



ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ

Κύκλος Ποιότητας Ζωής

ΠΟΡΙΣΜΑ

(ΝΟΜΟΣ 3094/2003 “Συνήγορος του Πολίτη και άλλες διατάξεις”, άρθρο 4, παράγραφος 6)

(Υπόθεση 984/11.02.1999)

ΘΕΜΑ:

**Η ΠΑΡΑΚΩΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΗ
ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ**

ΒΟΗΘΟΣ ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ: Χρύσα Χατζή

Ειδικοί Επιστήμονες: Νίκος Βίττης, Κων/νος Σγάγιας

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
Α' ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	4
Β' ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΠΕΖΩΝ.....	7
Γ' ΚΑΚΟΤΕΧΝΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ – ΛΟΙΠΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	13
Δ' ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	19
Ε' ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	26
ΣΤ' ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	28

Α'
ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Συνήγορος του Πολίτη έλαβε την υπ' αρ. 984/11-2-1999 αναφορά σχετικά με την παρακώλυση της ελεύθερης χρήσης - προσπέλασης πεζοδρομίων και διαβάσεως οδών, κειμένων εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Αθηναίων, συνεπεία κυρίως των υφιστάμενων κακοτεχνιών και της αυθαίρετης κατάληψης αυτών από μόνιμα εμπόδια ή εγκαταστάσεις και παρανόμως σταθμεύοντα οχήματα.

Ο Συνήγορος του Πολίτη απευθύνθηκε εγγράφως στον Δήμαρχο Αθηναίων¹, στον σύμβουλο αυτού² καθώς και στη Διεύθυνση Οδοποιίας³ και τη Δημοτική Αστυνομία⁴ της ίδιας δημοτικής αρχής, επιπλέον δε, έλαβε χώρα, στα γραφεία της τελευταίας, συνάντηση μεταξύ μελών του επιστημονικού προσωπικού της Αρχής και του Προϊσταμένου του ίδιου οργάνου, στο πλαίσιο της οποίας συζητήθηκε εκτενώς ο τρόπος θεραπείας των διαπιστούμενων διοικητικών δυσλειτουργιών της Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων.

Σε απάντηση των σχετικών επιστολών της Αρχής εστάλησαν το υπ' αρ. πρωτ. 31239/1-3-2002 έγγραφο της Διεύθυνσης Οδοποιίας και τα υπ' αρ. 134298/6-11-2001 και 135916/13-11-2001 έγγραφα του Τμήματος Ελέγχου Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Οχημάτων της Δημοτικής Αστυνομίας⁵.

Ο Συνήγορος του Πολίτη ανέστειλε εν συνεχεία τη διαμεσολαβητική του δράση, και ανέμεινε την ολοκλήρωση του αρξαμένου, κατά την περίοδο της ολυμπιακής προετοιμασίας του Δήμου Αθηναίων, τεχνικού προγράμματος ανάπτυξης πεζοδρομίων και διαμόρφωσης διαβάσεων για ΑμΕΑ, προκειμένου να επανεκτιμήσει επί τη βάση των επιγενόμενων πλέον δεδομένων τα περιθώρια περαιτέρω παρεμβάσεως.

Νεότεροι έλεγχοι της Αρχής, οι οποίοι διενεργήθηκαν προς επικαιροποίηση των στοιχείων της υποθέσεως, επέβαλαν, ωστόσο, τη σύνταξη της παρούσας πορισματικής έκθεσης, καθότι κατέδειξαν, αφενός μεν, τη μερική αποκατάσταση, στο πλαίσιο του εκτελεσθέντος τεχνικού προγράμματος, των εντοπισθεισών κακοτεχνιών, και αφετέρου, τη μη πλήρωση ορισμένων τεχνικών προδιαγραφών στα ανακατασκευασθέντα πεζοδρόμια.

¹ Βλ. υπ' αρ. 984.99.4/11-6-2001 και 984.99.5/15-10-2001 επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη προς τον πρώην Δήμαρχο Αθηναίων.

² Βλ. υπ' αρ. 984.99.1/11-5-1999, 984.99.2/2-12-1999 και 984.99.3/6-3-2000 επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη.

³ Βλ. υπ' αρ. 984.99.8/2-4-2002 και 984.99.10/21-10-2002 επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη.

⁴ Βλ. υπ' αρ. 984.99.6/15-10-2001, 984.99.7/19-11-2001, 984.99.8/2-4-2002, 984.99.9/2-4-2002, 984.99.10/21-10-2002, 984.99.11/21-10-2002 και 984.99.12/17-3-2003 επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη.

⁵ Δια των σχετικών εγγράφων δόθηκαν απαντήσεις μόνο στις υπ' αρ. 984.99.5/15-10-2001 και 984.99.6/15-10-2001 επιστολές του Συνηγόρου του Πολίτη.

Σημειώνεται ότι η Αρχή εκτιμώντας τη σοβαρότητα και την αυστηρή σύνδεση του θέματος με την ποιότητα ζωής των κατοίκων - ή άλλως λαμβάνοντας υπόψη την ευρύτητα του κύκλου των προσβαλλομένων προσώπων και την έκταση της προσβολής των δικαιωμάτων αυτών - προέβη αυτεπαγγέλτως στην ενδεικτική συγκέντρωση αποδεικτικού - φωτογραφικού - υλικού⁶ ικανού να συνδράμει στην άμεση ανάδειξη και ουσιαστική κατανόηση των κάτωθι εκτιθέμενων προβλημάτων.

Α΄

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης συνδέεται, τόσο με τον ελλιπή ή πλημμελή αστυνομικό έλεγχο⁷, όσο και με την έλλειψη χώρων και πολιτικής στάθμευσης⁸ και ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών⁹. Η απουσία μέριμνας της Διοίκησης σχετικά με την εκ των προτέρων χωροθέτηση, κατά την εκπόνηση του σχεδίου πόλης, δημόσιων σταθμών αυτοκινήτων¹⁰, ή έλλειψη θεσμοθετημένων αξιολογικών κριτηρίων σχετικά την οριοθέτηση του χώρου εγκατάστασης ιδιωτικών σταθμών αυτοκινήτων, το είδος και τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων, όπως επίσης και η πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου της Αθήνας και των υπολοίπων περιοχών χωρίς να συνοδεύονται σε όλες τις περιπτώσεις από ολοκληρωμένες συγκοινωνιακές μελέτες για τη διευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών και τη στάθμευση των οχημάτων, ή την προηγούμενη εκπόνηση εμπειριστατικών μελετών εκτίμησης των περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων, σε συνδυασμό με την ελλιπή αστυνόμευση και την

⁶ Οι ληφθείσες φωτογραφίες ενθέτονται σε σχετικό παράρτημα του πορίσματος, ορισμένες δε εξ' αυτών χρησιμοποιούνται ως σημείο αναφοράς σε κακοτεχνίες που απαντώνται συνήθως σε διάφορα σημεία της πόλης.

⁷ Σημειώνεται ωστόσο ότι η ευθύνη του ελέγχου της παράνομης στάθμευσης δεν ανήκει αποκλειστικά στη Δημοτική Αστυνομία αλλά και στην οικεία Δ/ση Τροχαίας.

⁸ Η έλλειψη χώρων στάθμευσης οφείλεται, αφενός μεν, στη μη εκπλήρωση της θεσμοθετημένης, δια του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 960/1979, υποχρέωσης διαμόρφωσης χώρων στάθμευσης στα νεοανεγειρόμενα κτίρια, και αφετέρου, -σε περίπτωση απαλλαγής των υπευθύνων από την σχετική υποχρέωση για υποκειμενικούς ή πολεοδομικούς λόγους ή λόγω μεγέθους, θέσης οικοπέδου, πλάτους, κλίσης οδών, κ.λπ.- στη μη αξιοποίηση, από την έναρξη ισχύος του ίδιου νόμου και έκτοτε, των καταβαλλομένων στο Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.), ως συμμετοχή δια την κατασκευή δημοσίας χρήσεως χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων, εισφορών, καθώς και στη μη απόδοση των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων από τα πολεοδομικά και οικονομικά κριτήρια που θεσπίσθηκαν προς ενθάρρυνση της κατασκευής περισσότερων χώρων στάθμευσης. (Βλ. επίσης, υπ' αρ. 16925/24-6-2004 «Παραχώρηση αποκλειστικών χώρων στάθμευσης στην περιφέρεια του Δήμου Αθηναίων»).

⁹ Ως πολιτική στάθμευσης νοείται και η τιμολογιακή πολιτική.

¹⁰ Κατά την αναζήτηση από τη Διοίκηση χώρων προς διαμόρφωση σταθμών αυτοκινήτων, δεν επιλέγεται πάντοτε η οδός της απαλλοτριώσεως ιδιωτικών εκτάσεων, αλλά υιοθετείται η πρακτική της μεταβολής ή αλλοίωσης των κοινοχρήστων χώρων. Η περιβαλλοντική επίπτωση της μετατροπής κοινοχρήστων χώρων (πάρκων) σε υπόγειους χώρους στάθμευσης οχημάτων δεν φαίνεται να έχει εκτιμηθεί πλήρως.

αδυναμία των μέσων μαζικής μεταφοράς να αναλάβουν μέρος του υπάρχοντος κυκλοφοριακού φόρτου προς την πεζοδρομημένη περιοχή, έχουν οδηγήσει στον εκφυλισμό του χώρου των πεζών σε χώρο παράνομης στάθμευσης.

Ενδεικτικά αναφέρονται κάτωθι οι ακόλουθες περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης¹¹:

- *Στάθμευση οχημάτων επί οδών*¹²

Οι καθυστερήσεις που προκαλούνται εξαιτίας των ελιγμών που απαιτούνται για τη στάθμευση στις παράνομες θέσεις¹³ και η επερχόμενη μείωση του πλάτους των χρησιμοποιούμενων οδών δυσχεραίνουν ουσιαστικά την ομαλή κυκλοφορία των επερχόμενων οχημάτων, μειώνοντας την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού.

- *Στάθμευση οχημάτων επί πεζοδρομίων και πεζοδρόμων*¹⁴.

Η κατάληψη της επιφάνειας των πεζοδρομίων και των πεζοδρόμων, αναγκάζει σε πολλές περιπτώσεις τους πεζούς να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα, αυξάνοντας την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος¹⁵.

- *Στάθμευση οχημάτων στις διαβάσεις πεζών και τις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων*¹⁶.

Στην προκειμένη περίπτωση - πέραν του ότι οι πεζοί εξαναγκάζονται να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα¹⁷ θέτοντας σε κίνδυνο την σωματική τους

¹¹ Σύμφωνα με τη διάταξη του αρ. 12 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) «1. Αυτοί που χρησιμοποιούνται τις οδούς πρέπει να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά που είναι ενδεχόμενο να εκθέσει σε κίνδυνο ή να παρεμβάλλει εμπόδια στην κυκλοφορία, να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα ή ζώα ή να προκαλέσει ζημιές σε δημόσιες ή ιδιωτικές περιουσίες. Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στα παιδιά, στους υπερήλικες, στα άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικώς στα πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια και να μην προκαλούν γενικά με τη συμπεριφορά τους τρόμο, ανησυχία ή παρενόχληση στους λοιπούς χρήστες των οδών, στους παρόδιους ή στους κατοικούντες πλησίον αυτών... 11. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 7 τιμωρείται με πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) δραχμών».

¹² Το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης επί οδών και πεζοδρομίων επιτείνεται όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις (π.χ. απεργιακές κινητοποιήσεις, αντιπολεμικές διαδηλώσεις, αγώνες ποδοσφαίρου κ.λπ.) καθότι δεν λαμβάνονται μέτρα για την έγκαιρη απομάκρυνση των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων από τις οδούς στις οποίες εκτρέπεται η κυκλοφορία.

¹³ Σύμφωνα με το Highway Capacity Manual (το οποίο εκδίδεται από το Transportation Research Board του National Academies of Sciences των ΗΠΑ), οι 40 ελιγμοί κατά τη διαδικασία παρκαρίσματος την ώρα, σε οδούς δύο λωρίδων κυκλοφορίας, μειώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού κατά 15%, ενώ σε οδούς με μια λωρίδα κυκλοφορίας κατά 30% (οι καθυστερήσεις έχουν παράλληλα ως άμεση συνέπεια την αύξηση των ρύπων). Επίσης, βάσει διενεργηθείσας το έτος 2003 έρευνας συγκοινωνιολόγων, για λογαριασμό του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), διαπιστώθηκε ότι κάθε μήνα δεν εκτελούνται, εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης οχημάτων, 47 δρομολόγια συνολικά, ενώ η μέση ταχύτητα των λεωφορείων μειώθηκε, τα τελευταία δύο χρόνια, από 16km/h σε 14.

¹⁴ Σημειώνεται ότι συχνά παρατηρείται η κατάληψη πεζοδρομίων από οχήματα δημοσίων υπηρεσιών, κυβερνητικών στελεχών ή και υπαλλήλων, βλ. παράρτημα, φωτ. 12 (στάθμευση οχημάτων του Υπουργείου Οικονομικών).

¹⁵ Βλ. παράρτημα, φωτ. 1, 2, 3, και 4. Το όχημα της φωτογραφίας 1 είναι εγκαταλειμμένο. Στις φωτογραφίες 3 και 4 εμφανίζονται οι δύο άκρες του ίδιου πεζοδρόμου στην Πλάκα. Στη μια όμως άκρη του πεζοδρόμου απουσιάζει η πινακίδα P-66 (πεζοδρόμος).

¹⁶ Βλ. παράρτημα, φωτ. 5, 6, και 7.

¹⁷ Όταν εκατέρωθεν της διάβασης έχουν τοποθετηθεί κιγκλιδώματα οι πεζοί εγκλωβίζονται και εξαναγκάζονται να αναζητήσουν διέξοδο προς το οδόστρωμα - βλ. παράρτημα, φωτ. 8.

ακεραιότητα - υφίσταται αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος καθότι δυσχεραίνεται η ορατότητα των οδηγών οχημάτων που εισέρχονται στις διασταυρώσεις. Σημειωτέον ότι παρακωλύεται η πρόσβαση των ΑμεΑ όταν τα οχήματα σταθμεύουν εμπροσθεν ή επί των διαμορφωμένων ραμπών.

Στο πλαίσιο τηλεφωνικής επικοινωνίας του Συνηγόρου του Πολίτη με αρμοδίους δημοτικούς υπαλλήλους, τονίστηκε ιδιαίτερα το γεγονός ότι δεν λαμβάνονται μέτρα ή δεν επιβάλλονται πρόστιμα σε όσα οχήματα σταθμεύουν παράνομα¹⁸ στους κύριους οδικούς άξονες, και ειδικά στους οδικούς άξονες που αποτελούν ταυτόχρονα και το όριο του δακτυλίου του Δήμου Αθηναίων¹⁹, επιπλέον δε η Αρχή προέβη στη διατύπωση προτάσεων για τη μερική αλλά συστηματική αντιμετώπιση τέτοιων περιπτώσεων παράνομης στάθμευσης, δίχως όμως να λάβει ουσιαστική απάντηση (βλ. υπ' αρ. 984.99.7/19-11-2001 και 984.99.12/17-3-2003 επιστολές της Αρχής).

Κατά τη σχετική δε συνάντηση της Αρχής με τον Προϊστάμενο της Δημοτικής Αστυνομίας διαπιστώθηκε, πέραν της ανεπαρκούς²⁰ στελέχωσης της υπηρεσίας²¹, η αδυναμία ανταπόκρισης του προσωπικού, ελλείπει ειδικών γνώσεων και ανάλογης εκπαίδευσης (αρ. 2, παρ. 2, π.δ. 434/1982²² και αρ 16, π.δ. 23/2002²³), στα αυξημένα

¹⁸ Η αποχή από την επιβολή των κυρώσεων παρατηρείται ακόμα και στην περίπτωση των διπλοσταθμευμένων οχημάτων.

¹⁹ Η αντιμετώπιση της ανωτέρω - ιδιαίτερα κρίσιμης - περιπτώσεως - κρίνεται απαραίτητη για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ομαλής διεξαγωγής της κυκλοφορίας.

²⁰ Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι το πρόβλημα του ελλείμματος του προσωπικού παρατηρήθηκε και κατά τη λειτουργία, πριν από τη σύσταση της Δημοτικής Αστυνομίας, της Ειδικής Υπηρεσίας Δήμων και Κοινοτήτων, η οποία, δυνάμει του π.δ. 434/1982, ασκούσε την αρμοδιότητα ελέγχου τήρησης των διατάξεων που αφορούν την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων.

²¹ Σύμφωνα με την ενημέρωση του Συνηγόρου του Πολίτη από τη Δημοτική Αστυνομία, η δύναμη της ανερχόταν σε 123 άτομα (συμπεριλαμβανομένων και αυτών που απασχολούνται στα γραφεία της), μέχρι λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων. Από αυτά τα 65 απασχολούνταν το πρωί, ενώ δεν υπήρχε νυχτερινή βάρδια. Από αυτά τα δέκα (10) απασχολούνταν σε λαϊκές αγορές, ενώ τα έξι (6) στον πεζόδρομο της οδού Ερμού. (Σύμφωνα με το άρθρο 15 παρ. 8 του π.δ. 23/2002 «η Υπηρεσία της Δημοτικής Αστυνομίας λειτουργεί όλο το 24ωρο και όλες τις ημέρες της εβδομάδας με κατάλληλη εναλλαγή του προσωπικού το οποίο υποχρεούται σε τακτική ή και υπερωριακή εργασία και κατά τις ημέρες αργιών και τις νυκτερινές ώρες ανάλογα με τις ανάγκες της υπηρεσίας»). Επίσης κατέστη γνωστό στην Αρχή, κατόπιν σχετικού ερωτήματος, ότι, κατά το διάστημα 8-14 Οκτωβρίου 2001 βεβαιώθηκαν για παράνομη στάθμευση 1708 κλήσεις, δηλαδή, 244 κλήσεις ανά ημέρα. Ο μικρός αυτός αριθμός κλήσεων αποδόθηκε, βάσει του υπ' αρ. 134298/6-11-2001 εγγράφου της Δημοτικής Αστυνομίας, στην έλλειψη προσωπικού. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι κατά τη διενέργεια αυτοψίας του Συνηγόρου του Πολίτη στην οδό Μιχαλακοπούλου, κατά μήκος τεσσάρων οικοδομικών τετραγώνων, μετρήθηκαν εκατέρωθεν της οδού περισσότερα από 180 παρανόμως σταθμευμένα οχήματα, ο έλεγχος των οποίων θα απαιτούσε την απασχόληση ενός και μόνο υπαλλήλου και θα μπορούσε να διενεργηθεί, κατά προσέγγιση, εντός τετραώρου.

²² «Το προσωπικό της Ειδικής αυτής Υπηρεσίας υποχρεούται να παρακολουθεί επιμορφωτικά σεμινάρια, τα οποία θα οργανώνονται από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων κάθε Νομού. Επίσης υποχρεούται να παρακολουθεί τέτοια σεμινάρια που θα οργανώνουν αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες και που θα αφορούν θέματα της αρμοδιότητάς τους».

²³ «1. Η εκπαίδευση του ειδικού ένστολου προσωπικού της Δημοτικής Αστυνομίας η οποία λαμβάνει χώρα μετά την πρόσληψη αυτού, περιλαμβάνει δύο κύκλους. Στον πρώτο κύκλο διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών διδάσκονται τα αντικείμενα που περιλαμβάνονται στα αντίστοιχα προγράμματα των δόκιμων αστυφυλάκων της Ελληνικής Αστυνομίας. Στο δεύτερο κύκλο διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών παρέχονται οι γνώσεις, τις οποίες πρέπει να αποκτήσει το ειδικό ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας, που αναφέρονται στις διατάξεις των νόμων, διαταγμάτων και διοικητικών πράξεων, που ρυθμίζουν

ελεγκτικά καθήκοντα που του ανετέθησαν με το π.δ. 23/2002. Ωστόσο, η ενίσχυση της δύναμης της Δημοτικής Αστυνομίας – η οποία ανέρχεται πλέον σε 622 άτομα - επέφερε τη σημαντική αύξηση των ελέγχων όχι όμως και την αποτελεσματική διαχείριση του ανωτέρω προβλήματος. Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων, στις περιοχές που καταλαμβάνει, συγκεντρώνει τις προσδοκίες όλων για την επίλυση των παραπάνω. Στις λοιπές περιοχές, οι ανωτέρω επισημάνσεις παραμένουν επίκαιρες.

Β'

ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΠΕΖΩΝ

Πλην της παντελούς, σε ορισμένες περιπτώσεις, απουσίας πεζοδρομίου, η ούτως ή άλλως περιορισμένη επιφάνεια τόσο των υφιστάμενων όσο και των κατασκευαζόμενων πεζοδρομίων –σημειωτέον ότι το μικρό πλάτος αυτών προβλεπόταν ή προβλέπεται στο πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού- μειώνεται σημαντικά, είτε εξαιτίας τοποθέτησης επ' αυτών διαφόρων εμποδίων ή

τα αντικείμενα των αρμοδιοτήτων της Δημοτικής Αστυνομίας. 2. Η εκπαίδευση πραγματοποιείται με δαπάνες των ΟΤΑ στις Σχολές της Ελληνικής Αστυνομίας ή, εκτός αυτών, αλλά με ευθύνη των Σχολών της Ελληνικής Αστυνομίας. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Δημόσιας Τάξης, καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τα θέματα εκπαίδευσης. 3. Μετά την περάτωση της εκπαίδευσης εκδίδεται βεβαίωση, η οποία τίθεται στον υπηρεσιακό φάκελο του υπαλλήλου. 4. Το ειδικό ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας μπορεί να στέλλεται για επιμόρφωση με εντολή και δαπάνες του οικείου ΟΤΑ και σε Σχολές των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος, ανάλογα με τις ειδικότερες ανάγκες της αποστολής τους και του ΟΤΑ στον οποίο υπηρετούν».

εγκαταστάσεων²⁴, είτε εξαιτίας διαπλάτυνσης του οδοστρώματος²⁵, ειδικά στις διασταυρώσεις²⁶. Συγκεκριμένα έχουν εντοπισθεί οι ακόλουθες περιπτώσεις:

- Η κατάληψη τμήματος οδοστρώματος και πεζοδρομίων από ιδιοκτήτες ή υπευθύνους σταθμών αυτοκινήτων²⁷, πρατηρίων βενζίνης²⁸, συνεργείων αυτοκινήτων και λοιπών επιχειρήσεων για την εξυπηρέτηση των πελατών τους,
- Η κατάληψη πεζοδρομίων από τον μηχανοκίνητο εξοπλισμό επιχειρήσεων κοινής ωφελείας²⁹.
- Η κατασκευή σκαλοπατιών επί πεζοδρομίων για την εξασφάλιση πρόσβασης σε οικίες.

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 2 του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 1577/85) «έξω από τη ρυμοτομική γραμμή απαγορεύεται να κατασκευάζονται σκαλοπάτια για την εξυπηρέτηση των κτιρίων. Κατ' εξαίρεση, είναι δυνατή η κατασκευή τους, ύστερα από άδεια του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, αν μετά την ανέγερση του κτιρίου έχει μεταβληθεί η υψομετρική στάθμη του δρόμου.» Κατά την περίπτωση εφαρμογής της εξαίρεσης του κανόνα, θεωρούμε ότι θα πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα τροποποίησης του πεζοδρομίου κατά τρόπο που θα διασφαλίζει επαρκή χώρο για την κίνηση των πεζών³⁰. Επίσης, δοθέντος ότι παρατηρείται συχνά η αυθαίρετη κατασκευή σκαλοπατιών για την εξυπηρέτηση υπογείων που έχουν παράνομα μετατραπεί σε χώρους κύριας χρήσης³¹, θα πρέπει να ελέγχεται από τις αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες, κατά την τυχόν μεταγενέστερη νομιμοποίηση της

²⁴ Το πρόβλημα αναφέρεται σε ορισμένες περιπτώσεις εξαιτίας της μη ορθής εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 19 του ΓΟΚ (ν. 1577/1985) σύμφωνα με την οποία «στους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού επιτρέπονται κατασκευές: α) Για τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, β) Για τον εξοπλισμό τους, όπως στέγαστρα, αποχωρητήρια, περίπτερα, κιόσκια, τέντες, εγκαταστάσεις παιδότοπων και άθλησης, πάγκοι, γ) Για τον εξωραϊσμό τους, όπως συντριβάνια, ανθοδόχες, εγκαταστάσεις στήριξης φυτών και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χώρων αυτών. Στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται επίσης η εγκατάσταση μνημείων και η τοποθέτηση έργων τέχνης, καθώς και μικρών περιπτέρων για σταθμαρχεία ή πώληση καρτών και εισιτηρίων των αστικών συγκοινωνιών, σε θέσεις που δεν παρεμποδίζουν την κίνηση πεζών και οχημάτων, ύστερα από έγκριση της Ε.Π.Α.Ε, η οποία ελέγχει και την αισθητική ένταξή τους στο περιβάλλον. Όλες οι παραπάνω κατασκευές και εγκαταστάσεις πραγματοποιούνται από τον οικείο δήμο ή κοινότητα ή ύστερα από άδεια του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς ή νομικά πρόσωπα ή ιδιώτες. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθορίζονται οι κατηγορίες των πιο πάνω κατασκευών ή εγκαταστάσεων για τις οποίες δεν απαιτείται οικοδομική άδεια».

²⁵ Κατά τη διαμόρφωση π.χ. του κόμβου της Λ. Αλεξάνδρας – Λ. Κηφισίας, στο τμήμα που ενώνει την Λ. Αλεξάνδρας με τη Λ. Μεσογείων, τα πεζοδρόμια έχουν ιδιαίτερα μικρό πλάτος που «εκμηδενίζεται» με την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης και στύλων φωτισμού. Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι την ευθύνη κατασκευής του έργου αυτού δεν την είχε ο Δήμος Αθηναίων.

²⁶ Στις περιπτώσεις αυτές αυξάνεται η ακτίνα καμπυλότητας του πεζοδρομίου για την ομαλότερη κίνηση των οχημάτων (συνήθως λεωφορείων ή φορτηγών), μειώνεται όμως σημαντικά το πλάτος του πεζοδρομίου (βλ. παράρτημα, φωτ. 9).

²⁷ Βλ. παράρτημα, φωτ. 10.

²⁸ Βλ. παράρτημα, φωτ. 11.

²⁹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 13 (στάθμευση σκαπτικών μηχανημάτων της Ε.Υ.Δ.Α.Π.).

³⁰ Βλ. παράρτημα, σχέδιο 1.

³¹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 14.

αλλαγής χρήσης, ο τρόπος με τον οποίο εξασφαλίζεται η πρόσβαση στους χώρους αυτούς.

- Η ανορθολογική³² τοποθέτηση στύλων ΔΕΗ, κολόνων φωτισμού, κολόνων καμερών παρακολούθησης της κυκλοφορίας οχημάτων³³ ή για λόγους ασφαλείας, κολόνων στήριξης καλωδίων τρόλεϊ, ΚΑΦΑΟ³⁴ ή συναφών εγκαταστάσεων δικτύων κοινής ωφέλειας³⁵, σηματοδοτών, πινακίδων σήμανσης, διαφημιστικών πινακίδων ή εγκαταστάσεων για την τοποθέτηση διαφημιστικών αφισών³⁶, στάσεων λεωφορείων, κουβουκλίων φρουρών κατοικιών ή δημοσίων υπηρεσιών ή ξένων αποστολών³⁷, ή υπευθύνων κίνησης λεωφορείων, κάδων απορριμμάτων, ζαρντινιέρων, γλαστρών, μπαρών που εμποδίζουν την πρόσβαση οχημάτων μπροστά από εισόδους χώρων στάθμευσης οχημάτων³⁸ ή διόδους πολυκατοικιών και άλλων κτιρίων³⁹, κ.λπ.

Κατά τη τοποθέτηση των παραπάνω κατασκευών ή εγκαταστάσεων δεν λαμβάνεται, ιδίως, υπόψη το πλάτος του πεζοδρομίου και η υφισταμένη επ' αυτού κατάσταση (ενν. η ύπαρξη άλλων κατασκευών ή εγκαταστάσεων⁴⁰) με αποτέλεσμα να συρρικνώνεται σημαντικά, εξαιτίας της υπερσυγκεντρώσεως αυτών, ο χώρος που αντιστοιχεί στους πεζούς⁴¹ και να καθίσταται μη λειτουργικός και ενίοτε απροσπέλαστος.

Οι πινακίδες σήμανσης, όπως και οι διαφημιστικές πινακίδες και επιγραφές, συχνά τοποθετούνται κατά παράβαση του επιβαλλόμενου ελεύθερου ύψους όδευσης

³² Η ορθολογικότητα ή η ανορθολογικότητα της τοποθέτησης των κατασκευών επί του πεζοδρομίου δεν συνδέεται με την τήρηση ή μη των προβλεπομένων κανόνων και προδιαγραφών (π.χ τοποθέτηση κολόνων φωτισμού ανά 20m).

³³ Εννοείται ως προς την τήρηση των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

³⁴ Υπαιθριοι κατανεμητές τηλεφωνικών δικτύων (από τα γερμανικά ΚΥΟ).

³⁵ Βλ. παράρτημα, φωτ. 15 και 16.

³⁶ Βλ. παράρτημα, φωτ. 17 (Αν και η διαφημιστική κολόνα μετακινήθηκε σε νέα θέση, δεν απομακρύνθηκε η βάση στην προηγούμενη της θέση).

³⁷ Βλ. παράρτημα, φωτ. 18.

³⁸ Βλ. παράρτημα, φωτ. 19.

³⁹ Συχνά, προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, τόσο δημόσιες υπηρεσίες όσο και ιδιωτικές επιχειρήσεις τοποθετούν κιγκλιδώματα, τα οποία εμποδίζουν ωστόσο την κίνηση των πεζών - βλ. παράρτημα, φωτ. 20 (είσοδος νοσοκομείου).

⁴⁰ Στην οδό Μιχαλακοπούλου τοποθετήθηκαν νέες κολόνες φωτισμού, πλησίον των παλαιότερων, δημιουργώντας, σε συνδυασμό με άλλες εγκαταστάσεις ή κολόνες, ένα «λαβυρινθώδες» σύμπλεγμα (ενδεχόμενη τοποθέτηση των νέων κολόνων στη θέση των παλιών ή άμεση απομάκρυνση των παλιών, με ταυτόχρονη λειτουργία των νέων, θα περιόριζε το πρόβλημα). Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι παλιές κολόνες απομακρύνθηκαν μετά την παρέλευση 14 μηνών από τη τοποθέτηση των νέων κολόνων. Σημειώνεται, τέλος, ότι κατά την αποκατάσταση της επιφάνειας του πεζοδρομίου στη θέση των παλιών κολόνων δεν χρησιμοποιήθηκε το ίδιο υλικό με το οποίο είναι καλυμμένα τα πεζοδρόμια της οδού Μιχαλακοπούλου.

⁴¹ Είναι δυνατή η μερική επίλυση του προβλήματος με την τοποθέτηση κολόνων, πινακίδων σήμανσης ή σηματοδοτών κ.λπ. στο όριο της ρυμοτομικής ή οικοδομικής γραμμής -η κολόνα στην περίπτωση αυτή έχει σχήμα Γ- ή με τη στήριξη της κολώνας επί του κτιρίου και την αντίστοιχη προβολή της πινακίδας ή του σηματοδότη στην κατάλληλη θέση (βλ. παράρτημα σχέδιο 2).

πεζών⁴², και ορισμένες φορές μάλιστα και επί του οδοστρώματος⁴³. Επίσης, οι κατασκευασθείσες σε μικρού πλάτους πεζοδρόμια στάσεις λεωφορείων έχουν τμήματα εγκάρσια στον άξονα του δρόμου, που καλύπτουν σχεδόν όλο το πλάτος του πεζοδρομίου⁴⁴, ενώ οι κάδοι απορριμμάτων τοποθετούνται σε εσοχή του πεζοδρομίου⁴⁵, χωρίς όμως να εξετάζεται προηγουμένως αν το εναπομείναν πλάτος ικανοποιεί τις ανάγκες στοιχειώδους διέλευσης των πεζών, συχνά δε τίθενται στις γωνίες των διασταυρώσεων, δημιουργώντας τεχνητό «φράγμα»⁴⁶ και δυσχεραίνοντας τοιουτοτρόπως τη διάβαση των πεζών αλλά και την ορατότητα των οδηγών. [Η άνευ ορθού προγραμματισμού τοποθέτηση εγκαταστάσεων υπονομεύει συχνά τη λειτουργικότητά τους, π.χ. τοποθέτηση πινακίδας σήμανσης όπισθεν του σηματοδότη ή τοποθέτηση κολόνας έμπροσθεν αυτού].

- *Η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων ή κολωνακίων στις γωνίες των πεζοδρομίων ή σε σημεία που επιτρέπεται η στάθμευση στο οδόστρωμα.*

Στην περίπτωση αυτή δυσχεραίνεται η κίνηση των πεζών και το άνοιγμα των θυρών των οχημάτων, με αποτέλεσμα οι επιβάτες των τελευταίων - και μάλιστα τα ΑμεΑ -⁴⁷ να υποχρεώνονται να εξέρχονται από την πλευρά του αυτοκινήτου που βλέπει προς τον δρόμο. [Ενίοτε η απόσταση μεταξύ των κολωνακίων είναι τόσο μικρή, ώστε είναι αδύνατη η διέλευση όχι μόνο αμαξιδίων ΑμεΑ, αλλά και κάθε δημότη]⁴⁸.

⁴² Σύμφωνα με το αρ. 2 της υπ' αρ. 52488/16-11-2001 απόφασης του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε «σε όλο το μήκος της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ επιβάλλεται πραγματικό ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ίσο με 2,20 μ, απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, κλαδιά δένδρων κ.λπ.). Ειδικά για την περίπτωση πεζοδρόμων η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ παραμένει ακάλυπτη καθ' ύψος σε όλο το μήκος και πλάτος της». (Βλ. παράρτημα, φωτ. 21).

⁴³ Βλ. παράρτημα, φωτ. 22.

⁴⁴ Βλ. παράρτημα, φωτ. 23. Επίσης, ο Ο.Α.Σ.Α. προσπαθώντας να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης έμπροσθεν των στάσεων, προέβη στην τοποθέτηση πλατφόρμων επί του οδοστρώματος, κατά παράβαση του άρθρου 48 παρ. 1 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας («η προσωρινή ή διαρκής κατάληψη τμήματος του οδοστρώματος με εγκαταστάσεις ή εμπόδια απαγορεύεται, ιδιαίτερα αν με αυτά παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, η επιτρεπόμενη στάση ή στάθμευση οχημάτων ή περιορίζεται η ορατότητα αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς»).

⁴⁵ Βλ. παράρτημα, φωτ. 24.

⁴⁶ Βλ. παράρτημα, φωτ. 25, 26 και 27. Στη φωτογραφία 26 παρατηρείται η τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων έμπροσθεν της ράμπας των πεζών.

⁴⁷ Βλ. παράρτημα, φωτ. 28.

⁴⁸ Βλ. παράρτημα, φωτ. 29.

- Η εγκατάσταση περιπτέρων⁴⁹ ή εμπορικών καταστημάτων στεγαζομένων σε κιόσκια⁵⁰ επί πεζοδρομίων με ανεπαρκές πλάτος ή η επέκταση αυτών με συνέπεια τη δραστική μείωση του ωφέλιμου πλάτους τους.
- Η εναπόθεση εμπορευμάτων επί μακρόν επί του οδοστρώματος ή του πεζοδρομίου κατά την τροφοδοσία καταστημάτων, εκτός μάλιστα των επιτρεπόμενων ωρών⁵¹.
- Η αυθαίρετη ανάπτυξη υπαίθριας -στάσιμης ή πλανόδιας- εμπορικής δραστηριότητας ή η ανάπτυξη αυτής καθ' υπέρβαση της παραχωρούμενης επιφανείας.
- Η έκθεση εμπορευμάτων από εμπορικά καταστήματα σε έκταση πέραν της νομίμως αναλογούσης.
- Η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων από ιδιοκτήτες καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος πέραν των ορίων του εκάστοτε παραχωρηθέντος χώρου⁵² ή η χρήση των πεζοδρομίων από ιδιοκτήτες κέντρων διασκέδασης ή επιχειρήσεων ψυχαγωγικού σκοπού⁵³ προς εξυπηρέτηση των πελατών τους. [Διαπιστώθηκε υπό της Αρχής ότι σε ορισμένες αποφάσεις παραχώρησης (εκμίσθωσης) κοινοχρήστων χώρων σε ιδιοκτήτες καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος δεν λαμβάνονται υπόψη οι περιορισμοί του άρθρου 2⁵⁴ της υπ' αρ. 52488/2001 απόφασης του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Ειδική περίπτωση αποτελεί η χορήγηση σε ιδιοκτήτες καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος άδειας κατάληψης χώρου

⁴⁹ Επίσης, στις περισσότερες περιπτώσεις οι τέντες των περιπτέρων δεν τηρούν το απαιτούμενο ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών (βλ. παράρτημα, φωτ. 30). Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου μόνον της υπ' αρ. Φ.443531/24/300030/1969 κ.υ.α., «το μέγιστον ύψος του περιπτέρου δέον να φθάνη τα 2,60 μ., ήτοι:... δ) Ύψος κωνικής στέγης 0,20 μ.», ενώ σύμφωνα με την παρ. 6 του ίδιου άρθρου «επιτρέπεται η τοποθέτησις σκιάδος (τέντας) προεξεχούσης το μέγιστον εν μέτρον από του άκρου της στέγης των περιπτέρων του ύψους αυτής ρυθμιζομένου ώστε να μη παρακωλύεται η κυκλοφορία». Από τον συνδυασμό της ανωτέρω διάταξης με την διάταξη του αρ. 2 της υπ' αρ. 52488/2001 ΥΑ προκύπτει ότι η τέντα, συμπεριλαμβανομένου και του ριντό, πρέπει να τοποθετείται μεταξύ 2.2m και 2.4m. Ενδεχομένως, να απαιτείται τροποποίηση της πρώτης διάταξης ώστε να είναι δυνατή η τοποθέτηση τέντας χωρίς να προκαλείται πρόβλημα στην εφαρμογή της διάταξης για το ελεύθερο ύψος.

⁵⁰ Βλ. παράρτημα, φωτ. 31 και 32. Η κατασκευή της φωτογραφίας 32 αφορά σε κατάσταση ανθοπωλείου.

⁵¹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 33.

⁵² Βλ. παράρτημα, φωτ. 34.

⁵³ Π.χ., επί της οδού Αμερικής, μεταξύ των οδών Πανεπιστημίου και Ακαδημίας, υπάρχει νυχτερινό κέντρο και θέατρο, των οποίων οι πελάτες στάθμευαν, πριν την τοποθέτηση εμποδίων, επί ευρείας επιφανείας των πεζοδρομίων με την καθοδήγηση, πολλές φορές, των υπευθύνων των επιχειρήσεων. Το φαινόμενο παρατηρείται και σε άλλες περιοχές του Δήμου, που λειτουργούν αντίστοιχες επιχειρήσεις.

⁵⁴ Σύμφωνα με το αρ. 2 της σχετικής απόφασης «σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (πεζόδρομοι), επιβάλλεται ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50 μέτρα ελεύθερο από κάθε είδους εμπόδιο, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση (σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός κ.λπ.) τοποθετείται υποχρεωτικά εκτός της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ. Κατ' εξαίρεση για περιπτώσεις υφιστάμενων αστικών πεζοδρομίων το πλάτος της ζώνης αυτής είναι δυνατόν να μειωθεί στα 0,90 μέτρα ή στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους <0,90 μέτρα να καταλάβει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου».

πλατείας - βάσει του άρθρου 13 παρ. 5⁵⁵ του από 24-9/20.10.1958 β.δ., όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1080/1980 - όπου παρατηρείται η εξάντληση, υπό της δημοτικής αρχής, του ποσοστού κατάληψης του εν λόγω κοινοχρήστου χώρου και η συνεπαγόμενη, εν τέλει, κατάργηση του⁵⁶].

- Τοποθέτηση ικριωμάτων⁵⁷ ή απόθεση υλικών⁵⁸ για την κατασκευή ιδιωτικών οικοδομικών έργων⁵⁹ και έργων κοινής ωφελείας ή δέσμευση της επιφάνειας του πεζοδρομίου για την κατασκευή έργων επί οδού . Σύμφωνα με το άρθρο 48 παρ. 3 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) «αυτοί που ανεγείρουν οικοδομές μέσα σε κατοικημένες περιοχές ή εκτελούν άλλα έργα και καταλαμβάνουν ολόκληρο το πεζοδρόμιο μπροστά από την οικοδομή ή το έργο, υποχρεούνται να κατασκευάσουν πρόσθετο πεζοδρόμιο ή να πάρουν άλλα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής». Μολονότι δεν έχει εισέτι εκδοθεί η, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, υπουργική απόφαση, οι οικείες δημοτικές αρχές χορηγούν άδειες κατάληψης πεζοδρομίου μετά από δήλωση του ενδιαφερομένου για το μέγεθος της κατάληψης και την καταβολή από μέρους του ιδίου του αντίστοιχου τέλους - βάσει της παρ. 3β⁶⁰ του άρθρου 13 του από 24-9/20.10.1958 β.δ., όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1080/1980 – δίχως όμως να εξετάζουν αν το εναπομείναν πλάτος του πεζοδρομίου είναι επαρκές για την κυκλοφορία των πεζών. Η λήψη των σχετικών μέτρων –η οποία προβλέπεται και στη διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 23 του από 17-7/16-8-1923 ν.δ.⁶¹- επαφίεται στην ευθύνη του κυρίου του

⁵⁵ «Προκειμένου περί πλατειών ένθα προβάλλονται καταστήματα χρησιμοποιούμενα ως καφενεία, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία ή παρεμφερείς επιχειρήσεις, εις έκαστον εκμεταλλευτήν τούτων παραχωρείται αναλόγως της προσόψεως του καταστήματος αυτού η χρήσις του εβδομήκοντα τοις εκατόν (70%) του αντιστοιχούντος εις την προβολήν του χώρου, το υπόλοιπον δε τριάκοντα τοις εκατόν (30%) του χώρου, διατίθεται υπό του δημάρχου ή προέδρου της κοινότητος εις τους αυτούς εκμεταλλευτάς εφ' όσον κατά την κρίσιν αυτού δεν παρακωλύεται ουσιαδώς η ελευθέρα χρήσις αυτού. Εν περιπτώσει μη χρησιμοποιήσεως υπό δικαιουμένου του αναλογούντος αυτώ κοινοχρήστου χώρου της πλατείας, η χρήσις του χώρου τούτου δύναται να παραχωρηθή υπό του δήμου ή της κοινότητος εις εκμεταλλευτάς συνεργουμένων μετ' αυτού καταστημάτων, αναλόγως της προσόψεώς των».

⁵⁶ Βάσει της παρ. 2 του ιδίου άρθρου, «τα τμήματα των κοινοχρήστων χώρων, των οποίων επιτρέπεται η παραχώρησις της χρήσεως, καθορίζονται δι' αποφάσεως του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου», κατά συνέπεια το Δημοτικό ή Κοινοτικό Συμβούλιο δύναται να αποκλείσει την παραχώρηση συγκεκριμένου τμήματος πλατείας.

⁵⁷ Βλ. παράρτημα, φωτ. 35 (η ταυτόχρονη κατάληψη των πεζοδρομίων και στις δύο πλευρές του δρόμου αναγκάζει τους πεζούς να κινούνται επί του δρόμου, οποίος μάλιστα διαθέτει μικρό πλάτος).

⁵⁸ Βλ. παράρτημα, φωτ. 36 (τα καλώδια παρέμειναν στη θέση αυτή πλέον της μιας εβδομάδας).

⁵⁹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 37 και 38.

⁶⁰ «Επί καταλήψεως πεζοδρομίου ή οδού υπό ανοικοδομούντος, το τέλος ορίζεται κατά ζώνας, δι' αποφάσεως του συμβουλίου, από δραχμάς 10 έως 200 κατά τετραγωνικόν μέτρον μηνιαίως».

⁶¹ «Οι εκτελούντες τας κατά την προηγούμενην παράγραφον εγκαταστάσεις και τας εν γένει συναφείς αυταίς εργασίας δέον να λαμβάνωσιν ίδια δαπάνη και φροντίδι πάντα τα απαιτούμενα μέτρα, όπως ουδέν επέρχηται κώλυμα εις την συγκαοινωσίαν και ουδεμία ετέρα ζημία εις τους κοινοχρήστους χώρους και τας πέριξ οικοδομάς, μετά δε την εκτέλεσιν των έργων οφείλουσι ν' αποκαθιστώσι τους κοινοχρήστους χώρους εις την προτέραν αυτών κατάστασιν».

έργου ή του επιβλέποντος μηχανικού, σπανιότατα δε λαμβάνονται ειδικά μέτρα⁶². Σημειώνεται, περαιτέρω, ότι η ανωτέρω διάταξη του ΚΟΚ αφορά τις περιπτώσεις πλήρους καταλήψεως των πεζοδρομίων, με αποτέλεσμα να μην καταβάλλεται καμία μέριμνα όταν ζητείται δια της αιτήσεως του ενδιαφερομένου η μερική κατάληψη, σε πλάτος, της επιφάνειας πεζοδρομίου.

- Λοιπές περιπτώσεις.
- Σε αυτές περιλαμβάνονται περιπτώσεις όπως η τοποθέτηση κοντίνερ⁶³ ή άλλων κουβουκλίων για την εξυπηρέτηση συνεργείων ανέγερσης οικοδομών κ.λπ.⁶⁴, η εναπόθεση απορριμμάτων εκτός των κάδων απορριμμάτων⁶⁵, η τοποθέτηση εμποδίων επί της διάβασης πεζών προς αποτροπή σταθμεύσεως οχημάτων⁶⁶, ή η κάλυψη τμήματος πεζοδρομίου σε περίπτωση στάθμευσης οχημάτων υπό γωνία σε σχέση με τον άξονα του δρόμου⁶⁷.

Γ'

ΚΑΚΟΤΕΧΝΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ - ΛΟΙΠΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ

Δεν φαίνεται να τηρούνται πάντοτε οι προδιαγραφές για την κατασκευή των πεζοδρομίων (βλ. αρ. 14 και 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού⁶⁸, αρ. 1-6 της υπ' αρ. 52488/2001⁶⁹ αποφάσεως του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.⁷⁰, όπως επίσης και αρ. 28 του ν.

⁶² Σε ορισμένες περιπτώσεις, αν και τυπικά έχει δεσμευθεί χώρος για τη διέλευση των πεζών, αυτός είναι άλλοτε ανεπαρκής και άλλοτε ακατάλληλος για τη διέλευση των πεζών και ιδίως των ατόμων με ειδικές ανάγκες, βλ. παράρτημα, φωτ. 39.

⁶³ Βλ. παράρτημα, φωτ. 40.

⁶⁴ Βλ. παράρτημα, φωτ. 41.

⁶⁵ Βλ. παράρτημα, φωτ. 42 και 43.

⁶⁶ Βλ. παράρτημα, φωτ. 44 (η τοποθέτηση των εμποδίων έγινε από την Αστυνομία για τη στάθμευση δεύτερου αστυνομικού οχήματος).

⁶⁷ Βλ. παράρτημα, σχέδια 3α και 3β. Στο πρώτο σχέδιο φαίνεται πως τμήμα του οχήματος από τη ρόδα μέχρι την άκρη του οχήματος καλύπτει τμήμα του πεζοδρομίου μειώνοντας σημαντικά το ελεύθερο πλάτος του. Στο δεύτερο σχέδιο το πρόβλημα επιλύεται με την τοποθέτηση χαμηλής μπάρας.

⁶⁸ Υπ' αρ. 3046/304/1989 απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

⁶⁹ Σύμφωνα με το αρ. 1 της σχετικής απόφασης «οι κοινόχρηστοι χώροι των οικισμών (πλατείες, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια κλπ.) διαμορφώνονται ή ανακατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται σε αυτούς η δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Απαγορεύεται η κατασκευή μεμονωμένων ή δύο βαθμίδων σε οποιοδήποτε σημείο των κοινόχρηστων χώρων». (βλ. ειδικότερα αρ. 2-5). Προσθέτως στο άρθρο 6 της ίδιας κανονιστικής πράξης ορίζεται ότι «αναλυτικότερα σχετικά με τον τρόπο κατασκευής και εφαρμογής όλων των παραπάνω αναφέρονται στις Οδηγίες Σχεδιασμού "Σχεδιάζοντας για όλους" του Γραφείου Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες του ΥΠΕΧΩΔΕ» (βλ. <http://www.minenv.gr/1/16/162/16203/g1620300.html>). Οι περισσότερες από αυτές τις οδηγίες είχαν ήδη δοθεί στις δημόσιες υπηρεσίες με την υπ' αρ. ΔΟΑΔΠ/26534/2-12-1996 εγκύκλιο της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.

⁷⁰ Συναφής και η υπ' αρ. 52487/2001 απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμΕΑ σε υφιστάμενα κτίρια. (Που στεγάζουν υπηρεσίες του Δημοσίου, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ, ευρύτερου δημόσιου τομέα, ΟΤΑ α' και β' βαθμίδας κοινωφελείς οργανισμούς, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, κτίρια με χρήση κοινού (χώροι συνάθροισης κοινού), όπου τοποθετούνται συγκροτήματα τηλεφώνων, άμεση και υποχρεωτική εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις έκδοσης οικοδομικών αδειών για αναδιαρρυθμίσεις και ανακαινίσεις... κ.λπ.)».

2831/2000⁷¹), είτε αυτά κατασκευάζονται από τον Δήμο⁷² ή την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (Ε.Α.Χ.Α.) Α.Ε.⁷³, είτε από τρίτους-ιδιώτες - η μη πλήρωση των προδιαγραφών παρατηρείται και στην περίπτωση ανακατασκευής πεζοδρομίων κατόπιν συντηρήσεως δικτύων κοινής ωφέλειας ή στο πλαίσιο κατασκευής ή συντήρησης έργων οδοποιίας. Παρότι ένα σημαντικό τμήμα πεζοδρομίων κεντρικών οδών της Αθήνας ανακατασκευάστηκε⁷⁴ με αφορμή την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων και ως επί το πλείστον φαίνεται ότι η κατασκευή τους

⁷¹ Σύμφωνα με τις ειδικές ρυθμίσεις του αρ. 28 του ν. 2831/2000 (τροποποίηση του ΓΟΚ/85) για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες: «1. Στους χώρους των νέων κτιρίων για τα οποία η οικοδομική άδεια εκδίδεται μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη προσπέλαση από άτομα με ειδικές ανάγκες στους χώρους αυτών στους οποίους στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα, κοινωφελείς οργανισμοί, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας ή έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού, εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, γραφείων και εμπορίου, καθώς επίσης και στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων των κτιρίων αυτών. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται και στα κτίρια με χρήση κατοικίας στα οποία είναι υποχρεωτικός ο ανελκυστήρας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κτιριοδομικού κανονισμού....2. Η δυνατότητα προσπέλασης των κτιρίων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο εξασφαλίζεται με οδεύσεις που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και αποτελούνται: α) από διαδρόμους που έχουν ελάχιστο πλάτος 1,30 μ. και δάπεδα ομαλά, χωρίς αναβαθμούς, με κλίση μέχρι 5 % και β) από ανελκυστήρες με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις πλάτους 1,10 μ. και μήκους 1,40 μ. και ελεύθερο άνοιγμα πόρτας, στη μικρότερη από τις παραπάνω διαστάσεις 0,85 μ... 3. Οι κοινής χρήσης υπαίθριοι χώροι των οικοπέδων, στα οποία κατασκευάζονται τα κτίρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιβάλλεται να διαμορφώνονται κατάλληλα, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, με διαδρόμους με ομαλό δάπεδο, κατασκευασμένο από συμπαγές μη ολισθηρό υλικό, χωρίς αναβαθμούς, πλάτους τουλάχιστον 1,30 μ. και κλίσης μέχρι και 5 %, ώστε να χρησιμοποιούνται και από άτομα με ειδικές ανάγκες...5. Στα υφιστάμενα πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου κτίρια που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου ευρύτερου δημόσιου τομέα, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, κοινωφελείς οργανισμοί, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι διαμορφώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή γίνονται σύμφωνα με σχετικές προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, εγκρίνονται οι διαμορφώσεις για κάθε κτίριο, ύστερα από γνώμη του αρμόδιου για το κτίριο φορέα, εισήγηση της περιφερειακής υπηρεσίας και γνωμοδότηση του Περιφερειακού Σ.Χ.Ο.Π....8. Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών, των πεζοδρόμων, των πεζοδρομίων, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες με οδεύσεις πεζών, οδεύσεις τυφλών, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5%, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων».

⁷² Στη διάβαση πεζών στην οδό Βασιλίσσης Σοφίας εμπροσθεν του Μεγάλου Μουσικής ο σηματοδότης δεν κείται πλησίον της υποβαθμισμένης νησίδας και ως εκ τούτου ο διακόπτης ενεργοποίησης του δεν είναι άμεσα προσβάσιμος στα άτομα με αναπηρίες.

⁷³ Η Ε.Α.Χ.Α. Α.Ε - στις αρμοδιότητές της οποίας ανήκει, μεταξύ άλλων, και η διαμόρφωση δικτύων πεζοδρόμων σε περιοχές του ιστορικού κέντρου του Δήμου Αθηναίων - τηρεί κατά κανόνα τις νόμιμες κατασκευαστικές προδιαγραφές.

⁷⁴ Σύμφωνα με το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Αθηναίων, «τα νέα πεζοδρόμια, με αντιολισθητικό πλακάκι, οδηγό τυφλών και ράμπες καλύπτουν επιφάνεια 750 τετραγωνικών

είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές, στο μεγαλύτερο μέρος τα πεζοδρόμια της πόλης δεν πληρούν τις προδιαγραφές⁷⁵.

Ενδεικτικά καταγράφονται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

- Έλλειψη ραμπών στις διαβάσεις πεζών⁷⁶ ή στις ενδιάμεσες νησίδες ή κακοτεχνίες στην κατασκευή των ραμπών⁷⁷.

Συνήθως, υπάρχει μικρή υψομετρική διαφορά μεταξύ του χαμηλότερου τμήματος της ράμπας και της επιφάνειας του οδοστρώματος, παρότι οι δύο επιφάνειες πρέπει να συναντώνται στο ίδιο ύψος⁷⁸. Τούτο οφείλεται, είτε στην κακή κατασκευή της ράμπας⁷⁹, είτε στην κακή διαμόρφωση του οδοστρώματος ή στην εκ των υστέρων ανύψωση της επιφάνειας του⁸⁰. (Δοθέντος ότι, εξαιτίας της μη ορθής συναρμογής των δύο επιφανειών επικρέμαται κίνδυνος σωματικών βλαβών, ιδίως για τους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, θα πρέπει να γίνεται ειδική μνεία των σχετικών κατασκευαστικών προδιαγραφών στις οδηγίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους»⁸¹). Επίσης, έχουν παρατηρηθεί «ασυνέχειες» στην κατασκευή ραμπών στις διαβάσεις πεζών, (ενν. η κατασκευή ράμπας μόνο στη μια άκρη της διάβασης και όχι στην απέναντι πλευρά του πεζοδρομίου ή στην τυχόν υφιστάμενη ενδιάμεση νησίδα ή και αντιστρόφως)⁸². Προσθέτως, η υπερβολική χρήση σε ορισμένες περιπτώσεις, κατ' εφαρμογή της υπ' αρ. 8298/3-3-2004 εγκυκλίου της Δ.Ο.Κ.Κ. του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ειδικώς διαμορφωμένων πλακών οδηγών τυφλών ενδέχεται να

χιλιομέτρων σε 450 δρόμους.»

⁷⁵ Με το υπ' αρ. 31239/1-3-2002 έγγραφο της Διεύθυνσης Οδοποιίας του Δήμου Αθηναίων κατέστη γνωστό στην Αρχή, ότι δόθηκαν οδηγίες για την άρση των διαπιστούμενων εξ' αυτής κακοτεχνιών και ότι αποκαταστάθηκαν από τα συνεργεία της Δ/νσης Οδοποιίας οι υφιστάμενες κατά μήκος της οδού Βασ. Σοφίας κακοτεχνίες. Πλην όμως, η Διεύθυνση Οδοποιίας δεν πρόεβη στην αποκατάσταση όλων των κακοτεχνιών ή φθορών που ενδεικτικά επισημάνθηκαν από τον Συνήγορο του Πολίτη.

⁷⁶ Βλ. παράρτημα, φωτ. 45 και 46. Στην περίπτωση της φωτογραφίας 43 παρατηρείται πέραν της έλλειψης ράμπας, η ύπαρξη ιδιαίτερα μικρού διαστήματος μεταξύ των ζαρντινιέρων. Στην περίπτωση της φωτογραφίας 44 διαπιστώνεται η οριοθέτηση της διάβασης πεζών με αυτοσχέδια κατασκευή.

⁷⁷ Π.χ δεν έχουν κατασκευαστεί ράμπες στα ανακατασκευασθέντα, πέριξ του ξενοδοχείου «Χίλτον», πεζοδρόμια.

⁷⁸ Βλ. παράρτημα, φωτ. 47.

⁷⁹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 48.

⁸⁰ Αυτό συνήθως οφείλεται σε νεότερη επίστρωση ασφαλτικού υλικού. Σε πολλά σημεία, όπως για παράδειγμα στην οδό Φιλολάου, το ύψος του οδοστρώματος φθάνει ή υπερβαίνει το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου.

⁸¹ Στις αντίστοιχες προδιαγραφές του Κώδικα των Ομοσπονδιακών Οδηγιών του Υπουργείου Δικαιοσύνης των ΗΠΑ (ADA Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities, και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο 4.5.2 «Changes in Level») υπάρχει πρόβλεψη για υψομετρικές διαφορές της τάξης των 6-12mm να ομαλοποιείται η υψηλότερη επιφάνεια με κλίση 1:2 ενώ για μεγαλύτερες υψομετρικές διαφορές να κατασκευάζεται υποχρεωτικά ράμπα.

⁸² Βλ. παράρτημα, φωτ. 49, 50 και 51. Στις φωτογραφίες 49 και 50 εμφανίζεται η ίδια νησίδα από τις αντίθετες πλευρές του πεζοδρομίου. Ενώ από τη μια πλευρά η νησίδα έχει ορθώς διαμορφωθεί, από την άλλη πλευρά - η οποία είναι μερικώς υποβιβασμένη - παρατηρείται σημαντική υψομετρική διαφορά μεταξύ της νησίδας και του οδοστρώματος. Όπως παρατηρείται στη φωτογραφία 51 η μια νησίδα έχει διαμορφωμένη ράμπα (στην οποία όμως λόγω των κλίσεων του οδοστρώματος συγκεντρώνονται όμβρια ύδατα -βλ. παρακάτω για την «εγκάρσια ή η κατά μήκος κλίση του οδοστρώματος») ενώ η δεύτερη νησίδα δεν έχει αντίστοιχα τέτοια διαμόρφωση.

δημιουργήσει δυσκολίες στην κίνηση αμαξιδίων ή ατόμων που κινούνται με βοηθητικά μέσα⁸³.

- Κακή κατασκευή⁸⁴ και ελλιπής συντήρηση⁸⁵ πεζοδρομίων ή ύπαρξη πλήρως αδιαμόρφωτων επιφανειών πεζοδρομίων.

Οι ανωμαλίες, φθορές⁸⁶ και κακοτεχνίες των πεζοδρομίων οφείλονται κυρίως: α) στη μη ορθή τοποθέτηση πλακών⁸⁷ ή άλλων υλικών –ειδικά των υλικών υπόβασης- η οποία συχνά οδηγεί σε καθίζηση της επιφάνειας του πεζοδρομίου-, β) στην ανάπτυξη ριζών από γειτονικά δένδρα, γ) στη μη αποκατάσταση⁸⁸ της επιφάνειας των πεζοδρομίων στην προτέρα κατάσταση από τους φορείς εκτέλεσης έργων κοινής ωφελείας⁸⁹ ή σε λοιπές παραλείψεις των τελευταίων δ) στη στάθμευση οχημάτων επί του πεζοδρομίου⁹⁰, ε) στη χρήση του πεζοδρομίου για τη μετάβαση οχημάτων σε χώρους στάθμευσης⁹¹.

- Κακός σχεδιασμός του χώρου κίνησης των πεζών⁹².
- Κακοτεχνίες κατά την κατασκευή των κρασπέδων και την τοποθέτηση των καλυμμάτων⁹³ των αποχετεύσεων, των μετρητών παροχής ύδατος και των σχαρών εξαερισμού του μετρώ.

⁸³ Σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε η υφή του δαπέδου να μην δυσχεραίνει την κίνηση των αμαξιδίων και των ατόμων με πατερίτσες, μπαστούνια ή άλλα βοηθητικά μέσα».

⁸⁴ Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «τα υλικά κατασκευής του δαπέδου πρέπει να εξασφαλίζουν αντιολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή αντανακλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση τόσο σε συνθήκες συνθήκες χρήσης όσο και σε εξαιρετικές καιρικές συνθήκες (π.χ. βροχή, χιόνι, παγετός κ.λπ.). Προτιμητέα είναι τα χυτά δάπεδα με κατάλληλη επεξεργασία της τελικής στρώσης τους, όπως π.χ. η άσφαλτος, λόγω της ευκολίας που παρουσιάζει σε οποιαδήποτε επέμβαση».

⁸⁵ Η κακή κατασκευή των πεζοδρομίων δυσχεραίνει ή καθιστά αδύνατη τη σωστή συντήρησή τους.

⁸⁶ Η φθορά των πεζοδρομίων καθιστά λεία και εξαιρετικά επικίνδυνη την επιφάνεια των πεζοδρομίων. Σε κάποιες περιπτώσεις διαπιστώθηκε η λείανση της επιφάνειας των πλακών των πεζοδρομίων μετά την τοποθέτησή τους.

⁸⁷ Παρότι οι οδεύσεις τυφλών θα έπρεπε να είναι ελεύθερες εμποδίων, διαπιστώθηκαν περιπτώσεις όπου στη μέση του διαδρόμου είχε τοποθετηθεί σηματοδότης (βλ. παράρτημα φωτ. 52).

⁸⁸ Η διαδικασία αποκατάστασης των πεζοδρομίων είναι συχνά εξαιρετικά χρονοβόρα (βλ. παράρτημα, φωτ. 53), καθότι οι εργολάβοι εκτελούν τις εργασίες σταδιακά σε διάφορα σημεία της πόλης.

⁸⁹ Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την παρ. 2.3 του άρθρου 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού «σε κάθε άλλη περίπτωση καταστροφής ή αχρήστευσης ή εκσκαφής των πεζοδρομίων από την εκτέλεση εργασιών, υπόχρεος για την αποκατάσταση, επισκευή ή ανακατασκευή του είναι ο φορέας εκτέλεσης των εργασιών αυτών, εκτός αν εκτελούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση αυτού τούτου του παρόδιου ακινήτου, οπότε υπόχρεος είναι αποκλειστικά ο ιδιοκτήτης του». Βλ. παράρτημα, φωτ. 54 και 55.

⁹⁰ Βλ. παράρτημα, φωτ. 56 και 57.

⁹¹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 58.

⁹² Παρατηρείται ορισμένες φορές, σε πεζοδρόμια ή σε νησίδες, όπου εκτός από δένδρα υπάρχουν και διαμορφωμένες ζώνες πρασίνου, να μην ταυτίζεται η ζώνη πρασίνου με τη δενδροστοιχία και άρα να μην είναι δυνατή η κίνηση επί του πεζοδρομίου - Βλ. παράρτημα, φωτ. 59 (η ζώνη πρασίνου θα μπορούσε να διαμορφωθεί στην άκρη της νησίδας - ώστε να περιλαμβάνει και τα δένδρα- αφήνοντας ελεύθερο χώρο για την κίνηση των πεζών στο εσωτερικό της. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα και την αύξηση της ασφάλειας των πεζών).

⁹³ Βλ. παράρτημα, φωτ. 60 και 61.

Συνήθως παρατηρείται σημαντική υψομετρική διαφορά του κρασπέδου από την επιφάνεια του οδοστρώματος⁹⁴. Σημειώνεται ότι πρέπει να λαμβάνεται ειδική μέριμνα προς διασφάλιση της μειωμένης ολισθηρότητας των μεταλλικών επιφανειών (σχάρες, καλύμματα αγωγών ή δικτύων), τούτο δε μπορεί να επιτευχθεί είτε με κατάλληλη διαμόρφωση της επιφάνειας τους είτε με τη σωστή τοποθέτησή τους⁹⁵.

- *Μεγάλες κατά μήκος κλίσεις των πεζοδρομίων.*

Οι κλίσεις αυτές παρουσιάζονται, είτε επειδή δεν υφίστατο ή δεν ελήφθη υπόψη, κατά την ανέγερση των κτιρίων, η υψομετρική μελέτη της οδού, είτε επειδή τούτη προσαρμόσθηκε στη διαμορφωμένη κατάσταση, δίχως να εκτιμήσει τα προβλήματα που ανακύπτουν εξαιτίας της αυξήσεως της κλίσεως των πεζοδρομίων.

- *Διαμόρφωση των πεζοδρομίων ή πεζοδρόμων, με μεγάλη κατά μήκος κλίση, με σκάλες ή βαθμίδες⁹⁶.*

Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπου η κατά μήκος κλίση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι μεγάλη, αλλά όχι μεγαλύτερη του 12%, έχουν κατασκευασθεί βαθμίδες ή σκαλοπάτια προκειμένου να «εξυπηρετήσουν» τη μετατροπή υπογείων χώρων σε ισόγειους⁹⁷ ή την πρόσβαση οχημάτων σε χώρους στάθμευσης⁹⁸. Παράλληλα, παρατηρείται, στις διασταυρώσεις, ασυνέχεια της επιφάνειας των πεζοδρομίων, είτε επειδή η υψομετρική μελέτη της οδού δεν έλαβε υπόψη τις διαφορές κλίσεων με τις κάθετες οδούς⁹⁹, είτε επειδή δεν εκτελέσθηκαν κατά τον δέοντα τρόπο τα έργα κατασκευής τους.

- *Ανεπάρκεια της επιφάνειας των πεζοδρομίων¹⁰⁰ προς υποδοχή (ανάληψη) της κίνησης (φόρτου) των πεζών και μικρό μέγεθος των διαχωριστικών νησίδων.*

Η συρρίκνωση των τελευταίων οφείλεται, συχνά, στον περιορισμό του πλάτους της νησίδας για την κατασκευή λωρίδας για την αριστερόστροφη κίνηση οχημάτων¹⁰¹.

⁹⁴ Βλ. παράρτημα, φωτ. 62.

⁹⁵ Ειδικά οι σχάρες εξαερισμού του μετρό πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε τα μεταλλικά τμήματά τους (ράβδοι) επί των οποίων κινούνται οι πεζοί να είναι κάθετα στην κίνησή τους, διότι στην αντίθετη περίπτωση αυξάνεται η ολισθηρότητά τους (βλ. παράρτημα φωτ. 63).

⁹⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 2 της υπ' αρ. 52488/2001 απόφασης Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «η μέγιστη επιτρεπόμενη κλίση κατά μήκος της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ορίζεται στο 12%».

⁹⁷ Βλ. παράρτημα, φωτ. 64.

⁹⁸ Σημειώνεται, ότι σε πολλές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί δεν έχουν δημιουργηθεί νόμιμα. Βλ. παράρτημα, φωτ. 65 και 66.

⁹⁹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 67.

¹⁰⁰ Πχ. τα πεζοδρόμια επί της οδού Μιχαλακοπούλου δεν έχουν το απαραίτητο εκ του νόμου ελάχιστο πλάτος.

¹⁰¹ Συνήθως υπάρχει διαφορά φάσης στο χρόνο ενεργοποίησης της πράσινης φάσης του σηματοδότη μεταξύ των δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας μιας οδού, για την εξυπηρέτηση των αριστερόστροφων κινήσεων των οχημάτων, με αποτέλεσμα να αναγκάζονται οι πεζοί να σταματούν στη νησίδα, η οποία συνήθως είναι ιδιαίτερα μικρού πλάτους. Το πρόβλημα αυτό εντείνεται όταν κατά τις πρωινές ώρες αιχμής η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με τροχονόμους, οι οποίοι πολύ συχνά καθυστερούν να επιτρέψουν στους πεζούς τη διέλευση του δρόμου. Για τον περιορισμό του σχετικού προβλήματος, η Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής θα πρέπει να απευθύνει τις δέουσες συστάσεις στους τροχονόμους (ενν. η άνευ υπερβολικής καθυστέρήσεως παραχώρηση, στους πεζούς, του χρόνου που απαιτείται για την ασφαλή

- Ανεπαρκής καθαρισμός από καρπούς δένδρων, περιπτώματα ζώων¹⁰², απορρίμματα, κλπ.
- Σχάρες αποχέτευσης ομβρίων υδάτων επί των διαβάσεων, ειδικά στη συναρμογή της ράμπας με το οδόστρωμα.
- Υδρορροές καταλήγουσες στο πεζοδρόμιο¹⁰³ ή/και κακή εγκάρσια κλίση του πεζοδρομίου.

Στη δεύτερη περίπτωση αποτρέπεται η ομαλή απορροή των υδάτων,¹⁰⁴ ενώ και στις δυο περιπτώσεις αυξάνεται η ολισθηρότητα της επιφάνειας του πεζοδρομίου.

- Ελλιπής συντήρηση του οδοστρώματος και ιδίως του τμήματος αυτού μεταξύ δύο διαβάσεων πεζών¹⁰⁵
- Μη προσήκουσα διαμόρφωση της εγκάρσιας ή κατά μήκος κλίσης του οδοστρώματος

Η παράλειψη αυτή έχει σαν συνέπεια τη συσσώρευση (λίμνασμα) υδάτων¹⁰⁶ επί του οδοστρώματος, το πρόβλημα δε επιτείνεται σε περίπτωση απουσίας δικτύου ομβρίων υδάτων. Τούτο δεν οφείλεται πάντοτε σε κακό σχεδιασμό ή κακή κατασκευή του οδοστρώματος, αλλά σε μεταγενέστερες επεμβάσεις επ' αυτού συνεπεία κατασκευής έργων ή νεότερης επίστρωσης ασφαλικού υλικού.

- Αυλάκια απορροής υδάτων στις διασταυρώσεις, εγκάρσια στην οδό, ελλείπει δικτύου ομβρίων υδάτων.
- Προεκτάσεις (κεκλιμένες βαθμίδες) πεζοδρομίων επί του οδοστρώματος που χρησιμοποιούνται ως ράμπες εισόδου-εξόδου αυτοκινήτων, προκαλώντας την εκτροπή των ομβρίων υδάτων¹⁰⁷.

Προς πρόληψη ή αποτροπή του ανωτέρω προβλήματος θα πρέπει να επιλέγεται ο υποβιβασμός του πεζοδρομίου, στο τμήμα της εισόδου - εξόδου των οχημάτων από χώρο στάθμευσης ή πρατήριο βενζίνης, με παράλληλη κατασκευή ραμπών προς και από το υποβιβασμένο τμήμα του πεζοδρομίου.

- Παντελής έλλειψη πρόβλεψης για τη σωστή απορροή των ομβρίων υδάτων κατά την κατασκευή του πεζοδρομίου¹⁰⁸.
- Ελλιπής φωτισμός.

διέλευση των οδών.

¹⁰² Ο Συνήγορος του Πολίτη έχει εκδώσει επί ανάλογου θέματος το υπ' αρ. 6444/1999/15-3-2001 πόρισμα («Πλημμελής τήρηση των όρων καθαριότητας και υγιεινής σε κοινόχρηστους χώρους στην Ερμούπολη Σύρου»).

¹⁰³ Οι υδρορροές θα πρέπει να καταλήγουν στο δίκτυο ομβρίων υδάτων ή αν δεν υπάρχει τέτοιο δίκτυο απευθείας στο οδόστρωμα.

¹⁰⁴ Βλ. παράρτημα, φωτ. 68 (η επέκταση του πεζοδρομίου, επειδή ακολουθεί την κλίση του καταληφθέντος οδοστρώματος, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία, στην ένωση του παλαιού και του νέου πεζοδρομίου, ενός «χαμηλού» σημείου από το οποίο τα όμβρια ύδατα δεν βρίσκουν διέξοδο προς το οδόστρωμα).

¹⁰⁵ Βλ. παράρτημα, φωτ. 69.

¹⁰⁶ Βλ. παράρτημα, φωτ. 51.

¹⁰⁷ Βλ. παράρτημα, φωτ. 70.

¹⁰⁸ Βλ. παράρτημα, φωτ. 71.

- Μη κατάλληλη σήμανση επικίνδυνων ή ευκόλως διακριτών εμποδίων (φυτά, δένδρα, εγκαταστάσεις κ.λπ.)¹⁰⁹
- Μη σωστή τοποθέτηση των κολόνων (φωτισμού κ.λπ.).
Ειδικά όσον αφορά τις κολόνες φωτισμού και αρκετούς σηματοδότες, έχει παρατηρηθεί ότι συχνά προεξέχουν οι βίδες στήριξής τους στο βάθρο έδρασης¹¹⁰ ή ότι όλο το βάθρο προεξέχει της επιφάνειας του πεζοδρομίου¹¹¹ ή βρίσκεται χαμηλότερα από αυτήν¹¹².
- Κατασκευές, στην εξωτερική όψη κτισμάτων, σε χαμηλό ύψος και εντός της απαγορευμένης ζώνης του ελεύθερου ύψους¹¹³.
- Κλαδιά δένδρων εντός της απαγορευμένης ζώνης του ελεύθερου ύψους¹¹⁴.

Δ'

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το δικαίωμα στην κοινή χρήση ή άλλως το δικαίωμα χρήσης των κοινών τοις πάσι, απορρέον από το αυτοτελές δικαίωμα στην προσωπικότητα, κατοχυρώνεται στο αρ. 5 παρ. 1 του Συντάγματος. Επιχειρώντας την οριοθέτηση της έννοιας και του

¹⁰⁹ Αν και δεν υπάρχει ρητή νομοθετική πρόβλεψη, εντούτοις, το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει συντάξει οδηγίες σχετικά με τη σήμανση και σε κοινόχρηστους χώρους (βλ. <http://www.minenv.gr/1/16/162/16203/g1620359.html>). [Σημειώνεται ότι στο άρθρο 7α του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προβλέπεται ότι «με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ορίζεται κάθε θέμα σχετικά με την εγκατάσταση ειδικών μέσων σήμανσης και σηματοδότησης και τη δημιουργία ειδικής διαμόρφωσης των χώρων κυκλοφορίας για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας ατόμων με ειδικές ανάγκες. Τα ειδικά αυτά μέτρα περιλαμβάνουν ιδίως συσκευές εκπομπής ηχητικών σημάτων, δημιουργία ανάγλυφων σημείων επί των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας και κάθε άλλο κατάλληλο μέσο, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων»].

¹¹⁰ Βλ. παράρτημα, φωτ. 72.

¹¹¹ Βλ. παράρτημα, φωτ. 73.

¹¹² Βλ. παράρτημα, φωτ. 74, όπου παρατηρείται, πέραν της μη ορθής τοποθέτησης της κολόνας, η μη αποκατάσταση της επιφάνειας του πεζοδρομίου. [Για την τοποθέτηση των καλωδίων έγινε τομή της επιφάνειας του πεζοδρομίου η οποία ουδέποτε αποκαταστάθηκε δημιουργώντας, εκτός των άλλων, και αισθητικό πρόβλημα].

¹¹³ Βλ. παράρτημα, φωτ. 75.

¹¹⁴ Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται κατά το κλάδεμα των δένδρων έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ανάπτυξη των κλαδιών προς τα πάνω. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι ακόμη και αν ληφθεί υπόψη η κατεύθυνση ανάπτυξης των κλαδιών, υπάρχει πιθανότητα κλίσεως αυτών, υπό το βάρος των φυλλωμάτων, προς τα κάτω. Συνεπώς, πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο κλαδέματος των κλαδιών και εκτός της εποχής που συνήθως πραγματοποιείται. Σημειώνεται, τέλος, ότι η ανάπτυξη των κλαδιών δυσχεραίνει ή αποκλείει, ενίοτε, την οπτική πρόσβαση των οδηγών στους σηματοδότες ή στις πινακίδες σήμανσης με αποτέλεσμα την κίνδυνο την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος. Στις περιπτώσεις αυτές καθίσταται επιτακτική η ανάγκη λήψης πρόσφορων μέτρων κατόπιν εισηγήσεως της Τροχαίας Αθηνών ή της Διεύθυνσης Οδοποιίας του Δήμου Αθηναίων.

περιεχομένου του ανήκοντος, αδιακρίτως¹¹⁵, σε κάθε άτομο δικαιώματος στην κοινή χρήση, θεωρούμε ότι αυτό περιλαμβάνει τη δυνατότητα διέλευσης του κοινού -με οποιαδήποτε τρόπο και οποτεδήποτε, πλην μόνο παροδικά- από τους κοινόχρηστους χώρους.

Η καθιέρωση¹¹⁶ και η απόδοση του πράγματος στην κοινή χρήση και ο αποκτώμενος, πλέον, εξ' αυτού προορισμός της εξυπηρέτησης δημοσίου συμφέροντος παράγει, πέραν της σχέσης του ατόμου, και σχέση της Πολιτείας προς το πράγμα, η οποία έγκειται στη δημιουργία σφαίρας εξουσίας της Διοίκησης να ρυθμίζει με διάφορα μέσα¹¹⁷ την κοινή χρήση καθώς και στη γέννηση της υποχρέωσης ή ευθύνης αυτής¹¹⁸ να διασφαλίζει την ελεύθερη, άμεση, και συνεχή διάθεση και απόλαυση των κοινοχρήστων από το κοινό και να μεριμνά εν γένει για την ικανοποίηση του δημοσίου προορισμού τους – σημειωτέον δε ότι βάσει του αρ. 21 Σ υφίσταται υποχρέωση υλοποίησεως, από τον διοικητικό μηχανισμό, όλων των αναγκαίων υποδομών που θα διασφαλίσουν την αυτόνομη, ανεμπόδιστη και ασφαλή χρήση των κοινοχρήστων χώρων από τα ΑμεΑ αλλά και γενικότερα από τα εμποδιζόμενα άτομα¹¹⁹, η δε Οδηγία 2000/78/ΕΚ (ν. 3304/2005) εισάγει την έννοια των αναγκαίων προσαρμογών για τη θεμελίωση μη διάκρισης σε βάρος των ΑμεΑ.

Κατά την ενδεικτική απαρίθμηση στο αρ. 967 ΑΚ των κοινοχρήστων πραγμάτων, περιλαμβάνονται σε αυτά και οι δρόμοι αδιαφόρως αν πρόκειται για εθνικούς, επαρχιακούς, δημοτικούς ή κοινοτικούς. Ως τμήματα των δρόμων και ως κοινόχρηστα λογίζονται και τα πεζοδρόμια¹²⁰, όπως προκύπτει από το αρ. 13 παρ. 1 του από 24-

¹¹⁵ Η κοινή χρήση διέπεται από την αρχή της ισότητας. Κάθε πρόσωπο έχει, καταρχήν, ίση αξίωση χρήσης κοινοχρήστων πραγμάτων με οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που τελεί κάτω από τις ίδιες με αυτό συνθήκες.

¹¹⁶ Σύμφωνα με την παρ. 2 του αρ. 2 του ν. 1577/1985 (ΓΟΚ) «... Κοινόχρηστοι χώροι είναι οι κάθε είδους δρόμοι, πλατείες, άλση και γενικά οι προορισμένοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο». Βάσει δε της παρ. 1 του αρ. 2 του από 17-7/16-8-1923 ν.δ. «πα κατά το προηγούμενον άρθρον [ρυμοτομικά] σχέδια καθορίζουσιν αναλόγως των προβλεπόμενων αναγκών, πλην των άλλων: α) Τας οδούς και πλατείας, τους κοινοχρήστους κήπους, πρασιάς και άλση και εν γένει τους προς κοινωφελείς σκοπούς αναγκαίουόντος κοινοχρήστους χώρους...», σύμφωνα δε με το άρθρο 1 παρ. 1 του ν.δ. 690/1948 «οι κοινοχρήστοι χώροι... οι καθοριζόμενοι υπό των σχεδίων ρυμοτομίας συνοικισμών θεωρούνται περιελθόντες εις την κοινήν χρήσιν από της εγκρίσεως του καθορίσαντος τούτους σχεδίου του συνοικισμού...».

¹¹⁷ Τέτοια μέτρα συνιστούν οι αστυνομικές ή άλλες διατάξεις (πχ. κανονισμοί έκδοσης άδειας κατάληψης κοινοχρήστων χώρων).

¹¹⁸ Η διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 1 του Συντάγματος, με την οποία κατοχυρώνεται το δικαίωμα στην προσωπικότητα –και άρα εμμέσως και το δικαίωμα στην κοινή χρήση-, δύναται να θεμελιώσει από μόνη της, καιίτοι γενική και αόριστη, αξίωση κατά της κρατικής εξουσίας για αποχή, συμμετοχή ή παροχή. Άλλωστε, όπως ορίζεται στο αρ. 25 παρ. 1 του Συντάγματος «τα δικαιώματα του ανθρώπου ως ατόμου και ως μέλους του κοινωνικού συνόλου και η αρχή του κοινωνικού κράτους δικαίου τελούν υπό την εγγύηση του Κράτους. Όλα τα κρατικά όργανα υποχρεούνται να διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη και αποτελεσματική άσκηση τους».

¹¹⁹ Εννοούνται τα άτομα της τρίτης ηλικίας, τα παιδιά, οι γυναίκες σε κατάσταση εγκυμοσύνης, οι μητέρες με βρεφικά αμαξίδια, οι έχοντες προσωρινά κινητικά προβλήματα ή παροδική ανικανότητα για διάφορους λόγους (π.χ. εγχείρηση, τραυματισμός, λήψη φαρμάκων).

9/20-10-1958 β.δ¹²¹, το άρθρο 2 -παρ. 4 και 6 - του ΓΟΚ (ν. 1577/1985) και τα αρ. 2¹²² και 47¹²³ του ισχύοντος ΚΟΚ (ν. 2696/1999)¹²⁴.

Αναζητώντας τους νομοθετικούς κανόνες του ανεμπόδιστου της κοινής χρήσης των πεζοδρομίων διαπιστώνουμε τα εξής:

Όπως προκύπτει από το αρ. 23 παρ. 1¹²⁵ του από 17-7/16-8-1923 ν.δ σε συνδυασμό με το αρ. 2 παρ. 1¹²⁶ του ίδιου νομοθετήματος, απαγορεύεται απολύτως η εκτέλεση οιασδήποτε εργασιών δόμησης και οιαδήποτε προσωρινή ή μόνιμη εγκατάσταση¹²⁷ επί οδών και λοιπών κοινοχρήστων χώρων και κατ' επέκταση επί πεζοδρομίων. Βάσει δε της παρ. 2 του αρ. 47 του ΚΟΚ «απαγορεύεται η απόρριψη χωμάτων ή άχρηστων υλικών στην οδό (οδοστρώματα, ερείσματα, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, τάφρους κ.λπ.)».

Περαιτέρω, σύμφωνα με το αρ. 367 του π.δ. 27/1999 (Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας) «τα πεζοδρόμια των κοινοχρήστων χώρων

¹²⁰ Τα πεζοδρόμια είναι κοινής χρήσης πράγματα και οι κυριότητα επί της υπ' αυτών λωρίδας εδάφους ανήκει σε ιδιώτες (παρόδιους ιδιοκτήτες).

¹²¹ « Επιτρέπεται η, υπέρ δήμου ή κοινότητας, επιβολή τέλους εις βάρος των χρησιμοποιούντων διαρκώς ή προσκαιρώς πεζοδρόμια, οδούς, πλατείας και εν γένει κοινόχρηστους χώρους και το υπέδαφος αυτών. Ως κοινόχρηστος χώρος δια την εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος νοείται και το δάπεδον χώρων μεταξύ της θέσεως των προσώπων των ισογείων των οικοδομών και των εγκεκριμένων οικοδομικών γραμμών (στοαί και το υπέδαφος αυτών ως και αποτμήσεις γωνιών οικοδομικών τετραγώνων), αποτελούντων των χώρων τούτων προεκτάσεις πεζοδρομίων και αφεθέντων εις κοινήν χρήσιν]».

¹²² «Για την εφαρμογή του παρόντος Κώδικα νοούνται ως:.....Πεζοδρόμιο: Το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για πεζούς»..

¹²³ Σύμφωνα με το άρθρο 47 παρ. 2 του ΚΟΚ «απαγορεύεται η απόρριψη χωμάτων ή άχρηστων υλικών στην οδό (οδοστρώματα, ερείσματα, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, τάφρους κ.λπ.)».

¹²⁴ Με τους κανόνες του ΚΟΚ για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων ρυθμίζεται η χρήση και των πεζοδρομίων.

¹²⁵ Σύμφωνα με την ανωτέρω διάταξη «απαγορεύεται απολύτως η καθ' οιονδήποτε τρόπον ανέγερσις οικοδομών, περιτοιχισμάτων, φρακτών και εν γένει η εκτέλεσις οιασδήποτε εργασιών δομώσεως και οιασδήποτε προσωρινή ή μόνιμος εγκατάσταση : α) Επί των οικοπέδων των περιλαμβανομένων εντός του όλου εγκεκριμένου σχεδίου και καταλαμβανομένων υπό των εν άρθρ. 2 παρ. 1 υπό στοιχ. α' αναφερομένων χώρων, και γενικώς υπέρ ή υπό τους χώρους τούτους».

¹²⁶ Όπως ορίζεται στη σχετική διάταξη «τα κατά το προηγούμενον άρθρον σχέδια καθορίζουσιν αναλόγως των προβλεπομένων αναγκών, πλην των άλλων :α) Τας οδούς και πλατείας, τους κοινοχρήστους κήπους, πρασιάς και άλση και εν γένει τους προς κοινωφελείς σκοπούς αναγκαίου κοινόχρηστους χώρους».

¹²⁷ Σύμφωνα με τη διάταξη του αρ. 19 του ΓΟΚ (ν. 1577/1985) - η οποία αποτελεί έκφραση του κανόνα του ανεμπόδιστου της κοινής χρήσης - «στους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού επιτρέπονται κατασκευές: α) Για τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, β) Για τον εξοπλισμό τους, όπως στέγαστρα, αποχωρητήρια, περίπτερα, κιόσκια, τέντες, εγκαταστάσεις παιδότοπων και άθλησης, πάγκοι, γ) Για τον εξωραϊσμό τους, όπως, ανθοδόχες, εγκαταστάσεις στήριξης φυτών και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χώρων αυτών. Στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται επίσης η εγκατάσταση μνημείων και η τοποθέτηση έργων τέχνης, καθώς και μικρών περιπτέρων για σταθμαρχεία ή πώληση καρτών και εισιτηρίων των αστικών συγκοινωνιών, σε θέσεις που δεν παρεμποδίζουν την κίνηση πεζών και οχημάτων, ύστερα από έγκριση της Ε.Π.Α.Ε, η οποία ελέγχει και την αισθητική ένταξή τους στο περιβάλλον. Όλες οι παραπάνω κατασκευές και εγκαταστάσεις πραγματοποιούνται από τον οικείο δήμο ή κοινότητα ή ύστερα από άδεια του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς ή νομικά πρόσωπα ή ιδιώτες. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθορίζονται οι κατηγορίες των πιο πάνω κατασκευών ή εγκαταστάσεων για τις οποίες δεν απαιτείται οικοδομική άδεια».

κατασκευάζονται, ανακατασκευάζονται, επισκευάζονται και συντηρούνται με σκοπό να διασφαλίζεται η συνεχής, ασφαλής και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών σε όλη την επιφάνεια τους και η χρήση τους από άτομα με ειδικές ανάγκες, εφόσον επιτρέπεται από τη μορφολογία του εδάφους». Όπως ορίζεται δε στην παρ. 2 του αρ. 34 του ν. 2696/1999 «η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται... ε) σε πεζοδρόμια πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται, για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση», ενώ στην παρ. 3 του άρθρου 48 του ίδιου νόμου προβλέπεται ότι «αυτοί που ανεγείρουν οικοδομές μέσα σε κατοικημένες περιοχές ή εκτελούν άλλα έργα και καταλαμβάνουν ολόκληρο το πεζοδρόμιο μπροστά από τη οικοδομή ή το έργο, υποχρεούνται να κατασκευάσουν πρόσθετο πεζοδρόμιο ή να πάρουν άλλα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών». Προσθέτως, δυνάμει της παρ. 5 της τελευταίας διατάξεως, απαγορεύεται η κατάληψη επιφάνειας πεζοδρόμου (άρα και η τοποθέτηση εμποδίων οποιασδήποτε μορφής σε οποιοδήποτε σημείο του), εφόσον με αυτήν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρίες.

Εξάλλου, στο άρθρο 24 παρ. 1 του π.δ. 410/1995 ορίζεται ότι «η διοίκηση όλων των τοπικών υποθέσεων ανήκει στην αρμοδιότητα των δήμων και κοινοτήτων... Στην αρμοδιότητα των δήμων και κοινοτήτων ανήκουν ιδίως: α) Η κατασκευή¹²⁸, συντήρηση και λειτουργία:1) ...έργων δημοτικής και κοινοτικής οδοποιίας, ...ιδ) η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός πεζοδρόμων... ο προσδιορισμός και η λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων, ιε) ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων που αφορούν την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων...».¹²⁹

Περαιτέρω δε, στο άρθρο 37 παρ. 1 του ίδιου νομοθετήματος προβλέπεται ότι «το δημοτικό ή το κοινοτικό συμβούλιο μπορεί να εκδίδει τοπικές κανονιστικές αποφάσεις με τις οποίες: α. Καθορίζονται οι όροι για τη χρήση και τη λειτουργία... των πεζοδρομίων, των πλατειών και των λοιπών κοινόχρηστων χώρων». [Σύμφωνα με το αρ. 75 του νέου Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ν. 3463/2006) «οι αρμοδιότητες των Δήμων και Κοινοτήτων αφορούν κυρίως τους τομείς:...γ) Ποιότητας Ζωής και Εύρυθμης Λειτουργίας των Πόλεων και των Οικισμών, στον οποίον περιλαμβάνεται ιδίως:...13. Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την απρόσκοπτη πρόσβαση στους κοινόχρηστους χώρους»]. Επιπλέον, στο άρθρο 13 παρ. 14 του από 24-9/20-10-1958 β.δ ορίζεται ότι «ουδεμία άλλη αρχή ή νομικόν πρόσωπον ή ίδρυμα έχει αρμοδιότητα να εκδίδη αδείας χρήσεως πεζοδρομίων, οδών, πλατειών, αλσών ανηκόντων εις

¹²⁸ Στη διάταξη της παρ. 3 του αρ. 5. του ν. 3155/1955 ορίζεται επίσης ότι «οι Δημοτικά και Κοινοτικά οδοί κατασκευάζονται ανακαινίζονται και συντηρούνται υπό των οικείων Δήμων και Κοινοτήτων».

¹²⁹ Οι ανωτέρω ρυθμίσεις διατηρούνται και στον νέο Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ν. 3463/2006).

δήμους ή κοινότητας ή παραχωρηθέντων εις αυτούς προς εκμετάλλευσιν, στοών και κοινοχρήστων χώρων εν γένει, πλην του δήμου ή της κοινότητος». Βάσει δε του θεμελιωμένου στη διάταξη 970¹³⁰ του ΑΚ κανόνα περί του ανεμπόδιστου της κοινής χρήσης, τα κοινόχρηστα πράγματα δεν μπορούν να παραχωρηθούν προς ιδιαίτερη χρήση, παρά μόνο εφόσον από την παραχώρηση δεν παρεμποδίζεται, κατά οποιοδήποτε τρόπο η κοινή χρήση του πράγματος, ή άλλως, η παραχώρηση από τη διοίκηση, επί τη βάσει των κατ' ιδίαν διατάξεων, σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιαίτερων δικαιωμάτων επί κοινοχρήστων, καθώς και η χορήγηση των αδειών που απαιτούνται από τον νόμο για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών, είναι νόμιμη, μόνο εφόσον, μετά την παραχώρηση των ιδιαίτερων αυτών δικαιωμάτων, εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή τουλάχιστον να μην αναιρείται, η κατά τον προορισμό του πράγματος κοινή αυτού χρήση¹³¹. Τέλος, στη διάταξη της παρ. 4 του αρ. 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού ορίζεται ότι «για την κατασκευή ή ανακατασκευή καθώς και για την εκσκαφή των πεζοδρομίων απαιτείται άδεια του οικείου Δήμου ή της Κοινότητας, στην οποία αναφέρονται οι αντίστοιχες προδιαγραφές¹³² ή αν δεν υπάρχουν οι σχετικές οδηγίες», ενώ στη διάταξη της παρ. 3 του αρ. 47 του ΚΟΚ προβλέπεται ότι «οποιαδήποτε τομή ή εκσκαφή οδοστρώματος, ερείσματος, πεζόδρομου ή πεζοδρομίου εθνικής, επαρχιακής, δημοτικής ή κοινοτικής οδού, η οποία είναι απαραίτητη για την κατασκευή έργου, που εκτελείται από επιχείρηση κοινής ωφέλειας, οργανισμό, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, επιτρέπεται να γίνει μόνο ύστερα από άδεια της αρμόδιας για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίας, η οποία θεωρείται πριν από την έναρξη των εργασιών από την αρμόδια Αστυνομική Αρχή. Στην άδεια αυτήν ορίζεται ο χρόνος μέσα στον οποίο θα ενεργείται η πλήρης αποκατάσταση της φθοράς του οδοστρώματος από την επιχείρηση ή το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου

¹³⁰ Σημειώνεται ότι η εν λόγω διάταξη συνιστά βασικό κανόνα του δημοσίου δικαίου, καιτοι εντεταγμένη στον ΑΚ.

¹³¹ Η παραχώρηση αποκλείεται οσάκις διενεργείται κατά τρόπο αναιρούντα όλω ή εν μέρει την κοινή χρήση του πράγματος ή συντελείται υπό όρους μη εξασφαλίζοντας την υπό του κοινού ακώλυτη χρήση αυτού (βλ. ΣτΕ 1377/1971, 2799/1972, 61/1974, 2093/1978, 2188/1982, 4807/1984).

¹³² Σύμφωνα με τη διάταξη της παρ 3 του αρ. 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού «σε κάθε περίπτωση στις προδιαγραφές των πεζοδρομίων καθορίζονται οι διαστάσεις, το είδος κατασκευής και το είδος των υλικών των κρασπέδων, των ρείθρων, του υποστρώματος και της επίστρωσης ή της επικάλυψής τους. Επίσης καθορίζονται το είδος της φυτείας, οι διαστάσεις και τα άλλα στοιχεία των τμημάτων των πεζοδρομίων που διατίθενται για φύτευσή τους.

3.1.1. Τα πεζοδρόμια κατασκευάζονται σύμφωνα με προδιαγραφές που καθορίζονται με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου. Σε οικισμούς που έχουν χαρακτηρισθεί παραδοσιακοί ή πιο πάνω απόφαση εκδίδεται με σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Επιτροπής Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠΑΕ)

3.1.2. Σε οικισμούς με πληθυσμό πάνω από 20.000 κατοίκους και εφόσον τα πεζοδρόμια αποτελούν σημαντικό στοιχείο διαμόρφωσης των πολεοδομικών ή κυκλοφοριακών συνθηκών οδού, πλατείας ή περιοχής οι προδιαγραφές κατασκευής στο σύνολο ή σε μέρος τους καθορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Νομάρχη που εκδίδεται με τήρηση της διαδικασίας του άρθρου 3 Ν.Δ. 17-7-23».

3.1.3. Σε οικισμούς στους οποίους δεν έχουν καθορισθεί οι πιο πάνω προδιαγραφές τα πεζοδρόμια κατασκευάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας που περιλαμβάνονται στην άδεια της παρ. 4.1. του παρόντος άρθρου».

εκτελείται το έργο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες συντήρησης των οδών υποχρεούνται, μετά την παρέλευση της προθεσμίας η οποία ορίζεται στην άδεια, να αποκαθιστούν τις γενόμενες φθορές και να καταλογίζουν τη σχετική δαπάνη σε βάρος του οργανισμού, της επιχείρησης ή του προσώπου που εκτελεί ή για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο, κατά τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων».

Από τις προμνημονευθείσες διατάξεις σε συνδυασμό με τις παραπάνω γενικές παρατηρήσεις, συνάγεται ότι στις αρμοδιότητες των Δήμων και Κοινοτήτων ανήκει η λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων, που θα εξασφαλίζουν κατ' αρχάς ότι οι χώροι, οι οποίοι καθορίστηκαν ως πεζοδρόμια ή πεζόδρομοι θα διατίθενται αποκλειστικά για τις προβλεπόμενες νόμιμες χρήσεις τους και ότι δεν θα χρησιμοποιούνται για αλλότριους σκοπούς που αναιρούν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα τους. Οι όποιες δε διευθετήσεις ή προσωρινές παραχωρήσεις¹³³ πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, οι οποίες είναι επιτρεπτές, κατ' εξαίρεση του γενικού κανόνα της απαγόρευσης της κατάληψης της επιφάνειάς τους, θα πρέπει, αφενός μεν, να μην υπερβαίνουν, κατ' εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας, το απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση του εξυπηρετούμενου σκοπού μέτρο και αφετέρου, να είναι τέτοιας μορφής, ώστε να μην δυσχεραίνουν την κατά προορισμό χρήση τους. Περαιτέρω, πέραν της αυτονόητης υποχρέωσης τηρήσεως από τη Δημοτική Αρχή των νόμιμων προδιαγραφών κατά την εκτέλεση έργων κατασκευής ή ανακατασκευής πεζοδρομίων και της υποχρέωσης επίβλεψης υπό των αρμοδίων οργάνων της καλής κατάστασης των πεζοδρομίων - προκειμένου να διεξάγεται ομαλώς και με κάθε ασφάλεια η συνεχής διάβαση των πεζών και να αντιμετωπίζονται άμεσα και εγκαίρως προβλήματα που ανακύπτουν από την τυχόν κακή κατάσταση αυτών¹³⁴ -, θα πρέπει να δεχθούμε ότι, στην περίπτωση πραγματοποίησης από τρίτους ανάλογων έργων, η Δημοτική Αρχή -εφόσον διαπιστώσει τη μη ολοκλήρωση των σχετικών εργασιών ή τη μη τήρηση υπό των υπευθύνων των προβλεπόμενων προδιαγραφών και παραλλήλως τη μη συμμόρφωσή τους με τις σχετικές υποδείξεις της- οφείλει να προβεί, κατ' εφαρμογή της διάταξης της παρ. 4¹³⁵ του άρθρου 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού, στην άμεση υλοποίηση των υπολειπομένων εργασιών ή στην άμεση αποκατάσταση τουλάχιστον των κακοτεχνιών που αναιρούν την κοινή χρήση και δυσχεραίνουν την κίνηση ατόμων

¹³³ Ως παραχώρηση νοείται η χορήγηση από τη δημοτική αρχή άδειας κατάληψης πεζοδρομίου ή πεζοδρόμου.

¹³⁴ Άλλωστε ο έλεγχος της κατάστασης των πεζοδρομίων διασφαλίζει παράλληλα την ομαλή και εύρυθμη κυκλοφορία των οχημάτων (βλ. σχετικές περιπτώσεις κεφ. Β' και Γ').

¹³⁵ Σύμφωνα με την παρ. 4 του αρ 24 της υπ' αρ. 3046/304/1989 αποφάσεως του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε («Διαδικασίες - Αναλογισμός δαπανών») «...4.2. Οι δαπάνες κατασκευής, ανακατασκευής, επισκευής ή συντήρησης των πεζοδρομίων που γίνονται από τον οικείο Ο.Τ.Α. ή το Δημόσιο, εισπράττονται από τους παρόδους ιδιοκτήτες ή τους φορείς εκτέλεσης εργασιών, που είναι υπόχρεοι ανάλογα με την περίπτωση σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την είσπραξη των Δημοσίων Εσόδων. 4.3. Στις περιπτώσεις του προηγούμενου εδαφίου η δαπάνη που αναλογεί σε κάθε παρόδιο ακίνητο υπολογίζεται από τον οικείο Ο.Τ.Α. ή το Δημόσιο με βάση το μήκος του προσώπου που έχει στη ρυμοτομική γραμμή και την τιμή του τρέχοντος μέτρου που έχει η σχετική δαπάνη».

με αναπηρίες. Η υιοθέτηση της αντίθετης αντίληψης, υπό την επίκληση της παρεχομένης από τον Κτιριοδομικό Κανονισμό ανάλογης ευχέρειας¹³⁶ της Δημοτικής Αρχής - οδηγούσα στην επί μακρόν διατήρηση ή διαιώνιση της κατάστασης- δεν επιδοκιμάζεται από τη συνταγματική έννομη τάξη και ειδικότερα αντίκειται στην απορρέουσα ευθέως από το Σύνταγμα διοικητική υποχρέωση για τη λήψη μέτρων προστασίας του δικαιώματος της προσωπικότητας και της αναπηρίας και του αναγνωριζόμενου δικαιώματος των ατόμων με αναπηρίες να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας. [Σημειώνεται εν προκειμένω ότι η ανωτέρω κανονιστική διάταξη, δια της οποίας επιφορτίζονται, ουσιαστικά, οι παρόδιοι ιδιοκτήτες¹³⁷ με τη μέριμνα για την προστασία δημοσίου συμφέροντος¹³⁸, ελέγχεται ως αμφιβόλου συνταγματικότητας, καθότι δεν υλοποιείται η προαναφερθείσα συνταγματική επιταγή, ιδίως αν ληφθεί υπόψη, αφενός μεν, ότι δεν έχουν θεσμοθετηθεί - ειδικές - ελεγκτικές και κυρωτικές διαδικασίες¹³⁹ ικανές να διασφαλίσουν την έγκαιρη και

¹³⁶ Παρά την ελαστικότητα της ανωτέρω διατάξεως του Κτιριοδομικού Κανονισμού - η οποία καλλιεργεί, ενδεχομένως, σύγχυση ως προς τη διατήρηση ή μη της τελικής ευθύνης της διοίκησης - θα πρέπει να δεχθούμε ότι η δημοτική ή κοινοτική αρχή δεν δύναται να αποποιηθεί, σε κάθε περίπτωση, της τελικής ευθύνης για την εκπλήρωση των ουδόλως ή κακώς εκτελεσθεισών, υπό των υποχρέων, εργασιών ή για την πρόκληση ζημιών τρίτων (πεζών) από τυχόν κακοτεχνίες ή παραλείψεις κατά τη λήψη μέτρων προφύλαξης-πολλώ δε μάλλον όταν η φέρουσα την ευθύνη συντήρησης του πεζοδρομίου δημοτική ή κοινοτική αρχή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την προηγούμενη χορήγηση άδειας για οποιαδήποτε κατασκευή, ανακατασκευή ή εκσκαφή πεζοδρομίου. Η άποψη αυτή επιβάλλεται όχι μόνο από τη συνταγματική κατοχύρωση του δημοσίου δικαιώματος για την ορθή και ακώλυτη χρήση των δημόσιων κοινοχρήστων πραγμάτων αλλά και από τη θέσπιση δημοσίου δικαίου αξιώσεως, βάσει των αρ. 105-106 ΕισΝΑΚ, εκείνου που ζημιώθηκε, η οποία διαφορετικά θα κινδύνευε να αναχθεί σε ιδιωτικού δικαίου διαφορά, με βάση το αρ. 914 του ΑΚ μεταξύ αυτού και του τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου, έναντι του οποίου όμως δεν μπορεί να προταθεί, προκειμένου να διαπιστωθεί η παράλειψη, το τεκμήριο της μη επιμέλειας του υπόχρεου Δήμου ή Κοινότητας, το οποίο προκύπτει ευθέως από το πλέγμα των παραπάνω διατάξεων και επιβάλλεται από τον αντικειμενικό χαρακτήρα της αστικής ευθύνης του δημοσίου και των δημόσιων νομικών προσώπων [Η προβολή της αξιώσεως αποζημιώσεως μόνο έναντι του ιδιώτη θα συνεπάγεται άλλωστε και συχνά μειωμένες πιθανότητες ικανοποίησης της (βλ. υπ' αριθ. 3199/1989 απόφαση του ΔΠΡ ΘΕΣΣΑΛ)].

¹³⁷ Σύμφωνα με την παρ. 2 του αρ 24 της υπ' αρ. 3046/304/1989 αποφάσεως του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε «υπόχρεοι για την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση των πεζοδρομίων και των τεχνικών έργων που τα αποτελούν (κράσπεδα, ρείθρα, υπόστρωμα και επίστρωση ή επικάλυψη) είναι οι ιδιοκτήτες των παρόδιων ακινήτων μπροστά στα οποία βρίσκονται»

¹³⁸ Η εκτίμηση της λειτουργικότητας, της καταλληλότητας και της ασφάλειας των πεζοδρομίων ή η εκτίμηση του χρόνου και του τρόπου παρεμβάσεως προς θεραπεία ή ικανοποίηση των εκάστοτε αναφυσόμενων αναγκών και προτεραιοτήτων (πχ. ανακατασκευή ή συντήρηση των πεζοδρομίων) - ως κρίση άμεσα συνυφασμένη με τον ορθολογικό-βιώσιμο σχεδιασμό και την ποιότητα του οικιστικού/αστικού περιβάλλοντος - αποτελεί ουσιαστική εκτίμηση δημοσίου συμφέροντος, η οποία ανήκει στην αρμοδιότητα της διοίκησης. [Η υπηρετήρηση του δημοσίου συμφέροντος - ήτοι η διασφάλιση της απρόσκοπτης άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων - δεν είναι δυνατόν να επαφίεται στην κρίση ή στην ελεύθερη βούληση (προαίρεση) και ευαισθησία των ιδιωτών]

¹³⁹ Η απλή μνεία στον Κτιριοδομικό Κανονισμό περί απαιτήσεως εκδόσεως αδειας για την κατασκευή, ανακατασκευή ή εκσκαφή πεζοδρομίων δίχως την παράλληλη πρόβλεψη συγκεκριμένων ελεγκτικών-κυρωτικών διαδικασιών δεν διασφαλίζει την ορθή εφαρμογή και τήρηση των κανόνων του κτιριοδομικού δικαίου. [Εν ολίγοις ο διοικητικός έλεγχος, στον οποίον πρέπει να υπόκειται η κατασκευή των πεζοδρομίων, δεν υλοποιείται μόνο με την έκδοση σχετικής αδειας].

ορθή διεξαγωγή των συγκεκριμένων έργων, και αφετέρου, ότι καταλείπεται στην πλήρη διακριτική ευχέρεια¹⁴⁰ της διοίκησης η επιλογή του χρόνου ανάληψης «αναπληρωματικών», «διορθωτικών ή «αποκαταστατικών» ενεργειών/παρεμβάσεων επί κοινοχρήστου χώρου, ο οποίος πρέπει να φέρει, μάλιστα, ειδικώς διαμορφωμένες κατασκευές προς διευκόλυνση της κίνησης ατόμων με αναπηρίες].

Ε΄

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παράλειψη, σε ορισμένες περιπτώσεις, διεξαγωγής υπό των οργάνων της δημοτικής αρχής, κατά την εκτέλεση ή την παραλαβή έργων κατασκευής ή ανακατασκευής ή συντήρησης πεζοδρομίων, υπεύθυνου και επιμελούς ελέγχου όσον αφορά στην τήρηση, από μέρους των εργολάβων, των προβλεπόμενων εκ του νόμου ειδικών τεχνικών προδιαγραφών ή προτύπων - η τήρηση των προδιαγραφών εκλαμβάνεται ενδεχομένως ως τυπική ή διεκπεραιωτικού χαρακτήρα υποχρέωση και όχι ως λειτουργικός και δεσμευτικής ισχύος όρος δόμησης - η ενίοτε μη έγκαιρη διόρθωση ή αποκατάσταση υπό των αρμοδίων δημοτικών υπηρεσιών των κακοτεχνιών που διαπιστώνονται κατά τον τυχόν έλεγχο των εκτελούμενων από τρίτους ανάλογων έργων όπως επίσης η μη ιδιαίτερα αποτελεσματική αντιμετώπιση, υπό των οργάνων της Δημοτικής Αστυνομίας και της οικείας Δ/νσης Τροχαίας, του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης ή της αυθαίρετης κατάληψης πεζοδρομίων και πεζοδρόμων¹⁴¹ και η αφειδής - άνευ κριτηρίων¹⁴² - χορήγηση αδειών κατάληψης κοινοχρήστων χώρων φαλκιδεύουν ή ενίοτε αναιρούν το δικαίωμα ελεύθερης χρήσης των κοινοχρήστων χώρων και προσβάλλουν, συνακόλουθα, ουσιαδώς το δικαίωμα ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας. Συνεπεία της συρρικνώσεως και μετατροπής των πεζοδρομίων και πεζοδρόμων σε ιδιωτικούς χώρους ή συνεπεία της αποδόσεως ακατάλληλων και μη φιλικών στον χρήστη πεζοδρομίων¹⁴³ - και της μη διασφαλίσεως της άμεσης προσβασιμότητας τους¹⁴⁴ - ανατρέπεται η πρωταρχική

¹⁴⁰ Σύμφωνα με την παρ. 2.4 του αρ 24 της υπ' αρ. 3046/304/1989 αποφάσεως του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε «η κατασκευή, ανακατασκευή ή επισκευή των πεζοδρομίων, μπορεί να γίνεται από τον οικείο Ο.Τ.Α., σε βάρος και για λογαριασμό είτε των ιδιοκτητών των παρόδιων ακινήτων είτε φορέων εκτέλεσης έργων εφόσον αυτά δεν έχουν κατασκευασθεί ή επισκευασθεί ακόμα, ή δεν έχουν τηρηθεί οι προδιαγραφές που ισχύουν για την κατασκευή ή επισκευή τους».

¹⁴¹ Η τοποθέτηση μόνιμων εμποδίων και εγκαταστάσεων επί πεζοδρόμων συνιστά παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

¹⁴² Βλ. παρακάτω κεφ. Ε3.

¹⁴³ Συχνά παρατηρείται η χρήση από τους πεζούς του οδοστρώματος ή μέρους μόνο των πεζοδρομίων προς αποφυγή των κακοκατασκευασμένων ή επικίνδυνων τμημάτων τους.

¹⁴⁴ Ενδεικτικά αναφέρεται η μη επιβολή κυρώσεων στην περίπτωση σταθμεύσεως οχημάτων επί διαβάσεων πεζών.

συνθήκη για την πραγμάτωση του ανωτέρω δικαιώματος, ήτοι η συνεχής διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα τους.

Η μη επίδειξη της προσήκουσας ευαισθησίας για τα δικαιώματα των πεζών έρχεται σε αντίθεση με τις, συγκεντρώνουσες ευρεία κοινωνική συναίνεση, διεθνείς τάσεις και αρχές που αποτυπώνονται στην εγκριθείσα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο Χάρτα των Δικαιωμάτων των Πεζών¹⁴⁵ (1988), στη Διακήρυξη της Κοπεγχάγης (1996) και στο Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό περιβάλλον.

Η προάσπιση των δικαιωμάτων των πεζών έχει έντονη κοινωνική διάσταση, καθόσον ένα σημαντικό μέρος των χρηστών των πεζοδρομίων είναι πολίτες που δεν διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα απόκτησης ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτου¹⁴⁶ ή πολίτες που απέχουν ενσυνείδητα από τη χρήση του, όπως επίσης και άτομα που χρήζουν ιδιαίτερης μέριμνας και προστασίας (ηλικιωμένοι, παιδιά, άτομα με αναπηρίες). Στην περίπτωση δε των ατόμων με αναπηρίες, η ευαισθητοποίηση του διοικητικού μηχανισμού συνδέεται με την αναγνώριση ενός αυτοτελούς δικαιώματος για ισότιμη συμμετοχή στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας, στο πλαίσιο της επιβαλλόμενης κοινωνικής ενσωμάτωσης τους¹⁴⁷. Η απρόσκοπτη πρόσβαση των Ατόμων με αναπηρίες στην αγορά εργασίας και η κυκλοφορία στην πόλη προϋποθέτει την ανάληψη από το Κράτος της υποχρέωσης υλοποίησης όλων των αναγκαίων τεχνικών προδιαγραφών κατά την κατασκευή δρόμων, πεζοδρομίων, δημοσίων κτιρίων και μέσων μαζικής μεταφοράς. Αναντίρρητα, η ποιότητα της δημοκρατίας κρίνεται και από την ουσιαστική διασφάλιση των βασικών ατομικών δικαιωμάτων των εμποδιζομένων ατόμων προς αποτροπή του κοινωνικού αποκλεισμού τους.

Πέραν των ανωτέρω, η εικόνα των οδών και των πεζοδρομίων, - αναπόσπαστο

¹⁴⁵ Σύμφωνα με το κείμενο της ΕΧΔΠ «1). Ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιές περιβάλλον και να απολαμβάνει όσα προσφέρουν οι δημόσιοι χώροι, 2). Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει στα κέντρα των πόλεων και να μπορεί να προσπελάσει τα σημαντικότερα σημεία τους περπατώντας, 3). Τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν το δικαίωμα να απαιτούν από την πόλη να διευκολύνει την κοινωνική τους επαφή, 4). Για τα άτομα με ειδικές ανάγκες πρέπει να προβλεφθούν ρυθμίσεις που θα μεγιστοποιούν την ανεξαρτησία των μετακινήσεων τους, 5) Ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά για αυτόν όσο γίνεται πιο εκτεταμένων, και αποκλειστικών δικτύων κίνησης, σύντομων και ασφαλών...8) κάθε κράτος μέλος οφείλει να παράσχει πλήρη και κατανοητή πληροφόρηση ως προς τα δικαιώματα του πεζού και τις εναλλακτικές οικολογικές μορφές μετακίνησης του προς κάθε κατεύθυνση...».

¹⁴⁶ Υπολογίζεται ότι ένα ποσοστό της τάξεως του 40% των νοικοκυριών δεν διαθέτει αυτοκίνητο.

¹⁴⁷ Βάσει της συνταγματικής αρχής της ισότητας (αρ. 4 Σ) και λαμβανομένης υπόψη τόσο της κρατικής υποχρέωσης λήψης ειδικών μέτρων για την προστασία της αναπηρίας και του αντίστοιχου δικαιώματος των ΑμεΑ να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας (αρ. 21Σ), όσο και της νομοθετικής επιταγής (ν. 3304/05) για την εφαρμογή της ίσης μεταχείρισης προσώπων, ανεξαρτήτως αναπηρίας, στον τομέα της απασχόλησης και της εργασίας, δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση η κοινωνική περιθωριοποίηση, η παρακώλυση ή ακόμα και ο αποκλεισμός των ατόμων με αναπηρίες από τις καθημερινές δραστηριότητες. [Η Οδηγία 2000/78/ΕΚ (ν. 3304/2005), της οποίας ο Συνήγορος του Πολίτη είναι φορέας εφαρμογής εισάγει την έννοια των αναγκαίων προσαρμογών ούτως ώστε να μην υπάρχει διάκριση σε βάρος των ΑμεΑ].

τμήμα της συνολικής εικόνας του πολεοδομικού ιστού– αποτελεί ουσιώδη παράμετρο της αστικότητας του χώρου. Η λειτουργικότητα, η αισθητική και η ποιότητα των κοινόχρηστων χώρων συνδέεται, άλλωστε, άμεσα με τη φυσιογνωμία και την αναγνωρισιμότητα της πόλης και κυρίως με το επίπεδο της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Συνεπώς, η προσδοκώμενη αναβάθμιση της εικόνας της πόλης καθιστά επιτακτική την ανάγκη απόδοσης και διασφάλισης πεζοδρομίων πραγματικά φιλικών προς τους πεζούς και την ανάγκη, εν γένει, σχεδιασμού της πόλεως με γνώμονα τον πεζό.

ΣΤ'

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Λαμβανομένων υπόψη των διατυπωθεισών παρατηρήσεων, και ενόψει του διοικητικού διαλόγου που πρέπει να διεξαχθεί επί των αναφουομένων ζητημάτων υποβάλλονται στη Δημοτική Αρχή, ως ερέθισμα προβληματισμού, προτάσεις ικανές να συμβάλλουν στην αναβάθμιση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και στη διατήρηση του κοινόχρηστου χαρακτήρα τους. Ειδικότερα προτείνεται:

- Ο εκτεταμένος έλεγχος των αναπλασθέντων πεζοδρομίων και η άμεση άρση των υφιστάμενων κακοτεχνιών ή η σταδιακή - βάσει των νόμιμων προδιαγραφών -ανακατασκευή των πρώτων σε περίπτωση διαπιστώσεως ουσιωδών τεχνικών πλημμελειών.
- Η ολοκλήρωση της αναμόρφωσης των εντεταγμένων στο σχετικό τεχνικό πρόγραμμα ανάπλασης, πεζοδρομίων και η αναζήτηση πρόσφορου τρόπου σταδιακής αναβάθμισης των υπολοίπων προβληματικών πεζοδρομίων, προς αποκατάσταση της κατακερματισμένης αισθητικής της πόλης και διασφάλιση της στοιχειώδους ενότητας και συνοχής ενός αναπόσπαστου τμήματος του πολεοδομικού ιστού¹⁴⁸.
- Η διενέργεια τακτικών ελέγχων, από τα αρμόδια διοικητικά όργανα¹⁴⁹, προς εντοπισμό και αποκατάσταση των προκαλούμενων συνεπεία της έντονης, μαζικής και εκτεταμένης χρήσης, ζημιών/φθορών των πεζοδρομίων που αναιρούν την προσβασιμότητα τους¹⁵⁰.

¹⁴⁸ Διευκρινίζεται ότι η ανάγκη «σύγκλισης» των πεζοδρομίων ως προς την ποιότητα κατασκευής τους δεν συνεπάγεται αυτομάτως και την ανάγκη απόλυτης αισθητικής ομοιομορφίας τους.

¹⁴⁹ Πέραν της Δ/νσης Οδοποιίας, θα μπορούσε και η Δημοτική Αστυνομία να επιφορτισθεί με το έργο επίβλεψης της καλής κατάστασης των πεζοδρομίων.

¹⁵⁰ Η επίδειξη ιδιαίτερης μέριμνας για τη εν γένει διασφάλιση της λειτουργικότητας των πεζοδρομίων υπαγορεύεται και από το γεγονός ότι αυτά αποτελούν δημοσία κοινόχρηστα πράγματα υποκείμενα σε έντονη, μαζική και εκτεταμένη χρήση.

- Η διεξαγωγή εκτενών ελέγχων¹⁵¹ επί των εκτελούμενων, από ιδιώτες, έργων κατασκευής, επισκευής και συντήρησης πεζοδρομίων και η ενεργοποίηση της δημοτικής αρχής ολοκλήρωσης των εργασιών ή της αποκατάστασης των ανακουπτουσών κακοτεχνιών, σε περίπτωση συστηματικής αγνόησης, από τους υπευθύνους, των χορηγούμενων προθεσμιών συμμόρφωσης με τις σχετικές διοικητικές υποδείξεις.
- Η λήψη μέτρων για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης διάβασης των πεζοδρομίων από τους πεζούς και ειδικότερα από τα άτομα με αναπηρίες. Ενδεικτικά αναφέρονται: α) η διενέργεια εντατικών και εκτεταμένων ελέγχων όσον αφορά την τήρηση, από τους μικροπωλητές και τους ιδιοκτήτες εμπορικών επιχειρήσεων, περιπτέρων και καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, των όρων που προβλέπονται στις πράξεις καθορισμού θέσεων μικροπωλητών και στους κανονισμούς παραχώρησης κοινοχρήστων χώρων για την έκθεση εμπορευμάτων, τη χωροθέτηση περιπτέρων και την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων¹⁵²(η εμπέδωση του σχετικού ελέγχου δεν θα εξικνείται έως την εξέταση της τήρησης ή μη των ανωτέρω όρων αλλά θα εκτείνεται και στον εντοπισμό των καταστημάτων που εκθέτουν παρανόμως τα εμπορεύματα τους εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου -όπως αυτό ορίζεται από το π.δ. 567/1989 – ή σε πεζοδρομημένες εκτάσεις και περιοχές, όπου έχουν εκδοθεί ειδικά π.δ. χρήσεων γης, τα οποία απαγορεύουν την επέκταση των καταστημάτων με την τοποθέτηση των εμπορευμάτων τους επί των πεζοδρομίων¹⁵³. Προσθέτως, θα πρέπει να εξετάζεται με ιδιαίτερη επιμέλεια, υπό των αρμοδίων οργάνων, αν η τοποθέτηση σκιάστρων και λοιπών λειτουργικών ή διακοσμητικών στοιχείων, που εξυπηρετούν καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, έχει συντελεσθεί βάσει σχετικής αδείας, καθώς και αν τα ανωτέρω στοιχεία έχουν εγκατασταθεί εντός των ορίων του παραχωρηθέντος χώρου), β) η επιβολή των νόμιμων κυρώσεων σε βάρος των υπευθύνων σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστώνεται η αυθαίρετη χρήση κοινοχρήστων χώρων ή η παράβαση των όρων που διαλαμβάνονται στις άδειες κατάληψης κοινοχρήστου χώρου¹⁵⁴, γ) η μη

¹⁵¹ Κατά την επόπτευση της κατασκευής των πεζοδρομίων θα πρέπει να ελέγχονται ιδίως οι προβλεπόμενες προδιαγραφές όσον αφορά το είδος των υλικών επίστρωσης.

¹⁵² Βλ. ΠΔΣ (Πράξη Δημοτικού Συμβουλίου) 2170/9-11-2000 και ΠΔΣ 2701/22-12-2000.

¹⁵³ Σύμφωνα με τη διάταξη του αρ. 1 του ν. 2323/1995 δεν επιτρέπεται επίσης η παραχώρηση χώρων κειμένων εντός του εμπορικού κέντρου για την άσκηση υπαίθριας στάσιμης εμπορικής δραστηριότητας. Συνεπώς κατά τη διενέργεια του σχετικού ελέγχου θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η εν λόγω απαγόρευση.

¹⁵⁴ Σύμφωνα με την παρ. 4 της ΠΔΣ 2701/22-12-2000, στις περιπτώσεις αυτές καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου με απόφαση του Δημάρχου εκτός από το αναλογούν τέλος και χρηματικό πρόστιμο διπλάσιο προς το αναλογούν τέλος ανεξάρτητα από το διάστημα της αυθαίρετης χρήσης. Με όμοια απόφαση επιβάλλεται πρόστιμο σε βάρος εκείνου που κάνει αυθαίρετη χρήση του χώρου, του οποίου η παραχώρηση της χρήσης δεν έχει επιτραπεί, ίσο με το τριπλάσιο κατά τ.μ. ποσού που καθορίσθηκε με απόφαση του οικείου συμβουλίου για τους χώρους για τους οποίους έχει επιτραπεί η παραχώρηση της χρήσης σύμφωνα και με τις διατάξεις του ν. 1828/1989.

ανανέωση των αδειών κατάληψης κοινοχρήστων χώρων ή η ανάκληση των αδειών λειτουργίας των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, σε περίπτωση υποτροπής, κατόπιν επιβολής των νόμιμων κυρώσεων, του αυθαιρέτως καταλαμβάνοντος κοινόχρηστο χώρο προς εξυπηρέτηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας¹⁵⁵, δ) ο καθορισμός, στους κανονισμούς έκδοσης αδειών κατάληψης κοινοχρήστων χώρων προς ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, του ελάχιστου ελεύθερου πλάτους πεζοδρομίου¹⁵⁶ –λαμβάνομένων υπόψη και των περιορισμών που καθορίστηκαν με την υπ' αρ. 52488/16-11-2001 απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.– πέραν του οποίου θα είναι δυνατή η παραχώρηση επιφάνειας πεζοδρομίου για την εξυπηρέτηση της ανωτέρω χρήσεως, ε) η μη εξάντληση, υπό της δημοτικής αρχής, κατά την εφαρμογή της διατάξεως της παρ. 5 του άρθρου 13 του από 24-9/20-10-1958 β.δ, του προβλεπόμενου ποσοστού κατάληψης πλατειών από καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και η πρόταξη ως προτεραιότητας της διαφύλαξης της ελεύθερης χρήσης του εν λόγω - μείζονος σημασίας - αστικού κοινοχρήστου χώρου, στ) η επανεξέταση από τη δημοτική αρχή, κατά την ανανέωση αδειών ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων επί πεζοδρομίων, των παραμέτρων βάσει των οποίων αυτές χορηγήθηκαν και η εκτίμηση της ανάγκης αναπροσαρμογής (μείωσης) του ποσοστού της χρησιμοποιούμενης, βάσει της προγενέστερης άδειας, σχετικής επιφάνειας κοινοχρήστου χώρου¹⁵⁷, κατ' εκτίμηση και των τυχόν μεταβαλλόμενων δεδομένων (πχ. πρόσθετη επιβάρυνση των πεζοδρομίων, πεζοδρόμων και πλατειών με στοιχεία αστικού εξοπλισμού), ζ) η λήψη υπόψη από τη δημοτική αρχή - κατά τη διατύπωση γνώμης σχετικά με την προσήκουσα¹⁵⁸ χωροθέτηση επί πεζοδρομίων υπέργειων δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφελείας - ή από την ΕΠΑΕ - κατά την έγκριση των υποβαλλομένων μελετών και σχεδίων κατασκευής των έργων- των ήδη υφισταμένων κατασκευών ή εγκαταστάσεων¹⁵⁹ (στύλων ΔΕΗ, κολονών φωτισμού, καλωδίων τρόλεϊ, ΚΑΦΑΟ, σηματοδοτών, πινακίδων

¹⁵⁵ Η δημοτική αρχή πρέπει να συνεκτιμά κατά την επιβολή των νόμιμων κυρώσεων τη βαρύτητα της παράβασης και τις ιδιαίτερες περιστάσεις της συγκεκριμένης περίπτωσης.

¹⁵⁶ Όπως ορίζεται στο πλαίσιο της υπ' αριθ. 2170/9-11-2000 ΠΔΣ («Κανονισμός εμπορευμάτων») δεν είναι επιτρεπτή η χορήγηση άδειας κατάληψης κοινοχρήστου χώρου για τοποθέτηση ή έκθεση εμπορευμάτων, εφόσον το πλάτος των πεζοδρομίων είναι κάτω των τριών (3) μέτρων. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι κατά τη διαδικασία έκδοσης αδειών κατάληψης κοινοχρήστων χώρων προς ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, δεν προβλέπεται στον σχετικό κανονισμό αντίστοιχος όρος, με αποτέλεσμα να προσβάλλεται ουσιαστικά το δικαίωμα στην κοινή χρήση στις περιπτώσεις χορηγήσεως ανάλογων αδειών επί πεζοδρομίων περιορισμένου πλάτους.

¹⁵⁷ Η επίδειξη ιδιαίτερης επιμέλειας κατά τη διαδικασία ανανέωσης αδειών κατάληψης κοινοχρήστων χώρων και δη η επανεκτίμηση τυχόν υποβάθμισης ή κατάρτησης του κοινοχρήστου χαρακτήρα των πεζοδρομίων και πεζοδρόμων αποκτά ιδιαίτερη σημασία, λαμβανομένης υπόψη της ανεπάρκειας και της ελαστικότητας του νομοθετικού πλαισίου.

¹⁵⁸ Διευκρινίζεται ότι ως προσήκουσα θεωρείται η θέση που δεν θα παρεμποδίζει την κίνηση των πεζών.

¹⁵⁹ Οίκοθεν νοείται ότι η σχετική υπόδειξη αναφέρεται και στην περίπτωση κατά την οποία η οικεία τεχνική υπηρεσία των ΟΤΑ επιλαμβάνεται της εγκρίσεως των υποβαλλόμενων μελετών κατασκευής λοιπών έργων επί κοινοχρήστων χώρων.

σήμανσης, διαφημιστικών πινακίδων ή εγκαταστάσεων για την τοποθέτηση διαφημιστικών αφισών, στάσεων λεωφορείων, κουβουκλίων φρουρών ή υπευθύνων κίνησης λεωφορείων, κάδων απορριμμάτων, ζαρντινιέρων, γλαστρών, κ.λπ) η) ο καθορισμός, δια πράξεως του δημοτικού συμβουλίου, των προδιαγραφών που πρέπει να πληρούν οι πάγκοι των εφημεριδοπωλών,¹⁶⁰ θ) ο καθορισμός μέτρων ασφαλούς διέλευσης των πεζών σε περίπτωση τομής ή εκσκαφής πεζοδρομίου για την εκτέλεση τεχνικών έργων [Προτείνεται η τροποποίηση στην ανωτέρω κατεύθυνση της εκδοθείσας από τη δημοτική αρχή κανονιστικής διατάξεως χορηγήσεως αδειών τομών], ι) η εφαρμογή του εδ. γ' του αρ. 2¹⁶¹ της υπ' αριθ. 52488/2002 αποφάσεως του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όχι επ' ωφελεία της επιχειρηματικής δραστηριότητας¹⁶².

- Η παράλληλη εξέταση, κατά την εκτέλεση έργων ανάπλασης πεζοδρομίων, της προοπτικής συνδυασμένης ανανέωσης του αστικού εξοπλισμού τους (φωτισμός, φύτευση, διελεύσεις και εγκαταστάσεις δικτύων κοινής ωφελείας, σηματοδότες, σήμανση, τηλεφωνικοί θάλαμοι, στάσεις λεωφορείων και ταξί, διαφημιστικές πινακίδες, κ.λπ.) και η περιοδική αναθεώρηση εν γένει των στρατηγικών μέσων και μεθόδων διαχείρισης της αστικής πραγματικότητας στην κατεύθυνση της διαμόρφωσης μιας ελκυστικότερης εικόνας της πόλης, ικανής να συνεισφέρει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην ενεργοποίηση της πραγματικής και ουσιαστικής συμμετοχής των πολιτών στις καθημερινές δραστηριότητες που εκτυλίσσονται στον αστικό ιστό.

Πέραν των ανωτέρω προτάσεων που άπτονται της αρμοδιότητας της δημοτικής αρχής, ο ΣτΠ κρίνει ότι θα συμβάλλει ουσιαστικά στη διαφύλαξη του κοινοχρήστου χαρακτήρα των πεζοδρομίων και στην αποτροπή επαναλήψεως στο μέλλον παρόμοιων μορφών κακοδιοίκησης η ευρύτερη αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου, η υιοθέτηση ορθολογικών και λειτουργικών κυκλοφοριακών-διαχειριστικών μέτρων και η επαναχάραξη της πολιτικής στάθμευσης. Ειδικότερα προτείνεται:

¹⁶⁰ Προτείνεται η αντικατάσταση των υφιστάμενων πάγκων με καλαίσθητα και περιορισμένων διαστάσεων κιόσκια.

¹⁶¹ Σύμφωνα με την ανωτέρω διάταξη «ξε όλους τους κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (πεζόδρομοι), επιβάλλεται ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ με απαραίτητο ελάχιστο πλάτος 1,50 μ ελεύθερο από κάθε είδους εμπόδιο, που χρησιμοποιείται για τη συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιση κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Οποιαδήποτε εξυπηρέτηση (σήμανση, φύτευση, αστικός εξοπλισμός κλπ) τοποθετείται υποχρεωτικά εκτός της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ. Κατ' εξαίρεση για περιπτώσεις υφιστάμενων αστικών πεζοδρομίων το πλάτος της ζώνης αυτής είναι δυνατόν να μειωθεί στα 0,90 μ ή στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων πλάτους <0,90 μ να καταλάβει όλο το πλάτος του πεζοδρομίου».

¹⁶² Η μείωση του πλάτους της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών θα επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες προβάλλει ως η μόνη και αναπόφευκτη - τεχνικά - λύση για την τοποθέτηση των αναγκαίων πινακίδων σήμανσης ή των απαραίτητων στοιχείων του αστικού εξοπλισμού. [Δεν νοείται μείωση του πλάτους της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών για την έκθεση εμπορευμάτων ή την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων].

- Η καταρχάς ανάθεση της υποχρεώσεως επισκευής, συντήρησης και ανακατασκευής των πεζοδρομίων στη δημοτική αρχή, η οποία θα επιλαμβάνεται είτε αυτεπαγγέλτως – στο πλαίσιο τακτικών ελέγχων της κατάστασης πεζοδρομίων - είτε κατόπιν αναφορών-αιτήσεων πολιτών, σταθμίζοντας κάθε φορά την ιδιαιτερότητα και την επιτακτικότητα των ανακυπτουσών αναγκών¹⁶³.
- Η εξειδίκευση στον Κτιριοδομικό Κανονισμό, για την περίπτωση εκτελέσεως, από ιδιώτες, έργων κατασκευής, επισκευής ή συντήρησης πεζοδρομίων, της διαδικασίας αδειοδότησης. Ειδικότερα, κρίνεται σκόπιμη η πρόβλεψη περί προσδιορισμού στη χορηγηθείσα, από τις δημοτικές ή κοινοτικές αρχές, άδεια, - πέραν των παροδίων ιδιοκτητών, για λογαριασμό των οποίων εκτελείται το έργο – και του χρόνου διεξαγωγής των εργασιών. Οι αρμόδιες υπηρεσίες των ιδίων αρχών θα υποχρεούνται δε μετά την παρέλευση της ανατρεπτικής προθεσμίας - η οποία θα ορίζεται ρητώς άμα τη λήξει του χρόνου ισχύος της άδειας - να καταγράφουν¹⁶⁴ λεπτομερώς, στο πλαίσιο σχετικών εκθέσεων-μελετών, τις ουδόλως ή κακοτέχνως ή κατά διάφορο τρόπο εκτελεσθείσες εργασίες και να προβαίνουν στις ανάλογες εργασίες καταλογίζοντας τη σχετική δαπάνη σε βάρος των προσώπων που εκτελούν ή για λογαριασμό των οποίων εκτελείται το έργο. Παράλληλα, κρίνεται σκόπιμο να ορίζονται στον Κτιριοδομικό Κανονισμό τα όργανα τα οποία θα προβαίνουν στην άσκηση επιτόπιου ελέγχου της ορθής εκτέλεσης¹⁶⁵ του έργου όπως επίσης και οι διοικητικές κυρώσεις που θα επιβάλλονται σε βάρος των προσώπων τα οποία παρέλειψαν να εφαρμόσουν, κατά την εκτέλεση του έργου, τις νόμιμες προδιαγραφές ή παρέλειψαν να συμμορφωθούν εν γένει με τις νόμιμες υποδείξεις των υπηρεσιών¹⁶⁶.
- Η ενσωμάτωση στον Κτιριοδομικό Κανονισμό βασικών κανόνων χωροθέτησης του αστικού εξοπλισμού.[Έως ότου επέλθει η νομοθετική ρύθμιση του ζητήματος κρίνεται σκόπιμη η έκδοση, από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., εγκυκλίου δια της οποίας θα απευθύνονται σχετικές οδηγίες στις αρμόδιες υπηρεσίες –βλ. ανωτέρω στ. ζ'].

¹⁶³ Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση δεν θα αναιρεί τη δυνατότητα εκτελέσεως, από τρίτους (παρόδιους ιδιοκτήτες), ανάλογων έργων, εφόσον ζητηθεί, προηγουμένως, η χορήγηση σχετικής άδειας. Επίσης θα μπορούσε να προβλεφθεί ότι η αρμόδια δημοτική υπηρεσία – η οποία εκτιμά κάθε φορά την ανάγκη ανακατασκευής, επισκευής ή συντήρησης των πεζοδρομίων - θα συντάσσει, κατόπιν ελέγχου, τεχνική έκθεση, η οποία θα επιδίδεται στους παρόδιους ιδιοκτήτες μετά προσκλήσεως ανάληψης εκτελέσεως, εντός ρητώς ταχθείσης προθεσμίας, των σχετικών εργασιών. Σε περίπτωση μη ανταποκρίσεως των παροδίων στη σχετική πρόσκληση, η δημοτική αρχή διεξάγει εξ' ιδίας πρωτοβουλίας τις αναγκαίες εργασίες, καταλογίζοντας τις ανάλογες δαπάνες σε βάρος των πρώτων.

¹⁶⁴ Θεωρείται αυτονόητο ότι στη σχετική έκθεση θα εμφανίζονται και όσοι εκ των κληθέντων υποχρέων δεν συμμορφώθηκαν με τις υποχρεώσεις τους.

¹⁶⁵ Εννοείται η εποπτεία της τήρησης των νόμιμων προδιαγραφών.

¹⁶⁶ Παρότι η κατασκευή ή η ανακατασκευή πεζοδρομίου συνιστά δομικό έργο μικρής κλίμακας δεν θα ήταν άσκοπη η νομοθετική πρόβλεψη περί προηγούμενης απαιτήσεως, για την εκτέλεση ανάλογων εργασιών, καθορισμού επιβλέποντος, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την απόλυτη τήρηση των κατασκευαστικών προδιαγραφών - σημειωτέον ότι ο επιβλέπων θα αναφέρεται στην αίτηση για την έκδοση της σχετικής άδειας-.

- Η αναθεώρηση της διατάξεως του άρθρου 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού και ειδικότερα η πρόβλεψη της κατανομής του κόστους κατασκευής ή ανακατασκευής ή συντήρησης πεζοδρομίων σε όλους τους κατοίκους ενός Δήμου –ενδεχομένως οι παρόδιοι ιδιοκτήτες μπορούν να επιβαρύνονται κατά ένα μεγαλύτερο ποσοστό δοθέντος ότι η πραγματοποίηση ανάλογων έργων προσπορίζει σε αυτούς ιδιαίτερο, άμεσο και διαρκές όφελος¹⁶⁷.
- Η κατάργηση του εδ. γ' της παρ. 6 του αρ. 3 του ν. 1080/1980¹⁶⁸ και της παρ. 12¹⁶⁹ της ίδιας διατάξεως και η θέσπιση ρητής υποχρέωσης της δημοτικής ή κοινοτικής αρχής να εξετάζει, κατά την ανανέωση αδειών ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων επί πεζοδρομίων ή πλατειών, την επέλευση τυχόν μεταβολών της καταστάσεως των τελευταίων που υπαγορεύουν την ανάγκη αναπροσαρμογής (μείωσης) του ποσοστού της χρησιμοποιούμενης, βάσει της προγενέστερης αδειας, επιφανείας κοινοχρήστου χώρου.
- Η τροποποίηση της διατάξεως της παρ. 5 του άρθρου 13 του από 24-9/20-10-1958 β.δ. στην κατεύθυνση της θεσμοθέτησεως ιδιαίτερα περιορισμένου ποσοστού κατάληψης (χρήσης) επιφάνειας πλατείας από τραπεζοκαθίσματα καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος [Κρίνεται σκόπιμη, εν προκειμένω, η νομοθετική πρόβλεψη περί μη προσμετρήσεως κατά τον υπολογισμό του ανωτέρου ποσοστού της ήδη καταληφθείσης από κατασκευές ή της μη δυνάμενης να χρησιμοποιηθεί¹⁷⁰ επιφάνειας κοινοχρήστου χώρου].
- Η ανάθεση στην εγκρίνουσα τη μελέτη κατασκευής έργων επί πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων αρχή – ή σε έτερη διοικητική αρχή - της αρμοδιότητας ελέγχου εφαρμογής των όρων της εγκεκριμένης μελέτης.¹⁷¹

¹⁶⁷ Η πρακτική της κατανομής του κόστους αποκλειστικά στους παρόδιους ιδιοκτήτες εμφανίζει ούτως ή άλλως ορισμένα εγγενή προβλήματα κατά την εφαρμογή της [π.χ. δεν υπολογίζονται ουσιώδη κριτήρια όπως ο αριθμός των χρηστών, το μέγεθος και η θέση του οικοπέδου ή η χρήση του κτιρίου]. Επίσης, κατά τις αναπλάσεις πεζοδρομίων δεν γίνεται επιμερισμός του κόστους στους παρόδιους ιδιοκτήτες όσον αφορά το αναπλασθέν μέρος του πεζοδρομίου που αντιστοιχεί στην πρόσοψη των κτιρίων αυτών.

¹⁶⁸ Σύμφωνα με την ανωτέρω διάταξη «ο προσπιθέμενος να χρησιμοποιήσει τους κατά τας προηγούμενας παραγράφους κοινοχρήστους χώρους ή το υπέδαφος αυτών υποβάλλει, προς της χρήσεως, σχετικήν αίτησιν εις το οικείον δήμον ή κοινότητα.Προκειμένης χορηγήσεως της αδειας χρήσεως η αστυνομική αρχή εντός προθεσμίας δέκα πέντε (15) ημερών από της παραλαβής του σχετικού ερωτήματος του δήμου ή της κοινότητος, γνωματεύει εάν υφίσταται λόγος ασφαλείας της κυκλοφορίας πεζών ή τροχοφόρων επιβάλλοντες την μη χορήγησιν της αιτουμένης άδειας, οπότε δεν χορηγείται αυτή. Παρερχομένης απράκτου της προθεσμίας ταύτης, η άδεια χορηγείται και άνευ γνωματεύσεως της αστυνομικής αρχής». Η έγκριση πρέπει να παρέχεται μόνο με ρητή θετική πράξη, καθότι η σιωπηρή έγκριση δεν ανταποκρίνεται στις συνταγματικές επιταγές περί λήψης μέτρων προστασίας του δικαιώματος της προσωπικότητας και της αναπηρίας.

¹⁶⁹ Όπως ορίζεται στη σχετική διάταξη «η χορηγηθείσα άδεια χρήσεως κοινοχρήστου χώρου δύναται να ανανεούται τη αιτήσιν του ενδιαφερομένου υπό του δημάρχου ή προέδρου της κοινότητος, μη απαιτούμενης εκ νέου γνώμης της αστυνομικής αρχής».

¹⁷⁰ Τέτοια επιφάνεια θεωρείται επί παραδείγματι η διαμορφωμένη νησίδα πρασίνου ή ο χώρος δενδροφύτευσης και εγκατάστασης πιδάκων.

- Η εξειδίκευση στη διάταξη του εδ. γ' του αρ. 2 της υπ' αριθ. 52488/2002 αποφάσεως του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ των λόγων που επιτρέπουν - κατ' εξαίρεση - τη μείωση του πλάτους της ελεύθερης ζώνης όδευσης των υφιστάμενων αστικών πεζοδρομίων.
- Η ενεργοποίηση της διατάξεως της παρ. 3 του αρ. 48 του ΚΟΚ¹⁷² δια της εκδόσεως ανάλογης κανονιστικής αποφάσεως.
- Η θεσμοθέτηση συγκεκριμένου ποσοστού των καταβαλλομένων από τους ιδιοκτήτες καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος τελών χρήσης κοινοχρήστου χώρου, ως ποσοστού συμμετοχής των στις δαπάνες συντήρησης ή ανακατασκευής των πεζοδρομίων, ένεκα της συστηματικής και σχεδόν μόνιμης¹⁷³ χρήσης αυτών για την εξυπηρέτηση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας.
- Η ενσωμάτωση των Οδηγιών Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του Γραφείου Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σε σχετική υπουργική απόφαση.
- Η σύσταση συντονιστικού οργάνου των αρμοδίων υπηρεσιών με έργο τη συστηματική αξιολόγηση των εφαρμοζόμενων λύσεων, την επεξεργασία βελτιωτικών/διαρθρωτικών προτάσεων και την επικαιροποίηση του χωροταξικού-συγκοινωνιακού σχεδιασμού. [Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι όσον αφορά την κατασκευή υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων επιλαμβάνεται το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ενώ η κατασκευή και η λειτουργία σταθμών μετεπιβίβασης ανήκουν αντιστοίχως στην αρμοδιότητα της Αττικό Μετρό και της Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας (ΑΜΕΛ). Περαιτέρω, η αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης ανήκει εν μέρει στην Τροχαία και εν μέρει στη Δημοτική Αστυνομία, ενώ για τα έσοδα και την κατανομή τους αποφαίνονται τα υπουργεία Εσωτερικών και Οικονομικών].
- Ο συστηματικός έλεγχος της παράνομης στάθμευσης και της τήρησης του ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων, τόσο από τη Δημοτική Αστυνομία, όσο και από την οικεία Δ/νση Τροχαίας.
- Η λήψη πρόσφορων μέτρων για την απρόσκοπτη ροή της κυκλοφορίας σε περιπτώσεις έκτακτων γεγονότων.
- Η αναζήτηση χώρων προς διαμόρφωση ή κατασκευή δημόσιων σταθμών αυτοκινήτων όπως και η χωροθέτηση/εξασφάλιση στις παρυφές ή στην περίμετρο

¹⁷¹ Ιδιαίτερα κρίσιμος θεωρείται ο έλεγχος της τοποθέτησης ή μη της κατασκευής επί της προσδιορισθείσης θέσεως.

¹⁷² Στην ανωτέρω διάταξη ορίζεται ότι «αυτοί που ανεγείρουν οικοδομές μέσα σε κατοικημένες περιοχές ή εκτελούν άλλα έργα και καταλαμβάνουν ολόκληρο το πεζοδρόμιο μπροστά από την οικοδομή ή το έργο, υποχρεούνται να κατασκευάσουν πρόσθετο πεζοδρόμιο ή να πάρουν άλλα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής».

¹⁷³ Σε αρκετές περιπτώσεις, Καταστήματα Υγειονομικού Ενδιαφέροντος λειτουργούν επί μακρόν, με τη χορήγηση διαδοχικών αδειών κατάληψης κοινοχρήστων χώρων.

πεζοδρομημένων περιοχών θέσεων στάθμευσης ισάριθμων με αυτές που απόλλονται λόγω της πεζοδρόμησης.

- Η ενημέρωση και η ενεργοποίηση του ενδιαφέροντος των δημοτών (ευαισθητοποίηση) και των οργάνων της δημοτικής αστυνομίας για τα προβλήματα που δημιουργούνται σε βάρος των πεζών και ιδίως των ατόμων με αναπηρίες, εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης οχημάτων και της αυθαίρετης κατάληψης πεζοδρομίων.