

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα Άτομα με Αναπηρίες αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων των πόλεών μας. Παρά το γεγονός αυτό όμως αντιμετωπίζουν συχνά δυσκολίες στη ζωή τους μέσα σε αυτές.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι ο εντοπισμός των προβλημάτων τους, και ο εντοπισμός πιθανών λύσεων και προτάσεων, για τον σχεδιασμό φιλόξενων πόλεων και προσβάσιμων από όλους τους πολίτες.

Αρχικά θα αναλυθεί ο όρος Α μεΑ και, αφού παρουσιαστεί η ισχύουσα διεθνής και ελληνική νομοθεσία για τα άτομα με αναπηρία και παρουσιαστούν τα αντίστοιχα προγράμματα και οι οργανώσεις που ασχολούνται με αυτό το θέμα, θα παρουσιαστούν τα προβλήματα και οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν σε διάφορους κοινόχρηστους χώρους. Μετα από τη διερεύνηση της συμμετοχής τους στον πολεοδομικό σχεδιασμό θα διατυπωθούν προτάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών στις πόλεις για τα ΑμεΑ σε επίπεδο κοινωνικής πρόνοιας.

Τέλος θα παρουσιαστούν τα συμπεράσματα της έρευνας και μέσω αυτών θα διατυπωθούν προτάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών στις πόλεις για τα ΑμεΑ, με έμφαση στην ενεργό συμμετοχή τους στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

ΛΕΞΕΙΣ- ΚΛΕΙΔΙΑ

Άτομα με Αναπηρίες: ονομάζονται τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια.

Να γίνει σαφές πως σύμφωνα με τον Γ.Μπαμπινιώτη, δεν υπάρχει ουσιώδης διαφορά ανάμεσα στους όρους ΑΜΕΑ και ΑμεΑ. Γενικά, πλέον αποδεκτός είναι ο όρος ΑμεΑ (Άτομα με Αναπηρίες), παρά ταύτα στις νομοθετικές διατάξεις συναντάται συχνά ο όρος ΑΜΕΑ (Άτομα με Ειδικές Ανάγκες).

Εμποδιζόμενα Άτομα: είναι τα άτομα με αναπηρίες, καθώς και τα άτομα με μειωμένες ικανότητες, δηλαδή τα άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας, οι έγκυες, τα προεφηβικά άτομα, τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες, όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οποιουδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ. (www.minenv.gr)

Ράμπα ή βατό κεκλιμένο επίπεδο: ονομάζεται κάθε επίπεδο που επιτρέπει την προσπέλαση ατόμων ή/και αμαξιδίων, συνδέοντας δύο διαφορετικής στάθμης επιφάνειες.

Αστικός Εξοπλισμός: είναι η πάσης φύσεως μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου, που αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση και υγιεινή όλων των χρηστών του.

SUMMARY

People with physical disabilities constitute an important percentage of residents of our cities. However, in spite of this fact they often face difficulties living in them.

This project's aim is to detect their problems and suggest possible solutions and proposals in order to plan hospitable and accessible cities for all citizens.

Firstly, the term AMEA (people with special needs) will be analyzed, and after the international and Greek legislation for people with physical disabilities is presented as well as the equivalent programs and organisations that deal with this subject, the problems and difficulties that they face in various communal spaces will be introduced. After the examination of their participation in the urban planning, proposals are going to be enunciated for the improvement of the city conditions considering the AMEA at the level of social welfare.

Finally, the conclusions of the research will be presented and through them proposals will be formulated for the improvement of conditions in the cities for the AMEA, with emphasis in their active participation in the urban planning.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο**

1.1 ΕΝΝΟΙΕΣ- ΟΡΙΣΜΟΙ.....7

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΩΝ Α.Μ.Ε.Α. ΣΤΗΝ
ΚΟΙΝΩΝΙΑ.....8

1.3 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ
ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΗΜΕΡΑ.....13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο**ΘΕΣΜΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ- ΑΡΧΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

2.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ Α.Μ.Ε.Α.....15

2.2 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ
ΑΝΑΠΗΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ.....16

2.3 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ.....18

2.4 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ.....22

2.5 ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ.....24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ.....29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο**Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ**

ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ.....	32
4.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	59
4.2 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ, Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ.....	63
4.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	66
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	73
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	75

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑμεΑ/ Α.Μ.Ε.Α. = Άτομα με Αναπηρίες/ Άτομα με Ειδικές Ανάγκες

ΓΟΚ = Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός

ΕΕ = Ευρωπαϊκή Ένωση

ΝΠΔΔ = Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου

ΝΠΙΔ = Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου

ΟΑΣΑ = Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας

ΟΗΕ = Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΟΣΕ = Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας

ΟΤΑ = Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΥΠΕΠΘ = Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων

ΥΠΕΧΩΔΕ = Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 ΕΝΝΟΙΕΣ- ΟΡΙΣΜΟΙ

Το θέμα της αστικής κινητικότητας των Ατόμων με Αναπηρίες επηρεάζει, άμεσα την ποιότητα ζωής τους. Η αύξηση των μετακινήσεων στα αστικά κέντρα και η ολοένα αυξανόμενη οικονομική δραστηριότητα η οποία λαμβάνει χώρα σε αυτά δημιουργεί πολλές αρνητικές συνέπειες στους κατοίκους με κινητικά προβλήματα. Τα μέτρα και οι πρακτικές της Αστικής κινητικότητας των Α με Α είτε αυτός είναι μόνιμος κάτοικος του αστικού περιβάλλοντος είτε επισκέπτης, είναι ελλιπή με αποτέλεσμα να τους εμποδίζει να κινηθούν αποδοτικά και με ασφάλεια στον αστικό ιστό.

Πρωταρχικός στόχος είναι να διασαφηνιστεί ο όρος το άτομου με αναπηρία αφού προσδιοριστούν οι κατηγορίες αναπήρων που περιλαμβάνονται σε αυτό το γενικό όρο θα διευκρινιστούν οι ιδιαίτερες ανάγκες κάθε κατηγορίας που πρέπει να ικανοποιούνται από το σχεδιασμό των πόλεων .

Σύμφωνα με ιατρικά κριτήρια, τα Άτομα με Αναπηρίες καθορίζονται από την ασθένεια ή τη φυσική κατάστασή τους. Ως αναπηρία ορίζεται οποιοσδήποτε περιορισμός ή έλλειψη δυνατότητας να εκτελεσθεί μια δραστηριότητα με τον τρόπο ή τα μέσα που θεωρούνται φυσιολογικά για έναν άνθρωπο. Η αναπηρία ορίζεται επίσης ως απώλεια ή ως περιορισμός των ευκαιριών να συμμετέχει ένα άτομο στην κανονική ζωή μιας κοινότητας σε ένα ίσο επίπεδο με άλλα άτομα λόγω των φυσικών και κοινωνικών εμποδίων. Άτομα με Αναπηρίες είναι τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια. Είναι τα άτομα με μόνιμη ανικανότητα όπως οι κινητικά ανάπηροι, οι τυφλοί και γενικά οι αμβλύωπες, οι κωφοί, όσοι έχουν δυσκολία στην αντίληψη, την επικοινωνία και την προσαρμογή και οι ασθενείς από αρτηριοσκλήρυνση, επιληψία, ανεπάρκεια νεφρού, ρευματικές παθήσεις, καρδιοπάθειες κλπ. (www.minenv.gr).

Ένας παρόμοιος ορισμός για τα Άτομα με Αναπήριες σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 1993 στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος HELIOS II, είναι ότι περιλαμβάνει τα άτομα με σοβαρές ανεπάρκειες, ανικανότητες ή μειονεξίες που οφείλονται σε σωματικές βλάβες, συμπεριλαμβανομένων των

αισθητηριακών βλαβών, είτε νοητικές- ή ψυχολογικές, οι οποίες περιορίζουν ή καθιστούν αδύνατη την εκτέλεση δραστηριότητας ή λειτουργίας που θεωρείται φυσιολογική για έναν άνθρωπο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996).

Μία έννοια που είναι ευρύτερη από αυτή του Ατόμου με αναπηρία, είναι αυτή του «εμποδιζόμενου ατόμου», δηλαδή του ατόμου που αντιμετωπίζει δυσκολίες στη μετακίνησή του μέσα στην πόλη. Εμποδιζόμενα άτομα είναι τα άτομα με αναπηρίες, καθώς και τα άτομα με μειωμένες ικανότητες δηλαδή τα άτομα της τρίτης ηλικίας, οι έγκυες, τα προεφηβικά άτομα, τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες, όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οιοδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ. (www.minenv.gr).

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΩΝ Α.Μ.Ε.Α. ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Κατά το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα δεν υπήρξε μέριμνα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες από την Πολιτεία. Οι αξίες του πολιτισμού εμπόδιζαν τις κοινωνίες να αποδεχτούν την ύπαρξη των ατόμων με «αναπηρίες» και γι' αυτό οι λύσεις που υιοθετούνταν ήταν η αδιαφορία, ο αποκλεισμός, και ο εγκλεισμός τους κάτω από συνθήκες απάνθρωπες.

Μετά το τέλος του 1^{ου} μισού του 20^{ου} αιώνα η κοινωνία άρχισε να εκδηλώνει μια πιο ανθρώπινη στάση.

Τότε αρχίζει να εκδηλώνεται ενδιαφέρον για συστηματική μελέτη, ταξινόμηση και επιστημονική - ανθρωπιστική αντιμετώπιση των ατόμων με αναπηρίες. Ωστόσο οι ιστορικές συνθήκες δεν ήταν ευνοϊκές.

Τα θλιβερά τους επακόλουθα φρέναραν την προσπάθεια αυτή (www.xkatsikas.gr). Μέσα σε μία περίοδο με ακανθώδη προβλήματα, τα στατιστικά στοιχεία που ανέδειξαν το διαμέτρημα του ζητήματος, καθυστέρησαν να αξιολογηθούν σωστά. Είναι ανάγκη να επισημανθεί ότι μέσα σε αυτά τα χρόνια, τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε αρκετές περιπτώσεις αναζητούσαν τη βοήθεια ειδικών. Πιο συγκεκριμένα οι γονείς τους βασανίζονταν από αισθήματα ενοχής, άγχους και αγωνίας για την τύχη του παιδιού και κατέφευγαν στη βοήθεια των ειδικών με δική τους πρωτοβουλία. Από την άλλη, εκδηλώθηκε μια ανάληψη πρωτοβουλιών από ιδιώτες με κίνητρα ιδιοτελή στην προσπάθειά τους να προβάλουν την προσωπικότητά τους και το ήθος στον ευρύτερο κοινωνικό χώρο με την ανθρωπιστική τους δραστηριοποίηση. Οπωσδήποτε σε αυτό το σημείο αξίζει να δοθεί προσοχή στο γεγονός, ότι από τους ιδιώτες που

ανέλαβαν την πρωτοβουλία να παρέχουν την αγωγή τους επειδή είχαν αποκτήσει ανάλογες εμπειρίες από την παραμονή τους στο εξωτερικό. Έτσι, το άμεσο αποτέλεσμα τους ήταν η δημιουργία ιδρυμάτων. Τα ιδρύματα αυτά στοχεύαν στην παροχή στα άτομα με φυσική υστέρηση ένα χώρο, διαμονής ενώ αργότερα και επαγγελματική κατάρτιση (Κ. Δαραής, www.auth.gr). Ουσιαστικά, ήταν κυρίως ενέργειες εγκλεισμού και κηδεμόνευσης των ατόμων με αναπηρίες. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 και της δεκαετίας του '70 οι πρόσφατα σχηματισμένες ομάδες των ατόμων με αναπηρίες άρχισαν να στηλιτεύουν τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπιζόνταν από την κοινωνία και επέκριναν την στάση ελεημοσύνης που εκείνη επιδείκνυε.

Αυτή η ιδεολογία χαρακτηρίζεται και ως ιδεολογία της προστασίας. Συγκεκριμένα πρεσβεύει ότι δεν είναι ρεαλιστικό τα ανάπηρα άτομα να ζουν μια κανονική ζωή, όπως οι μη ανάπηροι. Ενθαρρύνει αντίθετα την οργάνωσή των ατόμων με αναπηρία σε ομάδες ή οργανώσεις των αναπήρων έξω από την κοινωνία των «υγιών».

Οι ιδιώτες όμως και οι σύλλογοι με τις πρωτοβουλίες τους αποτέλεσαν τους πρωτεργάτες ανοίγοντας το δρόμο, που έστω αρκετά αργότερα οδήγησε στη θεσμοθέτηση της ειδικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Βέβαια το κίνητρο αυτής της ιδιωτικής πρωτοβουλίας δεν ήταν άλλο από το συναίσθημα της συμπονοιας και του οίκτου.

Επειδή στην κοινωνία δέσποζαν και δεσπόζουν, ακόμη και σήμερα οι αντίληψεις για την απομόνωση των αναπήρων και την μειονοτήτων γενικότερα, γι' αυτόν ακριβώς το λόγο παρεμποδιζόταν και εξακολουθεί να παρεμποδίζεται και η ένταξη των αναπήρων στο κοινωνικό σύνολο. Έτσι πολλά άτομα ανάπηρα μεγαλώνουν σε ιδρύματα. Τα περισσότερα από αυτά είναι χώροι προστασίας και συντήρησης –φιλανθρωπικά ιδρύματα που απομονώνουν τους τροφίμους από μια κανονική ζωή

Συλλήβδην όμως εκτιμάται ότι η ελληνική κοινωνία της προπολεμικής και μεταπολεμικής περιόδου δεν ήταν σε θέση να αποδεχτεί τα άτομα με ειδικές ανάγκες εξαιτίας του ψυχολογικού και οικονομικού της υπόβαθρου.

Επιπρόσθετα, η κοινωνική αντίδραση προς τους ανάπηρους αποτελεί στοιχείο λανθασμένης συνείδησης της κοινωνίας και μπορεί να εξηγηθεί σε επίπεδο αξιών. Οι αξίες ενός πολιτισμού δεν είναι στατικές, αλλάζουν με τις κοινωνικο-οικονομικο-πολιτικές συνθήκες και ακολουθούν ιστορική εξέλιξη. Ας θυμηθούμε τη στάση των αρχαίων Σπαρτιατών και τη μεσαιωνική αντίληψη ότι ο ανάπηρος πληρώνει κάποιες αμαρτίες. Η πρακτική μεταχείριση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην προπολεμική περίοδο, συμπεριλάμβανε την κλειστή τους προστασία, την ιδρυματική

περίθαλψη και την προαγωγή τους μέσα από την παροχή βασικών γνώσεων. Σταδιακά και βαθμιαία και υπό την επίρροια της συμπεριφοράς των χωρών του εξωτερικού, άρχισε να διαμορφώνεται ένα νέο ιδεολογικό πλαίσιο, με κατευθυντηρία ιδέα ισότιμη μεταχείριση αυτών των ατόμων σε συνάρτηση με τα υπόλοιπα μέλη μιας κοινωνίας. Έτσι άρχισε να διερευνάται ο προβληματισμός σχετικά με το κατά ποσο οι σωματικά ανάπηροι έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν στην ευρύτερη κοινωνία, με την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλιζόταν η δυνατότητα παροχής, για όσους τουλάχιστον μπορούσαν, ανώτερης μόρφωσης και αποτελεσματικής επαγγελματικής κατάρτισης (Κ. Δαραής, www.auth.gr). Στα χρόνια πριν από το ξέσπασμα του 1^{ου} παγκοσμίου πολέμου περιόδου, παρατηρείται κάποια μορφή μετεξέλιξης στη στάση της ελληνικής κοινωνίας απέναντι στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Δ. Στασινός, 1991).

Πρόκειται για μια δεύτερη άποψη η οποία συγκρούεται με την πρώτη, ακόμη και σήμερα στον ελλαδικό χώρο όσον αφορά στο γενικότερο θέμα της ένταξης και της αποκατάστασης των αναπήρων. Η άποψη αυτή πρεσβεύει ότι τα άτομα με αναπηρίες έχουν τη δυνατότητα, αν τους δοθεί η ευκαιρία φυσικά να ζουν μια κανονική ζωή.

Ο καταλληλότερος τρόπος με τον οποίο θα μπορούσε η πολιτεία να βοηθήσει τους ανάπηρους είναι να τους εντάξει στην παραγωγική διαδικασία.

Στα μέσα της δεκαετίας του '50, σημειώθηκε μια διαφοροποίηση όσον αφορά στην κοινωνική αντιμετώπιση των ατόμων με σωματική αναπηρία. Στην περίοδο μετά τον εμφύλιο πόλεμο, ως και τις αρχές της μεταπολίτευσης η δραστηριοποίηση υπέρ των ατόμων με σχηματικές αναπηρίες είχε ιδιωτικό χαρακτήρα. Όλες τις ευθύνες για πρωτοβουλίες επωμίζεται ο ιδιωτικός τομέας. Το κράτος περιορίστηκε απλά να παρέμβει με ορισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις που κινήθηκαν στο πνεύμα των διακηρύξεων. περιόρισε την παρέμβασή του στο επίπεδο ορισμένων νομοθετικών ρυθμίσεων, που κινήθηκαν στο πνεύμα των Διακηρύξεων του Ο.Η.Ε. για την ισοτιμία των ανθρώπων. Η αλλαγή στάσης που σημειώνεται μπορούσε να επιφέρει αυτόματα ριζική αλλαγή των κοινωνικών στάσεων προς τα άτομα με σωματική αναπηρία (Κ. Δαραής, www.auth.gr). Χαρακτηριστικό που σηματοδοτεί αυτή τη νέα περίοδο είναι η ίδρυση κλινικών και ιατροπαιδαγωγικών κέντρων, ενώ το 1956 ιδρύεται το Κέντρο Ψυχικής Υγιεινής (www.xkatsikas.gr).

Μέσα στη δεκαετία του 1960 η πρωτοβουλία ιδιωτών ή γονέων παιδιών με ειδικές ανάγκες κίνησαν τις διαδικασίες για την ίδρυση περίπου 30 ιδρύματων — σχολείων για παιδιά με ειδικές ανάγκες διαφόρων κατηγοριών. Το Κράτος παραμένει αμέτοχο,

αρκούμενο απλώς στην εποπτεία της λειτουργίας αυτών των ιδρυμάτων μέσω του Υπουργείου Κοινωνικής Πρόνοιας.

Αβίαστα λοιπόν οδηγείται κανείς στο συμπέρασμα ότι η συμπεριφορά προς τους σωματικά και νοητικά αναπήρους, στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1950 - '74, είχε μόνο μια έκφραση βασιζόταν κυρίως αυτή της κλειστής περίθαλψης, τακτικής που οδηγούσε ουσιαστικά στην κοινωνική τους απομόνωση και εξορία. Οι ανάπηροι θεωρούνται το μίasma της κοινωνίας και η πολιτεία για να προστατεύσει την εικόνα της ενθαρρύνει τη δημιουργία ιδρυμάτων όπου γκετοποιούνται τα ΑΜΕΑ , με σκοπό την απόκρυψη ατόμων με ειδικές ανάγκες από δημόσιους χώρους, για να μην αμαυρώνεται η αισθητική της κοινωνίας. Στην ίδρυση των ιδρυμάτων αυτών πρωτοστάτησε ο ιδιωτικός τομέας. Αξίζει να διευκρινιστεί ότι πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανέγερσή τους είχαν άτομα που είχαν σχέση συγγενική με τις ομάδες αυτές (Κ. Δαραής, www.auth.gr).

Μια τέτοια ανάληψη κοινωνία δεν ήταν δυνατό να ενδιαφερθεί για την εκπαίδευση των ΑΜΕΑ. Ως άμεσο επακόλουθο, τα ελάχιστα ειδικά εκπαιδευτήρια και ιδρύματα που υπάρχουν στην επικράτεια από το τέλος του εμφυλίου μέχρι και το τέλος της δικτατορίας δεν επαρκούν ούτε για να καλύψουν τις στοιχειώδεις ανάγκες.

Ωστόσο δεν μπορούμε να παραλείψουμε ότι θεωρητικά και η επίσημη πολιτική του κράτους ήταν προσφορά βοήθειας ώστε να επιλυθούν τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετώπιζαν στην καθημερινότητα τους και στην ένταξή τους στο κοινωνικό σύνολο. Μόνο τις τρεις τελευταίες δεκαετίες έχει αρχίσει στη χώρα μας να εκδηλώνεται ενδιαφέρον για τη θέσπιση νόμων και έχει αρχίσει να εκφράζεται έμπρακτα και συστηματικά η μέριμνα για την ειδική αγωγή. Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει πια το अपαράγραπτο δικαίωμα των ΑΜΕΑ να συμμετέχουν σε όλες τις δραστηριότητες της ζωής και φυσικά στην εκπαίδευση. Αναλυτικότερα, ειδικά για τα άτομα με σωματική αναπηρία οι στόχοι της πολιτείας χωρίζονται σε τρεις κατευθύνσεις: θεραπευτική αγωγή, ειδική εκπαίδευση, επαγγελματική αποκατάσταση. Οι ιδιωτικοί και οι κρατικοί φορείς εκφράζουν μεγαλύτερη ευαισθησία από ότι στο παρελθόν, στο ζήτημα της παροχής ίσων ευκαιριών σε αυτά τα άτομα στην εκπαίδευση, και στη σχολική και κοινωνική τους ενσωμάτωση. Ταυτόχρονα σε μια κοινωνία εμπορευματοποιημένη όπως η σημερινή, όπου η αξία του ανθρώπου μετριέται σύμφωνα με τη δυνατότητα παραγωγής, η στάση προς τα άτομα αυτά δεν είναι πάντα θετική. Οι ανάπηροι όντας ελάχιστα ενταγμένοι στη διαδικασία παραγωγής θεωρούνται άνθρωποι μειωμένης αξίας. Από σχετικές εγκυκλίους του ΥΠΕΠΘ εξάγεται το συμπέρασμα ότι χρειάζεται

μεγάλη προσπάθεια για την εξάλειψη των στερεότυπων αντιλήψεων. Από την άλλη, οι πρόσφατα θεσπισμένοι νόμοι για τα άτομα με νοηματική υστέρηση δηλώνουν την κοινωνική τους ευαισθησία χωρίς όμως να θεωρούνται επαρκείς. Βέβαια, ολοένα και περισσότερο δίνεται έμφαση στην αντίληψη ότι τα άτομα με νοηματική υστέρηση έχουν τις δικές τους ιδιαίτερες ικανότητες και είναι εφικτό να ζήσουν ημιανεξάρτητα αν τους δοθεί η ευκαιρία να αποκατασταθούν επαγγελματικά. Όσον αφορά στην εκπαίδευση, αυτή ενσωματώνεται στο εκπαιδευτικό σύστημα με το νόμο 1566 περί ειδικής αγωγής το 1985. Το 1980 η ίδρυση ειδικών σχολείων έστω και εξωβελισμενα από τα υπόλοιπα σχολεία σηματοδοτεί την αλλαγή στάσης. Η ιδέα της κοινωνικής ενσωμάτωσης αρχίζει να ωριμάζει. Εν κατακλείδι, μέσα στον 20^ο αιώνα μια σειρά νόμων και Προεδρικών Διαταγμάτων που αφορούν την ίδρυση ειδικών σχολείων και την ενσωμάτωση των ατόμων με αναπηρίες στην κοινωνία αντικατοπτρίζουν τη στάση της κοινωνίας προς αυτούς.

Αναφορικά με την ευκαιρία των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες για εκπαίδευση, αυτή ήταν πολύ περιορισμένη. Πάντως, τουλάχιστον σε θεωρητικό επίπεδο αλλά και νομοθετικό, χωρίς όμως ουσιαστική εφαρμογή, η κεντρική ιδέα ήταν ότι είναι αναγκαία η συμπαράσταση προς τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, για τη διευκόλυνση τους στην όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των δυσκολιών τους και στην υποβοήθηση της κοινωνικής τους ένταξης (Κ. Δαραής, www.auth.gr).

Γενικότερα καθ' όλη την διάρκεια του αιώνα υπήρξε ένα φάσμα νόμων και Προεδρικών Διαταγμάτων για την ίδρυση ειδικών σχολείων και την ενσωμάτωση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην κοινωνία.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως η Πολιτεία παρά την προσπάθεια της να ενσωματώσει τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στην κοινωνία, έδωσε έμφαση στο νομοθετικό πλαίσιο και την περίθαλψη αυτών των ατόμων, παραλείποντας όμως ένα βασικό παράγοντα, απαραίτητο για την αυτόνομη διαβίωση και την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου αυτών των ατόμων- τον σχεδιασμό. Έτσι ενώ προσέφερε κοινωνικές υπηρεσίες, συνέχιζε να κρατάει τα άτομα αυτά έξω από την καθημερινότητα, καθηλώνοντάς τα εσώκλειστα στο σπίτι.

1.3 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Αποτελεί κοινή διαπίστωση για τη δημοκρατική κοινωνία μας ότι οι κοινωνικές ή οικονομικές διακρίσεις αποτελούν συνειδητή ή ασυνειδητή μορφή ρατσισμού. Το κάθε άτομο αποτελεί μια ιδιαίτερη οντότητα και μπορεί να προσφέρει με τη δράση και την εργασία του στην πρόοδο. Πολλές φορές όμως, η ίδια η κοινωνία αποκλείει τα μέλη της. Στην περίπτωση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, ο εξοστρακισμός των ατόμων από τους κόλπους της κοινωνίας γίνεται με φραγμούς που είναι ως επί το πλείστον πολεοδομικοί. Έτσι το άτομο απομακρύνεται βαθμιαία από την κοινωνική ζωή. Στην ουσία οι τεχνητοί φραγμοί είναι η προέκταση των κοινωνικών φραγμών. Δε χρειάζεται να διαθέτει κανείς φαντασία για να κατανοήσει πως κάθε ένα από τα εμπόδια αυτά φυλακίζει τα άτομα όταν δεν τα βοηθάει να κυκλοφορούν αυτοδύναμα μέσα στον χώρο κατοικίας ή στους δημόσιους χώρους.

Η ζωή για τον καθένα αποτελεί μια σειρά από λειτουργίες που η μια διαδέχεται αρμονικά την άλλη. Αν εξαιτίας των πολλών εμποδίων, μια από τις λειτουργίες αυτές αλλάξει τότε οποιαδήποτε κίνηση ή δραστηριότητα καθίσταται δυσχερής ως ανέφικτη. Θα μπορούσαμε να αναπαραστήσουμε τη ζωή σαν ένα πλέγμα, στο κέντρο του οποίου εδράζει η κατοικία και περιφερειακά τοποθετούνται οι άλλες δραστηριότητες όπως η εργασία, ο ελεύθερος χρόνος, η αναψυχή, οι συνδιαλλαγές. Όλες αυτές οι έννοιες συνδέονται μεταξύ τους με αμφίδρομες κινήσεις, που εκφράζονται με την διακίνηση ή κυκλοφορία και τη μεταφορά. Αν για κάθε άτομο οι έννοιες αποτελούν δεδομένο, για τα Άτομα με Αναπηρίες είναι το ζητούμενο και συγχρόνως ο ομφάλιος λώρος για την ένταξή τους στην κοινωνία, ο ακρογωνιαίος λίθος της επικοινωνίας που μπορεί να μεταφραστεί σε κτίριο ή πεζοδρόμιο ή λεωφορείο.

Η κατοικία λοιπόν είναι στο κέντρο των δραστηριοτήτων και από αυτή εξαρτώνται σίγουρα όλες οι υπόλοιπες. Συνειδητοποιούμε λοιπόν πως ένα Άτομο με Αναπηρίες μετατρέπεται σε δεσμώτη όταν η κοινωνία τον καθηλώνει στην κατοικία του. Οι εσωοικιακές και έξωοικιακές δραστηριότητες είναι αναγκαίες για να εξασφαλίσει το άτομο την ισορροπία του και για αυτό το λόγο είναι πολύ σημαντική η αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των Ατόμων με Αναπηρίες στην εργασία, στη ψυχαγωγία, στο χώρο περίθαλψης, άσκησης και φυσικά στο χώρο της εκπαίδευσης. (www.minenv.gr).

Το θέμα της αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης των Ατόμων με Αναπηρίες, είναι ευρύ και πολυσύνθετο και αξίζει να διερευνηθεί τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο.

Χωρίς άλλη αναβολή άμεση κρίνεται η ανάγκη για επαναπροσδιορισμό των στόχων και προτεραιοτήτων του πολεοδομικού σχεδιασμού γιατί οι πόλεις οφείλουν να είναι κατοικήσιμες από όλους και όχι μόνο από υπεράνθρωπους. Ως πρότυπο σχεδιασμού θα ήταν σωστό να χρησιμοποιηθεί το Άτομο με Αναπηρίες που μπορεί να είναι ο κινητικά ανάπηρος, ο ηλικιωμένος, το παιδί γιατί αν διαμορφώσουμε πόλεις φιλόξενες για τις δυσμενέστερες ομάδες τότε θα έχουμε καταφέρει να δώσουμε τη σωστή μορφή στον πολεοδομικό ιστό.

Η αρχή «Σχεδιάζοντας τα Πάντα για Όλους», αποτελεί τη λυδία λίθο για τις Ανθρώπινες Πόλεις γιατί ο σχεδιασμός του δομημένου περιβάλλοντος πρέπει να απευθύνεται σε όλους τους χρήστες.

Μπορεί η παραπάνω αρχή να φαντάζει χιμαιρική μόνο όμως η ελεύθερη διακίνηση των πολιτών είναι μονόδρομος για να κοινωνικοποιηθούν όλα τα μέλη μιας κοινωνίας. Δεν πρέπει να λησμονηθεί το γεγονός ότι η ποιότητα ζωής και η κοινωνικοποίηση, η συμμετοχή σε εκδηλώσεις πολιτιστικές ή άλλες και η αυτενέργεια είναι δικαιώματα στα οποία όλοι έχουν μερίδιο και μόνο έτσι επιτυγχάνεται η κοινωνική πρόοδος.

Δεν είναι δύσκολο για μια προηγμένη κοινωνία να αναλογιστεί πόσες ενεργητικές επιδράσεις θα υπάρχουν στον οικονομικό τομέα αν όλα τα μέλη της αυτενεργούν και διακινούνται ελεύθερα. Όταν τα άτομα με αναπηρία διακινούνται και ζουν αυτόνομα, όπως και όλα τα εμποδιζόμενα άτομα τότε αποπεριθωριοποιούνται και ο καθένας μπορεί να αξιοποιήσει τις ιδιαίτερες κλίσεις και τα προσόντα του και τα ταλέντα του συμμετέχοντας ισότιμα σε όλες τις δραστηριότητες της ζωής.

Με τη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρίες στην πολιτική, κοινωνική ζωή, με την έξοδο στην αγορά εργασίας η αυτόνομη διακίνηση τους θα σημαίνει και οικονομική αυτοτέλεια. Αν αυξηθούν οι προοπτικές απασχόλησης θα μειωθούν οι αναπηρικές συντάξεις. Τέλος, το άτομο με αναπηρία θα έχει τη δυνατότητα να ζει στο σπίτι του και δε θα χρειαστεί να ζήσει σε απρόσωπα ιδρύματα ή νοσοκομεία υψηλού ημερήσιου κόστους (www.minenv.gr).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο**ΘΕΣΜΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ- ΑΡΧΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ****2.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ Α.Μ.Ε.Α.**

Δείχνοντας ευαισθησία σε θέματα που αφορούν τα ΑΜΕΑ ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) έχει διακηρύξει αρκετά χρόνια πριν τα θεμελιώδη δικαιώματα των Ατόμων με Ανάπηριες με δύο αποφάσεις - διακηρύξεις της Γενικής του Συνέλευσης:

- α) με τη διακήρυξη 2856/20-12-71, που αναφέρεται ειδικά στα δικαιώματα των πνευματικά καθυστερημένων παιδιών, και
- β) την 3447/9-12-75, που αναφέρεται γενικά στα δικαιώματα των αναπήρων ατόμων.

Η διακήρυξη των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία, ψηφίστηκε από τη Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε. το 1975.

Λίγο αργότερα το 1982, ενέκρινε παγκόσμιο πρόγραμμα δράσης για τα ΑΜΕΑ, το οποίο για πρώτη φορά κάνει λόγο για ισότητα ευκαιριών και για την αναγκαιότητα να ληφθούν μέτρα για την ενόδωση της ισότητας.

Έντεκα χρόνια αργότερα, το 1993 ο οργανισμός διακηρύττει τους πρότυπους κανόνες για την εξίσωση των ευκαιριών για τα Α.Μ.Ε.Α. Οι κανόνες αυτοί δεν υποχρεώνουν τα κράτη να λάβουν δράση. Δεν είναι δεσμευτικοί, απλώς διαπιστώνουν την ηθική και πολιτική υποχρέωση των κρατών μελών να υλοποιήσουν την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία.

Επιπρόσθετα το Δεκέμβριο του 2006 εγκρίθηκε ομόφωνα από την ολομέλεια της Γενικής Συνέλευσης του Ο.Η.Ε. σύμβαση των Α.Μ.Ε.Α. και στις 30 Μαρτίου 2007 την προσυπέγραψαν 82 κράτη μέλη μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Η σύμβαση αποτελεί ένα νομικά δεσμευτικό μέσο, που αναφέρεται στη θέσπιση νομοθεσίας που πραγματώνει τα ίσα δικαιώματα, στην κατάργηση των νομοθεσιών που δημιουργούν και προάγουν διακρίσεις. Ωστόσο πρέπει να ψηφιστεί και απ' τα εθνικά κοινοβούλια, κάτι το οποίο δεν έχει γίνει ακόμη στη χώρα μας.

Από όλες αυτές τις διακηρύξεις απορρέουν οι πρότυποι κανόνες του Ο.Η.Ε. για τα Α.Μ.Ε.Α. Στην συνέχεια αναφέρονται μερικοί από αυτούς που θεωρούνται πολύ

σημαντικοί και καταδεικνύουν το πνεύμα και τους σκοπούς του Ο.Η.Ε. Σύμφωνα λοιπόν με τις διακηρύξεις τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα:

- Να παίρνουν μέρος στις πολιτικές διαδικασίες όπως οι άλλοι άνθρωποι.
- Να απολαμβάνουν ιατρική, ψυχολογική και λειτουργική μεταχείριση.
- Να έχουν οικονομική και κοινωνική ασφάλιση για να ζουν ένα αξιοπρεπές επίπεδο ζωής.
- Να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές ανάγκες τους σε όλα τα επίπεδα του οικονομικού και κοινωνικού σχεδιασμού, και να συμμετέχουν σε κάθε κοινωνική, δημιουργική ή ψυχαγωγική δραστηριότητα.

(Ισα Δικαιώματα και Ίσες Ευκαιρίες, www.disabled.gr)

2.2 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΑΝΑΠΗΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, δείχνοντας την ανθρωπιστική της διάσταση σύμφωνα με το άρθρο 26 του Κοινοτικού Χάρτη των Θεμελιωδών Κοινωνικών Δικαιωμάτων των Εργαζομένων, ορίζει πως κάθε ανάπηρο άτομο, ανεξάρτητα από την χώρα προέλευσης και την ιδιαιτερότητα της αναπηρίας του, έχει το δικαίωμα να απολαμβάνει ορισμένα πρόσθετα ευεργετήματα ώστε να ενταχθεί ομαλά στην επαγγελματική και κοινωνική ζωή. Τα ευεργετήματα αυτά διαφέρουν, ανάλογα με τις δυνατότητες των ατόμων, την επαγγελματική ειδίκευση, την καλύτερη δυνατή διαμόρφωση του εργασιακού περιβάλλοντος, τη δυνατότητα πρόσβασης, την κινητικότητα, τα μεταφορικά μέσα και την κατοικία (Ισα Δικαιώματα και Ίσες Ευκαιρίες, www.disabled.gr).

Επιπλέον το αναθεωρημένο άρθρο 15 του Ευρωπαϊκού κοινωνικού χάρτη αναγνωρίζει το δικαίωμα για επαγγελματική κατάρτιση και αναφέρει ρητά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν και υποχρεώνει τις χώρες-μέλη για την υλοποίησή τους.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση παίρνοντας σοβαρά υπόψη τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και την καταπολέμηση των διακρίσεων, κήρυξε το έτος 2003 ευρωπαϊκό έτος για τα άτομα με αναπηρίες, βάσει του άρθρου 13 της συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ευρωπαϊκό έτος θέτει ως σκοπό την υλοποίηση του πολιτικού προγράμματος για την απόλυτη και ολοκληρωμένη ένταξη των ατόμων με αναπηρίες, που ορίστηκε το 2001 στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Για μια Ευρώπη χωρίς φραγμούς για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες» (Απόφαση 2001/903/ΕΚ,

europa.eu.int). Στόχοι αυτού του ευρωπαϊκού έτους αποσκοπούν στην απαλοιφή της άνισης μεταχείρισης και στην εξασφάλιση οικονομικής πολιτικής, κοινωνικής και επαγγελματικής αυτονομίας. Ειδικότερα επισημαίνεται η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και η εξάλειψη των διακρίσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη του Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης.

Δίνεται λοιπόν ιδιαίτερη σημασία στα παρακάτω.

- Ενθάρρυνση του προβληματισμού και της συζήτησης γύρω από τα μέτρα που απαιτούνται για την προώθηση των ίσων ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρίες στην Ευρώπη.
- Συνεργασία των χωρών για την ανάληψη των ορθότερων και εποικοδομητικότερων πρωτοβουλιών που θα εφαρμοστούν σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Ενίσχυση του διαλόγου μεταξύ των εμπλεκόμενων κυβερνήσεων σε όλα τα επίπεδα εξουσίας, του ιδιωτικού τομέα, των ενώσεων, των κοινωνικών εταίρων, των ομάδων εθελοντών, των αναπήρων και των οικογενειών τους.
- Βελτίωση της επικοινωνίας σε ότι αφορά την αναπηρία και προώθηση της θετικής παρουσίασης των αναπήρων. Ειδικότερα ορίζεται με σαφήνεια η επιστράτευση της τεχνολογίας της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής και εργασίας.
- Πληροφόρηση των πολιτών και της κοινής γνώμης σχετικά με την ποικιλότητα των διαφόρων μορφών αναπηρίας και των πολλαπλών μορφών διακρίσεων τις οποίες βιώνουν τα άτομα με αναπηρίες.
- Ιδιαίτερη μέριμνα για τα δικαιώματα των παιδιών και των νέων με αναπηρίες για ίση μεταχείριση όσον αφορά την εκπαίδευση.

(Απόφαση 2001/903/EK, europa.eu.int)

Επίσης, η επιτροπή στοχεύει να αξιοποιήσει τα αποτελέσματα εφαρμόζοντας ένα πολυετές σχέδιο δράσης. Στόχος του σχεδίου αυτού είναι να ληφθεί υπόψη, έως το 2010, το θέμα της αναπηρίας σε όλες τις πολιτικές πράξεις της κοινότητας συγκεκριμένες σε σημαντικούς τομείς προκειμένου να βελτιωθεί η οικονομική και κοινωνική θέση των ατόμων με αναπηρία. Το σχέδιο αυτό βασίζεται σε τρεις στόχους:

- εφαρμογή της οδηγίας για την εξίσωση της αντιμετώπισης των ατόμων στην απασχόληση και στην εργασία

- επιπρόσθετος συνυπολογισμός της αναπηρίας στις σχετικές κοινοτικές πολιτικές
- ενίσχυση της δυνατότητας πρόσβασης για όλους.

(Ίσες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.eu.ut>).

2.3 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Αρχικά το ελληνικό Σύνταγμα στο άρθρο 4 τάσσεται υπέρ της ισότητας δικαιωμάτων και υποχρεώσεων όλων των Ελλήνων απέναντι στο νόμο.

Η συνταγματική αυτή κατοχύρωση αποτελεί τη βάση στήριξης όλων των ρυθμίσεων σχετικά με τα ΑμεΑ.

Πιο συγκεκριμένα το αναθεωρημένο ελληνικό Σύνταγμα του 2001 στο άρθρο 21 ορίζει την υποχρέωση του κράτους να μεριμνά για την υγεία όλων των πολιτών και ειδικά για την προστασία της αναπηρίας (είτε αυτή είναι πνευματική είτε σωματική είτε αισθητηριακή) (Ίσα Δικαιώματα και Ίσες Ευκαιρίες, www.disabled.gr). Πιο συγκεκριμένα αναφέρονται τα ακόλουθα «Τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρα που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και την συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας» (Στ. Διβανέ, 2004). Εξάγεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι είναι χρέος της πολιτείας να λαμβάνει συγκεκριμένα νομοθετικά, θεσμικά και διοικητικά μέτρα, με τα οποία να εκδηλώνει έμπρακτα το ενδιαφέρον της για τα Άτομα με Αναπηρίες. Έτσι, η πολιτεία αποδέχεται και προστατεύει τα δικαιώματα των Α.μεΑ. που θεωρούνται αδιασάλευτα και θεμελιώδη αποδεικνύοντας με τον τρόπο αυτό ότι ο δείκτης του πολιτισμού έχει ανέβει και ότι η κοινωνική πρόοδος στηρίζεται στην ελευθερία και στην δικαιοσύνη (άρα και των αναπήρων οποιασδήποτε κατηγορίας) από το Κράτος, αποβλέπει στην πραγματοποίηση της κοινωνικής προόδου με ελευθερία και δικαιοσύνη (Ίσα Δικαιώματα και Ίσες Ευκαιρίες, www.disabled.gr). Με άλλα άρθρα κατοχυρώνονται τα δικαιώματα των Α.μεΑ. για εργασία, κοινωνική ασφάλιση και συμμετοχή στην κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πολιτιστική ζωή. Με τις διατάξεις αυτές το Ελληνικό Σύνταγμα εξανθρωπίζεται και ακολουθεί τα βήματα των άλλων χωρών. Ευνοείται η λήψη μέτρων για την αρωγή των ατόμων που βιώνουν τις ανισότητες

εξαιτίας αναπηριών. Ορίζεται το αστικό και ποινικό δίκαιο, ο υπαλληλικός κώδικας, οι διατάξεις για την απασχόληση αλλά μετέωρος παραμένει ο οικοδομικός σχεδιασμός.

Όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο περί- ειδικής αγωγής, αυτό αναπτύχθηκε στην παράγραφο 1.2, όπου έγινε μια ιστορική αναδρομή στην αντιμετώπιση του Κράτους απέναντι στα Άτομα με Αναπηρίες. Εκεί διαπιστώνεται ότι το Κράτος αν και δραστηριοποιήθηκε για την θέσπιση νόμων σχετικών με την εκπαίδευση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, δεν έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στον σχεδιασμό για την αυτόνομη κίνηση και διαβίωσή τους μέσα στην πόλη.

Είναι γεγονός ότι μόλις το 1983 στράφηκε η πολιτεία στη θέσπιση νόμων για το σχεδιασμό μιας πόλης με δυνατότητα μετακίνησης για ΑΜΕΑ με την Απόφαση ΔΤΥ 1215: «Άρση Αρχιτεκτονικών Εμποδίων από τα Κτίρια Υγείας και Πρόνοιας, για την Διευκόλυνση της Χρήσης τους από Ανάπηρους και Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας» Το Εθνικό Δίκαιο αποτελεί το δείκτη των πολιτικών στόχων μιας χώρας σε θέματα ανθρώπινων δικαιωμάτων ταυτόχρονα τον βαθμό ευαισθητοποίησής της. Με τις τροποποιήσεις του νέου ΓΟΚ με το Νόμο 1577/1985 μεριμνά για τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ στην πόλη. Στην συνέχεια, το 2000 ψηφίζεται ο Νόμος 2831/2000, που περιέχει τροποποιήσεις του προηγούμενου νόμου. Στα πλαίσια της επίτευξης αυτού του σκοπού δημιουργήθηκε στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., από τον Ιούνιο του 1985, το «Γραφείο Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες» οι δραστηριότητες του οποίου αποτελούν επιτυχημένες παρεμβάσεις στο έργο Γ.Ο.Κ, όπως η συλλογή πλούσιας εμπειρίας και τεχνογνωσίας και η σύνταξη μιας σειράς Οδηγιών Σχεδιασμού με τίτλο «Σχεδιάζοντας για Όλους», που καλύπτει όλο το φάσμα της προσπέλασης σε κτίρια, κατοικίες, κοινόχρηστους χώρους και πεζοδρόμια (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1986 - '90).

Πιο συγκεκριμένα επιβάλλει την κατασκευή ανελκυστήρων εναρμονισμένων με τους κανονισμούς όσον αφορά τις διαστάσεις, τη ρύθμιση του χώρου πρόσβασης σε αυτές για άτομα με κινητική αναπηρία.

Προδιαγραφές Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. για τα Α.Μ.Ε.Α.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), είναι κατά κύριο λόγο αρμόδιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό στη χώρα. Ο σχεδιασμός αυτός δεν πρέπει να αποκλείει τα ΑΜΕΑ από την προσβασιμότητα στους χώρους της πόλης. Αντίθετα υιοθετεί προοδευτική κοινωνική πολιτική και σχεδιάζει την πόλη ώστε να είναι φιλόξενη στα Α. με Α. αλλά και σε "εμποδιζόμενα άτομα". Αίρει έτσι τα εμπόδια που υπάρχουν σε όλους τους τομείς της καθημερινής ζωής, από τις ανάγκες

πόλεις και από τα αφιλόξενα μεταφορικά μέσα, που αποκλείουν από το δομημένο περιβάλλον -μερικά ή ολικά- πάνω από το 50% του πληθυσμού της χώρας.

Στόχος της πολιτικής αυτής είναι όλα τα άτομα ανεξάρτητα από τις ιδιαιτερότητες τους να έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στο δομημένο περιβάλλον. Για να συμβεί αυτό πρέπει να προσαρμοστούν οι υποδομές της χώρας στις ανάγκες τους για να γίνει εύκολη και άνετη η διαβίωση τους. Ταυτόχρονα οι αρχές που ισχύουν διεθνώς και ιδιαίτερα στην Ε.Ε. αρχίζουν να γίνονται πραγματικότητα και στη χώρα μας με τις τροποποιήσεις των σχετικών νόμων.

Προκειμένου να αξιοποιηθούν έμπρακτα οι σχετικοί νόμοι το ΥΠΕΧΩΔΕ υιοθέτησε την αρχή "Σχεδιάζοντας για Όλους" που είναι νομοθετημένη παρέμβαση στα πλαίσια του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού τον 1985. Συγκεκριμένα στις 11/5/98 ανακοινώθηκαν από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ κάποιες τροποποιήσεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού με στόχο τη βελτίωση της ζωής των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Τα μέτρα αυτά σκοπεύουν να εξασφαλίσουν την αυτόνομη, άνετη και ασφαλή οριζόντια αλλά και κατακόρυφη προσπέλαση του δομημένου περιβάλλοντος από άτομα με ειδικές ανάγκες. Ορίζουν τον τρόπο οικοδόμησης των δημοσίων κτιρίων και των Κοινοφελών Οργανισμών όπως και αυτά των κατοικιών που υπερβαίνουν τα εννιά μέτρα ύψος (τριώροφα κτίρια) όπου η χρήση ανελκυστήρα κρίνεται απαραίτητη.

Τα μέτρα που αφορούν την τροποποίηση των σχετικών με σκοπό τη βελτίωση τους είναι περιληπτικά τα εξής:

- Η σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τον εσωτερικό χώρο των κτιρίων με ράμπες ή ανελκυστήρες εξασφαλίζει την πρόσβαση στις υπηρεσίες και λειτουργίες του Δημοσίου. Οι ράμπες και οι ανελκυστήρες πρέπει να έχουν ειδικές διαστάσεις και τον κατάλληλο απεικαστικό εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των κουφών τυφλών(παρ. 2 του άρθρου 26 του ΓΟΚ).
- Ανάλογα εξασφαλίζεται και η προσέγγιση σε υπαίθριους χώρους (παρ. 3 του άρθρου 26 του ΓΟΚ).
- Ένα ποσοστό 5% των κοινόχρηστων χώρων υγιεινής ή ένας τουλάχιστον σε κάθε όροφο πρέπει να είναι κατάλληλα διαμορφωμένο και εξοπλισμένο ώστε να χρησιμοποιείται από χρήστες αμαξιδίων (παρ.4 άρθρου 26 του ΓΟΚ).
- Τα κτίρια που ήδη υπάρχουν οφείλουν να διαμορφωθούν σύμφωνα με τις επιτάσεις του παρόντος νόμου ώστε να είναι προσπελάσιμα. Ιδιαίτερα

επιτακτική κρίνεται η ανάγκη αναμόρφωσης των κτιρίων που στεγάζουν υπηρεσίες του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα των ΝΠΔΔ και των ΝΠΙΔ των κοινωφελών οργανισμών και των ΟΤΑ (πρωτοβαθμίων και δευτεροβάθμιων) και των τραπεζών και ανταλλακτηρίων τραπεζών. Συγκεκριμένα δίνεται προθεσμία δύο χρόνων για την ολοκλήρωση των απαιτούμενων αλλαγών.

- Κατά τη διάρκεια επισκευαστικών εργασιών ή όταν γίνονται εργασίες για την αλλαγή της διαρρύθμισης ή ανακαινίσεις τα κτίρια οφείλουν να διέπονται από τους ίδιους κανόνες (παρ. 5 του άρθρου 26 του ΓΟΚ). Από τις υποχρεώσεις αυτές εξαιρούνται κτίρια που έχουν υψομετρική διαφορά από το οδόστρωμα μεγαλύτερη των 2,50μ. . (παρ. 6 του άρθρου 26 του ΓΟΚ). Για την οριοθέτηση των συγκεκριμένων μέτρων χρησιμοποιείται ως μέτρο-πρότυπο ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου, εφόσον για ότι έχει να κάνει με τις απαιτούμενες διαστάσεις αποτελεί την πιο δυσμενή περίπτωση (www.tee.gr).

Επιπλέον, για να επίτευξη ενός φιλικού και προσεγγίσιμου δομημένου περιβάλλοντος σημαντικό ρόλο παίζουν:

- Η κλίση σε σχέση με την απόσταση του διαμορφωμένου δαπέδου,
- Η ολισθηρότητα του δαπέδου, σε συνάρτηση με την υφή του υλικού όσο και με το ανάγλυφο της επιφάνειας του,
- Ο σωστός σχεδιασμός των δαπέδων με αποφυγή των σημείων εκτροπής του αναπηρικού αμαξιδίου, αλλά και των άλλων βοηθημάτων (πατερίτσες, κλπ.), ή της πρόσκρουσης τους σε εμπόδια,
- Η αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου σε τέτοιο μέγεθος που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων ή ανατροπές κατά το βάδισμα των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων,
- Η κατασκευή των σημείων εισόδου - εξόδου με κατάλληλες διαστάσεις. (www.disabled.gr).

Επίσης, αξίζει να τονιστεί ότι το 1992 ψηφίστηκαν οι προδιαγραφές σύμφωνα με τις οποίες θα λειτουργούν τα κέντρα αποθεραπείας και αποκατάστασης για την παροχή ιατρικών και λοιπών φροντίδων καθώς και για την διημέρευση των ατόμων που περιγράφονται στο άρθρο 10 παρ. 1 του Ν. 2072/1992 (βλ. παράρτημα) (Αριθ. Π 4α οικ. 4633). Αργότερα το 2000 το υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης ψήφισε τον Νόμο 2831/2000, ΦΕΚ 140 που προβλέπει ειδικές ρυθμίσεις για την

ευκολότερη προσπέλαση από τα Α.Μ.Ε.Α. των δημοσίων κτίριων (Ειδικές Ρυθμίσεις για Καλύτερη Πρόσβαση των Α.Μ.Ε.Α. στα Δημόσια Κτίρια, www.disabled.gr).

Παράλληλα με τους παραπάνω νόμους θεσπίστηκαν και κάποιοι άλλοι που αφορούν την μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρίες που χρησιμοποιούν οχήματα. Ενδεικτικά αναφέρεται το ΦΕΚ 60/4-2-85 Τ.Β' για την καθιέρωση του Ειδικού Σήματος Παρκαρίσματος για Αναπηρικά Αυτοκίνητα (Καθιέρωση Ειδικού Σήματος Παρκαρίσματος για Αναπηρικά Αυτοκίνητα, www.disabled.gr), καθώς και ο Ν. 1485/1984 που σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 6 του άρθρου 7, επιφέρει τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προσθέτοντας επιπλέον πινακίδες για την εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (βλ. παράρτημα) (Ειδική Σήμανση για Α.Μ.Ε.Α., www.disabled.gr).

. Οι νόμοι που ψηφίστηκαν σε διεθνή και ευρωπαϊκό επίπεδο αναπτύχθηκαν στην αρχή του κεφαλαίου. Στην χώρα μας ψηφίστηκε ο Ν. 3304 (ΦΕΚ: 03/02/2005) με τίτλο «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανεξαρτήτως φυλετικής ή εθνοτικής καταγωγής, θρησκευτικών ή άλλων πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού» (Νόμος για την Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης, www.disabled.gr).

Βέβαια, είναι αναγκαίο να τονιστεί πως κάποιοι νόμοι αφορούν μόνο στα Άτομα με Αναπηρίες ή ακόμη και σε κάποιες κατηγορίες ατόμων με αναπηρίες, όπως για παράδειγμα ο Ν. 2725/1999 περί Αθλητισμού Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, ο Ν.1648/86 άρθρο 1 παρ. 4 και Ν. 2224/94 άρθρο 22 για την επαγγελματική προστασία κωφών, οι Ν. 1078/80, Ν. 1914/90, Ν.2065/92 για φορολογικές απαλλαγές και εκπτώσεις σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα για ειδική μεταχείριση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, κλπ. (Ισα δικαιώματα και ίσες ευκαιρίες, www.disabled.gr)

2.4 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ

Το Νοέμβριο του 2000 το Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 2000/78/ΕΚ. σύμφωνα με αυτή, οποιαδήποτε διάκριση λόγω θρησκευματος, πολιτικών πεποιθήσεων ή αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού ως προς την πρόσβαση στην εργασία θεωρείται πράξη αθέμιτη και απαγορεύεται. Η συγκεκριμένη οδηγία εκλαμβάνει ως διάκριση την απουσία «εύλογων προσαρμογών» στο χώρο της

εργασίας για τα άτομα με αναπηρία (Ισες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.eu.iiit>).

Το κοινοτικό πρόγραμμα δράσης (2001 - 2006) αναλαμβάνει να υποστηρίξει τα κράτη-μέλη στον αγώνα τους για την καταπολέμηση των διακρίσεων, ιδίως αυτών που πραγματοποιούνται λόγω αναπηρίας. Η Επιτροπή στηρίζει τις ενέργειες που εκπονούνται σε διεθνές επίπεδο ώστε να κατοχυρώνεται στα άτομα με αναπηρία η πλήρης και ισότιμη άσκηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους. Για το λόγο αυτό, η επιτροπή αποδέχεται ένθερμα τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών η οποία αποβλέπει στην προάσπιση και την προαγωγή των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία (Ισες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.eu.int>).

Στα πλαίσια δράσης για την άνετη μετακίνηση των ατόμων αυτών, η Επιτροπή έχει αναλάβει την ευθύνη για τη μείωση του αριθμού των παροχών αναπηρίας οι οποίες δεν μπορούν να εξαχθούν από ένα κράτος - μέλος σε άλλο (προβλεπόμενη τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1408/71 σχετικά με τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης) (Ισες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.en.int>).

Επιπρόσθετα, η επιτροπή έχει αναλάβει την εκπόνηση ειδικών προγραμμάτων για την εκπαίδευση και κατάρτιση των νέων. Άμεσος στόχος αποτελεί ακόμη ο επανασχεδιασμός και η κατασκευή κτιρίων στα οποία η πρόσβαση θα είναι άνεκτη για όλα τα άτομα με αναπηρία, καθώς θα τηρούν την αρχή του καθολικού σχεδιασμού. (Ισες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.eu.int>).

Ωστόσο, για την αναβάθμιση της ζωής των ατόμων με αναπηρία απαιτείται να τους παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης σε χώρους με πολιτιστικό χαρακτήρα. Το συμβούλιο αναγνώρισε αυτό το δικαίωμα και εξέδωσε ψήφισμα στις 6 Μαΐου 2003 το οποίο αναφέρεται στην πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία σε χώρους πολιτισμών και στο δικαίωμα να συμμετέχουν συνακόλουθα με το ψήφισμα που εξέδωσε στις 21 Μαΐου 2002 αναφορικά με τις μελλοντικές προδιαγραφές του ευρωπαϊκού τουρισμού, έκανε έκκληση στην Επιτροπή, στα κράτη - μέλη και σε άλλους φορείς να καταβάλουν κάθε προσπάθεια, για να διευκολύνουν την πρόσβαση και συμμετοχίτων Ατόμων με Αναπηρίες στον τουρισμό (Ισες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.eu.int>).

Επεκτείνοντας τη δράση της η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2001: η ώρα των επιλογών», ευνοεί και προάγει την αυξημένη χρήση προσβάσιμων δημόσιων μέσων μεταφοράς (Ισες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, <http://europa.eu.int>).

Τέλος τις νομοθετικές ρυθμίσεις για τα άτομα με αναπηρία έρχονται να ολοκληρώσουν μια σειρά ψηφίσματα όπως:

- Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 2003 για την «ηλεκτρονική προσβασιμότητα» που προβλέπει τη βελτίωση της δυνατότητας συμμετοχής Ατόμων με αναπηρίες στην κοινωνία των γνώσεων (Επίσημη Εφημερίδα C 39,18.02.2003),
- Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 5ης Μαΐου 2003 για την ίση αντιμετώπιση των μαθητών και σπουδαστών με αναπηρίες, την εκπαίδευση και την κατάρτιση.

(Επίσημη Εφημερίδα C 134, 07.06.2003)

2.5 ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Πρέπει να καταστεί για άλλη μια φορά σαφές ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εδώ και χρόνια ευαισθητοποιηθεί με το να λαμβάνει υπόψη τα άτομα με αναπηρίες στα πολιτικά της σχέδια και στα προγράμματα. Ακόμα υποχρεώνει όλα τα κράτη να συμβαδίζουν με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και να μεριμνούν για την ισότιμη μεταχείριση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Ομοιοτρόπως και στην Ελλάδα έχουν σημειωθεί τα τελευταία χρόνια σοβαρές αλλαγές για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των Ατόμων με Αναπηρίες που στηρίζονται στην αρχή «Σχεδιάζοντας για όλους». Έτσι η πρόσβαση στην πόλη έπαψε να είναι προνόμιο μόνο των νέων υγιών ατόμων. Άτομα με αναπηρία μπορούν να μετακινηθούν απρόσκοπτα τις περισσότερες φορές, να συμμετέχουν σε κάθε είδους δραστηριότητα ως ισότιμα μέλη της κοινωνίας. Βέβαια από τον νέο και πιο ανθρώπινο σχεδιασμό, οι ενεργητικές συνέπειες επιμερίζονται σε όλους και εντέλει κύριος αποδέκτης γίνεται η πόλη, η κοινωνία γιατί αξιοποιεί όλο το ανθρώπινο δυναμικό της.

Η αρχή «Σχεδιάζοντας για όλους» αποτελεί την πρώτη θεσπισμένη απόφαση της πολιτείας βάσει της οποίας αξιοποιώντας και αναμορφώνοντας το υπάρχον θεσμικό

πλαίσιο το ΥΠΕΧΩΔΕ κατορθώνει να αξιοποιήσει το θεσμικό πλαίσιο του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού. Σύμφωνα με το ΓΟΚ και την αρχή «Σχεδιάζοντας για όλους» θεσπίστηκαν οι πρώτες ρυθμίσεις για την ανενόχλητη μετακίνηση και πρόσβαση στα δημόσια κτίρια και στις κατοικίες. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις συμμορφώθηκαν με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής ένωσης και τα διεθνή πρότυπα τα οποία έχουν δημιουργήσει σημαντικές τομές στο σχεδιασμό του αστικού περιβάλλοντος.

Διάφορες ομαδικές εργασίες στις οποίες έλαβαν μέρος περίπου 40 τεχνικοί εκπρόσωποι δημόσιων υπηρεσιών, φορέων και συλλόγων λειτούργησαν για το σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος υπό την επίβλεψη του ΥΠΕΧΩΔΕ σε συνεργασία με το γραφείο μελετών για άτομα με αναπηρίες. Έτσι ολοκληρώθηκαν και εκδόθηκαν οι Οδηγίες Σχεδιασμού που προβλέπουν ρυθμίσεις για τα κτίρια, τις κατοικίες, τους κοινόχρηστους χώρους και τα πεζοδρόμια με σκοπό την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των Ατόμων με Αναπηρίες. Με βάση αυτές τις Οδηγίες, οι οποίες αναφέρθηκαν στο 3^ο Κεφάλαιο, πολλοί Δήμοι αξιοποίησαν τα ευρωπαϊκά προγράμματα HELIOS και HORIZON για να κατασκευάσουν πεζοδρόμια με κεκλιμένα επίπεδα. Οι Οδηγίες αυτές τροποποιούνται συνεχώς για να εναρμονίζονται με τα νέα δεδομένα.

Πέρα από την ανεξάρτητη δραστηριοποίηση το ΥΠΕΧΩΔΕ πολλές φορές συνεργάζεται με άλλα υπουργεία για την ολοκλήρωση έργων που βελτιώνουν τη ζωή των ατόμων με αναπηρίες .

Για παράδειγμα συνεργάστηκε με το Υπουργείου Πολιτισμού για να εγκατασταθούν κεκλιμένα επιπέδα και αναβατόρια στις εισόδους μουσείων ενώ διενεργεί εργασίες για την αποπεράτωση ενός δύσκολου έργου για την πρόσβαση των ΑΜΕΑ στον Ιερό Βράχο της Ακρόπολης. Συγχρόνως παρεμβαίνει στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας και στα έργα για την Ολυμπιάδα του 2004 στην Ελλάδα.

Μια σειρά από ποικίλα έργα έχουν πραγματοποιηθεί ή δρομολογηθεί σε διάφορες περιοχές σε όλη τη χώρα όπως τα ακόλουθα:

- Ο Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας από το 1989 φροντίζει για το σχεδιασμό και την κατασκευή προσβάσιμων κτιρίων σε όλη την Ελλάδα, προσθέτοντας στα κτίρια ράμπες και άνετους ανελκυστήρες. Από το 1992 έως το 1997 δημοπρατήθηκαν 9.245 κατοικίες που το 60% (περίπου 5.550 κατοικίες) είναι προσβάσιμες.

- Οι Δήμοι Αθήνας, Θεσσαλονίκης και Ρόδου από το 1989 -με την αξιοποίηση του Ευρωπαϊκού Προγράμματος HELIOS κατασκευάζουν
 - προσβάσιμα πεζοδρόμια, ενώ από το 1993-94 με τις χρηματοδοτήσεις από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Horizon πολλοί δήμοι της χώρας κατασκευάζουν ράμπες στους ελεύθερους χώρους.
 - Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού από το 1987 έχει θεσπίσει ειδικές διατάξεις που αφορούν την ανοικοδόμηση και αναμόρφωση των ξενοδοχείων όλων των τύπων. Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς τα ξενοδοχεία είναι υποχρεωμένα να διαμορφώνουν το 10% των δωματίων τους έτσι ώστε αυτά να μπορούν να φιλοξενήσουν ΑΜΕΑ. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε 2 ως 10 δωμάτια σε κάθε ξενοδοχείο. Επιπλέον οφείλουν να παρέχουν στους διαμένοντες άνετη οριζόντια και κατακόρυφη μετακίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων τους σε όλους τους χώρους. Ανάλογη πρέπει να είναι η διαμόρφωση και ο εξοπλισμός των χώρων όπως γκίσε πληροφοριών ρεσεψιόν κλπ.
 - Στον ΟΣΕ έχουν ήδη τοποθετηθεί ράμπες ενώ διερευνάται η σχεδίαση νέων προσβάσιμων σταθμών.
 - Από το 1983 και μετά τα Αεροδρόμια μπορούν να υποδεχθούν ΑΜΕΑ σε όλους τους χώρους. Έτσι σήμερα πλήρως προσβάσιμα είναι τα αεροδρόμια της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Μυτιλήνης και Σαντορίνης η πρόσβαση και μετακίνηση είναι εφικτή ενώ ράμπες διαθέτουν τα αεροδρόμια της Πρέβεζας, Ηρακλείου, Χανίων, Ιωαννίνων, Κω, Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Κερκύρας και Χίου.
 - Στον Δήμο Πειραιά, τον Δήμο Ρόδου και Θεσ/νίκης έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία το σύστημα μεταφοράς «πόρτα-πόρτα», που στο μέλλον συμφωνία με τις εξαγγελίες που έχουν γίνει θα εξαπλωθεί και στην Αθήνα. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό το ανάπηρο ή ηλικιωμένο άτομο θα έχει τη δυνατότητα κάνοντας μια τηλεφωνική κλήση να δεχτεί βοήθεια για τη μεταφορά από το χώρο κατοικίας στον εργασιακό ή οπουδήποτε επιθυμεί.
 - Τα πλοία που σχεδιάζονται αλλά και τα ήδη υπάρχοντα διαθέτουν πρόσβαση από το 1995. Διαθέτουν ανελκυστήρες, κεκλιμένα επίπεδα, προσβάσιμες καμπίνες και ειδικές τουαλέτες. Ήδη 80 πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών διαθέτουν από 2 καμπίνες ειδικά σχεδιασμένες.

- Από την πλευρά του ΟΑΣΑ ήδη κυκλοφορούν 614 νέα οχήματα 12μ. στα οποία μπορούν να επιβιβαστούν εύκολα άτομα με κινητική αναπηρία και γονείς με παιδικά καρότσια. Ο υπουργός Συγκοινωνιών εξέδωσε το 1996 υπουργική απόφαση περί καθορισμού τεχνικών προδιαγραφών τύπου λεωφορείων 12μ, 16μ και 18μ. Οι προδιαγραφές αυτές συμπεριλαμβάνουν και τα χαρακτηριστικά των προσβάσιμων από όλους λεωφορείων.
- Μια άλλη προδιαγραφή από το 1986, προβλέπει την ύπαρξη ανυψωτικού μηχανισμού για την επιβίβαση των ατόμων με αναπηρίες στα τουριστικά λεωφορεία.
- Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει μεριμνήσει ώστε δύο σημαντικά δημόσια έργα το Μετρό της Αθήνας και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα Αττικής, να προσφέρουν άνετη πρόσβαση και διακίνηση στα άτομα με αναπηρίες.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί στο 3^ο Κεφάλαιο στο Μετρό ισχύουν τα εξής:

- Έχει εξοπλιστεί με ανελκυστήρες σε όλους τους σταθμούς,
- Όλοι οι χρήστες και ειδικά οι τυφλοί αποτρέπονται από το ρεύμα της αποβάθρας με πρόσθετη προειδοποιητική διαγράμμιση.
- Το ύψος της αποβάθρας έχει προσαρμοσθεί με το ύψος του δαπέδου του οχήματος για να είναι εύκολη η πρόσβαση των καροτσιών.
- Οι χώροι υγιεινής είναι ειδικά διαμορφωμένοι όπως και οι τηλεφωνικοί θάλαμοι.
- Διαγραμμίσεις στα σκαλοπάτια και τα οπτικοακουστικά σήματα καθοδηγούν τα κωφά και τυφλά άτομα.

Το νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα έχει σχεδιασθεί σύμφωνα με αμερικάνικες προδιαγραφές, που είναι πιο αυστηρές σε παγκόσμιο επίπεδο, για την εξυπηρέτηση των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, των τυφλών, των κωφών, ακόμη και των γονέων με βρέφη ή μικρά παιδιά. Στις εισόδους και εξόδους έχουν τοποθετηθεί πόρτες συρόμενες αυτόματα που έχουν τις σωστές διαστάσεις για να μπορούν να χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρίες, ενώ τοποθετήθηκαν και ράμπες για την ευκολότερη πρόσβαση .

Οι ανελκυστήρες και τουαλέτες πληρούν τις προδιαγραφές για να χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρίες. Τα τηλέφωνα, οι πάγκοι πληροφοριών και τα σημεία ελέγχου διαβατηρίων έχουν τοποθετηθεί στο σωστό ύψος. Καταστήματα, τράπεζες και εστιατόρια είναι κατασκευασμένα σύμφωνα με τα ειδικά πρότυπα για να μπορούν να

εξυπηρετούνται τα άτομα με αναπηρίες. Επιπρόσθετα τοποθετήθηκαν σηματοδότες με έγχρωμα σήματα για άτομα με μειωμένη όραση και ακουστικά σήματα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

Σε μόνιμη συνεργασία με την Υπηρεσία Ειδικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, οι οδηγίες τηρούνται όπου γίνονται ειδικές πεζοδρομήσεις, παρεμβάσεις και αναπλάσεις, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση των Ατόμων με Αναπηρίες. Ενδεικτικά μόνο αναφέρονται τα προγράμματα για την Αττική στις περιοχές των Εξαρχείων, των Αμπελοκήπων, στο Δήλεσι, στον Πύργο Βασιλίσσης, στη Βίλα Καζούλη, στην Ερμού και το Εμπορικό Τρίγωνο. Σε όλα τα ανωτέρω έργα υπάρχουν λωρίδες όπου βαδίζουν πεζοί πλάτους 1.50μ, λωρίδα που προορίζεται για τυφλούς και κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στο ρείθρο του πεζοδρομίου ή στο γεφύρωμα υψομετρικών διαφορών. Αντίστοιχα προγράμματα έχουν προωθηθεί και σε άλλες πόλεις, (www.minenv.gr)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ

Τα Άτομα με Αναπηρίες αποτελούν σήμερα ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού των πόλεων. Καλό θα ήταν να δούμε τι προβλήματα αντιμετωπίζουν τα άτομα αυτά στην ζωή τους στην πόλη, και ειδικότερα στους κοινόχρηστους χώρους που είναι προορισμένοι να χρησιμοποιούνται από όλους, όπως πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι κλπ.

Η διακίνηση και διαβίωση των ατόμων με αναπηρίες δεν είναι εύκολη. Συχνά εμποδίζεται καθώς συναντούν δυσκολίες στην κίνηση, στην προσέγγιση, στην αντίληψη, στην επικοινωνία και την προσαρμογή, στην ακοή και στην όραση. Για να ξεπεράσουν την φυσική τους ανεπάρκεια υποβοηθούνται από μέσα, όπως μπαστούνια, περπατίστρες, αναπηρικά αμαξίδια. Έτσι η μετακίνηση γίνεται πιο εύκολη όταν δεν εμποδίζονται από σκαλοπάτια ή δάπεδα με απότομες κλίσεις, από στενούς χώρους κλπ. Για την άρση των δυσχερειών αρκεί μερικές φορές η πρόσθεση δαπέδων μικρών κλίσεων που δεν έχουν σκαλοπάτια, μηχανικών μέσων για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, αρμόζουσας εύκολα αναγνωρίσιμης σήμανσης. Άλλοτε εύκολοι στη χρήση και στη προσέγγιση μηχανισμοί κάνουν πιο εύκολη τη πρόσβαση σε χώρους που και αυτοί οφείλουν να είναι άνετοι και ακίνδυνοι.

Όμως η κάθε κατηγορία Ατόμων με Αναπηρίες αντιμετωπίζει διαφορετικά προβλήματα. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση και εξουδετέρωση των προβλημάτων είναι αναγκαίο αυτά να κατηγοριοποιηθούν σε αντίστοιχες ομάδες. Από τη μέχρι ως τώρα ανάλυση διαπιστώνεται ότι υπάρχουν:

1. Άτομα με δυσκολία στην κίνηση
2. Άτομα με δυσκολία στην όραση
3. Άτομα με δυσκολία στην ακοή
4. Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και επικοινωνία.

Άτομα με δυσκολία στην κίνηση

Τα άτομα με μέλη παράλυτα ή αδύναμα, όσοι έχουν κάποια μορφή δυσκαμψίας ή έχουν χάσει ένα ή περισσότερα μέλη του σώματος δυσκολεύονται στην κίνηση. Επίσης δυσκολίες συναντούν οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι κλπ. Τα άτομα αυτά κινούνται με βραδύτερους ρυθμούς και συχνά υποβοηθούνται από μέσα όπως αναπηρικό αμαξίδιο, πατερίτσες μπαστούνια κλπ.

Για να μην τίθενται φραγμοί στην μετακίνησή τους θα πρέπει ο χώρος να είναι ανάλογα διαμορφωμένος. Αυτό σημαίνει ότι θα είναι απαραίτητο να διαθέτει τις σωστές διαστάσεις μη ολισθηρά δάπεδα με κλίση ίση η μικρότερη του 5%. Επίσης πρέπει να απουσιάζουν τα σκαλοπάτια και οι παγίδες από το χώρο και να υπάρχουν διπλοί συνεχόμενοι χειρολισθήρες σε κατάλληλο ύψος και θέση. (www.minenv.gr).

Άτομα με δυσκολία στην όραση

Αυτά τα άτομα έχουν μειωμένη ή καθόλου όραση. Είναι χρήστες μπαστουινιού ή κατάλληλα εκπαιδευμένων σκύλων για την μετακινούνται αυτόνομα. Αλλά δεν αρκεί μόνο αυτό. Απαιτείται ο χώρος να είναι σωστά διαμορφωμένος με τις ανάλογες διαστάσεις. Επιπλέον οι κατευθυντήριοι οδηγοί στο δάπεδο διαφορετικής υφής, με έντονα χρωματισμένη αντίθεση από τα υπόλοιπα στοιχεία βοηθούν στην καθοδήγηση καθώς τα άτομα αυτά αναγνωρίζουν το χώρο με τα άκρα και την αυξημένη ακοή. Για τον ίδιο λόγο είναι απαραίτητη η τοποθέτηση ειδικών χειρολισθήρων με αρχή και τέλος, πινακίδες με το σύστημα BRAILLE¹, σε κατάλληλο ύψος και δάπεδων μη ηχοαπορροφητικών για να αντιλαμβάνονται την παρουσία των άλλων από τα βήματα τους επιπλέον η ευκρινή ηχητική σήμανση σε χώρους που να μην δημιουργούν αντήχηση βοηθά στην εξάλειψη των θορύβων.

Εξαιτίας της έλλειψης όρασης, οι χώροι στους οποίους κινούνται θα πρέπει να είναι απαλλαγμένοι από εμπόδια και άλλες παγίδες, όπως στοιχεία που προεξέχουν σε ύψος μικρότερο των 2.20μ χωρίς προβολική επισήμανση στο δάπεδο -πχ κάδοι απορριμμάτων σε κολώνες, χαμηλά οδικά σήματα-, ALLER-RETOUR ή ανοιγόμενες πόρτες, εύθραυστα τζάμια κλπ. Οι χώροι πρέπει να διαθέτουν πλούσιο φως αλλά να μην υπάρχουν αντιθέσεις, ετσι ώστε να μη θαμπώνει το φως όσους έχουν μειωμένη όραση. (www.minenv.gr).

(¹ Ειδική μορφή ανάγλυφης γραφής)

Άτομα με δυσκολία στην ακοή

Με την υποστήριξη έντονης και ευδιάκριτης σήμανσης τα άτομα με δυσκολία στην ακοή μπορούν να μετακινηθούν αυτόνομα. Η καλή επικοινωνία εξασφαλίζεται όταν ο φωτισμός είναι άπλετος, καθώς έτσι τους παρέχεται η δυνατότητα να διαβάζουν τα χείλη του ομιλητή ή να χρησιμοποιούν τη νοηματική γλώσσα. (www.minenv.gr).

Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και επικοινωνία

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα άτομα:

- με μόνιμα μειωμένη αντίληψη, πχ άτομα που πάσχουν από ψυχικές ή οργανικές παθήσεις
- με παροδικά μειωμένη αντίληψη, πχ ηλικιωμένοι, παιδιά, αφηρημένοι, μεθυσμένοι, ναρκομανείς, κουρασμένοι κλπ.

Επειδή τα άτομα αυτά έχουν περιορισμένη επαφή με το περιβάλλον και τα γύρω αντικείμενα, τα ανακλαστικά τους δε λειτουργούν και αδυνατούν να ενεργήσουν ή να αποφύγουν τα εμπόδια και τους κινδύνους. Αν οι χώροι είναι διαμορφωμένοι απλά και εξοπλισμένοι με σωστή σήμανση και ενδείξεις με χρωματικές αντιθέσεις, ή έντονα ηχητικά σήματα τότε μπορούν ευκολότερα να προσαρμόζονται στο περιβάλλον (www.minenv.gr).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

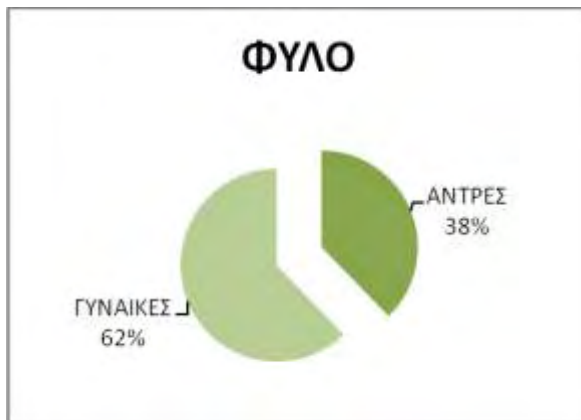
ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Σε μία προσπάθεια να γίνει γνωστή η άποψη που έχουν οι κάτοικοι των πόλεων για ένα τέτοιο ζήτημα, όπως είναι η διαβίωση και η διακίνηση ενός Ατόμου με Ειδικές Ανάγκες μέσα σε αυτές, πραγματοποιήσα μία έρευνα πεδίου, σε απλούς πολίτες που εργάζονται, μένουν, διασκεδάζουν και μετακινούνται σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας.

Δόθηκαν λοιπόν ερωτηματολόγια με σχετικές ερωτήσεις σε 98 άτομα (αναλυτικά το ερωτηματολόγιο στο τέλος του τεύχους). Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται παρακάτω.

Χαρακτηριστικά έρευνας

Στην έρευνα έλαβαν μέρος 98 άτομα. Από αυτούς τα 61 ήταν γυναίκες και τα 37 άντρες.



Τα άτομα που απάντησαν προέρχονται από διαφορετικές πόλεις. Αυτές είναι:

- Βόλος
- Λάρισα
- Θεσσαλονίκη
- Άλλες πόλεις (Βελεστίνο, Πύργος, Κατερίνη, Κιάτο, Καρδίτσα, Καλαμπάκα)

Ωστόσο, το μεγαλύτερο ποσοστό διαμένει στην πόλη του Βόλου ή της Λάρισας, όπως



φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Οι ερωτηθέντες ασχολούνται με ποικίλλα επαγγέλματα. Αυτά είναι:

- Δημόσιος υπάλληλος
- Ιδιωτικός υπάλληλος
- Εκπαιδευτικός
- Αρχιτέκτονες- Πολεοδόμοι
- Άλλες ειδικότητες Μηχανικών
- Άλλο (Εμπορος, Ιατρός, Γεωπόνος, Νοσηλεύτρια)

Σημαντικό ποσοστό των συμμετεχόντων είναι άνεργοι, συνταξιούχοι ή ασχολούνται με οικιακά.



Η κατηγοριοποίηση των επαγγελμάτων στο διάγραμμα έγινε κυρίως λαμβάνοντας ως κριτήριο την συχνότητα και τον τρόπο επαφής των ατόμων με την πόλη.

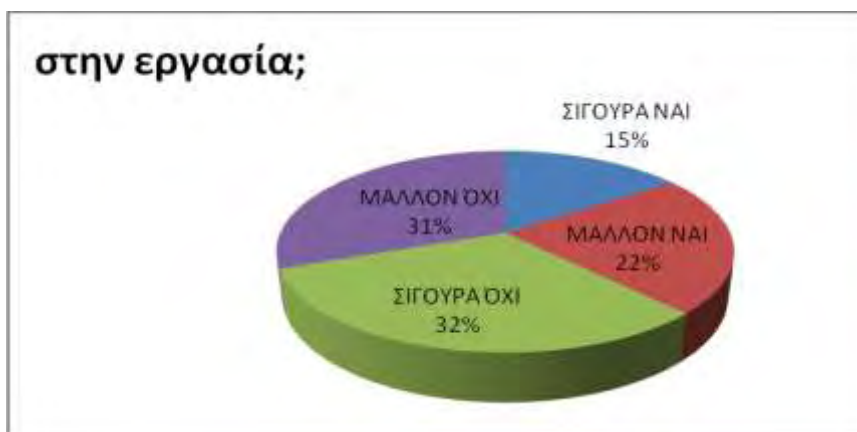
Αποτελέσματα έρευνας

Τα αποτελέσματα της έρευνας αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο και μας δίνουν μία αρκετά αληθινή εικόνα για το πως βλέπει ένας απλός πολίτης τις ευκολίες και μη που μπορεί να προσφέρει μία πόλη στους κατοίκους της και στους χρήστες της, πέρα από νομοθετικές διατάξεις. Επίσης, οι απαντήσεις μπορούν να βοηθήσουν στην διαμόρφωση αποτελεσματικότερων προτάσεων για την πόλη μας, και κατ' επέκταση για τις περισσότερες πόλεις.

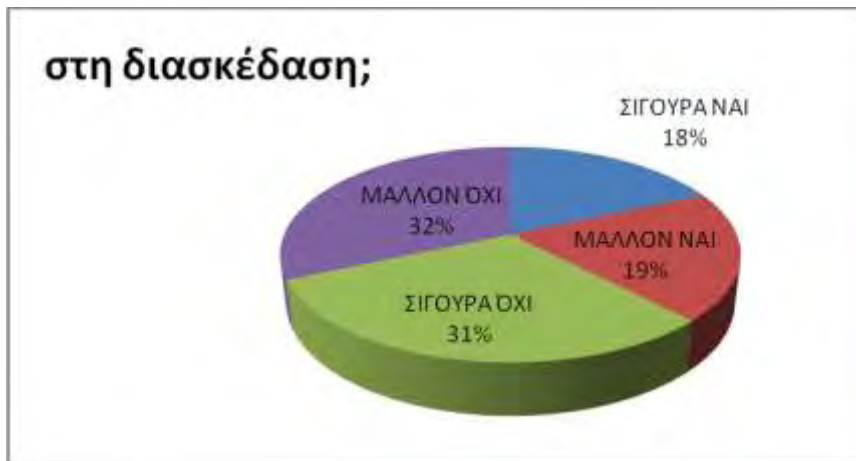
Αρχικά ρωτήσαμε τους πολίτες εάν πιστεύουν ότι τα άτομα με Ειδικές Ανάγκες έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες σε διάφορους τομείς της καθημερινής ζωής. Πιο συγκεκριμένα στην εργασία(διάγραμμα 1), στη διασκέδαση(διάγραμμα 2), στην κίνηση μέσα στην πόλη(διάγραμμα 3), στην πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και σε κοινόχρηστους χώρους(διάγραμμα 4), στην κατοικία(διάγραμμα 5) και στην κοινωνικότητα(διάγραμμα 6).

Όπως φαίνεται από το σύνολο των απαντήσεων, οι περισσότεροι πολίτες θεωρούν πως τα άτομα με ειδικές ανάγκες αντιμετωπίζουν δυσχέρειες στην καθημερινότητά τους και δεν απολαμβάνουν τα ίδια προνόμια με τους άρτιους συμπολίτες τους, όπως θα έπρεπε να ήταν το αυτονόητο.

Αναλυτικότερα παρουσιάζονται οι απαντήσεις στα παρακάτω διαγράμματα.



Διάγραμμα 1



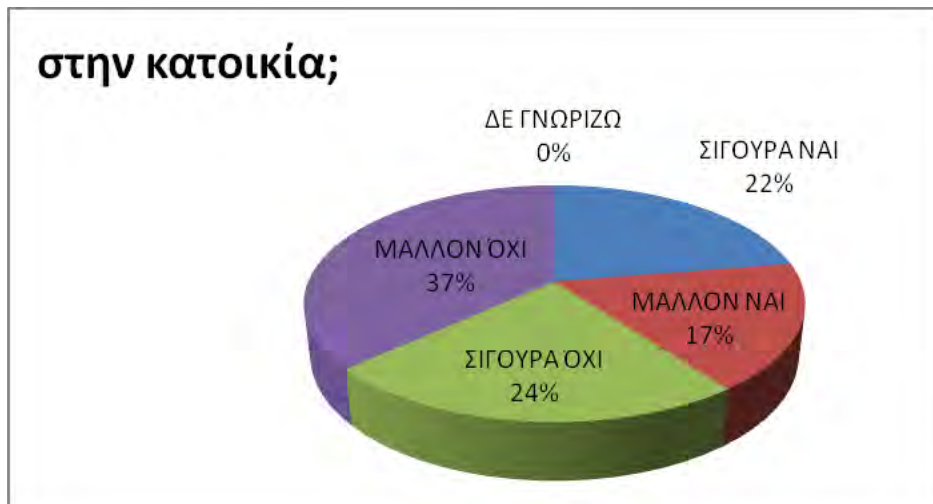
Διάγραμμα 2



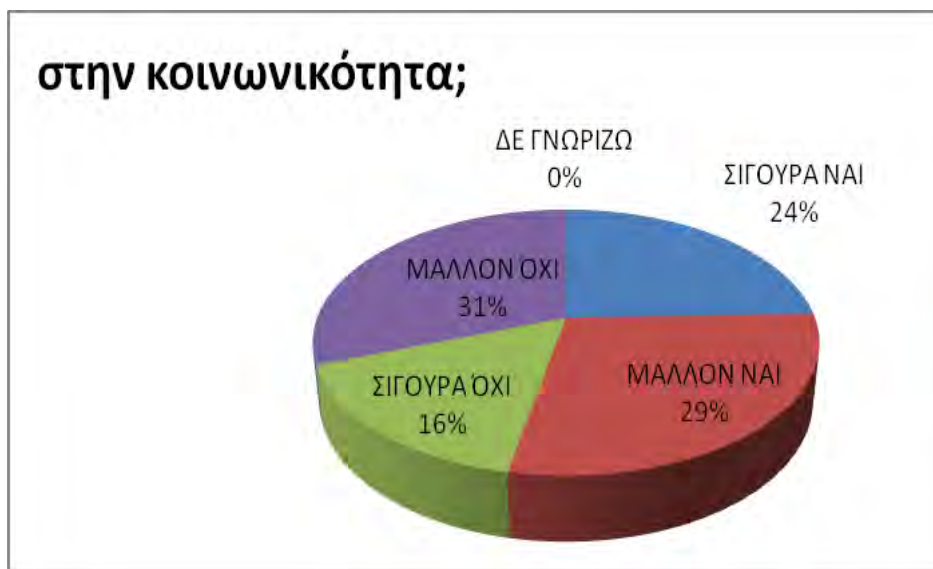
Διάγραμμα 3



Διάγραμμα 4



Διάγραμμα 5



Διάγραμμα 6

Βλέπουμε λοιπόν πως, όσον αφορά στην εργασία, ένα ποσοστό 37% θεωρεί πως οι δυνατότητες είναι ίδιες, ενώ ένα ποσοστό 63% το αντίθετο. Είναι λοιπόν σαφές πως τα άτομα με αναπηρίες αντιμετωπίζουν πρόβλημα σε έναν πολύ σημαντικό τομέα της ζωής του ανθρώπου, αυτόν της εξασφάλισης των προς το ζειν. Η εργασία παίζει σημαντικό ρόλο στις ζωές όλων μας και η πρόσβαση σε αυτήν θα έπρεπε να θεωρείται αυτονόητη. Στην διασκέδαση, η οποία συνδέεται επίσης με την κοινωνικότητα των ατόμων και με την ψυχική υγεία, τα αποτελέσματα είναι όμοια με αυτά της εργασίας και εξίσου απογοητευτικά (63% όχι, 37% ναι).

Ένας άνθρωπος όταν ζει σε μία πόλη χρειάζεται καθημερινά να κινείται μέσα σε αυτήν. Αυτό δεν είναι εύκολο για ένα άτομο με αναπηρίες, καθώς το 81% των ερωτηθέντων απάντησε πως τα άτομα αυτά δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες στην κίνηση μέσα στην πόλη. Αποδεικνύεται έτσι η έλλειψη σχεδιασμού και μέριμνας εκ μέρους της πολιτείας για αυτά τα άτομα. Ομοίως ερμηνεύονται και τα αποτελέσματα για την πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και σε κοινόχρηστους χώρους (72% απάντησε όχι). Τα άτομα με αναπηρίες αντιμετωπίζουν ρατσισμό στην καθημερινότητά τους αφού αποκλείονται έμμεσα από απλές δραστηριότητες.

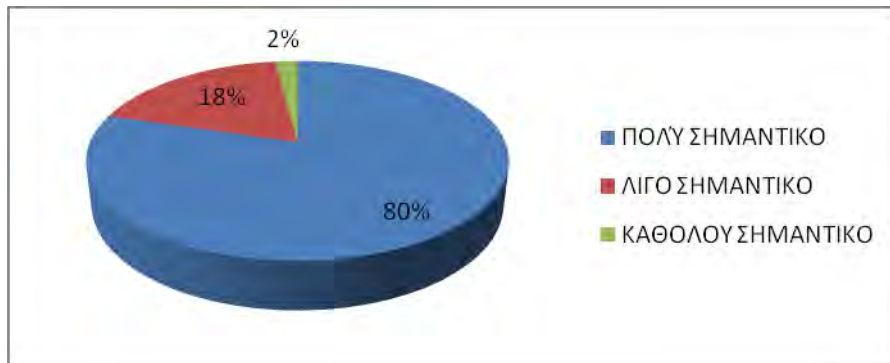
Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της κατοικίας όπου το 61% θεωρεί πως τα άτομα αυτά δεν έχουν ίσες δυνατότητες. Μπορεί η κατοικία να είναι ένας λιγότερο συχνά επισκέψιμος χώρος, αλλά δεν παύει να είναι εξίσου σημαντικός τομέας που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό.

Τέλος, στα αποτελέσματα για την κοινωνικότητα, βλέπουμε πως δεν υπάρχει μία καθαρή απάντηση, εφόσον το 47% απάντησε όχι, και το 53% ναι. Παρόλο που τα ποσοστά είναι πολύ κοντά, μπορούμε να τα εκλάβουμε ως θετικά, καθώς είναι ο μόνος τομέας όπου φαίνεται το άτομο με αναπηρίες να έχει λίγο περισσότερες δυνατότητες από ότι στις υπόλοιπες κατηγορίες. Φυσικά το ποσοστό θα έπρεπε να είναι πολύ υψηλότερο, αλλά αυτό θα γίνει με έναν πιο προσεκτικό σχεδιασμό και μετά την επίλυση και των υπολοίπων προβλημάτων.

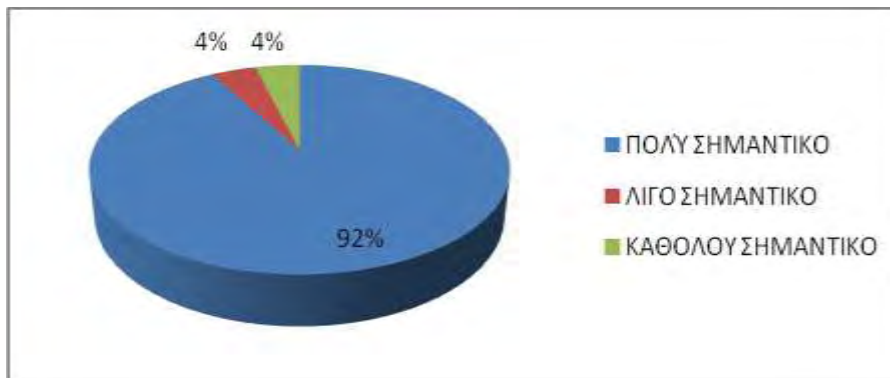
Στη συνέχεια του ερωτηματολόγιου, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να δώσουν προτεραιότητα σε κάποιες εργασίες βελτίωσης, σύμφωνα με το τι πιστεύουν πως πρέπει να γίνει ώστε να καλυτερέψει η ζωή των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην πόλη.

Βλέπουμε λοιπόν τη γνώμη τους σχετικά με τα εξής θέματα:

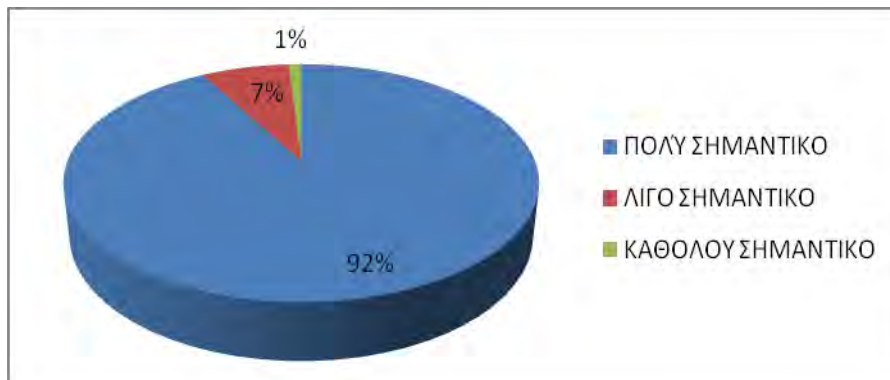
- Μεγαλύτερα πεζοδρόμια (διάγραμμα 7)



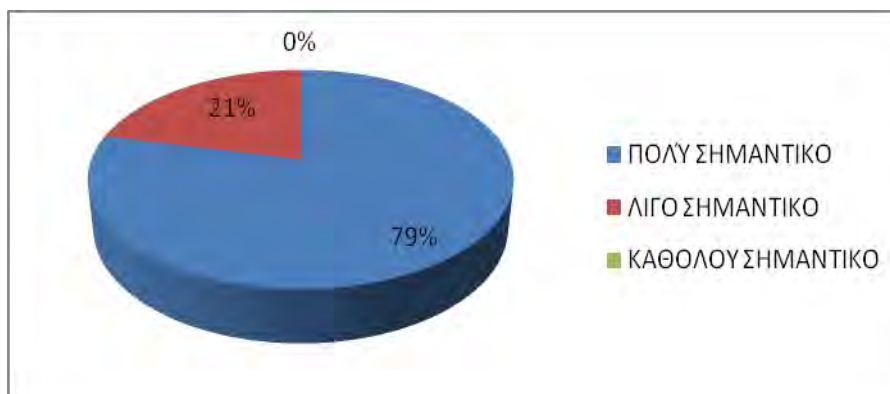
- Τοποθέτηση ραμπών, αναβατορίων (διάγραμμα 8)



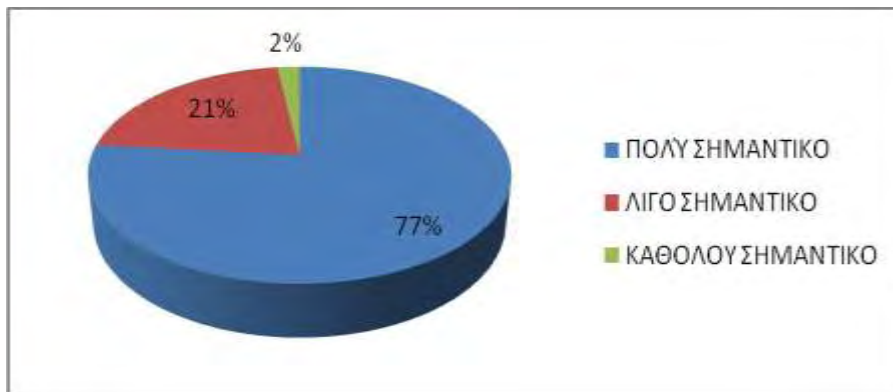
- Προσβάσιμα δημόσια κτίρια (διάγραμμα 9)



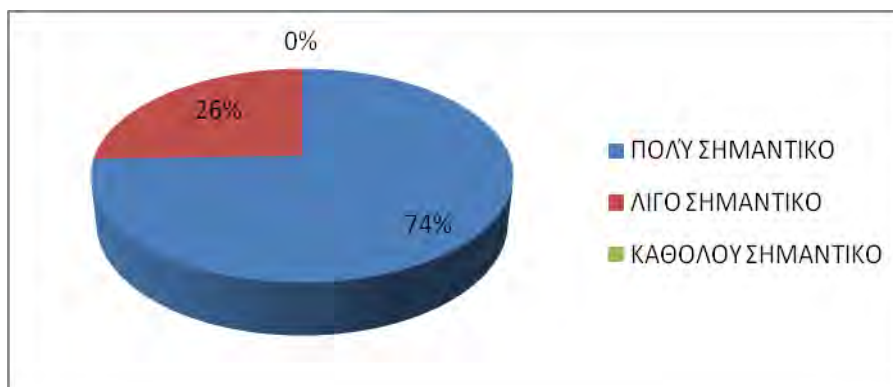
- Προσβάσιμα θέατρα-σινεμά (διάγραμμα 10)



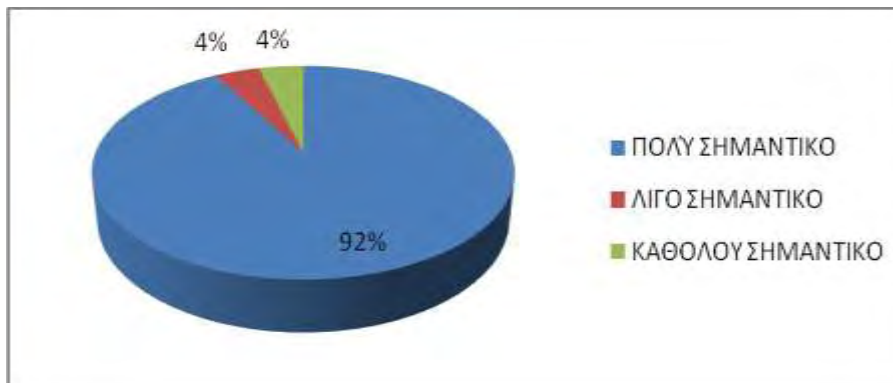
- Προσβάσιμα καφέ- εστιατόρια (διάγραμμα 11)



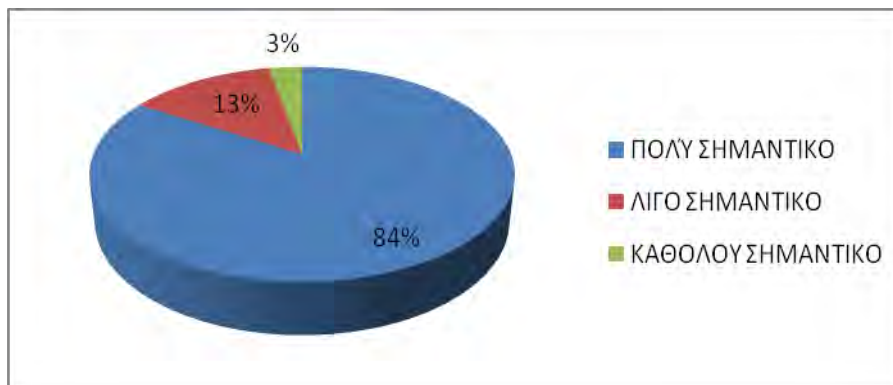
- Προσβάσιμοι χώροι άθλησης (διάγραμμα 12)



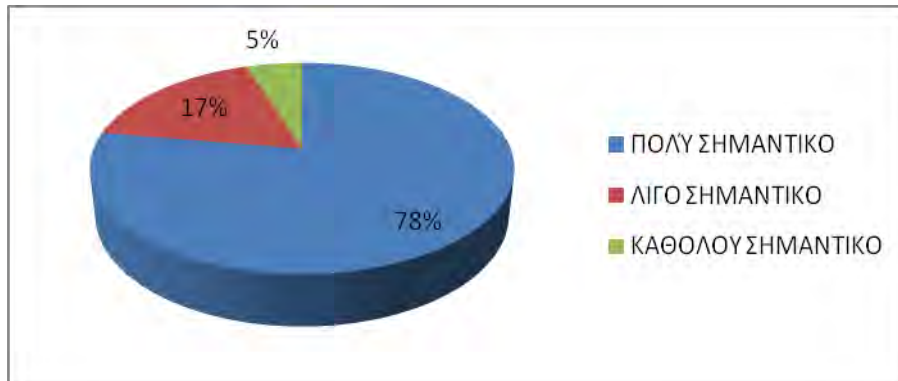
- Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες (διάγραμμα 13)



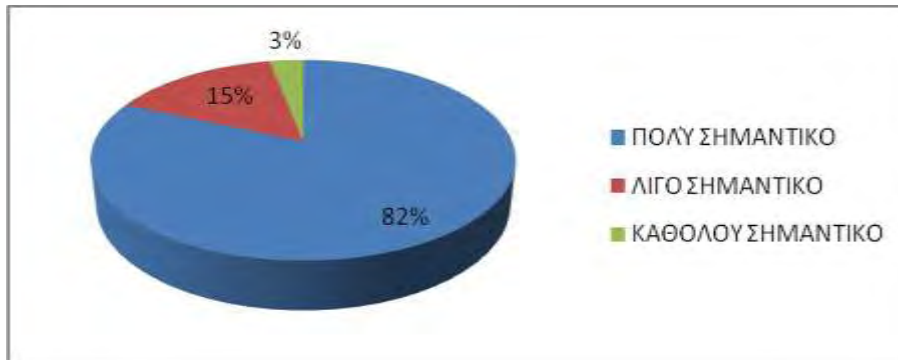
- Ειδικό χώρο στάθμευσης ΙΧ (διάγραμμα 14)



- Αυστηρότεροι νόμοι- προδιαγραφές (διάγραμμα 15)



- Προσβάσιμες πολυκατοικίες (διάγραμμα 16)



Οι περισσότεροι (με μεγάλη διαφορά ποσοστών) ταξινομούν τις παρεμβάσεις που προτάθηκαν στην κατηγορία «πολύ σημαντικό» και τις κρίνουν ως παρεμβάσεις πρώτης προτεραιότητας.

Σε μία προσπάθεια γενικής ταξινόμησης των αποτελεσμάτων- πάντα όμως με ελάχιστες διαφορές ποσοστών- καταλήγουμε στα παρακάτω αποτελέσματα.

- Πρώτη προτεραιότητα αποτελούν οι εξής εργασίες:
 - Τοποθέτηση ραμπών- αναβατορίων
 - Προσβάσιμα δημόσια κτίρια
 - Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες
- Δεύτερης προτεραιότητας φαίνονται να είναι τα εξής:
 - Μεγαλύτερα πεζοδρόμια
 - Προσβάσιμα θέατρα και σινεμα
 - Ειδικό χώρο στάθμευσης ΙΧ
 - Αυστηρότεροι νόμοι και προδιαγραφές
 - Προσβάσιμες πολυκατοικίες

- Λιγότερο ενδιαφέρον φαίνονται να δείχνουν για τα προσβάσιμα καφέ και εστιατόρια και για τους προσβάσιμους χώρους άθλησης.

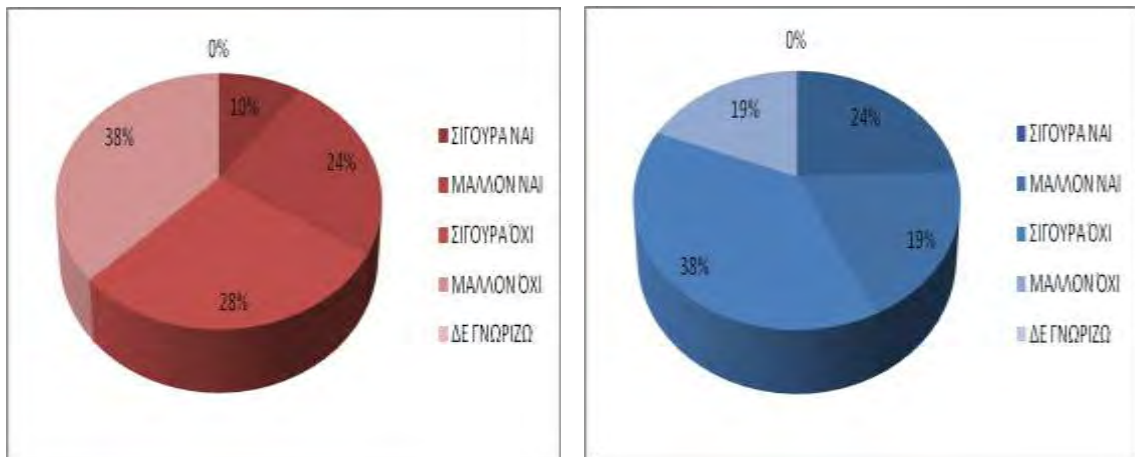
Γενικά οι περισσότεροι χαρακτήρισαν ως πολύ σημαντικές τις παρεμβάσεις που σχετίζονται άμεσα με την καθημερινή διαβίωση και μετακίνηση των ατόμων με αναπηρίες.

Παρακάτω βλέπουμε συγκριτικά τις απαντήσεις που έδωσαν ανά ερώτηση οι άντρες και οι γυναίκες.

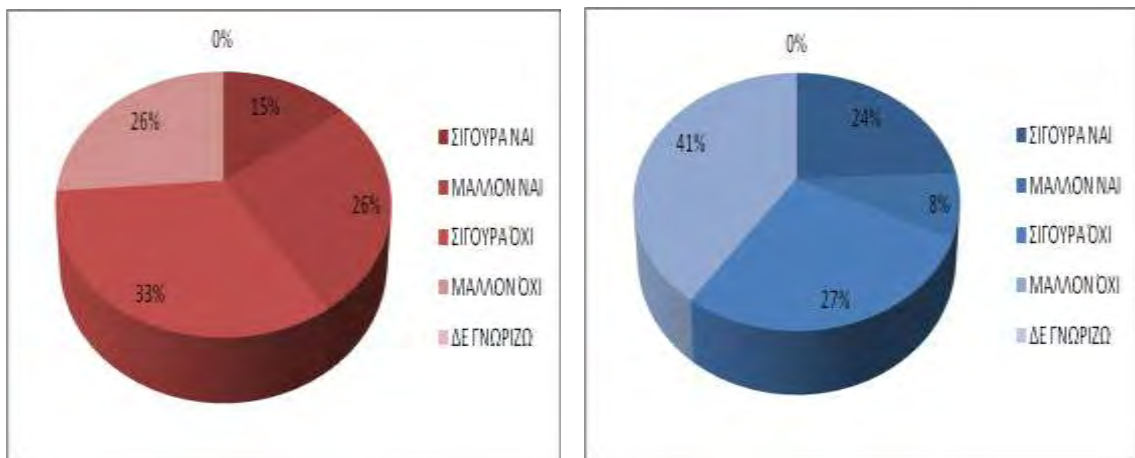
(Τα κόκκινα διαγράμματα αναφέρονται στις γυναίκες ενώ τα μπλε στους άντρες)

A. Πιστεύετε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες:

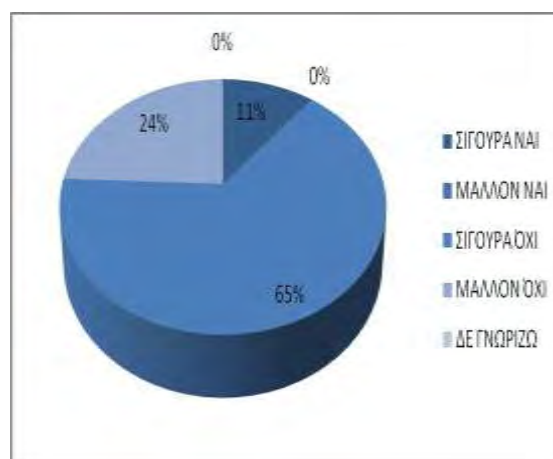
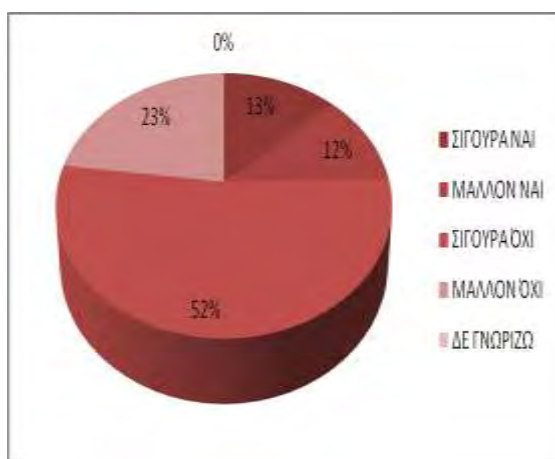
(α) Στην εργασία



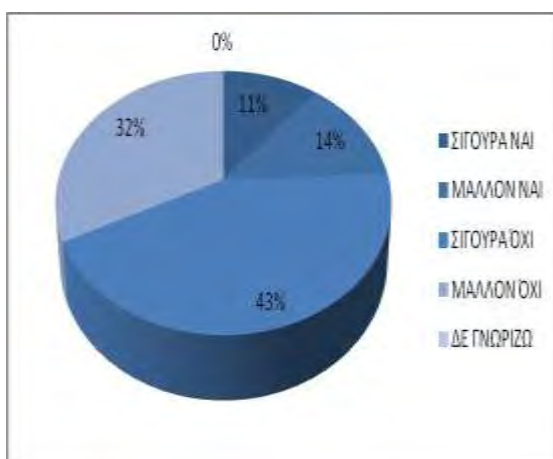
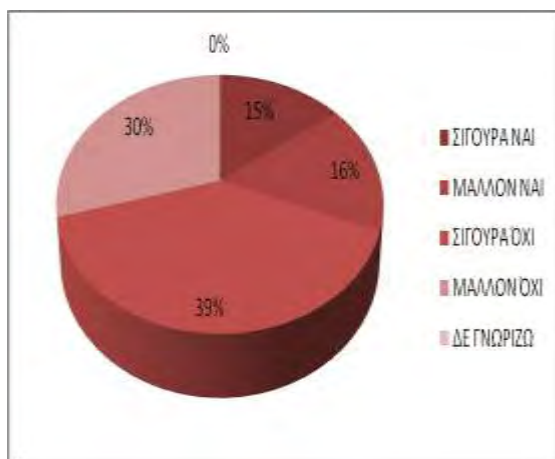
(β) Στη διασκέδαση



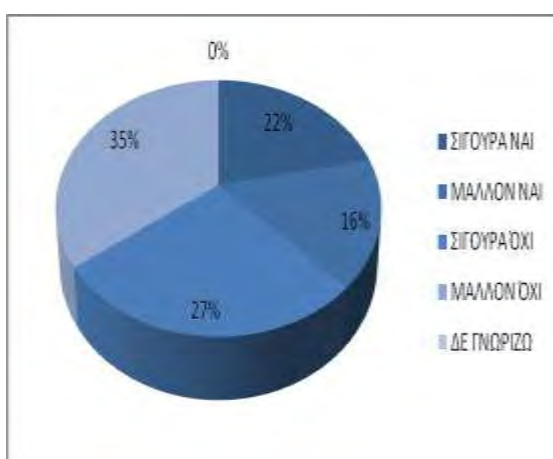
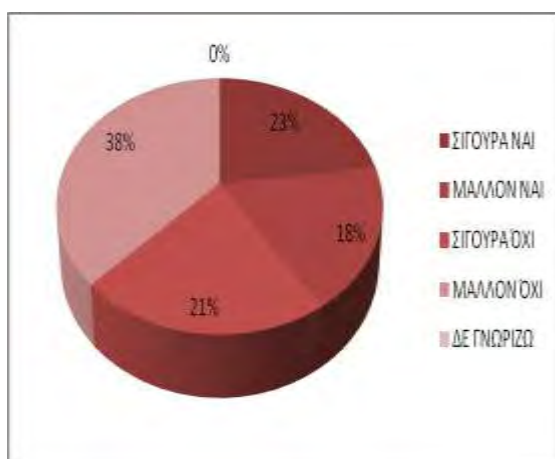
(γ) Στην κίνηση μέσα στην πόλη



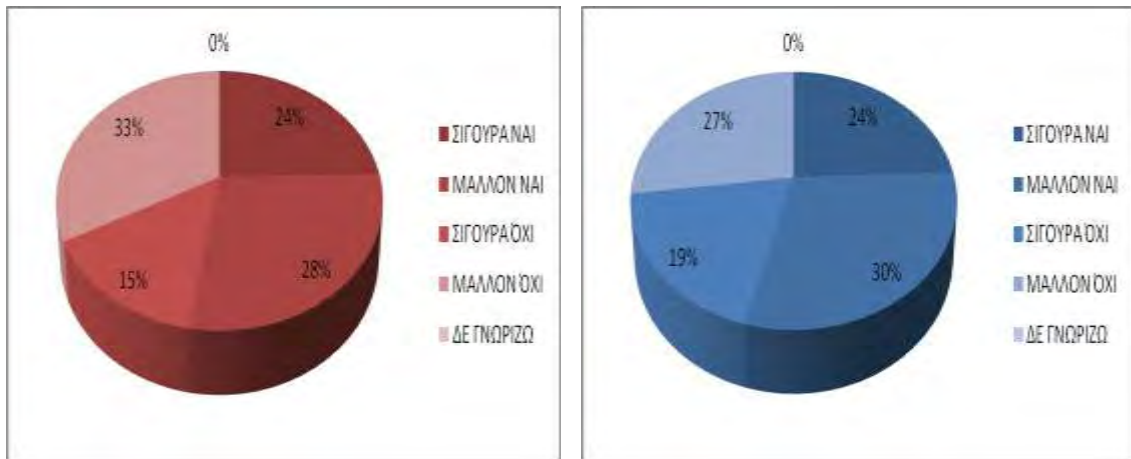
(δ) Στην πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και κοινόχρηστους χώρους



(ε) Στην κατοικία



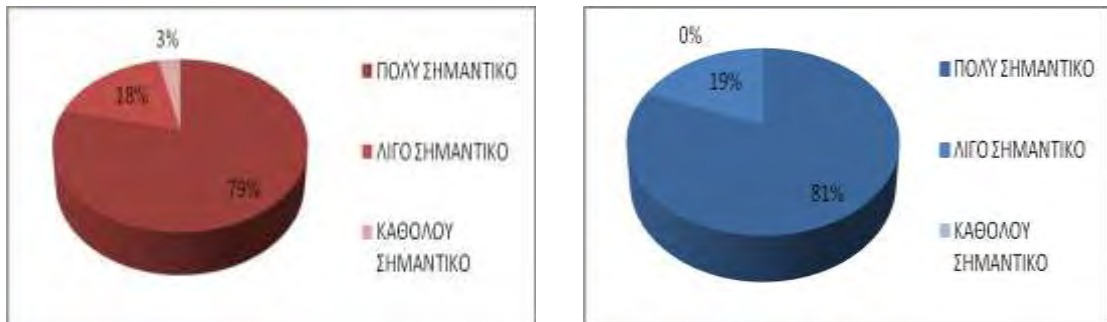
(στ) Στην κοινωνικότητα



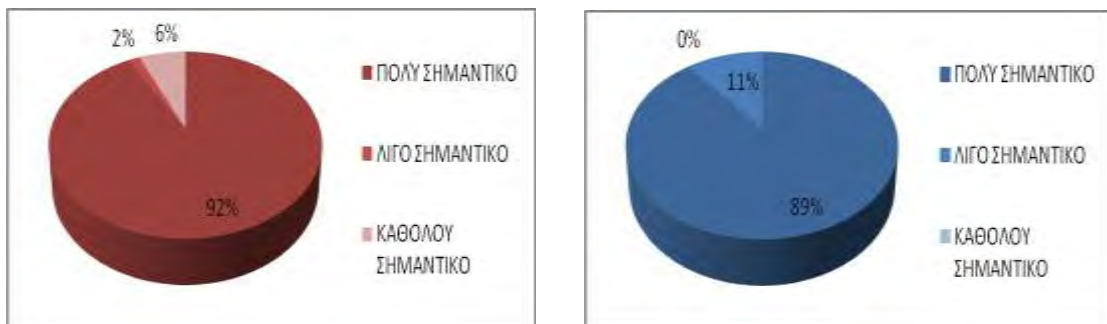
Β. Τι πιστεύετε ότι θα πρέπει να γίνει για να βελτιωθεί η ζωή των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην πόλη; Δώστε σειρά προτεραιότητας στα παρακάτω:

Πολύ σημαντικό, λίγο σημαντικό, καθόλου σημαντικό

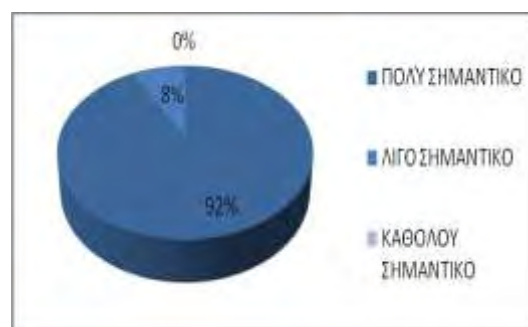
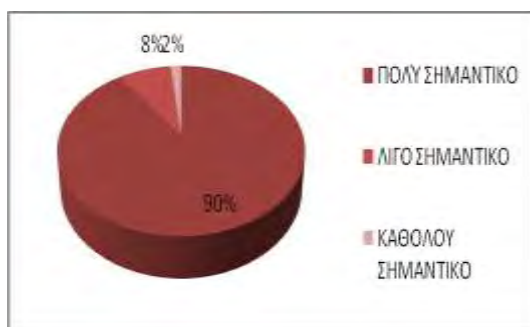
(α) Μεγαλύτερα πεζοδρόμια



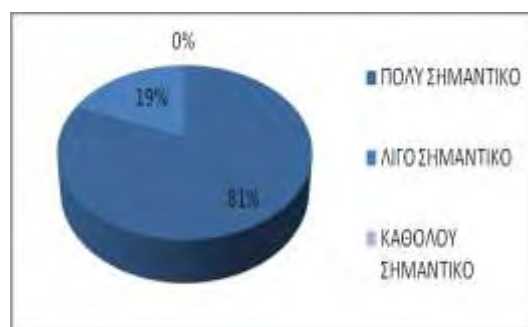
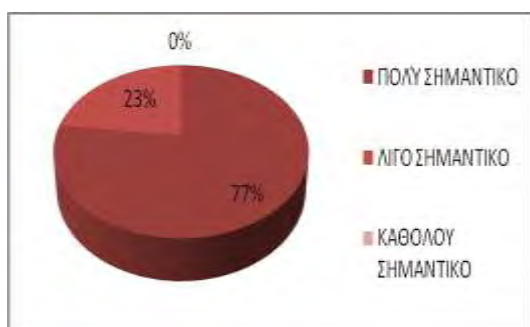
(β) Τοποθέτηση ραμπών και αναβατορίων



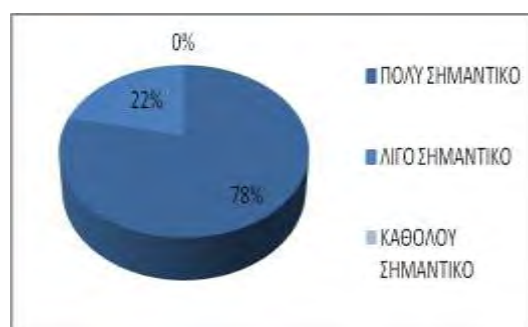
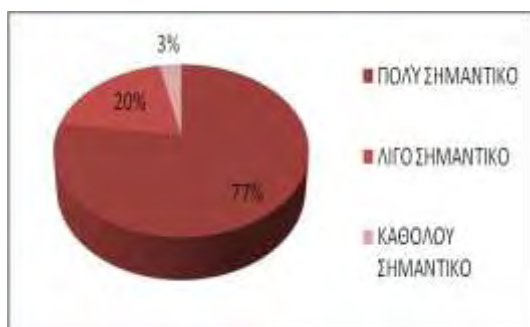
(γ) Προσβάσιμα δημόσια κτίρια



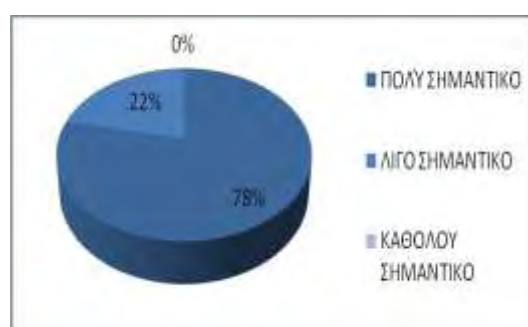
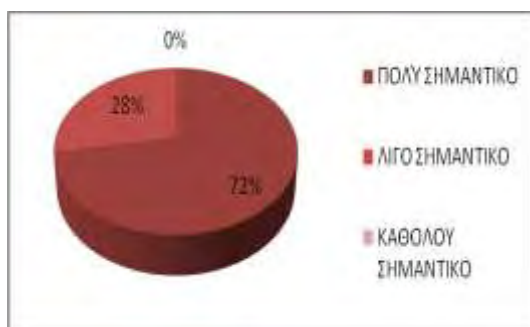
(δ) Προσβάσιμα θέατρα και σινεμά



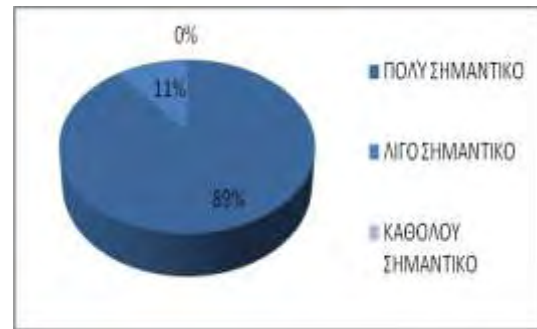
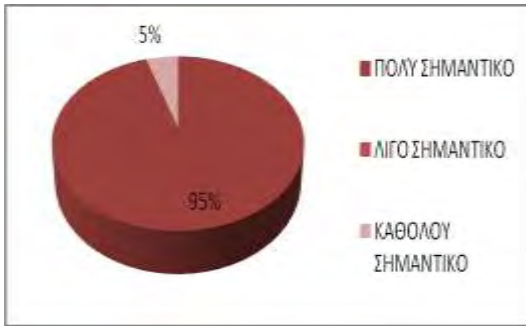
(ε) Προσβάσιμα καφέ και εστιατόρια



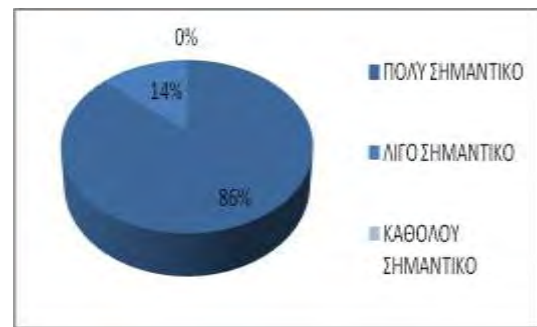
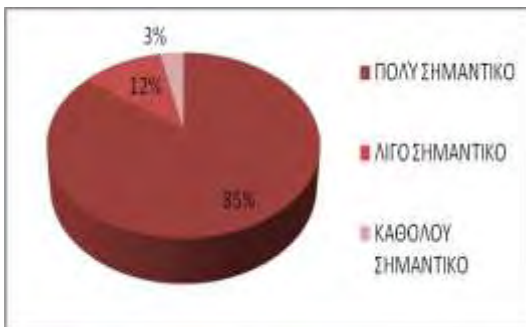
(στ) Προσβάσιμοι χώροι άθλησης



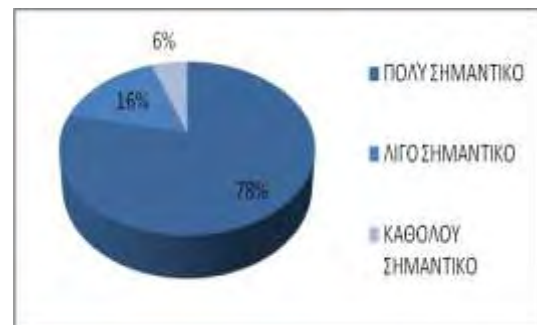
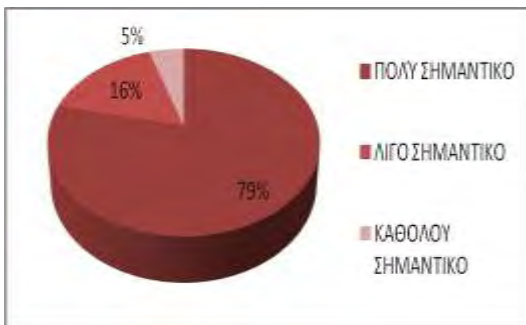
(ζ) Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες



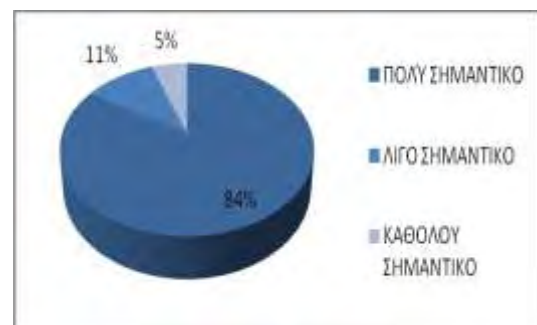
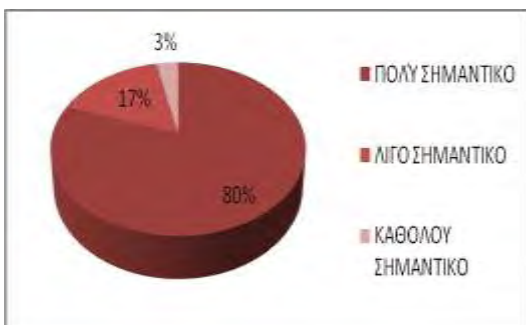
(η) Ειδικοί χώροι στάθμευσης ΙΧ



(θ) Αυστηρότεροι νόμοι- προδιαγραφές



(ι) Προσβάσιμες πολυκατοικίες



Παρατηρούμε ότι τα ποσοστά των απαντήσεων είναι περίπου ίδια, ανεξαρτήτως φύλου του ερωτηθέντα.

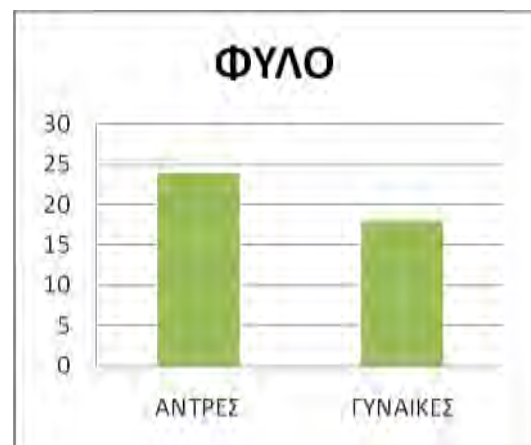
Σημαντικό στοιχείο της έρευνας, με κριτήριο το επάγγελμα, αποτελεί το γεγονός πως όλοι οι ερωτηθέντες έρχονται σε άμεση επαφή με την πόλη, οπότε τα αποτελέσματα δεν μπορούν να αμφισβητηθούν. Μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων επίσης είναι αρχιτέκτονες, πολιτικοί μηχανικοί και πολεοδόμοι και είναι θετικό το γεγονός ότι αναγνωρίζουν πως οι πόλεις υστερούν σε υποδομές για άτομα με ειδικές ανάγκες και ότι κρίνουν απαραίτητη τη λήψη διάφορων μέτρων και τον πιο προσεκτικό σχεδιασμό ως προτεραιότητα πολύ σημαντική.

Η ίδια μέθοδος ακολουθήθηκε και για την καταγραφή των απόψεων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες που διαμένουν και μετακινούνται μέσα στις πόλεις.

Δόθηκαν λοιπόν τα ίδια ερωτηματολόγια σε 42 άτομα. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται παρακάτω.

Χαρακτηριστικά έρευνας

Στην έρευνα έλαβαν μέρος 42 άτομα. Από αυτούς τα 18 ήταν γυναίκες και τα 24 άντρες.



Τα άτομα που απάντησαν προέρχονται από διαφορετικές πόλεις. Αυτές είναι:

- Βόλος
- Λάρισα
- Θεσσαλονίκη
- Άλλες πόλεις

Ωστόσο, το μεγαλύτερο ποσοστό διαμένει στην πόλη του Βόλου ή της Λάρισας, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.



Οι ερωτηθέντες ασχολούνται με ποικίλα επαγγέλματα. Αυτά είναι:

- Δημόσιος υπάλληλος
- Ιδιωτικός υπάλληλος
- Αρχιτέκτων/ Πολεοδόμος
- Άλλες ειδικότητες Μηχανικών
- Άλλο (Εμπορος, Ιατρός, Γεωπόνος, Νοσηλεύτρια)

Σημαντικό ποσοστό των συμμετεχόντων είναι άνεργοι, συνταξιούχοι ή ασχολούνται με οικιακά.

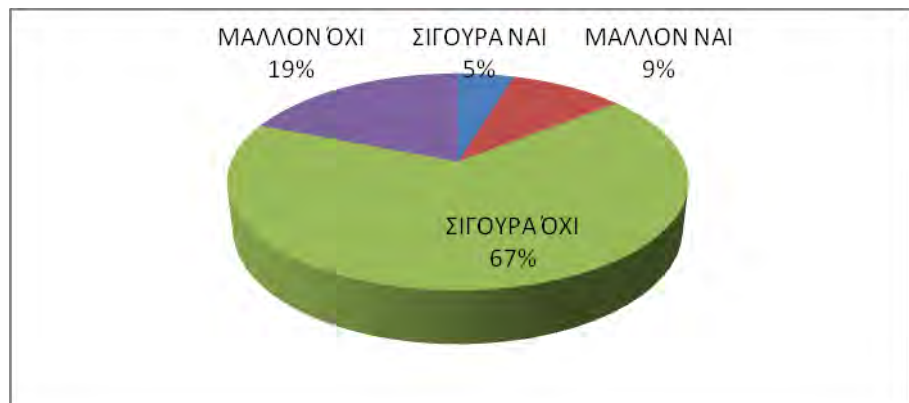


Η κατηγοριοποίηση των επαγγελμάτων στο διάγραμμα έγινε κυρίως λαμβάνοντας ως κριτήριο την συχνότητα και τον τρόπο επαφής των ατόμων με την πόλη.

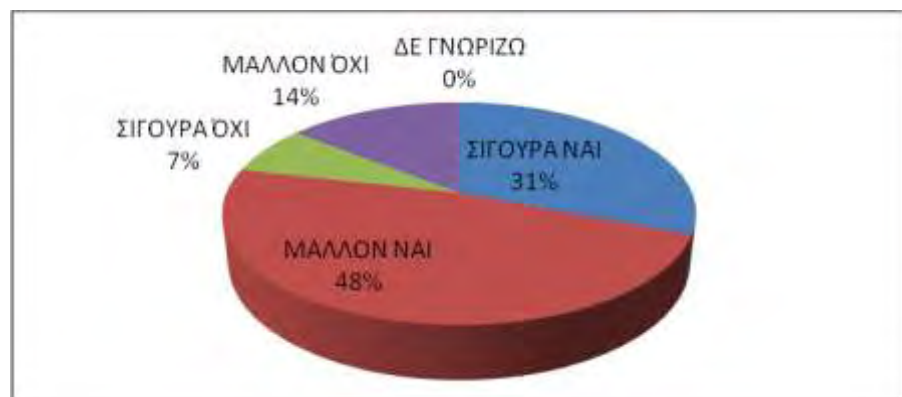
Αποτελέσματα έρευνας

Τα αποτελέσματα της έρευνας αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο που θα έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπόψη από όσους εμπλέκονται στον αστικό σχεδιασμό. Οι ερωτηθέντες είναι άτομα που τα αφορά άμεσα η μέριμνα για την διευκόλυνση των ΑμεΑ.

Βλέποντας τις απαντήσεις γίνεται ξεκάθαρο πως τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην καθημερινότητά τους και η κίνηση μέσα στην πόλη δεν είναι εύκολη για αυτά, όπως θα έπρεπε. Αναλυτικότερα παρουσιάζονται οι απαντήσεις στα παρακάτω διαγράμματα.



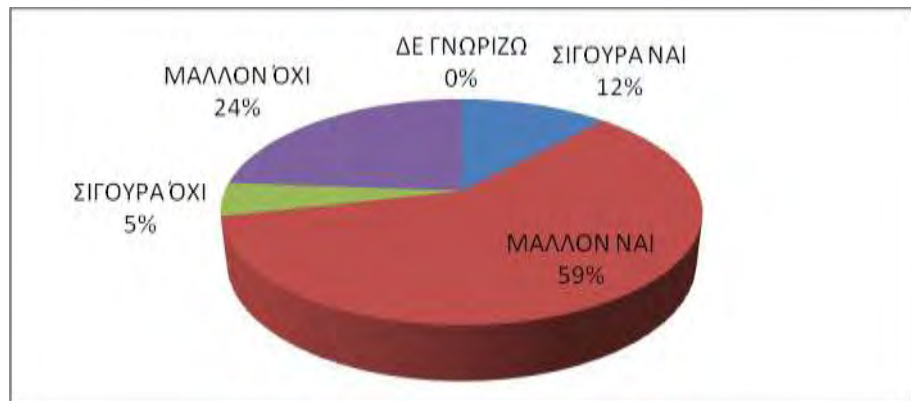
Διάγραμμα 1



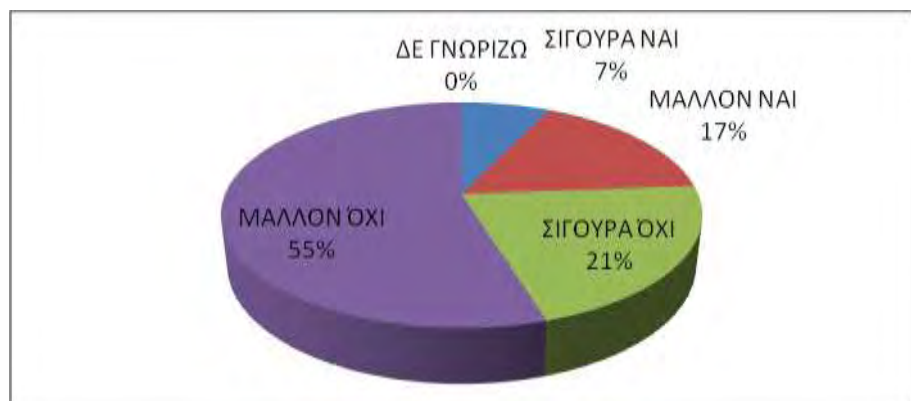
Διάγραμμα 2



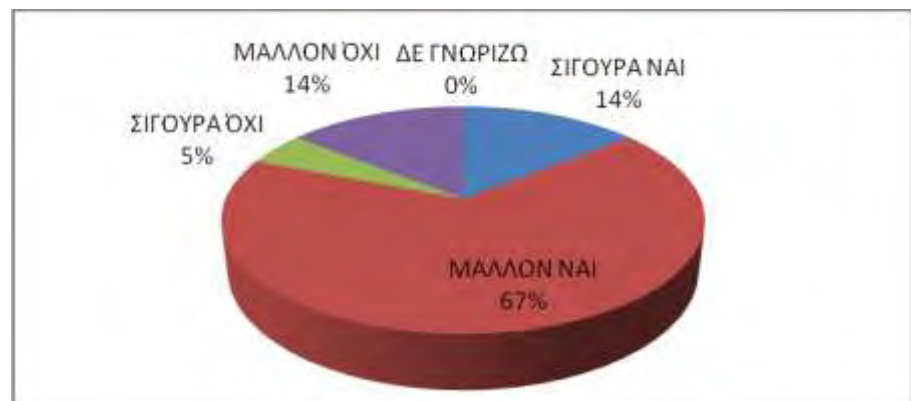
Διάγραμμα 3



Διάγραμμα 4



Διάγραμμα 5



Διάγραμμα 6

Βλέπουμε λοιπόν πως, όσον αφορά στην εργασία, ένα ποσοστό 14% θεωρεί πως οι δυνατότητες είναι ίδιες, ενώ ένα ποσοστό 86% το αντίθετο. Παρατηρούμε καθαρά πως τα Άτομα με Αναπηρίες αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα σε αυτόν το τομέα, και αυτό οφείλεται στον κοινωνικό ρατσισμό και στην λανθασμένη γενική αντίληψη πως ένα άτομο με κάποιο πρόβλημα δεν έχει τις ίδιες ικανότητες με ένα πλήρως υγιές άτομο.

Στην διασκέδαση τα αποτελέσματα είναι θετικά (21% όχι, 79% ναι). Ευτυχώς, σε έναν τομέα που αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής μας, τα ΑμεΑ φαίνεται να διευκολύνονται και οι αρμόδιοι έχουν μεριμνήσει για αυτό.

Ένας άνθρωπος όταν ζει σε μία πόλη χρειάζεται καθημερινά να κινείται μέσα σε αυτήν. Αυτό δεν είναι εύκολο για ένα άτομο με αναπηρίες, καθώς το 60% των ερωτηθέντων απάντησε πως τα άτομα αυτά δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες στην κίνηση μέσα στην πόλη. Θετικό στοιχείο είναι πως το ποσοστό αυτό δεν είναι πολύ μεγάλο. Αποδεικνύεται όμως η έλλειψη σχεδιασμού και μέριμνας εκ μέρους της πολιτείας για αυτά τα άτομα. Αντίθετα φαίνεται να είναι τα αποτελέσματα για την πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και σε κοινόχρηστους χώρους(μόλις 29% απάντησε όχι). Σαν γενική εικόνα όμως τα άτομα με αναπηρίες αντιμετωπίζουν ρατσισμό στην καθημερινότητά τους αφού αποκλείονται έμμεσα από απλές δραστηριότητες.

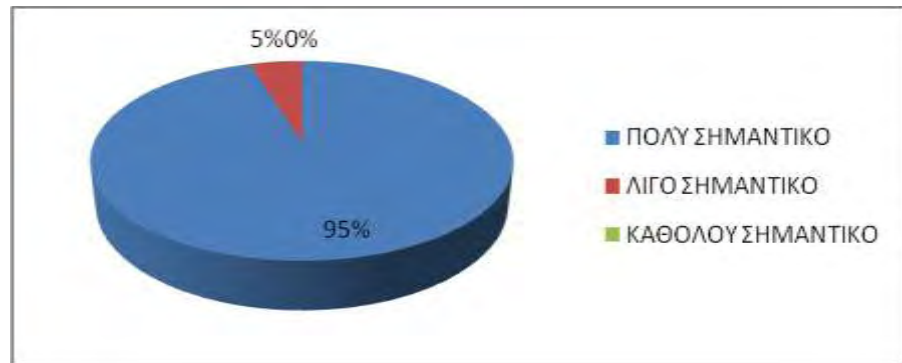
Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της κατοικίας όπου το 76% θεωρεί πως τα άτομα αυτά δεν έχουν ίσες δυνατότητες.

Τέλος, στα αποτελέσματα για την κοινωνικότητα, το 19% απάντησε όχι, και το 83% ναι.

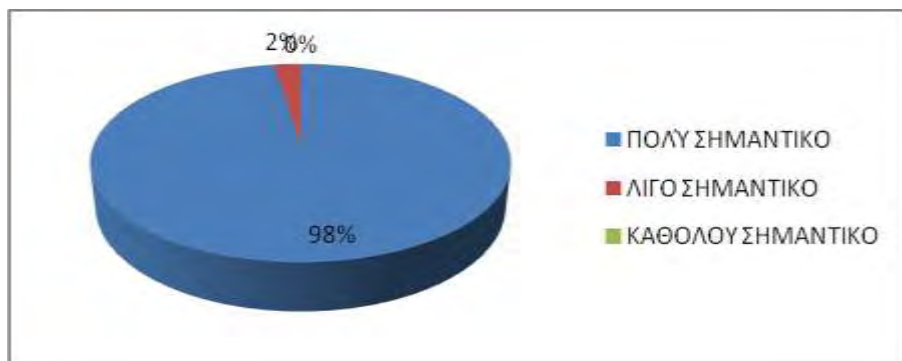
Στη συνέχεια του ερωτηματολόγιου, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να δώσουν προτεραιότητα σε κάποιες εργασίες βελτίωσης, σύμφωνα με το τι πιστεύουν πως πρέπει να γίνει ώστε να καλυτερέψει η ζωή των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην πόλη.

Βλέπουμε λοιπόν τη γνώμη τους σχετικά με τα εξής θέματα:

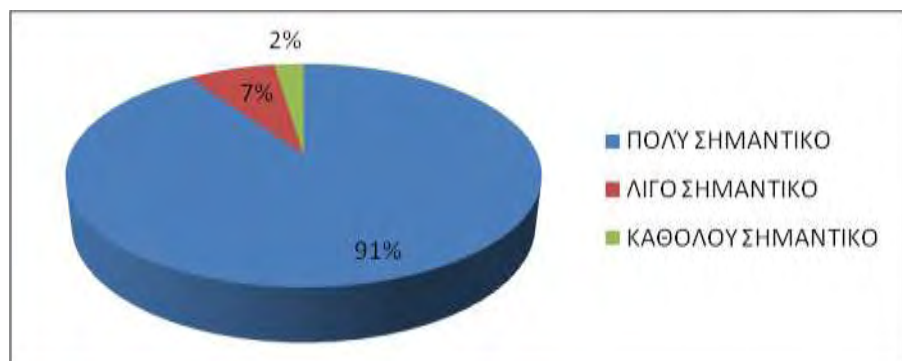
- Μεγαλύτερα πεζοδρόμια (διάγραμμα 7)



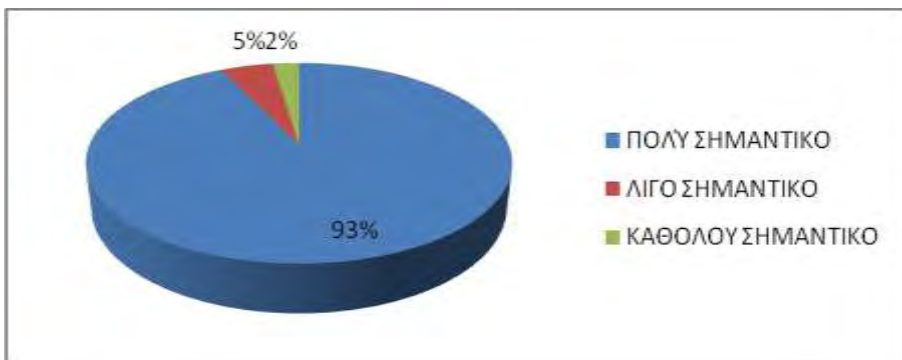
- Τοποθέτηση ραμπών, αναβατορίων (διάγραμμα 8)



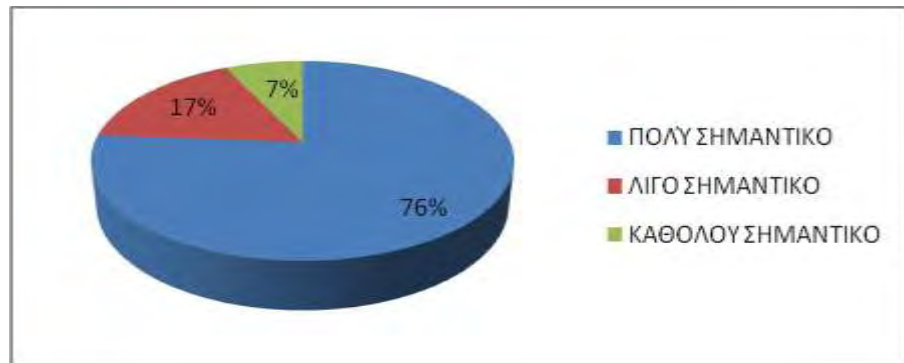
- Προσβάσιμα δημόσια κτίρια (διάγραμμα 9)



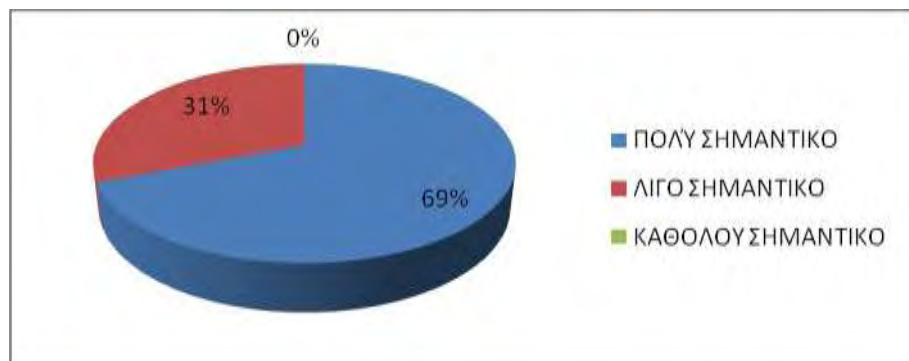
- Προσβάσιμα θέατρα-σινεμά (διάγραμμα 10)



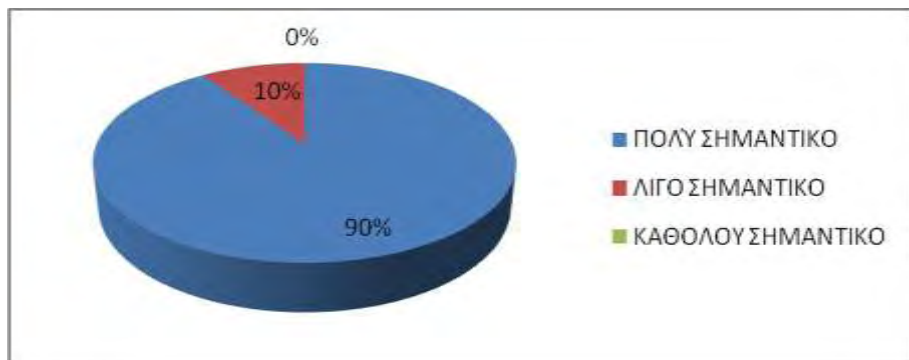
- Προσβάσιμα καφέ-εστιατόρια (διάγραμμα 11)



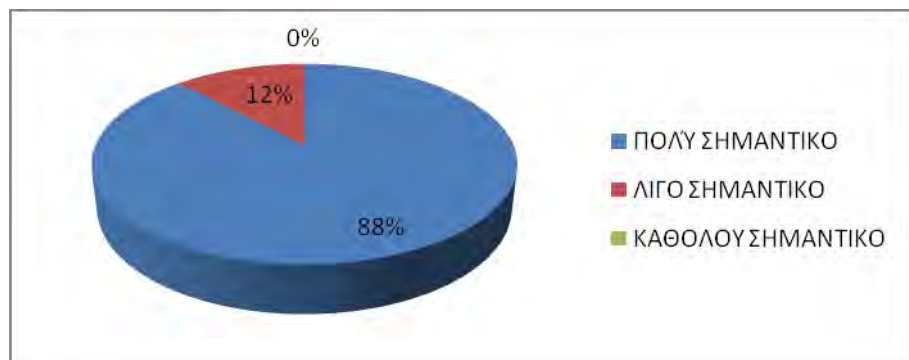
- Προσβάσιμοι χώροι άθλησης (διάγραμμα 12)



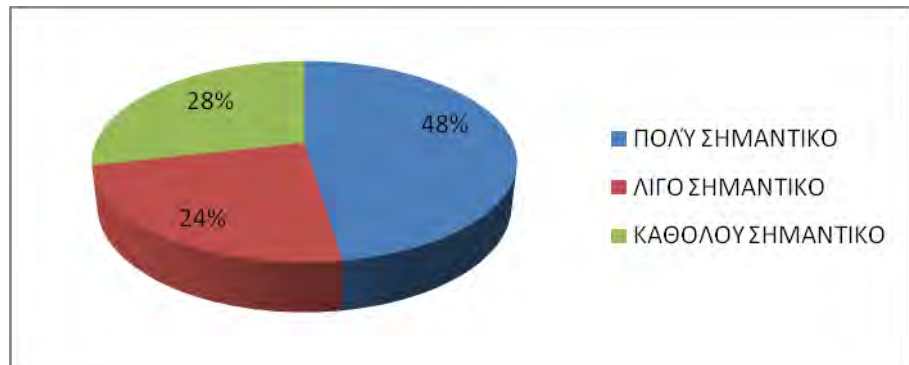
- Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες (διάγραμμα 13)



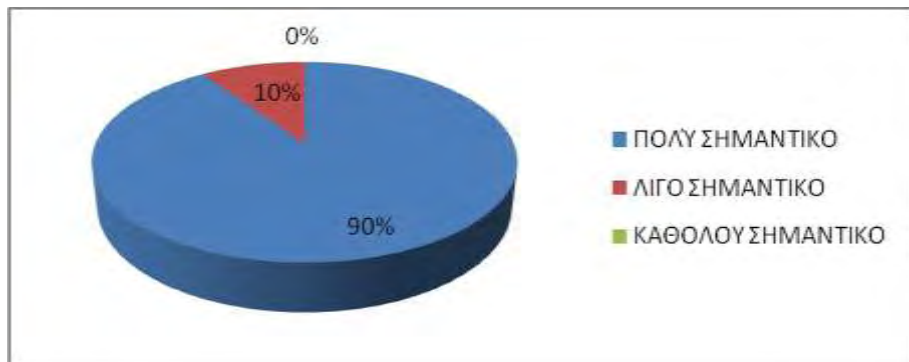
- Ειδικοί χώροι στάθμευσης ΙΧ (διάγραμμα 14)



- Αυστηρότεροι νόμοι- προδιαγραφές (διάγραμμα 15)



- Προσβάσιμες πολυκατοικίες (διάγραμμα 16)



Οι περισσότεροι (με μεγάλη διαφορά ποσοστών) ταξινομούν τις παρεμβάσεις που προτάθηκαν στην κατηγορία «πολύ σημαντικό» και τις κρίνουν ως παρεμβάσεις πρώτης προτεραιότητας.

Σε μία προσπάθεια γενικής ταξινόμησης των αποτελεσμάτων- πάντα όμως με ελάχιστες διαφορές ποσοστών- καταλήγουμε στα παρακάτω αποτελέσματα.

- Πρώτη προτεραιότητα αποτελούν οι εξής εργασίες:
 - Τοποθέτηση ραμπών- αναβατορίων
 - Προσβάσιμα δημόσια κτίρια
 - Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες
 - Προσβάσιμες πολυκατοικίες
 - Μεγαλύτερα πεζοδρόμια
 - Προσβάσιμα θέατρα και σινεμα
- Δεύτερης προτεραιότητας φαίνονται να είναι τα εξής:
 - Ειδικό χώρο στάθμευσης ΙΧ
 - προσβάσιμα καφέ και εστιατόρια
 - προσβάσιμοι χώροι άθλησης

- Λιγότερο ενδιαφέρον φαίνεται να δείχνουν για αυστηρότερους νόμους και προδιαγραφές.

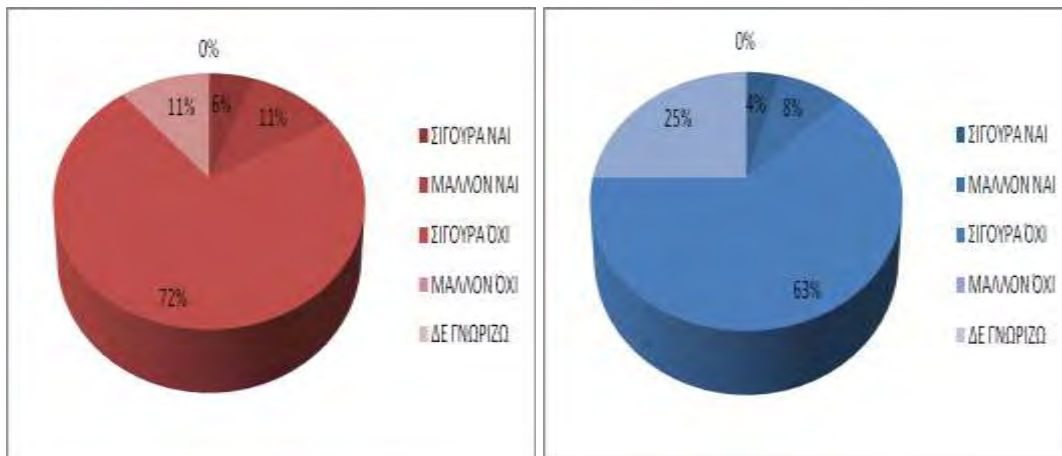
Γενικά οι περισσότεροι χαρακτήρισαν ως πολύ σημαντικές τις παρεμβάσεις που σχετίζονται άμεσα με την καθημερινή διαβίωση και μετακίνηση των ατόμων με αναπηρίες.

Παρακάτω βλέπουμε συγκριτικά τις απαντήσεις που έδωσαν ανά ερώτηση οι άντρες και οι γυναίκες.

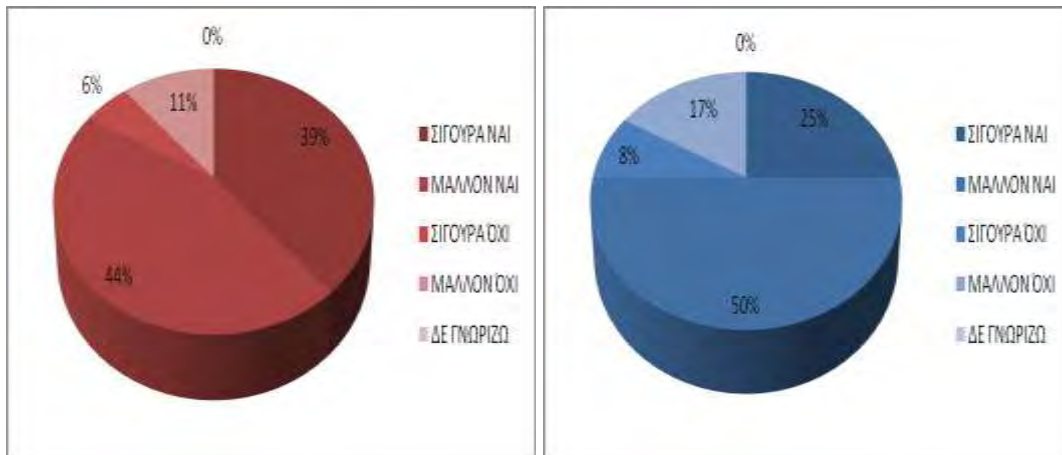
(Τα κόκκινα διαγράμματα αναφέρονται στις γυναίκες ενώ τα μπλε στους άντρες)

A. Πιστεύετε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες:

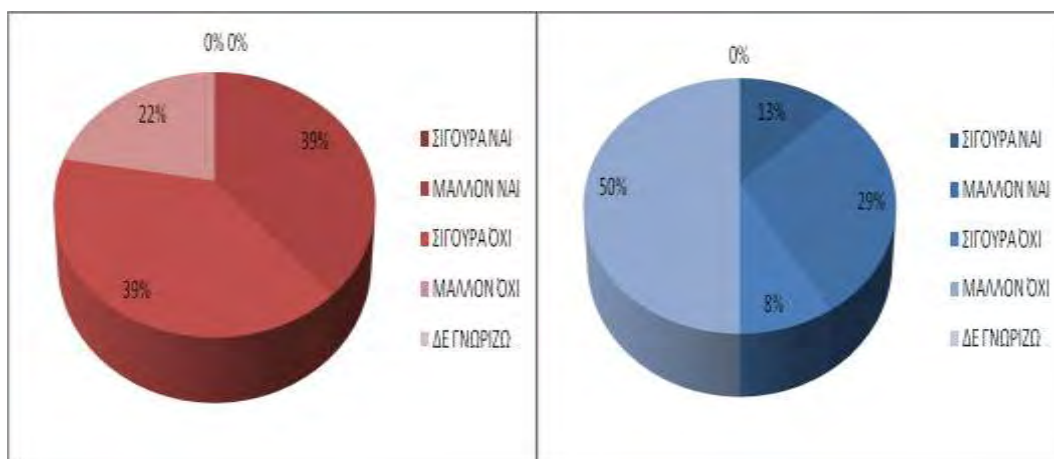
(α) Στην εργασία



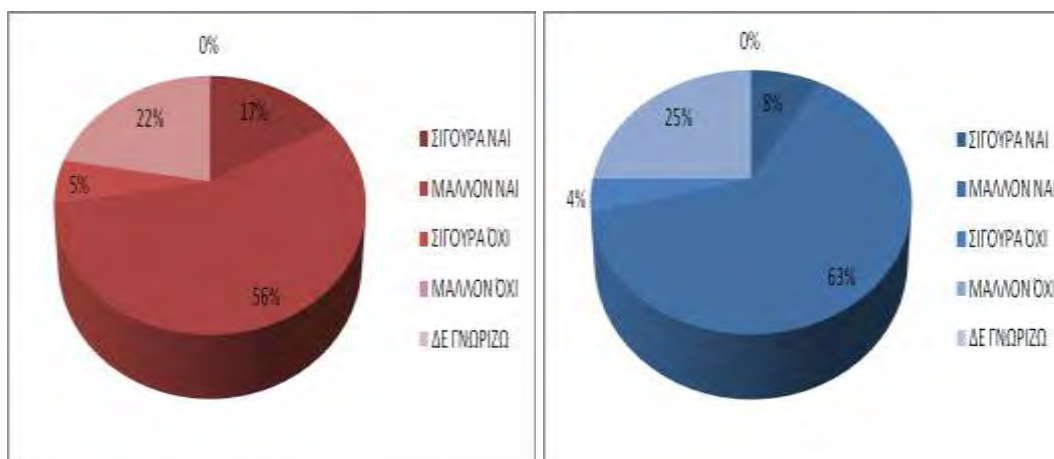
(β) Στη διασκέδαση



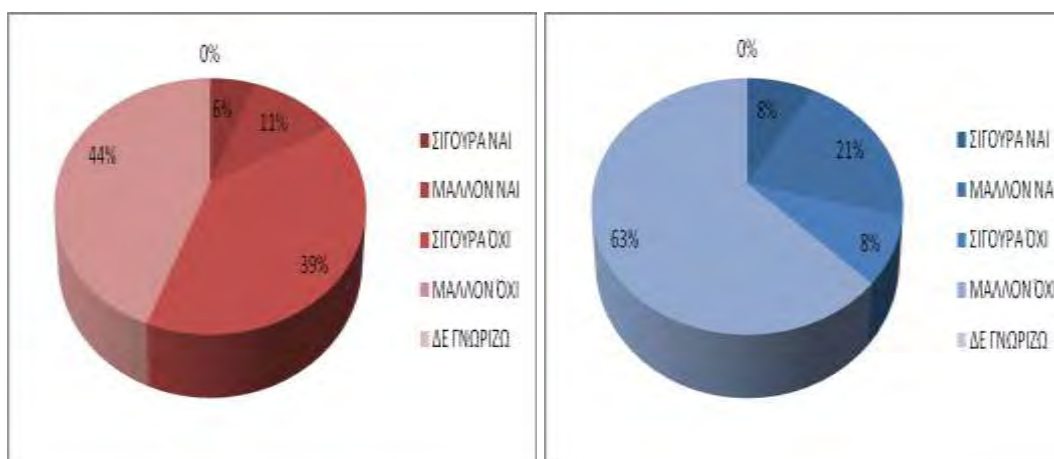
(γ) Στην κίνηση μέσα στην πόλη



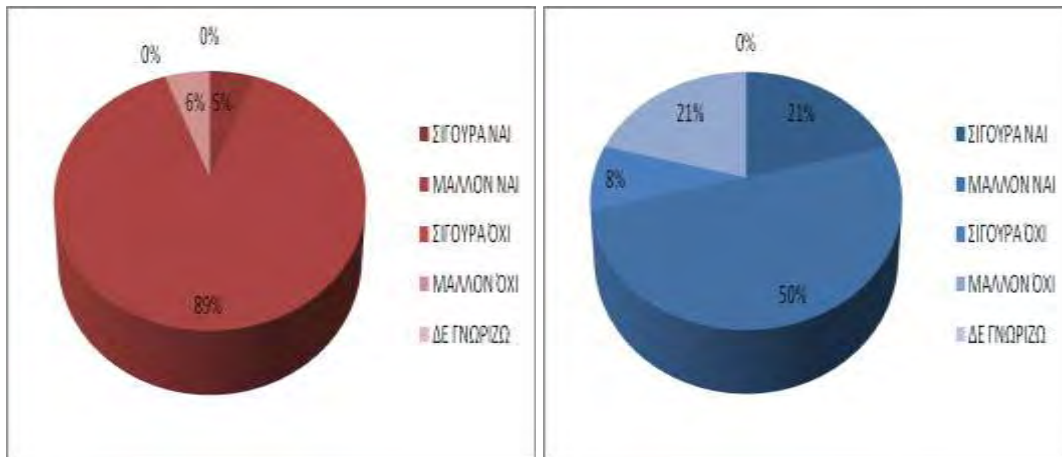
(δ) Στην πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και κοινόχρηστους χώρους



(ε) Στην κατοικία



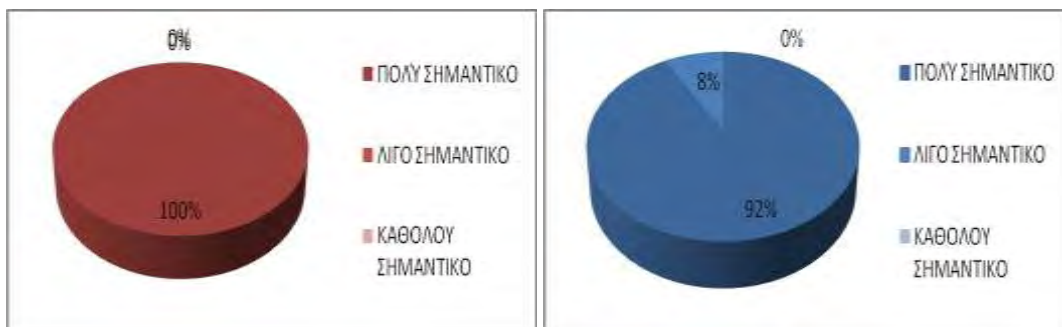
(στ) Στην κοινωνικότητα



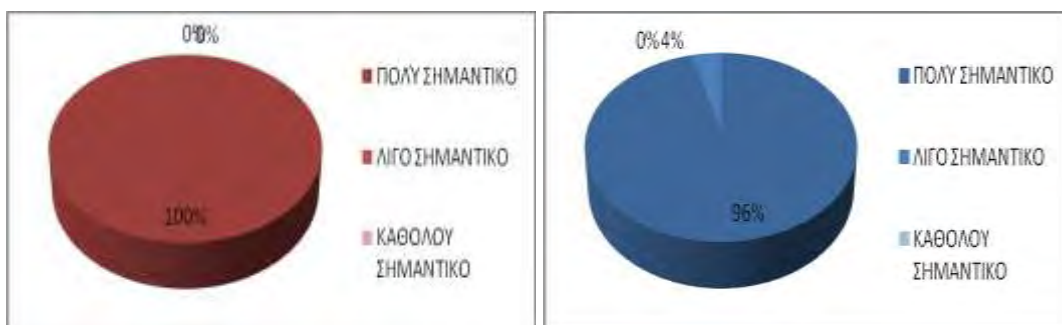
Β. Τι πιστεύετε ότι θα πρέπει να γίνει για να βελτιωθεί η ζωή των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην πόλη; Δώστε σειρά προτεραιότητας στα παρακάτω:

Πολύ σημαντικό, λίγο σημαντικό, καθόλου σημαντικό

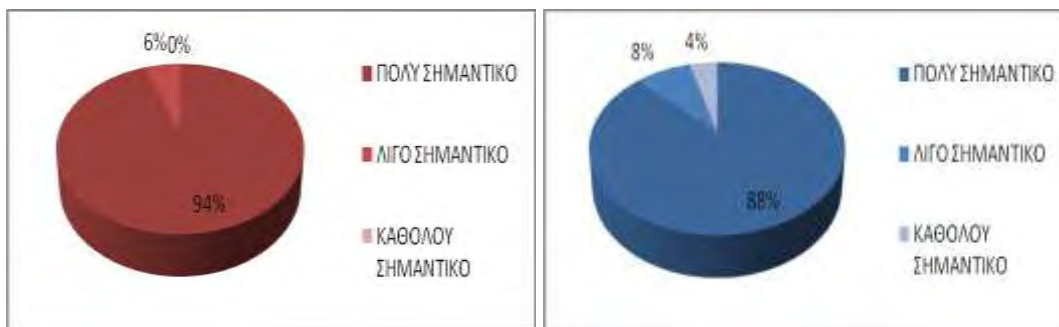
(α) Μεγαλύτερα πεζοδρόμια



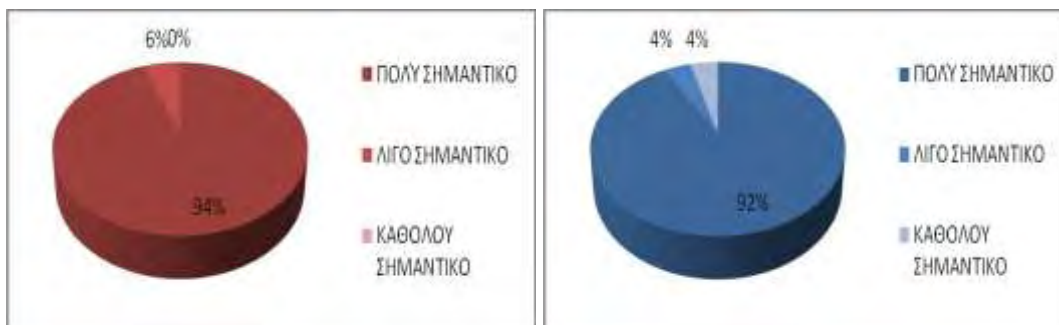
(β) Τοποθέτηση ραμπών και αναβατοριών



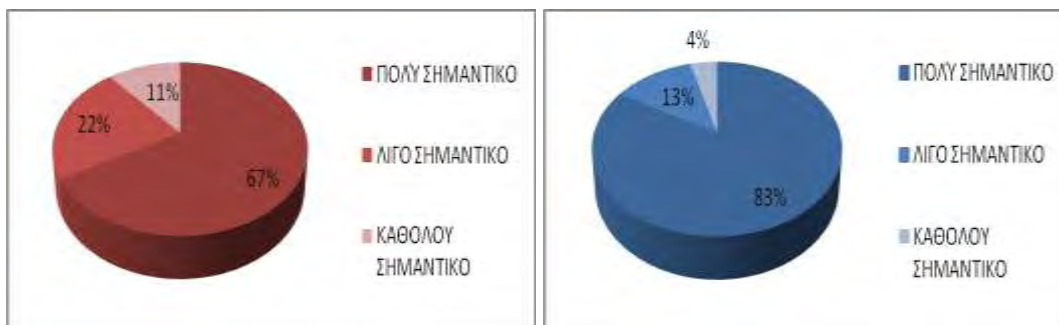
(γ) Προσβάσιμα δημόσια κτίρια



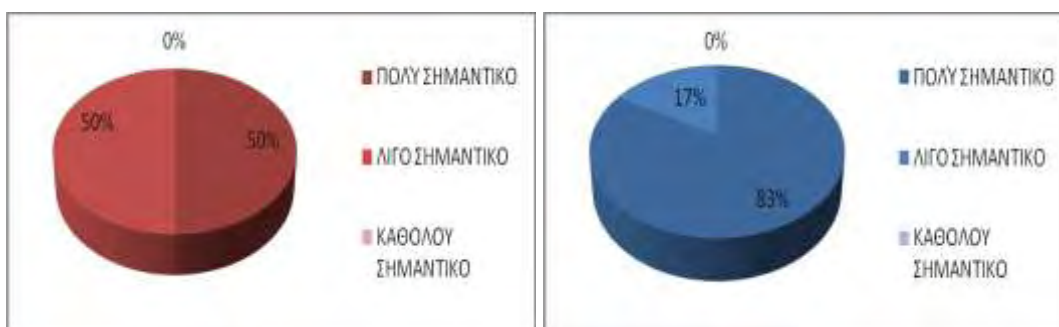
(δ) Προσβάσιμα θέατρα και σινεμά



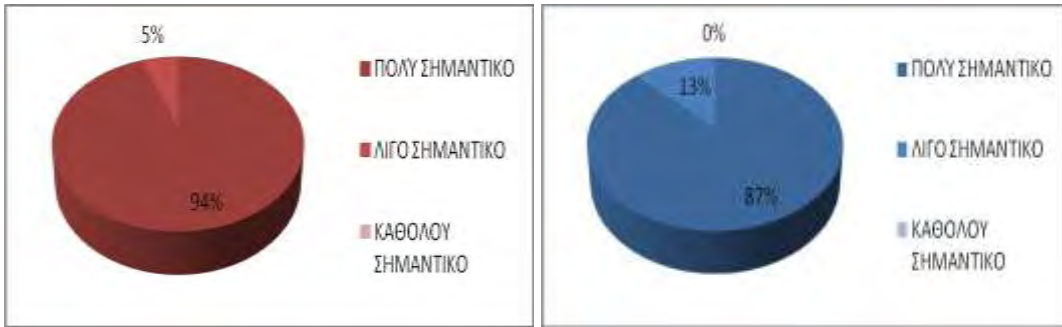
(ε) Προσβάσιμα καφέ και εστιατόρια



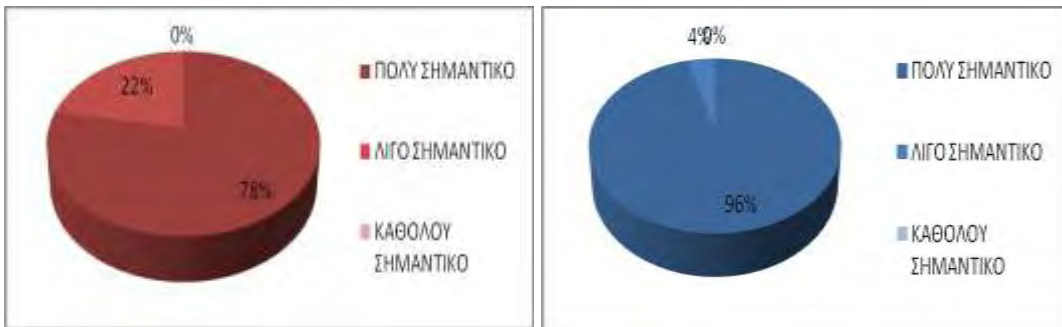
(στ) Προσβάσιμοι χώροι άθλησης



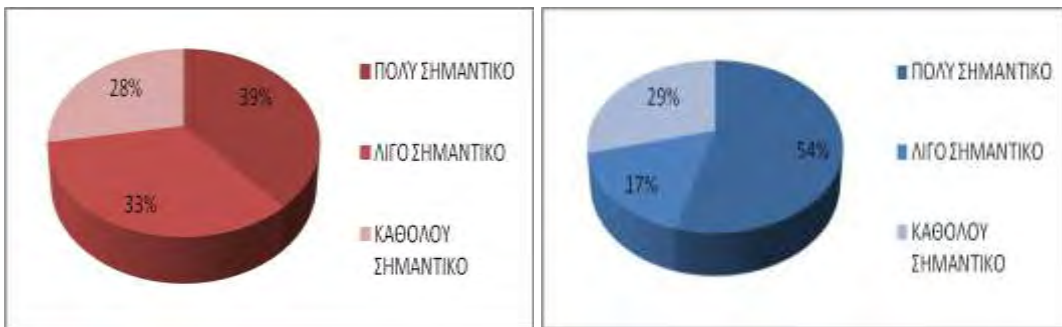
(ζ) Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες



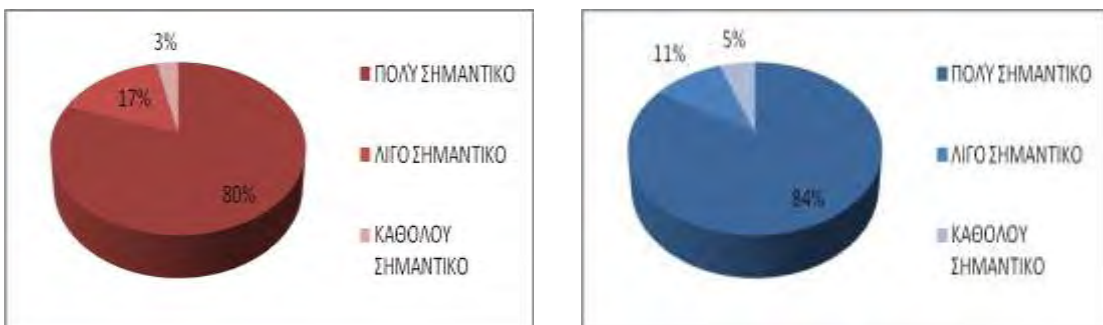
(η) Ειδικό χώρο στάθμευσης ΙΧ



(θ) Αυστηρότεροι νόμοι- προδιαγραφές



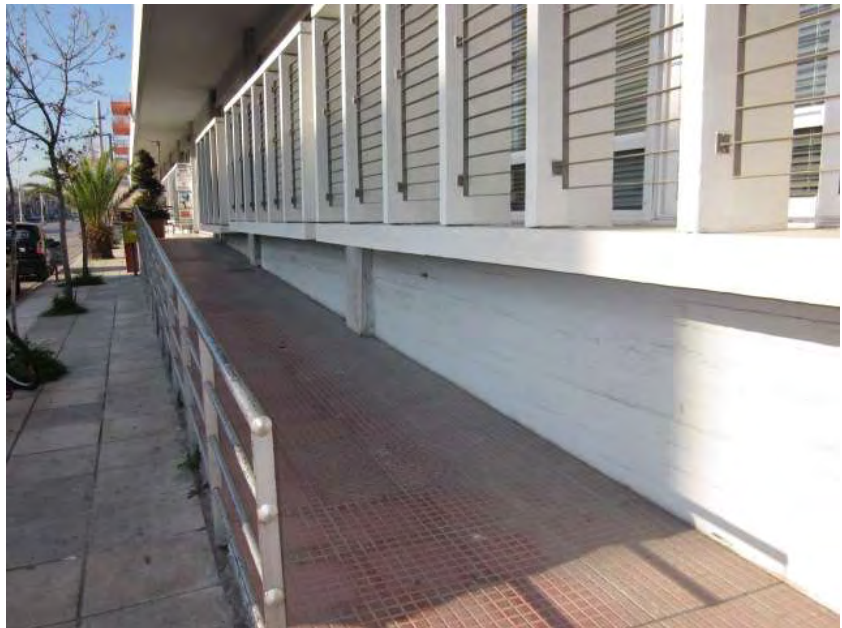
(ι) Προσβάσιμες πολυκατοικίες



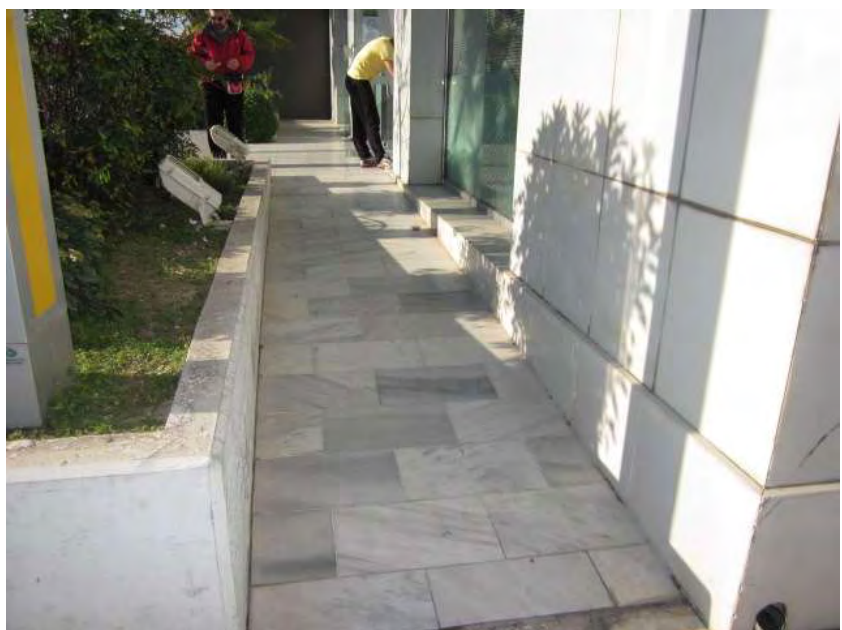
4.1 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Κάποιοι βασικοί κανόνες έχουν τηρηθεί σε αρκετά κτίρια της πόλης του Βόλου, όμως αυτό δε βελτιώνει την κατάσταση, καθώς πολλές φορές παρεμποδίζεται η χρήση των ειδικών στοιχείων και επίσης δεν προβλέπεται ειδικός σχεδιασμός σε αρκετά κτίρια που θα έπρεπε.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στα δημόσια κτίρια, ράμπες έχουν προβλεφθεί σε αρκετά δημόσια κτίρια, όπως είναι η Δ.Ε.Η. και κάποιες τράπεζες.



Δ.Ε.Η.(Προσωλικό αρχείο)



ΤΡΑΠΕΖΑ(Προσωπικό Αρχείο)

Σε κτίρια που υπάρχουν μόνο σκάλες έχουν τοποθετηθεί ειδικοί μηχανισμοί ανάβασης, όπως παραδείγματος χάριν στον Ο.Τ.Ε. και στην Δ.Ε.Υ.Α.Μ.Β.



Δ.Ε.Υ.Α.Μ.Β.(Προσωπικό αρχείο)



Ο.Τ.Ε(Προσωπικό αρχείο)

Στον τομέα της εκπαίδευσης παρατηρούμε πως σε πανεπιστήμιο που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης έχουν προβλεφθεί ειδικές θέσεις στάθμευσης.



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ(Προσωπικό αρχείο)

Στα πεζοδρόμια, που αποτελούν τον σημαντικότερο τομέα σχεδιασμού, καθώς είναι το κομμάτι κίνησης των κατοίκων μιας πόλης, στην πόλη του Βόλου, σε όλα τα πεζοδρόμια έχουν τοποθετηθεί γραμμές σήμανσης και μικρές ράμπες, για πιο εύκολη μετάβαση από το πεζοδρόμιο στο δρόμο.



ΣΗΜΑΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ(Προσωπικό αρχείο)



ΜΙΚΡΕΣ ΡΑΜΠΕΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ(Προσωπικό αρχείο)

Δυστυχώς όμως, κάποιες φορές οι λειτουργίες αυτές παρεμποδίζονται, αφού τα πεζοδρόμια χρησιμοποιούνται σαν θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων.



4.2 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ, Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ

Από τη μέχρι τώρα ανάλυση, έχει καταστεί σαφής η νομοθεσία που σχετίζεται με τον σχεδιασμό μιας πόλης. Επίσης η κατευθυντήρια ιδέα που διέπει τη νομοθεσία είναι το γεγονός ότι τα επιμέρους στοιχεία μιας πόλης σχεδιάζονται για να μας εξυπηρετούν όλους. Πέρα όμως από τις όποιον είδους θεσμίσεις, αξίζει να εξεταστεί αν και σε ποιο βαθμό συμμετέχουν τα άτομα με αναπηρίες στις διάφορες διαδικασίες σχεδιασμού και κατά πόσο μπορούν να πάρουν μέρος στη λήψη των αποφάσεων, αξιολογώντας τα έργα και εκφράζοντας την άποψη τους για ότι άμεσα τους αφορά.

Η αναλυτική περιγραφή του νομοθετικού πλαισίου στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας, απέδειξε πως στους νόμους 1337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων,

οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» και 2508/97 «βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», δεν γίνεται καμία μνεία στη συμμετοχή των Ατόμων με Αναπηρίες στην έγκριση ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ή μιας Πολεοδομικής Μελέτης. Ωστόσο, στο Νόμο 1337/83, στο Άρθρο 3 αναφέρεται ότι κατά τη διαδικασία της έγκρισης ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και εφόσον η διαδικασία αυτή αποτελεί αρμοδιότητα του Δήμου ή της Κοινότητας ή περισσότερων Δήμων η Κοινοτήτων από κοινού, είναι επιβεβλημένο να επιδιώκεται η συμμετοχή των άμεσα ενδιαφερόμενων πολιτών στην εκπόνηση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου με κάθε δυνατό τρόπο, όπως ανοικτές συγκεντρώσεις και συζητήσεις μέσω του τύπου.

Η Επιτροπή Γειτονίας είναι ένας θεσμός που σκοπό έχει να ελέγχει, με τη συμμετοχή των πολιτών φυσικά, τα πολεοδομικά σχέδια και κατά πόσο αυτά καλύπτουν τις ανάγκες τους. Τα Άτομα με Αναπηρίες είναι μια ομάδα πολιτών που θα μπορούσε και έχει κάθε λόγο να συμμετάσχει στην Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονίας, η οποία θα αποτελέσει το βήμα για να ακουστούν οι προτάσεις τους.

Το μεγαλόπνοο όμως σχέδιο της πολεοδομικής επιτροπής Γειτονίας, αν και πολλά υποσχόμενο δε λειτούργησε ποτέ όπως θα έπρεπε και σύντομα παραγκωνίστηκε, θέτοντας και πάλι εμπόδια στη συμμετοχή των πολιτών σ'ότι άμεσα τους αφορά.

Η δημοκρατία αφορά όλους. Τα άτομα με αναπηρίες αποτελούν μια ξεχωριστή ομάδα πολιτών που έχει δικαίωμα να μετακινείται μέσα στον πολεοδομικό ιστό και έχει το δικαίωμα να προτείνει, να αξιολογεί και να απορρίπτει τις αλλαγές στην πόλη.

Εξάλλου, τα άτομα με Αναπηρίες είναι ενσωματωμένα σε συλλογικούς φορείς και διευκδικούν τα αιτήματά τους αποτελεσματικότερα μέσα από την εκπροσώπηση τους από άτομα υπεύθυνα που θα συμμετέχουν σε κάθε είδους συγκεντρώσεις.

Παρόλαυτα, η συζήτηση με αρμόδιους φορείς για το σχεδιασμό όπως η Πολεοδομία και το Τεχνικό Επιμελητήριο, επιβεβαίωσε ότι τα Άτομα με Αναπηρίες μόνο τα τελευταία χρόνια λαμβάνονται υπόψη για το σχεδιασμό της πόλης και αυτό συμβαίνει μόνο και μόνο για να τηρούνται οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Δυστυχώς όμως, απουσιάζει η οποιαδήποτε ευαισθητοποίηση των υπεύθυνων, οι οποίοι συνεχώς εθελουφλούν και αν και γνωρίζουν τις αδυναμίες, θεωρούν τη μετακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες ζήτημα ήσσονος σημασίας και περιορίζονται σε δηλώσεις που δείχνουν ότι αποδέχονται τη θλιβερή αυτή κατάσταση.

Από την άλλη πλευρά, σε ερωτήσεις που αφορούσαν τη συμμετοχή των Ατόμων με Αναπηρίες στη λήψη αποφάσεων σχετικών με τον πολεοδομικό σχεδιασμό οι ιθύνοντες

της πολεοδομίας δίνουν αρνητική απάντηση. Αναγνωρίζουν βέβαια, την αναγκαιότητα συμμετοχής τους αλλά δε γνωρίζουν γιατί κάτι τέτοιο δε συμβαίνει. Συχνά επικαλούνται μεμονωμένες περιπτώσεις βελτίωσης του πολεοδομικού ιστού που έχουν επιτελεστεί και είναι φανερές σε όλους τους πολίτες, όλων των ελληνικών πόλεων, όπως ράμπες και ανελκυστήρες στην προσπάθεια τους να αποδείξουν ότι υπάρχει κοινωνική μέριμνα.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο από την άλλη πλευρά, το οποίο είναι κατά κανόνα υπεύθυνο να συντονίζει ομάδες εργασίας που στοχεύουν στην αλλαγή του σχεδιασμού προς όφελος των ατόμων με ειδικές ανάγκες δεν έχει να επιδείξει καμία σοβαρή ενέργεια ή έστω πρόταση παρά μόνο κάποια σεμινάρια που έγιναν για τα άτομα αυτά.

Αποτελεί λοιπόν θλιβερή διαπίστωση το γεγονός ότι, αν και έχει παρέλθει πολύς χρόνος από τότε που τα Άτομα με Αναπηρίες θεωρούνταν μιάσματα της κοινωνίας, άξια περιθωριοποίησης καμία έμπρακτη αλλαγή δεν έχει σημειωθεί που να αποδεικνύει το σεβασμό των δικαιωμάτων τους.

Μερικές ράμπες παραπάνω μπορεί να μειώνουν τις ενοχές των υπευθύνων και να αποτελούν απόδειξη ότι ακολουθούν τις προδιαγραφές, αλλά δεν αλλάζουν τη ζωή των Ατόμων με Αναπηρίες, οι οποίοι εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους και απαιτούν ισότιμη συμπεριφορά. Για να ολοκληρωθεί η εικόνα όμως αξίζει να ληφθεί υπόψη και η οπτική γωνία των ίδιων των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των οργάνων που τα εκπροσωπούν. Η συζήτηση με τους εν λόγω φορείς απέδειξε ότι η συμμετοχή τους στο σχεδιασμό της πόλης είναι κυριολεκτικά ανύπαρκτη ενώ ούτε καν έχουν λάβει γνώση του δικαιώματος για συμμετοχή. Η περιθωριοποίηση από τους υπευθύνους γίνεται αποκάλυπτα. Η πρόεδρος του Σωματίου Ατόμων με Κινητικές Αναπηρίες Νομού Μαγνησίας Ιππόκαμπος, κ. Κεχαγιά Αθηνά αναφέρει χαρακτηριστικά, ότι ο Σύλλογος έχει ζητήσει άπειρες φορές από την Πολεοδομία την εκπροσώπηση του σε κέντρα λήψης αποφασεων πολεοδομικού σχεδιασμού, αλλά το αίτημα τους απορρίφθηκε ενώ οι ίδιοι ήλθαν αντιμέτωποι με την αδιαφορία και την αναληγσία των υπευθύνων.

Επιπρόσθετα η κ. Κεχαγιά Αθηνά αναγνωρίζει την προσπάθεια της πολιτείας να βελτιώσει την κατάσταση της πόλης, με την τοποθέτηση ραμπών αναβατορίων και ανελκυστήρων σε δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους, αλλά αυτό είναι μόνο η κορυφή του παγόβουνου. Απαιτούνται ουσιαδέστερες αλλαγές και κυρίως περισσότερη ευαισθησία. Εξάλλου οι όποιες παρεμβάσεις έγιναν στις πόλεις ήταν απόρροια των πιέσεων που δέχθηκαν οι αρχές από τους συλλόγους και όχι πρωτοβουλία των υπευθύνων. Οι διαμαρτυρίες όμως δε σταματούν εδώ, επεκτείνονται στην αμέλεια των

πολιτών. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συλλόγου παραπληγικών Μαγνησίας η συμπεριφορά τους είναι απαράδεκτη.

Συγκρίνοντας την κατάσταση στην Ελλάδα με αυτή που επικρατεί στο εξωτερικό, σημειώνει ότι υπάρχει διαφορά και ότι τα Άτομα με Αναπηρίες αντιμετωπίζονται με περισσότερο σεβασμό από τους πολίτες κυρίως οδηγούς.

Αλλά και τα ίδια τα άτομα με αναπηρίες στη σχετική έρευνα που διεξήχθηκε στην πόλη του Βόλου δήλωσαν την έντονη δυσαρέσκεια τους για τον τρόπο που αντιμετωπίζονται τόσο από τους πολίτες όσο και από την πολιτεία. Δηλώνουν απογοητευμένοι καθώς επισημαίνουν τη δυσφορία που εκδηλώνουν οι οδηγοί όταν κυκλοφορούν με το καροτσάκι. Τις περισσότερες φορές συναντάνε εμπόδια στην είσοδο της πολυκατοικίας τους από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Και επιπρόσθετα αναφέρουν και ότι ακόμα και σήμερα που στην πόλη του Βόλου δημιουργήθηκαν καινούργια και μεγάλα μαγαζιά και κινηματογράφοι τελούν ακόμα απαγορευμένοι χώροι, εξαιτίας της έλλειψης υποδομών έτσι η είσοδος στα μέρη αυτά είναι δυνατή μόνο με την ευαισθητοποίηση κάποιου πολίτη που θα προσφερθεί να σηκώσει το καρότσι (Πηγή: Ιδία επεξεργασία). Διαπιστώνεται λοιπόν ότι υπάρχει έλλειμμα κοινωνικής ευαισθησίας και ότι ο τρόπος με τον οποίο η κοινωνία αντιμετωπίζει τα άτομα με αναπηρίες βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την αντίληψη των πολιτών. Η νομοθεσία μπορεί μόνο να θέσει φραγμούς στην ανάληψη στάση των πολιτών, τίποτα άλλο όμως δεν μπορεί να επιτευχθεί αν το κάθε άτομο χωριστά δε σέβεται τα Άτομα με Αναπηρίες. Ο σεβασμός που σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες θεωρείται κάτι δεδομένο για την Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει το ζητούμενο.

4.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η διερεύνηση του υπάρχοντος προβλήματος και η επεξεργασία των ερωτηματολογίων και των συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν οδήγησαν σε σημαντικές διαπιστώσεις για τον τρόπο που αντιμετωπίζονται τα Άτομα με Αναπηρίες σε μια Ελληνική πόλη.

Προκειμένου να σχεδιαστούν χώροι προσπελάσιμοι από όλους, πρέπει να ακολουθηθούν κάποια βήματα, ώστε να καταλήξουμε στα βέλτιστα αποτελέσματα. Αρχικά πρέπει να επιλεγθούν περιοχές με υψηλή επισκεπτιμότητα, όπου θα δημιουργηθεί η αλυσίδα ανεμπόδιστης πρόσβασης. Στη συνέχεια, πρέπει να γίνει αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης πρόσβασης στις περιοχές που επιλέχθηκαν

ώστε να εντοπιστούν σημεία- εμπόδια που παρεμποδίζουν την κίνηση των ΑμεΑ. Τα στοιχεία αυτά θα κατηγοριοποιηθούν σε φυσικά, τεχνητά, αρχιτεκτονικά, διοικητικά και σε εκείνα που προκύπτουν από την ασυνείδητη συμπεριφορά των πολιτών. Στη συνέχεια, θα μπορούμε να προχωρήσουμε στον προγραμματισμό των απαιτούμενων ενεργειών με βάση την ομαδοποίηση των εμποδίων.

Κάποιες ενέργειες που θα βοηθούσαν στην κίνηση των ΑΜΕΑ είναι οι εξής:

- Η αφαίρεση των κλαδιών και των θάμνων που εμποδίζουν την όδευση.
- Η αφαίρεση των διαφημιστικών πινακίδων ή των αντικειμένων του αστικού εξοπλισμού.
- Η συντήρηση των πλακών του πεζοδρομίου.
- Η διαφύλαξη της όδευσης των πεζών ελεύθερα σε πεζοδρόμια χωρίς τραπεζοκαθίσματα και περίπτερα.
- Ο αυστηρός έλεγχος για την τήρηση του ΚΟΚ, που σχετίζεται με την στάθμευση των αυτοκινήτων σε πεζοδρόμια, σε ράμπες, ή χώρους στάθμευσης για ΑΜΕΑ.
- Η αδειοδότηση της εποχικής πλανόδιας ή στάσιμης εμπορικής δραστηριότητας έξω από την ζώνη όδευσης των πεζών.
- Η κάλυψη υψομετρικών διαφορών.
- Η κατασκευή της επιφάνειας του πεζοδρομίου να γίνεται από υλικά που θα παρέχουν αντιολισθηρότητα, ομογένεια, σταθερότητα και αντοχή.

Έγινε σαφές ότι χρειάζονται περισσότερες υποδομές και ότι οι περισσότεροι κάτοικοι θα ήθελαν ουσιαστικές αλλαγές προκειμένου να αποκτήσει ποιότητα η ζωή τους. Αναλυτικότερα για τους κοινοχρήστους χώρους το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στα πεζοδρόμια τα οποία μετατρέπονται σε χώρο στάθμευσης των αυτοκινήτων και των μηχανών, εμποδίζοντας τα Άτομα με Αναπηρίες να μετακινηθούν πάνω σε αυτά. Άρα απαιτούνται ειδικά μετρά προκειμένου να διασφαλιστεί η ανεμπόδιστη κίνηση αυτών των ατόμων. Επίσης στα περισσότερα σημεία της πόλης όπου είναι εφικτό απαιτείται τα πεζοδρόμια να διαπλατυνθούν και να δημιουργηθούν ειδικές ράμπες μετάβασης από το πεζοδρόμιο στο δρόμο, κεκλιμένα επίπεδα και ράμπες.

Για τα Δημόσια κτήρια της πόλης του Βόλου η έρευνα απέδειξε ότι αυτά διαθέτουν έναν επαρκή εξοπλισμό. Ωστόσο θα μπορούσαν να γίνουν και άλλες αλλαγές για την ακόμα μεγαλύτερη βελτίωση τους. Καλό θα ήταν για παράδειγμα να τοποθετηθούν ειδικοί μηχανισμοί όπως ανελκυστήρες και αναβατόρια, όπου αυτά είναι απαραίτητα

φυσικά. Επίσης σε κάποιες υπηρεσίες, όπου η εξυπηρέτηση γίνεται πίσω από κάποιο ψηλό διαχωριστικό είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί και είναι πιο χαμηλός χώρος για να μπορούν τα Άτομα με Αναπηρίες να έχουν άμεση επαφή με των υπάλληλο εξυπηρέτησης.

Όσον αφορά στις συγκοινωνίες στην πόλη του Βόλου έχουν τεθεί σε κυκλοφορία αστικά λεωφορεία κατάλληλα να εξυπηρετήσουν Άτομα με Αναπηρίες. Η χρήση τους δεν γίνεται με ευκολία καθώς δεν είναι λειτουργικές οι στάσεις τους αλλά και τα υπόλοιπα στοιχεία που σχετίζονται με τη μετακίνησή τους. Άρα συμπεραίνεται ότι οι αρμόδιοι οφείλουν να βελτιώσουν τις συνθήκες για να ολοκληρωθεί το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών ώστε να εξυπηρετεί τα Άτομα με Αναπηρίες.

Οι δηλώσεις των ατόμων με Αναπηρίες για τους χώρους αναψυχής ήταν σαφείς. Η πρόσβαση είναι ανεπαρκής σε σχέση με τους κινηματογράφους της πόλης ενώ για τις αίθουσες θεάτρου τα πράγματα είναι πολύ καλύτερα.

Αναβάθμιση χρειάζονται και τα εστιατόρια και οι καφετέριες της πόλης έτσι ώστε όλα να έχουν προσβάσεις για τα Άτομα με Αναπηρίες.

Όσον αφορά στην κατοικία σπάνια συναντά κανείς στην πόλη του Βόλου πολυκατοικία που να διαθέτει εξοπλισμό ώστε να αυτοεξυπηρετούνται τα Άτομα με Αναπηρίες κατά την είσοδο ή έξοδο. Πιο θλιβερό όμως, είναι το γεγονός ότι συχνά οι ίδιοι οι ένοικοι των πολυκατοικιών αντιδρούν στην τοποθέτηση των απαραίτητων μηχανισμών. Το πρόβλημα είναι δυνατό να επιλυθεί μόνο με τη θέσπιση αυστηρής νομοθεσίας και τον έλεγχο για τη σωστή εφαρμογή των νόμων. Οι παραπάνω προτάσεις για την πόλη του Βόλου δεν απαιτούν μεγάλες θυσίες και μπορούν εύκολα να εφαρμοστούν στο Βόλο ή σε οποιαδήποτε πόλη γιατί τα ίδια προβλήματα συναντούν οι Άτομα με Αναπηρίες σε όλη την Ελληνική επικράτεια.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από αυτή τη μεταταπτυχιακή διατριβή έγινε μια προσπάθεια προσέγγισης στο ζήτημα της αστικής κινητικότητας των Ατόμων με Αναπηρίες, με αναφορά ιδιαίτερα στην πόλη του Βόλου.

Βασικός στόχος της όλης διαδικασίας ήταν να δοθεί η δυνατότητα στον αναγνώστη να αντιληφθεί τα σχετικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο δημότης με αναπηρίες μέσα στην πόλη στην καθημερινότητα τους.

Όσον αφορά στην μέριμνα για τα ΑΜΕΑ στο εξωτερικό, στην περίπτωση της Αγγλίας, σύμφωνα με έρευνα της Sandra Maley του πανεπιστημίου της Δυτικής Αγγλίας, παρόλο που η πολιτεία με τους νόμους έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο, εξακολουθούν τα εμπόδια που υπάρχουν σε μια πόλη να δυσχεραίνουν την εξίσωση των ατόμων με αναπηρίες με τους άλλους πολίτες.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ΑΜΕΑ ανήκει σε χαμηλές κοινωνικές τάξεις και διαθέτει χαμηλή μόρφωση. Ως αίτιο θεωρούνται τα κοινωνικά εμπόδια και η δύσκολη πρόσβαση σε δημόσιους χώρους. Ωστόσο η νομοθεσία αρχίζει να γίνεται πιο δίκαιη χάρη στη δυναμική δραστηριοποίηση των ΑΜΕΑ για ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης. Η διεκδίκηση των δικαιωμάτων τους σε συνδυασμό με την ευαισθητοποίηση των ΜΜΕ τα τελευταία χρόνια έχει συμβάλλει ουσιαστικά στην αλλαγή των θεσμικών πλαισίων.

Παρά τη νομοθετική εξέλιξη όμως η πραγματικότητα του δομημένου περιβάλλοντος αναιρεί την πρόοδο ή είναι πολύ περιορισμένη δημιουργώντας εντυπώσεις θετικές χωρίς να λύνει το πρόβλημα και περιθωριάζοντας τα ΑΜΕΑ. Χωρίς να υπάρχει λοιπόν μια δέσμευση της κεντρικής κυβέρνησης, κάποιες τοπικές αυτοδιοικήσεις ενεργοποιήθηκαν ώστε να αναδιαμορφώσουν τους δημόσιους χώρους βασιζόμενες στο θεσμικό πρόγραμμα που υπήρχε, το οποίο αν και καινοτόμο, επικρίθηκε γιατί αφήνει αρκετά κενά που εκμεταλλεύονται οι εργολάβοι ανέγερσης οικοδομών χωρίς προσβασιμότητα από ΑΜΕΑ και χωρίς συμμόρφωση στους κανόνες.

Από το 1995 όμως και η κυβέρνηση απαίτησε από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις της Αγγλίας και της Ουαλίας να εκπονήσουν πρόγραμμα ξεχωριστά η καθεμία για την αναδιαμόρφωση του δομημένου χώρου. Παρέχει την ευκαιρία στους Δήμους να αναλάβουν πρωτοβουλία για ένα πιο δομημένο περιβάλλον, ώστε να προτείνουν προωθημένους τρόπους σχεδιασμού ή να περιοριστούν μόνο στις χρεϊώδεις μεταβολές σύμφωνα με το νόμο. Τους υποχρεώνει να φροντίσουν για το διορισμό ενός φορέα που θα διερευνά τις ανάγκες των ΑΜΕΑ και την ενημέρωση των κατασκευαστών. Για την

εκπόνηση του σχεδιασμού διανεμήθηκαν ερωτηματολόγια σε ένα αντιπροσωπευτικό μέρος του πληθυσμού στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν και ΑΜΕΑ.

Δυστυχώς στα αστικά κέντρα υπήρξε περισσότερη κινητοποίηση από ότι στην επαρχία η οποία δεν συνειδητοποιεί τις ανάγκες των ΑΜΕΑ.

Η προσπάθεια που έχει καταβληθεί έχει οδηγήσει στη δημιουργία δρόμων που να εξυπηρετούν τα άτομα με αναπηρίες. Επίσης δημιουργήθηκαν δημόσιες προσβάσεις στα ιδιωτικά κτίρια και επιχειρήσεις για να μπορέσουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες να συμμετέχουν στα κοινωνικά δρώμενα, όμως αυτό είναι θέμα ιδιοκτήτη.

Οι αλλαγές στα πολιτικά δρώμενα και η γενικότερη αποδοχή της διαφορετικότητας κάποιων ατόμων έχει οδηγήσει την τοπική αυτοδιοίκηση να βελτιώσει την προσβασιμότητα των κτιρίων και των δρόμων για την καλύτερη ενεργή ένταξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην κοινωνία αλλά και την συμμετοχή στα κοινά. Οι ενέργειες των τοπικών αυτοδιοικήσεων διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή. Συνοπτικά η ανταπόκριση των τοπικών αυτοδιοικήσεων κυμαίνεται από αδιάφορη έως πολύ ευαισθητοποιημένη.

Γενικά, όπως και στην Ελλάδα, έτσι και στο εξωτερικό γίνονται προσπάθειες να αλλάξει η κατάσταση. Συγκεκριμένα στο εξωτερικό ξεκίνησαν έναν αγώνα αρχικά να αντιμετωπιστεί η λάθος συμπεριφορά της ίδιας κοινωνίας απέναντι στα άτομα με ειδικές ανάγκες, γιατί συνήθως το κοινωνικό σύνολο είναι αυτό που τοποθετεί τα άτομα αυτά σε θέση εξάρτησης.

Οι περισσότερες προσπάθειες όμως ήταν μάταιες. Έτσι λοιπόν το θέμα άρχισε να απασχολεί τις κυβερνήσεις, οι οποίες με τη σειρά τους προσπαθούν να μονιμοποιήσουν τα δικαιώματα των ΑΜΕΑ. Για να επιτευχθεί αυτό φυσικά χρειάζεται μια καινούρια βάση δεδομένων, όπου εξειδικευμένοι ερευνητές μετά από μελέτη θα δημιουργούν τα σχέδια ενός έργου λαμβάνοντας υπόψη τους και τη μερίδα των ατόμων που π.χ. δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν σκάλες για να ανέβουν σε κάποιο όροφο.

Έτσι λοιπόν σύμφωνα με τα σύγχρονα δεδομένα στο εξωτερικό, Η.Π.Α. και Αγγλία έχουν καταφέρει να αντιμετωπίσουν μερικώς το πρόβλημα. Η προσπάθεια τους είχε γόνιμα αποτελέσματα αφού προηγουμένως συνομίλησαν με πολλά άτομα που αντιμετωπίζουν κινητικά προβλήματα και άκουσαν πως οραματίζονται μία σύγχρονη πόλη οι ίδιοι.

Όσον αφορά στην Ελλάδα, τα άτομα με αναπηρία έχουν υποστεί και συνεχίζουν να υφίστανται καθημερινά παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων τους. Ζουν στο περιθώριο της κοινωνίας και για δεκαετίες στερήθηκαν την πρόσβασή τους σε

κοινωνικά αγαθά. Στερήθηκαν τη δυνατότητα ίσων ευκαιριών και πρόσβασης στην εκπαίδευση, στην απασχόληση, στις νέες τεχνολογίες, στην υγεία και τις κοινωνικές υπηρεσίες, στον αθλητισμό και την ψυχαγωγία, σε αγαθά και υπηρεσίες-στερήθηκαν τα ανθρώπινα δικαιώματά τους.

Παρόλο που το κράτος έχει επιδείξει ενδιαφέρον για την επίλυση ορισμένων προβλημάτων δεν κατόρθωσε να τα μειώσει αισθητά. Η ασάφεια των νομοθετικών ρυθμίσεων σε συνδυασμό με την αστοχία στην εφαρμογή των αποφάσεων, αποτελεί τροχοπέδη στην επίλυση των προβλημάτων. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι αν τα ισχύοντα νομοθετήματα δεν τροποποιηθούν δε βελτιωθούν και δεν συμβαδίσουν με της Ευρωπαϊκές Οδηγίες τότε θα θεωρηθούν κενολογίες και δε θα γίνουν ποτέ ουσιαστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της εικόνας της πόλης.

Ωστόσο, ο σχεδιασμός της ελληνικής πόλης εξακολουθεί να μειονεκτεί γενικά αλλά και ειδικά στη συμμετοχή των ίδιων των Ατόμων με ειδικές Ανάγκες ή των αντιπροσωπευτικών τους φορέων στις διαδικασίες σχεδιασμού. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ΑΜΕΑ είναι ορατά από όλους μας. Η παράνομη στάθμευση, το μικρό πλάτος πεζοδρομίων, η σβησμένη διαγράμμιση των διαβάσεων και η ελλιπής αστυνόμευση που συντελεί στην κατάληψή τους, η δυσκολία στην μετακίνηση στα σημεία που εκτελούνται έργα, η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων, η έλλειψη επαρκούς φωτισμού, ο συνωστισμός, οι μικρού πλάτους ράμπες, οι ρυθμίσεις των φωτεινών σηματοδοτών και η έλλειψη ηχητικών σημάτων είναι δυσκολίες με τις οποίες έρχονται αντιμέτωποι στην καθημερινότητά τους.

Κανείς δεν είναι περισσότερο αρμόδιος να παρεμβαίνει στις αλλαγές που γίνονται στον πολεοδομικό ιστό από τα ίδια τα άτομα που γνωρίζουν το πρόβλημα όσο κανείς άλλος. Για αυτό το λόγο οι παρεμβάσεις είναι τις περισσότερες φορές επιδερμικές και όχι ουσιαστικές, καθώς αφορούν μόνο διορθώσεις λειτουργικού και χρηστικού τύπου αλλά δε δίνουν τη δυνατότητα να αναλάβουν δραστηριότητες τα Άτομα με Αναπηρίες και να συγκυβερνήσουν την πόλη στον τομέα αυτό.

Η συζήτηση μαζί τους απέδειξε ότι δε δείχνουν καμία αισιοδοξία κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό όμως γι' αυτό ευθύνονται οι συμπολίτες τους, δηλαδή όλοι εμείς που τους συμπεριφερόμαστε με οίκτο ή προσποιούμαστε ότι είναι ανύπαρκτοι. Αντιμετωπίζουμε τα άτομα με αναπηρίες σαν οργανισμούς που οφείλουν να μένουν καθηλωμένοι ώστε να μην ενοχλούν τη δική μας πολυσήμαντη ύπαρξη και αυτό αντικατοπτρίζεται στη στάση τους προς τη ζωή. Κάθε κίνηση τους στην πόλη, κάθε προσπάθεια για συμμετοχή στα κοινά προσκρούει σε ανυπέβλητα εμπόδια και πολλές

φορές η περιθωριοποίηση και η απομόνωση αποτελεί μονόδρομο. Τα άτομα με αναπηρίες είναι απόκληροι της ζωής και ως υπάρχει ογκώδης καταστατικός χάρτης που κατοχυρώνει τα δικαιώματά τους.

Τα Άτομα με Αναπηρίες μίλησαν για τα προβλήματα τους, τα οποία έχουν να κάνουν με την αδιαφορία των ιθυνοτών για τον πολεοδομικό σχεδιασμό αλλά και με την ασυνειδησία των συμπολιτών τους, που καθημερινά το δείχνουν με το να τους αγνοούν και τους βάζουν εμπόδια στην κίνηση τους, τονίζοντας ιδιαίτερα το θέμα με τα παράνομα παρκαρίσματα.

Η διαμαρτυρίες βέβαια αυτές σπάνια βρίσκουν το κατάλληλο βήμα για να δικαιωθούν αλλά και όταν αυτό συμβαίνει, οι συμπολίτες τους αγνοούν.

Σημαντική είναι η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού, σχετικά με τα προβλήματα των ατόμων με αναπηρίες. Η αδιαφορία πρέπει να αντικατασταθεί από το σεβασμό, έτσι ώστε να νιώσουν αποδεκτά και ισότιμα μέλη της κοινωνίας.

Είναι σημαντικό το κράτος να μεριμνήσει για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ΑΜΕΑ, τόσο σε επίπεδο κοινωνικής πρόνοιας, όσο και σε επίπεδο σχεδιασμού, ώστε να αποτραπεί ο αποκλεισμός των ατόμων αυτών από οποιαδήποτε μορφή κοινωνικών δραστηριοτήτων και η περιθωριοποίησή τους

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αναπηρία Τώρα (2010a) «Ανεξάρτητη Διαβίωση και Μαζικές Μεταφορές». Προσβάσιμο από www.disabled.gr [τελευταία πρόσβαση 19-02-2010]
2. Αναπηρία Τώρα (2010b) «Θεσμικό Πλαίσιο για την ίση μεταχείριση των ΑΜΕΑ». Προσβάσιμο από www.disabled.gr [τελευταία πρόσβαση 19-02-2010]
3. Δαραής, Κ. (2001) «Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στην κοινωνία» *Virtual School. The Sciences of Educationj Online* T.2: (2-3). Προσβάσιμο από: www.auth.gr [τελευταία πρόσβαση 25-02-2010]
4. Διβανέ, Στ. (2004) «Σχεδιασμός στην πόλη για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Η περίπτωση του Βόλου- Ολυμπιακής Πόλης 2004». Διπλωματική Εργασία. ΤΜΧΠΠΑ. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
5. Δομική Πληροφορική (1999) «Κατασκευαστική Νομοθεσία». Προσβάσιμο από www.domiki.gr [τελευταία πρόσβαση 10-08-2010]
6. Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος- ΕΝΑΕ «Συμπεράσματα Ημερίδας ΕΝΑΕ για το κοινοτικό Πρόγραμμα PROGRESS» Προσβάσιμο από www.ena.gr [τελευταία πρόσβαση 18-11-2010]
7. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2003) «Η κατάσταση των Ατόμων με Αναπηρία στην διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση: το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης». Προσβάσιμο από www.europa.eu [τελευταία πρόσβαση 23-10-2010]
8. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2003) «Ίσες Ευκαιρίες για τα Άτομα με Αναπηρία: ένα Ευρωπαϊκό Σχέδιο» Προσβάσιμο από www.europa.eu [τελευταία πρόσβαση 23-10-2010]
9. Ζώνιου- Σιδέρη, Α. (2000) «Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και η ένταξή τους» Αθήνα: Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα
10. Ηλεκτρονική Έκδοση enet.gr (2010) «Ο όρος «άτομα με ειδικές ανάγκες» προσβάλλει τους ανθρώπους με αναπηρία». Προσβάσιμο από www.enet.gr [τελευταία πρόσβαση 18-10-2010]
11. «Η έννοια της θετικής εικόνας- ΑμεΑ και ΜΜΕ». Προσβάσιμο από www.ameamedia.gr/guidebook [τελευταία πρόσβαση 18-10-2010]
12. Καρδαράκος, Δ. «Ιστορική αναδρομή ειδικής αγωγής στην Ελλάδα, Σημερινή εικόνα και προοπτικές». Προσβάσιμο από www.fa3.gr [τελευταία πρόσβαση 25-08-2010]
13. Μονάδα παιδιατρικής αναπτυξιακής παρέμβασης (200-) «Η Διεθνής νομοθεσία για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ». Προσβάσιμο από www.panorios.gr [τελευταία πρόσβαση 10-09-2010]
14. Νομαρχιακός σύλλογος Ατόμων με Αναπηρίες Ν.Φλώρινας (2010) «Ιστορική Αναδρομή». Προσβάσιμο από www.amea-amyntaio.gr [τελευταία πρόσβαση 25-08-2010]
15. Παρέμβαση αναπήρων πολιτών (2010) «Οι ανάπηροι δεν αξίζει να μένουν στην Ελλάδα». Προσβάσιμο από www.panap.gr [τελευταία πρόσβαση 13-09-2010]
16. Τεχνικό Ινστιτούτο Ελλάδος (2007) «Διατάξεις». Προσβάσιμο από www.technicalinstitute.gr [τελευταία πρόσβαση 10-08-2010]
17. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2005) «Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες». Προσβάσιμο από www.minenv.gr [τελευταία πρόσβαση 18-11-2010]

18. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2005) «Σχεδιασμός για όλους» Προσβάσιμο από www.minenv.gr [τελευταία πρόσβαση 18-11-2010]
19. Χαστάογλου, Β. (2002) «Βόλος- Πορτραίτο της πόλης του 19ου και 20ου αιώνα» Βόλος: [χ.ό.]
20. Ψαθάς, Δ. (2009) «Κοινωνική Επανάταξη, Υποστήριξη Ατόμων με Αναπηρία». Προσβάσιμο από www.inArcadia.gr [τελευταία πρόσβαση 25-08-2010]
21. Imrie, R. (2000) «Disability and discourses of mobility and movement» *Environment and Planning*, volume 32, pages 1641-1656
22. Manley, S. (1996) «Walls of Exclusion: the role of local authorities in creating barrier- free streets» *Landscape and Urban Planning* 35 (1996), pages: 137-152
23. Wheeler, J. (2009) «Community services and people with intellectual disabilities who engage in anti-social or offending behavior: rates, characteristics and care pathways» *The journal of forensic Psychiatry&Psychiatry*, volume 20, No 5, pages 717-740, Accessible from www.informaworld.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΦΥΛΟ

- A. Άντρας
- B. Γυναίκα

ΠΟΛΗ

- A. Βόλος
- B. Λάρισα
- Γ. Θεσσαλονίκη
- Δ. Άλλες πόλεις

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

- A. Δημόσιος υπάλληλος
- B. Ιδιωτικός υπάλληλος
- Γ. Αρχιτέκτων/ Πολεοδόμος
- Δ. Άλλες ειδικότητες Μηχανικών
- E. Άλλο (Εμπορος, Ιατρός, Γεωπόνος, Νοσηλεύτρια)

A. Πιστεύετε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες:

(α) Στην εργασία

- A. ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΑΙ
- B. ΜΑΛΛΟΝ ΝΑΙ
- Γ. ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ
- Δ. ΜΑΛΛΟΝ ΟΧΙ
- E. ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ

(β) Στη διασκέδαση

A. ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΑΙ

B. ΜΑΛΛΟΝ ΝΑΙ

Γ.ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ

Δ. ΜΑΛΛΟΝ ΟΧΙ

E. ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ

(γ) Στην κίνηση μέσα στην πόλη

A. ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΑΙ

B. ΜΑΛΛΟΝ ΝΑΙ

Γ.ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ

Δ. ΜΑΛΛΟΝ ΟΧΙ

E. ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ

(δ) Στην πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και κοινόχρηστους χώρους

A. ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΑΙ

B. ΜΑΛΛΟΝ ΝΑΙ

Γ.ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ

Δ. ΜΑΛΛΟΝ ΟΧΙ

E. ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ

(ε) Στην κατοικία

A. ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΑΙ

B. ΜΑΛΛΟΝ ΝΑΙ

Γ.ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ

Δ. ΜΑΛΛΟΝ ΟΧΙ

E. ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ

(στ) Στην κοινωνικότητα

A. ΣΙΓΟΥΡΑ ΝΑΙ

B. ΜΑΛΛΟΝ ΝΑΙ

Γ.ΣΙΓΟΥΡΑ ΟΧΙ

Δ. ΜΑΛΛΟΝ ΟΧΙ

E. ΔΕ ΓΝΩΡΙΖΩ

Β. Τι πιστεύετε ότι θα πρέπει να γίνει για να βελτιωθεί η ζωή των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην πόλη; Δώστε σειρά προτεραιότητας στα παρακάτω:

Α.Πολύ σημαντικό, Β.λίγο σημαντικό, Γ.καθόλου σημαντικό

(α) Μεγαλύτερα πεζοδρόμια

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(β) Τοποθέτηση ραμπών και αναβατορίων

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(γ) Προσβάσιμα δημόσια κτίρια

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(δ) Προσβάσιμα θέατρα και σινεμά

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(ε) Προσβάσιμα καφέ και εστιατόρια

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(στ) Προσβάσιμοι χώροι άθλησης

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(ζ) Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(η) Ειδικοί χώροι στάθμευσης ΙΧ

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(θ) Αυστηρότεροι νόμοι- προδιαγραφές

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

(ι) Προσβάσιμες πολυκατοικίες

Α.Πολύ σημαντικό,

Β.λίγο σημαντικό,

Γ.καθόλου σημαντικό

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΑΣ