

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

CAUTION

IT'S NOT **JUST** YOU
IT'S YOU AND ME

ΑΣΤΥ ΑΦΙΛΟΞΕΝΟ

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ
ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΟΥΗΔΙΑΣ**



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΞΩΦΥΛΛΟΥ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ ΧΡΥΣΑ

ΑΣΤΥ ΑΦΙΛΟΞΕΝΟ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ
ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Στην οικογένεια μου

*“Η πόλη είναι αυτό που είναι
γιατί οι πολίτες της είναι αυτό που είναι”*

Πλάτωνας

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε κατά το τελευταίο εξάμηνο των σπουδών μου στο προπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Θεωρώ υποχρέωση μου να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες προς τα άτομα εκείνα που συνέβαλλαν στην επιτυχή ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κωνσταντίνο Λαλένη για τις αναρίθμητες συμβουλές και υποδείξεις του, καθώς και για την υπομονή του και την ενθάρρυνση που μου προσέφερε καθ' όλη την πορεία εκπόνησης της εν λόγω εργασίας. Παράλληλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω του δύο συνεπιβλέποντες, τους κυρίους Ν. Βογιατζίδη και Α. Σαπουνάκη για τις κριτικές παρατηρήσεις που μου προσέφεραν ώστε να βελτιωθεί η τελική μορφή της διπλωματικής μου εργασία.

Δεύτερον, θα ήθελα να δώσω τις μεγαλύτερες ευχαριστίες μου στους γονείς μου, Κώστα και Διαμάντω, για όλα τα απαραίτητα εφόδια που μου προσέφεραν προκειμένου να ολοκληρώσω τις σπουδές μου, αλλά και την στήριξη, την ενθάρρυνση και την οικονομική ενίσχυση που μου παρείχαν καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Μέρος των ευχαριστιών αξίζουν και στην αδερφή μου Χρύσα που έδειξε απέραντη υπομονή και κατανόηση αυτά τα πέντε χρόνια.

Τρίτον, θέλω να εκφράσω τις θερμότερες και πιο εγκάρδιες ευχαριστίες μου στις φίλες μου Σοφία Γ., Σοφία Χ., Χρύσα Τ., Μαρία Ν., Μαργαρίτα Α., Μαριάννα Π, Ελένη Τ., Αγάπη Λ. για την αμέριστη υπομονή τους, την αστείρευτη ηθική και συναισθηματική συμπαράσταση και την συνεχή παρουσία τους όπου και όποτε το χρειαζόμουν όλα αυτά τα χρόνια. Ιδιαίτερα για τη συμβολή τους στην συγκεκριμένη διπλωματική ευχαριστώ τις Μαριάννα Π. και τον Γιάννη Σ. για την αγγλική περίληψη καθώς και τη Χρύσα Τ. για το εξώφυλλο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, στα πλαίσια της γενικότερης φιλοσοφίας και πρακτικής για την εξίσωση των ευκαιριών, λαμβάνονται μέτρα στους τομείς της νομοθεσίας και των προγραμμάτων δράσης για την δημιουργία πόλεων διαμορφωμένων κατά τέτοιον τρόπο ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες όλων των πολιτών.

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

Από την άλλη πλευρά, η Σουηδία έχει να επιδείξει ένα αξιοθαύμαστο σύστημα σχεδιασμού και πολιτικών για την άρση κάθε είδους εμποδίων στο δομημένο αστικό περιβάλλον. Αναγνωρίζει, δηλαδή, ως χώρα τη σημασία της κατασκευής ενός κράτους δικαίου στον άξονα εξίσωσης των ευκαιριών όλων των πολιτών στην πρόσβασιμότητα.

Βασική επιδίωξη της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η συγκριτική θεώρηση των συστημάτων, μεθόδων, εργαλείων, πολιτικών και πρακτικών σχεδιασμού των δύο αυτών χωρών (Ελλάδας-Σουηδίας) προκειμένου να αξιολογηθεί η δυνατότητα πρόσβασης των Εμποδιζόμενων Ατόμων στις ελληνικές πόλεις σε σχέση με την αντίστοιχη στις σουηδικές. Υπάρχει, όμως σημείο σύγκλισης των δύο μοντέλων; Πώς αντιλαμβάνονται στην πράξη τον σχεδιασμό τα ίδια τα Εμποδιζόμενα Άτομα; Κατά πόσον η συγκριτική, αυτή, ανάλυση μπορεί να ωφελήσει την Ελλάδα να βελτιώσει την ασφάλεια, την άνετη μετακίνηση και συνεπώς την ανεξάρτητη διαβίωση όλων των Εμποδιζόμενων Ατόμων; Τελικά, αποδεικνύεται πως η Ελλάδα αποτελεί ένα κοινωνικό κράτος που σέβεται τα δικαιώματα όλων των πολιτών στην πρόσβαση, και αν όχι πως μπορεί να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση; Αυτά είναι μερικά από τα ερωτήματα του καλούμαστε να απαντήσουμε ώστε να διεξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα και προτεινόμενα μέτρα που πρέπει το ελληνικό κράτος να λάβει σοβαρά υπόψη του.

Λέξεις Κλειδιά: Εμποδιζόμενα Άτομα, Άτομα με Αναπηρίες, κινητικότητα, συγκριτική θεώρηση, προσβασιμότητα, Σχεδιάζοντας για Όλους, Σουηδία

ABSTRACT

During the last decades, measures have been taken in the fields of legislation at international, European and national level, in order to create cities able to serve the needs of all citizens as part of the overall philosophy and practice for the equalization of opportunities.

Regarding the urban planning for the Disabled Community the status quo in Greece is really disappointing. This is due to the lack of relevant laws in combination with the ignorance of people in charge, lack of information and public sensitization.

On the other hand, Sweden demonstrates a remarkable planning and legislation system, capable of removing all the obstacles existing in urban areas for disabled people. In other words, through their laws they take into account the significance of the equal rights in accessibility.

The main objective of this study is to perform a comparative view of the design systems, methods, tools, policies and implementation in these two countries (Greece – Sweden), in order to evaluate the accessibility of handicapped people in Greek cities compared to the same in Sweden. Questions that, also, need to be answered are the following: Is there any convergence point in both models? How do the disabled people experience the urban design in their daily life? Is there any possibility that this comparative analysis can have a beneficial effect leading to an improvement of safety, facilitation of access and therefore in an independent concept for all the handicapped people in Greece? Is Greece, at last, a real welfare state that has respect for the rights of all citizens to access? If not, then, how this situation could be improved? These are only some of the questions that should be answered and all the useful results and proposed measures that will derive from this comparative approach are the ones that Greek government should take in account.

Key Words: persons with mobility handicap, disabled people, mobility, comparative approach, accessibility, Design for all, Sweden

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
ΜΕΡΟΣ Α: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	14
1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ	15
1.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ	15
1.2. Ο ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ	19
1.3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ “ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ”	20
1.4. ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ	22
2. Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ	24
2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	24
2.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ.....	26
3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	28
3.1. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ	28
3.2. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ.....	31
3.3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ	33
ΜΕΡΟΣ Β: 36	
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	36
4. ΕΛΛΑΔΑ: Η ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ – ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ	37
4.1. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	37
4.2. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	40
4.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ.....	42
4.4. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ	47

5. ΣΟΥΗΔΙΑ: Η ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΟΥΗΔΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ – ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ	52
5.1. ΣΟΥΗΔΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	52
5.2. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	56
5.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΠΟΛΗ	58
5.4. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ	62
6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΑ ΑΤΟΜΑ	72
7. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	93
7.1. ΑΠΟΡΡΕΟΥΣΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ.....	93
7.2. ΠΡΟΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ.....	95
7.3. ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ	96
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	102
ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ.....	104
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	111

**ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ,
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΠΙΝΑΚΩΝ**

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτημα I: Σύνοψη υφιστάμενης ελληνικής πολεοδομικής νομοθεσίας	112
Παράρτημα II: Υφιστάμενη σουηδική νομοθεσία για τα Εμποδιζόμενα Άτομα.....	127
Παράρτημα III: Ερωτηματολόγιο	130
Αποτελέσματα έρευνας	134
Παράρτημα IV: Κανόνας 18 των πρότυπων κανόνων για την εξίσωση των ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία.....	139

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

Εικόνα 1: Εμποδιζόμενα Άτομα	18
Εικόνα 2: Προσβασιμότητα.....	21
Εικόνα 3: Σχεδιάζοντας για όλους.....	22
Εικόνα 4: European Disability Forum	25
Εικόνα 5: Εμπόδιο σε πεζοδρόμιο	42
Εικόνα 6: Κακοτεχνίες και ανύπαρκτες ράμπες.....	43
Εικόνα 7: Εμπόδια στο χώρο κίνησης των πεζών	43
Εικόνα 8: Εθνική Βιβλιοθήκη, μη προσβάσιμη από την πλειοψηφία των Εμποδιζόμενων Ατόμων	44
Εικόνα 9: Προσβάσιμη παραλία στην Πάτρα για ΑμεΑ	47
Εικόνα 10: Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών	48
Εικόνα 11: Απόλυτα προσβάσιμες εγκαταστάσεις Μετρό.....	49
Εικόνα 12: «Λευκό Ταξί» με ηλεκτροκινούμενη ράμπα.....	50
Εικόνα 13: Η φροντίδα των ηλικιωμένων αποτελεί πρόκληση για το μέλλον.....	57
Εικόνα 14: Το 40% των κτιρίων των δημόσιων υπηρεσιών δεν είναι απόλυτα προσβάσιμα	61

Εικόνα 15: Αυξανόμενες ανάγκες των υποδομών ΜΜΜ λόγω αλλαγής μεγέθους-βάρους των αναπηρικών αμαξιδίων.....	62
Εικόνα 16: Παράδειγμα σχεδιασμού στον ανοιχτό δημόσιο χώρο	62
Εικόνα 17: Τριών ειδών παράλληλες κινήσεις σαφώς διαχωρισμένες	63
Εικόνα 18: Ποδηλατόδρομος.....	63
Εικόνα 19: Διάβαση με ηχητικά σήματα.....	64
Εικόνα 20: Εύκολα κατανοητές ενδείξεις, pictogramme και σύμβολα και χρήση μεθόδου Braille	65
Εικόνα 21: Χειριστήριο με σαφή αντίθεση και φωτισμό	66
Εικόνα 22: Ειδικό μονοπάτι, κιγκλιδώματα στήριξης, αντιθέσεις.....	67
Εικόνα 23: Χρωματικές αντιθέσεις και διαφοροποιήσεις υλικών.....	67
Εικόνα 24: Στάση λεωφορείου	69
Εικόνα 25: Τραμ.....	69
Εικόνα 26 : Ανθρώπινα Δικαιώματα (στην εικόνα η Eleanor Roosevelt)	77
<u>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</u>	
Διάγραμμα 1: Δυσκολία στην πρόσβαση σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.....	72
Διάγραμμα 2: Πρόσβαση στον δημόσιο ανοιχτό χώρο	82
Διάγραμμα 3: Πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία.....	83
Διάγραμμα 4: Πρόσβαση στο χώρο εργασίας.....	84
Διάγραμμα 5: Πρόσβαση στα δημόσια κτήρια και τους κοινωφελείς χώρους	85
Διάγραμμα 6: Πρόσβαση στη διασκέδαση και ψυχαγωγία.....	86
Διάγραμμα 7: Βαθμός αποδοχής από το κοινωνικό σύνολο	87
Διάγραμμα 8: Πόλη διαμονής	134
Διάγραμμα 9: Βαθμός ικανοποίησης των υποδομών δημόσιας χρήσης	137
Διάγραμμα 10: Βαθμός σημαντικότητας βελτιωτικών εργασιών στις υποδομές δημόσιας χρήσης	138

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Φύλο	134
Σχήμα 2: Κατηγοριοποίηση ειδικών κοινωνικών ομάδων	134
Σχήμα 3: Κατηγοριοποίηση Ατόμων με Αναπηρίες.....	135
Σχήμα 4: Κατηγοριοποίηση Λοιπών Εμποδιζόμενων Ατόμων	135
Σχήμα 5: Βαθμός ικανοποίησης από τις υποδομές δημόσιας.....	136
Σχήμα 6: Βαθμός μέριμνας κρατικού σχεδιασμού υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην πόλη	136
Σχήμα 7: Βαθμός αποδοχής και μέριμνας από την πλευρά των πολιτών προς τα Εμποδιζόμενα Άτομα	136

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Υπνοδωμάτια – Διαμερίσματα για χρήστες αμαξιδίου	118
--	-----

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι κοινωνίες, ανά τον κόσμο, αποτελούνται από άτομα που για διάφορους λόγους δεν διαθέτουν, όλοι τις ίδιες σωματικές, αισθητηριακές και νοητικές ικανότητες. Η αυτόνομη κίνηση, ο προσανατολισμός και εν τέλει η διαβίωση για εκείνους που παρουσιάζουν αδυναμίες μπορεί να καταστεί αδύνατη αν το περιβάλλον δεν έχει δομηθεί κατάλληλα για την εξυπηρέτησή τους.

Στις σύγχρονες κοινωνίες δεν νοείται πλήρης κοινωνική ενσωμάτωση εάν δεν υπάρχει η δυνατότητα της ανεμπόδιστης μετακίνησης, για λόγους εργασίας, εκπαίδευσης, διασκέδασης, ψυχαγωγίας και πραγματοποίησης καθημερινών λειτουργιών. Η προσβασιμότητα δεν πρέπει να εκλαμβάνεται απλώς σαν μια ακόμα ευκολία αλλά ως θεμελιώδες δικαίωμα. Κάθε πολίτης έχει δικαίωμα στη δυνατότητα συμμετοχής στην κοινωνική, εμπορική, οικονομική, πολιτιστική και πολιτική ζωή. Το γεγονός αυτό, όμως, βασίζεται αφενός στο δικαίωμα του καθενός στη διαφορά και αφετέρου στην έμπρακτη αντιμετώπιση των φραγμών του αστικού περιβάλλοντος με έναν τρόπο που να διευκολύνει το σύνολο των πολιτών δείχνοντας την αλληλεγγύη και το χρέος της κοινωνίας απέναντι στα λεγόμενα «Εμποδιζόμενα Άτομα».

Κοιτώντας τον ευρωπαϊκό χάρτη αναγνωρίζονται διαφορετικές πολιτικές και στρατηγικές που έχουν εφαρμοστεί σε κάθε μία από τις χώρες-μέλη της Ευρώπης με άξονα τις ανάγκες των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Έτσι, διαπιστώνεται πως ως σήμερα, οι Σκανδιναβικές χώρες και ιδίως η Σουηδία υπερτερούν κατά πολύ σε σχέση με τα ελληνικά μοντέλα πολιτικής.

Στόχος, συνεπώς, της παρούσας διπλωματικής είναι να αναδειχθούν τα προβλήματα του ελληνικού δομημένου περιβάλλοντος μέσω της σύγκρισής του με το σουηδικό πρότυπο σχεδιασμού, το οποίο βάσει μελετών έχει αποδειχτεί υποδειγματικό. Με τον τρόπο αυτό μπορούν να διατυπωθούν με σαφήνεια οι ελλείψεις του ελληνικού συστήματος και να προταθούν ικανοποιητικές και εφαρμόσιμες λύσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης.

Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου αξιοποιήθηκε πληθώρα βιβλιογραφικών πηγών, μελετών και επίσημων διαδικτυακών τόπων, τόσο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα όσο και στη σουηδική. Παράλληλα, βασικό κομμάτι της συγκριτικής ανάλυσης και των προτάσεων στηρίχθηκε αφενός στο θεσμικό πλαίσιο και τις πολιτικές που αναπτύχθηκαν σε κάθε μία από τις δύο χώρες ενδιαφέροντος (Ελλάδα, Σουηδία) και αφετέρου στην

προσωπική έρευνα με ερωτηματολόγια σε 155 Εμποδιζόμενα Άτομα και, ιδίως, στην έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2001 που αφορά στην προσβασιμότητα των Ατόμων με Αναπηρίες σε 15 από τις χώρες της Ευρώπης .

Η διάρθρωση των κεφαλαίων έγινε με βάση τη λογική σειρά που επιτάσσει η δομή της παρούσας μελέτης και οι βασικοί στόχοι της. Αρχικά, στο πρώτο μέρος, διερευνήθηκαν οι κύριες έννοιες και ορισμοί που αφορούν στην προσβασιμότητα, τον λειτουργικό χώρο κίνησης των πεζών, στα Εμποδιζόμενα Άτομα και την βασική ευρωπαϊκή πολιτική «Σχεδιάζοντας για Όλους». Εν συνεχεία, παρουσιάστηκε ο ρόλος των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην κοινωνία διαχρονικά καθώς, και το βασικό θεσμικό πλαίσιο κι οι πολιτικές σχεδιασμού σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Στο δεύτερο μέρος της μελέτης παρουσιάζονται με λεπτομέρεια τα στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος της Σουηδίας και της Ελλάδας προκειμένου ακολούθως να επιχειρηθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η συγκριτική θεώρηση των δεδομένων αυτών. Τέλος, συστήνεται ένα πακέτο προτεινόμενων μέτρων για την ελληνική πραγματικότητα ώστε να αναβαθμιστεί το επίπεδο της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας του αστικού περιβάλλοντος των ελληνικών πόλεων.

ΜΕΡΟΣ Α

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ



1. Βασικές έννοιες
2. Η θέση των Εμποδιζόμενων Ατόμων διαχρονικά στην κοινωνία
3. Υφιστάμενη νομοθεσία και πολιτικές σχεδιασμού σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο

1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Σε πρώτο στάδιο κρίθηκε σκόπιμο να οριστούν και να δοθεί το περιεχόμενο των βασικών εννοιών που περιλαμβάνονται στην παρούσα μελέτη βάσει των παγκόσμιων προδιαγραφών.

1.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΜΕΑ ΚΑΙ ΕΜΠΙΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) “κάθε άνθρωπος κατά τη διάρκεια της ζωής του μπορεί να είναι θύμα μιας υποβάθμισης της υγείας του και ενός βαθμού αναπηρίας”. Επομένως, κάθε πολίτης είναι εν δυνάμει “Άτομο με Αναπηρία” αλλά δυστυχώς το αντιλαμβάνεται αφού βρεθεί στην κατάσταση αυτή. Πέραν, όμως, της υποβαθμισμένης υγείας, υπάρχουν κι άλλοι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την κινητικότητα, όπως η καθημερινότητα και η εργασία εισάγοντας, έτσι και την έννοια των “*Εμποδιζόμενων Ατόμων*”. (Δακωρώνιας, 2011: 388 στο ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2011)

Η προσέγγιση, ωστόσο, της έννοιας “*αναπηρία*” είναι μια διαδικασία πολύπλοκη και δύσκολη καθώς αποτελεί όρο που δεν επιδέχεται εννοιολογική εξήγηση αλλά αντίθετα συσχετίζεται άμεσα με τη βάση στην οποία τοποθετεί το πρόβλημα της αναπηρίας η κάθε κοινωνία και εποχή. Ο ορισμός της αναπηρίας, επομένως, αποτέλεσε ζήτημα εκτενούς συζήτησης και ανάλυσης κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Κατά συνέπεια δύο είναι τα βασικά μοντέλα προσέγγισης του θέματος μέχρι σήμερα: αφενός το ιατρικό μοντέλο και αφετέρου το κοινωνικό. (Καπούση et.al, 2010: 6)

Έτσι, με βάση το ιατρικό μοντέλο, ως “*αναπηρία*” ορίζεται η σωματική, νοητική, αισθητηριακή ή ψυχολογική απόκλιση από το “φυσιολογικό”, απόκλιση που μπορεί να οφείλεται σε ασθένεια, ατύχημα ή άλλους ιατρικούς λόγους. Τη δεκαετία του 1980, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) στη διεθνή ταξινόμηση των “μειονεξιών”, “ανικανοτήτων” και της “αναπηρίας” (ICIDH: International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps, 1980) επιχείρησε και όρισε την αναπηρία ως “οποιοδήποτε μειονέκτημα ενός συγκεκριμένου ατόμου το οποίο προέρχεται από οργανική, ψυχική ή λειτουργική διαταραχή, και το οποίο μειονέκτημα περιορίζει ή εμποδίζει την εκπλήρωση ενός ρόλου που θεωρείται φυσιολογικός για το άτομο σε σχέση με την ηλικία, το φύλο και τις ισχύουσες κοινωνικές και πολιτισμικές παραμέτρους”. (Στεφανίδης:10, 2004) Το ιατρικό αυτό μοντέλο, συνεπώς, ορίζει την αναπηρία ως τον λειτουργικό περιορισμό ή έλλειψη δυνατότητας του ατόμου να εκτελέσει μια δραστηριότητα με τον τρόπο ή τα μέσα που θεωρούνται φυσιολογικά για τον άνθρωπο

(Γεωργαλά: 8, 2010). Η προσέγγιση αυτή αν και προσδιορίζει σαφώς τα σωματικά, ψυχολογικά και διανοητικά χαρακτηριστικά της έννοιας, τοποθετεί το πρόβλημα στο ίδιο το άτομο, αγνοώντας και παρακάμπτοντας την αλληλεπίδραση που υπάρχει με την κοινωνία (Στεφανίδης, 2004: 10).

Από την άλλη πλευρά, το κοινωνικό μοντέλο προσέγγισης, εστιάζει στην πεποίθηση πως η αναπηρία δεν πρέπει να αποτελεί ατομικό ζήτημα και στίγμα μιας κοινωνικά οριζόμενης ομάδας αλλά ζήτημα συλλογικό με κοινοτικές και κοινωνικές επεκτάσεις. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται κυρίως στους άγραφους κανόνες, αξίες ή στερεότυπα και δευτερευόντως στην δυσκολία του ατόμου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της κοινωνίας. Η αναπηρία, συνεπώς, αντιμετωπίζεται ως το αποτέλεσμα της αδυναμίας της κοινωνίας να λάβει υπόψη και να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες των ατόμων αυτών τονίζοντας παράλληλα την δυναμική και την πολυπλοκότητα του φαινομένου, στοιχεία, δηλαδή, που το βιοϊατρικό μοντέλο παραμερίζει ή απορρίπτει τελείως. (Στεφανίδης, 2004: 10 και <http://www.aspergerhellas.org/info-Disability.html>, πρόσβαση στις 20/06/2012)

Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία τόσο η επιστημονική κοινότητα όσο και οι εκπρόσωποι του διεθνούς αναπηρικού κινήματος τείνουν ολοένα και περισσότερο να ενστερνιστούν την ιδέα πως τα προβλήματα που συσχετίζονται με την αναπηρία δεν αποδίδονται ούτε μονοσήμαντα στο άτομο και στην παθολογία του ούτε αποκλειστικά και μόνο στην κοινωνία. Οι αδιάκοπη κριτική και οι συνεχείς συζητήσεις γύρω απ τις δύο προσεγγίσεις οδήγησε στην διατύπωση ενός νέου μοντέλου δισδιάστατου που συνδυάζει τόσο τα βιοιατρικά όσο και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά που έχουν αποδοθεί ως τώρα στην έννοια της αναπηρίας. (Στεφανίδης, 2004: 10-11) Βάσει του συγκεκριμένου μοντέλου η αναπηρία ορίζεται από τα δικά της χαρακτηριστικά, από τις δυνατότητες που διατηρεί το άτομο και από την προσωπικότητα που συντίθεται από τον ρόλο του ατόμου στο περιβάλλον του. Έτσι, ο ΠΟΥ το 2002 επαναπροσδιόρισε την αναπηρία ως το αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης μεταξύ των καταστάσεων υγείας, των δυνατοτήτων ενός ατόμου και των παραμέτρων του περιβάλλοντος του. Η ταξινόμηση που επιχείρησε ο ΠΟΥ φαίνεται να επηρεάζεται από την σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ της κοινωνίας, της κουλτούρας και των ανθρώπων που μειονεκτούν. Εφόσον, λοιπόν, η έννοια του όρου “αναπηρία” διαφέρει ανάλογα με τον τόπο, την ιστορική περίοδο ή το πολιτισμικό επίπεδο, δεν υπάρχει ένας μοναδικός ορισμός διεθνώς αποδεκτός. (Γκουβατζή, 2011: 16, 22-23)

Παράλληλα, σε όλα τα παραπάνω απαιτείται να δοθεί και η διάκριση της “*αρχιτεκτονικής αναπηρίας*” (architectural disability), η οποία δεν σχετίζεται, κατ’ ανάγκην, με την ιατρική

αναπηρία. Αντίθετα, η αρχιτεκτονική αναπηρία, εμφανίζεται ως συνώνυμη με τις αρχιτεκτονικές διακρίσεις (architectural discriminations) και παρουσιάζεται εκεί όπου υπάρχουν δομικά εμπόδια. Στην ουσία λοιπόν δεν αφορά μόνο τα άτομα που εμφανίζουν κάποια μορφή αναπηρίας αλλά εν τέλη και τους συνήθεις χρήστες του δημόσιου χώρου. (Κουτρούλης, 2005: 3-4)

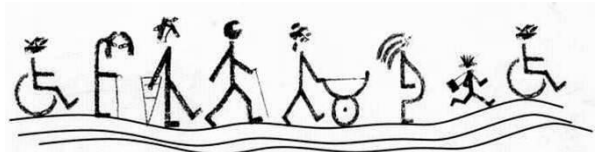
Τα τελευταία χρόνια ύστερα από εκτενείς συζητήσεις και προβληματισμούς σχετικά με την χρήση κατάλληλης ορολογίας που να εκφράσει αυτά ακριβώς τα στοιχεία ανατομίας ή παθολογικά χαρακτηριστικά του ατόμου έχει καθιερωθεί η χρήση του όρου “Άτομα με Αναπηρίες” (ΑμεΑ) έναντι των παλαιότερων όρων όπως “Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες” (ΑΜΕΑ) ή “ανάπηροι”. Η άποψη που επικρατεί είναι πως ο όρος ΑμεΑ προσδίδει λιγότερες διακρίσεις, είναι λιγότερο μεροληπτικός, ενώ συγχρόνως δεν υποβαθμίζει ένα κοινωνικό φαινόμενο το οποίο απαιτείται να είναι ξεκάθαρα αναγνωρίσιμο ώστε να αντιμετωπιστεί μέσω κατάλληλων, εφικτών και ορθών παρεμβάσεων. (Στεφανίδης, 2004: 11)

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ως ΑμεΑ νοούνται τα άτομα που λόγω οργανικών, φυσικών, ψυχικών, νοητικών ή κοινωνικών αιτιών παρουσιάζουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω. (Γεωργακά et.al., 2008: 12). Στα άτομα αυτά πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνονται:

- Τυφλοί και όσοι παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές στην όραση
- Κωφοί και βαρήκοοι
- Άτομα με κινητικές διαταραχές
- Άτομα με επιμέρους δυσκολίες στη μάθηση (δυσλεξία, διαταραχή λόγου κ.α)
- Άτομα που πάσχουν από ψυχικές νόσους και συναισθηματικές αναστολές
- Επιληπτικοί
- Χανσενικοί (λεπροί)
- Όσοι πάσχουν από ασθένειες που απαιτούν μακρόχρονη θεραπεία και παραμονή σε νοσηλευτικά ιδρύματα, κλινικές ή θεραπευτήρια, και
- Κάθε άτομο νηπιακής, παιδική ή εφηβικής ηλικίας που δεν εντάσσεται σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες αλλά παρουσιάζει διαταραχή προσωπικότητας από οποιαδήποτε αίτια. (Στεφανίδης, 2004: 11)

Μία έννοια που είναι ευρύτερη από αυτή του ΑμεΑ, είναι εκείνη του “Εμποδιζόμενου Ατόμου”, δηλαδή του ατόμου που αντιμετωπίζει δυσκολίες στη μετακίνησή του μέσα στην πόλη. Ως έννοια, συνεπώς, δηλώνει τη δυσκολία που αντιμετωπίζει το εν λόγω άτομο εξαιτίας, κυρίως, του λανθασμένου ή παρωχημένου σχεδιασμού του χώρου και του δομημένου περιβάλλοντος. Ο ακριβής προσδιορισμός του όρου είναι μια διαδικασία εξίσου δύσκολη με εκείνη των ατόμων με αναπηρία λόγω του ότι δεν αποτελεί μια ομογενή ομάδα ανθρώπων. Στην κατηγορία αυτή, ωστόσο, εμπεριέχονται τόσο τα ΑμεΑ, όσο και τα άτομα με μειωμένες ικανότητες, δηλαδή:

Εικόνα 1: Εμποδιζόμενα Άτομα



Πηγή: <http://www.hctp.tee.gr>, (ανάκτηση στις 10/06/2012)

- Άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας
- Γυναίκες σε εγκυμοσύνη
- Προεφηβικά άτομα
- Άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις
- Ρευματοπαθείς, καρδιοπαθείς, με άσθμα κλπ
- Προσωρινά τραυματίες
- Όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οιοδήποτε τύπου αμαξίδιο
- Ποδηλάτες
- Όσοι μεταφέρουν βάρη
- Μεταφορείς
- Υπηρεσίες άμεσης επέμβασης (τραυματιοφορείς, πυροσβέστες κλπ)
- Εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες
- Αλλοδαποί – τουρίστες (σε θέματα που αφορούν τη σήμανση)
- Άτομα με πανικό, σε συνθήκες εκτάκτου ανάγκης κλπ. (Δακορόνιας, 2011: 388 στο ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2011 και <http://www.hctp.tee.gr/Prosvasimotita.pdf>, ανάκτηση στις 10/06/2012)

Αξιοσημείωτο είναι πως σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, έκδοση 2001, μόνο στην ΕΕ, ο αριθμός των Ατόμων με Αναπηρία ανέρχεται σε 50.000.000, δηλαδή το 10-15% των ευρωπαϊών πολιτών. Τα αντίστοιχα στοιχεία για την ελληνική επικράτεια υποδεικνύουν πως τα ΑμεΑ αγγίζουν το 8 – 10% του πληθυσμού της χώρας, ενώ τα Εμποδιζόμενα Άτομα, στο σύνολό τους, ξεπερνούν το 50% (>27% πλήρως αποκλεισμένοι, >22 %

μερικώς αποκλεισμένοι). Κοιτώντας τα ποσοστά αντίθετα διαπιστώνεται πως μόνο το 18,2% του πληθυσμού είναι απόλυτα υγιείς άνθρωποι ποσοστό ανέλπιστα χαμηλό. (<http://www.minenv.gr/1/16/162/16202/g1620201.html>, ανάκτηση στις 10/06/2012, και Δακορώνιας, 2011: 388 στο ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2011)

1.2. Ο ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ

Η πόλη αποτελεί ένα συμπαγές τοπίο έντονων ανταλλαγών, δραστηριοτήτων και επικοινωνίας. Όσο πιο έντονες είναι αυτές οι δράσεις τόσο πιο έντονες είναι και οι μετακινήσεις που πραγματοποιούνται στους δημόσιους χώρους. Οι μετακινήσεις μεταβάλλονται ανάλογα με τους ρυθμούς εξέλιξης (αύξησης ή μείωσης) της πόλης, ενώ κρίνεται απαραίτητη η προσαρμογή του κυκλοφοριακού δικτύου στις ανάγκες της εκάστοτε εποχής. (Κοκολάκη, 2007: 3-4)

Διαχρονικά, στον χώρο της πόλης διαμορφώνονται δίκτυα μηχανικών μετακινήσεων που ταυτίζονται τόσο με τα ιδιωτικά επιβατικά αυτοκίνητα όσο και με τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας. Οι ροές που διαμορφώνονται ακριβώς για αυτές τις μετακινήσεις περιορίζονται νομίμως στους δρόμους και τις περιοχές μειωμένης ταχύτητας οχημάτων και μεικτών χρήσεων. Όλοι οι υπόλοιποι ανοιχτοί χώροι της πόλης στις οποίες επιτρέπεται η πεζή μετακίνηση, δηλαδή πεζοδρόμια, δίκτυα πεζοδρόμων, ποδηλατόδρομοι, άλση, πλατείες κλπ καθώς και τα κοινωφελή κτήρια, οι κατοικίες, οι χώροι διασκέδασης και ψυχαγωγίας, αποτελούν τον λειτουργικό χώρο των πεζών συμπεριλαμβανομένων των Ατόμων με Αναπηρίες και των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Στην σύγχρονη εποχή, μάλιστα, αν και τα παραδείγματα δεν είναι πολλά, έχουν δημιουργηθεί ειδικές ροές κίνησης για ορισμένες ομάδες Ε.Α. όπως για ποδήλατα, τυφλούς καθώς και ειδικές ράμπες για τους κινητικά αδύναμους. (Κοκολάκη, 2007: 3-4)

Η δημιουργία των ροών κίνησης των πεζών καθώς και οι ειδικά διαμορφωμένες ροές κίνησης ομάδων Εμποδιζόμενων Ατόμων εξασφαλίζει την εύκολη και ασφαλή μετακίνηση των ΑμεΑ και των Ε.Α. Η απαγόρευση μηχανικών οχημάτων και επέκταση ιδιωτικών επιχειρήσεων και κτιρίων καθιστούν τους λειτουργικούς αυτούς χώρους σε ασφαλέστερες διαδρομές μετακίνησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων που του επιτρέπει την αυτόνομη διαβίωση του ατόμου στο περιβάλλον της πόλης και ενισχύει την εύρυθμη ένταξή τους στο δομημένο περιβάλλον. (Ζευγαρά, 2009: 36-48)

Ωστόσο, η αλματώδης ανάπτυξη των πόλεων σε συνδυασμό με τον εύκολο και γρήγορο τρόπο μετακίνησης οδήγησαν στην αύξηση των ροών κίνησης. Η πόλη άλλαξε μορφή και

λειτουργία, προκειμένου να καλύψει τις νέες ανάγκες. Οι ελεύθεροι αστικοί χώροι λειτουργούν σαν χώροι που θέτουν σε πρώτο πλάνο τη μηχανική, σε δεύτερο την πεζή κίνηση και σε τρίτο την κίνηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων, δημιουργώντας νέες συνθήκες διαβίωσης που περιορίζουν ολοένα και περισσότερο τον λειτουργικό χώρο των Ε.Α.. Ωστόσο, αφενός τα πεζοδρόμια και τα δίκτυα των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων και αφετέρου τα άλση και οι πλατείες, και ιδίως οι ειδικά διαμορφωμένοι προσπελάσιμοι ελεύθεροι χώροι της πόλης, καλύπτονται ολοένα και περισσότερο από ιδιωτικά οχήματα και ιδιωτικές επιχειρήσεις (περίτερα κλπ) περιορίζοντας στο ελάχιστο την πεζή κίνηση και κυρίως των ατόμων με σοβαρά προβλήματα αυτόνομης διαβίωσης και μετακίνησης. (Κοκολάκη, 2007: 4-5) Αν, μάλιστα, το να περπατά πεζός κάποιος στην πόλη είναι δύσκολο, τότε η πρόσβαση του δημόσιου χώρου στην περίπτωση που το άτομο εντάσσεται σε κάποια κατηγορία Εμποδιζόμενων Ατόμων καθίσταται απαγορευτική. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 211-242)

Έτσι, γίνεται αντιληπτό πως ο λειτουργικός χώρος των ΑμεΑ και των Εμποδιζόμενων Ατόμων συρρικνώνεται ολοένα και περισσότερο, αποκλείοντας συνεχώς την πρόσβαση και την αυτόνομη μετακίνηση των ατόμων αυτών από τον αστικό χώρο. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 211-242)

1.3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ “ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ”

Οι άνθρωποι στο σύνολό τους, ανεξαρτήτως των λειτουργικών ή νοητικών τους δυνατοτήτων, καλούνται να αντιμετωπίσουν αγκυλώσεις και εμπόδια στην μετακίνηση, την επικοινωνία ή πληροφόρηση, καθώς και στην κατανόηση μηνυμάτων οδηγιών, περιορισμών ή συστημάτων. Το ιδιαίτερο πρόβλημα των Εμποδιζόμενων Ατόμων και, κυρίως, των Ατόμων με Αναπηρίες είναι πως συναντούν, στην καθημερινότητά τους, εμπόδια πρόσβασης μεγαλύτερης κλίμακας σε σχέση με τους υπόλοιπους πολίτες. Οι συνέπειες αυτού του γεγονότος μπορούν να επεκταθούν από την απλή δυσκολία πρόσβασης - προσπέλασης ως την περιθωριοποίηση και τον κοινωνικό αποκλεισμό των ατόμων αυτών. (Τζαμπαζή, 2005: 3)

Με τον όρο, λοιπόν, “*προσβασιμότητα*” νοείται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος που επιτρέπει σε όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη κλπ) να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές (συμβατικές και ηλεκτρονικές), υπηρεσίες και αγαθά που προσφέρονται. Αποτελεί μια “οριζόντια” έννοια της οποίας η εφαρμογή επηρεάζει άμεσα σχεδόν όλους τους τομείς της

καθημερινής ζωής με κυριότερους τις κτιριακές υποδομές δημόσιας χρήσης, τους κοινόχρηστους χώρους, την κατοικία, τις μεταφορές, την ενημέρωση, την επικοινωνία, τη σήμανση, καθώς και τις υπηρεσίες και αγαθά. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 212-214)

Στο κείμενο “European concept for accessibility” αναφέρεται πως “η πρόσβαση αποτελεί θεμελιώδες χαρακτηριστικό του δομημένου περιβάλλοντος. Χάρη στην ιδιότητα αυτή, οι άνθρωποι μπορούν να έχουν πρόσβαση κι επομένως να χρησιμοποιούν κτίρια και χώρους όπως κατοικίες, χώρους εργασίας, καταστήματα, θέατρα και πάρκα. Η πρόσβαση επιτρέπει τη συμμετοχή στις κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες για τις οποίες προορίζεται το δομημένο περιβάλλον”. (CCPT, 1996)

Η δυνατότητα πρόσβασης και προσπέλασης του αστικού χώρου, επομένως, είναι ένας πρωταρχικός περιβαλλοντικός παράγοντας και δεν αφορά μόνο τα άτομα με μόνιμη ή προσωρινή φυσική ή αισθητηριακή μειονεξία. Αντίθετα, κανείς δεν πρέπει να αποκλείεται από χώρους εργασίας, εκπαίδευσης, αναψυχής, μεταφορικά μέσα ή οποιοδήποτε άλλο χώρο,

λόγω ανεπαρκούς πρόσβασης. Ο στόχος της πλήρους κοινωνικής ένταξης και συμμετοχής για όλους τους πολίτες μπορεί να επιτευχθεί μόνο όταν εξασφαλιστεί πως τα άτομα, με ή χωρίς αναπηρία, έχουν τις ίδιες δυνατότητες διακίνησης, μεταφοράς, πρόσβασης και χρήσης του δομημένου περιβάλλοντος και των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων του. (Τζαμπαζή, 2005: 3-4)

Η προσπελασιμότητα ακόμη, είναι αλληλένδετη με τη βαθύτερη έννοια της συμμετοχής στην κοινωνία, καθώς είναι συνώνυμη με το ιερότερο δικαίωμα του ανθρώπου, την προσωπική επιλογή και κατά συνέπεια την ιδιωτική ζωή. Η δυνατότητα, δηλαδή, του κάθε ατόμου να κάνει τις επιλογές του, χωρίς τα εμπόδια, τους αποκλεισμούς και τις διακρίσεις που τον καθιστούν απόκληρο της κοινωνικής και πολιτισμικής πραγματικότητας. (Χατζηδάκη, 2010: 3)

Η διεθνής κοινότητα αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα της προσβασιμότητας, ήδη από το 1993, στους Πρότυπους Κανόνες του ΟΗΕ για την εξίσωση των ευκαιριών για τα Άτομα

Εικόνα 2: Προσβασιμότητα



Πηγή: (Τζαμπαζή, 2005)

με Αναπηρία είχε συμπεριλάβει ειδικό άρθρο για την προσβασιμότητα (βλέπε Παράρτημα). (ΕΣΑμεΑ, 2008: 212-214)

Η αδυναμία και σε πολλές περιπτώσεις η αποτυχία της κοινωνίας να άρει τα εμπόδια στην κινητικότητα στον δημόσιο χώρο αποτελεί χαρακτηριστικό στίγμα της έλλειψης προνοητικότητας και άνισης αντιμετώπισης των Εμποδιζόμενων Ατόμων στις πολιτικές σχεδιασμού της πόλης από την πλευρά της κοινωνίας. (Τζαμπαζή, 2005:23-24)

1.4. ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ

Η προσβασιμότητα, κατά συνέπεια, του περιβάλλοντος σε όλους ανεξαρτήτως τους πολίτες, αναδεικνύεται σε καθοριστικό παράγοντα, που διασφαλίζει σε κάθε άτομο ξεχωριστά τον ίδιο βαθμό ελευθερίας επιλογών με τα υπόλοιπα, σε κάθε στιγμή της ζωής του.

Εικόνα 3: Σχεδιάζοντας για όλους



Πηγή: (Τζαμπαζή, 2005)

Τις τελευταίες δεκαετίες, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, στα πλαίσια της γενικότερης φιλοσοφίας και πρακτικής για την εξίσωση των ευκαιριών στο δομημένο περιβάλλον, λαμβάνονται μέτρα και πραγματοποιούνται δράσεις χάρη στα κατάλληλα εργαλεία που διατίθενται (νομοθεσία, προδιαγραφές, τεχνολογία) για την δημιουργία *Ανθρώπινων Πόλεων χωρίς Αποκλεισμένους Πολίτες*. Η φιλοσοφία αυτή ήδη από το 1966, συμπυκνώνεται στον όρο “καθολική ή ολοκληρωμένη πρόσβαση” (Universal Access) ή “*σχεδιάζοντας για όλους*”¹ (Universal Design). (ΕΣΑμεΑ, 2008: 241)

Πιο συγκεκριμένα, ο “σχεδιασμός για όλους” αποτελεί μια μέθοδο σχεδίασης που θέτει στο επίκεντρο του δομημένου περιβάλλοντος τον χρήστη - άνθρωπο και συνεπώς λαμβάνει υπόψη του πως η κατασκευή κάθε χώρου στοχεύει στην εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού χρηστών ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας, φυσικής κατάστασης και ιδιαιτεροτήτων. (Γεωργακά et.al., 2008: 5)

Προβάλλει, επομένως, το πρότυπο μιας ισότιμης κοινωνικής κατάστασης, στη λογική ότι σε όλα τα άτομα παρέχονται ίδιες δυνατότητες χρήσης των αγαθών, υπηρεσιών και περιβαλλόντων χωρίς να καταφεύγουν είτε σε ειδικές εφαρμογές σχεδιασμού

¹ “Η Ευρωπαϊκή Ένωση της Προσβασιμότητας βασίζεται στις αρχές του Σχεδιασμού για όλους” (<http://www.eca.lu/index.php>, πρόσβαση στις 30/06/2012)

αποκλειστικά για κείνους είτε σε ειδικές προσαρμογές που οδηγούν σε διακρίσεις. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 241-242)

Έτσι, ο συγκεκριμένος τρόπος σχεδιασμού μέσω των προδιαγραφών του καταργεί τις υψομετρικές διαφορές ή εξομαλύνει τις αναπόφευκτες, προβλέπει χώρους άνετους και ασφαλείς με υποδοχή για την παραμονή και εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και των Εμποδιζόμενων Ατόμων (π.χ. Ύπαρξη χώρων υγιεινής), επισημαίνει εμπόδια και κινδύνους, απλοποιεί τον εξοπλισμό κάνοντάς τον προσιτό σε όλους και τέλος προσθέτει αξία στο δομημένο περιβάλλον. (Μπετσίμας στο Νανιόπουλος, 2003: 69)

Ο “σχεδιασμός για όλους” εντός του αστικού χώρου, κατ' επέκταση, έχει ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση της προσβασιμότητας δεδομένου ότι λαμβάνει όλα εκείνα τα αναγκαία χαρακτηριστικά της “προσβάσιμης αλυσίδας”² η οποία συνδέει με προσβάσιμα πεζοδρόμια και διαβάσεις τις αστικές εγκαταστάσεις και υποδομές συμβάλλοντας, με αυτό τον τρόπο, στη δημιουργία ενός προσιτού και άνετου περιβάλλοντος διαβίωσης. (Βεζυριαννίδου, 2009: 1)

Αξιοσημείωτο είναι πως το 2003 ορίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως Ευρωπαϊκό Έτος των Ατόμων με Αναπηρίες. Ο κεντρικό πυρήνας της κίνησης αυτής ήταν η προώθηση της προσβασιμότητας σε όλους η οποία θα συμβάλει τόσο στην επιτυχία της ευρωπαϊκής στρατηγικής “οικονομική και κοινωνική ανανέωση” που εγκαινιάστηκε το 2000 στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας όσο και στην υλοποίηση μιας “ατζέντας προσβασιμότητας” ως το κλειδί για την αυτονομία, την ένταξη και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

² Προσβάσιμη αλυσίδα νοείται μια σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η συνδυασμένη εφαρμογή προσβάσιμων αλυσίδων δημιουργεί τα προσβάσιμα δίκτυα. Κρίκοι αυτής της αλυσίδας είναι τα κτίρια, οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια, οι συγκοινωνίες, το προσωπικό διαφόρων υπηρεσιών, η σήμανση, η πληροφόρηση κλπ. Αν κάποιος από τους κρίκους δε λειτουργεί τότε δεν υπάρχει αλυσίδα πρόσβασης.

2. Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Ανά τους αιώνες, οι αξίες των εκάστοτε κοινωνιών και πολιτισμών έθεταν εμπόδια στην υιοθέτηση αντιλήψεων που σχετίζονται με την αποδοχή της ύπαρξης των Εμποδιζόμενων Ατόμων και κυρίως των Ατόμων με Αναπηρίες. Οι λύσεις που ενστερνίζονταν, επομένως, οι πολιτισμοί, διαχρονικά, στο σύνολό τους έπαιρναν την μορφή είτε της αδιαφορίας είτε του αποκλεισμού των ατόμων αυτών κάτω από απάνθρωπες, συνήθως, συνθήκες. (Γεωργαλά, 2010: 8-12)

Αν αναζητήσει κανείς τις απαρχές και τις αιτίες των προκαταλήψεων και στερεοτύπων απέναντι στα Εμποδιζόμενα Άτομα και ιδίως σε ορισμένες ομάδες αυτών, τότε θα καταλήξει ως και στην προϊστορία της ανθρωπότητας (Μπεζεβέγκης, 1997: 38-40). Μάλιστα, βασικό ρόλο στη στάση των ανθρώπων απέναντι στους Εμποδιζόμενους διαδραμάτισαν οι βάσεις του Δυτικού κόσμου και πολιτισμού, η αρχαία Ελλάδα (Πλάτωνας, Αριστοτέλης), η Ρώμη και η Χριστιανική θρησκεία. (Κατσούλης, 1993: 28)

2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ξεκινώντας, λοιπόν, από την Αρχαία Ελλάδα ακόμα, -κοιτίδα του Δυτικού πολιτισμού- και την Σπάρτη διαφαίνεται μια κοινωνία στην οποία οι πολίτες «εξόντωναν» κάθε μη αρτιμελές ή έστω «αποκλίνον» από το φυσιολογικό νεογέννητο, ρίχνοντάς το στον Καιάδα ποταμό. (Νιτσόπουλος, 1981: 32)

Εν συνεχεία, σε όλο τον Μεσαίωνα, στον αιώνα των φώτων (18^{ος} αιώνας) και της βιομηχανικής επανάστασης (19^{ος} αιώνας) η στάση της κοινωνίας παραμένει εχθρική απέναντι στους πνευματικά καθυστερημένους αδιαφορώντας για την ιδιαίτερη θέση και αντιμετώπιση της κατάστασής τους. (Νιτσόπουλος, 1981: 32-33)

Ο 20^{ος} αιώνας έχει να επιδείξει τη γερμανική ναζιστική «τελική λύση» του προβλήματος των «αποκλινόντων», στέλνοντας στα κρεματόρια κατά χιλιάδες «πνευματικά καθυστερημένα άτομα, σπαστικά, σχιζοφρενείς, σωματικά ανάπηρους» (Νιτσόπουλος, 1981: 36).

Ωστόσο, ο 18^{ος} αιώνας παραμένει η κρίσιμη μεταβατική περίοδος για όλο το ανθρώπινο γένος συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με νοητικές μειονεξίες και των ατόμων με αναπηρία. Η αξιοπρέπεια των ατόμων και ιδίως των παιδιών είχε εδραιωθεί και ο φόβος, η δαιμονολογία, η δεισιδαιμονία και η εχθρότητα, σε όσα άτομα διέφεραν από το κοινωνικό σύνολο, άρχισε να παραγκωνίζεται από τα ανθρωπιστικά εγχειρήματα, τη λογική κατανόηση, τη φροντίδα και την εκπαίδευση. Έτσι, δημιουργήθηκε το κλίμα για την

εμφάνιση της ειδικής αγωγής και της μέριμνας υπέρ των Εμποδιζόμενων κατά τον 18^ο αιώνα. (Βασιλείου, 1998: 42)

Πιο συγκεκριμένα, σχετικά με τον σχεδιασμό και τις υποδομές, στα μέσα της δεκαετίας του '50, σημειώθηκε μια διαφοροποίηση όσον αφορά στην κοινωνική αντιμετώπιση και ένταξη των Εμποδιζόμενων Ατόμων και, κυρίως, εκείνων που παρουσιάζουν μειωμένες δυνατότητες στην κίνηση. Η πρωτοβουλίες την εποχή αυτή είναι κυρίως ιδιωτικού χαρακτήρα, ενώ, τα κράτη περιορίζονται μόνο σε νομοθετικές ρυθμίσεις που κινούνται κάτω από την ομπρέλα των Διακηρύξεων του Ο.Η.Ε. περί ισοτιμίας των ανθρώπων. Χαρακτηριστικό, που σηματοδοτεί αυτή τη νέα περίοδο και στην Ελλάδα, είναι η ίδρυση κλινικών και ιατροπαιδαγωγικών κέντρων, ενώ το 1956 ιδρύεται το Κέντρο Ψυχικής Υγιεινής. (Δαραής, 2001: 61-62)

Στα τέλη της δεκαετίας του '70, αρχές του '80, στην Ευρώπη άρχισαν να εφαρμόζονται πολιτικές με άξονα την διευκόλυνση των Εμποδιζόμενων Ατόμων στις καθημερινές τους μετακινήσεις. Έτσι, ομάδες μηχανικών κι αρχιτεκτόνων εκπόνησαν μελέτες και συνεργάστηκαν με τους φορείς εκπροσώπησης και αυτοργάνωσης των σχετικών συλλόγων, κατασκεύασαν ράμπες προσπέλασης στα πεζοδρόμια, ώστε να διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων με κινητικές αδυναμίες, και τοποθέτησαν ηχητικά σήματα στους φωτεινούς σηματοδότες των ανισόπεδων διαβάσεων με στόχο την πιο εύρυθμη προσπέλαση από την πλευρά των ατόμων με προβλήματα όρασης. Παράλληλα, συνεργάστηκαν με τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, έτσι ώστε να ενημερώσουν και να ευαισθητοποιήσουν το κοινό για τις νέες αλλαγές. Στη συνέχεια, και με τη συναίνεση τόσο του κράτους όσο και των πολιτών, αλλά ιδίως, με την παρότρυνση του αναπηρικού κινήματος, οι μελέτες αυτές εφαρμόστηκαν σε εσωτερικούς χώρους, δημόσιες υπηρεσίες, κοινωφελή κτίρια κ.α.. Η σημαντικότερη, όμως, καινοτομία στον τομέα των πολιτικών σχεδιασμού αφορούσε πληθώρα μελετών που εκπονήθηκαν και εφαρμόστηκαν σε πρώτο στάδιο πιλοτικά, ώστε να καταστούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς προσβάσιμα. Έτσι, το 1994, με την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τις υποδείξεις του Ευρωπαϊκού Forum Αναπήρων (European Disability Forum [E.D.F.]), εκδόθηκε ο πρώτος οδηγός για ένα ευπρόσιτο

Εικόνα 4: European Disability Forum



Πηγή: <http://www.edf-feph.org>, ανάκτηση στις 10/09/2012

κοινωνικό κτίριο (european manual for an accessible built environment), όπως επίσης, και ο οδηγός για μια ανθρώπινη πόλη (for a humanized city). Επόμενο βήμα, λοιπόν, ήταν

κάθε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εντάξει τις οδηγίες αυτές στο εσωτερικό της δίκαιο και να εφαρμόσει πολιτικές με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής και της πρόσβασιμότητας των πόλεων στον σύνολό τους προς τους πολίτες και τους επισκέπτες. (Μαρκοστάμος, 2007: 1-2)

Στην Ελλάδα, όμως, η τάση των πολιτικών σχεδιασμού που αποσκοπούν σε μια πιο ανθρώπινη στάση απέναντι στις ανάγκες των Εμποδιζόμενων Ατόμων διαφαίνονται λίγο πριν τις αρχές του 20^{ου} αιώνα με ελάχιστες παρεμβάσεις ενώ μετά το τέλος του πρώτου μισού του 20^{ου} αιώνα οι παρεμβάσεις αυτές γίνονται πιο συντονισμένα χωρίς, ωστόσο, να καθίστανται ιδιαίτερα αποτελεσματικές. (Γεωργαλά, 2010: 10-12, Μαρκοστάμος, 2007: 2)

2.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Τις τελευταίες δεκαετίες, σε παγκόσμιο επίπεδο, σημειώνεται μια συνεχής τάση για μείωση του κοινωνικού αποκλεισμού και των διακρίσεων απέναντι στα Εμποδιζόμενα Άτομα, και κυρίως στα ΑμεΑ, σε όλους τους τομείς της ζωής του ανθρώπου. Γίνονται, συνεπώς, προσπάθειες για διατύπωση και εφαρμογή πολιτικών με άξονα τα Εμποδιζόμενα Άτομα ώστε το περιβάλλον, σε κάθε έκφασή του, να καθίσταται προσβάσιμο για όλους. Μάλιστα, έχει υιοθετεί η αντίληψη πως ο κοινωνικός αποκλεισμός δεν είναι απλώς η αδυναμία ατόμων ή ομάδων να αλληλεπιδράσουν αποτελεσματικά με την κοινωνία. Αντίθετα, συνιστά απειλή κατά της κοινωνικής συνοχής, δεδομένου ότι κανένας πολίτης ή ομάδα δεν έχει υπογράψει συμβόλαιο με την εφ' όρου ζωής αρτιμέλεια και ευπραγία. (Κατσούλης, 1993: 34)

Στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης για την αναπηρία, αλλά και σε όλα τα σχέδια δράσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, έχει εισαχθεί ο όρος «προσβασιμότητα» ως ουσιώδης πόλος αναφοράς οποιασδήποτε ενέργειας και ως προαπαιτούμενο για τη χρηματοδότηση πολλών δράσεων. Επιπλέον, στις διακηρύξεις όλων των ευρωπαϊκών και διεθνών συνδιασκέψεων αναφέρεται ρητά η ανάγκη για την αειφόρο σχεδίαση του περιβάλλοντος με βάση τον άνθρωπο, ανεξάρτητα από τις αναπηρίες του, και τίθεται ως πρώτη προτεραιότητα η προσβασιμότητα ως ένα σημαντικό προαπαιτούμενο για κοινωνική δικαιοσύνη και ενσωμάτωση. (Παπάνης, 2007: 3-8)

Έτσι, ο Ευρωπαϊκός χώρος τα τελευταία χρόνια ενστερνίζεται την πεποίθηση πως ο σχεδιασμός και η οργάνωση των κοινωνικών δραστηριοτήτων, φιλικών, προσβάσιμων και ασφαλών για τα άτομα με αναπηρία, συμβάλλει στην κοινωνική και οικονομική τους

ένταξη και έχει θετικές συνέπειες σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο. Έτσι, η δυνατότητα πρόσβασης στα εκπαιδευτικά Ιδρύματα, στην ψηφιακή ή μη πληροφόρηση, στους εργασιακούς χώρους, στις αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, σημαίνει, παράλληλα, πρόσβαση στην εκπαίδευση, στην εργασία, στο σχηματισμό οικογένειας, συμμετοχή στην παραγωγική διαδικασία και στα κοινωνικά δρώμενα. (Παπάνης, 2007: 3-8)

Η ελληνική κοινωνία, όμως, λόγω των τεχνητών φραγμών (υλική απεικόνιση των κοινωνικών φραγμών) που ακόμα και σήμερα διαθέτει, συνεχίζει να αποκλείει τα μέλη της από την κοινωνική ζωή παρά την συμμετοχή της, ως χώρα, στα διεθνή νομικά πλαίσια και την ένταξη των αντίστοιχων ευρωπαϊκών οδηγιών στην εθνική της νομοθεσία. Με τον τρόπο αυτό, τα Εμποδιζόμενα Άτομα, εξακολουθούν να περιθωριοποιούνται και τα ΑμεΑ, εν τέλει, να φυλακίζονται στον προσωπικό τους χώρο. Το ζήτημα, συνεπώς, της αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης των Ατόμων με Αναπηρίες στην Ελλάδα είναι ευρύ και πολυσύνθετο και αξίζει να διερευνηθεί τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο. (<http://www.minenv.gr/1/16/162/16201/g1620101.html>, ανάκτηση στις 10/08/2012)

Ωστόσο, ο ακρογωνιαίος λίθος για την δημιουργία «Ανθρώπινων Πόλεων» τόσο σε εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, κατά τα τελευταία χρόνια, αποτελεί η αρχή του «Σχεδιασμού για Όλους». Η συγκεκριμένη αρχή, βάσει των κανόνων που θέτει, καθιστά εφικτή την αυτόνομη διαβίωση των ΑμεΑ και των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην πόλη υπερπηδώντας τους τεχνητούς φραγμούς και κατ' επέκταση τον αποκλεισμό του από τον δημόσιο χώρο. Δεν πρέπει να λησμονηθεί το γεγονός ότι η ποιότητα ζωής και η κοινωνικοποίηση, η συμμετοχή σε εκδηλώσεις πολιτιστικές ή άλλες και η αυτενέργεια είναι δικαιώματα στα οποία όλοι έχουν μερίδιο και μόνο έτσι επιτυγχάνεται η κοινωνική πρόοδος. (<http://www.minenv.gr/1/16/162/16201/g1620101.html>, ανάκτηση στις 10/08/2012)

3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Τα Εμποδιζόμενα Άτομα είναι μία σημαντική κατηγορία του πληθυσμού, που αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού, ρατσισμού και αδιαφορίας, ή κακομεταχείρισης από το κοινωνικό τους περιβάλλον, εξαιτίας προκαταλήψεων σε βάρος τους. Η Νομοθεσία πρέπει και μπορεί να αποτελεί ένα ισχυρό όπλο στα χέρια των Εμποδιζόμενων Ατόμων, ώστε να καθιερωθούν και να εφαρμοσθούν νέοι θεσμοί για την προστασία των ατόμων αυτών, οι οποίοι να θεμελιώνονται στην αρχή του σεβασμού κάθε μορφής διαφορετικότητας. (Πολυχρονίου, 2011: 2)

3.1. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Σε διεθνές επίπεδο η νομοθεσία που σχετίζεται με την αναπηρία έχει επηρεαστεί σε σημαντικό βαθμό από τις διακηρύξεις και τις διεθνείς συμβάσεις, που επιχειρούν να θέσουν ρυθμιστικούς κανόνες για την βελτίωση και προστασία της ζωής των Εμποδιζόμενων Ατόμων και ιδίως των ΑμεΑ με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. (Στεφανίδης, 2004: 14)

Πρώτος ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) - που δημιουργήθηκε ως αποτέλεσμα των φρικαλεοτήτων του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και των ολοκληρωτικών καθεστώτων - πρεσβεύει την αρχή της ισότητας και της ίσης μεταχείρισης των πολιτών μεταξύ τους η οποία συναντάται σε όλα τα διεθνή νομοθετικά κείμενα ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Έτσι, βάσει των διεθνών κανόνων, προτύπων και διακηρύξεων τα κράτη – μέλη:

- Δεσμεύονται να δρουν για την προώθηση καλύτερων συνθηκών ζωής για τα Εμποδιζόμενα Άτομα
- Πρέπει να διασφαλίζουν την παροχή υπηρεσιών αποκατάστασης στα ΑμεΑ, προκειμένου να επιτύχουν το βέλτιστο επίπεδο αυτονομίας και λειτουργικότητας
- Πρέπει να εισάγουν προγράμματα δράσης που θα καταστήσουν το φυσικό περιβάλλον προσβάσιμο και να λάβουν μέτρα για την πρόσβαση στην πληροφόρηση και την επικοινωνία. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 77)

Σύμφωνα με τον Πρότυπο Κανόνα 5 του ΟΗΕ (1993) για την Εξίσωση των Ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία, η πρόσβαση τόσο το φυσικό περιβάλλον όσο και τους τομείς της πληροφόρησης και την επικοινωνίας κρίνεται θεμέλιος λίθος της άρσης των διακρίσεων και της ένταξης των ατόμων αυτών στο κοινωνικό σύνολο (ΕΣΑμεΑ, 2008: 100). Ο συγκεκριμένος Κανόνας που σχετίζεται με την πρόσβαση είναι ένα από τα οχτώ «Πεδία-

Στόχους» των Πρότυπων Κανόνων του ΟΗΕ και πιο συγκεκριμένα αναφέρει πως “τα Κράτη πρέπει να αναγνωρίζουν τη σημασία της πρόσβασης στη διαδικασία εξίσωσης των ευκαιριών σε κάθε κοινωνική σφαίρα. Για τα Άτομα με Αναπηρίες κάθε κατηγορίας, τα Κράτη πρέπει: α) να εισάγουν προγράμματα δράσης ώστε να καταστήσουν το φυσικό και δομημένο περιβάλλον προσβάσιμο και β) να αναλάβουν μέτρα για να καταστήσουν την πληροφόρηση και την επικοινωνία προσβάσιμη στα Άτομα με Αναπηρίες” (http://prosvasi.uth.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=41, πρόσβαση στις 19/07/2012)

Η Διακήρυξη των Δικαιωμάτων των ΑμεΑ που ψηφίστηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 1975 (απόφαση 2447/9-12-75) και αναφέρεται γενικά στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες αποτελεί συνέπεια της εγγύησης των Κρατών-Μελών του ΟΗΕ να δραστηριοποιηθούν για να προάγουν το επίπεδο ζωής των ΑμεΑ. (Γεωργαλά, 2010: 15)

Στις νομοθετικές ρυθμίσεις υπέρ των ατόμων με αναπηρία σε διεθνές επίπεδο συγκαταλέγεται και η Διακήρυξη SUNDBERG του 1981 που αποτελεί το τελικό κείμενο της Διεθνούς Συνδιάσκεψης της Unesco και της Ισπανικής Κυβέρνησης και εμπεριέχει ως βασικές αρχές τη συμμετοχή, ένταξη και ανάπτυξη της προσωπικότητας των ΑμεΑ. (<http://www.disabled.gr/lib/?p=13153>, ανάκτηση στις 29/06/2012)

Άξια ξεχωριστής μνείας είναι η διακήρυξη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών σχετικά με την Εξομοίωση των Ευκαιριών για τα ΑμεΑ (Resolution concerning the Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities). Η συγκεκριμένη Διακήρυξη αποτελεί ένα σύνθετο μηχανισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, που τυποποιεί ένα ευρύτατο πλαίσιο υποδείξεων/ κανόνων προς τα κράτη-μέλη αναφορικά με την προστασία των Ατόμων με Αναπηρία, αξιοποιώντας, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1983-1992, την επεξεργασία των σχετικών ζητημάτων του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για τα ΑμεΑ (United Nations Decade of Disabled Persons, 1983-1992). Αποβλέπει ουσιαστικά στην προώθηση διεθνών αρχών και κανόνων εθνικού χαρακτήρα, για την εξομοίωση των ευκαιριών υπέρ των ΑμεΑ, επιδιώκοντας την ηθική και πολιτική δέσμευση των κρατών προς την κατεύθυνση εφαρμογής των συγκεκριμένων αρχών. Αντιστοιχεί, έτσι, σε ένα εργαλείο τεχνικής υποστήριξης των εθνικών σχεδιαστών κοινωνικής πολιτικής για την υλοποίηση προγραμμάτων προστασίας των ΑμεΑ. (Στεφανίδης, 2004: 14-15)

Η Διακήρυξη διακρίνεται σε τρεις κύριες ενότητες, που εξειδικεύονται, μέσω συγκεκριμένων κανόνων (rules):

- Η πρώτη ενότητα αναφέρεται στις προϋποθέσεις για την ισότιμη συμμετοχή των ΑμεΑ στο κοινωνικό περιβάλλον, τυποποιώντας τις αρχές που συμβάλλουν στην εφαρμογή των προϋποθέσεων αυτών.
- Η δεύτερη ενότητα αναφέρεται στους κύριους άξονες παρεμβάσεων για την προώθηση της ισότιμης συμμετοχής των ΑμεΑ.
- Η τρίτη ενότητα αναφέρεται στους μηχανισμούς υλοποίησης των προηγούμενων αρχών. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 100-102)

Η Διακήρυξη αυτή έχει επηρεάσει τη νομοθεσία σχετικά με την αναπηρία σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, και, φυσικά, έχει ληφθεί υπόψη από τον Έλληνα νομοθέτη στο σχεδιασμό της ελληνικής πολιτικής και νομοθεσίας σχετικά με τα ΑμεΑ. Εξίσου σημαντικές με τη Διακήρυξη σχετικά με την Εξομοίωση των Ευκαιριών για τα ΑμεΑ, του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών είναι και οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει για τα ΑμεΑ στο επίπεδο Συμβουλίου της Ευρώπης.

Πιο συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Κοινωνική και Ιατρική Αντίληψη είναι ο πρώτος μηχανισμός που υιοθετήθηκε από διεθνή οργανισμό και αναφέρεται αποκλειστικά στα συστήματα κοινωνικής και ιατρικής αντίληψης, εισάγοντας τη 107 θεμελιώδη αρχή της ίσης μεταχείρισης μεταξύ των ημεδαπών και αλλοδαπών πολιτών των συμβαλλόμενων κρατών στο πεδίο της κοινωνικής πρόνοιας. (Στεφανίδης, 2004: 111)

Επιπλέον, ο Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης (1961) αποτελεί τον πιο ολοκληρωμένο μηχανισμό του Συμβουλίου της Ευρώπης στον τομέα της προστασίας των κοινωνικών δικαιωμάτων, διευρύνοντας έτσι το πεδίο παρέμβασης του Οργανισμού, που μέχρι την υιοθέτησή του περιοριζόταν στην προστασία των ατομικών ελευθεριών μέσω της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την Προστασία των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, που υιοθετήθηκε το 1950. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 118) Από ουσιαστική άποψη, ο Χάρτης πρέπει να ενταχθεί στο διεθνές πλαίσιο κατοχύρωσης των κοινωνικών δικαιωμάτων, το οποίο εγκαινιάστηκε με την Οικουμενική Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΟΗΕ, 1948) και συμπληρώθηκε με το Διεθνές Σύμφωνο για τα Οικονομικά, Κοινωνικά και Μορφωτικά Δικαιώματα (ΟΗΕ, 1966) και με τον Κοινοτικό Χάρτη των Θεμελιωδών Κοινωνικών Δικαιωμάτων των Εργαζομένων (Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 1989). (Στεφανίδης, 2004: 115-120)

Η προστασία των κοινωνικών δικαιωμάτων στο σύστημα του Χάρτη γίνεται μέσω της θέσπισης συγκεκριμένων αρχών που αναφέρονται ακριβώς σε δικαιώματα συμμετοχής στους τομείς της απασχόλησης, της εκπαίδευσης και της κοινωνικής προστασίας. Σε σχέση με τα ΑμεΑ άμεση συνάφεια παρουσιάζουν οι ακόλουθες αρχές:

- Αρχή13: Κάθε πρόσωπο, που δεν έχει επαρκείς πόρους, έχει δικαίωμα για κοινωνική και ιατρική αντίληψη.
- Αρχή14: Κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να απολαμβάνει εξειδικευμένες κοινωνικές υπηρεσίες.
- Αρχή15: Κάθε άτομο με αναπηρία έχει δικαίωμα για επαγγελματική εκπαίδευση, αποκατάσταση και επανένταξη, ανεξάρτητα από την αιτία και τη φύση της αναπηρίας του. (<http://www.disabled.gr/lib/?p=13153>, ανάκτηση στις 29/06/2012)

3.2. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Στον Ευρωπαϊκό χώρο το σύνολο των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν αναγνωρίσει και εντάξει στο εθνικό θεσμικό ουσ πλαίσιο τις Διακηρύξεις και τους κανόνες του ΟΗΕ και της ΕΕ σχετικά με τα Εμποδιζόμενα Άτομα. Οι βασικοί κρατικοί μηχανισμοί με την συγκεκριμένη αρμοδιότητα ανά χώρα ποικίλουν και μέχρι στιγμής εντοπίζονται τέσσερις διαφορετικές προσεγγίσεις:

- Συνταγματικές τροποποιήσεις (Γερμανία, Φινλανδία): ρυθμίσεις σχετικά με την αναπηρία στο Σύνταγμα, δηλαδή το βασικό νόμο του κράτους.
- Ποινικός Νόμος (Γαλλία, Φινλανδία): η διάκριση σε βάρος των ΑμεΑ θεωρείται αδίκημα, που τιμωρείται από τις αρχές του κράτους.
- Αστικό Δίκαιο (Βρετανία, Ιρλανδία): παροχή δικαιώματος στα ΑμεΑ να εγείρουν αγωγή, εάν υπάρχει διάκριση σε βάρος τους, ειδικά στην απασχόληση και την πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
- Ombudsman (Σουηδία): αξιωματούχος με την υποχρέωση να διερευνά και να λαμβάνει μέτρα σε περίπτωση διάκρισης κατά των ΑμεΑ. (Στεφανίδης, 2004: 111)

Έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τα δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες και την καταπολέμηση των διακρίσεων, κήρυξε το έτος 2003 ως ευρωπαϊκό έτος για τα Άτομα με Αναπηρίες, βάσει του άρθρου 13 της συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ευρωπαϊκό έτος θέτει ως σκοπό την υλοποίηση του πολιτικού προγράμματος

για την απόλυτη και ολοκληρωμένη ένταξη των ατόμων με αναπηρίες, που ορίστηκε το 2001 στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Για μια Ευρώπη χωρίς φραγμούς για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες» (Απόφαση 2001/903/EK). Ο καθορισμός αυτού του ευρωπαϊκού έτους ως ενέργεια αποσκοπεί στην απαλοιφή της άνισης μεταχείρισης και στην εξασφάλιση οικονομικής πολιτικής, κοινωνικής και επαγγελματικής αυτονομίας. Ειδικότερα επισημαίνεται η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και η εξάλειψη των διακρίσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη του Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης. (Γεωργαλά, 2010: 16-17)

Δίνεται, συνεπώς, ιδιαίτερη έμφαση στα εξής σημεία:

- Ενθάρρυνση του προβληματισμού και της συζήτησης γύρω από τα μέτρα που απαιτούνται για την προώθηση των ίσων ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρίες στην Ευρώπη.
- Συνεργασία των χωρών για την ανάληψη των ορθότερων και εποικοδομητικότερων πρωτοβουλιών που θα εφαρμοστούν σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Ενίσχυση του διαλόγου μεταξύ των εμπλεκόμενων κυβερνήσεων σε όλα τα επίπεδα εξουσίας, του ιδιωτικού τομέα, των ενώσεων, των κοινωνικών εταίρων, των ομάδων εθελοντών, των αναπήρων και των οικογενειών τους.
- Βελτίωση της επικοινωνίας σε ότι αφορά την αναπηρία και προώθηση της θετικής παρουσίασης των αναπήρων. Ειδικότερα ορίζεται με σαφήνεια η επιστράτευση της τεχνολογίας της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής και εργασίας.
- Πληροφόρηση των πολιτών και της κοινής γνώμης σχετικά με την ποικιλότητα των διαφόρων μορφών αναπηρίας και των πολλαπλών μορφών διακρίσεων τις οποίες βιώνουν τα άτομα με αναπηρίες.
- Ιδιαίτερη μέριμνα για τα δικαιώματα των παιδιών και των νέων με αναπηρίες για ίση μεταχείριση όσον αφορά την εκπαίδευση. (Απόφαση 2001/903/EK, europa.eu.int, πρόσβαση στις 14/06.2012)

Επιπρόσθετα, η επιτροπή στοχεύει να αξιοποιήσει τα αποτελέσματα εφαρμόζοντας ένα πολυετές σχέδιο δράσης. Στόχος του σχεδίου αυτού ήταν να ληφθεί υπόψη, έως το 2010, το θέμα της αναπηρίας σε όλες τις πολιτικές πράξεις της κοινότητας συγκεκριμένες σε

σημαντικούς τομείς προκειμένου να βελτιωθεί η οικονομική και κοινωνική θέση των ατόμων με αναπηρία. (europa.eu.int, πρόσβαση στις 14/06.2012).

Έχοντας παρουσιάσει συνοπτικά τα νομοθετικά πλαίσια στήριξης των ΑμεΑ στις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τις πρόσφατες τάσεις που αρχίζουν να διαμορφώνονται, αξίζει να σημειωθεί ότι στο μέλλον αναμένεται η περαιτέρω σύγκλιση των επιμέρους εθνικών νομοθετικών πλαισίων σε μια προσπάθεια υιοθέτησης των αρχών και των επιταγών της πρωτοβουλίας “eEurope” σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένου του ευρωπαϊκού, όπου η επιρροή της πρωτοβουλίας είναι οριζόντια στις δομές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (προγράμματα Ε&ΤΑ, νέα δομή των ομάδων και φορέων προτυποποίησης, κλπ), και του εθνικού, όπου τα κράτη-μέλη θα κληθούν να υλοποιήσουν συγκεκριμένα μέτρα και δράσεις προς την κατεύθυνση που οριοθετεί η πρωτοβουλία. (Στεφανίδης, 2004: 106-107)

Σε αυτό το πλαίσιο, η πρόσφατη εμπειρία, επί παραδείγματι, στη Γερμανία με τη θέσπιση νέου νομοθετικού πλαισίου που περιλαμβάνει το διαδίκτυο ως πεδίο ισχύος του νόμου για την εξίσωση των δικαιωμάτων όλων των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ (Buhler, 2003: 43), αλλά κυρίως η προσέγγιση που υιοθετήθηκε για την οριοθέτηση του νόμου και τα αποτελέσματά του, μπορούν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς και για άλλα κράτη-μέλη. (Στεφανίδης, 2004: 127)

3.3 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ

Το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο, ίσως, επίτευγμα στον τομέα των πολιτικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο αποτελεί ο «Σχεδιασμός για όλους» του 1997 στόχος του οποίου είναι η ανάπτυξη του θεωρητικού πλαισίου, των αρχών και των λύσεων ώστε να μπορεί ο κάθε άνθρωπος, ανεξαρτήτως της σωματικής ή νοητικής του ιδιαιτερότητας, να χρησιμοποιεί τις ίδιες φυσικές παρεμβάσεις και διευκολύνσεις στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Αναφέρεται ως πολιτική τόσο στα κτίρια, τους υπαίθριους και εξωτερικούς χώρους όσο και στα μέσα επικοινωνίας και τον οικιακό εξοπλισμό. (Aslaksen et.al, 1997: 2)

Το Νοέμβριο του 2000 το Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 2000/78/ΕΚ. Σύμφωνα με αυτή, οποιαδήποτε διάκριση λόγω θρησκευόμενου, πολιτικών πεποιθήσεων ή αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού ως προς την πρόσβαση στην εργασία θεωρείται πράξη αθέμιτη και απαγορεύεται. Η συγκεκριμένη οδηγία εκλαμβάνει ως διάκριση την απουσία «εύλογων προσαρμογών» στο χώρο της εργασίας για τα άτομα με αναπηρία. (<http://europa.eu.int>, πρόσβαση στις 14/06/2012)

Το Κοινοτικό Πρόγραμμα Δράσης (2001 - 2006) αναλαμβάνει να υποστηρίξει τα κράτη-μέλη στον αγώνα τους για την καταπολέμηση των διακρίσεων, ιδίως αυτών που πραγματοποιούνται λόγω αναπηρίας. Η Επιτροπή στηρίζει τις ενέργειες που εκπονούνται σε διεθνές επίπεδο ώστε να κατοχυρώνεται στα Άτομα με Αναπηρία και τα Εμποδιζόμενα Άτομα η πλήρης και ισότιμη άσκηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους. Για το λόγο αυτό, η επιτροπή αποδέχεται ένθερμα τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών η οποία αποβλέπει στην προάσπιση και την προαγωγή των δικαιωμάτων των Ατόμων με Αναπηρία. (<http://europa.eu.int>, πρόσβαση στις 14/06/2012)

Στα πλαίσια δράσης για την άνετη μετακίνηση των ατόμων αυτών, η Επιτροπή έχει αναλάβει την ευθύνη για τη μείωση του αριθμού των παροχών αναπηρίας οι οποίες δεν μπορούν να εξαχθούν από ένα κράτος - μέλος σε άλλο (προβλεπόμενη τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1408/71 σχετικά με τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης). (<http://europa.eu.int>, πρόσβαση στις 14/06/2012)

Επιπρόσθετα, η επιτροπή έχει αναλάβει την εκπόνηση ειδικών προγραμμάτων για την εκπαίδευση και κατάρτιση των νέων. Άμεσος στόχος αποτελεί ακόμη ο επανασχεδιασμός και η κατασκευή κτιρίων στα οποία η πρόσβαση θα είναι ανεκτή για όλα τα Εμποδιζόμενα Άτομα, καθώς θα τηρούν την αρχή του Σχεδιασμού για Όλους. (<http://europa.eu.int>, πρόσβαση στις 14/06/2012)

Ωστόσο, για την αναβάθμιση της ζωής των Εμποδιζόμενων Ατόμων απαιτείται να τους παρέχεται η δυνατότητα πρόσβασης σε χώρους με πολιτιστικό χαρακτήρα. Το συμβούλιο αναγνώρισε αυτό το δικαίωμα και εξέδωσε ψήφισμα στις 6 Μαΐου 2003 το οποίο αναφέρεται στην πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία σε χώρους πολιτισμών και στο δικαίωμα να συμμετέχουν συνακόλουθα με το ψήφισμα που εξέδωσε στις 21 Μαΐου 2002 αναφορικά με τις μελλοντικές προδιαγραφές του ευρωπαϊκού τουρισμού, έκανε έκκληση στην Επιτροπή, στα κράτη - μέλη και σε άλλους φορείς να καταβάλουν κάθε προσπάθεια, για να διευκολύνουν την πρόσβαση και συμμετοχή των Εμποδιζόμενων στον τουρισμό. (Γεωργακά, 2008: 28-29)

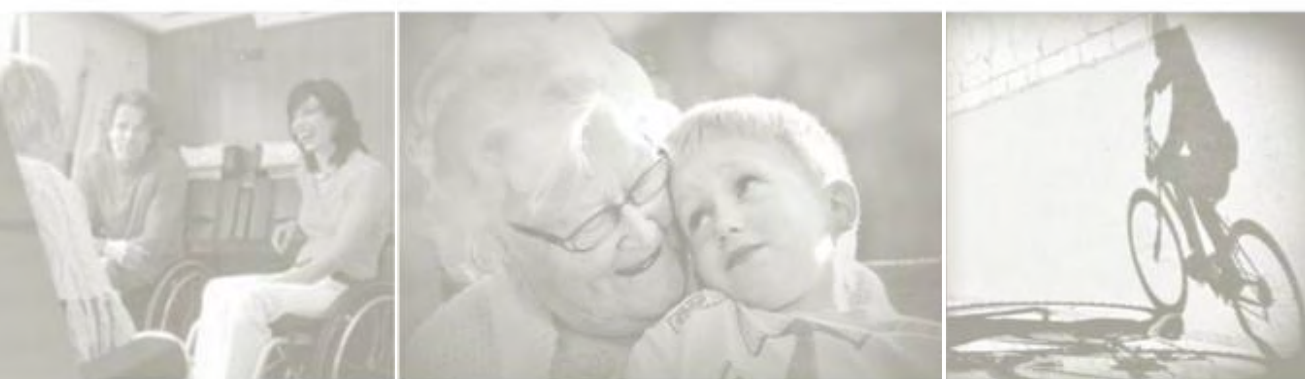
Επεκτείνοντας τη δράση της η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2001: η ώρα των επιλογών», ευνοεί και προάγει την αυξημένη χρήση προσβάσιμων δημόσιων μέσων μεταφοράς.

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

- Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 2003 για την «ηλεκτρονική προσβασιμότητα» που προβλέπει τη βελτίωση της δυνατότητας συμμετοχής Ατόμων με αναπηρίες στην κοινωνία των γνώσεων.
- Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 5ης Μαΐου 2003 για την ίση αντιμετώπιση των μαθητών και σπουδαστών με αναπηρίες, την εκπαίδευση και την κατάρτιση. (Επίσημη Εφημερίδα C 134, 2003)

ΜΕΡΟΣ Β

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



4. Ελλάδα: Η προσβασιμότητα των ελληνικών πόλεων – Δυνατότητες και δυσκολίες προσπέλασης
5. Σουηδία: Η προσβασιμότητα των σουηδικών πόλεων – Δυνατότητες και δυσκολίες προσπέλασης
6. Συγκριτική ανάλυση των προτύπων πολιτικής Ελλάδας – Σουηδίας για τα Εμποδιζόμενα Άτομα
7. Διαπιστώσεις και προτάσεις χάραξης σχετικής πολιτικής στο ελληνικό σύστημα σχεδιασμού
8. Συμπεράσματα

4. ΕΛΛΑΔΑ: Η ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ – ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ

Ο σχεδιασμός των Ελληνικών πόλεων ώστε να είναι φιλικές, προσβάσιμες και ασφαλείς για τα άτομα με αναπηρίες, συμβάλλει στην κοινωνική και οικονομική τους ένταξη και έχει θετικές συνέπειες στην κοινωνία, σε επίπεδο κοινωνικό και οικονομικό. Η δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στα εκπαιδευτικά Ιδρύματα, τους εργασιακούς χώρους, τις αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, σημαίνει πρόσβαση στην εκπαίδευση, την εργασία, την δημιουργία οικογένειας, συμμετοχή στην παραγωγική διαδικασία και ενεργό συμμετοχή στα κοινωνικά δρώμενα.

Θεωρείται σημαντικό να επισημανθεί ότι η δημιουργία προσβάσιμου περιβάλλοντος συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής μιας μεγάλης πληθυσμιακής ομάδας: των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Από τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν στο κείμενο “Σχεδιάζοντας για Όλους– Οδηγίες Σχεδιασμού” του ΥΠΕΧΩΔΕ για τα Εμποδιζόμενα Άτομα στην Ελλάδα, προκύπτει, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ότι τα Εμποδιζόμενα Άτομα αποτελούν ποσοστό μεγαλύτερο του 50 % του Ελληνικού πληθυσμού. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998: 2-3)

4.1. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματική Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), είναι, κατά κύριο λόγο, ο αρμόδιος οργανισμός για τον πολεοδομικό σχεδιασμό του ελλαδικού χώρου. Ο σχεδιασμός αυτός δεν πρέπει να αποκλείει τα ΑΜΕΑ από την προσβασιμότητα στους χώρους της πόλης. Αντίθετα υιοθετεί προοδευτική κοινωνική πολιτική και σχεδιάζει την πόλη ώστε να είναι φιλόξενη στα ΑμεΑ αλλά και στα λοιπά Εμποδιζόμενα Άτομα. Άρει, έτσι, τα εμπόδια που υπάρχουν σε όλους τους τομείς της καθημερινής ζωής, από τις «ανάπηρες» πόλεις και από τα «αφιλόξενα» μεταφορικά μέσα, που αποκλείουν από το δομημένο περιβάλλον -μερικά ή ολικά- πάνω από το 50% του πληθυσμού της χώρας. (Στεφανίδης, 2004: 115-120, 125)

Στόχος του μοντέλου αυτού είναι όλα τα άτομα ανεξάρτητα από τις ιδιαιτερότητες τους να έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση στο δομημένο περιβάλλον. Για να συμβεί αυτό πρέπει να προσαρμοστούν οι υποδομές της χώρας στις ανάγκες τους για να γίνει εύκολη και άνετη η διαβίωση τους. Ταυτόχρονα οι αρχές που ισχύουν διεθνώς και ιδιαίτερα στην Ε.Ε.

αρχίζουν να γίνονται πραγματικότητα και στη χώρα μας με τις τροποποιήσεις των σχετικών νόμων. (Στεφανίδης, 2004: 115-120, 125)

Η μέριμνα, όμως, υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην Ελλάδα ξεκινά ήδη από την σύνταξη του Συντάγματος του 1975/1986 εισάγει μία ανθρωποκεντρική και κοινωνική αντίληψη του δικαίου και του κράτους. Το Ελληνικό Σύνταγμα ορίζει στο άρθρο 4 ότι οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου και ότι οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις. Με το άρθρο αυτό καθιερώνεται η αρχή της ισότητας των ΑμεΑ έναντι του νόμου τις και η αρχή της ισότητας των δύο φύλων. Έτσι, η ελληνική πολιτεία αντιμετωπίζει με ισότιμο τρόπο τα ΑμεΑ σε τις εκδηλώσεις της πολιτικής, οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής δραστηριότητας και εν γένει όλων των πλευρών της ζωής. Η συνταγματική κατοχύρωση της αρχής της ισότητας έναντι του νόμου αποτελεί το θεμέλιο λίθο του ρυθμιστικού πλαισίου για τα Εμποδιζόμενα Άτομα και την δίκαιη αντιμετώπισή τους από το κράτος, ενώ η αρχή της ισότητας των δύο φύλων εξασφαλίζει ότι οι γυναίκες με αναπηρία αποτελούν ισάξια και ισότιμα μέλη της κοινωνίας και προστατεύονται από το κράτος όπως και οι άνδρες με αναπηρία. (Γεωργαλά, 2010: 18-19)

Το αναθεωρημένο Ελληνικό Σύνταγμα του 2001 στο άρθρο 21 ορίζει την υποχρέωση του κράτους να μεριμνά για την υγεία όλων των πολιτών και ειδικά για την προστασία της αναπηρίας (είτε αυτή είναι πνευματική είτε σωματική είτε αισθητηριακή). Πιο συγκεκριμένα αναφέρονται πως «τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρα που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και την συμμετοχή τις στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή τις χώρας». Εξάγεται, λοιπόν, το συμπέρασμα ότι είναι χρέος της πολιτείας να λαμβάνει συγκεκριμένα νομοθετικά, θεσμικά και διοικητικά μέτρα, με τα οποία να εκδηλώνει έμπρακτα το ενδιαφέρον της για τα Άτομα με Αναπηρίες. Έτσι, η πολιτεία αποδέχεται και προστατεύει τα δικαιώματα των ΑμεΑ που θεωρούνται αδιασάλευτα και θεμελιώδη αποδεικνύοντας πως αποβλέπει στην πραγματοποίηση της κοινωνικής προόδου με ελευθερία και δικαιοσύνη. Με τις διατάξεις αυτές το Ελληνικό Σύνταγμα εξανθρωπίζεται και ακολουθεί τα βήματα των άλλων χωρών. Ευνοείται η λήψη μέτρων για την αρωγή των ατόμων που βιώνουν τις ανισότητες εξαιτίας αναπηριών. Ορίζεται το αστικό και ποινικό δίκαιο, ο υπαλληλικός κώδικας, οι διατάξεις για την απασχόληση αλλά μετέωρος παραμένει ο οικοδομικός σχεδιασμός. (Διβανέ, 2004: 22-28).

Αξιοπερίεργο είναι πως μόλις το 1983 στράφηκε η πολιτεία στη θέσπιση νόμων για το σχεδιασμό μιας πόλης με δυνατότητα μετακίνησης για ΑΜΕΑ με την Απόφαση ΔΤΥ

1215: «Άρση Αρχιτεκτονικών Εμποδίων από τα Κτίρια Υγείας και Πρόνοιας, για την Διευκόλυνση της Χρήσης της από Ανάπηρους και Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας». Το Εθνικό Δίκαιο αποτελεί το δείκτη των πολιτικών στόχων μιας χώρας σε θέματα ανθρώπινων δικαιωμάτων και του βαθμού ευαισθητοποίησής της. Με τις τροποποιήσεις του νέου ΓΟΚ με το Νόμο 1577/1985 το Εθνικό Δίκαιο μεριμνά για τη μετακίνηση των ΑμεΑ στην πόλη, ενώ, 2000 ψηφίζεται και ο Νόμος 2831/2000, που περιέχει τροποποιήσεις του προηγούμενου. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 71-72)

Προκειμένου να αξιοποιηθούν έμπρακτα οι σχετικοί νόμοι, το ΥΠΕΧΩΔΕ υιοθέτησε την αρχή "Σχεδιάζοντας για Όλους" που είναι νομοθετημένη παρέμβαση στα πλαίσια του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού του 1985. Συγκεκριμένα στις 11/5/98 ανακοινώθηκαν από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ κάποιες τροποποιήσεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού με στόχο τη βελτίωση της ζωής των Εμποδιζόμενων Ατόμων. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 71-72)

Τα μέτρα αυτά σκοπεύουν να εξασφαλίσουν την αυτόνομη, άνετη και ασφαλή οριζόντια, αλλά και κατακόρυφη, προσπέλαση του δομημένου περιβάλλοντος από Άτομα με Αναπηρίες. Ορίζουν τον τρόπο οικοδόμησης των δημοσίων κτιρίων και των Κοινοφελών Οργανισμών όπως και αυτά των κατοικιών που υπερβαίνουν τα εννιά μέτρα ύψος (τριώροφα κτίρια) όπου η χρήση ανελκυστήρα κρίνεται απαραίτητη. (Τσιρώνη, 2010: 24)

Παράλληλα με τους νόμους αυτούς, θεσπίστηκαν και επιπλέον που αφορούν την μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρίες που χρησιμοποιούν οχήματα. Ενδεικτικά αναφέρεται το ΦΕΚ 60/4-2-85 Τ.Β' για την καθιέρωση του Ειδικού Σήματος Παρκαρίσματος για Αναπηρικά, καθώς και ο Ν. 1485/1984 που σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 6 του άρθρου 7, επιφέρει τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προσθέτοντας επιπλέον πινακίδες για την εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. (Στεφανίδης, 2004: 115-120, 125)

Επιπλέον, ψηφίστηκε ο Ν. 3304/2005 (ΦΕΚ: 03/02/2005) με τίτλο «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανεξαρτήτως φυλετικής ή εθνοτικής καταγωγής, θρησκευτικών ή άλλων πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού». (Τσιρώνη, 2010: 42)

Βέβαια, είναι αναγκαίο να τονιστεί πως κάποιοι νόμοι αφορούν και σε άλλους τομείς της ζωής των Ατόμων με οποιουδήποτε τύπου Αναπηρίες πέραν εκείνων της προσβασιμότητας στο αστικό περιβάλλον. Τέτοιου τύπου νόμοι είναι Ν. 2725/1999 "περί Αθλητισμού

Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες”, ο Ν.1648/86 άρθρο 1 παρ. 4 και Ν. 2224/94 άρθρο 22 για “την επαγγελματική προστασία κωφών”, οι Ν. 1078/80, Ν. 1914/90, Ν.2065/92 για “φορολογικές απαλλαγές και εκπτώσεις σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες”, οι διατάξεις του Ποινικού Κώδικα για ειδική μεταχείριση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, κλπ. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 40)

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 1992 ψηφίστηκαν οι προδιαγραφές σύμφωνα με τις οποίες θα λειτουργούν τα κέντρα αποθεραπείας και αποκατάστασης για την παροχή ιατρικών και λοιπών φροντίδων καθώς και για την διημέρευση των ατόμων που περιγράφονται στο άρθρο 10 παρ. 1 του Ν. 2072/1992 (βλ. παράρτημα) (Αριθ. Π 4α οικ. 4633). Αργότερα το 2000 το υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης ψήφισε τον Νόμο 2831/2000 (ΦΕΚ 140) που προβλέπει ειδικές ρυθμίσεις για την ευκολότερη προσπέλαση από τα ΑμεΑ των δημοσίων κτιρίων. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 71-72)

Δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στον τομέα των πολιτικών, διαφαίνεται πως η Ελλάδα ως κράτος έχει εντάξει στο θεσμικό της πλαίσιο τις αντίστοιχες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προσβασιμότητα με μικρή, όμως, ουσιαστική εφαρμογή τους στον πραγματικό σχεδιασμό.

4.2. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Με τον όρο «δομημένο περιβάλλον» νοείται ο χώρος στον οποίο αφενός διαμορφώνονται οι κοινόχρηστοι χώροι (πεζοδρόμια, δρόμοι, πλατείες, πάρκα κλπ) και αφετέρου σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κτίρια τόσο ιδιωτικής χρήσης (κατοικία, καταστήματα κλπ) όσο και δημόσιου χαρακτήρα. (Τζαμπαζή Ε., 2005: 6)

Αξιοσημείωτο είναι πως στα πλαίσια της πολιτικής που εφαρμόζει το Υπουργείο Υποδομών εδώ και 27 χρόνια δίνεται προτεραιότητα στην προώθηση μέτρων και προγραμμάτων με απώτερο στόχο τον «Σχεδιασμό για Όλους» ώστε να επιτευχθεί η άρση κάθε είδους αποκλεισμού των πολιτών από το δομημένο περιβάλλον, ανεξαρτήτως σωματικής ή ψυχικής διάπλασης και ιδιαιτερότητας. (Τζαμπαζή Ε., 2005: 6)

Στα πλαίσια αυτής της αρχής εντάσσεται η λειτουργία του Γραφείου Μελετών για τα Άτομα με Αναπηρία που λειτουργεί από το 1985 (<http://www.minenv.gr/1/16/162/g16202.html>, ανάκτηση στις 13/06/2012), με σκοπό:

α) Τη σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών και την προώθηση μέτρων και τεχνογνωσίας στις διάφορες δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς, για να ληφθούν υπόψη στην φάση σχεδιασμού και κατασκευής έργων.

β) Την ευαισθητοποίηση του ευρύτερου κοινού και ειδικών ομάδων με την δημοσίευση ενημερωτικού υλικού και τη διοργάνωση ημερίδων και σεμιναρίων.

γ) Την παροχή τεχνικών συμβουλών σε φορείς και οργανισμούς, όπως για παράδειγμα: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΕΟΤ, ΟΕΚ, ΗΣΑΠ, ΟΤΑ και άλλοι, στη φάση σχεδιασμού και κατασκευής των έργων. (Τζαμπαζή Ε., 2005: 6)

Η Νομοθεσία που ισχύει στην Ελλάδα για το σχεδιασμό και την κατασκευή του δομημένου περιβάλλοντος, περιλαμβάνεται στην πολεοδομική νομοθεσία. Το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρία του ΥΠΕΧΩΔΕ έχει διαμορφώσει τη σύνοψη της υφιστάμενης πολεοδομικής νομοθεσίας που καλύπτει τους εξής τομείς:

- Διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών
- Κεκλιμένα επίπεδα(ράμπες) πεζών και αμαξιδίων
- Κλίμακες
- Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών
- Σήμανση
- Είσοδοι κτιρίων
- Δημόσιοι χώροι υγιεινής
- Τουριστικές εγκαταστάσεις (Τζαμπαζή Ε., 2005: 6-7)

(βλέπε παράρτημα Ι: ΣΥΝΟΨΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ)

Ωστόσο, κοιτώντας το άμεσο παρελθόν διαπιστώνουμε πως, παρά την στροφή της νομοθεσίας προς την κατεύθυνση της δημιουργίας Πόλεων Χωρίς Αποκλεισμένους Πολίτες, ακόμα και λίγα χρόνια πριν η Ελλάδα διέθετε ελάχιστες προσβάσιμες κτιριακές υποδομές, συγκεντρωμένες στην συντριπτική τους πλειοψηφία στην Αθήνα, σποραδικά κατανεμημένες στον αστικό ιστό, χωρίς σύνδεση μεταξύ τους, με αποτέλεσμα την αδυναμία εξυπηρέτησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Οι προσπάθειες βελτίωσης της προσβασιμότητας των συγκοινωνιών είχαν επικεντρωθεί στην προμήθεια οχημάτων μαζικής μεταφοράς με επιγονάτηση και ράμπα, προσέκρουαν όμως σε θέματα συντήρησης και χρήσης των ραμπών, αδιαφορίας των οδηγών των λεωφορείων, ανυπαρξίας προσβάσιμων πεζοδρομίων και κατά συνέπεια αδυναμίας προσέγγισης της στάσης και των

οχημάτων, με το ίδιο πάλι τελικό αποτέλεσμα: αδυναμία εξυπηρέτησης των εμποδιζόμενων ατόμων και στην ουσία απαξίωση των όποιων επενδύσεων στον τομέα αυτό.

Όπως είναι φανερό ακόμα και σήμερα με την εφαρμογή των σύγχρονων πρακτικών η προσβασιμότητα στην Ελλάδα περιορίζεται σε μερική προσβασιμότητα της Αθήνας και σημειακές παρεμβάσεις στις μεγάλες πόλεις της Περιφέρειας. Χαρακτηρίζεται από την απουσία εθνικού σχεδιασμού και κεντρικής φιλοσοφίας, την έλλειψη διαπαιδαγώγησης σε θέματα προσβασιμότητας, την ανυπαρξία κοινωνικής συνείδησης για την κρισιμότητα της προσβασιμότητας. Προσπάθειες που κατά καιρούς έγιναν σε διάφορους τομείς αποδείχθηκαν «συμπτωματικές», βασιζόμενες σε μεμονωμένες πρωτοβουλίες και «ευτυχείς συγκυρίες». (ΕΣΑμεΑ, 2008: 232)

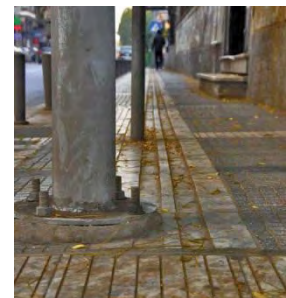
4.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Στην Ελλάδα τα άτομα με κινητικά προβλήματα αποκλείονται από το αστικό ιστό. Η βασικότερη αιτία που οδήγησε στην κατασκευή απροσπέλαστων πόλεων είναι οι μεγάλες αστικές πιέσεις και η έκρηξη της αστυφιλίας. Έτσι, σε συνδυασμό με τα αντικρουόμενα συμφέροντα, τον κακό συντονισμό των φορέων και τον προβληματικό σχεδιασμό δεν δόθηκε το περιθώριο προσαρμογής στις Ελληνικές πόλεις να αναπτυχθούν με τέτοιον τρόπο ώστε να είναι φιλικές και προσπελάσιμες από τις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού. (Παπάνης, 2007: 8)

Χώροι κίνησης πεζών

Η Ελλάδα αποτελεί μια Ευρωπαϊκή χώρα με εκτεταμένες συγκοινωνίες, μετρό, έντονη διασκέδαση, αθλητικούς χώρους, χώρους εκπαίδευσης, μουσεία και χώρους βαθιάς πολιτιστικής και πολιτισμικής σημασίας. Τα πεζοδρόμια της, αν και βάσει των προδιαγραφών του ΥΠΕΧΩΔΕ, θα έπρεπε να διαθέτουν κατ' ελάχιστον 1,50 μέτρο πλάτος για να «χρησιμοποιούνται για την συνεχή ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία όλων των χρηστών» (συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και των Ε.Α.), εντούτοις παρατηρείται πως στην μεγάλη τους πλειοψηφία είναι μικρότερα του επιτρεπτού πλάτους και κατασκευασμένα κατά τέτοιον τρόπο που να αποκλείουν την χρήση τους από τα, οποιασδήποτε κατηγορίας, Εμποδιζόμενα Άτομα. Σε αρκετά πεζοδρόμια, βέβαια, έχουν γίνει ράμπες για αναπηρικά αμαξίδια, ειδικές διαδρομές για

Εικόνα 5: Εμπόδιο σε πεζοδρόμιο



Πηγή: (Τζαμπαζή, 2005)

τυφλούς και σε ορισμένες περιπτώσεις παράλληλες ροές ποδηλάτων οι οποίες, ωστόσο, στην πλειονότητά τους είτε αποτελούν ατελείωτους λαβύρινθους- ήδη από την κατασκευή τους- είτε διακόπτονται απότομα, είτε οδηγούν σε δέντρα, κολώνες και κάδους απορριμμάτων είτε δεν υπάρχουν καν. Ακόμα, όμως, και στις περιπτώσεις που έχουν κατασκευαστεί ορθά, παρατηρείται η διαρκώς επεκτεινόμενη σύγχρονη τάση κατάληψης του χώρου από καταστήματα (τραπεζοκαθίσματα, περίπτερα κλπ) και ιδιώτες (παράνομο παρκάρισμα, σκουπίδια, περιττώματα ζώων κλπ). Έτσι, τα Εμποδιζόμενα Άτομα προκειμένου να φτάσουν στον προορισμό τους θέτουν διαρκώς την ζωή τους σε κίνδυνο διότι αναγκάζονται συνεχώς να κινούνται πάνω στο οδόστρωμα, στον ίδιο χώρο, δηλαδή, με τα μηχανοκίνητα οχήματα. (Ζουρνά et.al. στο Νανιόπουλος, 2003: 57-61)

Συγχρόνως, οι ράμπες που έχουν κατασκευαστεί δεν καλύπτουν όλες της πλευρές μιας διασταύρωσης ή παρουσιάζουν κακοτεχνίες με αποτέλεσμα να δημιουργείται το χαρακτηριστικό «σκαλί» με το οδόστρωμα, να καταλήγουν σε στόμια φρεατίων και σχάρες ή να αποτρέπεται η εγκάρσια διάσχιση του δρόμου, από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο, λόγω έλλειψης μέριμνας. (Ζουρνά et.al. στο Νανιόπουλος, 2003: 59)

Εικόνα 6: Κακοτεχνίες και ανύπαρκτες ράμπες



Πηγή: <http://www.disabled.gr>, ανάκτηση στις 10/08/2012

Παράλληλα, στις πεζοδρομημένες περιοχές, που έχει ορίσει ο εκάστοτε δήμος για χρήση μόνον των πεζών και των ποδηλάτων, παρατηρείται μια συνεχή καταπάτηση από τα καταστήματα και κυρίως από αυτοκίνητα και μηχανάκια που αφενός διέρχονται από τους πεζοδρόμους και αφετέρου παρκάρουν παρανόμως, εντός αυτών, περιορίζοντας, έτσι, τον ζωτικό χώρο των πεζών και ιδίως των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Μάλιστα, η παράνομη κίνηση των οχημάτων στους χώρους αυτούς δεν πραγματοποιείται μόνον από την πλευρά των ιδιωτών, αλλά και των δημόσιων φορέων. (Μαρκοστάμος, 2007)

Εικόνα 7: Εμπόδια στο χώρο κίνησης των πεζών



Πηγή: <http://www.disabled.gr>, ανάκτηση στις 10/08/2012

Η δυνατότητα ασφαλούς και ανεμπόδιστης διακίνησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων στους πεζόδρομους, τα πεζοδρόμια, τις διαβάσεις πεζών, τις πλατείες, τα πάρκα, και αλλού, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα κάθε πολίτη και συντελεί στην αυτόνομη διαβίωση. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 237)

Από έρευνες που έχουν γίνει σε εθνικό επίπεδο προκύπτει ότι ένα μικρό ποσοστό 20-30% από τα πεζοδρόμια, τις πλατείες και τα πάρκα, είναι προσβάσιμα σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (υπάρχουν, όμως, κατάλληλα διαμορφωμένες ράμπες) ενώ, παράλληλα, ο αριθμός των φωτεινών σηματοδοτών στις διαβάσεις πεζών που εκπέμπουν και ηχητικά σήματα για την ενημέρωση των τυφλών ατόμων και των ατόμων με προβλήματα όρασης, είναι πολύ μικρός (Αθήνα Σύνταγμα, Πατησίων, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη, Ξάνθη, και αλλού). (Παπάνης, 2007: 12)

Κτήρια

Η πλειοψηφία των ατόμων με αναπηρία και ειδικότερα οι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στην προσβάση τόσο των ιδιωτικών όσο και των δημόσιων κτηρίων, διότι: α) η είσοδος των περισσότερων πολυώροφων οικοδομημάτων δεν είναι προσβάσιμη (έχουν σκάλες), β) η πόρτα και ο θάλαμος του ανελκυστήρα δεν διαθέτουν το κατάλληλο μέγεθος για να χρησιμοποιηθεί από άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο, μαμάδες με καρότσι για μωρά ή παππούδες με υποστήριγμα, τα δε χειριστήρια, εκτός και εντός του θαλάμου, είναι τοποθετημένα ιδιαίτερα ψηλά, δηλαδή, σε ύψος ακατάλληλο για άτομα με κινητικά προβλήματα ή με ασυνήθιστο σωματικό μέγεθος. Άλλωστε, ο αριθμός των προσβάσιμων κτιρίων που χρησιμοποιούνται από το κοινό σε όλη την Ελλάδα είναι πολύ μικρός. (Τζαμπαζή Ε., 2005: 16-19, Παπάνης, 2007: 18)

Όπως έχει παρατηρηθεί, τα περισσότερα προσβάσιμα δημόσια κτήρια έχουν δημιουργηθεί στα μεγάλα αστικά κέντρα (πχ Αθήνα και Θεσσαλονίκη) ενώ υπάρχουν ελληνικές πόλεις που δεν διαθέτουν ούτε ένα προσβάσιμο κτήριο. Ακόμα, όμως, και στις περιπτώσεις που καθίστανται τα κτήρια προσβάσιμα εντοπίζονται, συνήθως, ελλείψεις στους εσωτερικούς χώρους αυτών. Οι κυριότερες και πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις αναφέρονται στον ακατάλληλο

Εικόνα 8: Εθνική Βιβλιοθήκη, μη προσβάσιμη από την πλειοψηφία των Εμποδιζόμενων Ατόμων



Πηγή: <http://www.disabled.gr>,
ανάκτηση στις 10/08/2012

προσανατολισμό, στους απαραίτητους κανόνες ασφάλειας για τα τυφλά άτομα και τα άτομα με προβλήματα όρασης (κατάλληλος φωτισμός, αντιθέσεις χρωμάτων, σήματα με μεγάλα τυπογραφικά στοιχεία, πληροφορίες σε γραφή Braille και λοιπά) και, κυρίως, στους χώρους υγιεινής που δεν είναι προσβάσιμοι, κατά βάση, στους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (πρόσβαση στην είσοδο, κατάλληλος εξοπλισμός κλπ). (Τζαμπαζή Ε., 2005: 16-19, Παπάνης, 2007: 18-19)

Αξιοσημείωτη είναι η έρευνα της Ιατρικής Σχολής Αθηνών τον Σεπτέμβριο του 2004, σε 17 πόλεις της χώρας, όπου κατέδειξε πως η προσβασιμότητα των χώρων και των υπηρεσιών ήταν ανύπαρκτη ή ανεπαρκής και ταυτόχρονα, από τα υφιστάμενα δημόσια κτίρια μόνο το 5% είναι πραγματικά προσβάσιμα. (Κουτρούλης, 2005)

Διακίνηση και μεταφορές

Βασική προϋπόθεση για την αυτόνομη διαβίωση και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των Εμποδιζόμενων Ατόμων αποτελεί η δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών και επικοινωνιών που να είναι προσβάσιμο σε όλους.

Τα τελευταία χρόνια, και ιδίως πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, οι προσπάθειες βελτίωσης της προσβασιμότητας των συγκοινωνιών είχαν επικεντρωθεί στην προμήθεια οχημάτων μαζικής μεταφοράς με επιγονάτηση και ράμπα, που αντιμετώπιζαν, όμως, ζητήματα συντήρησης και χρήσης των ραμπών, αδιαφορίας των οδηγών λεωφορείων, ανυπαρξίας προσβάσιμων πεζοδρομίων και κατά συνέπεια αδυναμίας προσέγγισης της στάσης και των αντίστοιχων οχημάτων. Τελικό αποτέλεσμα αποτελεί η αδυναμία εξυπηρέτησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων και, κατά βάση, των ατόμων με κινητικά προβλήματα αφού τα μέτρα που έχουν ληφθεί προσφέρουν μικρο-λύσεις αμφιβόλου ποιότητας και απόλυτα τοπικής εμβέλειας. (ΕΣΑμεΑ, 2005: 232)

Σήμερα, τα πλέον προσβάσιμα μέσα μεταφοράς στην χώρα μας είναι τα μέσα σταθερής τροχιάς που, όμως, αυτή τη στιγμή ως αστικές συγκοινωνίες έχουν δημιουργηθεί μόνον στην Αθήνα. (ΕΣΑμεΑ, 2005: 232)

Η πλήρης πρόσβαση στο δομημένο περιβάλλον και στα μεταφορικά μέσα, εξαρτάται από τρεις αλληλένδετες σφαίρες λήψης αποφάσεων και δράσης: την τεχνική, την οργανωτική και την πολιτική. Για την σωστή εφαρμογή των ορθών τεχνικών λύσεων απαιτείται λειτουργική οργανωτική δομή, ενώ για την αποτελεσματική και δίκαιη λειτουργία της δομής αυτής, χρειάζεται πολιτική βούληση και υποστήριξη δεδομένα που ως ένα βαθμό εκλείπουν από την ελληνική νοοτροπία σχεδιασμού. Κατά την αναζήτηση τεχνικών

λύσεων για προβλήματα πρόσβασης πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος εφαρμογής τους, καθώς και οι σχετικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων και οι υπεύθυνοι για τις αποφάσεις αυτές. (Τζαμπαζή Ε., 2005: 23)

4.4. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

Ωστόσο, στις ελληνικές πόλεις, παρατηρούνται και ορισμένες, αν και σαφώς μικρότερης κλίμακας, παρεμβάσεις στον τομέα του σχεδιασμού. Αφετηρία των εγχειρημάτων αποτέλεσε το έτος 1994, ενώ απόγειο αυτών η περίοδος 2000-2004, η πρότερη, δηλαδή, των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Χώροι κίνησης πεζών

Πιο συγκεκριμένα, το 1994 επιχειρείται για πρώτη φορά η τοποθέτηση ηχητικών σημάτων στους φωτεινούς σηματοδότες σε τρία κομβικά σημεία της Θεσσαλονίκης και σε δέκα κομβικά σημεία των Αθηνών. Παράλληλα, δόθηκαν κονδύλια από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για την κατασκευή ραμπών προσπέλασης στα πεζοδρόμια όπου κατασκευάστηκαν σε διάσπαρτα σημεία των πόλεων, κυρίως της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Σήμερα, οι ηχητικοί σηματοδότες έχουν επεκταθεί τόσο σε περαιτέρω σημεία της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης όσο και σε ορισμένες ακόμα μεγάλες ελληνικές πόλεις (π.χ. Πάτρα). (Μαρκοστάμος, 2007: 3)

Αποκορύφωμα των προσπαθειών, από την πλευρά του σχεδιασμού, υπέρ της προσβασιμότητας των Εμποδιζόμενων Ατόμων αποτέλεσε η προετοιμασία για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το καλοκαίρι του 2004 που ανέδειξε τα προβλήματα των υποδομών των ελληνικών πόλεων. Τη μερίδα του λέοντος μονοπώλησε η Αθήνα λόγω της διεξαγωγής των Παραολυμπιακών Αγώνων αποκλειστικά σε αυτήν. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 232) Βασικός κανόνας του σχεδιασμού ήταν η δημιουργία ενός νέου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων με πρόβλεψη ραμπών και ειδικών οδηγών για άτομα με προβλήματα όρασης. Αντίστοιχες εξυπηρετήσεις προβλέφθηκαν και στα Χωριά των Αθλητών και του Τύπου. (Χριστοφή στο Νανιόπουλος, 2003: 64-67)

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως τα τελευταία χρόνια σε ολόκληρη την επικράτεια έχουν επεκταθεί σε μεγάλο βαθμό τα δίκτυα των πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και των δρόμων μειωμένης ταχύτητας ή μικτών χρήσεων. (Χριστοφή στο Νανιόπουλος, 2003: 64-67)

Εικόνα 9: Προσβάσιμη παραλία στην Πάτρα για ΑμεΑ



Πηγή: <http://www.disabled.gr>, ανάκτηση στις 10/08/2012

Παράλληλα, ειδική μνεία πρέπει να δοθεί στην καινοτομία της ερευνητικής ομάδας του πανεπιστημίου Πατρών (στα πλαίσια του πιλοτικού προγράμματος “Πρόσβαση στις παραλίες για ΑμεΑ”) που τοποθέτησε τον Σεπτέμβριου του 2011 μια ράμπα, σε παραλία της ομώνυμης περιοχής, για πρόσβαση των Ατόμων με Αναπηρία στην θάλασσα. (<http://www.disabled.gr/lib/?p=27326>, ανάκτηση στις 10/08/2012)

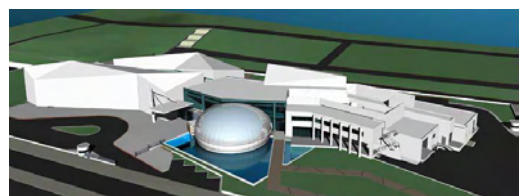
Κτήρια

Είναι γεγονός πως κατά καιρούς έχουν πραγματοποιηθεί σοβαρές προσπάθειες, ιδιαίτερα από την πλευρά του Υπουργείου Εσωτερικών, για την επιβολή της πρόσβασης στα κτίρια που στεγάζουν υπηρεσίες των Ο.Τ.Α, καθώς και του Δημόσιου και του Ευρύτερου Δημόσιου Τομέα, με μη ικανοποιητικά, όμως, αποτελέσματα (Πολυχρονίου, 2011). Στο πλαίσιο αυτό κινήθηκε και η Επιτροπή Παρακολούθησης του Υπουργείου Μεταφορών που, από την ίδρυσή της, έχει καταφέρει να προωθήσει, στις Υπηρεσίες του Υπουργείου και των εποπτευόμενων φορέων, σειρά μέτρων για την εξυπηρέτηση των Εμποδιζόμενων πολιτών. Τα μέτρα αυτού του τύπου, κατά κύριο λόγο αφορούν την βελτίωση της προσβασιμότητας των κτιριακών εγκαταστάσεων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (είναι το μόνο προσβάσιμο Υπουργείο στο σύνολο των εγκαταστάσεών του, με όλες τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις) και την βελτίωση της προσβασιμότητας των κτιριακών εγκαταστάσεων του ΟΤΕ του ΕΛΤΑ και του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου της Αθήνας. (Μπετσιμάς στο Νανιοπουλος, 2003: 71-74)

Ταυτόχρονα, η Κτηματική Υπηρεσία του Υπ. Οικονομικών, θέτει ως προϋπόθεση για την έγκριση ενοικίασης χώρων γραφείων από τις δημόσιες υπηρεσίες, την εξασφάλιση υποδομών πρόσβασης. Ωστόσο, παραμένει ακόμα και σήμερα μικρός ο αριθμός των απόλυτα προσβάσιμων κτιρίων τόσο δημόσιου όσο και ιδιωτικού χαρακτήρα. (Πολυχρονίου, 2011: 9-10)

Τα λαμπρότερα, ίσως, παράδειγμα καλών πρακτικών στην Ελλάδα αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των μουσειακών χώρων της επικράτειας. Λόγου χάριν, ο εσωτερικός χώρος (και μόνον) του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου Αθηνών αποτελεί παράδειγμα μουσειακού χώρου σε υφιστάμενο κτίριο, ενώ το Νέο Μουσείο Πατρών αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα μουσείου που κατά το σχεδιασμό του εξασφαλίστηκε η προσβασιμότητα και η χρήση του

Εικόνα 10: Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών



Πηγή: Γεωργακά et. al., 2008

σε όλους ανεξαρτήτως τους χώρους, εσωτερικούς και εξωτερικούς. (Γεωργακά et. al., 2008: 31-32). Δυστυχώς, όμως, θεσμοθετημένες προδιαγραφές για την αυτόνομη κίνηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων στους χώρους πολιτισμού δεν υπάρχει. Έτσι, η εξυπηρέτησή τους εξαρτάται από την ευαισθητοποίηση των υπευθύνων και από την καλή τους διάθεση. (Γεωργακά et. al., 2008: 31-32)

Διακίνηση και μεταφορές

Ουσιαστική μέριμνα υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων στον τομέα των μεταφορών δόθηκε από το 1996 όπου άρχισαν να εκπονούνται μελέτες σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Το 1997 δόθηκαν σε δημόσια χρήση τα πρώτα λεωφορεία, όπου διέθεταν ράμπες προσπέλασης για την υποβοήθηση της εισόδου σε αυτά που για τη μετακίνησή τους χρησιμοποιούν τα αναπηρικά αμαξίδια. Την επόμενη χρονιά (1998) πραγματοποιήθηκαν μελέτες και τοποθετήθηκαν, στην αρχή πιλοτικά, συστήματα ηχητικής αναγγελίας των στάσεων σε συρμούς του Η.Σ.Α.Π. καθώς και ο πρώτος οδηγός όδευσης τυφλών στο σταθμό του Η.Σ.Α.Π. στην περιοχή της Καλλιθέας. Από το 2000 και μετά και με αφορμή τη διοργάνωση των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων άρχισαν να εφαρμόζονται πλήρως οι ευρωπαϊκές οδηγίες καθώς τέθηκε σε λειτουργία το πρώτο τμήμα του Μετρό της Αθήνας και αντικαταστάθηκε μεγάλο μέρος του στόλου των λεωφορείων πρωτίστως της Αθήνας και δευτερευόντως της Θεσσαλονίκης. (Μαρκοστάμος, 2007: 1-2, και <http://www.ametro.gr/page/default.asp?la=1&id=22>, ανάκτηση στις 02/08/2012)

Σήμερα, τα πλέον προσβάσιμα μέσα μαζικής μεταφοράς στην Ελλάδα είναι τα μέσα σταθερής τροχιάς και ιδίως το ΤΡΑΜ και το Μετρό της Αθήνας αφού σχεδιάστηκαν με γνώμονα την παροχή μιας σειράς διευκολύνσεων που εγγυώνται την απρόσκοπτη χρήση από επιβάτες που παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες και αδυναμίες στην κίνησή τους στην πόλη. (Τζαμπαζή Ε., 2005: 6)

Σημειώνεται πως αφενός το ΤΡΑΜ και αφετέρου το Μετρό κατασκευάστηκαν με βάση τα πλέον σύγχρονα διεθνή πρότυπα και προδιαγραφές, με αποτέλεσμα:

- Να υπάρχουν ασφαλείς διασταυρώσεις του τραμ με τα οχήματα, οι οποίες ελέγχονται όλες από φωτεινούς σηματοδότες.
- Η κίνηση των πεζών να γίνεται από σαφώς

Εικόνα 11: Απόλυτα προσβάσιμες εγκαταστάσεις Μετρό



Πηγή: <http://www.ametro.gr>, ανάκτηση στις 02/08/2012

οριοθετημένες πεζοδιαβάσεις και στα δύο μέσα

- Να εξασφαλίζεται ασφαλής πρόσβαση των επιβατών στις στάσεις (με ειδικές ράμπες, ασανσέρ, πλάκες οδηγού, έντονες αποχρώσεις, καλός φωτισμός, κατάλληλο ύψος αποβάθρας)
- Να υπάρχει σημαντικός αριθμός εγκαταστάσεων (όπως κιγκλιδώματα και κράσπεδα οριοθέτησης), οι οποίες αποτρέπουν τυχόν κινήσεις του επιβατικού κοινού που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ατυχήματα. (<http://www.yme.gr/amea/content.php?getwhat=1&oid=24&id=&tid=32>, ανάκτηση στις 02/08/2012)

Τόσο το ΤΡΑΜ όσο και το Μετρό επειδή κατασκευάστηκαν τα τελευταία χρόνια και αποτελούν σύγχρονες εγκαταστάσεις είναι προσβάσιμα και παρέχουν εύκολη, άνετη και ασφαλή μετακίνηση στα Εμποδιζόμενα Άτομα. (<http://www.yme.gr/amea/content.php?getwhat=1&oid=24&id=&tid=32>, ανάκτηση στις 02/08/2012)

Παράλληλα, αξιοσημείωτο είναι πως στον τομέα των μεταφορών, και συγκεκριμένα από την πλευρά των Συνεταιρισμών Ταξί ανά την Ελλάδα, έχει παρατηρηθεί μια κίνηση για την ανάπτυξη ειδικού στόλου οχημάτων για την μεταφορά ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο τα λεγόμενα ως τώρα «Λευκά Ταξί». Πρόκειται για ειδικά πολυμορφικά οχήματα που διαθέτουν ηλεκτροκινούμενη, ή μη, ράμπα καθώς και, σε πολλές περιπτώσεις, ειδική σκάλα για άτομα με κινητικές αδυναμίες. (<http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22768&subid=2&pubid=63031200>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Εικόνα 12: «Λευκό Ταξί» με ηλεκτροκινούμενη



Πηγή: <http://www.ethnos.gr>, ανάκτηση στις 21/08/2012

Ανταποκρινόμενη, αν και σχετικά αργά, η πολιτεία στο εγχείρημα αυτό, ψήφισε το τρέχον έτος, στη Βουλή, νόμο (Ν. 4070/2012) που ορίζει τη χρήση επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με μετρητή (Ταξί) ή Ειδικής μίσθωσης χωρίς μετρητή με ειδικά χαρακτηριστικά για την εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία. Ο συγκεκριμένος νόμος αποτελεί μια επίσημη ρύθμιση της ήδη υπάρχουσας κίνησης που έχει εφαρμοστεί τα τελευταία χρόνια σε πολλές πόλεις της χώρας. Μάλιστα, στην περιοχή της Αθήνας τέτοιου είδους υπηρεσίες μεταφοράς λειτουργούν ήδη από το 2000, ενώ στην Θεσσαλονίκη και την Καβάλα εφαρμόζονται τον τελευταίο, μόνο, χρόνο (από το 2011). Ωστόσο,

παρατηρείται μια συνεχώς επεκτεινόμενη προσπάθεια και σε άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας, όπως τον Βόλο και την Πάτρα, που ετοιμάζουν να εντάξουν, και αυτές, στον στόλο των τοπικών συνεταιρισμών Ταξί, ειδικά διαμορφωμένα οχήματα. (ΦΕΚ 82/Α'/2012), (<http://www.disabled.gr/lib/?p=39768>,<http://news.disabled.gr/?p=43941>,<http://www.speciaItaxi.com/greek/>,<http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22768&subid=2&pubid=6303120>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

5. ΣΟΥΗΔΙΑ: Η ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΟΥΗΔΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ – ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ

Η Σουηδία, αποτελεί μια χώρα που διαχρονικά επιδιώκει την εύκολη και ακώλυτη πρόσβαση στο δημόσιο χώρο και τις συγκοινωνίες από όλους τους χρήστες. Εν τούτοις, αν και ιστορικά, παρουσιάζει υψηλά επίπεδα κοινωνικής πολιτικής, την τελευταία δεκαετία έχει κατορθώσει να υιοθετήσει επιπλέον μέτρα για την βελτίωση της προσβασιμότητας τόσο σε εσωτερικούς όσο και σε εξωτερικούς και ελεύθερους χώρους. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Για να βελτιωθεί η δυνατότητα προσπέλασης, η κυβέρνηση συνεργάζεται διαρκώς με την Σουηδική Ένωση Τοπικών Αρχών και Περιφερειών ώστε το σύνολο των δημόσιων χώρων να χρησιμοποιείται από ολόκληρη την κοινωνία, ανεξαρτήτως της σωματικής διάπλασης ή αναπηρίας του εκάστοτε πολίτη. (ΥΠ.Α.Α.Ν., 2010: 17)

5.1. ΣΟΥΗΔΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το διεθνές έργο που σχετίζεται με την πολιτική για την αναπηρία έχει επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την ανάπτυξη της σουηδικής πολιτικής για τα Εμποδιζόμενα Άτομα. Έτσι, η Σουηδία, από το 1995, όπως και ένα μεγάλο ποσοστό χωρών παγκοσμίως, έχει επικυρώσει και, στην συνέχεια, εντάξει στο θεσμικό της πλαίσιο τόσο τις Διεθνείς Συμβάσεις του ΟΗΕ σχετικά με τα Ανθρώπινα Δικαιώματα, όσο και τους Πρότυπους Κανόνες των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες. Παράλληλα, όπως ακριβώς τονίζεται στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ, έχει προβεί στην δημιουργία ενός κλάδου «Τυποποίησης» ώστε να εντείνει το έργο των κατευθυντηρίων γραμμών για καθολικά σχεδιασμένες λύσεις όσον αφορά την προσβασιμότητα. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Internationellt/>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Δύο είναι οι βασικοί φορείς της Σουηδίας με αρμοδιότητα την ρύθμιση της νομοθεσίας και των πολιτικών για τα Εμποδιζόμενα Άτομα: ο Ombudsman (Διαμεσολαβητής ή Συνήγορος του Πολίτη για ζητήματα αναπηρίας) και η Handisam (Υπηρεσία Συντονισμού Πολιτικής για την Αναπηρία).

Ο Ombudsman είναι ο δημόσιος λειτουργός, οι αρμοδιότητές του οποίου περιλαμβάνουν βελτιώσεις στον τομέα της νομοθεσίας, συζητήσεις με εταιρίες, οργανισμούς και αρχές, καθώς και χρήση της δημοσιότητας, ώστε τα ΑμεΑ να μην υπόκεινται σε άδικη ή

προσβλητική μεταχείριση εξαιτίας της αναπηρίας τους. Επιπλέον, αρμοδιότητά του είναι η υποβολή μιας ετήσιας αναφοράς στην κυβέρνηση σχετικά με θέματα που αφορούν τα ΑμεΑ.

Αντίστοιχα η Handisam είναι ο βασικός αξιωματούχος του κράτους για την κατασκευή μιας Σουηδικής κοινωνίας στην οποία όλοι να μπορούν να συμμετέχουν ισότιμα ανεξάρτητα από τις λειτουργικές τους ικανότητες. Έχει δύο υψίστης σημασίας καθήκοντα, τον συντονισμό και την επιτάχυνση των διαδικασιών για την εφαρμογή των τομεακών και εθνικών σχεδίων δράσης. (<http://www.disability-europe.net/content/aned/media/Sweden%20-%20ANED%20country%20profile.pdf>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Η ένταξη των Εμποδιζόμενων Ατόμων αναγνωρίζεται ως πρωτεύον ζήτημα για την κοινωνία της Σουηδίας. Πιο συγκεκριμένα, οι δεκαετίες του '50 και '60 αποτέλεσαν περιόδους ορόσημο υπέρ της ευαισθητοποίησης της πολιτείας απέναντι στα ζητήματα αναπηρίας διότι, αφενός τέθηκαν οι πρώτες θεσμικές βάσεις και αφετέρου ξεκίνησε η εφαρμογή μέτρων για την στήριξη των ατόμων αυτών. Από το 1970 προωθήθηκε μια πιο συνειδητή άποψη για την ζωή των Εμποδιζόμενων Ατόμων που διέπεται από τις λέξεις «ένταξη» και «ομαλοποίηση». Από την εποχή αυτή και ως το τέλος της δεκαετίας του '90 τα προγράμματα στήριξης που χρηματοδοτούνται ενισχύθηκαν τόσο σε έκταση όσο και σε όγκο.

Στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα παρατηρήθηκε μια σχετική απροθυμία να προχωρήσει περαιτέρω η πολιτική προς την πλευρά της μέριμνας για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, κυρίως λόγω οικονομικών δυσχερειών. Ωστόσο, η Σουηδία, ως χώρα που διαχρονικά ενστερνίζεται τις πολιτικές που εμφανίζονται στο διεθνές σκηνικό, υιοθέτησε τις αρχές «Σχεδιάζοντας για Όλους» και «Σχεδιασμός χωρίς Αποκλεισμένους Πολίτες» και τις ενέταξε σε μέτρα προσανατολισμένα στην εξασφάλιση ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος για όλους.

Η αναγνώριση και η μέριμνα, όμως, υπέρ των δικαιωμάτων των Εμποδιζόμενων Ατόμων ξεκινά ήδη από την σύνταξη του νόμου 1949:381 που ορίζει την ισότητα όλων των πολιτών απέναντι στον νόμο. Στην συνέχεια, η σύνταξη του σουηδικού Συντάγματος το 1994 (1994:152) επισφραγίζει τα όσα ορίζει ο νόμος του 1949 καθώς υπαγορεύει πως οι πολίτες θα πρέπει να καταπολεμήσουν τις διακρίσεις εις βάρος των ατόμων που διαθέτουν οιοδήποτε είδους αναπηρία. Παράλληλα, αναγνωρίζει πως το κράτος, οι δήμοι, οι νομοί

και οι περιφέρειες θα λειτουργούν με τέτοιον τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η συμμετοχή και η ισότητα όλων των ανθρώπων στην κοινωνία. (Keijer, 2002: 1-2)

Οι προσπάθειες για την επίτευξη της ισότητας, όμως, δεν σταματούν εδώ. Το Σουηδικό κράτος διεκδικεί συνεχώς την ισότητα και τη μεταχείριση άνευ διακρίσεων. Για τον λόγο αυτό, πέραν των ανωτέρω νομοθετικών πράξεων έχει εκδοθεί κατά καιρούς και μια σειρά επιπλέον νόμων για τον σκοπό αυτό. Μάλιστα, το 1991 με τον νόμο 900 και το 2008 με τον νόμο 567 επιδιώκεται από τις τοπικές κυβερνήσεις να αντιμετωπίζουν ισότιμα τα μέλη τους σε όλους τους τομείς της ζωής³. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Η μέριμνα, όμως, από την σκοπιά του σχεδιασμού διαφαίνεται για πρώτη φορά στην νομοθεσία μέσω του νόμου 1979:558 που καθορίζει πως τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σχεδιάζονται και υλοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες και την καταλληλότητα χρήσης των μέσων από τα Εμποδιζόμενα Άτομα. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Το 1997 εκδόθηκαν δύο επιπλέον νόμοι για τις υπηρεσίες μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, ο νόμος 1997:736 λειτουργεί ως αντισταθμιστικό μέτρο για την έλλειψη διαθεσιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς σε όσους, λόγω την αναπηρίας τους (όχι μόνο προσωρινής), παρουσιάζουν δυσκολία στην χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας. Αντίστοιχα, ο νόμος 1997:735 ορίζει την κοινοποίηση του βαθμού εξυπηρέτησης των υπηρεσιών μεταφοράς, καθώς και την χρήση ειδικών μέσων μεταφοράς, για μετακίνηση από δήμο σε δήμο, στα άτομα τα οποία εξαιτίας κινητικών προβλημάτων απαιτείται επιβολή επιπρόσθετων οικονομικών δαπανών για την μεταφορά τους. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Το τελευταίο δείγμα γραφής στον τομέα των μεταφορών δόθηκε το 2010 με τον νόμο 1065 μέσω του οποίου οι περιφερειακές δημόσιες αρχές μεταφορών απαιτείται να αναπτύξουν πρόγραμμα ασφάλειας της κυκλοφορίας. Το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει χρονικά δεσμευτικούς στόχους και μέτρα για την προσαρμογή των μέσων μαζικής μεταφοράς με

³ Οι νόμοι εφαρμόζονται στους εξής τομείς : την απασχόληση, την εκπαίδευση, τις δραστηριότητες της αγοράς εργασίας και της απασχόλησης χωρίς δημόσιο αξίωμα, την ίδρυση ή λειτουργία μιας επιχείρησης και την επαγγελματική αναγνώριση, τη συμμετοχή σε ορισμένες οργανώσεις, τα αγαθά, τις υπηρεσίες και τη στέγαση, τη δημόσια συνεδρίαση και τις δημόσιες εκδηλώσεις, την υγειονομική περίθαλψη και τις κοινωνικές υπηρεσίες, την κοινωνική ασφάλιση, την ασφάλιση των ανέργων, των φοιτητών, των στρατιωτικών και των δημοσίων υπαλλήλων. Παράλληλα επιδιώκεται η επαρκής υποστήριξη και προσαρμογή που απαιτείται στο χώρο εργασίας και για τους χώρους της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

γνώμονα την αλυσίδα μεταφοράς και τις ανάγκες των ΑμεΑ. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Αξιοσημείωτο είναι, πως το 2001, με το διάταγμα 526, το Σουηδικό κράτος όρισε πως οι κυβερνητικές υπηρεσίες θα πρέπει να αναπτύξουν και να ασκούν τις δραστηριότητές τους σε σχέση με τους στόχους της πολιτικής για την αναπηρία και μάλιστα σε πλήρη συνεργασία με τα Εμποδιζόμενα Άτομα. Στο πλαίσιο αυτό ορίζεται πως για την επίτευξη της καθολικής προσβασιμότητας οι αρχές θα πραγματοποιούν συνεχώς σχέδια δράσης. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Έτσι, με τον νόμο 2007:1091 περί της ανάθεσης των δημοσίων έργων αναγνωρίζεται πως οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορίζονται λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια προσβασιμότητας για τα Άτομα με Αναπηρίες ή του Σχεδιασμού για Όλους. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Το 2010 ψηφίστηκε ο νόμος περί σχεδιασμού του δημόσιου χώρου και των κτηρίων (PLB [2010:900]) που εκφράζει ολοκληρωμένες απαιτήσεις για το δομημένο περιβάλλον. Για την επίτευξη της αυτόνομης πρόσβασης, επιβάλλει σε συνεκτικές περιοχές, όπου τα υφιστάμενα εμπόδια του δομημένου χώρου εξαλείφονται εύκολα, να αποκαθίστανται τόσο με δημόσια πρωτοβουλία όσο και με ιδιωτική. Παράλληλα, με τον νόμο 2004:15 και την τελευταία αναθεώρησή του (2011:338) - αποτελεί τον Σουηδικό Οικοδομικό Κανονισμό - ορίζονται οι υποχρεωτικές διατάξεις και οι γενικοί κανόνες σχετικά με την προσβασιμότητα των κτηρίων από άτομα με μειωμένη κινητικότητα, δεξιότητες και προσανατολισμό. Ο κανονισμός αυτός, διευκρινίζει τις απαιτήσεις για τον καθορισμό του κτιρίου, τα δομικά προϊόντα, την επιθεώρηση, την παρακολούθηση και τους αντίστοιχους εμπειρογνώμονες. (Keijzer, 2002: 2)

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της επιπλέον μέριμνας του κράτους υπέρ των Εμποδιζόμενων ατόμων είναι ο νόμος για το εργασιακό περιβάλλον (1977:1160), που απαιτεί, οι εργοδότες να προσαρμόζουν το φυσικό περιβάλλον και την οργάνωση της εργασίας έτσι, ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των ατόμων με λειτουργικές μειονεξίες. (Στεφανίδης, 2004: 114)

Τέλος, δεν θα πρέπει να παραληφθεί και η Σουηδική νομοθεσία του 1994 για την προσωπική βοήθεια. Ο νόμος αυτός, αποτελεί, ενδεχομένως, το σημαντικότερο

νομοθέτημα στον τομέα της υγείας. Βάσει του συγκεκριμένου πλαισίου δόθηκε στα άτομα με σοβαρές αναπηρίες το δικαίωμα στον αυτό-καθορισμό και τα πλήρη πολιτικά δικαιώματα. (<http://www.disabled.gr/lib/?p=17814>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Ως εκ τούτου, γίνεται αντιληπτό πως η Σουηδία αποτελεί ένα κράτος με ιστορικά υψηλό επίπεδο κοινωνικής πολιτικής που πρόσφατα, μάλιστα, έχει φροντίσει να υιοθετήσει επιπλέον μέτρα για την βελτίωση της κατάστασης των Εμποδιζόμενων Ατόμων.

5.2. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Περίπου δύο εκατομμύρια πολίτες της Σουηδίας εντάσσονται σε κάποια κατηγορία Εμποδιζόμενων Ατόμων. Ο κυριότερος στόχος της πολιτικής υπέρ της συγκεκριμένης κατηγορίας πολιτών είναι η διασφάλιση πως ο κάθε άνθρωπος έχει τη δυνατότητα να ορίζει αυτόνομα την καθημερινή του ζωή. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, η μέριμνα έχει μετατοπιστεί από την κοινωνική ευημερία και εστιάζεται, πλέον, στα ζητήματα της δημοκρατίας και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είναι η εφαρμογή φιλικών προς το χρήστη λύσεων, η αλλαγή νοοτροπίας, η παροχή του αναφαίρετου δικαιώματος στις ίσες ευκαιρίες και η δυνατότητα για συμμετοχή σε όλους τους τομείς της καθημερινής κίνησης. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/Facts/Swedish-disability-policy/>, ανάκτηση στις 20/08/2012 και <http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/Reading/Accessible-to-all/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Η βάση, όμως, του Σουηδικού μοντέλου πολιτικής για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, σήμερα, βρίσκεται σε μια γενικότερη κυβερνητική στρατηγική προσανατολισμένη στα άτομα αυτά: την «πολιτική για την αναπηρία». Η συγκεκριμένη πολιτική περιλαμβάνει τόσο το σύνολο της νομοθεσίας υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων, όσο και τα εθνικά έγγραφα και σχέδια δράσης υπέρ της προστασίας των δικαιωμάτων τους στην ανεμπόδιστη πρόσβαση και την άρση των φραγμών στην κοινωνία. Τέτοιου είδους πρακτικές, επί παραδείγματι, αποτελούν το εθνικό σχέδιο δράσης «Από τον ασθενή στον πολίτη» και το «Εθνικό σχέδιο δράσης για τα δικαιώματα του ανθρώπου». Οι στόχοι της πολιτικής παρακολουθούνται κάθε χρόνο, ενώ τα αποτελέσματα των παρεμβάσεων αποτιμώνται με την χρήση μετρήσιμων μεγεθών. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Handlingsplanen-och-strategin/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Το μοντέλο, αυτό, πολιτικής έχει ήδη καθιερωθεί από το 2000, στα πλαίσια της προσπάθειας που επιχείρησε το κράτος, να κερδίσει η Στοκχόλμη, το 2010, το βραβείο της

«πιο προσβάσιμη Ευρωπαϊκή Πόλη». Οι στόχοι που τέθηκαν, μέσω του συγκεκριμένου οράματος, κρίνονται, ως και σήμερα, επίκαιροι, εντός των αντίστοιχων «πολιτικών για την αναπηρία» 2011-2016, χωρίς να εμπεριέχουν, ταυτόχρονα, ρήτρα λήξης ισχύος.

Πιο συγκεκριμένα αποσκοπούν:

- Σε μια κοινωνία που βασίζεται στη διαφορετικότητα
- Σε μια κοινωνία που έχει σχεδιαστεί για να διευκολύνονται τα Άτομα με Αναπηρίες, όλων των ηλικιών, να συμμετέχουν πλήρως στη ζωή της κοινότητας
- Στην ισότητα της ζωής για τα κορίτσια και τα αγόρια, τις γυναίκες και τους άνδρες με αναπηρία.

Επίκεντρο και βάση του συγκεκριμένου έργου είναι:

- Ο εντοπισμός και η άρση των εμποδίων για την πλήρη συμμετοχή στην κοινωνία για αγόρια κορίτσια, γυναίκες και άνδρες με αναπηρία
- Η πρόληψη και η καταπολέμηση των διακρίσεων
- Η δημιουργία ευκαιριών για ανεξαρτησία και αυτοδιάθεση.

(<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Handlingsplanen-och-strategin/Nationella-mal-for-funktionshinderspolitiken/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Αξιοσημείωτο, μάλιστα, είναι το γεγονός πως στην κατηγορία των Εμποδιζόμενων Ατόμων, πέραν των κατηγοριών που έχουν ήδη παρατεθεί, οι Σουηδοί εντάσσουν και τα άτομα που παρουσιάζουν αδυναμία προσανατολισμού, μειωμένη οπτική οξύτητα ή ακόμα και υπερευαίσθησιες όπως τα συμπτώματα αλλεργιών. Δημιουργούν, δηλαδή, τις βάσεις για την κατασκευή μιας κοινωνίας απόλυτα προσβάσιμης για κάθε πολίτη, μιας κοινωνίας του μέλλοντος. Άλλωστε, διαχρονικά η Σουηδία έχει αναπτυχθεί στην βάση της άποψης πως η πρόσβαση στο δομημένο περιβάλλον πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες πρωτίστως των Ατόμων με Αναπηρίες και των ηλικιωμένων. Αν πληρούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την απόλυτα ομαλή μετακίνηση των ατόμων αυτών μέσα στην πόλη τότε ο δημόσιος χώρος κρίνεται προσβάσιμος και από το σύνολο του πληθυσμού. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 20/08/2012 και <http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Elderly-care/Facts/Elderly-care/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Εικόνα 13: Η φροντίδα των ηλικιωμένων αποτελεί πρόκληση για το μέλλον



Πηγή: <http://www.sweden.se>, ανάκτηση στις 20/08/2012

Βασική αιτία της νοοτροπίας αυτής είναι, ουσιαστικά, το γεγονός πως αφενός ο καθένας μπορεί να αποκτήσει κάποια στιγμή στη ζωή του κάποιου είδους αναπηρία και αφετέρου οι σύγχρονες κοινωνίες χαρακτηρίζονται από πληθυσμιακή γήρανση που ολοένα διογκώνεται. Μάλιστα εκτιμάται πως το 2030 στην Σουηδία το ποσοστό των ατόμων με ηλικία άνω των 65 ετών θα ανέρχεται στο 30% του πληθυσμού της χώρας (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 20/08/2012 και <http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Elderly-care/Facts/Elderly-care/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Με γνώμονα όλα τα παραπάνω, λοιπόν, η Σουηδία έχει κατορθώσει ως σήμερα να διαμορφώσει κατάλληλα, κατά τέτοιον τρόπο, τόσο το δομημένο περιβάλλον της όσο και το σύστημα μεταφορών της. Ωστόσο, διαθέτει ακόμα πολλά περιθώρια βελτίωσης ως την κατάκτηση του ιδανικού. (<http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/hur-ar-laget/Okad-fysisk-tillganglighet/Analys-arbetsmarknad/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

5.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΠΟΛΗ

Όπως είναι κοινώς αποδεκτό, η Σουηδία, αυτή τη στιγμή, αποτελεί χώρα πρότυπο στον τομέα της προσβασιμότητας. Ωστόσο, διαθέτει, ακόμα και σήμερα, πληθώρα παραδειγμάτων ελλειπών πρακτικής προς την κατεύθυνση της μέριμνας υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Όπως αναφέρει και ο Dr. Adolf Ratzka, ένας από τους πρωτοπόρους του κινήματος της Ανεξάρτητης Διαβίωσης στην Ευρώπη, σχετικά με την Προσωπική Βοήθεια και την αντίστοιχη νομοθεσία στη Σουηδία, «*Η Σουηδία δεν είναι παράδεισος για τους ανθρώπους με αναπηρία. [...] Το γεγονός ότι οι άνθρωποι με αναπηρία συμβαίνει να είναι σε καλύτερη θέση εδώ από πολλές άλλες χώρες, δεν παρηγορεί εμάς που μένουμε στη Σουηδία.*». (<http://www.disabled.gr/lib/?p=17814>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Χώροι κίνησης πεζών

Η προσβασιμότητα στους δημόσιους ανοιχτούς χώρους του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί μια προφανή προϋπόθεση για τα Εμποδιζόμενα Άτομα ώστε να είναι σε θέση να συμμετέχουν στην κοινωνία και να επωφελούνται από τα δικαιώματά τους.

Η φυσική πρόσβαση στους χώρους αυτούς είναι κάτι περισσότερο από την αφαίρεση των εύκολα διαρθρώσιμων εμποδίων. Αντίθετα, σχετίζεται με την αντιστάθμιση των αδυναμιών, μέσω της χρήσης ειδικών τεχνικών εφαρμογών, ώστε η αυτόνομη διαβίωση κάθε πολίτη να είναι εφικτή. Η φυσική προσβασιμότητα, μάλιστα, πέραν των Ατόμων με Αναπηρίες, επηρεάζει περισσότερες ομάδες ατόμων από αυτές που συγκαταλέγονται στην

κατηγορία των Εμποδιζόμενων Ατόμων, όπως τα άτομα με αλλεργίες, ελαφριές διαταραχές ακοής και όρασης και έλλειψη προσανατολισμού.

Σε ολόκληρη τη Σουηδική επικράτεια, έχουν παρατηρηθεί σπουδαίες πρακτικές για την, όσο τον δυνατόν, βέλτιστη προσπελασιμότητα των χώρων κίνησης από το σύνολο των πολιτών. Ωστόσο, υπάρχουν, ακόμα, αρκετά περιθώρια ώσπου να εξαλειφθούν όλοι οι τεχνικοί φραγμοί του δημόσιου χώρου και να καταστεί η Σουηδία χώρα με ιδανικές προδιαγραφές για την ανεμπόδιστη προσέγγιση του δομημένου περιβάλλοντος. Αν και, από το 2000 και μετά, απομακρύνονται όλο και περισσότερα εμπόδια από ότι ως τότε, οι εργασίες αυτές εξακολουθούν να πραγματοποιούνται με αργούς ρυθμούς. (<http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/hur-ar-laget/Okad-fysisk-tillganglighet/Analys-arbetsmarknad/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Μολαταύτα, ακόμη και υπό αυτές τις συνθήκες, βάσει μελετών, ως το 2009, στο μεγαλύτερο τμήμα της χώρας, οι φυσικές προσαρμογές των διαβάσεων των πεζών, των πεζοδρόμων και πεζοδρομίων, των πλατειών και των πάρκων, καθώς και οι εγκαταστάσεις των ραμπών ή οι συσκευές υποβοήθησης ακοής είναι, ήδη, πραγματικότητα. Είναι γενικώς παραδεκτό, όμως, πως λόγω της επιδιωκόμενης απονομής του βραβείου της «πιο προσβάσιμης Ευρωπαϊκής Πόλης» στην πρωτεύουσα του κράτους, δόθηκε προτεραιότητα στην Στοκχόλμη αφήνοντας τις υπόλοιπες πόλεις της επικράτειας ένα βήμα πιο πίσω στις υποστηρικτικές υποδομές. (Pernilla, 2009: 2)

Πιο συγκεκριμένα, από το 1987, που δημιουργήθηκαν τα πρώτα σχέδια δράσης για την προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων και ως σήμερα με την αντίστοιχη «πολιτική για την αναπηρία» (2000-2010 και 2011-2016) οι τρεις στους δέκα δήμους δεν έχουν εκπονήσει, μέχρι στιγμής, σχέδια για την βελτίωση της πρόσβασης στους εξωτερικούς χώρους, ενώ δύο στους τρεις δεν έχουν εξαλείψει πάνω από τα μισά εμπόδια που έχουν καταγραφεί στο δημόσιο περιβάλλον τους. (Handisam, 2012: 45, 48)

Εντυπωσιακό, ωστόσο, είναι ότι το 2005 έγινε φανερό πως τόσο η Στοκχόλμη όσο και τα υπόλοιπα αστικά κέντρα της Σουηδίας, δεν καθίστανται απόλυτα προσβάσιμα για τα άτομα με προβλήματα όρασης. Η κύρια αιτία έγκειται στο γεγονός πως οι παρεχόμενες - ειδικά διαμορφωμένες τεχνητές διαδρομές οδηγούν στην πραγματικότητα όπου υπάρχει η δυνατότητα να πάει το άτομο και όχι όπου το ίδιο επιθυμεί. (Pernilla, 2009: 2)

Κτήρια

Η Σουηδία έχει αναπτύξει ένα ολόκληρο σύστημα πολιτικών, κανονισμών και σχεδίων σχετικά με την ικανοποίηση των αναγκών των ατόμων με αναπηρίες εντός των κτηρίων, τόσο δημόσιας όσο και ιδιωτικής χρήσης. Βάσει τόσο του νόμου (BVL) και του διατάγματος (BVF) περί των τεχνικών απαιτήσεων για τα κατασκευαστικά έργα, όσο και του οικοδομικού κανονισμού (BBR) της Σουηδίας ορίζονται οι σχετικές διατάξεις κατασκευής ενός κτηρίου όπου, δυστυχώς, σε αρκετές περιπτώσεις παραμένουν μόνο στα χαρτιά χωρίς να εφαρμόζονται επιτυχώς. (<http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/hur-ar-laget/Okad-fysisk-tillganglighet/>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο, τα κτήρια υποχρεούνται να κατασκευάζονται ή να τροποποιούνται ώστε να ικανοποιούν τις βασικές τεχνικές απαιτήσεις ανεξαρτήτως αν αποτελούν κατοικίες, ιδιωτικούς επαγγελματικούς χώρους ή δημόσια και κοινωφελή κτήρια. Έτσι, πρέπει απαραίτητως να πληρούν τις προϋποθέσεις όσον αφορά την:

- Φέρουσα ικανότητα και τη σταθερότητα
- Ασφάλεια σε περίπτωση πυρκαγιάς,
- Προστασία όσον αφορά την υγιεινή, την υγεία και το περιβάλλον,
- Ασφάλεια στη χρήση
- Προστασία κατά του θορύβου
- Διαχείριση της ενέργειας και θερμική μόνωση
- Καταλληλότητα για ένα συγκεκριμένο σκοπό
- Προσβασιμότητα και ευχρηστία για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή η ικανότητα προσανατολισμού και
- Διαχείριση του νερού και των αποβλήτων. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 16)

Μάλιστα, όλα τα σπίτια, ακόμα και οι ιδιόκτητες κατοικίες, που έχουν κατασκευαστεί από το 1978 και μετά, υπόκεινται σε έναν ιδιαίτερο κανονισμό που τα υποχρεώνει να διαθέτουν προσβάσιμο και εύχρηστο, τουλάχιστον εξωτερικό, περιβάλλον για τα Εμποδιζόμενα Άτομα. Εντούτοις, οι περισσότερες κατοικίες, ακόμα και σήμερα, δεν τηρούν τον κανονισμό και λαμβάνουν άδειες ανοικοδόμησης χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές. (Lilja et.al, 2003: 132)

Μιλώντας με αριθμούς, το 40% των ιδιοκτητών της Σουηδικής επικράτειας δεν έχει πραγματοποιήσει κανενός είδους επιδιόρθωση των εύκολα διαρθρώσιμων εμποδίων των

ιδιοκτησιών τους, είτε αυτά αποτελούν επαγγελματικό χώρο (καταστήματα, εστιατόρια, γραφεία κλπ) είτε κατοικία. Επιπλέον, περίπου το 90% των τοπικών αρχών δεν έχουν εκπονήσει, ως σήμερα, απογραφή ή κάποιο έλεγχο του αποθέματος των κατοικιών, από την άποψη της προσβασιμότητας, με αποτέλεσμα το φαινόμενο αυτό να διαιωνίζεται. (Handisam, 2012: 48, 49)

Αντίθετα, όσον αφορά τα δημόσια κτήρια, τις υπηρεσίες και τους χώρους πολιτισμού, έχουν πραγματοποιηθεί σοβαρές ρυθμιστικές και τεχνικές παρεμβάσεις για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Ωστόσο, το 40% των υπηρεσιών είτε δεν έχουν δημιουργήσει, ακόμα, σχέδιο δράσης για την βελτίωση της πρόσβασης των εγκαταστάσεων και των δραστηριοτήτων τους είτε δεν έχουν πραγματοποιήσει ελέγχους σε όλους τους χώρους τους. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, πως οι εννιά στους δέκα σουηδικούς οργανισμούς δεν διαθέτει υποδομές παροχής πληροφοριών σε μορφή γραφής Braille, ηχογραφημένων μηνυμάτων ή νοηματικής γλώσσας, αν και η αντίστοιχη νομοθεσία το επιβάλλει. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Εικόνα 14: Το 40% των κτιρίων των δημόσιων υπηρεσιών δεν είναι απόλυτα προσβάσιμα



Πηγή: <http://www.sweden.se>,
ανάκτηση στις 20/08/2012

Διακίνηση και μεταφορές

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί το πιο μελανό, ίσως, σημείο των πρακτικών εφαρμογών της πολιτικής της Σουηδίας. Αν και η νομοθεσία υπέρ της ικανοποίησης των αναγκών των Εμποδιζόμενων Ατόμων έχει ξεκινήσει από το 1979, εν τούτοις, ακόμη και σήμερα, δεν κρίνονται απόλυτα προσβάσιμα όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς της χώρας, και ιδιαίτερα για τα άτομα με διαταραχές κίνησης. (<http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/hur-ar-laget/Transportpolitiken/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Πιο συγκεκριμένα, το 33% των αστικών λεωφορείων της Σουηδίας, μέχρι στιγμής, δεν διαθέτει ούτε ράμπες ούτε αναβατήρες, ενώ διαθέτουν χώρο μόνο για την μεταφορά δύο αναπηρικών αμαξιδίων ανά όχημα. Για τους λόγους αυτούς, το 45% των ατόμων με κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να μετακινηθούν με λεωφορείο, ακόμα και αν έχουν την ανάγκη ή την επιθυμία να το επιχειρήσουν. (Handisam, 2012: 54)

Παράλληλα, περίπου ένας στους δέκα σταθμούς των τρένων της περιφέρειας δεν διαθέτει κατάλληλες υποδομές κεκλιμένων επίπεδων ή ανελκυστήρων για την κάθετη κίνηση των

Ατόμων με Αναπηρίες και ως εκ τούτου κρίνονται δυσλειτουργικοί και απαιτούν, άμεσα, στρατηγικό σχεδιασμό. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Συγχρόνως, με την πάροδο των χρόνων, προκύπτουν και νέα ζητήματα – προβλήματα των υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας που σχετίζονται με το όλο και αυξανόμενο όγκο και βάρος των αναπηρικών αμαξιδίων (permobiler). Έτσι, γίνεται όλο και δυσκολότερη η ικανοποίηση των απαιτήσεων της μεταφοράς των ατόμων σοβαρές κινητικές αδυναμίες. Βέβαια, ως και σήμερα, είναι ασαφές το μέγεθος του εν λόγω προβλήματος για το κράτος, τις επιχειρήσεις και τους μεταφορείς. (Handisam, 2012: 58)

Εικόνα 15: Αυξανόμενες ανάγκες των υποδομών ΜΜΜ λόγω αλλαγής μεγέθους-βάρους των αναπηρικών αμαξιδίων



Πηγή: <http://www.sweden.se>, ανάκτηση στις 20/08/2012

5.4. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

Η Σουηδία ανέκαθεν θεωρούταν ως μία από τις πόλεις πρότυπο στον τομέα του σχεδιασμού της πόλης υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Βρίσκεται, μάλιστα, ανάμεσα στους πρωτεργάτες της φιλοσοφίας που πλανάται στον ευρωπαϊκό χώρο γύρω από τη βελτίωση των υποδομών, των υπηρεσιών και των προϊόντων που διευκολύνουν την ζωή των πολιτών. Στο σύνολό τους, οι σουηδικές πόλεις, χαρακτηρίζονται από καλές πρακτικές, στον τομέα της προσβασιμότητας και ρύθμισης του χώρου, προσαρμοσμένες, κυρίως, στις καθημερινές ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρίες, των ηλικιωμένων πολιτών και των κατοίκων των μεγαλουπόλεων. (<http://news.disabled.gr/?p=1660>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Χώροι κίνησης πεζών

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τους χώρους κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων η Σουηδία έχει αναπτύξει ήδη από το 1987 σχέδια δράσης για την καλύτερη δυνατή προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα αυτών. Μάλιστα, έχουν, οριστεί οι υποχρεωτικές διατάξεις των δημόσιων χώρων και εγκαταστάσεων, πέραν των κτηρίων, οι οποίες

Εικόνα 16: Παράδειγμα σχεδιασμού στον ανοιχτό δημόσιο χώρο



Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

εφαρμόζονται σε αρκετά μεγάλο βαθμό σε όλες τις Σουηδικές πόλεις. Αποκορύφωμα των μελετών και εν τέλει της εφαρμογής των πολιτικών απέναντι στα Εμποδιζόμενα Άτομα αποτέλεσε η τελευταία δεκαετία 2000-2010 με αφορμή την διαγωνισμό για την απονομή του βραβείου της «πιο προσβάσιμης Ευρωπαϊκής Πόλης» που επιχείρησε να διεκδικήσει η Στοκχόλμη.

Κύρια μέριμνα του Σουηδικού κράτους είναι η πρακτική εφαρμογή του μέτρου εξάλειψης των εύκολα διαρθρώσιμων εμποδίων του δημόσιου χώρου, τεχνητών ή φυσικών, σε δρόμους, πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, πλατείες, πάρκα κλπ. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή αυτού του μέτρου είναι ποικίλοι και διαφορετικών τύπων, προσαρμοσμένοι σε κάθε περίπτωση για κάθε κατηγορία Εμποδιζόμενων Ατόμων. (Keijer, 2002: 2-7)

Πρώτα και κύρια, όπου χρειάζεται έχουν δημιουργηθεί ειδικές ράμπες επικοινωνίας των διαφορετικών επιπέδων κίνησης, με πλάτος τουλάχιστον 1,3 μέτρων και κλίσης μικρότερης του 1:50. Αντίστοιχα, στις περιπτώσεις όπου υφίστανται εμπόδια, όπως διαφορές επιπέδων, ανώμαλο έδαφος, αδιαπέραστες υδρορροές και κράσπεδα, τότε αφαιρούνται ή καλύπτονται εξομαλύνοντας το έδαφος για την ομαλότερη κίνηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων και ιδιαίτερα εκείνων που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο. Επιπλέον, επιδιώκεται η χρήση υλικών δαπέδου και οδοστρώματος ή η αντικατάσταση των υπαρχόντων από υλικά που δεν τρέπουν το έδαφος σε ολισθηρό και, συνεπώς, μη προσπελάσιμο. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 21-26)

Ταυτόχρονα, υπάρχει μια έντονη εθνική παράδοση υπέρ του σχεδιασμού πεζοδρομίων ιδιαίτερα μεγάλου πλάτους ώστε να μπορούν σε αυτά να δημιουργούνται τριών ειδών παράλληλες κινήσεις: ποδηλάτων, πεζών και ατόμων με προβλήματα όρασης. Ο χώρος, μάλιστα, διέλευσης τόσο των ποδηλάτων όσο και των

Εικόνα 17: Τριών ειδών παράλληλες κινήσεις σαφώς διαχωρισμένες



Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

Εικόνα 18: Ποδηλατόδρομος



Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

ατόμων με διαταραχές όρασης καλύπτονται με διαφορετικού τύπου υλικά ή/και αποχρώσεις ακολουθώντας την πιο σύντομη διαδρομή χωρίς να διασταυρώνονται μεταξύ τους ή να διακόπτονται, κατά το δυνατόν, από εμπόδια. Στην περίπτωση, ωστόσο, των ποδηλατοδρόμων η συνηθέστερη τακτική είναι η μικρή διαφορά ύψους σε σχέση με τις δύο άλλες ροές κίνησης ή η χρήση διαφορετικών υλικών εκατέρωθεν αυτού για την οριοθέτησή του. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 42-44)

Εικόνα 19: Διάβαση με ηχητικά σήματα

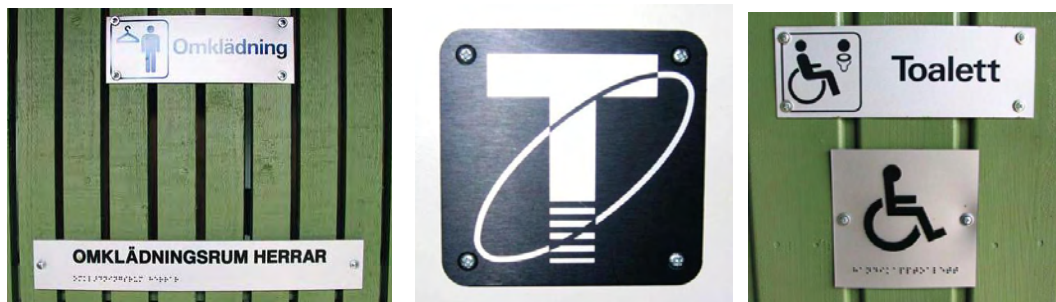


Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

Το τεράστιο, αυτό, δίκτυο κίνησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων συμπληρώνεται από την εκτεταμένη κατασκευή διαβάσεων που έχει ήδη δημιουργηθεί, εδώ και δεκαετίες, στο σύνολο των αστικών περιοχών της χώρας. Μάλιστα, η Σουηδία ήταν από τους πρωτεργάτες της χρήσης των ηχητικών σημάτων σε διαβάσεις που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ατόμων με προβλήματα όρασης. Συγχρόνως, έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια από το 2008 τροποποίησης των πινακίδων και των σημάτων μέσω της συμπλήρωσης αντιπροσωπευτικών φράσεων ή συμβόλων με την χρήση της μεθόδου Braille, που, όμως ως σήμερα δεν έχει διαδοθεί επαρκώς.

Επιπλέον, το κράτος, έχει φροντίσει το περιβάλλον κίνησης να είναι απλό στην προσπέλαση με πλατείες και καθίσματα για συχνές στάσεις, προκειμένου ο αστικός χώρος να είναι εύκολα προσπελάσιμος και φιλικός, ιδίως για τους ηλικιωμένους και τα άτομα με βοηθήματα ισορροπίας. (Swedish Disability Federation, 2011: 11-13)

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός της μέριμνας που έχει λάβει η Σουηδία προς το πρόσωπο των ατόμων με μειωμένη οπτική οξύτητα, προσανατολισμό και νοητικές διαταραχές. Έτσι, έχουν υιοθετηθεί τεχνικές σχεδιασμένες καθαρά για τις ανάγκες των ατόμων αυτών, οι οποίες εμφανίζονται με την μορφή εύκολα κατανοητών ενδείξεων με σύμβολα (πχ. μέθοδος «pictogramme») που τοποθετούνται σε κεντρικά και στρατηγικά σημεία, καθώς και με την μορφή συχνά καλά φωτισμένων ή με έντονους χρωματισμούς σημάνσεων, όπου θεωρείται αναγκαίο, ώστε να διευκολύνεται ο προσανατολισμός.

Εικόνα 20: Εύκολα κατανοητές ενδείξεις, pictogramme και σύμβολα και χρήση μεθόδου Braille

Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

Ιδιαίτερα για το τμήμα του πληθυσμού εκείνο, που χαρακτηρίζεται από ψυχικές ασθένειες, θεωρείται σημαντικό να υπάρχει ένα ασφαλές και ευχάριστο περιβάλλον διαβίωσης. Για τον λόγο αυτό, τα φωτεινά χρώματα, ο καλός φωτισμός, η βλάστηση και οι μεγάλες ανοιχτές επιφάνειες που έχουν επιχειρηθεί, κατασκευαστεί και συνεχίζουν να επεκτείνονται, τους δημιουργούν αισθήματα ευφορίας. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 12-19)

Συγχρόνως, όμως, η Σουηδία, ως καινοτόμος χώρα στον τομέα της προσβασιμότητας έχει αναπτύξει από το 2006 μια υπηρεσία που απευθύνεται στους ηλικιωμένους, στα άτομα με νοητική αναπηρία και στα άτομα με διαταραχές όρασης. Η υπηρεσία, αυτή, ονομάζεται “e-adept” και αποτελεί ένα πρόγραμμα πλοήγησης πεζών και ποδηλάτων που προσφέρεται και τοποθετείται στις κινητές τηλεφωνικές συσκευές. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα, αποθηκεύει μέσω του συστήματος GPS δεδομένα για κάθε σημείο του αστικού χώρου, από ροές κίνησης, διαβάσεις, ράμπες, εισόδους καταστημάτων, κατοικιών και πάρκων ως την ύπαρξη τεχνικών έργων και υδρορροών. Σε αντίθεση με πολλές υπάρχουσες λύσεις το e-adept παρέχει πολύ λεπτομερείς οδηγίες πλοήγησης για πεζούς και ποδήλατα που ενημερώνονται σε καθημερινή βάση αφού ο σχεδιασμός των διαδρομών ανήκει και διοικείται από τις τοπικές αρχές. Η εν λόγω, όμως, υπηρεσία προς το παρόν είναι διαθέσιμη σε δύο, μόνο, από τις πόλεις της Σουηδίας: την Στοκχόλμη και το Μάλμε. (<http://www.eadept.se/Templates/Article0.aspx?PageID=96dace2f-7e08-4336-9085-264ddc7a8b2f>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Εξίσου σημαντικό, όπως έχει αναφερθεί, ήδη, είναι πως το Σουηδικό κράτος, τα τελευταία χρόνια, έχει υιοθετήσει μέτρα υπέρ των ατόμων που αντιμετωπίζουν προβλήματα αλλεργίας. Επειδή, μάλιστα, ο αστικός χώρος περιλαμβάνει εκτάσεις βλάστησης, το κράτος, από το 2000 και μετά έχει ξεκινήσει μια εκστρατεία ώστε να αποφεύγονται ή, αντίστοιχα, να αφαιρούνται σε εξωτερικούς χώρους φυτά που προκαλούν αλλεργικά

συμπτώματα στους πολίτες. Η διαδικασία, όμως, αυτή, είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο. (Keijer, 2002: 7)

Κτήρια

Ακόμα και στον τομέα της κατασκευής και διαμόρφωσης των κτηρίων η Σουηδία έχει να επιδείξει εξαιρετικές πρακτικές. Μάλιστα, ως σήμερα έξι στους δέκα ιδιοκτήτες είτε έχουν αντιμετωπίσει τα εύκολα εμπόδια των κτηρίων τους είτε τα έχουν κατασκευάσει σύμφωνα με τον κανονισμό. (<http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/hur-ar-laget/Okad-fysisk-tillganglighet/>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί, πως στη δεκαετία του 1950, η Σουηδική πολιτική ενσωμάτωσης και «ομαλοποίησης» για τα Άτομα με Αναπηρία εισήχθη και ανέφερε πως τα ΑμεΑ δεν πρέπει να φέρουν το πρόσθετο κόστος της μείωσης των περιβαλλοντικών εμποδίων που περιόριζαν τις επιδόσεις τους σε δραστηριότητες της καθημερινής ζωής. Ως αποτέλεσμα, οι κατάλληλες τροποποιήσεις της κατοικίας χρηματοδοτούνται από δημόσιους πόρους. (Lilja et.al, 2003: 133)

Όσον αφορά, πλέον, τα δημόσια κτήρια, λαμβάνονται ορισμένα επιπλέον μέτρα για την μείωση τόσο των περιορισμών κίνησης όσο και του προσανατολισμού που προσφέρεται. Έτσι, το εγχειρίδιο «Bygg Ikapp Handikapp» (μφρ: κατασκευές για την κάλυψη της αναπηρίας) παρουσιάζεται ως ένα είδος βέλτιστης πρακτικής στον τομέα της πρόσβασης των κτηρίων δημόσιας χρήσης. (Keijer, 2002: 4) Βασικό στοιχείο είναι πως τέσσερις στις δέκα κυβερνητικές υπηρεσίες, σήμερα, έχουν καταφέρει να ελέγξουν και να βελτιώσουν την πρόσβαση στους χώρους και τις δραστηριότητες τους, βάσει του εγχειριδίου, ενώ έξι στις δέκα έχουν εκπονήσει ήδη σχέδια δράσης για την ποιοτική αναβάθμισή τους. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Με γνώμονα, συνεπώς, τις κινητικές διαταραχές, προκειμένου να επιτευχθεί η ακώλυτη φυσική πρόσβαση, οι χώροι είναι σχεδιασμένοι κατά τέτοιον τρόπο που να επιτρέπεται η κίνηση του αναπηρικού αμαξιδίου. Πιο συγκεκριμένα, για την εύρυθμη κατακόρυφη κίνηση εντός των δημόσιων κτηρίων διατίθενται είτε ράμπες είτε, όπου τα κτήρια διαθέτουν παραπάνω από έναν ορόφους, προσαρτημένους ανελκυστήρες με χωρητικότητα τουλάχιστον για ένα αμαξίδιο. Τα σημεία, μάλιστα, και τα κουμπιά βρίσκονται σε χαμηλότερο επίπεδο για να

Εικόνα 21: Χειριστήριο με σαφή αντίθεση και φωτισμό



Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

είναι προσιτά στο σύνολο. (Keijer, 2002: 4-5) Επιπλέον, επιδιώκεται η τοποθέτηση ελαφριών υλικών στις πόρτες και πλευρικών χειροκίνητων ενεργοποιητών για το άνοιγμα των θυρών ώστε αφενός να μην εμποδίζεται η είσοδος των ατόμων με κινητικές δυσκολίες στα δημόσια κτήρια και αφετέρου να αποφεύγονται οι τραυματισμοί. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 28)

Επιπρόσθετα, τα προβλήματα ακοής ή κώφωσης μπορούν να επηρεάσουν σοβαρά την δυνατότητα ενός ατόμου να επωφεληθεί από τις δραστηριότητες σε δημόσιους χώρους. Για τον λόγο αυτό, όπου έχουν γίνει σχέδια δράσης και έχουν ελεγχθεί οι χώροι, χρησιμοποιούνται κατάλληλα υλικά στις οροφές, τους τοίχους τα δάπεδα, καθώς και στην διακόσμηση, στο πλαίσιο του εφικτού, με σκοπό να αποφεύγεται ο αντίλαλος και οι ανεπιθύμητοι ήχοι που επηρεάζουν όσους χρησιμοποιούν ακουστικά βαρηκοΐας. Άλλωστε, ο θόρυβος, μπορεί να προκαλέσει επίθεση ιλίγγου στα άτομα με προβλήματα ακοής ή με προβλήματα πονοκεφάλων. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 42)

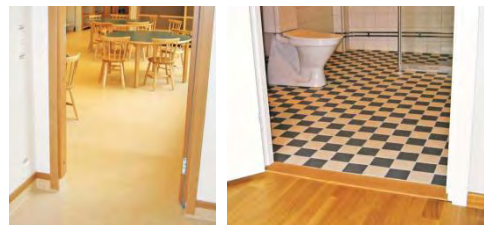
Από την άλλη πλευρά, τα άτομα με προβλήματα όρασης απαιτούν διαφορετικού τύπου διαχείριση για την πρόσβαση στα κτήρια που υποδέχονται κοινό. Ακόμα, όμως, και για τις δικές τους περιπτώσεις, υπάρχει μεγάλος αριθμός παραδειγμάτων που υποδεικνύει ειδική μνεία από την πλευρά τόσο του κράτους όσο και των ιδιωτών. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν παραδείγματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί ειδικά μονοπάτια-οδηγοί με χρήση διαφορετικών υλικών και σημάνσεις με συμπλήρωση δεδομένων της μεθόδου Braille για τον ευκολότερο προσανατολισμό των ατόμων αυτών. Ταυτόχρονα, οι απροστάτευτες γυάλινες επιφάνειες φέρουν προειδοποιήσεις, όπως ελαφριά αντίθεση στο φόντο για να είναι ευδιάκριτες από άτομα με μειωμένη δυνατότητα όρασης. Επιπλέον, χρησιμοποιούνται απλά σχήματα χώρων, σαφείς ενδείξεις, απλή λογική πρόσβαση, απλά εικονογράμματα (μέθοδος «pictogramme») και σαφείς χρωματικοί συνδυασμοί έντονων αποχρώσεων για την ευκολία κατανόησης του

Εικόνα 22: Ειδικό μονοπάτι, κιγκλιδώματα στήριξης, αντιθέσεις



Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

Εικόνα 23: Χρωματικές αντιθέσεις και διαφοροποιήσεις υλικών



Πηγή: Trafikkontoret Stockholm, 2008

περιβάλλοντος. Τα μέτρα αυτά είναι ικανά, βάσει μελετών, να ανταποκριθούν και στις ανάγκες τόσο των ατόμων με νοητική υστέρηση όσο και εκείνων με διανοητική αναπηρία. (Keijer, 2002: 6)

Μια ακόμα σημαντική κατηγορία είναι εκείνη των ατόμων με συμπτώματα αλλεργιών. Η ιδιαιτερότητα αυτή αποτελεί ένα ακόμα είδος διαταραχής / δυσλειτουργίας που μπορεί να παρεμποδίσει την πρόσβαση σε ορισμένους χώρους. Για τα εν λόγω άτομα, συνεπώς, έχουν ληφθεί μέτρα επαρκούς εξαερισμού, η, κατά το δυνατόν, αποφυγή υγρασίας, πρόσβαση σε χώρους μη-καπνιστών χωρίς να παρεμβάλλονται κατά την διέλευσή τους από χώρους καπνιστών, αποφυγή φυτών που προκαλούν αλλεργίες, καθώς και η χρήση υλικών που θα μπορούσαν να αποθηκεύσουν σκόνες, όπως επί παραδείγματι τα χαλιά. (Keijer, 2002: 5) Χαρακτηριστικό είναι πως μία στις δέκα κοινωνικές υπηρεσίες, καθώς και το 50% των κέντρων υγείας έχουν απαγορεύσει τα αρώματα. <http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/hur-ar-laget/Okad-fysisk-tillganglighet/>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως στα πλαίσια της νομοθεσίας για την Προσωπική Βοήθεια του 1994, έχει πλέον επιτρέψει στα άτομα με αναπηρίες και τους ηλικιωμένους να ζουν, τουλάχιστον, ως το 2020, όχι πλέον σε ιδρύματα, αλλά είτε σε δικά τους σπίτια είτε σε ειδικά διαμορφωμένα σπίτια μαζί με έναν μικρό, ακόμα, αριθμό ατόμων με παρόμοιου τύπου αδυναμίες. Οι χώροι αυτοί είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι, με την οικονομική βοήθεια κοινοτικών επιχορηγήσεων, για την εξισορρόπηση και διαχείριση της εκάστοτε αδυναμίας. (<http://www.disabled.gr/lib/?p=17814>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Ένα αξιοπρόσεχτο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το νέο επίτευγμα του Swedish Handicap Institut, το λεγόμενο «Smart Lab». Αποτελεί ένα είδος «έξυπνου» σπιτιού εξοπλισμένο με αντικείμενα και συσκευές για Άτομα με Αναπηρίες και ηλικιωμένους, που δίνουν τη δυνατότητα ακόμα και σε ένα άτομο που πάσχει από βαριά μορφή σωματικής αναπηρίας να εκπληρώνει τις βασικές ανάγκες του αυτόνομα. Σημαντική βοήθεια είναι ο ειδικά διαμορφωμένος οικιακός εξοπλισμός ξεκινώντας από τα οικιακά σκεύη ως τον εξοπλισμό της τουαλέτας, όπως επίσης και η αυτόματη διαχείριση των λειτουργιών του σπιτιού μέσω ειδικών προγραμμάτων του ηλεκτρονικού υπολογιστή. (<http://news.disabled.gr/?p=1660>, ανάκτηση στις 21/08/2012). Το συγκεκριμένο σπίτι αποτελεί ένα πρότυπο διαμέρισμα στο οποίο πόρτες είναι βαμμένες σε έντονο μπλε χρώμα ώστε να ξεχωρίζουν, ενώ το πάτωμα είναι φτιαγμένο από μαλακό υλικό ώστε να αποφεύγονται οι τραυματισμοί σε περίπτωση πτώσης. Το πάτωμα διαθέτει, επίσης,

αισθητήρες προκειμένου με το που σηκώνεται ο ένοικος από το κρεβάτι να ανάβουν αυτόματα τα φώτα στο διαμέρισμα. Κατά τη διάρκεια της νύχτας μια ειδικά φωτισμένη λωρίδα οδηγεί τον ένοικο του διαμερίσματος προς το μπάνιο, ενώ όλοι οι διακόπτες είναι σε μαύρο χρώμα ώστε να είναι εύκολα διακριτοί. <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=434243>, ανάκτηση στις 20/08/2012)

Διακίνηση και μεταφορές

Νομοθεσία για την πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές υπάρχει ήδη από το 1979. Από το 1980 και μετά δόθηκαν στην κυκλοφορία τα πρώτα λεωφορεία που διέθεταν ράμπες ή επιγονάτιση και ειδικές θέσεις για τα άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικά αμαξίδια. Μέχρι στιγμής, μάλιστα, το 60% των αστικών λεωφορείων της χώρας διαθέτουν ράμπες ή αναβατήρες, ενώ το 100% αυτών, περιλαμβάνουν θέσεις για αμαξίδια. (<http://www.sweden.se/eng/Home/Society/Accessibility/>, ανάκτηση στις 2008/2012)

Οι στάσεις των λεωφορείων λαμβάνουν ιδιαίτερη φροντίδα από το κράτος, προκειμένου να ξεχωρίζουν σαφώς από το περιβάλλον, με σκοπό να καθίστανται ευδιάκριτες από τα άτομα με προβλήματα όρασης, προσανατολισμού ή νοητικής υστέρησης. Η μέθοδος που έχει χρησιμοποιηθεί στην πλειοψηφία των στάσεων για να προκαλείται αντίθεση μεταξύ αυτών και του περιβάλλοντος, βάσει της νομοθεσίας του 2004, είναι επί παραδείγματι η χρήση υλικών με διαφορετική δομή και φωτεινότητα στην επιφάνεια του πεζοδρομίου ή ένα σαφές άνοιγμα της επιφάνειας της ασφάλτου. (Trafikkontoret Stockholm, 2008: 37-38)

Εικόνα 24: Στάση λεωφορείου



Πηγή: <http://sl.se>,
(ανάκτηση στις 30/08/2012)

Μιλώντας με αριθμούς, στο τέλος του 2011 η προσβασιμότητα των στάσεων των λεωφορείων αυξήθηκε κατά 35% στο σύνολο της χώρας. Συγχρόνως, το 67% των δημόσιων λεωφορείων, ως το τέλος του ίδιου έτους, εξοπλίστηκαν με επιγονάτιση και το 60% με σύστημα οπτικοακουστικών ανακοινώσεων. (Handisam, 2012: 53)

Εικόνα 25: Τραμ



Πηγή: <http://sl.se>,
(ανάκτηση στις 30/08/2012)

Το πλέον προσβάσιμο, όμως, μέσον μεταφοράς, της Σουηδίας είναι το μέτρο. Το πρώτο τμήμα του παραδόθηκε το 1950, ενώ ολοκληρώθηκαν και οι τρεις σημερινές γραμμές του το 1994. Μπορεί να αποτελεί ένα αρκετά μεγάλης ηλικίας κατασκευασμένο μέσον, ωστόσο, ακόμα και σήμερα

διαθέτει όλες εκείνες τις κατάλληλες υποδομές που μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των Εμποδιζόμενων ατόμων (κατάλληλο ύψος πλατφόρμας, θέσεις ποδηλάτων, ανελκυστήρες, ράμπες, κυλιόμενες κλίμακες, υπηρεσίες βοήθειας). (<http://sl.se/sv/Resenar/Planera-resa/Tillganglighet/Tunnelbanan/>, ανάκτηση στις 30/08/2012)

Αντίστοιχα, αφενός στο Τραμ, που έχει κατασκευαστεί στην Στοκχόλμη, και αφετέρου στα τοπικά τρένα της Σουηδίας, υπάρχουν ειδικές υπηρεσίες υποδοχής για την εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρίες, των ηλικιωμένων και των παιδικών καροτσιών. Λόγω διαφοράς ύψους μεταξύ της πλατφόρμας και των συρμών, τα μέσα αυτά είναι εξοπλισμένα με ράμπα, στην πρώτη πόρτα τους, την οποία η ειδική υπηρεσία βοηθά να ξεδιπλωθεί για την ευκολότερη χρήση του μεταφορικού μέσου από τους επιβάτες. Παράλληλα, για την αποφυγή τραυματισμών, σε όλες τις εισόδους των συρμών είναι τοποθετημένα σε κατάλληλο ύψος ειδικά κουμπιά για το άνοιγμα των θυρών, τόσο στην εσωτερική όσο και στην εξωτερική πλευρά τους. (<http://sl.se/sv/Resenar/Planera-resa/Tillganglighet/Sparvag-City-/> και <http://sl.se/sv/Resenar/Planera-resa/Tillganglighet/Lokalbanorna/>, ανάκτηση στις 30/08/2012)

Σημαντικό, μολαταύτα, είναι να αναφερθεί πως η Σουηδία έχει επιχειρήσει να δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών στο οποίο όλα τα μεταφορικά μέσα να επικοινωνούν αρμονικά μεταξύ τους για την πιο λειτουργική χρήση τους από τα άτομα με αδυναμία κίνησης. Σήμερα, ωστόσο, η προσπάθεια αυτή έχει ολοκληρωθεί μόνο στις περιπτώσεις που τα αστικά μέσα μεταφοράς συνδέονται με κάποιο από τα 19 αεροδρόμια της χώρας. Συγκεκριμένα, στα Άτομα με Αναπηρίες και τους ηλικιωμένους που αποβιβάζονται είτε από λεωφορεία και ταξί είτε από τα μέσα σταθερής τροχιάς με προσανατολισμό τα αεροδρόμια παρέχονται τα κατάλληλα τεχνικά οχήματα για την μεταφορά στον προορισμό τους, ειδικοί έλεγχοι, καθώς και υπηρεσίες βοήθειας και συνοδείας. (<http://www.sverigeturism.se/smorgasbord/smorgasbord/service/disabled.html>, ανάκτηση στις 30/08/2012)

Παράλληλα έχει αναπτυχθεί ένα ειδικό σύστημα μεταφοράς, διαθέσιμο για τα ΑμεΑ, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υπηρεσία ταξί. Η υπηρεσία, αυτή, διαθέτει κατάλληλα διαμορφωμένα οχήματα για την μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρίες από περιοχή σε περιοχή και από δήμο σε δήμο. Η χρέωση γίνεται με την ώρα, ενώ στην περίπτωση που χρησιμοποιούνται για μακρινά ταξίδια τότε η χρέωση γίνεται με την απόσταση. (<http://www.sverigeturism.se/smorgasbord/smorgasbord/service/disabled.html>, ανάκτηση στις 30/08/2012)

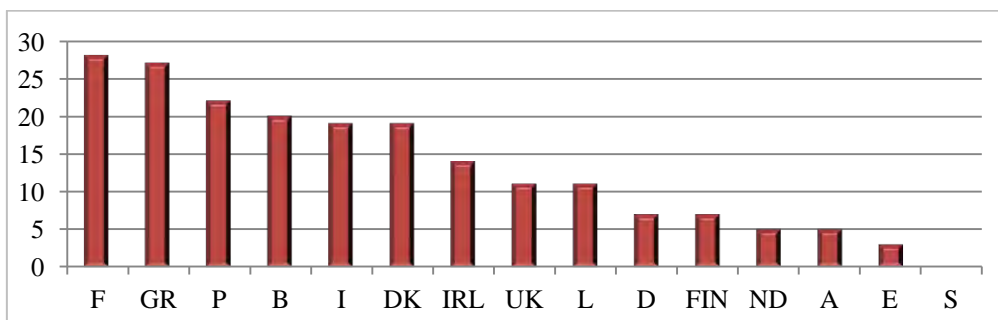
Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί πως το Σουηδικό κράτος, από το 1997, φροντίζει να παρέχει οικονομικές διευκολύνσεις με την μορφή επιχορηγήσεων στα άτομα με σοβαρές μορφές αναπηρίας, στα οποία εξαιτίας κινητικών προβλημάτων απαιτείται επιβολή επιπρόσθετων οικονομικών δαπανών για την μεταφορά τους. Η αιτία της θέσπισης του εν λόγω νόμου είναι η αντιστάθμιση της έλλειψης εξυπηρέτησης των υπηρεσιών μεταφοράς προς το πρόσωπο των συγκεκριμένων ατόμων. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Nationella-dokument/Lagar/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

6. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΑ ΑΤΟΜΑ

Το σύστημα οργάνωσης του χώρου και τα έργα προσβασιμότητας που αυτή εφαρμόζει αποτελούν συνιστώσα διαφορετικών οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών παραγόντων και συνάδουν με την ιδεολογία της εποχής. Η μορφολογία, η γεωγραφική θέση, η παιδεία, η αστικοποίηση, η γραφειοκρατία, η ζήτηση δημιουργίας νέων οικιστικών θυλάκων και η νοοτροπία απόκτησής τους, οδήγησαν τα κράτη της Ευρώπης στην ανάπτυξη διαφορετικών εργαλείων, νομοθετημάτων και πολιτικών που είχαν ως στόχο την οργάνωση του αστικού περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση των φραγμών που δημιουργούνται στην πρόσβαση των Εμποδιζόμενων Ατόμων.

Μεταξύ των κρατών αυτών συγκαταλέγονται και οι χώρες ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης, η Σουηδία και η Ελλάδα. Πέραν της υπάρχουσας ανάλυσης που διεξήχθη σε προηγούμενα κεφάλαια και βοηθούν στην σύγκριση των δεδομένων των δύο, αυτών, ευρωπαϊκών χωρών, το 2001 εκπονήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission) σχετική έρευνα σε 15 χώρες της Ευρώπης (Βέλγιο, Γερμανία, Δανία, Ισπανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Αυστρία, Πορτογαλία., Φιλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) σχετικά με την δυσκολία πρόσβασης τεσσάρων κατηγοριών Εμποδιζόμενων Ατόμων σε διάφορους τομείς. Στην έρευνα, αυτή, αθροίζοντας τις απαντήσεις τις οποίες έδωσε το κοινό κατεδείχθη πως δυσκολία στην πρόσβαση μεγαλύτερη του μέσου ευρωπαϊκού όρου παρουσιάζει πρώτη η Γαλλία (28 απαντήσεις), με δεύτερη την Ελλάδα (27 απαντήσεις), ενώ κάτω από το μέσο ευρωπαϊκό όρο δυσκολία παρουσίασαν η Φιλανδία, η Ολλανδία, η Αυστρία, η Ισπανία και η Σουηδία. Η δε Σουηδία, ωστόσο, δέχθηκε 0 απαντήσεις σύμφωνα με το γράφημα γεγονός που δικαίως την καθιστά «χώρα- πρότυπο» σε θέματα πρόσβασης Εμποδιζόμενων Ατόμων. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 235)

Διάγραμμα 1: Δυσκολία στην πρόσβαση σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο



Πηγή: ΕΣΑμεΑ, 2008: 235

Όργανα αστικού σχεδιασμού και άσκησης πολιτικής

Στην Σουηδία, στην κορυφή των οργάνων των νομοθετικών ρυθμίσεων και της εφαρμογής των πολιτικών υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων βρίσκεται ο Ombudsman (Διαμεσολαβητής ή Συνήγορος του Πολίτη για ζητήματα αναπηρίας) και η Handisam (Υπηρεσία Συντονισμού Πολιτικής για την Αναπηρία). Αποτελούν κρατικούς φορείς με αρμοδιότητα την τήρηση της «πολιτικής για την αναπηρία». (<http://www.disability-europe.net/content/aned/media/Sweden%20-%20ANED%20country%20profile.pdf>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Ο Ombudsman συνιστά μια κρατική αρχή αρμοδιότητα της οποίας είναι η κατά το δυνατόν βελτίωση της νομοθεσίας και των συνθηκών διαβίωσης των Εμποδιζόμενων Ατόμων, καθώς επίσης και η υποβολή μια ετήσιας αναφοράς στην κυβέρνηση σχετικά με τα ζητήματα που είναι συναφή με αυτά. Σημαντικό είναι ότι αποτελεί εκπρόσωπο τόσο του Ευρωπαϊού Διαμεσολαβητή όσο και του Συνηγόρου του Πολίτη γεγονός που σημαίνει πως έρχεται σε απευθείας επαφή με την κοινωνία και με τις ανάγκες που αυτή εκφράζει. (Στεφανίδης, 2004: 114)

Αντίστοιχα, η Handisam είναι το κύριο όργανο του κράτους στον τομέα του σχεδιασμού για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, αφού αποτελεί κυβερνητικό φορέα και εμπειρογνώμονα αρχή. Οι αρμοδιότητές της είναι εξαιρετικά σημαντικές και αφορούν τον συντονισμό των τομεακών αρχών για την εφαρμογή του εθνικού σχεδίου για την αναπηρία, την παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου αυτού, καθώς και την επιτάχυνση των διαδικασιών και την ανάπτυξη γνώσεων σχετικών με την προσβασιμότητα. (<http://www.disability-europe.net/content/aned/media/Sweden%20-%20ANED%20country%20profile.pdf>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Η άποψη των δύο αυτών οργάνων είναι ιδιαίτερα σημαντική για την χάραξη και προώθηση των βασικών αποφάσεων του σχεδιασμού και των σχεδίων δράσης που αφορούν την προσβασιμότητα. Μέσω αυτών, και ιδίως χάρη στην μεταξύ τους επικοινωνία διαμορφώνεται μια σφαιρική άποψη για το πώς οι ίδιοι οι πολίτες στους οποίους απευθύνεται ο σχεδιασμός αντιμετωπίζουν τον δημόσιο χώρο και πως αυτός θα μπορούσε να διαμορφωθεί ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των ευπαθών κοινωνικών ομάδων. (<http://www.disability-europe.net/content/aned/media/Sweden%20-%20ANED%20country%20profile.pdf>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Στην περίπτωση της Ελλάδας το όργανο που συντονίζει τις εργασίες τόσο του σχεδιασμού όσο και της χάραξης πολιτικής για τα Εμποδιζόμενα Άτομα είναι το ίδιο το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματική Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ). Το Υπουργείο αναλαμβάνει τις διαδικασίες από την λήψη της απόφασης για την διατύπωση νομοθετικών πλαισίων, στρατηγικών και πολιτικών για την προσβασιμότητα, ως τον συντονισμό, την ολοκλήρωση και τον έλεγχο των αντίστοιχων έργων. Συγκεντρώνει υπό την σκέπη του, δηλαδή, όλο το πακέτο των αρμοδιοτήτων για την ευκολότερη εναρμόνιση των δραστηριοτήτων χωρίς, όμως, να συμπεριλαμβάνεται σε αυτές και η κρίση της κοινής γνώμης, διότι, σε αντίθεση με την Σουηδία, εκλείπει ο κατάλληλος Διαμεσολαβητής. Η μόνη διαδικασία που θα μπορούσε να λειτουργήσει ως Διαμεσολαβητής είναι οι δημόσιες διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται με σκοπό να εξασφαλιστεί η πληροφόρηση των πολιτών και η συμμετοχή τους στον σχεδιασμό, ωστόσο η δυναμική του δεν είναι τόσο ισχυρή όπως ενός θεσμοθετημένου αναγνωρισμένου κρατικού οργάνου. (<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=232&language=el-GR>, ανάκτηση στις 07/09/2012)

Η ύπαρξη των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ) – αρμοδιότητες, εκπροσώπηση

Στον κανόνα 18 των Πρότυπων Κανόνων για την εξίσωση των ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία, που ενέκρινε το 1993 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ, αναφέρεται:

«Κανόνας 18: Τα Κράτη οφείλουν να αναγνωρίζουν το δικαίωμα των οργανώσεων των Ατόμων με Αναπηρία να εκπροσωπούν τα Άτομα με Αναπηρία σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο». (βλέπε Παράρτημα IV) (ΕΣΑμεΑ, 2008: 228)

Έτσι, στην Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, «2010: Μία Ευρώπη προσβάσιμη για όλους» (Οκτώβριος 2003), αναφέρεται επίσης σαφώς ότι: *«Οι πολιτικές προσβασιμότητας μπορούν να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν μόνο με τη συμμετοχή των Ατόμων με Αναπηρίες και των ΜΚΟ που τα εκπροσωπούν».* Επομένως, είναι εμφανές ότι η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία και των Φορέων τους στο σχεδιασμό και την εφαρμογή των πολιτικών για την προσβασιμότητα είναι καθοριστικής σημασίας. (ΕΣΑμεΑ, 2008: 229)

Τόσο η Σουηδία όσο και η Ελλάδα έχουν φροντίσει να υπακούσουν έμπρακτα στους Πρότυπους Κανόνες του ΟΗΕ και της Ομάδας Εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και, σήμερα, φιλοξενούν στους κόλπους τους Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις με

θεσμική Αξίωση ώστε να λαμβάνουν μέρος στις αποφάσεις που λαμβάνονται σχετικά με τα ζητήματα της αναπηρίας.

Η Σουηδία, στα πλαίσια αυτά έχει ορίσει έναν εθνικό οργανισμό που εκπροσωπεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο (αντίστοιχο του European Disability Forum) την πλέον ευάλωτη ομάδα Εμποδιζόμενων Ατόμων, τα Άτομα με Αναπηρίες. Ο οργανισμός αυτός, που αποτελεί μια ΜΚΟ, είναι η επονομαζόμενη «Swedish Disability Federation» (Σουηδική Ομοσπονδία για την Αναπηρία). Η συγκεκριμένη οργάνωση είναι η φωνή του σουηδικού αναπηρικού κινήματος προς την κυβέρνηση, το κοινοβούλιο και τις εθνικές αρχές. Η ομοσπονδία ιδρύθηκε το 1942 και αποτελείται σήμερα από 39 εθνικές οργανώσεις για την αναπηρία με περίπου 500.000 μεμονωμένα μέλη. Κάθε οργανισμός λαμβάνει τις δικές του αποφάσεις και καθορίζει από μόνος το τις δραστηριότητές του. Για ζητήματα, όμως, στα οποία συμφωνούν όλες οι οργανώσεις-μέλη, αποφασίζονται από κοινού δράσεις. Στη «Swedish Disability Federation» δεν περιλαμβάνονται μόνον οργανώσεις για τις κατηγορίες των Ατόμων με Αναπηρίες αλλά και οργανώσεις για τους ηλικιωμένους, ρευματοπαθείς και πληθώρα ακόμα ομάδων Εμποδιζόμενων Ατόμων. Μάλιστα, έχει προβεί και σε διαδικασίες εντατικού διαλόγου με την κυβέρνηση αφού:

- Είναι μέλος του συμβουλίου αναπηρίας της κυβέρνησης.
- Έχει ξεχωριστές συναντήσεις με κάθε υπουργό που επιθυμεί να προσεγγίσει για κάθε συγκεκριμένο θέμα.
- Είναι μέλος των επίσημων κυβερνητικών επιτροπών έρευνας
- Λαμβάνει αναφορές από κυβερνητικές επιτροπές έρευνας έχοντας το δικαίωμα να πραγματοποιήσει επίσημους σχολιασμούς.
- Έχει εκτεταμένη άτυπη επαφή με κυβερνητικούς αξιωματούχους, ομάδες και επιτροπές. (<http://www.hso.se/vi-ar-handikappforbunden/In-English/>, ανάκτηση στις 07/09/2012)

Παράλληλα, η εν λόγω ομοσπονδία έχει αναπτύξει μια μέθοδο για την συνειδητοποίηση των Πρότυπων Κανόνων του ΟΗΕ: την Ατζέντα 22. Η ατζέντα αυτή προσφέρει κατάρτιση σχεδίων πολιτικής για την αναπηρία στις σουηδικές κοινότητες, νομούς και επιχειρήσεις. (<http://www.hso.se/vi-ar-handikappforbunden/In-English/>, ανάκτηση στις 07/09/2012)

Ομοίως, στην Ελλάδα από το 1989 έχει ιδρυθεί η «Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία» (ΕΣΑμεΑ), μια ΜΚΟ και συγχρόνως τριτοβάθμιος κοινωνικοσυνδικαλιστικός φορέας του αναπηρικού συστήματος της χώρας. Υπερασπίζεται θέματα κοινού

ενδιαφέροντος για όλες τις κατηγορίες αναπηρίας και να αποτελέσει έναν ανεξάρτητο και ισχυρό φορέα εκπροσώπησης των ατόμων με αναπηρίες και των οικογενειών τους στην ελληνική Πολιτεία και κοινωνία. Σήμερα η «Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρίες» κατέχει επίσημα τη θέση του Κοινωνικού Εταίρου σε ζητήματα που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στα άτομα με αναπηρίες και αγωνίζεται για την προώθηση πολιτικών που συμβάλλουν στην πλήρη συμμετοχή στην κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πολιτιστική ζωή της χώρας. (http://www.esaea.gr/index.php?module=pagemaster&PAGE_user_op=view_page&PAGE_id=8&thms=1, ανάκτηση στις 07/09/2012)

Η Συνομοσπονδία, ως η πλέον αντιπροσωπευτική αναπηρική οργάνωση, συμμετέχει στα κέντρα λήψης αποφάσεων και εκπροσωπεί τα άτομα με αναπηρία στο διάλογο με την ελληνική Πολιτεία. Ταυτόχρονα, καταρτίζει σχέδιο δράσης, ασκεί συστηματικό έλεγχο των νομοθετικών ρυθμίσεων και διατάξεων και καταθέτει προτάσεις προς την ελληνική Πολιτεία για θέματα όπως: η εκπαίδευση, η επαγγελματική κατάρτιση, η απασχόληση, η κοινωνία της πληροφορίας, η καθολική πρόσβαση. Διαθέτει 38 φορείς-μέλη ανά την Ελλάδα σε επίπεδο περιφερειών και εκπροσωπείται στην πολιτεία ως εξής:

- Είναι μέλος των επιτροπών παρακολούθησης του Γ' ΚΠΣ, και τ
- Παρέχει εκπροσώπηση στη διαχείριση, έλεγχο και εφαρμογή των αναπτυξιακών παρεμβάσεων του ΕΣΠΑ για την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013
- Είναι μέλος στις επιτροπές των Υπουργείων
- Παρέχει συστάσεις και κριτική αποτίμηση στην κοινωνική πολιτική του κράτους

Ωστόσο, η δυναμική της ΕΣΑμεΑ ως οργάνωσης δεν είναι τόσο ισχυρή όσο της αντίστοιχης ομοσπονδίας «Swedish Disability Federation» της Σουηδίας λόγω κυρίως της μικρής αναλογικής εκπροσώπησης ως θεσμικού εκπροσώπου στα όργανα του κράτους και της μικρής πίεσης που ασκείται στα συλλογικά σώματα του κράτους όπου και συμμετέχει. (Τσιρώνη, 2010: 49)

Μολαταύτα, αφενός η Σουηδία και αφετέρου η Ελλάδα διαθέτουν επιπλέον μη κυβερνητικές και μη κερδοσκοπικές οργανώσεις για διαφορετικών τύπων παθήσεις που, όμως, δεν λαμβάνουν θεσμική αξίωση αλλά ασκούν πίεση στις κυβερνητικές αποφάσεις. Είναι, όμως, κοινώς αποδεκτό πως και σε αυτόν τον τομέα η δυναμική διεκδίκησης των δικαιωμάτων των Εμποδιζόμενων Ατόμων στη Σουηδία είναι σε πολύ υψηλότερα επίπεδα από την αντίστοιχη της Ελλάδας. (<http://www.disability-europe.net/content/aned/media/Sweden%20-%20ANED%20country%20profile.pdf>, ανάκτηση στις 07/09/2012 και

<http://www.yyka.gov.gr/articles/citizen/c69-xrhisimoi-syndesmoi/352-syllogoi-asthenwn>,
ανάκτηση στις 07/09/2012)

Παράδοση

Οι πολιτικές σχεδιασμού στη Σουηδία αποτελούν πρότυπο για τη διεθνή κοινότητα και συνάδουν με την βαθιά παράδοση που διαθέτει ως χώρα στην αναγνώριση του ζητήματος της ένταξης των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην κοινωνία ως πρωτεύον μέλημα του κράτους. Η μέριμνα υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων κρατά από την σύνταξη του νόμου 1949:381 που ορίζει την ισότητα όλων των πολιτών απέναντι στην νομοθεσία για την δημιουργία ενός κράτους δικαίου. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η αναγνώριση της ισότητας όλων των πολιτών απέναντι στο κράτος έχει την αφετηρία του στην σύνταξη του Συντάγματος του 1975/1986. Ωστόσο, η έλλειψη εμπειρίας σε θέματα σχεδιασμού ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος είναι εμφανής, αφού μέχρι και σήμερα το ελληνικό κράτος χαρακτηρίζεται από απουσία εθνικού σχεδιασμού που να αφορά το σύνολο της επικράτειας, με αποτέλεσμα οι παρεμβάσεις να είναι αποσπασματικές και καθαρά τοπικού χαρακτήρα.

Δικαιώματα Εμποδιζόμενων Ατόμων

Το 1948 ο ΟΗΕ συνέταξε την «Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων» που αποτελεί τη βασική διεθνή έκφραση των απαράγραπτων και απαραβίαστων δικαιωμάτων όλων των μελών της εκάστοτε κοινωνίας. Καταγράφει μεγάλο αριθμό δικαιωμάτων, αστικών, πολιτικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών, τα οποία οι άνθρωποι δικαιούνται παντού. (<http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=grk>,

ανάκτηση στις 07/09/2012)

Παράλληλα, το 2006 συντάχθηκε στην Νέα Υόρκη η «Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και το Προαιρετικό Πρωτόκολλο της Σύμβασης» σκοπός της οποίας είναι η προαγωγή, προστασία και διασφάλιση της πλήρους και ισότιμης απόλαυσης όλων των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών από όλα τα ΑμεΑ και η προώθηση του σεβασμού της εγγενούς αξιοπρέπειας. (Απόφαση 61/611, Γ.Σ. ΟΗΕ, 2006)

Εικόνα 26 : Ανθρώπινα Δικαιώματα
(στην εικόνα η Eleanor Roosevelt)



Πηγή: <http://www.unric.org>, ανάκτηση
στις 07/09/2012

Η Σουηδία, από το 1995 έχει επικυρώσει και, στην συνέχεια, εντάξει στο θεσμικό της πλαίσιο τις Διεθνείς Συμβάσεις του ΟΗΕ για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα και από το 2008 τους πρότυπους κανόνες των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες. Παράλληλα, όπως ακριβώς τονίζεται στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ, έχει προβεί στην δημιουργία ενός κλάδου «Τυποποίησης» ώστε να εντείνει το έργο των κατευθυντηρίων γραμμών για καθολικά σχεδιασμένες λύσεις όσον αφορά την προσβασιμότητα. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Internationellt/>, ανάκτηση στις 21/08/2012)

Ομοίως, στην Ελλάδα η επικύρωση της Οικουμενικής Διακήρυξης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων εμφανίστηκε στην σύνταξη του Συντάγματος του 1975/86 στο οποίο εμφανίστηκε αφενός για πρώτη φορά ο όρος "δικαιώματα του ανθρώπου" (άρθρο 25) και αφετέρου οι συνήθεις όροι, ατομικά, πολιτικά και κοινωνικά δικαιώματα. Ωστόσο, παρόλο το γεγονός πως η Ελλάδα συχνά ενστερνίζεται και επικυρώνει εντός μικρού χρονικού διαστήματος τις διεθνείς Συμβάσεις, μόλις τον Απρίλιο του 2012 επικύρωσε τη «Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και το Προαιρετικό Πρωτόκολλο της Σύμβασης». Η εν λόγω κύρωση πραγματοποιήθηκε αρκετά καθυστερημένα σε σχέση με την αντίστοιχη κύρωση από την Σουηδία και για τον λόγο αυτό δεν έχει ενταχθεί ακόμα σε θεσμικό πλαίσιο. (<http://www.disabled.gr/lib/?p=44817>, ανάκτηση στις 07/09/2012 και Απόφαση 61/611, Γ.Σ. ΟΗΕ, 2006)

Νομοθετικό σύστημα

Το Σουηδικό κράτος έχει αναπτύξει μια σειρά από νόμους σχετικούς τόσο με προδιαγραφές για το δομημένο περιβάλλον (εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους, δημόσια κτήρια, δημόσιες αίθουσες, κατοικία, χώρους εργασίας) όσο και με τα μεταφορικά μέσα, την εθνική κινητικότητα, ακόμα-ακόμα και το ζήτημα της προσωπικής βοήθειας των ατόμων με σοβαρές αναπηρίες. Ως βάση του νομοθετικού συστήματος, από το 1950 ως και σήμερα, αποτελεί η ικανοποίηση των αναγκών των Εμποδιζόμενων Ατόμων και της δημιουργίας ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος πρώτα και κύρια για τα άτομα αυτά. Ολόκληρο, λοιπόν, το θεσμικό πλαίσιο περί σχεδιασμού, δόμησης και πρόσβασης στις μεταφορές λειτουργεί με άξονα την δυνατότητα προσπέλασης των Εμποδιζόμενων Ατόμων.

Στην Ελλάδα, από την άλλη πλευρά ο βασικός νόμος που αφορά την προσβασιμότητα είναι ο ίδιος ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός με τον Νόμο 1577/1985. Ταυτόχρονα,

παρέχονται συμπληρωματικοί κανονισμοί και διατάξεις που συνθέτουν μια εξαιρετικά ιδιαίτερη περίπτωση ύπαρξης ενός πολύπλοκου νομοθετικού πλαισίου που παρέχει εργαλεία για την ρύθμιση της προσβασιμότητας του αστικού περιβάλλοντος, με τα οποία, όμως, δεν καταφέρνει παρά να επέμβει ελάχιστα στον χώρο. Ουσιαστικά το ελληνικό νομοθετικό σύστημα, το σχετικό με την προσβασιμότητα των Εμποδιζόμενων Ατόμων, απαιτεί επαναρύθμιση και δημιουργία ενός χαρτοφυλακίου με ένα κατάλληλο φάσμα εργαλείων των οποίων ο ρόλος θα είναι ξεκάθαρος στον σχεδιασμό και όχι χαοτικός.

Πολιτικές - στρατηγικές σχεδιασμού

Το σουηδικό κράτος αποδεδειγμένα αποτελεί ένα κράτος με απόλυτα κοινωνικό προσανατολισμό. Η βάση του Σουηδικού μοντέλου πολιτικής για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, σήμερα, στηρίζεται σε μια γενικότερη κυβερνητική στρατηγική προσανατολισμένη στα άτομα αυτά: την «πολιτική για την αναπηρία». Η εν λόγω πολιτική έχει καθιερωθεί από το 2000 στα πλαίσια της γενικότερης προσπάθειας της Σουηδίας να λάβει το βραβείο του 2010 της «πιο προσβάσιμης Ευρωπαϊκής Πόλης». Βασική αρχή της πολιτικής είναι πως όλοι οι άνθρωποι, ανεξάρτητα της λειτουργικής τους ικανότητας θα πρέπει να έχουν τις ίδιες ευκαιρίες και τα ίδια δικαιώματα με όλους όσους συμμετέχουν στην κοινωνία.

Το συγκεκριμένο μοντέλο που ανανεώνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, περιλαμβάνεται το σύνολο της νομοθεσίας, της σχετικής με τα Εμποδιζόμενα Άτομα, τα εθνικά έγγραφα και τα σχέδια δράσης, ώστε να επιτευχθεί η υπεράσπιση των δικαιωμάτων των Εμποδιζόμενων στην ακώλυτη πρόσβαση και την άρση των φραγμών του αστικού, και όχι μόνο, περιβάλλοντος. (<http://www.handisam.se/Funktionshinderspolitiken/Handlingsplanen-och-strategin/>, ανάκτηση στις 22/08/2012)

Ως εκ τούτου, είναι εύκολα κατανοητό πως η Σουηδία, ως κράτος, έχει επιχειρήσει και έχει καταφέρει να συνθέσει μια μορφή πολυδιάστατης πολιτικής που περιλαμβάνει κάθε είδος και μορφή δυσλειτουργίας και καλύπτει τα κενά και τους φραγμούς του δομημένου περιβάλλοντος ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμο και προσπελάσιμο από όλους τους πολίτες, τόσο από εκείνους που διαθέτουν σοβαρές μορφές αναπηρίας, όσο και εκείνους που πάσχουν από μια απλή μορφή αλλεργίας.

Αντίθετα, το ελληνικό κράτος ως σήμερα δεν έχει καταφέρει να συνθέσει κάποιο πλαίσιο ολοκληρωμένης και καθολικής πολιτικής για την βελτίωση των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Η μόνη ρύθμιση που έχει επιτύχει στον άξονα αυτό, σε εθνικό επίπεδο, είναι η υιοθέτηση

της αρχής «Σχεδιάζοντας για Όλους» που αξιοποιήθηκε ως νομοθετημένη παρέμβαση στον τροποποιημένο Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό του 1985. (Στεφανίδης, 2004)

Ο Πολεοδομικός και Χωρικός Σχεδιασμός είναι αντικείμενα της Κεντρικής εξουσίας σύμφωνα με το Σύνταγμα της Ελλάδας, αλλά δυστυχώς, στην Ελλάδα οι διαδικασίες είναι χρονοβόρες και σχεδόν πάντα τα σχέδια και οι στρατηγικές έρχονται να νομιμοποιήσουν τετελεσμένα γεγονότα (Ενταξη αυθαιρέτων). Έτσι οι πόλεις και οι οικισμοί προσαρμόζονται σε ένα είδη δομημένο περιβάλλον όπου το μόνο κριτήριο που ακολουθήθηκε είναι αυτό της κερδοφορίας και όχι της τήρησης των κανόνων περί της προσβασιμότητας. (Κατσιμίγας, 2009: 4)

Έλεγχος εφαρμογής

Ο έλεγχος στην Σουηδία για την τήρηση των προδιαγραφών που θέτει η νομοθεσία περί της δόμησης κτηρίων για τα Εμποδιζόμενα Άτομα είναι ιδιαίτερα αυστηρός και επιτυγχάνεται, πλέον, εξ αρχής μέσω της οικοδομικής άδειας. Για τα κτήρια, όμως, που έχουν δεν είναι σύγχρονα και έχουν οικοδομηθεί από το 1978 και μετά, έχει οριστεί η άμεση άρση των εμποδίων και ο πλήρης έλεγχος της προσβασιμότητάς τους. Ωστόσο, ως και σήμερα πάνω από τα μισά κτήρια δεν έχουν διορθωθεί λόγω της έλλειψης του κατάλληλου εκ των υστέρων ελέγχου.

Όσον αφορά την νομοθεσία για την προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων, των μέσων μεταφοράς και της πολιτικής για την αναπηρία έχουν οριστεί οι επονομαζόμενες «στρατηγικές αρχές» με ιδιαίτερη ευθύνη για την πλήρη εφαρμογή των προδιαγραφών του θεσμικού πλαισίου και της ολοκληρωμένης εστίασης της κάθε πολιτικής. Μάλιστα, από τις συνολικά 22 επιμέρους αρχές εκείνες που απευθύνονται αποκλειστικά στον σχεδιασμό είναι οι εξής πέντε:

- Εργασιακό Περιβάλλον
- Δημιουργία και σχεδιασμός
- Ευημερία
- Διοίκηση των μεταφορών
- Οργανισμός Μεταφορών

Οι εν λόγω στρατηγικές αρχές στις 15 Μαρτίου κάθε έτους υποβάλλουν έκθεση προς την κυβέρνηση και την Handisam αναφορικά με την πορεία των εργασιών και την επίτευξη των στόχων. Συγχρόνως, κάθε χρόνο η Handisham στέλνει ερωτηματολόγια σε όλες τις

αρχές του κράτους για την παρακολούθηση των πρακτικών και την ανά έτος σύγκρισή τους. Τα αποτελέσματα, μάλιστα, αυτά αναρτώνται και στην ηλεκτρονική σελίδα της ώστε να μπορεί και το κοινό, μέσα από διαφανείς διαδικασίες, να μπορεί να παρακολουθήσει την εξέλιξη του κράτους. ([http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/De-strategiska-myndigheternas-rapporteringar/-/](http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/De-strategiska-myndigheternas-rapporteringar/), ανάκτηση στις 07/09/2012, και <http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/Uppfoljning-i-staten---Orrna-jamforelser/>, ανάκτηση στις 07/09/2012)

Στην ελληνική πραγματικότητα τα πράγματα είναι λίγο διαφορετικά. Η νομοθεσία περί της οικοδόμησης, όπως και στην περίπτωση της Σουηδίας, πραγματοποιείται απευθείας από την έκδοση της οικοδομικής άδειας και βάσει του θεσμικού πλαισίου η τήρηση των προδιαγραφών είναι επιτακτική και η μη τήρηση των προδιαγραφών επιφέρει ιδιαίτερα αυστηρές ποινές. Πάντα υπάρχει η ευκαιρία για επανεξέταση και αυτοψία των κατασκευών από την αρμόδια υπηρεσία της πολεοδομίας κατόπιν, όμως, καταγγελιών από τους ίδιους τους πολίτες. Γενικότερο, πάραυτα, όργανο άσκησης ελέγχου για την τήρηση τόσο της νομοθεσίας όσο και της πολιτικής (αυτής που υπάρχει) για τα Εμποδιζόμενα Άτομα συνολικά, δεν υφίσταται. Παρουσιάζεται, συνεπώς έλλειψη κατάλληλου μηχανισμού ελέγχου.

Πρόσβαση στον δημόσιο ανοιχτό χώρο

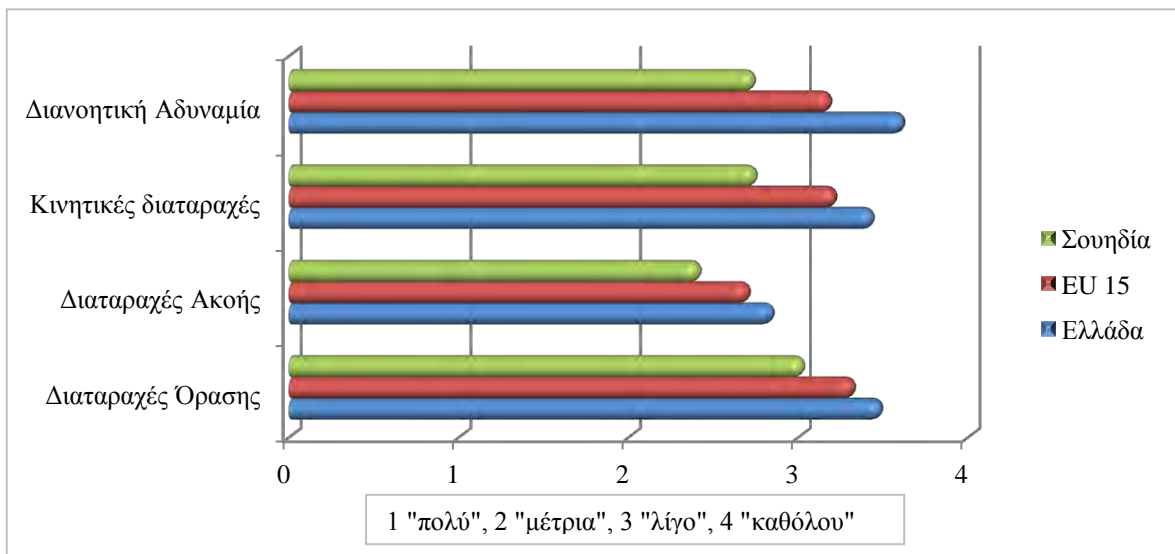
Στο σύνολο της σουηδικής επικράτειας έχουν εφαρμοστεί σημαντικές πρακτικές για την κατά τον δυνατόν καλύτερη προσπέλαση των δημόσιων ανοιχτών χώρων από το σύνολο των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Στο μεγαλύτερο τμήμα της χώρας έχουν πραγματοποιηθεί προσαρμογές του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, προσθήκες διαβάσεων πεζών, εκτεταμένα και καλώς διαμορφωμένα πεζοδρόμια και πεζόδρομοι, προσπελάσιμες πλατειές, παιδικές χαρές και πάρκα, καθώς και οι εγκαταστάσεις αναβατορίων και συσκευές υποβοήθησης ακοής. Έχει διαπιστωθεί, όμως, πως ενώ σαν χώρα αποτελεί πρότυπο προσβασιμότητας για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, αποκλείει εν μέρει την κατηγορία των ατόμων με προβλήματα όρασης αφού στην ουσία οδηγούνται σε διαδρομές τις οποίες έχουν την δυνατότητα να διανύσουν και όχι εκείνες που πραγματικά θα επιθυμούσαν. Υπάρχουν, συνεπώς ακόμα περιθώρια για διόρθωση των δημόσιων ανοιχτών χώρων.

Αντίθετα, στην ελληνική επικράτεια τα καλά παραδείγματα περί της πρόσβασης του αστικού περιβάλλοντος είναι λίγα και εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στο κέντρο της Αθήνας που πραγματοποιήθηκαν λίγο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Η

μέριμνα για τα Εμποδιζόμενα Άτομα είναι εξαιρετικά ελλιπής αφού δεν πληρούνται ούτε κατά διάνοια, στο σύνολο των περιπτώσεων, οι προδιαγραφές για επαρκώς σχεδιασμένα πεζοδρόμια, ράμπες, διαβάσεις, πόσο μάλλον για ηχητική ειδοποίηση σε φωτεινούς σηματοδότες, ποδηλατοδρόμους και πλάκες οδηγούς στον χώρο των πεζοδρομίων.

Βάσει της έρευνας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2001 προκύπτουν τα εξής συγκριτικά στοιχεία για την Ελλάδα και την Σουηδία ανά κατηγορία Ατόμων με Αναπηρίες.

Διάγραμμα 2: Πρόσβαση στον δημόσιο ανοιχτό χώρο



Πηγή: European Commission, 2001

Διαπιστώνεται, λοιπόν, πως η Σουηδία είναι σαφώς σε πλεονεκτικότερη θέση αφενός από την Ελλάδα και αφετέρου από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο των αντίστοιχων δεδομένων. Χαρακτηριστικό είναι πως στο σύνολο των περιπτώσεων, πέραν εκείνης των διαταραχών όρασης, κατέχει την πρώτη θέση. Αντίθετα, η Ελλάδα επιδεικνύει ένα ιδιαίτερα αρνητικό προφίλ ως προς την μέριμνα που έχει λάβει για την πρόσβαση των Εμποδιζόμενων Ατόμων στον ανοιχτό δημόσιο χώρο στο σύνολο του ευρωπαϊκού χάρτη.

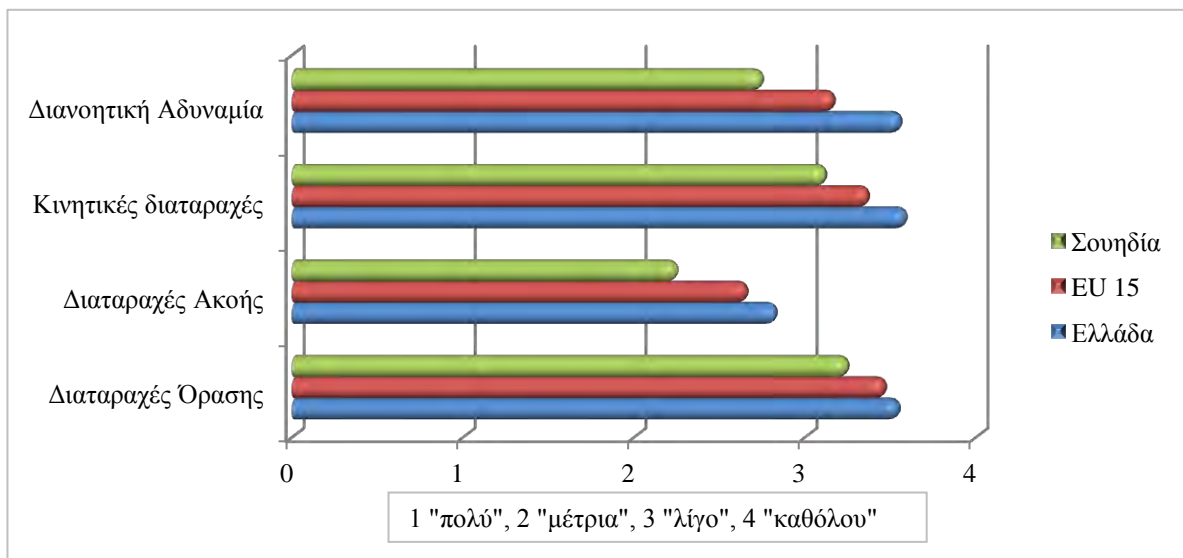
Πρόσβαση στην δημόσια συγκοινωνία

Ο τομέας της συγκοινωνίας είναι ίσως το πιο μελανό σημείο της ως τώρα εφαρμογής της πολιτικής για την αναπηρία στην Σουηδία. Πάραυτα, γίνονται σοβαρές προσπάθειες για την αναβάθμιση της σε πρακτικό επίπεδο. Το μετρό έχει καταστεί ήδη προσβάσιμο, ενώ τα αστικά λεωφορεία, το Τραμ και ο σιδηρόδρομος σε περιφερειακό επίπεδο επιδέχονται ακόμα πολλές βελτιώσεις. Χρόνο με τον χρόνο, μάλιστα, προκύπτουν και νέα ζητήματα

που πρέπει να αντιμετωπιστούν λόγω της αλλαγής των δεδομένων όπως επί παραδείγματι του όγκου των αναπηρικών αμαξιδίων.

Ομοίως και στην Ελλάδα, ο τομέας των μεταφορών χαρακτηρίζεται ως ελλιπής αφού το μοναδικό απολύτως προσβάσιμο μέσον μεταφοράς είναι το Μετρό και το Τραμ της Αθήνας. Το σύνολο των λοιπών αστικών και περιφερειακών συγκοινωνιών ανα την επικράτεια θεωρούνται αποδεδειγμένα μη προσβάσιμα για την μεγαλύτερη μερίδα των Εμποδιζόμενων Ατόμων.

Διάγραμμα 3: Πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία



Πηγή: European Commission, 2001

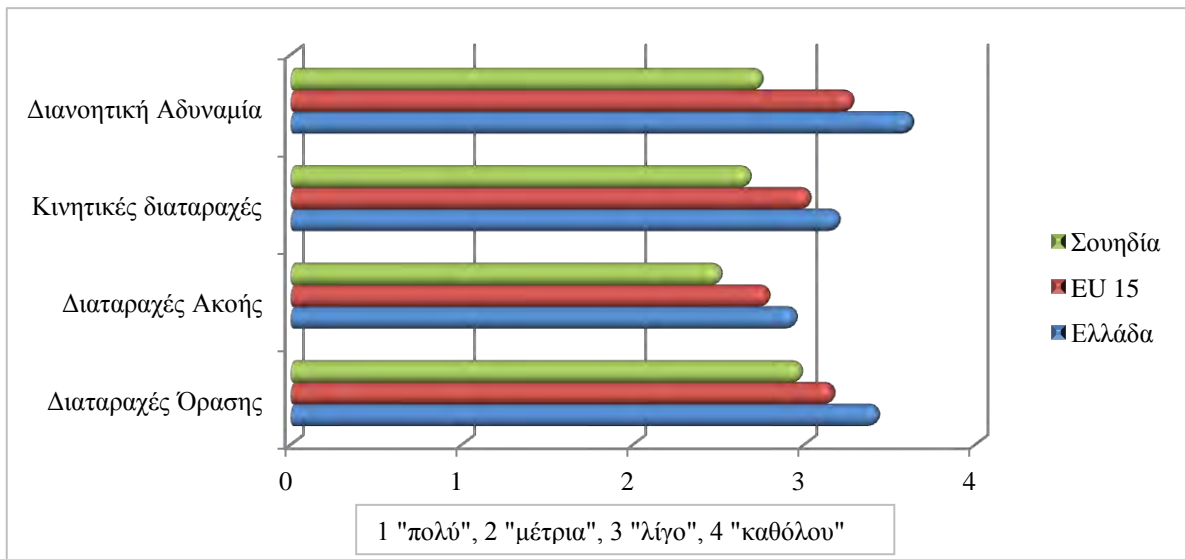
Τα αποτελέσματα και αυτού τμήματος της έρευνας της ευρωπαϊκής επιτροπής αποδεικνύουν πως η πρακτική της Σουηδίας, στον μεταφορικό τομέα, αν και όχι απολύτως προσβάσιμη καταφέρνει να κατέχει πότε την πρώτη και πότε την δεύτερη θέση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Αντίθετα, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως στον ευρωπαϊκό χάρτη στον τομέα η Ελλάδα κατέχει τις χαμηλότερες θέσεις σε κατάταξη, και ειδικά στην περίπτωση της διανοητικής αδυναμίας, την τελευταία εξ αυτών.

Πρόσβαση στο χώρο εργασίας

Η Σουηδία έχει θεσπίσει ειδικό νόμο σχετικά με την διαμόρφωση των χώρων και του περιβάλλοντος εργασίας. Χάρη στον συγκεκριμένο νόμο, ο οποίος εφαρμόζεται σε μεγάλο βαθμό σήμερα, δεν επιτρέπεται η ενοικίαση χώρων ή κτηρίων που δεν διαθέτουν εγκαταστάσεις προσβάσιμες από τα Εμποδιζόμενα Άτομα.

Αντίθετα, το ελληνικό σύστημα ούτε έχει θεσπίσει ειδική νομοθεσία ούτε φροντίζει να παρέχει στους εργαζόμενους το κατάλληλο εργασιακό περιβάλλον που να επιτρέπει σε όλους τους πολίτες την ακώλυτη πρόσβαση. Για τον λόγο αυτό, η Ελλάδα κατέχει την τελευταία θέση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ η Σουηδία διατηρεί την αξιοπρεπή πρώτη θέση της κατάταξης.

Διάγραμμα 4: Πρόσβαση στο χώρο εργασίας



Πηγή: European Commission, 2001

Πρόσβαση στα δημόσια κτήρια και τους κοινωφελείς χώρους

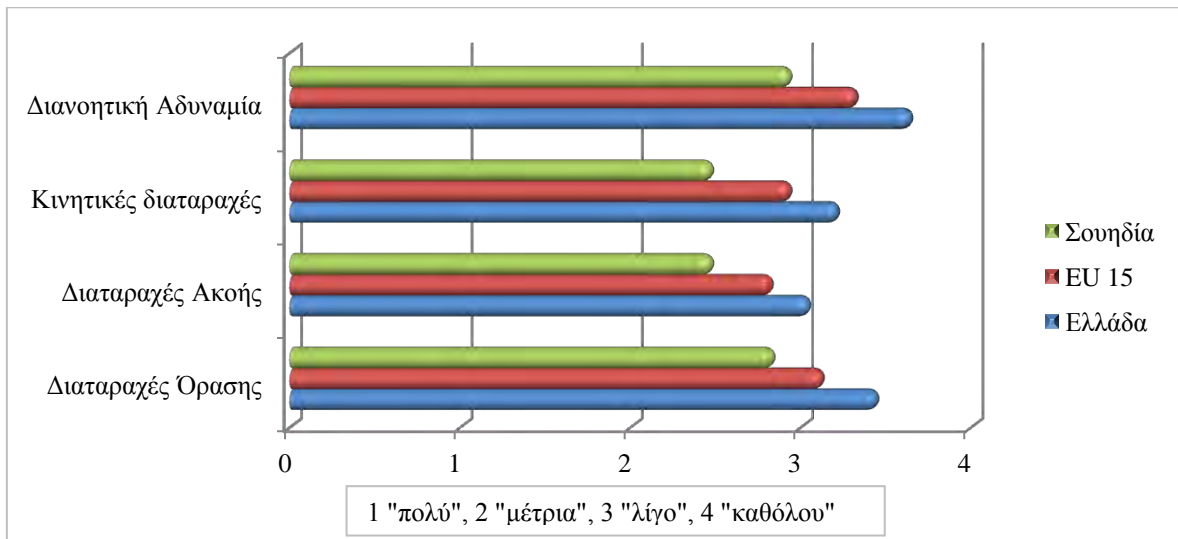
Τα δημόσια κτήρια και οι κοινωφελείς χώροι αποτελούν τα κατεξοχήν κτήρια του αστικού περιβάλλοντος που απαιτούν ιδανικές υποδομές προσβασιμότητας. Η αιτία έγκυται στο γεγονός πως καθημερινά φιλοξενούν πλήθος πολιτών μεταξύ των οποίων και πληθώρα Εμποδιζόμενων Ατόμων.

Η Σουηδία έχει φροντίσει τα εν λόγω κτήρια, στο μεγαλύτερο τμήμα της χώρας να διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις ώστε να είναι αποτελεσματικά προσπελάσιμα και προσβάσιμα από όλους τους πολίτες, από τα Άτομα με Αναπηρίες ως εκείνους που παρουσιάζουν προβλήματα αλλεργιών.

Η Ελλάδα, από την άλλη πλευρά, αν και έχει καταφέρει σε μεγάλο ποσοστό να διαμορφώσει τους χώρους αυτούς, παρουσιάζει ακόμα μεγάλα περιθώρια μετασχηματισμού και διαμόρφωσής τους μέχρι να καταστούν στην πλειοψηφία τους προσβάσιμα. Τα πιο λαμπρά παραδείγματα της επικράτειας είναι τα Μουσεία και τα κτήρια των Υπουργείων.

Όπως διαφαίνεται και από την έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Σουηδία διαθέτει σαφές προβάδισμα στον τομέα της άρσης των φραγμών στα κοινωφελή κτήρια ενώ, για μια ακόμη φορά, η Ελλάδα παρουσιάζεται στις χαμηλότερες βαθμίδες του ευρωπαϊκού χάρτη.

Διάγραμμα 5: Πρόσβαση στα δημόσια κτήρια και τους κοινωφελείς χώρους



Πηγή: European Commission, 2001

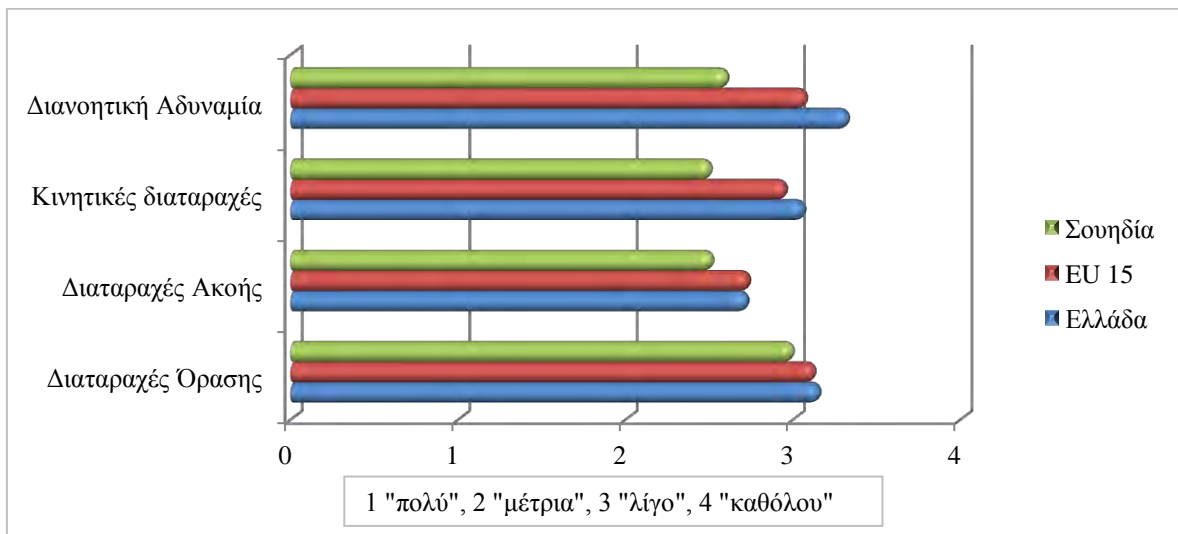
Πρόσβαση στην διασκέδαση και ψυχαγωγία

Τα Εμποδιζόμενα Άτομα αποτελούν τμήμα της κοινωνίας και επομένως έχουν κάθε δικαίωμα να χρησιμοποιούν και να αξιοποιούν τις υποδομές διασκέδασης και ψυχαγωγίας. Στην Σουηδία, βάσει τόσο της νομοθεσίας για τον τρόπο κατασκευής των κτηρίων όσο και της πολιτικής για την αναπηρία επιβάλλεται οι χώροι υποδοχής κοινού είτε δημόσιοι είτε ιδιωτικοί να διαθέτουν κατάλληλες υποδομές που να αντισταθμίζουν την οποιαδήποτε διανοητική ή σωματική διαταραχή του ατόμου. Οι συγκεκριμένοι κανόνες, αν και δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως, ιδίως σε ιδιωτικές εγκαταστάσεις, εν τούτοις έχουν γίνει βήματα προόδου προς την επίτευξη της προσβασιμότητας.

Αντιθέτως, στην Ελλάδα, παρά την ύπαρξη της αντίστοιχης νομοθεσίας, η άρση των φραγμών εναπόκειται στην προσωπική επιθυμία και ευαισθητοποίηση του εκάστοτε ιδιοκτήτη για την κατασκευή ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό η πρόσβαση στην διασκέδαση και ψυχαγωγία είναι εξίσου περιορισμένη όπως και στις υπόλοιπες κατηγορίες περί πρόσβασης του αστικού περιβάλλοντος.

Όπως παρουσιάζεται στην έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Σουηδία διατηρεί το προφίλ του προσβάσιμου περιβάλλοντος ενώ η Ελλάδα, για μια ακόμη φορά, βρίσκεται χαμηλότερα από τους αντίστοιχους δείκτες του ευρωπαϊκού μέσου όρου και σαφώς της Σουηδίας. Ωστόσο, είναι η πρώτη φορά που συναντάται κατηγορία στην οποία η ελληνική επικράτεια υπερέχει μεν, ελάχιστα δε, σε σχέση με τον μέσο όρο των δεδομένων και αφορά την πρόσβαση στη διασκέδαση και ψυχαγωγία για τα άτομα με διαταραχές ακοής.

Διάγραμμα 6: Πρόσβαση στη διασκέδαση και ψυχαγωγία



Πηγή: European Commission, 2001

Στάση του κοινωνικού συνόλου – αποδοχή, συνύπαρξη, ευαισθητοποίηση

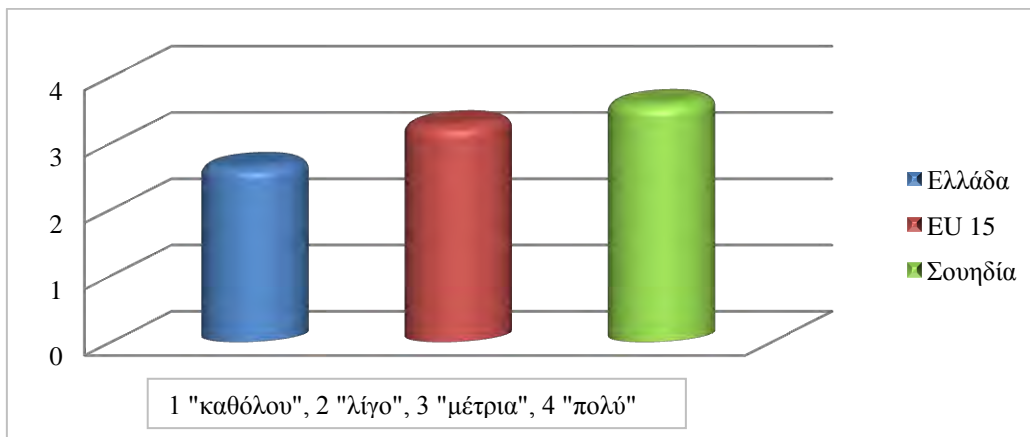
Όπως έχει αναφερθεί ήδη πολλές φορές, το σουηδικό κράτος χαρακτηρίζεται από την ιστορικά έντονη κοινωνική πολιτική που εφαρμόζει. Ο κοινωνικός, αυτός, χαρακτήρας έχει καταφέρει να μεταδώσει και να αναπτύξει στους πολίτες τόσο την απαραίτητη κοινωνική συνείδηση για να λειτουργήσει δημοκρατικά το κράτος όσο και την φιλοσοφία πως όλοι οι άνθρωποι είναι ίσοι και πρέπει να «απολαμβάνουν» με τον ίδιο ακριβώς τρόπο το δομημένο αστικό περιβάλλον. Έτσι, γίνεται κατανοητό πως τα Εμποδιζόμενα Άτομα χαίρουν της πλήρης αποδοχής του κοινωνικού συνόλου και επομένως όλοι οι πολίτες συνυπάρχουν αρμονικά.

Στην Ελλάδα από την άλλη πλευρά, δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποια κίνηση από την πλευρά του κράτους ώστε να γίνει βίωμα στους πολίτες το ιδεώδες της προστασίας και διασφάλισης ενός χώρου στον οποίο να μπορούν όλα τα μέλη της κοινωνίας να συμμετέχουν πλήρως, όντας απόλυτα ισότιμοι. Έτσι, τα Εμποδιζόμενα Άτομα, και κυρίως τα ΑμεΑ, περιθωριοποιούνται και καλούνται να βιώσουν το φαινόμενο του κοινωνικού

αποκλεισμού στα πλαίσια της καθημερινής παρεμπόδισης πρόσβασης στα κοινωνικά αγαθά και υπηρεσίες του αστικού περιβάλλοντος. Στα πλαίσια αυτής της λογικής, έχουν καλλιεργηθεί συναισθήματα συμπόνιας και οίκτου απέναντι στα Εμποδιζόμενα Άτομα, μιας βολικής στάσης που δεν οδηγεί σε έμπρακτη προσπάθεια ευαισθητοποίησης και άρσης των φραγμών αλλά, αντιθέτως, αποκλείει τα άτομα αυτά από τον αστικό χώρο και τρέπει την συνύπαρξη με το κοινωνικό σύνολο, το λιγότερο, προβληματική.

Το γεγονός αυτό διακρίνεται ξεκάθαρα και μέσα από την έρευνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφού η Σουηδία κατέχει την 3^η θέση στην κατάταξη των χωρών με μικρή διαφορά από την Γερμανία και την Αγγλία, ενώ η Ελλάδα την τελευταία σε ολόκληρο τον Ευρωπαϊκό χάρτη με μεγάλη διαφορά από το σύνολο των 15 χωρών που συμμετείχαν στην έρευνα.

Διάγραμμα 7: Βαθμός αποδοχής από το κοινωνικό σύνολο



Πηγή: European Commission, 2001

«Διεκδίκηση» του αστικού χώρου από τα ίδια τα Εμποδιζόμενα Άτομα

Η προσβασιμότητα του δημόσιου χώρου αποτελεί ένα πεδίο καθημερινής διεκδίκησης από την πλευρά των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Όσο οι ίδιοι οι Εμποδιζόμενοι δηλώνουν την παρουσία τους στο χώρο, τόσο η κοινωνία και τα κέντρα σχεδιασμού θα τους λαμβάνουν υπόψιν και θα παλεύουν για την κάλυψη των αναγκών τους στην πρόσβαση.

Στην Σουηδία, η λογική αυτή έχει γίνει πλέον βίωμα από ολόκληρη την κοινωνία. Η προσβασιμότητα για τα Εμποδιζόμενα Άτομα αποτελεί μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ αυτών και της πολιτείας, καθώς η παρουσία τους στο αστικό περιβάλλον είναι δυναμική σε καθημερινή βάση. Έτσι, τα Εμποδιζόμενα Άτομα, καταφέρνουν να εδραιώνουν την

θέση τους στην πόλη και να διεκδικούν με σθένος το αδιαφιλονίκητο δικαίωμά τους στην πρόσβαση σε υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά.

Στην ελληνική επικράτεια επικρατεί η αντίστροφη νοοτροπία, πως από τη στιγμή που ο αστικός χώρος δεν προσφέρει την ευχέρεια και την δυνατότητα στα Εμποδιζόμενα Άτομα να κινούνται ανεμπόδιστα, τότε η λύση είναι η παραίτηση της όποιας διεκδίκησης από τα ίδια τα άτομα ως μεμονωμένες προσωπικότητες, και άρα η οικιοθελής περιθωριοποίηση τους. Το γεγονός αυτό δημιουργεί έναν φαύλο κύκλο στον τομέα του σχεδιασμού, αφού όσο οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι δεν εμφανίζονται στο δημόσιο χώρο διεκδικώντας με την παρουσία τους το δικαίωμα στην φυσική κίνηση, τόσο η πολιτεία θα τους «ξεχνά» κατά την διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης των υποδομών της πόλης.

Συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις

Σημαντικό ρόλο στην διακυβέρνηση της Σουηδίας διαδραματίζει η κοινωνία των πολιτών. Οι Σουηδοί δίνουν μεγάλη σημασία στη συμμετοχή των πολιτών στα κοινά και γι' αυτό την εντάσσουν σε διάφορα στάδια της διαδικασίας του σχεδιασμού και την δημιουργίας πολιτικών. Εκτός αυτού η Σουηδία έχει παράδοση σε θεσμούς άμεσης δημοκρατίας και στη χώρα γίνονται συχνά δημοψηφίσματα για να αποφασιστούν θέματα εθνικού ενδιαφέροντος (Luthardt 1994: 26). Το δικαίωμα για συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις επεκτείνεται σε όλες τις διοικητικές διαδικασίες και επομένως και στο σχεδιασμό και τις πολιτικές σχετικά με τα Εμποδιζόμενα Άτομα (EEB 2007: 23).

Για τα πολεοδομικά – αναπτυξιακά σχέδια (Översiktsplan και Detaljplan) το κοινό ενημερώνεται και συμμετέχει είτε μέσω διαλέξεων, είτε μέσω παρουσιάσεων και δημόσιων συζητήσεων πριν ακόμα κατατεθεί συγκεκριμένη πρόταση (TRANSPLUS 2002: 37). Η γνώμη του κοινού στα προκαταρκτικά σχέδια συνυπολογίζεται ή απορρίπτεται αιτιολογημένα και επιστρέφει στις αρμόδιες δημοτικές επιτροπές για τελική έγκριση (Δεργκάλιν 1982: 23). Αν η ένσταση κάποιου απορριφθεί, αυτός έχει στη συνέχεια το δικαίωμα να προσφύγει σε ανώτερο διοικητικό επίπεδο, το οποίο αν κρίνει ότι ο ενιστάμενος έχει δίκιο μπορεί να ακυρώσει την έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου.

Εκτός από τις θεσμικές διαδικασίες πολλές φορές, στο σουηδικό κράτος, την ενημέρωση του κοινού αναλαμβάνουν οι τοπικοί σύλλογοι ή τοπικές επιτροπές που συστήνονται με πρωτοβουλία του Δήμου ή των κατοίκων. Σε πολλές περιοχές υπάρχει ο “αρχιτέκτονας της γειτονιάς”, ο οποίος αναλαμβάνει να ενημερώσει τους κατοίκους (Δεργκάλιν 1982: 22). Στη Σουηδία οι μη κυβερνητικές οργανώσεις, που εκπροσωπούν το κοινό, έχουν

θεσμοθετημένο ρόλο και επιχορηγούνται από την κυβέρνηση (University of the West of England 2000: 29). Έχουν άποψη ακόμη και για τις εισηγήσεις νόμων πριν έλθουν στο κοινοβούλιο (Regeringskansliet 2003: 129).

Στην Ελλάδα, η κοινωνική συμμετοχή είναι περιορισμένη. Παρόλο που το νομοθετικό πλαίσιο περιλαμβάνει κάποιες διαδικασίες, ατές αφορούν κυρίως την ενημέρωση και την συμβουλευτική συμμετοχή, χωρίς να υπάρχει αποφασιστική αρμοδιότητα στη λήψη αποφάσεων. Επιπλέον, η έλλειψη κοινωνικής διαβούλευσης οφείλεται και στη νοοτροπία αδιαφορίας των ελλήνων για την οργάνωση της κοινωνίας και του χώρου, όταν δεν εμπλέκονται προσωπικά οφέλη. Το φαινόμενο αυτό ενισχύεται από την έλλειψη ενημέρωσης και ολοκληρωμένων δημόσιων συστημάτων πληροφοριών αφού η Ελλάδα δεν διαθέτει πλήρεις και οργανωμένες δημόσιες βάσεις αξιόπιστων δεδομένων στις οποίες να έχουν απρόσκοπτη πρόσβαση μελετητές, ενδιαφερόμενοι πολίτες και κοινωνικοί φορείς.

Αποτελεσματικότητα σχεδιασμού

Το σύστημα σχεδιασμού και εφαρμογής των πολιτικών για τα Εμποδιζόμενα Άτομα στην Σουηδία μπορεί να θεωρηθεί εξαιρετικά αποτελεσματικό και χαίρει διεθνούς αναγνώρισης. Οι πολιτικές είναι εθνικού χαρακτήρα, ο έλεγχος και οι πρακτικές εφαρμογής, όμως, ακολουθούν ένα αποκεντρωτικό μοντέλο. Το πρότυπο, αυτό, δεν παρουσιάζει έντονα φαινόμενα πιέσεων στην τοπική εξουσία, ενώ οι δήμοι νιώθουν βαθιά υπεύθυνοι για το τι συμβαίνει εντός των ορίων τους. Αυτό τους δίνει το κίνητρο να εργαστούν, ακόμα και με μεθόδους που δεν έχει σκεφτεί να ορίσει με δεσμευτικό τρόπο η νομοθεσία, προκειμένου να επιτύχουν τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για την οργάνωση τα προσβασιμότητας του αστικού τους περιβάλλοντος. Αποτέλεσμα της ευσυνειδησίας της τοπικής διοίκησης είναι η –επί τω πλείστον- καλή οργάνωση του δομημένου περιβάλλοντος και η δημιουργία ενός δημόσιου χώρου που χαρακτηρίζεται συνήθως ως «παράδεισος» για την κίνηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων. (Needham, 2004: 327-340).

Πιο συγκεκριμένα, από την δεκαετία του '50 και μετά που ξεκίνησε η λήψη μέριμνας για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, περίοδος πολύ πρώιμη για τα περισσότερα κράτη διεθνώς, ο σουηδικός κτηριοδομικός κανονισμός και η νομοθεσία για τα μέσα μαζικής μεταφοράς είχαν θεσπίσει διατάξεις για την φυσική πρόσβαση αφενός στα δημόσια μέσα μεταφοράς και αφετέρου σε κτήρια τόσο ιδιωτικού όσο και δημόσιου ενδιαφέροντος. Την εποχή εκείνη οι κώδικες ήταν αρκετά περιγραφικοί - προσανατολισμένοι ανά περίπτωση, και

μάλιστα ως τις αρχές της δεκαετίας του '90 παρέμειναν και υποχρεωτικοί. Από τότε, ωστόσο, ως και σήμερα, με τις μεταρρυθμίσεις που πραγματοποιήθηκαν και με την διατύπωση πολιτικών για την αναπηρία και τους ηλικιωμένους οι κώδικες εντάχθηκαν σε μια γενική στρατηγική η οποία έγινε πιο λειτουργική, γεγονός που συνεπάγεται πως η κάθε συλλογικότητα ή ιδιοκτήτης πρέπει να λάβει από μόνος του της ευθύνη εφαρμογής των εκάστοτε ρυθμίσεων του χώρου. Με τις νέες Αρχές και τα εγχειρίδια ορθών πρακτικών που εκδόθηκαν μεταγενέστερα ορίστηκαν τα κύρια μέσα και εργαλεία για την διασφάλιση της άρσης των φραγμών για την ακώλυτη φυσική πρόσβαση στο δομημένο αστικό περιβάλλον για κάθε πολίτη και κάθε μορφή αναπηρίας ή ιδιαιτερότητας. (Keijer, 2002 :4)

Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με την ευσυνειδησία των πολιτών απέναντι στις ανάγκες των Εμποδιζόμενων Ατόμων έχουν δημιουργήσει ένα κράτος που θέτει σε πρώτο πλάνο την ικανοποίηση των ατόμων αυτών και επομένως έχει καλλιεργήσει μια αμοιβαία και αμφίδρομη εμπιστοσύνη κράτους – πολιτών.

Η Σουηδία, αν και έχει καταφέρει στο μεγαλύτερο τμήμα της να εξασφαλίσει την ανεμπόδιστη κίνηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων, κρίνει πως έχει πολύ δρόμο ακόμα για την επίτευξη του ιδανικού και, επομένως, δεν επαναπαύεται. Από το 2000 ακόμα, έχει θέσει ως στόχο την κατάκτηση του τίτλου της πιο προσβάσιμης πόλης (το 2010 δεν κατάφερε να τον αποκτήσει) και παλεύει να διορθώσει ακόμα και την πιο μικρή λεπτομέρεια ώστε η πρόσβαση του δημόσιου χώρου να γίνεται ακόμη και με «κλειστά μάτια».

Όσον αφορά την αποτελεσματικότητα του ελληνικού σχεδιασμού, κρίνεται μη ανεπαρκής βάσει της ελλιπούς και μη ικανοποιητικής εφαρμογής των πρακτικών της πρόσβασης. Οι αιτίες του γεγονότος αυτού εντοπίζονται σε πέντε βασικά σημεία:

- ❖ Άγνοια ή αδιαφορία των αρμόδιων φορέων για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας, των διεθνών συμβάσεων, και των υποχρεώσεων της Πολιτείας απέναντι στους πολίτες, στην διαδικασία λήψης αποφάσεων όσον αφορά τις πολιτικές, το σχεδιασμό και τα κατασκευαστικά έργα για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και γενικότερα των Εμποδιζόμενων Ατόμων.
- ❖ Άγνοια ή αδιαφορία των τεχνικών υπηρεσιών αλλά και των μελετητών των τεχνικών έργων, όσον αφορά τη σχετική νομοθεσία, τις προδιαγραφές αλλά και τη γενικότερη σύγχρονη φιλοσοφία, την σχετική με την προσβασιμότητα.

- ❖ Άγνοια των υπηρεσιών, που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο των μελετών και των έργων, της νομοθεσίας και των επί μέρους ιδιαιτεροτήτων που καθιστούν ένα έργο ουσιαστικά προσβάσιμο από όλες τις κατηγορίες των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Για να χαρακτηριστεί ένα κτίριο προσβάσιμο, πρέπει να διασφαλίζει πέρα από την πρόσβαση στην είσοδο, την ασφαλή διακίνηση διαμονή και εξυπηρέτηση των ατόμων σε όλους τους χώρους του. Επισημαίνεται εδώ ότι μερικές φορές υπάρχει και από τις πολεοδομίες, στην διαδικασία του τελικού έλεγχου για την έκδοση των οικοδομικών αδειών, μια μεγαλύτερη ανοχή όταν πρόκειται για μελέτες που υποβάλλονται από υπηρεσίες του δημόσιου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα.
- ❖ Άγνοια των κατασκευαστών και / ή των προμηθευτών σχετικά με την σωστή υλοποίηση των υποδομών και προνοιών που έχουν προβλεφθεί για τα ΑμεΑ στη μελέτη.
- ❖ Υπάρχουν περιπτώσεις φορέων, ιδιοκτητών ή διαχειριστών ειδικών κτιρίων όπως των πανεπιστημίων, αεροδρομίων, σιδηροδρομικών σταθμών κ.α., που δεν υποχρεούνται την έκδοση οικοδομικής άδειας από την πολεοδομία για την κατασκευή τους, αλλά ο έλεγχος της μελέτης και η έκδοση της άδειας γίνεται από δικές τους υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την ελαστική εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας. (Πολυχρονίου, 2011: 10)

Ως αποτέλεσμα όλων αυτών, λοιπόν, η ελληνική επικράτεια, ακόμα και πριν λίγα μόνο χρόνια, διέθετε ελάχιστες προσβάσιμες κτιριακές υποδομές, συγκεντρωμένες στην συντριπτική τους πλειοψηφία στην Αθήνα, σποραδικά κατανεμημένες στον αστικό ιστό, χωρίς σύνδεση μεταξύ τους, με αποτέλεσμα την αδυναμία εξυπηρέτησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Προσπάθειες βελτίωσης της προσβασιμότητας των συγκοινωνιών είχαν επικεντρωθεί στην προμήθεια οχημάτων μαζικής μεταφοράς με επιγονάτηση και ράμπα, προσέκρουαν όμως σε θέματα συντήρησης και χρήσης των ραμπών, αδιαφορίας των οδηγών των λεωφορείων, ανυπαρξίας προσβάσιμων πεζοδρομίων και κατά συνέπεια αδυναμίας προσέγγισης της στάσης και των οχημάτων, με το ίδιο πάλι τελικό αποτέλεσμα: αδυναμία εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία και στην ουσία απαξίωση των όποιων επενδύσεων στον τομέα αυτό.

Ως προσβασιμότητα δε, εννοείτο μόνο η δυνατότητα εξυπηρέτησης των ατόμων με κινητικά προβλήματα και τα όποια μέτρα ελήφθησαν, προσέφεραν λύσεις αμφιβόλου ποιότητας και απόλυτα τοπικής εμβέλειας.

Η προετοιμασία για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το καλοκαίρι του 2004, ανέδειξε τα προβλήματα προσβασιμότητας τόσο στις κτιριακές υποδομές, όσο και στις μεταφορές και την επικοινωνία. Η υποχρέωση όμως παροχής εξυπηρετήσεων σε όλους τους πελάτες των Αγώνων χωρίς διακρίσεις, ενεργοποίησε – με ομολογουμένως βραδείς και ανομοιογενείς ρυθμούς- την κρατική μηχανή. Και πάλι τη μερίδα του λέοντος μονοπώλησε η Αθήνα, με τη δικαιολογία της διεξαγωγής των Παραολυμπιακών Αγώνων αποκλειστικά σε αυτήν.

Με βάση τα παραπάνω είναι φανερό ότι η προσβασιμότητα στην Ελλάδα –ακόμη και σήμερα- περιορίζεται σε μερική προσβασιμότητα της Αθήνας και σημειακές παρεμβάσεις στις μεγάλες πόλεις της Περιφέρειας. Χαρακτηρίζεται από την απουσία σχεδιασμού εθνικού επιπέδου, κατάλληλης νοοτροπίας τόσο από την πλευρά της πολιτείας όσο και των ίδιων των πολιτών σε θέματα προσβασιμότητας, καθώς και την έλλειψη καλλιέργειας συνολικής κοινωνικής συνείδησης για την κρισιμότητα της προσβασιμότητας.

Η σύγκριση, συνεπώς, της ελληνικής πραγματικότητας με εκείνη της σουηδικής είναι θλιβερή και άنيση και θα πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση. Η εφαρμογή παρόμοιων τακτικών στην Ελλάδα μπορεί να φαντάζει ουτοπική, απραγματοποίητη ή μακρινή αλλά, ωστόσο, με μια κατάλληλη προσαρμογή είναι απόλυτα εφαρμόσιμη.

7. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η Ελλάδα, ως ένα δημοκρατικό ευρωπαϊκό κράτος, οφείλει να σεβαστεί όλα τα Εμποδιζόμενα Άτομα και να εφαρμόσει τις Διεθνείς Συμβάσεις και υποχρεώσεις της. Το πρόβλημα του ελληνικού κράτους εντοπίζεται κατά βάση στην εφαρμογή των κανόνων, διότι, αν και στο οπλοστάσιό του διαθέτει όλα εκείνα τα αναγκαία και απαραίτητα νομικά μέσα περί δικαιοσύνης και ισότητας, παρουσιάζει αδυναμία στην υλοποίηση των έργων και των πολιτικών. Η κύρια αιτία του φαινομένου αυτού είναι η ύπαρξη της διοικητικής γραφειοκρατίας και της έλλειψης ολοκληρωμένου κεντρικού σχεδιασμού. Ο Θουκυδίδης, άλλωστε, είχε διατυπώσει το ρητό: «Είναι αποτυχημένες οι Πολιτείες στις οποίες βλέπουμε τα λόγια και ακούμε τα έργα». (Τσιρώνη, 2010: 39-42)

7.1. ΑΠΟΡΡΕΟΥΣΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Ο αστικός σχεδιασμός έχει ιδιαίτερη σημασία για την προώθηση της προσβασιμότητας, δεδομένου ότι μέσω της οργάνωσης και διαχείρισης του δομημένου περιβάλλοντος μπορεί να διασφαλιστεί η μείωση των φραγμών και η υπερπήδηση των τεχνικών εμποδίων που καθιστούν την κίνηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων, σήμερα, προβληματική ή ακόμα και απαγορευτική διαδικασία.

Ο υφιστάμενος σχεδιασμός καταφέρνει να καταστρατηγεί καθημερινά τα συνταγματικώς κατοχυρωμένα δικαιώματα ειδικά των Ατόμων με Αναπηρίες και των ηλικιωμένων, στην ελεύθερη ανεμπόδιστη κίνηση, την απαλοιφή των κάθε είδους διακρίσεων και προπάντων, της προστασίας της προσωπικότητας και αξιοπρέπειας. Εφόσον, λοιπόν, από το σύνταγμα προστατεύονται αυτά τα δικαιώματα, ανακύπτει η ανάγκη για την διαφύλαξή τους από όλες τους παράγοντες, φορείς και οργανισμούς, τους έχοντες, δηλαδή, τη δυνατότητα παρεμβάσεων για την προσπελασιμότητα των πόλεων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η ομαλή ένταξη των Εμποδιζόμενων Ατόμων στον χώρο κίνησης των πεζών και θα πάψει να ευτελίζεται η προσωπικότητα τους κατά την προσπάθειά τους να ξεπεράσουν τα εμπόδια που συναντούν.

Παράλληλα, όπως έχει προκύψει από την πλευρά των ιδίων των Εμποδιζόμενων μέσω της έρευνας πεδίου που διεξήχθη, με την μέθοδο των ερωτηματολογίων (βλέπε Παράρτημα ΙΙΙ), κρίνεται επιτακτική η ανάγκη αφενός για την καλλιέργεια μια γενικότερης νοοτροπίας και στάσης υπέρ της μέριμνας για τα Εμποδιζόμενα άτομα, και αφετέρου για την επιβολή

ρυθμιστικών μέτρων ώστε να ξεπεραστούν τα τεχνικά εμπόδια στον δημόσιο ανοιχτό χώρο, το εργασιακό περιβάλλον και την κατοικία (βαθμός σημαντικότητας 76% - 95%).

Πιο αναλυτικά, και βάσει τόσο της έρευνας όσο και της συγκριτικής θεώρησης με την Σουηδία, μπορούν να περιγραφούν έξι βασικές αρχές που απαιτείται να ληφθούν υπόψη κατά τις διαδικασίες πραγματοποίησης των πολεοδομικών παρεμβάσεων, του προγραμματισμού και της διευθέτησης των υποδομών προσβασιμότητας σε εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους.

- Η πρώτη βασική αρχή πρέπει να είναι η αρχή επιπεδοποίησης, η οποία εξυπηρετεί σχεδόν όλες τις δυσλειτουργίες και μειονεξίες. Με τον τρόπο αυτό τόσο τα άτομα με σοβαρές αναπηρίες όσο και όλα τα υπόλοιπα Εμποδιζόμενα Άτομα στην κοινωνία, θα μπορούν να εξασφαλίσουν μια πλήρη, άνετη και αξιοπρεπή κίνηση.
- Η δεύτερη αρχή που πρέπει να δομείται και να προβληματίζει είναι εκείνη της ύπαρξης χρωματικών αντιθέσεων και επιδαπέδιων υλικών διαφορετικής υφής για τα άτομα με διαταραχές όρασης.
- Η τρίτη αρχή κινείται σε παρόμοια πλαίσια και προσανατολίζεται στην πιο ευρεία χρήση οπτικοακουστικών σημάτων ή αναγγελιών ώστε να δίνονται σημεία αναφοράς και καθοδήγησης για την κίνηση σε όλους τους χώρους, εσωτερικούς και εξωτερικούς.
- Η αρχή της πληροφόρησης, σε ανοιχτούς και κλειστούς χώρους αποτελεί την τέταρτη βασική παράμετρο του προγραμματισμού των υποδομών. Η μέθοδος, αυτή, αποτελεί έναν λειτουργικό τρόπο ώστε να κατατοπίζονται τα διευκρινίζεται η τοποθεσία ή η κατεύθυνση στην οποία κινείται κάποιος.
- Η πέμπτη βασική αρχή είναι της ανάπτυξης παρεμβάσεων, υποστηρικτικών μέσων και υπηρεσιών για την επίτευξη της ακώλυτης κίνησης. Τέτοιου είδους μηχανισμοί σε συνδυασμό με την σωστή επιμόρφωση του προσωπικού και των φορέων μπορεί να καταστήσει ακόμα και τους πλέον μη προσβάσιμους απόλυτα προσπελάσιμους από όλους (π.χ. ανυψωτικές μπάρες, θαλάσσια πρόσβαση κλπ) και τις οποιαδήποτε έλλειψη επικοινωνίας εφικτή (πχ. Ειδικοί υπολογιστές με φωνητική λειτουργία, λειτουργία με την κίνηση ματιών κλπ)
- Έκτη και ιδιαιτέρως σημαντική αρχή είναι αυτή της καλλιέργειας νοοτροπίας σε ολόκληρη την κοινωνία για την στροφή της μέριμνας και του ενδιαφέροντος προς τον άξονα κάλυψης των αναγκών των Εμποδιζόμενων Ατόμων. Μόνον έτσι θα υπάρξει ευαισθησία από όλες τις πλευρές και άμεση εφαρμογή όλων των

ρυθμίσεων σε όλους τους τομείς που εξυπηρετούν τους πολίτες με οποιουδήποτε τύπου αδυναμία.

Η αλλαγή του «συμβατικού σχεδιασμού» είναι μια επίπονη διαδικασία η οποία έχει σαν αφετηρία την απόλυτη συνειδητοποίηση της έννοιας «προσβασιμότητα». Η δημιουργία μιας προσπελάσιμης για όλους αλυσίδας μεταφοράς - ειδικά έχοντας συνειδητοποιήσει πως το 50% των Ελλήνων πολιτών είναι Εμποδιζόμενα στην κίνησή τους Άτομα - είναι μια σύνθετη διαδικασία, καθόλου ουτοπική, που, όμως, κρίνεται υποχρεωτική αυτή τη στιγμή και απαιτεί τόλμη, φαντασία, ευαισθησία, ικανότητες, επιστράτευση νέων τεχνολογιών, επικοινωνιακών τεχνικών με στόχο την αλλαγή παγιωμένων συνηθειών, και καθολική συμμετοχή.

7.2. ΠΡΟΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ

Η προσβασιμότητα είναι μια έννοια «οριζόντια», αφορά όλους τους τομείς της καθημερινής ζωής και προϋποθέτει:

- Συνέπεια στη λογική της δημιουργίας αλυσίδων και δικτύων προσβάσιμων υποδομών/ υπηρεσιών/ αγαθών, με ταυτόχρονη ανάπτυξη συνεργιών και εφαρμογών σε όλους τους τομείς (κατοικία, εμπόριο/ συναλλαγή, εκπαίδευση, αναψυχή, μεταφορές, τεχνολογία, κ.λπ.), που θα εξασφαλίζουν την ισότιμη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία σε όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις ανάγκες όλων των πολιτών.

Η ανάπτυξη μεμονωμένων εφαρμογών οδηγούν αποδεδειγμένα σε απαξίωση των εφαρμογών αυτών, διαιώνιση των διακρίσεων και της περιθωριοποίησης. Για παράδειγμα ένα μεμονωμένο προσβάσιμο κτίριο, χωρίς προσβάσιμα πεζοδρόμια γύρω από αυτό και προσβάσιμη συγκοινωνία από και προς αυτό, στην ουσία αποκλείει το άτομο με κινητικά προβλήματα μέσα σε αυτό. Ένας μεμονωμένος προσβάσιμος εμπορικός δρόμος χωρίς προσβάσιμα καταστήματα είναι παρέμβαση άνευ ουσίας. Ένα μόνο, χαμηλότερα τοποθετημένο, τηλέφωνο σε μια σειρά τηλεφώνων δημόσιας χρήσης διαιωνίζει τις διακρίσεις.

Από την άλλη πλευρά ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός (integrated planning) ευρείας κλίμακας, που από την αρχή λαμβάνει υπόψη του τις ανάγκες όλων των πολιτών, διευκολύνει και τα άτομα με αναπηρία να συμμετέχουν ισότιμα στις κοινωνικές δραστηριότητες.

- Συνέπεια στη λογική του καθημερινού ελέγχου, διασφάλισης/ περιφρούρησης και τακτικής συντήρησης των όποιων εφαρμογών, ώστε να εξασφαλίζεται απαραίτητα η αδιάκοπη και ασφαλής λειτουργία των προσβάσιμων αλυσίδων και δικτύων. Βλάβη σε ένα κρίκο είναι εμφανές ότι απαξιώνει το συνολικό οικοδόμημα.

Για παράδειγμα ένας ανελκυστήρας πλήρως προσβάσιμου σταθμού, που συνδέει τις αποβάθρες με το πεζοδρόμιο, όταν δεν λειτουργεί καθιστά αυτόματα αδύνατη την πρόσβαση στις αποβάθρες ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο άρα μη προσβάσιμο τον σταθμό.

7.3. ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΩΝ ΑΤΟΜΩΝ

Η εξέταση του υφιστάμενου προβλήματος, η συγκριτική θεώρηση της Ελλάδας με την Σουηδία και η επεξεργασία των ερωτηματολογίων, κατέληξαν σε σοβαρές και ουσιαστικές διαπιστώσεις για τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα Εμποδιζόμενα Άτομα στον σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων.

Για να επιτευχθεί, σήμερα, ο στόχος της κατασκευής ενός προσβάσιμου ελληνικού κράτους θα πρέπει να παρθούν δραστικά μέτρα, η τήρηση των οποίων να είναι πλήρης και καθολική, σε όλο το μήκος και πλάτος του δομημένου περιβάλλοντος της χώρας. Ταυτόχρονα, οι διαδικασίες εφαρμογής και τήρησης των μέτρων πρέπει να συνοδεύονται από συχνούς ελέγχους εκτέλεσης των προδιαγραφών ασφάλειας και προσβασιμότητας από την πλευρά του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.).

Έτσι, αρχικά απαιτείται η σύνταξη Επιχειρησιακού Σχεδίου από το Υ.Π.Ε.Κ.Α. που θα αποτελεί εθνική πολιτική για τη διάχυση της διάστασης της προσβασιμότητας των Εμποδιζόμενων Ατόμων σε όλες τις πολιτικές, διαδικασίες και προγράμματα που αφορούν τους τομείς αρμοδιότητάς του. Μάλιστα, ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να δοθεί στην σύνδεση του χωροταξικού σχεδιασμού, της αειφορίας και της πράσινης ανάπτυξης με την προσβασιμότητα.

Παράλληλα, επειδή είναι άκρως σημαντική η θεσμική εκπροσώπηση των Εμποδιζόμενων Ατόμων από συγκεκριμένο φορέα, προτείνεται ο ήδη υπάρχον αντιπροσωπευτικός οργανισμός των Ατόμων με Αναπηρίες, ΕΣΑμεΑ, να αποκτήσει την κατάλληλη θεσμική αξίωση σε όλα τα όργανα σχεδιασμού πολιτικών του Υπουργείου και των εποπτευόμενων

Φορέων. Με τον τρόπο αυτό, και με την πραγματοποίηση συνεχών διαβουλεύσεων του ΕΣΑμεΑ και των Φορέων, θα επιτευχθεί η διάχυση της διάστασης της αναπηρίας και η χάραξη μιας ενιαίας πολιτικής για την προάσπιση των δικαιωμάτων της πιο ευάλωτης κατηγορίας Εμποδιζόμενων Ατόμων, εκείνη των ΑμεΑ. Οι Φορείς, άλλωστε, αυτοί βρίσκονται πιο κοντά στα προβλήματα και γνωρίζουν τα εμπόδια που πρέπει να αρθούν στο επίπεδο του σχεδιασμού, της αξιολόγησης και πιστοποίησης της προσβασιμότητας των υποδομών και υπηρεσιών.

Συγχρόνως, είναι επιτακτική η ανάγκη θέσπισης ισχυρού θεσμικού – νομοθετικού πλαισίου για την εφαρμογή των αρχών του «Σχεδιάζοντας για Όλους» στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου. Για το λόγο αυτό, απαιτείται, σε πρώτη φάση, η λεπτομερής μελέτη και εντοπισμός των σημείων της υφιστάμενης σχετικής νομοθεσίας που απαιτούν εναρμόνιση, συμπλήρωση και επικαιροποίηση (π.χ. διεύρυνση του δικαιώματος κατά παρέκκλιση κατασκευής ανελκυστήρων για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε όλα τα κτίρια όπου δεν υπάρχει ανελκυστήρας ανεξαρτήτως χρόνου κατασκευής του κτιρίου, θεσμοθέτηση της δυνατότητας χρήσης εκτός των ανελκυστήρων και πιστοποιημένων κατά CE αναβατορίων όπου απαιτείται ανυψωτικός μηχανισμός, χρονοδιαγράμματα εφαρμογής, κυρώσεις κ.λπ.), με παράλληλη επικαιροποίηση και συμπλήρωση των οδηγιών σχεδιασμού κατά το «Σχεδιάζοντας για όλους».

Σε επόμενη φάση, απαιτείται η κωδικοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας σε θέματα προσβασιμότητας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στα Εμποδιζόμενα Άτομα. Το νέο θεσμικό-νομοθετικό πλαίσιο που θα διαμορφωθεί θα πρέπει να περιλαμβάνει επιπλέον των ισχυόντων και των προαναφερόμενων συμπληρώσεων/ βελτιώσεων/ επικαιροποιήσεων, κατ' ελάχιστον:

- Καθιέρωση υποβολής «μελέτης προσβασιμότητας» για κάθε κτίριο – νέο ή/και υφιστάμενο - συμπεριλαμβανομένων των κοινοχρήστων χώρων και κατοικιών (υπόγειοι χώροι στάθμευσης, περιβάλλον χώρος, είσοδος, διάδρομοι, ανελκυστήρες κ.λπ.) προκειμένου να εκδοθεί οικοδομική άδεια. Επισημαίνεται ότι η δράση αυτή είναι ιδιαίτερα υψηλής προτεραιότητας, δεδομένων των υποχρεώσεων σχετικά με την προσβασιμότητα στα Άτομα με Αναπηρία, που επιβάλλει ο νέος Γενικός Κανονισμός ΕΚ 1083/2006, άρθρο 16, προκειμένου τα έργα να χρηματοδοτηθούν από τα Ευρωπαϊκά Ταμεία.

- Θέσπιση νομοθεσίας για τη διασφάλιση της διαφυγής των Ατόμων με Αναπηρίες σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία.
- Θέσπιση νομοθεσίας για την προσβασιμότητα του φυσικού περιβάλλοντος και των χώρων πρασίνου στα άτομα με αναπηρία.
- Θέσπιση νομοθεσίας για την προσβασιμότητα αιγιαλού/παραλίας σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και ένταξη του κριτηρίου της προσβασιμότητας στα Άτομα με Αναπηρία στα υποχρεωτικά κριτήρια ελέγχου μιας οργανωμένης παραλίας.

Εν συνεχεία, επιτακτική κρίνεται η ανάγκη για την προώθηση της διάστασης της προσβασιμότητας των Εμποδιζόμενων Ατόμων στον χωροταξικό σχεδιασμό, από τον οποίο απουσιάζει εντελώς σήμερα, καθώς και η διασφάλιση ανάπτυξης μηχανισμού ελέγχου, ασφάλειας και πιστοποίησης (βάσει εθνικού συστήματος πιστοποίησης που πρέπει να θεσπιστεί) της προσβασιμότητας στα Εμποδιζόμενα Άτομα των κτηριακών υποδομών, των ηλεκτρονικών υπηρεσιών και των εντύπων του Υπουργείου και των αντίστοιχων Φορέων (πολεοδομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες περιβάλλοντος κλπ).

Ταυτόχρονα, θετική θα ήταν η καθιέρωση παροχής «ζωντανής» βοήθειας (συνοδοί, διερμηνείς νοηματικής γλώσσας κλπ) στους τομείς της μεταφοράς και της παροχής εξυπηρετήσεων των κρατικών Φορέων, ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση των ΑμεΑ σε όλες τις συναλλαγές τους με την κρατική μηχανή, τις εποπτευόμενες αρχές και την μετακίνησή τους στην πόλη.

Βασική προϋπόθεση για την εφαρμογή όλων των απαραίτητων μέτρων από το σύνολο της κοινωνίας είναι η κατάρτιση και η ενημέρωση όλων, τόσο των στελεχών του Υπουργείου και των εποπτευόμενων αρχών και Φορέων που ασχολούνται με τον σχεδιασμό των υποδομών όσο και των πολιτών για την καθημερινή διεκδίκηση και τήρηση των προδιαγραφών από την δική τους πλευρά. Συγχρόνως, απαιτείται να συμπεριληφθούν στο πρόγραμμα σπουδών όλων των Πολυτεχνικών Σχολών της χώρας υποχρεωτικά μαθήματα για τον «Σχεδιασμό για Όλους», τον τρόπο εφαρμογής του και την χρησιμοποίηση του ως εργαλείο σε κάθε τύπου σχεδιασμό ώστε να επιτευχθεί η απόκτηση της αναγκαίας συνείδησης και εκπαίδευσης των μηχανικών.

Στο σύνολο των υποδομών δημόσιου χαρακτήρα, συμπεριλαμβάνονται και εκείνες των μεταφορών που επηρεάζουν εξίσου την καθημερινότητα των πολιτών και την ποιότητα της ζωής τους. Με δεδομένα τον στενό συσχετισμό ανάμεσα στην αναπηρία και την

αυξανόμενη ηλικία, αλλά και τη συνεχή γήρανση του πληθυσμού της χώρας, είναι αυτονόητο ότι όλες οι μεταφορικές υποδομές δημόσιου χαρακτήρα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να βελτιώνονται στην κατεύθυνση της εξυπηρέτησης πολιτών με παρόμοιες ανάγκες με τα Άτομα με Αναπηρία. Για το λόγο αυτό είναι απόλυτα αναγκαίο στις προκηρύξεις όλων των δημόσιων και δημοτικών έργων να περιλαμβάνεται - με σαφήνεια και με ποινή αποκλεισμού από την αξιολόγηση - η υποχρέωση πρόβλεψης προσβασιμότητας στα Άτομα με Αναπηρία, θέση την οποία εξάλλου υποστηρίζει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το εθνικό δίκαιο.

Στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον», μάλιστα, αναφέρεται ότι η κινητικότητα στις πόλεις είναι σημαντικό στοιχείο κοινωνικής ισότητας. Πρόσβαση σε υπηρεσίες, εκπαίδευση, απασχόληση, αναψυχή και αγαθά πρέπει να έχουν όλοι οι πολίτες, ανεξάρτητα από το αν διαθέτουν αυτοκίνητο ή όχι. Οι συγκοινωνίες μπορούν να παρέχουν την πρόσβαση αυτή και παρουσιάζουν σαφή περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα. Παρόλα αυτά, όμως, η συντριπτική πλειοψηφία των Ατόμων με Αναπηρία στη χώρα μας για την οποιαδήποτε μετακίνησή τους είναι αναγκασμένοι, ακόμη και σήμερα, να χρησιμοποιούν ιδιωτικά αυτοκίνητα. Κατά συνέπεια, οι βασικές ανάγκες στον Τομέα Μεταφορών, εντάσσονται όχι μόνο στην κατεύθυνση αναβάθμισης και σημαντικής αύξησης του μεταφορικού έργου (επιβατικού & εμπορικού) των δημόσιων μεταφορικών μέσων και ιδιαίτερα αυτών της σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομοι, μετρό, τραμ) – που γενικά χαρακτηρίζονται από τη «φιλικότητά» τους προς τα Άτομα με Αναπηρία και τα άτομα μειωμένης κινητικότητας - αλλά και στην κατεύθυνση της διασφάλισης της προσβασιμότητας των Ατόμων με Αναπηρία στα δημόσια μεταφορικά μέσα, με στόχο την αποθάρρυνση της γενικευμένης χρήσης ΙΧ από τα άτομα αυτά.

Αντίστοιχα, η διασφάλιση της προσβασιμότητας των νέων τεχνολογιών, από κοινού με την αξιοποίηση όλων των προσβάσιμων μορφών επικοινωνίας (πινακίδες, έντυπα σε γραφή Braille, έντυπα με μεγάλους χαρακτήρες, easy-to-read έντυπα, έντυπα σε ηχητική μορφή - CD, DVD με υποτιτλισμό και διερμηνεία στη νοηματική, εύκολα κατάνοητά σχήματα) μπορεί να διασφαλίσει την πρόσβαση των Εμποδιζόμενων στην πληροφόρηση και επικοινωνία, ενώ η ανάπτυξη εναλλακτικών τρόπων εξυπηρέτησης (π.χ. εξυπηρέτηση κατ' οίκον, e-commerce, e-banking, e-ticketing, πρόβλεψη συνοδού, αναγνώστη ή/και διερμηνέα νοηματικής, συμπληρωματικών ειδικών μεταφορικών συστημάτων κ.λπ.) θα διασφαλίσει και την πρόσβασή τους στον τομέα των υπηρεσιών.

Επομένως στον τομέα υποδομών, μεταφορών και επικοινωνιών απαιτείται:

- Κατάρτιση Επιχειρησιακού Σχεδίου από το Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΜΕ) για τη διάχυση της διάστασης της αναπηρίας και της προσβασιμότητας των Εμποδιζόμενων Ατόμων σε όλες τις πολιτικές, διαδικασίες και προγράμματα που αφορούν στους τομείς αρμοδιότητάς του.
- Σύσταση στο ΥΜΕ «Διεύθυνσης θεμάτων Εμποδιζόμενων Ατόμων», που θα υπάγεται απευθείας στον Υπουργό. Αντικείμενο της Διεύθυνσης θα είναι η χάραξη, ο συντονισμός και η παρακολούθηση των συνόλου των μέτρων και των πολιτικών αρμοδιότητας του Υπουργείου που αφορούν άμεσα στα Εμποδιζόμενα Άτομα και τις οικογένειές τους, αλλά και η παρακολούθηση των μέτρων και των πολιτικών που απευθύνονται στο γενικό πληθυσμό με στόχο την ένταξη της διάστασης της αναπηρίας σε αυτά και την αποφυγή δημιουργίας νέων εμποδίων και διακρίσεων σε βάρος των Εμποδιζόμενων Ατόμων.
- Θέσπιση ισχυρού θεσμικού-νομοθετικού πλαισίου για την εφαρμογή των αρχών του «Σχεδιασμού για Όλους» στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου. Για το λόγο αυτό απαιτείται σε πρώτη φάση, η λεπτομερής μελέτη και εντοπισμός των σημείων της υφιστάμενης σχετικής νομοθεσίας που απαιτούν εναρμόνιση, συμπλήρωση και επικαιροποίηση (π.χ. θεσμοθέτηση της δυνατότητας χρήσης εκτός των ανελκυστήρων και πιστοποιημένων κατά CE αναβατορίων όπου απαιτείται ανυψωτικός μηχανισμός, επανεξέταση / συμπλήρωση ομάδων δικαιούχων ειδικού δελτίου στάθμευσης, συμπλήρωση νομοθεσίας για τις ηλεκτρονικές υπηρεσίες και επικοινωνίες κ.λπ.), σε επόμενη φάση, η κωδικοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας σε θέματα προσβασιμότητας των υποδομών, καθώς και των μεταφορών και επικοινωνιών και δικτύων στα Εμποδιζόμενα Άτομα.

Το νέο θεσμικό-νομοθετικό πλαίσιο που θα διαμορφωθεί θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει παράλληλα κατ' ελάχιστον:

- Διασφάλιση της ασφάλειας των Εμποδιζόμενων Ατόμων κατά τις μετακινήσεις τους με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδιαίτερα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, έτσι ώστε να μη δημιουργούνται πρόσθετες ανισότητες για τα Άτομα με Αναπηρία.

- Θέσπιση νομοθεσίας για την προσβασιμότητα των Ταξί, ιδιωτικών λεωφορείων, και των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας, καθώς και επανεξέταση του καθεστώτος λειτουργίας ειδικών οχημάτων (Ταξί) αναπηρικών συλλόγων.
- Θέσπιση νομοθεσίας για την προσβασιμότητα των τρένων ώστε να καταστεί δυνατή η ικανοποίηση των απαιτήσεων που θέτει ο νέος Κανονισμός ΕΚ για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία των τρένων.
- Λήψη μέτρων για την ουσιαστική εφαρμογή και παρακολούθηση της εφαρμογής των νέων Κανονισμών ΕΚ αλλά και αντίστοιχης εθνικής νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία όταν ταξιδεύουν.
- Διασφάλιση σύνδεσης με προσβάσιμα μέσα μαζικής μεταφοράς των κέντρων των ελληνικών πόλεων με σταθμούς/ λιμάνια/ αεροδρόμια.
- Διασφάλιση της προσβασιμότητας των Εμποδιζόμενων Ατόμων στις πληροφορίες τις σχετικές με τις υπηρεσίες των δημόσιων συγκοινωνιών. Χρήση προσβάσιμων μορφών και μέσω διαφορετικών συστημάτων επικοινωνιών, που θα ικανοποιούν τις ανάγκες των ατόμων αυτών.
- Εξειδίκευση της προσβασιμότητας των καθολικών υπηρεσιών στον τομέα επικοινωνιών και ταχυδρομείων ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες των Εμποδιζόμενων Ατόμων.
- Επανεξέταση και ενίσχυση του καθεστώτος εκπτώσεων, προνομίων, παροχών, υπηρεσιών στους τομείς μεταφορών και επικοινωνιών προσαρμοσμένων στις συνθήκες που επιβάλλει η όποια νοητική ή σωματική δυσπλασία.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Καταλήγουμε, λοιπόν, στο συμπέρασμα πως το ελληνικό και το σουηδικό σύστημα σχεδιασμού του δημόσιου αστικού περιβάλλοντος περί της προσβασιμότητας παρουσιάζουν τεράστιες διαφορές όσον αφορά τη δομή, τη λειτουργία και την αποτελεσματικότητά τους.

Το σουηδικό σύστημα έχει καταφέρει αφενός να κατασκευάσει ένα νομοθετικό οπλοστάσιο, που ανανεώνεται διαρκώς, και αφετέρου να εντάξει στις στρατηγικές του για την προσβασιμότητα πολιτικές και αρχές ιδιαίτερα καινοτόμες και προσαρμοσμένες στις ανάγκες κάθε κατηγορίας Εμποδιζόμενων Ατόμων, ακόμα και των ατόμων που παρουσιάζουν αλλεργικά συμπτώματα. Η διαχρονικά επιτυχής εφαρμογή, μάλιστα, στο μεγαλύτερο τμήμα της επικράτειας έχει καταφέρει να τρέψει την χώρα σε ένα μικρό «παράδεισο» για τους πεζούς. Ωστόσο, έχει δεχτεί σκληρές κριτικές για τον τρόπο αντιμετώπισης των φραγμών τόσο από μελέτες όσο και από πολίτες αλλά όχι διότι δεν υπάρχει ή δεν εφαρμόζονται οι πολιτικές της, αλλά γιατί ως κοινωνικό κράτος που έχει καλλιεργήσει αισθήματα ευσυνειδησίας σε όλη την κοινωνία, δεν εφησυχάζει και αναζητά συνεχώς νέους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για την αποτελεσματική άρση των φραγμών που παρουσιάζονται καθημερινά στο αστικό περιβάλλον. Δεν έχει επιτύχει αναίτια, λοιπόν, να κατακτήσει τον τίτλο της χώρας πρότυπο στον τομέα της προσβασιμότητας και της κοινωνικής πολιτικής.

Αντίθετα, εκείνο που έγινε προφανές για το ελληνικό σύστημα από την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι πως η Ελλάδα αν και διαθέτει πλούσιο νομοθετικό και θεσμικό υλικό ικανό να καλύψει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες για αντιμετώπιση των φραγμών στην πρόσβαση, εντούτοις δεν καταφέρνει στην πραγματικότητα να εφαρμόσει όσα ορίζει σαφώς και με δεσμευτικό τρόπο. Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, μάλιστα, οι ανάγκες των Εμποδιζόμενων Ατόμων δεν συμπεριλαμβάνονταν στο σχεδιασμό και τη διαμόρφωση του αστικού χώρου. Μόλις πριν από λίγα χρόνια κατάφερε να πραγματοποιηθεί η σύνταξη προδιαγραφών, υπό την μορφή οδηγιών σχεδιασμού βάσει του ευρωπαϊκού «Σχεδιάζοντας για Όλους» οι οποίες, όμως, δεν τηρούνται επαρκώς διότι εκλείπει τόσο ένα ικανό σύστημα ελέγχου όσο και η κατάλληλη επιμόρφωση των φορέων και της κοινωνίας. Αξιοσημείωτο είναι, πως ακόμη και σήμερα δεν έχει διαμορφωθεί κάποιου τύπου πολιτική που να περιλαμβάνει και να συγκεντρώνει κατάλληλους μηχανισμούς, φορείς, κατευθύνσεις και εργαλεία συγκεντρωτικού χαρακτήρα για την αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων άρσης των φραγμών του δομημένου περιβάλλοντος. Έτσι, τα Εμποδιζόμενα

Άτομα αποκλείονται ολοένα και περισσότερο από τον αστικό χώρο και περιθωριοποιούνται.

Από την σύγκριση, συνεπώς, Ελλάδας - Σουηδίας διαφαίνεται μια ανάγκη συνειδητοποίησης από την πλευρά της Ελλάδας πως ένας σχεδιασμός καθολικής φύσης που να εμπεριέχει πρωτίστως τα Εμποδιζόμενα Άτομα, των οποίων τα δικαιώματα καταπατώνται καθημερινά, αποτελεί ηθικό στόχο και ως τέτοιος θα πρέπει να αντιμετωπίζεται, αν η ίδια επιθυμεί να επαληθεύει την υπόστασή της ως πολιτισμένη κοινωνία. Ένας τέτοιου τύπου σχεδιασμός απαιτεί την έμπρακτη θεσμική συμμετοχή των κατάλληλων φορέων, την καλλιέργεια νοοτροπίας και συνείδησης στην κοινωνία και τους πολίτες για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των Εμποδιζόμενων Ατόμων και την καθημερινή διεκδίκηση του χώρου από τα ίδια τα ενδιαφερόμενα άτομα. Αυτό θα πρέπει να αποτελέσει στοίχημα για την ελληνική πλατεία που επιβάλλεται να πραγματοποιηθεί άμεσα.

Άλλωστε, οι άνθρωποι δεν έρχονται στον κόσμο με τις ίδιες ικανότητες. Γεννιούνται, όμως, ίσοι κατά τα δικαιώματά τους. Η πρόκληση για όλους μας είναι να εξασφαλίσουμε ποιότητα ζωής, δυνατότητα ενσωμάτωσης στην κοινωνία και διευκόλυνση της αυτόνομης και αξιοπρεπούς διαβίωσης στα Εμποδιζόμενα Άτομα. Η Σουηδία το διεκδίκησε και το κατάφερε, είναι σειρά της Ελλάδας τώρα, διότι αποδεδειγμένα κανείς δεν έχει υπογράψει συμβόλαιο με την αρτιμέλεια και, άρα, όλοι αποτελούμε εν δυνάμει Εμποδιζόμενα Άτομα

«Ο χώρος “παράγεται” από τον άνθρωπο και ταυτόχρονα αποτελεί μια σημαντική παραγωγική δύναμη στην πορεία προόδου και εξέλιξης της κοινωνίας»

H.Lefebvre

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Αθανασόπουλος Κ. (2009) *“Προς μια μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας”*, Διδακτορική διατριβή, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ, Αθήνα
- Βασιλείου Ε. (1998) *“Τα εκπαιδευσιμα νοητικά καθυστερημένα παιδιά και έφηβο”*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα
- Βεζυριαννίδου Γ. (2009) *“Ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία για την εξυπηρέτηση Ατόμων με Αναπηρία: α. Στα κτίρια (νέα και υφιστάμενα) και β. Στους κοινόχρηστους χώρους”*, ΤΕΕ/ ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη
- Γεωργακά Μ.- Δούκα Α. (2008) *“Προσβασιμότητα εμποδιζόμενων ατόμων σε χώρους πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος”*, Διπλωματική εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ, Αθήνα
- Γεωργαλά Β. (2011) *“Η Κινητικότητα των Ατόμων με Αναπηρίες στην Πόλη. Η Περίπτωση του Βόλου”*, Διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Γκουβατζή Αναστασία (2011) *“Προσβασιμότητα Ατόμων με Αναπηρίες στην Εκπαίδευση – Επικέντρωση/διερεύνηση στους Τομείς της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης και του Φοιτητικού Αθλητισμού”*, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Θράκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Κομοτηνή
- Δακορόνιας – Μαρίνα Ι. (2011) *“Δημόσιος Χώρος...Απροσπέλαστος”* στο *“Public Space, Δημόσιος Χώρος...Αναζητείται”*, Cannot Not Design Publications, ΤΕΕ/ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη
- Δαραής, Κ. (2001) *“Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στην κοινωνία”*, Τόμος 2, The Sciences of Education, Επιστημονικό ηλεκτρονικό περιοδικό Virtual School, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη
- Δεργκάλιν Ε. (1977) *“Οι διαδικασίες του φυσικού σχεδιασμού στη Σουηδία – Αντιστοιχία στην Ελλάδα”*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα

- Διβανέ Σ. (2004) “Σχεδιασμός στην πόλη για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες : η περίπτωση του Βόλου - ολυμπιακής πόλης 2004”, Διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Ζευγαρά Ε. (2009) “Η κινητικότητα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες”, Διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Ζουρνά Μ. et.al. (2003) “Ελεύθερες διαδρομές για όλους στη Θεσσαλονίκη ” στην Ημερίδα με θέμα: «Μετακίνηση, προσβασιμότητα Ατόμων με Αναπηρίες – “Σχεδιασμός για όλους”», ΤΕΕ/ ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη
- Καπούση Ν. – Κουρλέτη Π. – Φονιά Μ. (2010) “Η διερεύνηση των αντιλήψεων και των στάσεων των εργοδοτών για τους ανάπηρους στο Δήμο Ηρακλείου”, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας, ΤΕΙ Κρήτης, Ηράκλειο
- Κατσιμίγας Κ. (2009) “Πολεοδομικός, αστικός και χωρικός σχεδιασμός. Κεντρικές και περιφερειακές πολιτικές”, εισήγηση στην Ημερίδα με θέμα: «Προσβασιμότητα Ατόμων με Αναπηρία και σχεδιασμός χώρου», ΤΕΕ Θράκης, Κομοτητή
- Κατσούλης Χρήστος- Κωτούλας Βασίλης- Παπασεκαλλαρίου Ηλίας, (1993) “Έρευνα για την καταγραφή απόψεων και στάσεων ομάδων της κοινωνίας απέναντι στα ΑΜΕΑ”, Χωρίς έκδοση, Αθήνα
- Κοκολάκη Χ. (2007) “Πεζόδρομοι – δίκτυο πεζοδρόμων. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου. Δίκτυο πεζοδρόμων, προτεινόμενοι & υφιστάμενοι πεζόδρομοι της εντός των τειχών πόλης του ηρακλείου”, Διατμηματική μεταπτυχιακή εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα
- Κουτρούλης Χ. (2005) “Σχεδιάζοντας εκπαιδευτικά ιδρύματα για όλους”, Τεχνική Υπηρεσία ΤΕΙ Κρήτης, Ηράκλειο
- Μαρκοστάμος Π. (2007) “Προσβασιμότητα και Άτομα με Αναπηρία”, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης Και Δημόσιας Διοίκησης , Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα
- Μπεξεβέγκης, Η., Καλαντζή-Αζίζι, Α. & Ζώνιου-Σιδέρη Α, (1997). «Απόψεις και στάσεις γονέων φυσιολογικών παιδιών απέναντι στα παιδιά με ειδικές ανάγκες», Καίλα, Μ., Πολεμικός, Ν. & Φιλίππου Γ. (Επιμέλεια), Άτομα με ειδικές ανάγκες. Τόμος Β΄, Ελληνικά Γράμματα. Αθήνα

- Μπετσιμάς Γ. (2003) “*Η προσβασιμότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς, δράσεις του υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών*” στην Ημερίδα με θέμα: «Μετακίνηση, προσβασιμότητα Ατόμων με Αναπηρίες – “Σχεδιασμός για όλους”», TEE/ TKM, Θεσσαλονίκη
- Νιτσόπουλος Μ. (1981) “*Ειδικά Πνευματικά Καθυστερημένα Άτομα*”, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη
- Παπάνης Ε., Βίκη Α., Γιαβρίμης Π. (2007) “*Στάσεις απέναντι στα Άτομα με Αναπηρία*”, άρθρο, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη
- Τζαμπαζή Ε. (2005) “*Οι Προοπτικές για μια Βιώσιμη Κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις*” στο “Βιώσιμη Ελληνική Πόλη” του Τέτση Σ., Αθήνα
- Τσιρώνη Δ. (2010) “*Κυκλοφοριακή ασφάλεια και διευκόλυνση για πολίτες με κινητικές αδυναμίες στην πόλη*”, πτυχιακή εργασία, Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα
- Στεφανίδης Κ. (2004) “*Μελάτη με αντικείμενο της καθολική πρόσβαση και ισότιμη συμμετοχή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) στην κοινωνία της πληροφορίας: Παραδοτέο Π.2: Τελική έκδοση της μελέτης*”, Ειδικός Λογαριασμός Κονδυλίων Έρευνας, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ηράκλειο
- Χατζηδάκη Ν. (2010) “*Προσβάσιμα δίκτυα στην ελληνική πόλη: η περίπτωση του Αμαρουσίου*”, Μεταπτυχιακή εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ, Αθήνα
- Χριστοφή Μ. (2003) “*Σχεδιασμός και δράσεις του «Αθήνα 2204» που αφορούν στην προσβασιμότητα των ΑμεΑ*” στην Ημερίδα με θέμα: «Μετακίνηση, προσβασιμότητα Ατόμων με Αναπηρίες – “Σχεδιασμός για όλους”», TEE/ TKM, Θεσσαλονίκη
- Buhler C. (2003) “*Universal Access in HCI: Inclusive Design in the Information Society - Volume 4 of the Proceedings of the 10th International Conference on Human-Computer Interaction (HCI International 2003)*”, Application of barrier free Internet in German Legislation in C.Stefanidis, Lawrence Erlbaum Associates, Mahwah, New Jersey

- Keijer U. (2002) “*Access to Public Services – an Inclusive Design Issue. A View from a Swedish Perspective*”, School of Architecture, Royal Institute of Technology, Stockholm, Sweden
- Needham, B. (2004) “*The new Dutch spatial planning Act: Continuity and change in the way in which the Dutch regulate the practice of spatial planning, Planning Practice & Research*”, Radboud University Nijmegen, Nijmegen
- Lilja M. et.al. (2003) “*Disability Policy in Sweden*”, Journal of disability policy studies, Stockholm, Sweden
- Luthardt, W. (1994), *Direkte Demokratie. Ein Vergleich in Westeuropa*, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- Pernilla J. (2009) “*Stockholm – a city for everyone. How new technology can make every day life easier for elderly and people with disabilities*”, City of Stockholm Traffic Administration, Stockholm, Sweden

ΕΡΓΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

- Γ.Σ. ΟΗΕ (Γενική Συνέλευση Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών) (1948) “*Οικουμενική Διακήρυξη για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα*”, Ηνωμένα Έθνη
- Γ.Σ. ΟΗΕ (Γενική Συνέλευση Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών) (2006) “*Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και Προαιρετικό Πρωτόκολλο της Σύμβασης*”, Απόφαση 61/611, Νέα Υόρκη
- Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2003) “*Ευρωπαϊκά κριτήρια αναφοράς για την εκπαίδευση και την κατάρτιση*”, Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης C 134, 07.06.2003
- ΕΣΑμεΑ (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία) (2008) “*Σχεδιάζοντας πολιτική σε θέματα αναπηρίας*”, εγχειρίδιο εκπαιδευόμενου, Αθήνα
- ΕΣΑμεΑ (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία) (2005) “*Προσβασιμότητα: το «κλειδί» για την εξάλειψη των διακρίσεων*”, Αθήνα
- ΥΠ.Α.Α.Ν (Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας) (2010) “*Οδηγός για τα ολοκληρωμένα σχέδια αστικής ανάπτυξης (ΟΣΑΑ)*”, Αθήνα
- ΥΠΕΧΩΔΕ (Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων) (1998) “*Σχεδιάζοντας για όλους– Οδηγίες Σχεδιασμού*”, Αθήνα

- Aslaksen F., Bergh S., Bringa O., Edel Heggem K. (1997) “*Universal Design, Planning and Design for All*”, The Norwegian State Council on Disability, Oslo, Norway
- CCPT (1996) “*European concept for accessibility*”, European Commission, Doorn, The Netherlands
- Regeringskansliet (2003) “*A Swedish Strategy for Sustainable Development – Economic, Social and Environmental*”, Government Communication, Stockholm, Sweden
- EEB (European Environmental Bureau) (2007), “*How far has the EU applied the Aarhus Convention*”, Brussels, Belgium
- European Commission (2001), “*Attitudes of Europeans to Disability. Eurobarometer 54.2*”, Brussels, Belgium
- Handisham (2012) “*Hur ar laget?*”, Government Communication, Stockholm, Sweden
- The Swedish Disability Federation (2011) “*Swedish disability movement’s alternative report to the UN Committee on the Rights of Persons with Disabilities*”, Government Communication, Stockholm, Sweden
- Trafikkontoret Stockholm (2008) “*Stockholm – en stad for alla. Handbok for utformning av en tillgönglig och användbar miljö*”, Stockholm, Sweden
- University of the West of England (2000) “*A Comparison of Environmental Planning Systems Legislation in Selected Countries*”, Faculty of the Built Environment, Centre for Environment and Planning, Background Paper for the Royal Commission on Environmental Pollution, Bristol.

ΑΡΘΡΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- Πολυχρονίου Ι. (2011), “*Βασικό νομοθετικό πλαίσιο και προδιαγραφές για την προσβασιμότητα ΑμεΑ*”, [διαδίκτυο (online)]. Επιτροπής Προσβασιμότητας ΥΠΕΚΑ: Διεύθυνση Μελετών Μουσείων και Πολιτιστικών Κτιρίων. Διαθέσιμο στο URL: <http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/EKDHLVSEIS/PROSEXEIS_EKDHLWSEIS/PROSVASIMOTHHTA/Tab1/3%20-%20POLYXRONIOY.pdf [ανάκτηση στις 10/06/2012]

- Δαραής, Κ. (2001) “Άτομα με Ειδικές Ανάγκες στην κοινωνία”, Τόμος 2, The Sciences of Education, επιστημονικό ηλεκτρονικό περιοδικό Virtual School, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη
- TRANSPLUS (2002), “Review of current practices for promoting participation in the urban planning process”, [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο URL: <
http://www.isis-it.com/transplus/doc/public.asp [ανάκτηση στις 10/06/2012]

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- Αττικό Μετρό Α.Ε.
http://www.ametro.gr [ανάκτηση στις 02/08/2012]
- Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία
http://www.esaea.gr [ανάκτηση στις 07/09/2012]
- Εφημερίδα: “Το Βήμα”
http://www.tovima.gr [ανάκτηση στις 20/08/2012]
- Εφημερίδα: “Το Έθνος”
http://www.ethnos.gr [ανάκτηση στις 21/08/2012]
- Ηλεκτρονικό περιοδικό: “Αναπηρία τώρα”
http://www.disabled.gr [ανάκτηση στις 07/09/2012]
- Παρουσίαση Εμπειρογνώμονα προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρία: “Η προσβασιμότητα στην κατασκευή: στον δρόμο για την αειφορία”
http://www.hctp.tee.gr/Prosvasimotita.pdf [ανάκτηση στις 10/06/2012]
- Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών
http://www.unric.org [ανάκτηση στις 07/09/2012]
- Πρόσβαση: Η πρόσβαση των Φοιτητών με Αναπηρία και/η με Ειδές Εκπαιδευτικές Ανάγκες (ΦμεΑ) στο φυσικό και μαθησιακό περιβάλλον του πανεπιστημίου Θεσσαλίας
http://prosvasi.uth.gr [ανάκτηση στις 19/07/2012]
- Σύλλογος: “Έλληνες Ενήλικες Αυτιστικοί, Asperger (σύνδρομο Asperger) και ΥΛΑ (Υψηλής Λειτουργικότητας Αυτιστικούς)”
http://www.aspergerhellas.org [ανάκτηση στις 20/06/2012]

- Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
<http://www.yme.gr> [ανάκτηση στις 02/08/2012]
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής
<http://www.minenv.gr> [ανάκτηση στις 10/06/2012]
- Υπουργείο Υγείας
<http://www.yyka.gov.gr> [ανάκτηση στις 07/09/2012]
- AB Storstockholms Lokaltrafik
<http://sl.se> [ανάκτηση στις 30/08/2012]
- e-Adept – Att resa bortom barriärerna
<http://www.eadept.se> [ανάκτηση στις 22/08/2012]
- Academic Network of European Disability experts (ANED)
<http://www.disability-europe.net> [ανάκτηση στις 21/08/2012]
- European Disability Forum
<http://www.edf-feph.org>, [ανάκτηση στις 10/09/2012]
- FÖRST, Föreningen Sverigeturism
<http://www.sverigeturism.se> [ανάκτηση στις 30/08/2012]
- G&K Services website
<http://www.specialtaxi.com> [ανάκτηση στις 21/08/2012]
- Handikapp Forbunden
<http://www.hso.se> [ανάκτηση στις 07/09/2012]
- Handisam
<http://www.handisam.se> [ανάκτηση στις 20/08/2012]
- Official website of the European Union
europa.eu.int, [ανάκτηση τις 14/06.2012]
- The official gateway to Sweden
<http://www.sweden.se> [ανάκτηση στις 20/08/2012]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:

ΣΥΝΟΨΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Α. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. *Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 2*
2. *Κτιριοδομικός Κανονισμός, Άρθρο 14, Παράγραφος 2.5.7, Άρθρο 15, Άρθρο 24*
3. *Εγκύκλιος Υπουργείου Εσωτερικών ΔΙΑΠΔ 4291*

Προβλέπεται:

1. Τα πεζοδρόμια να κατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής, ασφαλής και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών σε όλη την επιφάνεια τους, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.
2. Ορίζεται Ελεύθερη Ζώνη Όδευσης Πεζών, ελαχίστου πλάτους 1,50 μέτρων, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία όλων των χρηστών.
3. Ορίζεται Οδηγός Όδευσης Τυφλών ενταγμένος στη ζώνη όδευσης πεζών.
4. Το δάπεδο του πεζοδρομίου να είναι αντι-ολισθηρό, ομοιογενές με μεγάλη αντοχή και μικρή αντανακλαστικότητα. Τα χαρακτηριστικά του δεν πρέπει να μεταβάλλονται με τις αλλαγές των καιρικών συνθηκών.
5. Στο τέλος κάθε διαδρομής και στα σημεία των διαβάσεων να κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα (σκάφες) ελάχιστου πλάτους 1.50 μέτρων. Γενικά όμως, τα πλάτη των πρέπει να είναι ίδια με τα πλάτη των διαστάσεων που είναι κατ' ελάχιστο 2,50 μέτρα. Των νησίδων ελάχιστο 1.50 μέτρα.
6. Η φύτευση, ο αστικός εξοπλισμός, τα μόνιμα και προσωρινά εμπόδια να σημαίνονται κατάλληλα ώστε να μην προκαλούν κινδύνους ή να εμποδίζουν την κίνηση των χρηστών.
7. Προβλέπεται φωτεινή και ηχητική σήμανση στις διαβάσεις πεζών.
8. Ο αστικός εξοπλισμός να κατασκευάζεται και να τοποθετείται με τρόπο που να είναι εύχρηστος σε όλους τους χρήστες.
9. Η κλίση του πεζοδρομίου δεν πρέπει να ξεπερνά το 12%. Για την αποφυγή

μεγαλύτερων κλίσεων κατασκευάζονται σκαλοπάτια σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου. Στην περίπτωση αυτή, για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ να τοποθετούνται αναβατόρια κλίμακας.

10. Οι πεζοδρόμοι και οι πλατείες να ακολουθούν τις προδιαγραφές που ισχύουν για τα πεζοδρόμια εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, το πλάτος της οποίας ορίζεται στα 300 μέτρα.

Β. ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ (ΡΑΜΠΕΣ) ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 2
2. Κτιριοδομικός Κανονισμός, Άρθρο 14, Παράγραφος 2.5.7, Άρθρο 16
3. ΓΟΚ 85, Άρθρο 29, Παράγραφος 5α
4. Εγκύκλιος Υπουργείου Εξωτερικών, ΔΙΑΠΔ 4291

Προβλέπεται:

1. Σε νέες κατασκευές όπου κατασκευάζεται ράμπα, αυτή πρέπει να έχει κλίση 5%. Σε υφιστάμενες 5% ως 10%. Αν σε υφιστάμενες κατασκευές απαιτηθούν μεγαλύτερες κλίσεις, τότε τοποθετείται μηχανικό μέσο κάλυψης υψομετρικών διαφορών. (αναβατόριο).
2. Σε ράμπες κλίσης 5%, κάθε 10 μέτρα παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα.
Σε ράμπες κλίσης 6%, κάθε 8 μέτρα παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα.
Σε ράμπες κλίσης 8%, κάθε 3 μέτρα παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα.
Σε ράμπες κλίσης 10%, κάθε 1 μέτρο παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα. Οριζόντια τμήματα διαστάσεων 1.50 χ 1.50 παρεμβάλλονται σε κάθε αλλαγή κατεύθυνσης. Επίσης στην αρχή και το τέλος κάθε ράμπας.
3. Ελάχιστο πλάτος ράμπας 1.30 μέτρα, επιθυμητό 1.70 μέτρα. Τοποθετούνται διπλοί συνεχείς χειρολισθήρες στις δύο πλευρές σε ύψη 0.70 μέτρα, 0.90 μέτρα που εξέχουν σε οριζόντιο τμήμα στην αρχή και το τέλος κατά 0.30 μέτρα.

Στα πλάγια της ράμπας κατασκευάζεται περίζωμα ύψους 0.05 μέτρα ως 0.10 μέτρα. Το δάπεδο είναι σταθερό, ομαλό, αντι-ολισθηρό, ομοιογενές, χωρίς αρμούς με διάκενα.

Γ. ΚΛΙΜΑΚΕΣ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. Κτιριοδομικός Κανονισμός, Άρθρο 13
2. Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 4

Προβλέπεται:

1. Στα κτίρια με χρήση κατοικίας, το πλάτος των κλιμάκων να είναι 1,20 μέτρα και να επιτρέπονται τα σφηνοειδή σκαλοπάτια.
2. Στα κτίρια με χρήση κοινού και γενικά στα δημόσια κτίρια τα πλάτος να είναι 1.20 μέτρα, το ύψος της βαθμίδας 0.15 μέτρα και το πλάτος 0.33 μέτρα. Πρέπει να μεσολαβούν μεταξύ των ορόφων πλατύσκαλα, οι ακμές των σκαλοπατιών να είναι καμπυλωμένες και να υπάρχει αντι-ολισθηρή ταινία στην άκρη του κάθε σκαλοπατιού. Δεν επιτρέπονται σφηνοειδή σκαλοπάτια.
3. Τοποθετούνται διπλοί συνεχείς (και στα πλατύσκαλα) χειρολισθήρες σε ύψη 0.70 μέτρα και 0.90 μέτρα, που εξέχουν σε οριζόντιο τμήμα στην αρχή και το τέλος της κλίμακας κατά 0,30 μέτρα.

Δ. ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. ΓΟΚ 85, Άρθρο 29, Παράγραφος 5α
2. Κτιριοδομικός Κανονισμός, Άρθρο 29
3. Πρότυπο ΕΛΟΤ Ε.Ν. 81 1/88
4. Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 5

Προβλέπεται:

1. Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση προσβάσιμου ανελκυστήρα ελάχιστων διαστάσεων θαλάμου 1.10x1.40 και πόρτας (από τη στενή πλευρά) 0.80 μέτρα στα κτίρια με χρήση κατοικίας, όταν το δάπεδο ορόφου απέχει 9.00 μέτρα από τη στάθμη εισόδου καθώς και

τα κτίρια του δημοσίου τομέα, των ΝΠΔΔ, των Κοινοφελών Οργανισμών και κτίρια γραφείων με περισσότερους από έναν ορόφους (σημειώνεται ότι για την δεύτερη κατηγορία το ελάχιστο ελεύθερο πλάτος πόρτας γίνεται 0,85μέτρα)

2. Στα κτίρια της δεύτερης κατηγορίας επιβάλλεται αυτόματο άνοιγμα-κλείσιμο των θυρών, ακουστικά και οπτικά σήματα κίνησης ανελκυστήρα, χειρολισθήρας στον θάλαμο σε ύψος 0.90 μέτρα, χειριστήρια σε ύψος 0,90 μέτρα ως 1.20 μέτρα, φωτισμός ομοιόμορφος 50-70 lux, σύστημα κλίσεως κινδύνου, ομαλή κίνηση ανελκυστήρα με μικρές διαφορές στάθμης δαπέδου θαλάμου - πλατύσκαλο (2 εκ.) και απόσταση δαπέδου θαλάμου από πλατύσκαλο (2 εκ).
3. Στα κτίρια με χρήση κοινού πρέπει ένας τουλάχιστον ανελκυστήρας που εξυπηρετεί και άτομα με ειδικές ανάγκες να χρησιμεύει και ως ανελκυστήρας διαφυγής σε περίπτωση κινδύνου.
4. Όπου μικρές υψομετρικές διαφορές δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), τότε τοποθετούνται αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης ή κλίμακας.

Ε. ΣΗΜΑΝΣΗ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ
2. Εγκύκλιος Υπουργείου Εσωτερικών ΔΙΑΠΔ 4291

Προβλέπεται :

1. Όλες οι προσφερόμενες εξυπηρετήσεις για εμποδιζόμενα άτομα στους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους πρέπει να σημαίνονται
2. Στη σήμανση πρέπει να περιλαμβάνεται το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (ΔΣΠ) που είναι το εικονόγραμμα ενός καθήμενου σε αμαξίδιο ατόμου, αν η προσφερόμενη εξυπηρετήση απευθύνεται σε όλα τα εμποδιζόμενα άτομα ή το ιδιαίτερο για κάθε περίπτωση αναπηρίας εικονόγραμμα. Το ΔΣΠ συνοδεύεται από κείμενο ή άλλα εικονογράμματα που επεξηγούν την παρουσία του.
3. Τα σχέδια και τα γράμματα πρέπει να είναι σκούρα σε ανοιχτό υπόβαθρο ή ανοιχτά σε σκούρο υπόβαθρο. Το μέγεθος των γραμμάτων, των κειμένων, των συμβόλων και των εικονογραμμάτων, πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να είναι εύκολα αναγνώσιμα και / ή αναγνωρίσιμα από την απόσταση από την οποία κάθε φορά είναι δυνατόν να τα δει ο

χρήστης του χώρου.

4. Πρέπει να γίνεται μελέτη σήμανσης για τα κτίρια με χρήση κοινού.
5. Η τοποθέτηση της σήμανσης δεν πρέπει να προκαλεί κίνδυνο στην κίνηση του κοινού.
6. Η χρήση των εικονογραμμάτων, συμβόλων και κειμένων πρέπει να γίνεται με τρόπο τέτοιο ώστε να μη προκαλεί σύγχυση στο χρήστη.

ΣΤ. ΕΙΣΟΔΟΙ ΚΤΙΡΙΩΝ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. ΓΟΚ 85, Άρθρο 29, Παράγραφος 5α
2. Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 7
3. Εγκύκλιος Υπουργείου Εσωτερικών, ΔΙΑΠΔ 4291

Προβλέπεται:

1. Στα κτίρια με χρήση κατοικίας που είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση ανελκυστήρα, πρέπει να υπάρχει σύνδεση της στάθμης της εισόδου και της στάθμης του πεζοδρομίου από αυτή, ισόπεδη ή με ράμπα μεγίστης κλίσης 6% και πλάτους 1.30 μέτρα.
2. Στα κτίρια με χρήση κοινού πρέπει να υπάρχει σύνδεση της στάθμης της εισόδου και της στάθμης του πεζοδρομίου μπροστά από αυτή ισόπεδη ή με ράμπα μεγίστης κλίσης 5% και πλάτους 1,50 μέτρα.
3. Η θύρα εισόδου πρέπει να έχει ένα τουλάχιστον φύλλο πλάτους 1,20 μέτρα, αν είναι δίφυλλη ανοιγμένη. Οι περιστρεφόμενες θύρες δεν είναι προσβάσιμες και όπου υπάρχουν πρέπει να κατασκευάζεται παράπλευρη θύρα συρόμενη ή ανοιγόμενη, πλάτους 1.20 μέτρα.
4. Αν υπάρχει πάγκος πληροφοριών, ολόκληρος ή τμήμα του πλάτους τουλάχιστον 1.00 μέτρο, πρέπει να κατασκευάζεται σε ύψος 0,80 μέτρα με χώρο κάτω από αυτόν για κίνηση αμαξιδίου.
5. Όλοι οι χώροι της εισόδου και όλες οι διαδρομές στο κτίριο πρέπει να επιτρέπουν κίνηση αμαξιδίου και να έχουν ελεύθερο καθαρό πλάτος τουλάχιστον 1.50 μέτρα.
6. Όταν υπάρχουν τηλέφωνα για το κοινό, όλα ή τουλάχιστον ένα ή σε ποσοστό 5%, πρέπει να είναι κατάλληλα και για χρήση από άτομα με αναπηρία.

7. Αν υπάρχουν υπόγειοι χώροι στάθμευσης πρέπει να διαθέτουν το 5% των θέσεων ή τουλάχιστον μία για ΑΜΕΑ διαστάσεων 3.50x5.00 μέτρα. Οι χώροι αυτοί πρέπει να επικοινωνούν με την κυρία είσοδο με προσβάσιμο ανελκυστήρα.
8. Αν υπάρχουν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, ισχύουν τα ίδια όσον αφορά στις θέσεις, με την υποχρέωση αυτές να μην απέχουν απόσταση μεγαλύτερη των 50 μέτρων από την κυρία είσοδο.

Ζ. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Σχετικές προδιαγραφές:

1. *Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 8*
2. *Εγκύκλιος Υπουργείου Εσωτερικών, ΔΙΑΠΔ 4291*

Προβλέπεται:

1. Χώρος υγιεινής κατάλληλος για χρήση από ΑΜΕΑ, ελάχιστων διαστάσεων 2.15 x 2.15 μέτρα, στον οποίο μπορεί να τοποθετηθεί και πάγκος για την αλλαγή μωρού, οπότε χαρακτηρίζεται και 'οικογενειακού τύπου'.
2. Μπροστά από την είσοδο πρέπει να υπάρχει ελεύθερος χώρος ελιγμού αμαξιδίου 1.50 x 1.70 μέτρα.
3. Η πόρτα καθαρού ανοίγματος 0.90 μέτρα πρέπει να ανοίγει προς τα έξω ή να είναι συρόμενη και να είναι εξοπλισμένη με χειρολιστήρα και εύχρηστο χερούλι.
4. Ο εξοπλισμός περιλαμβάνει νιπτήρα, λεκάνη ειδικού τύπου, χειρολιστήρες ανακλινόμενους και σταθερούς, αναμεικτική μπαταρία με μεγάλους μοχλούς, καθρέπτη που εξυπηρετεί και καθήμενους και σύστημα κλίσεως κινδύνου.
5. Ο εξοπλισμός είναι τοποθετημένος με τρόπο τέτοιο που να επιτρέπει την πλάγια και μετωπική προσέγγιση στη λεκάνη και την μετωπική στο νιπτήρα. Νιπτήρας και λεκάνη πρέπει να γειτνιάζουν και να υπάρχει ελεύθερος χώρος διαμέτρου 1.50 μέτρα για τον ελιγμό και την περιστροφή αμαξιδίου.
6. Σε υφιστάμενα κτίρια οι διαστάσεις μπορεί να διαφέρουν, όμως είναι απαραίτητη η ύπαρξη ελεύθερου χώρου περιστροφής 1.50 μέτρα. Επίσης παραμένουν και οι δεσμεύσεις όσον αφορά την προσέγγιση στα είδη υγιεινής.

Η. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣΣχετική νομοθεσία

Τουριστικές εγκαταστάσεις Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ)

1. Απόφαση 530992/ 28.9.87 της Γενικής Γραμματείας ΕΟΤ ‘Τεχνικές Προδιαγραφές Τουριστικών Εγκαταστάσεων’ (ΦΕΚ 557/ Β/87)
2. Απόφαση 522859/8-5-95 της Γενικής Γραμματείας ΕΟΤ, με την οποία τροποποιείται η πρώτη απόφαση όσον αφορά στον αριθμό των ειδικών δωματίων ή διαμερισμάτων που προορίζονται για Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας (όρος που χρησιμοποιεί ο ΕΟΤ για τα ΑμΕΑ) ή χρήστες αμαξιδίων ως εξής:

Πίνακας 1: Υπνοδωμάτια – Διαμερίσματα για χρήστες αμαξιδίου

Αριθμός δωματίων	Τάξη τουριστικής εγκατάστασης	Ποσοστό / Αριθμός ειδικών δωματίων-διαμερισμάτων
1 – 20	ΑΑ’ - Α’ - Β’	1 δωμάτιο τουλάχιστον
21 και άνω	ΑΑ’ - Α’ - Β’	10% επί του συνολικού αριθμού των δωματίων Μέγιστο: 10 δωμάτια
	Γ’ και Ξενώνες Νεότητας	5% επί του συνολικού αριθμού δωματίων

Πηγή: (Τζαμπαζή Ε., 2005)

Θ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΜΠΙΝΓΚ

Παραμένουν σε ισχύ οι προδιαγραφές της πρώτης Απόφασης, δηλαδή πρέπει :

1. Να υπάρχει πρόσβαση με ασφαλτοστρωμένο δρόμο.
2. Όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι να είναι προσβάσιμοι (reception, mini-market, αναψυκτήριο ή / και εστιατόριο, διαδρομές και λοιπά)
3. Σε κάθε ομάδα WC, ένα τουλάχιστον να είναι προσβάσιμο για ΑΜΕΑ και να διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό.
4. Σε κάθε ομάδα Douch, ένα τουλάχιστον να είναι προσβάσιμο από ΑΜΕΑ και να διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό.
5. Να υπάρχουν προσβάσιμοι χώροι για τις σκηνές.

Ι. ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή κατοικίας προσβάσιμης στις προσωπικές ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, που να διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό και τα τεχνικά βοηθήματα και να υπάρχει η δυνατότητα σύνδεσης με υπηρεσία βοήθειας στο σπίτι (που να εξασφαλίζει βοήθεια στις καθημερινές δραστηριότητες από ειδικευμένο προσωπικό), συντελεί στην ανάπτυξη της προσωπικότητας του ατόμου, στην δυνατότητα επιλογής του τρόπου ζωής του, στην δημιουργία οικογένειας και στην αυτόνομη διαβίωση.

Η κατοικία πρέπει να πληρεί όλες τις λειτουργίες για τις οποίες έχει σχεδιαστεί. Πολλά λοιπόν είναι τα επίπεδα του περιβάλλοντος που πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν σχεδιάζεται μία προσβάσιμη κατοικία:

1. Εξωτερικοί χώροι: πρόσβαση στην κατοικία από το άμεσο εξωτερικό περιβάλλον και χρήση του γύρω εξωτερικού χώρου.
2. Εσωτερικοί χώροι-αρχιτεκτονικός σχεδιασμός, διαστάσεις: πρόσβαση και χρήση των διαφόρων μερών του σπιτιού.
3. Εσωτερικοί χώροι-σχεδιαστικές λεπτομέρειες: πρόσβαση και χρήση των εγκαταστάσεων και των διευκολύνσεων της κατοικίας.

Όταν διαμορφώνονται οι πολιτικές και σχεδιάζονται τα πρότυπα, καθένα από αυτά τα επίπεδα, καθώς και οι μεταξύ τους συνδέσεις, θα πρέπει να επεξεργάζονται προσεκτικά έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ένας καλός 'συνδυασμός' ανάμεσα στις απαιτήσεις του χρήστη και στο σχεδιασμό των οικιστικών ζωνών, του οικιακού χώρου, των εσωτερικών εγκαταστάσεων και λοιπά.

Γενικά η κατοικία δεν είναι προσβάσιμη. Με στόχο την ανατροπή αυτής της κατάστασης οι πολιτικές και οι νομοθεσίες που υιοθετούνται θα πρέπει να αντιμετωπίζουν το ζήτημα της πρόσβασης σαν βασική συνιστώσα του σχεδιασμού και της δόμησης.

Την τελευταία εικοσαετία, σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες όπως και στην Ελλάδα, σχεδιάζονται και εφαρμόζονται οικιστικά προγράμματα που έχουν υιοθετήσει την έννοια της προσαρμοστικότητας και της προσαρμόσιμης κατοικίας.

Στο 'Σχεδιάζοντας για Όλους - Οδηγίες Σχεδιασμού' του ΥΠΕΧΩΔΕ, αναφέρεται ότι: «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 και

άλλα) . Έτσι, προκύπτει πλέον η έννοια *προσαρμόσιμη κατοικία*, το κόστος κατασκευής της οποίας δεν διαφέρει σε τίποτα από το κόστος κατασκευής μιας συμβατικής κατοικίας. Αντίθετα, η προσαρμοστικότητα 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»

Στο ‘Σχεδιάζοντας για όλους - Οδηγίες Σχεδιασμού’ του ΥΠΕΧΩΔΕ, περιλαμβάνονται οι τεχνικές προδιαγραφές σχεδιασμού προσαρμόσιμης κατοικίας (σελ. 99 – 110).

Η πολιτική ‘κοινωνικής κατοικίας’ στην Ελλάδα προωθείται και εφαρμόζεται από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ). Βάσει του Κανονισμού ‘Περί προϋποθέσεων παροχής κατοικίας και δανείων από τον ΟΕΚ’ υπάρχει ευνοϊκή, προνομιακή μεταχείριση για οικογένειες με μέλη ΑΜΕΑ, στα προγράμματα που εφαρμόζει ο ΟΕΚ:

- έτοιμη κατοικία
- στεγαστικά δάνεια για αγορά ή ανέγερση νέας κατοικίας
- στεγαστικά δάνεια για αποπεράτωση ή επισκευή υφιστάμενης κατοικίας
- επιδόματα ενοικίου
- ενοικιαζόμενη κατοικία
- ειδικά προγράμματα πολυτέκνων και οικογενειών με μέλη άτομα με αναπηρία

Κ. ΚΤΙΡΙΑ

Η δυνατότητα πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα κτίρια των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, στους εργασιακούς χώρους, στις εγκαταστάσεις των αθλητικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων, σημαίνει πρόσβαση στην εκπαίδευση, στην εργασία, στις κοινωνικές δραστηριότητες και αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πολιτιστική τους ένταξη.

Η κατάργηση των αρχιτεκτονικών εμποδίων στα κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό, στοχεύει στην δημιουργία ενός περιβάλλοντος που θα είναι προσβάσιμο, φιλικό και ασφαλές για όλα τα άτομα, συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΕΑ: άτομα με κινητικά προβλήματα και χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, τυφλά άτομα και άτομα με προβλήματα στην όραση, κωφά και βαρήκοα άτομα, άτομα με νοητική υστέρηση , μαθησιακές

δυσκολίες, αυτισμό, πολλαπλές αναπηρίες, άτομα με ψυχικές παθήσεις και άλλα.

Στο ‘Σχεδιάζοντας για όλους – Οδηγίες Σχεδιασμού’ του Γραφείου μελετών ΑΜΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998, αναφέρονται οι κατηγορίες των κτιρίων που χρησιμοποιούνται από κοινό: τα κτίρια των δημοσίων υπηρεσιών, οι εγκαταστάσεις άθλησης, οι εγκαταστάσεις κοινωνικών, πολιτιστικών και επιστημονικών εκδηλώσεων, οι εγκαταστάσεις θεαμάτων, οι εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής, οι εκθεσιακοί χώροι, οι χώροι διδασκαλίας, τα κτίρια με εμπορική χρήση, οι εγκαταστάσεις προσωρινής διαμονής, οι εγκαταστάσεις υγείας και πρόνοιας, τα κτίρια ειδικών χρήσεων.

Με βάση την παραπάνω κατηγοριοποίηση των κτιρίων και τις τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται ώστε τα άτομα με αναπηρία να έχουν πρόσβαση σε αυτά, έχουν γίνει έρευνες σε εθνικό επίπεδο για να καταγραφεί η πραγματική εικόνα και να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό εφαρμόζεται η υφιστάμενη νομοθεσία.

Από τις έρευνες αυτές προκύπτει ότι:

- Ο αριθμός των προσβάσιμων κτιρίων που χρησιμοποιούνται από κοινό σε όλη την Ελλάδα είναι πολύ μικρός.
- Υπάρχει διαφοροποίηση του ποσοστού πρόσβασης μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών κτιρίων.
- Στα κτίρια που έχουν γίνει οι περισσότερες προσαρμογές για να γίνουν προσβάσιμα είναι τα ακόλουθα: κτίρια διοικητικών υπηρεσιών (υπουργεία, δημαρχεία, νομαρχίες, περιφέρειες και λοιπά), αίθουσες συναλλαγής με το κοινό (ταχυδρομεία, γραφεία του ΟΤΕ, γραφεία ΔΕΗ και λοιπά), σταθμοί – αίθουσες αναμονής επιβατών (αεροδρόμια, σταθμοί τρένων, σταθμοί λεωφορείων και λοιπά).
- Πολλά κτίρια στα οποία τα άτομα με αναπηρία πρέπει να πηγαίνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα, όπως ασφαλιστικά ταμεία, γραφεία κοινωνικής πρόνοιας και άλλα, δεν είναι προσβάσιμα, ιδιαίτερα για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων.
- Υπάρχει διαφοροποίηση του ποσοστού πρόσβασης των κτιρίων μεταξύ των διαφόρων περιοχών στην Ελλάδα (τα περισσότερα προσβάσιμα κτίρια είναι στα μεγάλα αστικά κέντρα π.χ. στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη ενώ σε ορισμένες πόλεις δεν υπάρχει ούτε ένα προσβάσιμο κτίριο).
- Σε πολλά κτίρια η κεντρική ή άλλη είσοδος του κτιρίου είναι προσβάσιμη σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (η είσοδος είναι στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο, υπάρχει

ράμπα ή αναβατόριο), αλλά ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου δεν μπορεί να εισέλθει στα γραφεία γιατί οι πόρτες είναι μικρές ή δεν μπορεί να μετακινηθεί μεταξύ των ορόφων του κτιρίου, γιατί η πόρτα ή/και ο θάλαμος του ανελκυστήρα, όταν υπάρχει, είναι μικροί.

- Σε πάρα πολύ λίγα κτίρια οι χώροι υγιεινής είναι προσβάσιμοι στους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (πρόσβαση στην είσοδο, κατάλληλος εξοπλισμός και λοιπά).
- Σε περιορισμένο αριθμό κτιρίων υπάρχουν ειδικοί χώροι στάθμευσης για αυτοκίνητα με το αναπηρικό σήμα (π.χ. Υπουργεία). Σε πολλές όμως περιπτώσεις οι χώροι αυτοί χρησιμοποιούνται από άλλα αυτοκίνητα και όταν τα ΑΜΕΑ πρέπει να τα χρησιμοποιήσουν δεν είναι ελεύθεροι.
- Ο αριθμός των κτιρίων που είναι προσβάσιμα, εξασφαλίζοντας καλό προσανατολισμό και ασφάλεια στα τυφλά άτομα και τα άτομα με προβλήματα όρασης, είναι πάρα πολύ μικρός (κατάλληλος φωτισμός, αντιθέσεις χρωμάτων, σήματα με μεγάλα τυπογραφικά στοιχεία, πληροφορίες σε γραφή Braille και λοιπά).
- Σε πολύ λίγους χώρους συναλλαγής με το κοινό, υπάρχει χαμηλός γκισέ με ύψος 1.00 μέτρο, για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρικά αμαξίδια, με ενισχυμένο τοπικά φωτισμό για την εξυπηρέτηση των ατόμων με προβλήματα όρασης.

Στο σημείο αυτό θεωρούμε σημαντικό να αναφέρουμε ενδεικτικά, ως παραδείγματα καλής πρακτικής, έναν αριθμό κτιρίων που είναι μερικώς ή ολικώς προσβάσιμα στα ΑΜΕΑ.

- Τα κεντρικά κτίρια των περισσότερων Υπουργείων, Ορισμένες Γενικές Γραμματείες, όπως η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, η Γενική Γραμματεία Λαϊκής Επιμόρφωσης, Νέας Γενιάς, Απόδημου Ελληνισμού και Δημοσίων Έργων, Το κτίριο της Βουλής, του Συνήγορου του Πολίτη, του Σώματος Ελεγκτών- Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης, Οι Περιφέρειες Θεσσαλίας, Δυτικής Ελλάδος, Κρήτης, Ιονίων Νήσων Ανατολικής Μακεδονίας- Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας, Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις: Πέλλας, Καστοριάς, Ροδόπης, Κέρκυρας, Θεσσαλονίκης, Αθηνών, Ανατολικής Αττικής, Χαλκιδικής, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Φλώρινας, Τρικάλων, Λάρισας, Πειραιώς, Ζακύνθου, Πιερίας, Κορινθίας, Ηλείας, Πρέβεζας, Ρεθύμνης, Χίου, Κοζάνης, Αιτωλοακαρνανίας, Μεσσηνίας, Ευρυτανίας, Οι Δήμοι: Κηφισίας, Ιλίου, Καλλιθέας, Ν. Ιωνίας, Αττικής, Αιγάλεω, Πεντέλης, Ερυθραίας, Ελευσίνας, Τα ΝΠΔΔ: ΤΣΜΕΔΕ, ΟΕΚ, ΙΚΑ, ΟΑΕΔ, ΟΕΕ, ΟΓΑ, ΤΣΑ, ΤΕΟΠΟΚΑ ,

ΠΙΚΠΑ Θεσσαλονίκης , ΕΟΤ Θεσσαλονίκης, Ταμείου Αρωγής Αστυνομικών και άλλα, Ανώτατα και Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα: ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Πατρών, Θεσσαλίας, Αιγαίου, Θράκης , ΤΕΙ Ηρακλείου, ΙΕΚ Λαμίας και άλλα, ΔΕΗ, ΜΟΥΣΕΙΑ : Αρχαίας Κορίνθου, Επιδαύρου, Λαμίας, Εθνικού Αθηνών, Επιγραφικού Αθηνών, Εθνική Πινακοθήκη, Νέου Μουσείου Μυκηνών, Αρχαιολογικοί χώροι: Επιδαύρου, Διμηνίου Μαγνησίας, Ιστορικά μνημεία: Ροτόντας Θεσσαλονίκης , Ι.Ν. Αγ. Σοφίας Θεσ/νικης, Ι.Ν. Αγ. Δημητρίου Θεσ/νικης, Επταπυργίου Θεσ/νικης, Μονή Λαζαριστών κ.λ.π., Λοιποί Φορείς: Δημοκρίτου ΕΚΕΦΕ , ΚΕΠΕ, Πυροσβεστικού Σώματος, Ιδρύματος Ευαγγελιστρίας Τήνου, Κέντρου Ελληνικής Γλώσσας και άλλα.

Λ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

Η δυνατότητα ασφαλούς και ανεμπόδιστης διακίνησης των ΑΜΕΑ στους πεζόδρομους, τα πεζοδρόμια, τις διαβάσεις πεζών, τις πλατείες, τα πάρκα και αλλού, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα κάθε πολίτη και συντελεί στην αυτόνομη διαβίωση.

Από έρευνες που έχουν γίνει σε εθνικό επίπεδο προκύπτει ότι :

- Σε Εθνικό επίπεδο, ένα μικρό ποσοστό 20-30% από τα πεζοδρόμια, τις πλατείες και τα πάρκα, είναι προσβάσιμα σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (υπάρχουν κατάλληλα διαμορφωμένες ράμπες).
- Πολλές φορές γίνονται λανθασμένες παρεμβάσεις όσον αφορά την πρόσβαση στην διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου, με αποτέλεσμα και μετά τις παρεμβάσεις, οι χρήστες των αναπηρικών αμαξιδίων να αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στη διακίνησή τους.
- Ο αριθμός των φωτεινών σηματοδοτών στις διαβάσεις πεζών που εκπέμπουν και ηχητικά σήματα για την ενημέρωση των τυφλών ατόμων και των ατόμων με προβλήματα όρασης, είναι πολύ μικρός (Αθήνα Σύνταγμα, Πατησίων, Ελευσίνα, Θεσσαλονίκη, Ξάνθη, και αλλού).
- Ο Οδηγός Όδευσης Τυφλών, Λωρίδα της Ελεύθερης Ζώνης Όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης και των τυφλών ατόμων, δεν υπάρχει στην Ελλάδα.
- Σε πολλές πόλεις της Ελλάδας, ο ΟΤΕ έχει εγκαταστήσει χαμηλά καρτο-τηλέφωνα για να είναι δυνατή η χρήση τους από χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων.

Μ. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Βασική προϋπόθεση για την αυτόνομη διαβίωση και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ατόμων με αναπηρία αποτελεί η δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών και επικοινωνιών που είναι προσβάσιμο σε όλους.

Η αυτόνομη και ασφαλής διακίνηση και μεταφορά των ατόμων με αναπηρία προϋποθέτει παρεμβάσεις σε τρία επίπεδα:

- A) *Το Χώρο Διακίνησης Πεζών* (π.χ. στάσεις λεωφορείων, τρόλλεϋ, πεζοδρόμια)
- B) *Την Κτιριακή Υποδομή και τον Εξοπλισμό* (π.χ. κτίρια ΟΣΕ, αεροδρόμια, σταθμοί τραίνων)
- Γ) *Τα μέσα μεταφοράς* (π.χ. λεωφορεία, τρέινα, πλοία, αεροπλάνα)

Για να μπορέσει ένα άτομο με αναπηρία, για παράδειγμα ένα άτομο με αναπηρικό αμαξίδιο, να ταξιδεύσει με το τρέινο από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη, πρέπει να έχει πρόσβαση στο γραφείο του ΟΣΕ για να αγοράσει το εισιτήριο, να έχει πρόσβαση στον σταθμό του ΟΣΕ και στο τρέινο και πρόσβαση στον σταθμό άφιξης για να εξέλθει. Εάν ένα από αυτά τα σημεία δεν είναι προσβάσιμο, το άτομο θα αντιμετωπίσει σημαντικά προβλήματα για να ολοκληρώσει την διαδρομή του ή το ταξίδι του.

Τα μέσα μεταφοράς περιλαμβάνουν:

1. Προσβάσιμα μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, τρέινα, τρόλλεϋ, πλοία και λοιπά)
2. Προσβάσιμο σύστημα μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα
3. Ιδιωτικά αυτοκίνητα

813 Νομοθεσία που ισχύει για τα λεωφορεία στην Ελλάδα περιλαμβάνεται στην Υπουργική Απόφαση 26705 / 2133 ΦΕΚ / Β / 4 Σεπτέμβριος 1996 του Υπουργού Συγκοινωνιών 'Καθορισμός τύπου και τεχνικών προδιαγραφών αστικών λεωφορείων περιοχής Αθηνών'

Προβλέπεται:

- Διευκόλυνση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και διατάξεις για άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικά τροχήλατα αμαξίδια (παρ. 3.11).
- Σε λεωφορεία χαμηλού δαπέδου προβλέπεται τουλάχιστον μία θέση διαστάσεων 90 εκ. χ 130 εκ. για τη στάθμευση αναπηρικού αμαξιδίου (η οποία όμως δεν στερεώνεται – απλώς ακουμπάει στα διαχωριστικά ή στα άλλα καθίσματα)

- Ουρά λεωφορείου τουλάχιστον 0.90 εκ με ιδιαίτερο (έντονο) φωτισμό.
- Πρόσβαση από την είσοδο στη θέση στάθμευσης.
- Χειριστήρια σε ύψος όχι μεγαλύτερο του 1.30 μέτρων, εντός ή εκτός του οχήματος.
- Τοποθέτηση εικονογράμματος όπου υπάρχει η εξυπηρέτηση (για χρήστες αμαξιδίων και περιπατούντα άτομα με μειωμένη κινητικότητα).

Σε ότι αφορά τα πλοία:

Τα πλοία είναι ένα από τα μέσα μεταφοράς που πρέπει να είναι προσβάσιμα στα ΑμΕΑ, εάν λάβουμε υπόψη μας τον σημαντικό αριθμό νησιών που υπάρχουν στην Ελλάδα.

Η Νομοθεσία που ισχύει στην Ελλάδα για την πρόσβαση των πλοίων περιλαμβάνεται στο Π. . 101 ΦΕΚ 61/Α/31 Μαρτίου

1995 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Άρθρο 11 ‘ Απαιτήσεις για επιβάτες με Ειδικές Ανάγκες’

Προβλέπονται για πλοία που κάνουν διαδρομές πάνω από 30ν.μ.:

- Δύο τουλάχιστον δίκλινες καμπίνες με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής, εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 100 μέτρα.
- Μία τουλάχιστον δίκλινη καμπίνα με ιδιαίτερο χώρο υγιεινής , εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι από 50 ως 100 μέτρα.
- Ένας τουλάχιστον κοινόχρηστος χώρος υγιεινής , εφόσον το ολικό μήκος των πλοίων είναι πάνω από 75 μέτρα.
- Μέσα ασφαλούς αυτοεπιβίβασης με αυτοδύναμο κατά το δυνατόν τρόπο, εφόσον δεν διατίθεται ανελκυστήρας στο πλοίο και το συνολικό μήκος αυτού είναι πάνω από 100 μέτρα.

Οι προδιαγραφές της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Πλοίων του ΥΕΝ, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα προβλέπουν:

1. Ανελκυστήρα διαστάσεων θαλαμίσκου 1.10 X 1.40.
2. Αναβατόριο κλίμακας.
3. Ισόπεδη ή με ράμπα μέγιστης κλίσης 11%, πρόσβαση στον ανελκυστήρα
4. Προσβάσιμους διαδρόμους με τοπικές διαπλατύνσεις 1.10μ. και 1.50 για στροφή και περιστροφή αμαξιδίου.

5. Χειρολαβές σε όλες τις πόρτες μορφής « χερούλι»
6. Σήμανση των προσφερόμενων εξυπηρετήσεων που θα περιλαμβάνει το διεθνές σύμβολο πρόσβασης (ΔΣΠ).
7. Πλήρως εξοπλισμένες δίκλινες προσβάσιμες καμπίνες (οι κλίνες θα είναι στην ίδια στάθμη).
8. Χώρους υγιεινής πλήρως εξοπλισμένους και κατάλληλους για χρήση από ΑμΕΑ (που περιλαμβάνουν douch και όταν εξυπηρετούν μόνο την καμπίνα).
9. Διάθεση μέλους του πληρώματος για την είσοδο και έξοδο των ΑμΕΑ από το πλοίο

Σύστημα μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα

Η δημιουργία και λειτουργία *προσβάσιμου συστήματος μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα* θεωρείται αναγκαία για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή για όσο διάστημα τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι προσβάσιμα .

Σε μερικές πόλεις , όπως στον Πειραιά, τη Ρόδο και τη Θεσσαλονίκη, λειτουργεί ήδη ένα σύστημα μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα για την μεταφορά των ΑΜΕΑ από την κατοικία τους.

3. Ιδιωτικά αυτοκίνητα

Η δυνατότητα αγοράς προσβάσιμου ιδιωτικού αυτοκινήτου ή η μετέπειτα προσαρμογή του στις ατομικές ανάγκες του χρήστη, θεωρείται αναγκαία για την ασφαλή διακίνηση των ΑΜΕΑ και συμπληρώνει το τρίπτυχο προσβάσιμης μεταφοράς.

Στην Ελλάδα ισχύουν για τα άτομα με αναπηρία ορισμένες διευκολύνσεις για την αγορά αυτοκινήτων: δεν πληρώνουν δασμούς, πληρώνουν το κατώτερο όριο εφορίας, ενώ τα άτομα με ποσοστό αναπηρίας πάνω από 80% δικαιούνται θέση στάθμευσης μπροστά στο χώρο κατοικίας τους, την οποία παίρνουν από το Δήμο που ανήκουν.

(Τζαμπαζή Ε., 2005)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II:**ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΖΟΜΕΝΑ ΑΤΟΜΑ**

- Act Concerning Support and Service for Persons with Certain Functional Impairments, (1993:387) (*Lag om stöd och service för vissa funktionshindrade, LSS*)
- Act on Genetic Integrity, (2006:351) (*Lag om genetisk integritet m m*)
- Act on Housing Adaptation Grants, (1992: 1574) (*Lagen om bostadsanpassningsbidrag*)
- Act on Municipal and County Council Measures Prior to and during Extraordinary Events in Peacetime and during Periods of Heightened Alert, (2006:544)
- (*Lag om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap*)
- Act on Technical Requirements for Construction Works, (1994:847)
- (*Lag om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk*)
- Act on the Effect of Agreements Entered into under the Effect of Mental Disturbance, (1924:323) (*Lag om verkan av avtal som slutits under allvarlig psykisk störning*)
- Administrative Court Procedure Act, (1971:291) (*Förvaltningsprocesslag, FPL*)
- Administrative Procedure Act, (1986:223) (*Förvaltningslagen, FL*)
- Aliens Act, (2005:716) (*Utlänningslag*)
- Assistance Benefit Act (1993:389) (*Lag om assistansersättning, LASS*)
- Assistance Benefit Ordinance (1993:1091) (*Förordning om assistansersättning*)
- Aviation Law, (1957:297) (*Luftfartslag*)
- Childrens and Parents Code, (1983:47) (*Föräldrabalk*)
- Diseases Act, (2004:168) (*Smittskyddslagen*)
- Education Act, (2010:800) (*Skollagen*)
- Election Act, (2005:837) (*Vallagen*)

- Electronic Communications Act, (2003:389) (*Lag om elektronisk kommunikation, LEK*)
- Environmental Code, (1998:808) (*Miljöbalk*)
- Health and Medical Service Act, (1982:763) (*Hälso- och sjukvårdslag, HSL*)
- Language Act, (2009:600) (*Språklag*)
- Law concerning compulsory psychiatric care (1991:1129) (*Lag om rättspsykiatrisk vård, LRV*)
- Law on Psychiatric Compulsory Care, (1991:1128) (*Lag om psykiatrisk tvångsvård, LPT*)
- Law on Safety in Metro and Tramway, (1990:1157) (*Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg*)
- Maritime Safety Act, (1988:49) (*Fartygssäkerhetslag*)
- Parental Leave Act, (1995:584) (*Föräldraledighetslag*)
- Penal Code, (1962:700) (*Brottsbalk, BrB*)
- Planning and Building Act, (2010:900) (*Plan- och Bygglagen*)
- Planning and Building Ordinance (1987:383) (*Plan- och byggförordningen*)
- Professional Transport Act, (1998:490) (*Yrkestrafiklag*)
- Protection against Accidents Act, (2003:778) (*Lag om skydd mot olyckor, LSO*)
- Protection against Accidents Act, (2003:789) (*Förordning till lagen om skydd mot olyckor*)
- Public Access to Information and Secrecy Act (2009:400) (*Offentlighets- och sekretesslag*)
- Social Security Act, (2001:453) (*Socialtjänstlag, SoL*)
- Special Transport Act, (1979:558) (*Lag om handikappanpassad kollektivtrafik*)
- Special Transport Act, (1980:398) (*Förordning om handikappanpassad kollektivtrafik*)
- Special Transport Act, (1997:735) (*Lag om riksfärdtjänst*)

- Special Transport Act's (1997:736) (*Lag om färdtjänst*)
- Swedish Code of Judicial Procedure, (1942:740) (*Rättegångsbalk, RB*)
- Swedish Constitution, (1974:152) (*Regeringsformen*)
- Swedish National Board of Housing, Building and Planning, (2003:19) (*Boverkets Föreskrifter, BFS*)
- The Discrimination Act (2008:567) (*Diskrimineringslagen*)
- The European Convention on Human Rights and Freedoms and the Law on Prohibition of Discrimination, (1994:1219) (*Lag om europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och grundläggande friheterna, Europakonventionen*)
- The ordinance concerning government authorities' responsibilities for persons with disabilities", (2001:526) (*Förordningen om de statliga myndigheternas ansvar för genomförandet av handikappolitiken*)
- Tobacco Act, (1993:581) (*Tobakslagen*)
- Work Environment Act, (1977:1160) (*Arbetsmiljölöag*)
- Work Environment Authority on workplace design, (2009:2) (*Förordningen Arbetsplatsens utformning, AFS*)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ:

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Φύλο

- Άντρας
- Γυναίκα

2. Πόλη

- Αθήνα
- Θεσσαλονίκη
- Πάτρα
- Βόλος
- Άλλη πόλη

3. Σε ποια κατηγορία Εμποδιζόμενων Ατόμων ανήκετε;

A. ΑΜΕΑ

- Κινητικές διαταραχές
- Προβλήματα όρασης
- Προβλήματα ακοής
- Άλλο

B. Λοιπά Εμποδιζόμενα Άτομα

- Έγκυος γυναίκα
- Συνοδός παιδι-ού/ων 0-4 ετών
- Άτομο με ασυνήθης σωματικές διαστάσεις
- Ποδηλάτης
- Προσωρινά Τραυματίας
- Τρίτης και Τέταρτης ηλικίας (60+ ετών)
- Μεταφορείς Αποσκευών και φορτίων
- Άλλο

4. Θεωρείτε πως τα Εμποδιζόμενα Άτομα έχουν τις ίδιες δυνατότητες πρόσβασης στις ελληνικές πόλεις με τους υπόλοιπους πολίτες;

- Σίγουρα ναι
- Μάλλον ναι
- Σίγουρα όχι
- Μάλλον όχι

5. Θεωρείτε πως από την πλευρά του Ελληνικού κράτους υπάρχει μέριμνα ως προς τον σχεδιασμό υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων;
- Πολύ
 - Μέτρια
 - Λίγο
 - Καθόλου
6. Θεωρείτε πως από την πλευρά των πολιτών υπάρχει αποδοχή και μέριμνα προς τα Εμποδιζόμενα Άτομα;
- Πολύ
 - Μέτρια
 - Λίγο
 - Καθόλου
7. Είστε ικανοποιημέν-ος/η από τις υποδομές δημόσιας χρήσης για την κίνηση σας
- A. Μέσα στην πόλη;
- Πολύ
 - Μέτρια
 - Λίγο
 - Καθόλου
- B. Στα δημόσια κτήρια και τους κοινωφελείς χώρους;
- Πολύ
 - Μέτρια
 - Λίγο
 - Καθόλου
- C. Στον χώρο εργασίας;
- Πολύ
 - Μέτρια
 - Λίγο
 - Καθόλου
- D. Στην διασκέδαση και ψυχαγωγία;
- Πολύ
 - Μέτρια
 - Λίγο
 - Καθόλου

Ε. Στην κατοικία;

- Πολύ
- Μέτρια
- Λίγο
- Καθόλου

Φ. Στα Μέσα Μεταφοράς;

- Πολύ
- Μέτρια
- Λίγο
- Καθόλου

8. Τι θεωρείτε πως θα πρέπει να συμβεί για να βελτιωθεί η ζωή των Εμποδιζόμενων Ατόμων στις Ελληνικές πόλεις (δώστε βαθμό σημαντικότητας) ;

i. Μεγαλύτερα Πεζοδρόμια

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

ii. Δημιουργία ραμπών, πλακών – οδηγών (για άτομα με προβλήματα όρασης), ηχητικά σήματα σε φανάρια

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

iii. Προσβάσιμα δημόσια κτήρια

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

iv. Προσβάσιμα μέσα μεταφοράς

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

v. Προσβάσιμοι χώροι διασκέδασης και ψυχαγωγίας

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

vi. Προσβάσιμες κατοικίες (είσοδος πολυκατοικιών, εσωτερικοί χώροι κατοικίας κλπ)

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

vii. Δυνατότητα συμμετοχής στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων στον σχεδιασμό

- Πολύ σημαντικό
- Μέτρια σημαντικό
- Λίγο σημαντικό
- Καθόλου σημαντικό

viii. Άλλο (μπορείτε να καταγράψετε πάνω από 1 στοιχείο)

.....

.....

.....

.....

9. Σημειώσεις-Παρατηρήσεις

.....

.....

.....

.....

.....

.....

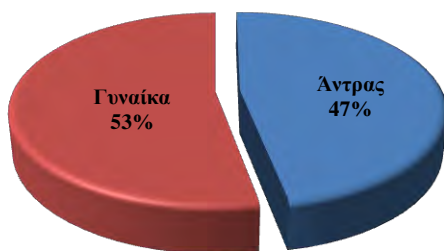
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας έγινε μια προσπάθεια να διασαφηνιστεί το πώς τα ίδια τα Εμποδιζόμενα Άτομα αντιλαμβάνονται τον αστικό χώρο των ελληνικών πόλεων ως προς τις δυνατότητες διαβίωσης και διακίνησης. Έτσι, πραγματοποιήθηκε μία έρευνα πεδίου, σε έναν ικανό αριθμό Εμποδιζόμενων Ατόμων, που διαμένουν, κινούνται, εργάζονται και διασκεδάζουν σε πόλεις της ελληνικής επικράτειας. Τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε ιδρύματα αναπήρων, ΚΑΠΗ, έγκυες μητέρες, ποδηλάτες, τραυματίες, εργαζόμενους σε μεταφορικές εταιρίες κλπ.

Προσωπικά στοιχεία – χαρακτηριστικά των ερωτώμενων

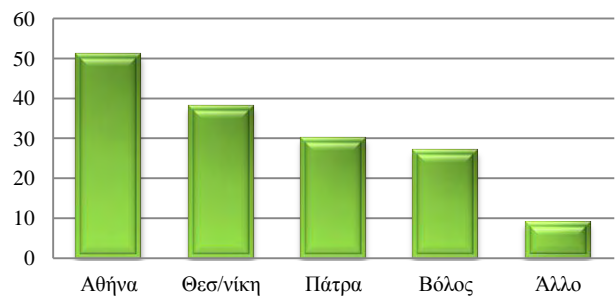
Στην έρευνα έλαβαν μέρος συνολικά 155 άτομα, εκ των οποίων, οι 82 είναι γυναίκες και οι 73 άντρες. Το δείγμα των ατόμων το οποίο λήφθηκε προέρχεται, κυρίως, από τέσσερις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας: την Αθήνα (51 άτομα), τη Θεσσαλονίκη (38 άτομα), την Πάτρα (30 άτομα) και το Βόλο (29 άτομα).

Σχήμα 1: Φύλο



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

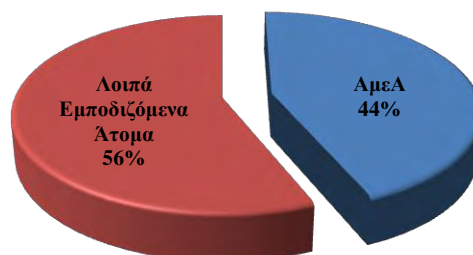
Διάγραμμα 8: Πόλη διαμονής



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Προκειμένου να διερευνηθεί εάν τα Εμποδιζόμενα Άτομα, που συμμετείχαν στην έρευνα, υφίστανται πολλαπλές διακρίσεις από την πλευρά των πολιτικών και του σχεδιασμού, τους ζητήθηκε να δηλώσουν σε ποια από τις ειδικές κοινωνικές ομάδες του αντίστοιχου καταλόγου ανήκουν. Από τις απαντήσεις προέκυψε συνολικά πως το 44% κατατάσσεται σε κάποια κατηγορία ΑμεΑ, ενώ το 56% σε κάποια άλλη κατηγορία Εμποδιζόμενων Ατόμων.

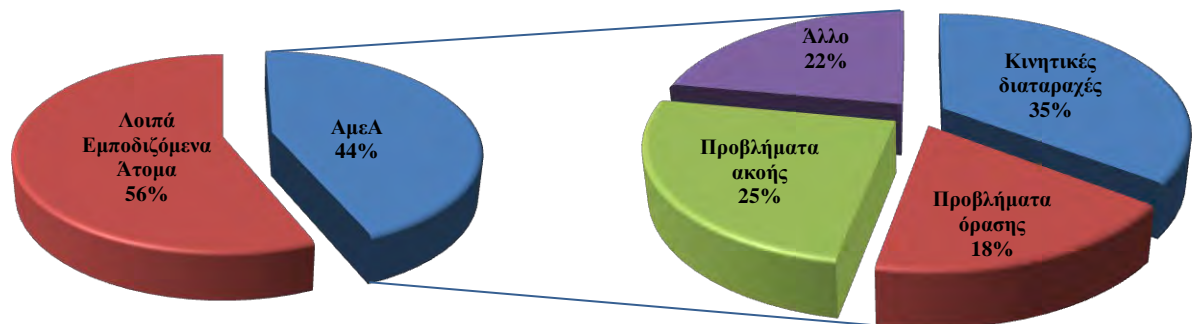
Σχήμα 2: Κατηγοριοποίηση ειδικών κοινωνικών ομάδων



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

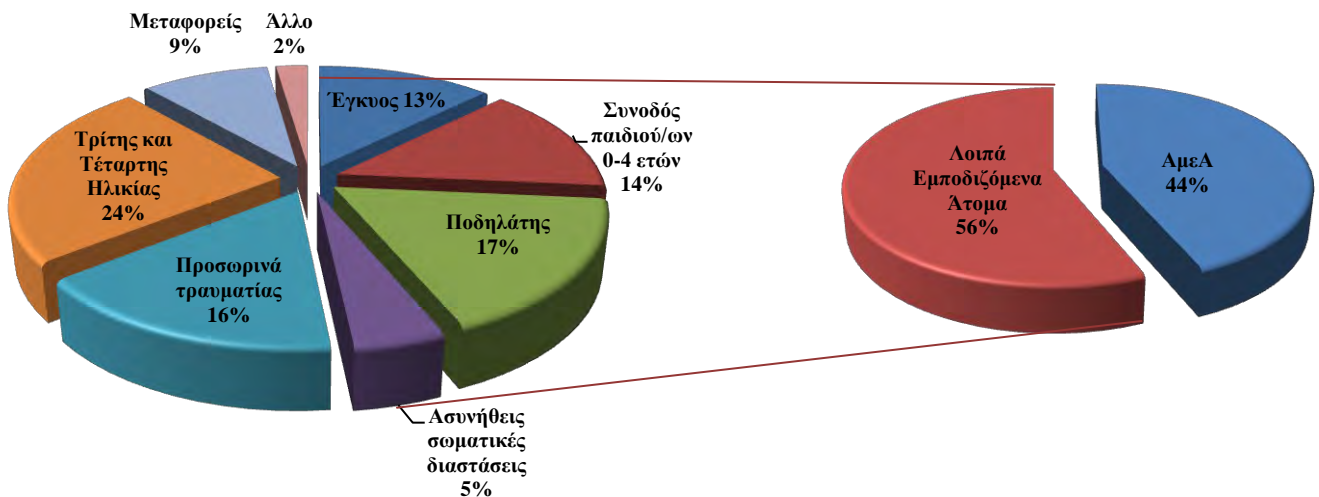
Πιο συγκεκριμένα:

Σχήμα 3: Κατηγοριοποίηση Ατόμων με Αναπηρίες



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχήμα 4: Κατηγοριοποίηση Λοιπών Εμποδιζόμενων Ατόμων



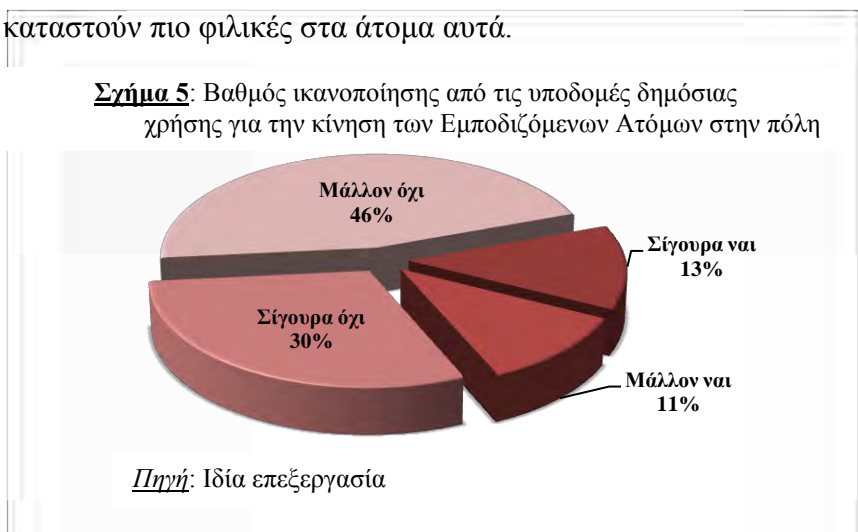
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Βαθμός ικανοποίησης των αστικών υποδομών

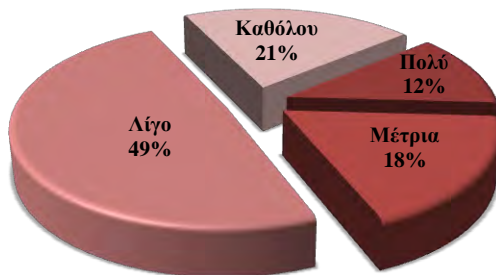
Εν συνεχεία, επιχειρήθηκε να αποδοθεί η ακριβής εικόνα και αντίληψη που έχουν τα ίδια τα Εμποδιζόμενα Άτομα για τις υποδομές του αστικού περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό, αρχικά, ρωτήθηκαν ποια είναι η γενική εικόνα που έχουν σχηματίζει από την καθημερινή τους κίνηση στον δημόσιο χώρο, τόσο από πλευράς σχεδιασμού όσο και από την πλευρά της κοινωνικής αποδοχής. Το δεδομένο αυτό υποδηλώνει μια γενικότερη στάση και νοοτροπία της ελληνικής κοινωνίας όπου κινείται σε λανθασμένα πλαίσια και παρεμποδίζει τα Εμποδιζόμενα Άτομα να ενταχθούν και να ενσωματωθούν ομαλά στο σύνολο.

Κατόπιν, πραγματοποιήθηκε μια πιο λεπτομερής ανάλυση των επιμέρους τεχνικών χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων προσέγγισης όλων των χώρων της πόλης. Στο σύνολό τους τα Εμποδιζόμενα Άτομα δήλωσαν από μέτρια ως καθόλου ικανοποιημένα από τις υποδομές δημόσιας χρήσης των ελληνικών πόλεων, ενώ παράλληλα εξέφρασαν την αντίληψη ότι υφίστανται δυσμενέστερη αντιμετώπιση και ελλιπή μέριμνα από την πλευρά τόσο του κράτους όσο και της κοινωνίας.

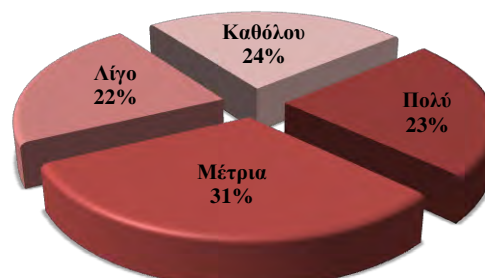
Σε κάθε περίπτωση το γεγονός ότι περίπου οι μισοί ερωτώμενοι δεν δηλώνουν ικανοποιημένοι από τις υποδομές διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων μέσα στον αστικό χώρο, αναδεικνύει τις προσπάθειες που πρέπει να γίνουν από τους αρμόδιους φορείς ώστε οι πόλεις να καταστούν πιο φιλικές στα άτομα αυτά.



Σχήμα 6: Βαθμός μέριμνας κρατικού σχεδιασμού υπέρ των Εμποδιζόμενων Ατόμων στην πόλη

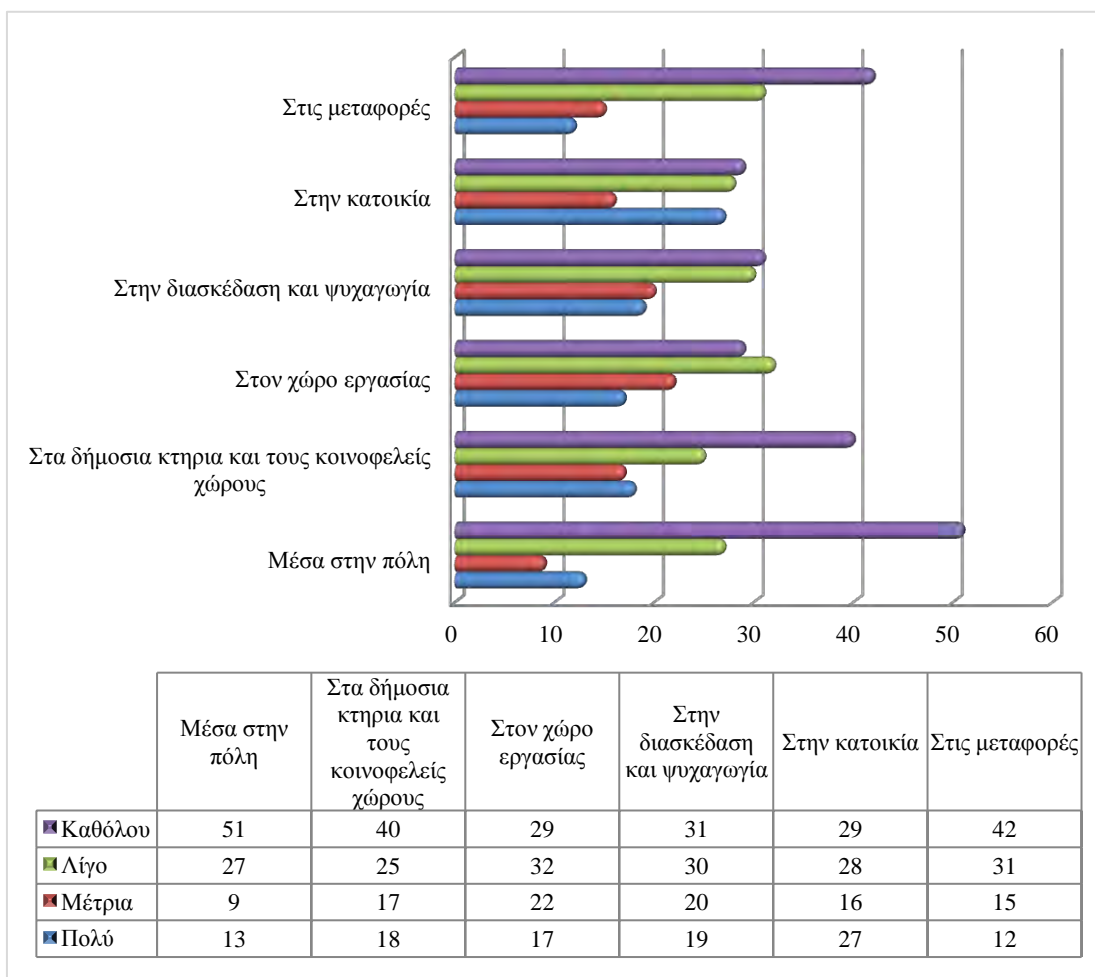


Σχήμα 7: Βαθμός αποδοχής και μέριμνας από την πλευρά των πολιτών προς τα Εμποδιζόμενα Άτομα



Πιο αναλυτικά ως προς τον βαθμό ικανοποίησης των Εμποδιζόμενων Ατόμων από τις υποδομές δημόσιας χρήσης των Ελληνικών πόλεων. Από τις απαντήσεις σε αυτή την ερώτηση συγκεκριμένα από τις υποκατηγορίες κατοικία, διασκέδαση-ψυχαγωγία, εργασία, δημόσια κτήρια-κοινοφελείς χώρους έχουν αφαιρεθεί συνειδητά οι ποδηλάτες διότι αποτελούν ομάδα, ως επί το πλείστον, απόλυτα υγιών ατόμων που δεν εισέρχονται με το όχημα τους (λόγος για τον οποίο θεωρούνται Εμποδιζόμενοι) σε αυτές τις υποδομές.

Διάγραμμα 9: Βαθμός ικανοποίησης των υποδομών δημόσιας χρήσης



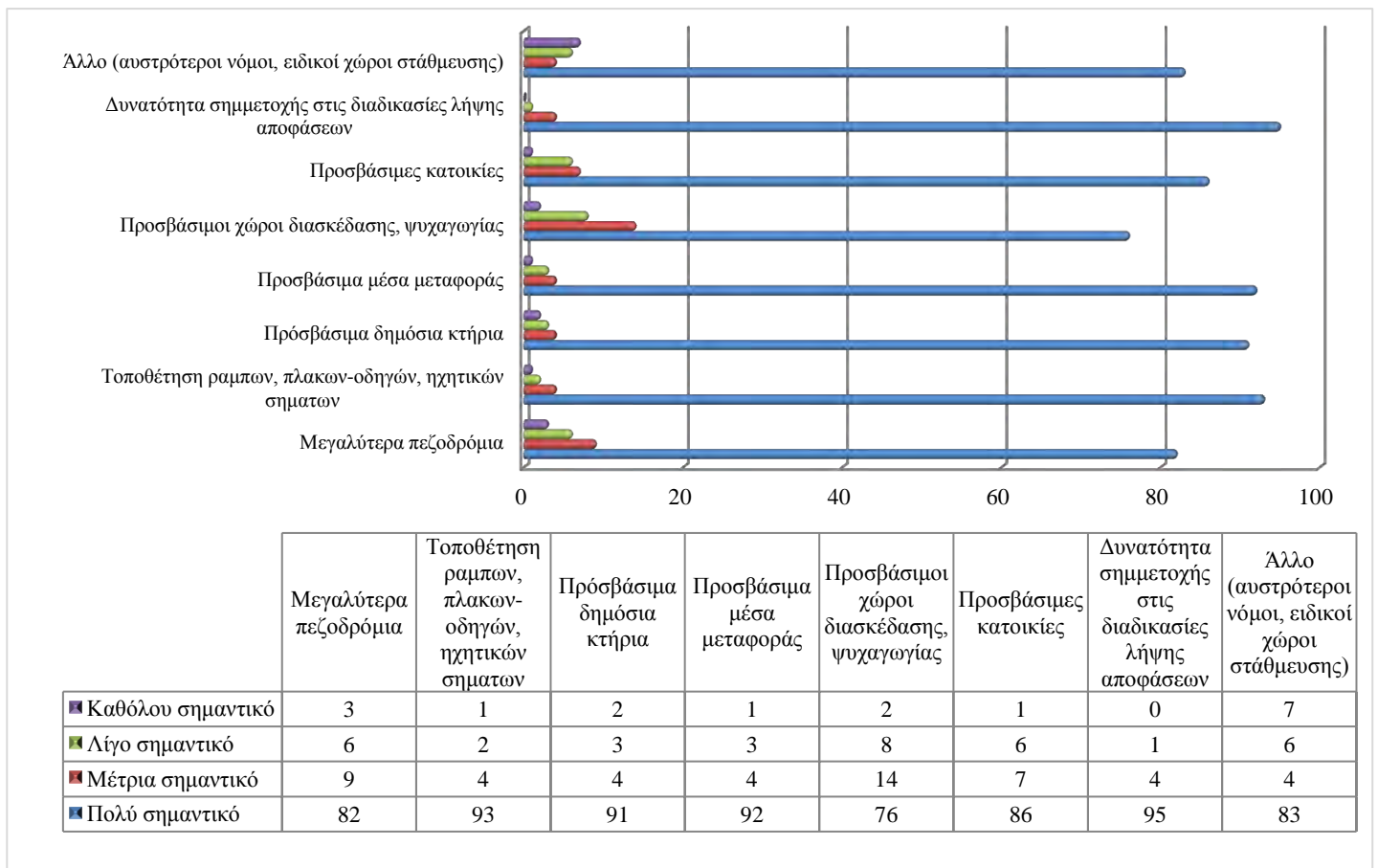
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διαπιστώνεται, λοιπόν, πως παρά τα βήματα που έχουν γίνει για την βελτίωση των υποδομών που διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στους διάφορους δημόσιους χώρους, εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρά προβλήματα. Τα άτομα με αναπηρία και οι ηλικιωμένοι, κατά κύριο λόγο, αντιμετωπίζουν πληθώρα φραγμών και προβλημάτων κατά την κίνησή τους μέσα στις πόλεις, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τις δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες, τους χώρους εργασίας, την κατοικία και τους χώρους διασκέδασης και ψυχαγωγίας.

Τα ανωτέρω προβλήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν για την διαμόρφωση ενός κοινωνικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος στο οποίο να ζουν όλοι οι πολίτες χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς.

Ως εκ τούτου, ζητήθηκε από τους ερωτώμενους να εκφράσουν την προσωπική τους άποψη, βάσει των αναγκών τους, για το τι επιβάλλεται να βελτιωθεί στις υποδομές του ελληνικού αστικού χώρου, κάνοντας χρήση του βαθμού σημαντικότητας των εκάστοτε ενεργειών.

Διάγραμμα 10: Βαθμός σημαντικότητας βελτιωτικών εργασιών στις υποδομές δημόσιας χρήσης



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Είναι εντυπωσιακό το γεγονός ότι το σύνολο, σχεδόν, των ερωτηθέντων κρίνουν τις προτεινόμενες παρεμβάσεις ως πολύ μεγάλης σημαντικότητας, ή έστω λίγο σημαντικές. Το ζήτημα αυτό δείχνει πως η εξάλειψη και η αντιμετώπιση των φραγμών του δημόσιου χώρου μπαίνουν σε γραμμή πρώτης προτεραιότητας ώστε ο δημόσιος χώρος και το περιβάλλον που έχει κατασκευαστεί για την κίνηση των πεζών να δικαιώνουν την ουσία της ύπαρξης και λειτουργίας τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV**ΚΑΝΟΝΑΣ 18 ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΙΣΩΣΗ ΤΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ**

Στον κανόνα 18 των Πρότυπων Κανόνων για την εξίσωση των ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία, που ενέκρινε το 1993 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ, αναφέρεται:

«ΚΑΝΟΝΑΣ 18: Τα Κράτη οφείλουν να αναγνωρίζουν το δικαίωμα των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία να εκπροσωπούν τα άτομα με αναπηρία σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο». Και στη συνέχεια αναφέρεται⁴ :

- Τα Κράτη πρέπει να ενθαρρύνουν και να υποστηρίζουν οικονομικά και με άλλους τρόπους την δημιουργία και ενδυνάμωση των οργανώσεων ατόμων με αναπηρία, μελών των οικογενειών τους και εκπροσώπων τους. Τα Κράτη οφείλουν να αναγνωρίζουν ότι οι οργανώσεις αυτές έχουν ένα ρόλο να διαδραματίσουν στην ανάπτυξη πολιτικών για την αναπηρία.
- Τα Κράτη πρέπει να έχουν συνεχή επικοινωνία με τις οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία και να διασφαλίζουν τη συμμετοχή τους στην ανάπτυξη κυβερνητικών πολιτικών.
- Ο ρόλος των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία μπορεί να περιλαμβάνει τον καθορισμό των αναγκών και προτεραιοτήτων, τη συμμετοχή στο σχεδιασμό, την εφαρμογή και αξιολόγηση υπηρεσιών και μέτρων που αναφέρονται στη ζωή των ατόμων με αναπηρία, καθώς και τη συμμετοχή τους σε δράσεις για την ενημέρωση της κοινής γνώμης και την υποστήριξη αλλαγών.
- Σαν όργανα αυτο-υποστήριξης οι οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία παρέχουν και προωθούν ευκαιρίες για την ανάπτυξη δεξιοτήτων σε διάφορους τομείς, την αλληλοϋποστήριξη και αλληλοενημέρωση μεταξύ των μελών τους.
- Οι οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία μπορούν να εκτελέσουν τον συμβουλευτικό τους ρόλο με πολλούς τρόπους, πχ με μόνιμη εκπροσώπηση σε κυβερνητικούς φορείς, με συμμετοχή σε επιτροπές του δημοσίου, με παροχή τεχνογνωσίας στα πλαίσια διαφόρων προγραμμάτων κ.λπ..
- Ο συμβουλευτικός ρόλος των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία πρέπει να είναι διαρκής, στην κατεύθυνση της ανάπτυξης και εμπάθουσας απόψεων και πληροφόρησης μεταξύ Κράτους και οργανώσεων.

⁴ The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities, υιοθετήθηκαν από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στις 20.12.1993, 48η συνεδρίαση, απόφαση 48/96

- Οι οργανώσεις πρέπει να εκπροσωπούνται σε μόνιμη βάση σε εθνικές συντονιστικές επιτροπές και παρόμοια σχήματα.
- Ο ρόλος των τοπικών οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία πρέπει να αναπτυχθεί και ενισχυθεί ώστε να είναι σίγουρη η επιρροή τους σε θέματα τοπικής κοινότητας.»
(ΕΣΑμεΑ, 2008: 228-229)