

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
Ο.Ε.-01

Η ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ
ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ:
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ ΑΘΗΝΑ	αρχιτέκτων μηχ-κός χωροτάκτης-πολεοδόμος
ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΟΥ ΜΑΡΙΑ	πολιτικός μηχ-κός συγκοινωνιολόγος
ΚΟΥΚΚΟΣ ΜΑΝΩΛΗΣ	αρχιτέκτων μηχ-κός
ΠΑΪΠΑΣ ΘΑΝΑΣΗΣ	αρχιτέκτων μηχ-κός
ΣΑΧΙΝΟΓΛΟΥ ΙΟΡΔΑΝΗΣ	μηχανολόγος μηχ-κός
ΦΩΚΥΛΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	πολιτικός μηχ-κός

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1992

Η ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ Α ΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ: ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Συνοπτική έκθεση της μελέτης Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε. 01) του Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ.

1. Ορισμός - Γενικά στοιχεία

Ο όρος άτομα με ειδικές ανάγκες περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία ατόμων με μειωμένες κινητικές και διανοητικές ικανότητες, είτε μόνιμα είτε σε κάποια περίοδο της ζωής τους. Έτσι, με τον όρο αυτό αναφέρονται τα άτομα με μόνιμες ή προσωρινές κινητικές αναπηρίες (παραπληγικοί, τετραπληγικοί, σπαστικοί, τραυματίες, κλπ.), οι τυφλοί, οι κωφοί, τα άτομα με διανοητική μειονεξία, οι ηλικιωμένοι, οι έγκυες γυναίκες, καθώς και τα παιδιά, λόγω μειωμένης εμπειρίας. Στις κατηγορίες αυτές πρέπει ακόμα να προστεθούν, άτομα που αντιμετωπίζουν προβλήματα στις μετακινήσεις τους ανεξάρτητα από τις κινητικές τους ικανότητες, όπως, τα άτομα που συνοδεύουν ένα καροτσάκι με παιδί, άτομα που μεταφέρουν αποσκευές κλπ. Γίνεται σαφές ότι η "αναπηρία" τελικό μας αφορά όλους, αφού πολύ σημαντικό μέρος του πληθυσμού, σε κάποια περίοδο της ζωής του αντιμετωπίζει προβλήματα μειωμένης κινητικότητας ή αντίληψης.

Στη χώρα μας δεν υπάρχουν ασφαλείς εκτιμήσεις για τον αριθμό των αναπήρων και πολύ περισσότερο για τον αριθμό των ατόμων με ειδικές ανάγκες, όπως περιγράφεται παραπάνω. Ωστόσο, τα επόμενα στοιχεία από τη διεθνή εμπειρία δείχνουν το μέγεθος του προβλήματος. Στη Βρετανία¹ εκτιμήθηκε ότι το 20% των χρηστών των λεωφορείων είναι ηλικιωμένοι. Από αυτούς, ποσοστό 40% αντιμετωπίζει δυσκολίες στο περπάτημα, το ανέβασμα σκάλας και την ισορροπία. Στο Μόναχο εκτιμήθηκε ότι τα άτομα με κινητικές δυσκολίες, δηλαδή άτομα που δεν μ μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα μέσα μεταφοράς καθόλου ή μόνο με ορισμένες προϋποθέσεις, αποτελούν το 19% του συνολικού πληθυσμού της πόλης! Ως άτομα με κινητικές δυσκολίες ορίστηκαν οι επισήμως θεωρούμενοι ανάπηροι (παραπληγικοί, τετραπληγικοί, τυφλοί, κωφοί κλπ.), οι ηλικιωμένοι (πάνω από 65 ετών) και τα άτομα με προσωρινές κινητικές δυσκολίες (τραυματίες, έγκυες γυναίκες, άτομα με καρότσια ή αποσκευές κλπ.). Βάσει της ίδιας μελέτης οι "επισήμως θεωρούμενοι ανάπηροι, άτομα, δηλαδή, με κάποια μόνιμη αναπηρία, αποτελούν το 4% του πληθυσμού, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται σε αυτό οι ηλικιωμένοι.

¹ Disabled Persons Transport Advisory Committee, Recommended Specifications for Buses used to operate Local Services, 1988

² Federal Ministry of Transport, Possibilities of Cooperating towards Accessible Public Transport in the Bavarian State Capital of Munich, Munich, 1989.

Για την Ελλάδα αναφέρουμε ενδεικτικό ότι, κατά την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε., το 1981 οι ηλικιωμένοι άνω των 65 ετών, άτομα δηλαδή που παρουσιάζουν εκ των πραγμάτων κινητικές

δυσκολίες, αποτελούσαν το 12,7% του συνολικού πληθυσμού. Ειδικότερα, στο Π.Σ.Θ. το ποσοστό των ηλικιωμένων άνω των 65 ετών ανέρχονταν το 1981 σε 9,34% του συνολικού πληθυσμού.

2. Η προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες

Συχνό η έννοια της προσπελασιμότητας περιορίζεται σε επιμέρους στοιχεία, όπως για παράδειγμα την κατασκευή μιας ρόμπας ή την τοποθέτηση μιας συσκευής παραγωγής ηχητικού σήματος για τυφλούς στους φωτεινούς σηματοδότες. Ωστόσο, η άρση όλων των εμποδίων στη μετακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και η δυνατότητα πρόσβασής τους σε όλες τις λειτουργίες μιας πόλης προϋποθέτουν ένα σύνολο αρχών σχεδιασμού και επεμβάσεων. Ο σχεδιασμός αυτός πρέπει να παίρνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες όλων των κατηγοριών των ατόμων με κινητικές δυσκολίες. Γενικό, η εξασφάλιση της προσπελασιμότητας αναφέρεται σε τρία πεδία:

α. Μετακίνηση στους ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους

β. Πρόσβαση και κίνηση στα κτίρια

γ. Πρόσβαση στα μέσα μεταφοράς.

Για την εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς κίνησης και πρόσβασης, σε κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις, πρέπει να τηρούνται ορισμένες αρχές σχεδιασμού και κατασκευής, σχετικό με τη διαστασιολόγηση, τα υλικά κατασκευής και τη σήμανση των χώρων και του εξοπλισμού. Συνοπτικό, αυτές οι αρχές περιγράφονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

2.1. Μετακίνηση στους ανοικτούς χώρους

Στους ανοικτούς χώρους, δηλαδή τα πεζοδρόμια, τους πεζοδρόμους, τις πλατείες κλπ. απαιτείται η εξασφάλιση ελάχιστων προδιαγραφών σχεδιασμού, υλικών κατασκευής και σήμανσης στα παρακάτω:

- Πλάτος ελεύθερης διαδρομής, χωρίς μόνιμα ή προσωρινό εμπόδια, στο οποίο προστίθεται το πλάτος του χώρου τοποθέτησης του εξοπλισμού εξυπηρέτησεως των ανοικτών χώρων και ορίζεται το μικτό πλάτος πεζοδρομίων, πεζοδρόμων κλπ.
- Γεωμετρικό και κατασκευαστικό χαρακτηριστικό: Ύψος κρασπέδων, κλίση πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, χαρακτηριστικό υλικών επίστρωσης (υφή, χρώμα κλπ.).
- Σύνδεση επιπέδων με διαφορετική στάθμη (π.χ. πεζοδρόμιο με οδόστρωμα) με κατασκευή ράμπων. Γεωμετρικό και κατασκευαστικό χαρακτηριστικό ράμπων (θέση, μορφή, κλίση, πλάτος, συναρμογές, υλικό επίστρωσης, χρώμα).
- Μόνιμα και προσωρινά στοιχεία αστικού εξοπλισμού: Θέση, μορφή.
- Άλλες προβλέψεις σε ανοικτούς χώρους: Θέσεις στάθμευσης για οχήματα ατόμων με ειδικές ανάγκες, συσκευές παραγωγής σήματος για ειδοποίηση των τυφλών στις διαβάσεις με φωτεινούς σηματοδότες, κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής για άτομα με ειδικές ανάγκες, πληροφοριακή σήμανση.

2.2. Πρόσβαση και κίνηση στα κτίρια

Η πλήρης προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα κτίρια (δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης) εξασφαλίζεται με προβλέψεις στο στάδιο του σχεδιασμού για τους εσωτερικούς, αλλά και τον εξωτερικό τους χώρο, και ειδικότερα για τα παρακάτω στοιχεία:

- Πρόσβαση στα κτίρια από τον εξωτερικό τους χώρο: Σύνδεση επιπέδων διαφορετικής στάθμης με ράμπες. Γεωμετρικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των ράμπων (κλίση, διαστάσεις, υλικά κατασκευής).
- Κατακόρυφη κυκλοφορία στο εσωτερικό των κτιρίων:
- Κλιμακοστάσια. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά (σχήμα, κλίση, πλάτος κλίμακας, ύψος, πλάτος και αριθμός βαθμίδων, ύπαρξη πλατύσκαλων κλπ.). Κατασκευαστικά χαρακτηριστικά (υλικό διάστρωσης, χρωματισμοί, κιγκλιδώματα, χειρολισθήρες κλπ.).
 - Ανελκυστήρες. Θέση, διαστάσεις, τύπος και διαστάσεις θύρας, τοιχώματα, φωτισμός,
 - διακόπτες κλήσης κλπ.
- Άλλα μηχανικά μέσα σύνδεσης ορόφων. Κυλιόμενες σκάλες, ανελκυστήρες κλιμάκων κλπ.
- Οριζόντια κίνηση στο εσωτερικό των κτιρίων: Πλάτος διαδρόμων και θυρών, επιφάνεια και υλικό επίστρωσης δαπέδων, χαρακτηριστικά κουφωμάτων κλπ.
- Άλλες προβλέψεις στο εσωτερικό των κτιρίων:
 - Χώροι υγιεινής, κουζίνες κλπ. (διαστάσεις, εξοπλισμός).
 - Πληροφοριακή και προειδοποιητική σήμανση.
 - Θέσεις στάθμευσης για οχήματα ατόμων με ειδικές ανάγκες. -
 - Εξοπλισμός κτιρίων (τηλέφωνα, πάγκοι πληροφοριών κλπ.).

2.3. Πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα μέσα μεταφοράς

Η δυνατότητα χρησιμοποίησης των μεταφορικών συστημάτων από άτομα με ειδικές ανάγκες εξαρτάται από τα παρακάτω στοιχεία:

- α. Κατηγορίες των ατόμων με ειδικές ανάγκες και ιδιαίτερα προβλήματα κάθε μιας.
- β. Είδος του μεταφορικού μέσου (αστικό - υπεραστικό, ατομικό - μαζικό).
- γ. Χαρακτηριστικά της μετακίνησης (σκοπός, μήκος, χρόνος)

Οι μέθοδοι που εξασφαλίζουν την προσπελασιμότητα των μεταφορικών συστημάτων ταξινομούνται σε δύο γενικές κατηγορίες:

Προσαρμογή των υπαρχόντων μεταφορικών συστημάτων, ώστε με κατάλληλες μετατροπές να μπορούν να εξυπηρετήσουν όλες τις κατηγορίες ατόμων με ειδικές ανάγκες. Η μέθοδος αυτή δεν διαχωρίζει τα άτομα με ειδικές ανάγκες από τον υπόλοιπο πληθυσμό. Η εφαρμογή της προϋποθέτει πλήρη μετατροπή των οχημάτων και των σταθμών, με αποτέλεσμα να απαιτείται μεγάλο κόστος, σε αντίθεση με το μέγεθος της ζήτησης που δεν είναι απαραίτητα μεγάλο.

β. Λειτουργία παράλληλων συστημάτων μεταφοράς, αποκλειστικά για άτομα με ειδικές ανάγκες. Η μέθοδος αυτή πλεονεκτεί της προηγούμενης από οικονομική άποψη, όμως διαχωρίζει τους αναπήρους από τον υπόλοιπο πληθυσμό, έστω και μόνο κατά τη διάρκεια μετακίνησης. Παράλληλα

συστήματα μεταφοράς χρησιμοποιούνται κυρίως για μετακινήσεις μικρού μήκους (αστικές μεταφορές). Για καθαρά οικονομικούς λόγους, είναι αδύνατη η λειτουργία συστημάτων σιδηροδρομικών ή αεροπορικών μεταφορών ειδικά για άτομα με ειδικές ανάγκες, και προφανώς είναι αποτελεσματικότερη η προσαρμογή των υπαρχόντων.

Στα επόμενα, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις αστικές μεταφορές γιατί περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο αριθμό επιβατικών μετακινήσεων. Οι μετακινήσεις αυτές είναι δυνατόν να γίνουν με μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, αστικοί σιδηρόδρομοι, τρόλεϊ κλπ.) ή με ατομικά οχήματα, με προσαρμογή των υπαρχόντων ή με λειτουργία παράλληλων συστημάτων. Κατά την προσαρμογή ενός συστήματος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο σχεδιασμός και η κατασκευή των παρακάτω στοιχείων:

- Στάσεις (καθίσματα, στέγαστρο, πληροφορίες).
- Εξωτερικό του οχήματος (χρώμα, αριθμός, προορισμός).
- Σκαλοπάτια εισόδου (ύψος, πάτημα, φωτισμός, υλικό επιφάνειας, χειρολαβή). -

Ράμπα (ή ανυψωτικό σύστημα για αναπηρική πολυθρόνα).

- Διάδρομος (πλάτος, υλικό επίστρωσης).
- Χειρολαβές (θέση, ύψος, μορφή, υλικό κατασκευής, χρώμα).
- Θέσεις (απόσταση, αριθμός, διαστάσεις).
- Συστήματα ειδοποίησης οδηγών και επιβατών (κουδούνια, μικρόφωνα).
- Φωτισμός.

Η λειτουργία παράλληλων συστημάτων μεταφοράς γίνεται συνήθως με μίνι λεωφορεία (6-8 θέσεων), και ο σχεδιασμός της λειτουργίας τους πρέπει απαραίτητα να προσδιορίζει τα εξής στοιχεία:

- Φορέας λειτουργίας (δημόσιος, δημοτικός, ιδιωτικός κλπ.).
- Τρόπος καθορισμού δρομολογίων και ωραρίων (σταθερό δρομολόγιο / ωράριο, μη προγραμματισμένα δρομολόγια).
- Τρόπος ειδοποίησης των λεωφορείων (π.χ. τηλέφωνο από προηγούμενη μέρα).
- Κατηγορίες εξυπηρετούμενων ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Κατηγορίες σκοπού μετακινήσεων (π.χ. για εργασία, για ιατρικούς λόγους). - Κόμιστρο (δωρεάν, επιδότηση από φορέα κλπ.).
- Ειδικότητα και εκπαίδευση προσωπικού.

3. Τα προβλήματα του θεσμικού πλαισίου

Οι προβλέψεις της ελληνικής νομοθεσίας για την προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι μάλλον περιορισμένες και αποσπασματικές. Στην έκθεση αυτή δεν υιοθετείται η άποψη ότι μόνη της η νομική οδός αρκεί για να κατοχυρωθούν στην καθημερινή πρακτική κανόνες σχεδιασμού και κατασκευής, που να επιτρέπουν την άνετη και ασφαλή κίνηση και πρόσβαση στα κτίρια και τους ανοικτούς χώρους όλων των κατηγοριών του πληθυσμού. Ωστόσο, το νομικό πλαίσιο είναι

απαραίτητο για να τεθούν τουλάχιστον οι γενικές αρχές αυτών των κανόνων. Η διερεύνηση του υπάρχοντος νομικού πλαισίου επικεντρώθηκε σε τρεις περιπτώσεις:

Γενικές προβλέψεις, όπως αυτές περιγράφονται στους διάφορους κανονισμούς δόμησης ή σχεδιασμού. . Ειδικές προδιαγραφές για διάφορες κατηγορίες κτιρίων ή επεμβάσεων.

Η προβλέψεις ελέγχου τήρησης διατάξεων.

Οι διαπιστώσεις της Ο.Ε. μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

3.1. Μετακίνηση στους ανοικτούς χώρους

Το πρόβλημα της μετακίνησης στους ανοικτούς χώρους (πλάτος πεζοδρομίου, πλάτος ελεύθερης διαδρομής κίνησης, κεκλιμένα επίπεδα διαβάσεων, σήμανση κλπ.) δεν αποτέλεσε ποτέ αντικείμενο συνολικής θεώρησης από την ελληνική νομοθεσία. Οι πολεοδομικές μελέτες σταματούν μόνο στο καθορισμό" του πλάτους του οδοστρώματος και δεν υπεισέρχονται στα ζητήματα μετακίνησης των πεζών. Οι κυκλοφοριακές μελέτες, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν πολλά από τα παραπάνω στοιχεία δεν αποτελούν υποχρεωτικό πλαίσιο εφαρμογής.

Το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο περιλαμβάνει διατάξεις που μπορούν να αποτελέσουν πλαίσιο σχεδιασμού με γνώμονα την ποιότητα ζωής και δίνουν τη δυνατότητα συνολικών ρυθμίσεων σε ήδη δομημένες περιοχές, οι οποίες παρουσιάζουν τα σημαντικότερα προβλήματα έλλειψης, κακής οργάνωσης και δυσλειτουργίας των δημόσιων ανοικτών χώρων. Αυτές, όμως, μένουν ανενεργές, όπως για παράδειγμα το "Ενεργό οικοδομικό τετράγωνο. (άρθρο 13 Γ.Ο.Κ. 1985). Επίσης, υπάρχουν ορισμένες γενικές οδηγίες για την κατασκευή, ανακατασκευή, επισκευή και συντήρηση των πεζοδρομίων, χωρίς να υπεισέρχονται σε συγκεκριμένες οδηγίες σχεδιασμού (Πεζοδρόμια, άρθρο 24 Κτιριοδομικού Κανονισμού). Έτσι, γύρω από το θέμα της διακίνησης στους ανοικτούς χώρους υπάρχει μόνο ένα προαιρετικό πλαίσιο, οι οδηγίες σχεδιασμού του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Το σημαντικότερο πρόβλημα ε(ναι ότι, ανεξάρτητα από την πληρότητα των προβλέψεων, αυτές σπαν(ως εφαρμόζονται από τους Δήμους, που ε(ναι κατεξοχήν υπεύθυνοι για την εφαρμογή των διατάξεων περί (πεζοδρομίων και όλων δημοσίων ανοικτών χώρων. Ο έλεγχος χρήσης δημοσίων ανοικτών χώρων (άρθρο 13 Ν.108ΟΙ80) γίνεται περιπτωσιακά. Οι παράνομες καταλήψεις πεζοδρομίων από παντός είδους χρήσεις ή αντικείμενα αποτελούν απόδειξη του προβλήματος αυτού. Η διαπίστωση της ελεύθερης κατάληψης γίνεται μόνο μετά από σχετική καταγγελία και σπαν(ως με πρωτοβουλία των οικείων Δήμων. Παρά τις προβλέψεις της νομοθεσίας, κατά την κοινή πρακτική για την παραχώρηση κοινοχρήστων χώρων, ουδέποτε λαμβάνεται υπόψη η εξασφάλιση μετακίνησης των πεζών, πολύ περισσότερο των ατόμων με κινητικές δυσκολίες.

Σε πολλές, εξάλλου, περιπτώσεις, οι προβλεπόμενες από τη σχετική νομοθεσία εξαιρέσεις χρησιμοποιούνται ως άλλοθι του κακού σχεδιασμού και των αυθαιρεσιών στην κατασκευή των πεζοδρομίων. Συστάσεις όπως, η εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς

μετακίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα πεζοδρόμια "εφόσον επιτρέπει η μορφολογία

του εδάφους" (άρθρο 24 Κτιριοδομικού Κανονισμού), δυστυχώς χρησιμοποιούνται ως κανόνας, ακόμα και σε περιπτώσεις που ε(ναι εύκολη και απόλυτα ~δυνατή η εξασφάλιση της μετακίνησης.

Τέλος, επιβάλλεται να μελετηθεί(το πρόβλημα του καθορισμού του πλάτους των πεζοδρομίων και των βασικών προβλέψεων από το στάδιο της πολεοδομικής μελέτης, καθώς και το πρόβλημα της υλοποίησης των κυκλοφοριακών μελετών.

3.2. Πρόσβαση και κίνηση στα κτίρια

Αναφορικά με το ζήτημα της προσπελασιμότητας των κτιρίων, δύο είναι οι κύριοι νόμοι, ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (Γ.Ο.Κ.) και ο Κτιριοδομικός Κανονισμός. Οι διατάξεις των νόμων αυτών αναφέρονται κυρ(ως σε θέματα πρόσβασης των εισόδων και των ορόφων των κτιρίων και λιγότερο ή καθόλου σε άλλες κατηγορίες προβλημάτων (όπως υλικά, ειδικοί χώροι σε δημόσια κτίρια κ.λ.π. Ο Γ.Ο.Κ. του 1985 περιλαμβάνει τις πρώτες ολοκληρωμένες διατάξεις.

πρόσβασης των εισόδων και των ορόφων των κτιρίων από άτομα με ειδικές ανάγκες: σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του ανελκυστήρα με επίπεδο κλίσης το πολύ 6%, πρόβλεψη ανελκυστήρα σε όλα τα δημόσια κτίρια άνω του ενός ορόφου και πρόβλεψη ελαχίστων διαστάσεων του ανελκυστήρα, ώστε να είναι προσπελάσιμος από αναπηρικό καρότσι.

Οι διατάξεις αυτές είναι χωρίς αμφιβολία πολύ σημαντικές. Υπάρχουν, όμως, ερωτηματικά αν και αυτές εφαρμόζονται με την απαιτούμενη πληρότητα. Σημειώνεται ότι με την εγκύκλιο 14/27-3-91 του Υπουργού ΠΕ. ΧΩ. Δ.Ε. προς τις Διευθύνσεις ΠΕ. ΧΩ. και Πολεοδομίας συνιστάται ο έλεγχος των ειδικών κτιρίων για την αυτόνομη διακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, τόσο κατά τον έλεγχο των μελετών, όσο και κατά την παραλαβή των κτιρίων. Με την ίδια εγκύκλιο συνιστάται επίσης ανάλογος έλεγχος των κοινοχρήστων χώρων κατά την παραλαβή μελετών της Ε.Π.Α.

Εκτός από την πρόσβαση στα κτίρια, ιδιαίτερα για τα κτίρια δημόσιας χρήσης, η ελληνική νομοθεσία δεν περιλαμβάνει άλλες διατάξεις που να εξασφαλίζουν την πλήρη προσπελασιμότητά τους. Ως προς το ζήτημα αυτό είναι υποδειγματικές οι "Τεχνικές Προδιαγραφές Τουριστικών Εγκαταστάσεων" του Ε.Ο.Τ. (απόφ. 530992/28.9.87), οι οποίες περιλαμβάνουν ένα σύνολο προβλέψεων που καλύπτει όλες τις πλευρές της προσπελασιμότητας για όλες τις κατηγορίες των "Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας", όπως χαρακτηρίζονται στις προδιαγραφές.

Τέλος, σημειώνεται ότι η θεσμοθέτηση διατάξεων για την εξασφάλιση της προσπελασιμότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες άρχισε να αποτελεί αντικείμενο και της Κοινοτικής Νομοθεσίας, αλλά βρίσκεται ακόμα στο στάδιο των προτάσεων. Η πρώτη Πρόταση Οδηγίας του Συμβουλίου, αφορά στις "ελάχιστες προδιαγραφές για τη βελτίωση της κινητικότητας και

της ασφαλούς μεταφοράς των εργαζομένων με μειωμένη κινητικότητα από και προς τον τόπο εργασίας" .

3.3. Πρόσβαση στα μέσα μεταφοράς

Στην έκθεση της Ομάδας εργασίας δεν γίνεται αναφορά σε νομοθεσία σχετικά με τα μέσα μεταφοράς και την προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες, γιατί για πρώτη φορά η ελληνική νομοθεσία αναφέρθηκε στο θέμα τον Ιούνιο του 1992. Στην Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών με αριθ. 21504/1771 περιέχονται εκτεταμένες προβλέψεις για την προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα οχήματα των δημοσίων συγκοινωνιών, ορισμένες από τις οποίες δεν είναι υποχρεωτικές (π.χ. προσπελασιμότητα των ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο).

4. Προβλήματα προσπελασιμότητας στο Π.Σ.Θ.

Είναι πλέον κοινός τόπος να λέμε ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη απροσπέλαστη για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Θα περιοριστούμε να περιγράψουμε ορισμένα δείγματα αυτού του προβλήματος.

4.1. Κτίρια δημοσίας χρήσεως

Η Ομάδα Εργασίας οργάνωσε μια δειγματοληπτική έρευνα, με στόχο την εκτίμηση της προσπελασιμότητας των δημοσίων κτιρίων στο κέντρο της Θεσσαλονίκης. Η προσπελασιμότητα των κτιρίων εκτιμήθηκε με βάση τις κινητικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ένας χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου, ο οποίος, ωστόσο, έχει κάποιες δυνατότητες αυτοεξυπηρέτησης κατά την κίνησή του, δηλαδή δεν έχει ημιπληγία ή τετραπληγία. Η εκτίμηση της προσπελασιμότητας αφορούσε μόνο στην πρόσβαση στην είσοδο, καθώς και στους πιθανούς ορόφους, αφού ήταν εκ των προτέρων γνωστό ότι κανένα από τα υπό εξέταση κτίρια δεν έχει προβλέψεις για άλλα στοιχεία (τουαλέτες, reception, σήμανση για τυφλούς στους ανελκυστήρες, υλικά κλπ.). Παίρνοντας ως κριτήριο την αυτοεξυπηρέτηση του χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου, τα κτίρια ταξινομήθηκαν σε τέσσερις κατηγορίες. Τα αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάζονται στον Πίνακα 1. Παρά το ότι η προσπελασιμότητα εξετάστηκε μόνο σε ότι αφορά την πρόσβαση στο κτίριο του χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου και όχι τη δυνατότητα κανονικής χρήσης-εξυπηρέτησης από αυτό, τα αποτελέσματα της έρευνας είναι ενδεικτικά του μεγέθους του προβλήματος. Συνοπτικά αναφέρονται οι παρακάτω παρατηρήσεις:

Μόνο σε 8,5% των κτιρίων μπορεί να έχει πρόσβαση ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου,

ενώ αντίθετα σε 26,7% είναι αδύνατο να έχει πρόσβαση ακόμα και με τη βοήθεια εξειδικευμένου συνοδού.

Είναι χαρακτηριστικό ότι" οι λειτουργίες που εμφανίζονται σχετικώς προσπελάσιμες,

όπως οι τράπεζες, στην πραγματικότητα στεγάζονται ~ σε ισόγεια καταστήματα πολυκατοικιών και όχι σε κτίρια που ανεγέρθηκαν για το σκοπό της χρήσης τους.

Τα κτίρια που κτίστηκαν εξ αρχής ως δημόσια (μουσεία, παν/κοί χώροι κλπ.) είναι απροσπέλαστα, αποτέλεσμα όχι κάποιων εργολαβικών πιέσεων (όπως συμβαίνει με τα ιδιωτικά κτίρια), αλλά λαθμενών σχεδιαστικών επιλογών.

Λιγότερο από το 50% των νοσοκομείων είναι προσπελάσιμα πλήρως, ενώ από τις ιδιωτικές κλινικές μόνο το 21% είναι πλήρως προσπελάσιμες.

4.2. Κατοικίες

Στα κτίρια κατοικιών που κατασκευάστηκαν πριν από την αρχή ισχύος του Γ.Ο.Κ. του '85, δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για την προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ελάχιστες εξαιρέσεις αποτελούν κατοικίες (μονοκατοικίες κατά κανόνα) που προσαρμόστηκαν στις ειδικές ανάγκες των ενοίκων τους με πρόσθετες επεμβάσεις (με κεκλιμένα επίπεδα, μηχανικά μέσα κλπ.). Σε ότι αφορά τα κτίρια που κτίστηκαν μετά το 1985 εκτιμάται ότι σημαντικός αριθμός δεν πληροί τις προβλεπόμενες διατάξεις.

κτίρια που καταγράφηκαν		ποσοστό εμφάνισης κατά κατηγορία			
Είδος κτιρίου	αριθμ. κτιρίων	A	B	Γ	Δ
Διοίκηση	95	7,9	54,8	19,4	17,9
Δημόσιες υπηρ.	38	11,9	35,8	32,6	19,7
Τράπεζες	57	5,3	67,5	10,5	16,7
Εκπαίδευση	79	12,8	17,7	38,5	31,0
σχολεία	24	1,4	13,9	35,8	48,9
παν/κοι χώροι	38	16,6	19,5	42,6	21,3
ιδιωτικές σχολές	17	20,6	19,4	32,9	27,1
Πολ/σμδς, Αναψυχή, Αθλητισμδς	82	5,1	13,8	48,2	32,9
Πολ/κά κέντρα	4	0,0	8,3	75,0	16,7
εκκλησίες	38	2,6	21,0	47,4	29,0
μουσεία / μνημεία	5	0,0	0,0	70,0	30,0
αίθουσες τέχνης	5	0,0	20,0	60,0	20,0
κινηματογράφοι- θέατρα	24	4,2	4,2	41,6	50,0
Σύνολο	256	8,5	30,3	34,5	26,7
ΚΤΙΡΙΑ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ					
Νοσοκομεία	3	46,2	39,7	14,1	-
Ιδιωτικές κλινικές και ιατρ. κέντρα	9	21,1	46,7	23,3	8,9

Πίνακας 1. Αριθμός και ποσοστά κτιρίων δημόσιας χρήσης προσπελασιμότητας κατά κατηγορία
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Ο χρήστης αναπηρικού αμαξιδίου μπορεί να εισέλθει και να κινηθεί με τον ακόλουθο τρόπο:

Κατηγορία Α. Χωρίς βοήθεια οποιασδήποτε μορφής: κτίρια χωρίς σκαλοπότια στις εισόδους ή με σωστό

σχεδιασμένα κεκλιμένα επίπεδα (ρόμπες), πρόσβαση σε όροφο με ανελκυστήρα διαστάσεων μεγαλύτερων του 1,10x1,40 μ. και πλάτους θύρας μεγαλύτερο ή ίσο του 0,75 μ.

Κατηγορία Β. Με τη βοήθεια ανειδίκευτου συνοδού: κτίρια με 1/2 και 1 σκαλοπάτι, ή κεκλιμένο επίπεδο

(ρόμπα) κλίσης 6-8% καθώς και κτίρια με ανελκυστήρα με πλάτος θύρας 0,70 μ..

Κατηγορία Γ. Μόνο με τη βοήθεια πλήρως ειδικευμένου συνοδού: κτίρια με 2-10 σκαλοπότια καθώς και κτίρια των οποίων ο ανελκυστήρας έχει πλάτος θύρας μικρότερο του 0,65 μ.

Κατηγορία Δ. Απολύτως απροσπέλαστα ακόμα και με τη βοήθεια ειδικευμένου συνοδού: κτίρια με περισσότερα από 10 σκαλοπάτια ή και χωρίς ανελκυστήρα.

4.3. Ανοικτοί χώροι

Οι πεζοί και τα άτομα με ειδικές ανάγκες αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα και εμπόδια στις μετακινήσεις τους στη Θεσσαλονίκη. Στενά και κακοσυντηρημένα πεζοδρόμια, παρκαρισμένα αυτοκίνητα, σηματοδότες, φρεάτια, στύλοι, περίπτερα, δένδρα, απορρίμματα και κάδοι Ο απορριμμάτων, άλλα προσωρινά εμπόδια (εμπορεύματα, μπάζα κλπ.), κάνουν τη μετακίνηση πεζή ιδιαίτερα προβληματική. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα είναι αυτό της παράνομης στάθμευσης στο πεζοδρόμιο που εμποδίζει τη μετακίνηση ακόμα και σε χώρους όπου αυτή θα ήταν άνετη (όπως η οδός Τσιμισκή). Οι ράμπες που κατασκευάστηκαν από το Δήμο Θεσσαλονίκης, παρά την τεράστια σημασία τους, μόνο θεωρητικά διευκολύνουν την κίνηση, αφού συνεχώς καταλαμβάνονται από παρκαρισμένα αυτοκίνητα, ή από αυτοκίνητα που δεν σταματούν στη γραμμή του STOP στους φωτεινούς σηματοδότες. Παράλληλα, δεν γίνεται ιδιαίτερος έλεγχος από την Τροχαία για τα προβλήματα αυτά.

4.4. Μέσα μεταφοράς

Όπως είναι γνωστό, δεν υπάρχει οργανωμένο σύστημα μεταφοράς ειδικά για μετακινήσεις ατόμων με κινητικές δυσκολίες. Τα μέτρα της πολιτείας για τη μεταφορά των ατόμων με

ειδικές ανάγκες είναι δημοσιονομικού χαρακτήρα (φορολογικές απαλλαγές στην αγορά ιδιωτικού αυτοκινήτου) και όχι μέτρα πολιτικής δημοσίων μεταφορών.

Η χρήση ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων για αστικές μετακινήσεις ατόμων με ειδικές ανάγκες προϋποθέτει την προσφορά θέσεων στάθμευσης για την εξυπηρέτησή τους. Στο Π.Σ.Θ. παρέχονται θέσεις στάθμευσης μόνο στις κατοικίες των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με απόφαση της Τροχαίας. Μετά από συνεργασία του Οργανισμού Θεσσαλονίκης με το Δήμο Θεσσαλονίκης είχαν προταθεί ειδικές θέσεις στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες σε επιλεγμένα σημεία της πόλης. Οι θέσεις αυτές δεν έχουν ως σήμερα διαμορφωθεί, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν, σε όλο το Π.Σ.Θ. θέσεις δημοσίας στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες (μοναδική εξαίρεση μία θέση έξω από το Δημαρχείο Αμπελοκήπων).

Τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. δεν είναι μόνο απροσπέλαστα στα άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο, αλλά σε μεγάλο αριθμό ατόμων με μόνιμες ή προσωρινές δυσκολίες στο περπάτημα ή την ισορροπία. Το ύψος του πρώτου σκαλοπατιού της εισόδου από το οδόστρωμα, καθώς και των άλλων σκαλοπατιών είναι μεγάλο και κάνουν δύσκολη την ανάβασή του από ηλικιωμένους, άτομα με κινητικές δυσκολίες, εγκύους, παιδιά, άτομα που μεταφέρουν αποσκευές κλπ. Αλλά και η ισορροπία μέσα στο λεωφορείο είναι δύσκολη λόγω της έλλειψης καθέτων χειρολαβών και των λιγοστών θέσεων καθήμενων. Ορισμένα από αυτά τα προβλήματα έχουν αμβλυνθεί στα λεωφορεία με τα οποία ο Ο.Α.Σ.Θ. αντικαθιστά σταδιακά το στόλο του. Στα νέα λεωφορεία οι χειρολαβές και η θέση των κομβίων ειδοποίησης του οδηγού για στάση είναι τοποθετημένα σε ικανοποιητικές θέσεις και το σύστημα αναγραφής των στοιχείων προέλευσης προορισμού και του αριθμού της λεωφορειακής γραμμής είναι ικανοποιητικό. Ωστόσο, παραμένουν τα προβλήματα του ύψους των σκαλοπατιών, των λιγοστών θέσεων καθήμενων και της ηχητικής ειδοποίησης των τυφλών στις στάσεις. Αξίζει να σημειωθεί(ότι οι νέες στάσεις εντός των ορίων του Δήμου Θεσσαλονίκης (με πρωτοβουλία του Δήμου Θεσσαλονίκης) είναι κατά πολύ βελτιωμένες και διαθέτουν παγκάκια και στέγαστρα, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους Δήμους του Π.Σ.Θ. για τους οποίους ο Ο.Α.Σ.Θ. δεν έχει λάβει καμία μέριμνα.

5. Δραστηριότητες και προτάσεις του Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ.

5.1. Δραστηριότητες του Τ.Ε.Ε. - Τ.Κ.Μ.

Μέσα στο 1992, το Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ. ολοκλήρωσε τις παρακάτω δραστηριότητες:

1. Σύνταξη μελέτης με θέμα: "Η Προσπελασιμότητα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Προβλήματα - Προοπτικές", από Ομάδα Εργασίας (Απρίλιος 1992). Αποστολή του τεύχους σε φορείς σχετικούς με το αντικείμενο.
2. Οργάνωση σεμιναρίου επαγγελματικής κατάρτισης μικρής διάρκειας με θέμα: "Σχεδιασμός για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες", το οποίο παρακολούθησαν 30 Μηχανικοί όλων των ειδικοτήτων, του δημοσίου και ελεύθεροι επαγγελματίες.
3. Προετοιμασία πρόταση Προγράμματος Ανταλλαγής Εμπειριών προς το Ευρωπαϊκό Κέντρο Περιφερειακής Ανάπτυξης (CEDRE) με θέμα: "Αστικές Μεταφορές Προσαρμοσμένες για Άτομα με Κινητικές Δυσκολίες". Συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης, Δήμους Ευρωπαϊκών πόλεων και άλλους φορείς.
4. Συμμετοχή στη Διοικούσα Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Προγράμματος HORIZON.

5.2. Προτάσεις του Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ.

Οι προτάσεις της Ομάδας Εργασίας αφορούν δύο επίπεδα. Πρώτον, αναφέρονται σε δράσεις που θα πρέπει να αναλάβει το ίδιο το Τ.Ε.Ε. για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μηχανικών, σχετικά με τα προβλήματα σχεδιασμού προσπελάσιμων κτιρίων, ανοικτών χώρων και συστημάτων μεταφορών. Δεύτερον, αφορούν σε δράσεις που το Τ.Ε.Ε. πρέπει να προτείνει σε άλλους

εμπλεκόμενους φορείς ή να αναλάβει σε συνεργασία με αυτούς, ώστε να γίνει πράξη η προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

5.2.1. Προτάσεις για δράσεις του Τ.Ε.Ε.-Τ.Κ.Μ.

1. Μελέτη και διερεύνηση ειδικών θεμάτων σχετικά με την προσπελασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Σύνταξη και έκδοση εύχρηστου τεύχους Προδιαγραφών που θα διατίθεται σε όλους τους Μηχανικούς. Η σύνταξη του τεύχους θα βασισθεί σε όλες τις ισχύουσες Προδιαγραφές στην Ελληνική και Διεθνή Νομοθεσία.
2. Επανάληψη του σεμιναρίου σε ετήσια βάση. Οργάνωση σχετικών σεμιναρίων σε όλους Νομούς της Κεντρικής Μακεδονίας.
3. Παροχή συμβουλών στους Μηχανικούς σχετικά με θέματα προσπελασιμότητας από το Γραφείο Γ.Ο.Κ. του Τ.Ε.Ε.-Τ.Κ.Μ.
4. Επιλογή και αγορά βιβλίων για τη βιβλιοθήκη του Τ.Ε.Ε.-Τ.Κ.Μ., σχετικών με θέματα σχεδιασμού για άτομα με ειδικές ανάγκες .
5. Επέκταση των δραστηριοτήτων του Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ. δια μέσου των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων (HORIZON, HELIOS, κλπ.).

5.2.2. Προτάσεις του Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ. σε συνεργασία με άλλους φορείς

1. Συντονισμός των αρμοδίων φορέων της πόλης (Οργανισμός Θεσσαλονίκης, Ο.Τ.Α., Δ/ση Πολεοδομίας, Σύλλογοι ατόμων με ειδικές ανάγκες, Τ.Ε.Ε.- Τ.Κ.Μ.) για την: α) ενιαία αντιμετώπιση της μελέτης και κατασκευής έργων προσπελασιμότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες, και β) δημοσιοποίηση του προβλήματος και ευαισθητοποίηση των δημοσίων φορέων και του κοινού. Διερεύνηση της δυνατότητας ίδρυσης υποστηρικτικού φορέα ελέγχου και παρακολούθησης των μέτρων και των επιμέρους δράσεων με τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων.
2. Σύσταση επιτροπής εμπειρογνομόνων με συμμετοχή των!- Υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Μεταφορών και Υγείας-Πρόνοιας, του Τ.Ε.Ε. και των ενδιαφερομένων, για την αναθεώρηση και συμπλήρωση της υπάρχουσας νομοθεσίας. Κατάρτιση υποχρεωτικών προδιαγραφών για όλες τις κατηγορίες κτιρίων δημόσιας χρήσης κατά τα πρότυπα των προδιαγραφών τουριστικών εγκαταστάσεων.
3. Άμεση προσαρμογή των δημοσίων κτιρίων της πόλης, με προτεραιότητα τα κτίρια που θα χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 1997. Εξασφάλιση των απαιτούμενων κονδυλίων και εκτέλεση των προσαρμογών με σαφές χρονοδιάγραμμα .
4. Άμεση υλοποίηση του Προγράμματος του Οργανισμού Θεσσαλονίκης για τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
 5. Τήρηση των απαιτούμενων προδιαγραφών για την εξασφάλιση της μετακίνησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες σε όλες τις μελέτες επεμβάσεων του προγράμματος αναβάθμισης του

ιστορικού κέντρου, και όλων των προγραμματιζόμενων έργων Πολιτιστικής Πρωτεύουσας.
Ορισμός συμβούλου προσπελασιμότητας στον προβλεπόμενο Οργανισμό Πολιτιστικής Πρωτεύουσας.

6. Υποχρεωτική εξασφάλιση της προσπελασιμότητας των ατόμων με ειδικές ανάγκες με τήρηση των απαιτούμενων προδιαγραφών σε κάθε νέα επέμβαση, οποιουδήποτε επιπέδου, σε ανοικτούς χώρους (π.χ. καθορισμός πλάτους πεζοδρομίου, κατασκευή νέων πεζοδρομίων, διάνοιξη οδών, πλήρεις μελέτες πεζοδρόμησης).
7. Άμεση λειτουργία στο Π.Σ.Θ. **συστήματος μεταφοράς "από πόρτα σε πόρτα"** με τη χρήση μίνι λεωφορείων προσπελάσιμων σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων. Συνεργασία του Τ.Ε.Ε.-Τ.Κ.Μ. με τους εμπλεκόμενους φορείς (Δήμους του Π.Σ.Θ., σΑ.Σ.Θ. κλπ.) για την άμεση προώθηση και υλοποίηση του θέματος.
8. Υιοθέτηση από μέρους της πολιτείας και των φορέων μεταφορών **υποχρεωτικών προδιαγραφών** για τη διευκόλυνση της χρήσης των μεταφορικών μέσων από χρήστες με προβλήματα κινητικότητας. Άμεση προώθηση του θέματος αυτού σε ότι αφορά τα νέα οχήματα που προμηθεύεται ο σΑ.Σ.Θ.
9. Εξασφάλιση των θέσεων στάθμευσης για οχήματα ατόμων με ειδικές ανάγκες που προτάθηκαν από τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης και το Δήμο Θεσσαλονίκης.
10. Ενεργοποίηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων (Ο.Τ.Α., Δ/νση Τροχαίας κλπ.) για την αυστηρή τήρηση διατάξεων που διευκολύνουν την κίνηση των πεζών και ατόμων με ειδικές ανάγκες (παράνομη στάθμευση σε πεζοδρόμια ή ρόμπες, παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από καταστηματαρχες κλπ.).
11. Έκδοση ειδικού οδηγού προσπελάσιμων δημοσίων κτιρίων του Π.Σ.Θ.