

# **ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ**

## **ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: Το «κλειδί» για την εξάλειψη των διακρίσεων**

**Κείμενο αναφοράς για την ποιοτική αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος με στόχο τη διασφάλιση της ισότητας, της αυτονομίας και της ανεμπόδιστης άσκησης του δικαιώματος στην επιλογή των ατόμων με αναπηρία**

**Με την υποστήριξη του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης**

**3<sup>η</sup> Δεκέμβρη – Εθνική Ημέρα Ατόμων με Αναπηρία**

**ΑΘΗΝΑ 2005**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b> .....	<b>4</b>
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>6</b>
1.1. Αναπηρία: οι δύο προσεγγίσεις του ίδιου θέματος .....	6
1.2. Περιβάλλον και Αναπηρία .....	6
1.3. Εμπόδια .....	7
<b>2. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ</b> .....	<b>8</b>
2.1. Ορισμοί – βασικές έννοιες .....	8
2.2. Ποιούς αφορά .....	8
2.3. Πού στοχεύει .....	9
2.4. Η θέση της διεθνούς κοινότητας για την προσβασιμότητα .....	10
2.5. Η ευρωπαϊκή διάσταση .....	10
2.6. Η ελληνική θέση.....	11
<b>3. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ</b> .....	<b>11</b>
3.1. Προσβασιμότητα και αειφόρος ανάπτυξη.....	11
3.2. Προσβασιμότητα και βιοηθική.....	12
3.3. Προσβασιμότητα και συμμαχίες του αναπηρικού κινήματος .....	13
<b>4. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ</b> .....	<b>14</b>
4.1. Αναπηρικό κίνημα: ο καταλύτης.....	14
4.2. Συνέχεια-συνέπεια: τα προαπαιτούμενα .....	16
4.3. Διάχυση: η οριζόντια και κατακόρυφη διάσταση της προσβασιμότητας.....	16
4.4. «Σχεδιασμός για όλους» (Universal Design): το εργαλείο .....	17
<b>5. ΟΦΕΛΗ/ΚΟΣΤΟΣ - ΜΕΘΟΔΕΥΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.</b>	<b>18</b>
5.1. Οφέλη-κόστος εφαρμογής της προσβασιμότητας.....	18
5.2. Αλυσίδες και δίκτυα προσβασιμότητας: η μεθόδευση .....	20
5.2.1. Μεθόδευση	21
5.2.2. Η ελληνική πραγματικότητα	21

<b>6. ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....</b>	<b>24</b>
6.1. Κτιριακές υποδομές δημόσιας χρήσης.....	24
6.2. Κοινόχρηστοι χώροι .....	27
6.3. Κατοικία .....	29
6.4. Μεταφορές .....	30
6.5. Σήμανση- επικοινωνία.....	31
6.6. Υπηρεσίες - αγαθά.....	32
<b>7. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ .....</b>	<b>33</b>
<b>ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ.....</b>	<b>33</b>
<b>7.1. Νομοθετικό πλαίσιο.....</b>	<b>34</b>
7.1.1 Επισκόπηση ισχύουσας νομοθεσίας	34
7.1.2 Προτάσεις	37
<b>7.2. Προσβασιμότητα στην Περιφέρεια.....</b>	<b>38</b>
7.2.1 Τοπικά σχέδια δράσης	38
7.2.2 Αλυσίδες προσβασιμότητας- προτεραιοποίηση δράσεων	38
<b>7.3. Μεταφορές .....</b>	<b>39</b>
7.3.1.Χερσαίες μεταφορές	39
7.3.2. Εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές	40
<b>7.4. Πολιτισμός-παιδεία.....</b>	<b>41</b>
7.4.1 Ο απολογισμός των Παραολυμπιακών Αγώνων 2004	41
7.4.2 Αξιοποίηση των υφιστάμενων δομών για την επιμόρφωση στοχευμένων ομάδων σε θέματα προσβασιμότητας	41
7.4.3. Προσβασιμότητα υποδομών όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης	42
<b>7.5. Τουρισμός – αναψυχή.....</b>	<b>42</b>
7.5.1. Η υφιστάμενη κατάσταση	42
7.5.2. Η διεθνής τάση	43
7.5.3. Η πρόταση	43
<b>7.6. Γ' και Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.....</b>	<b>44</b>
<b>8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>45</b>

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η 3<sup>η</sup> Δεκέμβρη κάθε έτους έχει καθιερωθεί από τη Βουλή των Ελλήνων ως Εθνική Ημέρα Ατόμων με Αναπηρία, σύμφωνα με το Ν.2430/1996, και αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός για το κίνημα των ατόμων με αναπηρία και των οικογενειών τους. Ο Νόμος αυτός αναγνώρισε την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία ως την τριτοβάθμια οργάνωση των ατόμων με αναπηρία και θεσμοθέτησε ουσιαστικά τη θέση της ως Κοινωνικού Εταίρου της Ελληνικής Πολιτείας για θέματα που αφορούν στα άτομα με αναπηρία.

Με την ιδιότητα του Κοινωνικού Εταίρου, και όπως ακριβώς ορίζει ο Νόμος: «*Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία υποβάλλει κάθε έτος στον /στην Πρόεδρο της Βουλής, Έκθεση αναφερόμενη στην εν γένει αντιμετώπιση των ανθρωπίνων και κοινωνικών δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία*». Η υποβολή αυτής της Έκθεσης δίνει κάθε χρόνο τη δυνατότητα να αναδεικνύουμε θέματα που είναι ζωτικής σημασίας για τα άτομα με αναπηρία και τα οποία συνδέονται με την άσκηση θεμελιωδών ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων. Είναι μία ευκαιρία για ανάληψη πρωτοβουλιών με στόχο την ενημέρωση, την ευαισθητοποίηση και τη δραστηριοποίηση των κέντρων λήψης αποφάσεων, των ίδιων των ατόμων με αναπηρία αλλά και της ευρύτερης κοινωνίας.

Η Έκθεση για την 3<sup>η</sup> Δεκέμβρη 2005 έχει θέμα: «ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: Το «κλειδί» για την εξάλειψη των διακρίσεων. Κείμενο αναφοράς για την ποιοτική αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος με στόχο τη διασφάλιση της ισότητας, της αυτονομίας και της ανεμπόδιστης άσκησης του δικαιώματος στην επιλογή των ατόμων με αναπηρία

Η προσβασιμότητα – η δυνατότητα δηλαδή, να μπορεί κάθε άτομο αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσει και να χρησιμοποιήσει τις υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά, αλλά και να επικοινωνήσει και πληροφορηθεί – είναι η καθοριστική παράμετρος του περιβάλλοντος, που καθορίζει τελικά σε κάθε άτομο το θεμελιώδες δικαίωμα της ελευθερίας επιλογών στην κάθε στιγμή της ζωής του.

Όμως, ο υφιστάμενος σχεδιασμός των υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών – τα οποία συνθέτουν το περιβάλλον (φυσικό και δομημένο) – καλύπτει τις ανάγκες του «μέσου» χρήστη, συμβάλλοντας στη δημιουργία διακρίσεων σε βάρος των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων.

Σήμερα η Πολιτεία οφείλει να θέσει σε αμφισβήτηση αυτό το μοντέλο σχεδιασμού και να υιοθετήσει ένα σχεδιασμό, που να ικανοποιεί τις ανάγκες όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις, με διάχυση του κριτηρίου της προσβασιμότητας σε όλες τις πολιτικές και δράσεις και σε όλα τα επίπεδα.

Η φετινή Έκθεση προσδοκούμε να αποτελέσει ένα εργαλείο στα χέρια της ελληνικής Πολιτείας προκειμένου το όραμα για μια προσβάσιμη πόλη για όλους να γίνει πραγματικότητα. Από την πραγμάτωση του οράματός μας δε θα ωφεληθούν μόνο τα άτομα με αναπηρία αλλά η κοινωνία στο σύνολό της, αφού μια κοινωνία που αποκλείει μια κατηγορία μελών της είναι μια αποδυναμωμένη κοινωνία.

Θέλω να ευχαριστήσω την εμπειρογνώμονα σε θέματα προσβασιμότητας κ. Μαρίλυ Χριστοφή που είχε την ευθύνη σύνταξης του κειμένου. Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω το

Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, και ειδικότερα τον Υφυπουργό κ. Γιώργο Κωνσταντόπουλο, με την οικονομική υποστήριξη του οποίου έγινε η έκδοση αυτή.

**Γιάννης Βαρδακαστάνης**  
**Πρόεδρος Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία &**  
**Ευρωπαϊκού Φόρουμ Ατόμων με Αναπηρία**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1. Αναπηρία: οι δύο προσεγγίσεις του ίδιου θέματος

Η αναπηρία είναι ένα πολυδιάστατο φαινόμενο.

Η κλασική «ιατρική προσέγγιση» την συσχετίζει με την απώλεια, τη βλάβη ή την απόκλιση από τις «φυσιολογικές» ψυχολογικές, κινητικές ή βιολογικές λειτουργίες του ανθρώπινου σώματος<sup>1</sup>. Με βάση την προσέγγιση αυτή το άτομο έχει ανάγκη ιατρικής αντιμετώπισης, η οποία παρέχεται με τη μορφή ατομικής φροντίδας από ειδικούς. Η διαχείριση της αναπηρίας στοχεύει στην ιατρική αποκατάσταση και την προσαρμογή του ατόμου και του τρόπου ζωής του στην κατάσταση της αναπηρίας. Η ιατρική φροντίδα ανάγεται σε κυρίαρχο θέμα ενώ σε πολιτικό επίπεδο η ευθύνη εστιάζεται στη διαμόρφωση κατάλληλης πολιτικής για την υγεία.

Αντίθετα η «κοινωνική προσέγγιση» της αναπηρίας εξετάζει το θέμα ως πρόβλημα που δημιουργεί η κοινωνία και κατά συνέπεια ως πρόβλημα πλήρους ένταξης των ατόμων στην κοινωνία. Η αναπηρία δεν θεωρείται ένα χαρακτηριστικό του ατόμου αλλά ένα πλέγμα συνθηκών, οι περισσότερες των οποίων οφείλονται στο κοινωνικό περιβάλλον. Κατά συνέπεια η διαχείριση του προβλήματος απαιτεί κοινωνική δράση και είναι ευθύνη της κοινωνίας να πραγματοποιήσει όλες εκείνες τις μετατροπές του περιβάλλοντος που απαιτούνται για την διασφάλιση της πλήρους συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία σε όλους τους τομείς της κοινωνικής ζωής. Η αναπηρία ανάγεται σε θέμα συμπεριφοράς και ιδεολογίας, απαιτεί κοινωνικές αλλαγές, γεγονός που σε πολιτικό επίπεδο μεταφράζεται σε θέμα ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Με βάση αυτή την προσέγγιση η αναπηρία είναι καθαρά ένα πολιτικό θέμα.

### 1.2. Περιβάλλον και Αναπηρία

Ως «περιβάλλον» νοείται ο συνδυασμός των φυσικών, γεωγραφικών, βιολογικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και πολιτικών συνθηκών που περιβάλλουν ένα άτομο ή οργανισμό καθορίζοντας τη μορφή και τη φύση της ζωής του<sup>2</sup>.

Ο όρος «δομημένο περιβάλλον», ειδικότερα, αναφέρεται στα αποτελέσματα των παρεμβάσεων του ανθρώπου στο φυσικό περιβάλλον και περιλαμβάνει όλες τις κατασκευές, υποδομές, εξοπλισμούς και υπηρεσίες που ο άνθρωπος σχεδιάζει και υλοποιεί, συμπεριλαμβανομένου του «εικονικού περιβάλλοντος» που εμπεριέχει όλες τις εφαρμογές της σύγχρονης τεχνολογίας.

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας<sup>3</sup>:

**«Η αναπηρία είναι ένα σύνθετο και μεταβαλλόμενο φαινόμενο, που οφείλεται στην αλληλεπίδραση των προσωπικών χαρακτηριστικών ενός ατόμου και των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος, μέσα στο οποίο το άτομο αυτό ζει.»**

Με βάση την παραπάνω προσέγγιση ένα άτομο με κάποιο σωματικό μειονέκτημα μπορεί να βιώνει την αναπηρία σε ένα περιβάλλον και όχι σε κάποιο άλλο, ανάλογα με το αν το

<sup>1</sup> Έκθεση για την 3<sup>η</sup> Δεκέμβρη 2003, «ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ: ΙΣΟΤΙΜΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία 2004 – 2010, Μειώνοντας το χάσμα μεταξύ πολιτικών στόχων και πραγματικότητας», ΕΣΑΕΑ, 2003

<sup>2</sup> [www.worldbank.org/html/schools/glossary.htm](http://www.worldbank.org/html/schools/glossary.htm)

<sup>3</sup> International Classification of Functioning, Disability and Health, FINAL DRAFT, Full Version - World Health Organization 2001 (WHO/EIP/GPE/CAS/ICIDH-2 FI/ 01.1)

περιβάλλον διαθέτει ή όχι εμπόδια αλλά και βοηθήματα. Για παράδειγμα ένα άτομο με παραπληγία βιώνει συνθήκες κινητικής αναπηρίας σε ένα μη προσβάσιμο περιβάλλον (εμπόδια) ή ακόμη και σε ένα προσβάσιμο περιβάλλον εφόσον δεν διαθέτει αμαξίδιο (βοήθημα). Εάν όμως το περιβάλλον είναι προσβάσιμο και ένα αμαξίδιο είναι πάντα διαθέσιμο για χρήση, αυτό το άτομο δεν θα έχει κινητικούς περιορισμούς. Το άτομο, παρόλ' αυτά, σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, είναι το ίδιο και εξακολουθεί να έχει παραπληγία. Άρα αυτό που καθορίζει τη δυνατότητα κίνησης και συνεπώς συμμετοχής του ατόμου δεν είναι η αναπηρία αλλά ο σχεδιασμός του περιβάλλοντος και κατ'έκταση η σύγχρονη οργάνωση της κοινωνίας.

Έτσι αναδεικνύεται η άμεση σχέση του περιβάλλοντος και της αναπηρίας, αλλά και ο καθοριστικός ρόλος της «προσβασιμότητας», ως το χαρακτηριστικό εκείνο του περιβάλλοντος που σχετίζεται άμεσα με την ποιότητα ζωής και κατ'έκταση με τα ανθρώπινα δικαιώματα και τη δημοκρατία. Δικαίως λοιπόν **η προσβασιμότητα θεωρείται το «κλειδί» για την εξίσωση των ευκαιριών όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.**

### 1.3. Εμπόδια

Ενδεικτικά αναφέρονται, παρακάτω, εμπόδια που είναι δυνατόν να αντιμετωπίσουν άτομα με διαφορετικές αναπηρίες, για να γίνει κατανοητή η γενικότερη έννοια και ποικιλία των εμποδίων <sup>4</sup>:

1.3.1. Τα άτομα με κινητικές αναπηρίες αντιμετωπίζουν δυσκολίες οφειλόμενες σε φυσικά εμπόδια π.χ. σκαλοπάτια, έλλειψη χώρου για κίνηση και ελιγμούς (στενές πόρτες, χώροι υγιεινής μικρών διαστάσεων όπου δεν χωρά αναπηρικό αμαξίδιο, μικροί ανελκυστήρες κλπ.), ολισθηρότητα (γυαλισμένα μαρμάρινα δάπεδα, βρεμένα δάπεδα κλπ.), εμπόδια στα πεζοδρόμια (πινακίδες, υπαίθριοι εξοπλισμοί εμπορών, τραπεζάκια καφενείων κλπ.), σταθμευμένα οχήματα κλπ..

1.3.2. Τα άτομα με προβλήματα όρασης αντιμετωπίζουν δυσκολίες κυρίως με την ενημέρωσή τους όταν χρησιμοποιούνται μόνο συμβατικές έντυπες μορφές επικοινωνίες ή οπτική σήμανση (τιμοκατάλογοι, πίνακες δρομολογίων, σήμανση ασφαλείας κλπ.) ή δεν προβλέπονται μεγάλοι χαρακτήρες και έντονες χρωματικές αντιθέσεις, αλλά και με τον προσανατολισμό τους στο χώρο όταν δεν προβλέπεται ειδική ανάγλυφη καθοδηγητική σήμανση ή εξειδικευμένο προσωπικό για να τους βοηθήσει.

1.3.3. Τα άτομα με προβλήματα ακοής αντιμετωπίζουν αντίστοιχα δυσκολίες όταν η ενημέρωση προβλέπεται μόνο με ηχητικά συστήματα. Για το λόγο αυτό πρέπει να εφαρμόζεται πάντα οπτική και ηχητική σήμανση ταυτόχρονα. Σημαντική επίσης είναι η πρόβλεψη συστημάτων ενίσχυσης ήχου και μετάφρασης στη νοηματική.

1.3.4. Τα άτομα με προβλήματα αντίληψης αντιμετωπίζουν δυσκολία σε περιπτώσεις ασαφούς και περίπλοκης σήμανσης. Ο καλύτερος τρόπος ενημέρωσής τους είναι με απλοποιημένη εύληπτη σήμανση με σχήματα αντί γράμματα.

---

<sup>4</sup> Accessible access to urban areas – European Disability Forum – June 2000

1.3.5. Άτομα με ψυχικές ή νοητικές αναπηρίες συχνά απαιτούν εξειδικευμένους τρόπους εξυπηρέτησης. Έτσι π.χ. άτομα με κλειστοφοβία είναι πιθανό να μην μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις αστικές συγκοινωνίες.

1.3.6. Τα άτομα με αλλεργίες συναντούν δυσκολίες σε χώρους που δε διαθέτουν καλό εξαερισμό, χώρους με πολλά άτομα ή χώρους όπου επιτρέπεται η παρουσία ζώων.

1.3.7. Άτομα με άλλες παθήσεις είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα σε λοιμώξεις και μικρόβια, γεγονός που προϋποθέτει αυστηρή καθαριότητα σε χώρους δημόσιας χρήσης.

1.3.8. Στα εμπόδια γενικότερα πρέπει να καταχωρηθούν και εμπόδια αποδοχής, που γεννά η ισχύουσα κοινωνική κουλτούρα απέναντι στα άτομα με αναπηρίες κάθε κατηγορίας.

## **2. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ**

### 2.1. Ορισμοί – βασικές έννοιες

Με τον όρο «**προσβασιμότητα**» νοείται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα μέλη της κοινωνίας χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και λοιπών χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη κλπ.) να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις προσφερόμενες υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά.

Η προσβασιμότητα, εκτός από την διάσταση της φυσικής πρόσβασης (μπορεί ένα άτομο να πάει εκεί πού θέλει;), περιλαμβάνει και τη διάσταση της λειτουργικότητας (μπορεί να χρησιμοποιήσει την υπηρεσία ή το αγαθό που θέλει;), της επικοινωνίας (μπορεί να επικοινωνήσει και να πληροφορηθεί όπως όλοι;) και σχετίζεται άμεσα με την αυτονομία και την ασφάλεια, οι οποίες εντέλει είναι οι καθοριστικές παράμετροι που διασφαλίζουν σε κάθε άτομο την ελευθερία επιλογών σε κάθε στιγμή της ζωής του.

**Η προσβασιμότητα, κατά συνέπεια, αναδεικνύεται σε θεμελιώδες δικαίωμα, το οποίο τα Κράτη υποχρεούνται να διασφαλίζουν.**

### 2.2. Ποιούς αφορά

Η προσβασιμότητα έχει ταυτισθεί με τα άτομα με αναπηρία, για τα οποία πράγματι αποτελεί την ικανή και αναγκαία συνθήκη αυτόνομης, ασφαλούς και αξιοπρεπούς διαβίωσης. Όμως στην πραγματικότητα **αφορά στο σύνολο του πληθυσμού**, δεδομένου ότι :

- η αναπηρία μπορεί να αγγίξει τον καθένα σε οποιοδήποτε στάδιο της ζωής του, μόνιμα ή προσωρινά,
- η αναπηρία είναι άμεσα συνυφασμένη με το περιβάλλον. Άτομα «ανάπηρα» σε ένα περιβάλλον μπορεί να μην είναι «ανάπηρα» σε ένα άλλο περιβάλλον,
- δυσκολίες στην προσέγγιση και χρήση των υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών ή την επικοινωνία αντιμετωπίζουν και άλλες πληθυσμιακές ομάδες, που αποτελούν σημαντικό ποσοστό του συνολικού πληθυσμού, τα «εμποδιζόμενα» άτομα.



Σύμφωνα με την Διεθνή Κατάταξη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας<sup>5</sup>, στα **εμποδιζόμενα άτομα** εκτός από τα άτομα με αναπηρία (δηλ. άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικότερα άτομα με κινητικές αναπηρίες, άτομα με προβλήματα όρασης και ακοής, άτομα με προβλήματα αντίληψης και ομιλίας κλπ.) περιλαμβάνονται και:

- οι ηλικιωμένοι,
- τα μικρά παιδιά κάτω των 5 ετών,
- οι γυναίκες στα τελευταία στάδια της εγκυμοσύνης,
- τα άτομα που πάσχουν από αρθρίτιδα, άσθμα και καρδιακά προβλήματα,
- τα άτομα που είναι εθισμένα στο αλκοόλ ή σε ναρκωτικές ουσίες,
- τα άτομα που πάσχουν από μερική ή ολική απώλεια δυνατότητας επικοινωνίας,
- τα άτομα σε πανικό κάτω από συνθήκες εκτάκτου ανάγκης,
- τα άτομα που εκτίθενται σε υψηλές θερμοκρασίες, δηλητηριώδεις ή τοξικές συνθήκες, μολυσμένα περιβάλλοντα κλπ..

Με βάση μια παλαιότερη μελέτη του Γραφείου Μελετών για άτομα με αναπηρία του ΥΠΕΧΩΔΕ<sup>6</sup> η προσβασιμότητα:

- είναι απολύτως αναγκαία και αφορά άμεσα στο 12% του πληθυσμού (ποσοστό που περιλαμβάνει αποκλειστικά τα άτομα με αναπηρία),
- είναι ιδιαίτερα ευπρόσδεκτη από το 46% του πληθυσμού (ποσοστό που περιλαμβάνει εκτός από τα άτομα με αναπηρία και τις άλλες πληθυσμιακές ομάδες, που προαναφέρθηκαν) και
- τέλος επηρεάζει άμεσα και αισθητά το καθημερινό αίσθημα ασφάλειας και άνεσης του συνόλου του πληθυσμού, αποτελώντας έτσι προστιθέμενη αξία ποιοτικής διαβίωσης.

### 2.3. Πού στοχεύει

Βασικές παράμετροι που συνθέτουν την προσβασιμότητα είναι:

- **η δυνατότητα κίνησης και ελιγμών,**
- **η δυνατότητα προσέγγισης και χρήσης εξοπλισμών, αγαθών και υπηρεσιών,**
- **η δυνατότητα επικοινωνίας και πληροφόρησης και**
- **η ασφάλεια.**

Τα άτομα με αναπηρία, ως γνωστόν, δεν αποτελούν μια ομοιογενή ομάδα με τις ίδιες ανάγκες. Υπάρχουν διάφορες αναπηρίες: εμφανείς ή αφανείς, σοβαρές ή ελαφρές, μόνιμες ή προσωρινές, μία ή συνδυασμός περισσοτέρων (κίνησης, όρασης, ακοής, ομιλίας, αντίληψης, ψυχικές/γνωστικές κλπ.) που γεννούν διαφορετικές ανάγκες και διαφορετικές δυνατότητες στα άτομα που τις βιώνουν.

Ένα προσβάσιμο περιβάλλον λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες όλων και διασφαλίζει την κατά το δυνατόν αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση καθενός, αξιοποιώντας τις δυνατότητες των ατόμων για να αντισταθμίσει τις όποιες αδυναμίες. Έτσι π.χ.:

- Προβλέπει οδεύσεις ελεύθερες από εμπόδια, χωρίς υψομετρικές διαφορές ή με διαφορές γεφυρωμένες με τον κατάλληλο εξοπλισμό, κατάλληλες διαστάσεις ανοιγμάτων και χώρων για τη διευκόλυνση ατόμων με κινητικές αναπηρίες, αλλά και ηλικιωμένων, γυναικών που εγκυμονούν, μεταφορέων ογκωδών αντικειμένων κλπ..

<sup>5</sup> 2001 World Health Organization's International Classification of Functioning, Disability & Health

<sup>6</sup> Στατιστικά στοιχεία και διαγράμματα που αφορούν σε εμποδιζόμενα άτομα και άτομα με ειδικές ανάγκες – Μ.Χριστοφή, για το Γραφείο μελετών για ΑμεΑ, ΥΠΕΧΩΔΕ, Μάιος 1997

- Προβλέπει έντονες χρωματικές αντιθέσεις μεταξύ των διαφόρων στοιχείων και κατάλληλη σήμανση, ηχητική, απτική και οπτική, ώστε να εξυπηρετείται εξίσου το άτομο με προβλήματα όρασης ή ακοής με το άτομο προχωρημένης ηλικίας και κάθε άλλο άτομο.
- Προβλέπει εξοπλισμούς κατάλληλα σχεδιασμένους ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από οποιονδήποτε, χωρίς ή με την λιγότερη δυνατή βοήθεια.

Διασφαλίζει υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά του αυτού επιπέδου ποιότητας, κατάλληλα σχεδιασμένα, τα οποία παρέχει από τα ίδια σημεία σε όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις στη μεταχείριση.

Διασφαλίζει την ασφάλεια καθενός σε συνθήκες καθημερινής διαβίωσης και δράσης, αλλά και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Ένα προσβάσιμο περιβάλλον είναι αποδεδειγμένα ένα ασφαλέστερο περιβάλλον.

**Στην ουσία ένα προσβάσιμο περιβάλλον διασφαλίζει την ανεμπόδιστη συμμετοχή στην εκπαίδευση, στην απασχόληση, στην ενημέρωση, στο κοινωνικό γίγνεσθαι γενικά, διασφαλίζοντας κατ' επέκταση ίσες ευκαιρίες σε όλους για προσωπική και κοινωνική ανάπτυξη.**

#### 2.4. Η θέση της διεθνούς κοινότητας για την προσβασιμότητα

Το 1993 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ενέκρινε τους Πρότυπους Κανόνες για την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία. Στον «Κανόνα 5: Προσβασιμότητα» των Πρότυπων Κανόνων του ΟΗΕ αναφέρεται:

**«Τα Κράτη πρέπει να αναγνωρίζουν την πρωταρχική σπουδαιότητα της προσβασιμότητας στη διαδικασία της εξίσωσης των ευκαιριών σε όλους τους τομείς της κοινωνίας. Για τα άτομα με αναπηρία κάθε κατηγορίας, τα Κράτη πρέπει (α) να εισάγουν προγράμματα δράσης για την προσβασιμότητα του περιβάλλοντος και (β) να λάβουν μέτρα για την προώθηση της πρόσβασης στην πληροφόρηση και επικοινωνία».**

Με τον Κανόνα αυτό, η διεθνής κοινότητα αναγνωρίζει ότι εστιάζοντας στην προσβασιμότητα, στην οποία αποδίδει πρωταρχική σημασία, οι κοινωνίες μπορούν να εξασφαλίσουν το κλειδί για την άρση του αποκλεισμού και την προώθηση της εξίσωσης των ευκαιριών συμμετοχής για όλα τα μέλη τους.

Αναγνωρίζει επίσης ότι οι ανάγκες όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις είναι της αυτής σπουδαιότητας και πρέπει να αποτελούν τη βάση οποιουδήποτε σχεδιασμού, τονίζοντας ιδιαίτερα την ανάγκη πρόσβασης στο περιβάλλον, την πληροφόρηση και την επικοινωνία, ώστε όλοι οι τομείς της κοινωνίας να γίνουν προσιτοί σε όλους, εξασφαλίζοντας ίσες ευκαιρίες συμμετοχής στα δρώμενα και για τα άτομα με αναπηρία.

#### 2.5. Η ευρωπαϊκή διάσταση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί την αναπηρία σαν μία κοινωνική κατασκευή, τονίζει τους περιβαλλοντικούς φραγμούς σαν το αίτιο που εμποδίζει την πλήρη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην κοινωνία και θεωρεί ότι αυτοί πρέπει να εξαλειφθούν<sup>7</sup>. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει τα θέματα πρόσβασης και κινητικότητας με βάση τις ίσες ευκαιρίες

<sup>7</sup> Ίσες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρίες: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης, COM(2003) 650 τελικό

και το δικαίωμα συμμετοχής. Αναγνωρίζει την κινητικότητα ως δικαίωμα που ανήκει σε κάθε άνθρωπο, με την επιφύλαξη εύλογων οικονομικών και τεχνικών περιορισμών. Επισημαίνει την κρισιμότητα της προσβασιμότητας του περιβάλλοντος, την οποία και θεωρεί, όπως και η διεθνής κοινότητα, ως το κλειδί για την ισότητα των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία <sup>8</sup>.

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων συνέταξε ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης με χρονικό ορίζοντα το 2010 και με στόχο την ένταξη των θεμάτων αναπηρίας στις σχετικές κοινοτικές πολιτικές και την ανάπτυξη συγκεκριμένων ενεργειών σε κρίσιμους τομείς για την προώθηση της άρσης του αποκλεισμού των ατόμων με αναπηρία.

Ένας από τους τρεις στρατηγικούς στόχους που θέτει για το μέλλον είναι η βελτίωση της «προσβασιμότητας για όλους» σε αγαθά, υπηρεσίες και το δομημένο περιβάλλον βάσει της αρχής του «Σχεδιασμού για όλους» (Design for all), με παράλληλη προώθηση μεταξύ άλλων<sup>9</sup>:

- της σύνταξης ευρωπαϊκών τεχνικών προτύπων, εγγράφων τυποποίησης και άλλων πιο γενικών κατευθυντήριων γραμμών για την τεχνική απόδοση της έννοιας «προσβασιμότητα για όλους»,
- της διαπαιδαγώγησης σε θέματα προσβασιμότητας σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης,
- της ανταλλαγής πληροφοριών και διάδοσης ορθής πρακτικής μεταξύ πόλεων,
- της αναθεώρησης των ουσιαστικών απαιτήσεων σχετικά με τα προϊόντα δομικών κατασκευών για να συμπεριληφθούν διατάξεις για την προσβασιμότητα για όλους,
- της ένταξης της διάστασης της προσβασιμότητας στις πολιτικές για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων και για τη χορήγηση κονδυλίων από τα διαρθρωτικά ταμεία σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

## 2.6. Η ελληνική θέση

Στο Σύνταγμα της Ελλάδας (αναθεώρηση 2001) αναφέρεται στο άρθρο 21, παράγραφος 6 ότι: «Τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας».

Κατά συνέπεια οποιαδήποτε πράξη ή κατάσταση στρέφεται κατά της αυτονομίας και της δυνατότητας συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία στα κοινωνικά δρώμενα παραβιάζει συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα και θεμελιώνει δικαίωμα προσφυγής στην ελληνική δικαιοσύνη. Είναι λοιπόν αυτονόητο ότι με βάση το παραπάνω άρθρο του Συντάγματος **η έλλειψη προσβασιμότητας υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών**, δεδομένου ότι συνεπάγεται εμπόδιο -άρα παρακώλυση της αυτονομίας- και αδυναμία συμμετοχής, **είναι αντισυνταγματική πράξη και γεννά αγώγιμο δικαίωμα.**

## **3. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ**

### 3.1. Προσβασιμότητα και αειφόρος ανάπτυξη

<sup>8</sup> Για μια Ευρώπη χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία, COM (2000) 284-τελικό

<sup>9</sup> Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «2010: Μια Ευρώπη προσβάσιμη για όλους» (Οκτώβριος 2003).

Με τον όρο «**αιεφόρος ανάπτυξη**» νοείται η ανάπτυξη, που ικανοποιεί τις ανάγκες αυτής της γενεάς, χωρίς να περιορίζει την δυνατότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες.

Η αιεφόρος ανάπτυξη περιλαμβάνει δύο παραμέτρους -κλειδιά:

- την παράμετρο των «αναγκών», φυσικών και κοινωνικών, και
- την παράμετρο των «περιορισμών», που επιβάλλει το ισχύον καθεστώς τεχνολογίας και κοινωνικής οργάνωσης, στην δυνατότητα του περιβάλλοντος να ικανοποιήσει τις παρούσες και μελλοντικές ανάγκες.<sup>10</sup>

Η αρχή 1 της Διακήρυξης των Ηνωμένων Εθνών του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη αναφέρει:

«Τα ανθρώπινα όντα είναι στο κέντρο των σχεδιασμών για την αιεφόρο ανάπτυξη. Δικαιούνται μια υγιή και παραγωγική ζωή σε αρμονία με τη φύση».<sup>11</sup>

Η αιεφόρος ανάπτυξη προσφέρει μια ολιστική προσέγγιση, μια θετική προοπτική σε βάθος χρόνου για τη δημιουργία μιας κοινωνίας με σεβασμό στον ανθρώπινο κύκλο ζωής και με επίκεντρο τον άνθρωπο. Θέτει τις βάσεις για ισόρροπη ανάπτυξη σε όλους τους τομείς (κοινωνικό, οικονομικό, περιβαλλοντικό, θεσμικό, πολιτικό κλπ.) και καλύτερη ποιότητα ζωής, τόσο για την σημερινή όσο και τις επόμενες γενεές.

Στοχεύει κατά συνέπεια σε καθαρότερο, ασφαλέστερο και υγιεινότερο περιβάλλον με σεβασμό στις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες καθενός, τόσο τις ατομικές όσο και τις κοινωνικές. Μεριμνά ταυτόχρονα για τη βελτίωση της πρόσβασης στις υπηρεσίες, την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και της απώλειας της υγείας που οφείλεται στη φτώχεια, τις κακές συνθήκες διαβίωσης, την ανεργία και τη μόλυνση.<sup>12</sup>

Από τον ορισμό της προσβασιμότητας, εξάλλου, διαφαίνεται ότι η εξασφάλισή της στοχεύει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που θα ικανοποιεί τις ανάγκες όλων, σε όλα τα στάδια της ζωής τους, ενός περιβάλλοντος βιώσιμου σε βάθος χρόνου.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, **η προσβασιμότητα αποτελεί θεμελιώδη λίθο ενός ανθρωποκεντρικού βιώσιμου περιβάλλοντος και ένα σημαντικό προαπαιτούμενο για τη διασφάλιση κοινωνικής δικαιοσύνης, αλληλεγγύης και ενσωμάτωσης, τα οποία είναι και τα βασικά χαρακτηριστικά μιας «αιεφόρου κοινωνίας»**.<sup>13</sup>

### 3.2. Προσβασιμότητα και βιοηθική

Η Βιοηθική είναι ο επιστημονικός κλάδος, που ασχολείται με θέματα ηθικής (πώς ένα άτομο ζει την ζωή του) που άπτονται της υγείας και της ιατρικής. Από τη Βιοηθική, η αναπηρία εξετάζεται σε σχέση με την ποιότητα ζωής, την περίθαλψη, τους γενετικούς ελέγχους, την πρόληψη γενετικών ανωμαλιών, την ευθανασία, τις θεραπευτικές μεθόδους και άλλα παρόμοια θέματα, γεγονός που ήδη προκαλεί ανησυχίες στο παγκόσμιο αναπηρικό κίνημα, το οποίο πλέον απαιτεί την παρουσία του σε κάθε μορφής δράσεις σχετικές με την Βιοηθική.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> World Commission on Environment and Development Report. Our Common Future 1987.

<sup>11</sup> Declaration of the United Nations Conference on Environment and Development . Adopted in Rio de Janeiro, Brazil, on 14th June 1992. Download from the Internet - <http://www.un.org/esa/sustdev/agenda21.htm> .

<sup>12</sup> Achieving a better quality of life -Review of progress towards sustainable development - Government annual report 2003 – Μάρτιος 2004, Department for Environment, Food & Rural Affairs, UK

<sup>13</sup> A Hybrid Approach to Disability in a Sustainable World, Designing for the 21<sup>st</sup> century III-An International conference on Universal Design, 7-12 December 2004, Rio de Janeiro, Brazil

<sup>14</sup> Σχέδιο ψηφίσματος Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Ατόμων με Αναπηρία - Το Ευρωπαϊκό Έτος Ατόμων με Αναπηρία: ένα όραμα για το μέλλον – Βρυξέλλες 10-11 Νοεμβρίου 2003

Είναι πολύ μικρή η απόσταση ανάμεσα στις προσπάθειες της Επιστήμης για τη βελτίωση της ποιότητας της ανθρώπινης ζωής και την καταπάτηση του θεμελιώδους κανόνα της Παγκόσμιας Διακήρυξης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, βάσει του οποίου «όλα τα ανθρώπινα όντα γεννώνται ελεύθερα και ίσα ως προς την αξιοπρέπεια και τα δικαιώματα».

Εξάλλου οι δυνατότητες, που προσφέρουν ή θα προσφέρουν στο μέλλον οι προγεννητικοί έλεγχοι και οι παρεμβάσεις στο γενετικό υλικό, μπορεί εύκολα να χρησιμοποιηθούν για να ενισχύσουν την «ιατρική προσέγγιση» περί αναπηρίας, την άποψη δηλαδή ότι η αναπηρία είναι καθαρά ιατρικό πρόβλημα και αντιμετωπίζεται με ιατρική αγωγή και αποκατάσταση, σε αντίθεση με την «κοινωνική προσέγγιση», που συσχετίζει την αναπηρία με το περιβάλλον και υιοθετεί την άποψη περί ανθρώπινης πολυμορφίας. Μια τέτοια στροφή στην «ιατρική προσέγγιση» θα έχει ως αποτέλεσμα τα άτομα με αναπηρία να οδηγηθούν εκ νέου στον κοινωνικό αποκλεισμό ενάντια σε κάθε έννοια ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Ισχυρό όπλο στην αντικειμενική θεώρηση της αναπηρίας από την Βιοηθική είναι η διάδοση της προσβασιμότητας και του «Σχεδιασμού για όλους», η διασφάλιση δηλαδή προσβάσιμων περιβαλλόντων, στα οποία καθένας ανεξάρτητα από τις όποιες κινητικές, αισθητηριακές, ηλικιακές κλπ. ιδιαιτερότητες του μπορεί να κινηθεί, να ζήσει και να αναπτυχθεί επί ίσοις όροις με κάθε άλλο άτομο.

**Μόνο όταν το καθημερινό περιβάλλον διαβίωσης εξασφαλίσει για όλα τα άτομα ίσες ευκαιρίες συμμετοχής (πρόσβαση) στα κοινωνικά δρώμενα, θα είναι δυνατόν τόσο η Επιστήμη όσο και η Κοινή Γνώμη να διερευνήσουν αντικειμενικά τα όποια ηθικά διλήμματα ανακύπτουν. Γιατί μόνο τότε όλα τα άτομα θα έχουν κοινό επίπεδο αναφοράς και θα αντιμετωπίζονται με βάση τα προσόντα και τις δυνατότητες προσφοράς τους στην κοινωνική ανάπτυξη και όχι με βάση τα όποια μειονεκτήματα τους δημιουργεί μια ανάπηρη κοινωνική δομή, ικανή να εξυπηρετήσει μέρος μόνο των μελών της.**

### 3.3. Προσβασιμότητα και συμμαχίες του αναπηρικού κινήματος

Όπως διαφαίνεται από τα παραπάνω μια νέα εποχή ανατέλλει. Ποτέ κατά το παρελθόν τόσα θέματα, τέτοιας δραματικής υφής, δεν απασχολούσαν την παγκόσμια κοινότητα: το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής, θέματα βιοηθικής, η φτώχεια, το πληθυσμιακό σε συνάρτηση με την ανάπτυξη, η ραγδαία αύξηση του αριθμού των ηλικιωμένων, ο αποκλεισμός των γυναικών, ο αποκλεισμός των ατόμων με αναπηρία, η βία και οι βασανισμοί, κλπ.. Όλα, στην ουσία, θέματα με ένα κοινό παρονομαστή: την καταπάτηση βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων, τον αποκλεισμό από θεμελιώδη υλικά και κοινωνικά αγαθά.

Γεγονός που υπαγορεύει τη διαμόρφωση συμμαχιών για την ενδυνάμωση των κινήματων και των οργανώσεων, που παλεύουν διεκδικώντας μια αειφόρο κοινωνία αλληλοϋποστήριξης και αλληλοσεβασμού στη θέση της σημερινής του έντονου ανταγωνισμού και των διακρίσεων. Είναι προφανές ότι, μεμονωμένες προσπάθειες διεκδίκησης δικαιωμάτων και ευκαιριών συμμετοχής οδηγούν στην ανάπτυξη εξατομικευμένης κουλτούρας του κάθε κινήματος, με κίνδυνο αυτοαπομόνωσής του από τις συνολικές κοινωνικές διεργασίες.

Το αναπηρικό κίνημα, σε αυτές τις συγκυρίες, καλείται να αποδείξει ότι αποτελεί μέρος αυτής της διαδικασίας. Στον αγώνα διεκδίκησης της προσβασιμότητας των υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών στα άτομα με αναπηρίες –στην ουσία διεκδίκησης πρόσβασης στην κοινωνία και εξίσωσης των ευκαιριών συμμετοχής- θα βρει συμμάχους όλες τις κατηγορίες των αποκλεισμένων πολιτών (ηλικιωμένους, γυναίκες, άτομα σε κατάσταση φτώχειας κλπ.), αλλά και εκείνων που διαθέτουν διορατικότητα και αντιλαμβάνονται τον παραλογισμό της σημερινής οργάνωσης της κοινωνίας (οργανώσεις οικολογικές, οργανώσεις για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, οργανώσεις κατά της βίας και των βασανιστηρίων κλπ.).

**Το αναπηρικό κίνημα χρειάζεται στον αγώνα του την υποστήριξη άλλων κινημάτων και σε αντιστάθμισμα καλείται να προσφέρει την δική του εμπειρία στη μάχη της καταπολέμησης των διακρίσεων, της διασφάλισης της ισότιμης πρόσβασης όλων σε όλες τις κοινωνικές δραστηριότητες, της δημιουργίας μιας βιώσιμης σε βάθος χρόνου Κοινωνίας των Πολιτών.**

#### **4. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ**

##### 4.1. Αναπηρικό κίνημα: ο καταλύτης

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:

«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 αναφέρεται<sup>15</sup>:

- Τα Κράτη πρέπει να ενθαρρύνουν και να υποστηρίζουν οικονομικά και με άλλους τρόπους τη 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 το συμβουλευτικό τους ρόλο με πολλούς τρόπους, π.χ. με μόνιμη εκπροσώπηση σε κυβερνητικούς φορείς, με συμμετοχή σε επιτροπές του δημοσίου, με παροχή τεχνογνωσίας στα πλαίσια διαφόρων προγραμμάτων κλπ..

<sup>15</sup> The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities, υιοθετήθηκαν από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στις 20.12.1993, 48<sup>η</sup> Συνεδρίαση, Απόφαση 48/96 – παράρτημα.

- Ο συμβουλευτικός ρόλος των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία πρέπει να είναι διαρκής, στην κατεύθυνση της ανάπτυξης και εμπάθυνσης απόψεων και πληροφόρησης μεταξύ Κράτους και οργανώσεων.
- 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.

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 αναπηρία και των ΜΚΟ που τα εκπροσωπούν».**

Σε συνέχεια των παραπάνω 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.

Σε μια κοινωνία με το 12% των μελών της να διαθέτουν κάποιας μορφής αναπηρία και με διαρκώς αυξανόμενο το ποσοστό των ηλικιωμένων μελών της, είναι επιτακτική η ανάγκη τα άτομα με αναπηρία να δίνουν καθημερινά το παρόν τους σε όλα τα κέντρα σχεδιασμού και λήψεως αποφάσεων. Όχι μόνο για να εκφράζουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και να θέτουν προτεραιότητες προς αντιμετώπιση ή να προσφέρουν άμεση πληροφόρηση και τεχνογνωσία αλλά και για να στιγματίζουν καθημερινά με τη δυναμική παρουσία τους τα εμπόδια που ορθώνει στη συμμετοχή τους στις κοινωνικές δραστηριότητες η συμβατική οργάνωση της κοινωνίας, τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και νοοτροπίας και να διεκδικούν με σθένος το αδιαφιλονίκητο δικαίωμά τους στην πρόσβαση σε υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά.

Το αναπηρικό κίνημα σήμερα διεθνώς λειτουργεί ως μοχλός πίεσης για την πλήρη εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία μέσα από τη διεκδίκηση της προσβασιμότητας σε όλους τους τομείς. Συσπειρώνεται, συντονίζεται, επικεντρώνεται σε συγκεκριμένους κάθε φορά στόχους, αναπτύσσει, καταγράφει και διαχέει τεχνογνωσία, δρα καταλυτικά προκαλώντας ανατροπή των πατροπαράδοτων μοντέλων σχεδιασμού, βελτιώνοντας έτσι την ποιότητα ζωής όχι μόνο των ατόμων με αναπηρία αλλά όλων των πολιτών.

Τομείς λοιπόν, σχετικοί με τον σχεδιασμό και την εφαρμογή της προσβασιμότητας, όπως:

- ο καθορισμός των αναγκών,
- ο καθορισμός των προτεραιοτήτων,
- ο χαρακτηρισμός και εντοπισμός των εμποδίων,
- η διαμόρφωση και ανάπτυξη στρατηγικών για την άρση των εμποδίων,
- η διάδοση σχετικής τεχνογνωσίας και η αξιολόγηση σχετικών εφαρμογών, προγραμμάτων και μέτρων,
- η ενημέρωση της κοινής γνώμης για τη διαμόρφωση νέας κουλτούρας,
- η ανάπτυξη σχεδίων δράσης σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο,

αναφέρονται ενδεικτικά μόνο, για να υποδηλώσουν το εύρος των δράσεων, η επιτυχία των οποίων εξαρτάται άμεσα από τη συμμετοχή ή όχι σε όλα τα επίπεδα ( εθνικό, περιφερειακό και τοπικό) των ατόμων με αναπηρία και του βασικού εκφραστή τους της **Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρίες (ΕΣΑΕΑ)**, η οποία με τον Ν. 2430/96 (ΦΕΚ 156Α/10.7.96) αναγνωρίστηκε από την ελληνική Πολιτεία ως ο επίσημος Κοινωνικός Εταίρος σε ζητήματα που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στα άτομα με αναπηρία.

#### 4.2. Συνέχεια-συνέπεια: τα προαπαιτούμενα

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

- **Συνέχεια**, 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, κλπ.), 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.

#### 4.3. Διάχυση: η οριζόντια και κατακόρυφη διάσταση της προσβασιμότητας

**Η υλοποίηση της προσβασιμότητας απαιτεί τη διάχυση και ένταξή της:**

- **Οριζόντια**, σε όλες τις πολιτικές, νομοθεσίες, προγράμματα, πρότυπα, οδηγίες, δράσεις και σχεδιασμούς (π.χ. περιβάλλοντος και πολεοδομικού σχεδιασμού, μεταφορών, συνοχής, υγείας, έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, παιδείας, εργασίας, ασφάλειας και υγιεινής κλπ.), τα οποία θα πρέπει να έχουν λάβει υπόψη τους την πολυμορφικότητα των πολιτών και να διασφαλίζουν ίσες ευκαιρίες πρόσβασης αυτών στις υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά, αλλά και
- **Κατακόρυφα**, σε όλα τα επίπεδα διοίκησης: ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό. Τόσο η κυβέρνηση όσο και κάθε Φορέας πρέπει να έχουν την ευθύνη για την ενσωμάτωση της προσβασιμότητας μέσα στη δική τους σφαίρα αρμοδιότητας. Αυτό προϋποθέτει πως πρέπει να αποκτήσουν και να αναπτύξουν την αναγκαία τεχνογνωσία και ικανότητες, ώστε να καταστήσουν το περιβάλλον και τις υπηρεσίες



τους προσβάσιμες συμπεριλαμβάνοντας, κατά τη μελέτη και το σχεδιασμό, το ευρύτερο δυνατόν φάσμα χρηστών.

Αντικατοπτρίζοντας τις αρχές που εφαρμόζονται σε άλλους τομείς (όπως της υγιεινής και ασφάλειας στον εργασιακό χώρο) **οι κανονισμοί προσβασιμότητας πρέπει να προβλέπουν ότι ένα νομικό ή φυσικό πρόσωπο σε έσχατη περίπτωση, είναι υπεύθυνο να συμμορφωθεί με αυτούς.**<sup>16</sup>

#### 4.4. «Σχεδιασμός για όλους» (Universal Design): το εργαλείο

Ο «**Σχεδιασμός για όλους» (Universal Design)** είναι ο σχεδιασμός αγαθών, υπηρεσιών και περιβαλλόντων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, χωρίς να απαιτούνται ειδικές προσαρμογές ή εξειδικευμένος σχεδιασμός<sup>17</sup>.

Στόχος του Σχεδιασμού για όλους είναι να απλοποιήσει τη ζωή όλων με προϊόντα, υπηρεσίες και περιβάλλοντα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το μεγαλύτερο φάσμα ανθρώπων με ελάχιστο ή καθόλου επιπλέον κόστος. Απευθύνεται εξίσου σε άτομα όλων των ηλικιών (από μικρά παιδιά μέχρι ηλικιωμένους), διαφορετικών διαστάσεων και δεξιοτήτων, με ή χωρίς αναπηρία. Απορρίπτει κάθε σχεδιασμό ή λύση που δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ως έχει από όλους ή που απευθύνεται αποκλειστικά σε άτομα με αναπηρία ή σε οποιαδήποτε άλλη κατηγορία πολιτών και στην ουσία και στις δύο περιπτώσεις στιγματίζει και δημιουργεί διακρίσεις.

Ισότιμη κοινωνική κατάσταση (equal status), ισότιμη μεταχείριση και ίσα δικαιώματα είναι οι βάσεις της φιλοσοφίας του «Σχεδιασμού για όλους».

Ισότιμη κοινωνική κατάσταση, στη λογική ότι σε όλα τα άτομα παρέχονται ίδιες δυνατότητες χρήσης των αγαθών, υπηρεσιών και περιβαλλόντων. Όλοι συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, πρέπει να έχουν τις ίδιες δυνατότητες πρόσβασης π.χ. στην εκπαίδευση, την εργασία και την αναψυχή χωρίς να καταφεύγουν σε ειδικές εφαρμογές αυτών σχεδιασμένες αποκλειστικά γι'αυτά.

Η ίδια κοινωνική κατάσταση κατά συνέπεια εμπερικλείει την έννοια της ισότιμης μεταχείρισης όλων των ατόμων έναντι των εφαρμογών του κάθε τομέα. Όλοι πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις όποιες εφαρμογές με τον ίδιο τρόπο χωρίς να καταφεύγουν σε ειδικές προσαρμογές που οδηγούν σε διακρίσεις.

Τέλος, η έννοια ίσα δικαιώματα στοχεύει στο γεγονός ότι τις απαιτήσεις για το τι σημαίνει ίση μεταχείριση τις θέτουν εκείνα τα άτομα στα οποία η ίση μεταχείριση αναφέρεται. Έτσι τα ίδια τα άτομα με αναπηρία -και κανείς άλλος- είναι εκείνα που καθορίζουν το τι εννοούν ως ίση μεταχείριση αυτών σε σχέση με τα υπόλοιπα μέλη της κοινωνίας ώστε να διασφαλίζεται η ισότιμη κοινωνική κατάσταση αυτών με τους υπόλοιπους πολίτες.

Η υλοποίηση των παραπάνω προϋποθέτει ταυτόχρονα:

---

<sup>16</sup> 2010: ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ, Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομώνων που συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Οκτώβριος 2003

<sup>17</sup> Universal Design, Planning and Design for All - Finn Aslaksen, Steinar Bergh, Olav Rand Bringa, Edel Kristin Heggem - The Norwegian State Council on Disability – Δεκέμβριος 1997

- την πρόβλεψη και παροχή στο μέγιστο δυνατό βαθμό όλων εκείνων των βοηθημάτων και εξοπλισμών, που είναι απαραίτητα στα άτομα με αναπηρία για τη διασφάλιση της ισότιμης κοινωνικής κατάστασης αυτών και
- το σχεδιασμό περιβαλλόντων (υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά) απαρχής προσβάσιμων, που λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες όλων, έτσι ώστε να περιορίζεται στο ελάχιστο η χρήση των προαναφερθέντων βοηθημάτων, εξοπλισμών και λοιπών ειδικών κατασκευών και κατά συνέπεια και κάθε επιπλέον κόστος διασφάλισης της ισότιμης κοινωνικής κατάστασης όλων των πολιτών.

Ο «Σχεδιασμός για όλους» βασίζεται στις παρακάτω αρχές:

- Ισοτιμία στη δυνατότητα χρήσης : ο σχεδιασμός απευθύνεται σε άτομα διαφόρων δεξιοτήτων.
- Προσαρμοστικότητα στη χρήση: ο σχεδιασμός εξυπηρετεί ένα ευρύ φάσμα ατομικών προτιμήσεων και δεξιοτήτων.
- Απλή και διαισθητική χρήση: η χρήση των προϊόντων του σχεδιασμού είναι εύκολα αντιληπτή από όλους ανεξάρτητα από το μορφωτικό τους επίπεδο, τις εμπειρίες τους, γλωσσικές δεξιότητες ή την δυνατότητα συγκέντρωσης που διαθέτουν.
- Εύληπτη πληροφόρηση: ο σχεδιασμός προβλέπει την αποτελεσματική επικοινωνία με τον χρήστη των προϊόντων ανεξάρτητα από τη δυνατότητα αντίληψης αυτού.
- Ανοχή στα λάθη: ο σχεδιασμός ελαχιστοποιεί τους κινδύνους και τα αρνητικά αποτελέσματα από λανθασμένη ή αθέλητη πράξη.
- Καταβολή μικρής φυσικής προσπάθειας: τα προϊόντα του σχεδιασμού μπορούν να χρησιμοποιηθούν με αποτελεσματικότητα και άνεση με την ελάχιστη προσπάθεια.
- Κατάλληλες διαστάσεις και επιφάνεια προσέγγισης και χρήσης: ο σχεδιασμός λαμβάνει υπόψη του τις απαιτήσεις σε διαστάσεις και επιφάνειες για την προσέγγιση, χειρισμό και χρήση ανεξάρτητα από τη σωματική διάπλαση του χρήστη, τη στάση του σώματός του και τις δυνατότητες κίνησης που διαθέτει.

Η εφαρμογή του «Σχεδιασμού για όλους» στα προϊόντα και τις υπηρεσίες των επιχειρήσεων προσδίδει σε αυτά πρόσθετη αξία και διευρύνει την ομάδα των καταναλωτών στην οποία απευθύνονται, ενώ περιορίζει την υποχρέωση των Φορέων για πρόβλεψη και παροχή πρόσθετων εξειδικευμένων λύσεων και εφαρμογών άρα τους εξοικονομεί πόρους.

**Στην ουσία διασφαλίζει στην πράξη τη βασική δημοκρατική αρχή του σεβασμού της πολυμορφίας και της ισότητας.**

## **5. ΟΦΕΛΗ/ΚΟΣΤΟΣ - ΜΕΘΟΔΕΥΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

### 5.1. Οφέλη-κόστος εφαρμογής της προσβασιμότητας

Είναι αποδεδειγμένο πια ότι **τα προσβάσιμα περιβάλλοντα είναι ασφαλέστερα περιβάλλοντα**. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς εργασιακούς χώρους με μεμονωμένα σκαλοπάτια, μεγάλες κλίμακες και ολισθηρά δάπεδα και αντίστοιχους χώρους με ράμπες αντί των σκαλοπατιών, ανελκυστήρες αντί κλιμάκων και υλικά αντιολισθηρά στο δάπεδο. Οι κίνδυνοι ατυχημάτων στη δεύτερη περίπτωση μειώνονται σημαντικά εξοικονομώντας πόρους στον τομέα υγείας και ασφαλειών αλλά και υψηλότερα επίπεδα στην παραγωγή.

Εξίσου εμφανής είναι και η **επίπτωση του σχεδιασμού προσβάσιμων περιβαλλόντων στην ποιότητα της καθημερινής ζωής**. Οι ανελκυστήρες σε μια κατοικία είναι πλεονέκτημα, το ίδιο και οι φαρδύτεροι διάδρομοι και τα μεγαλύτερα ανοίγματα θυρών, οι άνετες κουζίνες και μπάνια, στοιχεία τα οποία εξάλλου η αγορά επιδοτεί με υψηλότερο ενοίκιο ή τιμή αγοράς/πώλησης, λόγω του ότι κατοικίες που τα διαθέτουν είναι ευκολότερα προωθήσιμες και προτιμήσιμες<sup>18</sup>.

Τέτοιες κατοικίες εξάλλου είναι περισσότερο «βιώσιμες», με την έννοια ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν τους κατοίκους τους σε όλες τις ηλικίες ακόμη και τις μεγαλύτερες, προσφέροντάς τους για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα της ζωής τους τη δυνατότητα παραμονής στο «σπίτι», αυτοεξυπηρέτησης, αυτονομίας και ασφάλειας. Με αυτό τον τρόπο εξοικονομούνται:

- για μεν το δημόσιο πόροι, που θα έπρεπε να επενδυθούν στη δημιουργία ιδρυμάτων και οίκων ευγηρίας,
- για δε το στενό περιβάλλον των ηλικιωμένων (συγγενείς, παιδιά κλπ.) άτομα, τα οποία αντί να ασχολούνται με την φύλαξη αυτών μπορούν να στραφούν στην αγορά εργασίας, συνεισφέροντας έτσι στην αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος, με όλες τις θετικές συνέπειες που αυτό μπορεί να έχει στην οικονομία.

Τα προσβάσιμα περιβάλλοντα **συντελούν βεβαίως και στην ουσιαστική ποιοτική αναβάθμιση της ζωής των ατόμων με αναπηρία**, που αποτελούν το 10-12% του συνολικού πληθυσμού (σήμερα πάνω από 1.000.000 άτομα στην Ελλάδα, 37.000.000 στην Ευρώπη, περίπου 600.000.000 στον κόσμο). Τα άτομα αυτά μέσα σε ένα περιβάλλον με πρόσβαση στις κτιριακές υποδομές, τις συγκοινωνίες και τις τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας, μπορούν επί ίσοις όροις με τον καθένα να αναπτυχθούν, να κινηθούν, να σπουδάσουν και να εργαστούν. Και τελικά να αυτοχρηματοδοτήσουν τις ανάγκες τους, οδηγώντας την Πολιτεία σε μια εξοικονόμηση πόρων, τους οποίους μπορεί πια να διαθέσει για την ανάπτυξη παραγωγικών τομέων, αναδεικνύοντας εαυτούς σε μια ομάδα καταναλωτών σημαντικού μεγέθους με αυξανόμενες τάσεις. Ενδεικτικά αναφέρονται στοιχεία μιας έρευνας, με βάση τα οποία η αγοραστική δύναμη των ατόμων με αναπηρία στις ΗΠΑ ανέρχεται σε 175 δις \$ και αντίστοιχα στον Καναδά σε 25 δις \$<sup>19</sup>.

Τα προσβάσιμα περιβάλλοντα προϋποθέτουν όμως συχνά και το σχεδιασμό, την παραγωγή και εγκατάσταση βοηθητικών μηχανισμών και ειδικού πολλές φορές εξοπλισμού, γεγονός που **δίνει σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της τεχνολογίας και βιομηχανίας μιας χώρας**. Αυτό συνέβη π.χ. στην περίπτωση της Δανίας, η οποία αν και μια από τις πιο μικρές πληθυσμιακά χώρες της ΕΕ, εξελίχθηκε σε μια από τις βασικότερες χώρες σχεδιασμού και κατασκευής εξοπλισμών για την υποστήριξη της αυτόνομης διαβίωσης των εμποδιζόμενων ατόμων, οι οποίοι κατέχουν πρωτεύουσα θέση στις εξαγωγές της.

Σε αναφορά Ομάδας Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για το σχεδιασμό περιβάλλοντος ελεύθερου εμποδίων, ήδη από το 1975, συμπεραίνεται ότι:

**«Αν οι πολιτικοί και όσοι ασχολούνται με το σχεδιασμό γνώριζαν τη σχέση του κόστους για το σχεδιασμό προσβάσιμου περιβάλλοντος – που οδηγεί στην ανεξαρτοποίηση και εργασία των ατόμων με αναπηρία- και του κόστους για την απομόνωση των ατόμων αυτών και την εξάρτησή τους από την κοινότητα, θα τάσσονταν υπέρ της**

<sup>18</sup> A brief survey of studies on costs and benefits of non-handicapping environments, Dr.A.Ratzka, International Congress on Accessibility, Brazil, 1994

<sup>19</sup> Analyse de rentabilisation de l'accessibilité – Bill Wilkerson, 2001

ολοκληρωτικής ένταξης αυτών δια μέσου ενός σχεδιασμού προσβάσιμου περιβάλλοντος χωρίς εμπόδια».

Έρευνες που διεξήχθησαν στις ΗΠΑ απέδειξαν ότι το κόστος μετατροπών για την βελτίωση της προσβασιμότητας υφιστάμενων κτιρίων δημόσιας χρήσης στα πλαίσια μιας συνολικής μέσης ανακαίνισης κυμαίνεται σε ποσοστά που φαίνονται στον παρακάτω πίνακα<sup>20</sup>:

	Ποσοστό αύξησης κόστους λόγω παρεμβάσεων προσβασιμότητας	Ποσοστό αύξησης κόστους σε περίπτωση απαρχής προσβάσιμου κτιρίου	
	(1)	( 2 )	(1)/(2)
Συνεδριακό κέντρο	0.12%	0.02 %	6
Δημαρχείο	0.2%	0.05%	4
Τάξη εκπαιδ. ιδρύματος	0.51%	0.13%	4
Εμπορικό κέντρο	0.22%	0.006%	35

Πηγή: Schroeder and Steinfeld (1979) *The estimated cost of accessible buildings.-US Department of Housing and Urban Development*

Αντίστοιχα για κτίρια κατοικίας ισχύουν:

	Ποσοστό αύξησης κόστους λόγω παρεμβάσεων προσβασιμότητας	Ποσοστό αύξησης κόστους σε περίπτωση απαρχής προσβάσιμου κτιρίου	
	(1)	(2)	(1)/(2)
Πολυκατοικία	1.0%	0.25%	4
Μονοκατοικία	21%	3.0%	7
Κοιτώνες φοιτητικής εστίας	0.40%	0.10%	4

Πηγή: Schroeder and Steinfeld (1979) *The estimated cost of accessible buildings.-US Department of Housing and Urban Development*

Το συμπέρασμα είναι εύκολο:

Όχι μόνο τα άτομα με αναπηρία και γενικότερα τα εμποδιζόμενα άτομα, αλλά και η οικονομία και η κοινωνία στο σύνολό της, μπορούν να ωφεληθούν με την υλοποίηση προγραμμάτων και δράσεων, που στοχεύουν στην υποστήριξη της αυτονομίας των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Το δε κόστος των μετατροπών είναι αμελητέο όταν οι απαραίτητες παρεμβάσεις συμπεριληφθούν από την αρχή στις μελέτες, πολύ μικρό δε όταν ενταχθούν σε γενικότερες ανακαινίσεις.

## 5.2. Αλυσίδες και δίκτυα προσβασιμότητας: η μεθόδευση

<sup>20</sup> A brief survey of studies on costs and benefits of non-handicapping environments, Dr.A.Ratzka, International Congress on Accessibility, Brazil, 1994

### 5.2.1. Μεθόδευση

Η διασφάλιση της προσβασιμότητας απαιτεί σύνθετο σχεδιασμό και υλοποίηση δράσεων βραχείας και μακράς διάρκειας, συντονισμένες κινήσεις, σχολαστική τήρηση χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης και συντήρησης δράσεων, μεθοδευμένες συνέργιες σε οριζόντια (υποδομές, υπηρεσίες, αγαθά) και κάθετα επίπεδα (τοπικό, εθνικό, ευρωπαϊκό, διεθνές), με παρεμβάσεις σε πολλούς τομείς ταυτόχρονα (π.χ. κατοικία, εργασία, εμπόριο, αναψυχή, εκπαίδευση, άθληση/ πολιτισμός, μεταφορές, κλπ.) στη λογική δημιουργίας προσβάσιμων αλυσίδων και δικτύων με προοπτική συνεχούς ανάπτυξης και επέκτασης αυτών.

Με τον όρο «**προσβάσιμη αλυσίδα**» νοείται μια σειρά αλληλοεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια των ατόμων με αναπηρία, των ηλικιωμένων ατόμων και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η συνδυασμένη εφαρμογή προσβάσιμων αλυσίδων δημιουργεί τα προσβάσιμα δίκτυα.

Έτσι για παράδειγμα μια προσβάσιμη αλυσίδα μπορεί να περιλαμβάνει προσβάσιμα πεζοδρόμια και διαβάσεις κατά μήκος μιας συγκεκριμένης διαδρομής, προσβάσιμα κτίρια κατοικίας- υπηρεσιών- αναψυχής- πολιτισμού παρακείμενα των πεζοδρομίων αυτών, προσβάσιμες θέσεις στάθμευσης, προσβάσιμους χώρους πρασίνου και πλατείες επί ή παρακείμενα της διαδρομής, προσβάσιμα μέσα μαζικής μεταφοράς κατά μήκος αυτής της διαδρομής και γενικότερα προσβάσιμες υπηρεσίες που παρέχονται εντός και εκτός των κτιρίων και μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και «προσβάσιμες νοοτροπίες» πολιτών κατάλληλα εκπαιδευμένων στην προώθηση, το σεβασμό και τη διαφύλαξη των όποιων παρεμβάσεων και την αποδοχή της πολυμορφίας.

Μια κάθετη αλυσίδα μπορεί να περιλαμβάνει τα τοπικά και υπερτοπικά μέσα μαζικής μεταφοράς μιας χώρας και κατ' επέκταση τα διακρατικά μέσα μεταφοράς.

Ένα προσβάσιμο δίκτυο περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω ανεπτυγμένα σε δύο ή περισσότερες αλυσίδες κλπ..

Είναι εμφανές ότι μια αλυσίδα ή ένα δίκτυο είναι δυναμικά στοιχεία, με δυνατότητες συνεχούς ανάπτυξης και επέκτασης μέχρι την πλήρη κάλυψη των υποδομών και υπηρεσιών σε τοπικό, εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Αυτή ακριβώς η δυναμική είναι που γεννά στη συνέχεια:

- την ανάγκη τυποποίησης όχι μόνο σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο, έτσι ώστε να διασφαλίζεται αφενός η αναγνωρισιμότητα των στοιχείων που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας και αφετέρου το ίδιο επίπεδο άνεσης και ασφάλειας,
- την ανάγκη μόνιμης συνεργασίας σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο για ανταλλαγή σχετικής τεχνογνωσίας και αξιοποίησης της αποκτηθείσας εμπειρίας εφαρμογής και
- παρέχει ταυτόχρονα τη δυνατότητα αποσπασματικής χρήσης πόρων για την σταδιακή υλοποίηση παρεμβάσεων βάσει βραχυ-μεσο και μακροπρόθεσμου σχεδιασμού.

### 5.2.2. Η ελληνική πραγματικότητα

Πριν λίγα μόνο χρόνια, η χώρα μας διέθετε ελάχιστες προσβάσιμες κτιριακές υποδομές, συγκεντρωμένες στην συντριπτική τους πλειοψηφία στην Αθήνα, σποραδικά καταναμημένες

στον αστικό ιστό, χωρίς σύνδεση μεταξύ τους, με αποτέλεσμα την αδυναμία εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία.

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 micro-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 εξυπηρέτησεων 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.

Ένας απολογισμός σήμερα, μετά την Ολυμπιακή/Παραολυμπιακή περίοδο, θα περιελάμβανε μεταξύ άλλων, κυρίως:

- Ένα δίκτυο αθλητικών εγκαταστάσεων στην ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής με προσβάσιμους χώρους για τους αθλητές με αναπηρία και σημαντικές βελτιώσεις για τους υπόλοιπους πελάτες με αναπηρία των εγκαταστάσεων (επισήμους, θεατές, εργαζόμενους).
- Στάδια Ολυμπιακής χρήσης στις τέσσερις Ολυμπιακές πόλεις (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλο), με παρεμβάσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας κυρίως ως προς τους χώρους των αθλητών.
- Σποραδικές αθλητικές εγκαταστάσεις στην υπόλοιπη Ελλάδα, μικρότερου μεγέθους στην πλειοψηφία τους, με σχετικά βελτιωμένη προσβασιμότητα, οι οποίες ανακαινίσθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν σαν προπονητικές εγκαταστάσεις κατά τη διάρκεια των Αγώνων.
- Μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (μετρό, ΗΣΑΠ, τραμ, προαστιακό) στην Αθήνα, σαφώς βελτιωμένα ως προς την προσβασιμότητά τους, με αρκετά όμως ακόμη σημεία για βελτίωση, όπως αποκαλύπτει η καθημερινή μετα-ολυμπιακή τους χρήση χωρίς την παρουσία των δεκάδων εθελοντών στις αποβάθρες τους που κάλυπταν τα όποια κενά ή αστοχίες του σχεδιασμού και της λειτουργίας (π.χ.. ανελκυστήρες που δεν λειτουργούν, κενά και υψομετρικές διαφορές μεταξύ αποβαθρών και συρμών, αδυναμία προσέγγισης των σταθμών λόγω κακής ποιότητας πεζοδρομίων, απουσία εξοπλισμών πρόσδεσης στα οχήματα κλπ.).
- Σημαντικό αριθμό λεωφορείων και τρόλλεϋ, επίσης στην Αθήνα, με ηλεκτροκίνητες και χειροκίνητες ράμπες. Σχετιζόμενα με αυτές προβλήματα, οφειλόμενα στον ελλιπή και πρόχειρο σχεδιασμό των αρμόδιων υπηρεσιών: η κακή συντήρηση των ηλεκτροκίνητων ραμπών, η μη πρόβλεψη λειτουργίας των χειροκίνητων ραμπών από τους οδηγούς, η απουσία εξοπλισμών πρόσδεσης στα οχήματα, η αδυναμία προσέγγισης των στάσεων, η αδιαφορία συχνά των οδηγών για την εξυπηρέτηση πελατών με αναπηρία κλπ..
- Χιλιόμετρα ανακαινισμένων πεζοδρομίων στην περιοχή της Αθήνας με ράμπες στις διαβάσεις και οδηγούς τυφλών. Σημεία παγίδες: οι περισσότερες ράμπες

δημιουργούν σκαλοπατάκια στις απολήξεις τους, απαγορευτικά ως επικίνδυνα για τα αναπηρικά αμαξίδια, ενώ οι οδηγοί τυφλών χρειάζονται σημαντικές βελτιώσεις σε αρκετό μήκος για να είναι χρηστικοί (αφαίρεση εμποδίων και αστικού εξοπλισμού, ευθυγράμμισή τους κλπ.). Σποραδικές παρεμβάσεις σε πεζοδρόμια άλλων δήμων της Αττικής και ακόμη λιγότερα της περιφέρειας.

- Πεζοδρομήσεις –κυρίως στην περιοχή της Αθήνας- με ανακατασκευή των επιστρώσεων και διαμόρφωση οδών τυφλών και ραμπών. Σύνηθες λάθος: η χρήση κυβολίθων και η επιλογή επιστρώσεων τύπου «καλντερίμι» με ανώμαλες επιφάνειες που προκαλούν επικίνδυνους και επώδυνους κραδασμούς στα άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια, αποδεικνύοντας για άλλη μια φορά την έλλειψη γνώσης όσων ασχολούνται με το σχεδιασμό.
- Δημοτικές αυτοκαθαριζόμενες προσβάσιμες τουαλέτες σε κεντρικές πλατείες της Αθήνας, που λειτουργούν με κέρμα.
- Περισσότερα προσβάσιμα κτίρια υπηρεσιών συναλλαγής (ταχυδρομεία, καταστήματα ΟΤΕ, κάποια υποκαταστήματα τραπεζών κλπ.) με περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένες παρεμβάσεις. Σύνηθες πρόβλημα: η έλλειψη προσβασιμότητας των γύρω πεζοδρομίων καθώς και η παντελής απουσία θέσεων στάσης των οχημάτων των ατόμων με αναπηρίες κοντά στα κτίρια υπηρεσιών.
- Πρόσβαση στην Ακρόπολη, έστω και με εγκατάσταση «προσωρινού τύπου» όπως την χαρακτήρισε το Υπουργείο Πολιτισμού, και σε μουσεία σποραδικά καταναμημένα σε μεγάλες πόλεις ή τουριστικά σημεία.
- Σποραδικά προσβάσιμα λεωφορεία σε τοπικές συγκοινωνίες της περιφέρειας (Θεσσαλονίκη, Λάρισα).
- Δύο προσβάσιμες παραλίες: στην Θεσσαλονίκη και το ΠΙΚΠΑ Βούλας.
- Το μεγαλύτερο όφελος:
  - ο η κυκλοφορία στην Αθήνα -κατά τη διάρκεια των Παραολυμπιακών Αγώνων- τουλάχιστον 4.000 ατόμων με αναπηρίες διαφόρων ειδών, που διεκδικούσαν τις ίδιες ευκαιρίες για διασκέδαση, εστίαση, μετακίνηση, συμμετοχή στα αθλητικά και πολιτιστικά δρώμενα, δίνοντας ένα δυναμικό παρών στην συνείδηση του κάθε πολίτη, τελείως διαφορετικό από την επικρατούσα εικόνα ενός εξαρτημένου ατόμου που χρήζει φιλανθρωπίας.
  - ο η εμπλοκή μεγάλου αριθμού τεχνικών, στελεχών της δημόσιας διοίκησης, στελεχών ξενοδοχειακών και γενικά τουριστικών επιχειρήσεων, οδηγών μέσω μαζικής μεταφοράς, εθελοντών στην προετοιμασία και τις επιχειρησιακές δραστηριότητες των Παραολυμπιακών Αγώνων με αποτέλεσμα την δια ζώσης εκπαίδευσή τους σε θέματα προσβασιμότητας και αναπηρίας γενικότερα, καθώς και τη συνειδητοποίηση της αναγκαιότητας παράλληλης εφαρμογής συνεργιών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια στη διακίνηση και η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στα δρώμενα.
  - ο η - για πρώτη φορά - συνεργασία των δημόσιων φορέων στη βάση ενιαίου σχεδίου κατευθυντήριων δράσεων για την βελτίωση της προσβασιμότητας σε στρατηγικούς τομείς έχοντας σχέση με τους Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> «Αναλυτικό Σχέδιο κατευθυντήριων δράσεων για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας εν όψει των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων» συνταχθέν από την Επιτροπή Προσβασιμότητας ΟΕΟΑ ΑΘΗΝΑ 2004-Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων κατ' εντολή της Διυπουργικής Επιτροπής για τον Συντονισμό της Ολυμπιακής Προετοιμασίας (ΔΕΣΟΠ) κατά τη 19<sup>η</sup> συνεδρίασή της-Νοέμβριος 2001

Με βάση τα παραπάνω είναι φανερό ότι 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!

Όμως διαφαίνεται ότι **με αφορμή τους Παραολυμπιακούς Αγώνες αναπτύχθηκε μια δυναμική σχετικά με την προσβασιμότητα**, η οποία πρέπει να υποστηριχθεί και συστηματικά και μεθοδευμένα πλέον να αναπτυχθεί περαιτέρω.

## 6. ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η προσβασιμότητα –όπως ειπώθηκε και παραπάνω- είναι «οριζόντια» έννοια και η εφαρμογή της αναφέρεται άμεσα στις υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά επηρεάζοντας όλους σχεδόν τους τομείς της καθημερινής ζωής με κυριότερους τους:

### 6.1. Κτιριακές υποδομές δημόσιας χρήσης

Στην ενότητα αυτή θα θεωρήσουμε ότι υπάγονται όλα τα κτίρια που δεν χρησιμοποιούνται για κατοικία. Ενδεικτικά αναφέρονται κτίρια με τις παρακάτω χρήσεις:

- Κτίρια συναλλαγής (υπηρεσιών)
- Κτίρια πολιτιστικά/ αναψυχής/αθλητισμού/τουρισμού
- Κτίρια εμπορίου
- Κτίρια δικαιοσύνης
- Κτίρια υγείας
- Κτίρια εκπαίδευσης κλπ..

Τα κτίρια αυτά χρησιμοποιούνται καθημερινά από το σύνολο των πολιτών, με οποιαδήποτε ιδιότητα και αν αυτοί τα επισκέπτονται και τα χρησιμοποιούν. Κατά συνέπεια θα πρέπει να είναι πλήρως προσβάσιμα. Δεδομένου δε ότι κάποιο άτομο, ανεξάρτητα από την φυσική του κατάσταση, μπορεί να κληθεί να εργαστεί στους χώρους αυτών των κτιρίων, τα κτίρια πρέπει να είναι προσβάσιμα στο σύνολό τους (οριζόντια και κατακόρυφα) και όχι μόνο στα σημεία που χρησιμοποιούνται από το κοινό.

Τα κυριότερα σημεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να θεωρηθούν τα κτίρια αυτά προσβάσιμα είναι:

- Η είσοδος  
Θα πρέπει να είναι στο επίπεδο του πεζοδρομίου χωρίς καμμία υψομετρική διαφορά από αυτό. Σε αντίθετη περίπτωση ράμπες ή ανυψωτικοί μηχανισμοί θα πρέπει να προβλέπονται για να διευκολύνουν άτομα με κινητικά προβλήματα (άτομα με αναπηρία, ηλικιωμένους, γονείς συνοδευόμενους από μικρά παιδιά, τραυματίες κλπ.). Η είσοδος πρέπει να είναι ενιαία για όλους τους επισκέπτες του κτιρίου. Η χρήση δευτερευουσών εισόδων για την εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα συνιστά διάκριση και είναι αποδεκτή μόνο σε ιδιαίτερες περιπτώσεις (διατηρητέα κτίρια, κτίρια υφιστάμενα ιστορικής σημασίας κλπ.) και εφόσον η τοποθέτηση ράμπας ή μηχανισμού στην κύρια είσοδο είναι τεχνικά αδύνατη.
- Ο χώρος υποδοχής



Η αναφορά γίνεται στον χώρο αμέσως μετά την είσοδο, στον οποίο θα πρέπει να προβλέπεται πληροφόρηση σε συμβατική και προσβάσιμη μορφή (γραφή Braille, ανάγλυφη σήμανση, ανάγλυφοι χάρτες, πικτογράμματα κλπ.) σχετικά

- ο με το κτίριο: αριθμός ορόφων, θέση στην οποία βρίσκεται ο επισκέπτης του κτιρίου, θέση στοιχείων κατακόρυφης επικοινωνίας (ανελκυστήρες, ράμπες, κλιμακοστάσια), θέση εξόδων κινδύνου κλπ. και
- ο τις υπηρεσίες μέσα σε αυτό: όροφο, αριθμό γραφείου κλπ.

καθώς και συστήματα καθοδήγησης (π.χ. οδηγός τυφλών, καθοδηγητική σήμανση σε συμβατική και προσβάσιμη μορφή) από την είσοδο προς τα σημεία επικοινωνίας μεταξύ των ορόφων ( ανελκυστήρες, ράμπες, μηχανισμοί κλπ.) ή προσωπικό κατάλληλα εκπαιδευμένο για προσωπική υποστήριξη των ατόμων που την χρειάζονται.

- Εσωτερική διακίνηση

Για να διασφαλίζεται η διακίνηση και των ατόμων με αναπηρία στο εσωτερικό των κτιρίων (οριζόντια και κατακόρυφα) είναι απαραίτητη η πρόβλεψη:

- ο ραμπών για την κάλυψη μικρών ή μεγάλων υψομετρικών διαφορών, σχεδιασμένων με κατάλληλη κλίση και διαστάσεις και ενδιάμεσα πλατύσκαλα για ελιγμούς των αμαξιδίων και δυνατότητα ανάπαυσης κατά την άνοδο. Επισημαίνεται ότι οι ράμπες είναι το πιο αξιόπιστο μέσο διακίνησης: προϋποθέτουν την ελάχιστη καταβολή προσπάθειας από το άτομο που τις χρησιμοποιεί, προσφέρουν αδιάλειπτη λειτουργία σε έκτακτες περιπτώσεις (πυρκαγιά, διακοπή ρεύματος κλπ.), επιτρέπουν ταυτόχρονη χρήση από περισσότερα άτομα σε αμαξίδιο και άτομα με δυνατότητα βάδισης.
- ο ανελκυστήρων κατάλληλων διαστάσεων θύρας και θαλάμου για την εξυπηρέτηση ατόμων σε αμαξίδιο, με «κουμπιά» σε χαμηλό ύψος με ενδείξεις σε γραφή Braille, με ηχητική και οπτική αναγγελία των ορόφων, σύμφωνων με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια των χρηστών τους και τη δυνατότητα χρήσης τους σε περιπτώσεις εκτάκτου διαφυγής.
- ο ανυψωτικών μηχανισμών (αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης ή κλίμακας) σύμφωνων με τις προδιαγραφές ασφαλείας, σε περιπτώσεις μικρών υψομετρικών διαφορών ή υφιστάμενων κτιρίων και εφόσον είναι αδύνατη η κατασκευή ανελκυστήρα. Η ευρεία χρήση παρόμοιων μηχανισμών πρέπει να αποφεύγεται λόγω της μικρής ταχύτητας που αναπτύσσουν για λόγους ασφαλείας και κατά συνέπεια του χρόνου διακίνησης που απαιτείται, αλλά και της περιορισμένης δυνατότητας ταυτόχρονης μεταφοράς περισσότερων ατόμων σε αμαξίδιο. Επισημαίνεται δε το πρόβλημα της κατάληψης τμήματος του οφέλιμου πλάτους ενός κλιμακοστασίου σε περιπτώσεις αναβατορίων κλίμακας, το οποίο σε κλιμακοστάσια μικρού πλάτους μπορεί να αποβεί μοιραίο ιδίως σε περιπτώσεις εκτάκτου διαφυγής.
- ο διαδρόμων καταλλήλου πλάτους για τη διακίνηση ατόμων σε αμαξίδιο και την πραγματοποίηση ελιγμών. Σημαντικότερος παράγων η διαφύλαξη των διαδρόμων ελεύθερων από κάθε εμπόδιο, που θα λειτουργήσει σαν παγίδα για άτομα με προβλήματα όρασης ή κίνησης και ηλικιωμένους. Τυχόντα στοιχεία κοινής χρήσεως ( πυροσβεστήρες, ψύκτες ύδατος κλπ.) πρέπει να τοποθετούνται εκτός του οφέλιμου πλάτους (σε εσοχές κλπ.) και να λαμβάνεται μέριμνα αφενός να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα σε

αμαξίδιο, αφετέρου να είναι ανιχνεύσιμα από τα άτομα με προβλήματα όρασης.

- θυρών καταλλήλου πλάτους για τη διακίνηση ατόμων σε αμαξίδιο.
- Εξυπηρετήσεις- εξοπλισμός  
Εκτός από την ανεμπόδιστη και αυτόνομη διακίνηση όλων των πολιτών οριζόντια και κατακόρυφα μέσα στο κτίριο, απαραίτητη είναι και η διασφάλιση εξυπηρετήσεων του ιδίου επιπέδου ποιότητας και από τα ίδια σημεία για όλους τους χρήστες του κτιρίου (επισκέπτες, εργαζόμενους, κλπ.) χωρίς διακρίσεις. Έτσι απαραίτητη είναι η πρόβλεψη:
  - προσβάσιμων χώρων υγιεινής σε κάθε όροφο, ανά φύλο ή κοινής χρήσης για άνδρες/γυναίκες. Οι χώροι αυτοί πρέπει να καθαρίζονται συνεχώς και να μην αποδίδονται σε άλλη χρήση όπως συνήθως γίνεται (π.χ. σε χρήση αποθήκευσης ειδών καθαρισμού κλπ.). Σε περιπτώσεις υφιστάμενων κτιρίων μια εύκολη λύση για τη δημιουργία προσβάσιμων χώρων υγιεινής προσφέρει η συνένωση δύο συμβατικών χώρων υγιεινής σε ένα ενιαίο χώρο, ο οποίος με τις κατάλληλες παρεμβάσεις μπορεί να εξυπηρετήσει άτομα με αναπηρία και να χρησιμεύσει και σαν «οικογενειακού τύπου» χώρος υγιεινής (π.χ. φροντίδα βρεφών, συνοδεία παιδιού από γονέα του άλλου φύλου κλπ.).
  - κυλικείων, ταμείων, πάγκων συναλλαγής και πληροφοριών κατάλληλα σχεδιασμένων ώστε να είναι δυνατή η αυτόνομη εξυπηρέτηση και ατόμων με αναπηρία ή ατόμων μικρού ύψους.
  - θέσεων προσβάσιμων σε άτομα σε αμαξίδιο σε αίθουσες εκδηλώσεων/συνεδρίων, θεάτρων/ κινηματογράφων, αθλητικών εγκαταστάσεων και γενικότερα σε χώρους με παρατεταγμένα καθίσματα κοινού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να είναι ενταγμένες στις θέσεις για τους αντίστοιχους θεατές χωρίς αναπηρία με την ίδια ιδιότητα (π.χ. θέσεις επισήμων με ή χωρίς αναπηρία στο ίδιο σημείο κλπ.) και όχι μεμονωμένες σε ειδικά σημεία αποκλειστικής χρήσης από όλα τα άτομα με αναπηρία ανεξαρτήτως ιδιότητας, να έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις, να πληρούν τους κανόνες ασφαλείας, να συνοδεύονται από θέση συνοδού, να συμπληρώνονται από διαδρόμους πρόσβασης και αποχώρησης κατάλληλου πλάτους ώστε να διασφαλίζεται η διακίνηση αμαξιδίου χωρίς να ενοχλούνται οι λοιποί θεατές σε αμαξίδιο ή σε συμβατική θέση, να είναι σε τέτοια σημεία ώστε να διασφαλίζεται η εύκολη διαφυγή των ατόμων με αναπηρία.
  - σήμανσης απλοποιημένης και εύληπτης και από άτομα με προβλήματα αντίληψης με χρήση κυρίως σχημάτων και εικονιδίων αντί γραμμάτων. Ταυτόχρονα επιβάλλεται η πρόβλεψη σήμανσης ηχητικής και οπτικής, κατάλληλης για την πληροφόρηση ατόμων με προβλήματα όρασης και ακοής.
  - μετάφρασης στη νοηματική, σε όλες τις δημόσιες εκδηλώσεις ή ανάλογα με τη φύση της συναλλαγής, καθώς και συστημάτων ενίσχυσης ήχου.
  - χρωματικών αντιθέσεων μεταξύ των διαφόρων στοιχείων για τη διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα όρασης αλλά και αντίληψης.
  - κατάλληλου φωτισμού για τη διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα όρασης και των ηλικιωμένων.
  - σωστού εξαερισμού για την αποφυγή αναπνευστικών και αλλεργικών προβλημάτων. Τακτική συντήρηση των συστημάτων κλιματισμού και εξαερισμού επιβάλλεται.

- υλικών επιστρώσεων και επενδύσεων αντιολισθηρών, που δεν προκαλούν αντανακλάσεις και σύγχυση (π.χ. μεγάλες ανοξείδωτες επιφάνειες, καθρέπτες ή υαλοστάσια κλπ.), που δεν υποθάλπτουν κίνδυνο για άτομα με προβλήματα όρασης, αντίληψης ή αλλεργίας (π.χ. καθρέπτες, εύθραυστα υλικά, χρώματα, βερνίκια κλπ.), κατάλληλης υφής για να λειτουργήσουν σαν υλικά καθοδήγησης ή ειδοποίησης ατόμων με προβλήματα όρασης, χωρίς όμως να προκαλούν κραδασμούς ή δυσκολία σε άτομα με προβλήματα βάρδισης ή σε αμαξίδιο.
  - επιλογής επίπλων και γενικότερα εξοπλισμού σχεδιασμένου για χρήση από όλους χωρίς αποκλεισμούς (π.χ. τραπέζια χωρίς χιαστί συνδέσμους για να είναι δυνατή η προσέγγιση αμαξιδίων, μηχανισμούς ανοίγματος θυρών που δεν απαιτούν μεγάλη δύναμη χειρισμού κλπ.) χωρίς αιχμηρές ακμές και προεξοχές που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμούς σε άτομα με αστάθεια, μικρά παιδιά, ηλικιωμένους κλπ..
  - διάταξης του εξοπλισμού με τρόπο ώστε αφενός να εξασφαλίζεται η δυνατότητα χρήσης του από άτομα σε αμαξίδιο ή μικρού ύψους και η εξασφάλιση χώρου στάσης ή ελιγμών των αμαξιδίων και αφετέρου να είναι εύκολα ανιχνεύσιμος από άτομα με προβλήματα όρασης. Οι επιφάνειες των τοίχων των διαδρόμων πρέπει να παραμένουν ελεύθερες ώστε με ασφάλεια να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν οδηγοί από τυφλά άτομα.
- Ασφάλεια - διαφυγή ατόμων με αναπηρία σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης.  
Αυτή η διάσταση, παρά την κρισιμότητά της, συνήθως αγνοείται. Η δυσκολία διακίνησης ή αντίληψης ατόμων με αναπηρία ή ακόμη και με αναπνευστικά και αλλεργικά προβλήματα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη κατά το λειτουργικό σχεδιασμό των κτιρίων. Πολιτικές και τρόποι αφενός έγκαιρης και κατάλληλης ειδοποίησης των ατόμων αυτών και αφετέρου διαφυγής τους από το κτίριο ή προφύλαξής τους σε χώρους προστατευμένους μέχρι την παρέμβαση διασωστικών ομάδων, πρέπει απαραίτητα να έχουν προβλεφθεί σε όλα τα κτίρια δημόσιας χρήσης.

## 6.2. Κοινόχρηστοι χώροι

Στην ενότητα αυτή θα θεωρήσουμε ότι περιλαμβάνονται όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι μιας πόλης που περιβάλλουν τα κτίρια (πλατείες, πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου κλπ.). Δεδομένου ότι αυτοί οι χώροι αποτελούν τον συνδετικό ιστό των κτιρίων και χρησιμοποιούνται επίσης από το σύνολο των πολιτών, θα πρέπει να είναι εξίσου προσβάσιμοι για να διασφαλίζεται η δυνατότητα διακίνησης όλων των πολιτών με ή χωρίς αναπηρία μεταξύ αυτών.

Τα κρισιμότερα σημεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την διασφάλιση της προσβασιμότητας των χώρων αυτών είναι:

- Σκάφες (πεζοδρόμια, νησίδες)  
Με τον όρο αυτών εννοούνται τα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) που συνδέουν την επιφάνεια του πεζοδρομίου, της νησίδας ή της πλατείας με το οδόστρωμα. Απαραίτητη προϋπόθεση να μην δημιουργούν καμμία υψομετρική διαφορά (σκαλοπάτι) στο σημείο απόληξής τους στο οδόστρωμα δεδομένου ότι και η μικρότερη υψομετρική διαφορά δημιουργεί προβλήματα στα αμαξίδια.  
Σε περιπτώσεις πεζοδρομίων μεγάλους πλάτους κατασκευάζονται κάθετα στην κίνηση, σε περιπτώσεις όμως μικρού πλάτους κατασκευάζονται ράμπες κατά μήκος

του πεζοδρομίου με καταβιβασμό στο επίπεδο του οδοστρώματος της γωνίας αυτού. Σε περιπτώσεις νησίδων μεγάλου πλάτους κατασκευάζονται κανονικά στις δύο πλευρές προς την διάβαση ακριβώς απέναντι από τις σκάφες του απέναντι πεζοδρομίου. Σε περιπτώσεις νησίδων μικρού πλάτους αντί σκαφών διακόπτεται η νησίδα σε όλο το πλάτος της ακριβώς απέναντι από τις σκάφες του απέναντι πεζοδρομίου.

Είναι πολύ σημαντικό οι σκάφες στις διαβάσεις να βρίσκονται ακριβώς απέναντι η μία από την άλλη, η δε κατασκευή τους να συνοδεύεται από εξοπλισμό («φανάρια») με ηχητική σήμανση για τη διευκόλυνση ατόμων με προβλήματα όρασης.

- Οδηγοί τυφλών

Κατασκευάζονται για την καθοδήγηση ατόμων με προβλήματα όρασης από πλάκες συγκεκριμένης ειδικής υφής και σε έντονη χρωματική αντίθεση με τις υπόλοιπες. Ειδικά πλακίδια συγκεκριμένης υφής και χρώματος χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον κίνδυνο και πρέπει να χρησιμοποιούνται πάντα στην απόληξη σκάφης προς το οδόστρωμα, στην αρχή και το πέρας ράμπας ή κλίμακας και για την επισήμανση εμποδίων. Τα σημεία κλειδιά στην κατασκευή του οδηγού τυφλών είναι:

- Η αυστηρή τυποποίηση της υφής των πλακών. Τα άτομα με προβλήματα όρασης εκπαιδεύονται στη χρήση των οδηγών και θα πρέπει τα «μηνύματα» που παίρνουν από αυτούς να είναι σαφή και να μην δημιουργούν σύγχυση και ανασφάλεια.
- Η διατήρηση του οδηγού τυφλών ελεύθερου εμποδίων σε όλο το μήκος του. Πρέπει να γίνει απόλυτα κατανοητό ότι από τη στιγμή που εφαρμόζονται παρόμοια μέτρα, τα άτομα με προβλήματα όρασης βασίζονται σε αυτά με αποτέλεσμα την εξασθένηση των αντανάκλαστικών τους. Οποιοδήποτε εμπόδιο λοιπόν πάνω στον οδηγό θα γίνει πολύ αργά αντιληπτό, με κίνδυνο τραυματισμού του ατόμου που χρησιμοποιεί τον οδηγό.
- Η αποφυγή περιττών διαδρομών και διακλαδώσεων του οδηγού, για την αποφυγή αποπροσανατολισμού και σύγχυσης του ατόμου που τον χρησιμοποιεί.

- Αστικός εξοπλισμός

Με αυτό τον όρο εννοούνται όλες οι κατασκευές κοινής χρήσης που τοποθετούνται σε πεζοδρόμια, πλατείες και γενικά κοινόχρηστους χώρους της πόλης (περίπτερα, παγκάκια, κάδοι και καλάθια απορριμμάτων, «φανάρια» τροχαίας, ιστοί πινακίδων, στέγαστρα στάσεων κλπ.).

Πρέπει να τοποθετούνται απαραίτητα εκτός ζώνης όδευσης των πεζών, εκτός οδηγού τυφλών και να προβάλλονται πάντα στο έδαφος ώστε να είναι αναγνωρίσιμα από άτομα με προβλήματα όρασης.

Σημαντικό στοιχείο είναι η σαφής τυποποιημένη μορφή και χρωματισμός αυτών, ώστε να αποφεύγονται συγχύσεις (π.χ. μεταξύ γραμματοκιβωτίου και καλαθιού απορριμμάτων) σε άτομα με προβλήματα όρασης, αντίληψης, ηλικιωμένους κλπ. και εν γένει ο σχεδιασμός τους με βάση τις αρχές του Σχεδιασμού για όλους (universal design) ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα χρήσης τους από το μεγαλύτερο φάσμα πολιτών.

Οι απαραίτητες πινακίδες σήμανσης θα πρέπει να συγκεντρώνονται κατά το δυνατόν σε ένα σημείο ώστε να είναι δυνατή η απελευθέρωση του ωφέλιμου χώρου των πεζοδρομίων, πεζοδρόμων και πλατειών για την ασφαλή και ανεμπόδιστη κίνηση των ατόμων που το χρησιμοποιούν (άτομα σε αμαξίδιο, άτομα με προβλήματα

αντίληψης, άτομα με προβλήματα όρασης, ηλικιωμένοι, γονείς με παιδικά καρότσια, άτομα με βαλίτσες ή άλλα δέματα κλπ.).

### 6.3. Κατοικία

Τα κτίρια κατοικίας, λόγω της ιδιωτικής χρήσης τους, συνήθως δεν συμπεριλαμβάνονται στους σχεδιασμούς για την προσβασιμότητα. Η αντίληψη αυτή όμως έχει πλέον αποδειχθεί λάθος.

Ακόμη και αν κανένα από τα μέλη της οικογένειας τη συγκεκριμένη στιγμή της αγοράς της κατοικίας δεν είναι άτομο με αναπηρία, είναι αδύνατο να θεωρηθεί με βεβαιότητα ότι κανένα δεν θα αποκτήσει ποτέ στην διάρκεια της ζωής του κάποια προσωρινή ή μόνιμη αναπηρία, λόγω π.χ. ενός τροχαίου ή εργατικού ατυχήματος ή δεν θα γνωρίσει κάποιο άτομο με αναπηρία, το οποίο θα θελήσει να τον επισκεφθεί. Και εν πάση περιπτώσει είναι απολύτως βέβαιο ότι ο οποιοσδήποτε θα υποστεί τη φυσιολογική φθορά της ηλικίας, άρα κάποια στιγμή θα έχει προβλήματα κίνησης, όρασης, ακοής ακόμη και αντίληψης.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο συνολικός αριθμός ατόμων με αναπηρία και ηλικιωμένων ατόμων ανέρχεται σε 24% του συνολικού ευρωπαϊκού πληθυσμού με προοπτική μέσα σε 25 χρόνια το ποσοστό αυτό να ανέλθει σε 30%<sup>22</sup> ενώ, 40.000 άτομα στην Ευρώπη χάνουν τη ζωή τους κάθε χρόνο σε τροχαία δυστυχήματα και περίπου 8πλάσιος αριθμός αποκτά κάθε χρόνο, από την ίδια αιτία, κάποια μόνιμη αναπηρία.

Με δεδομένο το ύψος της επένδυσης για την αγορά κατοικίας, οι απαιτήσεις των επενδυτών για εξασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής «βιωσιμότητας» της κατοικίας είναι πολύ υψηλές. Χωρίς να αναφερθεί κανείς στην μεγαλύτερη άνεση και την καλύτερη ποιότητα στην καθημερινή ζωή που προσφέρει μια κατοικία χωρίς σκάλες, με ανελκυστήρες, με πιο άνετους διαδρόμους, με άνετες πόρτες, άνετα μπάνια και κουζίνες ακόμη και –πολύ απλά– στις περιπτώσεις μετακομίσεων ή εβδομαδιαίας τροφοδοσίας της οικογένειας!

Παράλληλα, η βελτίωση της προσβασιμότητας των κοινόχρηστων υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών που αυξάνει τις δυνατότητες συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία στην εκπαίδευση και την εργασία, τα οδηγεί στην πλήρη αυτονομία, με αποτέλεσμα την αναζήτηση ανεξάρτητης στέγης που θα ικανοποιεί τις ανάγκες τους και την ανάπτυξη κοινωνικών επαφών στα πλαίσια της συμβατικής δομής της κοινωνίας.

Έτσι πλέον αναδεικνύεται η ανάγκη να υπεισέλθουν στο σχεδιασμό των κατοικιών δύο νέες παράμετροι:

- η **επισκεψιμότητα** (μπορεί ο οποιοσδήποτε να επισκεφθεί οποιονδήποτε) και
- η **προσαρμοστικότητα** (μπορεί μια κατοικία να εξυπηρετήσει οποιονδήποτε σε οποιαδήποτε στιγμή της ζωής του με το ελάχιστο δυνατό κόστος προσαρμογής),

με στόχο μια κατοικία εξίσου «φιλική» και ασφαλή για τα μικρά παιδιά, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με αναπηρία και τους ενήλικες. Μια κατοικία βιώσιμη σε βάθος χρόνου, για όλη τη διάρκεια της ζωής των κατοίκων της βασισμένη στις αρχές του «Σχεδιασμού για όλους».

Μια κατοικία επισκέψιμη/προσαρμόσιμη δεν είναι μια κατοικία προσβάσιμη γεμάτη με ειδικούς εξοπλισμούς. Είναι απλά μια κατοικία που διασφαλίζει:

- τη δυνατότητα εισόδου σε αυτή χωρίς σκαλοπάτια, από πόρτα πλάτους κατάλληλου για αμαξίδιο.

<sup>22</sup> Accessible Access to Urban Areas – European Disability Forum – June 2000

- τη δυνατότητα άνετης κατακόρυφης κίνησης με πρόβλεψη ανελκυστήρα, κατάλληλου να εξυπηρετήσει και αμαξίδιο.
- την δυνατότητα επίσκεψης όλων των χώρων με διαδρόμους και πόρτες που επιτρέπουν την διακίνηση αμαξιδίου.
- ένα μπάνιο επισκέψιμο, με πόρτα πλάτους κατάλληλου για αμαξίδιο.

#### 6.4. Μεταφορές

Για να λειτουργήσει ένα προσβάσιμο δίκτυο και τα άτομα με αναπηρία να αποκτήσουν πρόσβαση στην εκπαίδευση, εργασία, αναψυχή, υγεία κλπ., απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διασφάλιση **μεταφορών προσβάσιμων και οικονομικά προσιτών στα άτομα με αναπηρία.**

Οι προσβάσιμες μεταφορές πρέπει να περιλαμβάνουν ένα συνδυασμό:

- συμβατικών λύσεων, κατάλληλα όμως σχεδιασμένων -με βάση τις αρχές του «Σχεδιασμού για όλους»- ώστε να εξυπηρετούνται και άτομα με αναπηρία (συμβατικά αλλά προσβάσιμα δίκτυα αστικών και υπεραστικών μεταφορών) και
- εξειδικευμένων λύσεων, που απευθύνονται κυρίως στα άτομα με βαρύτερες αναπηρίες (εξυπηρέτηση πόρτα-πόρτα, εξυπηρέτηση με τηλεφωνική κράτηση κλπ.).

Η δημιουργία αξιόπιστων προσβάσιμων μεταφορικών δικτύων ωθεί τα άτομα με αναπηρία να προτιμήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, συνεισφέροντας αφενός στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και την μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της ηχορύπανσης και αφετέρου στην απεξάρτηση των ατόμων με αναπηρία από συνοδούς, στην τόνωση της αυτοπεποίθησής τους και στην διευκόλυνση της ενσωμάτωσής τους στην κοινότητα.

Θα υπάρχει βέβαια πάντοτε ένα ποσοστό ατόμων με αναπηρία που θα χρησιμοποιεί ΙΧ για τις μετακινήσεις του λόγω των ειδικών αναγκών του, όπως θα υπάρχει πάντοτε και ένα άλλο ποσοστό ατόμων με αναπηρία που δεν θα διαθέτει ΙΧ λόγω της οικονομικής κατάστασής του και θα εξαρτάται απόλυτα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

**«Το ΙΧ παραμένει ένα συμπλήρωμα, αλλά όχι υποκατάστατο της προσβάσιμης δημόσιας συγκοινωνίας για τα άτομα με αναπηρία, όπως ακριβώς και για τους πολίτες χωρίς αναπηρία. Αλλά μη κάνοντας την δημόσια συγκοινωνία προσβάσιμη, σε όλες της φάσεις της διαδρομής, τα άτομα με αναπηρία στερούνται το δικαίωμα της επιλογής»<sup>23</sup>.**

Προσβάσιμες μεταφορές δεν σημαίνει, όμως, μόνο προσβάσιμα λεωφορεία, τραίνα, τραμ, πλοία, αεροπλάνα, ταξί. Για να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στον τομέα αυτό απαιτείται να διασφαλιστεί η πρόσβαση σε όλο το φάσμα των υποδομών και εγκαταστάσεων που σχετίζονται με τις μεταφορές. Από τα εκδοτήρια εισητιρίων, τις στάσεις και τους σταθμούς, τα λιμάνια και αεροδρόμια, τους χώρους στάσης και στάθμευσης μικρής και μεγάλης διάρκειας, μέχρι τα ίδια τα μέσα μεταφοράς. **Η έλλειψη προσβασιμότητας σε ένα κρίκο αρκεί για να απαξιώσει το δίκτυο.**

Σημεία κλειδιά:

- **η συστηματική και συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού**, που εργάζεται στον τομέα των μεταφορών (οδηγών, συνοδών, υπαλλήλων εκδοτηρίων, πληροφοριών και γενικά συναλλαγής, φυλάκων, προσωπικού εξυπηρέτησης, πληρωμάτων κλπ.), ώστε αφενός να αντιληφθεί την κρισιμότητα του ρόλου του για την άρση του αποκλεισμού των ατόμων με αναπηρία και αφετέρου να αποκτήσει τις απαιτούμενες δεξιότητες

<sup>23</sup> Accessible access to Urban Areas – European Disability Forum- June 2000

και τεχνικές για να μπορεί να επικοινωνήσει και να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά και με ασφάλεια τα άτομα με αναπηρία.

- **η ασφάλεια των μέσων μεταφοράς και των ειδικών εξοπλισμών** (ραμπών/μηχανισμών απο/επιβίβασης, ζωνών και μηχανισμών ασφάλισης, διασκευών κλπ.).
- **η αξιοπιστία των προσφερόμενων εξυπηρετήσεων για τα άτομα με αναπηρία.** Πρέπει να γίνει αντιληπτό από όλους ότι αν, για ένα πολίτη χωρίς αναπηρία, η έστω και προσωρινή κακή λειτουργία ενός μεταφορικού μέσου είναι ενοχλητική, ένα πολίτη με αναπηρία μπορεί να τον αποκλείσει σε κάποιο σημείο της διαδρομής του.
- **το εύρος του προσβάσιμου δικτύου μεταφορών.** Περιορισμένο εύρος αναγκάζει το άτομο με αναπηρία να χρησιμοποιεί ΙΧ ή να αποκλείει προορισμούς αν δεν μπορεί να φθάσει σε αυτούς με ΙΧ (νησιά, πόλεις σε μεγαλύτερες αποστάσεις κλπ.), δεδομένου ότι δεν μπορεί να μετακινηθεί προς όλες τις κατευθύνσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Εδώ φαίνεται η κρισιμότητα ύπαρξης προσβάσιμων ταξί, τα οποία μπορούν να καλύψουν τα όποια κενά των αστικών και υπεραστικών ακόμη μεταφορικών δικτύων αλλά και των προσβάσιμων θαλάσσιων μεταφορών ιδιαίτερα από/προς περιοχές που συνδέονται με την ηπειρωτική χώρα μόνο με πλοία.
- **η πρόβλεψη ηχητικής και οπτικής σήμανσης** για την εξυπηρέτηση ατόμων με προβλήματα όρασης και ακοής αλλά και πινακίδων απλών και εύληπτων για την εξυπηρέτηση ατόμων με προβλήματα αντίληψης και επικοινωνίας
- **η ενημέρωση του κοινού με αναπηρία για τις διατιθέμενες εξυπηρετήσεις** με όλα τα συμβατικά αλλά και προσβάσιμα μέσα.

#### 6.5. Σήμανση- επικοινωνία

Σημαντικό ρόλο σε ένα προσβάσιμο δίκτυο κατέχει η σήμανση, με στόχο την ενημέρωση και επικοινωνία των χρηστών του.

Ήδη στον «Κανόνα 5: Προσβασιμότητα» των Πρότυπων Κανόνων του ΟΗΕ αναφέρεται:

«... Για τα άτομα με κάθε είδους αναπηρία, τα Κράτη πρέπει (α) να εισάγουν προγράμματα δράσης για την προσβασιμότητα του περιβάλλοντος και (β) να λάβουν μέτρα για την προώθηση της πρόσβασης στην πληροφόρηση και επικοινωνία».

Με δεδομένη την ποικιλία των αναπηριών και τις διαφορετικές ανάγκες που διαμορφώνονται, **η σήμανση και η επικοινωνία για να είναι προσβάσιμες θα πρέπει να επεκτείνονται και σε μορφές πέραν των συμβατικών.**

Έτσι για τα άτομα με προβλήματα όρασης (μερικώς βλέποντα άτομα, άτομα με ολική απώλεια όρασης) επιβάλλεται:

- η χρήση μεγάλων χαρακτήρων και έντονων χρωματικών αντιθέσεων
- η χρήση της γραφής Braille
- η χρήση ανάγλυφων χαρτών - μακετών
- η χρήση ανάγλυφης σήμανσης, στο δάπεδο για καθοδήγηση ή επισήμανση κινδύνων ή μέσω επίτοιχων πινακίδων
- η χρήση ηχητικής σήμανσης ( ηχητική αναγγελία, κασέτες ήχου κλπ.)
- η χρήση προσβάσιμων ιστοσελίδων και προσβάσιμων θυρίδων αυτόματης συναλλαγής (ATM).

Συχνά άτομα με προβλήματα όρασης διευκολύνονται στον προσανατολισμό τους αν στον χώρο μέσα υπάρχουν στοιχεία που παράγουν χαρακτηριστικούς ήχους .

Για τα άτομα με προβλήματα ακοής επιβάλλεται:

- η χρήση οπτικής σήμανσης
- η πρόβλεψη υπότιτλων
- η πρόβλεψη κειμενοτηλεφώνων
- η πρόβλεψη μετάφρασης στη νοηματική
- η πρόβλεψη συστημάτων ενίσχυσης ήχου
- η πρόβλεψη συστημάτων/συσκευών με δόνηση όπου απαιτείται ειδοποίηση (π.χ. υπηρεσίες αφύπνισης ξενοδοχείων, πλοίων/τραίνων κλπ.).

Για τα άτομα με προβλήματα αντίληψης επιβάλλεται σήμανση απλή και εύληπτη, με απλές εικόνες και σχήματα αντί για γράμματα και κείμενα και απλοποιημένα σχεδιαγράμματα.

#### 6.6. Υπηρεσίες - αγαθά

Όλες οι υπηρεσίες και τα αγαθά πρέπει να είναι προσβάσιμα στα άτομα με αναπηρία όπως και σε κάθε άλλο πολίτη και να σχεδιάζονται με βάση τις αρχές του Σχεδιασμού για όλους.

**Καμμία επιχείρηση δεν πρέπει να έχει το δικαίωμα**

- **να αρνηθεί -με οποιαδήποτε δικαιολογία- σε άτομα με αναπηρία την παροχή των υπηρεσιών που προσφέρει ή**
- **να παρέχει στα άτομα αυτά υπηρεσία κατώτερης ποιότητας ή με διαφορετικούς όρους.**

Για το λόγο αυτό οι επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες/αγαθά θα πρέπει:

- να αλλάξουν εκείνες τις πολιτικές, πρακτικές ή διαδικασίες τους που κάνουν αδύνατη ή εξαιρετικά δύσκολη τη χρήση των υπηρεσιών / αγαθών από τα άτομα με αναπηρία, π.χ. μια επιχείρηση που απαγορεύει την είσοδο ζώων στους χώρους της θα πρέπει να επιτρέψει την είσοδο σκύλων-οδηγών.
- να παρέχουν εναλλακτικές μεθόδους παροχής των υπηρεσιών στα άτομα με αναπηρία όταν φυσικά εμπόδια καθιστούν αδύνατη την πρόσβασή τους σε αυτές και είναι αδύνατη η άρση των εμποδίων, π.χ. παροχή δυνατότητας ηλεκτρονικής συναλλαγής με τράπεζες ή καταστήματα, δημιουργία σημείων παροχής υπηρεσιών τύπου «one stop-shop» κλπ.
- να παρέχουν οποιαδήποτε επιπλέον βοηθήματα ή υπηρεσίες που θα μπορούσαν να διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στις υπηρεσίες που παρέχουν, π.χ. πρόβλεψη καταλόγου με μεγάλους χαρακτήρες ή ακόμη και σε κασέτα σε εστιατόρια-καφετέριες, σχεδιασμό ετικετών προϊόντων που να μπορούν να αναγνωστούν από ηλικιωμένους και άτομα με προβλήματα όρασης, διάθεση ηλεκτρικού αμαξιδίου στους πελάτες με κινητικά προβλήματα για την κυκλοφορία μέσα σε μεγάλα πολυκαταστήματα, πρόβλεψη συστημάτων ενίσχυσης ήχου σε κινηματογράφους και θέατρα, δημιουργία συσκευών με εύκολο χειρισμό κλπ..
- να εκπαιδεύουν κατάλληλα το προσωπικό τους για να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει άτομα με αναπηρία.

Είναι βέβαιο ότι μέτρα στην κατεύθυνση αυτή, διασφαλίζουν στις επιχειρήσεις πρόσβαση σε μια μεγάλη μερίδα πελατών, που περιλαμβάνει όχι μόνο τα άτομα με αναπηρία και τους ηλικιωμένους αλλά και τις οικογένειές τους και τους φίλους τους δίνοντας ένα προβάδισμα στις επιχειρήσεις αυτές στις σημερινές ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες ανταγωνισμού.



Κατάλληλες νομοθετικές ρυθμίσεις θα πρέπει να θεσπιστούν με στόχο την εξασφάλιση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στις υπηρεσίες και αγαθά. Επισημαίνεται ότι κάτι τέτοιο είναι ιδιαίτερα εύκολο σε περιπτώσεις που απαιτείται αδειοδότηση των επιχειρήσεων για την παροχή υπηρεσιών, αλλά και στις περιπτώσεις προμηθειών υπηρεσιών και αγαθών του δημοσίου. Στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να γίνεται σαφής μεία μεταξύ των κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται για αδειοδότηση οποιασδήποτε επιχείρησης, καθώς και στις διακηρύξεις των προμηθειών υπηρεσιών και αγαθών για την υποχρέωση των επιχειρηματιών και προμηθευτών να τηρήσουν την ισχύουσα νομοθεσία για την προσβασιμότητα των υποδομών τους και να διασφαλίσουν την προσβασιμότητα των υπηρεσιών και αγαθών που προσφέρουν σε άτομα με αναπηρία.

## **7. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ**

Η αποκατάσταση της προσβασιμότητας των υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών είναι μια υπόθεση σύνθετη, υλοποιήσιμη σε βάθος χρόνου, που απαιτεί συνέργια πολλών Φορέων, συνέχεια και συνέπεια, συντονισμό και αυστηρή μεθόδευση, διασφάλιση πόρων με τη βεβαιότητα ότι οι επενδύσεις στοχεύουν τελικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του συνόλου και τη δόμηση μιας βιώσιμης κοινωνίας σε βάθος χρόνου.

Λόγω ακριβώς του σύνθετου χαρακτήρα των δράσεων **απαιτείται η σύνταξη ενός Εθνικού Σχεδίου Δράσεων για την Προσβασιμότητα**, το οποίο θα πρέπει να στοχεύει:

- στην διάχυση των αρχών του Σχεδιασμού για όλους, οριζόντια και κάθετα σε όλους τους τομείς και όλα τα επίπεδα,
- στη σύσταση επιτελικών δομών που θα κατευθύνουν, ελέγχουν και πιστοποιούν την σωστή εφαρμογή των μέτρων για την προσβασιμότητα,
- στη δημιουργία ενός ρεαλιστικού δυναμικού νομοθετικού πλαισίου,
- στην αξιοποίηση των χρηματοδοτήσεων από τα διαρθρωτικά ταμεία, με ένταξη του κριτηρίου της προσβασιμότητας σαν κριτήριο επιλεξιμότητας σε όλα τα τομεακά και περιφερειακά προγράμματα,
- στην αξιοποίηση της συσσωρευμένης εμπειρίας του αναπηρικού κινήματος και των εμπειρογνομώνων.

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι στην Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομώνων που συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή «2010: Μια Ευρώπη προσβάσιμη για όλους» - Οκτώβριος 2003 αναφέρεται:

«..Η προσβασιμότητα αποτελεί ως εκ τούτου αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής που εγκαινιάστηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας τον Μάρτιο του 2000, στόχος της οποίας είναι η ενθάρρυνση της ανάπτυξης, η απασχόληση και η κοινωνική συνοχή. Λόγω του ότι η προσβασιμότητα είναι όφελος για όλους, ενισχύει την ένταξη και προάγει την ενεργό συμμετοχή των μειονεκτούντων ατόμων στην οικονομική και κοινωνική ζωή.

**Αυτή η στρατηγική έχει προθεσμία: το 2010. Αυτός είναι ο λόγος που η «ατζέντα προσβασιμότητας», η οποία παρουσιάζεται στην παρούσα έκθεση, πρέπει να υλοποιηθεί εντός της συγκεκριμένης προθεσμίας. Μέχρι τότε, όλες οι νέες κατασκευές, η γεινίαση τους (πεζοδρόμια, στάσεις λεωφορείου, κλπ.) και το περιβάλλον τους (σηματοδότηση, ηλεκτρονικές συσκευές, κ.α.), πρέπει να είναι προσβάσιμες σε όλους...»**

Θέματα ιδιαίτερης κρισιμότητας, που θεωρείται ότι πρέπει οπωσδήποτε να ενταχθούν σε ένα Εθνικό Σχέδιο Δράσεων για την Προσβασιμότητα, αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω:

## 7.1. Νομοθετικό πλαίσιο

### 7.1.1 Επισκόπηση ισχύουσας νομοθεσίας

Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω τα κυριότερα σημεία της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας που σχετίζονται με την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία.

#### Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Η χώρα μας διαθέτει νομοθετικό πλαίσιο για την υποστήριξη της εφαρμογής της προσβασιμότητας στις κτιριακές υποδομές (Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός, Κτιριοδομικός Κανονισμός, Ν.2831/2000, Υπ. Αποφάσεις ΠΕΧΩΔΕ 52487 και 52488/2002, Οδηγίες σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΧΩΔΕ), με το οποίο επιβάλλεται η εξασφάλιση της οριζόντιας και κατακόρυφης προσπέλασης από άτομα με αναπηρίες σε όλα τα νέα κτίρια, στους χώρους των οποίων στεγάζονται:

- υπηρεσίες του Δημοσίου,
- νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου,
- νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα,
- κοινωφελείς οργανισμοί,
- οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας

ή έχουν χρήσεις

- συνάθροισης κοινού,
- εκπαίδευσης,
- υγείας και κοινωνικής πρόνοιας,
- γραφείων και εμπορίου,

καθώς επίσης και στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων των κτιρίων αυτών.

Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται και στα κτίρια με χρήση κατοικίας στα οποία είναι υποχρεωτικός ο ανεγκυστήρας, αλλά και στους κοινής χρήσης υπαίθριους χώρους . Πρόβλεψη επίσης υπάρχει για την προσβασιμότητα στα υφιστάμενα πριν από την ισχύ του νόμου αυτού κτίρια όπου στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου ευρύτερου δημόσιου τομέα, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, κοινωφελείς οργανισμοί, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών.

Παράλληλα με το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο, ισχύει το Π.Δ. 16/18-1-96 (ΦΕΚ 10 Α') «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/654/ΕΟΚ» με το οποίο καθορίζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας και συμπεριλαμβάνεται ειδική διάταξη για τις εξυπηρετήσεις των εργαζομένων με αναπηρία.

Ο έλεγχος της εφαρμογής του διατάγματος έχει ανατεθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (στα Κέντρα Πρόληψης Επαγγελματικού Κινδύνου ή στις Διευθύνσεις επιθεώρησης εργασίας και στις Διευθύνσεις απασχόλησης με τα αρμόδια Τμήματα τεχνικής και υγειονομικής επιθεώρησης εργασίας ή στα Τμήματα και Γραφεία επιθεώρησης εργασίας κλπ.), προβλέπεται δε η επιβολή κυρώσεων σε κάθε εργοδότη, κατασκευαστή, παρασκευαστή, εισαγωγέα ή προμηθευτή, που παραβαίνει τις διατάξεις του διατάγματος ποινικές κυρώσεις του άρθρου 25 του Ν.2224/94, και διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 24 του Ν.2224/94 με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 6 της ΚΥΑ 88555/3293/30.9.88 που κυρώθηκε με το άρθρο 39 του Ν.1836/89.

Παρόλα αυτά οι χώροι εργασίας στη συντριπτική τους πλειοψηφία παραμένουν χωρίς πρόσβαση στα άτομα με αναπηρία, είναι άγνωστο δε αν έχει επιβληθεί ποτέ κύρωση για παράβαση του παραπάνω προεδρικού διατάγματος σε σχέση με την διάταξη για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία.

Πρόσφατα, κατά την περίοδο προετοιμασίας των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων 2004, επιχειρήθηκε με τον Ν. 3057/2002/ΦΕΚ239Α «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν.2725/1999 ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και άλλες διατάξεις» η επιβολή προστίμων και χρονοδιαγράμματος εφαρμογής μέτρων για την προσβασιμότητα στις Υπηρεσίες και Φορείς, που μνημονεύει ο Ν.2831/2000 και βρίσκονταν στις Ολυμπιακές πόλεις, χωρίς ποτέ να εφαρμοστεί η σχετική διάταξη ούτε ως προς την εφαρμογή της προσβασιμότητας ούτε ως προς την επιβολή των προστίμων.

Το ίδιο το κράτος δηλαδή, το οποίο νομοθετώντας προωθεί την προσβασιμότητα με στόχο την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία, μη ελέγχοντας την εφαρμογή και τήρηση της νομοθεσίας που το ίδιο θέσπισε διαιωνίζει την περιθωριοποίηση και τον αποκλεισμό του 12% των πολιτών του!

#### Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης

Με μια σειρά εγκυκλίων υποχρεώνει τους Φορείς του Δημοσίου να λάβουν μέτρα για την προσβασιμότητα.

- Εγκύκλιος ΔΙΑΔΠ/26534/02.12.96 «Εξασφάλιση πρόσβασης εμποδιζόμενων ατόμων – εφαρμογή των Οδηγιών Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ για την άρση των αρχιτεκτονικών εμποδίων», με την οποία υποχρεώθηκαν οι φορείς του Δημοσίου να εφαρμόσουν τις οδηγίες του Γραφείου Μελετών για ΑΜΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ για την προσβασιμότητα στα κτίρια του Δημοσίου.
- Εγκύκλιος ΔΙΑΔΠ/4291/17.02.97 «Εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες από τις δημόσιες Υπηρεσίες και τους Φορείς του Δημοσίου τομέα»
- Εγκύκλιοι ΔΙΑΔΠ/Γ2Γ/6750/29.03.99 «Εξασφάλιση πρόσβασης και διευκολύνσεις εμποδιζόμενων ατόμων στις δημόσιες υπηρεσίες» και ΔΙΑΔΠ/Γ2γ/589/9.1.2001, με τις οποίες κλήθηκαν όλες οι δημόσιες υπηρεσίες να καταρτίσουν και να υλοποιήσουν πρόγραμμα εξασφάλισης της πρόσβασης των πολιτών με αναπηρία στα κτίριά τους σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο.
- Εγκύκλιος ΔΙΑΔΠ/Γ2Γ/20752/21.09.00, η οποία αναφέρεται στα άρθρα 18 και 28 του Ν.2831/2000 και στην υποχρέωση των δημοσίων Υπηρεσιών για την εφαρμογή τους.
- Εγκύκλιος ΔΙΑΔΠ/Β/18036/23.09.02, με την οποία απαιτείται ο ορισμός ενός στελέχους-συνδέσμου ανά υπηρεσία για την προώθηση της προσβασιμότητας στην υπηρεσία του και η ενημέρωση του ΥΠΕΣΔΔΑ ανά 15 ημέρες για την πορεία των παρεμβάσεων που υλοποιούν για την διασφάλιση της προσβασιμότητας.
- Εγκύκλιος ΔΙΑΔΠ/Β/7887/22.04.03, με την οποία τίθεται χρονοδιάγραμμα υλοποίησης συγκεκριμένων παρεμβάσεων για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία στις δημόσιες υπηρεσίες.
- Ν.3013/2002 (αρθρ.31 παρ.6) ιδρυτικός των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών, στον οποίο προβλέπεται η υποχρέωση διασφάλισης της προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία σε αυτά.

#### Υπουργείο Ανάπτυξης

Με βάση τις Τεχνικές Προδιαγραφές του ΕΟΤ (ΦΕΚ 557/Β/1987), όπως τροποποιήθηκαν με την Απόφαση Δ.Σ. ΕΟΤ υπ' αριθμ. 92/7/14.02.95 και ισχύουν σήμερα, επιβάλλεται

αριθμός προσβάσιμων δωματίων σε όλες τις κατηγορίες ξενοδοχείων και καθορίζονται οι απαιτούμενες παρεμβάσεις.

Με βάση τον προαναφερόμενο Ν.3057/2002/ΦΕΚ 239Α, άρθρο 82 παράγρ.17 επιβάλλεται με την αφορμή των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων η διαμόρφωση προσβάσιμου δωματίου ως πιλοτικού σε ξενοδοχεία του νομού Αττικής Β' κατηγορίας και κάτω, σαν προϋπόθεση για την υπαγωγή τους στα κίνητρα του αναπτυξιακού νόμου.

#### Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

Στον Ν.2696/ΦΕΚ57/23.03.99 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» στο άρθρο 7<sup>α</sup> περιγράφεται ειδική σήμανση, σηματοδότηση και διαμόρφωση των χώρων κυκλοφορίας για άτομα με αναπηρία ενώ σε διάφορα άρθρα περολαμβάνονται μέτρα για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία.

Με την Υπουργική Απόφαση 26705/2133/ΦΕΚ813Β/04.09.1996 επικυρώνεται ο τεχνικός Κανονισμός «Καθορισμός τύπου και τεχνικών προδιαγραφών αστικών λεωφορείων περιοχής Αθηνών» όπου στην παράγρ.3.11 «Διευκόλυνση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και διατάξεις για άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικά τροχήλατα αμαξίδια» γίνεται ιδιαίτερη μνεία στο σχεδιασμό των οχημάτων για να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία.

Στον Ν.2963/2001 «Οργάνωση και λειτουργία των δημοτικών επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις» ρυθμίζονται θέματα δημόσιων αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών για όλη τη χώρα, πλην Αθήνας – Θεσσαλονίκης για τις οποίες ισχύει ιδιαίτερο καθεστώς, και αναφέρεται:

- Άρθρο 12: «...Τα αστικά λεωφορεία που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στην Ελλάδα δύνανται να φέρουν εξοπλισμό για την πρόσβαση και ασφαλή μεταφορά ατόμων με κινητικά προβλήματα. Τα λεωφορεία ιδιοκτησίας των φορέων συγκοινωνιακού έργου και μέχρι ποσοστού τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) επί του συνολικού στόλου αυτών φέρουν υποχρεωτικά τον εξοπλισμό του προηγούμενου εδαφίου...»
- Άρθρο 15: «...ιδ. απαγορεύουν τη μεταφορά ζώων, πλην των περιπτώσεων ζώων συνοδείας αναπήρων ή μικρών κατοικίδιων ζώων, που μεταφέρονται με κατάλληλα για το σκοπό αυτόν μέσα...»

Συμπληρωματικές Υπουργικές Αποφάσεις καθορίζουν τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στα λεωφορεία (Απόφαση ΥΜΕ 53495/ 2475/ 02/ 17-01-03 και Απόφαση ΥΜΕ 37492/1795/ΦΕΚ Β' 922/ 04-07-2003)

Στον Νόμο 3185/2003 ΦΕΚ 229<sup>Α</sup>, άρθρο 17: Ρυθμίσεις θεμάτων Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, παράγρ.3<sup>α</sup> αναφέρεται ότι ο ΟΑΣΘ προμηθεύεται 2 ειδικά διασκευασμένα οχήματα για τη δωρεάν μετακίνηση ατόμων με αναπηρία, τα οποία ήδη έχουν τεθεί σε λειτουργία βάσει ειδικού Κανονισμού Οργάνωσης -Λειτουργίας.

#### Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Με τα παρακάτω Προεδρικά Διατάγματα ορίζονται απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία στα πλοία.

- ΠΔ 101/1995 Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων

- ΠΔ 221/2001 Κανονισμός ενδιαιτήσεως επιβατών και πληρώματος των ταχύπλοων σκαφών (high speed craft)
- ΠΔ 316/2001 Κανονισμός επιθεώρησης των ανυψωτικών μέσων των πλοίων
- ΠΔ 66/2005 ΦΕΚ 100<sup>A</sup>/27-04-2005 (ενσωμάτωση της ΚΟ 2003/24ΕΚ στην ελληνική νομοθεσία) Απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα με ειδικές ανάγκες στα δρομολογιακά πλοία

Με βάση τα παραπάνω είναι εμφανές ότι στη χώρα μας υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο, που προωθεί την προσβασιμότητα σε ορισμένους τομείς της ελληνικής κοινωνίας, άλλοτε πληρέστερο και άλλοτε όχι, πάντοτε όμως

- **χωρίς να προβλέπει διαδικασίες για τον συστηματικό έλεγχο και πιστοποίηση της σωστής εφαρμογής των μέτρων** -συνήθως χωρίς καν καταληκτικές ημερομηνίες εφαρμογής των μέτρων και πρόστιμα σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των υπόχρεων-
- **χωρίς να ενημερώνεται με βάση τις νεότερες τάσεις στην ευρωπαϊκή και διεθνή κοινότητα και προσαρμογή του σε αυτές**, με μοναδική εξαίρεση τις περιπτώσεις που η Ευρωπαϊκή νομοθεσία επιβάλλει σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα την προσαρμογή των εθνικών νομοθεσιών.

Σημαντικότερη έλλειψη

- η απουσία διαδικασιών και νομοθεσίας για την ασφαλή εκκένωση κτιρίων για άτομα με αναπηρία σε περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών και
- η απουσία νομοθετικού πλαισίου για την υποχρέωση εφαρμογής των αρχών του «Σχεδιασμού για όλους» (Universal Design) στο σχεδιασμό των υπηρεσιών και αγαθών.

#### 7.1.2 Προτάσεις

Με δεδομένο τον καταλυτικό ρόλο της νομοθεσίας στην εξασφάλιση των ελάχιστων απαιτήσεων για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία στις υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά επιβάλλεται άμεσα:

- η εισαγωγή της διάστασης της προσβασιμότητας σε όλα τα πρότυπα και όλες τις πολιτικές, με ιδιαίτερη έμφαση στις πολιτικές για την ασφάλεια-υγιεινή, την αειφορία του περιβάλλοντος, την διασφάλιση ποιότητας υπηρεσιών και αγαθών και την αξιολόγηση υπηρεσιών και Φορέων του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα
- η άμεση ένταξη του κριτηρίου της προσβασιμότητας σε όλους τους διαγωνισμούς ανάθεσης μελετών, έργων και προμηθειών του δημοσίου, του ευρύτερου δημοσίου, των ΟΤΑ και λοιπών Φορέων.
- ο επανέλεγχος της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για την προσβασιμότητα όλων των υποδομών, η εναρμόνισή της με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η συμπλήρωσή της με τη θέσπιση αυστηρών χρονοδιαγραμμάτων εφαρμογής των μέτρων και προστίμων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης των υπόχρεων, η επέκτασή της στους τομείς δραστηριότητας όλων των Υπουργείων και Φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
- η θέσπιση **Ανεξάρτητης Αρχής Ελέγχου Εφαρμογής** των μέτρων για την προσβασιμότητα, πιστοποίησης της καλής εφαρμογής τους και συγκέντρωσης και

διάδοσης «βέλτιστων πρακτικών», με συμμετοχή της ΕΣΑΕΑ ως εκπροσώπου του αναπηρικού κινήματος.

- η θέσπιση **Ταμείου Προσβασιμότητας** για την συγκέντρωση των σχετικών προστίμων και την κατάρτιση προγραμμάτων και δράσεων σχετικών με την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία, βασιζόμενων στην αξιοποίηση των ποσών που θα συγκεντρώνονται από τα πρόστιμα, με συμμετοχή της ΕΣΑΕΑ ως εκπροσώπου του αναπηρικού κινήματος.
- η θέσπιση **Εθνικής Επιτροπής Προσβασιμότητας**, με συμμετοχή της ΕΣΑΕΑ ως εκπροσώπου του αναπηρικού κινήματος και εμπειρογνομόνων, που θα εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για την προσβασιμότητα υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών σε εθνικό επίπεδο.

## 7.2. Προσβασιμότητα στην Περιφέρεια

Όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω οι όποιες παρεμβάσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας μέχρι σήμερα επικεντρώνονται στην Αθήνα. Είναι λοιπόν επιτακτική ανάγκη μεγάλο βάρος να δοθεί στην προώθηση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και στην Περιφέρεια.

Για το λόγο αυτό και με δεδομένες τις τάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενίσχυση της ανάπτυξης της Περιφέρειας επιβάλλεται μια σειρά συντονισμένων δράσεων, στην υλοποίηση των οποίων καθοριστικό ρόλο θα κληθούν να παίξουν οι τοπικοί Φορείς του αναπηρικού κινήματος.

### 7.2.1 Τοπικά σχέδια δράσης

Επιβάλλεται η **ανάπτυξη ολοκληρωμένων τοπικών σχεδίων δράσης** με συγκεκριμένες ενέργειες για την προώθηση της προσβασιμότητας σε τοπικό επίπεδο.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση καλείται να συνεργαστεί με το αναπηρικό κίνημα για τον εντοπισμό των προβλημάτων σε τοπικό επίπεδο, την εξειδίκευση προτάσεων, την ένταξη σε όλες τις πολιτικές και προγράμματά της δράσεων για την προσβασιμότητα με στόχο την εξίσωση των ευκαιριών για όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις στα όρια της κοινότητας.

Σημαντικός τομέας, στον οποίο η Τοπική Αυτοδιοίκηση καλείται να δώσει μια μεγάλη μάχη για την προώθηση της προσβασιμότητας, οι αδειοδοτήσεις έναρξης λειτουργίας επιχειρήσεων ευρέος φάσματος. Δεδομένου ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις παίρνουν άδεια λειτουργίας από τη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση θα πρέπει το κριτήριο της προσβασιμότητας να ενταχθεί στα κριτήρια, που απαιτείται οι επιχειρήσεις να πληρούν για τη λήψη της άδειας, με την επιφύλαξη εύλογων οικονομικών και τεχνικών περιορισμών, οι οποίοι θα πρέπει να καθοριστούν σε συνεργασία με το αναπηρικό κίνημα και τους εμπειρογνώμονες.

### 7.2.2 Αλυσίδες προσβασιμότητας- προτεραιοποίηση δράσεων

Για να είναι αποτελεσματικός ο όποιος σχεδιασμός για την προώθηση της προσβασιμότητας στην Περιφέρεια θα πρέπει να **βασιστεί στη λογική δημιουργίας αλυσίδων προσβάσιμων παρεμβάσεων**, που επεκτεινόμενες διαρκώς θα δημιουργούν προσβάσιμα δίκτυα τοπικού και σταδιακά υπερτοπικού χαρακτήρα. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να καταγραφούν οι ανάγκες και να τεθούν προτεραιότητες με βάση τις απαιτήσεις των δημοτών με αναπηρία, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως:

- διασπορά των δημοτών με αναπηρία στα όρια της κοινότητας
- διασπορά υποδομών και υπηρεσιών γενικού και ειδικού ενδιαφέροντος

- υφιστάμενο επίπεδο προσβασιμότητας υποδομών
- διαθέσιμοι πόροι
- επίπεδο αποδοχής από την τοπική κοινωνία κλπ.

Η Κεντρική Διοίκηση καλείται να συνεργαστεί συστηματικά με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και το αναπηρικό κίνημα της χώρας καταστρώνοντας βραχυ-μεσο και μακρο-πρόθεσμους σχεδιασμούς, συντονίζοντας την υλοποίηση των τοπικών σχεδίων δράσης, διασφαλίζοντας πόρους και αναπτύσσοντας συμπληρωματικές δράσεις υπερτοπικού, εθνικού και διακρατικού χαρακτήρα για την συμπλήρωση των δικτύων και την ανάπτυξη εκπαιδευτικών δράσεων για την προσβασιμότητα σε όλες τις βαθμίδες (από την πρωτοβάθμια μέχρι την ανωτάτη και την επαγγελματική εκπαίδευση) με στόχο αφενός την διάχυση της σχετικής τεχνογνωσίας στους επαγγελματίες που ασχολούνται με το σχεδιασμό υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών και αφετέρου την δημιουργία της κατάλληλης κουλτούρας των πολιτών που θα διασφαλίσει το σεβασμό και την περαιτέρω ανάπτυξη των μέτρων για την προσβασιμότητα, θεμελιώνοντας έτσι την Κοινωνία των Πολιτών χωρίς διακρίσεις.

### 7.3. Μεταφορές

#### 7.3.1. Χερσαίες μεταφορές

Μία από τις κρισιμότερες παραμέτρους στην διασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί η προσβασιμότητα των αστικών και υπεραστικών χερσαίων συγκοινωνιών (λεωφορεία, τρένα, μετρό, τραμ). Δεδομένου ότι οι συγκοινωνίες στην πρωτεύουσα είναι πλέον σε επίπεδο που μπορούν να εξυπηρετήσουν ένα σημαντικό ποσοστό ατόμων με αναπηρία – παρά τα όποια σημεία χρειάζονται ακόμη βελτίωση-, επιβάλλεται πλέον η προσοχή της Πολιτείας να στραφεί συστηματικά στην προώθηση της προσβασιμότητας τόσο των αστικών συγκοινωνιών της Περιφέρειας όσο και των υπεραστικών μεταφορικών συστημάτων.

Σημαντικά θέματα που χρήζουν άμεσης και μεθοδικής αντιμετώπισης στον τομέα των χερσαίων μεταφορών είναι:

- η ασφάλεια των ατόμων με αναπηρία στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς (πρόβλεψη δυνατότητας πρόσδεσης ατόμων σε αμαξίδια σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, υποστήριξη των ατόμων με αναπηρία σε περιπτώσεις εκκένωσης των μέσων σε έκτακτη ανάγκη κλπ.),
- η συνεχής και μεθοδική εκπαίδευση/ ενημέρωση του προσωπικού όλων των Φορέων σε θέματα εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία,
- η συγκέντρωση και διάχυση με συμβατικές αλλά και εναλλακτικές προσβάσιμες μορφές της πληροφορίας σχετικά με τους προσφερόμενες δυνατότητες και δρομολόγια,
- ο έλεγχος, επανασχεδιασμός και τυποποίηση, με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους, όλων των υποστηρικτικών κατασκευών (στέγαστρα στάσεων, προεξοχές ΟΑΣΑ στα πεζοδρόμια, εκδοτήρια εισιτηρίων, χάρτες και πίνακες ανακοινώσεων κλπ.), καθώς και ο έλεγχος και βελτίωση της κτιριακής υποδομής των σταθμών όλων των μεταφορικών μέσων από τους αρμόδιους Φορείς σε εθνικό επίπεδο,
- η διασφάλιση της αξιοπιστίας των προσβάσιμων συστημάτων μεταφοράς με συνεχείς ελέγχους και συντηρήσεις των εφαρμογών/ εξοπλισμών που διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των συστημάτων.

Ευρωπαϊκές έρευνες αποδεικνύουν ότι τα άτομα με αναπηρία χρησιμοποιούν περισσότερο από άλλους πολίτες ταξί (έρευνα MORI , 2002 Ηνωμένο Βασίλειο). Στη χώρα μας όμως τα υφιστάμενα ταξί δεν είναι προσβάσιμα, τα ελάχιστα δε προσβάσιμα mini-vans που έχουν διανεμηθεί για λειτουργία σε Φορείς του αναπηρικού κινήματος, σε νομαρχιακό επίπεδο, δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών. Η δημιουργία στόλου προσβάσιμων ταξί, που θα εξυπηρετούν εξίσου άτομα με ή χωρίς αναπηρία με το ίδιο κόμιστρο, είναι ένα θέμα που η Πολιτεία έχει καθυστερήσει να θίξει τόσο στην πρωτεύουσα όσο και στην Περιφέρεια. Δεν πρέπει να υποτιμάται η σημασία της ύπαρξης προσβάσιμων ταξί, τα οποία θα μπορεί ο καθένας να σταματήσει οπουδήποτε χωρίς προηγούμενη συνεννόηση, στην προσπάθεια για εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία αλλά και για κάλυψη με αυτό τον τρόπο των όποιων αδυναμιών παρουσιάζουν ή θα παρουσιάζουν μέχρι την πλήρη αποκατάσταση της προσβασιμότητάς τους τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Οι ίδιες έρευνες, που αναφέρθηκαν παραπάνω, αποδεικνύουν ότι το 50% των ατόμων με αναπηρία χρησιμοποιούν πρωτοβουλίες που απευθύνονται συγκεκριμένα σε αυτούς. Παρόμοιες πρωτοβουλίες στη χώρα μας εντοπίζονται σε ελάχιστες πόλεις, με πιο πρόσφατο το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης όπου ο ΟΑΣΘ έθεσε σε κυκλοφορία δύο προσβάσιμα οχήματα για την εξυπηρέτηση πολιτών με αναπηρία, τα οποία κατόπιν προσεννόησης μεταφέρουν 700-800 άτομα το μήνα λειτουργώντας σε δύο βάρδιες. Ήδη το ποσοστό ικανοποίησης των αιτημάτων έχει αρχίσει να μειώνεται (σήμερα εκτιμάται στο 93-95%) γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δράση αυτή χρειάζεται περαιτέρω υποστήριξη, παρακολούθηση και ανάπτυξη<sup>24</sup>.

Η βελτίωση των συμβατικών και η ανάπτυξη εναλλακτικών συστημάτων χερσαίων μεταφορών προσβάσιμων στα άτομα με αναπηρία είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επαγγελματική και κοινωνική αποκατάστασή τους. Η ανάπτυξη λεπτομερούς επιχειρησιακού σχεδίου ανά συγκοινωνιακό Φορέα σε εθνικό επίπεδο και με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, με συντονισμό από το εποπτεύον Υπουργείο Μεταφορών και την Επιτροπή Προσβασιμότητας που δραστηριοποιείται σε αυτό, σε συνεργασία με την ΕΣΑΕΑ, επιβάλλεται στα πλαίσια των νέων ευρωπαϊκών οδηγιών στην κατεύθυνση της ισότιμης μεταχείρισης και εξυπηρέτησης όλων των πολιτών -με ή χωρίς αναπηρία- και της εναρμόνισης των πολιτικών της χώρας στον τομέα των μεταφορών με αυτές των άλλων κρατών μελών.

### 7.3.2. Εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές

Η μεν πρωτεύουσα διαθέτει ένα σύγχρονο και προσβάσιμο αεροσταθμό, οι συνθήκες όμως στην Περιφέρεια διαφέρουν πολύ. Η Πολιτεία πρέπει να ασχοληθεί με την αποκατάσταση της πρόσβασης των περιφερειακών αεροσταθμών καταστρώνοντας λεπτομερές επιχειρησιακό σχέδιο με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα, λαμβάνοντας υπόψη τις πιο πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών και των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία που ταξιδεύουν αεροπορικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η επικρατούσα κατάσταση σχετικά με την προσβασιμότητα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών απαιτεί την ανάπτυξη στενής συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, πλοιοκτήτες, ΕΣΑΕΑ κλπ.) για την κατάρτιση

<sup>24</sup> Στοιχεία που αναφέρθηκαν από τον εκπρόσωπο του ΟΑΣΘ στο σεμινάριο «Δυνατότητες Βελτίωσης των μεταφορικών υπηρεσιών για άτομα με αναπηρίες» που οργανώθηκε από την Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 26.09.2005



αναλυτικών επιχειρησιακών σχεδίων και διαδικασιών, την προτεραιοποίηση των σχετικών δράσεων και τη λήψη άμεσων και μακροπρόθεσμων μέτρων βάσει των πρόσφατων εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων, με στόχο την βελτίωση των κτιριακών υποδομών και των μεταφορικών μέσων (πλοία), της ενημέρωσης των επιβατών με αναπηρίες, της εκπαίδευσης του προσωπικού κλπ.. Στο πλαίσιο αυτό η ΕΣΑΕΑ έχει ήδη καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

#### 7.4. Πολιτισμός-παιδεία

##### 7.4.1 Ο απολογισμός των Παραολυμπιακών Αγώνων 2004

Ίσως η σημαντικότερη «κληρονομιά» των Παραολυμπιακών Αγώνων, που διοργανώθηκαν στη χώρα μας το καλοκαίρι του 2004, να είναι η άμεση επαφή κυρίως της νέας γενιάς, που τροφοδότησε τις τάξεις των εθελοντών αλλά και των εργαζομένων στην διοργάνωση του γεγονότος αυτού, για πρώτη φορά με τόσα άτομα με αναπηρία κάθε κατηγορίας και η διαμόρφωση ίδιας αντίληψης για την αναπηρία.

Δεδομένου ότι αυτή η γενιά θα αποτελέσει τα αυριανά στελέχη σχεδιασμού πολιτικών και υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών είναι πολύ σημαντικό να μπορέσουν να διατηρήσουν ζωντανή την εμπειρία που απέκτησαν από την συναναστροφή τους με τις αποστολές των Παραολυμπιακών Αγώνων.

Το βάρος πέφτει στο Υπουργείο Πολιτισμού και Εθνικής Παιδείας ώστε από κοινού με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και το αναπηρικό κίνημα να χρησιμοποιήσουν την προσβασιμότητα σαν τον «Δούρειο Ίππο», που θα αλώσει τις ξεπερασμένες αντιλήψεις και θα οδηγήσει στην άρση των εμποδίων και του αποκλεισμού των ατόμων με αναπηρία, διαμορφώνοντας προγράμματα και δράσεις σχετικά με την προσβασιμότητα που θα στοχεύουν στην πρόωθηση του «κοινωνικού» μοντέλου της αναπηρίας.

##### 7.4.2 Αξιοποίηση των υφιστάμενων δομών για την επιμόρφωση στοχευμένων ομάδων σε θέματα προσβασιμότητας

Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων μεταξύ άλλων εντοπίστηκε και η έλλειψη επιμόρφωσης τεχνικών όλων των βαθμίδων αλλά και στελεχών του ευρύτερου δημόσιου τομέα, επιχειρηματιών κλπ. σε θέματα προσβασιμότητας. Ενδεικτικά αποτελέσματα:

- Η δημιουργία οδηγών τυφλών που καταλήγουν σε περίπτερα (!) ή σταματούν στο μέσο μιας διαδρομής, η κατασκευή ραμπών που τελειώνουν σε σκαλοπάτι (!) ύψους 5-10εκ. (μια βόλτα στα πεζοδρόμια της Αθήνας πείθει για του λόγου το αληθές).
- Η αδυναμία χειρισμού από τους οδηγούς ή η έλλειψη συντήρησης της ράμπας αστικών λεωφορείων.
- Ο αποκλεισμός ατόμων με αναπηρία από επιχειρήσεις, οφειλόμενος απλά και μόνο σε κακή χωροθέτηση των επίπλων και του εξοπλισμού μη αφήνοντας χώρο για τη διακίνηση ατόμων σε αμαξίδιο κλπ..

Είναι κοινό μυστικό, η απουσία θεμάτων προσβασιμότητας και Σχεδιασμού για όλους από τα εκπαιδευτικά προγράμματα των Πολυτεχνείων και Πανεπιστημίων της χώρας μας αλλά και από τα επιμορφωτικά προγράμματα των Επιμελητηρίων (Τεχνικό, Βιομηχανικό, Ξενοδοχειακό κλπ.) και τις δραστηριότητες των σχολείων. Σποραδικά και όχι συστηματικά υλοποιούνται κατά καιρούς κάποια σεμινάρια –περισσότερο ή λιγότερο αξιόπιστα- για την προσβασιμότητα από τη Σχολή Δημόσιας Διοίκησης / Ινστιτούτο Διαρκούς Επιμόρφωσης,

Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επ.χ.ειρήσεις Δημοτικής Ανάπτυξης, τα οποία όμως δεν είναι δυνατόν να καλύψουν το κενό πληροφόρησης.

Επιβάλλεται λοιπόν η συστηματική αξιοποίηση των υφιστάμενων εκπαιδευτικών δομών όλων των βαθμίδων για την επιμόρφωση στοχευμένων ομάδων με προτεραιότητα στους:

- μαθητές α'βάθμιας και β'βάθμιας εκπαίδευσης, με στόχο τη δημιουργία νέας κοινωνικής κουλτούρας σε θέματα προσβασιμότητας και συνειδητοποιημένων μελλοντικών πολιτών, με πλήρη γνώση της σημασίας της προσβασιμότητας για την άρση του αποκλεισμού μεγάλης μερίδας πολιτών αλλά και την ποιότητα ζωής όλων και κατά συνέπεια με διάθεση περιφρούρησης των όποιων παρεμβάσεων και δράσεων για τη διασφάλισή της.
- φοιτητές και σπουδαστές Πολυτεχνικών και τεχνικών γενικά σχολών, με στόχο την διάχυση των αρχών του Σχεδιασμού για όλους στο σχεδιασμό υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών.
- στελέχη επιχειρήσεων που συναλλάσσονται με άτομα με αναπηρία, με στόχο την εκπαίδευση επαγγελματιών σε θέματα συμπεριφοράς, αντιμετώπισης και υποστήριξης των ατόμων με αναπηρία.

#### 7.4.3. Προσβασιμότητα υποδομών όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης

Δεδομένου ότι η πρόσβαση στην επαγγελματική αποκατάσταση εξαρτάται από την πρόσβαση στην εκπαίδευση, επιβάλλεται η άμεση αποκατάσταση της πρόσβασης όλων των υποδομών και υπηρεσιών της εκπαίδευσης α', β' και γ' βαθμίδας καθώς και της επαγγελματικής εκπαίδευσης.

Κάθε σχεδιασμός εκπαιδευτικής δράσης, κάθε υποδομή στον τομέα της εκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες πρέπει να έχουν λάβει υπόψη τους τις αρχές του «Σχεδιασμού για όλους» και να διασφαλίζουν την προσβασιμότητα μαθητών, σπουδαστών και φοιτητών με αναπηρία σε αυτές, με στόχο την δημιουργία ενιαίων προσβάσιμων εκπαιδευτικών δομών.

Η προσβασιμότητα πρέπει να αποτελεί ένα από τα βασικότερα κριτήρια αξιολόγησης των εκπαιδευτικών δομών.

### 7.5. Τουρισμός – αναψυχή

#### 7.5.1. Η υφιστάμενη κατάσταση

Κατά την προετοιμασία των Παραολυμπιακών Αγώνων διαπιστώθηκε ότι

- υπάρχει μεν σχετική επάρκεια προσβάσιμων υποδομών σε ξενοδοχειακές μονάδες κατηγορίας De luxe και Α', η έλλειψη όμως σε αντίστοιχες μονάδες χαμηλότερων κατηγοριών είναι παντελής, γεγονός που καθιστά τις τουριστικές υποδομές της χώρας προσιτές μόνο σε άτομα με αναπηρίες υψηλών εισοδημάτων. Όταν είναι γνωστό ότι συνήθως η αναπηρία συνοδεύεται από αποκλεισμό από την εργασία και συνεπώς χαμηλά εισοδήματα.
- οι υψηλών κατηγοριών ξενοδοχειακές μονάδες είναι περισσότερο ενήμερες σε θέματα προσβασιμότητας και δυνατότητας ανάπτυξης των πελατειακών σχέσεων με άτομα με αναπηρίες και σε κάθε περίπτωση «ανοικτές» σε κάθε συνεργασία για την βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών τους στην κατεύθυνση αυτή, σε αντίθεση με αυτές των χαμηλότερων κατηγοριών. Πιθανόν λόγω του ότι οι περισσότερες από αυτές αποτελούν κρίκους πολυεθνικών επιχειρήσεων, οι οποίες σε μόνιμη βάση αφογκράζονται την αγορά προκειμένου να επιβιώσουν στις ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες του σημερινού διεθνούς ανταγωνισμού.

- οι υποδομές που μπορούν να έλξουν το ενδιαφέρον των επισκεπτών (μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι, χώροι εστίασης, οργανωμένες παραλίες, κινηματογράφοι/θέατρα, καταστήματα κλπ.) είναι στην συντριπτική πλειοψηφία τους μη προσβάσιμες. Οι ελάχιστες προσβάσιμες συγκεντρώνονται σχεδόν αποκλειστικά στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη και κάποια μεγάλα αστικά κέντρα.

### 7.5.2. Η διεθνής τάση

Στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα σήμερα ο αριθμός των ατόμων με αναπηρία ανέρχεται σε 50.000.000 άτομα<sup>25</sup>. Αν σε αυτά συνυπολογισθεί και ο αριθμός των ηλικιωμένων ατόμων και των οικογενειών με παιδιά σε καρότσι οι οποίες τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να ταξιδεύουν ολοένα και συχνότερα (δύο κατηγορίες με παρόμοιες ανάγκες προσβάσιμου τουρισμού με τα άτομα με αναπηρία) ο αριθμός αυτός γίνεται ιδιαίτερα ελκυστικός στην βιομηχανία του τουρισμού.

Παρόλα αυτά η πλειοψηφία των παροχών τουριστικών υπηρεσιών δεν έχουν ακόμη αντιληφθεί την οικονομική και κοινωνική σημασία του Τουρισμού για όλους.

Οι νεώτερες πολιτικές στον τομέα του τουρισμού επικεντρώνονται πλέον στην πρόσβαση σε αξιόπιστη πληροφόρηση και την προσβασιμότητα των διαδικασιών κρατήσεων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην τυποποιημένη καταχώρηση αξιόπιστων, λεπτομερών στοιχείων, σχετικά με τις προσβάσιμες υποδομές και υπηρεσίες, εύκολα προσβάσιμων από τους ενδιαφερόμενους, σε συμβατικές και προσβάσιμες μορφές, ώστε ο καθένας ανάλογα με τις προσωπικές του ανάγκες να μπορεί να κρίνει αν οι παροχές τον ικανοποιούν ή όχι.

Ο Τουρισμός για όλους δεν αντιμετωπίζεται σαν ζήτημα εξασφάλισης κάποιων ιδιαίτερων υποδομών και υπηρεσιών που απευθύνονται αποκλειστικά σε μια συγκεκριμένη μειοψηφία, αλλά σαν μέρος της συνολικής προσπάθειας αλλαγής της γενικής κουλτούρας σύμφωνα με τις αρχές του «Σχεδιασμού για όλους», βάσει των οποίων οποιαδήποτε υποδομή και υπηρεσία πρέπει να εξυπηρετεί τις ανάγκες του ευρύτερου δυνατού φάσματος πολιτών οδηγώντας έτσι στην πλήρη ένταξη και των ατόμων με αναπηρία σε όλες τις κοινωνικές δραστηριότητες.

### 7.5.3. Η πρόταση

Με δεδομένο το μέγεθος της αγοράς των ατόμων που έχουν ανάγκη προσβάσιμων υποδομών (άτομα με αναπηρία, ηλικιωμένοι, οικογένειες με μικρά παιδιά) και την εθνική ανάγκη αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας αυτού, ο Τουρισμός για όλους θα πρέπει να συγκαταλεχθεί ανάμεσα στις προτεραιότητες του υπουργείου Τουρισμού, του ΕΟΤ και των λοιπών Φορέων που σχετίζονται με τον τουρισμό στην χώρα μας.

Τα βασικότερα μέτρα που απαιτούνται για την υλοποίηση του Τουρισμού για όλους είναι:

- Ένταξη του κριτηρίου της προσβασιμότητας των τουριστικών υποδομών (ξενοδοχειακές μονάδες και μονάδες εστίασης) στα κριτήρια αξιολόγησης αυτών για την κατάταξή τους σε κατηγορίες. Επισημαίνεται ότι με αυτό τον τρόπο

<sup>25</sup> People with disabilities in the European Union-Some facts and Figures, European Disability Forum, βασισμένα σε στοιχεία της Eurostat, έκδοση 2001

εξασφαλίζονται και δυνατότητες απασχόλησης ατόμων με αναπηρία στον τομέα τουρισμού.

- Αξιοποίηση των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία και των εμπειρογνομόνων σε επίπεδο σχεδιασμού και αξιολόγησης προσβάσιμων υποδομών φιλοξενίας, μεταφοράς, τουριστικών υπηρεσιών, προγραμματισμού περιηγήσεων, συστημάτων πληροφόρησης και επικοινωνίας και λοιπών τομέων της τουριστικής βιομηχανίας.
- Καθιέρωση κινήτρων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των τουριστικών υποδομών χαμηλότερων κατηγοριών (Β,Γ κλπ.)
- Ενημέρωση των παροχών τουριστικών υπηρεσιών για το εύρος και τις ανάγκες της αγοράς των ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων και λοιπών κατηγοριών με αντίστοιχες με αυτούς ανάγκες
- Παρακίνηση των παροχών τουριστικών εξυπηρετήσεων να κάνουν προσβάσιμες τις ιστοσελίδες τους
- Ανάπτυξη άμεσης και διαρκούς συνεργασίας μεταξύ παροχών τουριστικών υπηρεσιών και οργανώσεων ατόμων με αναπηρία σε όλα τα επίπεδα (τοπικό, περιφερειακό, εθνικό) αφενός για τη συλλογή αξιόπιστης πληροφόρησης σχετικά με τις ανάγκες βελτίωσης, αλλά και αξιολόγησης των υφιστάμενων υποδομών και αφετέρου για την προβολή -μέσω αυτών- των προσβάσιμων εξυπηρετήσεων στα άτομα με αναπηρία και το περιβάλλον τους σε όλη τη χώρα και το εξωτερικό
- Συστηματική εκπαίδευση των στελεχών του τουριστικού τομέα –με ιδιαίτερη έμφαση στα στελέχη «πρώτης γραμμής»- σε θέματα συναλλαγής και εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία
- Συστηματική καταγραφή και διαρκής ενημέρωση πληροφοριών σχετικών με τις παρεχόμενες προσβάσιμες υπηρεσίες σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο
- Δημιουργία αξιόπιστης βάσης δεδομένων, «φιλικής» στα άτομα με αναπηρία και τους ηλικιωμένους, για την καταχώρηση και προβολή των παραπάνω πληροφοριών σε όλες τις συμβατικές και προσβάσιμες μορφές
- Ανάπτυξη διατομεακής συνεργασίας μεταξύ των τομέων τουρισμού, μεταφορών, πολιτισμού και εμπορίου για την υλοποίηση συνεργιών σχετικών με την εξασφάλιση προσβασιμότητας στις υποδομές και υπηρεσίες.
- Ανάπτυξη διακρατικών συνεργασιών σε επιτελικό επίπεδο για την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και σχετικής εμπειρίας και την προώθηση των δυνατοτήτων Τουρισμού για όλους στη χώρα μας.

#### 7.6. Γ' και Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

Στην Ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς το Συμβούλιο , το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Ίσες ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρίες: ένα ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης» Βρυξέλλες, 30.10.2003 -COM(2003) 650 τελικό, αναφέρεται ότι η Επιτροπή:

**«Θα προωθήσει την ένταξη των διατάξεων προσβασιμότητας στις πολιτικές για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων και για τη χορήγηση κονδυλίων από τα διαρθρωτικά ταμεία σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.»**

Δεδομένου λοιπόν ότι

- αφενός η Ευρωπαϊκή Κοινότητα κινείται ήδη στην παραπάνω κατεύθυνση συσχετισμού της χορήγησης των κοινοτικών κονδυλίων με την προσβασιμότητα (πρόσφατα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε στην έκθεση Κ.Χατζηδάκη για το

Δ' ΚΠΣ και ειδικό όρο, ο οποίος θέτει ως ρητή προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση δράσεων μέσω των Ταμείων την εξασφάλιση της προσβασιμότητας για τα άτομα με ειδικές ανάγκες) και

- αφετέρου η εκπόνηση και η εφαρμογή ενός μακροπρόθεσμου σχεδίου δράσης για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας των υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών στα άτομα με αναπηρία απαιτεί και προϋποθέτει τη διάθεση αυξημένων οικονομικών πόρων συνολικά και ανά τομέα που θα υποστηρίζουν την εφαρμογή του σχεδίου,

πρέπει να θεωρείται πλέον αυτονόητη η **ένταξη του κριτηρίου προσβασιμότητας, ως κριτηρίου επιλεξιμότητας και χρηματοδότησης των έργων σε όλα τα τομεακά και περιφερειακά προγράμματα.**<sup>26</sup> Είναι αδιανόητο να χάνονται ευκαιρίες, όπως είναι το Γ' και το Δ' ΚΠΣ, προκειμένου να εξασφαλίσουμε στην Ελλάδα τους αναγκαίους πόρους για τη χρηματοδότηση των απαραίτητων παρεμβάσεων για την προσβασιμότητα .

Όπως αναλύθηκε στο παρόν κείμενο η προσβασιμότητα συνδέεται άμεσα με όλους τους τομείς (εκπαίδευσης, εργασίας, μεταφορών, αναψυχής και τουρισμού κλπ.), ιδιαίτερα δε μνημονεύθηκε η σχέση της με θέματα ασφάλειας-υγιεινής, περιβάλλοντος, εκτέλεσης έργων και προμηθειών του δημοσίου, τα οποία άλλωστε αποτελούν και τις προτεραιότητες σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σημαντικός επίσης τομέας, στον οποίο υπάρχει μεγάλο κενό στη χώρα μας και ο οποίος υποστηρίζεται από κοινοτικούς πόρους, είναι η **έρευνα** σε βασικούς τομείς που πρέπει να προηγηθούν του σχεδιασμού ώστε να αποκτήσει επιτέλους η χώρα τεκμηριωμένα στοιχεία σχετικά με την αναπηρία, π.χ.:

- καταγραφή ανά δημόσια/δημοτική υπηρεσία των θέσεων όπου θα μπορούσαν να απασχοληθούν άτομα με αναπηρία, ανά κατηγορία αναπηρίας
- καταγραφή θέσεων του ιδιωτικού τομέα όπου θα μπορούσαν να απασχοληθούν άτομα με αναπηρία, ανά κατηγορία αναπηρίας
- έρευνα σχετικά με το κόστος των μετατροπών που απαιτούνται για να γίνει μια υπηρεσία ή επιχείρηση προσβάσιμη, σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα.
- διερεύνηση τομέων της βιομηχανίας/βιοτεχνίας, που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν σχετικά με το σχεδιασμό και κατασκευή βοηθημάτων ατόμων με αναπηρία τα οποία θα παράγονται πλέον στην Ελλάδα π.χ.. τσιμεντόπλακες για οδηγούς τυφλών, αναβατόρια κλπ..

## 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

**Η προσβασιμότητα είναι το «κλειδί» για την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με αναπηρία.**

**Η προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία είναι δράση που διαχέεται οριζόντια σε όλες τις πολιτικές και κατακόρυφα σε όλα τα επίπεδα της κοινωνικής δομής.**

**Τα μέτρα για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία βελτιώνουν την ποιότητα ζωής όλων των πολιτών.**

---

<sup>26</sup> Έκθεση για την 3<sup>η</sup> Δεκέμβρη 2003, «ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ: ΙΣΟΤΙΜΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία 2004 – 2010, Μειώνοντας το χάσμα μεταξύ πολιτικών στόχων και πραγματικότητας», ΕΣΑΕΑ, 2003

**Καμμία πολιτική, δράση ή μέτρο για την προσβασιμότητα των υποδομών, υπηρεσιών και αγαθών δεν πρέπει να λαμβάνεται χωρίς τη συμμετοχή των ίδιων των ατόμων με αναπηρία.**

**Επιτακτική ανάγκη είναι η προώθηση της προσβασιμότητας συστηματικά και μεθοδευμένα σε βάθος χρόνου, με βασική προτεραιότητα τη σύνταξη Εθνικού Σχεδίου Δράσεων για την προσβασιμότητα και η υποστήριξη της υλοποίησής του με**

- συμπλήρωση-επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου
- σύσταση των κατάλληλων επιτελικών δομών σχεδιασμού, ελέγχου και πιστοποίησης καλής εφαρμογής
- αξιοποίηση των χρηματοδοτήσεων των διαρθρωτικών ταμείων με ένταξη του κριτηρίου προσβασιμότητας, ως κριτηρίου επιλεξιμότητας και χρηματοδότησης των έργων σε όλα τα τομεακά και περιφερειακά προγράμματα

**με συμμετοχή σε όλα τα στάδια της Εθνικής Συνομοσπονδίας των Ατόμων με αναπηρίες (ΕΣΑΕΑ) και εμπειρογνομόνων.**

«..Η προσβασιμότητα αποτελεί ..... αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής που εγκαινιάστηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας τον Μάρτιο του 2000...

**Αυτή η στρατηγική έχει προθεσμία: το 2010. Αυτός είναι ο λόγος που η «ατζέντα προσβασιμότητας», η οποία παρουσιάζεται στην παρούσα έκθεση, πρέπει να υλοποιηθεί εντός της συγκεκριμένης προθεσμίας...»<sup>27</sup>**

---

<sup>27</sup> Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομόνων που συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή «2010: Μια Ευρώπη προσβάσιμη για όλους» - Οκτώβριος 2003

Η προσβασιμότητα - η δυνατότητα, δηλαδή, να μπορεί το κάθε άτομο ανεξαρτήτως ηλικίας και φυσικής κατάστασης, αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσει και να χρησιμοποιήσει τις προσφερόμενες υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά, να επικοινωνήσει και να πληροφορηθεί - αποτελεί το «κλειδί» για την άρση του αποκλεισμού των ατόμων με αναπηρία και την διασφάλιση της ελευθερίας επιλογών σε κάθε στιγμή της ζωής τους, προσφέροντας ταυτόχρονα βελτίωση στην ποιότητα ζωής όλων.

Το αναπηρικό κίνημα αποτελεί τον καταλύτη στη διαδικασία εξασφάλισης της, διεκδικώντας τη διάχυση της προσβασιμότητας σε όλες τις πολιτικές και δράσεις σε όλα τα επίπεδα.

Το εγχειρίδιο αυτό στοχεύει, μέσα από μια κατά το δυνατόν σφαιρικότερη προσέγγιση της προσβασιμότητας, να αναδείξει την κρισιμότητά της και να προκαλέσει την ανάπτυξη συγκεκριμένων ενεργειών για την διασφάλισή της, προσφέροντας έτσι μια θετική προοπτική σε βάθος χρόνου για τη δημιουργία μιας κοινωνίας με επίκεντρο τον άνθρωπο και τον ανθρώπινο κύκλο ζωής, με σεβασμό στη διαφορετικότητα και τις ιδιαιτερότητες του καθενός.