεύει επίσης στη μείωση της ρύπανσης, προωθώντας τα οφέλη για την υγεία από τη χρήση των ποδηλάτων σε καθημερινή βάση.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ



ΛΩΡΙΔΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΕ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ



Γ| ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ



ΕΙΚΟΝΑ 43 ΦΩΤΕΙΝΟΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΜΕ ΗΧΗΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Οι λωρίδες κίνησης (αυτοκίνητο, ποδήλατο, λεωφορείο) (εικόνα 43) αλλά και οι στάσεις τους, έχουν διαμορφωθεί έτσι ώστε να γίνονται πλήρως αντιληπτές μέσω διαχωριστικών και επιδαπέδιων σημάτων σε όλους τους δρόμους, ειδικότερα στο ιστορικό κέντρο. Προστέθηκαν φωτεινοί σηματοδότες που διαθέτουν χειριστήρια σε κατάλληλο ύψος για να μπορούν να τα χρησιμοποιήσουν άτομα με κινητικές δυσκολίες και ηχητικά συστήματα για άτομα που αντιμετωπίζουν δυσκολία στην όραση τους. Τέλος, διατίθεται τηλεχειριστήριο το οποίο χρησιμοποιείται για την ενημέρωση των επιβατών μέσα σε λεωφορεία για τις στάσεις αλλά και στα φανάρια ως αυτόματη ενεργοποίηση θυρίδων ήχου. Σχεδόν το 75 % των διασταυρώσεων και διαβάσεων των πεζών είναι εξοπλισμένες με τέτοιες συσκευές.

2.4.3 ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η αστική κινητικότητα αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα θέματα όσον αφορά τις αλλαγές που έγιναν στο πλαίσιο της βιωσιμότητας για τα άτομα με αναπηρία και πως αυτά θα ενταχθούν στα περισσότερα ΜΜΜ. Σημαντικές διαφορές εντοπίζονται στο Κέντρο της πόλης όπου δημιουργήθηκε η SYTRAL (η μοναδική οργανωτική αρχή αστικών και υπεραστικών μεταφορών στην περιοχή της Λυών)³³.

Το εκτεταμένο και προσβάσιμο δίκτυο της Λυών είναι αποτέλεσμα 30 ετών. Το 1997, η Λυών ήταν η πρώτη πόλη της Γαλλίας που υιοθέτησε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η ανάλυση του σχεδίου διήρκεσε 2 χρόνια ενώ το 2015 ξεκίνησαν οι εργασίες για το τρέχον σχέδιο (2017 έως 2030). Το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών είναι εκτεταμένο και περιλαμβάνει τέσσερις γραμμές μετρό, δύο γραμμές τελεφερίκ, πέντε γραμμές τραμ, 1.000 λεωφορεία και 6.555 στάσεις. Οι γραμμές αυτές αναπτύσσονται σε όλη τη Λυών, ενώ όσον αφορά το ιστορικό κέντρο τα δίκτυα βρίσκονται περιμετρικά του, μιας και η μεγαλύτερη έκταση του αποτελείται από πλακόστρωτους δρόμους.

Συγκεκριμένα, το δίκτυο του μετρό και οι λεωφορειακές γραμμές αποτελούν σήμερα βασικό κορμό της δημόσιας συγκοινωνίας και σε συνδυασμό με το τραμ εξυπηρετούν καθημερινά μετακινήσεις σε ολόκληρο τον αστικό ιστό της Λυών. Τα δίκτυα αυτά προσφέρουν ένα πλήρως βιώσιμο περιβάλλον μέσω των οχημάτων που διαθέτουν και χρησιμοποιούνται για τις δημόσιες συγκοινωνίες είναι εξοπλισμένα με :

- ✓ χαμηλωμένα δάπεδα
- ✓ αναδιπλούμενες ράμπες
- ✓ πόρτες εισόδου,
- ✓ τέσσερις θέσεις που προορίζονται για άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ανά μέσο) .

³³ <https://www.sytral.fr/432-le-reseau-tcl-en-bref.htm>

Α| ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ



ΕΙΚΟΝΑ 44 ΑΝΑΔΙΠΛΟΥΜΕΝΗ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ



ΕΙΚΟΝΑ 45 ΚΟΥΜΠΙ ΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΓΡΑΦΗ BRAILLE

Στο σύνολο τους τα λεωφορεία της πόλης είναι προσβάσιμα και διαμορφωμένα με χαμηλό δάπεδο και χώρο για τους χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου. Διαθέτουν ράμπες επιβίβασης, αναδιπλούμενες πλατφόρμες στην είσοδο (εικόνα 44) και ανακοινώσεις ήχου εικόνας στο εσωτερικό τους για τις ανακοινώσεις στάσεων. Ακόμα, διαθέτουν εξωτερικά ηχεία που υποδεικνύουν τον αριθμό γραμμής και τις στάσεις (ενεργοποίηση με τηλεχειριστήριο), κουμπιά αιτήματος διακοπής και βοήθειας στη γραφή Braille (εικόνα 45,46) .

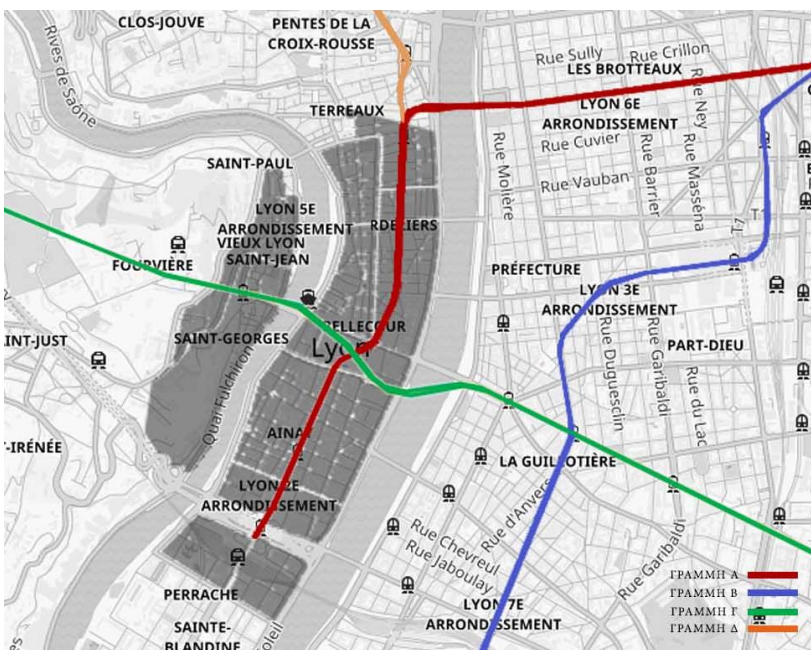


ΕΙΚΟΝΑ 46 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΛΕΩΦΩΡΕΙΟΥ



ΕΙΚΟΝΑ 47 ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΩΡΕΙΟΥ ΜΕ ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ

B | METPO



ΕΙΚΟΝΑΣ 48 ΧΑΡΤΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΤΡΟ



ΕΙΚΟΝΑ 49 ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΜΕ ΣΤΑΣΕΙΣ

Σελίδα 75 | 98



ΕΙΚΟΝΑ 50 ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ ΣΕ ΕΙΣΟΔΟ ΜΕΤΡΟ

Αντίστοιχα με τα λεωφορεία οι πλατφόρμες του μετρό εξωτερικά, εσωτερικά αλλά και το μετρό ως μέσο προσφέρει τη δυνατότητα σε ΑΜΕΑ να κινηθούν με ασφάλεια και άνεση φτάνοντας στον προορισμό τους κάτι το οποίο έλειπε τα προηγούμενα χρόνια από την πόλη. Ανελκυστήρας υπάρχει στις περισσότερες εισόδους των στάσεων του μετρό για διευκόλυνση στην είσοδο, αλλά και κινούμενες ράμπες (εικόνα 50).



ΕΙΚΟΝΑ 51 ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΜΕΤΡΟ, ΟΔΕΥΣΕΙΣ



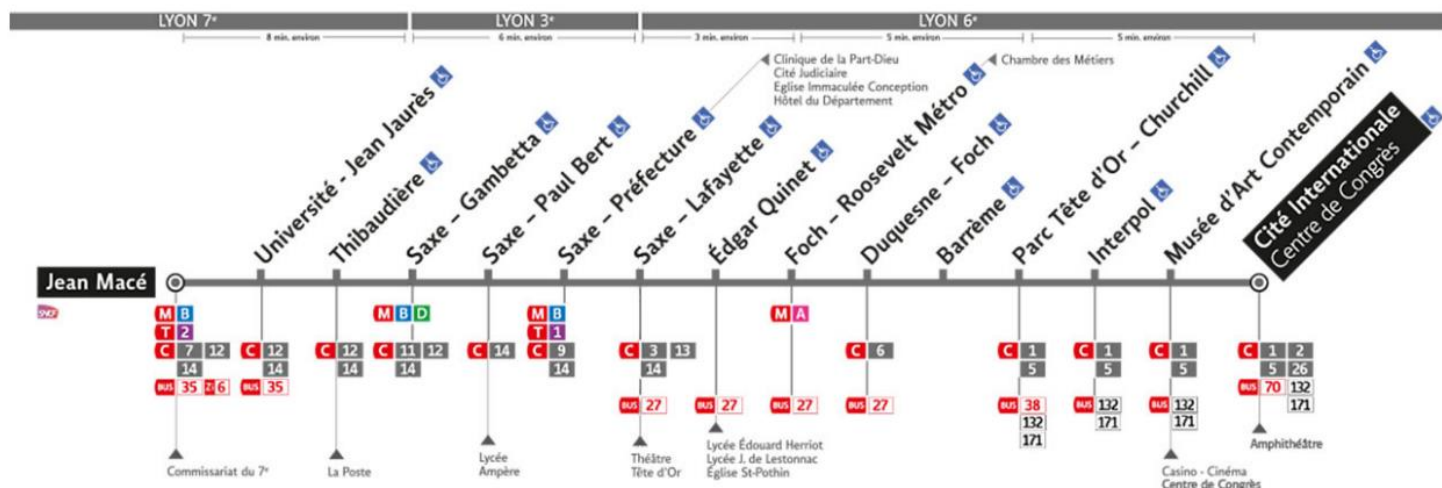
ΕΙΚΟΝΑ 52 ΟΔΕΥΣΕΙΣ ΤΥΦΛΩΝ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ

Οι χώροι αναμονής διαθέτουν πίνακα ελέγχου braille υποδεικνύοντας τα διαφορετικά επίπεδα που εξυπηρετούνται. Τα ηχητικά μηνύματα ενημερώνουν τον ταξιδιώτη για το όνομα της στάσης και της κατεύθυνσης της πλατφόρμας του μετρό στην οποία βρίσκονται. Σε κάθε πλατφόρμα τοποθετήθηκαν ειδικές οδεύσεις οι οποίες υποδεικνύουν την θέση των θυρών³⁴ (εικόνα 51,52). Επιπλέον, έχουν εγκατασταθεί

³⁴ <https://en.lyon-france.com/Plan-your-stay/lyon-for-all/disability-and-accessibility-information>

περίπτερα ενημέρωσης, για την εξυπηρέτηση των ατόμων με δυσκολία στην όραση που διαθέτουν ηχητικά συστήματα.

Γ | TRAM



ΕΙΚΟΝΑ 53 ΓΡΑΜΜΕΣ TRAM , ΣΤΑΣΕΙΣ ΑΜΕΑ

Το τραμ της πόλης είναι και αυτό προσβάσιμο μέσο κίνησης, συμπληρώνει το μετρό της Λυών και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του συστήματος δημόσιων μεταφορών . Οι στάσεις του αναγράφονται στο εικονόγραμμα (εικόνα 53) με ενδείξεις σημάτων ΑΜΕΑ και διαθέτουν αποβάθρες και συρμούς με κατώφλια και ανασυρόμενο ενσωματωμένο χαμηλό δάπεδο για να διευκολύνει την είσοδο και την έξοδο ατόμων σε αναπηρικά αμαξίδια .

2.4.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ | ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Οι συμμετοχικές διαδικασίες στη περίπτωση της Λυών εντοπίζονται σε ότι αφορά το κομμάτι της τεχνολογίας για την επικοινωνία πολιτών και διαφόρων οργανώσεων. Δημιουργήθηκε διαδικτυακή σελίδα στην οποία συγκεντρώνονται όλες οι χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την προσβασιμότητα στην καθημερινότητα των ΑΜΕΑ. Η ειδική εφαρμογή για την πόλη περιλαμβάνει μια λειτουργία που παρέχει στους κατοίκους τη δυνατότητα να αναφέρουν δυσλειτουργίες των σηματοδοτών ή άλλα εμπόδια με σκοπό την γρήγορη επιδιόρθωση και αντικατάσταση. Οι λειτουργίες

Τα μέσα αυτά εισήχθησαν στη Γαλλία το 2005 και το 2015 αντίστοιχα, ειδικά για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των δρόμων και των δημόσιων χώρων καθώς και του δικτύου δημόσιων μεταφορών.

Οι περισσότεροι από τους κύριους τουριστικούς προορισμούς (μουσεία, εκκλησίες κλπ.) είναι συγκεντρωμένοι στο κέντρο της πόλης ενώ μερικοί βρίσκονται στο ιστορικό κέντρο. Η μετακίνηση μεταξύ των πολιτιστικών χώρων είναι εύκολη, μέσω οδηγού που

δημιουργήθηκε ο οποίος περιέχει μια λίστα με διευθύνσεις, υπηρεσίες, πολιτιστικά αξιοθέατα και εγκαταστάσεις που είναι προσβάσιμα και στα άτομα με ειδικές ανάγκες³⁵

Τα μουσεία (εικόνα 54) τα οποία περιλαμβάνονται στον οδηγό είναι προσβάσιμα και διαθέτουν :

- ✓ προσβάσιμες εισόδους και εξόδους με ράμπες και ισόπεδα δάπεδα
- ✓ διαδρομές κατάλληλες για την κίνηση εντός των κτιρίων
- ✓ αναπηρικά αμαξίδια για μεταφορά

2.4.6 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΕΞΥΠΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η Λυών αποτελεί έναν προσβάσιμο τουριστικό προορισμό. Ένας επιπλέον τίτλος που κατέκτησε η Λυών μαζί με το Ελσίνκι είναι αυτός της Ευρωπαϊκής πρωτεύουσας έξυπνου τουρισμού για το έτος 2019 μια χρονιά μετά την πρώτη θέση στον διαγωνισμό πιο προσβάσιμης πόλης. Η Λυών τιμήθηκε με αυτόν τον τίτλο αφού κατάφερε να προωθήσει την συνδεσιμότητα, την ανάπτυξη αλλά και ταυτόχρονα να χειριστεί την πολιτισμική της κληρονομιά με δημιουργικότητα προωθώντας την προσβασιμότητα μέσα στην πόλη. Τέλος, διαθέτει συγκοινωνιακές συνδέσεις με μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, προσπαθώντας να κάνει τον προορισμό προσβάσιμο για όλους απομακρύνοντας τα εμπόδια.

2.4.7 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Στην πορεία ένταξης της Λυών στην κατηγορία βιώσιμων αστικών πόλεων έγιναν ενέργειες, οι οποίοι αναλύθηκαν στο κεφάλαιο αυτό. Η πόλη από το 2018 που κέρδισε την πρώτη θέση στο EU Access City Award, κατάφερε μέσω ενεργειών που επηρέασαν όλους τους τομείς, να επιτύχει τη βελτίωση της προσβασιμότητας της.

Συγκεκριμένα, εφαρμόστηκαν καινοτόμες και έξυπνες λύσεις με στόχο την προσβασιμότητα και ταυτόχρονα τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς σε ένα βιώσιμο περιβάλλον.

Στην προσπάθεια αυτή επιτεύχθηκε ο περιορισμός του αυτοκινήτου σε πολλά σημεία του ιστορικού κέντρου, προωθώντας ένα σχέδιο που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των ΑΜΕΑ. Η μετακίνηση εντός της παλαιάς πόλης ενισχύθηκε μέσω ισόπεδων δαπέδων, οδεύσεων τυφλών, πλακόστρωτων δόμων αλλά και ραμπών.

³⁵ <https://en.calameo.com/read/002447104ddb8f397eb6?page=19>

Ακόμα, το σύστημα κινητικότητας της Λυών εξελίσσεται μέχρι και σήμερα σε ένα δίκτυο διαδρομών προς βασικούς προορισμούς με τα εμπόδια προσβασιμότητας να εξαλείφονται σταδιακά, αλλά σταθερά, με την υποστήριξη των χρηστών. Αυτό περιλαμβάνει και την εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της πρόσβασης στις πληροφορίες (π.χ. σχεδιασμός δρομολογίων), την προσφορά υπηρεσιών κινητικότητας και τη βελτίωση της φυσικής προσβασιμότητας του δημόσιου χώρου και των δημόσιων συγκοινωνιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα ΣΒΑΚ, ως μέσο υιοθέτησης κοινών πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας για το σύνολο της Ευρώπης, προάγουν την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής. Στην ερευνητική εργασία, για την εκτενέστερη κατανόηση του ζητήματος μελετήθηκαν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), της Άβιλα στην Ισπανία, του Μιλάνου στην Ιταλία και της Λυών στην Γαλλία, μέσω της διερεύνησης των βασικών αρχών της προσβασιμότητας, προωθώντας τη βιώσιμη κινητικότητα για τα άτομα με αναπηρία των πόλεων που διαθέτουν ιστορικά κέντρα .

1. Πώς ο σχεδιασμός της βιώσιμης κινητικότητας επηρέασε την κίνηση των ΑΜΕΑ στην πόλη;

Παρατηρούμε ότι υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας των πόλεων. Κάθε πόλη διαμόρφωσε το περιβάλλον της σύμφωνα με τις ανάγκες, τα προβλήματα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της . Ο τρόπος ανάπτυξης μιας πόλης καθορίζεται από τομείς της καθημερινότητας, όπως είναι τα ΜΜΜ, τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι), οι δημόσιοι χώροι αλλά και τη συμμετοχή των πολιτών μέσω διαδικασιών και έξυπνων τεχνολογιών. Οι παράγοντες αυτοί διαμορφώθηκαν σε κάθε πόλη ξεχωριστά, έτσι ώστε να είναι ευέλικτοι για την καθημερινότητα των ατόμων με αναπηρία .

Συγκεκριμένα , για τον σχεδιασμό της βιώσιμης κινητικότητας στην Άβιλα δόθηκε έμφαση στην περιήγηση εντός των τειχών μέσω διαδρομής προωθώντας έτσι την κίνηση των ΑΜΕΑ σε ένα σημαντικό σημείο για την πόλη . Κατάφερε να ενταχθεί στην UNESCO διατηρώντας τον πλούτο της σε ένα βιώσιμο περιβάλλον με τα ΜΜΜ να είναι πλήρως προσβάσιμα από και προς την παλιά πόλη. Επιπλέον, δημιούργησε προσβάσιμα κτήρια μέσω διαμορφώσεων στις εισόδους τους . Λόγω του ότι ήταν η πρώτη πόλη που έλαβε μέρος στον διαγωνισμό περιορίστηκε σε συγκεκριμένες ενέργειες υστερώντας σε τομείς που αργότερα οι επόμενες πόλεις διαμόρφωσαν .

Όσον αφορά την κίνηση των ΑΜΕΑ στο Μιλάνο, μέσω αλλαγών που αφορούν την αναδιαμόρφωση δικτύων κίνησης και ποδηλατοδρόμου, προσθήκης σημάνσεων, πλακοστρώσεων, εισόδων πρόσβασης και ευχέρειας στην μεταφορά η πόλη κατάφερε να προάγει πολύ καλές συνθήκες μετακίνησης για τα ΑΜΕΑ.

Ταυτόχρονα, προωθήθηκε η κίνηση τους στο ιστορικό κέντρο αλλά και στην γύρω περιοχή . Ακόμα, αξιοποίησε την τεχνολογία στα ΜΜΜ για τις γραμμές που ενδείκνυνται για ΑΜΕΑ . Βελτίωσε τις υποδομές και δημιούργησε νέους δημόσιους χώρους για κάθε πολίτη .

Η πόλη της Λυών εντάχθηκε στην UNESCO και λόγω του πολιτιστικού της χαρακτήρα δόθηκε έμφαση στην διαμόρφωση ενός σχεδίου που καλύπτει τομείς του πολιτισμού, της εκπαίδευσης, του αθλητισμού, των ανθρώπινων πόρων και της εύκολης κίνησης-πρόσβαση των πολιτών ΑΜΕΑ, στα κοινά και σε κάθε δημόσιο χώρο. Βασικό κομμάτι τα ΜΜΜ της πόλης όπου είναι πλήρως προσβάσιμα κοντά σε χώρους πολιτισμού. Επιτεύχθηκε ολοκληρωμένος σχεδιασμός δικτύων με την δημιουργία δικτύου προσβάσιμων διαδρομών σε όλη την παλαιά πόλη με άνεση στην μετακίνηση των πεζών και ευελιξία σε άτομα που ανήκουν σε ομάδες ΑΜΕΑ (μέσω πλακοστρώσεων , προσβάσιμων ισόπεδων δρόμων και δαπέδων με λεία επιφάνεια). Ακόμα, δημιουργήθηκαν νέες υποδομές ποδηλατοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, το οποίο έδωσε ελευθερία κίνησης και στα αναπηρικά αμαξίδια .

2. Ποιος ο ρόλος των συμμετοχικών διαδικασιών στο σχεδιασμό των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ;

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι ένα είδος σχεδιαστικής διαδικασίας που με αρωγό τον χρήστη αποσκοπεί στην επίλυση χώρο-κοινωνικών προβλημάτων. Η εφαρμογή των συμμετοχικών διαδικασιών στο σχεδιασμό των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ εντοπίστηκε στις πόλεις του Μιλάνου και της Λυών. Η Άβιλα δεν κατάφερε να αναπτύξει αυτό το κομμάτι με συνέπεια να υστερεί .

Στην πόλη του Μιλάνου δημιουργήθηκε ομάδα ,όπου εκπροσωπήθηκε από άτομα του Δήμου, τα οποία σε συνεργασία με άτομα που αντιμετωπίζουν ειδικές ανάγκες, καταφέρνουν να καθορίζουν διάφορες δράσεις με σκοπό την ενσωμάτωση της αναπηρίας σε διάφορους τομείς της πόλης.

Στην περίπτωση της Λυών, οι συμμετοχικές διαδικασίες εφαρμόστηκαν πιο μεθοδικά σε συνδυασμό με την τεχνολογία. Δημιουργήθηκε διαδικτυακή σελίδα με χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την προσβασιμότητα στην καθημερινότητα των ΑΜΕΑ. Η σελίδα αυτή διαθέτει σύστημα εντοπισμού δυσλειτουργιών στην πόλη καθώς και σύστημα άμεσης αντιμετώπισης τους .Επιπλέον, εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης για άτομα με αναπηρίες αλλά και πληροφορίες για προσβάσιμες διαδρομές από και προς τις θέσεις.

3. Πως εντάχθηκαν οι έξυπνες τεχνολογίες στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ ;

Στον σχεδιασμό και των τριών πόλεων οι έξυπνες τεχνολογίες έδωσαν μια επιπλέον βοήθειά στα άτομα με κινητικές δυσκολίες που βασίζονται στη χρήση του διαδικτύου .

Αρχικά, η Άβιλα μέσω ιστοσελίδας εξυπηρετεί τα συγκεκριμένα άτομα και τους βοηθάει στην ενοικίαση αναπηρικού αμαξιδίου αλλά και να στην πληροφόρηση της επιτρεπόμενης προσβάσιμης διαδρομής που θα ακολουθήσουν για να επισκεφτούν τα αξιοθέατα. Η πληροφόρηση παρέχεται και στην νοηματική γλώσσα .

Στη συνέχεια, το Μιλάνο δημιούργησε ένα σύνολο δράσεων που αφορούν την πληροφόρηση και την παροχή δεδομένων για την προσβασιμότητα ολόκληρης της υποδομής των δημοσίων μέσων μεταφοράς και τις προσβάσιμες γραμμές τους. Μέσω οδηγού και της ενότητας «Προσβάσιμο Μιλάνο» διατίθενται τουριστικές διαδρομές και παρέχονται λεπτομέρειες για τους πεζόδρομους, τα δημόσια μέσα μεταφοράς κλπ.

Τέλος, στην περίπτωση της Λυων, όπως προαναφέρθηκε, εφαρμόστηκαν ενέργειες συνδυαστικά με την συμμετοχή των πολιτών δημιουργώντας διαδικτυακή σελίδα εξυπηρέτησης.

4. Ποιες πόλεις λειτούργησαν με άξονα τον τουρισμό στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ ;

Ο τουρισμός αποτελεί άξονα ανάπτυξης για τους τομείς κάθε πόλης .Η βελτίωση, η ανάπτυξη των υποδομών και η ενίσχυση της προσβασιμότητας επιτρέπει στα άτομα με αναπηρία να εξασφαλίσουν ένα φιλόξενο μέρος όπου ολοένα και θα αυξάνει τις δυνατότητες ανάδειξης και τουρισμού της πόλης αντίστοιχα .

Και οι τρεις πόλεις κατάφεραν να εντάξουν το τουριστικό κομμάτι στον σχεδιασμό τους αλλά κυρίως η Άβιλα είναι η πόλη που λειτούργησε με άξονα της, τον τουρισμό. Επισημάνθηκε ως παράδειγμα προσβασιμότητας στο Διεθνές συνέδριο Τουρισμού για Όλους. Ολόκληρος ο σχεδιασμός της στηρίχθηκε πάνω στο τμήμα της παλαιάς πόλης και των τειχών της προωθώντας τα μνημεία της περιοχής μέσω διαδρομής που είναι προσβάσιμη εντός και εκτός αυτών. Επίσης συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο της UNESCO για την διαχείριση όλων των μνημείων Πολιτιστικής κληρονομιάς και τον τρόπο που κατάφερε να διατηρήσει την αυθεντικότητας της. Τέλος, τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αποτελούν ένα σημαντικό τμήμα της

τουριστικής δραστηριότητας και συγκεκριμένα η Άβιλα ενέταξε τα ΑΜΕΑ σε αυτόν τον τομέα με σκοπό να έχουν πρόσβαση στην παλαιά πόλη .

5. Σε τι υστερεί η κάθε πόλη στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ ;

Στον σχεδιασμό της βιώσιμης κινητικότητας η Άβιλα δεν κατάφερε να επενδύσει σε κυκλοφοριακό επίπεδο στο κομμάτι του ποδηλατοδρόμου, δεν δημιούργησε νέους δημόσιους χώρους και δεν ανέπτυξε τις συμμετοχικές διαδικασίες. Βασική αιτία που η Άβιλα υστερεί σε κάποια τμήματα του σχεδιασμού (εστιάζοντας σε μια περιπλάνηση) είναι ότι λειτούργησε σαν αφετηρία χωρίς να ακολουθεί κάποιο πρότυπο διαμορφώσεων. Παρόλα αυτά, κατάφερε να εντάξει τα ΑΜΕΑ στην καθημερινή κυκλοφορία του ιστορικού της κέντρου. Το Μιλάνο λίγα χρόνια αργότερα κάλυψε τους τομείς αυτούς, ενώ τέλος, η πόλη της Λυων κατάφερε να καλύψει τα παραπάνω και να διαμορφώσει μια πόλη που έχει αναπτύξει κάθε τομέα ξεχωριστά με αποτέλεσμα να έχει ολοκληρωμένο σχεδιασμό για ΑΜΕΑ.

6. Ολοκληρωμένος σχεδιασμός ή μικρής κλίμακας βελτιωτικές επεμβάσεις συμβάλουν σε μια φιλική πόλη για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ;

Οι τοπικές κοινωνίες της Άβιλα προωθώντας τον τουριστικό τομέα (θέτοντας τον ως το βασικό θεσμό ανάπτυξης της), μέσω των επισκεπτών ΑΜΕΑ κατάφεραν να προσφέρουν ένα βιώσιμο περιβάλλον για τα τότε δεδομένα. Η πόλη με τις σημερινές όμως συνθήκες χρειάζεται εμπλουτισμό δράσεων και πειραματισμό στα δίκτυα πεζών. Η ενίσχυση των προσβάσιμων διαδρομών και η δημιουργία νέων δημόσιων χώρων για όλους θα μπορέσει να εξασφαλίσει στην Άβιλα ακόμα καλύτερα αποτελέσματα για το κοινό, το τουριστικό και μη.

Το Μιλάνο προώθησε αρκετά το κυκλοφοριακό σύστημα με τα δίκτυα που δημιούργησε και κατάφερε να φτάσει σε έναν σωστό προγραμματισμό . Μέχρι και σήμερα γίνονται προσαρμογές σε όλους τους τομείς για την εξέλιξη της προσβασιμότητας.

Η Λυών, με πρόσφατες πολιτικές στο θέμα της βιώσιμης κινητικότητας, λειτούργησε αντίστοιχα καλύπτοντας επαρκώς κάθε τομέα που υστερούσε δίνοντας έμφαση στα ΜΜΜ μέσω του ολοκληρωμένου της σχεδιασμού .

Στον παρακάτω πίνακα εμπεριέχονται τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από κάθε πόλη και οι παράγοντες που η κάθε μια κατάφερε να αξιοποιήσει αλλά και ποιες ελλείψεις εντοπίστηκαν .

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΠΟΥ ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΑΝ	2011, Άβιλα (Ισπανία)	2016, Μιλάνο (Ιταλία)	2018, Λυών (Γαλλία)
UNESCO	Η παλιά πόλη της περιοχής συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο της UNESCO που αφορά τα μνημεία Πολιτιστικής Κληρονομιάς.		Εντάσσεται στην UNESCO , αναπτύχθηκε και εμπλουτίστηκε συνεχώς εξελισσόμενη με το πέρασμα των χρόνων, ενώ ταυτόχρονα παρέμεινε αυθεντική.
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ		Οργανωμένο δίκτυο ποδηλάτων, οι λωρίδες ποδηλάτου αλλά και οι διαδρομές δίνουν την ευχέρεια στα άτομα με κινητικά προβλήματα να κινούνται σε ομαλούς δρόμους κατά μήκος .	Με την υλοποίηση νέων υποδομών για το ποδήλατο και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας έδωσε ελευθερία κίνησης και στα αναπηρικά αμαξίδια.
MMM	Προσβάσιμα MMM (λεωφορείο , τρένο) καλύπτουν την περιοχή του ιστορικού κέντρου όπου μετά μπορεί κανείς να κινηθεί μέσω της διαδρομής .	Προσβάσιμα MMM (μετρό , λεωφορείο) καλύπτουν τις ανάγκες σε όλα τα σημεία της περιοχής του κέντρου με τον απαραίτητο εξοπλισμό για ΑΜΕΑ.	Βασικό κομμάτι είναι τα MMM (λεωφορείο, μετρό, τραμ) της πόλης όπου,είναι πλήρως προσβάσιμα για ΑΜΕΑ - ολοκληρωμένος σχεδιασμός δικτύων- .
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΚΤΗΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	Προσβάσιμα κτήρια μέσω επεμβάσεων (ράμπες,ανεγκυσηρες κλπ).	Προσθήκη ραμπών σε όλα τα δημόσια κτήρια , προσβάσιμα αξιοθέατα και μνημεία.	Εύκολη μετακίνηση μεταξύ πολιτιστικών χώρων μέσω η.οδηγού που εμπεριέχει τα προσβάσιμα μέρη .
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Προσβάσιμη διαδρομή που δημιουργήθηκε στα τείχη της πόλης , μια περιπλάνηση στο ιστορικό κεντρο.	Πλακοστρώσεις και ισόπεδοι δρόμοι, για να οδηγούν στο ιστορικό κέντρο όχι μόνο δίκυκλα αλλά και αμαξίδια.	Προσβάσιμες διαδρομές στην παλαιά πόλη με άνεση στην μετακίνηση των πεζών και ευελιξία σε ομάδες ΑΜΕΑ.
ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ		Δημιουργία ομάδας σε συνεργασία με άτομα ΑΜΕΑ για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα στην πόλη .	Δημιουργία ηλεκτρονικής σελίδας που αφορά σημεία προσβασιμότητας, δυσλειτουργίες , λειτουργίες χεωεντοπισμού κλπ.
ΕΞΥΠΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ	Ενοικιάσεις αναπηρικών αμαξιδίων και πληροφορίες μέσω ιστοσελίδας .	Με την βοήθεια της τεχνολογίας δημιουργήθηκαν κατευθυντήριες γραμμές μεταφοράς και προσβασιμότητας .	
ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ		Βελτίωση υποδομών και δημιουργία νέων δημόσιων χώρων για όλους.	Βελτίωση υποδομων .
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	Επισημάνθηκε ως παράδειγμα προσβασιμότητας στο Διεθνές Συνέδριο «Τουρισμού για Όλους».	Διαμορφώσεις δικτύου κίνησης στο ιστορικό κεντρο για τους πολιτιστικούς χώρους.	Τιμήθηκε με τον τίτλο της Ευρωπαϊκής πρωτεύουσας Έξυπνου τουρισμού το 2019 .

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι κάθε πόλη δημιούργησε προσβάσιμο περιβάλλον κάνοντας βήματα για την τελειοποίηση του ακολουθώντας διαφορετική τακτική και επενδύοντας σε διαφορετικούς τομείς. Με την ανάδειξη του πλούτου και την κάλυψη των αναγκών της κάθε πόλης, συμπεραίνουμε ότι και οι τρεις πόλεις έγιναν φιλικές δημιουργώντας φιλόξενα τοπία εξομαλύνοντας τις ανισότητες. Παρόλα αυτά και στα τρία ιστορικά κέντρα για την συνεχή εξέλιξη του σχεδιασμού μπορούν να εμπλουτίζονται συνεχώς οι επεμβάσεις για τη βελτίωση των μετακινήσεων των ΑΜΕΑ.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΕΣ

Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, Αθήνα (2004) Νέες Τεχνολογίες και Αναπηρία, «ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ», Ανακτήθηκε 17.10.21 από : <http://repository.edulll.gr/edulll/handle/10795/1853>

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2.7.2008), Βρυξέλλες, Ανακτήθηκε 17.10.21 από: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52008PC0426&from=en>

Ευρωπαϊκή Ένωση, Απασχόληση, κοινωνικές υποθέσεις και κοινωνική ένταξη, (χ.χ.), Ανακτήθηκε 17.04.22 από : <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1137&langId=el>

Ευρωπαϊκή Ένωση, Για μια Ευρώπη χωρίς φραγμούς: η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει να εξασφαλίσει καλύτερη πρόσβαση σε 80 εκατομμύρια άτομα με αναπηρία [Δελτίο Τύπου] , (15 Νοεμβρίου 2010) , Ανακτήθηκε 22 .05.22 από : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_10_1505

Ευρωπαϊκή Ένωση, Ένωση ισότητας : στρατηγική για τα δικαιώματα ατόμων με αναπηρία για το 2021-2030, (χ.χ.), Ανακτήθηκε 17.04.22 από : <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=el>

Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας , (χ.χ.) , ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, Ανακτήθηκε 04.06.21 από : https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ, (χ.χ.) , Προς έναν επιτυχημένο τομέα μεταφορών στην ΕΕ: προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν, Ανακτήθηκε 18.10.22 από: <https://op.europa.eu/webpub/eca/landscape-review-transport/el/>

Εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης, (28 Φεβρουαρίου 2023), Ανακτήθηκε 18.10.21 από : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:075:FULL&from=EN>
<https://web.archive.org/>

Η πόλη του Μιλάνου κερδίζει το Ευρωπαϊκό Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2016, (30 Δεκεμβρίου 2015), Ανακτήθηκε 05.06.21 από : <https://smartcities.ellak.gr/2015/12/30/i-poli-tou-milanou-kerdizi-to-evropaiko-vravio-prosvasimis-polis-2016/>

ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ , (2021) , Ορισμός Σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας ΣΒΑΚ, Ανακτήθηκε 20 .10.21 από : <https://www.svak.gr/sbak>

Νάσκου-Περράκη Π (2015) «*Η Προσβασιμότητα: ένα νέο δικαίωμα στο διεθνές νομικό πλαίσιο προστασίας των Ατόμων με Αναπηρία*», Ανακτήθηκε 10.04.22 από: <https://naskouperraki.gr/%CE%B7-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BC%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1-%CE%AD%CE%BD%CE%B1-%CE%BD%CE%AD%CE%BF-%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%AF%CF%89%CE%BC%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%BF/>

Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, (2006.) , *Σύμβαση του Ο.Η.Ε. για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και Προαιρετικό Πρωτόκολλο*, Ανακτήθηκε 8.10.22 από : http://prosvasimo.iep.edu.gr/docs/pdf/OHE/symvasi_aria12-1.pdf

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ

Access City Award 2016, (χ.χ.) , Ανακτήθηκε 15.10.21 από : <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=el&catId=1141&newsId=2237&furtherNews=yes>

Augustyn ,(08 Σεπτεμβρίου 2022) , *Lyon*, Ανακτήθηκε 14.12.22 από: <https://www.britannica.com/place/Lyon-France>

Alliance of European Mayors (4.05.2022), *AVILA: A SPANISH CITY FOR EVERYONE*, Ανακτήθηκε 13.12.22 από: <https://mayorsofeurope.eu/top-stories/avila-a-spanish-city-for-everyone/>

EUROPEAN UNION (15.12.2017) Presentation designed under project “Pathways for Accessible Heritage Tourism”, *UNESCO WORLD HERITAGE SITES SINCE 1985 WON THE*

FIRST EU ACCESS CITY AWARD IN 2010, Ανακτήθηκε 17.01.23 από: <https://rmp-bg.com/wp-content/uploads/2022/07/Spain.pdf>

Eva Wutke, Johanna Wollin, (12/08/2010), *Disabled-friendly city*, Ανακτήθηκε 10.02.23 : από : <https://www.dw.com/en/medieval-spanish-city-recognized-for-accessibility-to-disabled/a-6307673>

UNESCO, Historic Site of Lyon, Ανακτήθηκε 10.06.22 από : <https://whc.unesco.org/en/list/872/>

UNESCO, *Old Town of Ávila with its Extra-Muros Churches* (2013), Ανακτήθηκε 11.02.23 από: <https://whc.unesco.org/en/list/348/>

QUINZII TERNA ARCHITECTURE , (2020), *100 PUBLIC SPACES FOR MILAN*
Ανακτήθηκε 05.06.21 από : <https://www.quinziiterna.com/portfolio/100-public-spaces-for-milan/>

Wiklund R. , [Ταξιδιωτικό blog] (χ.χ.) , *Η ΑΒΙΛΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΙΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΟΡΟΣΗΜΟ ΤΗΣ , ΤΟ ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΟ ΤΕΙΧΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ* , Ανακτήθηκε 01.12.22 από : <https://el.allexciting.com/avila/>

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ (WEB SITES)

Ανακτήθηκε 18.02.22 : <https://en.lyon-france.com/Plan-your-stay/lyon-for-all/disability-and-accessibility-information>

Ανακτήθηκε 13.12.22 : <https://www.atm.it/en/ViaggiaConNoi/Disabili/Pages/DisabilitaUditiva.aspx>

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: ΑΒΙΛΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ

(ΠΗΓΗ: <https://www.kevmrc.com/ultimate-guide-avila-spain>,

Ιδία επεξεργασία) _____σελ.26

Εικόνα 2: ΤΕΙΧΟΣ, ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ

(ΠΗΓΗ: <https://www.google.com/maps/place/%CE%91%CE%B2%CE%AF%CE%BB%CE%B1,+%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CF%8C%CF%82+%CE%86%CE%B2%CE%B9%CE%BB%CE%B1,+%CE%99%CF%83%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B1/@40.6568805,-4.7180721,14z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0xd40f31b5bf84b6b:0xc0f6450ab995ad4a!8m2!3d40.656685!4d-4.6812086!16zL20vMDIzM2s4>,

Ιδία επεξεργασία) _____σελ.27

Εικόνα 3: ΣΤΕΝΑ ΔΡΟΜΑΚΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

(ΠΗΓΗ: <https://www.alamy.com/stock-photo/plaza-de-la-villa-or-main-square-of-arevalo.html?sortBy=relevant>) _____σελ.29

Εικόνα 4: ΠΛΑΚΩΣΤΡΩΤΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

(ΠΗΓΗ: <https://www.thebarefootnomad.com/europe/walking-the-cold-walls-of-avila-and-enjoying-the-sunshine/>) _____σελ.29

Εικόνα 5: ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΣΤΑ ΤΕΙΧΗ

(ΠΗΓΗ: <https://www.google.com/maps/place/%CE%91%CE%B2%CE%AF%CE%BB%CE%B1,+%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CF%8C%CF%82+%CE%86%CE%B2%CE%B9%CE%BB%CE%B1,+%CE%99%CF%83%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B1/@40.6568805,-4.7180721,14z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0xd40f31b5bf84b6b:0xc0f6450ab995ad4a!8m2!3d40.656685!4d-4.6812086!16zL20vMDIzM2s4>,

Ιδία επεξεργασία) _____σελ.32

Εικόνα 6: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΑ ΑΜΕΑ

(ΠΗΓΗ: <chrome-extension://efaidnbmninnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.avila.es/images/Documentos%20PDF%20para%20descargar/TURISMO/plano-turistico-Avila-anverso.pdf>) _____σελ.33

Εικόνα 7: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΑ ΑΜΕΑΓΡΑΜΜΕΣ ΛΕΟΦΩΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΒΙΛΑ
(ΠΗΓΗ:<https://avila.avanzagrup.com/lineas-y-horarios/plano-de-las-lineas>) ____σελ.34

Εικόνα 8: ΓΡΑΜΜΗ 1 ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ ΤΩΝ ΤΕΙΧΩΝ
(ΠΗΓΗ:<https://avila.avanzagrup.com/lineas-y-horarios/plano-de-las-lineas>) ____σελ.34

Εικόνα 9: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΕΝΤΡΟ ΜΙΛΑΝΟΥ
(ΠΗΓΗ:https://www.researchgate.net/figure/Land-use-distribution-in-the-city-of-Milan-a-The-spatial-distribution-in-the-city-of_fig1_338240671,
Ιδία επεξεργασία)____σελ.38

Εικόνα 10: ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΤΑ ΠΛΑΤΗ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ
(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/%CE%91%CE%B2%CE%AF%CE%BB%CE%B1,+%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CF%8C%CF%82+%CE%86%CE%B2%CE%B9%CE%BB%CE%B1,+%CE%99%CF%83%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B1/@40.6568805,-4.7180721,14z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0xd40f31b5bf84b6b:0xc0f6450ab995ad4a!8m2!3d40.656685!4d-4.6812086!16zL20vMDIzM2s4>,
Ιδία επεξεργασία)____σελ.42

Εικόνα 11: ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ, ΙΣΟΠΕΔΑ ΔΑΠΕΔΑ
(ΠΗΓΗ:<https://earth.google.com/web/search/MILAN+HISTORICAL+CENTRE/@45.46310313,9.19372501,117.13249264a,8148.61498379d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCQYI9FGLvEZAETFGDJMCukZAGcqHuCO6ciJAIX-L0selUyJA>) ____σελ.44

Εικόνα 12: ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ, ΧΑΜΗΛΟ ΥΨΟΣ
(ΠΗΓΗ:<https://earth.google.com/web/search/MILAN+HISTORICAL+CENTRE/@45.46310313,9.19372501,117.13249264a,8148.61498379d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCQYI9FGLvEZAETFGDJMCukZAGcqHuCO6ciJAIX-L0selUyJA>) ____σελ.44

Εικόνα 13: ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ , ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΑ
(ΠΗΓΗ:<https://earth.google.com/web/search/MILAN+HISTORICAL+CENTRE/@45.46310313,9.19372501,117.13249264a,8148.61498379d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCQYI9FGLvEZAETFGDJMCukZAGcqHuCO6ciJAIX-L0selUyJA>) ____σελ.45

Εικόνα 14: ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ , ΟΔΕΥΣΕΙΣ ΤΥΦΛΩΝ | ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΑΠΕΔΩΝ

(ΠΗΓΗ:<https://earth.google.com/web/search/MILAN+HISTORICAL+CENTRE/@45.46310313,9.19372501,117.13249264a,8148.61498379d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCQYI9FGLvEZAETFGDJMCukZAGcqHuCO6ciJAIX-L0selUyJA>)_____σελ.45

Εικόνα 15: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ/ ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/search/MILAN+/@45.4671505,9.1756057,6662m/data=!3m1!1e3!5m1!1e1>, Ιδία επεξεργασία)_____σελ.46

Εικόνα 16: ΟΔΟΣ ΣΕΝΑΤΟ, ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/Via+Senato,+20121+Milano+MI,+%CE%99%CF%84%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.470571,9.1950752,597m/data=!3m2!1e3!4b1!4m6!3m5!1s0x4786c6b0a04ec877:0xf1cfc4fb585e0f96!8m2!3d45.470571!4d9.1972639!16s%2Fg%2F1tr16fwz!5m1!1e1>, Ιδία επεξεργασία)_____σελ.47

Εικόνα 17: ΟΔΟΣ ΣΕΝΑΤΟ, ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΡΑΜΠΩΝ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/Via+Senato,+20121+Milano+MI,+%CE%99%CF%84%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.470571,9.1950752,597m/data=!3m2!1e3!4b1!4m6!3m5!1s0x4786c6b0a04ec877:0xf1cfc4fb585e0f96!8m2!3d45.470571!4d9.1972639!16s%2Fg%2F1tr16fwz!5m1!1e1>, Ιδία επεξεργασία)_____σελ.47

Εικόνα 18: ΜΙΛΑΝΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΑ ,ΣΕΝΑΤΟ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/Via+Senato,+20121+Milano+MI,+%CE%99%CF%84%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.470571,9.1950752,597m/data=!3m2!1e3!4b1!4m6!3m5!1s0x4786c6b0a04ec877:0xf1cfc4fb585e0f96!8m2!3d45.470571!4d9.1972639!16s%2Fg%2F1tr16fwz!5m1!1e1>, Ιδία επεξεργασία)_____σελ.47

Εικόνα 19: ΜΙΛΑΝΟ ΛΟΜΒΑΡΔΙΑ ,ΣΕΝΑΤΟ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/Via+Senato,+20121+Milano+MI,+%CE%99%CF%84%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.470571,9.1950752,597m/data=!3m2!1e3!4b1!4m6!3m5!1s0x4786c6b0a04ec877:0xf1cfc4fb585e0f96!8m2!3d45.470571!4d9.1972639!16s%2Fg%2F1tr16fwz!5m1!1e1>, Ιδία επεξεργασία)_____σελ.47

Εικόνα 20: ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟ ΜΙΛΑΝΟ

(ΠΗΓΗ:<https://www.quinziiterna.com/portfolio/100-public-spaces-for-milan/>)__σελ.48

Εικόνα 21: ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕΤΡΟ

(ΠΗΓΗ: <https://www.atm.it/en/ViaggiaConNoi/Disabili/Pages/DisabilitaUditiva.aspx>,
Ιδία επεξεργασία) σελ.50

Εικόνα 22: ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΟΥ Centrale

(ΠΗΓΗ: <https://rail.cc/el/milan/station/c>) σελ.51

Εικόνα 23: ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΟΥ Porta Garibaldi

(ΠΗΓΗ: <https://www.sagetraveling.com/milan-disabled-access>) σελ.51

Εικόνα 24: ΧΑΡΤΗΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΜΕΤΡΟ ΜΙΛΑΝΟΥ

(ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία) σελ.52

Εικόνα 25: ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΟΥ Cadorna

(ΠΗΓΗ: <https://www.sagetraveling.com/milan-disabled-access>) σελ.52

Εικόνα 26: ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ ΣΤΑΘΜΟΥ STAZIONE CENTRALE ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΟΙ

(ΠΗΓΗ: <https://www.sagetraveling.com/milan-disabled-access>) σελ.52

Εικόνα 27: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΕΝΟΥ, ΜΙΛΑΝΟ STAZIONE CENTRALE

(ΠΗΓΗ: <https://www.sagetraveling.com/milan-disabled-access>) σελ.53

Εικόνα 28: ΑΠΟΒΑΘΡΕΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΡΕΝΟΥ, ΜΙΛΑΝΟ

(ΠΗΓΗ: <https://www.sagetraveling.com/milan-disabled-access>) σελ.54

Εικόνα 29: ΧΑΡΤΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΥΝ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΑΜΕΑ

(ΠΗΓΗ: <https://www.atm.it/en/ViaggiaConNoi/Auto/Pages/ParcheggiStruttura.aspx>) σελ.56

Εικόνα 30: ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΝΤΟΥΟΜΟ

(ΠΗΓΗ: <https://www.jmwalkingtour.org/milan-free-walking-tour.php>) σελ.58

Εικόνα 31: ΛΥΩΝ, ΓΑΛΛΙΑ

(ΠΗΓΗ: <https://www.lyon.fr/>) _____σελ.61

Εικόνα 32: ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΛΥΩΝ, ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

(ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία) _____σελ.62

Εικόνα 33: ΕΝΩΣΗ ΠΟΤΑΜΩΝ ΡΟΔΑΝΟΥ ΚΑΙ ΣΟΝ, ΓΑΛΛΙΑ

(ΠΗΓΗ:<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A1%CE%BF%CE%B4%CE%B1%CE%BD%CF%8C%CF%82>) _____σελ.63

Εικόνα 34: ΤΑ ΔΙΑΜΕΡΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΛΥΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ

(ΠΗΓΗ:https://en.wikipedia.org/wiki/File:Arrondissements_de_Lyon.svg,
Ιδία επεξεργασία) _____σελ.63

Εικόνα 35: ΤΑ ΔΙΑΜΕΡΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΛΥΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ

(ΠΗΓΗ: <https://whc.unesco.org/en/list/872/> , Ιδία επεξεργασία) _____σελ.64

Εικόνα 36: ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΕΤΑΙ ΣΤΗΝ UNESCO

(ΠΗΓΗ: <https://whc.unesco.org/en/list/872/>) _____σελ.65

Εικόνα 37: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ

(ΠΗΓΗ:<https://earth.google.com/web/search/LYON+/@45.76349387,4.82521033,233.20270104a,3419.21174622d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCXoHMVPBvEZAefPpCVUWukZAGa5sAhMkcyJAIX5m8HRrUiJA> , Ιδία επεξεργασία) _____σελ.65

Εικόνα 38: ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΕΤΑΙ ΣΤΗΝ UNESCO

(ΠΗΓΗ:<https://earth.google.com/web/search/LYON+/@45.7661795,4.8287556,170.85224066a,0d,60y,-0h,85t,0r/data=CigiJgokCXoHMVPBvEZAefPpCVUWukZAGa5sAhMkcyJAIX5m8HRrUiJAihoKFmNtaU40YW9DRndTVGQ2alZRSXNHQmcQAg>) _____σελ.65

Εικόνα 39: ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΛΥΩΝ , ΠΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ, ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΥΣΒΑΤΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD,%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.7579293,4.7650902,12z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x47f4ea516ae88797:0x408ab2ae4bb21f0!8m2!3d45.764043!4d4.835659!16zL20vMGRwcmc>, Ιδία επεξεργασία) _____σελ.68

Εικόνα 40: ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ SAINT- JEAN

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/Saint-Jean,%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD,%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.7604871,4.823737,17z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x47f4ebab0174db:a9:0xf0ee5629cb718e52!8m2!3d45.7611586!4d4.8264346!16s%2Fg%2F121rcq7r>, Ιδία επεξεργασία) _____σελ.69

Εικόνα 41: ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΛΥΩΝ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD,%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.7627472,4.8226329,13.82z/data=!4m6!3m5!1s0x47f4ea516ae88797:0x408ab2ae4bb21f0!8m2!3d45.764043!4d4.835659!16zL20vMGRwcmc!5m1!1e3>, Ιδία επεξεργασία) _____σελ.70

Εικόνα 42: ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/place/%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD,%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1/@45.7579293,4.7650902,12z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x47f4ea516ae88797:0x408ab2ae4bb21f0!8m2!3d45.764043!4d4.835659!16zL20vMGRwcmc>, Ιδία επεξεργασία) _____σελ.71

Εικόνα 43: ΦΩΤΕΙΝΟΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΜΕ ΗΧΗΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/@45.7610013,4.8259282,3a,75y,283.54h,94.43t/data=!3m6!1e1!3m4!1srK2fzZzcQy3cjMX-r9KU4Q!2e0!7i16384!8i8192!5m1!1e3>) _____σελ.72

Εικόνα 44: ΑΝΑΔΙΠΛΟΥΜΕΝΗ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ

(ΠΗΓΗ:https://www.sytral.fr/fontSize/small/ipdiapo/29/opdiapo/MED_DATEPUBLICATION+desc/cpdiapo/d71f87f32a8639296273/mpdiapo/4/ippubli/3/oppubli/MED_DATE_PUBLICATION+desc/cppubli/d71f87f32a8639296273/mppubli/4/19-medias.htm) _____σελ.74

Εικόνα 45: ΚΟΥΜΠΙ ΣΤΑΣΗΣ ΣΕ ΓΡΑΦΗ BRAILLE

(ΠΗΓΗ:https://www.sytral.fr/fontSize/small/ipdiapo/29/opdiapo/MED_DATEPUBLICATION+desc/cpdiapo/d71f87f32a8639296273/mpdiapo/4/ippubli/3/oppubli/MED_DATEPUBLICATION+desc/cppubli/d71f87f32a8639296273/mppubli/4/19-medias.htm)_____σελ.74

Εικόνα 46: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΛΕΟΦΩΡΕΙΟΥ

(ΠΗΓΗ:https://www.sytral.fr/fontSize/small/ipdiapo/29/opdiapo/MED_DATEPUBLICATION+desc/cpdiapo/d71f87f32a8639296273/mpdiapo/4/ippubli/3/oppubli/MED_DATEPUBLICATION+desc/cppubli/d71f87f32a8639296273/mppubli/4/19-medias.htm)_____σελ.74

Εικόνα 47: ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΟΦΩΡΕΙΟΥ ΜΕ ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/search/%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD,%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1+bus+stop/@45.7587371,4.8181274,14z/data=!3m1!4b1!5m1!1e3> , Ιδία επεξεργασία)_____σελ.74

Εικόνα 48: ΧΑΡΤΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕΤΡΟ

(ΠΗΓΗ:<https://en.lyon-france.com/Plan-your-stay/lyon-for-all/disability-and-accessibility-information> , Ιδία επεξεργασία)_____σελ.75

Εικόνα 49: ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΜΕ ΣΤΑΣΕΙΣ

(ΠΗΓΗ:<https://el.maps-lyon.com/img/1200/%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD-%CF%87%CE%AC%CF%81%CF%84%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CF%81%CF%8C.jpg>)_____σελ.75

Εικόνα 50: ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ ΣΕ ΕΙΣΟΔΟ ΜΕΤΡΟ

(ΠΗΓΗ:<https://www.google.com/maps/search/%CE%9B%CF%85%CF%8E%CE%BD,%CE%93%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%AF%CE%B1+bus+stop/@45.7587371,4.8181274,14z/data=!3m1!4b1!5m1!1e3> , Ιδία επεξεργασία)_____σελ.76

Εικόνα 51: ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΜΕΤΡΟ , ΟΔΕΥΣΕΙΣ

(ΠΗΓΗ:<https://en.lyon-france.com/Plan-your-stay/lyon-for-all/disability-and-accessibility-information>)_____σελ.75

Εικόνα 52: ΟΔΕΥΣΕΙΣ ΤΥΦΛΩΝ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ

(ΠΗΓΗ: <https://en.lyon-france.com/Plan-your-stay/lyon-for-all/disability-and-accessibility-information>) _____ σελ.75

Εικόνα 53: ΓΡΑΜΜΕΣ TRAM , ΣΤΑΣΕΙΣ ΑΜΕΑ

(ΠΗΓΗ: https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Metro_Lyon_MB-plan.svg) _____ σελ.77

Εικόνα 54: ΧΑΡΤΗΣ ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΘΕΑΤΡΩΝ ΤΗΣ ΛΥΩΝ ΠΟΥ ΕΜΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΟΔΗΓΟ

(ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία) _____ σελ.78

ΠΗΓΕΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΡΑΒΕΥΜΕΝΩΝ ΠΙΟ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

(ΠΗΓΗ: <https://www.eoty.gr/parousiasi-avila-ispantias-i-pio-prosvasimi-poli-tis-evropis/>, <https://ec.europa.eu> , Ιδία επεξεργασία) _____ σελ.23-24

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

(ΠΗΓΗ: Ιδία επεξεργασία) _____ σελ.85