

1. Πρόσβαση- προσβασιμότητα

- «Πρόσβαση» και «προσβασιμότητα» υποδηλώνει τη δυνατότητα που προσφέρει ένας χώρος, να τον επισκεφτεί και να τον χρησιμοποιήσει ο χρήστης, χωρίς καμία απολύτως εξωτερική βοήθεια, ένας παραπλήσιος όρος είναι η «επισκεψημότητα».
- Ο όρος Πρόσβαση υπάρχει ακόμη στην πληροφόρηση και στην επικοινωνία.
- Προϋπόθεση να χαρακτηριστεί ένας χώρος προσβάσιμος, είναι να ισχύει για όλους η αρχή:
« Έρχομαι - μπαίνω –χρησιμοποιώ»
 - Να λειτουργεί πλήρως η «Αλυσίδα πρόσβασης»
 - Να εξασφαλίζεται η Κινητικότητα
 - Να υπάρχουν «Ελεύθερες Διαδρομές»

2. Αλυσίδα πρόσβασης -Κινητικότητα Ελεύθερη Διαδρομή και Βαθμός δυσκολίας

- Αλυσίδα πρόσβασης

Είναι μια διαδοχή προσβάσιμων κτιρίων, χώρων, μέσων, σε συνδυασμό με προσβάσιμες εξυπηρετήσεις. Κρίκοι της αλυσίδας είναι τα κτίρια, οι δρόμοι, οι συγκοινωνίες κλπ.

- Αν κάποιος από αυτούς τους κρίκους δεν λειτουργεί, το όλο σύστημα καταρρέει γιατί τότε δε μιλούμε για αλυσίδα πρόσβασης, παρά για μεμονομένες νησίδες πρόσβασης.
- Με την λειτουργία της «αλυσίδας πρόσβασης» εξασφαλίζεται η «Κινητικότητα» του κάθε ατόμου.
- « Κινητικότητα » Μπορεί να χαρακτηριστεί η ικανότητα του κάθε ατόμου να κινείται με ασφάλεια και αυτονομία στο δομημένο περιβάλλον.
- Η επιλογή των «ελεύθερων διαδρομών» καθορίζει το «Βαθμό δυσκολίας» με χαρακτηρισμό του χώρου σε «φιλικό ή εχθρικό»

3. Αλυσίδα Πρόσβασης

- Πλέγμα στο κέντρο η κατοικία
- Δορυφόροι οι τομείς Παιδείας, Εργασίας, Περίθαλψης, Ελεύθερος χρόνος
- Η αμφίδρομη σχέση ονομάζεται διακίνηση ή κυκλοφορία ή μεταφορά



4. Χαρακτηριστικά προσβάσιμου περιβάλλοντος

Η Ευρωπαϊκή αντίληψη για ένα δίκτυο προσβασιμότητας.

Το περιβάλλον θα πρέπει να παρέχει:

Σεβασμό: Στη διαφορετικότητα

Ασφάλεια: Να μην ενέχει κινδύνους

Υγεία: Να μην προξενεί ασθένειες.

Αντιληπτικότητα : Να προσανατολίζεται κανείς μέσα

στο χώρο

Αισθητική: Αισθητικά ευχάριστο

5. Βασικά στοιχεία σχεδιασμού

- Στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά το σχεδιασμό είναι:
 - α) Αλλαγές στο περιβάλλον, όπως υγροί, παγωμένοι δρόμοι, ισχυροί άνεμοι κ.λ.π
 - β) Αλλαγές στον ίδιο τον άνθρωπο ασθένειες, αλλεργίες, κατάγματα, εγκαύματα κ.λ.π
 - γ) Αλλαγές στις συνθήκες ζωής εγκυμοσύνη, φροντίδα ενός μωρού, ή φροντίδα ενηλίκου.

6.1. Νομοθετικές ρυθμίσεις

Η διεκδίκηση της πρόσβασης

- Ο Hugh Gallager ο κρυφός αρχιτέκτονας της ADA, δικηγόρος, ανάπηρος ήθελε να επισκεφτεί τη Βιβλιοθήκη του Κογκρέσου, επειδή το κτίριο είχε σκάλα και δε διέθετε ράμπα, διεκδίκησε την κατασκευή ράμπας, όχι στα πλαίσια της φιλανθρωπίας αλλά με Νομοθετική ρύθμιση, στηρίζοντας το, τόσο απλά, εφόσον είναι δημόσιο κτίριο και αυτός φορολογούμενος πολίτης η Πολιτεία έχει δικαίωμα να του εξασφαλίσει την πρόσβαση.

6.2. Νομοθετικές ρυθμίσεις

- Σε Διεθνές επίπεδο

Ο ΟΗΕ Δεκέμβριο 1994, στη 48η Γενική Συνέλευση συνέταξε τον «Κανονισμό για την εξίσωση των ευκαιριών για τους ανθρώπους με αναπηρίες

Τα Κράτη οφείλουν να πάρουν μέτρα για να άρουν τα εμπόδια και να κάνουν το φυσικό περιβάλλον προσπελάσιμο για τους ανθρώπους με αναπηρίες, στους τομείς, Εκπαίδευσης, Εργασίας, Πολιτισμού, Ψυχαγωγίας, Αθλητισμού, Θρησκείας, κ.α

- Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο το 1990

«Ο Κοινωνικός Χάρτης αναγνώρισε τα θεμελιώδη κοινωνικά δικαιώμα των των αναπήρων στα μέλη της ΕΕ:

- Με το άρθρο 21: Απαγόρευση των διακρίσεων λόγω φυλής, χρώματος, θρησκείας...και αναπηρίας.
- Με το άρθρο 26 : Η προσφορά πρόσθετων ευεργετημάτων και η δυνατότητα πρόσβασης, στην επαγγελματική εκπαίδευση, στην κινητικότητα και στα μέσα μεταφοράς.

6.3 Νομοθετικές ρυθμίσεις

3. Σε εθνικό Επίπεδο ο ΓΟΚ

N. 1577 /85

- Με το άρθρο 24 για Διαβάσεις -Σκάφες Νησίδες- Ράμπες, πεζοδρόμια και Αστικό εξοπλισμό
- Με το άρθρο 29 για Εισόδους, κοινόχρηστους χώρους, χώρους υποδοχής-αναμονής, κύριους και βοηθητικούς χώρους.
- Με το άρθρο 16 για χειρολισθήρες N. 2831/ 2000
- Με το άρθρο 28 πεζόδρομοι- θέσεις στάθμευσης- ράμπες- ανελκυστήρες – διαδρόμους

4. Το ΥΠΕΧΩΔΕ συνέταξε Οδηγίες Σχεδιασμού για ΑΜΕΑ

5. Εγκύκλιοι υποχρέωσαν όλα τα Δημόσια κτίρια να είναι προσπελάσιμα.

7. Η Πρόσβαση : Αίτημα κοινωνικό –οικονομικό- πολιτικό

Η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρίες σε όλο το φάσμα της κοινωνικής ζωής είναι:

1. Αίτημα κοινωνικό:

Ο καθένας μας είναι εν δυνάμει άτομο με αναπηρίες. (Εύκολα μπορεί να περάσει ο καθένας από τη μια φάση στην άλλη)

2. Αίτημα οικονομικό :

Περιορίζεται το δημοσιονομικό κόστος των ΑΜΕΑ, όταν αυτά εντάσσονται ομαλά στην οικονομική και κοινωνική ζωή του τόπου

3. Αίτημα πολιτικό :

Σαν ισότιμοι ψηφοφόροι χρήζουν του ενδιαφέροντος των πολιτών

8.Θετικό και αρνητικό παράδειγμα Πρόσβασης 1.



1. Άφιξη στον τόπο προορισμού. Θέση στάθμευσης αναπηρικού αυτοκινήτου



2. Πρόσβαση



3. Είσοδος - α. σκάλες



4. Είσοδος - α. σκάλες



5. Είσοδος - α. σκάλες

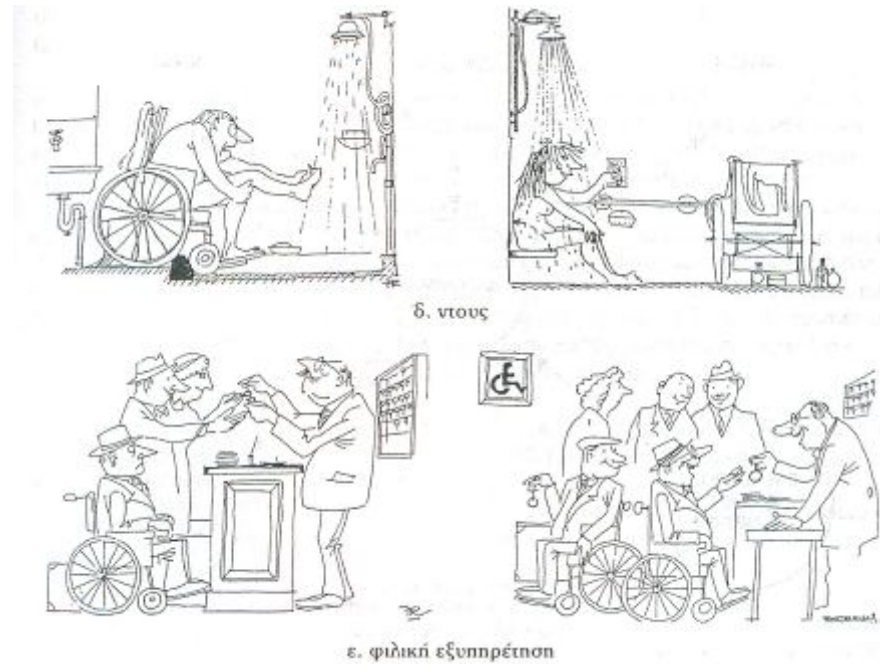
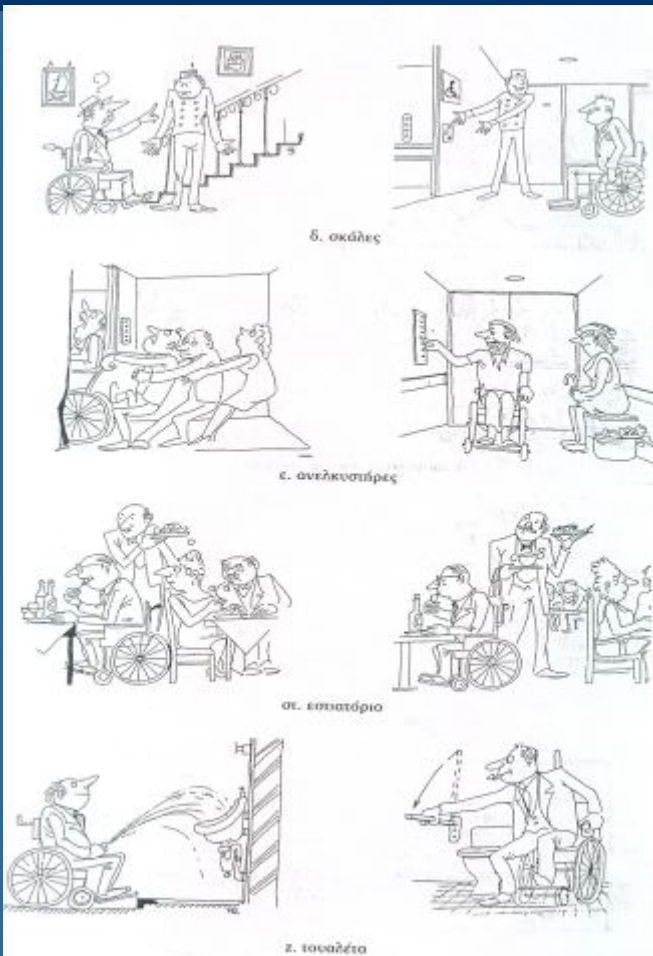


6. Είσοδος - α. σκάλες



7. Είσοδος - α. σκάλες

9. Θετικό και Αρνητικό παράδειγμα πρόσβασης 2.



10. Καθολικός Σχεδιασμός

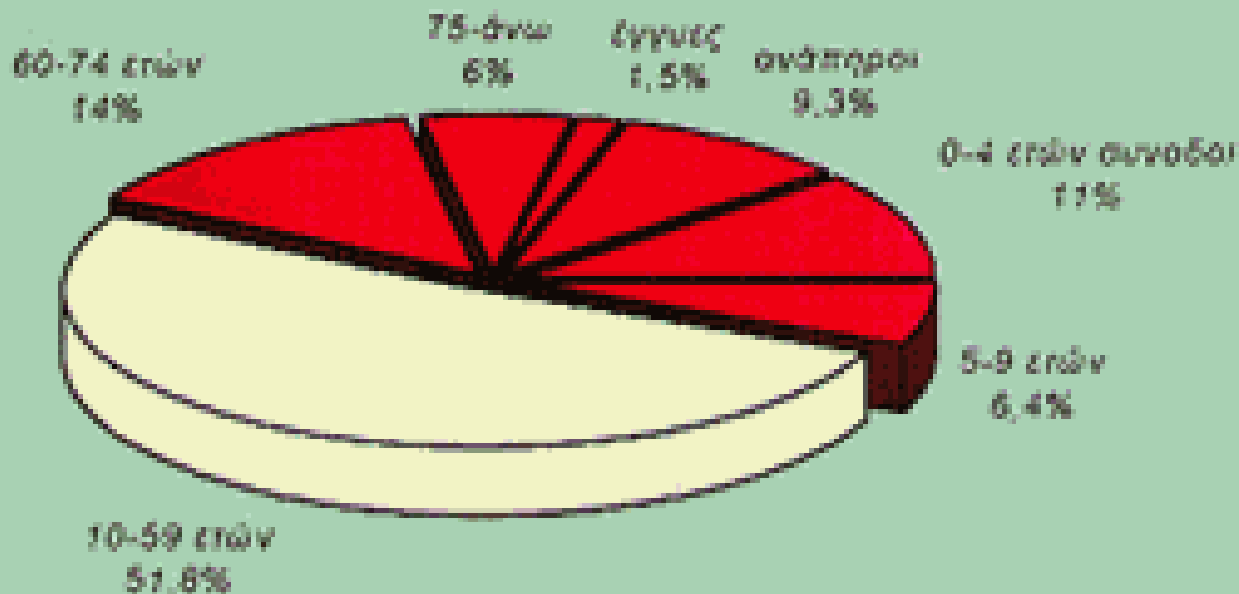
- Η αλλαγή της μέχρι τώρα κλασσικής φιλοσοφίας σχεδιασμού με εργονομικό πρότυπο το «μέσο άνθρωπο» και υγιή και μάλιστα άνδρα στην ηλικία των 30-40 ετών, με το «νέο πρότυπο σχεδιασμού που είναι το «ΑΜΕΑ» οδηγεί στον «Καθολικό σχεδιασμό»
- Ο Καθολικός Σχεδιασμός, απευθύνεται στο σύνολο των ανθρώπων, χωρίς εξαιρέσεις, διακρίσεις ή αποκλεισμούς
- Ο Καθολικός σχεδιασμός διευκολύνει όλους
- Είναι αναγκαίος ο Καθολικός σχεδιασμός, διότι ο πληθυσμός της Ελλάδος- Ευρώπης γηράσκει και υπολογίζεται ότι μέχρι το 2020, το 30% θα είναι ηλικιωμένοι ή και ΑΜΕΑ

11. Στατιστικά στοιχεία

- Στατιστικές που έχουν γίνει σε κάποια άλλα κράτη, καταλήγουμε ότι:
1: 5 ανθρώπους ζει κάτω από συνθήκες ανικανότητας ή αναπηρίας
1:10 κάτω από συνθήκες σοβαρής ανικανότητας –αναπηρίας
- «Εμποδιζόμενα άτομα»: 14 % ηλικιωμένοι
6 % υπερήλικοι
1,5 % έγκυες
11 % νήπια με συνοδούς,
6,4 % μικρά παιδιά
14 % ηλικιωμένοι
- Ποσοστό εμποδιζόμενου ατόμου, είναι μεγαλύτερο του 50% , χωρίς να συμπεριλαμβάνεται ο αριθμός των ατόμων από υποσιτισμό, επιδημίες, αλκοολισμό, εθισμό σε ναρκωτικά, εγκληματικότητα, πολέμου, τρομοκρατία φυσικές καταστροφές
- Στα άτομα αυτά, πρέπει να προστεθούν, όσοι υποφέρουν από τις πολύβοες , ρυπογόνες μεγαλουπόλεις καθώς και άτομα αφηρημένα, σύνηθες φαινόμενο των μεγάλων αστικών πόλεων

12. Στατιστικά στοιχεία Εμποδιζόμενου Ατόμου

Πληθυσμός ο οποίος σήμερα είναι μερικά ή ολικά αποκλεισμένος από το δομημένο περιβάλλον



13. Στατιστικά στοιχεία Διευκόλυνσης Ατόμων με τον «Καθολικό Σχεδιασμό»



14. Ιστορική αναφορά

Ο άνθρωπος ως μέτρο και σκοπός

- Το ανθρώπινο σώμα αποτελεί το μέτρο όλων των αντικειμένων
- Όλα τα αντικείμενα, δημιουργήθηκαν από τον άνθρωπο για την εξυπηρέτησή του.
- Τα μέλη του ανθρωπίνου σώματος, στο παρελθόν ήταν μονάδα μέτρησης (μήκος-πήχεις, πλάτος με πόδια)
- Το μετρικό σύστημα τα κατήργησε όλα αυτά.
- Σαφής είναι η εντύπωση του μεγέθους κτιρίου - αντικειμένου με έναν άνθρωπο δίπλα στην εικόνα (παλαιότερα δεν έλειπε από κάθε σχέδιο)

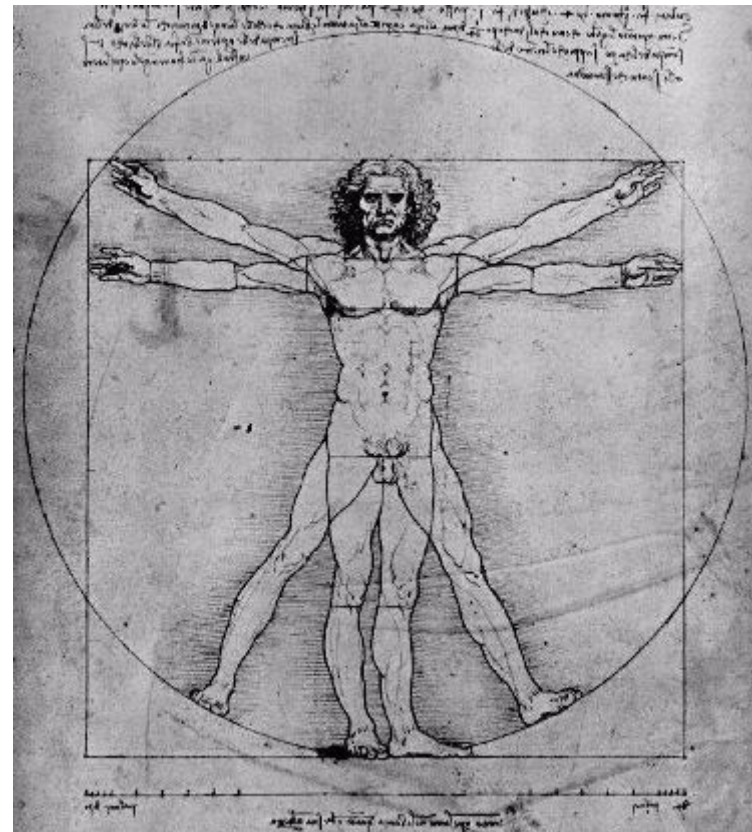
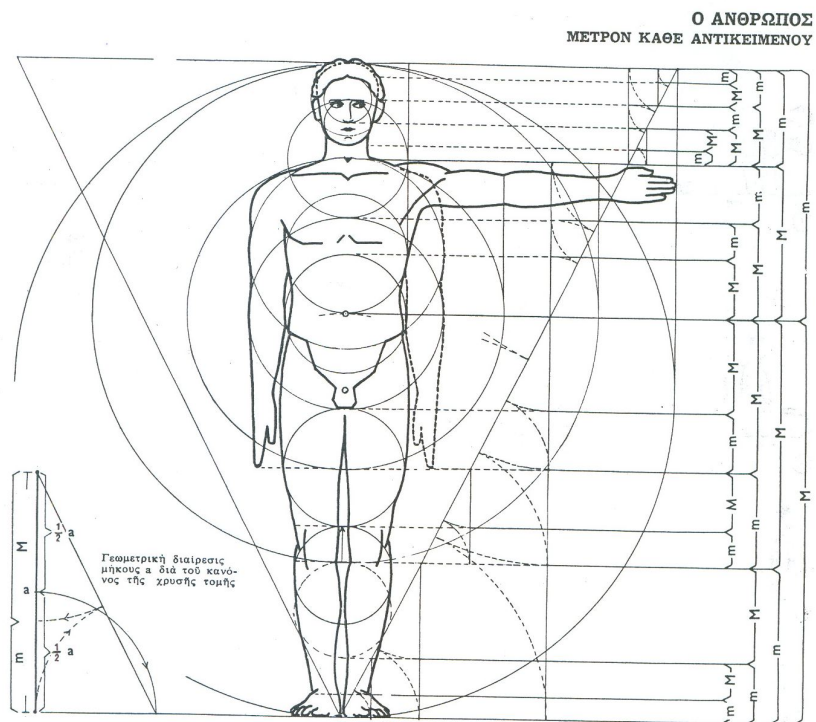
15. Κανόνες Αναλογιών του ανθρωπίνου σώματος.

Οι σχέσεις και οι αναλογίες των μελών του ανθρώπου μεταξύ τους δημιουργούν τους «Κανόνες αναλογιών»

Γνωστοί κανόνες αναλογιών είναι :

- Ο αρχαιότερος κανόνας αναλογιών που βρέθηκε στον τάφο της Πυραμίδας της Μέμφιδος το 3.000 π.χ
- Οι κανόνες αναλογιών της βασιλείας των Φαραώ των Πτολεμαίων.
- Οι κανόνες αναλογιών των αρχαίων Ελλήνων και των Ρωμαίων του Πολυκλείτου (που αποτελούσε και πρότυπο για μεγάλο χρονικό διάστημα).
- 3. Οι κανόνες αναλογιών των Alberti, Leonardo da Vinci, Michelangelo , Dürer.
- Ο Le Corbusier χρησιμοποιεί από το 1945, αναλογίες βασισμένες στον χρυσό κανόνα υπό την ονομασία” Le Modulor” για ύψος σώματος 1,829 μ.

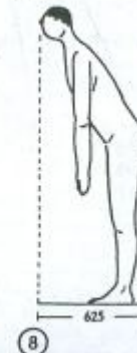
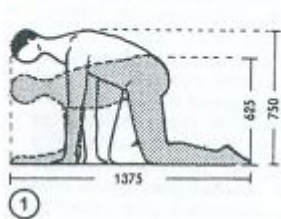
16. Κανόνες Αναλογιών



17. Ο άνθρωπος

Διαστάσεις και ο αναγκαίος χώρος.

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ



Ο ΑΝΘΡΩΠΟΣ
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ ΧΩΡΟΣ
κατά τὰ πρότυπα (→ □) ανάλογως τῆς
καταβαλλομένης προσπάθειας

18. Βασικά στοιχεία σχεδιασμού

- Για τον σχεδιασμό, ο κάθε μελετητής πρέπει να γνωρίζει:
- Τη σχέση μεταξύ των μελών του ανθρώπου
- Το χώρο που καταλαμβάνει ο άνθρωπος σε διάφορες θέσεις και κατά την κίνησή του
- Τον απαιτούμενο χώρο μεταξύ των επίπλων, ώστε να κινείται ελεύθερα και να τα χρησιμοποιεί .
- Τις ελάχιστες διαστάσεις των χώρων, όπου κινείται καθημερινώς οχήματα, σιδηρόδρομοι κλπ.

19. 1. Διερεύνηση της αιτίας έλλειψης πρόσβασης

1. Το λανθασμένο Modular

- Η παραδοχή του λανθασμένου Modular αυτό του Le Corbusier: ένας άνδρας σε πλήρη ακμή με ύψος 1,83μ και του οποίου δεν μεταβάλλονται στην πάροδο του χρόνου τα βιολογικά του χαρακτηριστικά είναι και η αιτία του λανθασμένου σχεδιασμού μας.
- Οι περισσότεροι δεν ανταποκρινόμαστε σε αυτές τις προδιαγραφές και τα βιολογικά χαρακτηριστικά όλων μας μεταβάλλονται στην πάροδο του χρόνου.

19. 2 Διερεύνηση της αιτίας έλλειψης πρόσβασης

2. Οι ανεπάρκειες του δομημένου περιβάλλοντος

- Η Διεθνής Ταξινόμηση της Αναπηρίας διερευνώντας :
Το Επίπεδο ικανότητας του ατόμου / σε σχέση με το επίπεδο απόδοσης, απέδωσε την ευθύνη στις ανεπάρκειες του δομημένου περιβάλλοντος.
- Έχουμε τη μετατόπιση της ευθύνης, από το άτομο στο δομημένο περιβάλλον, με το διαχωρισμό της Medical disability (Ιατρικής αναπηρίας) από την Architectural disability (Αρχιτεκτονική αναπηρία)
- Αυτό βεβαίως σαν μηχανικούς μας αφορά. Διότι ο τρόπος σχεδιασμού μας ή πιο συγκεκριμένα κάποιο στοιχείο του κτιρίου μας ευθύνεται και φέρνει σε μειονεκτική θέση το χρήστη. Ενώ σε κάποια άλλη περίπτωση, ένας άλλος μηχανικός θα μπορούσε να είχε χρησιμοποιήσει ένα άλλο στοιχείο που δε θα μείωνε τις ικανότητες αυτού του ατόμου.

19. 3 Διερεύνηση της αιτίας έλλειψης πρόσβασης

Για ποιο λόγο δεν συμπεριέλαβε ο σχεδιασμός το άτομο με αναπηρία, διότι αυτό απλώς δεν υφίστατο .

Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή :

- Στην Αρχαία Σπάρτη (Καιάδας)
- Στο Μεσαίωνα –εγκλεισμός σε ίδρυμα - ξυλοδαρμός
- Στο Τρίτο Ράιχ (η πιο απάνθρωπη και απορριπτική στάση- σε συνεννόηση με την ιατρική κοινότητα για τον αφανισμό τους)
- Στη Βιομηχανική επανάσταση, άτομα μη παραγωγικά, εμποδίζαν τα υγιή να εργαστούν, με τον εγκλεισμό τους σε ιδρύματα
- Εφόσον το άτομο αυτό δεν υφίστατο η πόλης και ο αστικός χώρος σχεδιάστηκε για άτομα με πλήρη αυτοδυναμία και με μια υπερδόμηση

19. 4 Διερεύνηση της αιτίας έλλειψης πρόσβασης

Ευθύνη φέρει ακόμη

- Το Κράτος, μετά τον πόλεμο, ανέλαβε έργα συγκοινωνίας και όχι κοινωνικής μέριμνας- αυτή την πρωτοβουλία για την κατοικία την ανέλαβε ο ιδιωτικός τομέας, με Βάση την Αρχή – κόστος /όφελος εμπορευματοποίησε τον αστικό χώρο με την εκμετάλλευση και του τελευταίου ελεύθερου ακάλυπτου χώρου με αποτέλεσμα «οι πόλεις μας να μην αναπνέουν » από πουθενά.
- Ο ΓΟΚ, παλιότερα είχε συστήματα δόμησης, τα οποία έχουν πλέον καταργηθεί, και στη θέση τους έχουμε το μεγάλο ποσοστό κάλυψης και τη μικρή απόσταση Δ.
- Η πόλης έπεται, αντί να προηγείται ο σχεδιασμός και αυτό συμβαίνει με τις νομιμοποιήσεις των αυθαίρετων και την ένταξή τους στο σχέδιο πόλης.
- Παλιές μελέτες τίθενται σε εφαρμογή, μετά από 10 χρόνια και δεν ανταποκρίνονται τα στοιχεία αυτά βεβαίως στην πραγματικότητα και στα σημερινά δεδομένα.

20. Το Νέο πρότυπο Σχεδιασμού



21. Αλλαγή στο « πρότυπο σχεδιασμού»

Σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις και εντός του πνεύματος της εποχής απαιτείται:

- Στροφή και αλλαγή στο νέο « πρότυπο σχεδιασμού » που είναι το άτομο με αναπηρικό αμαξίδιο
- Επαναπροσδιορισμός των σχέσεων:
 - i) Άνθρωπος- περιβάλλον
 - ii) Άνθρωπος –κτίριο
 - iii) Άνθρωπος –όχημα

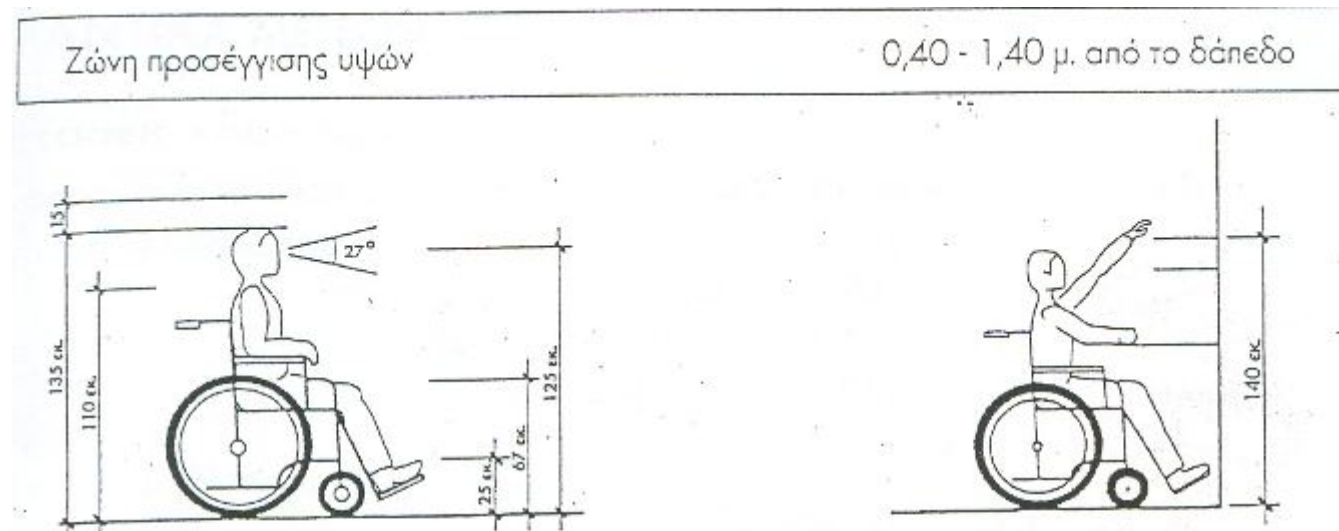


22. Το Νέο -πρότυπο του σχεδιασμού μας , το άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο.

Ο τεχνολογικός εξοπλισμός, έχει αυστηρές προδιαγραφές που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό:

1. Οι τυπικές διαστάσεις αμαξιδίου
2. Οι δυνατότητες δράσης και η ζώνη προσέγγισης του αμαξιδίου (ύψος από το δάπεδο)
1. Πλάτος διέλευσης -πλάτος διασταύρωσης με πεζό και με άλλο αμαξίδιο
4. Η δυνατότητα κίνησης του αμαξιδίου σε :
 - i. οριζόντιο
 - ii. κεκλιμένο επίπεδο (και με ποια κλίση
 - iii. κατακόρυφα με ανελκυστήρα ή ανεβαστόρι
 - iv. περιστροφή του αμαξιδίου με 360ο (αναγκαία επιφάνεια δαπέδου)

23. Σημαντικά μεγέθη –Διστάσεις



Πλάτος διέλευσης

Χρειάζεται για ένα ενήλικο άτομο:

με μπαστούνι

με πατερίτσες

σε αναπηρικό καρότσι

το οποίο κρατάει ένα παιδάκι από το χέρι

0,70 μ.

0,90 μ.

0,80 μ.

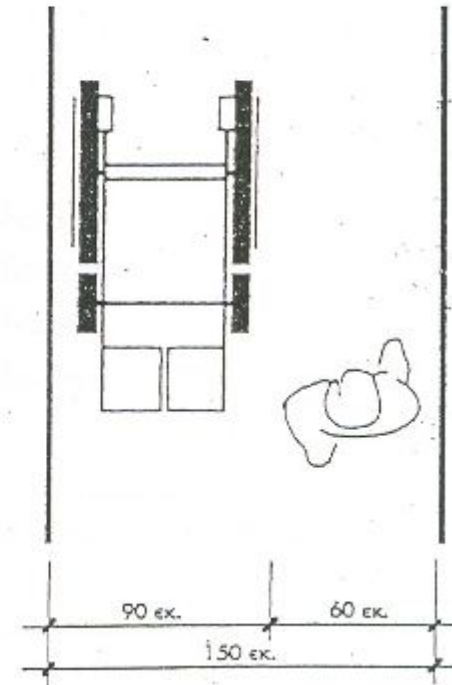
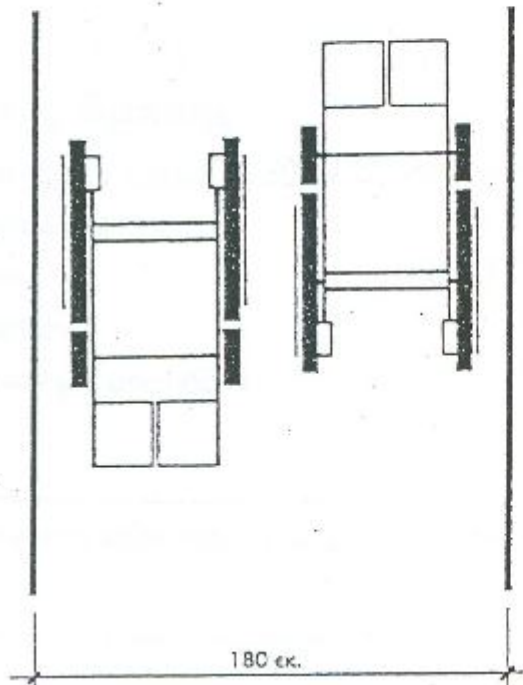
1,10 μ.

24. Σημαντικά μεγέθη –Διστάσεις

και χρειάζεται πλάτος διέλευσης για:
να «διασταυρωθεί» ένα καρότσι με έναν πεζό
να «διασταυρωθούν» δύο καρότσια

1,50 μ.

1,80 μ.



25. ΑΜΕΑ – Εμποδιζόμενα άτομα

- Άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ)

Άτομα με μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, άτομα με ανικανότητα στην κίνηση , στην όραση, στην ακοή, στην αντίληψη καθώς και ασθενείς με διάφορες παθήσεις

- Εμποδιζόμενα άτομα

Άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) , άτομα με μειωμένες ικανότητες άτομα τρίτης και τέταρτης ηλικίας, έγκυες, μωρά, άτομα με ασυνήθεις διαστάσεις, άτομα εξαρτημένα και άτομα με αμαξίδια ή βάρη.

26. Διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων –Κίνησης

- **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ**

- 1.1. ΓΕΝΙΚΑ
- 1.2. ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
- 1.3. ΥΨΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
- 1.4. ΚΛΙΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
- 1.5. ΔΑΠΕΔΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ
- 1.6. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΕΜΠΟΔΙΑ
- 1.7. ΦΥΤΕΥΣΗ
- 1.8. ΣΗΜΑΝΣΗ
- 1.9. ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ – ΝΗΣΙΔΕΣ
- 1.10. ΚΑΛΥΨΗ ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

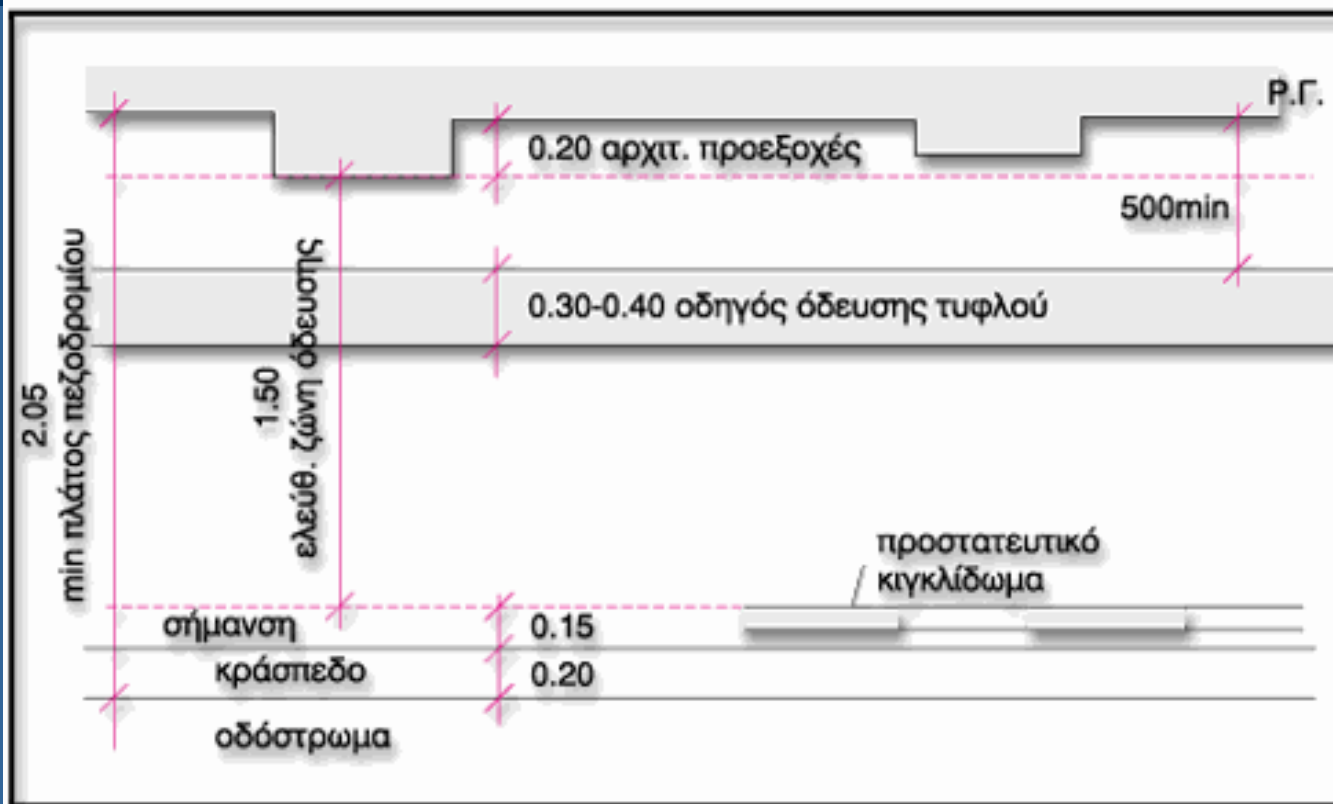
2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

- 2.1. ΓΕΝΙΚΑ
- 2.2. ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ
- 2.3. ΔΑΠΕΔΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ
- 2.4. ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

27. Πεζοδρόμιο

Βασικά στοιχεία : πλάτος, ύψος, κλίση, υλικό



27.1 Κατάχρηση πεζοδρομίου

- Στις παρακάτω εικόνες επιβεβαιώνεται η καταχρηστική κατάληψη των πεζόδρομων και πεζοδρομίων με:
- παράνομα παρκαρισμένα αυτοκίνητα, ποδήλατα, ζαρτινιέρες, μηχανές και αυτοκίνητα. Ενώ ακόμη υπάρχουν εκτεθειμένα εμπορεύματα μαγαζιών, κάδοι απορριμμάτων και σκουπίδια επάνω στα πεζοδρόμια που κλείνουν ακόμη και τις ράμπες των αναπήρων.

27. 2 Κατάχρηση πεζοδρομίου



27. 3 Κατάχρηση πεζοδρομίου



27. 4 Κατάχρηση πεζοδρομίου



28. ΡΑΜΠΕΣ ΑΤΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ

- 1. ΓΕΝΙΚΑ

2. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.1. ΚΛΙΣΗ ΡΑΜΠΑΣ

2.2. ΜΗΚΟΣ ΡΑΜΠΑΣ

2.3. ΠΛΑΤΟΣ ΡΑΜΠΑΣ

2.4. ΠΛΑΤΥΣΚΑΛΑ

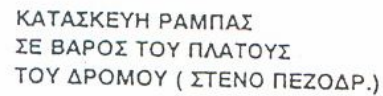
2.5. ΣΧΗΜΑ ΡΑΜΠΑΣ

2.6. ΔΑΠΕΔΟ

2.7. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΗ

3. ΣΗΜΑΝΣΗ

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΕΚΛΙΜΕΝΩΝ
ΕΠΙΠΕΔΩΝ
ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΧΕΙΡΟΛΙΣΘΗΡΩΝ



ΠΡΟΕΞΕΧΟΝΤΕΣ ΤΟΥ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΕΙΡΟΛΙΣΘΗΡΕΣ
ΓΙΑ ΝΑ ΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΟΥΝ ΜΠΡΟΣΤΑ
ΣΤΗ ΡΑΜΠΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

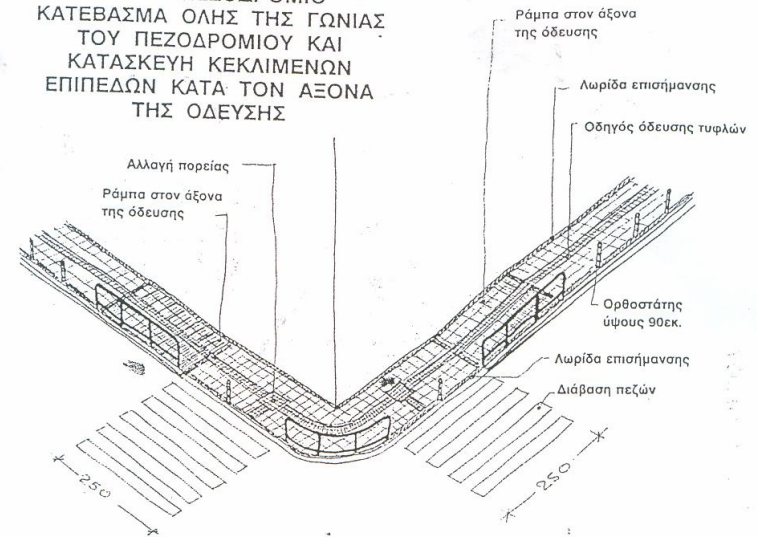
σύντος οδοντος
τραίαν

L 100m

R min 150m

C. 07

ΣΤΕΝΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ
ΚΑΤΕΒΑΣΜΑ ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΓΩΝΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΕΚΛΙΜΕΝΩΝ
ΕΠΙΠΕΔΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΞΟΝΑ
ΤΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ



31. « Δημόσιο κτίριο»

- Όλα τα κτίρια που χρησιμοποιούνται από το κοινό
- Τα κτίρια αυτά, ενώ κατασκευάζονται ειδικά για να δέχονται το «κοινό» στη συντριπτική τους σχεδόν πλειοψηφία είναι απροσπέλαστα ή πολύ δύσκολα προσπελάσιμα.

32. Κατηγορίες Δημόσιων Κτιρίων

1. Δημόσια κτίρια για εξυπηρέτηση του κοινού
2. Εγκαταστάσεις Ψυχαγωγίας -Αθλητισμού
3. Εγκαταστάσεις Εκπαίδευσης
4. Εγκαταστάσεις Πολιτισμού
5. Εγκαταστάσεις Εμπορικές
6. Εγκαταστάσεις Υγείας και Πρόνοιας
7. Εγκαταστάσεις Εστίασης –Ψυχαγωγίας
8. Εγκαταστάσεις Προσωρινής Διαμονής

- Στις εγκαταστάσεις Πολιτισμού ανήκουν και τα Μουσεία

33. Έρευνα Πρόσβασης ΤΕΕ

Η Έρευνα του ΤΕΕ το 1994 σε κτίρια Δημόσιας χρήσης με μια διαβάθμιση της προσπελασιμότητας σε 3 κατηγορίες Α, Β,Γ, Δ.

- Α : Κίνηση του χρήστη χωρίς καμία απολύτως βοήθεια
- Β : Μερικώς προσπελάσιμα
- Γ κ Δ : Τελείως απροσπέλαστα .

Έδειξε ότι:

- Το υψηλότερο ποσοστό Γ κ Δ εμφανίστηκε στις:
 - α) Εγκαταστάσεις πολιτισμού, πολιτιστικά κέντρα, μουσεία, μνημεία
 - β) Εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, αίθουσες τέχνης και κινηματογράφους (Βλέπε Πίνακα)

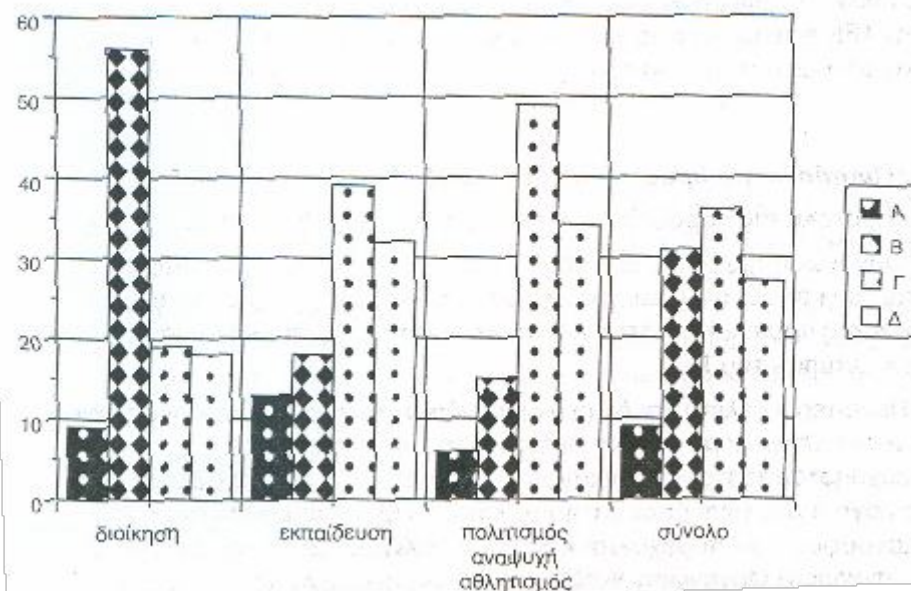
34. Στατιστικά Πρόσβασης – Δημόσιων Κτιρίων

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.

Αριθμός και ποσοστά κτιρίων δημόσιας χρήσης κατά κατηγορία προσπελασιμότητας

κτίρια που καταγράφηκαν		ποσοστό εμφάνισης κατά κατηγορία προσπελασιμότητας			
Είδος κτιρίου	αριθμ. κτιρίων	Α	Β	Γ	Δ
Διοίκηση	95	7,3	54,8	19,4	17,9
Δημόσιες υπηρεσίες	38	11,9	35,8	32,6	19,7
Τράπεζες	57	5,3	67,5	10,5	16,7
Εκπαίδευση	79	12,8	17,7	38,5	31,0
Σχολεία	24	1,4	13,9	35,8	48,3
Παν/κοί χώροι	38	16,6	19,5	42,6	21,3
Ιδιωτικές σχολές	17	20,6	19,4	32,9	27,1
Πολιτισμός					
Αναψυχή, Αθλητισμός	82	5,1	13,8	48,2	32,9
Πολ/κά κέντρα	4	0,0	8,3	75,0	16,7
Εκκλησίες	38	2,6	21,5	47,4	29,0
Μουσεία/μνημεία	5	0,0	0,0	70,0	30,0
Αίθουσες τέχνης		0,0	20,0	60,0	20,0
Κινηματογράφοι					
Θέατρα	24	4,2	4,2	41,6	50,0
Σύνολο	256	8,5	30,3	34,5	26,7

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. Προσπελασιμότητα δημοσίων κτιρίων κατά κατηγορία (σε ποσοστά).



Το υψηλότερο ποσοστό Γ κ Δ εμφανίστηκε στις:

- Εγκαταστάσεις πολιτισμού, πολιτιστικά κέντρα, μουσεία, μνημεία
- Εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, αίθουσες τέχνης και κινηματογράφους

35. Προσπελάσιμο Εξωτερικό Χώρο

- Η διαδρομή από το χώρο στάθμευσης στο κτίριο στεγασμένη, οι χρήστες αμαξιδίου δεν μπορούν να κρατήσουν ομπρέλα.
- Τα Πεζοδρόμια θα είναι χωρίς αναβαθμούς και αν υπάρχει υψομετρική διαφορά να υπάρχει ράμπα.
- Η διαδρομή θα είναι ελεύθερη εμποδίων χωρίς χαλίκι ή άμμο.

36. Κατευθυντήριες Γραμμές Σχεδίασης

Δημόσιων Κτιρίων.

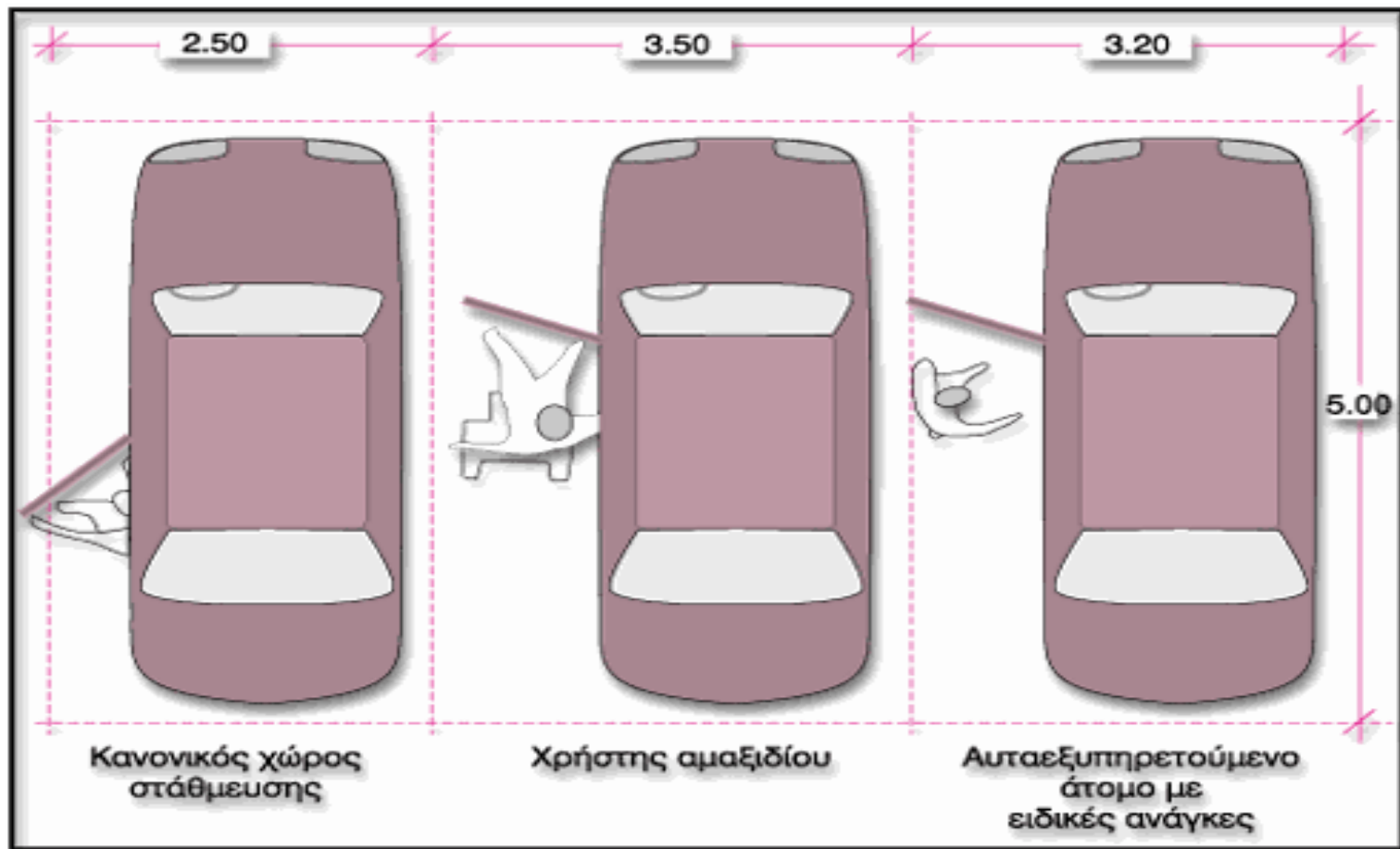
Βελτίωση πρόσβασης με παρεμβάσεις – διευθετήσεις

- Περιβάλλον χώρος του κτιρίου με σωστή σύνδεση με το πεζοδρόμιο
- Χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ σε ποσοτό 5% και σε απόσταση 50 μ από την είσοδο με καλό φωτισμό και σήμανση
- Είσοδος κτιρίου, αναγνωρίσιμη χωρίς σκαλιά και στεγασμένη, τα άτομα με αμαξίδιο δε μπορούν να κρατήσουν ομπρέλα
- Χώροι κυκλοφορίας με 1,30μ πλάτος δυνατότητα ελιγμών και περιστροφής
- Χώροι υγιεινής, με ελεύθερο χώρο 1,50μ για δυνατότητα περιστροφής με κατάλληλο εξοπλισμό με πλάγια προσέγγιση στο WC και μετωπική στο νιπτήρα
- Οριζόντια κατακόρυφη σύνδεση, με σκάλες ράμπες με κλίσεις= 5% και ανελκυστήρες ή αναβατόρια
- Εξοπλισμός στο σωστό ύψος τοποθετημένος
- Σήμανση ορατή και να απευθύνεται σε όλες τις αισθήσεις
- Επιλογή υλικών
- Σωστή χωροθέτηση επίπλων

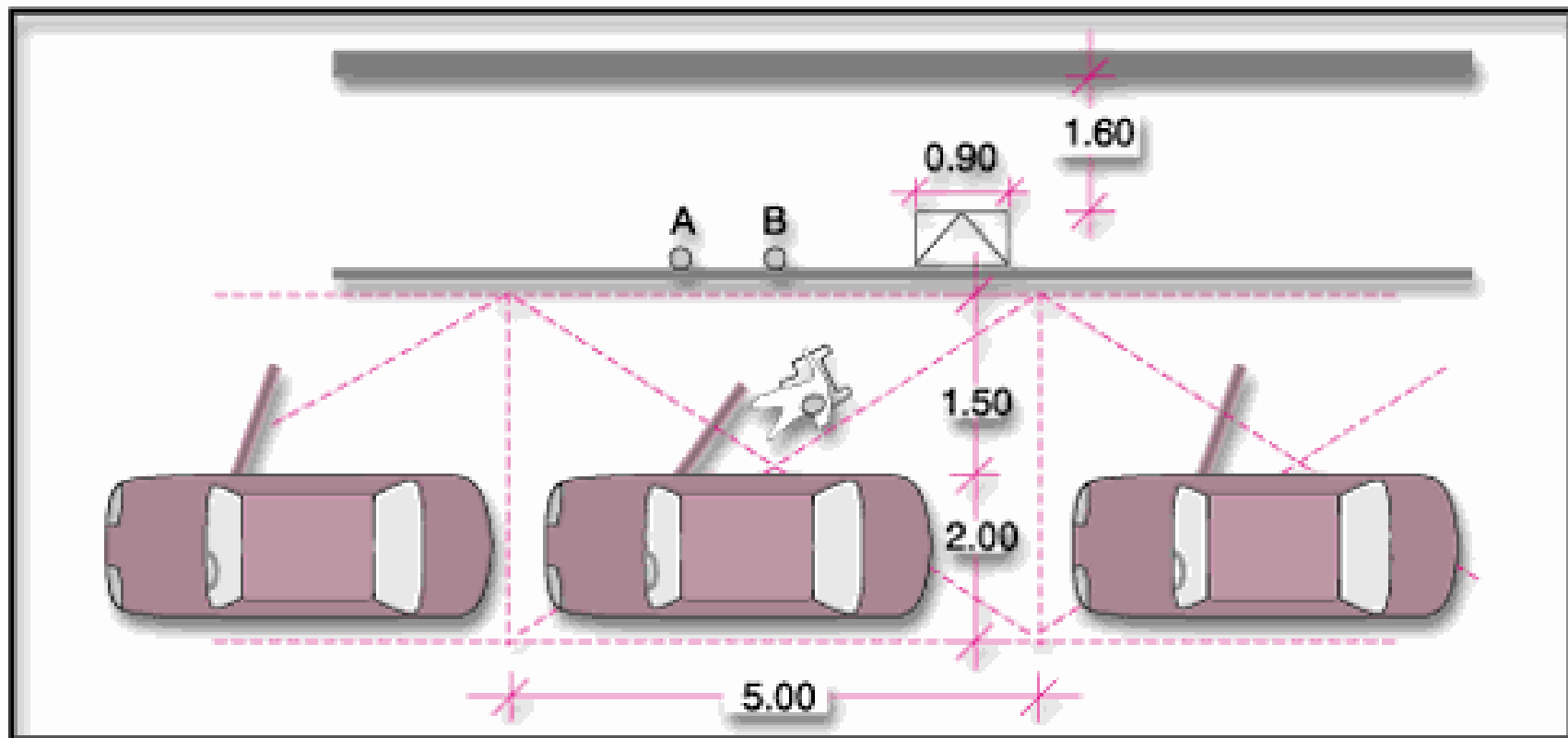
37.Θέσεις Στάθμευσης

- Ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων.
- Διαστάσεις (3.5X1,5) μ, όταν είναι σε επαφή με ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών.
- Σε απόσταση από την κύρια είσοδο < 50 μ.
- Με Διεθνές Σήμα Πρόσβασης (ΔΣΠ) στο δάπεδο και ορατή επίστυλη σήμανση.
- Χώρος στάθμευσης σε υπόγειο, υποχρεωτική η ύπαρξη ανελκυστήρος.
- Οι διαδρομές από τις σημαινόμενες θέσεις στάθμευσης με το ΔΣΠ θα είναι με βέλη αποτυπωμένα στο δάπεδο ή στο τοίχο ή σε υποστύλωμα σε έντονη χρωματική αντίθεση με τον υπόλοιπο χώρο (Βλέπε Σχέδιο).

38.Θέσεις Στάθμευσης ΑΜΕΑ



39. Θέσεις Στάθμευσης ΑΜΕΑ

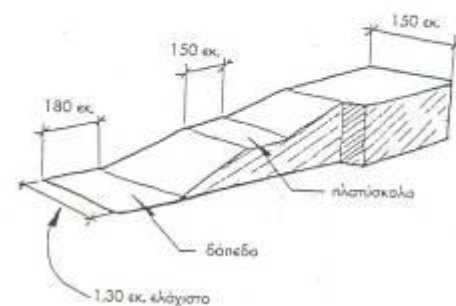
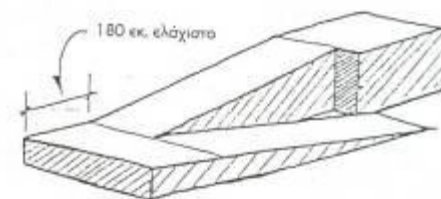
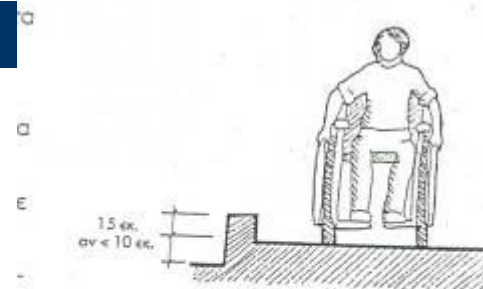
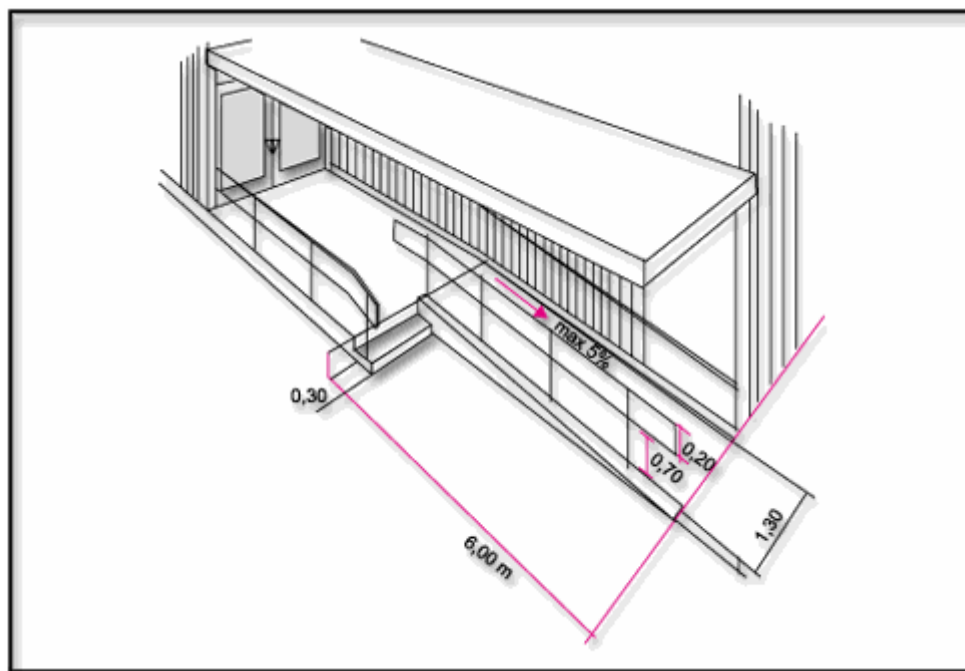


39. Ράμπες

- Πλάτος ελάχιστο 1,30μ
- Κλίση ιδανική $<5\%$ και μέχρι 10 μ , αλλιώς να διακόπτεται από πλατύσκαλο πλάτους 1,50μ. μήκους 1,80μ στην αρχή και στο τέλος της ράμπας
- Η αρχή , το πέρας της ράμπας και η αλλαγή κατεύθυνσης να επισημαίνεται με λωρίδες επισήμανσης (30-60) εκ διαφορετικής υφής και χρώματος και κάθετες στον άξονα κίνησης.
- Το στηθαίο, περίζωμα ή κιγκλίδωμα θα είναι ύψους 10εκ
- Δυο χειρολισθήρες και από τις δυο μεριές θα είναι σε ύψη : 0,70 και 0,90εκ και θα εξέχουν 0,30 εκ στην αρχή και στο τέλος της ράμπας
- Το υλικό ράμπας θα είναι αντιολισθητικό, ομοιογενές και σταθερό
- Η εξωτερική ράμπα επιθυμητό να είναι στεγασμένη.
- Η χειρολαβή θα είναι 4-5 εκ και σε απόσταση 5 εκ από τον τοίχο (Βλέπε σχέδιο-πίνακα κλίσεων)

40.Ράμπες

Βασικά στοιχεία :πλάτος, μήκος, κλίση, υλικό



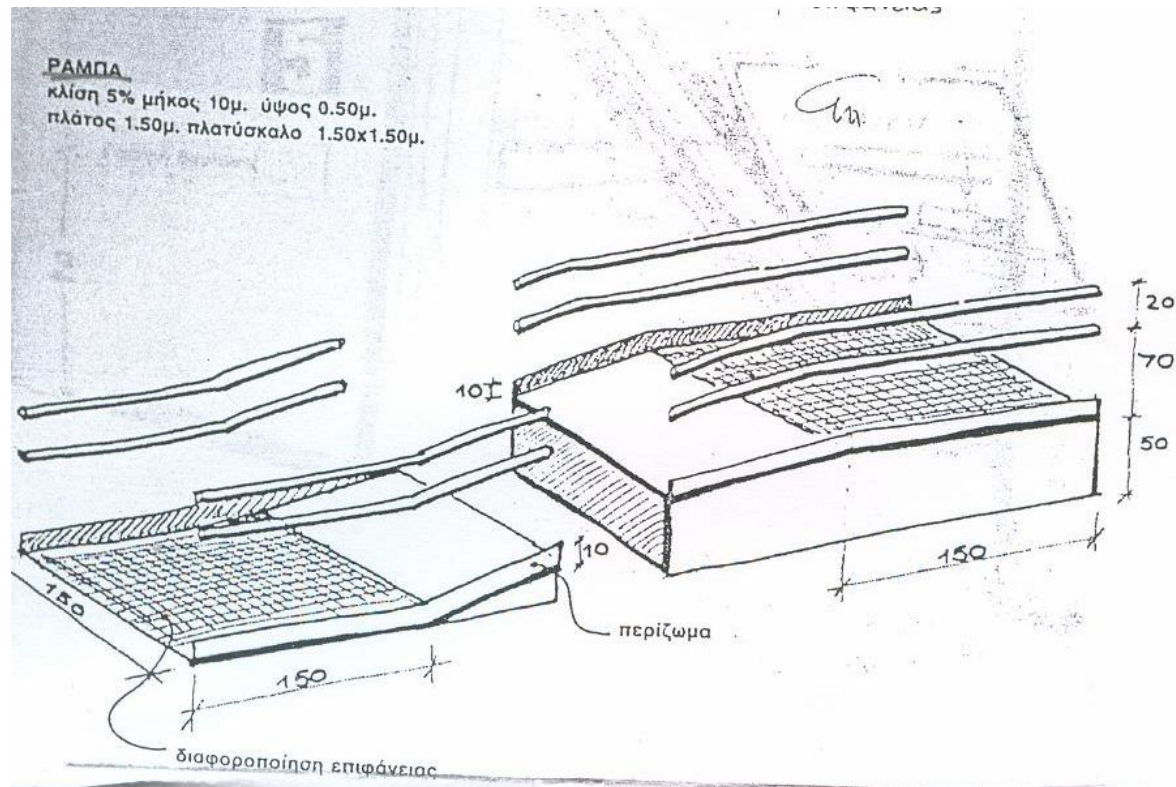
41. Κλίσεις- Μήκη ράμπας

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

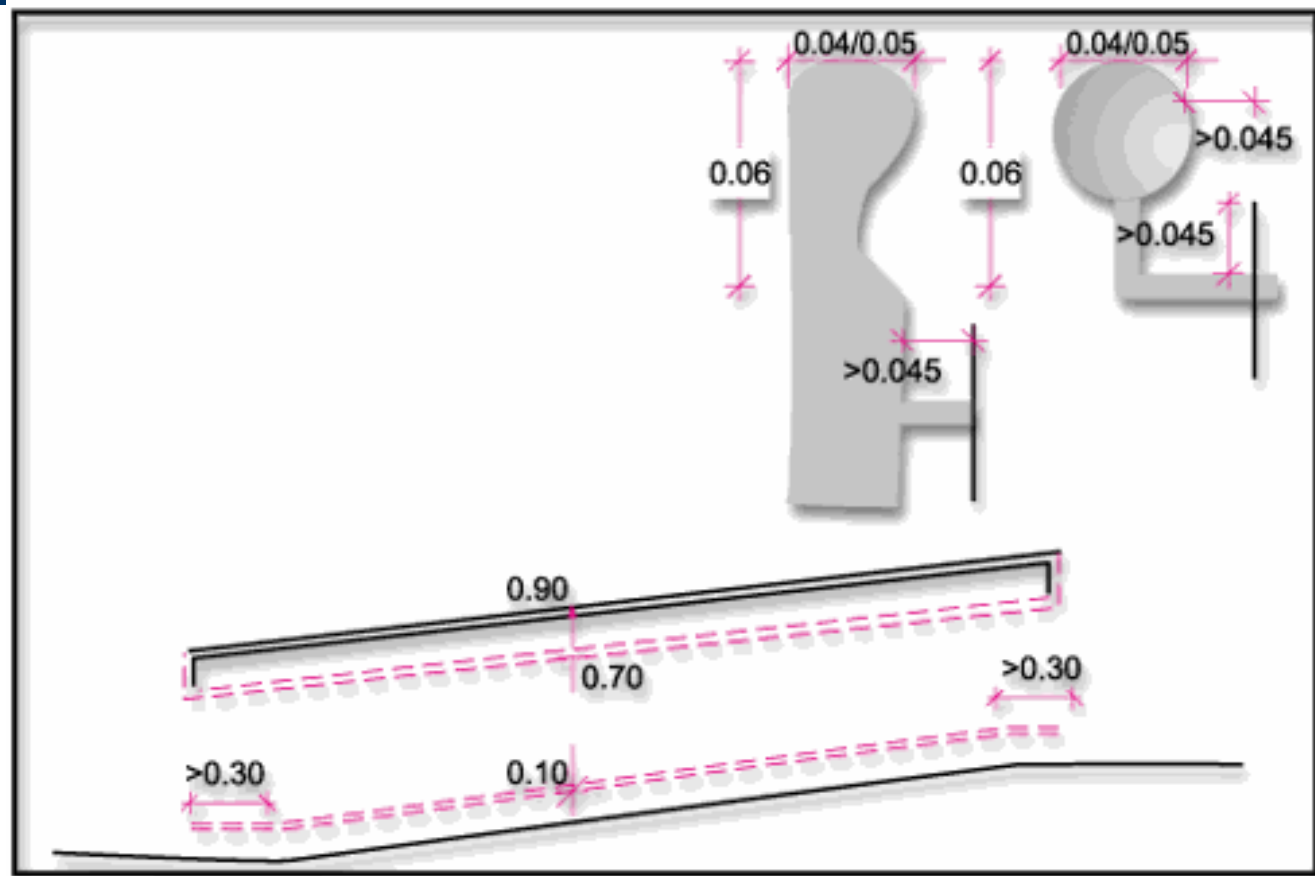
Κάλυψη υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου

A/A	ΥΨΟΜΕΤΡ. ΔΙΑΦΟΡΑ (μ)	ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	ΜΑΧ ΚΛΙΣΗ	ΑΝΕΚΤΟ ΜΗΚΟΣ (μ)
1.	0.00-0.02	φαλτσογωνιά	1:1 ή 100%	0.02
2.	0.02-0.04	φαλτσογωνιά	1:2 ή 50%	0.04
3.	0.04-0.10	ράμπα	1:10 ή 10%	1.00
4.	0.10-0.25	ράμπα	1:12 ή 8%	3.00
5.	0.25-0.50	ράμπα	1:16 ή 6%	8.00
6.	0.50-1.00	ράμπα ή βαθμίδες ή μηχανικό μέσο	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10,00 μ. παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ.
7.	1.00 μ. & άνω	ράμπα ή βαθμίδες ή μηχανικό μέσο	1:20 ή 5%	10.00 άνω των 10,00 μ. παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1.50μ.

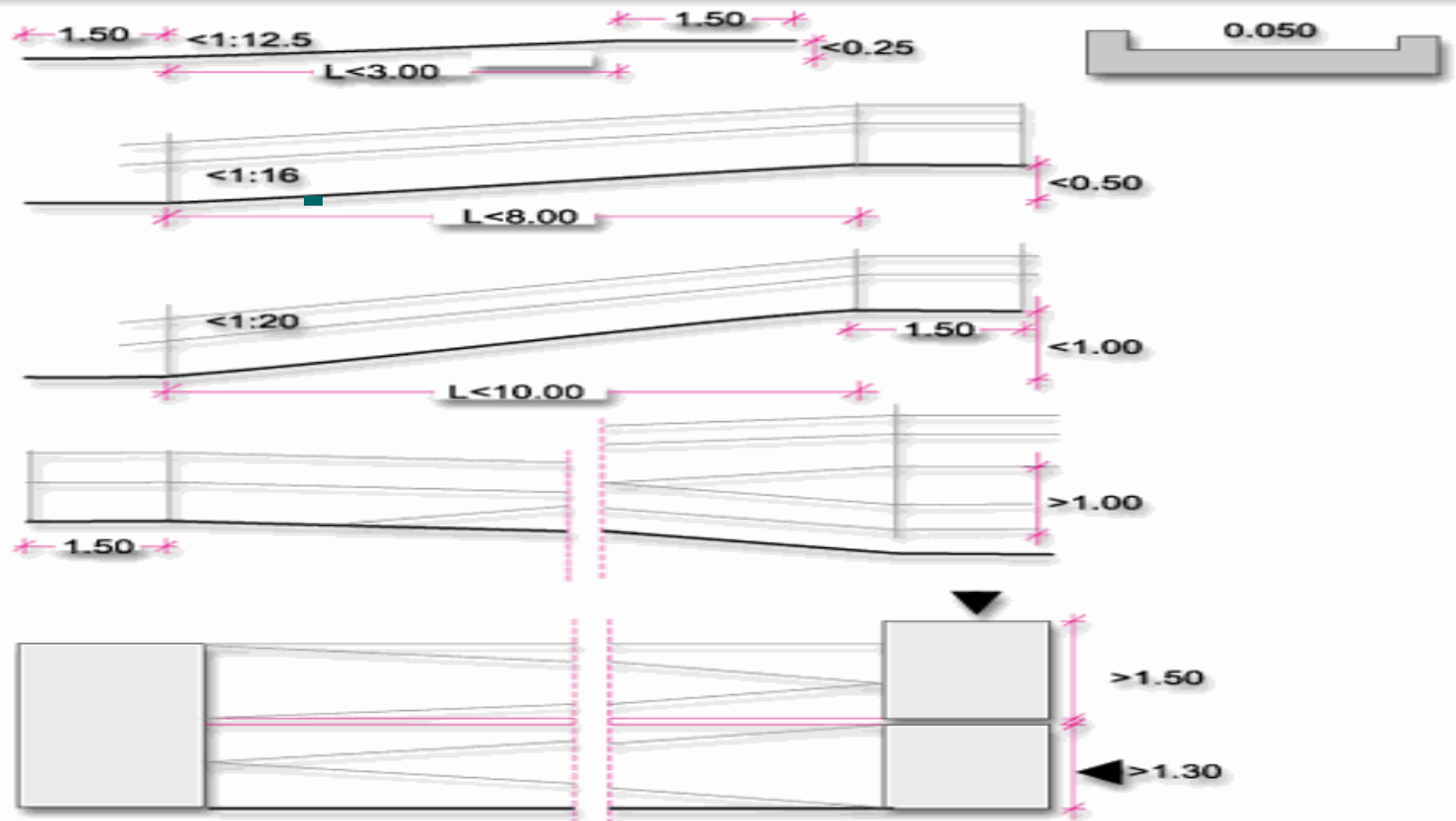
42. Ράμπες-περίζωμα -χειρολισθήρες



43. Ράμπες-Χειρολισθήρες



44. Ράμπες ΑΜΕΑ- Μήκη ράμπας - Κλίσεις



45. Είσοδοι Κτιρίων

- . ΓΕΝΙΚΑ

2.ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ

2.1. ΣΥΝΔΕΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

2.2. ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ - ΚΤΙΡΙΟΥ

2.3. ΘΥΡΑ ΕΙΣΟΔΟΥ

2.4. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΘΥΡΑΣ

2.5. ΣΗΜΑΝΣΗ

3. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟΥΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

3.1.

ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΤΟΥ

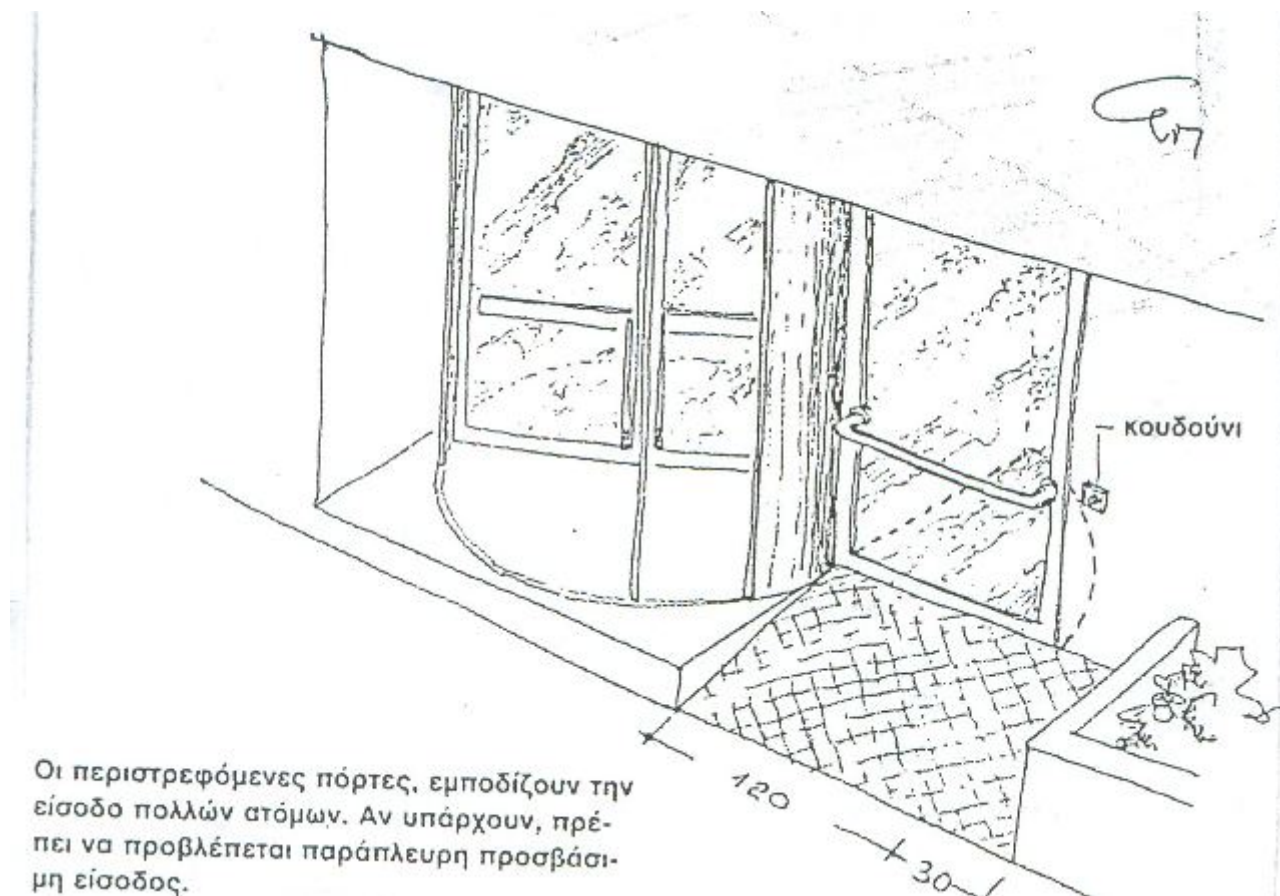
3.2. ΣΗΜΑΝΣΗ

3.3. ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

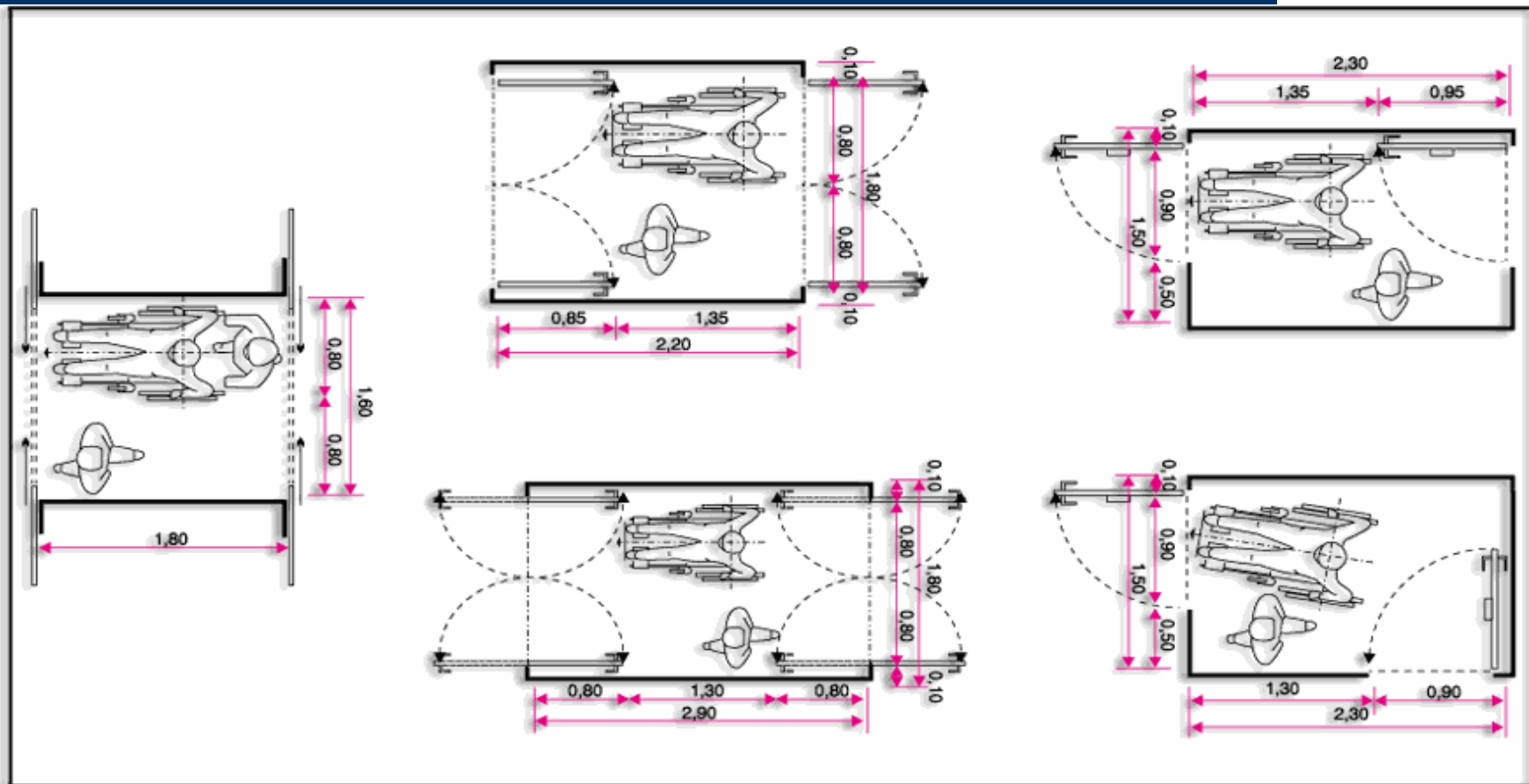
46. Κύριοι Είσοδοι

- Εμφανείς, αναγνωρίσιμοι χωρίς κατώφλι και στεγασμένη
- Σωστή διαστασιολόγηση 1,20μ
- Ευρύχωρο πλατύσκαλο.
- Καλή σήμανση και φωτισμό
- Με χρωματική αντίθεση έντονη μεταξύ θυρόφυλλου- κάσσας και χειρολαβής
- Ανοιγόμενη ή αυτόματη συρόμενη πλάτους 1,20 μ, αν είναι περιστρεφόμενη να υπάρχει υποχρεωτικά ακόμη μια πόρτα σε απόσταση μέχρι 10μ., Αν η είσοδος είναι αδιαφανής, να υπάρχει κατακόρυφος φεγγίτης.
- Να υπάρχει ελεύθερος χώρος στάσης στεγασμένος μπροστά από την είσοδο για αυτοκίνητο, ΙΧ, ταξί για επιβίβαση- αποβίβαση ΑΜΕΑ
- Ο εξοπλισμός της εισόδου να είναι σε ύψος (0,90-1,20) μ και προς την ίδια πάντοτε πλευρά.
- Χειρολαβή σχήματος D,L

47. Είσοδοι κτιρίων



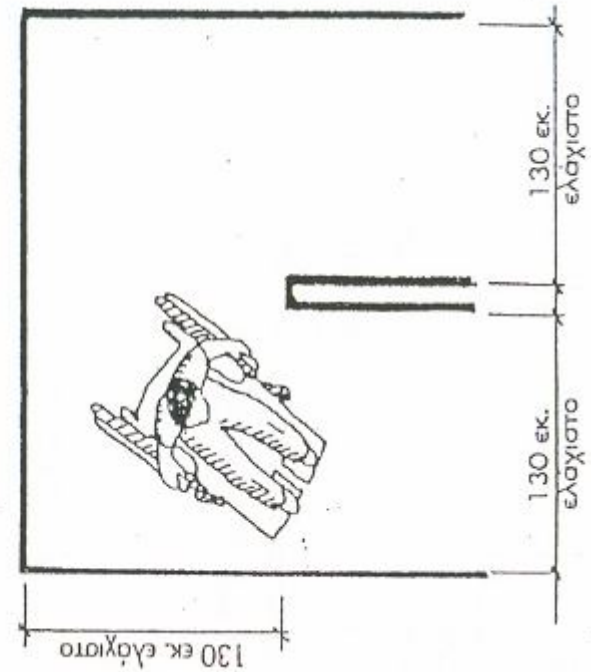
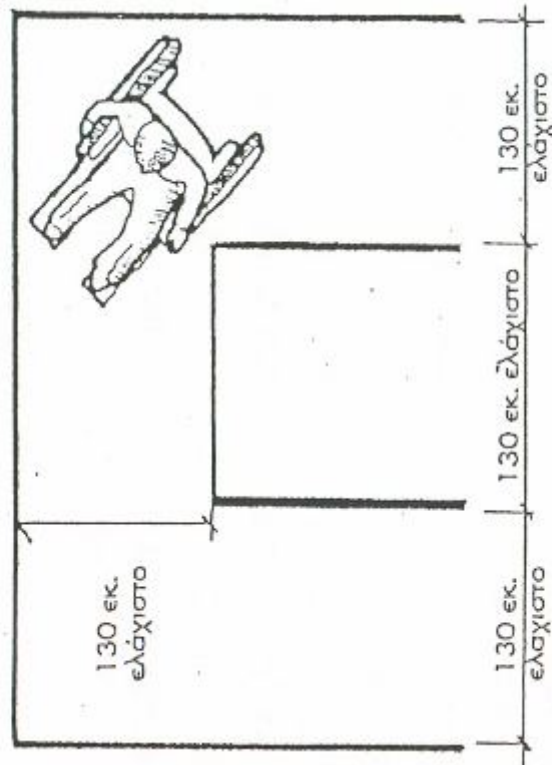
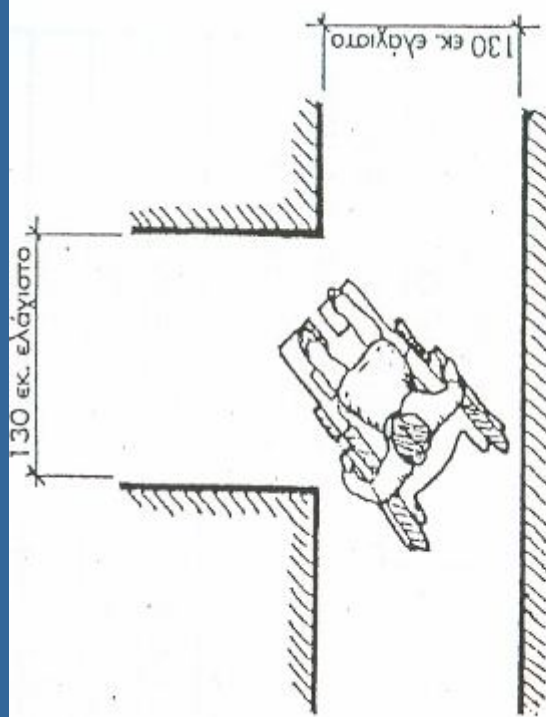
48.Ανεμοφράκτες-Προθάλαμοι



49. Ανεμοφράκτες - Προθάλαμοι

- Πλάτος διπλής θύρας (1,40-1,60) μ
- Λειτουργούν σαν φραγμοί για αέρα, θόρυβο και σαν χώροι αναμονής, υποδοχής και προετοιμασίας.
- Θα πρέπει να κλείνει η μια πόρτα για να ανοίξει η άλλη.
- Απαραίτητος επαρκής χώρος για ελιγμό και περιστροφή μέσα και έξω από τις δυο παράλληλες θύρες
- Ελάχιστη απόσταση μεταξύ των θυρών 1,50 μ για ανοιγόμενες και 1.80 μ για συρόμενες)
(Βλέπε σχέδιο)

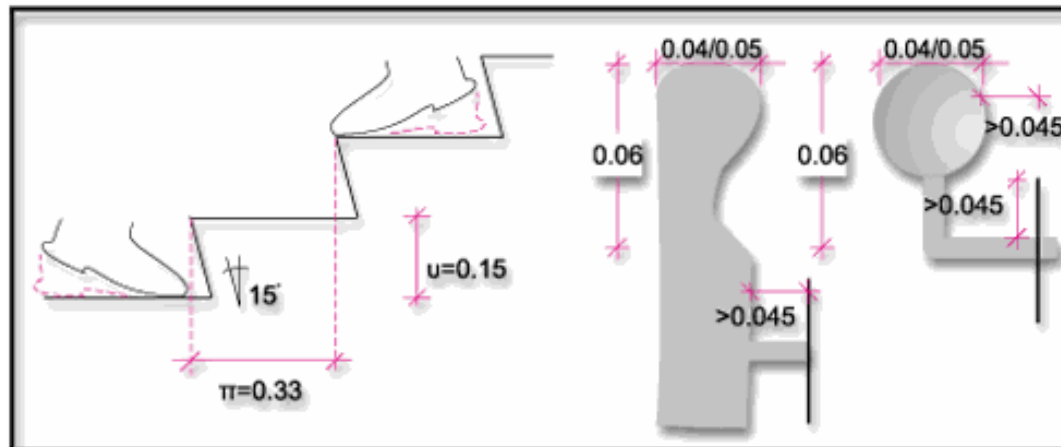
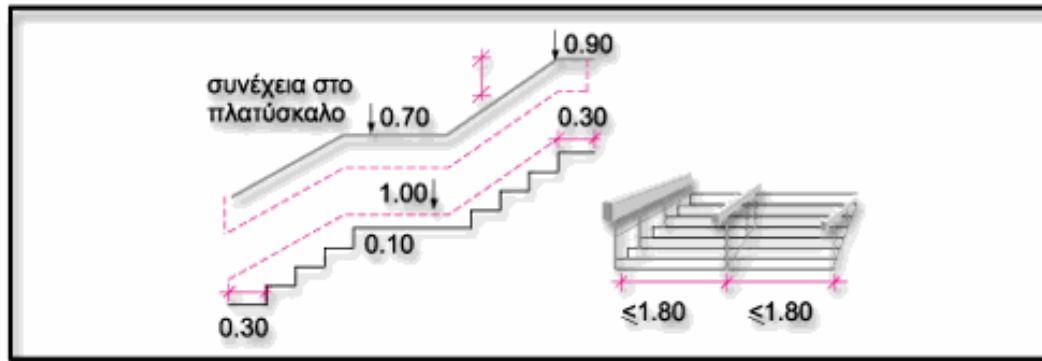
50. Χώροι κυκλοφορίας



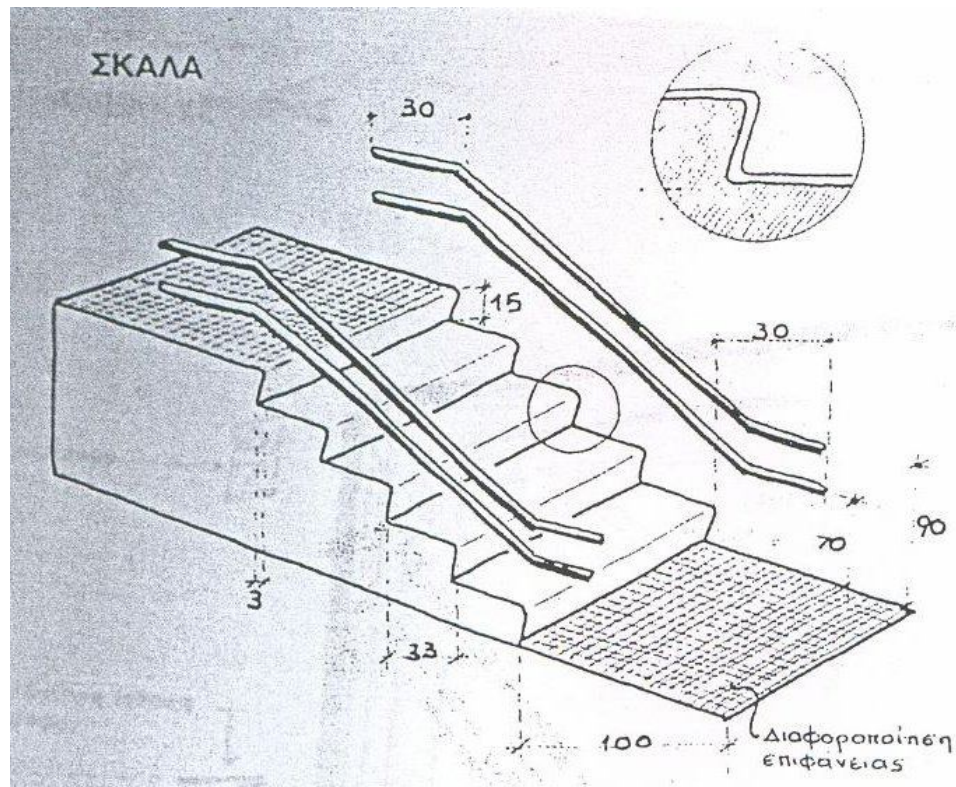
51. Κλίμακες

- Οι κυλιόμενες σκάλες να αποφεύγονται.
- Τα εξωτερικά κλιμακοστάσια να είναι στεγασμένα.
- Να υπάρχει δυνατότητα τοποθέτησης ανεβατόριου.
- Μεμονωμένα σκαλοπάτια να αποφεύγονται
- Να υπάρχει πλατύσκαλο στην αρχή και στο τέλος της σκάλας μήκους 1,60μ ανά 10-12 βαθμίδες.
- Να ισχύει η σχέση : $2u+1π=64εκ$
- Το πλάτος βαθμίδας 0,33εκ, ύψος 15 εκ, και γωνία 15°
- Τα Ρίχτνα να είναι συμπαγή και κλειστά (χωρίς κενά).
- Η επιφάνεια της κλίμακας να είναι αντιολισθητική.
- Το πρώτο και το τελευταίο σκαλί να έχει προειδοποιητική λωρίδα.
- Να υπάρχει στηθαίο ή κιγκλίδωμα και από τις δύο πλευρές.
- Να υπάρχουν δυο χειρολισθήρες και στις δυο πλευρές των κλιμακοστασίων σε ύψη 0,70μ και 0,90μ και να προεξέχουν στην αρχή και στο τέλος της κλίμακας κατά 0,30μ σε απόσταση (4,5-5) εκ από την επιφάνεια του τοίχου. (Βλέπε Σχέδιο).

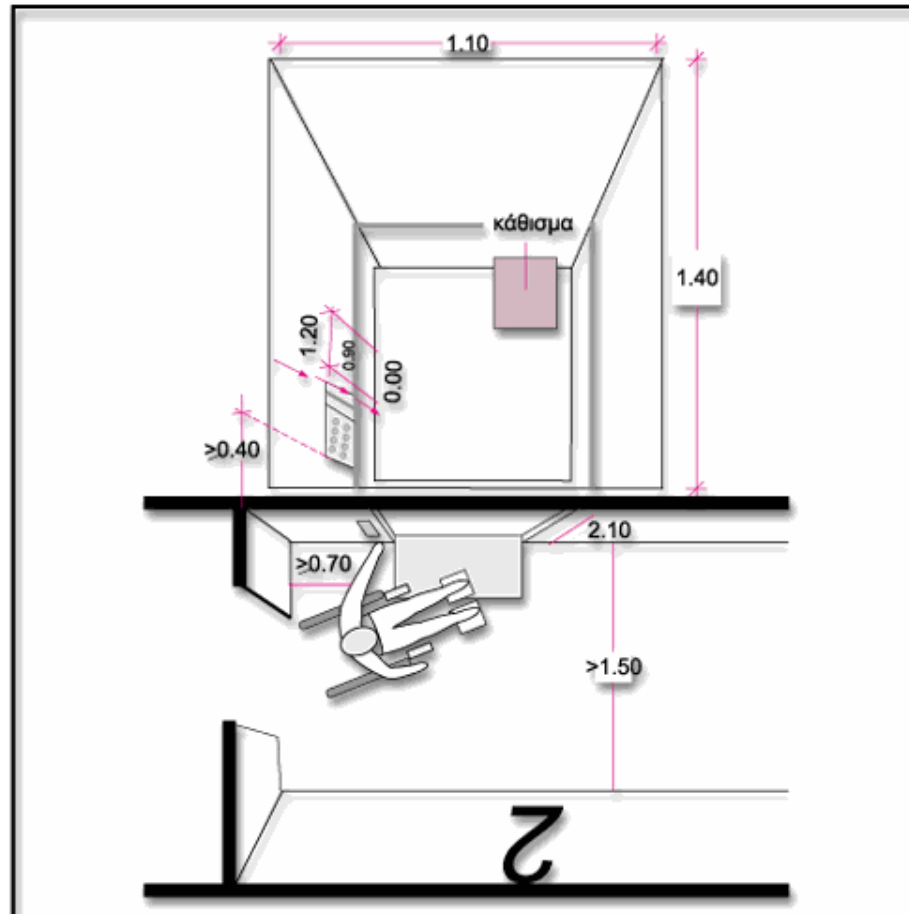
52.Κλίμακες -Χειρολισθήρες



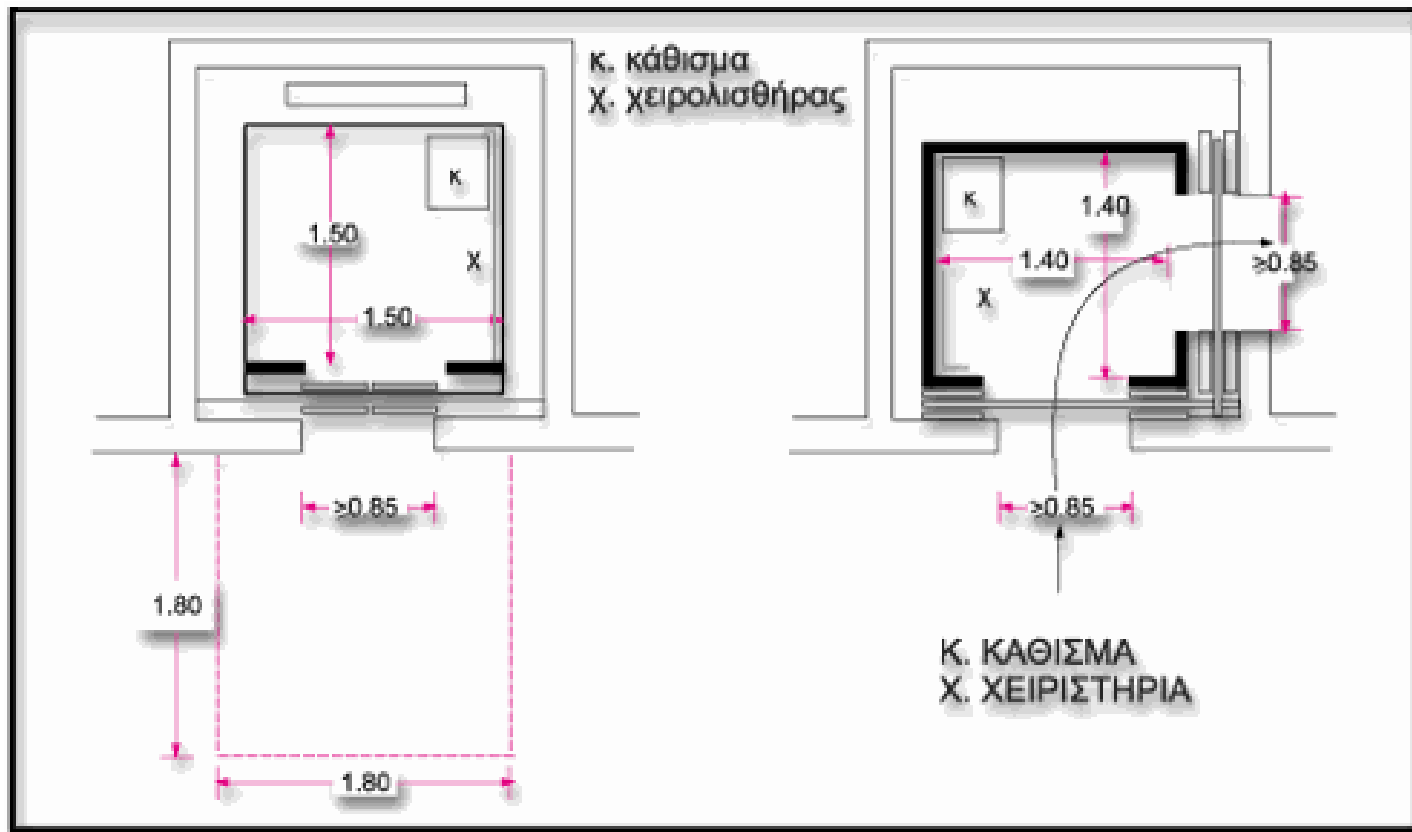
53. Κλίμακες-πλατύσκαλα-χειρολισθήρες



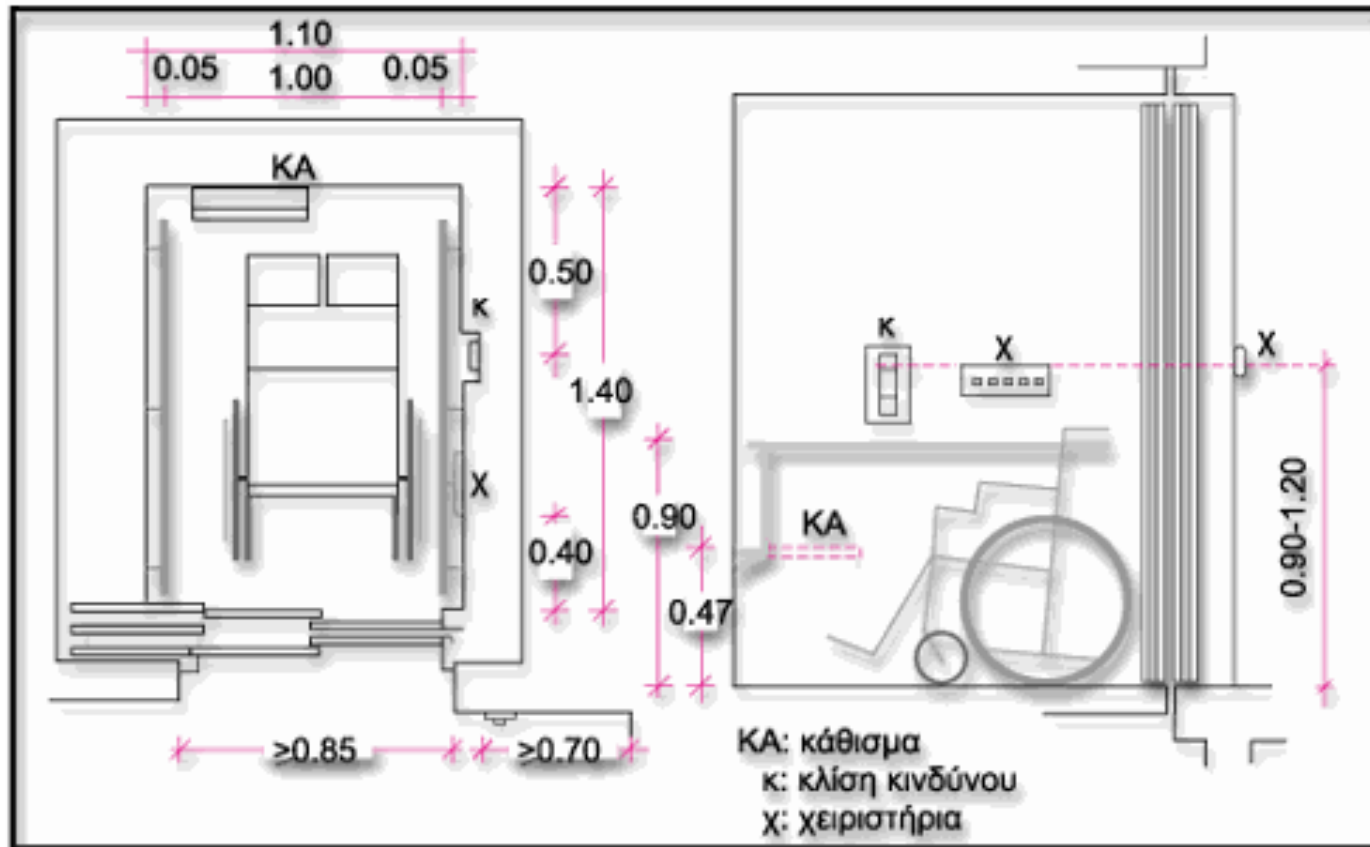
58.Ανελκυστήρες



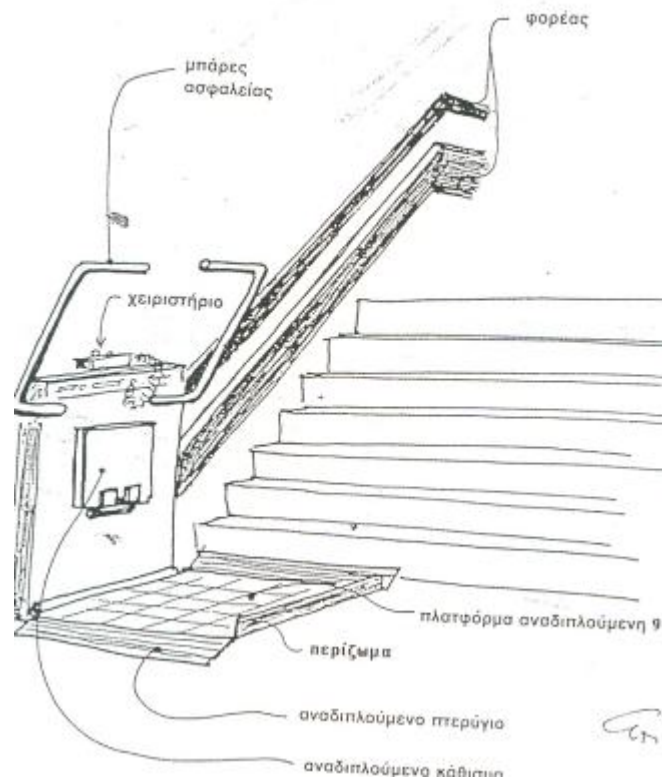
59. Ανελκυστήρες



60.Ανελκυστήρες



54. Αναβατόρια Κλίμακας με πλατφόρμα



55. Δημόσιοι Χώροι Υγιεινής

- 1. ΓΕΝΙΚΑ

2.ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΓΙΑ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΑ ΑΤΟΜΑ

2.1. ΣΗΜΑΝΣΗ

2.2. ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗ

2.3. ΕΙΣΟΔΟΣ

2.4. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

3. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΜΕ ΝΤΟΥΣ ΓΙΑ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΑ ΑΤΟΜΑ

3.1. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

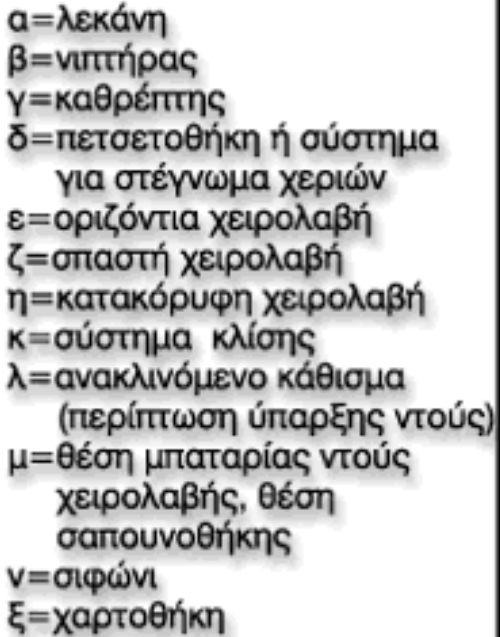
3.2. ΔΑΠΕΔΟ

4. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΑΠΟΔΥΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΤΟΥΣ

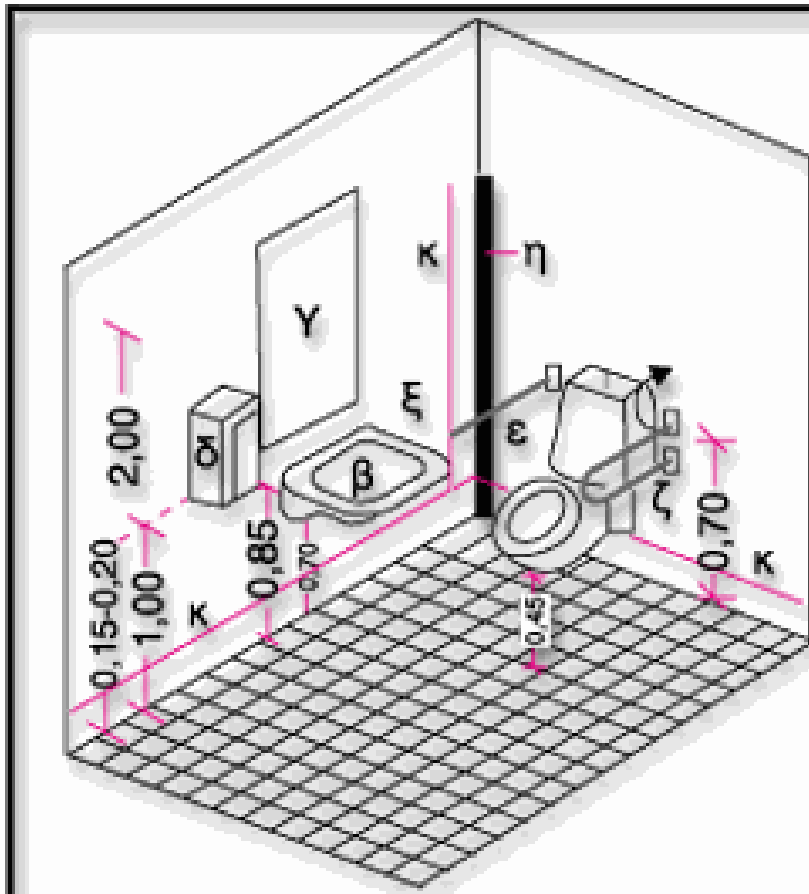
56. Δημόσιοι Χώροι Υγιεινής

- Σε κάθε συγκρότημα χώρων υγιεινής να υπάρχει και ένας χώρος υγιεινής για ΑΜΕΑ κατά προτίμηση ένας για άνδρες και ένας για γυναίκες.
- Να είναι σημεινόμενος με το (ΔΣΠ).
- Να είναι διαστάσεων (2,15μ Χ2,15 μ) με ανεξάρτητη είσοδο και χωρίς κοινό προθάλαμο με τους υπόλοιπους χώρους υγιεινής.
- Με ανοιγόμενη προς τα έξω θύρα πλάτους 0,90 εκ ή συρόμενη και με χρωματική διαφοροποίηση κάσας –θύρας, τοίχων δαπέδου και ειδών υγιεινής.
- Με ελεύθερο χώρο περιστροφής διαμέτρου 1,50 μ και με δυνατότητα μετωπικής προσέγγισης στο νιπτήρα και πλάγιας και μετωπικής στη λεκάνη.
- Με κάθισμα λεκάνης ύψους 0,50μ και σε απόσταση αξονικά 0,50 μ από το τοίχο.
- Με δυο βοηθητικές χειρολαβές η μια σταθερή και μια ανακλινόμενη με αντοχή σε φόρτιση 100 kg .
- Με καθρέπτη επικλινή και με την άνω πλευρά στα 2,0μ και την κάτω στα 0,85μ.
- Με νιπτήρα ελεύθερο χωρίς πόδι και με την άνω πλευρά στα 0,85 και την κάτω στα 0,70μ.
- Με σύστημα κλίσεως κινδύνου.
- Με κρεμάστρες στο 1,20 μ και 1,80μ και σαπυνοθήκη στο 0,90-1,10 μ (Βλέπε Σχέδιο)

© 2015 Pearson Education, Inc. or its affiliate(s). All rights reserved. Pearson Education, Inc., publishing as Pearson Benjamin Cummings, 101 University Avenue, New York, NY 10017-2423.



58. Εξοπλισμός WC ΑΜΕΑ

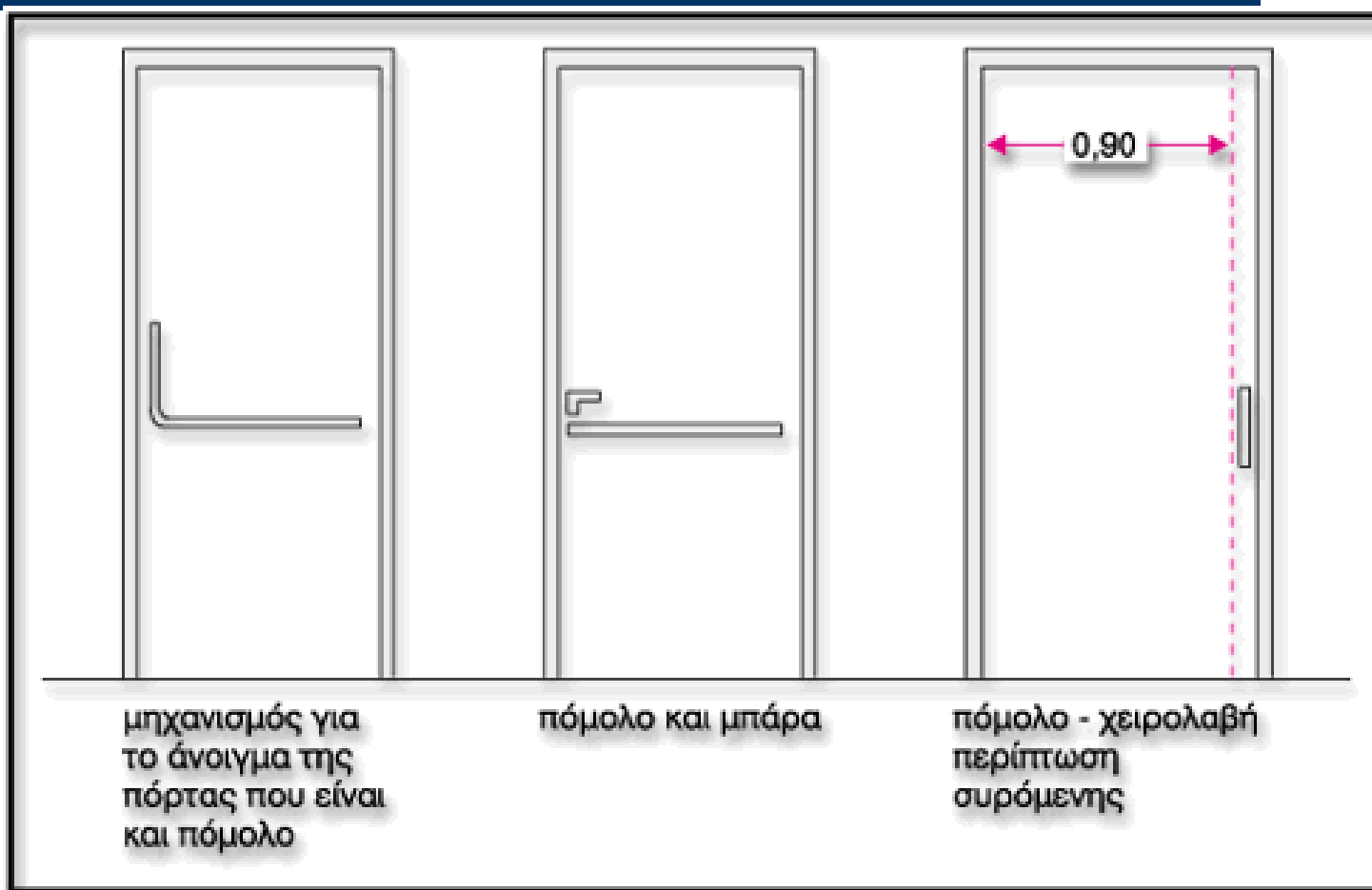


- α=λεκάνη
- β=νιπτήρας
- γ=καθρέπτης
- δ=πετσетоθήκη ή σύστημα για στέγνωμα χεριών
- ε=οριζόντια χειρολαβή
- ζ=σπαστή χειρολαβή
- η=κατακόρυφη χειρολαβή
- κ=σύστημα κλίσης
- λ=ανακλινόμενο κάθισμα (περίπτωση ύπαρξης ντούς)
- μ=θέση μπαταρίας ντούς χειρολαβής, θέση σαπυνοθήκης
- ν=σιφώνι
- ξ=χαρτοθήκη

59. Θύρες

- Χωρίς κατώφλι.
- Για κύριους χώρους πλάτος (0,90-1,00) μ
- Για χώρους υγιεινής 0,80 μ με άνοιγμα προς τα έξω ή συρόμενες

60. Θύρες



61. Έξοδοι Κινδύνου - Διαφυγείς

- Εμφανείς και αναγνωρίσιμοι προσβάσιμοι
- Σήμανση και φωτισμό
- Ξεκλείδωτοι

62. Χώροι Κυκλοφορίας

1. Κυκλοφορία στο ίδιο επίπεδο (οριζόντια)

Διάδρομοι:

- Άνετοι, ασφαλείς με ελάχιστο πλάτος 1,30 μ θερμαινόμενοι και φωτιζόμενοι.
- Με σήμανση στις σωστές θέσεις (ύψος 1,40μ)

2. Κυκλοφορία σε διαφορετικά επίπεδα (κατακόρυφα)

Σκάλες, ράμπες με κλίση 5% και με μηχανικά μέσα.

- Στις αλλαγές στάθμης και στα εμπόδια να υπάρχουν έντονες χρωματικές διαφορές.
(Βλέπε σχέδιο)

63. Σήμανση

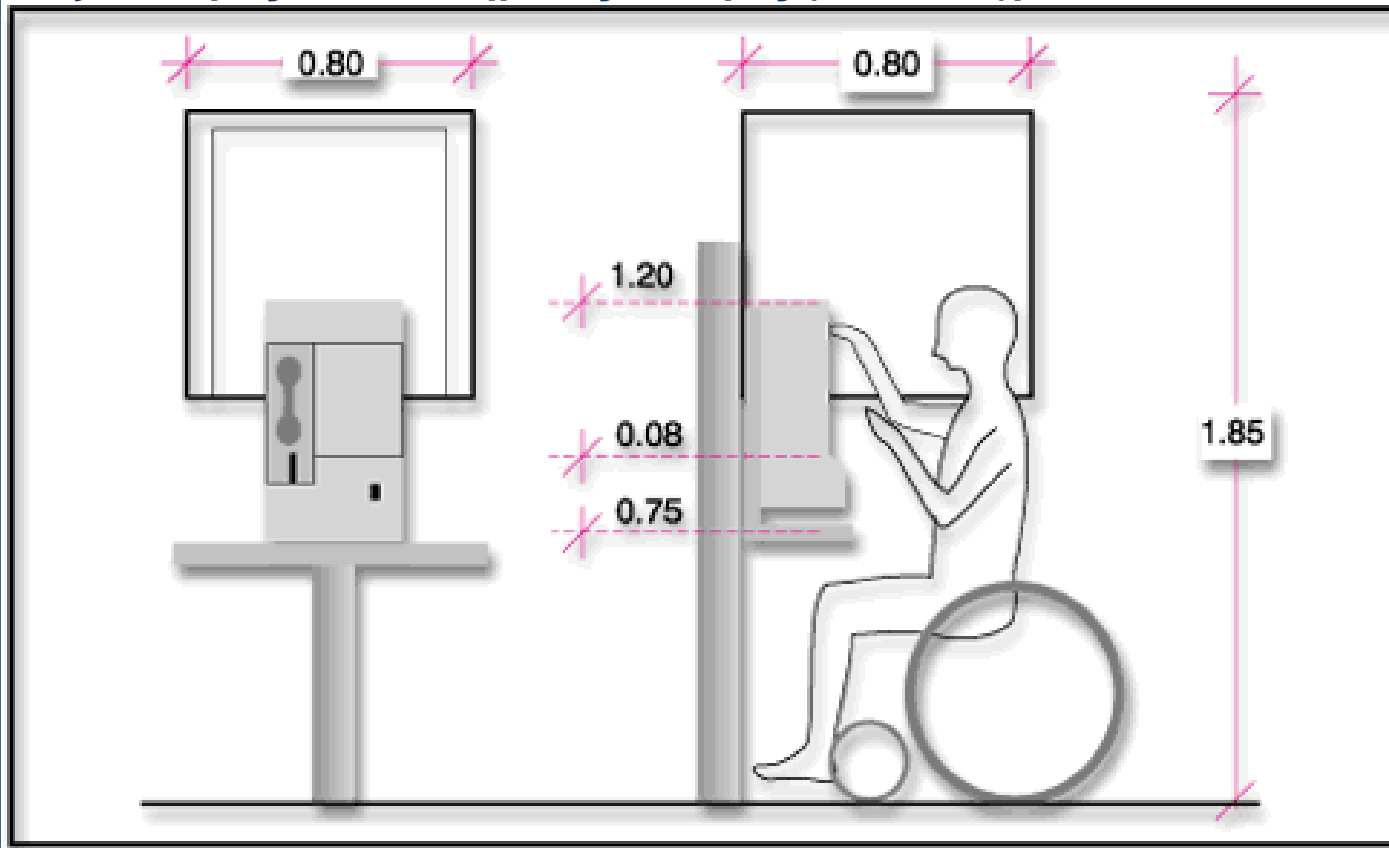
- 1)Επίστυλη
- Ορατή και κατανοητή για όλες τις εξυπηρετήσεις
- Οι πινακίδες πληροφόρησης θα φέρουν το (ΔΣΠ) με το ανάλογο εικονόγραμμα ή κείμενο σε στρατηγικά σημεία και σε κατάλληλα ύψη 2,20 από το δάπεδο σε ανάρτηση από την οροφή και σε 1,40-1,60μ επί των τοίχων ή σε υποστυλώματα
- Η σήμανση να απλή και κατανοητή και σε γραφή Braille
- Να υπάρχουν ανάγλυφα σχεδιαγράμματα των χώρων
- 2) Επιδαπέδια
- Με αλλαγή της υφής του δαπέδου και με έντονη χρωματική αντίθεση
- 3) Φωτεινή ηχητική
- Ηχητικό σήμα τριών συχνοτήτων (στάσης ,κίνησης προειδοποίησης)
- Φωτεινές ηχητικές σημάσεις για μόνιμα εμπόδια
(Βλέπε Σχέδιο)

64. Επίπλωση

- Έπιπλα σύμφωνα με τους κανόνες εργονομίας
- Άνετα ευπαρουσίαστα χωρίς αιχμηρές εξέχουσες γωνίες στη σωστή θέση
- Χωρίς να εμποδίζουν αλλά και να διευκολύνουν στη διακίνηση και στη ροή συναλλαγών και εξυπηρετήσεων.

65. Εξοπλισμός

Εξοπλισμός τοποθετημένος σε ύψος (0,90-1,20)μ



66. Επιλογή Υλικών

- Υλικά ανθεκτικά στη βαριά χρήση
- Εύκολα στην συντήρηση
- Με υψηλό βαθμό ασφαλείας και πυροπροστασίας μη εύφλεκτα και αυτοσβενόμενα φιλικά στο περιβάλλον και στον άνθρωπο.

I) Δάπεδα

- Υλικά ομοιογενή
- Σταθερά και αντισλησθητικά
- Με μικρή αντανάκλαστικότητα και χωρίς κενά ή προεξοχές μεγαλύτερες των 2 εκ
- Παχιά χαλιά - μοκέτες ή ψάθες να αποφεύγονται(δεν κυλούνε εύκολα τα αμαξίδια.)

II) Τοίχοι

- Με αντοχή για ασφαλή στήριξη χειρολισθήρων, μπαρών, ειδών υγιεινής και προσφερόμενοι για σήμανση και ειδικό εξοπλισμό
- Η επιφάνεια τους να μην είναι αδρή, σε περιοχές τοποθέτησης εξαρτημάτων -χειρολισθήρων και να μη προκαλεί αντανάκλαση και αντήχηση
- Να έχει χρωματική διαφοροποίηση από το δάπεδο
- Η τελική επιφάνεια τους μπορεί ακόμη να είναι μέσο σήμανσης και η χρωματική επισήμανση των διαδρομών ή χώρων να γίνεται με εγγεγραμμένα βέλη ή σύμβολα και με διαφοροποίηση της υφής τους σε ορισμένα σημεία.

III) Οι υαλοπίνακες

- Ασφαλείας (τρίπλεξ –οπλισμένοι) ή με κατάλληλο προστατευτικό κιγκλίδωμα και που θα επισημαίνονται ευκρινώς για την αποφυγή ατυχημάτων

IV)Χρώματα

- Έντονες χρωματικές αντιθέσεις, χρώματα μη τοξικά, εύκολα στον καθαρισμό για να βοηθούν στον προσανατολισμό
- Μεγάλες επιφάνειες με απαλούς χρωματισμούς και να μη γυαλίζουν
- Οροφές να μη καθρεπτίζουν το χώρο
- Χρωματική διαφοροποίηση δαπέδου τοίχου, κάσας-θύρας

67. Πυροπροστασία

- Οι πόρτες πυρασφαλείας με εύχρηστη χειρολαβή ώθησης με μικρή αντίσταση μηχανισμού επαναφοράς.
- Ένας τουλάχιστον ανελκυστήρας να χρησιμοποιείται σαν μέσο διαφυγής
- Ο χώρος του φρεατίου του ανελκυστήρα του μηχανοστασίου και τα αντίστοιχα πλατύσκαλα να συνιστούν πυροδιαμερίσματα του κτιρίου
- Σε ειδικές περιπτώσεις ελαστικές τσουλήθρες τύπου αεροσκάφους να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τα ΑΜΕΑ