

**ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΤΟΜΩΝ  
ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ  
'Ε.Σ.Α.Ε.Α.'**

**Έκθεση για την Πρόσβαση των Ατόμων με  
Ειδικές Ανάγκες στο Δομημένο Περιβάλλον,  
τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και  
Επικοινωνίας και την Πληροφόρηση.**

**3 Δεκεμβρίου 1999**

**Εθνική Ημέρα Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ.....	8
1.1 ΠΡΟΣΒΑΣΗ.....	9
1.2 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ.....	9
1.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ.....	9
1.4 Η ΑΛΥΣΙΔΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ.....	10
2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	
2.1 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	12
2.2 ΣΥΝΟΨΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ.....	13
2.3 ΚΑΤΟΙΚΙΑ.....	21
2.4 ΚΤΙΡΙΑ.....	24
2.5 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	27
3. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ.....	30
- ΧΩΡΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ.....	30
- ΚΤΙΡΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.....	30
- ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	33
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	
4.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	39
4.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	41
5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	43

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τον Ιούλιο του 1996 η Βουλή των Ελλήνων ψήφισε το Νόμο 2430 με τίτλο: *“Καθιέρωση της 3<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου ως Εθνικής Ημέρας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Θέσπιση του θεσμού της κάρτας αναπηρίας και άλλες διατάξεις”*. Πρόκειται για ένα νόμο που περιλαμβάνει πολύ σημαντικές διατάξεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες και τις οικογένειές τους και εκφράζει ένα νέο τρόπο προσέγγισης της αναπηρίας, η οποία πλέον συνδέεται με την άσκηση και το σεβασμό βασικών θεμελιωδών και αναπαλλοτριώτων ανθρωπίνων και κοινωνικών δικαιωμάτων. Ένα νόμο που δημιούργησε καινούργιες προοπτικές για την πραγματοποίηση της θεσμικής ανασυγκρότησης και της κοινωνικής μεταρρύθμισης, που επί δεκαετίες τώρα διεκδικούν το αναπηρικό και γονεϊκό κίνημα, όχι μόνο σε εθνικό, αλλά και σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο και ο οποίος άνοιξε το δρόμο για τη διαμόρφωση μιας κοινωνίας όπου τα άτομα με ειδικές ανάγκες θα αποτελούν αναπόσπαστο και πλήρως ενταγμένο κομμάτι της και θα συμμετέχουν ενεργά στο οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό και πολιτιστικό γίγνεσθαι.

Ο Νόμος αυτός αναγνώρισε την ΕΣΑΕΑ ως την αντιπροσωπευτικότερη τριτοβάθμια οργάνωση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και θεσμοθέτησε ουσιαστικά τη θέση της ως Κοινωνικού Εταίρου της Ελληνικής Πολιτείας για θέματα που απασχολούν το χώρο. Με αυτήν την ιδιότητα, και όπως ακριβώς αναφέρεται στον Ν.2430/96: *“Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες υποβάλλει κάθε έτος στον Πρόεδρο της Βουλής Έκθεση αναφερόμενη στην εν γένει αντιμετώπιση των ανθρωπίνων και κοινωνικών δικαιωμάτων των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.”*

Μια τέτοια Έκθεση υποβλήθηκε για πρώτη φορά το 1996, χρονιά καθιέρωσης της 3<sup>ης</sup> του Δεκέμβρη ως Εθνικής Ημέρας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, με σκοπό, αφενός την περιγραφή των βασικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο χώρος και των διαρθρωτικών αδυναμιών και των εμποδίων που υπάρχουν στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, αφετέρου, την αναφορά στο νέο τρόπο προσέγγισης της αναπηρίας και των θεμάτων που συνδέονται με αυτήν, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το 1997, σε συνεργασία με την Εταιρεία Ερευνών V-PRC, η ΕΣΑΕΑ πραγματοποίησε πανελλαδική έρευνα που έγινε με σκοπό τη μέτρηση των Στάσεων και των Διαθέσεων της Κοινωνίας απέναντι στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και αντί για Έκθεση, υπέβαλλε στη Βουλή των Ελλήνων τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας τα οποία είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Πέρυσι η Συνομοσπονδία κατέθεσε μια Έκθεση αντίστοιχη με εκείνη του 1996, δίνοντας για άλλη μια φορά, μια γενική εικόνα για το ποια είναι η κατάσταση των ατόμων με ειδικές ανάγκες σήμερα, αν λάβουμε υπόψη τις τελευταίες εξελίξεις, νομοθετικές, θεσμικές και άλλες, που έχουν σημειωθεί στη χώρα μας και τα θετικά βήματα που έχουν, ή δεν έχουν γίνει, για την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, την καταπολέμηση των διακρίσεων εις βάρος τους και την άρση του κοινωνικού αποκλεισμού που καθημερινά βιώνουν σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής.

Στην Έκθεση του 1998 έγιναν συνοπτικές αναφορές στην πρόοδο που έχει ή δεν έχει επιτευχθεί σε διάφορους ζωτικούς τομείς για το αναπηρικό και γονεϊκό κίνημα, όπως αυτός της εκπαίδευσης, της επαγγελματικής κατάρτισης και αποκατάστασης, των κοινωνικών παροχών και των υπηρεσιών υγείας, της

επιδοματικής πολιτικής, της νομοθεσίας, της συμμετοχής των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων στα κέντρα και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και άλλους.

Φέτος, επιλέξαμε ως κεντρικό θέμα της Έκθεσης την Πρόσβαση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες στο Δομημένο Περιβάλλον, τα Μέσα Μεταφοράς και Επικοινωνίας και την Πληροφόρηση, θεωρώντας ότι πρόκειται για ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα που απασχολούν το χώρο μας. Η παρούσα Έκθεση, προετοιμάστηκε και συντάχθηκε σε συνεργασία με τους φορείς-μέλη της ΕΣΑΕΑ σε όλη την Ελλάδα, ύστερα από σχετική έρευνα που πραγματοποιήθηκε, ενώ σημαντική ήταν και η υποστήριξη από το Γραφείο Μελετών για ΑΜΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η υιοθέτηση των Πρότυπων Κανόνων Του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) για την Εξίσωση των Ευκαιριών για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες

(ΑΜΕΑ) το 1993, σηματοδοτεί μια νέα εποχή για τον σχεδιασμό πολιτικής και την προώθηση προγραμμάτων δράσης που στόχο έχουν την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ΑΜΕΑ. Η Ελλάδα είναι από τις πρώτες χώρες που με Νομοθετική πράξη (Ν.2430 /96) υιοθέτησε τους Κανόνες.

Η βασική φιλοσοφία και πρακτική που διέπει τους Πρότυπους Κανόνες για την Εξίσωση των Ευκαιριών για τα ΑΜΕΑ εμπεριέχει τις εξής βασικές αξίες:

**α/ Αποδοχή του κοινωνικού μοντέλου** προσέγγισης της αναπηρίας, όπου προσδίδεται στην έννοια της αναπηρίας κοινωνικό-πολιτικό υπόβαθρο, συνδέοντάς την με τα εμπόδια που αναγκάζεται το άτομο να υπερβεί προκειμένου να συμμετέχει ισότιμα στην κοινωνία και όχι με τη φυσική του κατάσταση. Το κοινωνικό μοντέλο εστιάζει στην ανάγκη ανίχνευσης και περιορισμού των "ανάπηρων" πλευρών της κοινωνίας και των εμποδίων που αυτές συνεπάγονται για την πλήρη και ισότιμη συμμετοχή των ΑΜΕΑ

**β/ Αποδοχή της έννοιας της Αυτόνομης Διαβίωσης**, ως στοιχείο ζωτικής σημασίας για την επίτευξη πλήρους συμμετοχής των ΑΜΕΑ. Στόχος της Αυτόνομης Διαβίωσης είναι να επιτρέψει στα ΑΜΕΑ να πετύχουν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό την οικονομική και κοινωνική τους ένταξη, την ανεξαρτησία και την άσκηση ίσων δικαιωμάτων με τους μη-ανάπηρους ομοτίμους τους. Βασική προϋπόθεση για την Αυτόνομη Διαβίωση είναι μία σειρά μέτρων, όπως οι υπηρεσίες Προσωπικών Βοηθών, η έννοια της "προσαρμογής" που περιλαμβάνει πρακτικές όπως: αλλαγή ωραρίων εργασίας, προσβασιμότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, διάθεση διερμηνέων νοηματικής γλώσσας για τους κωφούς, και άλλα.

**γ/ Αποδοχή της βασικής έννοιας του "mainstreaming".** Αυτό σημαίνει διαμόρφωση πολιτικής που θα διευκολύνει την πλήρη συμμετοχή και την εμπλοκή των ΑΜΕΑ σε οικονομικές, κοινωνικές και άλλες διαδικασίες, σεβόμενη τις προσωπικές τους επιλογές. Σημαίνει ακόμη, θεώρηση των ζητημάτων που αφορούν στα ΑΜΕΑ, όχι ξέχωρα από το μηχανισμό σχεδιασμού πολιτικής, αλλά ως αναπόσπαστο κομμάτι της. Η διαδικασία του mainstreaming θεωρείται ο πλέον σωστός τρόπος ώστε να μετατρέψουμε την ίση συμμετοχή και τις ίσες ευκαιρίες από απλές αρχές σε πραγματικότητες, οι οποίες συνεπάγονται αλλαγές στη ζωή των ΑΜΕΑ.

Για πρώτη φορά σε διεθνές επίπεδο έχει γίνει μία συμφωνία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να επηρεάσει, να προωθήσει και να κατευθύνει δράσεις που στοχεύουν στην ισότιμη συμμετοχή των ΑΜΕΑ στην κοινωνία. Τρία βασικά στοιχεία των Πρότυπων Κανόνων του ΟΗΕ συμβάλλουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Πρώτον, με την φιλοσοφία τους οι Πρότυποι Κανόνες δίνουν το ερέθισμα στα κράτη που τους έχουν υιοθετήσει ότι η αναπηρία δεν πρέπει να οδηγεί σε αποκλεισμό ή μείωση των ανθρωπίνων και κοινωνικών δικαιωμάτων των ΑΜΕΑ.

Δεύτερον, οι Πρότυποι Κανόνες προσφέρουν ένα κοινό πλαίσιο για σχεδιασμό πολιτικής και μελλοντικής συνεργασίας, ένα κοινό πλαίσιο που αφορά τις κυβερνήσεις, τις Μη-Κυβερνητικές Οργανώσεις και τους πολίτες.

Τρίτον, παρόλο που οι Πρότυποι Κανόνες δεν είναι δεσμευτικοί, με τον καθορισμό των 8 πεδίων στόχων ενθαρρύνουν και συμβάλλουν στη λήψη των αναγκαίων μέτρων και δράσεων.

**Η Πρόσβαση** είναι ένα από τα οκτώ 'Πεδία-Στόχους' στα οποία στοχεύει η ισότιμη συμμετοχή. Ο Πρότυπος Κανόνας 5 αναφέρει ότι:

*«Τα Κράτη πρέπει να αναγνωρίζουν τη σημασία της πρόσβασης στη διαδικασία εξίσωσης των ευκαιριών σε κάθε κοινωνική σφαίρα. Για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες κάθε κατηγορίας, τα Κράτη πρέπει: α) να εισάγουν προγράμματα δράσης ώστε να καταστήσουν το φυσικό και δομημένο περιβάλλον προσβάσιμο και β) να αναλάβουν μέτρα για να καταστήσουν την πληροφόρηση και την επικοινωνία προσβάσιμη στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες»*

Το πρώτο μέρος, **Πρόσβαση στο Φυσικό και Δομημένο Περιβάλλον**, περιλαμβάνει 4 βασικά στοιχεία:

1. Δημιουργία τεχνικών προδιαγραφών και θέσπιση νομοθεσίας που θα εξασφαλίζει πρόσβαση σε κατοικίες, στέγαση, κτίρια, μέσα μαζικής μεταφοράς, δρόμους και εξωτερικούς χώρους.
2. Ενημέρωση - πληροφόρηση των αρχιτεκτόνων, μηχανικών και όλων των επαγγελματιών που ασχολούνται με τον σχεδιασμό και την κατασκευή του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, σε θέματα πολιτικής για την πρόσβαση και προώθηση των κατάλληλων μέτρων για την επίτευξη της πρόσβασης.
3. Ενσωμάτωση των τεχνικών προδιαγραφών πρόσβασης από την αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.
4. Διαβούλευση με τις οργανώσεις των ΑΜΕΑ όταν διαμορφώνονται οι τεχνικές προδιαγραφές και οι κανόνες και συμμετοχή των οργανώσεων σε τοπικό επίπεδο στον σχεδιασμό και την κατασκευή των δημοσίων έργων.

Το δεύτερο μέρος, **Πρόσβαση στην Πληροφόρηση και την Επικοινωνία**, περιλαμβάνει 7 βασικά στοιχεία:

1. Πλήρη πρόσβαση των ΑΜΕΑ, των οικογενειών τους και των υποστηρικτών τους, σε πληροφορίες που αφορούν θέματα διάγνωσης, δικαιώματα, διαθέσιμες υπηρεσίες και προγράμματα. Οι πληροφορίες πρέπει να διατίθενται σε μορφή προσβάσιμη για τα ΑΜΕΑ.
2. Διαμόρφωση στρατηγικών για την δημιουργία υπηρεσιών παροχής πληροφόρησης και τεκμηρίωσης, προσβάσιμων σε όλες τις ομάδες ΑΜΕΑ.
3. Εξέταση του ενδεχόμενου χρήσης της νοηματικής γλώσσας στην εκπαίδευση των κωφών παιδιών, στις οικογένειές τους και τις κοινότητες. Διευκόλυνση της επικοινωνίας των κωφών ατόμων με την παροχή υπηρεσιών διερμηνείας της νοηματικής γλώσσας.
4. Μελέτη- έρευνα για τις ανάγκες όλων των ατόμων που παρουσιάζουν δυσκολία στην επικοινωνία.
5. Ενθάρρυνση των μέσων ενημέρωσης, ιδιαίτερα της τηλεόρασης, του ραδιοφώνου και των εφημερίδων, να καταστήσουν τις υπηρεσίες τους προσβάσιμες.
6. Φροντίδα ώστε η νέα ηλεκτρονική πληροφορία και τα συστήματα υπηρεσιών που προσφέρονται στο κοινό να είναι προσβάσιμα στα ΑΜΕΑ από την αρχή ή κατόπιν προσαρμογής.
7. Παροχή συμβουλών από τις οργανώσεις των ΑΜΕΑ στην διαμόρφωση μέτρων για την δημιουργία προσβάσιμων υπηρεσιών πληροφόρησης.

Ο σχεδιασμός του περιβάλλοντος που θα είναι φιλικό, προσβάσιμο και ασφαλές για τα ΑΜΕΑ, συμβάλλει στην κοινωνική και οικονομική τους ένταξη και έχει θετικές επιπτώσεις στην κοινωνία, σε επίπεδο κοινωνικό και οικονομικό. Η δυνατότητα πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα εκπαιδευτικά Ιδρύματα, τους εργασιακούς χώρους, τις αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, σημαίνει πρόσβαση στην εκπαίδευση, την εργασία, την δημιουργία οικογένειας, συμμετοχή στην παραγωγική διαδικασία και ενεργό συμμετοχή στην κοινωνία και μείωση της εξάρτησή τους από συντάξεις και διαμονή σε ιδρύματα.

Θεωρούμε σημαντικό να επισημάνουμε ότι η δημιουργία προσβάσιμου περιβάλλοντος συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής μιας μεγάλης πληθυσμιακής ομάδας: των *Εμποδιζόμενων Ατόμων*. Από τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν στο κείμενο "Σχεδιάζοντας για Όλους – Οδηγίες Σχεδιασμού" του ΥΠΕΧΩΔΕ για τα Εμποδιζόμενα Άτομα στην Ελλάδα, προκύπτει ότι τα Εμποδιζόμενα Άτομα αποτελούν το 42,5 % του Ελληνικού πληθυσμού. Το ποσοστό αυτό αναλύεται ως εξής: ΑΜΕΑ 10%, ηλικιωμένοι 60-74 ετών 14%, υπερήλικες άνω των 75 ετών 6%, νήπια 0-4 ετών και συνοδοί 11% , έγκυες 1,5 %.

Η Έκθεση παρουσιάζει τα αποτελέσματα μιας έρευνας που έκανε η ΕΣΑΕΑ σε συνεργασία με τους φορείς-μέλη της σε όλη την Ελλάδα, σχετικά με την δυνατότητα πρόσβασης των ΑΜΕΑ στην Ελλάδα, στο δομημένο περιβάλλον (κατοικία, κτίρια, πάρκα, πλατείες, και άλλα), στα μέσα μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας και στην πληροφόρηση.

Στην διαμόρφωση της έκθεσης αυτής, σημαντικό ρόλο έπαιξε η παροχή τεχνικής βοήθειας από το Γραφείο Μελετών για ΑΜΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Βασικός στόχος είναι να παρουσιάσουμε την πραγματική εικόνα της κατάστασης στην Ελλάδα σε θέματα πρόσβασης - λαμβάνοντας υπόψη τα μέτρα που έχουν ληφθεί σε επίπεδο Νομοθεσίας και προγραμμάτων δράσης, την πρόοδο που έχει γίνει και τα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάζονται στην διαδικασία υλοποίησης - και να καταθέσουμε προτάσεις που θα συμβάλλουν στην κατάργηση των αρχιτεκτονικών εμποδίων και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ΑμΕΑ.

## **1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ**

1. Τα τελευταία χρόνια, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, στα πλαίσια της γενικότερης φιλοσοφίας και πρακτικής για την εξίσωση των ευκαιριών, λαμβάνονται μέτρα σε επίπεδο νομοθεσίας και προγραμμάτων δράσης για την δημιουργία Ανθρώπινων Πόλεων χωρίς Αποκλεισμένους Πολίτες.

**Καθολική ή Ολοκληρωμένη Πρόσβαση** (Universal Access), **Προσβασιμότητα** (Accessibility), **Προσαρμοστικότητα** (Adaptability), **Ολοκληρωμένος Σχεδιασμός** (Universal Design), **Έρευνα με την ενεργό συμμετοχή – καθοδήγηση του χρήστη** (User-led Research), αποτελούν

λέξεις κλειδιά και στοχεύουν στον σχεδιασμό, δημιουργία, διαχείριση και συντήρηση ενός περιβάλλοντος που θα είναι προσβάσιμο, φιλικό και ασφαλές για όλα τα άτομα, ανεξαρτήτου ηλικίας και φυσικής κατάστασης. Άτομα με ή όχι αναπηρίες, νέοι, γέροι, παιδιά και άλλοι, έχουν όλοι το δικαίωμα να ζουν σε ένα φιλικό περιβάλλον που θα συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Ο όρος **‘καθολική ή ολοκληρωμένη πρόσβαση’** χρησιμοποιείται σε σχέση με τρεις βασικές μορφές ανθρώπινης δραστηριότητας: **διακίνηση, επικοινωνία και πληροφόρηση (κατανόηση)**.

Όλοι οι άνθρωποι, ανεξαρτήτως των λειτουργικών ή νοητικών τους ικανοτήτων, αντιμετωπίζουν εμπόδια στη μετακίνηση, την επικοινωνία με άλλους ή στην πληροφόρηση, καθώς και στην κατανόηση μηνυμάτων, οδηγιών ή συστημάτων. Το ιδιαίτερο πρόβλημα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες είναι πως συναντούν εμπόδια πρόσβασης σε μεγαλύτερη κλίμακα και συχνά σε συστηματική βάση, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε διάφορους βαθμούς ταλαιπωρίας, δυσαρέσκειας και δυσφορίας. Οι συνέπειες των εμποδίων αυτών μπορούν να επεκταθούν ως τον κοινωνικό αποκλεισμό, την αποδυνάμωση, το στιγματισμό και τα αρνητικά ψυχολογικά συνεπακόλουθα για το συγκεκριμένο άτομο.

Η αποτυχία της κοινωνίας να άρει τα εμπόδια στην κινητικότητα, την επικοινωνία και την κατανόηση είναι χαρακτηριστικό της άνισης αντιμετώπισης των ατόμων με μειωμένες δυνατότητες. Και αντίστροφα: κάθε εμπόδιο πρόσβασης που αίρεται, μας φέρνει ένα βήμα πιο κοντά σε μία δίκαιη κοινωνία που στοχεύει στην εξίσωση των ευκαιριών για όλους τους πολίτες.

## 1.1 ΠΡΟΣΒΑΣΗ

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

Η πρόσβαση είναι ένας θεμελιώδης περιβαλλοντικός παράγοντας και δεν αφορά μόνο τα άτομα που έχουν μόνιμη ή προσωρινή φυσική ή αισθητηριακή μειονεξία. Κανείς δεν πρέπει να αποκλείεται από χώρους

εργασίας, εκπαίδευσης, αναψυχής, μεταφορικά μέσα ή οποιοδήποτε άλλο χώρο, λόγω ανεπαρκούς πρόσβασης. Ο στόχος της πλήρους κοινωνικής ένταξης και συμμετοχής για όλους τους πολίτες μπορεί να επιτευχθεί μόνο όταν τα άτομα με ή χωρίς αναπηρίες έχουν τις ίδιες δυνατότητες διακίνησης, μεταφοράς, πρόσβασης και χρήσης των κτιρίων.

## **1.2 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ**

Η πληροφόρηση αποτελεί ζωτική ανάγκη για τον χρήστη. Οι πληροφορίες πρέπει να είναι προσιτές στο σημείο όπου ο τελικός χρήστης έρχεται σε επαφή με το σύστημα πληροφόρησης. Η τεχνολογία των πληροφοριών μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο αύξησης τόσο του όγκου όσο και της ποιότητας των παρεχομένων πληροφοριών.

Η ένταξη των ατόμων με ειδικές ανάγκες αντιμετωπίζεται συχνά μόνο στα πλαίσια των αρχιτεκτονικών εμποδίων. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η γλωσσική ένταξη, συμπεριλαμβανομένης της αποδοχής της νοηματικής γλώσσας για κωφά και βαρήκοα άτομα.

## **1.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ**

Ο σχεδιασμός του δομημένου περιβάλλοντος, των μέσων μεταφοράς και των συστημάτων επικοινωνίας και πληροφόρησης, πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των ατόμων. Η πρόσβαση θα είναι μεγαλύτερη αν οι ιδιαίτερες ανάγκες που σχετίζονται με διαφορετικούς τύπους μειονεξίας είναι γνωστές και ενσωματώνονται στις τεχνικές προδιαγραφές σχεδιασμού. Πρέπει να αναζητηθούν νέοι κανόνες σχεδιασμού βασισμένοι σε αυτή την φιλοσοφία, που θα εξασφαλίζουν ότι δεν θα υπάρχουν τεχνικά εμπόδια στα αντικείμενα που χρησιμοποιούμε, στους χώρους που συχνάζουμε και στα μέσα μεταφοράς με τα οποία μετακινούμαστε.

Ο καλός σχεδιασμός αποφέρει πρακτικό όφελος για όλους τους χρήστες και ίσως αποδειχθεί μακροπρόθεσμα πιο οικονομικός. Το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η δημιουργία προσβάσιμου περιβάλλοντος δεν είναι αναγκαστικά υψηλό αν οι ορθές προϋποθέσεις - σωστές τεχνικές προδιαγραφές ενσωματωθούν στον σχεδιασμό. Το κόστος μπορεί όμως να είναι πολύ υψηλό αν χρειαστεί αργότερα να γίνουν προσβάσιμες οι διάφορες εγκαταστάσεις.

Το προσβάσιμο περιβάλλον θα βελτιώσει την πρόσβαση τόσο για τα άτομα με ελάχιστη όσο και για τα άτομα με μέγιστη δυνατότητα. Η πλειοψηφία θα αντιμετωπίζει λιγότερα προβλήματα, με συνέπεια την καλύτερη εξυπηρέτηση και την αναβάθμιση της ζωής όλων.

## **1.4 Η ΑΛΥΣΙΔΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ**

Στο 'European Manual for an Accessible Built Environment' (Ευρωπαϊκό Εγχειρίδιο για ένα προσβάσιμο δομημένο περιβάλλον, Ιανουάριος 1995)

παρουσιάζεται η φυσική αλυσίδα πρόσβασης που συνδέει την πρόσβαση σε κτίρια, εξωτερικούς χώρους και μεταφορικά μέσα.

Οι συνδέσεις μεταξύ περιοχών πρόσβασης είναι εξαιρετικά ευαίσθητες, καθώς εξ' ορισμού άπτονται διαφορετικών τομέων ευθύνης. Η παροχή πληροφοριών αποτελεί συνεπώς κύριο συστατικό κάθε αλυσίδας πρόσβασης.

Σε διάφορες περιοχές κάθε χώρα υπάρχουν παραδείγματα καλής πρακτικής όσον αφορά τον σχεδιασμό και την κατασκευή προσβάσιμων κτιρίων ή / και μεταφορικών μέσων. Παραδείγματα κακής πρακτικής ή εσφαλμένη πρακτική μπορεί να αποδειχθεί επίσης χρήσιμη, δείχνοντάς μας πως να αποφεύγονται λάθη. Η εσφαλμένη πρακτική συχνά εμφανίζεται όταν δίδεται ελάχιστη ή καθόλου προσοχή στις ανάγκες της μεγάλης πλειοψηφίας των ανθρώπων. Ο εσφαλμένος σχεδιασμός είναι συχνά αποτέλεσμα εσφαλμένων υποθέσεων σχετικά με τις ανάγκες των χρηστών. Ο σχεδιασμός προς χάρη ενός 'υποθετικού χρήστη' που διαθέτει ένα 'μέσο όρο' ικανοτήτων, οδηγεί σε σχεδιαστικές λύσεις ανεπαρκείς για όλους.

Ο εσφαλμένος σχεδιασμός μπορεί επίσης να είναι αποτέλεσμα λαθών ή αποτυχιών στην αλυσίδα παραγωγής από την παραγγελία μέχρι την παραγωγή. Ο πελάτης μπορεί να μη γνωρίζει τις ανάγκες των χρηστών, και

έτσι να δώσει εσφαλμένες οδηγίες σχεδιασμού στον αρχιτέκτονα. Ο κτίστης μπορεί να μην καταλάβει τις οδηγίες που έλαβε για την κατασκευή, παραλείποντας έτσι σημαντικές λεπτομέρειες.

Η πρόσβαση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε κάθε στάδιο του κύκλου ζωής των κτιρίων και συστημάτων μεταφοράς: στον προγραμματισμό, στην σχεδίαση, στην κατασκευή, στη χρήση και διαχείριση, στην προσαρμογή και ανακαίνιση.

## **2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ**

### **2.1 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Ο όρος δομημένο περιβάλλον περιλαμβάνει τον σχεδιασμό και την κατασκευή της κατοικίας, των κτιρίων (δημόσια, ιδιωτικά) και τη διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων ( πεζοδρόμια, δρόμους, πλατείες, πάρκα κ.λ.π )

Στο σημείο αυτό θεωρούμε πολύ σημαντικό να αναφέρουμε ότι στα πλαίσια της πολιτικής που εφαρμόζει το ΥΠΕΧΩΔΕ τα τελευταία χρόνια για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών, προωθεί μία σειρά μέτρων και προγραμμάτων που στοχεύουν στο **Σχεδιασμό για Όλους** και στην δημιουργία **Ανθρώπινων Πόλεων χωρίς Αποκλεισμένους Πολίτες**.

Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής εντάσσεται η λειτουργία του Γραφείου Μελετών για ΑΜΕΑ, με σκοπό:

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

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

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

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

- Διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών
- Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) πεζών και αμαξιδίων
- Κλίμακες
- Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών
- Σήμανση
- Είσοδοι κτιρίων
- Δημόσιοι χώροι υγιεινής
- Τουριστικές εγκαταστάσεις

## **2.2 ΣΥΝΟΨΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ**

### **A. Διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών**

#### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

#### **Προβλέπεται:**

1. Τα πεζοδρόμια να κατασκευάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής, ασφαλής και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών σε όλη την επιφάνεια τους, συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΕΑ.

2. Ορίζεται Ελεύθερη Ζώνη Όδευσης Πεζών, ελαχίστου πλάτους 1.50 μέτρων, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία όλων των χρηστών.
3. Ορίζεται Οδηγός Όδευσης Τυφλών ενταγμένος στη ζώνη όδευσης πεζών.
4. Το δάπεδο του πεζοδρομίου να είναι αντι-ολισθηρό, ομοιογενές με μεγάλη αντοχή και μικρή αντανάκλαστικότητα. Τα χαρακτηριστικά του δεν πρέπει να μεταβάλλονται με τις αλλαγές των καιρικών συνθηκών.
5. Στο τέλος κάθε διαδρομής και στα σημεία των διαβάσεων να κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα (σκάφες) ελάχιστου πλάτους 1.50 μέτρων. Γενικά όμως, τα πλάτη των πρέπει να είναι ίδια με τα πλάτη των διαστάσεων που είναι κατ' ελάχιστο 2.50 μέτρα. Των νησίδων ελάχιστο 1.50 μέτρα.
6. Η φύτευση, ο αστικός εξοπλισμός, τα μόνιμα και προσωρινά εμπόδια να σημαίνονται κατάλληλα ώστε να μην προκαλούν κινδύνους ή να εμποδίζουν την κίνηση των χρηστών.
7. Προβλέπεται φωτεινή και ηχητική σήμανση στις διαβάσεις πεζών.
8. Ο αστικός εξοπλισμός να κατασκευάζεται και να τοποθετείται με τρόπο που να είναι εύχρηστος σε όλους τους χρήστες.
9. Η κλίση του πεζοδρομίου δεν πρέπει να ξεπερνά το 12%. Για την αποφυγή μεγαλύτερων κλίσεων κατασκευάζονται σκαλοπάτια σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου. Στην περίπτωση αυτή, για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ να τοποθετούνται αναβατόρια κλίμακας.
10. Οι πεζοδρομοί και οι πλατείες να ακολουθούν τις προδιαγραφές που ισχύουν για τα πεζοδρόμια εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, το πλάτος της οποίας ορίζεται στα 300 μέτρα.

## **B. Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) πεζών και αμαξιδίων**

### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

### **Προβλέπεται:**

1. Σε νέες κατασκευές όπου κατασκευάζεται ράμπα, αυτή πρέπει να έχει κλίση 5%. Σε υφιστάμενες 5% ως 10%. Αν σε υφιστάμενες κατασκευές απαιτηθούν μεγαλύτερες κλίσεις, τότε τοποθετείται μηχανικό μέσο κάλυψης υψομετρικών διαφορών. (αναβατόριο).

2. Σε ράμπες κλίσης 5%, κάθε 10 μέτρα παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα.  
Σε ράμπες κλίσης 6%, κάθε 8 μέτρα παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα.  
Σε ράμπες κλίσης 8%, κάθε 3 μέτρα παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα.  
Σε ράμπες κλίσης 10%, κάθε 1 μέτρο παρεμβάλλεται οριζόντιο τμήμα πλάτους 1.50 μέτρα  
Οριζόντια τμήματα διαστάσεων 1.50 x 1.50 παρεμβάλλονται σε κάθε αλλαγή κατεύθυνσης. Επίσης στην αρχή και το τέλος κάθε ράμπας.
3. Ελάχιστο πλάτος ράμπας 1.30 μέτρα, επιθυμητό 1.70 μέτρα. Τοποθετούνται διπλοί συνεχείς χειρολισθήρες στις δύο πλευρές σε ύψη 070 μέτρα, 0.90 μέτρα που εξέχουν σε οριζόντιο τμήμα στην αρχή και το τέλος κατά 0.30 μέτρα.  
Στα πλάγια της ράμπας κατασκευάζεται περίζωμα ύψους 0.05 μέτρα ως 0.10 μέτρα. Το δάπεδο είναι σταθερό, ομαλό, αντι-ολισθηρό, ομοιογενές, χωρίς αρμούς με διάκενα.

## **Γ. Κλίμακες**

### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

### **Προβλέπεται:**

1. Στα κτίρια με χρήση κατοικίας, το πλάτος των κλιμάκων να είναι 1.20 μέτρα και να επιτρέπονται τα σφηνοειδή σκαλοπάτια.
2. Στα κτίρια με χρήση κοινού και γενικά στα δημόσια κτίρια το πλάτος να είναι 1.20 μέτρα, το ύψος της βαθμίδας 0.15 μέτρα και το πλάτος 0.33 μέτρα. Πρέπει να μεσολαβούν μεταξύ των ορόφων πλατύσκαλα, οι ακμές των σκαλοπατιών να είναι καμπυλωμένες και να υπάρχει αντι-ολισθηρή ταινία στην άκρη του κάθε σκαλοπατιού. Δεν επιτρέπονται σφηνοειδή σκαλοπάτια.
3. Τοποθετούνται διπλοί συνεχείς (και στα πλατύσκαλα) χειρολισθήρες σε ύψη 0.70 μέτρα και 0.90 μέτρα, που εξέχουν σε οριζόντιο τμήμα στην αρχή και το τέλος της κλίμακας κατά 0.30 μέτρα

## **Δ. Μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών**

### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

#### **4. Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ, Κεφάλαιο 5**

##### **Προβλέπεται:**

- 1.** Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση προσβάσιμου ανελκυστήρα ελάχιστων διαστάσεων θαλάμου 1.10x1.40 και πόρτας (από τη στενή πλευρά) 0.80 μέτρα στα κτίρια με χρήση κατοικίας, όταν το δάπεδο ορόφου απέχει 9.00 μέτρα από τη στάθμη εισόδου καθώς και τα κτίρια του δημοσίου τομέα, των ΝΠΔΔ, των Κοινωνικών Οργανισμών και κτίρια γραφείων με περισσότερους από έναν ορόφους (σημειώνεται ότι για την δεύτερη κατηγορία το ελάχιστο ελεύθερο πλάτος πόρτας γίνεται 0.85 μέτρα)
- 2.** Στα κτίρια της δεύτερης κατηγορίας επιβάλλεται αυτόματο άνοιγμα-κλείσιμο των θυρών, ακουστικά και οπτικά σήματα κίνησης ανελκυστήρα, χειρολισθήρας στον θάλαμο σε ύψος 0.90 μέτρα, χειριστήρια σε ύψος 0,90 μέτρα ως 1.20 μέτρα, φωτισμός ομοιόμορφος 50-70 lux, σύστημα κλίσεως κινδύνου, ομαλή κίνηση ανελκυστήρα με μικρές διαφορές στάθμης δαπέδου θαλάμου - πλατύσκαλο (2 εκ.) και απόσταση δαπέδου θαλάμου από πλατύσκαλο (2 εκ).
- 3.** Στα κτίρια με χρήση κοινού πρέπει ένας τουλάχιστον ανελκυστήρας που εξυπηρετεί και άτομα με ειδικές ανάγκες να χρησιμεύει και ως ανελκυστήρας διαφυγής σε περίπτωση κινδύνου.
- 4.** Όπου μικρές υψομετρικές διαφορές δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), τότε τοποθετούνται αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης ή κλίμακας.

#### **Ε. Σήμανση**

##### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

##### **Προβλέπεται :**

- 1.** Όλες οι προσφερόμενες εξυπηρετήσεις για εμποδιζόμενα άτομα στους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους πρέπει να σημαίνονται
- 2.** Στη σήμανση πρέπει να περιλαμβάνεται το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (ΔΣΠ) που είναι το εικονόγραμμα ενός καθημένου σε αμαξίδιο ατόμου, αν η προσφερόμενη εξυπηρετήση απευθύνεται σε όλα τα εμποδιζόμενα άτομα ή το ιδιαίτερο για κάθε περίπτωση αναπηρίας εικονόγραμμα. Το ΔΣΠ συνοδεύεται από κείμενο ή άλλα εικονογράμματα που επεξηγούν την παρουσία του.

3. Τα σχέδια και τα γράμματα πρέπει να είναι σκούρα σε ανοιχτό υπόβαθρο ή ανοιχτά σε σκούρο υπόβαθρο. Το μέγεθος των γραμμμάτων, των κειμένων, των συμβόλων και των εικονογραμμάτων, πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να είναι εύκολα αναγνώσιμα και / ή αναγνωρίσιμα από την απόσταση από την οποία κάθε φορά είναι δυνατόν να τα δει ο χρήστης του χώρου.
4. Πρέπει να γίνεται μελέτη σήμανσης για τα κτίρια με χρήση κοινού.
5. Η τοποθέτηση της σήμανσης δεν πρέπει να προκαλεί κίνδυνο στην κίνηση του κοινού.
6. Η χρήση των εικονογραμμάτων, συμβόλων και κειμένων πρέπει να γίνεται με τρόπο τέτοιο ώστε να μη προκαλεί σύγχυση στο χρήστη.

## **ΣΤ. Είσοδοι κτιρίων**

### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

### **Προβλέπεται:**

1. Στα κτίρια με χρήση κατοικίας που είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση ανελκυστήρα, πρέπει να υπάρχει σύνδεση της στάθμης της εισόδου και της στάθμης του πεζοδρομίου από αυτή, ισόπεδη ή με ράμπα μεγίστης κλίσης 6% και πλάτους 1.30 μέτρα.
2. Στα κτίρια με χρήση κοινού πρέπει να υπάρχει σύνδεση της στάθμης της εισόδου και της στάθμης του πεζοδρομίου μπροστά από αυτή ισόπεδη ή με ράμπα μεγίστης κλίσης 5% και πλάτους 1.50 μέτρα.
3. Η θύρα εισόδου πρέπει να έχει ένα τουλάχιστον φύλλο πλάτους 1.20 μέτρα, αν είναι δίφυλλη ανοιγμένη. Οι περιστρεφόμενες θύρες δεν είναι προσβάσιμες και όπου υπάρχουν πρέπει να κατασκευάζεται παράπλευρη θύρα συρόμενη ή ανοιγόμενη, πλάτους 1.20 μέτρα.
4. Αν υπάρχει πάγκος πληροφοριών, ολόκληρος ή τμήμα του πλάτους τουλάχιστον 1.00 μέτρο, πρέπει να κατασκευάζεται σε ύψος 0.80 μέτρα με χώρο κάτω από αυτόν για κίνηση αμαξιδίου.
5. Όλοι οι χώροι της εισόδου και όλες οι διαδρομές στο κτίριο πρέπει να επιτρέπουν κίνηση αμαξιδίου και να έχουν ελεύθερο καθαρό πλάτος τουλάχιστον 1.50 μέτρα.
6. Όταν υπάρχουν τηλέφωνα για το κοινό, όλα ή τουλάχιστον ένα ή σε ποσοστό 5%, πρέπει να είναι κατάλληλα και για χρήση από ΑΜΕΑ.
7. Αν υπάρχουν υπόγειοι χώροι στάθμευσης πρέπει να διαθέτουν το 5% των θέσεων ή τουλάχιστον μία για ΑΜΕΑ διαστάσεων 3.50x5.00 μέτρα. Οι χώροι αυτοί πρέπει να επικοινωνούν με την κυρία είσοδο με προσβάσιμο ανελκυστήρα.
8. Αν υπάρχουν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, ισχύουν τα ίδια όσον αφορά στις θέσεις, με την υποχρέωση αυτές να μην απέχουν απόσταση μεγαλύτερη των 50 μέτρων από την κυρία είσοδο.

## **Z. Δημόσιοι χώροι υγιεινής**

### **Σχετικές προδιαγραφές:**

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

### **Προβλέπεται:**

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

### **ΣΧΟΛΙΑ**

1. Με την εγκύκλιο αρ. 14/1991 του ΥΠΕΧΩΔΕ, καθιερώνεται η δυνατότητα πρόσβασης και σε υφιστάμενα κτίρια με χρήση κοινού, ακόμα και σε διατηρητέα, εφόσον γίνουν σε αυτά οικοδομικές εργασίες, αναδιαρρυθμίσεις και άλλα.
2. Με την εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών, ΔΙΑΠΔ 4291/97, καθιερώνεται η υποχρέωση να γίνουν προσβάσιμα τα κτίρια στα οποία στεγάζονται δημόσιες υπηρεσίες.
3. Με την εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών, ΔΙΑΠΔ/Γ2Γ/6750, ορίζεται το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο πρέπει να γίνουν προσβάσιμα τα κτίρια στα οποία στεγάζονται δημόσιες υπηρεσίες.
4. Με το Προεδρικό Διάταγμα 16/1996, καθίσταται υποχρεωτική η ύπαρξη προσβασιμότητας και στους χώρους εργασίας.

**Νομοθεσία σχετική με τουριστικές εγκαταστάσεις**  
**Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού ( ΕΟΤ )**

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

**ΥΠΝΟΔΩΜΑΤΙΑ – ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΤΕΣ ΑΜΑΞΙΔΙΟΥ**

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

Εξαιρούνται μη προσβάσιμες μονάδες δυναμικότητας έως 60 κλίνες και μονάδες όλων των τύπων και τάξεων που κατασκευάζονται σε οικόπεδα με κλίση πάνω από 30% και βρίσκονται σε παραδοσιακούς οικισμούς, περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, περιοχές ελεγχόμενες από την αρχαιολογική υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού, περιοχές με επιβεβλημένη διασπορά κτιριακών όγκων δυναμικότητας ως 100 κλίνες. Για μεγαλύτερη δυναμικότητα, η εξαίρεση θα εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου αποδεδειγμένα υπάρχει αδυναμία συντήρησης ανυψωτικών μηχανημάτων (π.χ. νησιά).

Οι εξαιρέσεις δεν ισχύουν αν η μονάδα βρίσκεται σε περιοχή ιαματικών πηγών.

### **Εγκαταστάσεις κάμπινγκ**

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

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

### **ΣΧΟΛΙΑ**

1. Οι παραπάνω διατάξεις είναι υποχρεωτικές για τις νέες, όχι όμως και για τις υφιστάμενες τουριστικές εγκαταστάσεις, για τις οποίες δεν υπάρχει κάποιο κίνητρο για να προσαρμοσθούν.
2. Με την νέα Απόφαση καθιερώνονται πολλές εξαιρέσεις που δεν υπήρχαν στην αρχική. Δεν είναι πάντως σίγουρο ποιες διατάξεις εφαρμόζονται γιατί η Νέα Απόφαση δεν έχει δημοσιευθεί σε ΦΕΚ.
3. Ο έλεγχος των μονάδων γίνεται από διοικητικούς υπαλλήλους του ΕΟΤ και όχι από μηχανικούς.

## 2.3 ΚΑΤΟΙΚΙΑ

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

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

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

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

οικιστικών ζωνών, του οικιακού χώρου, των εσωτερικών εγκαταστάσεων και λοιπά.

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

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

Στο 'Σχεδιάζοντας για Όλους - Οδηγίες Σχεδιασμού' του ΥΠΕΧΩΔΕ, αναφέρεται ότι: «Με την έννοια **προσαρμοστικότητα** εννοούμε την δυνατότητα εύκολης προσαρμογής της κατοικίας σε νέες ανάγκες διαβίωσης των χρηστών της που πιθανόν προκύψουν με την πάροδο του χρόνου (συγκατοίκηση με ηλικιωμένους, ασθένεια, ξαφνικό ατύχημα και άλλα). Έτσι, προκύπτει πλέον η έννοια **προσαρμόσιμη κατοικία**, το κόστος κατασκευής της οποίας δεν διαφέρει σε τίποτα από το κόστος κατασκευής μιας συμβατικής κατοικίας. Αντίθετα, η προσαρμοστικότητά της μειώνει σημαντικά το κόστος της οποίας μελλοντικής παρέμβασης, βελτιώνοντας ταυτόχρονα θεαματικά την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και προσφέροντας ίσες δυνατότητες αυτόνομης διαβίωσης και διακίνησης σε όλους ανεξαιρέτως τους χρήστες του»

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

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

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

Παράλληλα, έχει αποφασισθεί να μη δίνονται διαμερίσματα 2 δωματίων σε άτομα ή οικογένειες δικαιούχων με μέλος ή μέλη χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, διότι για αυτά τα άτομα απαιτείται μεγαλύτερος χώρος διακίνησης.

Κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, Ο ΟΕΚ, έχει μελετήσει και κατασκευάσει εξ' αρχής, προσβάσιμες και προσαρμόσιμες κατοικίες, ανεξαρτήτως της κατηγορίας των χρηστών, εφαρμόζοντας τις οδηγίες σχεδιασμού για όλα τα εμποδιζόμενα άτομα που έχει εκπονήσει το Γραφείο

Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες του ΥΠΕΧΩΔΕ. Οι οδηγίες αυτές όμως, δεν εφαρμόζονται συνολικά και στην μελέτη του περιβάλλοντος χώρου των εκάστοτε οικισμών. Το τελευταίο διάστημα, στις μελέτες που εκπονούνται προβλέπεται να εφαρμόζονται εν μέρει οι ανωτέρω οδηγίες σχεδιασμού για τα εμποδιζόμενα άτομα, μόνο όταν οι χρήστες του συγκεκριμένου διαμερίσματος θα είναι ΑΜΕΑ. Συνολικά, ένας πολύ μικρός αριθμός ΑΜΕΑ, δικαιούχων των προγραμμάτων του ΟΕΚ, διαμένει σε προσβάσιμες ή προσαρμόσιμες κατοικίες που έχει κατασκευάσει ο ΟΕΚ.

Η πλειοψηφία των ΑΜΕΑ και ειδικότερα οι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα στην ανεύρεση προσβάσιμης ενοικιαζόμενης ή ιδιόκτητης κατοικίας, διότι: α) η είσοδος των περισσότερων πολυκατοικιών δεν είναι προσβάσιμη (έχουν σκάλες), β) η πόρτα και ο θάλαμος του ανελκυστήρα δεν είναι αρκετά μεγάλα για να το χρησιμοποιήσει, τα δε χειριστήρια εκτός και εντός του θαλάμου είναι τοποθετημένα ψηλά για να τα χρησιμοποιήσει ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου και γ) τα διαμερίσματα δεν είναι προσβάσιμα. Επίσης, όταν τα ΑΜΕΑ και ειδικότερα οι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων κατορθώσουν να βρουν κάποιο διαμέρισμα το οποίο με τις απαραίτητες μετατροπές μπορεί να γίνει μερικώς ή ολικώς προσβάσιμο στις προσωπικές τους ανάγκες, επιβαρύνονται οι ίδιοι με το κόστος των μετατροπών. Σε πολλές περιπτώσεις, τα ΑΜΕΑ αντιμετωπίζουν την αρνητική έως εχθρική στάση των υπόλοιπων ενοίκων της πολυκατοικίας όταν διατίθενται με δικά τους έξοδα να κάνουν την είσοδο της πολυκατοικίας προσβάσιμη με την δημιουργία μιας ράμπας.

## **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ΑΜΕΑ, θεωρούμε πολύ σημαντικό να επισημάνουμε ότι :

1. Όλες οι κατοικίες που μελετώνται και κατασκευάζονται από τον ΟΕΚ, πρέπει να είναι προσαρμόσιμες, ανεξάρτητα από την κατηγορία ή την κατάσταση του εκάστοτε χρήστη.
2. Οι οικισμοί να κατασκευάζονται στο σύνολό τους προσβάσιμοι, συμπεριλαμβανομένου και του εκάστοτε περιβάλλοντος χώρου (πεζοδρόμια, διαβάσεις, κατάργηση σκαλοπατιών ή παράλληλη κατασκευή ράμπας όπου υπάρχει ανισοσταθμία και λοιπά), εφόσον βεβαίως το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους.
3. Στα πλαίσια των προγραμμάτων δανείων επισκευής, θα μπορούσε να δίδεται δάνειο για την προσαρμογή (απαραίτητες αλλαγές), της κατοικίας ατόμων που είναι οι ίδιοι ή έχουν μέλη ΑΜΕΑ στην οικογένεια (σε περιπτώσεις που η αναπηρία παρουσιάστηκε μετά την στέγαση στην κατοικία ή σε περιπτώσεις παλαιών κατοικιών του ΟΕΚ, που δεν ήταν σχεδιασμένες για να είναι προσαρμόσιμες).
4. Στα πλαίσια των προδιαγραφών δανείων για αγορά κατοικίας των δικαιούχων ΑΜΕΑ από τον ΟΕΚ, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, να διερευνηθεί η δυνατότητα ειδικής προσαύξησης του δανείου με το ποσό που αντιστοιχεί στην προσαρμογή (απαραίτητη αλλαγή) της κατοικίας για να γίνει προσβάσιμη στις ανάγκες του ατόμου.

## 2.4 ΚΤΙΡΙΑ

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

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

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

Με βάση την παραπάνω κατηγοριοποίηση των κτιρίων και τις τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται ώστε τα ΑΜΕΑ να έχουν πρόσβαση σε αυτά, η ΕΣΑΕΑ διαμόρφωσε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο εστάλη στους φορείς – μέλη της. Στόχος ήταν να διαμορφώσουμε μία εικόνα όσον αφορά την δυνατότητα

πρόσβασης που έχουν τα ΑΜΕΑ σε κτίρια που χρησιμοποιούνται από κοινό σε όλη την Ελλάδα και να διαπιστώσουμε σε ποιο βαθμό εφαρμόζεται η υφιστάμενη νομοθεσία.

Από την έρευνα αυτή προκύπτει ότι:

- Ο αριθμός των προσβάσιμων κτιρίων που χρησιμοποιούνται από κοινό σε όλη την Ελλάδα είναι πολύ μικρός.
- Υπάρχει διαφοροποίηση του ποσοστού πρόσβασης μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών κτιρίων.
- Στα κτίρια που έχουν γίνει οι περισσότερες προσαρμογές για να γίνουν προσβάσιμα είναι τα ακόλουθα: κτίρια διοικητικών υπηρεσιών (υπουργεία, δημαρχεία, νομαρχίες, περιφέρειες και λοιπά), αίθουσες συναλλαγής με το κοινό (ταχυδρομεία, γραφεία του ΟΤΕ, γραφεία ΔΕΗ και λοιπά), σταθμοί – αίθουσες αναμονής επιβατών (αεροδρόμια, σταθμοί τρένων, σταθμοί λεωφορείων και λοιπά).
- Πολλά κτίρια στα οποία τα ΑΜΕΑ πρέπει να πηγαίνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα, όπως ασφαλιστικά ταμεία, γραφεία κοινωνικής πρόνοιας και άλλα, δεν είναι προσβάσιμα, ιδιαίτερα για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων.
- Υπάρχει διαφοροποίηση του ποσοστού πρόσβασης των κτιρίων μεταξύ των διαφόρων περιοχών στην Ελλάδα (τα περισσότερα προσβάσιμα κτίρια είναι στα μεγάλα αστικά κέντρα π.χ. στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη ενώ σε ορισμένες πόλεις δεν υπάρχει ούτε ένα προσβάσιμο κτίριο).
- Σε πολλά κτίρια η κεντρική ή άλλη είσοδος του κτιρίου είναι προσβάσιμη σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (η είσοδος είναι στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο , υπάρχει ράμπα ή αναβατήριο ), αλλά ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου δεν μπορεί να εισέλθει στα γραφεία γιατί οι πόρτες είναι μικρές ή δεν μπορεί να μετακινηθεί μεταξύ των ορόφων του κτιρίου, γιατί η πόρτα ή/και ο θάλαμος του ανελκυστήρα, όταν υπάρχει, είναι μικροί.
- Σε πάρα πολύ λίγα κτίρια οι χώροι υγιεινής είναι προσβάσιμοι στους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (πρόσβαση στην είσοδο, κατάλληλος εξοπλισμός και λοιπά).
- Σε περιορισμένο αριθμό κτιρίων υπάρχουν ειδικοί χώροι στάθμευσης για αυτοκίνητα με το αναπηρικό σήμα (π.χ. Υπουργεία). Σε πολλές όμως περιπτώσεις οι χώροι αυτοί χρησιμοποιούνται από άλλα αυτοκίνητα και όταν τα ΑΜΕΑ πρέπει να τα χρησιμοποιήσουν δεν είναι ελεύθεροι.
- Ο αριθμός των κτιρίων που είναι προσβάσιμα, εξασφαλίζοντας καλό προσανατολισμό και ασφάλεια στα τυφλά άτομα και τα άτομα με προβλήματα όρασης, είναι πάρα πολύ μικρός (κατάλληλος φωτισμός, αντιθέσεις χρωμάτων, σήματα με μεγάλα τυπογραφικά στοιχεία, πληροφορίες σε γραφή Braille και λοιπά).
- Ο αριθμός των κτιρίων που είναι προσβάσιμα , εξασφαλίζοντας καλή επικοινωνία σε κωφά άτομα και άτομα με προβλήματα ακοής, είναι πολύ μικρός έως ανύπαρκτος (οοπτικός προσανατολισμός και σύμβολα, διερμηνείς νοηματικής γλώσσας κ.λ.π.)
- Σε πολύ λίγους χώρους συναλλαγής με το κοινό , υπάρχει χαμηλός γκισέ με ύψος 1.00 μέτρο, για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρικά αμαξίδια, με ενισχυμένο τοπικό φωτισμό για την εξυπηρέτηση των ατόμων με προβλήματα όρασης.

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

- Τα κεντρικά κτίρια των περισσότερων Υπουργείων.
- Ορισμένες Γενικές Γραμματείες, όπως η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, η Γενική Γραμματεία Λαϊκής Επιμόρφωσης, Νέας Γενιάς, Απόδημου Ελληνισμού και Δημοσίων Έργων.
- Το κτίριο της Βουλής, του Συνήγορου του Πολίτη, του Σώματος Ελεγκτών-Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης.
- Οι Περιφέρειες Θεσσαλίας, Δυτικής Ελλάδος, Κρήτης, Ιονίων Νήσων Ανατολικής Μακεδονίας- Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας.
- Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις: Πέλλας, Καστοριάς, Ροδόπης, Κέρκυρας, Θεσσαλονίκης, Αθηνών, Ανατολικής Αττικής, Χαλκιδικής, Δράμας, Καβάλας, Ξάνθης, Φλώρινας, Τρικάλων, Λάρισας, Πειραιώς, Ζακύνθου, Πιερίας, Κορινθίας, Ηλείας, Πρέβεζας, Ρεθύμνης, Χίου, Κοζάνης, Αιτωλοακαρνανίας, Μεσσηνίας, Ευρυτανίας.
- Οι Δήμοι: Κηφισίας, Ιλίου, Καλλιθέας, Ν. Ιωνίας, Αττικής, Αιγάλεω, Πεντέλης, Ερυθραίας, Ελευσίνας.
- Τα ΝΠΔΔ: ΤΣΜΕΔΕ, ΟΕΚ, ΙΚΑ, ΟΑΕΔ, ΟΕΕ, ΟΓΑ, ΤΣΑ, ΤΕΟΠΟΚΑ, ΠΙΚΠΑ Θεσσαλονίκης, ΕΟΤ Θεσσαλονίκης, Ταμείου Αρωγής Αστυνομικών και άλλα.
- Ανώτατα και Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα: ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Πατρών, Θεσσαλίας, Αιγαίου, Θράκης, ΤΕΙ Ηρακλείου, ΙΕΚ Λαμίας και άλλα.
- ΔΕΗ
- ΜΟΥΣΕΙΑ: Αρχαίας Κορίνθου, Επιδαύρου, Λαμίας, Εθνικού Αθηνών, Επιγραφικού Αθηνών, Εθνική Πινακοθήκη, Νέου Μουσείου Μυκηνών
- Αρχαιολογικοί χώροι: Επιδαύρου, Διμηνίου Μαγνησίας
- Ιστορικά μνημεία: Ροτόντας Θεσσαλονίκης, Ι.Ν. Αγ. Σοφίας Θεσ/νικης, Ι.Ν. Αγ. Δημητρίου Θεσ/νικης, Επταπυργίου Θεσ/νικης, Μονή Λαζαριστών κ.λ.π.
- Λοιποί Φορείς: Δημοκρίτου ΕΚΕΦΕ, ΚΕΠΕ, Πυροσβεστικού Σώματος, Ιδρύματος Ευαγγελιστρίας Τήνου, Κέντρου Ελληνικής Γλώσσας και άλλα.

Θεωρούμε σημαντικό να αναφέρουμε ότι στην ακριτική πόλη της Ξάνθης εφαρμόζεται ένα πιλοτικό πρόγραμμα από το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ, το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, την Περιφέρεια, την Νομαρχία, το Δήμο και τους συλλόγους των ΑΜΕΑ, με στόχο τη δημιουργία προσβάσιμων κτιρίων και προσβάσιμων χώρων διακίνησης πεζών.

## 2.5 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

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

Από την έρευνα που έκανε η ΕΣΑΕΑ σε συνεργασία με τους φορείς μέλη της προκύπτει ότι :

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

## Γενικές παρατηρήσεις πάνω στην σχετική νομοθεσία και την εφαρμογή της

1. Αναμένεται η ψήφιση του Νέου Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού στον οποίο περιλαμβάνονται ευνοϊκότερες ρυθμίσεις σχετικά με την προσβασιμότητα των κτιρίων με χρήση κοινού. Ειδικότερα, στο Νέο ΓΟΚ, περιλαμβάνονται μέτρα που στοχεύουν στην εξασφάλιση προσπέλασης για όλους τους πολίτες, χωρίς διακρίσεις και επιβάλλονται σε όλα τα κτίρια του Δημόσιου και ευρύτερου Δημόσιου τομέα, των ΝΠΔΔ και των ΝΠΙΔ, των Κοινοφελών Οργανισμών και των ΟΤΑ, καθώς και στα κτίρια με χρήση εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, γραφείων και εμπορίου, αλλά και στους χώρους στάθμευσης των κτιρίων αυτών. Η ίδια υποχρέωση επιβάλλεται και στα κτίρια κατοικίας. άνω των 9.00 μ. ύψους (3 ορόφων), όπου είναι υποχρεωτικός ο ανελκυστήρας.
2. Η υφιστάμενη σήμερα νομοθεσία πάντως κρίνεται αρκετά ικανοποιητική και καλύπτει ένα μεγάλο φάσμα περιπτώσεων. Το πρόβλημα έγκειται στο ότι είτε δεν είναι γνωστή, είτε αγνοείται, είτε όταν εφαρμόζεται αυτό γίνεται με πολλά συνήθως κατασκευαστικά λάθη που προδίδουν πρόχειρη προσέγγιση, χωρίς τεχνική και επιστημονική τεκμηρίωση.
3. Ένα πρόβλημα ακόμη, ίσως το σημαντικότερο, είναι ότι δεν υπάρχει κάποια διαδικασία επιβολής της υφιστάμενης νομοθεσίας και ελέγχου και ότι δεν προβλέπονται κυρώσεις για τη μη εφαρμογή της.

**ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1.** Από τον ΓΟΚ του 1985, Άρθρο 3, Παράγραφος 3, προβλέπεται ότι πρέπει να ελέγχεται η λειτουργικότητα των ειδικών κτιρίων από τον αρμόδιο για κάθε κατηγορία φορέα, πράγμα που δεν γίνεται.

**ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2.** Η εγκύκλιος Αρ.14/27.03.91 του ΥΠΕΧΩΔΕ, σχετικά με την πρόσβαση σε υφιστάμενα παραδοσιακά κτίρια, δεν εφαρμόζεται γιατί δεν ζητείται κάτι τέτοιο από τα πολεοδομικά γραφεία.

**ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 3.** Στον Κτιριοδομικό Κανονισμό , Άρθρο 29, Παράγραφος 3, προβλέπεται να συντάσσεται κυκλοφοριακή μελέτη για κτίρια στα οποία είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση προσβάσιμου ανελκυστήρα, όταν ο πληθυσμός τους είναι μεγαλύτερος από 200 άτομα. Ούτε και αυτό εφαρμόζεται.

**ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 4.** Μετά την ισχύ του ΓΟΚ του 1985, οι μελετητές και οι κατασκευαστές, ακόμη και στις ιδιωτικές οικοδομές, εφαρμόζαν το Άρθρο 29 , Παράγραφος 5α, που προέβλεπε κατασκευή προσβάσιμου περιβάλλοντος χώρου, εισόδου και ανελκυστήρα. Όταν διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε έλεγχος για την εφαρμογή της σχετικής διάταξης, αυτή άρχισε σταδιακά να μην εφαρμόζεται όσον αφορά τις προσβάσεις (που ελέγχονται από τα πολεοδομικά γραφεία) και να εφαρμόζονται μόνο οι πρόνοιες, οι σχετικές με τους ανελκυστήρες, οι οποίοι συνεχίζουν να ελέγχονται από το Υπουργείο Βιομηχανίας.

**ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 5.** Η εγκύκλιος αρ.πρ.ΔΙΑΠΔ/Γ2Γ/6750/29.3.99 του Υπουργείου Εσωτερικών 'Εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ από τις Δημόσιες Υπηρεσίες και τους Φορείς του Δημόσιου Τομέα', ενώ θέτει τακτές προθεσμίες για την κατασκευή προσβάσεων στα κτίρια του Δημόσιου και των Δημόσιων Οργανισμών και Φορέων, δε μπορεί να ελέγξει ή όχι την υλοποίηση της υποχρέωσης αυτής.

### **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

1. Μετά τις παραπάνω διαπιστώσεις και παραδείγματα, προκύπτει η ανάγκη δημιουργίας σε Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό επίπεδο μηχανισμών και υπηρεσιών επιβολής και ελέγχου της υφιστάμενης νομοθεσίας με τη συμμετοχή της ΕΣΑΕΑ. Οι υπηρεσίες αυτές θα μπορούσαν να κάνουν και αποτίμηση της υφιστάμενης κάθε φορά κατάστασης και να προτείνουν τρόπους για την βελτίωση της. Προϋπόθεση βεβαίως για ικανοποιητική λειτουργία μιας τέτοιας υπηρεσίας είναι η στελέχωση της με έμπειρους γνώστες των σχετικών θεμάτων.
2. Για την έκδοση οικοδομικής άδειας νέου κτιρίου ή επισκευών, αναδιαρρύθμισης, αλλαγής χρήσης ή προσθήκης σε υφιστάμενο, εφόσον από την κείμενη νομοθεσία επιβάλλεται το κτίριο να είναι προσβάσιμο και από ΑΜΕΑ, πρέπει να υποβάλλεται εκτός των άλλων και μελέτη προσβασιμότητας για όλους τους χώρους και τις στάθμες του, καθώς και για τον περιβάλλοντα χώρο του.
3. Στα μεγάλα δημόσια έργα, (αεροδρόμιο ΣΠΑΤΩΝ, ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ, ζεύξη ΡΙΟΥ- ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ, Σταυρός Ελευσίνας, Εγνατία Οδός, έργα Ολυμπιακών Αγώνων και λοιπά), οι κτιριακές εγκαταστάσεις και οι υποδομές εξυπηρέτησης των πολιτών πρέπει να είναι προσβάσιμες.

### **3. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ**

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

Στο σημείο αυτό θεωρούμε σημαντικό να αναφέρουμε ότι στα πλαίσια ενός προγράμματος **Πρώτα ο Πολίτης** για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει συστήσει μία Επιτροπή για την εκπόνηση και παρακολούθηση μέτρων που στοχεύουν στην πρόσβαση των Εμποδιζόμενων Ατόμων γενικότερα και των ΑΜΕΑ ειδικότερα, στα μέσα μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας και στην εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ από τις υπηρεσίες και τους φορείς που εποπτεύει.

Στο σημαντικό έργο που έχει επιτελέσει η Επιτροπή σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, περιλαμβάνονται η προώθηση μία σειράς μέτρων που στοχεύουν στην επίσπευση των διαδικασιών, με χρονοδιάγραμμα υλοποίησης για:

- την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ από τις υπηρεσίες και τους φορείς που εποπτεύει το Υπουργείο ( π.χ. ΕΛΤΑ, ΟΤΕ, κ.λ.π. )
- την πρόσβαση των ΑΜΕΑ στα μέσα μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας
- την πρόσβαση των ΑΜΕΑ στην κτιριακή υποδομή και τον εξοπλισμό.

Η αυτόνομη και ασφαλής διακίνηση και μεταφορά των ΑΜΕΑ προϋποθέτει παρεμβάσεις σε τρία επίπεδα:

**A) Το Χώρο Διακίνησης Πεζών** (π.χ. στάσεις λεωφορείων, τρόλλεϋ, πεζοδρόμια)

**B) Την Κτιριακή Υποδομή και τον Εξοπλισμό** (π.χ. κτίρια ΟΣΕ, αεροδρόμια, σταθμοί τρένων)

**Γ) Τα μέσα μεταφοράς** (π.χ. λεωφορεία, τρένα, πλοία, αεροπλάνα)

Για να μπορέσει ένα ΑΜΕΑ, για παράδειγμα ένα άτομο με αναπηρικό αμαξίδιο, να ταξιδεύσει με το τρένο από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη, πρέπει να έχει πρόσβαση στο γραφείο του ΟΣΕ για να αγοράσει το εισιτήριο, να έχει

πρόσβαση στον σταθμό του ΟΣΕ και στο τραίνο και πρόσβαση στον σταθμό άφιξης για να εξέλθει. Εάν ένα από αυτά τα σημεία δεν είναι προσβάσιμο, το άτομο θα αντιμετωπίσει σημαντικά προβλήματα για να ολοκληρώσει την διαδρομή του ή το ταξίδι του.

A) Τα θέματα που αφορούν το **Χώρο Διακίνησης Πεζών**, όπως πρόσβαση στις στάσεις των λεωφορείων, τρόλλεϋ, ασφαλής διακίνηση στα πεζοδρόμια, στους πεζόδρομους, στις διαβάσεις και αλλού, έχουν αναλυθεί στο κεφάλαιο Διαμόρφωση των Εξωτερικών Χώρων (βλέπε παραπάνω).

B) **Κτιριακή υποδομή και εξοπλισμός:** Η Νομοθεσία που ισχύει στην Ελλάδα για θέματα κτιριακής υποδομής, όπως προσβάσιμοι σταθμοί τρενών, ηλεκτρικού, αεροδρόμια, κτίρια εξυπηρέτησης κοινού, και άλλα, περιλαμβάνεται στην Πολεοδομική Νομοθεσία και έχει γίνει αναφορά στο κεφάλαιο Δομημένο Περιβάλλον.

Όσον αφορά στην εφαρμογή της Νομοθεσίας, αξίζει να σημειωθεί ότι το τελευταίο διάστημα γίνεται σημαντική προσπάθεια από τα αρμόδια Υπουργεία σε συνεργασία με τους Εποπτευόμενους Οργανισμούς για την προσβασιμότητα κτιρίων και σταθμών. Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι πλήρως προσβάσιμο, το Διοικητικό Μέγαρο του ΟΤΕ και το Τηλεπικοινωνιακό κατάστημα Ξάνθης είναι πλήρως προσβάσιμα, ενώ προωθείται η προσβασιμότητα των κτιρίων του ΟΤΕ σε πολλές πόλεις στην Ελλάδα. Το κτίριο Διοίκησης του ΟΣΕ είναι προσβάσιμο, ο Κεντρικός Σταθμός Αθηνών και οι σταθμοί Λαρίσης, Παλαιοφαρσάλων, Λιτόχωρου, Αιγινίου, Ευαγγελισμού και Βόλου είναι προσβάσιμοι, ενώ προωθείται η προσβασιμότητα των σταθμών και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Το Κεντρικό Ταχυδρομικό Γραφείο Αθήνας και τα Ταχυδρομικά Γραφεία Πλατείας Συντάγματος, Γαλασίου, Αλίμου, Κορυδαλλού, Βούλας, Τρικάλων, Καλύμνου, Αγρινίου, Κερατσινίου, Παλαιού Φαλήρου, είναι προσβάσιμα, ενώ προωθείται η προσβασιμότητα των ταχυδρομείων σε όλη την Ελλάδα.

Τα καταστήματα του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου στον Αγ. Δημήτριο Αττικής, Αγ. Ανάργυρους Αττικής, Νεάπολη Πειραιά, Εξοχών Θεσσαλονίκης, Ντεπώ Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Καστοριάς και Κοζάνης, είναι προσβάσιμα, ενώ προωθείται η προσβασιμότητα των νέων και αναδιαμορφωμένων καταστημάτων.

Οι σταθμοί του ΗΣΑΠ Πειραιώς, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Ταύρου, Κηφισιάς, ΚΑΤ, Αγ. Ελευθερίου, Άνω Πατησίων, Ν. Ηρακλείου, είναι πλήρως προσβάσιμοι, ενώ προωθείται πρόγραμμα προσβασιμότητας και άλλων σταθμών.

Το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ έχει προβλεφθεί να είναι πλήρως προσβάσιμο.

Τα αεροδρόμια Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου και Χανίων είναι πλήρως προσβάσιμα. Τα υπόλοιπα 39 αεροδρόμια της χώρας είναι μερικώς προσβάσιμα, ενώ προωθείται η προσβασιμότητα όλων των αεροδρομίων στα πλαίσια ενός προγράμματος ανακαίνισης, επέκτασης και κατασκευής

αεροδρομίων. Το καινούργιο αεροδρόμιο στα Σπάτα έχει προβλεφθεί να είναι πλήρως προσβάσιμο.

Τα κτίρια που είναι πλήρως προσβάσιμα περιλαμβάνουν ειδικό χώρο στάθμευσης - ισόπεδες εισόδους ή ράμπες - πρόσβαση στην κεντρική είσοδο με ράμπα, προσβάσιμους ανελκυστήρες με ηχητική αναγγελία ορόφων, ειδικά διασκευασμένους χώρους υγιεινής, καθοδηγητική σήμανση χαμηλά καρτο-τηλέφωνα, χαμηλά γκισέ εξυπηρέτησης κοινού, επι-δαπέδιο οδηγό τυφλών.

Όσον αφορά στα θέματα **προσβάσιμου εξοπλισμού**, αξίζει να σημειωθεί ότι:

Ο ΟΤΕ έχει εγκαταστήσει χαμηλά καρτο-τηλέφωνα για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρικά αμαξίδια σε πολλές πόλεις της Ελλάδας και προωθεί την εγκατάσταση περισσότερων χαμηλών καρτο-τηλεφώνων.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κωφών ατόμων, ο ΟΤΕ έχει δημιουργήσει ένα Τηλεφωνικό Κέντρο εξυπηρέτησης ατόμων με προβλήματα ακοής, στην Αθήνα.

Ο ΟΤΕ προωθεί την πώληση σε μειωμένες τιμές και με διακανονισμό 24 μηνιαίων δόσεων, κειμενοτηλεφώνων σε κωφά άτομα.

Σε 9 αεροδρόμια υπάρχουν High Loaders για την επιβίβαση των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων στα αεροπλάνα, ενώ τα περισσότερα αεροδρόμια διαθέτουν αμαξίδια για την μεταφορά ατόμων με προβλήματα στην κίνηση.

Ο ΟΤΕ, το Φεβρουάριο του 2000, θα ξεκινήσει τη λειτουργία μιας νέας υπηρεσίας, **Τηλεβοήθεια στο σπίτι 24 ώρες το 24ωρο**. Με την υπηρεσία αυτή θα παρέχεται η δυνατότητα επείγουσας κλήσης σε συγκεκριμένο τηλεφωνικό κέντρο του ΟΤΕ από ηλικιωμένους, άτομα που μένουν μόνα τους, πάσχοντες από χρόνιες παθήσεις και ΑΜΕΑ.

Σε ορισμένους τηλεοπτικούς σταθμούς της Ελληνικής τηλεόρασης παρουσιάζεται το δελτίο ειδήσεων στην νοηματική γλώσσα για την ενημέρωση των κωφών ατόμων.

## **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

1. Θεωρούμε σημαντικό να επισημάνουμε ότι η προσπάθεια προσβασιμότητας της κτιριακής υποδομής των κτιρίων που έχουν σχέση με την διακίνηση και μεταφορά των πολιτών πρέπει να συνεχιστεί με ταχύτερο ρυθμό, με στόχο όλα τα κτίρια να έχουν πλήρη πρόσβαση για τα ΑΜΕΑ.
2. Ο ΟΤΕ πρέπει να επεκτείνει το πιλοτικό πρόγραμμα με την δημιουργία τηλεφωνικών κέντρων για την εξυπηρέτηση των κωφών ατόμων και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας.

3. Θεωρείται αναγκαία η αγορά High Loaders σε όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας.

**Γ) Τα μέσα μεταφοράς περιλαμβάνουν:**

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

**1. Προσβάσιμα μέσα μεταφοράς**

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

**Προβλέπεται:**

- Διευκόλυνση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και διατάξεις για άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικά τροχήλατα αμαξίδια (παρ. 3.11).
- Σε λεωφορεία χαμηλού δαπέδου προβλέπεται τουλάχιστον μία θέση διαστάσεων 90 εκ. x 130 εκ. για τη στάθμευση αναπηρικού αμαξιδίου (η οποία όμως δεν στερεώνεται – απλώς ακουμπάει στα διαχωριστικά ή στα άλλα καθίσματα)
- Ουρά λεωφορείου τουλάχιστον 0.90 εκ με ιδιαίτερο (έντονο) φωτισμό.
- Πρόσβαση από την είσοδο στη θέση στάθμευσης.
- Χειριστήρια σε ύψος όχι μεγαλύτερο του 1.30 μέτρων, εντός ή εκτός του οχήματος.
- Τοποθέτηση εικονογράμματος όπου υπάρχει η εξυπηρέτηση (για χρήστες αμαξιδίων και περιπατούντα άτομα με μειωμένη κινητικότητα).

Στο **παράρτημα 5** δίδονται οι προδιαγραφές για τα μέσα διευκόλυνσης επιβίβασης σε οχήματα, στα οποία περιλαμβάνονται:

1. Σύστημα επιγονάτισης
2. Αναβατόριο.
3. Ράμπα.

Στα πλαίσια εφαρμογής του προγράμματος πρόσβασης των ΑμΕΑ στα μέσα μαζικής μεταφοράς από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, έχουν γίνει οι εξής ενέργειες όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες:

- Έχουν δημιουργηθεί 80 πιλοτικές γραμμές με 208 λεωφορεία χαμηλού δαπέδου της ΕΘΕΛ που επιγονατίζουν και εξέρχεται ράμπα για την

επιβίβαση και αποβίβαση χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, με ένα δρομολόγιο ανά ώρα, στο λεκανοπέδιο Αττικής.

- Στο λεκανοπέδιο Αττικής, είναι ήδη σε κυκλοφορία 503 λεωφορεία της ΕΘΕΛ χαμηλού δαπέδου (επιγονατίζουν και διαθέτουν ράμπια), ενώ έχει προβλεφθεί στην προμήθεια των 750 νέων λεωφορείων το 80-90 % να είναι προσβάσιμα
- 192 νέα τρόλλεϋ που θα προμηθευτεί ο ΗΛΠΑΠ θα είναι προσβάσιμα.
- Όλα τα υπάρχοντα βαγόνια του ΗΣΑΠ είναι προσβάσιμα. Το ίδιο ισχύει και για τα 30 νέα βαγόνια που θα προμηθευτεί ο ΗΣΑΠ.
- Ορισμένα αεροσκάφη της Ολυμπιακής, όπως τα B737-400, A300-600, διαθέτουν καθίσματα με ανακλινόμενους βραχίονες και ειδικά WC και ειδικά στενά αμαξίδια για το εσωτερικό του αεροσκάφους.

### **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

- Θεωρούμε σημαντικό να επισημάνουμε ότι στον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας υπάρχουν αυστηρές ρυθμίσεις προς όφελος των ΑΜΕΑ, όπως αφαίρεση άδειας και πινακίδων για 20 μέρες και πρόστιμο 20.000 δρχ. για στάθμευση σε ράμπια ή θέση στάθμευσης αναπηρικού οχήματος, αναφορά στη σωστή συμπεριφορά οδηγών έναντι ΑΜΕΑ και άλλα. Ο σωστός έλεγχος για την εφαρμογή του Νέου ΚΟΚ μπορεί να συντελέσει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ΑΜΕΑ.
- Οι προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες όπως λεωφορεία, τρόλλεϋ, βαγόνια του ηλεκτρικού, αφορούν μόνο το λεκανοπέδιο Αττικής. Δεν υπάρχουν προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες σε άλλες πόλεις της Ελλάδας.
- Από την εφαρμογή των πιλοτικών γραμμών με Λεωφορεία χαμηλού δαπέδου προκύπτει ότι:
  - πολλές φορές οι οδηγοί δεν επιγονατίζουν τα λεωφορεία ούτε βγάζουν την ράμπια
  - τα περισσότερα πεζοδρόμια και οι στάσεις των λεωφορείων δεν είναι προσβάσιμα
  - τα λεωφορεία δεν σταματούν κοντά στα πεζοδρόμια γιατί υπάρχουν σταθμευμένα αυτοκίνητα

### **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

1. Πρέπει να προβλεφθεί η προμήθεια και κυκλοφορία προσβάσιμων αστικών συγκοινωνιών (λεωφορεία χαμηλού δαπέδου), σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας.
2. Σε κάθε πόλη πρέπει να εφαρμοστεί μία σειρά παράλληλων μέτρων με συνεργασία των αρμοδίων φορέων για την προσβασιμότητα των πεζοδρομίων και των στάσεων, την αστυνόμευση των μέτρων, την εκπαίδευση των οδηγών και άλλα.
3. Τουριστικά λεωφορεία: Η ΕΛΒΟ έχει μελετήσει και κατασκευάσει προσβάσιμο λεωφορείο 50 ατόμων που μπορεί να μετατραπεί σε καθημένων 17 ατόμων και με υπόλοιπο χώρο για αμαξίδια και διαθέτει

χωνευτό αναβατόριο, Σουηδικό μάρκας, το οποίο διατίθεται σε δύο παραλλαγές: α) τουριστικό, β) μεταφοράς προσωπικού.

**Προτείνουμε:** Ένα ποσοστό 10% ή τουλάχιστον ένα εκ των λεωφορείων που διαθέτει κάθε επιχείρηση τουριστική, να είναι προσβάσιμα και να πληρούν τις προδιαγραφές της ΕΛΒΟ.

4. Αστικά λεωφορεία ΚΤΕΛ (εκτός περιοχής Αθηνών): Να εφαρμοστεί ο Τεχνικός Κανονισμός περί 'Καθορισμού τύπου και τεχνικών προδιαγραφών αστικών λεωφορείων περιοχής Αθηνών' και για τα αστικά λεωφορεία της υπόλοιπης Ελλάδας, όσον αφορά την προσβασιμότητα των οχημάτων αυτών και από ΑμΕΑ.
5. Υπεραστικά λεωφορεία ΚΤΕΛ: Κάθε γραμμή να έχει τουλάχιστον δύο δρομολόγια που να εξυπηρετούνται από προσβάσιμα λεωφορεία με αναβατόριο και τουλάχιστον δύο θέσεις για αμαξίδια ΑμΕΑ (προδιαγραφές αντίστοιχες με αυτές της ΕΛΒΟ).

#### **Σε ότι αφορά τα πλοία:**

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

Η **Νομοθεσία** που ισχύει στην Ελλάδα για την πρόσβαση των πλοίων περιλαμβάνεται στο **Π.Δ. 101 ΦΕΚ 61/Α/31 Μαρτίου 1995 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Άρθρο 11 'Απαιτήσεις για επιβάτες με Ειδικές Ανάγκες'**

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

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

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

1. Ανελκυστήρα διαστάσεων θαλαμίσκου 1.10 X 1.40.
2. Αναβατόριο κλίμακας.
3. Ισόπεδη ή με ράμπα μέγιστης κλίσης 11%, πρόσβαση στον ανελκυστήρα
4. Προσβάσιμους διαδρόμους με τοπικές διαπλατύνσεις 1.10μ. και 1.50 για στροφή και περιστροφή αμαξιδίου.
5. Χειρολαβές σε όλες τις πόρτες μορφής « χερούλι»
6. Σήμανση των προσφερόμενων εξυπηρετήσεων που θα περιλαμβάνει το διεθνές σύμβολο πρόσβασης ( ΔΣΠ).

7. Πλήρως εξοπλισμένες δίκλινες προσβάσιμες καμπίνες (οι κλίνες θα είναι στην ίδια στάθμη).
8. Χώρους υγιεινής πλήρως εξοπλισμένους και κατάλληλους για χρήση από ΑμΕΑ (που περιλαμβάνουν douch και όταν εξυπηρετούν μόνο την καμπίνα).
9. Διάθεση μέλους του πληρώματος για την είσοδο και έξοδο των ΑμΕΑ από το πλοίο

Θεωρούμε σημαντικό να αναφέρουμε ότι ορισμένα πλοία που εκτελούν την γραμμή ΠΑΤΡΑ – ΙΤΑΛΙΑ όπως το ΑΡΕΤΟΥΣΑ της MINOAN LINES και τα SUPER FAST FERRIES, είναι πλήρως προσβάσιμα για τα ΑΜΕΑ.

### **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

1. Είναι θετικό ότι υπάρχει υπηρεσία του ΥΕΝ - η Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων - που συντάξε τις προδιαγραφές και ελέγχει την εφαρμογή τους στα πλοία. Στα υφιστάμενα μάλιστα, πρέπει να γίνουν οι προσαρμογές σε τακτό χρονικό διάστημα.
2. Δυστυχώς δεν καλύπτονται οι διαδρομές κάτω από 30 ν.μ. (π.χ. τα νησιά του Αργοσαρωνικού δεν εξυπηρετούνται από προσβάσιμα πλοία).
3. Η υποδομή των περισσότερων λιμένων δεν είναι ικανοποιητική για την υποδοχή, παραμονή και διευκόλυνση των ΑΜΕΑ (π.χ. στο λιμάνι του Πειραιά δεν επιτρέπεται η είσοδος σε ταξί που δεν έχουν επιβάρη με αποτέλεσμα τα ΑΜΕΑ να διανύουν μεγάλες αποστάσεις με τις βαλίτσες για να φτάσουν σε πιάτσα ταξί).
4. Οι πλοίαρχοι πολλές φορές δεν διαθέτουν προσωπικό και πολλές φορές αρνούνται να ενεργοποιήσουν τους ανελκυστήρες και τα αναβατόρια που διαθέτουν τα πλοία τους.

### **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

1. Επέκταση της νομοθεσίας και για τα πλοία που κάνουν πλόες κάτω από 30ν.μ. ή είναι πορθμεία, τουλάχιστον όσον αφορά την δυνατότητα πρόσβασης και την εξυπηρέτηση στους κοινόχρηστους χώρους.
2. Ενημέρωση των πλοιοκτητών και πλοιάρχων σχετικά με τις ανάγκες των ΑΜΕΑ, όσον αφορά την διακίνηση τους στα πλοία.

## **2. Σύστημα μεταφορά από πόρτα σε πόρτα**

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

Στον Πειραιά, τη Ρόδο και τη Θεσσαλονίκη, λειτουργεί ήδη ένα σύστημα μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα για την μεταφορά των ΑΜΕΑ από την κατοικία τους στον χώρο εργασίας, εκπαίδευσης, πολιτιστικών δραστηριοτήτων και άλλα, μέσω τηλεφωνικής κλίσης.

Έχει προωθηθεί η χορήγηση αδειών ειδικών ταξί (minibus ειδικά διαμορφωμένο για την μεταφορά ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο):

α) στον Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών (ΠΑΣΠΑ) 7 για την περιοχή Αθηνών – Πειραιώς και περιχώρων και 3 για την περιοχή Θεσσαλονίκης.

β) στους φορείς της ΕΣΑΕΑ 2 άδειες ειδικών ταξί για τους Νομούς άνω των 100.000 κατοίκων και από μία άδεια για τους Νομούς κάτω των 100.000 κατοίκων.

Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο έχει χρηματοδοτήσει με το ποσό των 40.000.000 δρχ., την αγορά των πρώτων δύο ειδικών ταξί από τον ΠΑΣΠΑ.

## **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

1. Θεωρείται αναγκαία η λειτουργία συστημάτων μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα, συμπληρωματικά με την προώθηση προσβάσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας.
2. Θεωρείται σημαντικό η αγορά των ειδικών ταξί σε όλες τις περιοχές στην Ελλάδα.

### **3. Ιδιωτικά αυτοκίνητα**

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

Στην Ελλάδα ισχύουν για τα ΑΜΕΑ ορισμένες διευκολύνσεις για την αγορά αυτοκινήτων: δεν πληρώνουν δασμούς, ενώ πληρώνουν το κατώτερο όριο εφορίας.

### **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Θεωρούμε σημαντικό να επισημάνουμε:

1. Την προσαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας έκδοσης αδειών οδήγησης σε θέματα ΑμΕΑ
2. Την προώθηση της θεσμοθέτησης των δραστηριοτήτων του Κέντρου 'ΗΝΙΟΧΟΣ' σχετικά με το εξεταστικό σύστημα αξιολόγησης οδηγών ΑΜΕΑ.

## **4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

### **4.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η άρση των τεχνικών εμποδίων δεν θεωρείται καθαρά και μόνο τεχνικό θέμα. Σίγουρα χρειάζεται να αναπτυχθούν κατάλληλες τεχνικές λύσεις όπου υπάρχουν τεχνικά προβλήματα, αλλά επίσης σημαντικό θεωρείται η εξεύρεση μεθόδων για την συστηματική εφαρμογή των τεχνικών προτάσεων.

Η πλήρης πρόσβαση στο δομημένο περιβάλλον και στα μεταφορικά μέσα, εξαρτάται από τρεις αλληλένδετες σφαίρες λήψης αποφάσεων και δράσης: την τεχνική, την οργανωτική και την πολιτική. Για την σωστή εφαρμογή των ορθών τεχνικών λύσεων απαιτείται λειτουργική οργανωτική δομή και για την αποτελεσματική και δίκαια λειτουργία της δομής αυτής χρειάζεται πολιτική βούληση και υποστήριξη. Κατά την αναζήτηση τεχνικών λύσεων για προβλήματα πρόσβασης πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος εφαρμογής τους, καθώς και οι σχετικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων και οι υπεύθυνοι για τις αποφάσεις αυτές.

Συνεπώς, αν θέλουμε να γίνουν το δομημένο περιβάλλον και τα μέσα μεταφοράς και επικοινωνίας προσβάσιμα στα ΑΜΕΑ, πρέπει να βρεθούν λύσεις οργανωτικού και πολιτικού χαρακτήρα που επηρεάζουν έμμεσα ή άμεσα τον τρόπο κατά τον οποίο η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής θα γίνει πραγματικότητα.

#### **Ποιος είναι υπεύθυνος για την πρόσβαση**

Ο καθένας μας μπορεί να αντιμετωπίσει εμπόδια στο φυσικό και δομημένο του περιβάλλον: εμπόδια κινήσεως, προσανατολισμού και επικοινωνίας. Ποιος όμως είναι υπεύθυνος στο περιβάλλον και στα μεταφορικά μέσα;

Αρχικά, ο καθένας μας είναι ως ένα βαθμό υπεύθυνος για την πρόσβαση. Οι οδηγοί αυτοκινήτων και μηχανών δεν πρέπει να σταθμεύουν στις στάσεις των λεωφορείων ή στις ράμπες των πεζοδρομίων. Πρέπει οπωσδήποτε οι άνθρωποι να συνειδητοποιήσουν τις ευθύνες τους και για αυτό η σωστή ενημέρωση έχει ζωτική σημασία.

Το πρόβλημα πρόσβασης μπορεί επίσης να οφείλεται και σε έλλειψη ενημέρωσης, γνώσης ή ευθύνης αυτών που σχεδιάζουν ή διαχειρίζονται το περιβάλλον.

#### **Τομεακή Ευθύνη**

Όλοι οι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες και διευκολύνσεις στους χρήστες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των

ΑΜΕΑ. Τομεακή ευθύνη σημαίνει ότι οι φορείς που προγραμματίζουν, σχεδιάζουν, διαχειρίζονται, συντηρούν ή προσφέρουν μια συγκεκριμένη υπηρεσία, πρέπει να εξασφαλίζουν την δυνατότητα χρήσης της. Ο ΟΣΕ, ο ΟΣΚ, τα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και άλλοι, αποτελούν τομείς με την αρμόδια ευθύνη.

Ο ΟΣΕ, για παράδειγμα, είναι υπεύθυνος να καταστήσει προσβάσιμες σε κάθε σημείο και με κάθε τρόπο, τις υπηρεσίες που προσφέρει στους επιβάτες, από την κράτηση του εισιτηρίου και την άφιξη στο σταθμό αναχώρησης, σε κάθε στάδιο της αλυσίδας μεταφοράς, μέχρι το τέλος του ταξιδιού.

### **Συμμετοχή του χρήστη**

Η επιτυχής άσκηση της τομεακής ευθύνης προϋποθέτει λεπτομερή γνώση των απαιτήσεων των διαφόρων χρηστών του συγκεκριμένου χώρου που υπάγεται στην αρμοδιότητα ενός φορέα, πράγμα το οποίο συνεπάγεται ότι ο χρήστης πρέπει να συμμετέχει μέσω συμβουλευτικής διαδικασίας ή απευθείας επιρροής. Οι χρήστες πρέπει να μπορούν να επηρεάζουν τις διαδικασίες σχεδιασμού και προγραμματισμού, δοκιμής, διαχείρισης και αξιολόγησης της πρόσβασης στους δημόσιους χώρους, εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Για να επιτευχθεί αυτό, οι υπεύθυνοι κάθε τομέα πρέπει να ακολουθούν ολοκληρωμένη προσέγγιση ως προς τη συμμετοχή του χρήστη, ώστε να είναι δυνατόν να αντιμετωπίζονται κατάλληλα οι διαφορές και τα αλληλοκαλυπτόμενα συμφέροντα.

Οι έννοιες της τομεακής ευθύνης και της συμμετοχής του χρήστη είναι παράλληλες και συνιστούν την βάση για την άρση των τεχνικών εμποδίων και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

## 4.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση την αρχή της εξίσωσης των ευκαιριών για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τους, θεωρούμε σημαντικό να επισημάνουμε ορισμένα θέματα άμεσης προτεραιότητας:

1. Προώθηση προς ψήφιση του Νέου Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού στον οποίο περιλαμβάνονται ευνοικότερες ρυθμίσεις σχετικά με την προσβασιμότητα των κτιρίων με χρήση κοινού.
2. Να διερευνηθεί, από νομικής πλευράς, η δυνατότητα θέσπισης πλέγματος διατάξεων που στοχεύουν στην έννομη προστασία των ΑΜΕΑ στον ειδικότερο χώρο της πρόσβασης.
3. Προώθηση συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των αρμοδίων Υπουργείων, Οργανισμών και ΟΤΑ (Πρωτοβάθμιων και Δευτεροβάθμιων) για την λήψη μίας σειράς παράλληλων και συμπληρωματικών μέτρων, που θα στοχεύουν στην πρόσβαση του δομημένου περιβάλλοντος, των μέσων μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας και στην πληροφόρηση.
4. Δημιουργία σε Εθνικό, Περιφερειακό και Τοπικό επίπεδο υπηρεσιών επιβολής και ελέγχου της υφιστάμενης νομοθεσίας με τη συμμετοχή της ΕΣΑΕΑ.
5. Δημιουργία συντονιστικού οργάνου σε θέματα πρόσβασης, σε εθνικό επίπεδο. Δημιουργία Ειδικών Γραμματειών σε θέματα πρόσβασης στα αρμόδια Υπουργεία. Δημιουργία Ειδικών Διευθύνσεων σε Περιφέρειες και Νομαρχίες. Δημιουργία Ειδικών Τμημάτων στις τεχνικές υπηρεσίες των Δήμων.
6. Διερεύνηση της δυνατότητας χρηματοδότησης των έργων προσβασιμότητας του δομημένου περιβάλλοντος, των μέσων μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας από Ευρωπαϊκά Προγράμματα.
7. Σε όλα τα έργα υποδομής που θα υλοποιηθούν με συνχρηματοδότηση από το Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, να ληφθούν υπόψη οι τεχνικές προδιαγραφές προσβασιμότητας.
8. Θεωρείται αναγκαία η χρήση της ήδη υπάρχουσας τεχνογνωσίας σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο και η προώθηση συνεργασίας με όλα τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα.
9. Σε όλα τα μεγάλα δημόσια έργα (αεροδρόμιο ΣΠΑΤΩΝ, ΑΤΤΙΚΟ Μετρό, ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, σταυρός ελευσίνας, Εγνατία Οδός και άλλα), οι κτιριακές υποδομές και οι υποδομές εξυπηρέτησης πολιτών πρέπει να είναι πλήρως προσβάσιμες.
10. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό και την κατασκευή των υπαίθριων χώρων και των κτιρίων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004.
11. Θεωρείται αναγκαία η δημιουργία εκθεσιακού χώρου Τεχνικών Βοηθημάτων και Εξοπλισμού, όπου θα παρέχεται η δυνατότητα στα ΑΜΕΑ να πληροφορούνται για τις εναλλακτικές λύσεις, να δοκιμάζουν τα τεχνικά βοηθήματα και να επιλέγουν το τεχνικό βοήθημα που ανταποκρίνεται καλύτερα στις προσωπικές τους ανάγκες, με βάση τις τεχνικές συμβουλές που θα παρέχει ειδικευμένο προσωπικό.
12. Προώθηση δημιουργίας Ερευνητικού Κέντρου για την Εξίσωση των Ευκαιριών για τα ΑΜΕΑ, με σκοπό την Έρευνα, το Συντονισμό και τον Έλεγχο Εφαρμογής.

13. Στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση, στους τεχνικούς κλάδους κατά την κατάρτιση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων, να λαμβάνουν υπόψη την φιλοσοφία του ολοκληρωμένης πρόσβασης, πέραν των ειδικών μαθημάτων που θα καταρτίσει κάθε σχολή.
14. Δημιουργία μεταπτυχιακού προγράμματος με θέμα 'Ολοκληρωμένη Πρόσβαση'.
15. Προώθηση προγραμμάτων εκπαίδευσης - επιμόρφωσης όλων των τεχνικών υπαλλήλων του Δημόσιου Τομέα στα Κέντρα Δημόσιας Διοίκησης.
16. Προώθηση δημιουργίας ενός δικτύου σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης με Κέντρα Τεκμηρίωσης – Πληροφόρησης – Παροχής Συμβουλών για τα ΑΜΕΑ, όπου οι εργαζόμενοι μπορεί να είναι οι ίδιοι ΑΜΕΑ.
17. Οι καινούριοι οικισμοί που θα διαμορφωθούν στις περιοχές της Αθήνας που έχουν υποστεί ζημιές από τον καταστροφικό σεισμό του Σεπτεμβρίου, να γίνουν πλήρως προσβάσιμοι στα ΑμΕΑ.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. European Concept for Accessibility CCPT, March 1996
2. L'accessibilite': support concret et symbolique de l'integration, J.Sanchez CTNERHI, France 1989
3. Social Integration – Independent Living. Helios II, EIA Annual Report, 1995
4. The Design and Operation of Accessible Public Transport Systems, Helios II, November 1996
5. Accessibility of the Built Environment: the way ahead, Helios II, November 1996
6. Transition towards Independence, Helios II, 1994
7. European Manual for an Accessible Built Environment, CCPT, 1995
8. Americans with Disabilities Act, 1990
9. Manual Traffic Provisions for People with a Handicap, Ministry of Transport and Public Works, The Hague, Netherlands 1986
10. Designing for the Disabled. S. Goldsmith MA, RIBA 1976
11. Σχεδιάζοντας για όλους – Οδηγίες Σχεδιασμού, ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998