



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**Διπλωματική:**

«Σχεδιασμός στην πόλη για άτομα με ειδικές ανάγκες.  
Η περίπτωση του Βόλου – Ολυμπιακής Πόλης 2004»

**Φοιτήτρια:** Διβανέ Σταυρούλα

**Επιβλέπων Καθηγητής :** Λαλένης Κωνσταντίνος



**ΒΟΛΟΣ, 2004**

**Στον ανιψιό μου**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες ζούνε μεταξύ μας εδώ και αιώνες, αντιμετωπίζοντας προβλήματα στη διαβίωση τους καθημερινά. Οι πόλεις είναι φτιαγμένες για να εξυπηρετούν μόνο υγιείς ανθρώπους και δεν έχει προβλεφθεί η δημιουργία κατάλληλων υποδομών για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Η ελληνική πραγματικότητα είναι στις περισσότερες περιπτώσεις απογοητευτική, αφού τα μέτρα που λαμβάνονται στον αστικό σχεδιασμό για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες δεν είναι αρκετά. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη σχετικής νομοθεσίας, στην αδιαφορία των ιθυνόντων, καθώς και στην ανεπαρκή ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού.

Τα προβλήματα και οι δυσκολίες εντοπίζονται στους κοινόχρηστους χώρους, στα δημόσια κτίρια, στους χώρους στάθμευση ΙΧ, στην κατοικία, στους χώρους αναψυχής, και σε άλλα σημεία της πόλης που χρησιμοποιούνται από το κοινό. Ακόμη και στις περιπτώσεις που έχουμε κάποιες βασικές υποδομές για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, τα μέτρα είναι αποσπασματικά και δεν εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα σχεδιασμού.

Στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή, λόγω των Ολυμπιακών αγώνων, γίνεται μία προσπάθεια να συμπεριληφθούν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στο σχεδιασμό των έργων. Η πόλη του Βόλου, η οποία είναι μία από τις Ολυμπιακές Πόλεις για το 2004, αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση ελληνικής πόλης, όπου τα μέτρα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι ελλιπή και θα πρέπει να γίνει μεγάλη προσπάθεια από τους φορείς σχεδιασμού και το κοινό, ώστε η πόλη να γίνει προσβάσιμη για όλους.

## ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

- ❖ **Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Disabled Persons):** ονομάζονται τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια.
- ❖ **Εμποδιζόμενα Άτομα (Persons with mobility handicap):** είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες , 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 οιοδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

**ABSTRACT**

*Disabled people* have lived among us over the centuries, facing everyday problems in their living. Cities have been made only for healthy people and there have not been made any special infrastructure for the Disabled.

In Greece, the situation is most of the times disappointing, since the measures that are taken in urban planning for the Disabled are not enough. This is due to the lack of relevant laws, to the ignorance of people in charge and to the lack of information and sensitivity of the public.

Problems and difficulties are spotted in the common spaces, public buildings, parking areas, residence, recreation places and other spaces that are used by the public. Even in some cases where there is some basic infrastructure for Disabled persons, the measures are separated and not included in an integrated planning system.

In Greece, at this time, because of the Olympic Games, Disabled persons are taken into consideration in the planning of the projects. The city of Volos, which is one of the Olympic Cities for 2004, is a distinctive case of a Greek city, where the measures for the Disabled are not adequate and there should be greater effort from those who are in charge and from the public, for the city to become suitable for all.

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

• ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	2
• ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ .....	3
• ABSTRACT .....	4
• ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	7
• ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ .....	8
• ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ .....	9
• ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	10
• ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	12
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ .....	15
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> : ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ</b> .....	<b>16</b>
1.1 ΕΝΝΟΙΕΣ – ΟΡΙΣΜΟΙ .....	16
1.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	17
1.3 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΕ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	20
1.4 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ .....	27
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 1 <sup>ο</sup> Υ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	30
• <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> : ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ</b> .....	<b>31</b>
2.1 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	31
2.2 ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	34
2.3 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ .....	37
2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	38
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 2 <sup>ο</sup> Υ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	39
• <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> : Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ</b> .....	<b>40</b>
3.1 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	40
3.2 ΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ .....	42

3.3 ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ.....	50
3.4 ΚΑΤΟΙΚΙΑ.....	57
3.5 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	62
3.6 ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	74
3.7 ΠΑΙΔΕΙΑ.....	78
3.8 ΣΗΜΑΝΣΗ.....	84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 3 <sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	90
<b>• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>Ο</sup> : ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ - ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ - ΕΡΓΑ – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ.....</b>	<b>91</b>
4.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ.....	91
4.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ....	99
4.3 ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ 2004.....	104
4.4 2003 : ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΤΟΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 4 <sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	114
<b>• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>Ο</sup> : ΒΟΛΟΣ, Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΜΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΟΛΗ.....</b>	<b>115</b>
5.1 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	115
5.2 ΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	120
5.3 ΚΑΤΟΙΚΙΑ.....	129
5.4 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	130
5.5 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ.....	134
5.6 ΕΙΔΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΙΧ.....	136
5.7 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ.....	139
5.8 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ, Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣΥΝΟΛΟΥ .....	153
5.9 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	157
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 5 <sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	159
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....</b>	<b>160</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 – ΝΟΜΟΙ.....</b>	<b>163</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΣΗΜΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....</b>	<b>178</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ.....</b>	<b>184</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.3.1: Χαρακτηριστικά ατόμων με ειδικές ανάγκες.....	22
Πίνακας 3.2.1.1 : Κάλυψη υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου.....	47
Πίνακας 3.2.1.2 : Μήκη ράμπας εγκάρσιως του πεζοδρομίου.....	47
Πίνακας 3.5.1: Γραμμές λεωφορείων με πρόσβαση για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες....	63
Πίνακας 3.5.2: Γραμμές λεωφορείων με πρόσβαση για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες....	64
Πίνακας 3.8.1: Συνδυασμοί χρωμάτων χαρακτήρων και υποβάθρου, για κάθε λειτουργία.....	86



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.3.1: Πληθυσμός που είναι μερικά ή ολικά αποκλεισμένος από το δομημένο περιβάλλον .....	21
Διάγραμμα 1.3.2: Σχέση μεταξύ πληθυσμού και διευκολύνσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ.....	22
Διάγραμμα 1.4.1: Σχέσεις Αυτόνομης Διαβίωσης – Διακίνησης – Δραστηριοτήτων..	28

## **ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ**

**ΑΜΕΑ** = Άτομο με Ειδικές Ανάγκες

**ΓΟΚ** = Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός

**ΔΣΠΑ** = Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων

**ΕΕ** = Ευρωπαϊκή Ένωση

**ΕΛΤΑ** = Ελληνικά Ταχυδρομεία

**ΗΣΑΠ** = Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών – Πειραιώς

**ΙΧ** = Ιδιωτικής Χρήσης (Οχημα)

**ΟΑΚΑ** = Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθήνας

**ΟΑΣΑ** = Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας

**ΟΟΣΑ** = Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

**ΠΑΘΕ** = Πάτρα – Αθήνα -Θεσσαλονίκη- Εύζωνες (οδικός άξονας)

**ΠΑΚΘ** = Περιφερειακό Αθλητικό Κέντρο Θεσσαλίας

**ΠΣ** = Πολεοδομικό Συγκρότημα

**ΤΜΧΠΠΑ** = Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

**ΥΠΕΠΘ** = Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων

**ΥΠΕΧΩΔΕ** = Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

**ΦΕΚ** = Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2003-2004, στα πλαίσια της φοίτησης μου στο προπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Θεωρώ υποχρέωση μου να ευχαριστήσω όσους με βοήθησαν, με κάθε τρόπο, στην σύνταξη αυτής της εργασίας.

Επιβλέπων καθηγητής της διπλωματικής εργασίας ήταν ο κ. Κωνσταντίνος Λαλένης, στον οποίο θέλω να εκφράσω τις ειλικρινείς και θερμές ευχαριστίες μου. Χωρίς τη συνεχή και πολύτιμη βοήθεια του, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας, η ολοκλήρωση της δεν θα ήταν εφικτή. Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους διδάσκοντες του Πανεπιστημίου που με βοήθησαν, και ιδιαίτερα τον κ. Ιωάννη Ψυχάρη για την μεγάλη ψυχική στήριξη που μου παρείχε. Ένα μεγάλο ευχαριστώ χρωστάω στον κ. Μάνο Βουγιούκα, ο οποίος με στήριξε απεριόριστα κατά τη διάρκεια της διπλωματικής.

Εκτός των άλλων θέλω να εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου σε όλα τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες που δέχτηκαν να μοιραστούν τα προβλήματά τους μαζί μου και ιδιαίτερα την κα Μαρία Χρηστάκη, πρώην Αντιπρόεδρο του Συλλόγου Παραπληγικών του Νομού Μαγνησίας και τον κ. Βασίλη Πάσχο, Πρόεδρο του Συλλόγου Παραπληγικών Μαγνησίας.

Ιδιαίτερα, ευχαριστώ τους γονείς μου και τα αδέρφια μου, καθώς και την οικογένεια του θείου μου κ. Θεοφάνη Διβανέ, για τη στήριξη και τη συμπαράσταση τους, καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

**“Εικόνα σου είμαι κοινωνία και σου μοιάζω...”**  
**Γαλάτεια Καζαντζάκη**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γεγονός πως το δικαίωμα στη ζωή ανήκει σε κάθε άνθρωπο, ανεξάρτητα από τη σωματική ή διανοητική του κατάσταση. Καθημερινά όμως βλέπουμε να ζουν δίπλα μας άνθρωποι που αντιμετωπίζουν διάφορα προβλήματα και δεν μπορούν να συμμετέχουν στη ζωή της κοινωνίας. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται στην έλλειψη μέριμνας για τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών, που θα εξασφάλιζαν στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες τη δυνατότητα της πρόσβασης.

Τα άτομα που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην κίνηση είναι τα εμποδιζόμενα άτομα, τα οποία είναι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, καθώς και άτομα με μειωμένες ικανότητες, όπως έγκυες, παιδιά, άνθρωποι τρίτης ηλικίας κ.ά. Το ποσοστό των εμποδιζόμενων ατόμων φτάνει στο 50% του συνολικού πληθυσμού, επομένως είναι επιτακτική η ανάγκη για σχεδιασμό που να εξυπηρετεί αυτά τα άτομα.

Αναγκαίο βήμα για το σχεδιασμό είναι καταρχάς η αναγνώριση του προβλήματος των συμπολιτών μας και η αποδοχή πως ο αποκλεισμός τους από τη ζωή είναι ανεπίτρεπτος. Τα άτομα με ειδικές ανάγκες αντιμετωπίζουν τεχνητούς φραγμούς στη διακίνηση τους, και κατά συνέπεια κοινωνικούς φραγμούς στην αυτόνομη διαβίωση και στην αξιοπρέπεια. Έτσι περιθωριοποιούνται και απέχουν από κάθε είδους κοινωνική δραστηριότητα, γεγονός που καταρρίπτει την έννοια της κοινωνικότητας, της ισότιμης μεταχείρισης και διακόπτει την ομαλή ροή των λειτουργιών στη ζωή.

Σύμφωνα με διεθνείς μελέτες ένα στα τέσσερα άτομα παθαίνει μια φορά στη ζωή του ατύχημα, το οποίο μπορεί να του προκαλέσει μόνιμη ή προσωρινή βλάβη και να το καταστήσει για μακροχρόνιο ή βραχυχρόνιο διάστημα εμποδιζόμενο άτομο.

Προκύπτει, λοιπόν, η ανάγκη ενός σχεδιασμού που θα σέβεται τις ανθρώπινες ιδιαιτερότητες και θα ανεβάζει την ποιότητα ζωής της κοινωνίας, ο σχεδιασμός με φροντίδα για όλους χωρίς αποκλεισμούς. Σχεδιάζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργούμε «ανθρώπινες πόλεις», σε αντίθεση με τις «ανάπηρες πόλεις», πόλεις χωρίς διαχωριστικές γραμμές όπου όλοι έχουν ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές και τις λειτουργίες του αστικού χώρου.

Με την αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση και διαβίωσή τους, τα άτομα με ειδικές ανάγκες αποπεριθωριοποιούνται, παίρνουν ενεργά μέρος στην κοινωνική ζωή, αναπτύσσοντας τα ταλέντα τους και συμμετέχοντας ισότιμα σε όλες τις δραστηριότητες της ζωής. Έτσι απεξαρτητοποιούνται και από τη βοήθεια που χρειάζονταν από άλλα άτομα για να μετακινούνται και να παίρνουν μέρος στις λειτουργίες της κοινωνίας.

Επίσης, σύμφωνα με μία μελέτη που έγινε το 1987 από τον Philip R. Oxley για το Αγγλικό Κοινοβούλιο, αν υλοποιηθεί και ολοκληρωθεί η αλυσίδα της αυτόνομης διακίνησης και μεταφοράς όλων των ατόμων με προσβάσιμες υποδομές, προκύπτουν διατομεακά οφέλη με μεταφορά δαπανών από τους τομείς υγείας και πρόνοιας στους τομείς υποδομών και μεταφορών. Έτσι έχουμε :

1. Καλύτερη υγεία, με αποτέλεσμα λιγότερη εξάρτηση από την ιατρική περίθαλψη.
2. Καλύτερη ψυχική υγεία
3. Αυξημένες προοπτικές απασχόλησης
4. Δυνατότητα διαμονής στο σπίτι του ατόμου με ειδικές ανάγκες
5. Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στους τομείς υποδομών και μεταφορών

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο σχεδιασμός των σύγχρονων πόλεων για όλους, χωρίς εξαίρεση έχει ιδιαίτερα σημαντικά οφέλη τόσο σε ατομικό, κοινωνικό, αλλά και σε οικονομικό επίπεδο. Βέβαια προέχει η μέριμνα για τους συνανθρώπους μας που αντιμετωπίζουν προβλήματα και δεν μπορούν να ενσωματωθούν στο κοινωνικό σύνολο.

Η παρούσα διπλωματική πραγματεύεται το θέμα του *Σχεδιασμού στην πόλη για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες*. Πιο συγκεκριμένα, η επιλογή του θέματος αυτού στηρίχτηκε:

- Στη γνώση ότι η ελληνική βιβλιογραφία που αναφέρεται σε θέματα *Σχεδιασμού στην πόλη για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες* είναι περιορισμένη και χρειάζεται εμπλουτισμό
- Στο ενδιαφέρον που παρουσιάζει το θέμα του Πολεοδομικού Σχεδιασμού, λόγω της φύσης του Τμήματος μας
- Στη διαπίστωση ότι υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη
- Στον πρακτικό χαρακτήρα του θέματος, με την αναφορά σε συγκεκριμένες περιπτώσεις - παραδείγματα
- Στην ιδιαίτερα ευαίσθητη φύση του ζητήματος, αφού ξεπερνάει τον καθαρά σχεδιαστικό και πολεοδομικό χαρακτήρα και επεκτείνεται στην κοινωνία και την ανθρώπινη ψυχή

Κύριος στόχος της εργασίας είναι καταρχάς η παρουσίαση του θεωρητικού πλαισίου, ο εντοπισμός των προβλημάτων, η αναζήτηση λύσεων και η διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης. Η εργασία διαρθρώνεται σε

πέντε Θεματικές Ενότητες, καθεμία από τις οποίες ασχολείται με μία πλευρά του ζητήματος.

Έτσι, στο 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της εργασίας παρατίθενται κάποιοι βασικοί ορισμοί για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, καθώς και στατιστικά στοιχεία για τη ζωή τους.

Στη συνέχεια, στο 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της εργασίας, έχουμε την παρουσίαση του Νομοθετικού πλαισίου για το Σχεδιασμό στην Πόλη για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, όπου παρατίθενται όλοι οι σχετικοί νόμοι, υπουργικές αποφάσεις και οδηγίες από το 1985 και μετά, οπότε έγινε και η πρώτη προσπάθεια για σχεδιασμό με βάση τις ανάγκες των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της εργασίας γίνεται προσπάθεια να παρουσιαστεί η ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη, ώστε να εντοπιστούν τα προβλήματα, να διαπιστωθεί κατά πόσο εφαρμόζονται οι νόμοι και τηρούνται οι οδηγίες.

Το 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο ασχολείται με τις πολιτικές για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, ιδιαίτερα εν όψει των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων του 2004 και παρουσιάζονται οι φορείς και οργανισμοί, καθώς και οι οργανώσεις που ασχολούνται αφιλοκερδώς, με σκοπό τη βελτίωση της ζωής των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη. Επίσης παρουσιάζονται Ευρωπαϊκά Προγράμματα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, στα οποία συμμετέχει και η Ελλάδα.

Το 5<sup>ο</sup> Κεφάλαιο πραγματεύεται το παράδειγμα της πόλης του Βόλου και γίνεται μια προσπάθεια να διαπιστωθεί κατά πόσο η πόλη είναι φιλική και προσβάσιμη για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Για το λόγο αυτό πραγματοποιήθηκε Έρευνα Πεδίου, της οποίας τα αποτελέσματα παρατίθενται και είναι πολύ χρήσιμα για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων και τη διατύπωση προτάσεων.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ**

Στεφάνου Ι., Στεφάνου Ιουλ., Τσουδερός Ι, Φραντζή Ε. (1992), *Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας και ο χώρος*, Αθήνα.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Διβανέ Σ., Μελίδου Π. (2002), *Σχεδιάζοντας για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες*, Εργασία στα πλαίσια του μαθήματος επιλογής «Ειδικά θέματα Πολεοδομίας», Βόλος.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> : ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

### 1.1 ΕΝΝΟΙΕΣ – ΟΡΙΣΜΟΙ

Θα ήταν σκόπιμο, πριν ξεκινήσουμε να μιλάμε για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, να δώσουμε έναν σαφή ορισμό στην έννοια του Ατόμου με Ειδικές Ανάγκες. Κατά αυτό τον τρόπο θα δούμε ποιες κατηγορίες αναπήρων περιλαμβάνει αυτός ο γενικός όρος και θα διαχωρίσουμε τις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε κατηγορίας στο σχεδιασμό.

Μία έννοια που είναι ευρύτερη από αυτή του Ατόμου με Ειδικές Ανάγκες, είναι αυτή του «εμποδιζόμενου ατόμου», δηλαδή του ατόμου που αντιμετωπίζει δυσκολίες στη διακίνηση του μέσα στην πόλη.

#### **Εμποδιζόμενα άτομα**

Εμποδιζόμενα άτομα είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες , 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 οιοδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν βάρη κλπ. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

#### **Άτομα με Ειδικές Ανάγκες**

Άτομα με ειδικές ανάγκες 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](http://www.minenv.gr)).

## 1.2. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Η αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ατόμων με ειδικές ανάγκες εμποδίζεται από την δυσκολία που έχουν στην κίνηση, στην προσέγγιση, στην αντίληψη, στην επικοινωνία και την προσαρμογή, στην ακοή και στην όραση. Προσπαθούν να ξεπεράσουν την φυσική τους ανεπάρκεια με βοηθητικά μέσα, όπως μπαστούνια, περπατίστρες, αναπηρικά αμαξίδια κλπ και το επιτυγχάνουν όταν δεν εμποδίζονται από σκαλοπάτια ή δάπεδα με απότομες κλίσεις, από στενούς χώρους κλπ. Διευκολύνονται με την πρόβλεψη δαπέδων μικρών κλίσεων και χωρίς σκαλοπάτια, μηχανικών μέσων για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, κατάλληλης ευκολονόητης σήμανσης, εύκολων και προσιτών μηχανισμών χειρισμού, άνετων και ακίνδυνων χώρων.

Θα ήταν καλύτερο όμως να δούμε τα ιδιαίτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει κάθε κατηγορία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, για να δούμε στη συνέχεια και με ποιο τρόπο θα αντιμετωπιστούν. Έτσι, είδαμε παραπάνω ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες χωρίζονται στα εξής κατηγορίες:

- Άτομα με δυσκολία στην κίνηση
- Άτομα με δυσκολία στην όραση
- Άτομα με δυσκολία στην ακοή
- Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και επικοινωνία.

### 1.2.1. ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ

Δυσκολία στην κίνηση έχουν τα άτομα με αδύνατα ή παράλυτα μέλη, με δυσκαμψία ή σχετική έλλειψη μέλους ή όλων των μελών του σώματος, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι κλπ. Τα άτομα αυτά έχουν αργότερους ρυθμούς στην κίνηση και για να μετακινηθούν χρησιμοποιούν κάποια βοηθητικά μέσα (αναπηρικό αμαξίδιο, περπατίστρες, πατερίτσες, μπαστούνια κλπ).

Τα άτομα αυτά μετακινούνται άνετα σε χώρους που πληρούν τις ελάχιστες διαστάσεις, αντιολισθηρά δάπεδα με κλίση ίση ή μικρότερη του 5% χωρίς σκαλοπάτια και παγίδες, που δεν εγκυμονούν κινδύνους και φέρουν κατάλληλους διπλούς και συνεχείς χειρολισθήρες σε κατάλληλα ύψη και θέσεις ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 1.2.2. ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΟΡΑΣΗ

Αυτά τα άτομα βλέπουν λίγο ή καθόλου. Για την αυτόνομη μετακίνησή τους κάνουν χρήση μπαστουνιού ή ειδικά εκπαιδευμένων σκύλων. Διακινούνται άνετα σε χώρους που πληρούν τις ελάχιστες διαστάσεις και επειδή αναγνωρίζουν τον χώρο με τα άκρα και την ακοή διευκολύνονται από κατευθυντήριους οδηγούς στο δάπεδο διαφορετικής υφής και έντονης χρωματικής αντίθεσης από τα υπόλοιπα στοιχεία, ειδικούς χειρολισθήρες με αρχή και τέλος, πινακίδες με το σύστημα BRAILLE<sup>1</sup>, σε κατάλληλο ύψος τοποθετημένες, δάπεδα μη ηχοαπορροφητικά για να αναγνωρίζουν τους άλλους από τον βηματισμό τους, ευκρινή ηχητική σήμανση και χώρους που να μην δημιουργούν αντήχηση. Ο θόρυβος είναι η ομίχλη για τους τυφλούς.

Επειδή τα άτομα αυτά δεν βλέπουν, οι χώροι στους οποίους κινούνται θα πρέπει να είναι ελεύθεροι εμποδίων και να μην κρύβουν παγίδες, όπως προεξέχοντα στοιχεία 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. Ο φωτισμός των χώρων πρέπει να είναι άπλετος χωρίς έντονες αντιθέσεις, διότι όσοι βλέπουν λίγο θαμπώνονται εύκολα ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 1.2.3. ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΚΟΗ

Η διακίνηση των ατόμων με δυσκολία στην ακοή διευκολύνεται με την ύπαρξη έντονης και ευκρινούς σήμανσης. Ο άπλετος φωτισμός των χώρων εξασφαλίζει την καλή επικοινωνία των ατόμων με προβλήματα στην ακοή, δεδομένου ότι τους επιτρέπει να διαβάζουν τα χείλη του ομιλητού ή να επικοινωνούν με την νοηματική γλώσσα (γλώσσα των χειρών) ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 1.2.4. ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα άτομα:

- με μόνιμα μειωμένη αντίληψη, πχ άτομα με διάφορες ψυχικές ή οργανικές παθήσεις

<sup>1</sup> Ειδική μορφή ανάγλυφης γραφής.

• με παροδικά μειωμένη αντίληψη, πχ ηλικιωμένοι, παιδιά, αφηρημένοι, μεθυσμένοι, ναρκομανείς, κουρασμένοι κλπ. Τα άτομα αυτά έχουν περιορισμένη επαφή με το περιβάλλον και τα γύρω αντικείμενα, αδυνατούν να δράσουν αυτόνομα ή και ακόμα να αντιδράσουν στα εμπόδια ή τους κινδύνους.

Η απλοποίηση των χώρων διακίνησης, η χρήση σημάτων με ενδείξεις με χρωματικές αντιθέσεις, τα έντονα ηχητικά σήματα βελτιώνουν την σχέση των ατόμων αυτών με το περιβάλλον ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 1.3 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΕ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

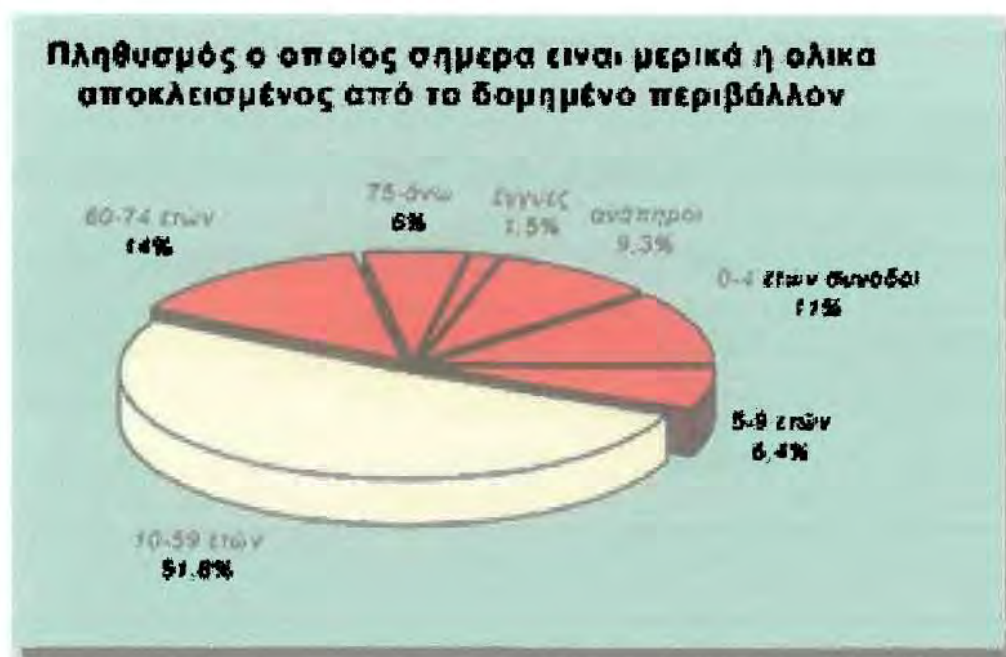
Περίπου ένα εκατομμύριο υπολογίζεται πως είναι ο αριθμός των ατόμων με αναπηρία στην Ελλάδα, ενώ από αυτά, 500.000 έχουν κινητικές αναπηρίες. Η ηλικία τους κυμαίνεται από 20 μέχρι 50 ετών, ενώ στην πλειοψηφία τους είναι απόφοιτοι Δημοτικού. Το 60-65% των ανδρών και το 85-90% των γυναικών με αναπηρία είναι άνεργοι.

Εκτός όμως από τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, υπάρχουν κι άλλα άτομα που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην κίνηση στην πόλη, και χαρακτηρίζονται όπως προαναφέρθηκε ως εμποδιζόμενα άτομα. Είναι ενδεικτικά τα ποσοστά, ως μέρος του συνόλου του πληθυσμού, που αφορούν τα εμποδιζόμενα άτομα. Δηλαδή τα άτομα με ειδικές ανάγκες (9,3%), τους ηλικιωμένους 60-74 ετών (14%), τους υπερήλικες άνω των 75 ετών (6%), τα νήπια 0-4 ετών και τους συνοδούς τους (11%), και τις έγκυες (1,5%).

Στα ποσοστά αυτά δεν συμπεριλαμβάνεται ο ενεργός πληθυσμός που οδηγεί κάθε είδους αμαξίδιο μεταφοράς, αποσκευές ή κάθε είδους φορτίο (πχ. μετακόμιση), αλλά ούτε και τα άτομα με ασυνήθεις διαστάσεις (κάτω του 1,50μ και άνω των 2,10μ), τα άτομα με προσωρινή αναπηρία, οι ασθενείς σε ανάρρωση και τα εξαρτημένα από διάφορες ουσίες άτομα, για τα οποία δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία.

Τα ποσοστά αυτά φαίνονται καλύτερα στο διάγραμμα που ακολουθεί, όπου έχουμε τον πληθυσμό που είναι μερικά ή ολικά αποκλεισμένος από τη ζωή, λόγω της έλλειψης υποδομών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με διεθνείς μελέτες βάσει των στατιστικών στοιχείων των ατυχημάτων, ένα άτομο στα τέσσερα παθαίνει μια φορά στη ζωή του ατύχημα ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Διάγραμμα 1.3.1: Πληθυσμός που είναι μερικά ή ολικά αποκλεισμένος από τη ζωή (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Στα πλαίσια της ένταξης της χώρας μας στην ομάδα των προηγμένων κοινωνιών που φιλοδοξούν να στήσουν ένα συνεχές δίκτυο διακίνησης των πολιτών τους και με τις ίδιες προδιαγραφές κατασκευής, σήμανσης, άνεσης και ασφάλειας, λειτούργησε από το 1985 στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, το «Γραφείο Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες», με αντικείμενο:

- Την αναθεώρηση των γενικών αρχών σχεδιασμού, έτσι ώστε να γίνει πραγματικότητα η αρχή «Σχεδιάζοντας Για Όλους».
- Τη μελέτη και θεσμοθέτηση συγκεκριμένων μέτρων για την Ισότιμη Πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.
- Το συντονισμό όλων των τεχνικών φορέων που ασχολούνται με την κατοικία, τα Δημόσια κτίρια, τις Δημόσιες Υποδομές, τα ειδικά κτίρια, τους ελεύθερους χώρους, τις μεταφορές.

Παρακάτω βλέπουμε ένα διάγραμμα που δείχνει τη σχέση μεταξύ του πληθυσμού και των διευκολύνσεων που προκύπτουν από το «Σχεδιασμό με Φροντίδα για Όλους» του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Σύμφωνα με το διάγραμμα, η ικανοποίηση των απαιτήσεων για αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση των διαφόρων ομάδων θεωρείται απολύτως απαραίτητη για το 27% του πληθυσμού, πολύ ουσιαστική για το 22%, ενώ βελτιώνει ουσιαστικά την ποιότητα ζωής του υπόλοιπου 51% του πληθυσμού.

Ως απολύτως απαραίτητη θεωρείται η ικανοποίηση των απαιτήσεων για αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση των νηπίων, του ημίσεως του πληθυσμού από 60 - 74 ετών, των ηλικιωμένων άνω των 75 ετών και των αναπήρων (πλήρως αποκλεισμένοι 27%).

Ως πολύ ουσιαστική θεωρείται για τα μικρά παιδιά, το υπόλοιπο ήμισυ του πληθυσμού από 60 - 74 ετών, τις έγκυες (μερικώς αποκλεισμένοι 22%).

Στα παραπάνω ποσοστά δεν εμφανίζεται ο ενεργός πληθυσμός που οδηγεί κάθε είδους αμαξίδιο μεταφοράς, αποσκευές ή κάθε είδους φορτίο (π.χ. μετακομίσεις), τα άτομα με ασυνήθεις διαστάσεις, τα άτομα με προσωρινή αναπηρία, οι ασθενείς σε ανάρρωση, τα εξαρτημένα άτομα από διάφορες ουσίες κλπ., για τα οποία δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Διάγραμμα 1.3.2: Σχέση μεταξύ πληθυσμού και διευκολύνσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Ακολουθεί ένας πίνακας με τα χαρακτηριστικά των ομάδων εμποδιζόμενων ατόμων και τις απαιτήσεις τους για ασφαλή διακίνηση.

Πίνακας 1.3.1: Χαρακτηριστικά ατόμων με ειδικές ανάγκες.

α/α	Ηλικίες	Ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού	Χαρακτηριστικά ομάδας	Απαιτήσεις για αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση της Ομάδας
1.	0-4 ετών	5.50%	Κίνηση - μετακίνηση κατά κανόνα με παιδικό αμαξίδιο ή με τα πόδια και πάντα με την συνοδεία ενήλικα. Στα βρέφη ή νήπια που κινούνται σε αμαξίδιο δημιουργείται αίσθημα ανασφάλειας και αγωνίας κατά την ανάβαση και κατάβαση σκαλοπατιών και ρείθρων πεζοδρομίων, καθώς επίσης και κατά την κυκλοφορία σε κακώς συντηρημένα πεζοδρόμια (προεξοχές, λακκούβες, εμπόδια).	Απαραίτητα μεγαλύτερα πλάτη και καλύτερη ποιότητα οδούσεων ελεύθερων από κάθε μορφής εμπόδια, επίπεδα αντιολισθηρά δάπεδα χωρίς προεξοχές και κενά, ανελκυστήρες μεγαλύτερων διαστάσεων, αποφυγή ύπαρξης βαθμίδων.
	Συνοδοί	5.50%		
	Μερικό σύνολο	11%	Αστάθεια κατά το βάδισμα και μειωμένη αίσθηση κινδύνου χαρακτηρίζουν τα μεγαλύτερα νήπια. Εμπόδια, ανισοσταθμίες και μικρού πλάτους οδούσεις επιβαρύνουν τους συνοδούς που αφενός καταβάλλουν μεγαλύτερη μυϊκή δύναμη ή και ακροβατούν και αφετέρου αντιμετωπίζουν συνεχείς κινδύνους πρόκλησης ατυχημάτων.	Η μη λήψη των κατάλληλων μέτρων οδηγεί σε αδυναμία κίνησης μέσα στο δομημένο περιβάλλον και κατά συνέπεια σε <b>μερικό αποκλεισμό</b> .
2.	5-9 ετών	6.40 %	Απροσεξία και μειωμένη αίσθηση του κινδύνου, αστάθεια κατά το βάδισμα, μειωμένη αντίληψη του χώρου.  Συνοδεύονται συνήθως από ενήλικα	Απαραίτητα μεγαλύτερα πλάτη και καλύτερη ποιότητα οδούσεων ελεύθερων από κάθε μορφής εμπόδια, επίπεδα αντιολισθηρά δάπεδα χωρίς προεξοχές, ανελκυστήρες μεγαλύτερων διαστάσεων, αποφυγή ύπαρξης μεμονωμένων βαθμίδων, κατάλληλη σήμανση εύκολα αντιληπτή, λήψη ειδικών μέτρων κατά τον σχεδιασμό (πχ. στηθαία και κυκκλώματα σωστά διαμορφωμένα και σε κατάλληλα ύψη, σωστά



				<p>σχεδιασμένες κλίμακες και ράμπες κλπ).</p> <p>Έλλειψη σωστού σχεδιασμού οδηγεί τα άτομα αυτά σε <b>μερικό αποκλεισμό</b> από το δομημένο περιβάλλον, πολλαπλασιάζοντας τον καθημερινό αριθμό ατυχημάτων.</p>
3.	60-74	14.00 %	<p>Σταδιακή εξασθένηση των αντανακλαστικών, των αισθήσεων και της κινητικότητας.</p> <p>Συχνή χρήση βοηθημάτων.</p>	<p>Απαραίτητα -λόγω των βοηθημάτων-μεγαλύτερα πλάτη και καλύτερη ποιότητα οδύσεων ελεύθερων από κάθε μορφής εμπόδια, ομαλά ει δυνατόν επίπεδα και αντιολισθηρά δάπεδα χωρίς προεξοχές και κενά, ανελκυστήρες μεγαλύτερων διαστάσεων, αναβατόρια και ράμπες αντί βαθμίδων και μάλιστα μεμονωμένων, κατάλληλη σήμανση εύκολα αντιληπτή - ει δυνατόν χρήση και ακουστικής σήμανσης - , λήψη ειδικών μέτρων κατά τον σχεδιασμό (πχ. στηθαία και κιγκλιδώματα σωστά διαμορφωμένα και σε κατάλληλα ύψη, σωστά σχεδιασμένες ράμπες, καθιστικά σε χώρους διέλευσης πεζών κλπ).</p> <p>Μη λήψη των κατάλληλων μέτρων οδηγεί τα άτομα αυτά των νεότερων ηλικιών σε <b>μερικό αποκλεισμό</b>, ενώ τους μεγαλύτερους σε <b>πλήρη αποκλεισμό</b> από το δομημένο περιβάλλον.</p>
4.	75 - άνω	6.00 %	<p>Επιδείνωση της εξασθένησης των αντανακλαστικών, των αισθήσεων και της κινητικότητας.</p> <p>Πέραν της χρήσης βοηθημάτων, συχνή η απαραίτητη ύπαρξη συνοδού.</p>	<p>Επιβεβλημένη ακόμη περισσότερο η λήψη των προαναφερομένων μέτρων.</p> <p>Μη λήψη των κατάλληλων μέτρων οδηγεί σταδιακά σε <b>πλήρη αποκλεισμό</b> των ατόμων αυτών από το δομημένο περιβάλλον και συνεχή παραμονή τους στο σπίτι ή ακόμα και στο</p>

			κρεβάτι.
<b>ΜΕΡΙΚΟ</b>	<b>37.4%</b>		
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			
<b>Στα παραπάνω ποσοστά πρέπει να προστεθούν:</b>			
<b>έγκυες</b>	<b>1.50%</b>	Αίσθημα ανασφάλειας, μειωμένη κινητικότητα	Απαραίτητη η καλύτερη ποιότητα οδούσεων ελεύθερων από κάθε μορφής εμπόδια, επίπεδα αντιολισθηρά δάπεδα, ανελκυστήρες, αναβατόρια και ράμπες αντί βαθμίδων και μάλιστα μεμονωμένων, κατάλληλη σήμανση εύκολα αντιληπτή.  Μη λήψη των κατάλληλων μέτρων οδηγεί τα άτομα αυτά σε <b>μερικό αποκλεισμό</b> από το δομημένο περιβάλλον.
<b>ανάπηροι</b>	<b>9.30%</b>	Μόνιμη χρήση βοηθημάτων συχνά αμαξιδίου, συνήθως παρουσία συνοδού.	Απαραίτητα - λόγω των βοηθημάτων-μεγαλύτερα πλάτη και καλύτερη ποιότητα οδούσεων ελεύθερων από κάθε μορφής εμπόδια, ομαλά, επίπεδα και αντιολισθηρά δάπεδα χωρίς προεξοχές και κενά, ανελκυστήρες μεγαλύτερων διαστάσεων με κατάλληλη σήμανση, αναβατόρια και ράμπες αντί βαθμίδων, κατάλληλη σήμανση χώρων εύκολα αντιληπτή - ει δυνατόν χρήση και ακουστικής σήμανσης - , λήψη ειδικών μέτρων κατά τον σχεδιασμό (πχ. στηθαία και κιγκλιδώματα σωστά διαμορφωμένα και σε κατάλληλα ύψη, σωστά σχεδιασμένες ράμπες, χώροι ανάπαυσης και ελιγμών σε χώρους διέλευσης πεζών, ειδικά διαμορφωμένοι χώροι υγιεινής κλπ).  Μη λήψη των κατάλληλων μέτρων οδηγεί τα άτομα αυτά σε <b>πλήρη αποκλεισμό</b> από το δομημένο περιβάλλον και εγκλεισμό τους στο

				σπίτι.
	<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>48.20%</b>	<b>ΠΛΗΡΩΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΕΝΟΙ 27%</b> <b>ΜΕΡΙΚΩΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΕΝΟΙ 22%</b>	

Διάγραμμα 1.3.3: Τα ποσοστά των μερικώς και πλήρως αποκλεισμένων ατόμων (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

#### 1.4 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Είναι γεγονός ότι από την κοινωνία μας δεν πρέπει να εξαιρείται κανείς, όποια κι αν είναι η οικονομική η κοινωνική του κατάσταση. Ακόμη και τα άτομα που θεωρούνται περιθωριοποιημένα, μπορούν να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο στη ζωή της κοινωνίας, καθένας με το δικό του τρόπο και ανάλογα με τις δυνατότητές του. Όταν όμως η κοινωνία θέτει φραγμούς, και στην περίπτωση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες αυτοί οι φραγμοί είναι ως επί το πλείστον πολεοδομικοί, το άτομο απομακρύνεται σταδιακά από την κοινωνική ζωή. Πολλές φορές, οι τεχνητοί φραγμοί είναι η υλική απεικόνιση των κοινωνικών φραγμών. Ας σκεφτούμε ένα άτομο, για το οποίο ένα απλό βήμα είναι ανυπέρβλητο εμπόδιο, τι μπορεί να σημαίνει η ανικανότητά του να κυκλοφορήσει αυτοδύναμα μέσα στον χώρο κατοικίας, να βγει έξω, να διακινηθεί μέσα στην τοπική περιοχή, να μετακινηθεί.

Υπάρχει μια ροή λειτουργιών στη ζωή, μια αλυσίδα κινήσεων στο περιβάλλον στην οποία αν κάποιος από τους κρίκους της αλυσίδας κινήσεων δεν λειτουργεί - εξαιτίας των πολλών εμποδίων, καταστρέφεται όλο το οικοδόμημα της αυτόνομης διαβίωσης. Θα μπορούσαμε να φανταστούμε ένα πλέγμα, στο κέντρο του οποίου βρίσκεται η έννοια κατοικία και γύρω-γύρω σαν δορυφόροι οι έννοιες παιδεία, εργασία, ελεύθερος χρόνος, αναψυχή, αγορά. Όλες αυτές οι έννοιες συνδέονται μεταξύ τους με αμφίδρομες σχέσεις, που εκφράζουν την διακίνηση ή κυκλοφορία και τη μεταφορά. Αν για κάθε άτομο οι έννοιες αυτές είναι αναγκαιότητα, για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι η ελπίδα τους, η κυριότερη συνιστώσα για την ένταξή τους στην κοινωνία, το σημείο τριβής και επαφής των ανθρώπων, είτε αυτό λέγεται κτίριο ή πεζοδρόμιο ή λεωφορείο.

Μία απεικόνιση του πλέγματος της κοινωνίας που περιγράφεται παραπάνω, φαίνεται στο Διάγραμμα 1.4.1 που ακολουθεί. Βλέπουμε ότι η κατοικία είναι στο κέντρο των δραστηριοτήτων και από αυτή εξαρτώνται σίγουρα όλες οι υπόλοιπες. Καταλαβαίνουμε λοιπό πόσο δύσκολο είναι για ένα Άτομο με Ειδικές Ανάγκες να κινηθεί μέσα στην κοινωνία αν δε μπορεί να κινηθεί από και προς το σπίτι του. Αλλά και για τα υπόλοιπα είδη δραστηριοτήτων, εργασία, διασκέδαση, περίθαλψη, παιδεία κλπ, είναι πολύ σημαντική η αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Διάγραμμα 1.4.1: Σχέσεις Αυτόνομης Διαβίωσης – Διακίνησης – Δραστηριοτήτων (www.minenv.gr).

Το θέμα της αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, εκτός από την καθαρά τεχνική και πολεοδομική πλευρά, μπορεί να μελετηθεί και σε ακόμη δύο επίπεδα, το κοινωνικό και το οικονομικό.

#### **Στο τεχνικό επίπεδο**

Στο τεχνικό επίπεδο έχει έρθει η στιγμή να αλλάξουν ριζικά οι αρχές και οι προτεραιότητες του Σχεδιασμού των Πόλεων γιατί για πάρα πολλά χρόνια σχεδιάζαμε για άτομα υπεράνθρωπα και υπερανθεκτικά.

Πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως πρότυπο σχεδιασμού το Άτομο με Ειδικές Ανάγκες (ο κινητικά ανάπηρος, ο ηλικιωμένος, το παιδί), ώστε να σχεδιάσουμε για την δυσμενέστερη περίπτωση και τα αποτελέσματα θα είναι καλύτερα για όλους τους χρήστες.

**Στο κοινωνικό επίπεδο**

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.

Ο στόχος σε κοινωνικό επίπεδο πρέπει να είναι η αποκατάσταση του 50% του πληθυσμού της χώρας, σε μια προσπάθεια να βγουν από τα σπίτια τους, να τους προσφέρουμε καλύτερη ποιότητα ζωής, διότι η αυτονομία και η αυτοτέλεια οδηγούν στην κοινωνικοποίηση, στην ισότιμη ένταξη, στην αξιοπρεπή διαβίωση, στον πολιτισμό.

**Στο οικονομικό επίπεδο**

Οι οικονομικές επιπτώσεις της αυτόνομης διαβίωσης και διακίνησης των εμποδιζόμενων ατόμων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι πολλαπλές και αναμφίβολα θετικές. Υπολογίζεται ότι με την εξασφάλιση της αυτόνομης και ασφαλούς διακίνησης και διαβίωσης των ατόμων με ειδικές ανάγκες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων, συμβάλουμε στην αποπεριθωριοποίησή τους, ώστε να τους δοθεί η ευκαιρία να χρησιμοποιούν και να αναπτύσσουν τα ταλέντα τους συμμετέχοντας ισότιμα σε όλες τις δραστηριότητες της ζωής.

Αν υλοποιηθεί και ολοκληρωθεί η αλυσίδα της αυτόνομης διακίνησης και μεταφοράς όλων ανεξαιρέτως των πολιτών (προσβάσιμα κτίρια- προσβάσιμοι ελεύθεροι χώροι- προσβάσιμα μεταφορικά μέσα) τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες θα έχουν αυξημένες προοπτικές απασχόλησής τους, με αποτέλεσμα τη μείωση των αναπηρικών συντάξεων. Επίσης θα δοθεί η δυνατότητα στο άτομο με ειδικές ανάγκες ή τον ηλικιωμένο να ζει στο σπίτι του αντί να καταφεύγει σε ειδικά ιδρύματα ή και νοσοκομεία υψηλού ημερήσιου κόστους ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 1<sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

Ομιλία Πρώην Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Πρακτικά Ημερίδας για την αποκατάσταση της προσπελασιμότητας των μέσων μαζικών μεταφορών, Παρασκευή 9 Μαΐου 2003, στο Περίπτερο 8 της ΔΕΘ, Συνεδριακό Κέντρο "Γερμανός". Οργάνωση: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας,

Αθανασιάδου Φ. (1995), *Περιορισμοί και Προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ΑΜΕΑ στην ελληνική κοινωνία*, Τόμος Α, Αθήνα.

Έρευνα της Εταιρείας Προστασίας Σπαστικών (1994), *Αθήνα, μια πόλη απροσπέλαστη για τους αναπήρους*, Αθήνα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> : ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ**

### **2.1 ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ**

Το Εθνικό Δίκαιο εκφράζει την συγκεκριμένη πολιτειακή βούληση κάθε χώρας και ταυτόχρονα τον βαθμό ευαισθητοποίησής της. Με τις τροποποιήσεις του νέου ΓΟΚ διευρύνεται το νομοθετικό πλαίσιο, που είναι απαραίτητο για την εδραίωση της νέας φιλοσοφίας σχεδιασμού.

Είναι γεγονός ότι μόλις το 1985, ο ΓΟΚ συμπεριέλαβε τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στον πολεοδομικό σχεδιασμό, με το Νόμο 1577/1985, "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες πολεοδομικές διατάξεις (αναλυτικά στο παράρτημα). Στη συνέχεια, το έτος 2000 έχουμε το Νόμο 2831/2000, με τροποποιήσεις του προηγούμενου Νόμου (αναλυτικά στο παράρτημα).

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), το οποίο είναι ως επί το πλείστον υπεύθυνο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό στη χώρα μας, με στόχο τον σχεδιασμό για όλους τους πολίτες χωρίς αποκλεισμούς και στα πλαίσια μιας προωθημένης κοινωνικής πολιτικής σχεδιάζει με φροντίδα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες αλλά και γενικότερα για όλα τα "εμποδιζόμενα άτομα" από τους φραγμούς που υπάρχουν σε όλους τους τομείς της καθημερινής ζωής, από τις ανάπηρες πόλεις, 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 όσον αφορά στο σχεδιασμό και στην νομοθεσία ήταν και είναι να προσαρμοστούν όλες οι υποδομές της χώρας στις ιδιαιτερότητες όλων των πολιτών, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αυτόνομη, άνετη και ασφαλής διαβίωση και διακίνησή τους. Παράλληλα προωθείται η εναρμόνιση των σχετικών νομικών διατάξεων με αυτές που ισχύουν σήμερα διεθνώς και ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην διαμόρφωση και αξιοποίηση του υπάρχοντος νομικού πλαισίου το ΥΠΕΧΩΔΕ προώθησε την αρχή "Σχεδιάζοντας για Όλους" ως πρώτη νομοθετημένη παρέμβαση στα πλαίσια του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού το 1985. Συγκεκριμένα στις 11/5/98 ανακοινώθηκαν από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ κάποιες τροποποιήσεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού με στόχο την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Πρόκειται για μέτρα που εξασφαλίζουν την αυτόνομη, άνετη και ασφαλή



οριζόντια αλλά και κατακόρυφη προσπέλαση του δομημένου περιβάλλοντος από άτομα με ειδικές ανάγκες και αφορούν τα κτίρια του Δημοσίου και ευρύτερου Δημοσίου τομέα και των Κοινοφελών Οργανισμών όπως και αυτά της κατοικίας άνω των 9 μέτρων ύψους (3 ορόφων) όπου είναι υποχρεωτικός ο ανελκυστήρας.

Τα μέτρα που περιλαμβάνονται στις βελτιώσεις και τροποποιήσεις υφισταμένων νόμων συνοπτικά είναι τα εξής :

- Η εξασφάλιση της προσπελασιμότητας των υπηρεσιών και λειτουργιών του Δημοσίου με σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τον εσωτερικό χώρο των κτιρίων με ράμπες ή ανελκυστήρες ειδικών διαστάσεων εξοπλισμένους με τα κατάλληλα οπτικοακουστικά μέσα για την εξυπηρέτηση ακόμη και των τυφλών ή κωφών (παρ. 2 του άρθρου 26 του ΓΟΚ).
- Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας των υπαίθριων χώρων με αντίστοιχο τρόπο (παρ. 3 του άρθρου 26 του ΓΟΚ).
- Η κατασκευή και ο εξοπλισμός ποσοστού 5% των κοινοχρήστων χώρων υγιεινής ή ενός τουλάχιστον ανά όροφο έτσι ώστε να είναι προσβάσιμοι από χρήστες αμαξιδίου (παρ.4 άρθρου 26 του ΓΟΚ).
- Η καθιέρωση υποχρεωτικής εξασφάλισης προσπέλασης στα υφιστάμενα πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου κτίρια και ιδιαίτερα στις κατηγορίες αυτών κτιρίων που στεγάζουν υπηρεσίες του δημοσίου και ευρύτερου δημοσίου τομέα των ΝΠΔΔ και των ΝΠΙΔ των κοινοφελών οργανισμών και των ΟΤΑ (πρωτοβαθμίων και δευτεροβάθμιων) και των τραπεζών και ανταλλακτηρίων τραπεζών. Ορίζεται δε προθεσμία δύο χρόνων για την ολοκλήρωση των απαιτήτων διαμορφώσεων.

Οι ίδιες υποχρεώσεις προβλέπονται και για τα αντίστοιχα κτίρια κατά τη διάρκεια εργασιών για ριζική επισκευή, διαρρύθμιση αποκατάσταση ανακαίνιση τους (παρ.5 του άρθρου 26 του ΓΟΚ). Ωστόσο υπάρχουν και εξαιρέσεις όπως π.χ. για τα κτίρια που έχουν υψομετρική διαφορά από τον δρόμο μεγαλύτερη των 2,50 μ. (παρ. 6 του άρθρου 26 του ΓΟΚ). Σαν μέτρο-πρότυπο στην θέσπιση των προτεινόμενων μέτρων έχει χρησιμοποιηθεί ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου, γιατί αυτή είναι -από πλευράς απαιτούμενων διαστάσεων- η δυσμενέστερη περίπτωση χρήστη ([www.tee.gr](http://www.tee.gr)).

Στις 6 Απριλίου 2001 η Βουλή των Ελλήνων ολοκλήρωσε τη διαδικασία αναθεώρησης του Συντάγματος της χώρας. Στο άρθρο 21 έχει προστεθεί η παρ. 6 η οποία αναφέρεται ρητά στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και η οποία έχει ως ακολούθως : «Τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που

εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και την συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας» ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

## 2.2 ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Ένα σημαντικό βήμα στην προσπάθεια της Ελλάδας για τη βελτίωση της ζωής των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες είναι η θεσμοθέτηση του Γραφείου Μελετών για Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες, ως ειδικό Γραφείο του ΥΠΕΧΩΔΕ, εκπληρώνοντας ένα πάγιο αίτημα των αναπηρικών συλλόγων. Στόχος είναι το Γραφείο να διατηρήσει την απαιτούμενη ευελιξία, τον συμβουλευτικό προς τον Υπουργό χαρακτήρα και τον συντονιστικό προς όλους τους εμπλεκόμενους στον σχεδιασμό φορείς και άτομα ρόλο του, για να πραγματοποιηθεί ο κοινός στόχος όλων : η αυτόνομη και ασφαλής διαβίωση και διακίνηση όλων των πολιτών της χώρας μας μέσα στην πόλη ισότιμα και χωρίς διακρίσεις.

Το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες του ΥΠΕΧΩΔΕ (που λειτουργεί ήδη από το 1985), στα πλαίσια της προσπάθειας που έχει αναλάβει για την προώθηση της δυνατότητας αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης όλων των πολιτών, συνέστησε ομάδες εργασίας από τεχνικούς - εκπροσώπους διαφόρων υπουργείων και φορέων, οι οποίες κατά το χρονικό διάστημα 1986 - 1990, συνέταξαν τις "Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες».

Οι Οδηγίες αυτές δεν έχουν στατική μορφή, ανανεώνονται με βάση τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα και ήδη από πέρυσι άρχισε η αναμόρφωση τους από νέα Ομάδα. Η αναμόρφωση βασίζεται στην νεότερη ελληνική και ευρωπαϊκή εμπειρία και με προοπτική την άμεση θεσμοθέτησή τους. Οι βασικοί τους στόχοι είναι:

1. Να καταργήσουν τους αρχιτεκτονικούς φραγμούς και
2. Να κάνουν το αστικό περιβάλλον φιλικό, προσεγγίσιμο και ασφαλές για όλες τις κατηγορίες των χρηστών

Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί 10 Οδηγίες για τον Σχεδιασμό και την κατασκευή κτιρίων και κοινόχρηστων χώρων. Αυτές οι 10 ολοκληρωμένες Οδηγίες αναφέρονται στα εξής :

1. Γενικές αρχές - Ανθρωπομετρικά στοιχεία
2. Διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, χώροι στάθμευσης)
3. Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων
4. Κλίμακες ή σκάλες

5. Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών (ανελκυστήρες, αναβατόρια)
6. Σήμανση
7. Είσοδοι κτιρίων
8. Δημόσιοι χώροι υγιεινής
9. Κτίρια που χρησιμοποιούνται από το κοινό
10. Κατοικία

Οι Οδηγίες παρατίθενται αναλυτικά στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Το σχέδιο των Οδηγιών αυτών έχει κοινοποιηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ σε όλους τους συναρμόδιους φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα, στους συλλόγους των τεχνικών και τα συλλογικά όργανα των αναπήρων πολιτών, ώστε να γίνει δυνατή η περαιτέρω επεξεργασία τους για τη θεσμοθέτησή τους, μετά την ψήφιση του νέου ΓΟΚ.

Οι οδηγίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως προδιαγραφές από τις αρμόδιες υπηρεσίες, ιδιαίτερα τώρα που δρομολογούνται μεγάλα τεχνικά έργα σε ολόκληρη την Ελλάδα. Όταν λαμβάνονται υπόψη από το στάδιο της μελέτης, η εφαρμογή τους επιβαρύνει ελάχιστα ή και καθόλου τον προϋπολογισμό του κάθε έργου, ενώ δεν ισχύει το ίδιο για την εκ των υστέρων κατασκευή τους.

Αν οι αρμόδιοι για τα έργα φορείς και ο τεχνικός κόσμος της χώρας φροντίσουν να ενημερωθούν και να ακολουθήσουν τις οδηγίες αυτές (οι οποίες άλλωστε εφαρμόζονται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε κάθε άλλη χώρα που σέβεται τους πολίτες της και φροντίζει να τους παρέχει ίσες δυνατότητες και ευκαιρίες) δίνεται η δυνατότητα σε μια πολύ μεγάλη κατηγορία ατόμων να κινηθούν αυτόνομα στο δομημένο περιβάλλον, με όλες τις ευεργετικές επιπτώσεις που θα προκύψουν από αυτό, αλλά και σε όλους τους πολίτες να κινηθούν με μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση σε αυτό.

Το 1996 το Γραφείο συνέστησε ομάδα εργασίας η οποία είχε ως στόχο την αναμόρφωση των οδηγιών ώστε να αποκτήσουν ενιαίο ύφος και να περιληφθούν σε αυτές όλα τα νεώτερα δεδομένα. Προτάχθηκε η αναμόρφωση των οδηγιών που έχουν σχέση με τα δημόσια και ειδικά κτίρια και τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους, ώστε να εφαρμοσθούν από τις υπηρεσίες και τους μελετητές που ασχολούνται με μελέτες εφαρμογές και κατασκευές αυτής της κατηγορίας των έργων. Τονίζεται εδώ η σημασία αυτών των κτιρίων στη ζωή των πολιτών της χώρας, τα οποία ενώ

κατασκευάζονται ειδικά για να δέχονται κοινό, στην συντριπτική τους σχεδόν πλειοψηφία είναι είτε απροσπέλαστα, είτε πολύ δύσκολα προσπελάσιμα από μία πολύ μεγάλη κατηγορία ατόμων.

Για να έχουν και λειτουργική ισχύ τα μέτρα και οι οδηγίες που τα συνοδεύουν απαιτείται αυστηρός κοινωνικός έλεγχος. Έτσι κάθε έτος με απόφαση του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ, προβλέπεται να συστήνεται «Επιτροπή Ελέγχου για την πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες». Αυτή η Επιτροπή εξετάζει τα τρέχοντα προβλήματα προσβασιμότητας κτιρίων και υπαίθριων χώρων, όπως συλλέγονται από τους συλλογικούς φορείς των τεχνικών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Κατόπιν θα εισηγείται με προτάσεις στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ τα αναγκαία κατά περίπτωση μέτρα, ενέργειες και παρεμβάσεις για την αποτελεσματική εφαρμογή, τον έλεγχο και τη στήριξη της πολιτικής του Υπουργείου στον τομέα αυτό.

Η Επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους του ΥΠΕΧΩΔΕ, των συλλόγων των αναπήρων και των τεχνικών και συγκροτείται σε σώμα με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, με την οποία θα καθορίζεται και ο κανονισμός λειτουργίας της. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 2.3 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

Για την καλύτερη λειτουργία και για να εξασφαλιστεί η αποδοχή των Νόμων και προδιαγραφών, που πολλές φορές ενοχλούν κάποιους πολίτες, είναι απαραίτητη η ενημέρωση του κοινού και η ευαισθητοποίηση του στο θέμα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση όλων των πολιτών και των κοινωνικών φορέων για την προώθηση των μεταρρυθμίσεων αποτελεί ένα ακόμη βασικό πρόβλημα. Υπεύθυνο Υπουργείο για την επίλυση του θέματος είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ το οποίο λειτουργεί με βάση δυο κατευθυντήριους άξονες:

**α) Ημερίδες - διημερίδες - σεμινάρια - έντυπο υλικό**

Ένα ευρύ πρόγραμμα διοργάνωσης σεμιναρίων, ημερίδων και διημερίδων βρίσκεται σε εξέλιξη, σε συνεργασία με το Τεχνικό Επιμελητήριο, την Τοπική Αυτοδιοίκηση αλλά και τις αρμόδιες Υπηρεσίες Υπουργείων, Οργανισμών και άλλων φορέων για την ενημέρωση των τεχνικών αλλά και όλων όσων ασχολούνται με τον Σχεδιασμό. Τέτοιες ημερίδες και διημερίδες, αλλά και 15νθήμερα σεμινάρια, έχουν ήδη οργανωθεί στη Ρόδο, τη Θεσσαλονίκη, τη Λάρισα, τα Χανιά, την Καλαμάτα, την Ξάνθη, τον Βόλο και την Αθήνα.

**β) Έκδοση Εντύπου Υλικού. Παραγωγές Ραδιοφωνικών και Τηλεοπτικών Μηνυμάτων.**

Έχουν εκδοθεί ενημερωτικά έντυπα και αφίσες με το ίδιο πάντα θέμα: "Σχεδιάζοντας για όλους", που κυκλοφορούν παντού ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

## 2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όλα τα παραπάνω νομοθετήματα και οδηγίες έχουν συμβάλλει σημαντικά στη διευκόλυνση της ζωής των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στις ελληνικές πόλεις, γεγονός που αποδεικνύεται από το ότι καθημερινά βλέπουμε γύρω μας τα άτομα αυτά να κάνουν τα πρώτα τους βήματα στην κοινωνική ζωή. Παρόλαυτα, η αδυναμία που διαπιστώνεται στο σύστημα σχεδιασμού, αφορά κυρίως τη συμμετοχή των ίδιων των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των φορέων που τα αντιπροσωπεύουν, στα διάφορα επίπεδα του σχεδιασμού. Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες δεν συμμετέχουν ενεργά στον σχεδιασμό και οι παρεμβάσεις είναι μόνο λειτουργικής / «χρηστικής» φύσης και δεν προχωρούν βαθύτερα στην διεύρυνση δυνατοτήτων συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων και στην διακυβέρνηση της πόλης, στα πολεοδομικά εργαλεία, μέτρα, κίνητρα κλπ. για την ενθάρρυνση δραστηριοτήτων των ατόμων αυτών στην πόλη

Σύμφωνα με το Νόμο 1337/83, και το Νόμο 2508/97, κατά την φάση της έγκρισης ενός πολεοδομικού σχεδίου ή μιας πολεοδομικής μελέτης, θα πρέπει να επιδιώκεται η ενημέρωση και η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων πολιτών, μεταξύ των οποίων είναι και τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Μέχρι σήμερα όμως βλέπουμε ότι οι φορείς των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες δεν καλούνται να συμμετάσχουν και να συνεισφέρουν με τη δική τους γνώμη και αξιολόγηση των μέτρων που προτείνονται, κάτι που θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο. Αυτός ο παραγκωνισμός των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, όπως και άλλων κοινωνικών ομάδων που περιθωριοποιούνται (τοξικομανείς, μονογονεϊκες οικογένειες, ηλικιωμένοι κλπ), οφείλεται εν μέρει στο ότι η συμμετοχή τους θα δυσχέραινε το έργο των ιθυνόντων που επιδιώκουν την γρήγορη και όσο το δυνατόν λιγότερο δαπανηρή έγκριση των σχεδίων και εν μέρει στο ότι υπάρχει ελλιπής ενημέρωση των φορέων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες για τα δικαιώματά τους.

Η έλλειψη συμμετοχής των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στο σχεδιασμό φαίνεται και από την επιτόπια έρευνα στην πόλη του Βόλου, όπου φορείς τόσο από την πλευρά των αρχών σχεδιασμού, όσο και από την πλευρά των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες κλήθηκαν να απαντήσουν σε σχετικά ερωτήματα. Τα αποτελέσματα, όπως φαίνονται στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο είναι μάλλον απογοητευτικά αφού καταδεικνύουν τον παραγκωνισμό των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες από τις υπηρεσίες του Δημοσίου που ασχολούνται με το σχεδιασμό της πόλης.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 2<sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

«ΝΟΜΟΣ», [www.lawnet.gr](http://www.lawnet.gr)

Τεχνικό Ινστιτούτο Ελλάδος, [www.technicalinstitute.gr](http://www.technicalinstitute.gr)

Δομική Πληροφορική, [www.domiki.gr](http://www.domiki.gr)

"Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες", [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> : Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

### 3.1 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά στο σχεδιασμό της πόλης για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Το θέμα όμως είναι να δούμε κατά πόσο οι νόμοι και οι οδηγίες εφαρμόζονται και αν αυτά που γίνονται είναι αρκετά ώστε τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες να ζουν όπως και οι υπόλοιποι πολίτες.

Έτσι, καταρχάς υπάρχουν όπως προαναφέρθηκε διάφορες κατηγορίες Ατόμων με αναπηρίες, οι οποίες θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ξεχωριστά. Επίσης διαφορετικές είναι και οι παρεμβάσεις που χρειάζονται στα διάφορα σημεία μιας πόλης (κτίρια, κοινόχρηστοι χώροι, θέσεις στάθμευσης κλπ).

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες 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, για κάθε κατηγορία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες:

- Άτομα με δυσκολία στην κίνηση
- Άτομα με δυσκολία στην όραση
- Άτομα με δυσκολία στην ακοή

Σημαντικός παράγοντας στην προσπέλαση και χρήση του αστικού περιβάλλοντος από εμποδιζόμενα άτομα και κατ' επέκταση από όλους, είναι η ασφάλεια που παρέχεται τόσο από τον σχεδιασμό όσο και από τα χρησιμοποιούμενα υλικά και τον τρόπο κατασκευής. Έτσι, κάποια σημαντικά στοιχεία-κλειδιά για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι:

- *Η κλίση* σε σχέση με την απόσταση του δαπέδου
- *Η ολισθηρότητα* του δαπέδου, σε συνάρτηση με την *υφή* του υλικού όσο και με το *ανάγλυφο* της επιφάνειάς του
- Απαραίτητος είναι επίσης ο σωστός σχεδιασμός *των δαπέδων*
- Η διαστασιολόγηση των σημείων *εισόδου - εξόδου* είναι αυτή που καθορίζει την ακτίνα αυτόνομης διακίνησης
- Προσπελάσιμα οριζοντίως και κατακορύφως, σε όλα τα επίπεδα-επιβάλλεται να κατασκευάζονται όλα τα κτίρια που χρησιμοποιούνται *από κοινό*.
- Τα *κτίρια κατοικίας* πρέπει να κατασκευάζονται προσαρμοσμένα

Το ίδιο σημαντικά είναι και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη των υποδομών, όπως:

- Ράμπες, κεκλιμένα επίπεδα
- Ανελκυστήρες και αναβατόρια
- Οι διακόπτες για το φως και τα κουμπιά κλήσεως των ανελκυστήρων
- Κιγκλιδώματα κατάλληλης μορφής και ύψους
- Μηχανισμοί ηχοπροστασίας σε χώρους συγκεντρώσεως κοινού
- Μηχανισμοί διαφοροποίησης της ηχητικής των διαφόρων υλικών
- Πινακίδες σήμανσης.

Ιδιαίτερη αξία θα έχει να δούμε τους διάφορους χώρους όπου κινούνται οι άνθρωποι σε μία πόλη και πρέπει να είναι προσπελάσιμοι για όλους. Έτσι αυτοί οι χώροι είναι:

- Οι κοινόχρηστοι χώροι (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, χώροι στάθμευσης οχημάτων κλπ)
- Τα κοινόχρηστα κτίρια (δημόσια κτίρια, καταστήματα, χώροι αναψυχής κλπ)
- Τα κτίρια κατοικίας
- Τα μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, μετρό, ταξί κλπ).

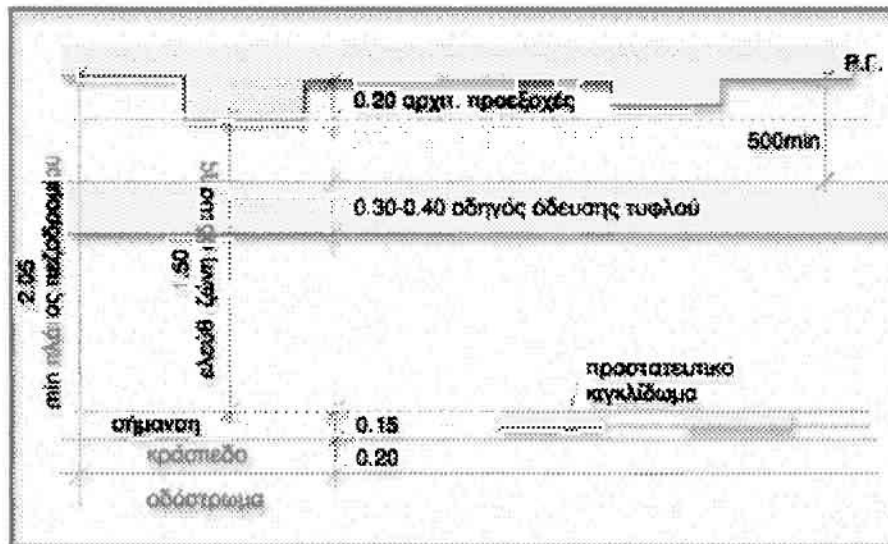
### 3.2 ΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

Ως κοινόχρηστοι ορίζονται οι χώροι της πόλης που είναι προορισμένοι να χρησιμοποιούνται από όλους, όπως πεζοδρόμια, πλατείες, πεζόδρομοι κλπ.

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες έχουν, όπως και οι υπόλοιποι πολίτες, την ανάγκη να κινηθούν μέσα στην πόλη, στους δημόσιους και κοινόχρηστους χώρους. Για αυτό το λόγο, αυτοί οι χώροι θα πρέπει να σχεδιάζονται κατάλληλα, ώστε να επιτρέπουν την πρόσβαση και κίνησή τους. Ας δούμε όμως ποιοι είναι οι κοινόχρηστοι χώροι μιας πόλης και πως θα πρέπει να σχεδιάζονται.

#### 3.2.1 ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ

Ως πεζοδρόμια ορίζονται τα υπερυψωμένα ή μη ερείσματα αστικής οδού, που προορίζονται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων. Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ορίζονται τα 2.05μ, στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κυκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

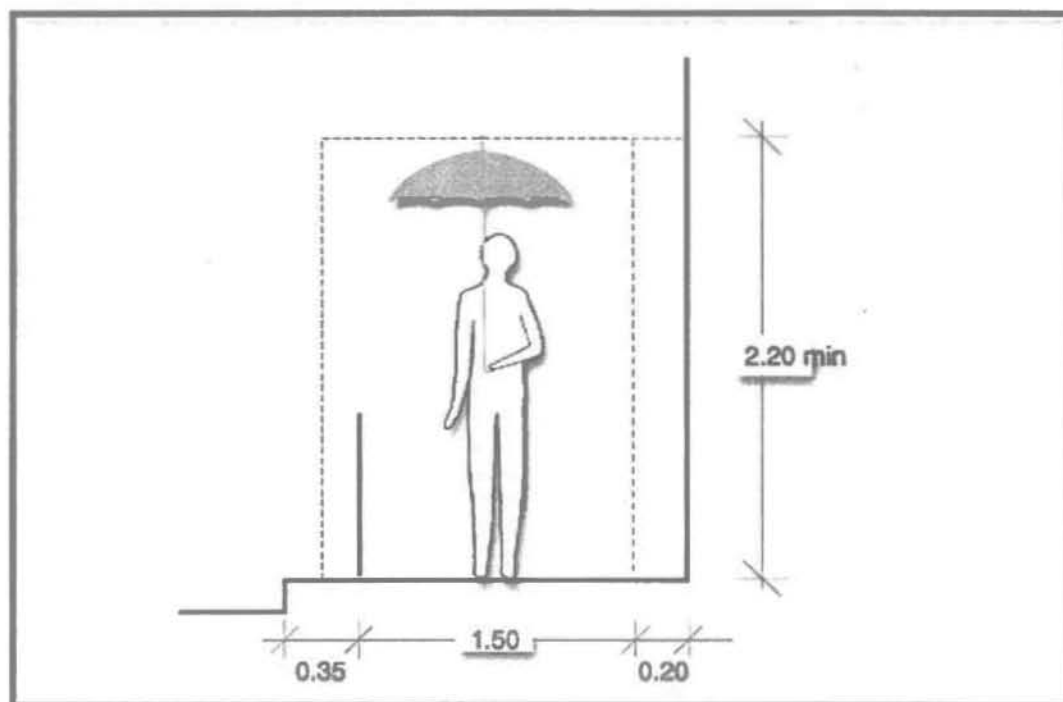


Σχέδιο 3.2.1.1: Πλάτος πεζοδρομίου (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κλπ) ή με μεταφορέα πακέτων.

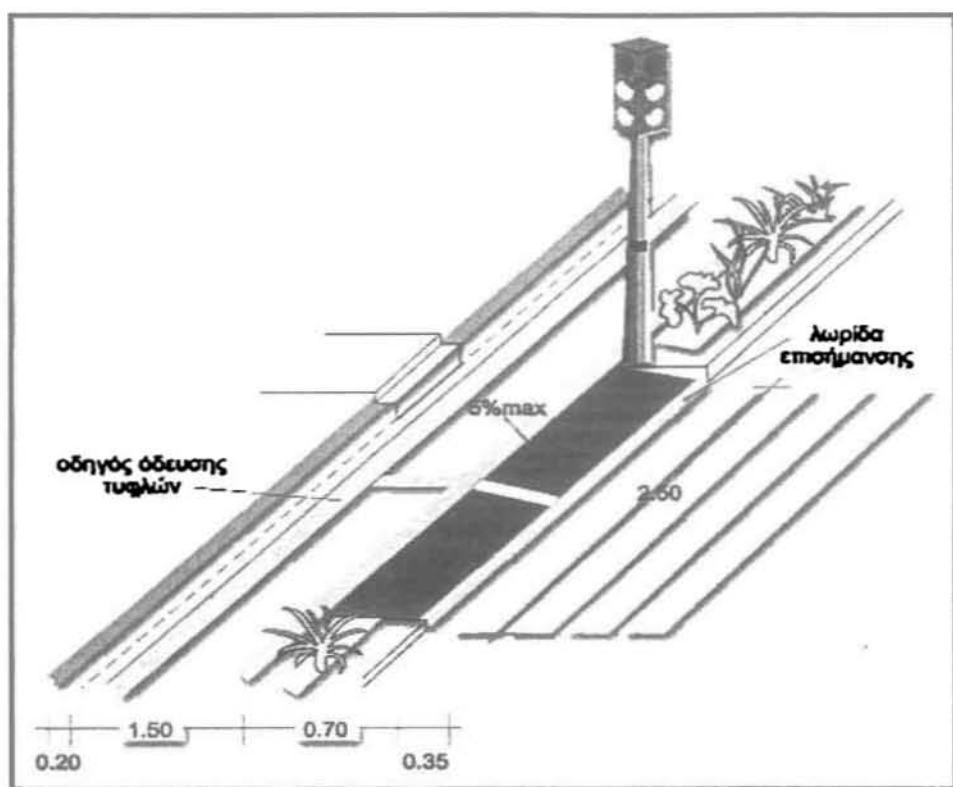
Απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1.50μ, διάσταση που απαιτείται κατ' ελάχιστον για την άνετη διασταύρωση πεζού με χρήστη ή οδηγό αμαξιδίου οιασδήποτε μορφής (αναπηρικό, παιδικό, αγοράς κλπ) ή με μεταφορέα πακέτων.

Το ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών για την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών ορίζεται ίσο με 2.20μ.



Σχέδιο 3.2.1.2: Ελεύθερο ύψος όδευσης (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Ειδικά για τα άτομα με δυσκολία στην όραση προβλέπεται ο **οδηγός όδευσης τυφλών** που είναι μία λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων αυτών. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0.50μ κατ' ελάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης, με πλάτος 0,30 μέχρι 0.40μ.



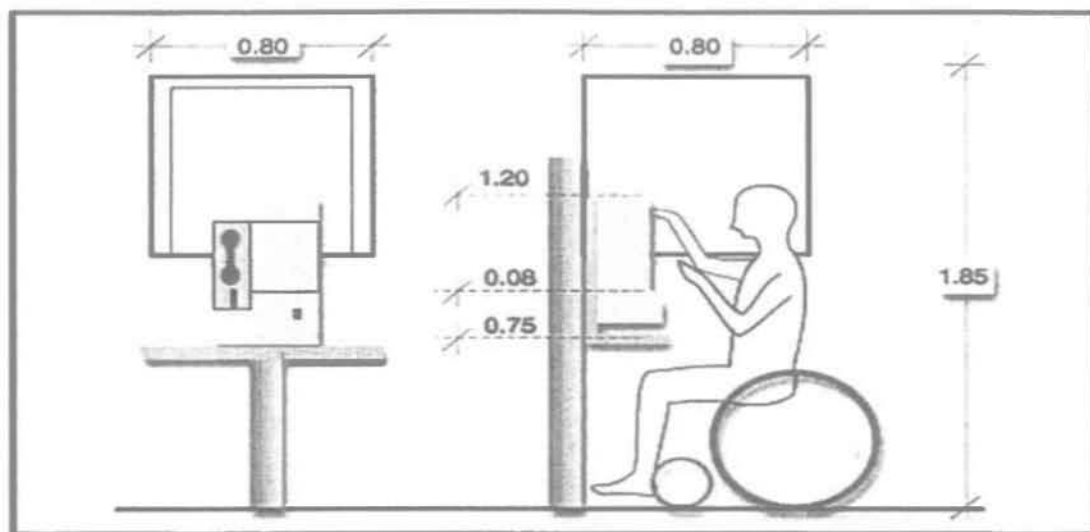
Σχέδιο 3.2.1.4 : Πεζοδρόμιο ικανού πλάτους (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Το **ύψος** του πεζοδρομίου δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 7-10εκ, γιατί τότε δημιουργεί προβλήματα στη διαμόρφωση των διαβάσεων.

Η **κλίση** του πεζοδρομίου κατά την διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12%.

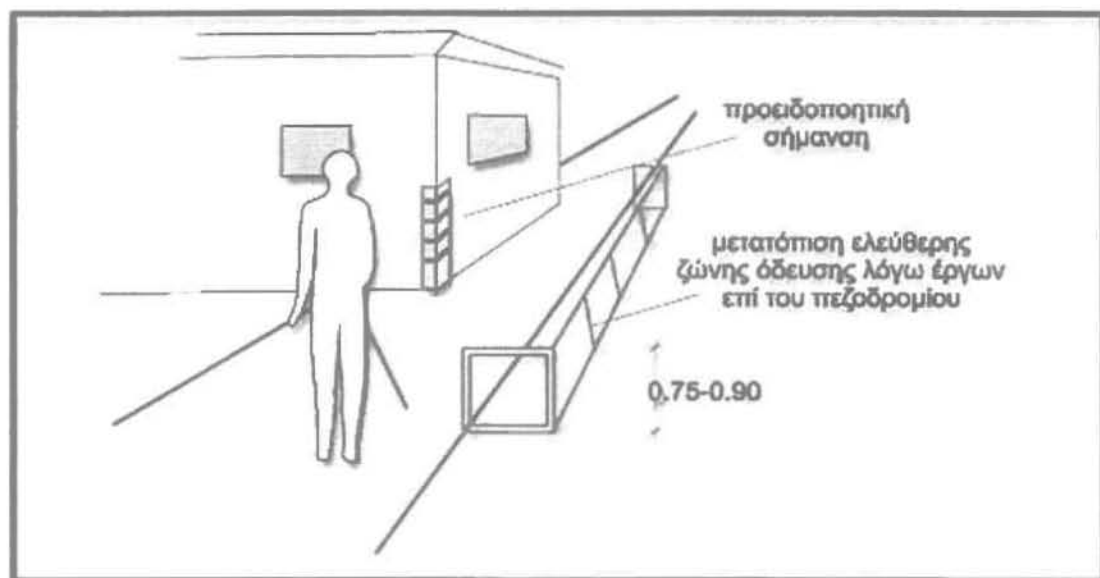
Τα υλικά κατασκευής του **δαπέδου** πρέπει να εξασφαλίζουν αντολισθηρότητα, ομοιογένεια, σταθερότητα, αντοχή στην χρήση και τις καιρικές συνθήκες, μικρή αντανακλαστικότητα και ευκολία στον καθαρισμό και την συντήρηση τόσο σε συνήθειες συνθήκες χρήσης όσο και σε εξαιρετικές καιρικές συνθήκες (π.χ. βροχή, χιόνι, παγετός κλπ).

Στοιχεία του αστικού εξοπλισμού όπως γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι κλπ πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε αφενός να είναι ανιχνεύσιμα από το μαστούνι των τυφλών, αφετέρου δε να είναι προσιτά και χρησιμοποιήσιμα από χρήστες αμαξιδίων ή άτομα μικρού ύψους.



Σχέδιο 3.2.1.6: Αστικός Εξοπλισμός (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

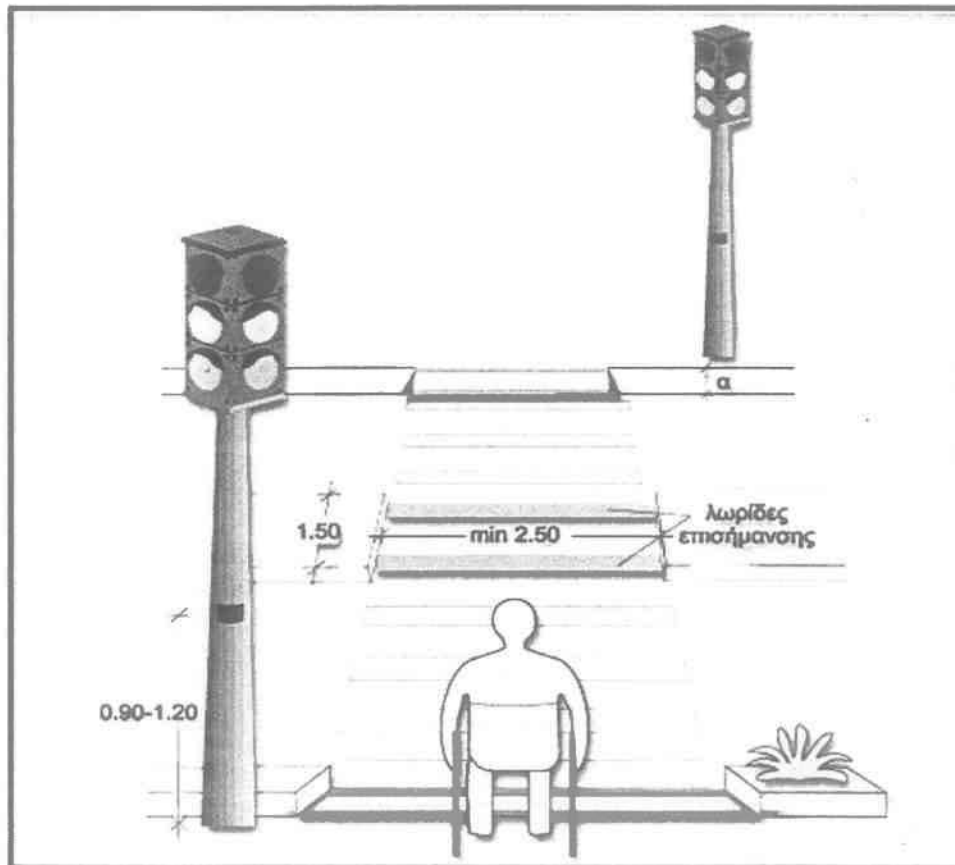
Ιδιαίτερα επικίνδυνα είναι πάντα τα προσωρινά εμπόδια τα οποία συνήθως προκύπτουν από έργα επί του πεζοδρομίου.



Σχέδιο 3.2.1.7: Έργα επί του πεζοδρομίου (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Τα εμπόδια θα επισημαίνονται πάντα με κάποιο συνεχές κιγκλίδωμα βαμμένο συνήθως δίχρωμο σε έντονα χρώματα, που θα φωτίζεται κατά τις βραδινές ώρες, ώστε να είναι πάντα ορατό.

Οι **Διαβάσεις των πεζών**, είναι πολύ σημαντικό στοιχείο του σχεδιασμού γιατί επιτρέπουν στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες να διασχίσουν άφοβα ένα δρόμο με ροή αυτοκινήτων, εφόσον όμως πληρούν κάποιες προϋποθέσεις. Έτσι, πρέπει να διαμορφώνονται κάθε 100μ. τουλάχιστον και κατά προτίμηση κάθετα στην ροή κυκλοφορίας. Σαν ελάχιστο πλάτος διάβασης ορίζονται τα 2.50μ. (www.minenv.gr).



Σχέδιο 3.2.1.9: Διάβαση – Νησίδα (Πηγή: www.minenv.gr).

Κάποια άλλα μέσα όπως **φαλτσογωνιές, ράμπες, βαθμίδες ή μηχανικά μέσα** (ανεγκυστήρες, αναβατόρια κλπ.) χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου. Στους πίνακες που ακολουθούν βλέπουμε κάποια στοιχεία για τα μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών που χρησιμοποιούνται.

Πίνακας 3.2.1.1 : Κάλυψη υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου

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

Πηγή: (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Πίνακας 3.2.1.2 : Μήκη ράμπας εγκάρσιως του πεζοδρομίου

ΥΨΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ (μ)	ΚΛΙΣΗ ΡΑΜΠΑΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜ. ΜΗΚΟΣ ΡΑΜΠΑΣ	
	Επιθυμ. περίπτ. α (%)	Ανεκτή περίπτ. β (%)	περίπτ. α (μ)	περίπτ. β (μ)
0.000-0.07	5 (1:20)	8 (1:12)	1.40	0.84
0.071-0.10	5 (1:20)	8 (1:12)	2.00	1.20
0.101-0.12	5 (1:20)	6.2(1:16)	2.40	1.42
0.121-0.15	5 (1:20)	6.2(1:16)	3.00	2.20
0.151-άνω	5 (1:20)	8 (1:12)	-	-

Πηγή: (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



### 3.2.2 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Για τους πεζοδρόμους ισχύουν όσα προαναφέρθηκαν για τα πεζοδρόμια, αφού καλύπτουν περίπου τις ίδιες ανάγκες για απρόσκοπτη διέλευση των πεζών και των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Ως απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζονται τα 3.00μ, ώστε εκτός από την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των χρηστών του πεζόδρομου να είναι δυνατή και η διέλευση των ειδικών οχημάτων και των οχημάτων τροφοδοσίας

Το **δάπεδο των πεζόδρομων** ακολουθεί τις προδιαγραφές που προαναφέρθηκαν στο δάπεδο των πεζοδρομίων.

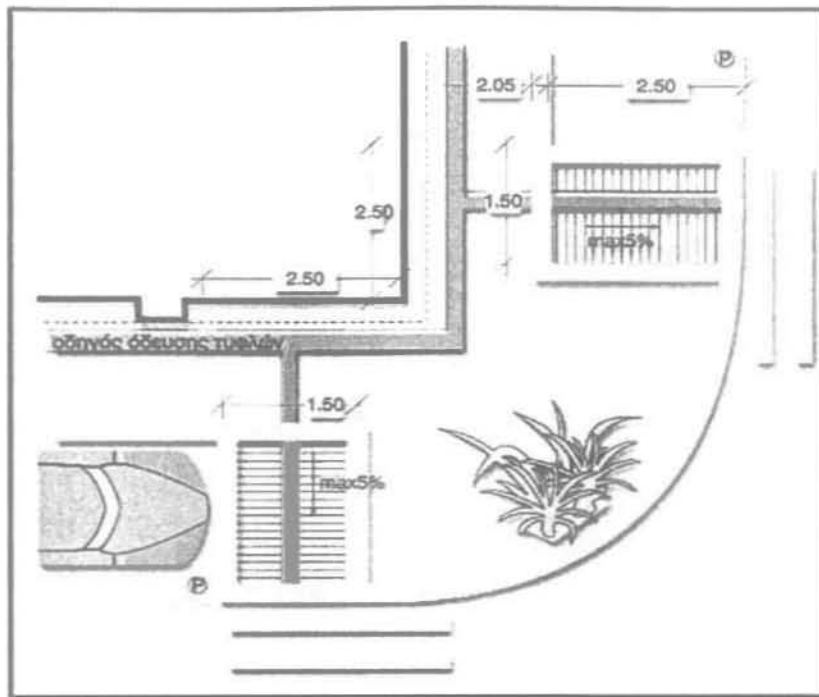
Όσον αφορά στα λοιπά χαρακτηριστικά των πεζόδρομων, δηλαδή στην **σήμανση, αστικό εξοπλισμό, κάλυψη υψομετρικών διαφορών** κλπ, ισχύουν οι αντίστοιχες προδιαγραφές των πεζοδρομίων ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 3.2.3 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

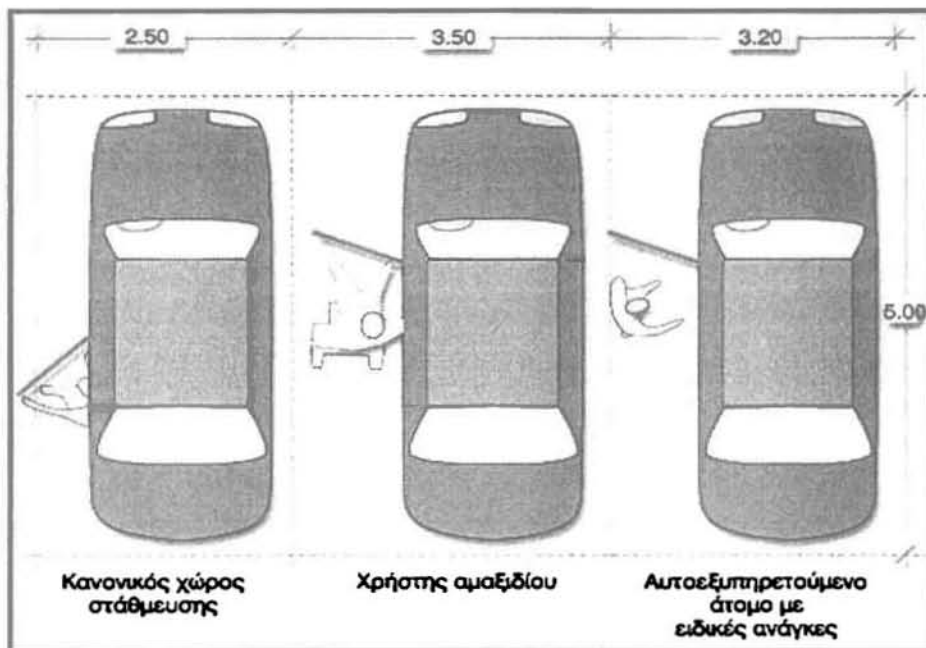
Ένα σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες που μετακινούνται με ιδιωτικό όχημα είναι η στάθμευση του οχήματός τους, αφού χρειάζονται ειδικές προδιαγραφές για να εξυπηρετούνται.

Έτσι, για την στάθμευση των αυτοκινήτων των ατόμων με αναπηρίες απαιτείται ειδικά διαμορφωμένος χώρος με εύκολη πρόσβαση και μεγαλύτερες διαστάσεις από τις συνήθειες (περίπου 3,50Χ5,00μ), έτσι ώστε ο χρήστης να μπορεί να μετακινηθεί με το αμαξίδιο του. Επίσης, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων ατόμων με αναπηρίες παράλληλοι με το πεζοδρόμιο πρέπει να αποφεύγονται. Εάν αυτό δεν είναι δυνατό τότε το μήκος της ειδικής αυτής θέσης δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 6,00μ ώστε να είναι δυνατή η διέλευση του ατόμου ανάμεσα από δύο σταθμευμένα το ένα πίσω από το άλλο αυτοκίνητα.

Τέλος, για την σύνδεση της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο θα πρέπει να κατασκευάζεται σκάφη πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.2.3.1: Σκάφες εις βάρος της λωρίδας στάθμευσης (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.2.3.2 : Χώροι Στάθμευσης για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 3.3 ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟ

Ως **κοινόχρηστα κτίρια** ορίζονται τα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή δομικά έργα ή υπαίθριοι χώροι που περιορίζονται από δομικά στοιχεία και χρησιμοποιούνται από το κοινό για κοινωνικές, οικονομικές, εμπορικές, θρησκευτικές, επιστημονικές, εκπαιδευτικές, πολιτιστικές, ψυχαγωγικές ή αθλητικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, καθώς επίσης και για προσωρινή διαμονή και αναμονή συγκοινωνιακών μέσων.

Παρακάτω θα δούμε τα επιμέρους τμήματα των κτιρίων και πως πρέπει να κατασκευάζονται ώστε να είναι προσβάσιμα για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

#### ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι πρέπει να είναι προσβάσιμοι από όλους τους χρήστες, και τα εμποδιζόμενα άτομα ειδικότερα.

Απαραίτητες προϋποθέσεις γι' αυτό είναι:

- η ύπαρξη διαδρόμων κυκλοφορίας καθαρού πλάτους τουλάχιστον 1.50μ,
- η ύπαρξη θυρών πλάτους 0.90μ από κάσα σε κάσα
- η ύπαρξη ελεύθερων από κάθε εμπόδιο χώρων, διαμέτρου 1.50μ, για την περιστροφή αμαξιδίων,
- η πρόβλεψη ελεύθερων χώρων, διαστάσεων εκάστου 0.80 X 1.30μ, για την στάθμευση αμαξιδίων όπου προβλέπονται αντίστοιχα καθιστικά αναμονής του κοινού
- η αποφυγή υψομετρικών διαφορών σε οποιαδήποτε στάθμη και η κάλυψή τους - όπου είναι αδύνατη η αποφυγή τους - με ράμπες μέγιστης κλίσης 5% ή με κάποιο σύστημα ανύψωσης
- η κατασκευή κλιμάκων
- η κατασκευή αντιολισθηρών, ομοιογενών, σταθερών δαπέδων εύκολων στον καθαρισμό και την συντήρηση
- η ύπαρξη τουλάχιστον μιας τουαλέτας ανά όροφο που θα εξυπηρετεί τους χρήστες αμαξιδίων ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

#### ΕΙΣΟΔΟΙ – ΥΠΟΔΟΧΗ

Η είσοδος κάθε κτιρίου είναι το καθοριστικότερο στοιχείο της προσβασιμότητάς του, καθορίζοντας ταυτόχρονα τον βαθμό αυτονομίας της διακίνησης των χρηστών του.

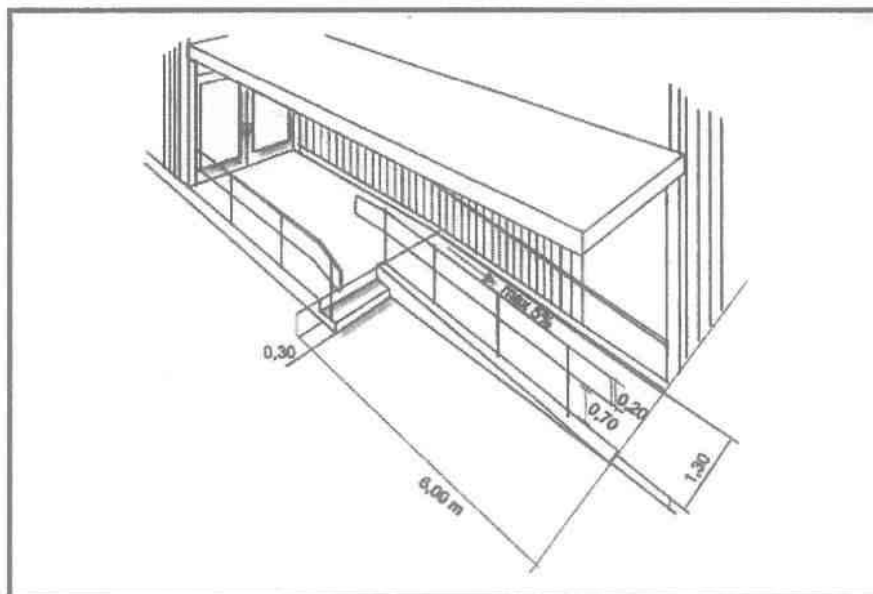
Κάθε κτίριο που χρησιμοποιείται από το κοινό θα πρέπει να είναι οπωσδήποτε προσβάσιμο από τα άτομα με αναπηρίες, και γενικότερα από τα εμποδιζόμενα άτομα, από δύο τουλάχιστον εισόδους:

- την κεντρική είσοδο του κτιρίου και
- τους υπόγειους χώρους στάθμευσης

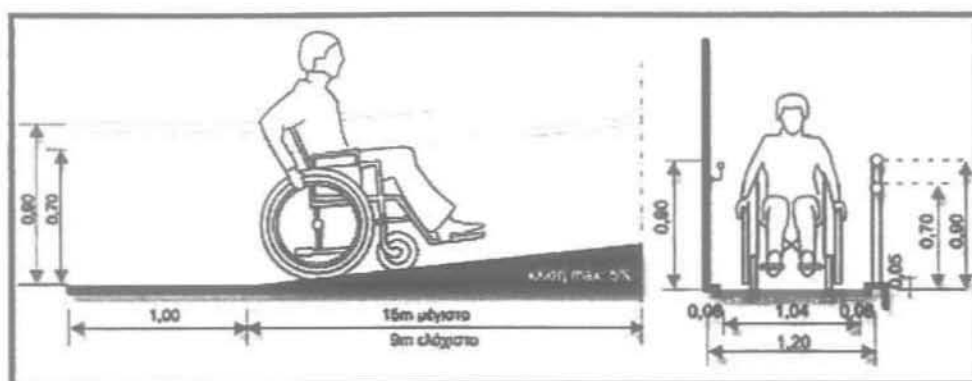
Οι εισοδοί αυτές θα κατασκευάζονται σύμφωνα με την Οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Είσοδοι κτιρίων" ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr))

Προκειμένου να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα της κεντρικής εισόδου κτιρίων από τα άτομα με αναπηρίες, αλλά και όλα τα εμποδιζόμενα γενικά άτομα, θα πρέπει να υπάρχει:

- Σύνδεση οδοστρώματος και πεζοδρομίου
- Σύνδεση πεζοδρομίου – κτιρίου.
- Κατάλληλη θύρα εισόδου
- Κατάλληλος εξοπλισμός θύρας
- Σήμανση ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.3.1: Ράμπες Εισόδων (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.3.2: Ράμπες Εισόδων (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

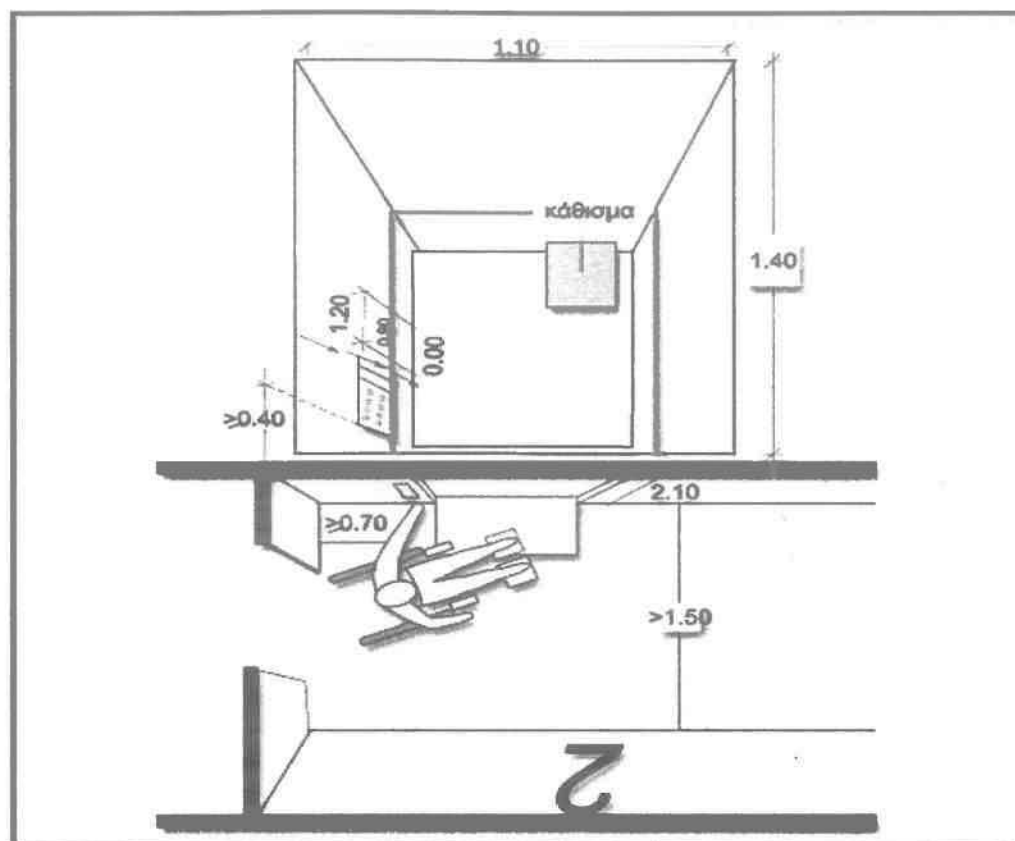
Σε στρατηγικά σημεία και κοντά στην κυρία είσοδο, στο ίδιο με αυτήν επίπεδο, κατασκευάζονται ράμπες, ανελκυστήρες ή οποιοδήποτε άλλο μηχανικό μέσο για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών, εφόσον υπάρχουν, σύμφωνα με τις Οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ: "Ράμπες ατόμων και αμαξιδίων" και "Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών" ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

#### ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Οι ανελκυστήρες προσώπων πρέπει να τοποθετούνται σε στρατηγικά σημεία των κτιρίων, κοντά στην κύρια είσοδο και το κλιμακοστάσιο. Η ύπαρξή τους πρέπει να σημαίνεται κατάλληλα. Η πρόσβαση σε αυτούς από τη στάθμη του πεζοδρομίου ή του χώρου στάθμευσης πρέπει να είναι ισόπεδη ή να γίνεται από κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5%. Οι ανελκυστήρες προσώπων πρέπει να είναι προσβάσιμοι από όλα τα άτομα, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρίες.

Σε κτίρια με περισσότερους από έναν ανελκυστήρες, πρέπει ένας τουλάχιστον να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από άτομα με αναπηρίες. Αυτός ο ανελκυστήρας πρέπει να καλείται ανεξάρτητα από τους υπόλοιπους, ιδιαίτερα όταν αυτοί είναι αυτόματοι και υπάρχει ένας μόνο διακόπτης κλίσης για όλους.

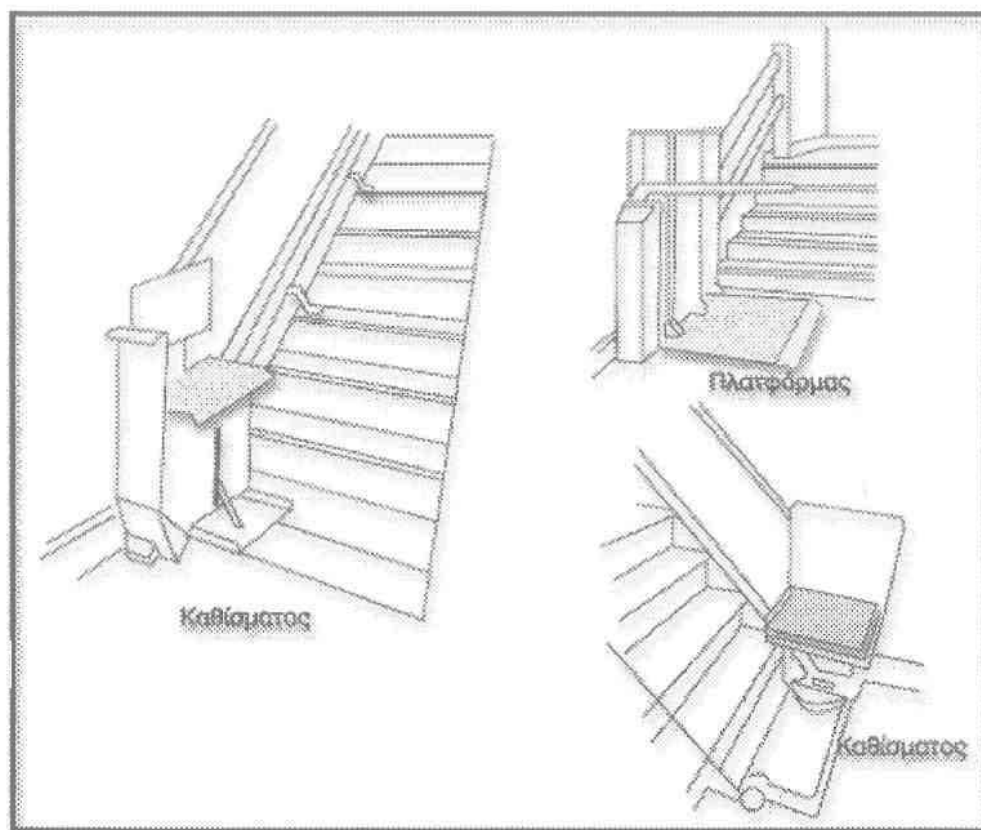
Επίσης, ειδικά για τα άτομα με δυσκολία στην όραση, οι διακόπτες του ανελκυστήρα πρέπει να φέρουν και ανάγλυφη γραφή, ώστε να είναι εύκολη η αναγνώρισή τους. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.3.3: Κάτοψη Ανελκυστήρα (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΑΝΑΒΑΤΟΡΙΑ

Μία άλλη μέθοδος κάλυψης των υψομετρικών διαφορών στα κτίρια είναι η χρήση αναβατορίων, δηλαδή μηχανισμών που επιτρέπουν την ανύψωση των ατόμων ή των φορτίων. Τα αναβατόρια χρησιμοποιούνται όταν δεν είναι δυνατόν υψομετρική διαφορά σε ήδη διαμορφωμένο εσωτερικό ή εξωτερικό χώρο να καλυφθεί με κεκλιμένο επίπεδο, οπότε πρέπει να μελετηθεί εγκατάσταση αναβατορίου κατακόρυφης κίνησης ή αναβατορίου κλίμακας ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.3.4: Αναβατόρια κλιμάκων (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΠΑΓΚΟΙ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

Όπου προβλέπονται πάγκοι υποδοχής (reception) ή γκισέ συναλλαγής με το κοινό, τμήμα αυτών μήκους τουλάχιστον 1.00μ θα κατασκευάζεται σε ύψος 0.80μ από το δάπεδο, ενώ όπου προβλέπονται τηλεφωνικοί θάλαμοι θα κατασκευάζονται με την συσκευή και τα χειριστήρια σε ύψος 0.90 - 1.20μ από το δάπεδο ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Όσον αφορά στα δομικά στοιχεία του κτιρίου για την πυροπροστασία εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΓΟΚ με την σχετική νομοθεσία λαμβάνοντας υπ' όψη ότι οι πόρτες πυρασφάλειας θα πρέπει να έχουν εύχρηστη χειρολαβή ώθησης και μικρής αντίστασης μηχανισμό επαναφοράς ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟΥΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Όπου προβλέπονται υπόγειοι χώροι στάθμευσης πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν ειδικές θέσεις για τα αυτοκίνητα των ατόμων με αναπηρίες κατάλληλα διαμορφωμένες και σημασμένες σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων στάθμευσης

και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην στάθμη εδάφους. Τα συστήματα ελέγχου των εισόδων των χώρων στάθμευσης δεν πρέπει να εμποδίζουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρίες στους χώρους αυτούς.

Τα άτομα με αναπηρίες θα φθάνουν από το εσωτερικό του κτιρίου στους χώρους στάθμευσης και αντίστροφα με ανελκυστήρα, που θα κατασκευάζεται σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν για τους ανελκυστήρες κτιρίων.

Οι θέσεις στάθμευσης που προορίζονται για άτομα με αναπηρίες πρέπει να φέρουν το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων<sup>2</sup> αποτυπωμένο αφενός στο έδαφος και αφετέρου ανηρητημένο πάνω από την αντίστοιχη θέση, σε ύψος τουλάχιστον 2,20μ από το δάπεδο, ή στον τοίχο ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Απαραίτητη προϋπόθεση για να θεωρηθεί ένα δημόσιο κτίριο ή δημόσιος χώρος προσβάσιμος, είναι η ύπαρξη τουαλέτας WC, κατάλληλα διαμορφωμένης και με τον απαραίτητο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση κάθε κατηγορίας χρηστών, συμπεριλαμβανομένων και των εμποδιζόμενων ατόμων. Σε αντίθετη περίπτωση τα κτίρια και οι χώροι αυτοί γίνονται απαγορευτικοί στην χρήση τους.

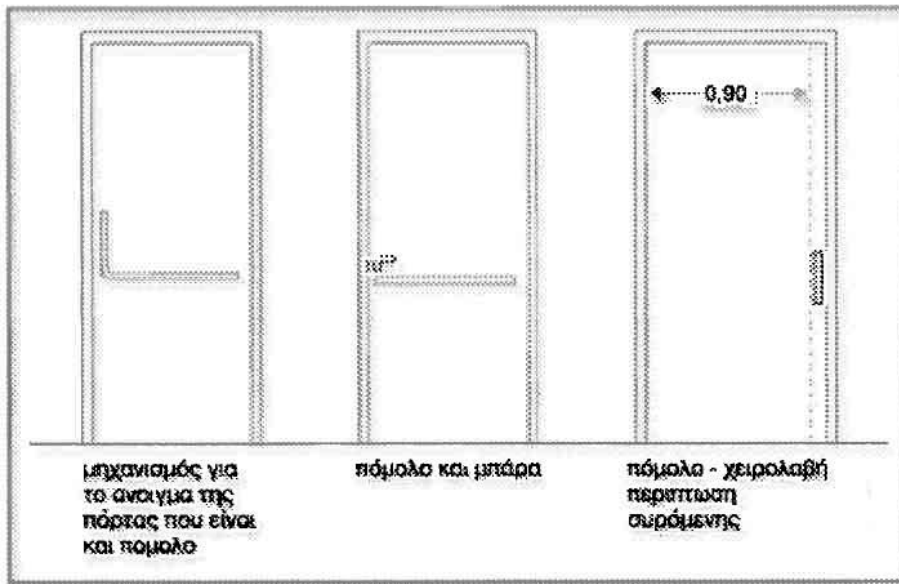
Η προσπέλαση των χώρων υγιεινής, πρέπει να είναι ισόπεδη. Εάν υπάρχει αναπόφευκτη υψομετρική διαφορά, αυτή πρέπει να καλύπτεται με κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5%. Το ελεύθερο πλάτος διαδρόμου ή κεκλιμένου επιπέδου πρέπει να είναι 1.20μ. - 1.30μ.

Η πόρτα πρέπει να έχει πλάτος 0.90μ. από κάσα σε κάσα, να ανοίγει προς τα έξω ή να είναι συρόμενη. Θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέγιστη δύναμη που απαιτείται για το άνοιγμα της θύρας τα 15 Newtons ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

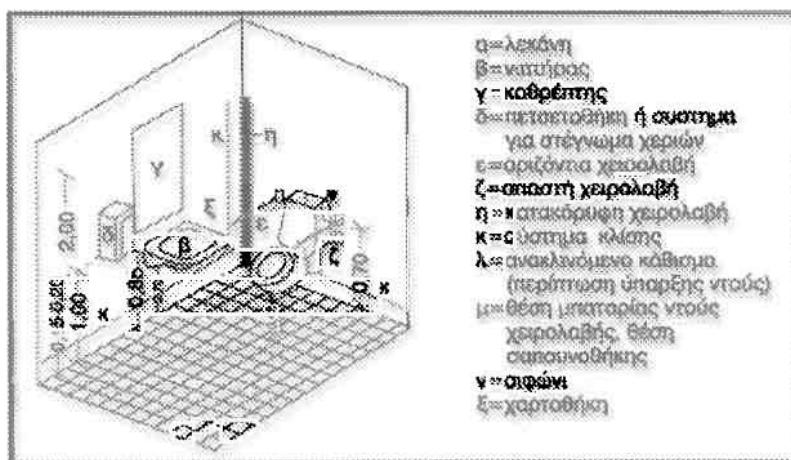
---

<sup>2</sup> Βλέπε κεφ. 3.8 «ΣΗΜΑΝΣΗ».





Σχέδιο 3.3.5: Πόρτα εξόδου χώρων υγιεινής (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.3.6: Σχεδιασμός WC (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 3.4 ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Η κατοικία είναι ίσως ο σημαντικότερος από τους χώρους που χρησιμοποιούν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, αφού εκεί περνούν το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου τους. Κάθε άνθρωπος θέλει η κατοικία του να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του και να του παρέχει όλες τις απαραίτητες διευκολύνσεις. Έτσι, ο σχεδιασμός της κατοικίας μέχρι σήμερα ακολουθεί τις ατομικές ανάγκες και απαιτήσεις των χρηστών της. Ο εσωτερικός σχεδιασμός της είναι αποκλειστικά δική τους ευθύνη.

Με την έννοια *προσαρμοστικότητα* εννοούμε την δυνατότητα εύκολης προσαρμογής της κατοικίας σε νέες ανάγκες διαβίωσης των χρηστών της, που πιθανόν προκύψουν με την πάροδο του χρόνου (συγκατοίκηση με ηλικιωμένους, ασθένεια, ξαφνικό ατύχημα κλπ).

Έτσι προκύπτει πλέον η έννοια της *προσαρμόσιμης κατοικίας*, το κόστος κατασκευής της οποίας δεν διαφέρει σε τίποτε από το κόστος κατασκευής μιας συμβατικής κατοικίας. Αντίθετα, η προσαρμοστικότητά της μειώνει σημαντικά το κόστος της όποιας μελλοντικής παρέμβασης, βελτιώνοντας ταυτόχρονα θεαματικά την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και προσφέροντας ίσες δυνατότητες αυτόνομης διαβίωσης και διακίνησης σε όλους ανεξαιρέτως τους χρήστες του.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την κατασκευή *προσαρμόσιμων κατοικιών* είναι η αναθεώρηση των βασικών αρχών σχεδιασμού της κατοικίας, δηλαδή:

- Κατάργηση όλων των "περιττών" εσωτερικών ή εξωτερικών στοιχείων, που είναι δυνατόν να λειτουργήσουν σαν εμπόδια στην προσβασιμότητα
- Κατάργηση όλων των εμποδίων: οριζόντιων, κατακόρυφων και εμποδίων στον χώρο
- Σχεδιασμός των κατοικιών με κριτήριο τον χρήστη αμαξιδίου ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Παρακάτω θα δούμε τα επιμέρους στοιχεία μιας κατοικίας, τα οποία θα πρέπει να διαμορφώνονται κατάλληλα, ώστε να εξυπηρετούν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

#### *ΕΙΣΟΔΟΣ*

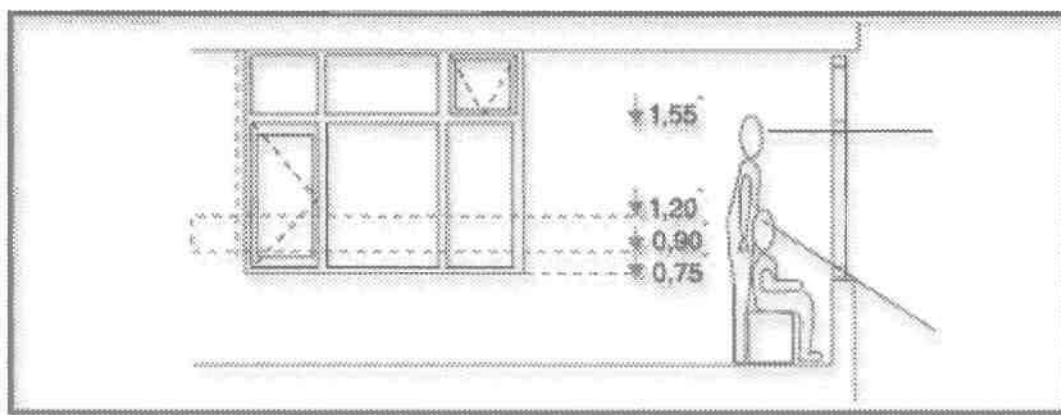
Τουλάχιστον η κεντρική είσοδος των κτιρίων κατοικίας, οι είσοδοι ανά όροφο και η είσοδος από τους υπόγειους χώρους στάθμευσης εφόσον προβλέπονται τέτοιοι στο κτίριο θα πρέπει να είναι προσβάσιμοι από εμποδιζόμενα άτομα και ειδικότερα από χρήστες αμαξιδίων ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΔΑΠΕΔΑ

Τα υλικά που προβλέπονται για την επίστρωση των δαπέδων πρέπει να είναι σταθερά και αντιολισθηρά, να παρέχουν ζεστασιά και άνεση χωρίς να αναπτύσσουν στατικό ηλεκτρισμό, να είναι ανθεκτικά και εύκολα στον καθαρισμό, με μικρή αντανακλαστικότητα, άφλεκτα και αυτοσβενόμενα ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Τα παράθυρα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλα, για να προσφέρουν όσο το δυνατόν περισσότερη θέα στους κατοίκους εκείνους που περνούν μεγάλο τμήμα του χρόνου τους στην κατοικία τους, με ποδιά στα 0.75μ και μηχανισμούς ανοιγοκλεισίματος στα 0.90-1.20μ, χωρίς θερμαντικά σώματα κάτω από αυτά, ώστε να επιτρέπεται η κατά το δυνατόν μεγαλύτερη προσέγγιση σε αυτά.



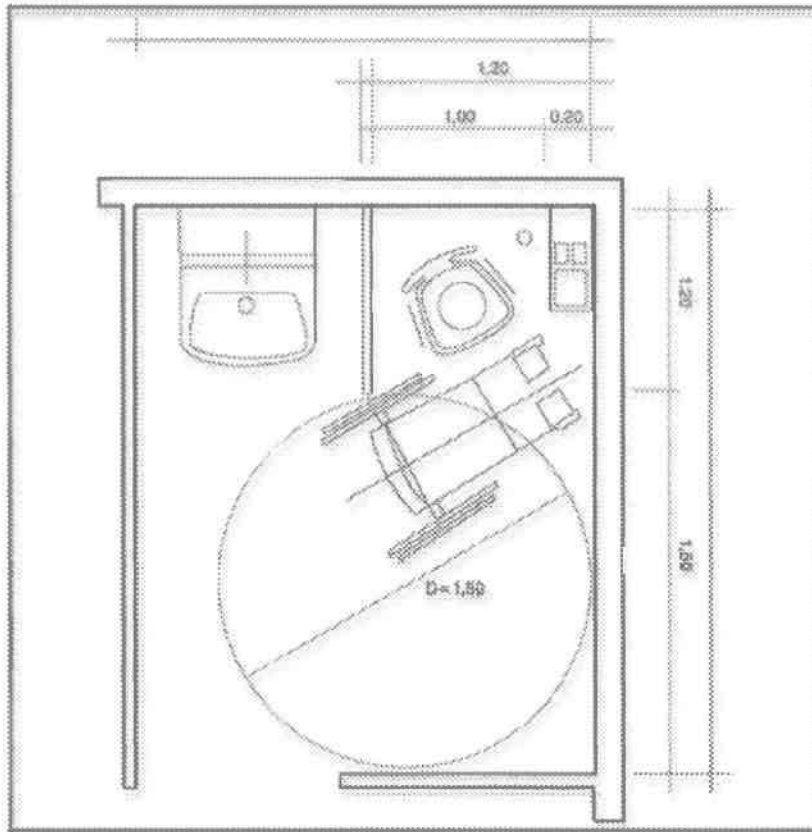
Σχέδιο 3.4.1: Παράθυρα (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Η προσεκτική διαστασιολόγηση, ο μελετημένος σχεδιασμός και τοποθέτηση των ειδών υγιεινής και λοιπών εξαρτημάτων εύκολα μπορούν να προλάβουν ακριβές προσαρμογές, αναγκαίες πιθανόν μελλοντικά, χωρίς να θίγουν καθόλου την λειτουργικότητα και οικονομία του χώρου.

Οι προδιαγραφές για τους χώρους υγιεινής περιγράφηκαν παραπάνω, στους δημόσιους χώρους υγιεινής.

Σε περίπτωση εγκατάστασης μπανιέρας, αυτή θα πρέπει να εξοπλιστεί με ειδικές χειρολαβές και ειδικό καθισματάκι, ώστε να διευκολύνει το άτομο να κάνει μπάνιο χωρίς βοήθεια.



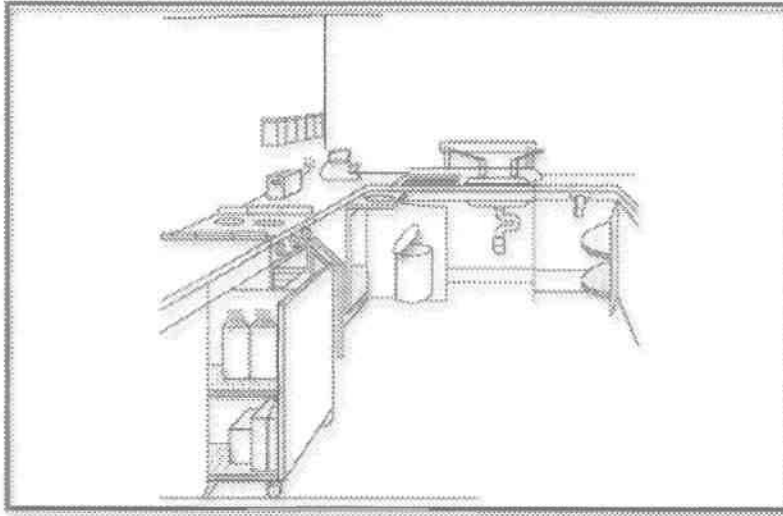
Σχέδιο 3.4.3: Θέση Ντους (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΚΟΥΖΙΝΕΣ

Προκειμένου μια κουζίνα να είναι προσαρμόσιμη θα πρέπει κατά τον σχεδιασμό της να έχουν τηρηθεί οι παρακάτω αρχές:

- όλες οι σταθερές εγκαταστάσεις (υδραυλικές, αποχετευτικές κλπ), που είναι δύσκολο και δαπανηρό να αντικατασταθούν, πρέπει να κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην ενοχλήσουν ένα χρήστη με αναπηρίες.
- η θέση της κουζίνας να προβλέπεται δίπλα στον νεροχύτη, με ένα ενδιάμεσο πάγκο προετοιμασίας 0.70-0.80μ περίπου.
- να υπάρχει ικανός ελεύθερος χώρος αφενός για την πιθανή κίνηση αμαξιδίου μέσα στη κουζίνα
- να προβλέπεται, όπου είναι δυνατόν, ελεύθερος χώρος για προσθήκη ερμαρίου ή "τρόλεϊ" -εξαρτήματος πολύ εξυπηρετικού για εμποδιζόμενα άτομα- δίπλα στην κουζίνα.

- να προβλέπονται παράθυρα, σε τέτοιο ύψος και με τέτοιες διαστάσεις και μηχανισμούς, που να είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν από άτομο σε αμαξίδιο ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

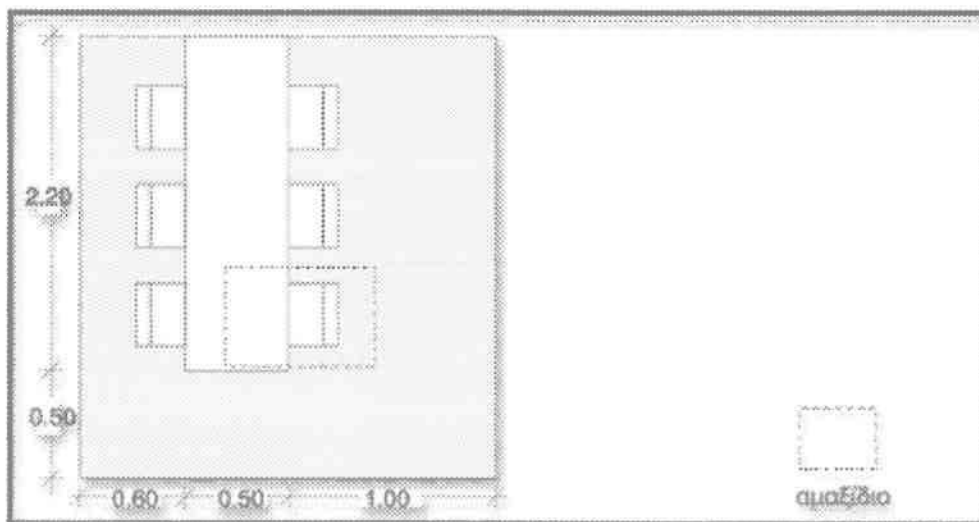


Σχέδιο 3.4.4: Κουζίνα για χρήση αμαξιδίου (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

#### ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ - ΤΡΑΠΕΖΑΡΙΕΣ

Για τον σχεδιασμό των καθιστικών και τραπεζαριών σημαντικό ρόλο παίζει ο σχεδιασμός και η τοποθέτηση των επίπλων στον χώρο, έτσι ώστε να παραμένουν πάντα ελεύθεροι οι απαιτούμενοι χώροι για την κίνηση και περιστροφή των αμαξιδίων.

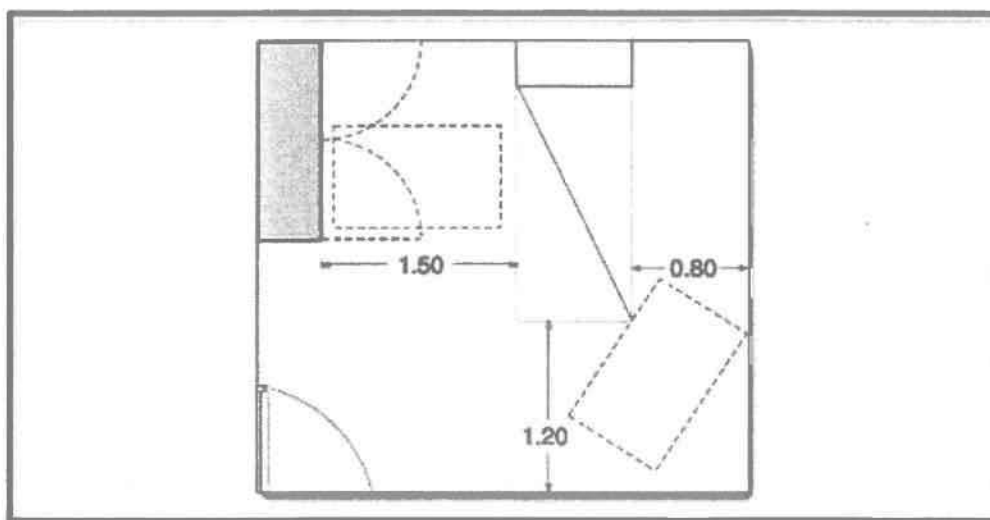
Τα έπιπλα πρέπει να έχουν γωνιές στρογγυλεμένες και όσο το δυνατόν λιγότερες προεξοχές ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.4.5: Τραπεζαρία (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### ΥΠΝΟΔΩΜΑΤΙΑ

Και στα υπνοδωμάτια τις περισσότερες φορές κατάλληλη διάταξη των επίπλων αρκεί για να τα κάνει προσαρμόσιμα. Στα υπνοδωμάτια που χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρίες τα έπιπλα πρέπει να περιορίζονται στα απολύτως απαραίτητα. Οι διαστάσεις των κρεβατιών είναι οι συνήθεις, προσοχή όμως πρέπει να δοθεί στο ύψος τους ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.4.6: Υπνοδωμάτιο (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### 3.5 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη είναι ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο για να θεωρείται μια πόλη προσβάσιμη για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες κινούνται στην πόλη κυρίως με αυτοκίνητα ΙΧ και με ταξί. Μερικά από τα αστικά λεωφορεία είναι προσβάσιμα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, αλλά είναι δύσκολη η προσέγγιση τους από αυτά, αφού οι υποδομές των πόλεων δεν είναι ολοκληρωμένες και δεν επιτρέπουν την απρόσκοπτη μετακίνησή τους.

Μέχρι πριν από μερικά χρόνια ήταν αδιανόητο για τα ελληνικά δεδομένα να υπάρχουν λεωφορεία με ειδική πρόσβαση για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Αντίθετα, στη Γερμανία και σε άλλες χώρες, τα λεωφορεία και γενικότερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι προσβάσιμα εδώ και χρόνια, σε σημείο ώστε σήμερα να έχουν μέχρι και τουαλέτες για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, κάτι που απέχει πολύ από την ελληνική πραγματικότητα.

Για να δούμε τις αστικές συγκοινωνίες και μεταφορές, ιδανική είναι η περίπτωση της Αθήνας, όπου με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, έχουν γίνει πολλά έργα, στα οποία λαμβάνονται υπόψη τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

#### ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών έχει γίνει καθορισμός 25 γραμμών λεωφορειών με ένα τουλάχιστον **προσβάσιμο** λεωφορείο ανά ώρα. Από 1/1/1999, άλλες 100 γραμμές (επί συνόλου 200) έγιναν προσβάσιμες στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες με ένα προσβάσιμο λεωφορείο ανά ώρα, σε όλο το λεκανοπέδιο Αττικής. Ο αριθμός των δρομολογίων και των προσβάσιμων λεωφορειών έχει σήμερα αυξηθεί κατά πολύ και αναμένεται μέχρι την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων τα περισσότερα λεωφορεία να είναι προσβάσιμα.

Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται με λεωφορεία χαμηλού δαπέδου, με τα οποία επιτυγχάνεται εύκολη και ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση όλων των πολιτών με:

- Επιγονάτιση και έξοδο ράμπας για την διευκόλυνση των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, παιδικών αμαξιδίων κ.λ.π.
- Σύστημα πρόσδεσης των αμαξιδίων και των χρηστών αυτών
- Δυνατότητα πρόσβασης στα πεζοδρόμια και στις στάσεις των λεωφορειών

Πίνακας 3.5.1: Γραμμές λεωφορείων με πρόσβαση για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

<b>Α΄ ΦΑΣΗ (5 γραμμές)</b>	<b>Β΄ ΦΑΣΗ (10 γραμμές)</b>	<b>Γ΄ ΦΑΣΗ (10 γραμμές)</b>
B12 Ανω Λιόσια-Αχαρνών	A8 Αθήνα - Μαρούσι	A6 Χαλάνδρι (Εθν. Αντιστάσεως)
242 Πολυτεχνιούπολη Ζωγράφου-Στουρνάρη (σε όλα τα δρομολόγια)	A10 Αχαρναί	140 Πολύγωνο - Γλυφάδα (Διαδημοτική)
E2 Express Γλυφάδα - Σύνταγμα	A11 Τλιον - Πετρούπολη	235 Αθήνα - Ζωγράφου Β
E12 Express Ανω Λιόσια Σύνταγμα	A2 Βούλα	136 Αθήνα - Ανω Ν. Σμύρνη Β
E5 Express Αγία Παρασκευή - Ακαδημίας	A3 Γλυφάδα (Ευρυάλη)	137 Αθήνα - Ανω Ν. Σμύρνη Α
	A5 Αγία Παρασκευή	850 Αθήνα - Κάτω Πετράλωνα
	Γ5 Χολαργός	B8 Νέα Φιλαδέλφεια - Μεταμόρφωση (κυκλικό)
	103 Αθήνα- Καλαμάκι	237 Αθήνα - Ανω Ηλιούπολη
	019 Πειραιάς-Δυτ.Ανατ. Αερολιμένας	220 Αθήνα - Ανω Ιλίσια
	091 Ομόνοια-Ανατ.Δυτ.Αερολιμένας (κυκλικό)	221 Αθήνα - Πανεπιστημιούπολη

Πηγή: (www.yme.gr).



Επίσης το Υπουργείο Μεταφορών σε συνεργασία με Δήμους της Αττικής, έχει καθορίσει κάποια δρομολόγια, τα οποία διέρχονται από 34 Δήμους του λεκανοπεδίου.

Πίνακας 3.5.2: Γραμμές λεωφορείων με πρόσβαση για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Δήμοι από τους οποίους διέρχονται οι πιλοτικές γραμμές	
Αθηναίων	Ασπροπύργου
Ζωγράφου	Ν. Ιωνίας
Αλίμου	Ηρακλείου
Γλυφάδας	Πεύκης
Ελληνικού	Αμαρουσίου
Καλλιθέας	Ζεφυρίου
Ν. Σμύρνης	Καματερού
Παλ. Φαλήρου	Πετρούπολης
Αγ. Παρασκευής	Δάφνης
Αχαρνών	Αγ. Δημητρίου
Γέρακα	Ν. Ψυχικού
Παπάγου	Πειραιά
Χαλανδρίου	Ηλιούπολης
Χολαργού	Αργυρούπολης
Αγ. Αναργύρων	Ν. Χαλκηδόνας
Ανω Λιοσίων	Ν. Φιλαδέλφειας
Ν. Λιοσίων	Μεταμόρφωσης

Πηγή: (www.yme.gr).

Από τους Δημάρχους των παραπάνω Δήμων έχει ζητηθεί συνεργασία για:

- τις απαραίτητες εργασίες υποδοχής των λεωφορείων αυτών που είναι είτε κατασκευή ειδικής ράμπας ή σκάφης πεζοδρομίου είτε άλλος τρόπος που να διευκολύνει τη προσέγγιση του λεωφορείου.

- τη λήψη μέτρων , ώστε να μην σταθμεύουν στις στάσεις λεωφορείων αυτοκίνητα, τα οποία εμποδίζουν την προσέγγιση του λεωφορείου στο πεζοδρόμιο.
- τη σήμανση στις στάσεις των λεωφορείων, ώστε οι πολίτες να γνωρίζουν τη διέλευση των λεωφορείων αυτών και τα αυτοκίνητα να μην σταθμεύουν στα σημεία των στάσεων.
- τον τακτικό έλεγχο από υπαλλήλους του Δήμου ή της Δημοτικής Αστυνομίας, ώστε να μην σταθμεύουν αυτοκίνητα στις στάσεις.
- τη διενέργεια μέτρησης στους Δήμους για τον ακριβή αριθμό των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες καθώς και τη συχνότητα μετακίνησης τους και πιθανά δρομολόγια – κατευθύνσεις στις οποίες μετακινούνται ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)).

### ΤΑΞΙ

Το ταξί είναι ένα μέσο που χρησιμοποιείται κατά κόρον από τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Σε κάθε περίπτωση όμως η χρήση του ταξί τους είναι δύσκολη αφού πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο αμαξίδιο που αν χωράει στο ταξί και να διαθέτουν τα χρήματα για καθημερινή χρήση ταξί. Τελευταία γίνονται κάποιες προσπάθειες για την εισαγωγή ειδικών ταξί, κυρίως μετά από πίεση συλλόγων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μαζί με το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο διαθέτει στο Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών δύο ταξί για τη μεταφορά ατόμων που έχουν βαριές αναπηρίες και εν γένει κινητικά προβλήματα. Τα ταξί αυτά είναι κατάλληλα διασκευασμένα για την μεταφορά ατόμων με βαριές κινητικές αναπηρίες ή κινητικά εν γένει προβλήματα. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει ήδη χορηγήσει δέκα (10) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ειδικών ταξί), στο Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών και παρέχει τη δυνατότητα στις Νομαρχίες να χορηγούν άδειες για ταξί. Το Υπουργείο παρέχει ακόμη, μέσω της Διεύθυνσης Τεχνικής Οχημάτων κάθε τεχνική υποστήριξη καθώς και το έμπειρο προσωπικό του, για τον συντονισμό και λειτουργία του προγράμματος ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)).

### Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Πειραιάς- Κηφισιά ( ΗΣΑΠ) - ΜΕΤΡΟ

Ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος και το μετρό είναι δύο από τα μέσα που πλέον μπορούν να χρησιμοποιούνται και από Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, αφού τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές παρεμβάσεις. Παρόλαυτα δε λείπουν και τα αδύναμα

σημεία, όπως είναι κάποιοι σταθμοί που δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη, και κάποια σημεία των σταθμών όπου τα άτομα με αμαξίδιο αντιμετωπίζουν δυσκολίες. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των σταθμών του Ηλεκτρικού όπου έχει διαπιστωθεί μεγάλη απόσταση μεταξύ του συρμού και της αποβάθρας και μπορούν να προκληθούν ατυχήματα.

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο και στο μετρό μπορεί να:

- Εξυπηρετούνται στα εκδοτήρια των εισιτηρίων του ΗΣΑΠ.
- Μετακινούνται προς ή από την αποβάθρα για να επιβιβασθούν στα βαγόνια.
- Ευρίσκονται μέσα στα βαγόνια ως επιβάτες.
- Εξέρχονται από τα βαγόνια και αποβιβάζονται στους σταθμούς του προορισμού τους.
- Εργάζονται στον ΗΣΑΠ.

Τα μέτρα που προωθήθηκαν και υλοποιήθηκαν, στο μεγαλύτερο μέρος τους κατά τα τελευταία χρόνια είναι τα εξής:

- Προμήθεια νέου τροχαίου υλικού (30 βαγόνια) με πλήρη προσβασιμότητα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Το έργο ολοκληρώθηκε το 2000.
- Κατασκευή ειδικών εκδοτηρίων εισιτηρίων χαμηλού ύψους και με άπλετο φωτισμό, ώστε να εξυπηρετούνται και εμποδιζόμενα άτομα που κινούνται με αμαξίδια και τα άτομα με μειωμένη όραση.
- Κατασκευή ανελκυστήρων και κεκλιμένων επιπέδων, ώστε τα εμποδιζόμενα άτομα να εξυπηρετούνται πλήρως σε όλη τη διακίνησή τους από την είσοδο στο σταθμό μέχρι την είσοδο στα βαγόνια και αντίστροφα.
- Κατασκευή ειδικών χώρων υγιεινής (WC) για τα εμποδιζόμενα άτομα, τουλάχιστον ενός σε κάθε αποβάθρα σταθμού. Η διαδρομή από την είσοδο του σταθμού μέχρι τη θέση του WC θα επισημαίνεται με ειδική οπτικοακουστική σήμανση για την εξυπηρέτηση των τυφλών και κωφών επιβατών.
- Κατασκευή υποδομής για τοποθέτηση ειδικών τηλεφωνικών συσκευών για την εξυπηρέτηση κωφών και βαρήκοων.

- Τοποθέτηση ανάγλυφων πλακών, με τις οποίες επιστρώνονται οι συνήθεις διαδρομές κίνησης επιβατών προς την αποβάθρα επιβίβασης, για την εξυπηρέτηση των τυφλών.
- Ειδική σήμανση σε όλους τους χώρους.

Σήμερα σχεδόν όλοι οι σταθμοί του ΗΣΑΠ και του ΜΕΤΡΟ είναι προσβάσιμοι για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)).



Σχέδιο 3.5.1: Ανελκυστήρας στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.2: Ανελκυστήρας στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.3: Κεκλιμένο επίπεδο σε σταθμό του ΗΣΑΠ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.4: Ανελκυστήρας στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.5: Ανελκυστήρας στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.6: Οδηγός όδευσης τυφλών στον ΗΣΑΠ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.7: Οδηγός όδευσης τυφλών στον ΗΣΑΠ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.8: Οδηγός όδευσης τυφλών στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).



Σχέδιο 3.5.9: Σήμανση στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).





Σχέδιο 3.5.10: Σήμανση στο ΜΕΤΡΟ (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).

### *ΤΡΟΛΕΪ*

Τα τρόλεϊ που κυκλοφορούν σήμερα δεν μπορούν να γίνουν προσπελάσιμα σε άτομα που κινούνται με αναπηρικά αμαξίδια, λόγω παλαιάς τεχνολογίας κατασκευής.

Έχουν παραγγελθεί **192 τρόλεϊ τα οποία είναι χαμηλού επιπέδου με επιγονάτιση** ( από 33cm σε 25cm), σύστημα τηλεματικής (φωτιστικά και ηχητικά σήματα) και **κατάλληλο μηχανισμό ράμπας επιβίβασης και αποβίβασης** αναπηρικών αμαξιδίων αλλά και συστημάτων πρόσδεσης των αμαξιδίων και των χρηστών αυτών. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)).

### *ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ)*

Από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος:

- Προωθείται η πρόσβαση χρηστών αμαξιδίου σε ένα τουλάχιστον βαγόκι ανά αμαξοστοιχία με προτεραιότητα στις γραμμές Intercity και με στόχο την γενίκευση του μέτρου το συντομότερο δυνατόν.

- Το προσβάσιμο αυτό βαγόνι διαθέτει ειδική σήμανση και ειδικό χώρο για την στάση αναπηρικού αμαξιδίου αλλά και κατάλληλη τουαλέτα ειδικά εξοπλισμένη.
- Εγκατάσταση ραμπών ή τοποθέτηση αναβατορίου σε Σταθμούς και εκδοτήρια εισιτηρίων.
- Ανελκυστήρες με θάλαμο διαστάσεων τουλάχιστον 1.10X1.40μ και με τη θύρα στην πλευρά των 1.10 μ., εξοπλισμένος με σύστημα οπτικοακουστικής αναγγελίας των ορόφων και ενδείξεις κομβίων ανάγλυφες ή σε γραφή Braille.
- Χώρος στάθμευσης με ειδικές θέσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες (διαστάσεων περίπου 3.50X5.00μ) σε ποσοστό 5% επί του συνολικού αριθμού με ειδική σήμανση, όπου θα απαγορεύεται η στάθμευση άλλων οχημάτων.
- Όπου δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης πρόβλεψη 3 ειδικών θέσεων για την εξυπηρέτηση των αναπηρικών αυτοκινήτων.
- Κατασκευή χαμηλού γκισέ σε εκδοτήρια ή πληροφορίες για την εξυπηρέτηση των χρηστών αμαξιδίου και των ατόμων με χαμηλό ύψος, με ενισχυμένο τοπικά φωτισμό για την εξυπηρέτηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση.
- Ειδική εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, τα οποία κατά την έκδοση του εισιτηρίου θα πληροφορούν τον ΟΣΕ ότι θα ταξιδέψουν, ούτως ώστε να τεθούν στη διάθεσή τους, στους σταθμούς αναχώρησης και προορισμού οι υπηρεσίες επιβίβασης – αποβίβασης για την ασφαλή και άνετη διακίνησή τους ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)).

## ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν πρόσβαση τόσο στα αεροδρόμια της χώρας όσο και στα αεροπλάνα. Ιδιαίτερα το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην Αθήνα, έχει γίνει με διεθνείς προδιαγραφές και είναι πλήρως προσβάσιμο για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

### 3.6 ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, όπως και όλοι οι υπόλοιποι πολίτες έχουν δικαίωμα στην αναψυχή και τη διασκέδαση στην καθημερινή τους ζωή. Έτσι, καλό θα ήταν να δούμε κατά πόσο οι υποδομές των πόλεων είναι κατάλληλες για την πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στους χώρους αναψυχής.

Σε ότι αφορά τα θέατρα και τους κινηματογράφους, κάποια θέατρα είναι προσβάσιμα για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, ενώ από τους κινηματογράφους μόνο αυτοί που είναι τμήματα πολυχώρων και έχουν κατασκευαστεί τα τελευταία χρόνια, τύπου VILLAGE CENTER, είναι προσβάσιμοι για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.



Σχέδιο 3.6.1: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε χώρο αναψυχής (Πηγή: health.in.gr)



Σχέδιο 3.6.2: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε βόλτα με τα αμαξίδια (Πηγή: health.in.gr).



Σχέδιο 3.6.3: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε χώρο αναψυχής (Πηγή: health.in.gr).

Ένα άλλο στοιχείο της πόλης, όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες πρέπει να έχουν πρόσβαση είναι τα εστιατόρια, οι καφετέριες και γενικά οι χώροι συνεστίασης και διασκέδασης.



Σχέδιο 3.6.4: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε χορό (Πηγή: health.in.gr).



Σχέδιο 3.6.5: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε χώρο αναψυχής (Πηγή: health.in.gr).



Σχέδιο 3.6.6: Νεαρό Άτομο με Ειδικές Ανάγκες σε χώρο αναψυχής (Πηγή: health.in.gr).

Οι χώροι άθλησης είναι επίσης απαραίτητο να είναι προσβάσιμοι, ώστε να έχουν τη δυνατότητα τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες να αθλούνται και να διατηρούνται σε καλή φυσική κατάσταση.



Εικόνα 3.6.7: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε χώρο άθλησης (Πηγή: health.in.gr).



Εικόνα 3.6.8: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε εκδήλωση (Πηγή: health.in.gr).



Εικόνα 3.6.9: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε χώρο άθλησης (Πηγή: [www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).



Εικόνα 3.6.10: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε αθλήματα (Πηγή: [www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).



Εικόνα 3.6.11: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε αθλητική διοργάνωση (Πηγή: [www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).



Εικόνα 3.6.12: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε αθλητική διοργάνωση (Πηγή: [www.bdaa.co.uk](http://www.bdaa.co.uk)).





Εικόνα 3.6.13: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε δραστηριότητες αναψυχής (Πηγή: [www.bdaa.co.uk](http://www.bdaa.co.uk)).



Εικόνα 3.6.14: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε εκδήλωση (Πηγή: [health.in.gr](http://health.in.gr)).



Εικόνα 3.6.15: Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε εκδήλωση (Πηγή: health.in.gr).

### 3.7 ΠΑΙΔΕΙΑ

Η στήριξη της ισότιμης συμμετοχής στην κοινωνία των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες είναι υποχρέωση μας. Δεν αρκούν αλλά και δεν τιμούν κανένα οι παροχές δίκην ελεημοσύνης. Από την προσχολική ηλικία την επαγγελματική αποκατάσταση αλλά και την συνεχή στήριξη των ιδίων και των οικογενειών τους απαιτείται παρέμβαση του Δήμου. Η στήριξη όμως αυτής της κατηγορίας συνδημοτών μας ξεκινά από την παιδική ηλικία.

Σήμερα η εκπαίδευση των παιδιών με ιδιαιτερότητες αντιμετωπίζεται στα 4 τμήματα ένταξης που λειτουργούν στα δημοτικά σχολεία 1<sup>ο</sup>, 2<sup>ο</sup>, 4<sup>ο</sup>, 6<sup>ο</sup> με ευθύνη του ΥΠΕΠΘ και στο **ΕΙΔΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ** του Δήμου Αθηναίων που όμως δεν είναι ενταγμένο στα αντίστοιχα εκπαιδευτικά προγράμματα του Υπουργείου Παιδείας.

Η λειτουργία του ειδικού σχολείου όπως καθιερώθηκε να λέγεται εδώ και αρκετά χρόνια καλύπτει το μεγάλο κενό της πολιτείας δίνοντας διέξοδο στα παιδιά και στις οικογένειες τους ([www.Dinamiallagis.com](http://www.Dinamiallagis.com)).

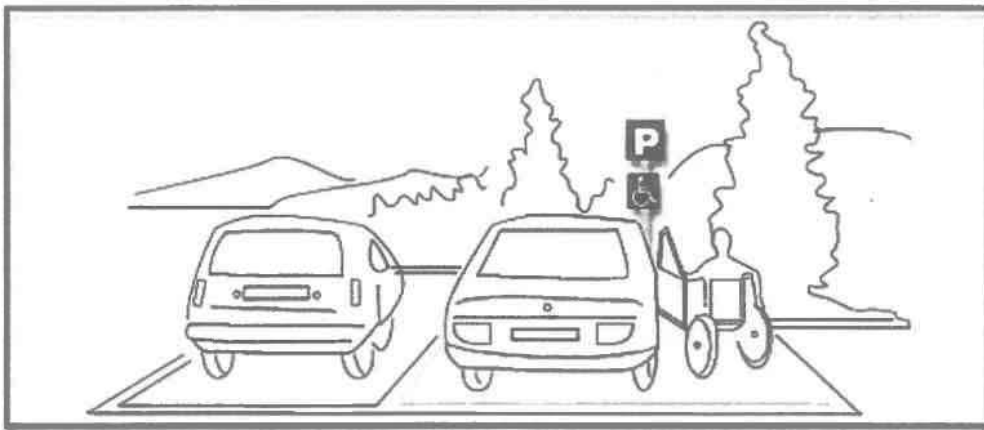


Σχέδιο 3.7.1: Μαθητές σε ειδικό σχολείο (Πηγή: [health.in.gr](http://health.in.gr)).

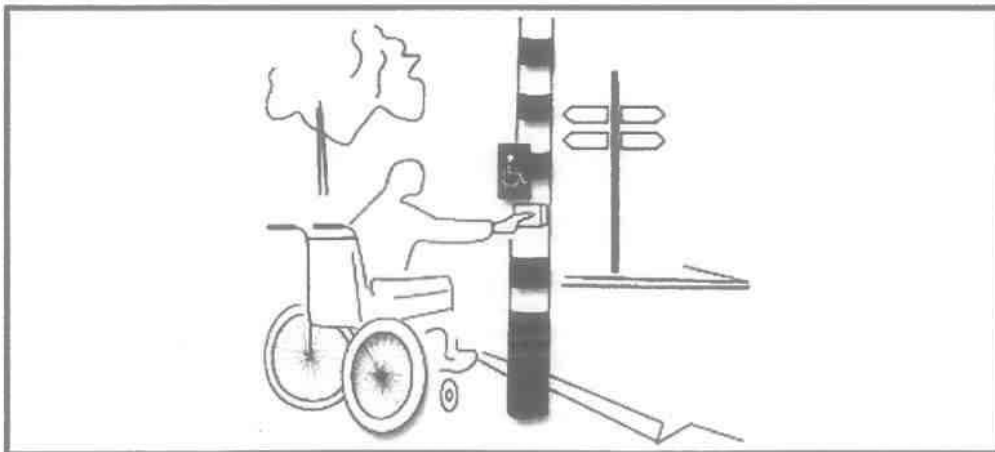
### 3.8 ΣΗΜΑΝΣΗ

Κατά τη μελέτη κτιρίων που χρησιμοποιούνται από το κοινό, υπαίθριων χώρων ανοικτών στο κοινό, κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων (ΓΟΚ 85 Ν 1577/85 άρθρο 2) πρέπει να γίνεται μελέτη σήμανσης.

Τα σύμβολα, πικτογράμματα, σχέδια, κείμενα κλπ που αποτελούν την σήμανση πρέπει να είναι τυποποιημένα, απλά, ευδιάκριτα, σε αντίθεση με το υπόβαθρό τους, τοποθετημένα σε θέσεις ανάλογα με το μέγεθός τους και τη λειτουργία τους. Όταν βρίσκονται σε θέσεις προσεγγίσιμες από άτομα με προβλήματα στην όραση, πρέπει να είναι ανάγλυφα και να συνοδεύονται από κείμενο σε γραφή Braille ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.8.1: Σήμανση Πάρκινγκ (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.8.2: Παραδείγματα σήμανσης (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Η σήμανση διακρίνεται ανάλογα με την θέση και την μορφή της, σε:

- πινακίδες
- επιδαπέδια
- φωτεινή - ηχητική σήμανση
- αστικό εξοπλισμό και οικοδομικά στοιχεία των κτιρίων (μέσω χρώματος και σχήματος)

Ανάλογα με την λειτουργία της ( κυρίως σε πινακίδες) είναι:

- **διεύθυνσης:** περιλαμβάνει βέλος που δείχνει προς συγκεκριμένη εξυπηρέτηση.
- **τοποθεσίας:** τοποθετείται όπου προσφέρεται μια εξυπηρέτηση.
- **πληροφόρησης:** ενημερώνει για υπάρχουσα λειτουργία ή εξυπηρέτηση, π.χ. χώρος στάθμευσης, ανελκυστήρας, χώρος υγιεινής κλπ.
- **προσανατολισμού:** σχέδιο ή σκαρίφημα (σε κάτοψη) ή πρόπλασμα.
- **προειδοποίησης:** ενημερώνει για την προσέγγιση σε επικίνδυνα σημεία ή λειτουργία ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.8.3: Το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (Μαύρο σε άσπρο ή κίτρινο υπόβαθρο)(Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Οι πινακίδες σήμανσης πρέπει να ακολουθούν όσον αφορά στο σχήμα και στο χρώμα τις διεθνείς, ευρωπαϊκές και εθνικές προδιαγραφές.

**Σχήμα:**

- Ορθογώνιο: πληροφόρηση
- Τριγωνικό: προειδοποίηση
- Κυκλικό: απαγόρευση

**Χρώμα:**

- Πράσινο: ασφαλές
- Κίτρινο: κίνδυνος
- Κόκκινο: επείγουσα κατάσταση

Τα χρώματα αυτά αναφέρονται σε χρωματισμό υποβάθρου. Το κίτρινο μερικές φορές είναι ένδειξη παρεχόμενων υπηρεσιών και εμφανίζεται και σε πινακίδες πληροφόρησης.

Επίσης χρησιμοποιούνται και το άσπρο και μπλε. Παρακάτω παρουσιάζονται οι συνδυασμοί των χρωμάτων των χαρακτήρων – συμβόλων και του αντίστοιχου υποβάθρου.

Πίνακας 3.8.1: Συνδυασμοί χρωμάτων χαρακτήρων και υποβάθρου, για κάθε λειτουργία.

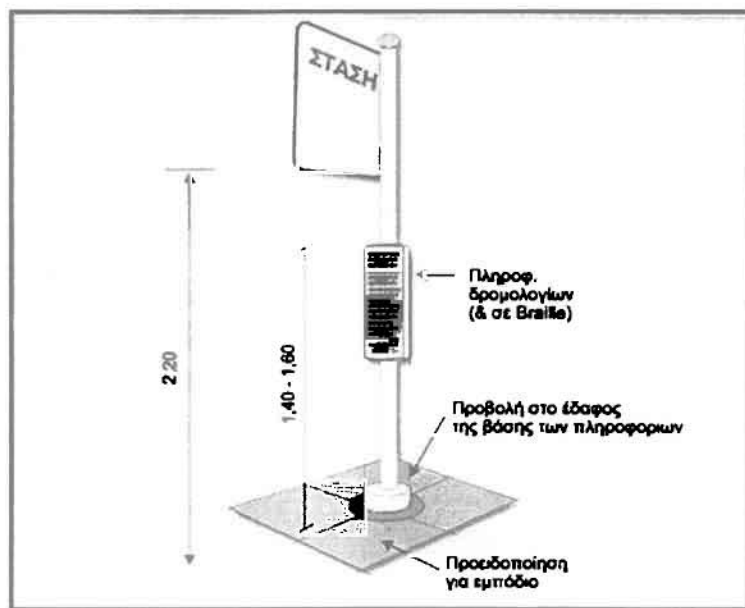
<b>ΥΠΟΒΑΘΡΟ</b>	<b>ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ &amp; ΣΥΜΒΟΛΑ</b>	<b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ</b>
Μπλε	Άσπρο	Γενική πληροφόρηση / ρύθμιση
Πράσινο	Άσπρο	Ασφαλής όδευση
Κίτρινο	Μαύρο	Προειδοποίηση / ένδειξη παρεχόμενων υπηρεσιών
Άσπρο	Μαύρο	Μετρικά στοιχεία / πληροφόρηση - παρεχόμενες υπηρεσίες
Κόκκινο	Άσπρο	Κίνδυνος /απαγόρευση
Μαύρο	Άσπρο	Πληροφόρηση - παρεχόμενες υπηρεσίες

Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)

Το ΔΣΠ συνήθως έχει υπόβαθρο άσπρο και σχέδιο μαύρο, υπόβαθρο μπλε και σχέδιο άσπρο.



Σχέδιο 3.8.4: Πινακίδες οδικής σήμανσης (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.8.5: Θέση πινακίδων (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).



Σχέδιο 3.8.5: Διεθνή σύμβολα (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Οι πινακίδες σήμανσης πρέπει να φωτίζονται ικανοποιητικά. Οι επιφάνειές τους να είναι ματ και να μην προκαλούν αντανακλάσεις. Επίσης να μην τοποθετούνται πίσω από γυαλί ή παραπλήσιο υλικό. Πρέπει να είναι κατασκευασμένες από υλικά αντοχής και να μπορούν εύκολα να αλλαχθούν, καθαρισθούν και επιδιορθωθούν

Η επιδαπέδια σήμανση είναι απαραίτητη για τα άτομα με προβλήματα όρασης επιτυγχάνεται με την αλλαγή της υφής του δαπέδου και με έντονη χρωματική αντίθεση. Στην οδική σήμανση φωτεινοί και ηχητικοί σηματοδότες τοποθετούνται στις διαβάσεις των πεζών. Πρέπει να παρέχουν ικανό χρόνο για την διέλευση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Όταν εκπέμπουν ηχητικό σήμα αυτό πρέπει να είναι διακριτό από τους ήχους της οδικής κυκλοφορίας και τυποποιημένο, τριών συχνοτήτων (στάσης, κίνησης, προειδοποίησης) για την ασφαλή διέλευση των τυφλών.

Ακόμη πρέπει να τοποθετούνται φωτεινές και ηχητικές σημάνσεις για μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια (π.χ. έργα στο οδόστρωμα ή πεζοδρόμιο).

Στα κτίρια η οπτική πληροφόρηση πρέπει να συνδυάζεται με ακουστική (π.χ. σταθμοί τρένων, λεωφορείων, αεροδρόμια κλπ).



Πρέπει τέλος να υπάρχει ηχητική και φωτεινή αναγγελία άφιξης του ανελκυστήρα στον θάλαμο και στον όροφο του κτιρίου ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 3<sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ( [www.yme.gr](http://www.yme.gr)).

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2000), *Απολογισμός και Προγραμματισμός από τη συνεργασία του ΥΠΕΧΩΔΕ με άλλα Υπουργεία και Δημόσιους Οργανισμούς* ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, *Σχεδιασμός για Όλους* ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

[www.dinamiallagis.com](http://www.dinamiallagis.com)

[health.in.gr](http://health.in.gr)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> : ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ - ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ – ΕΡΓΑ – ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

### 4.1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εδώ και χρόνια εντάξει τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στις πολιτικές και τα προγράμματά της. Όλες οι χώρες που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συμμορφώνονται με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και να φροντίζουν για την ισότιμη μεταχείριση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Στην Ελλάδα έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια σημαντικά έργα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, με βάση την αρχή «Σχεδιάζοντας για όλους». Έτσι πολλοί άνθρωποι κατάφεραν επιτέλους να βγουν από τα σπίτια τους, να κινηθούν ανεμπόδιστα στο αστικό περιβάλλον, να αναπτύξουν δραστηριότητες και να γίνουν εν τέλει ενεργά μέλη της κοινωνίας. Τα οφέλη είναι πολλά, τόσο σε προσωπικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο, όσο και σε τεχνικό επίπεδο, αφού τίθενται οι βάσεις για ένα νέο σχεδιασμό των πόλεων.

Αξιοποιώντας και αναμορφώνοντας το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο το ΥΠΕΧΩΔΕ προώθησε την αρχή «Σχεδιάζοντας για όλους», ως την πρώτη νομοθετημένη παρέμβαση στα πλαίσια του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού. Κατ' αυτό τον τρόπο θεσμοθετήθηκαν τα πρώτα μέτρα για την διακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες σε δημόσια κτίρια και στους χώρους κατοικίας. Οι ισχύουσες νομικές διατάξεις εναρμονίστηκαν με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα, όπου έχουμε ήδη σημαντικά βήματα στον τομέα του σχεδιασμού για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Με πρωτοβουλία του ΥΠΕΧΩΔΕ σε συνεργασία με το γραφείο μελετών για άτομα με ειδικές ανάγκες, λειτούργησαν Ομάδες Εργασίας με συμμετοχή περίπου 40 τεχνικών εκπροσώπων δημόσιων υπηρεσιών, φορέων και συλλόγων. Έτσι ολοκληρώθηκε και εκδόθηκε μία σειρά Οδηγιών Σχεδιασμού για την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, και αφορά σε κτίρια, κατοικίες, κοινόχρηστους χώρους και πεζοδρόμια. Με βάση αυτές τις Οδηγίες, οι οποίες αναφέρθηκαν στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο, πολλοί Δήμοι κατασκεύασαν πεζοδρόμια με κεκλιμένα επίπεδα, μέσα από τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα HELIOS και HORIZON. Οι Οδηγίες αυτές αναμορφώνονται διαρκώς και ανταποκρίνονται έτσι στα νέα δεδομένα.

Εκτός από την αυτόνομη δράση του, το ΥΠΕΧΩΔΕ συνεργάστηκε και με άλλα Υπουργεία και πραγματοποίησε μια σειρά έργων για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Έτσι, σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού, πραγματοποιήθηκαν τοποθετήσεις κεκλιμένων επιπέδων και αναβατορίων στις εισόδους μουσείων και σε εξέλιξη βρίσκεται το μεγάλο έργο της πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες στον Ιερό Βράχο της Ακρόπολης. Ειδικές παρεμβάσεις γίνονται και στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας και στα έργα για την Ολυμπιάδα του 2004 στην Ελλάδα.

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Πρόνοιας ξεκίνησε στην πόλη της Ξάνθης ένα πιλοτικό πρόγραμμα εφαρμογής των Οδηγιών Σχεδιασμού σε κτίρια που στεγάζουν Δημόσιες υπηρεσίες. Στόχος του προγράμματος είναι η άρση των φραγμών στα εν λόγω κτίρια, σε συνδυασμό και με την εκπαίδευση των υπαλλήλων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Διάφορα έργα έχουν πραγματοποιηθεί ή δρομολογηθεί όπως τα παρακάτω:

- Ο Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας από το 1989 μελετά και κατασκευάζει προσβάσιμα κτίρια σε όλη την Ελλάδα, με προσαρμόσιμα διαμερίσματα 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 στήριξη του Ευρωπαϊκού Προγράμματος HELIOS- κατασκευάζουν προσβάσιμα πεζοδρόμια, ενώ από το 1993-94 μέσα από το Ευρωπαϊκό χρηματοδοτικό Πρόγραμμα Horizon πολλοί δήμοι της χώρας κατασκευάζουν ράμπες στους ελεύθερους χώρους.
- Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού από το 1987 έχει προχωρήσει στην θεσμοθέτηση μιας σειράς μέτρων που αφορούν στα ξενοδοχεία όλων των τύπων, τα οποία υποχρεώνονται να διασκευάζουν ειδικά για άτομα με ειδικές ανάγκες το 10% των δωματίων τους -με κατώτερο όριο τα 2 δωμάτια και ανώτερο τα 10- και να εξασφαλίζουν την ελεύθερη οριζόντια και κατακόρυφη διακίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων σε όλους τους χώρους. Αντίστοιχα διαμορφώνεται και ο εξοπλισμός των χώρων αυτών (γκισέ πληροφοριών, ρεσεψιόν κλπ.).
- Στον ΟΣΕ μελετάται ο σχεδιασμός νέων προσβάσιμων σταθμών ενώ σε αρκετούς από τους υφιστάμενους σταθμούς υπάρχουν ήδη ράμπες.
- Από το 1983 και μετά τα Αεροδρόμια γίνονται προσβάσιμα. Έτσι σήμερα πλήρως προσβάσιμα είναι τα αεροδρόμια της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Ρόδου,

Μυτιλήνης και Σαντορίνης ενώ ράμπες έχουν τα αεροδρόμια της Πρέβεζας, Ηρακλείου, Χανίων, Ιωαννίνων, Κω, Κεφαλληνίας, Ζακύνθου, Κερκύρας και Χίου.

- Στον Δήμο Πειραιά, τον Δήμο Ρόδου και Θεσ/νίκης λειτουργεί ήδη το σύστημα μεταφοράς «πόρτα-πόρτα», που μελλοντικά όπως ήδη ανακοινώθηκε θα εφαρμοστεί και στην Αθήνα. Είναι σύστημα μεταφοράς από την κατοικία προς την εργασία ή αλλού του ανάπηρου ατόμου ή ηλικιωμένου. Λειτουργεί μέσω τηλεφωνικής κλήσης.
- Τα νέα και τα υφιστάμενα πλοία γίνονται και αυτά προσβάσιμα από το 1995. Διαθέτουν ανελκυστήρες, κεκλιμένα επίπεδα, προσβάσιμες καμπίνες και ειδικές τουαλέτες. Ήδη 80 πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών διαθέτουν από 2 καμπίνες ειδικά προσαρμοσμένες.
- Ο ΟΑΣΑ έχει ήδη θέσει σε κυκλοφορία 614 νέα οχήματα 12μ. προσβάσιμα από άτομα με κινητική αναπηρία και γονείς με παιδικά καρότσια.
- Το 1996 εκδόθηκε Υπουργική Απόφαση του Υφυπουργού Συγκοινωνιών περί καθορισμού τεχνικών προδιαγραφών τύπου λεωφορείων 12μ, 16μ και 18μ, που αφορά και στις απαιτήσεις για προσβάσιμα λεωφορεία.
- Από το 1986, υπάρχει προδιαγραφή που αφορά στην πρόβλεψη ανυψωτικού μηχανισμού για άτομα με ειδικές ανάγκες στα τουριστικά λεωφορεία.

Δύο πολύ σημαντικά έργα του ΥΠΕΧΩΔΕ, το Μετρό της Αθήνας και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα Αττικής, σχεδιάστηκαν έτσι ώστε να είναι προσβάσιμα σε άτομα με ειδικές ανάγκες.

Για το Μετρό, όπως είδαμε και στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο, προβλέφθηκαν τα εξής :

- Ανελκυστήρες σε όλους τους σταθμούς,
- Αποβάθρα με πρόσθετη προειδοποιητική διαγράμμιση που εμποδίζει όλους τους χρήστες και ειδικά τους τυφλούς να πλησιάζουν το ρείθρο της αποβάθρας,
- Προσαρμογή του ύψους της αποβάθρας και του δαπέδου του οχήματος για την οριζόντια πρόσβαση των καροτσιών,
- Ειδικά διαμορφωμένοι χώροι υγιεινής και τηλεφωνικοί θάλαμοι,
- Ειδικές προβλέψεις για κωφά και τυφλά άτομα, όπως διαγραμμίσεις στα σκαλοπάτια και οπτικοακουστικά σήματα.

Στο σχεδιασμό του νέου αεροδρομίου των Σπάτων έχουν χρησιμοποιηθεί αμερικάνικες προδιαγραφές, οι 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 κατασκευάστηκαν θύρες συρόμενες, αυτόματες και με τις κατάλληλες διαστάσεις για να μπορούν να χρησιμοποιούνται από άτομα με ειδικές ανάγκες, ενώ η πρόσβαση επιτυγχάνεται μέσω ραμπών.

Οι ανελκυστήρες και τουαλέτες κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τα σχεδιαστικά πρότυπα για άτομα με ειδικές ανάγκες. Τα τηλέφωνα, οι πάγκοι πληροφοριών και τα σημεία ελέγχου διαβατηρίων είναι χαμηλού ύψους, ενώ τα καταστήματα, τράπεζες και εστιατόρια διαθέτουν επίσης εξυπηρετήσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες (θύρες, περάσματα κλπ). Η σήμανση προβλέπεται με έγχρωμα σήματα για άτομα μειωμένης όρασης και ακουστικά σήματα στα ελληνικά και αγγλικά.

Σε μόνιμη συνεργασία με την Υπηρεσία Ειδικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, έχουν γίνει ειδικές πεζοδρομήσεις, παρεμβάσεις και αναπλάσεις, ενσωματώνοντας τις Οδηγίες για την πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Ενδεικτικά αναφέρονται τα προγράμματα μόνο για την Αττική στις περιοχές των Εξαρχείων, των Αμπελοκήπων, στο Δήλεσι, στον Πύργο Βασιλίσσης, στη Βίλα Καζούλη, στην Ερμού και το Εμπορικό Τρίγωνο. Όλα τα ανωτέρω έργα προβλέπουν λωρίδα όδευσης πεζών πλάτους 1.50μ, λωρίδα όδευσης τυφλών και κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στο ρείθρο του πεζοδρομίου ή στο γεφύρωμα υψομετρικών διαφορών. Αντίστοιχα προγράμματα έχουν προωθηθεί και σε άλλες πόλεις. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

#### **ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΟΡΑΣΗΣ**

Στο πλαίσιο της γενικότερης προσπάθειας της πολιτείας για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και της αυτόνομης και ασφαλούς κίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες, το υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σε συνεργασία με τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Τυφλών, σχεδίασε και προμηθεύτηκε συσκευές που παράγουν κατάλληλα ηχητικά σήματα, ώστε οι τυφλοί να αναγνωρίζουν τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών όταν κινούνται.

Για το τρέχον έτος το ΥΠΕΧΩΔΕ, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες της Αττικής, προμηθεύτηκε 200 ειδικές συσκευές και 400 τηλεχειριστήρια, τα οποία διατέθηκαν στον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Τυφλών για να εφοδιάσει τα μέλη του.

Οι συσκευές λειτουργούν μόνο αφού δώσει εντολή, μέσω ειδικού τηλεχειριστηρίου, το άτομο που έχει πρόβλημα όρασης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι ήχοι, διαφορετικοί για το πράσινο και το κόκκινο, δεν θα παράγονται συνεχώς, αλλά μόνο όταν πραγματικά εξυπηρετούν τη διέλευση του τυφλού πολίτη, και έτσι να αποφεύγεται η άσκοπη ενόχληση των περιοίκων.



Η ένταση των ηχητικών σημάτων έχει προβλεφθεί να αυξομειώνεται αυτόματα, ανάλογα με το θόρυβο στο περιβάλλον.

Ήδη έχει ξεκινήσει η εγκατάσταση των ειδικών συσκευών και λειτουργούν περίπου 50 σε διάφορους δήμους (Αθήνα, Πειραιάς, Καλλιθέα), ενώ τοποθετούνται με γοργούς ρυθμούς οι υπόλοιπες.

Στη Θεσσαλονίκη ειδικές ηχητικές συσκευές που εξασφαλίζουν ασφαλή διάβαση των τυφλών στις διασταυρώσεις, εκπέμποντας διαφορετικό σήμα για το «κόκκινο» και «πράσινο», έχουν ήδη τοποθετηθεί στους φωτεινούς σηματοδότες επιλεγμένων κόμβων. Και στην Αθήνα πολύ σύντομα, ηχητικές συσκευές νέας τεχνολογίας θα αντικαταστήσουν 10 παλιές υπάρχουσες στην πλατεία Συντάγματος, στα Χαυτεία (Αιόλου και Πανεπιστημίου), στην Πατησίων και στην Γ΄ Σεπτεμβρίου στο ύψος του ΟΤΕ, στην Βερανζέρου και αλλού, ενώ θα τοποθετηθούν και σε 25 άλλες διασταυρώσεις που θα υποδειχθούν από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Τυφλών

Το πρόγραμμα αναμένεται να επεκταθεί, σε συνεργασία με τις αντίστοιχες περιφέρειες, στη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, τα Ιωάννινα, την Καλαμάτα, το Ρέθυμνο, τα Τρίκαλα και, αργότερα, σε άλλες πόλεις ([health.in.gr](http://health.in.gr)).

### ΟΔΗΓΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

«Οδηγός του πολίτη με ειδικές ανάγκες» τιτλοφορείται η νέα έκδοση του υπουργείου Εσωτερικών, η οποία στοχεύει στην υπεύθυνη και αντικειμενική πληροφόρηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, σε θέματα που αφορούν στην κοινωνική τους ένταξη. Ο οδηγός διανέμεται από κεντρικές και περιφερειακές διευθύνσεις του υπουργείου.

Στις σελίδες του περιέχονται πληροφορίες για τη νομοθεσία, τα δικαιώματα των πολιτών στις συναλλαγές τους με τις δημόσιες υπηρεσίες, την εκπαίδευση, την εργασία, την υγεία, την κοινωνική ασφάλιση, τις κοινωνικές παροχές, τις μεταφορές και την επικοινωνία, τις ειδικές άδειες, το χρόνο εργασίας, τις συντάξεις, τις οικονομικές παροχές, τις φοροαπαλλαγές, την κατοικία, τα δάνεια, τον αθλητισμό κ.ά. (health.in.gr).

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΕΡΜΗΣ» ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ



Η διοργάνωση των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων αποτελεί μία μεγάλη ευκαιρία για αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των Αθηναίων, αλλά και όλων των Ελλήνων. Ενόψει των Αγώνων που θα διεξαχθούν στην Αθήνα το 2004 θεωρείται απαραίτητη η συνεισφορά του επιχειρηματικού κόσμου. Οι θετικές τους επιπτώσεις πρέπει να σχετίζονται όχι μόνο με την εικόνα και τις υποδομές της πόλης, αλλά και με τις παρεχόμενες στους πολίτες υπηρεσίες σε όλα τα επίπεδα της καθημερινής ζωής. Αναβάθμιση, μεταξύ άλλων, των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις επιχειρήσεις τόσο στους επισκέπτες των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων όσο και στον Έλληνα πολίτη-καταναλωτή πριν και μετά το 2004.

Στο πλαίσιο αυτό, η Οργανωτική Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων ΑΘΗΝΑ 2004 και τα Επιμελητήρια των Ολυμπιακών πόλεων (Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Επιμελητήριο Αχαΐας, Επιμελητήριο Ηρακλείου, Επιμελητήριο Μαγνησίας) υλοποιούν το πρόγραμμα “ΕΡΜΗΣ – προςβόσιμη επιλογή”.

Στόχος του προγράμματος είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των επιχειρήσεων για όλους τους πολίτες. Με απλές και όχι δαπανηρές μετατροπές, οι επιχειρήσεις – εμπορικά καταστήματα, επιχειρήσεις αναψυχής, χώροι εστίασης,



Στο πλαίσιο αυτό, η Οργανωτική Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων ΑΘΗΝΑ 2004 και τα Επιμελητήρια των Ολυμπιακών πόλεων (Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Επιμελητήριο Αχαΐας, Επιμελητήριο Ηρακλείου, Επιμελητήριο Μαγνησίας) υλοποιούν το πρόγραμμα “ΕΡΜΗΣ – προσβάσιμη επιλογή”.

Στόχος του προγράμματος είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των επιχειρήσεων για όλους τους πολίτες. Με απλές και όχι δαπανηρές μετατροπές, οι επιχειρήσεις – εμπορικά καταστήματα, επιχειρήσεις αναψυχής, χώροι εστίασης, φαρμακεία, κ.ά. – είναι δυνατόν να γίνουν προσβάσιμες όχι μόνο για τα άτομα με αναπηρία, αλλά και για όλα τα εμποδιζόμενα στην κίνηση τους άτομα, κατηγορία που περιλαμβάνει ποσοστό περίπου 50% του συνολικού πληθυσμού.

Τέλος, σε ένδειξη αναγνώρισης αυτών των επιχειρήσεων, αλλά και για την καλύτερη εξυπηρέτηση όλων των κατηγοριών πελατών των Αγώνων θα παραχθεί «Οδηγός Προσβάσιμων Επιχειρήσεων». Ο Οδηγός αυτός θα περιέχει όλες τις επιχειρήσεις ανά κατηγορία και πόλη, και θα διανεμηθεί σε όλους τους ενδιαφερόμενους (επισκέπτες των Αγώνων, αθλητές, δημοσιογράφους, αλλά και όλους τους ενδιαφερόμενους πολίτες).

### **Χρονοδιάγραμμα Προγράμματος**

Το επιχειρησιακό πλάνο του προγράμματος "ΕΡΜΗΣ - προσβάσιμη επιλογή" χωρίζεται σε τέσσερα στάδια:

1. Ενημέρωση των επιχειρήσεων σχετικά με το πρόγραμμα "ΕΡΜΗΣ - προσβάσιμη επιλογή".
2. Εκδήλωση ενδιαφέροντος των επιχειρήσεων για συμμετοχή στο πρόγραμμα.
3. Έλεγχος της προσβασιμότητας των επιχειρήσεων που έχουν συμμετάσχει στο πρόγραμμα, από επιτροπές ελέγχου, με τη συμμετοχή σε αυτές και χρηστών - εμποδιζόμενων ατόμων.
4. Αναγνώριση - προβολή των επιχειρήσεων που θα πληρούν τις βασικές απαιτήσεις προσβασιμότητας ([www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).

### **ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ**

Η Ελλάδα συμμετέχει εδώ και χρόνια σε διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Κάποια από αυτά φαίνονται παρακάτω:

-η ενίσχυση της πρόσβασης των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες μέσω συγκεκριμένων ενεργειών και μηχανισμών στην αγορά εργασίας.

-η συμβολή στην διαμόρφωση της τοπικής και περιφερειακής αγοράς εργασίας, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες με όσο το δυνατό λιγότερους φραγμούς.

#### □ **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Έρευνας & Τεχνολογίας - ΕΠΕΤ II**

Μέσω του Υποπρογράμματος II του ΕΠΕΤ II ενισχύθηκε η κτιριακή υποδομή και ο εξοπλισμός των εποπτευομένων από την Επιτροπή Τεχνολογικών Φορέων. Παράλληλα σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν προγράμματα που αντανακλούν ανάγκες και αντιμετωπίζουν ζητήματα της σύγχρονης κοινωνίας (περίπου 4,5 δις δρχ.), όπως είναι: Το "Πρόγραμμα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες" που συνέβαλε στην ανάπτυξη υποστηρικτικών τεχνολογιών για την εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

- Προσβασιμότητα Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες σε δημόσια κτίρια. Συγκριτικές Κοινωνικοοικονομικές Μελέτες. **Ακρωνύμιο Προγράμματος: EESD Αναφορά Προγράμματος: EVK4-CT-2002-80009 Ακρωνύμιο Έργου: PUB+ Κατάσταση: Εκτελείται Διάρκεια: 14 μήνες.**

Οι Σκανδιναβικές χώρες είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα επιτυχημένων πολιτικών στο θέμα της ανεξάρτητης διαβίωσης των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Στη Σουηδία και τη Δανία, για παράδειγμα, θεωρείται αυτονόητο ότι το Άτομο με Ειδικές Ανάγκες είναι ισότιμο μέλος της κοινωνίας, το οποίο ζει ανεξάρτητα χρησιμοποιώντας τις υποδομές που έχουν δημιουργηθεί ειδικά για τα εμποδιζόμενα άτομα εδώ και χρόνια. Το ίδιο συμβαίνει και στη Μεγάλη Βρετανία και την Γερμανία, όπου τα πράγματα είναι πολύ ανεπτυγμένα σε ό,τι αφορά τις υποδομές για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Η Ελλάδα μπορεί να παραδειγματιστεί και να συνεργαστεί με τις ευρωπαϊκές χώρες που έχουν ήδη αναπτύξει μία ολοκληρωμένη πολιτική και υποδομές για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Προγράμματα, όπως αυτά που προαναφέρθηκαν μπορούν να συμβάλλουν στην ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας μεταξύ των χωρών.

## 4.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

*Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΑΝΑΠΗΡΩΝ ΠΑΙΔΩΝ (ΕΛΕΠΑΠ)*

Η Ελληνική Εταιρεία Προστασίας και Αποκαταστάσεως Αναπήρων Παιδών – ΕΛΕΠΑΠ – (Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, Φιλανθρωπικό Σωματείο, Ειδικώς Αναγνωρισμένο από το Κράτος) ιδρύθηκε το 1937 από Ιδιώτες, με την συμπαράσταση του Ιδρύματος Εγγύς Ανατολή, του Υπουργείου Κρατικής Υγιεινής και του Ροταριανού Ομίλου Αθηνών και είναι το πρώτο ίδρυμα ανοικτής περίθαλψης στη χώρα μας που ασχολήθηκε αποκλειστικά με το ανάπηρο παιδί.

Στο Κέντρο της στην Αθήνα και μέσα από τα Παραρτήματά της σε Θεσσαλονίκη, Χανιά, Γιάννενα, Βόλο και Αγρίνιο η ΕΛΕΠΑΠ έχει αγκαλιάσει όλα αυτά τα χρόνια πάνω από 90.000 παιδιά από ημερών μέχρι και 16 ετών. Το έμπειρο και επιστημονικά καταρτισμένο προσωπικό της ανέρχεται αυτή τη στιγμή σε 225 άτομα που εξυπηρετούν καθημερινά 800-900 παιδιά.

Τόσο στην ΕΛΕΠΑΠ Αθήνας όσο και στην ΕΛΕΠΑΠ Θεσσαλονίκης λειτούργησαν επί σειρά ετών Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης για νέους από 16-30 ετών. Τα προγράμματα κατάρτισης υποστηρίχθηκαν από κοινωνικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες των καταρτιζομένων (π.χ. κρουαζιέρα στη Μεσόγειο) και επισκέψεις σε χώρους εργασίας.

Σημαντική προσπάθεια έχει καταβληθεί για την προώθηση των αποφοίτων στην αγορά εργασίας με ιδιαίτερη έμφαση στην διατήρηση των θέσεων εργασίας.

Υπηρεσίες ψυχοκοινωνικής υποστήριξης παρέχονται τόσο τους καταρτιζόμενους όσο και στις οικογένειες τους σε όλη τη διάρκεια του προγράμματος κατάρτισης και τη διαδικασία προώθησης στην αγορά εργασίας.

Τόσο το Κέντρο της ΕΛΕΠΑΠ Αθηνών όσο και αυτό της ΕΛΕΠΑΠ Θεσσαλονίκης, βρίσκονται σε φάση αναμονής της νέας τους πιστοποίησης προκειμένου να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους σε καινοτόμους τομείς επαγγελματικής κατάρτισης νέων με κινητικές δυσκολίες.

Απώτερος στόχος της ΕΛΕΠΑΠ παραμένει πάντα η επέκταση της φροντίδας των παιδιών με κινητικά προβλήματα σ' όλη την Ελλάδα για την καλύτερη

αποκατάστασή τους και κυρίως για την ένταξή τους στο κοινωνικό σύνολο και την αποδοχή τους από αυτό. Η ΕΛΕΠΑΠ είναι μέλος της Διεθνούς Εταιρείας Αποκατάστασης (Rehabilitation International) και του κλάδου της στην Ευρωπαϊκή Ένωση (RI – ECA), η οποία είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Forum για την αναπηρία.

Στα 65 χρόνια λειτουργίας της, η ΕΛΕΠΑΠ έχει προσφέρει ποικίλες υπηρεσίες σε περισσότερα από 90.000 παιδιά. Κάποια αποκαταστάθηκαν πλήρως και το πρόβλημά τους ξεχάστηκε. Τα περισσότερα βοηθήθηκαν να κινηθούν, να επικοινωνήσουν και να οργανώσουν τον εαυτό τους στο μέτρο των πραγματικών δυνατοτήτων τους, ξεπερνώντας κατά πολύ αυτά που είχαν πιστέψει ως «όριά» τους. Κάποια στάθηκαν, άλλα περπάτησαν και άλλα έμαθαν να εξυπηρετούνται μόνα τους. Κάποια παιδιά μίλησαν σωστότερα, άλλα τέλεια και άλλα ανέπτυξαν εσωτερικό λόγο και τεχνικές επικοινωνίας με τους γύρω τους, ενώ μέχρι τότε ζούσαν στην παθητική σιωπή. Σημαντικός αριθμός αποφοίτων της επαγγελματικής κατάρτισης έχουν βρει τη θέση τους στην ελεύθερη αγορά εργασίας και όλοι ανεξαιρέτως βρέθηκαν σ' ένα περιβάλλον δυναμικής πολύπλευρης και δημιουργικής υποστήριξης ([www.elepar.gr](http://www.elepar.gr)).

#### *H ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΑΡΔ (EUROPEAN ASSOCIATION FOR PEOPLE WITH DISABILITIES)*

Η ΕΑΡΔ είναι μία αστική εταιρεία, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, η οποία έχει ως κύρια αποστολή την ενίσχυση της λειτουργίας δομών για την κοινωνική στήριξη Ατόμων με Αναπηρίες, μέσω της μελέτης, της ανάπτυξης και της πραγματοποίησης προγραμμάτων κατάρτισής τους. Στόχος μας είναι η εφαρμογή των προγραμμάτων αυτών στην χώρα μας και στην Ευρώπη. Η ΕΑΡΔ λειτουργεί ως συντονιστικό όργανο μεταξύ των Δημοσίων φορέων, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Μόνιμη επιδίωξη μας θα είναι η ενδυνάμωση και βελτίωση των ήδη υφισταμένων πλαισίων στήριξης και η συνεχής ενίσχυση των ατόμων αυτών και των οικογενειών των, μέσω ειδικών τεχνικών και προγραμμάτων κατάρτισης, ώστε να επιτευχθεί η πλήρης κοινωνική ένταξή τους. Κύρια αποστολή μας είναι η προσφορά των απαραίτητων εφοδίων, όπως είναι η εξειδικευμένη επαγγελματική κατάρτιση, η συνεχής υποστήριξη, η αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης και η σωστή κοινωνική

οργάνωση των ατόμων με αναπηρία, με μοναδικό στόχο την ενεργό συμμετοχή τους στην παραγωγική διαδικασία ανάπτυξης της χώρας μας.

Η ΕΑΡΔ μέσα στο πεδίο των δραστηριοτήτων της, συντονίζει την υλοποίηση έργων τουριστικής υποδομής, αξιοποιώντας και ενσωματώνοντας Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στα προγράμματα της. Οι δραστηριότητες αυτές συντονίζονται με την βοήθεια προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης, έτσι ώστε τα άτομα που εκπαιδεύονται να μπορούν να προσαρμοσθούν στην τουριστική βιομηχανία της χώρας μας, και να απορροφηθούν από τα ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα μας.

Προσανατολισμός και επιδίωξη της ΕΑΡΔ δεν είναι μόνο το αναπτυξιακό μας πρόγραμμα επαγγελματικής κατάρτισης, αλλά και η βελτίωση των τουριστικών υπηρεσιών του τόπου μας αξιοποιώντας και ενισχύοντας την τουριστική υποδομή στον τομέα της προσέλκυσης τουριστών Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Έτσι, η εταιρεία επιδιώκει:

- Την δημιουργία κέντρου ανάπτυξης εισερχόμενου τουρισμού για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες
- Την λειτουργία εκπαιδευτικών κέντρων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες τουριστικού περιεχομένου.
- Την απασχόληση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες σε τουριστικά θέρετρα.
- Την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό τουριστικών καταλυμάτων για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες
- Την προβολή μονάδων τουρισμού ειδικών προδιαγραφών σε διεθνές επίπεδο
- Το εκπαιδευτικό τουριστικό πρόγραμμα Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες για Ευρωπαϊκές χώρες
- Τη δημιουργία δικτύου ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών
- Την ανάπτυξη συστημάτων ηλεκτρονικού τουριστικού εμπορίου ειδικών προδιαγραφών
- Τις προστατευτικές και τεχνολογικές παρεμβάσεις για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες
- Την προώθηση και απασχόληση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες πέραν του τουρισμού
- Τη προσέλκυση τουριστών Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες από Ευρωπαϊκά κέντρα και οργανισμούς

- Την παροχή ίσων ευκαιριών στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες

Τη διασύνδεση, και την ανάπτυξη δικτύων μεταξύ των υφισταμένων τουριστικών επιχειρήσεων για την παροχή ολοκληρωμένου τουριστικού προϊόντος ([www.eapd.com](http://www.eapd.com)).

#### ΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ «ΕΡΜΗΣ»

Ο «ΕΡΜΗΣ» είναι Σωματείο Γονέων Κηδεμόνων και Φίλων Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, εποπτευόμενο και μερικώς επιχορηγούμενο από το Υπουργείο Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Σκοπός του Σωματείου είναι η παροχή κάθε δυνατής ηθικής, κοινωνικής και οικονομικής βοήθειας για την θεραπεία, την εκπαίδευση, την κοινωνική και επαγγελματική αποκατάσταση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Ο «ΕΡΜΗΣ» συμπορεύεται με τους ανθρώπους που εξυπηρετεί και τους συντροφεύει στο ταξίδι της ζωής. Συνδιαλέγεται μαζί τους για τα ζητήματα που τους απασχολούν και τους διευκολύνει με γνώση και μεγάλη υπευθυνότητα ώστε να βρουν οι ίδιοι για τον εαυτό τους λύσεις και δρόμους που τους ταιριάζουν.

Απώτερος στόχος των δράσεων του «ΕΡΜΗΣ» είναι η διεκδίκηση της ισότητας ευκαιριών. Η αποδοχή της διαφορετικότητας και η προσπάθεια για βελτίωση των ατομικών δυνατοτήτων οδηγεί στην ισότητα, σε ευκαιρίες για μια ευχάριστη και δημιουργική ζωή στην κοινωνία, με τρόπο που επιλέγει ο καθένας για τον εαυτό του.

Το Σωματείο «ΕΡΜΗΣ» λειτουργεί από το 1988 παρέχοντας ποιοτικές υπηρεσίες στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και τις οικογένειές τους. Γνώμονας της οργάνωσης και της λειτουργίας αυτών των υπηρεσιών είναι η δική τους θέληση, η δραστηριότητα και προσπάθεια για την απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων αλλά και η επίτευξη της προσωπικής τους ανάπτυξης.

Στόχος του είναι η διαμόρφωση, η υλοποίηση και η παρακολούθηση ενός πολυδιάστατου, συστηματικού και συνεκτικού πλαισίου αλληλοσυμπληρούμενων δράσεων, με επίκεντρο το εκπαιδευτικό έργο. Καταβάλλει ιδιαίτερη προσπάθεια ώστε ο προγραμματισμός και η οργάνωση των δράσεών του να έχουν στόχο την ανάπτυξη και να αποδίδουν αξιολογητικούς δείκτες ικανούς να οδηγούν σε μια διαχείριση ολικής ποιότητας.

Το Σωματείο βελτιώνει συνεχώς τις υπηρεσίες που παρέχει και τις προσαρμόζει

στις ιδιαίτερες ανάγκες και απαιτήσεις των ανθρώπων που εξυπηρετεί. Η πολιτική παροχής υπηρεσιών του οργανισμού καθορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο και βασίζεται στις εισηγήσεις διεπιστημονικής ομάδας με μέλη τόσο από τον διοικητικό όσο και από τον εκπαιδευτικό τομέα, με την επιστημονική ευθύνη της Διευθύντριας Εκπαίδευσης.

## 4.3 ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ 2004



Το Σεπτέμβριο του 2004 αθλητές από όλο τον κόσμο θα συναντηθούν στην Αθήνα για να πρωταγωνιστήσουν σε ένα κορυφαίο αθλητικό γεγονός, τους Παραολυμπιακούς Αγώνες του 2004.

Αναδεικνύοντας τον αθλητή και όχι την αναπηρία, οι Παραολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας, θα προσφέρουν στους θεατές την μοναδική ευκαιρία να βιώσουν από κοντά την επιδίωξη των αθλητών για μια εξαιρετική επίδοση. Η δύναμη και η ικανότητα των Παραολυμπιακών αθλητών και το υψηλότατο επίπεδο συναγωνισμού τους, θα εμπνεύσει την ανθρωπότητα να ζήσει τη μοναδική αυτή γιορτή συμμετέχοντας στη διοργάνωση που αναδεικνύει το μέγεθος του ανθρώπινου μεγαλείου.



Οι Παραολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας θα πλαισιώσουν την κορυφαία αυτή αθλητική διοργάνωση με την ιστορία, τον πολιτισμό, και το φυσικό περιβάλλον της Ελλάδας, αφήνοντας μια πολύτιμη κληρονομιά ([www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).



Φωτογραφία 4.4.1: Αθλητής με Ειδικές Ανάγκες ([www. Athens2004.gr](http://www.Athens2004.gr)).





Φωτογραφίες 4.4.2 και 4.4.3: Αθλητές με Ειδικές Ανάγκες ([www. Athens2004.gr](http://www.Athens2004.gr)).



Φωτογραφία 4.4.4: Αθλητές με Ειδικές Ανάγκες ([www. Athens2004.gr](http://www.Athens2004.gr)).

**ΟΙ ΠΑΡΑΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΘΗΝΑ 2004: ΙΣΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ.**

Η ΑΘΗΝΑ 2004 συνεργάζεται στενά με την Πολιτεία ώστε να μετατρέψει την Αθήνα σε μια πόλη περισσότερο φιλική και προσβάσιμη για τους ανθρώπους με αναπηρία.

Σύμφωνα με Ελληνικές και Ευρωπαϊκές στατιστικές, οι άνθρωποι με αναπηρία αποτελούν το 10% του συνολικού Ελληνικού πληθυσμού. Οι άνθρωποι οι οποίοι αντιμετωπίζουν κάποιο είδος περιορισμού κίνησης (ηλικιωμένοι, έγκυες γυναίκες κλπ) ανέρχονται στο 50% του συνολικού Ελληνικού πληθυσμού.



Είναι φανερό ότι οι υποδομές με προσβασιμότητα, οι οποίες θα δημιουργηθούν για τους Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες, θα είναι η καλύτερη δυνατή "κληρονομιά" για την ανεξάρτητη, απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία των ανθρώπων με αναπηρία. Επιπλέον, θα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της Αθήνας.

Εκτός από την διοργάνωση των Παραολυμπιακών Αγώνων, η ΑΘΗΝΑ 2004 συνεργάζεται στενά με τα σχετικά Ελληνικά Υπουργεία και φορείς και έχει καθορίσει μια σειρά από προδιαγραφές, ώστε οι Ολυμπιακές και Παραολυμπιακές εγκαταστάσεις να είναι προσβάσιμες σε ανθρώπους με αναπηρία. Επιπλέον, όλες οι επεμβάσεις και τροποποιήσεις οι οποίες θα γίνουν θα παραμείνουν και μετά το τέλος των Αγώνων, αφήνοντας μια πολύτιμη κληρονομιά για το σύνολο των πολιτών και επισκεπτών ([www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).



Φωτογραφία 4.4.5: Αθλητές με Ειδικές Ανάγκες (www. Athens2004.gr).



Φωτογραφία 4.4.6: Αθλητές με Ειδικές Ανάγκες σε συγκινητικές στιγμές (www. Athens2004.gr).

### ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι μια μοναδική ευκαιρία ώστε η Αθήνα και όλες οι Ολυμπιακές πόλεις στην Ελλάδα να καταστούν φιλικές για ανθρώπους με



αναπηρία.

Η Επιτροπή Προσβασιμότητας ιδρύθηκε τον Μάιο του 2000 με στόχο:

- να προσφέρει αποτελεσματικό συντονισμό στους εμπλεκόμενους φορείς
- να έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα
- να επισημαίνει θέματα σχετικά με την προσβασιμότητα

στις Εγκαταστάσεις

και στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και στις Ολυμπιακές πόλεις (οι οποίες θα φιλοξενήσουν το τουρνουά ποδοσφαίρου)

Η Επιτροπή αποτελείται από ειδικευμένα στελέχη των εμπλεκόμενων Υπουργείων και Φορέων (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, Υπουργείο Υγείας, Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Ελληνική Παραολυμπιακή Επιτροπή και άλλα). Επίσης, λειτουργεί ως τεχνικός σύμβουλος της Ομάδας Διοίκησης Έργου για τους Αγώνες του 2004 ([www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr)).

### ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ-ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Γενική Διεύθυνση Ολυμπιακών Έργων και η Διεύθυνση Υποδομών και Εγκαταστάσεων της ΑΘΗΝΑ 2004 είναι υπεύθυνες για την προσβασιμότητα των αγωνιστικών και μη αγωνιστικών εγκαταστάσεων, όπως και για τις Παραολυμπιακές προσαρμογές στις Εγκαταστάσεις.

Το σχέδιο προβλέπει ρυθμίσεις για :

- την απρόσκοπτη κυκλοφορία χρηστών αμαξιδίων, για τους οποίους πρέπει να υπάρχει μέριμνα για χώρους διαφορετικών διαστάσεων την απρόσκοπτη κυκλοφορία χρηστών αμαξιδίων, για τους οποίους πρέπει να υπάρχει μέριμνα για χώρους διαφορετικών διαστάσεων
- ανθρώπους με αισθητηριακή αναπηρία

Οι Δημόσιες Αρχές οι οποίες είναι υπεύθυνες για την κατασκευή των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Έργων θα εφαρμόσουν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την προσβασιμότητα.



Η ΑΘΗΝΑ 2004 εξετάζει όλα τα σχέδια τα οποία αφορούν τις νέες εγκαταστάσεις ή την ανακαίνιση των ήδη υπαρχόντων. Προτάσεις για λύσεις και μετατροπές οι οποίες θα αποβλέπουν στην βελτίωση της προσβασιμότητας, θα γίνονται στις Αρχές. Αυτή η διεργασία θα συνεχιστεί

και κατά την διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου.

#### ΤΟ ΠΑΡΑΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ

Το Παραολυμπιακό Χωριό θα εγκατασταθεί σε ένα διακεκριμένο τμήμα του Συγκροτήματος του Ολυμπιακού Χωριού, το οποίο έχει χωροθετηθεί στην περιοχή Λεκάνες του Δήμου Αχαρνών και σε απόσταση 11 χιλιομέτρων από το Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθήνας (ΟΑΚΑ). Οι απαιτήσεις για το Παραολυμπιακό Χωριό θα ενσωματωθούν γενικά στις προδιαγραφές του Ολυμπιακού Χωριού.

Το Παραολυμπιακό Χωριό θα προσφέρει κατάλυμα σε 4.000 αθλητές, και 2.000 αξιωματούχους των ομάδων. Αναμένεται ότι τουλάχιστον 2.000 από αυτούς θα είναι χρήστες αμαξιδίων. Επίσης, 1.000 τεχνικοί αξιωματούχοι θα διαμένουν σε ένα διακεκριμένο τμήμα του Παραολυμπιακού Χωριού, το οποίο θα διαχωρίζεται σαφώς από αυτό στο οποίο θα διαμείνουν οι αθλητές και αξιωματούχοι των ομάδων.



εξασφαλίζεται με ανελκυστήρες, με εξαίρεση τα δώροφα κτίρια, όπου η πρόσβαση σε χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου θα εξασφαλίζεται μόνο στα ισόγεια διαμερίσματα.

Όλα τα διαμερίσματα θα έχουν κλιματισμό και θα διαθέτουν τρεις ή τέσσερις κρεβατοκάμαρες. Τα διαμερίσματα με τρεις κρεβατοκάμαρες θα χρησιμοποιούνται από έξι αθλητές, ενώ στα διαμερίσματα με τέσσερις κρεβατοκάμαρες θα διαμένουν οκτώ αθλητές. Κατά την διάρκεια των Παραολυμπιακών Αγώνων, ο αριθμός των αθλητών που θα διαμένει σε κάθε διαμέρισμα θα μειωθεί ώστε να εξασφαλιστούν καλύτερες συνθήκες διαμονής στους χρήστες αμαξιδίων οι οποίοι χρειάζονται περισσότερο χώρο. Τα διαμερίσματα για τους αθλητές με αμαξίδιο θα διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένα λουτρά.

Το Παραολυμπιακό Χωριό θα λειτουργήσει κατά την διάρκεια των Παραολυμπιακών Αγώνων, οι οποίοι θα διεξαχθούν τις δύο τελευταίες εβδομάδες του Σεπτεμβρίου του 2004. Με δεδομένο ότι το Ολυμπιακό Χωριό θα λειτουργήσει μετά τη λήξη των Παραολυμπιακών Αγώνων ως ένας πρότυπος οικισμός κοινωνικής κατοικίας, οι προδιαγραφές οι οποίες θα εφαρμοστούν για την εξασφάλιση προσβασιμότητας των αθλητών με αναπηρία, θα εξυπηρετήσουν και τις ανάγκες ηλικιωμένων ατόμων με αναπηρία και άλλων μονίμων μελλοντικών κατοίκων οι οποίοι θα είναι δικαιούχοι του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας. Αυτό θα αποτελέσει τη σημαντική κληρονομιά των Αγώνων. (Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, [www.enet.gr/online/online\\_p1\\_articles](http://www.enet.gr/online/online_p1_articles)).

#### 4.4 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΤΟΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ



Το 2003 ήταν το Ευρωπαϊκό Έτος των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Το έτος αυτό προώθησε την εφαρμογή των ίσων δικαιωμάτων για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Σε όλη την Ευρώπη δόθηκε έμφαση στους πολλούς τομείς της ευρωπαϊκής κοινωνίας όπου εξακολουθούν να υπάρχουν φραγμοί και διακρίσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες που είναι ένας στους δέκα Ευρωπαίους.

Στόχοι του έτους ήταν:

- Να ευαισθητοποιήσει σε ό,τι αφορά το δικαίωμα προστασίας των ατόμων με ειδικές ανάγκες από τις διακρίσεις και την πλήρη και ισότιμη εφαρμογή των δικαιωμάτων τους
- Να ενθαρρύνει τον προβληματισμό και τη συζήτηση σχετικά με τα αναγκαία μέτρα για την προώθηση των ίσων ευκαιριών των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην Ευρώπη
- Να προωθήσει την ανταλλαγή εμπειριών καλής πρακτικής και αποτελεσματικών στρατηγικών με βάση το τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο
- Να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών, και συγκεκριμένα μεταξύ κυβερνήσεων, κοινωνικών εταίρων, μη κυβερνητικών οργανισμών, κοινωνικών υπηρεσιών, ιδιωτικού τομέα, κοινοτήτων, ομάδων εθελοντισμού, ατόμων με ειδικές ανάγκες και των οικογενειών τους
- Να βελτιώσει την επικοινωνία σε θέματα ατόμων με ειδικές ανάγκες και να προωθήσει μια θετική εικόνα για τα άτομα αυτά
- Να ευαισθητοποιήσει ως προς την ετερογένεια των ατόμων με ειδικές ανάγκες και τα διάφορα είδη ειδικών αναγκών
- Να ευαισθητοποιήσει σε σχέση με τις πολλαπλές διακρίσεις που αντιμετωπίζουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες
- Να δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην ευαισθητοποίηση για τα ίσα δικαιώματα στην εκπαίδευση των παιδιών και των νέων ατόμων με ειδικές ανάγκες, έτσι ώστε να ενθαρρύνεται και να υποστηρίζεται η πλήρης ένταξή τους στην κοινωνία, καθώς



και να προωθήσει την ανάπτυξη της συνεργασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ όσων συμμετέχουν ως επαγγελματίες στην εκπαίδευση των παιδιών και των νέων ατόμων με ειδικές ανάγκες, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες ενσωμάτωσης των μαθητών και των φοιτητών με ειδικές ανάγκες σε ειδικά ή μη ιδρύματα και σε εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα ανταλλαγών ([www.eypd2003.org](http://www.eypd2003.org)).

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 4<sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

Εταιρεία για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες ([www.eapd.com](http://www.eapd.com))

Η Ελληνική Εταιρεία Προστασίας και Αποκαταστάσεως Αναπήρων Παιδών –  
ΕΛΕΠΑΠ ([www.elepar.gr](http://www.elepar.gr))

Ευρωπαϊκή Ένωση ([www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int))

Ευρωπαϊκό Έτος για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες ([www.eypd2003.org](http://www.eypd2003.org))

Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ ([www.enet.gr/online/online\\_p1\\_articles](http://www.enet.gr/online/online_p1_articles))

Ολυμπιακοί Αγώνες 2004 ([www.athens2004.gr](http://www.athens2004.gr))

Σωματείο «ΕΡΜΗΣ» ([www.ermis.gr](http://www.ermis.gr))

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (2000),  
*Απολογισμός και Προγραμματισμός από τη συνεργασία του ΥΠΕΧΩΔΕ με άλλα  
Υπουργεία και Δημόσιους Οργανισμούς* ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, *Σχεδιασμός για  
Όλους* ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> : ΒΟΛΟΣ, Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΜΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΟΛΗ

### 5.1 ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο Βόλος, μία από τις Ολυμπιακές πόλεις για το 2004, ανήκει διοικητικά στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και είναι έδρα του Νομού Μαγνησίας. Το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου περιλαμβάνει το Δήμο Βόλου, το Δήμο Νέας Ιωνίας, το Δήμο Ιωλκού και μικρότερες περιαστικές κοινότητες. Ο Βόλος είναι η 5<sup>η</sup> μεγαλύτερη ελληνική πόλη.

Γεωγραφικά, η πόλη ανήκει στην Κεντρική Ελλάδα και είναι η μόνη μεγάλη πόλη της που βρέχεται από θάλασσα, από τη μεριά του *Παγασητικού Κόλπου*. Η πρόσβαση στο Βόλο επιτυγχάνεται:

α) *Οδικώς*. Η ΠΑΘΕ περνάει 15 km δυτικά της πόλης. Συνολικά, ο Βόλος απέχει περίπου 326 km (4 ώρες) από Αθήνα και 215 km (2,5 ώρες) από Θεσσαλονίκη.

β) *Σιδηροδρομικώς*. Απέχει περίπου 5 ώρες από την Αθήνα (με ταχεία intercity) και η σύνδεση γίνεται μέσω Λαρίσης.

γ) *Αεροπορικώς*. Για την αεροπορική σύνδεση της πόλης με το εξωτερικό χρησιμοποιούνται τα δύο αεροδρόμια της περιοχής. Πρόκειται για το πολιτικό αεροδρόμιο της Σκιάθου και το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου.

δ) *Δια Θαλάσσης*. Το λιμάνι συνδέει την πόλη με τα άλλα σημαντικά λιμάνια της χώρας, κυρίως για εμπορικούς σκοπούς.

Η πολεοδομική συγκρότηση του Βόλου χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία του *ιπποδάμειου συστήματος* και την έλλειψη μεγάλων οδικών αξόνων σε όλο τον αστικό ιστό. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό και με την έλλειψη περιφερειακής οδού, συντελεί στη δημιουργία άσχημων κυκλοφοριακών συνθηκών στο κέντρο της πόλης. Ωστόσο, ο χρόνος μετάβασης ανάμεσα στα μέρη της πόλης είναι μικρός, μιας και το 75% των μετακινήσεων από το σπίτι στο χώρο εργασίας διαρκούν λιγότερο από 20 λεπτά.

Η πόλη προσφέρεται γενικά για περπάτημα, λόγω των μικρών αποστάσεων. Ωστόσο, μόλις τα τελευταία χρόνια, ο δήμος προχώρησε στην πεζοδρόμηση των πιο πολυσύχναστων διαδρομών και αυτό μόνο για το κέντρο της πόλης. Αισθητή είναι και η έλλειψη δικτύου ποδηλατοδρόμων και αυτό γιατί η χρήση του ποδηλάτου, ως μέσου μεταφοράς, είναι παραδοσιακά διαδεδομένη μεταξύ των κατοίκων. Οι συγκοινωνιακές μελέτες που είχαν γίνει παλιότερα για την πόλη δείχνουν ότι το 5% των μετακινήσεων από το σπίτι προς το χώρο εργασίας γίνεται με ποδήλατο. Εξάλλου ο Βόλος παραμένει

η πόλη με τα περισσότερα ποδήλατα στην Ελλάδα και αποτελεί μέλος του δικτύου των ευρωπαϊκών πόλεων με ποδήλατα.

#### *ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ*

Στην περιοχή σύμφωνα με τα στοιχεία από την υπηρεσία Πρόνοιας (2003) αλλά και τα στοιχεία που ο ΔΟΥΚ έχει στην διάθεση του από τα αρχεία που τηρεί στη διάρκεια της λειτουργίας του, ο πληθυσμός των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ανέρχεται στα 1869 άτομα (αν και ο αριθμός αυτός αποτελεί επίσημο στοιχείο, θα πρέπει να ειπωθεί ότι πιθανώς υπάρχουν μη καταγεγραμμένα περιστατικά). Παρακάτω γίνεται ανάλυση στις διάφορες επιμέρους κατηγορίες των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες :

#### **1. άτομα με προβλήματα των αισθητηρίων οργάνων:**

- κωφά άτομα: 78
- τυφλά άτομα: 249

#### **2. άτομα με κινητικές αναπηρίες:**

- τετραπληγικοί, παραπληγικοί:89

#### **3. άτομα με νοητική υστέρηση: 349**

#### **4. άτομα με ψυχικές παθήσεις: 57**

#### **5. άτομα με μεσογειακή αναιμία:136**

#### **6. άτομα με βαριά αναπηρία: 905** (καρδιοπάθειες, νεφροπάθειες, κλινήρη άτομα μη δυνάμενα να μετακινηθούν, κλπ).

#### **7. άτομα με εγκεφαλική παράλυση:6**

#### *ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΔΙΑΒΙΩΣΗ*

Όσον αφορά σε στοιχεία σε σχέση με τη δυνατότητα αυτόνομης διαβίωσης του προαναφερθέντος πληθυσμού, δεν υπάρχει συγκεκριμένη καταγραφή και είναι ιδιαίτερος δύσκολο να συλλεχθούν τα αντίστοιχα στοιχεία. Από στοιχεία του ΔΟΥΚ, τα οποία όπως εμπίπτουν περισσότερο στο πλαίσιο των προσωπικών γνωριμιών, προκύπτει ότι μόνο ένα ποσοστό 2-3% ζει σε κατάσταση αυτόνομης διαβίωσης.

Οι λόγοι για το μικρό αυτό ποσοστό είναι πολυπαραγοντικοί και επικεντρώνονται στους κάτωθι:

1. περιορισμένη σωματική ή νοητική ικανότητα
2. οικονομική εξάρτηση από φροντίζοντες
3. ανεργία

4. ηλικία
5. προσωπική ανεπάρκεια (συναισθηματική εξάρτηση από γονείς, ανασφάλειες, φόβοι, κλπ.)
6. δυσκολία του οικογενειακού συστήματος να ενισχύσει την αίσθηση της αυτονομίας και της ανεξαρτητοποίησης σε ένα Άτομο με Ειδικές Ανάγκες
7. οικογένειες οικονομικά πιεσμένες, οι οποίες συντηρούνται από τα επιδόματα του Ατόμου με Ειδικές Ανάγκες μέλους τους

Τα έργα που γίνονται στην πόλη του Βόλου κατά την τελευταία τριετία είναι πολλά, κυρίως στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων. Κάποια από αυτά είναι το Πανθεσσαλικό Στάδιο, το οποίο θα φιλοξενήσει αγώνες ποδοσφαίρου κατά την περίοδο των Ολυμπιακών, η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου και η πεζοδρόμηση οδών της πόλης. Τα έργα αυτά περιλαμβάνουν παρεμβάσεις για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, όπως ράμπες, σκάφες, οδηγοί όδευσης τυφλών κλπ.

#### *ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΗΜΕΡΕΥΣΗΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ*



Φωτογραφία 5.2.16: Χώρος άθλησης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.17: Χώρος Φυσικοθεραπείας (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.18: Όργανα άθλησης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.19: Όργανο άθλησης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.20: Χώρος συνεστίασης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).

## 5.2 ΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η πόλη του Βόλου, όπως είπαμε και παραπάνω, χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη με υποδάμειο σύστημα, με παράλληλους και κάθετους δρόμους, που καταλήγουν στην παραλία. Στον ιστό της πόλης δεν υπάρχουν πολλές πλατείες, αλλά τελευταία με την πεζοδρόμηση πολλών δρόμων στο κέντρο, δημιουργήθηκαν χώροι όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες μπορούν να κινηθούν.

### ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

Σε ότι αφορά τα πεζοδρόμια, μόνο κατά τα τελευταία χρόνια γίνονται κάποιες προσπάθειες για να γίνουν κατάλληλα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, με την τοποθέτηση ραμπών και σκαφών, όπως και με την διαπλάτυνση σε κάποια σημεία της πόλης. Και πάλι όμως η κατάσταση είναι επικεικώς απαράδεκτη, όχι μόνο για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, αλλά και για τους υπόλοιπους πολίτες. Έτσι, στις περισσότερες περιπτώσεις το πεζοδρόμιο δεν έχει αρκετό πλάτος, ενώ και στις περιπτώσεις που το πλάτος του είναι ικανό, τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν επιτρέπουν την ομαλή διακίνηση. Επιπλέον, σε πολλά πεζοδρόμια, οι κακοτεχνίες και οι λακκούβες ή τα σπασμένα πλακάκια δημιουργούν πρόβλημα.

Λίγες είναι οι περιπτώσεις επίσης όπου υπάρχει ράμπα σε ένα πεζοδρόμιο και αντίστοιχη ράμπα ή σκάφη υπάρχει και στο απέναντι πεζοδρόμιο, αφού κανένας δε σκέφτηκε πως το άτομο θα θελήσει να περάσει και απέναντι και όχι μόνο να ανέβει ή να κατέβει από ένα πεζοδρόμιο.

Παρακάτω βλέπουμε κάποιες φωτογραφίες που τραβήχτηκαν στην πόλη του Βόλου κατά τα έτη 2003 και 2004 και δείχνουν την κατάσταση σε ότι αφορά τα πεζοδρόμια. Στις φωτογραφίες φαίνονται κάποιες ράμπες και σκάφες που έχουν τοποθετηθεί, όπως επίσης και οι παραβάσεις, κυρίως των ασυνείδητων οδηγών, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις αγνοούν την ύπαρξη της ράμπας και παρκάρουν τα αυτοκίνητά τους.





Φωτογραφία 5.2.1: Πεζοδρόμιο στο κέντρο της πόλης (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.2: Σκάφη και ράμπα έξω από το κτίριο του ΟΑΕΔ (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.3: Σκάφη σε πεζοδρόμιο  
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.4: Σκάφη σε πεζοδρόμιο και το παρκαρισμένο μηχανάκι που εμποδίζει την πρόσβαση (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.5: Σκάφη σε πεζοδρόμιο (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.6: Σκάφη σε πεζοδρόμιο και το παρκαρισμένο αυτοκίνητο που εμποδίζει την πρόσβαση (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.7: Σκάφη σε πεζοδρόμιο (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.8: Σκάφη σε πεζοδρόμιο έξω από κέντρο για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και Ηλικιωμένους (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).

### ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ

Τα δημόσια και κοινόχρηστα κτίρια της πόλης του Βόλου, όπως το Δημαρχείο, η Νομαρχία κ.α, τα τελευταία χρόνια φρόντισαν να ενισχυθούν με τις κατάλληλες υποδομές ώστε να είναι προσβάσιμα από τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Επίσης, ο Δήμος έχει φροντίσει να δημιουργήσει χώρους για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, όπως το Κέντρο Δημέρευσης ΔΟΥΚ για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες μπορούν να κάνουν φυσικοθεραπείες, να συνευρεθούν με άλλους πολίτες, να παίζουν και να αναπτύξουν κοινωνικές σχέσεις.

Παρακάτω φαίνονται φωτογραφίες των κοινόχρηστων κτιρίων της πόλης του Βόλου, οι οποίες τραβήχτηκαν κατά το τελευταίο έτος.



Φωτογραφία 5.2.9: Ράμπα στο Δημαρχείο του Βόλου (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



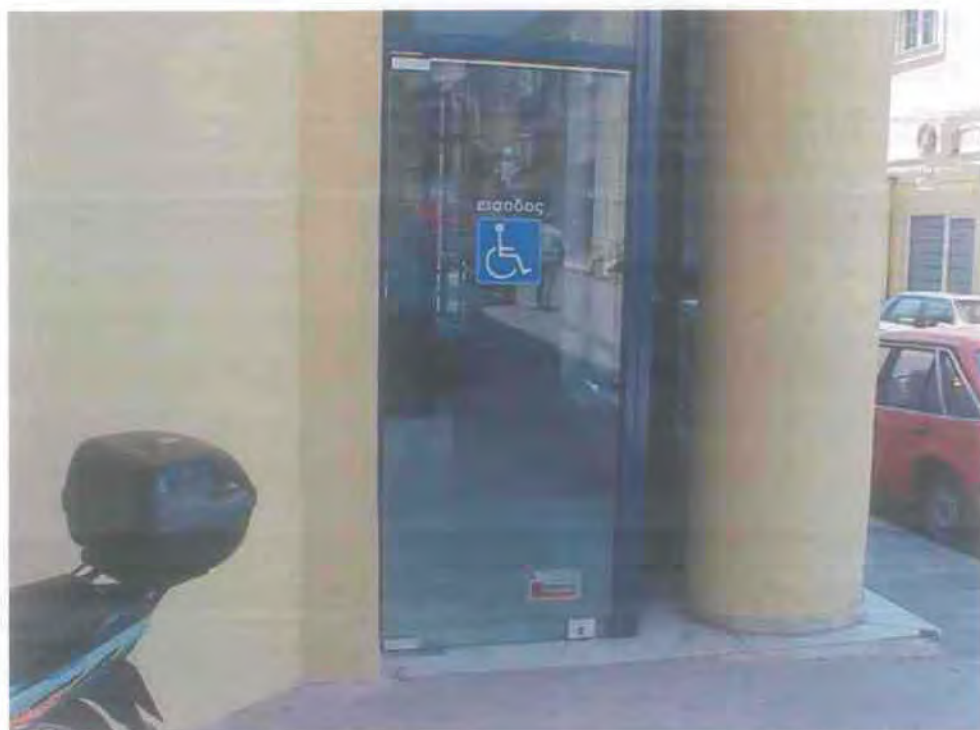
Φωτογραφία 5.2.10: Ράμπα στην είσοδο του Δημαρχείου (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



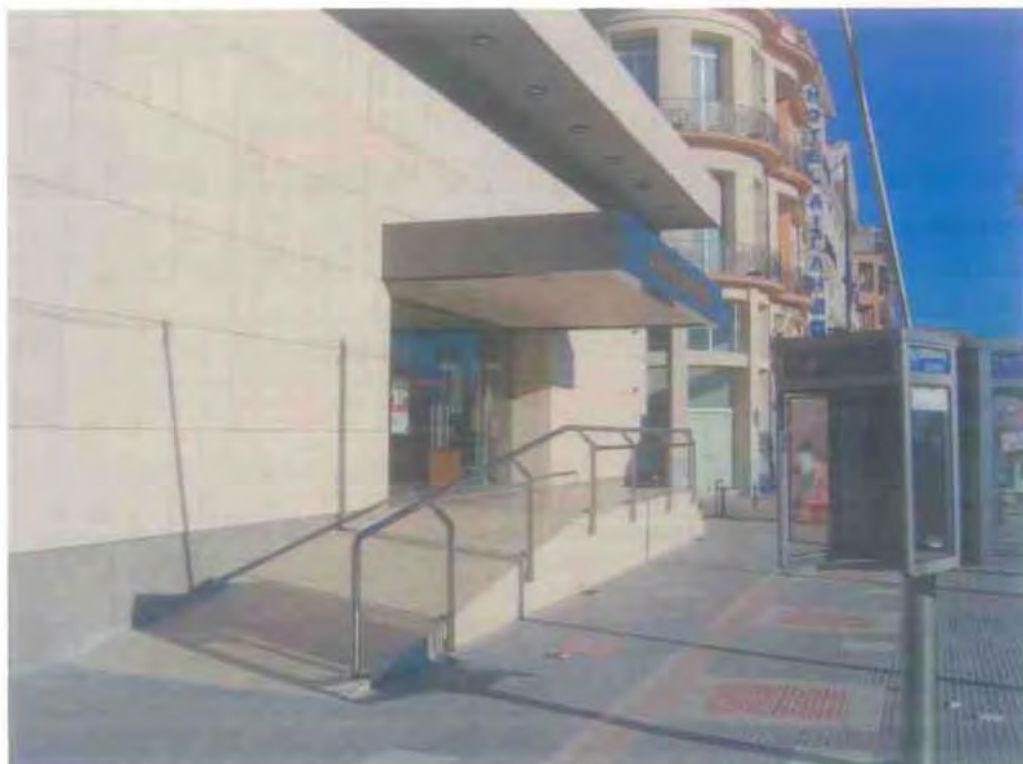
Φωτογραφία 5.2.11: Προσβάσιμος ο Μητροπολιτικός Ναός του Αγίου Νικολάου (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.12: Το κτίριο της ΔΕΗ (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.13: Το κτίριο των ΕΛΤΑ είναι προσβάσιμο (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.14: Προσβάσιμη τράπεζα (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.2.15: Το κτίριο Σπίερ (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



### 5.3 ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Σε ότι αφορά την κατοικία στην πόλη του Βόλου, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι πολλά. Έτσι, στην περίπτωση των πολυκατοικιών, τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της πρόσβασης από το πεζοδρόμιο στην είσοδο, όταν δεν υπάρχει ειδική ράμπα. Στην είσοδο της πολυκατοικίας πολλές φορές υπάρχουν σκάλες που οδηγούν στον ανελκυστήρα και τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες δεν μπορούν να τις ανέβουν. Έτσι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες προσπαθούν, με δική τους πρωτοβουλία και χρηματική επιβάρυνση, να τοποθετήσουν ειδικούς μηχανισμούς, όπως ράμπες και αναβατόρια.

Δεν είναι λίγες όμως οι περιπτώσεις που οι υπόλοιποι κάτοικοι της πολυκατοικίας προβάλλουν αντίσταση στην τοποθέτηση των μηχανισμών, για ανόητους λόγους, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη ότι μπορούν να είναι χρήσιμοι και για τους ίδιους. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση μιας κυρίας που δεν ήθελε να βλέπει το αμαξίδιο του αναπήρου και ζητούσε να διωχθεί από την πολυκατοικία!

Παρακάτω βλέπουμε φωτογραφίες από κατοικίες στην πόλη του Βόλου.



Φωτογραφία 5.3.1: Αναβατόριο σε σκάλα εισόδου (Πηγή: Ίδια επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.3.2: Ράμπα σε είσοδο πολυκατοικίας (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.3.3: Ράμπα σε είσοδο κατοικίας (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).

#### 5.4 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Οι αστικές συγκοινωνίες στην πόλη του Βόλου ήταν απαγορευτικές για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες μέχρι πριν από λίγα χρόνια. Μόλις πριν από 3 χρόνια, άρχισαν να κυκλοφορούν λεωφορεία ειδικά και για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, τα οποία όμως δύσκολα μπορούν να χρησιμοποιηθούν, καθώς δεν υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένες στάσεις και η κίνηση μέσα στην πόλη με το αμαξίδιο είναι δύσκολη.

Ο Δήμος έχει κάποια ειδικά λεωφορεία τα οποία μεταφέρουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες από και προς το σπίτι τους, για να πάνε στο κέντρο διημέρευσης ή σε άλλους προορισμούς.

Το μέσο που χρησιμοποιούν κατά κόρον τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι το ταξί, το κόστος του οποίου όμως κάνει τη χρήση του απαγορευτική.

Παρακάτω βλέπουμε φωτογραφίες από τα νέα αστικά λεωφορεία και τα ειδικά λεωφορεία του Δήμου.



Φωτογραφία 5.4.1: Αστικό λεωφορείο για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.4.2: Ράμπα σε αστικό λεωφορείο (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.4.3: Ειδικό αυτοκίνητο για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και ηλικιωμένους (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.4.4: Ειδικό λεωφορείάκι για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).

### 5.5 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ – ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Η πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στις επιχειρήσεις και τα εμπορικά καταστήματα είναι ιδιαίτερα δύσκολη, αφού λίγες είναι οι επιχειρήσεις που έχουν φροντίσει για την προσβασιμότητα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Με το πρόγραμμα «ΕΡΜΗΣ» για τις επιχειρήσεις αναμένεται βελτίωση της προσβασιμότητας στα εμπορικά καταστήματα.

Οι φωτογραφίες είναι από εμπορικά καταστήματα της πόλης του Βόλου.



Φωτογραφία 5.5.1: Ράμπα σε εμπορικό κατάστημα του Βόλου  
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.5.2: Ειδικά καροτσάκια σε πολυκατάστημα  
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.5.3: Κυλιόμενες σκάλες σε πολυκατάστημα  
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία).

## 5.6 ΕΙΔΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΙΧ

Κάποια Άτομα με Ειδικές Ανάγκες για την μετακίνηση τους στην πόλη χρησιμοποιούν ιδιωτικό αυτοκίνητο. Για τα αυτοκίνητα αυτά θα πρέπει να υπάρχουν ειδικοί χώροι στάθμευσης, ώστε να έχουν άμεση πρόσβαση στην κατοικία τους και σε χώρους με σκάφες, ράμπες κλπ.

Παρ' όλ' αυτά, βλέπουμε ότι αυτοί οι χώροι καταπατούνται από τους οδηγούς, με αποτέλεσμα τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες να μην μπορούν να παρκάρουν.

Παρακάτω βλέπουμε φωτογραφίες από ειδικούς χώρους στάθμευσης και παραβάσεις.



Φωτογραφία 5.6.1: Χώρος Στάθμευσης στο κτίριο του ΤΜΧΠΠΑ

(Πηγή: Ιδία επεξεργασία).





Φωτογραφία 5.6.2: Χώρος Στάθμευσης ΙΧ για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.6.3: Χώρος Στάθμευσης ΙΧ για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε πολυκατάστημα (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).



Φωτογραφία 5.6.4: Χώρος Στάθμευσης ΙΧ για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Τα σημεία στα οποία γίνανε οι παρεμβάσεις στην πόλη του Βόλου, παρατίθενται στο Παράρτημα, σύμφωνα με στοιχεία από την Πολεοδομία και τον Δημοτικό Οργανισμό Υγείας και Κοινωνικών Θεμάτων.

## 5.7 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Σε μία προσπάθεια να σφυγμομετρήσουμε τους κατοίκους του Βόλου και να μάθουμε τι πιστεύουν και τι γνωρίζουν για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, πραγματοποιήσαμε μία Έρευνα Πεδίου, τόσο σε απλούς πολίτες, όσο και σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Έτσι, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 100 συνεντεύξεις, με τη χρήση ερωτηματολογίου (αναλυτικά το ερωτηματολόγιο στο Παράρτημα) και με ανοικτή συζήτηση, σε κατοίκους του Βόλου και της Νέας Ιωνίας, από διάφορες περιοχές. Από αυτές, οι 90 έγιναν σε απλούς πολίτες και οι 10 σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Ο περιορισμένος αριθμός των συνεντεύξεων σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες οφείλεται στην άρνηση πολλών να μιλήσουν για το πρόβλημά τους, κάτι απολύτως φυσιολογικό, δεδομένης της κοινωνικής περιθωριοποίησης που υφίστανται.

### 5.7.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Αριθμός συνεντεύξεων:

- 90 σε απλούς πολίτες
- 10 σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες

Μόνιμη κατοικία ερωτηθέντων:

- Βόλος
- Νέα Ιωνία

Περιοχές:

- Άγιος Νικόλαος
- Μεταμόρφωση
- Άγιος Κωνσταντίνος
- Άγιοι Ανάργυροι
- Νέα Δημητριάδα
- Χιλιαδού
- Νεάπολη
- Ανάληψη
- Οξυγόνο
- Αγία Παρασκευή
- Άλλη Μεριά

Επάγγελμα ερωτηθέντων:

- Δημόσιος υπάλληλος
- Ιδιωτικός υπάλληλος
- Ελεύθερος επαγγελματίας
- Φοιτητής
- Οικιακά
- Συνταξιούχος
- Άνεργος

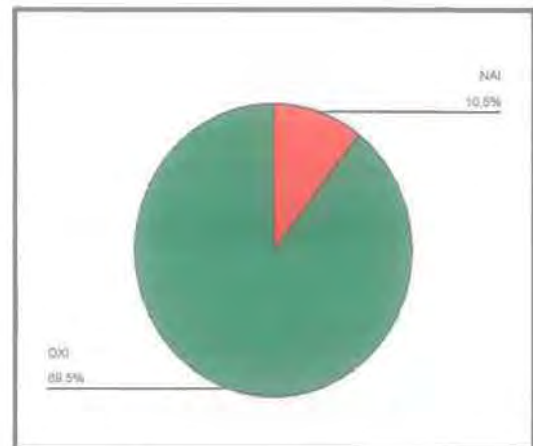
### 5.7.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Τα αποτελέσματα της έρευνας είναι ιδιαίτερα σημαντικά και μας δίνουν μια εικόνα για την αντίληψη των κατοίκων του Βόλου για την πόλη τους, όσον αφορά την ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Επίσης, από τις απαντήσεις μπορούμε να διαμορφώσουμε και τις προτάσεις για την πόλη του Βόλου, και κατά επέκταση για τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις.

Παρακάτω βλέπουμε κάποια διαγράμματα, που δείχνουν την εικόνα της πόλης, όπως την βλέπουν οι απλοί πολίτες του Βόλου.



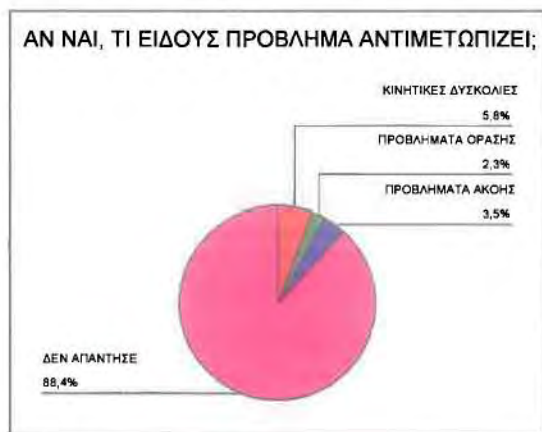
Διάγραμμα 1.



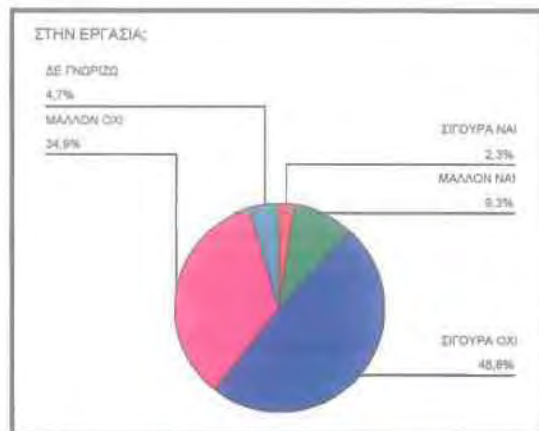
Διάγραμμα 2.

Καταρχάς ρωτήσαμε του πολίτες του Βόλου αν γνωρίζουν τα προβλήματα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1, ένα μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 80%, γνωρίζει καλά τα προβλήματα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.

Στην ερώτηση αν υπάρχει στην οικογένειά τους κάποιο Άτομο με Ειδικές Ανάγκες, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 2 παραπάνω, μόλις το 10% απάντησε θετικά, ενώ όταν υπάρχει, σε μεγαλύτερο ποσοστό αντιμετωπίζει κινητικά προβλήματα, σύμφωνα με το Διάγραμμα 3.

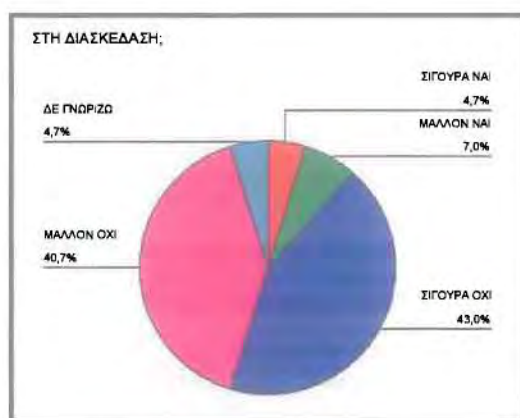


Διάγραμμα 3.

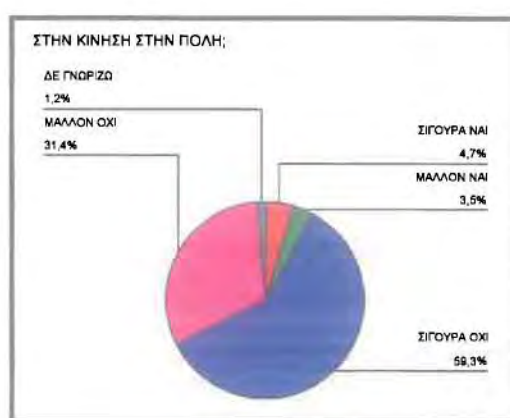


Διάγραμμα 4.

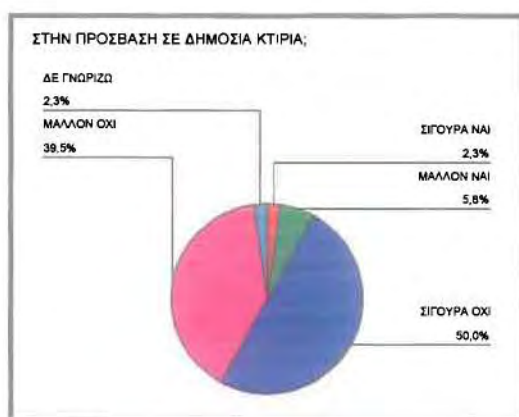
Στη συνέχεια ρωτήσαμε τους κατοίκους του Βόλου αν πιστεύουν ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες σε διάφορους τομείς της ανθρώπινης ζωής, όπως η εργασία, η διασκέδαση, η κίνηση στην πόλη, η κατοικία, η κοινωνικότητα κλπ. Οι απαντήσεις που λάβαμε είναι ως επί το πλείστον αρνητικές, δηλαδή οι περισσότεροι πιστεύουν ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες μειονεκτούν σε σχέση με τους υπόλοιπους πολίτες. Οι απαντήσεις φαίνονται καθαρότερα στα Διαγράμματα 4,5,6,7,8,9.



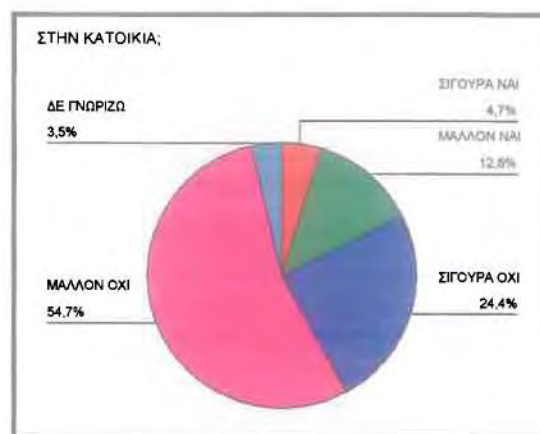
Διάγραμμα 5.



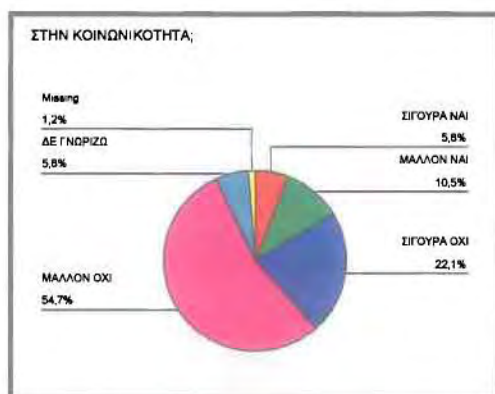
Διάγραμμα 6.



Διάγραμμα 7.

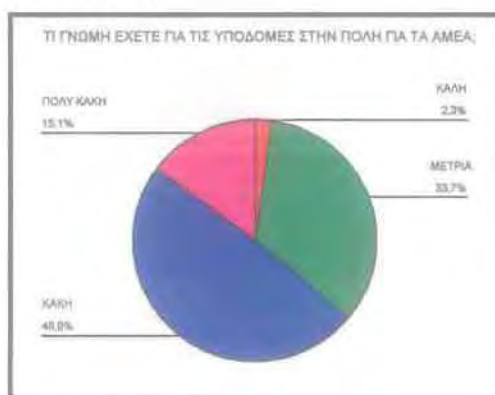


Διάγραμμα 8.

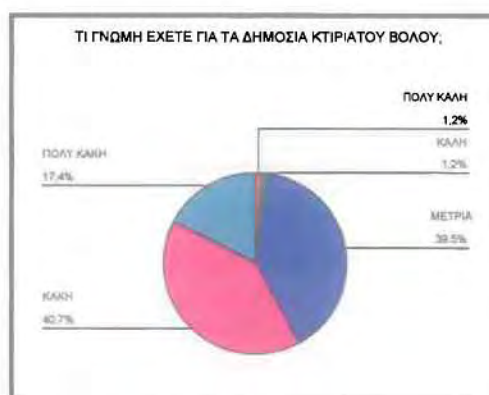


Διάγραμμα 9.

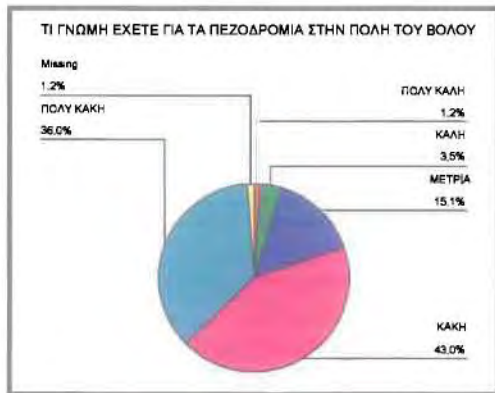
Ακολουθούν κάποια διαγράμματα που δείχνουν πως βλέπουν οι κάτοικοι του Βόλου τις υποδομές για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Έτσι, βλέπουμε τη γνώμη τους για τα πεζοδρόμια, τα δημόσια κτίρια, τους χώρους αναψυχής κλπ. Η γενικότερη γνώμη είναι μάλλον μέτρια προς κακή, ενώ δεν είναι λίγοι και αυτοί που θεωρούν τις υποδομές πολύ κακές.



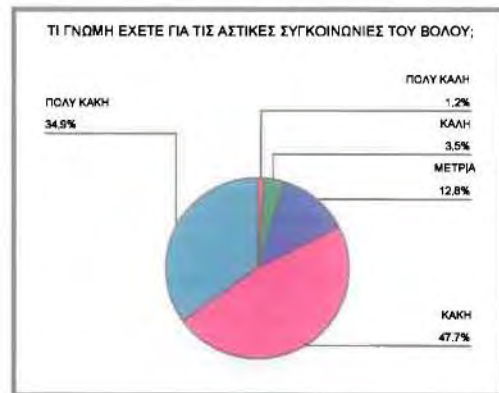
Διάγραμμα 10.



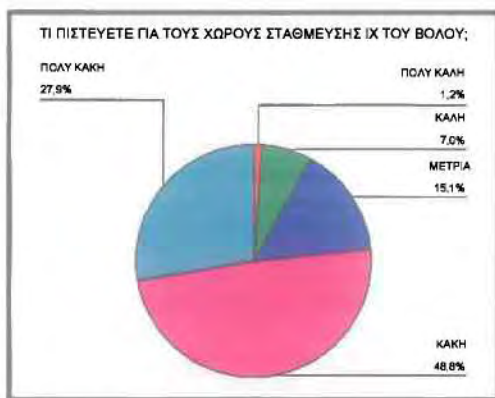
Διάγραμμα 11.



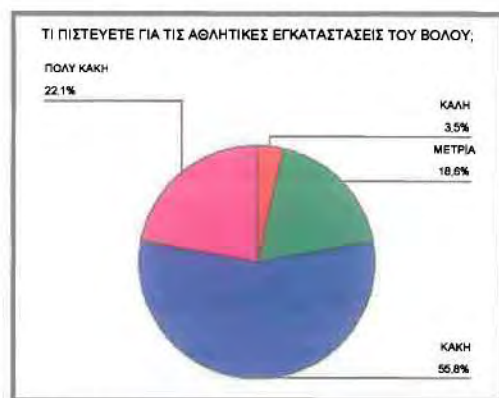
Διάγραμμα 12.



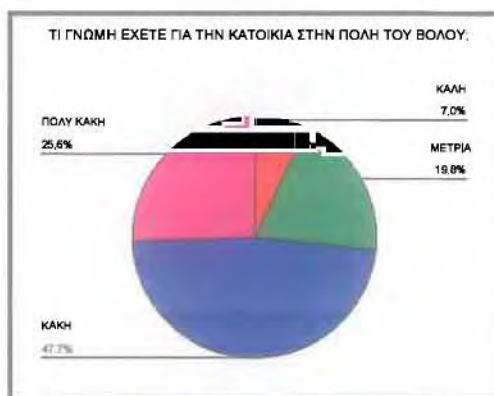
Διάγραμμα 13.



Διάγραμμα 14.



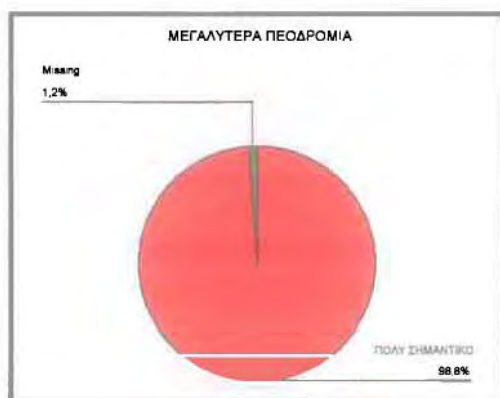
Διάγραμμα 15.



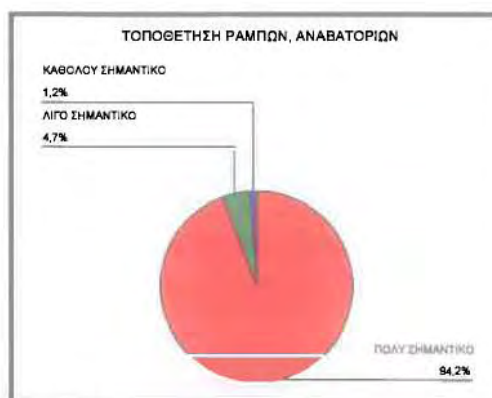
Διάγραμμα 16.

Στη συνέχεια ρωτήσαμε τι παρεμβάσεις θα πρέπει να γίνουν για να βελτιωθεί η ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στο Βόλο, για παράδειγμα μεγαλύτερα πεζοδρόμια, τοποθέτηση ραμπών, προσβάσιμα δημόσια κτίρια, καφέ, θέατρα,

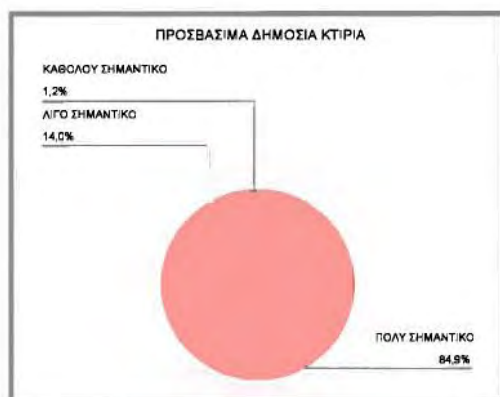
εστιατόρια κλπ. Οι περισσότεροι θεωρούν πολύ σημαντικές και απαραίτητες όλες τις παρεμβάσεις που προτείνουμε.



Διάγραμμα 17.



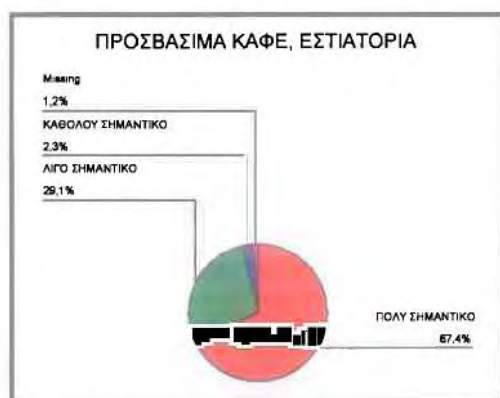
Διάγραμμα 18.



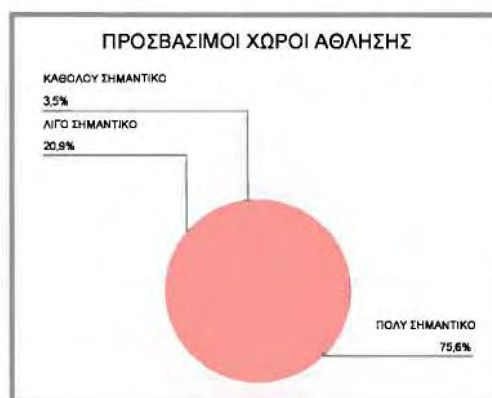
Διάγραμμα 19.



Διάγραμμα 20.



Διάγραμμα 21.

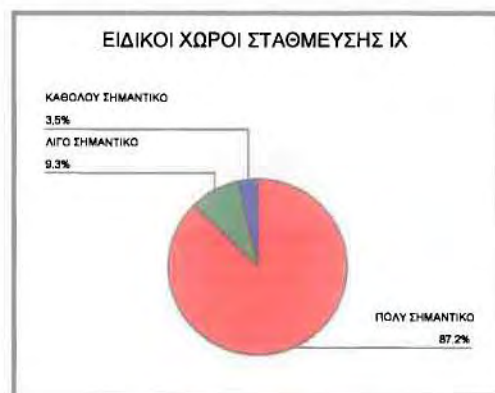


Διάγραμμα 22.

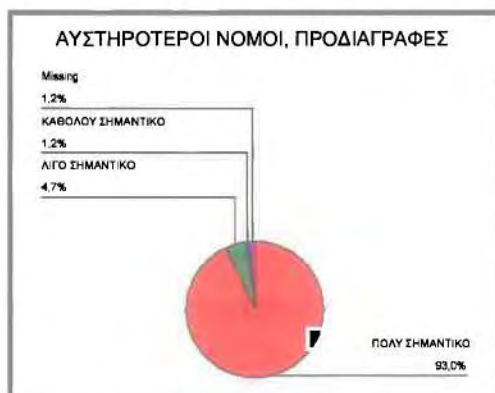




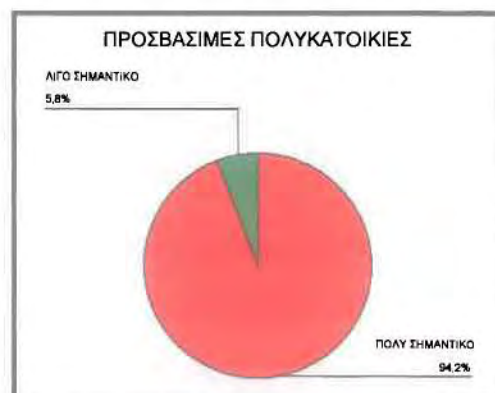
Διάγραμμα 23.



Διάγραμμα 24.

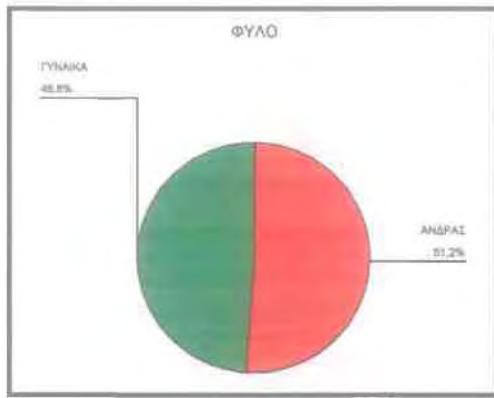


Διάγραμμα 25.

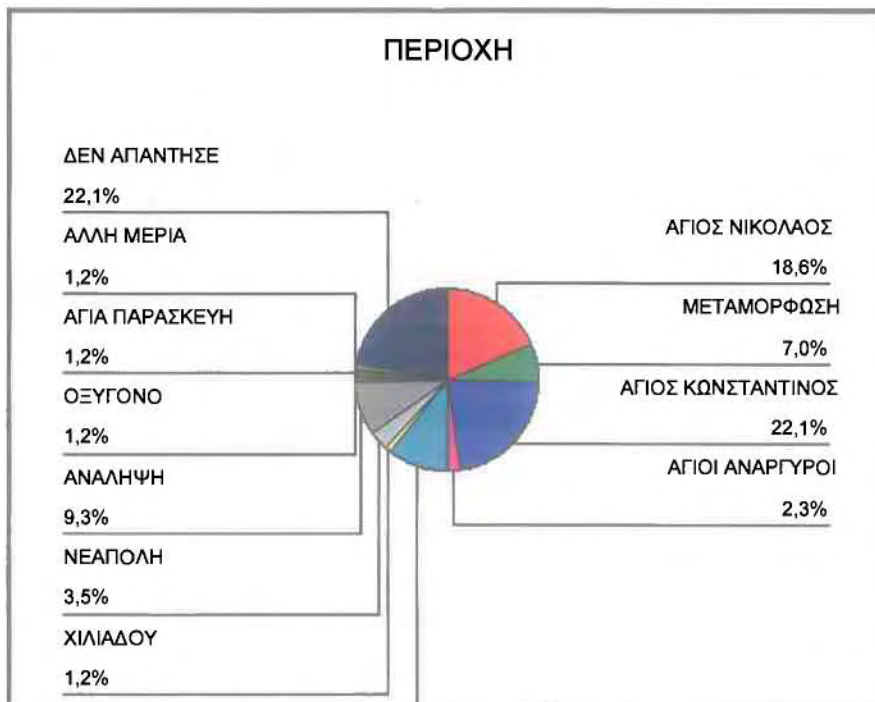


Διάγραμμα 26.

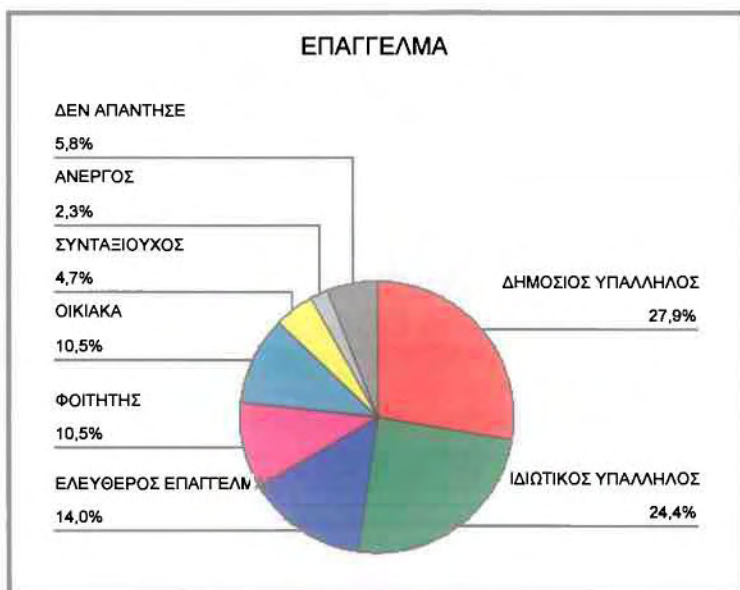
Παρακάτω βλέπουμε τα χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων, όπου το ποσοστό των ανδρών και των γυναικών είναι πολύ κοντά, καθώς και οι περιοχές όπου διαμένουν στο Βόλο. Τέλος βλέπουμε τις επαγγελματικές κατηγορίες των ατόμων που συμμετείχαν.



Διάγραμμα 27.



Διάγραμμα 28.



Διάγραμμα 29.

Ας περάσουμε τώρα στη γνώμη των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες για τη ζωή τους στην πόλη του Βόλου. Καταρχάς τους ρωτήσαμε πως χαρακτηρίζουν τη ζωή τους στην πόλη του Βόλου. Από τις απαντήσεις βλέπουμε ότι θεωρούν τη ζωή τους από μέτρια έως κακή.

Στη συνέχεια τους ρωτήσαμε αν πιστεύουν ότι έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους άλλους πολίτες σε διάφορους τομείς της ζωής, όπως η εργασία, η διασκέδαση, η κοινωνικότητα κλπ. Η απάντηση που επικρατεί είναι το όχι, σε μεγάλο ποσοστό.

Ακολουθεί η ερώτηση για τις υποδομές στην πόλη του Βόλου, όπου οι περισσότεροι απάντησαν πως είναι κακές.

Τέλος, ρωτήθηκαν για το τι πρέπει να γίνει για να βελτιωθεί η ζωή τους στην πόλη του Βόλου, όπως μεγαλύτερα πεζοδρόμια, ράμπες κλπ. Όλοι απάντησαν πως όσα προτείνουμε είναι ιδιαίτερα σημαντικά.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων, προέκυψαν πολλά και σημαντικά συμπεράσματα, για το πώς βλέπουν την πόλη του Βόλου τόσο τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, όσο και οι υπόλοιποι πολίτες.

Έτσι είδαμε πως:

- Από τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες που ερωτήθηκαν, τα πιο πολλά πιστεύουν πως η ζωή τους στην πόλη του Βόλου είναι από μέτρια έως κακή
- Το ίδιο μας είπαν και για την ποιότητα των αστικών υποδομών, με μεγαλύτερο πρόβλημα τα πεζοδρόμια και την κατοικία.
- Επίσης, στις προτάσεις μας, απάντησαν ότι θεωρούν πολύ σημαντικές όλες τις παρεμβάσεις που προτείνουμε.

Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό που μας τόνισαν ιδιαίτερα είναι τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα, τα οποία εμποδίζουν την κίνηση τους στην πόλη.

- Οι περισσότεροι Βολιώτες είναι ενημερωμένοι για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.
- Οι κάτοικοι του Βόλου πιστεύουν ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες δεν έχουν τις ίδια δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες στην καθημερινή ζωή. Ο τομέας που θεωρείται πιο δύσκολος είναι αυτός της κίνησης στην πόλη, όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αντιμετωπίζουν μεγάλο πρόβλημα.

- Σε ότι αφορά τις υποδομές στην πόλη του Βόλου, θεωρούνται μάλλον κακές, με μεγαλύτερο πρόβλημα στα πεζοδρόμια και τις αστικές συγκοινωνίες.

Πάντως είναι γεγονός ότι οι κάτοικοι του Βόλου ανταποκρίθηκαν στο ερωτηματολόγιο και έδειξαν αρκετή ευαισθησία στο θέμα, ιδιαίτερα οι νέοι.

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

Είδαμε παραπάνω τη νομοθεσία για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, σε ό,τι αφορά τον σχεδιασμό της πόλης, καθώς και τα επιμέρους στοιχεία μιας πόλης και τον τρόπο που αυτά πρέπει να σχεδιάζονται ώστε να μας εξυπηρετούν όλους. Εκτός όμως από τους Νόμους και τις Οδηγίες, ιδιαίτερη σημασία έχει να εξετάσουμε κατά πόσο τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες λαμβάνουν μέρος στα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού και μπορούν να συμμετάσχουν στην λήψη των αποφάσεων αξιολογώντας τα έργα και εκφράζοντας την άποψη τους.

Στο 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της εργασίας, όπου έγινε μία περιγραφή του νομοθετικού πλαισίου, είδαμε 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 προβλέπεται η συμμετοχή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην έγκριση ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ή μιας Πολεοδομικής Μελέτης. Βέβαια στο Νόμο 1337/83, στο Άρθρο 3 αναφέρεται ότι κατά τη φάση της έγκρισης ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και όταν η διαδικασία κινείται από το Δήμο ή την Κοινότητα ή από περισσότερους Δήμους ή Κοινότητες από κοινού, πρέπει να επιδιώκεται η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων πολιτών στη σύνταξη του γενικού πολεοδομικού σχεδίου με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως ανοικτές συγκεντρώσεις ή ενημέρωση με τον τύπο.

Το ίδιο επίσης συνέβη και με την Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς, η οποία θεσμοθετήθηκε με το Άρθρο 30 του νόμου 1337/83 και είχε ως σκοπό τη δημιουργία ενός οργάνου για τον έλεγχο των πολεοδομικών σχεδίων από τους πολίτες. Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι μία ομάδα πολιτών που θα μπορούσε να συμμετάσχει στην Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς και να εκφράζει τις απόψεις της μέσω αυτής. Ενώ όμως αρχικά ξεκίνησε ως ένα μεγαλόπνοο σχέδιο για τη συμμετοχή των πολιτών στην έγκριση και την αναθεώρηση των πολεοδομικών σχεδίων, μελετών και επεκτάσεων, στη συνέχεια παραγκωνίστηκε και τελικά δε λειτούργησε όπως θα έπρεπε.

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σίγουρα είναι μία ξεχωριστή ομάδα πολιτών, όπως και κάποιες άλλες ομάδες (τοξικομανείς, μονογονεϊκες οικογένειες κλπ), που έχει κάθε δικαίωμα να κρίνει και να αξιολογήσει τις αλλαγές που προτείνονται σε μία πόλη. Μάλιστα οι φορείς των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, όπως Σύλλογοι, Ενώσεις κλπ, σαν

αυτούς που έχουν αναφερθεί παραπάνω, έχουν την δυνατότητα να εκφράσουν το σύνολο των ανθρώπων που αντιπροσωπεύουν και να τους εκπροσωπήσουν σε τέτοιου είδους συγκεντρώσεις.

Παρόλαυτα, από συζήτηση με φορείς Σχεδιασμού, όπως η Πολεοδομία και το Τεχνικό Επιμελητήριο, διαπιστώθηκε ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες λαμβάνονται υπόψη μόνο κατά τα τελευταία χρόνια στο σχεδιασμό, και μόνο επειδή θα πρέπει να πληρούνται οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Κατά τα άλλα, από την πλευρά των ιθυνόντων, δε υπάρχει καμία ευαισθητοποίηση πάνω στο θέμα και στις περισσότερες περιπτώσεις γνωρίζουν τις αδυναμίες και υποστηρίζουν ότι : «δυστυχώς έτσι είναι τα πράγματα στην Ελλάδα», απάντηση η οποία σε καμία περίπτωση δεν είναι ικανοποιητική.

Επίσης, οι υπεύθυνοι της Πολεοδομίας, σε ερώτηση αν λαμβάνονται υπόψη τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στο σχεδιασμό και αν συμμετέχουν οι φορείς τους στα διάφορα επίπεδα και φάσεις των πολεοδομικών σχεδίων, αναφέρουν ότι θα έπρεπε αλλά κάτι τέτοιο δε γίνεται, χωρίς πάλι να γνωρίζουν την απάντηση στο γιατί. Πάντως σε κάθε περίπτωση, οι περισσότεροι ανατρέχουν σε κάποιες σημειακές παρεμβάσεις, τις οποίες ο καθένας μας μπορεί να δει ότι έχουν γίνει στις ελληνικές πόλεις, όπως ράμπες, ανελκυστήρες κλπ, υποστηρίζοντας ότι αυτή είναι η πολιτική για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Από την άλλη πλευρά, το Τεχνικό Επιμελητήριο, το οποίο θεωρητικά θα έπρεπε να δημιουργεί ομάδες εργασίας με στόχο την βελτίωση του σχεδιασμού για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, αναφέρει απλά κάποια σεμινάρια που γίνανε για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στο παρελθόν, στα οποία συμμετείχε, αλλά ούτε λόγος για ουσιαστική συμβολή στο σχεδιασμό.

Διαπιστώνουμε λοιπόν, ότι ουσιαστικά δεν υπάρχει σήμερα σημαντική διαφορά από το παρελθόν, όταν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες θεωρούνταν «απόκληροι» της κοινωνίας και περιθωριοποιούνταν. Μερικές ράμπες παραπάνω, ίσως να βοηθούν τους υπεύθυνους να φαίνονται εντάξει και να συμβαδίζουν με τις προδιαγραφές, αλλά σε καμία περίπτωση δε βελτιώνουν ουσιαστικά τη ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Άλλωστε, οι ίδιοι δηλώνουν ότι δεν είναι ικανοποιημένοι από τις υπάρχουσες συνθήκες και επιζητούν καλύτερη και ισότιμη αντιμετώπιση, όχι «ειδική», αλλά δίκαιη.

Εκτός, λοιπόν, από τους υπεύθυνους για το σχεδιασμό των πόλεων, έπρεπε να δούμε και την άλλη πλευρά, την πλευρά των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των φορέων που τα αντιπροσωπεύουν. Έτσι, μέσα από συζήτηση με τους φορείς,

διαπιστώθηκε η έλλειψη συμμετοχής τους στον πολεοδομικό σχεδιασμό, αφού μάλιστα στις περισσότερες περιπτώσεις δεν γνωρίζανε καν ότι έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν. Ο παραγκωνισμός τους από τους υπεύθυνους είναι τόσο έντονος, που όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Πρόεδρος του Συλλόγου Παραπληγικών Μαγνησίας, κ. Πάσχος Βασίλειος, έχουν επανειλημμένα ζητήσει από την Πολεοδομία να υπάρχει κάποιος δικός τους αντιπρόσωπος στις συγκεντρώσεις για τα πολεοδομικά σχέδια, αλλά το αίτημά τους δεν έχει γίνει δεκτό και έχουν αντιμετωπίσει την αδιαφορία και την αναισθησία των υπευθύνων.

Επίσης, ο κ. Πάσχος τόνισε ότι ναι μεν τα τελευταία χρόνια η κατάσταση έχει βελτιωθεί, αφού έχουν γίνει παρεμβάσεις, όπως ράμπες, αναβατόρια, ανελκυστήρες κυρίως σε κοινόχρηστους χώρους και δημόσια κτίρια, αλλά χρειάζεται περισσότερη προσπάθεια και μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση από την κοινωνία και τους ιθύνοντες. Οι παρεμβάσεις που γίνανε ήταν αποτέλεσμα των προσπαθειών των Συλλόγων, οι οποίοι πίεσαν τις αρχές για να βελτιωθεί η κατάσταση στην πόλη. Το παράπονο όμως των φορέων έχει να κάνει με την συμπεριφορά των πολιτών, οι οποίοι αδιαφορούν για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Ο κ. Πάσχος χαρακτηρίζει τη συμπεριφορά των οδηγών «απαράδεκτη» και θυμάται το περιστατικό που κάποιος ασυνείδητος οδηγός τον χτύπησε ενώ περίμενε στο φανάρι με το καρτσάκι του. Συγκρίνει την κατάσταση στην Ελλάδα με τη ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στο εξωτερικό, όπου ο ίδιος αντιμετωπίστηκε με σεβασμό από τους πολίτες και κυρίως από τους οδηγούς.

Τα ίδια τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, στην έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε στην πόλη του Βόλου, δηλώνουν το παράπονο τους για την αντιμετώπιση τους από τους υπόλοιπους πολίτες και την κοινωνία. Η κα Μαρία Χρηστάκη, πρώην Αντιπρόεδρος του Συλλόγου Παραπληγικών Μαγνησίας εκφράζει τα παράπονά της και μας λέει ότι στο δρόμο οι οδηγοί δυσανασχετούν όταν κυκλοφορεί με το καρτσάκι και τους καθυστερεί. Στην είσοδο της πολυκατοικίας της πολλές φορές τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα δεν της επιτρέπουν να περάσει και να μπει στο σπίτι της. Τονίζει επίσης την έλλειψη υποδομών στους κινηματογράφους και τα εμπορικά καταστήματα, όπου δεν είναι εύκολο για εκείνη να πάει, εκτός κι αν κάποιος φιλοτιμηθεί να τη βοηθήσει σηκώνοντας το καρτσάκι.





Φωτογραφία 5.1.1: Η κα Μαρία Χρηστάκη, κάτοικος Βόλου, η οποία μας κατέθεσε τις απόψεις της για την πόλη του Βόλου (Πηγή: Ιδία επεξεργασία).

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι είναι θέμα περισσότερο ανθρώπινης και κοινωνικής αντίληψης, αφού από τους υπόλοιπους πολίτες εξαρτάται ο τρόπος που και η κοινωνία αντιμετωπίζει τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Η νομοθεσία μπορεί να θέσει κάποια όρια στη συμπεριφορά των πολιτών, όμως είναι καθαρά θέμα ανθρώπινης θέλησης και σεβασμού ο τρόπος που αντιμετωπίζουμε τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Δυστυχώς η Ελλάδα υστερεί σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, στις οποίες ο σεβασμός προς τον συνάνθρωπο και τις ανάγκες του είναι κάτι δεδομένο και αυτονόητο.

## 5.9 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης καθώς και των ερωτηματολογίων και συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη του Βόλου, προκύπτουν κάποια σημαντικά συμπεράσματα για τον τρόπο που αντιμετωπίζονται τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε μία ελληνική πόλη. Είδαμε ότι χρειάζονται περισσότερες και πιο ολοκληρωμένες υποδομές και ότι οι περισσότεροι κάτοικοι συμφωνούν με τις παρεμβάσεις που προτείναμε ώστε να βελτιωθεί η ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη του Βόλου.

### *ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙΧΩΡΟΙ*

Σε ότι αφορά τους κοινόχρηστους χώρους, το πρόβλημα που τονίστηκε ιδιαίτερα είναι αυτό των πεζοδρομίων, τα οποία καλύπτονται από τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα και δεν επιτρέπουν την κίνηση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Επομένως θα πρέπει να γίνουν μεγαλύτερα πεζοδρόμια, με ειδικές σκάφες για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, ράμπες και κεκλιμένα επίπεδα όπου χρειάζεται και ειδικά μέτρα για να μην παρκάρουν ανεξέλεγκτα τα αυτοκίνητα.

Επιπλέον, καλό θα ήταν να γίνει πεζοδρόμηση και άλλων δρόμων ης πόλης, όπως έγινε στο κέντρο, ώστε να διευκολύνεται η κίνηση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, σύμφωνα βέβαια με τις προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ.

### *ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ*

Από ότι είδαμε στην έρευνα πεδίου, τα δημόσια κτίρια της πόλης του Βόλου είναι σχετικά επαρκώς εξοπλισμένα για να εξυπηρετούν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Παρ' όλ' αυτά, καλό θα ήταν να γίνει αναβάθμιση των κτιρίων και τοποθέτηση ειδικών μηχανισμών, όπως ανελκυστήρες, αναβατορια κλπ, όπου χρειάζεται.

### *ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ*

Σήμερα στην πόλη του Βόλου κυκλοφορούν αστικά λεωφορεία με προδιαγραφές για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Όμως οι στάσεις και τα υπόλοιπα στοιχεία που καθορίζουν την μετακίνηση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες δεν είναι λειτουργικά. Επομένως θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα από τους ιθύνοντες, ώστε να γίνει ένα ολοκληρωμένο σύστημα σχεδιασμού των αστικών συγκοινωνιών της πόλη, το οποίο να εξυπηρετεί και τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

### *ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ*

Σε ότι αφορά τους χώρους αναψυχής, από ότι δηλώσανε τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες που ερωτήθηκαν, μόνο το Δημοτικό Θέατρο είναι προσβάσιμο για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Κανένας από τους κινηματογράφους της πόλης δεν εξυπηρετεί τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Τα εστιατόρια και οι καφετέριες της πόλης χρειάζονται αναβάθμιση ώστε να γίνουν όλα προσβάσιμα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση ενός νέου εστιατορίου στο Βερολίνο δεν μπορούν να δουν τι τρώνε και τους οδηγούν στο τραπέζι τους μέσα στο μαύρο σκοτάδι τυφλοί σερβιτόροι. Από τα 30 άτομα που εργάζονται στο εστιατόριο τα 22 είναι τυφλά. Ένα κανονικό δείπνο διαρκεί περίπου 3 ώρες και στο τέλος εαν θέλουν οι πελάτες μπορούν να τους αποκαλύψουν τι ακριβώς έφαγαν. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να γίνει και στην Ελλάδα για να ευαισθητοποιήσει τους πολίτες στο θέμα των Ατόμων με μειωμένες δυνατότητες όρασης (Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, [www.enet.gr](http://www.enet.gr)).

### *ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ*

Από τις επιχειρήσεις και τα εμπορικά καταστήματα της πόλης ένα πολύ μικρό ποσοστό είναι προσβάσιμα για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και μόνο όσα είναι πολυκαταστήματα (πχ Μαρινόπουλος). Επομένως θα πρέπει όλα τα εμπορικά καταστήματα να ενταχθούν στο πρόγραμμα «ΕΡΜΗΣ» για τις επιχειρήσεις και να γίνουν προσβάσιμα για όλους.

### *ΚΑΤΟΙΚΙΑ*

Οι περισσότερες πολυκατοικίες στην πόλη του Βόλου δεν είναι προσβάσιμες για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, ενώ πολλές φορές και οι ένοικοι των πολυκατοικιών φέρνουν αντιρρήσεις στην τοποθέτηση ειδικών μηχανισμών. Το θέμα μπορεί να λυθεί μόνο με την θέσπιση αυστηρότερης νομοθεσίας και την σωστή εφαρμογή των νόμων και προδιαγραφών.

Οι παραπάνω προτάσεις για την πόλη του Βόλου μπορούν να επεκταθούν γενικότερα σε κάθε πόλη, ώστε να βελτιωθεί η ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, διότι τα ίδια προβλήματα αντιμετωπίζουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σε όλες τις περιοχές της γης.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 5<sup>ΟΥ</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

Εφημερίδα ΠΡΩΤΗ (2003), *Βόλος Ολυμπιακή Πόλη*, Βόλος.

Χασταόγλου Βίλμα (2002), *Βόλος, Πορτραίτο της πόλης τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Βόλος.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με το τέλος της εργασίας θα ήταν καλό να κάνουμε μία ανασκόπηση και να καταλήξουμε σε κάποια βασικά συμπεράσματα για τη ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη.

Ξεκινώντας, είδαμε το γενικό πλαίσιο του σχεδιασμού για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και αναφέραμε τους βασικούς ορισμούς για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Στη συνέχεια είδαμε το Νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Στο 3<sup>ο</sup> Κεφαλαίο αναφερθήκαμε στην ζωή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη και είδαμε διάφορες πτυχές της ζωής αναλυτικά. Το 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο ήταν μια επισκόπηση των Πολιτικών, Προγραμμάτων και Έργων για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, καθώς και των Οργανώσεων και οργανισμών που ασχολούνται με τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Το τελευταίο Κεφάλαιο της εργασίας περιλαμβάνει το παράδειγμα της πόλης του Βόλου, με την έρευνα πεδίου, την ανάλυση και την εξαγωγή αποτελεσμάτων. Τέλος διαμορφώσαμε κάποιες προτάσεις για την πόλη του Βόλου, και κατά επέκταση για όλες τις πόλεις.

Ένα βασικό συμπέρασμα στο οποίο μας οδήγησε η μελέτη της ζωής των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στην πόλη είναι ότι αντιμετωπίζουν πολλά και ποικίλα προβλήματα, σε κάθε τομέα της ζωής τους. Η πολιτεία έχει συνδράμει στην αντιμετώπιση κάποιων προβλημάτων, χωρίς όμως να εξαλειφθούν όλα. Αυτό οφείλεται από τη μία στην έλλειψη σαφούς νομοθετικού πλαισίου και από την άλλη στην αδυναμία εφαρμογής των προδιαγραφών, λόγω των υφιστάμενων υποδομών. Επιτακτική κρίνεται λοιπόν η ανάγκη για τροποποίηση, αναθεώρηση και συμπλήρωση του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου, ούτως ώστε οι παρεμβάσεις να είναι περισσότερο ουσιαστικές και εις βάθος.

Επίσης,, ιδιαίτερα σημαντικό είναι το να πάρουν μέρος ενεργά τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στη διαδικασία του Σχεδιασμού, σε όλες τις φάσεις της, ώστε τα μέτρα που λαμβάνονται να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους. Αυτό θα επιτευχθεί με τη συμμετοχή τους στη διαδικασία έγκρισης των πολεοδομικών σχεδίων και μελετών, όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο αξιολογώντας και δίνοντας τη δική τους άποψη. Η πολιτεία, μέσω της Πολεοδομίας κυρίως, μπορεί να συμβάλλει δραστικά προς αυτή την κατεύθυνση με την τροποποίηση και αναθεώρηση των πολεοδομικών νόμων, οι οποίοι πρέπει να συμπεριλάβουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, δίνοντας στους φορείς τους τη δυνατότητα να λάβουν ενεργά μέρος στις πολεοδομικές διαδικασίες.

Οι Ολυμπιακοί και Παραολυμπιακοί Αγώνες 2004 στην Ελλάδα είναι μία πρώτη τάξεως ευκαιρία για τη δημιουργία νέων υποδομών. Ιδιαίτερα στις Ολυμπιακές Πόλεις, τα έργα που λαμβάνουν χώρα έχουν συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της ζωής των όλων κατοίκων, αλλά και συγκεκριμένα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Οι προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες πρέπει να λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη στα Ολυμπιακά Έργα, ώστε να εξυπηρετηθούν και οι χιλιάδες επισκέπτες και αθλητές με Ειδικές Ανάγκες που θα επισκεφθούν τη χώρα μας στην περίοδο των Ολυμπιακών. Αυτά τα έργα θα αποτελέσουν μετά το τέλος των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων κληρονομιά, την οποία θα πρέπει να διατηρήσουμε και να εμπλουτίσουμε για να βελτιωθεί η ζωή όλων μας.

Κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό είναι ο τρόπος με τον οποίο αυτά τα άτομα βλέπουν τη ζωή, και από ότι διαπιστώθηκε από τη συναναστροφή μαζί τους δεν είναι ιδιαίτερα αισιόδοξοι. Ίσως σε αυτό να φταίμε και εμείς, που τους αντιμετωπίζουμε σαν κάτι διαφορετικό και δεν τους δίνουμε την απαραίτητα προσοχή στην καθημερινή μας ζωή. Διαπιστώθηκε, λοιπόν, ότι η αντίληψη του κοινωνικού συνόλου για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, παίζει σημαντικό ρόλο στον τρόπο που αυτά τα άτομα αντιμετωπίζουν τη ζωή. Η αδιαφορία των πολιτών για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και το γεγονός ότι παραγκωνίζονται σε καθημερινή βάση από τους υπόλοιπους συμπολίτες τους, τους αναγκάζει να περιθωριοποιούνται και να απομονώνονται, με αποτέλεσμα να ζουν μία ζωή «αβίωτη».

Τα παράπονα όσων μας μίλησαν για τα προβλήματά τους είναι πολλά και απευθύνονται τόσο στους υπεύθυνους του σχεδιασμού των πόλεων, όσο και στους συμπολίτες τους, οι οποίοι επιδεικνύουν καθημερινά την αδιαφορία τους είτε ως οδηγοί είτε ως συνεπιβάτες και συνοδοιπόροι. Παράπονα, τα οποία δεν ακούγονται πολύ, είτε γιατί η φωνή των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες δεν είναι αρκετά δυνατή, αφού έρχεται από τα περιθώρια της κοινωνίας, είτε γιατί εμείς έχουμε τα αυτιά μας κλειστά στο παράπονο των συνανθρώπων μας.

Παρ' όλ' αυτά, υπάρχουν και σήμερα κάποιοι άνθρωποι που ενδιαφέρονται πραγματικά για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, και συμβάλλουν στην ένταξή τους στην κοινωνία με τη συγκρότηση Οργανώσεων και Συλλόγων, που βοηθούν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες να ζήσουν καλύτερα. Αυτοί οι Σύλλογοι έχουν ως κύριο στόχο να βοηθήσουν τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες να επανενταχθούν στην κοινωνία και να ζήσουν μία φυσιολογική ζωή, συμμετέχοντας σε διάφορες συγκεντρώσεις, εκδηλώσεις και δημιουργώντας κοινωνικές σχέσεις με άλλους ανθρώπους. Τέτοιου είδους

προσπάθειες και πρωτοβουλίες θα πρέπει να εκτιμώνται από το κοινωνικό σύνολο και να υποστηρίζονται από όλους.

Η πόλη του Βόλου, που μελετήθηκε σαν παράδειγμα, είναι μια χαρακτηριστική πόλη μεσαίου μεγέθους στην Ελλάδα, όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αντιμετωπίζουν καθημερινά προβλήματα στη διαβίωση τους. Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες που ρωτήσαμε φάνηκαν απογοητευμένα από τη ζωή και μας είπαν ότι περιμένουν από το Κράτος και τους συμπολίτες τους να βοηθήσουν και να τους δεχτούν σαν ισότιμα μέλη της κοινωνίας.

Όπως προαναφέρθηκε, ένα στα τέσσερα άτομα παθαίνει ατύχημα μια φορά στη ζωή του και μπορεί αυτό το ατύχημα να το καταστήσει Άτομο με Ειδικές Ανάγκες. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ανά πάσα στιγμή καθένας από εμάς μπορεί να βιώσει το δράμα που ζούνε αυτή τη στιγμή χιλιάδες συνάνθρωποί μας Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Σίγουρα δε θα θέλαμε να γνωρίσουμε την αδιαφορία της Πολιτείας και των συνανθρώπων μας και να αντιμετωπίσουμε τις «ανάπηρες πόλεις» του παρόντος.

Με δύναμη, ανθρωπιά και αγάπη προς το συνάνθρωπο Άτομο με Ειδικές Ανάγκες λοιπόν, ας σχεδιάσουμε τις «ανθρώπινες πόλεις» του μέλλοντος!

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

## NOMOI



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ**

**1.Εγγρ-ΔΙΑΔΠ/Β/10056/02** Υπ.Εσωτερικών [ΙΣΧΥΕΙ από 27-5-02]  
Εξασφάλιση πρόσβασης των Ατόμων με Αναπηρίες σε κτίρια του  
Δημοσίου Τομέα (ΑμΕΑ, Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών ΚΕΠ)

Η αδυναμία προσπέλασης σε κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα που συντελεί στην ταλαιπωρία των εμποριζόμενων ατόμων και στον αποκλεισμό τους από την κοινωνική και οικονομική ζωή.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας βελτίωσης της ποιότητας της καθημερινής ζωής των πολιτών, το ΥΠΕΣΔΔΑ προωθεί τη βελτίωση της προσβασιμότητας των Ατόμων με Αναπηρίες στα κτίρια που στεγάζουν υπηρεσίες του δημόσιου τομέα. Έτσι η βελτίωση των κτιριακών υποδομών και της προσβασιμότητας των Ατόμων με Αναπηρίες αποτελεί οριζόντια δράση του προγράμματος ΠΟΛΙΤΕΙΑ (N-2880/01). Επίσης στο Αρθ-31 του πρόσφατου Ν-3013/02 ορίσθηκε ρητά ότι τα Κέντρα Εξυπηρέτησης των Πολιτών πρέπει να είναι προσβάσιμα για τα Άτομα με Αναπηρίες.

Η Διεύθυνση Απλούστευσης Διαδικασιών και Παραγωγικότητας, με σειρά εγκυκλίων της, έχει δώσει οδηγίες σχετικά με την υλοποίηση ενός προγράμματος βελτίωσης της προσβασιμότητας στα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες. Επιπλέον, κατ' επανάληψη, με τις Εγκ-ΔΙΑΔΠ/8067/6-4-01 και Εγκ-ΔΙΑΔΠ/Γ2γ/21114/8-10-01 έχει ζητηθεί από τις υπηρεσίες να προβούν σε όλες τις απαραίτητες παρεμβάσεις ώστε να εξασφαλιστεί προσπέλαση των Ατόμων με Αναπηρίες σε αυτούς. Για να είναι εφικτή η παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης του προγράμματος βελτίωσης της προσβασιμότητας, έχει ζητηθεί από τις υπηρεσίες να μας ενημερώνουν σχετικά με την πρόοδο των εργασιών συμπληρώνοντας σχετικά έντυπα. Με βάση τα στοιχεία που αποστέλλονται συμπληρώνονται πίνακες που περιοδικώς επικαιροποιούνται και τίθενται υπόψη της πολιτικής ηγεσίας.

**2.Αποφ-ΥΠΠΟ/ΓΝΟΣ/13059/02 (ΦΕΚ-315/Β/15-3-02)**

[ΙΣΧΥΕΙ από 15-3-02] (ΦΕΚ-315/Β/02)

Σύσταση μη αυτοτελούς Γραφείου για θέματα προσβασιμότητας ατόμων με ειδικές ανάγκες σε πολιτιστικούς και αρχαιολογικούς χώρους του ΥΠΠΟ. (ΑμΕΑ)

Διεύθυνση Εκτελέσεως Έργων Μουσείων Υπουργείου Πολιτισμού

Ο Υπουργός Πολιτισμού, Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ.6 του Αρθ-21 του Ν-2085/92

"Ρύθμιση θεμάτων οργάνωσης, λειτουργίας και προσωπικού της Δημόσιας Διοίκησης και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ-170/Α/92).

2. Τις διατάξεις του Αρθ-29Α του Ν-1558/85 (ΦΕΚ-137/Α/85), όπως αυτό προστέθηκε με το Αρθ-27 του Ν-2081/92 (ΦΕΚ-154/Α/92) και αντικαταστάθηκε με την παρ.2α του Αρθ-1 του Ν-2469/97 (ΦΕΚ-38/Α/97) και το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού, καθόσον το υπό σύσταση Γραφείο θα στεγασθεί σε χώρο του Υπουργείου Πολιτισμού και θα στελεχωθεί από ήδη υπηρετούντες υπαλλήλους σε αυτό.

3. Τις υφιστάμενες υπηρεσιακές ανάγκες,

Αποφασίζουμε:

1. Τη σύσταση στην Διεύθυνση Εκτελέσεως Έργων μουσείων του Υπουργείου Πολιτισμού μη αυτοτελούς Γραφείου με την ονομασία "Γραφείο Προσβασιμότητας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες σε Πολιτιστικούς και Αρχαιολογικούς Χώρους του ΥΠΠΟ".

2. Στις αρμοδιότητες του Γραφείου αυτού ανήκουν:

Α) Η μελέτη και η λήψη των αναγκαίων μέτρων για την ομαλή πρόσβαση ατόμων με ειδικές ανάγκες σε πολιτιστικούς Χώρους, Μουσεία και Αρχαιολογικούς Χώρους του ΥΠΠΟ.

Β) Η συνεργασία με δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς για την επίτευξη του αναφερόμενου στην παρ.1 της παρούσης σκοπού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 7 Μαρτίου 2002

**3.Αποφ-55550/02 (ΦΕΚ-216/Β/22-2-02)**

[ΙΣΧΥΕΙ από 22-2-02] (ΦΕΚ-216/Β/02)

Σύσταση Επιτροπής Προσβασιμότητας του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Ειδικές Ρυθμίσεις για την Εξυπηρέτηση

Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες ΑμΕΑ.

Η Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Έχοντας υπόψη:

α) Τις διατάξεις του Ν-2831/00 "Τροποποίηση των διατάξεων του Ν-1577/85 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες πολεοδομικές διατάξεις" (ΦΕΚ-140/Α/13-6-00) και ιδίως του Αρθ-28

παρ.9 αυτού.

β) Την Αποφ-Υ6/31-10-01 του Πρωθυπουργού και της Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ "Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ στους Υφυπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων".

γ) Το γεγονός ότι οι διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλούν δαπάνες σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού,

Αποφασίζει:

#### **ΑΡΘΡΟΝ-1**

1. Συνιστάται μόνιμη "Επιτροπή Προσβασιμότητας" που εδρεύει στο ΥΠΕΧΩΔΕ και αποτελείται από:

1.1 τον Διευθυντή ΔΟΚΚ του ΥΠΕΧΩΔΕ ως Πρόεδρο, με τον αναπληρωτή του

1.2 τον Προϊστάμενο του Γραφείου Μελετών για ΑμΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ ως Αντιπρόεδρο, με τον αναπληρωτή του

1.3 Δύο διπλωματούχους Μηχανικούς, εμπειρογνώμονες με 10ετή τουλάχιστον εμπειρία σε θέματα προσβασιμότητας, μεταξύ των συνεργατών του Γραφείου Μελετών για ΑμΕΑ που εξεπώνησαν τις οδηγίες σχεδιασμού.

1.4 Έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Ειδικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ με τον αναπληρωτή του

1.5 Έναν εκπρόσωπο του ΤΕΕ, με τον αναπληρωτή του

1.6 Έναν εκπρόσωπο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΕΣΑΕΑ), με τον αναπληρωτή του.

2. Στην Επιτροπή μπορούν να καλούνται και να μετέχουν ύστερα από σχετική πρόσκληση του Προέδρου της εκπρόσωποι και άλλων Υπουργείων, φορέων και συλλόγων καθώς και εξειδικευμένοι επιστήμονες που εμπλέκονται, άμεσα ή έμμεσα στις πολιτικές για τα ΑμΕΑ.

#### **ΑΡΘΡΟΝ-2**

1. Η Επιτροπή Προσβασιμότητας:

Εισηγείται στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ για θέματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των διατάξεων των Αρθ-18, Αρθ-28 του Ν-2831/00 και των λοιπών διατάξεων του ΓΟΚ που αναφέρονται στα ΑμΕΑ.

Εξετάζει και γνωμοδοτεί σε αιτήματα σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων των Αρθ-18, Αρθ-28 του Ν-2831/00 και των λοιπών διατάξεων του ΓΟΚ που αναφέρονται στα ΑμΕΑ.

Αθήνα 16 Ιανουαρίου 2002

**4.Αποφ-52487/02(ΦΕΚ-18/Β/15-1-02)**

[ΙΣΧΥΕΙ από 15-1-02] Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΦΕΚ-18/Β/02) Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμΕΑ σε υφιστάμενα κτίρια. (που στεγάζουν υπηρεσίες του Δημοσίου, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ, ευρύτερου δημόσιου τομέα, ΟΤΑ α' και β' βαθμίδας κοινωφελείς οργανισμούς, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, κτίρια με χρήση κοινού (χώροι συνάθροισης κοινού), όπου τοποθετούνται συγκροτήματα τηλεφώνων, άμεση και υποχρεωτική εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις έκδοσης οικοδομικών αδειών για αναδιαρρυθμίσεις και ανακαινίσεις)

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων,  
Έχοντας υπόψη:

α) Τις διατάξεις του Ν-2831/00.

β) Τις απαιτήσεις για αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και εμποδιζόμενων ατόμων σε δημόσια κτίρια και κτίρια συνάθροισης κοινού και,

γ) Το γεγονός ότι η ουδεμία δαπάνη επέρχεται σε βάρος του Δημοσίου από την παρούσα.

δ) Το Αρθ-22 του ΓΟΚ/85 όπως ισχύουν,

Αποφασίζουμε:

Την έγκριση των προδιαγραφών των διαμορφώσεων λειτουργικών χώρων των υφιστάμενων κτιρίων που στεγάζουν υπηρεσίες του Δημοσίου, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ, ευρύτερου δημόσιου τομέα, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης α και β βαθμίδας κοινωφελείς οργανισμούς, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, καθώς και κτίρια με χρήση κοινού που ακολουθούν και έχουν ως εξής:

(Σ.Σ Σύμφωνα με την παρ.1β Αρθ-8 του Ν-3212/03 ΦΕΚ-308/Α/31-12-03, δεν απαιτείται έκδοση άδειας δόμησης (από 1-7-04) για τις κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ στα υπάρχοντα κτίρια, όπως ορίζεται στις παρ.5 και παρ.7 του Αρθ-28 του Ν-2831/00)

**ΑΡΘΡΟΝ-1**

Οι χώροι των προαναφερόμενων κτιρίων διαμορφώνονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη προσπέλαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Για την εξασφάλιση της οριζόντιας προσπέλασης θα διαμορφώνονται διάδρομοι με κατά μήκος ζώνη πλάτους ελεύθερου από κάθε εμπόδιο 0,90 μέτρα τουλάχιστον και ελεύθερου ύψους τουλάχιστον 2,20 μέτρα θύρες με καθαρό άνοιγμα "από κάσα σε κάσα" 0,90 μέτρα τουλάχιστον, ανοιγμένες με μέγιστη απαιτούμενη δύναμη 15 Newtons και χειρολαβή τύπου μοχλού (και όχι σφαιρικές), χώροι στους οποίους να εγγράφεται κύκλος διαμέτρου 1,50 μέτρα ελεύθεροι από κάθε εμπόδιο για τους ελιγμούς και την περιστροφή αμαξιδίων, λείο και αντιολισθηρό δάπεδο (όχι μοκέτα) και έντονες χρωματικές αντιθέσεις μεταξύ των δομικών στοιχείων (τοίχοι, δάπεδα, τοίχοι, κάσες κουφωμάτων, ελεύθερα υποστυλώματα, δάπεδα).

Για την εξασφάλιση της κατακόρυφης προσπέλασης θα καλύπτονται οι υφιστάμενες υψομετρικές διαφορές με:

α) Ράμπες μέγιστης κλίσης 5% ή κατ' εξαίρεση 6% για μέγιστο μήκος 8,00, πλάτους με σοβατεπί ή οριζόντια μπάρα στα 0,10 μέτρα από την τελική επιφάνεια του δαπέδου, διπλούς συνεχείς χειρολισθήρες εκατέρωθεν σε ύψη 0,70 και 0,90 από την τελική επιφάνεια του δαπέδου, πλατύσκαλα, με πλάτος της ράμπας και μήκος 1,50 μέτρα στην αρχή και το τέλος της ράμπας και σε κάθε αλλαγή κατευθύνσεις και αντιολισθητική επίστρωση ή

β) Αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης με ελάχιστες διαστάσεις πλατφόρμας 0,90X1,20 μέτρα ανυψωτική ικανότητα 250 χγρ, χειριστήρια στην πλατφόρμα και στην αρχή και το τέλος της διαδρομής, κινητή μπάρα ασφαλείας για προστασία του χρήστη και πρόβλεψη ελεύθερου χώρου διαστάσεων 1,50X1,50 μέτρα τουλάχιστον στα σημεία εισόδου εξόδου έμπροσθεν του αναβατορίου ή

γ) Αναβατόρια κλίμακας με ελάχιστες διαστάσεις πλατφόρμας 0,80X1,00 μέτρα προκειμένου για ευθύγραμμη κίνηση, ανυψωτική ικανότητα 250 χγρ. Χειριστήρια στην πλατφόρμα και στην αρχή και το τέλος της διαδρομής, κινητή μπάρα ασφαλείας για προστασία του χρήστη και πρόβλεψη ελεύθερου χώρου διαστάσεων 1,50X1,50 μέτρα τουλάχιστον στην πλατφόρμα για πρόσβαση των αμαξιδίων ή

δ) Ανελκυστήρες με διαστάσεις θαλάμου τουλάχιστον 1,10X1,40 μέτρα θύρα φρέατος αυτόματα ανοιγόμενη ή συρόμενη, άνοιγμα θύρας φρέατος και θαλάμου (εφόσον υπάρχει) τουλάχιστον 0,80 μέτρα στη μικρά πλευρά του θαλάμου, χειριστήρια χρήσης και σε γραφή Braille ή ανάγλυφα, σε ύψος 0,90 - 1,20 μέτρα από το δάπεδο, απόσταση μεταξύ θύρας ανελκυστήρα και απέναντι τοίχου 1,50 μέτρα και ηχητική αναγγελία ορόφων. **Όλες οι πιο πάνω κατασκευές εγκρίνονται σύμφωνα με το Αρθ-28 παρ.5 του Ν-2831/00 με απόφαση του ΠΓ Περιφέρειας η οποία επέχει θέση οικοδομικής άδειας.**

## ΑΡΘΡΟΝ-2

Οι εισοδοί των κτιρίων αυτών θα είναι προσπελάσιμες από αναπηρικά αμαξίδια. Η προσπέλαση αυτή θα εξασφαλίζεται με ένα τουλάχιστον ανοιγόμενο ή συρόμενο, με μέγιστη

απαιτούμενη δύναμη 15 Newtons, θυρόφυλλο καθαρού πλάτους 0,90 μέτρα με κατωκάσι το πολύ 2 εκατοστά πάχους σε περίπτωση υψομετρικών διαφορών με το πεζοδρόμιο, με ένα εκ των τρόπων που αναφέρονται στο Αρθ-1 της παρούσας. Όπου είναι δυνατόν επιβάλλεται η τοποθέτηση αυτόματα συρόμενων θυρών με φωτοκύτταρο ή μπουτόν.

Ως είσοδοι κτιρίων δεν νοούνται είσοδοι στο κτίριο από υπόγειους χώρους στάθμευσης οι οποίες όμως και αυτές επιβάλλεται να είναι πλήρως προσβάσιμες σε αναπηρικά αμαξίδια.

### ΑΡΘΡΟΝ-3

Όλα τα υφιστάμενα κλιμακοστάσια, ανεξαρτήτως αριθμού βαθμίδων, θα εξοπλίζονται με διπλό συνεχή χειρολισθήρα που θα τοποθετείται σε ύψη 0,70 και 0,90 από την ακμή των βαθμίδων, θα εξέχει 0,30 μέτρα στην αρχή και το τέλος της κλίμακας, θα συνεχίζεται στα πλατύσκαλα και θα τοποθετείται και στις δύο πλευρές των κλιμακοστασίων.

Οι ακμές των βαθμίδων των κλιμακοστασίων θα επισημαίνονται με υλικό σε έντονη χρωματική αντίθεση με την επίστρωση των βαθμίδων.

Η αρχή και το τέλος της κλίμακας θα επισημαίνεται επίσης με λωρίδες πλάτους 0,30-0,40 μέτρα από πλάκες με έντονες φολίδες κίτρινου χρώματος που υποδηλώνουν "ΚΙΝΔΥΝΟ".

### ΑΡΘΡΟΝ-4

Σε όλα τα υφιστάμενα κτίρια θα κατασκευάζεται τουλάχιστον ένας χώρος υγιεινής προσπελάσιμος από άτομα με ειδικές ανάγκες, με ικανό χώρο ελιγμών των αμαξιδίων μπροστά από τη θύρα το WC διαστάσεων 1,50X1,70 μέτρα όταν η θύρα είναι ανοιγόμενη και 1,50X1,50 μέτρα όταν η θύρα είναι συρόμενη.

Ο χώρος αυτός θα διαθέτει θύρα ανοιγόμενη προς τα έξω ή συρόμενη, καθαρού πλάτους από κάσα σε κάσα τουλάχιστον 0,90 μέτρα φέρουσα χειρολαβή τύπου μοχλού (όχι σφαιρική) και οριζόντιο χειρολισθήρα σχήματος Π και κάσα σε έντονη χρωματική αντίθεση με τις παρακείμενες επιφάνειες.

Εντός του χώρου υγιεινής θα τοποθετείται λεκάνη ειδικού τύπου, ύψους 0,45-0,50 μέτρα από την τελική επιφάνεια του δαπέδου με το εμπρόσθιο άκρο της σε απόσταση 0,75-0,80 μέτρα από τον πίσω από αυτήν ευρισκόμενο τοίχο.

Εκατέρωθεν της λεκάνης θα τοποθετούνται οριζόντιες χειρολαβές μήκους 0,75 μέτρα με το επάνω μέρος τους σε ύψος 0,70 μέτρα από την τελική επιφάνεια του δαπέδου, αγκυρωμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να αντέξουν φόρτιση 150 χγρ τουλάχιστον. Τουλάχιστον στη μία πλευρά της λεκάνης θα υπάρχει ελεύθερος χώρος πλάτους 0,90 μέτρα για την πλευρική προσέγγιση αμαξιδίου.

Η χειρολαβή που θα τοποθετείται προς τον χώρο αυτό θα είναι ανακλινόμενη με δυνατότητα ακινητοποίησης στην κατακόρυφη θέση. Η μία εκ των δύο χειρολαβών θα φέρει επ'

αυτής την θήκη χαρτιού καθαρισμού.

Η λεκάνη θα εξοπλίζεται με καζανάκι χαμηλής πίεσης.

Σε κάθε περίπτωση ο μηχανισμός του δοχείου πρέπει να ενεργοποιείται με εύχρηστο χειριστήριο, το οποίο θα τοποθετείται εκτός αυτού σε σημείο προσιτό στον χρήστη.

Πλησίον της λεκάνης θα τοποθετείται μπαταρία τύπου "ντους" για την υγιεινή του χρήστη.

Ο νιπτήρας θα είναι ρηχός, ειδικού τύπου, ώστε το επάνω μέρος του να απέχει 0,80 - 8,85 εκατοστά από το δάπεδο και το κάτω του 0,70 εκατοστά από αυτό, εργονομικός, χωρίς κολώνα στήριξης, διαστάσεων περίπου 0,68X0,60 μέτρα (μήκος x πλάτος) και συνοδεύεται από ράφι στο ίδιο ύψος. Η στήριξη του νιπτήρα θα γίνει στον τοίχο με τέτοιο τρόπο ώστε να αντέχει σε φόρτιση στην εμπρόσθια άκρη του τουλάχιστον 150 χγρ.

Στο νιπτήρα θα τοποθετείται μπαταρία αναμικτική με μακρύ "ρουθούνη" και μακρύ χειριστήριο ή με φωτοκύτταρο.

Ο καθρέπτης τοποθετείται με την κάτω ακμή στο 1,00 μέτρα από το δάπεδο και έχει ύψος τουλάχιστον 2,00 μέτρα.

Μεταξύ λεκάνης, νιπτήρα και περιφερειακών εμποδίων (τοίχοι, έπιπλα) θα εξασφαλίζεται απόλυτα ελεύθερος χώρος διαμέτρου 1,50 μέτρα για την περιστροφή του αμαξιδίου.

Περιμετρικά το χώρου και παράλληλα με το δάπεδο σε απόσταση 0,15-0,20 μέτρα από αυτό τοποθετείται σύστημα κλήσης κινδύνου με κορδόνι για την περίπτωση ανάγκης παροχής βοήθειας, το οποίο συνδέεται με φωτεινή ένδειξη πάνω από την εξωτερική όψη της θύρας του χώρου προς τον διάδρομο.

Οι διακόπτες φωτισμού θα έχουν πλακέτα με μεγάλη επιφάνεια που θα τοποθετείται σε ύψος 0,90-1,20 μέτρα από την τελική επιφάνεια δαπέδου.

Κρεμάστρες θα τοποθετούνται οπωσδήποτε σε δύο ύψη 1,20 και 1,80 από την τελική επιφάνεια δαπέδου, σε κατάλληλες θέσεις.

Το τελικό επίστρωση θα είναι αντιολιθηρό. Θα προβλέπεται χρωματική αντίθεση μεταξύ δαπέδου, τοίχων και ειδών υγιεινής.

Θα προβλέπεται φωτισμός διάχυτος 150-200 Lux με ελάχιστο 60 Lux στο δάπεδο.

## ΑΡΘΡΟΝ-5

Όπου κατασκευάζονται θυρίδες εξυπηρέτησης κοινού ή πάγκοι υποδοχής και πληροφοριών θα κατασκευάζονται και αντίστοιχες θυρίδες ή πάγκοι ή τμήματα αυτών, μήκους τουλάχιστον 1,00 μέτρα σε ύψος 0,80 μέτρα από την τελική επιφάνεια του δαπέδου με κατάλληλη μπάζα σε εσοχή με κατ' ελάχιστον ύψος 0,20, και βάθος 0,15 μέτρα για τα υποπόδια των αμαξιδίων.

Όπου τοποθετούνται συγκροτήματα τηλεφώνων θα τοποθετείται και ένα τουλάχιστον κείμενο τηλέφωνο για την εξυπηρέτηση ατόμων με προβλήματα ακοής.

Όπου τοποθετείται μηχανήμα για χρήση κοινού θα λαμβάνεται μέριμνα ώστε όλα τα

χειριστήρια αυτού να τοποθετούνται σε ύψος 0,90-1,20 μέτρα από την τελική επιφάνεια του δαπέδου. Θα προβλέπεται οπωσδήποτε χώρος εμπροσθεν αυτού για προσέγγιση των αμαξιδίων και κατάλληλες εσοχές για τα υποπόδια των αμαξιδίων όπως παραπάνω.

Σε κτίρια με αυξημένη κίνηση εμποδιζόμενων ατόμων θα τοποθετούνται διπλοί χειρολισθήρες σε δύο ύψη (0,70 και 0,90 μέτρα από το δάπεδο) στις δύο πλευρές των διαδρόμων.

Ο φωτισμός των χώρων επιβάλλεται να είναι διάχυτος και τουλάχιστον 200-250 lux.

#### **ΑΡΘΡΟΝ-6**

Όλες οι εξυπηρετήσεις που προβλέπονται για τα άτομα με ειδικές ανάγκες θα σημαίνονται με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης συνοδευόμενο από αντίστοιχο εικονόγραμμα ή κείμενο.

Όλες οι κάσες θυρών και παραθύρων θα βάφονται σε έντονη χρωματική αντίθεση θα τοποθετούνται προς την πλευρά του ανοίγματος σε ύψος 1,40-1,60 μέτρα από το δάπεδο και θα είναι ανάγλυφες ή σε γραφή Braille.

Ελεύθερα υποστυλώματα στο χώρο θα επισημαίνονται με υλικό σε έντονη χρωματική αντίθεση με τις οριζόντιες επιφάνειες.

Μεγάλες υάλινες επιφάνειες θα σημαίνονται κατάλληλα και θα προστατεύονται από χειρολισθήρα σε ύψος 0,90 μέτρα από το δάπεδο. Ειδικά όπου υπάρχουν υάλινες ανοιγόμενες ή συρόμενες θύρες θα επισημαίνονται με κατάλληλο προφίλ έντονης απόχρωσης και οι ακμές των θυροφύλλων.

Επίτοιχη πληροφοριακή σήμανση θα τοποθετείται και ανάγλυφη και σε γραφή Braille σε ύψος 1,50 μέτρα από την τελική επιφάνεια δαπέδου.

#### **ΑΡΘΡΟΝ-7**

Όπου προβλέπονται θυρίδες εξυπηρέτησης πελατών, πάγκοι υποδοχής, αυτόματα μηχανήματα συναλλαγής ή πληροφοριών θα κατασκευάζεται επί του δαπέδου "οδηγός τυφλών" που θα οδηγεί από την είσοδο στον χώρο μέχρι τα αντίστοιχα που προορίζονται για χρήση από άτομα με ειδικές ανάγκες.

Ο "οδηγός τυφλών" κατασκευάζεται πλάτους 0,30-0,40 μέτρα.

Χωνευτός με την τελική επιφάνεια στην αυτή στάθμη με την παρακείμενη επίστρωση ή Επικολλούμενος επί της υφιστάμενης επίστρωσης εγκιβωτιζόμενος σε καμπυλωμένες διατομές που θα εξέχουν της επίστρωσης του δαπέδου το πολύ 2 εκατοστά από υλικό σε έντονη χρωματική αντίθεση με τη λοιπή επίστρωση και διαφορετικής υφής σύμφωνα με τα επισυναπτόμενα σκίτσα 1, 2, 3, και 4.

Ειδικά τα στοιχεία που υποδεικνύουν "ΚΙΝΔΥΝΟ" είναι πάντοτε κίτρινου χρώματος.



**ΑΡΘΡΟΝ-8**

Όλα τα παραπάνω έχουν άμεση υποχρεωτική εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις έκδοσης οικοδομικών αδειών για αναδιαρρυθμίσεις και ανακαινίσεις καθώς και στις περιπτώσεις υπηρεσιών στις οποίες εργάζονται άτομα με ειδικές ανάγκες.

**ΑΡΘΡΟΝ-9**

Αναλυτικότερα σχετικά με τον τρόπο κατασκευής και εφαρμογής όλων των παραπάνω αναφέρονται στις Οδηγίες Σχεδιασμού "Σχεδιάζοντας για όλους" του Γραφείου Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες του ΥΠΕΧΩΔΕ. (Σ.Σ βλέπε τις οδηγίες αυτές στον δικτυακό τόπο του ΥΠΕΧΩΔΕ στην δ/νση [www.minenv.gr/4/47/g4700.html](http://www.minenv.gr/4/47/g4700.html))

**ΑΡΘΡΟΝ-10**

Για αιτήματα που πιθανόν προκύψουν από την εφαρμογή της παρούσας γνωμοδοτεί η Επιτροπή προσβασιμότητας του Αρθ-28 παρ.9 του Ν-2831/00 "Τροποποίηση των διατάξεων του Ν-1577/85 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες πολεοδομικές διατάξεις".

**ΑΡΘΡΟΝ-11**

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 16 Νοεμβρίου 2001

**5.Ν-2831/00 ΦΕΚ-140/Α/13-6-00**

[ΙΣΧΥΕΙ από 13-6-00] ΦΕΚ-140/Α/00

Τροποποίηση των διατάξεων του Ν-1577/85 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες πολεοδομικές διατάξεις.

**ΑΡΘΡΟΝ-28**

**ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ**

1. Στους χώρους των νέων κτιρίων για τα οποία η οικοδομική άδεια εκδίδεται μετά την δημοσίευση του παρόντος νόμου επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη προσπέλαση από άτομα με ειδικές ανάγκες στους χώρους αυτών στους οποίους στεγάζονται

υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα, κοινωφελείς οργανισμοί, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας ή έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού, εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, γραφείων και εμπορίου, καθώς επίσης και στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων των κτιρίων αυτών. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται και στα κτίρια με χρήση κατοικία στα οποία είναι υποχρεωτικός ο ανελκυστήρας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κτιριοδομικού κανονισμού.

2. Η δυνατότητα προσπέλασης των κτιρίων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο εξασφαλίζεται με οδεύσεις που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και αποτελούνται α) από διαδρόμους που έχουν ελάχιστο πλάτος 1,30 μ και δάπεδα ομαλά, χωρίς αναβαθμούς, με κλίση μέχρι 5% και β) από ανελκυστήρες με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις πλάτους 1,10 μ και μήκους 1,40 μ και ελεύθερο άνοιγμα πόρτας, στη μικρότερη από τις παραπάνω διαστάσεις 0,85 μ. Η απόσταση μεταξύ της πόρτας του ανελκυστήρα και του απέναντι τοίχου ή σκάλας ή άλλου εμποδίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,50 μ. Στους ανελκυστήρες αυτούς επιβάλλεται η τοποθέτηση οπτικοακουστικών και οπτικών μέσων για την εξυπηρέτηση των τυφλών ή κωφών ατόμων, με εξαίρεση τους ανελκυστήρες που εξυπηρετούν χώρους κατοικίας.

3. Οι κοινής χρήσης υπαίθριοι χώροι των οικοπέδων, στα οποία κατασκευάζονται τα κτίρια που αναφέρονται στην παρ.1, επιβάλλεται να διαμορφώνονται κατάλληλα, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, με διαδρόμους με ομαλό δάπεδο, κατασκευασμένο από συμπαγές μη ολισθηρό υλικό, χωρίς αναβαθμούς, πλάτους τουλάχιστον 1,30 μ και κλίσης μέχρι και 5%, ώστε να χρησιμοποιούνται και από άτομα με ειδικές ανάγκες.

4. Στα κτίρια που αναφέρονται στην παρ.1 και στους κοινόχρηστους χώρους των οικισμών ποσοστό 5% των χώρων υγιεινής για χρήση κοινού ή σε κάθε περίπτωση ο ένας ανά όροφο από αυτούς πρέπει να είναι προσπελάσιμοι και εξοπλισμένοι κατάλληλα για χρήση από άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο.

5. Στα υφιστάμενα πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου κτίρια που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου ευρύτερου δημόσιου τομέα, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, κοινωφελείς οργανισμοί, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι διαμορφώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή γίνονται σύμφωνα με σχετικές προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα

Περιφέρειας, εγκρίνονται οι διαμορφώσεις για κάθε κτίριο, ύστερα από γνώμη του αρμόδιου για το κτίριο φορέα, εισήγηση της περιφερειακής υπηρεσίας και γνωμοδότηση του Περιφερειακού ΣΧΟΠ.

(Σ.Σ Σύμφωνα με το Αρθ-8 του Ν-3212/03 ΦΕΚ-308/Α/31-12-03, δεν απαιτείται από 1-7-04 έκδοση άδειας δόμησης, για τις κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ στα υπάρχοντα κτίρια, όπως ορίζεται στις παρ.5 και παρ.7 του Αρθ-28 του Ν-2831/00)

(Σ.Σ βλέπε Αποφ-52487/02 ΦΕΚ-18/Β/15-1-02 Εγκριση Προδιαγραφών, ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμΕΑ σε υφιστάμενα κτίρια)

(Σ.Σ Σύμφωνα με την παρ.5 Αρθ-82 του Ν-3057/02 ΦΕΚ-239/Α/10-10-02 αναφέρονται τα εξής:

Οι εργασίες διαμόρφωσης των κτιρίων της παρ.5 του Αρθ-28 του Ν-2831/00, τα οποία βρίσκονται εντός των ορίων των Ολυμπιακών πόλεων, ολοκληρώνονται το αργότερο μέχρι 31-12-03. Εάν η παραπάνω προθεσμία δεν τηρηθεί από τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ΟΤΑ α και β βαθμίδας, κοινωφελείς οργανισμούς, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10000) έως εκατό χιλιάδων (100000) ευρώ για κάθε μήνα καθυστέρησης σε βάρος των ιδιοκτητών ή των υποχρέων από το νόμο ή από σχετική σύμβαση για τις εργασίες διαμόρφωσης, το οποίο εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων (ΚΕΔΕ). Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας εγκρίνονται διαμορφώσεις για κάθε κτίριο, ύστερα από γνώμη της αντίστοιχης τεχνικής υπηρεσίας της οικείας Περιφέρειας).

6. Από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εξαιρούνται τα κτίρια που έχουν μοναδική πρόσβαση σε δρόμο με βαθμίδες ή βρίσκονται σε οικόπεδα στα οποία η ελάχιστη διαφορά στάθμης του φυσικού εδάφους στην οικοδομική γραμμή από την επιφάνεια του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερη από 2,50 μ. Επίσης εξαιρούνται από την υποχρέωση διαμόρφωσης πρόσβασης στους πάνω από το ισόγειο ορόφους ή τους εσωτερικούς εξώστες ή αναβαθμούς τα κτίρια που αναφέρονται στην παρ.1 εφόσον:

α) Το εμβαδόν των εσωτερικών εξωστών ή αναβαθμών αποτελεί ποσοστό μέχρι 50% του εμβαδού της κυρίως αίθουσας και όχι περισσότερο των 100,0 τμ και η χρήση του είναι ίδια με αυτή της κυρίως αίθουσας ή οι εσωτερικοί εξώστες ή αναβαθμοί έχουν βοηθητική χρήση.

β) Το συνολικό μικτό εμβαδόν των πάνω από το ισόγειο ορόφων είναι μικρότερο των 200,0 τμ και

γ) το μικτό εμβαδόν κάθε ορόφου είναι μικρότερο των 70,0 τετραγωνικών μέτρων.

Οι εξαιρέσεις που αναφέρονται στις περιπτ.β και περιπτ.γ της παραγράφου αυτής δεν ισχύουν, αν η χρήση του κτιρίου είναι η μοναδική στον οικισμό και ταυτόχρονα στους πάνω από το ισόγειο ορόφους υπάρχουν χρήσεις για εξυπηρέτηση κοινού διαφορετικές από αυτές που υπάρχουν στον ισόγειο όροφο.

7. Στα κτίρια στα οποία δεν έχουν υποχρεωτική εφαρμογή οι διατάξεις του παρόντος άρθρου επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, εκτός από αυτές που αναφέρονται στην ασφάλεια του κοινού, η εγκατάσταση ή κατασκευή στοιχείων για τη διευκόλυνση πρόσβασης στους κοινόχρηστους χώρους αυτών ατόμων με ειδικές ανάγκες, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και ύστερα από Έγκριση της ΕΠΑΕ. Η δαπάνη για την εγκατάσταση ή κατασκευή των παραπάνω στοιχείων βαρύνει τον ή τους συνιδιοκτήτες που ενδιαφέρονται για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών.

(Σ.Σ Σύμφωνα με το Αρθ-8 του Ν-3212/03 ΦΕΚ-308/Α/31-12-03, δεν απαιτείται από 1-7-04 έκδοση άδειας δόμησης, για τις κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση των ΑΜΕΑ στα υπάρχοντα κτίρια, όπως ορίζεται στις παρ.5 και παρ.7 του Αρθ-28 του Ν-2831/00)

8. Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών, των πεζοδρόμων, των πεζοδρομίων, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες με οδεύσεις πεζών, οδεύσεις τυφλών, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5%, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού όπως στεγάστρων καθιστικών στύλων φωτισμού κάδων απορριμμάτων και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων έργων.

(Σ.Σ βλέπε Αποφ-52488/02 ΦΕΚ-18/Β/15-1-02 ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΕμΕΑ σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών)

9. Με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ συνιστάται "Επιτροπή προσβασιμότητας", που θα εδρεύει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και εισηγείται στον Υπουργό για θέματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι φορείς, που θα εκπροσωπούνται σ' αυτήν, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οπωσδήποτε εκπρόσωποι της Εθνικής Συνομοσπονδίας των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΕΣΑΕΑ) οι ιδιότητες των μελών, ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

(Σ.Σ βλ Αποφ-55550/02 ΦΕΚ-216/Β/22-2-02,  
Σύσταση Επιτροπής Προσβασιμότητας του ΥΠΕΧΩΔΕ )

Αθήνα 9 Ιουνίου 2000

## **6. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ**

### **ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ**

#### **ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ**

#### **ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ, στα πλαίσια της προσπάθειας που έχει αναλάβει για την προώθηση της δυνατότητας αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης όλων των πολιτών, συνέστησε ομάδες εργασίας από τεχνικούς εκπροσώπους διαφόρων υπουργείων και φορέων, οι οποίες, με συντονίστρια την Προϊσταμένη του Γραφείου, κατά το χρονικό διάστημα 1986 – 1990, συνέταξαν τις «Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ» που υπάρχουν στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ στο διαδίκτυο ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 1.**

ΥΠΕΧΩΔΕ ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)).

ΔΟΜΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ([www.domiki.gr](http://www.domiki.gr)).

ΝΟΜΟΣ ([www.lawnet.gr](http://www.lawnet.gr)).

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2**  
**ΣΗΜΕΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ**  
**ΒΟΛΟΥ**

Σχετικά με τις παρεμβάσεις για την προσπελασιμότητα που έχουν πραγματοποιηθεί σε επίπεδο Δήμου παρατίθενται στοιχεία που έχουν δοθεί από την τεχνική υπηρεσία του Δήμου Βόλου και την Πολεοδομία:

• **Ράμπες ή άλλοι μηχανισμοί σε δημοτικά κτίρια**

1. Δημοτικός Οργανισμός Υγείας και Κοινωνικών Θεμάτων (περιοχή Παλαιών)
2. Κέντρο Δημέρευσης Ατόμων με Ειδικές ανάγκες (περιοχή Παλαιών)
3. Δημοτική Τουριστική Επιχείρηση (εκθεσιακό κέντρο στο πεδίο του Άρεως)
4. Κέντρο νεότητας «Δίαυλος» (ισόγειο κτίριο, μη προσβάσιμο όσον αφορά στο πρώτο και δεύτερο όροφο)
5. Χειμερινό δημοτικό θέατρο (πλατεία Ρήγα Φεραίου)
6. Θερινό δημοτικό θέατρο (πλατεία Ρήγα Φεραίου)
7. Πολιτιστικό κέντρο Χιλιαδούς
8. Αθλητικό κέντρο Χιλιαδούς
9. Οργανισμός Κέντρου Παιδιού (βρεφονηπιακός σταθμός Ν. Δημητριάδος)
10. Οργανισμός Κέντρου Παιδιού (βρεφονηπιακός σταθμός Γ. Δήμου)
11. Δημαρχείο
12. Εγκαταστάσεις Πρασίνου (πλατεία Χέυδεν)
13. ΔΕΜΕΚΑΒ – Κτίριο Ενεργειακού Κέντρου
14. Δημοτικό Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΔΙΕΚ) κτίριο πλατείας 7 Πλατανιών
15. Δημοτικός Εκπαιδευτικός Οργανισμός (κτίριο Σπίερ)
16. ΔΕΥΑΜΒ
17. Κοινωνική Υπηρεσία του Δ.Ο.Υ.Κ (κτίριο «Στρεφτάρη»)
18. Κοινωνική Υποστηρικτική Υπηρεσία (κτίριο «Στρεφτάρη»)
19. «Στέκι Παιδιού» (δεν απαιτείται γιατί το κτίριο είναι ισόγειο)
20. Βρεφονηπιακός σταθμός Παλαιών Μητροπολίτου Γρηγορίου με Γιαννιτσών (δεν απαιτείται γιατί το κτίριο είναι ισόγειο)
21. Εγκαταστάσεις δημοτικού αμαξοστασίου (δεν απαιτείται γιατί είναι δυνατή η πρόσβαση στους ισόγειους χώρους των εγκαταστάσεων)
22. Οργανισμός Κέντρου Παιδιού (βρεφονηπιακός σταθμός ΑΡΙΩΝ) (μελετάται η κατασκευή ράμπας ή μηχανισμού)
23. Κέντρο τέχνης Ντε Κίρικο» (μελετάται η κατασκευή ράμπας ή μηχανισμού)
24. Δημοτικό ωδείο (μελετάται η κατασκευή ράμπας ή μηχανισμού)
25. Πολιτιστικό κέντρο Αγ Αναργύρων (μελετάται η κατασκευή ράμπας ή μηχανισμού)
26. Οργανισμός Κέντρου Παιδιού. Παιδικός σταθμός Χρυσοχοϊδη (δεν απαιτείται γιατί το κτίριο είναι ισόγειο)



27. Οργανισμός Κέντρου Παιδιού. Παιδικός σταθμός Αιολίδος (υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες λόγω παλαιότητας του κτιρίου. Μελετώνται πιθανές λύσεις).
  28. Αθλητικός Οργανισμός Εγκαταστάσεις κτιρίου Αδαμόπουλου (δεν απαιτείται ράμπα γιατί το κτίριο είναι ισόγειο. Για τον άνω όροφο υπάρχει ασανσέρ)
  29. Γραφείο τμήματος συντήρησης (δεν απαιτείται γιατί το κτίριο είναι ισόγειο).
  30. ΚΑΠΗ Α' (ενοικιαζόμενο κτίριο όπου λαμβάνονται μέτρα πρόσβασης σε ειδικές περιστάσεις)
  31. Καλλιτεχνικός οργανισμός. Αίθουσα τέχνης «Ζώγια». Πρόκειται για παλαιό κτίριο της δεκαετίας του '60 για το οποίο μελετώνται πιθανές λύσεις.
  32. Καλλιτεχνικός οργανισμός. Πολιτιστικό κέντρο Νεάπολης (δεν απαιτείται ράμπα γιατί το κτίριο είναι ισόγειο).
  33. Καλλιτεχνικός οργανισμός. Πολιτιστικό κέντρο Χρυσοχοϊδη. (Μελετάται η κατασκευή ράμπας ή μηχανισμού).
  34. Καλλιτεχνικός οργανισμός. Πολιτιστικό κέντρο ν. Δημητριάδας. (Μελετάται η κατασκευή ράμπας ή μηχανισμού).
  35. Δημοτική τουριστική επιχείρηση (δεν απαιτείται γιατί είναι δυνατή η πρόσβαση στους ισόγειους χώρους των εγκαταστάσεων)
  36. ΚΑΠΗ Β' (ενοικιαζόμενο ισόγειο κτίριο όπου λαμβάνονται μέτρα πρόσβασης σε ειδικές περιστάσεις)
  37. Κέντρο μουσικού θεάτρου (δεν απαιτείται γιατί είναι δυνατή η πρόσβαση στους ισόγειους χώρους του κτιρίου)
- **Δημόσια κτίρια στα οποία υπάρχει σύστημα ηλεκτρικής ράμπας:** κτίριο ΟΤΕ
  - **Δημόσια κτίρια στα οποία υπάρχει ράμπα:**
    1. Διεύθυνση Κοινωνικής Πρόνοιας
    2. ΟΑΕΔ –ΚΠΑ
    3. ΟΑΕΔ –ΓΕΚΟ
    4. Νοσοκομείο
    5. ΔΕΗ
    6. Νομαρχία (υπάρχουν και ασανσέρ για τους άνω ορόφους)
    7. ΙΚΑ (υπάρχουν και ασανσέρ για τους άνω ορόφους)
    8. Υγειονομικό
    9. ΚΤΕΛ
    10. ΟΣΕ
    11. Πανεπιστήμιο (υπάρχουν και ασανσέρ για τους άνω ορόφους)
    12. Τροχαία –Ασφάλεια (υπάρχουν και ασανσέρ για τους άνω ορόφους)

13. Υποκατάστημα Εθνικής Τραπέζης (Ιωλκού - Αναλήψεως)
14. Κεντρικό κατάστημα Εθνικής Τραπέζης (Αργοναυτών)
15. Δικαστικό Μέγαρο

- **Ράμπες σε δρόμους**

1. Αντωνοπούλου – Δημητριάδος (πεζόδρομος)
2. Αγίου Νικολάου με Γαλλίας
3. Πάρκο Αγ. Αναργύρων
4. Πεζοδρόμιο Αργοναυτών με Κοραή
5. Πεζοδρόμιο Αργοναυτών με Ιωλκού
6. Πεζοδρόμιο Αργοναυτών με Αντωνοπούλου
7. Πεζοδρόμιο Αργοναυτών με Κ. Καρτάλη
8. Αναλήψεως με Δόν Δαλεζίου
9. Αλαμάνας με Σέκερη

- **Θέσεις στάθμευσης (συνολικά 65)**

1. Γάτσου 20 με 2ας Νοεμβρίου (1 θέση)
2. Μικρασιατών 57 ΔΕΟΒ (1 θέση)
3. Σπυρίδη 117 (1 θέση)
4. Νικοτσάρα 11 με Πολυμέρη (1 θέση)
5. Γαλλίας 75 με Μαυροκορδάτου (1 θέση)
6. 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 22 (1 θέση)
7. Αθανασάκη 18 (ΦΙΛΥΡΑ) (θέση ασθενοφόρου) (1 θέση)
8. Νικοτσάρα 20 (Κ.Ψ.Υ) (θέση ασθενοφόρου) (1 θέση)
9. 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου με Αγ. Νικολάου (θέση ασθενοφόρου) (1 θέση)
10. Καρτάλη με Γαλλίας (κλινική Ιωάννου) (θέση ασθενοφόρου) (1 θέση)
11. Θεσσαλική Νοσηλευτική (θέση ασθενοφόρου) (1 θέση)
12. Κλινική Κολέτσου (θέση ασθενοφόρου) (1 θέση)
13. Καρολίδου 8 (1 θέση)
14. Ιάσονος 112 (Ολυμπιακό γραφείο) (1 θέση)
15. Βασσάνη με 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (Α'ΚΑΠΗ) (1 θέση)
16. Δεληγιάργη με Δημητριάδος 267 (1 θέση)
17. Ροζού 173 (1 θέση)
18. Αμφιτρίτης 34 (1 θέση)
19. TRT (1 θέση)
20. Ερμού 224 (1 θέση)
21. Αντωνοπούλου 127 (ΕΕΚΕ ΩΡΙΩΝ) (3 θέσεις)

22. Μεταμορφώσεως 55 (Υποθηκοφυλακείο) (2 θέσεις)
23. Μικρασιατών (ΔΕΟΒ) (2 θέσεις)
24. Μακρυνίτσης με Δ. Σολωμού (ΚΕΚΑΝΑΜ) (2 θέσεις)
25. Ξενοφώντος 1 (ΝΕΛΕ) (2 θέσεις)
26. Λόρδου Βύρωνος (1 θέση)
27. Βελισσαρίου 4 (1 θέση)
28. Ρόζου 74 ΤΕΒΕ (1 θέση)
29. Τ. Οικονομάκη με Γκλαβάνη (1 θέση)
30. Μινύων (1 θέση)
31. Κουταρέλια 115 (1 θέση)
32. Μπασδέκη 115 (1 θέση)
33. Γαζή 79 (1 θέση)
34. Κραυσίδωνος 11 (1 θέση)
35. Τρικούπη 23 (1 θέση)
36. Νοταρά 9 (1 θέση)
37. Κουταρέλια 84 (1 θέση)
38. Αχιλλοπούλου 172 (1 θέση)
39. Ζαλόγγου 35 (1 θέση)
40. Κοραή 148 (1 θέση)
41. Ιάσωνος 143 (1 θέση)
42. Γαμβέτα 1 (1 θέση)
43. Νικοτσάρα 2 (1 θέση)
44. Ρ. Φεραίου 82 (1 θέση)
45. 54<sup>ου</sup> Συντάγματος – Αγ. Βασιλείου (1 θέση)
46. Γκλαβάνη 122 (1 θέση)
47. Καλλινίκου 14 (1 θέση)
48. 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 150 (1 θέση)
49. 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου κτίριο Ματσάγγου (1 θέση)
50. Αγησιλάου (μεταξύ Σταδίου και Αρτέμιδος) (1 θέση)
51. Αγία Παρασκευή (Εξωραϊστικός πολιτιστικός σύλλογος) (1 θέση)
52. Κύπρου - Βύρωνος
53. Ιάσονος – Φιλελλήνων (πανεπιστήμιο) (1 θέση)
54. Όγλ – Κονταράτου (1 θέση)

**Θέσεις σε ελεγχόμενη περιοχή στις οποίες τα ΑΜΕΑ δεν υποχρεώνονται σε μηνιαία εισφορά αντιτίμου στάθμευσης.**

55. Κολοκοτρώνη 55 (Αγ. Ανάργυροι) (1 θέση)

- 56. Γαμβέτα 1 με Ιάσονος (1 θέση)
- 57. Τ. Οικονομάκη 27 (1 θέση)
- 58. Αθ. Διάκου 30 (1 θέση)
- 59. Νικοτσάρα 7 (1 θέση)

Στοιχεία από τον Δημοτικό Οργανισμό Υγείας και Κοινωνικών Θεμάτων Βόλου και την Πολεοδομία Βόλου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

## ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ

Καλημέρα σας / Καλησπέρα σας

Διενεργούμε μία έρευνα για το σχεδιασμό στην πόλη για άτομα με ειδικές ανάγκες και θα θέλαμε τις απόψεις σας. Άτομα με ειδικές ανάγκες θεωρούνται τα άτομα με κινητικές δυσκολίες, δυσκολίες στην όραση ή στην ακοή. Οι απαντήσεις σας, που θα είναι εμπιστευτικές, θα χρησιμοποιηθούν για την εξαγωγή συμπερασμάτων. Η έρευνα αυτή διεξάγεται στο πλαίσιο Πτυχιακής Εργασίας, στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας πάνω στο συγκεκριμένο θέμα.

- E1 (α) Γνωρίζετε τα προβλήματα των ατόμων με ειδικές ανάγκες;
- |                          |                      |   |
|--------------------------|----------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Πολύ καλά            | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Αρκετά καλά          | 2 |
| <input type="checkbox"/> | Δεν είμαι σίγουρος-η | 3 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι           | 4 |
| <input type="checkbox"/> | Καθόλου              | 5 |
- (β) Υπάρχει στο οικογενειακό σας περιβάλλον κάποιο άτομο με ειδικές ανάγκες;
- |                          |     |   |
|--------------------------|-----|---|
| <input type="checkbox"/> | Ναι | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Όχι | 2 |
- (γ) Αν ναι, τι είδους πρόβλημα αντιμετωπίζει;
- |                          |                     |   |
|--------------------------|---------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Κινητικές δυσκολίες | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Προβλήματα όρασης   | 2 |
| <input type="checkbox"/> | Προβλήματα ακοής    | 3 |
- E2 Πιστεύετε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν τις ίδιες δυνατότητες με τους υπόλοιπους πολίτες;
- (α) Στην εργασία:
- |                          |             |   |
|--------------------------|-------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα ναι | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον ναι  | 2 |
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα όχι | 3 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι  | 4 |
| <input type="checkbox"/> | Δε γνωρίζω  | 5 |
- (β) Στη διασκέδαση:
- |                          |             |   |
|--------------------------|-------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα ναι | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον ναι  | 2 |
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα όχι | 3 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι  | 4 |
| <input type="checkbox"/> | Δε γνωρίζω  | 5 |
- (γ) Στην κίνηση μέσα στην πόλη:
- |                          |             |   |
|--------------------------|-------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα ναι | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον ναι  | 2 |
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα όχι | 3 |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι  | 4 |
| <input type="checkbox"/> | Δε γνωρίζω  | 5 |
- (δ) Στην πρόσβαση σε δημόσια κτίρια, κοινόχρηστους χώρους:
- |                          |             |   |
|--------------------------|-------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα ναι | 1 |
|--------------------------|-------------|---|

- |  |                          |             |   |  |
|--|--------------------------|-------------|---|--|
|  | <input type="checkbox"/> | Μάλλον ναι  | 2 |  |
|  | <input type="checkbox"/> | Σίγουρα όχι | 3 |  |
|  | <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι  | 4 |  |
|  | <input type="checkbox"/> | Δε γνωρίζω  | 5 |  |
- (ε) Στην κατοικία:
- |                          |             |   |  |
|--------------------------|-------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα ναι | 1 |  |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον ναι  | 2 |  |
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα όχι | 3 |  |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι  | 4 |  |
| <input type="checkbox"/> | Δε γνωρίζω  | 5 |  |
- (στ) Στην κοινωνικότητα:
- |                          |             |   |  |
|--------------------------|-------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα ναι | 1 |  |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον ναι  | 2 |  |
| <input type="checkbox"/> | Σίγουρα όχι | 3 |  |
| <input type="checkbox"/> | Μάλλον όχι  | 4 |  |
| <input type="checkbox"/> | Δε γνωρίζω  | 5 |  |
- E3 Τι γνώμη έχετε για τις υποδομές στην πόλη του Βόλου για τα άτομα με ειδικές ανάγκες;
- |                          |           |   |  |
|--------------------------|-----------|---|--|
| <input type="checkbox"/> | Πολύ καλή | 1 |  |
| <input type="checkbox"/> | Καλή      | 2 |  |
| <input type="checkbox"/> | Μέτρια    | 3 |  |
| <input type="checkbox"/> | Κακή      | 4 |  |
| <input type="checkbox"/> | Πολύ κακή | 5 |  |
- E4 Τι γνώμη έχετε για τα παρακάτω χαρακτηριστικά της πόλης του Βόλου, όσον αφορά την πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες; 1 =πολύ καλή, 2=καλή, 3=μέτρια, 4=κακή, 5=Πολύ κακή
- |                          |                            |   |   |   |   |   |                          |
|--------------------------|----------------------------|---|---|---|---|---|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Τα δημόσια κτίρια          | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Τα πεζοδρόμια              | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Οι συγκοινωνίες            | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Οι χώροι στάθμευσης ΙΧ     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Οι χώροι αναψυχής          | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Οι αθλητικές εγκαταστάσεις | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Η κατοικία                 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | <input type="checkbox"/> |
- E5 Τι πιστεύετε ότι θα πρέπει να γίνει για να βελτιωθεί η ζωή των ατόμων με ειδικές ανάγκες στην πόλη του Βόλου; δώστε σειρά προτεραιότητας στα παρακάτω:
- πολύ σημαντικό= 1, λίγο σημαντικό= 2, καθόλου σημαντικό= 3
- |                          |                                   |   |   |   |                          |
|--------------------------|-----------------------------------|---|---|---|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Μεγαλύτερα πεζοδρόμια             | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Τοποθέτηση ραμπών, αναβατορίων    | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Προσβάσιμα δημόσια κτίρια         | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Προσβάσιμα θέατρα, σινεμά         | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Προσβάσιμα καφέ, εστιατόρια       | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Προσβάσιμοι χώροι άθλησης         | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Λειτουργικές αστικές συγκοινωνίες | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Ειδικοί χώροι στάθμευσης ΙΧ       | 1 | 2 | 3 | <input type="checkbox"/> |

- |                          |                                  |   |   |                            |
|--------------------------|----------------------------------|---|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Αυστηρότεροι νόμοι, προδιαγραφές | 1 | 2 | 3 <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | Προσβάσιμες πολυκατοικίες        | 1 | 2 | 3 <input type="checkbox"/> |

E6 Έχετε να προσθέσετε κάτι;

---



---



---



---



---

E7 Χαρακτηριστικά ερωτηθέντος:

Φύλλο: Άνδρας 1                      Γυναίκα                      2                     

Ηλικία: \_\_\_\_\_

Μόνιμη Κατοικία: Δήμος \_\_\_\_\_ Περιοχή \_\_\_\_\_

Επάγγελμα: \_\_\_\_\_

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ