

ΕΝΩΠΙΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΡΧΗΣ
ΕΞΩΔΙΚΗ ΟΧΛΗΣΗ, ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ, ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΚΑ'ΙΤΕΖΙΔΗ του Κυριάκου και της Σοφίας, συνταξιούχου, που κατοικεί στην Ξάνθη, οδός Διονυσίου Σολωμού 1, και με ΑΦΜ 051796022.

ΚΑΤΑ

Αστυνομικού Διευθυντή Ξάνθης, κύριο Πασχάλη Γιώρη

Κοινοποίηση:

1. Αξιότιμο κ. Εισαγγελέα Ξάνθης
2. Αξιότιμο κ. Δήμαρχο Ξάνθης
3. Αξιότιμους υποψηφίους Δημάρχους Ξάνθης

Όπως φυσικά γνωρίζετε, ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αφορά το βασικό νομοθέτημα που ρυθμίζει τη δημόσια κυκλοφορία, οδηγών και πεζών. Η τήρησή του παίζει σημαντικό ρόλο στην ομαλή κυκλοφορία και πρόσβαση όλων των πολιτών και ιδιαίτερα των πολιτών που έχουν κάποια αναπηρία.

Όπως αναφέρει για παράδειγμα το άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ., απαγορεύεται η στάθμευση οχημάτων σε σημεία που μπορεί να δημιουργείται κίνδυνος ή παρακώλυση κυκλοφορίας, όπως ακόμη σε σημεία που υπάρχουν απαγορευτικές πινακίδες, και πιο συγκεκριμένα βάσει της παρ. 2 εδ. στ. του άρθρου, σε θέσεις όπου υπάρχει κεκλιμένο επίπεδο (ράμπτα) διάβασης ΑμεΑ.

Το άρθρο 12 του Κ.Ο.Κ. αφορά ορισμένες γενικές διατάξεις σχετικά με την κατάληψη των πεζοδρομίων υπό συγκεκριμένες συνθήκες και υπό τον όρο πως θα υπάρξει σχετική ενημέρωση, ενώ το άρθρο 48 αναλύει ειδικότερα τις περιπτώσεις όπου επιτρέπεται η κατάληψη τμήματος οδού και πεζόδρομου, και η μη τήρησή του επιφέρει διοικητικό πρόστιμο 400 ευρώ.

Πιο συγκεκριμένα, συμπεριλαμβάνοντας τους ανθρώπους με αναπηρίες, το άρθρο 7α ορίζει με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων 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 Αναπηρίες (ΑμεΑ). 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 Δημόσιων Έργων.

Στην πόλη της Ξάνθης, η έκταση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης είναι καθημερινά εμφανής, πραγματοποιώντας ένα ολιγόλεπτο οδοιπορικό. Οδηγοί, επαγγελματίες και μη, παρκάρουν επάνω σε πεζοδρόμια, ράμπες, οδηγούς όδευσης τυφλών, εισόδους και εξόδους, κάνοντας την μετακίνηση και την ελεύθερη κυκλοφορία κάθε πολίτη δύσκολη, ενώ για τους ανθρώπους με αναπηρίες, πολλές φορές αδύνατη.

Η επιβολή του νόμου όσον αφορά τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τη στάθμευση οχημάτων, ανήκει στις δέσμιες αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας ως διοικητικό όργανο, κατά το άρθρο 2 παρ. 12, το άρθρο 34 του Ν. 2696/1999, και του 57Α του ΚΟΚ (Προεδρικό Διάταγμα 23/2002- ΦΕΚ 19/Α/7-2-2002). Αν και ο νόμος παρουσιάζει κενά, το πρόβλημα δεν αφορά τόσο στην ίδια τη νομοθέτηση, αλλά στην εφαρμογή των νόμων από τους πολίτες, και στην επιβολή τους από την Αστυνομία και την Τροχαία.

Ονομάζομαι Λάμπης Καϊτετζίδης, γεννήθηκα το 1962, είμαι απόφοιτος τεχνικής σχολής ηλεκτρολόγων και αυτοδίδακτος διακοσμητής. Έχω υποστεί χημικό έγκαυμα εξ ασβέστου άμφω το έτος 1979 με αποτέλεσμα την αμφοτερόπλευρη θόλωση του κερατοειδούς και ρίκνωση του επιπεφυκότα. Έπειτα από αρκετές επεμβάσεις και αρκετές επιπλοκές, από το 2012 η όρασή μου μειώθηκε σε αντίληψη φωτός και σήμερα δεν βλέπω καθόλου. Χρήζω δε συνεχούς συνοδείας, βοήθειας και συμπαράστασης άλλου ατόμου, ενώ η κατάστασή μου είναι μη ιατή και μη αναστρέψιμη. Έχω δε κριθεί από την αρμόδια επιτροπή ΚΕΠΑ Νομού Ξάνθης με ποσοστό αναπηρίας 95% εφ' όρου ζωής, ως ολικά τυφλός και στους δύο οφθαλμούς, η πάθησή μου είναι μη ιατή και μη αναστρέψιμη.

Όπως γίνεται αντιληπτό η τύφλωση μου δεν υφίσταται εκ γενετής. Γνωρίζω πως είναι να βλέπεις, και γνωρίζω τον τρόπο που σκέφτεται κανείς όταν είναι αρτιμελής και δεν έχει

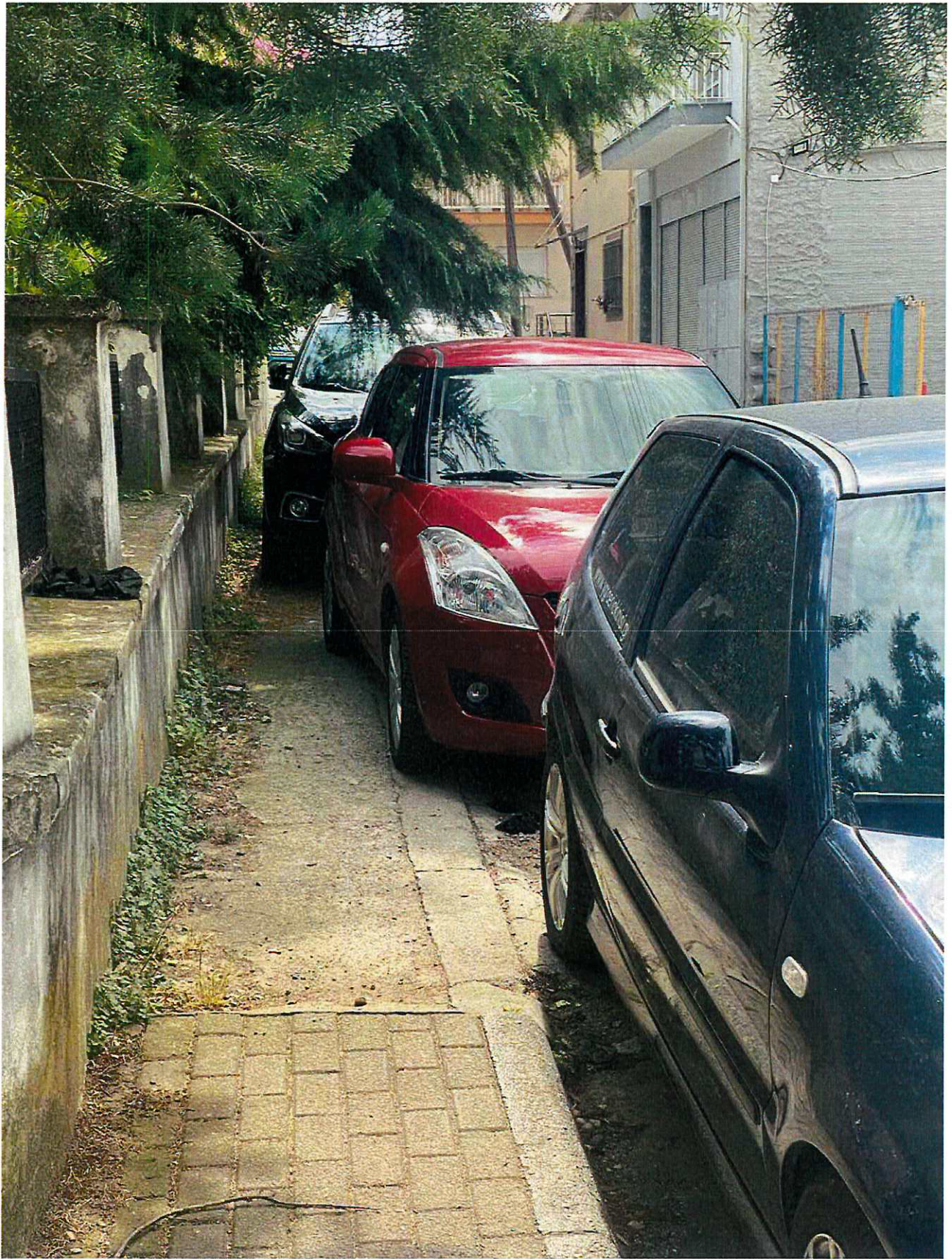
κάποια αναπηρία. Ζω στην πόλη της Ξάνθης 60 χρόνια, όμως τα τελευταία 10 η καθημερινότητα μου δεν έχει καμία σχέση με αυτήν που είχα πριν. Είμαι ένας άνθρωπος δραστήριος, με μεγάλη δημιουργικότητα. Διατηρώ το "Studio Italos", μια επιχείρηση την οποία δημιούργησα το 1984, τρία έτη μετά το ατύχημα, η οποία λειτουργεί έως σήμερα. Ακόμη, έχω υπάρξει μέλος και διοικητικό στέλεχος αθλητικών σωματείων και πολιτιστικών συλλόγων, και τα τελευταία έτη διατηρώ τον ραδιοφωνικό σταθμό Tyflos.gr. Με τη σύζυγο μου Άννα έχουμε αποκτήσει δύο παιδιά, την Βικτώρια και τον Κυριάκο.

Σε προσωπικό επίπεδο, η αναπηρία μου άλλαξε πολλά πράγματα στη ζωή μου, ωστόσο ποτέ δεν ήταν κάτι που με περιόρισε στο να ασχοληθώ με ενδιαφέροντα που αγαπώ, στο να έχω μια οικογένεια, στο να μπορώ να αυτοεξυπηρετούμαι και στο να δημιουργώ. Αυτό που με περιόρισε είναι η στάση της Πολιτείας απέναντι μου με την ανύπαρκτη προσβασιμότητα σε απλά καθημερινά πράγματα, όπως είναι μια βόλτα στην πόλη, ή ακόμη το να κατέβω από το σπίτι μου ως το επόμενο τετράγωνο για να πετάξω τα σκουπίδια. Μια τόσο απλή, ανούσια δραστηριότητα είναι για εμένα γολγοθάς από την ώρα που θα πατήσω το πόδι μου έξω από την πόρτα του σπιτιού μου.

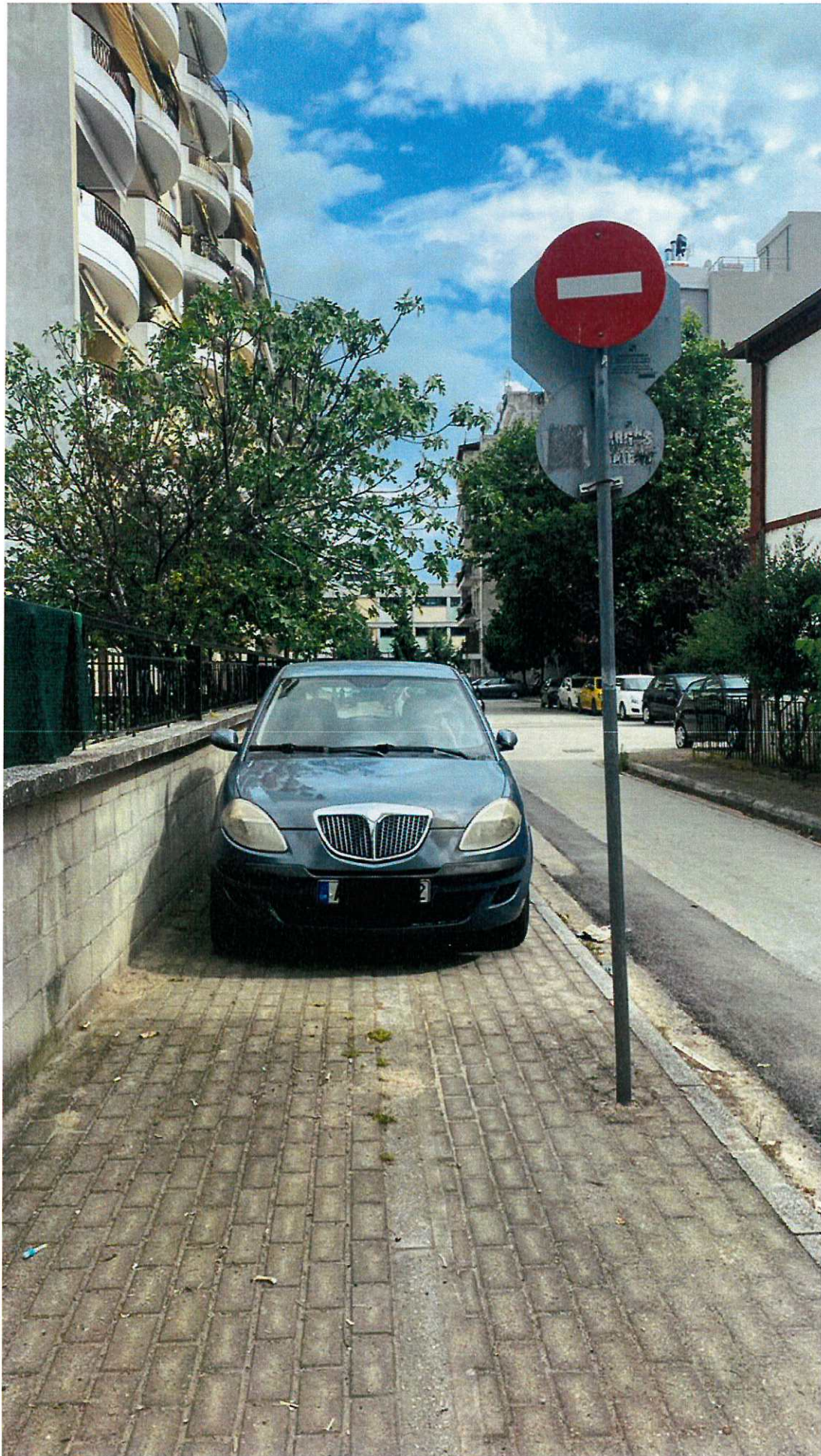
Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τέσσερα αυτοκίνητα τα οποία παρκάρουν καθημερινά, ολόκληρα επάνω στο πεζοδρόμιο, ακριβώς δεξιά μόλις εξέρχεσαι από την πολυκατοικία μου. Αυτό το φαινόμενο έχει παγιωθεί εδώ και πολύ καιρό, και παρά το γεγονός πως είναι παράνομο, υπάρχει ένας άτυπος κανόνας πως είναι οι θέσεις στάθμευσής τους. Αμέτρητες φορές προσπαθώντας να το διασχίσω έχω πέσει επάνω σε κάποιο αυτοκίνητο. Ακόμη πιο λυπηρό είναι το γεγονός πως όλοι γνωρίζουν πως στην γειτονιά υπάρχουν άτομα με αναπηρίες, συμπεριλαμβανομένου εμού (όχι πως εάν δεν υπήρχαμε η κατάσταση θα δικαιολογούταν).











Αυτό που ο κόσμος δεν μπορεί να αντιληφθεί είναι πως η καθημερινότητα μου αυτή, μπορεί αύριο να είναι δική του. Η έννοια του κόσμου χωρά μέσα της το κράτος, τους Δήμους, την Αστυνομία, την Τροχαία, και τον κάθε πολίτη ανεξαιρέτως.

Αν και η πόλη της Ξάνθης είναι συμπαγής σχετικά με τον πληθυσμό της, με μικρές αποστάσεις που καλύπτονται εύκολα με βάδισμα ή έστω με ποδηλασία, η προτεραιότητα δίνεται στην κίνηση των αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών και όχι στην κίνηση και παραμονή των ανθρώπων.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία θα πρέπει τα πεζοδρόμια, για λόγους κίνησης ατόμων με αναπηρίες, να έχουν ελεύθερο πλάτος διέλευσης 1,50 μέτρο που αντιστοιχεί σε πλάτος πεζοδρομίου πάνω από 2,00 μέτρα. Όμως και αυτό το πλάτος που προβλέπει η ανεπαρκής νομοθεσία τηρείται σε ελάχιστα σημεία της πόλης. Οι αυθαιρεσίες που σημειώνονται καθημερινά σ' αυτά τα στενά πεζοδρόμια είναι αμέτρητες: κάδοι σκουπιδιών, περίπτερα, στύλοι κλπ. που τοποθετούνται ανεξέλεγκτα πάνω σε πεζοδρόμια και σημεία διαβάσεων. Τις περισσότερες φορές οι είσοδοι των γκαράζ γίνονται κακότεχνα και καταστρέφουν την προσβασιμότητα του πεζοδρομίου. Η νομοθεσία δεν τηρείται ούτε και κατά την περίοδο κατασκευής έργων, οπότε θα έπρεπε να κατασκευάζεται πρόσθετο πεζοδρόμιο για να μπορούν να κινούνται οι πεζοί με ασφάλεια. Όλα αυτά τα παρουσιάζει ως ένα βαθμό και το πόρισμα του Συνηγόρου του Πολίτη, χωρίς όμως να λαμβάνεται κανένα πρακτικό μέτρο.

Το μεγαλύτερο βέβαια πρόβλημα είναι η ανεξέλεγκτη στάθμευση αυτοκινήτων και μηχανών σε αυτούς τους ελάχιστους χώρους που έχουν απομείνει για την κίνηση των πεζών. Με το πρόσχημα μάλιστα της “ανεπάρκειας των χώρων στάθμευσης” πολλοί ελεύθεροι χώροι υποβαθμίζονται ή καταστρέφονται για να μετατραπούν σε χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων.

Έτσι το βάδισμα στην πόλη, αντί να αποτελεί μια ευχάριστη και υγιεινή δραστηριότητα, έχει γίνει μια δύσκολη υπόθεση. Σε ορισμένες περιοχές ή περιπτώσεις (π.χ. όταν βρέχει) η κίνηση των πεζών γίνεται τελείως αδύνατη ή εξαιρετικά επικίνδυνη. Αυτό ισχύει δυστυχώς κατ' εξοχήν για τις πιο ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού: υπερήλικες, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες, γονείς με καροτσάκια κλπ. Αυτά τα “εμποδιζόμενα άτομα”, που υπολογίζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ στο 50% περίπου του πληθυσμού, έχουν κυριολεκτικά

εκδιωχθεί με βίαιο τρόπο από τους δρόμους και έχουν χάσει πλέον την αυτονομία κίνησής τους. Γιατί όταν ένα αυτοκίνητο ή μία μοτοσικλέτα πετάει τον πεζό στο οδόστρωμα, με την αυθαίρετη κίνησή του στο ελάχιστο χώρο που έχει απομείνει για να κινείται με ασφάλεια, αυτό αποτελεί μια πράξη βίας. Το πρόβλημα αφορά δηλαδή στην άσκηση βίας με την ανοχή και την ενθάρρυνση του κράτους από τους οδηγούς των ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσικλετών προς τους πεζούς, δηλαδή τους κυκλοφοριακά αδύνατους.

Συνήθως το ζήτημα εμφανίζεται ως θέμα ποιότητας ζωής, στην πραγματικότητα όμως είναι πρόβλημα καταπάτησης ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Γιατί πράγματι, το ελληνικό κράτος καταπατά σήμερα βίαια και αυθαίρετα τα ανθρωπίνια δικαιώματα (το δικαίωμα του σεβασμού της ζωής και της ελεύθερης και ασφαλούς κινητικότητας) εκατομμυρίων πολιτών, που τα καταδικάζει με τον τρόπο αυτό σε ένα ιδιόμορφο καθεστώς κοινωνικού αποκλεισμού. Πρόκειται για μια μορφή βαρβαρότητας που προσβάλλει τον πολιτισμό μας και τις αξίες της κοινωνίας μας. Η κατάσταση αυτή προκαλεί θανάτους, τραυματισμούς, αλλά και μόνιμη ψυχολογική ένταση των πολιτών, πεζών και οδηγών.¹

Για τις μοτοσικλέτες καλλιεργείται ο μύθος ότι είναι "οικολογικό" μέσο μεταφοράς που καταλαμβάνει λιγότερο χώρο από τα αυτοκίνητα, ενώ στην πραγματικότητα καταλαμβάνουν διαφορετικό χώρο από τα αυτοκίνητα, δηλαδή, κυρίως, χώρο πεζών: Όπως μπορεί να παρατηρήσει ο καθένας, σταθμεύουν, αλλά και κινούνται, στα πεζοδρόμια (χρησιμοποιώντας μάλιστα τις ράμπες που έχουν κατασκευασθεί για αναπηρικά, παιδικά κλπ καροτσάκια) και στους πεζόδρομους (συχνά με μεγάλη ταχύτητα) και περιμένουν στους σηματοδότες στο χώρο της διάβασης των πεζών.²

Στην πόλη της Ξάνθης, τα άτομα με αναπηρίες, όπως εγώ, βιώνουν έντονα τον κοινωνικό αποκλεισμό λόγω της ανύπαρκτης πρόσβασης και προσβασιμότητας. Η αναπηρία του καθενός τον επηρεάζει αναλογικά με την αλληλεπίδραση του με το περιβάλλον στο οποίο ζει. Επί παραδείγματι, ένας χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου έχει μια φυσική αναπηρία, αλλά ουσιαστικά, ο παράγοντας που του εμποδίζει την ελεύθερη διακίνηση στην πόλη του δεν είναι αυτή καθαυτή η αναπηρία του, αλλά τα κατειλημμένα από παρανόμως σταθμευμένα οχήματα, πεζοδρόμια. Το μη προσβάσιμο δομημένο περιβάλλον είναι αυτό που τον τοποθετεί στο περιθώριο.

Τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης και προσβασιμότητας. Ως "πρόσβαση" νοούμε την παροχή δυνατότητας ισότιμης συμμετοχής σε όλα τα μέλη μίας

¹ <https://www.streetpanthers.gr/>

² <https://www.pezh.gr/>

κοινωνίας, χωρίς καμία διάκριση, σε όλο το φάσμα των κοινωνικών δραστηριοτήτων. Ως “προσβασιμότητα” νοούμε τα μέσα εκείνα που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση αυτόνομης, άνετης και ασφαλούς καθολικής πρόσβασης των μελών μιας κοινωνίας, ανεξαρτήτως.

Τα εμπόδια που μπορεί να συναντάνε στην καθημερινή τους ζωή τα άτομα με βλάβη, είναι πολλών ειδών:

Φυσικά εμπόδια, που αφορούν αντικείμενα σε δημόσιους χώρους ή χώρους εργασίας που είναι τοποθετημένα με τρόπο που δυσκολεύουν την κίνηση ή τον προσανατολισμό των ατόμων με αναπηρία, όπως κατεστραμμένα πεζοδρόμια ή απουσία αυτών, κολωνάκια, οδηγοί όδευσης που οδηγούν σε περίπτερα ή ακόμη και σε δέντρα, τα παρανόμως παρκαρισμένα αυτοκίνητα σε θέσεις ΑμεΑ, αφύλακτες τρύπες σε δρόμους κατά τη διάρκεια εργασιών, και άλλα.

Αρχιτεκτονικά εμπόδια, δηλαδή κτιριακές εγκαταστάσεις μη προσβάσιμες σε άτομα με αναπηρία εξαιτίας απουσίας ράμπας, ανελκυστήρα, τουαλετών εύκολης πρόσβασης, πάρκινγκ και άλλα.

Εμπόδια στην ενημέρωση και την επικοινωνία, με την απουσία του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού ή τεχνολογικού εξοπλισμού που επιτρέπει την ελεύθερη πρόσβαση σε όλους.

Αυτή η πραγματικότητα, είτε αποσιωπάται από τους περισσότερους είτε προτιμούν να μην την παραδέχονται γιατί, εάν το κάνουν, θα πρέπει να αναγνωρίσουν την καταφανή καταπάτηση όλων των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία, εξαιτίας του εχθρικού, σε όλες τις εκδοχές του, περιβάλλοντος.

Ίσως όμως είναι ευκολότερο ο καθένας να ταυτιστεί με άλλους πιθανούς ωφελούμενους της καθολικής προσβασιμότητας όπως είναι μια μητέρα με το καρότσι του βρέφους της, ένας άνθρωπος που κατόπιν ατυχήματος χρησιμοποιεί πατερίτσες για τη μετακίνησή του, ένας ηλικιωμένος ή ακόμα και ένας άνθρωπος που εργάζεται ως μεταφορέας, θα ωφεληθούν ακριβώς το ίδιο με έναν χειριστή αναπηρικού αμαξιδίου από την ράμπα σε ένα πεζοδρόμιο ή δημόσιο κτίριο.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ζητώ:

1. Να εφαρμοστεί ο νόμος βάσει του νομοθετικού πλαισίου που αφορά την παράνομη στάθμευση,
2. και ειδικότερα, να εκκενωθούν άμεσα, με ενέργειες των οργάνων της Αστυνομίας, όπου είστε διευθυντής, από τα παρανόμως παρκαρισμένα οχήματα τα πεζοδρόμια, προκειμένου αυτά να χρησιμοποιούνται με ασφάλεια σύμφωνα με το σκοπό που κατασκευάστηκαν,
3. και να διενεργείτε εφεξής τακτικές περιπολίες, προκειμένου να ανατραπεί η παγιωθείσα παράνομη συμπεριφορά των οδηγών μόνιμα και όχι για παροδικό διάστημα.

Αρμόδιος δικαστικός επιμελητής, με την επιφύλαξη κάθε νομίμου δικαιώματος μου, να επιδώσει νόμιμα την παρούσα προς τον Διευθυντή της Αστυνομίας κύριο Γιώρη Πασχάλη προς γνώση του και για τις νόμιμες συνέπειες αντιγράφοντας την παρούσα στην έκθεση επίδοσης.

Ξάνθη 4/7/2023

Ο εξώδικως δηλών

