

**ΥΠΟΕΡΓΟ: ΥΠΟΕΡΓΟ 3 «ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ 2022-2023»**

**της Πράξης «ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ 2022-2023  
(Β'ΦΑΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ)»**

**κωδ. ΟΠΣ 5176668**

**ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ:**

**ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

**ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ**

**Κωδικός εκπαιδευτικού υλικού:**

**Κωδικός Πιστοποίησης προγράμματος:**

**ΥΠΟΕΡΓΟ: ΥΠΟΕΡΓΟ 3 «ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ 2022-2023»**

**ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ:**

**ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

**ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

**Μέλη Ομάδας**

**Συντονιστής/στρια:**

**Γεωργία Γιάννου (Κωδ. Ο.Π.Σ.007954)**

Υπεύθυνη Σπουδών & Έρευνας του ΙΝ.ΕΠ./Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

**Συγγραφείς:**

**Δρ. Σοφία Δημουλά (Κωδ. Ο.Π.Σ. 004376)**

Διδάκτωρ Πολιτικός Μηχανικός, Υπεύθυνη Σπουδών & Έρευνας της  
Ε.Σ.Δ.Δ.Α./Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

**Μαρία Γρίβα (Κωδ. Ο.Π.Σ. 021373)**

Αρχιτέκτων Μηχανικός MArch PhDc, Προϊσταμένη Τμήματος Γ' Δ/σης Εφαρμογής  
Σχεδιασμού και Ελέγχου Δομημένου Περιβάλλοντος Υπουργείου Περιβάλλοντος  
& Ενέργειας, Αν. Πρόεδρος Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας

**Καλλιόπη Παπαδάκη (Κωδ. Ο.Π.Σ. 021266)**

Αρχιτέκτων Μηχανικός MArch PhDc, Προϊσταμένη Τμήματος Β' Δ/σης Μελετών  
και Έργων Αστικών Αναπλάσεων Υπουργείου Περιβάλλοντος  
& Ενέργειας, Επιστημονική Συνεργάτιδα ΓΓΧΣΑΠ,  
Εθνική Συντονίστρια του Προγράμματος Βιώσιμης Κινητικότητας

**Αξιολογητές/τριες:**

**Αλεξία Γραμπά (Κωδ. Ο.Π.Σ. 022869)**

Επιστημονική Συνεργάτιδα ΕΚΠΑ

**Ξένια Σάϊλερ (Κωδ. Ο.Π.Σ. 015305)**

Υπεύθυνη Προγραμμάτων Π.ΙΝ.ΕΠ.Θ./Ε.Κ.Δ.Δ.Α.

## Περιεχόμενα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	21
1. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ .....	23
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ.....	23
1.1. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ .....	24
1.1.1. Διεθνές πλαίσιο – Η Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες.....	24
1.1.2. Η νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2021-2030 .....	32
1.1.3. Ο Ευρωπαϊκός Νόμος για την Προσβασιμότητα (Ευρωπαϊκή Πράξη για την Προσβασιμότητα).....	36
1.1.4. Η ενσωμάτωση της Σύμβασης των Η.Ε. για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία στο Εθνικό Δίκαιο .....	38
1.1.5. Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης Για τα Άτομα με Αναπηρία.....	41
1.2.ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΠΗΤΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ .....	49
1.2.1. Εισαγωγή.....	49
1.2.2. Αναγκαιότητα.....	51
1.2.3. Η δομή του ΕΣΠΕΚΑ.....	54
1.2.4. Βασικοί ορισμοί και έννοιες που σχετίζονται με την προσβασιμότητα .....	55
1.2.4.1. Βασικοί Ορισμοί.....	55
1.2.4.2. Χαρακτηριστικά διαφοροποίησης των πεζών – Κατηγορίες πεζών.....	56
1.2.4.3. Κατηγορίες πεζών.....	57
1.2.4.4. Προσβάσιμο περιβάλλον .....	61
1.2.5. Σημαντικά σημεία από το Διεθνές και Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα .....	62
1.2.5.1. Η Διακήρυξη της Βαρκελώνης.....	62
1.2.5.2. Ευρωπαϊκές Οδηγίες σχετικές με την προσβασιμότητα.....	63
1.2.6. Βασικοί ορισμοί και έννοιες για την κλιματική αλλαγή.....	64
1.2.7. Οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής.....	66
1.2.8. Σημαντικά σημεία από το Διεθνές και το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την κλιματική αλλαγή .....	67
1.2.8.1. Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (Ρίο 1992) .....	67

1.2.8.2. Η Πρωτοβουλία για την Πράσινη Οικονομία (2008).....	67
1.2.8.3. Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Μερών της Σύμβασης Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών- COP 21 (2015).....	68
1.2.8.4. Το Πρωτόκολλο του Κιότο (1997 - 2005).....	69
1.2.8.5. Η Σύμβαση της Βιέννης και το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (1985-2009).....	69
1.2.8.6. Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή.....	70
1.2.8.7. Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (GreenDeal) .....	71
1.2.8.8. Κανονισμός Κλιματικής Δράσης (Climate Action Regulation) και Ευρωπαϊκό Νομοθέτημα για το Κλίμα.....	72
1.2.9. Το Όραμα, ο σκοπός και οι βασικές αρχές του ΕΣΠΕΚΑ .....	73
1.2.9.1. Όραμα - Σκοπός.....	73
1.2.9.2. Βασικές Αρχές.....	74
1.2.10. Κατευθύνσεις και προτεραιότητες πολιτικής του ΕΣΠΕΚΑ.....	75
1.2.11. Οι Άξονες και οι Ειδικοί Στόχοι του ΕΣΠΕΚΑ .....	75
1.2.12. Παρουσίαση και κωδικοποίηση του Εθνικού νομοθετικού πλαισίου .....	76
1.2.13. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης.....	81
1.2.14. Σχέδιο Δράσης.....	83
<b>2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΝΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΜΕ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....</b>	<b>86</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ.....	86
2.1 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ .....	86
2.2 Η ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	95
ΒΑΣΙΚΟ ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ.....	95
ΚΤΙΡΙΩΝ.....	95
2.2.1 Συνοπτική παρουσίαση του βασικού θεσμικού πλαισίου για την προσβασιμότητα πριν από την έκδοση του Νόμου 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α΄ 79).....	96
2.2.2 Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α΄ 79) – διατάξεις για την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος.....	98
2.2.2.1 Αναλυτική αναφορά στις διατάξεις του ΝΟΚ για τα Νέα κτίρια.....	99
2.2.2.2 Αναλυτική αναφορά στις διατάξεις του ΝΟΚ για τα Υφιστάμενα κτίρια.....	103
2.2.3 Τεχνικές Οδηγίες προσαρμογής Υφιστάμενων κτιρίων.....	104
2.2.4 Μελέτη Προσβασιμότητας Νέων κτιρίων και Υφιστάμενων κτιρίων προς προσαρμογή.....	117
2.2.5 Εξαιρέσεις σχετικά με την προσαρμογή Υφιστάμενων κτιρίων .....	118

2.2.6 Επιτροπές Προσβασιμότητας .....	120
2.2.7 Αδειοδότηση εργασιών για προσαρμογή Υφιστάμενων κτιρίων - Παρεκκλίσεις.....	121
2.2.8 Προσβασιμότητα κτιρίων που στεγάζουν φορείς του Δημοσίου, ΟΤΑ κλπ. ....	122
<b>2.3 ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΚ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ .....</b>	<b>123</b>
2.3.1 Νέο Μουσείο Ακρόπολης.....	123
2.3.2 Μουσείο Μπενάκη οδού Πειραιώς.....	125
2.3.3 Ανακαίνιση παλαιού κτιρίου και επέκταση Εθνικής Πινακοθήκης - Μουσείου Αλεξάνδρου Σούτσου .....	128
2.3.4 Διαχρονικό Μουσείο Λάρισας .....	130
2.3.5 Κτίρια σταθμών μέσων μαζικής μεταφοράς.....	132
2.3.6 Υφιστάμενα κτίρια σχολείων και άλλων εκπαιδευτικών μονάδων προς προσαρμογή.....	133
2.3.7 Νέα ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα και Υφιστάμενα προς προσαρμογή.....	138
<b>2.4 ΑΣΚΗΣΕΙΣ – ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ .....</b>	<b>140</b>
<b>3. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....</b>	<b>144</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ.....</b>	<b>144</b>
<b>3.1. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ .....</b>	<b>145</b>
<b>3.2. ΒΑΔΙΣΙΜΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΠΟΛΕΙΣ.....</b>	<b>148</b>
3.2.1.1. Λουξεμβούργο.....	151
3.2.1.2. Ελσίνκι .....	152
3.2.1.3. Το Πρόγραμμα WALKABLE ATHENS - Έρευνα για το περπάτημα στην Αθήνα	153
<b>3.3. Η ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ .....</b>	<b>156</b>
<b>3.4. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....</b>	<b>158</b>
<b>3.5. ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΒΡΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ .....</b>	<b>161</b>
<b>3.6. ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ – ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ .....</b>	<b>174</b>
3.6.1. Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε Κ.Χ. των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών .....	174
3.6.1.1 Συνοπτική παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου για την προσβασιμότητα του υπαίθριου δημόσιου χώρου, πριν από την έκδοση του ν. 4067/2012 (ΝΟΚ) .....	175

3.6.1.2 Η με αρ. 52907/2009 Υπουργική Απόφαση ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621).....	176
3.6.1.3 Η ερμηνείες της με αρ. 52907/2009 Απόφασης και τα «ειδικά λεξιλόγια» που δημιουργήθηκαν .....	181
3.6.1.4 Η με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 Υπουργική Απόφαση ΠΕΝ «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009...» (Β' 6213) .....	184
3.6.2. Οδική ασφάλεια σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων .....	202
3.7. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ .....	204
3.8. ΑΣΚΗΣΕΙΣ .....	207
4. ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ .....	210
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ .....	210
4.1. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ .....	210
4.1.1. Ορισμοί.....	211
4.1.2. Περιεχόμενα της Μελέτης Προσβασιμότητας υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων .....	211
4.2. ΣΧΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ .....	212
4.3. ΣΤΕΓΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ..	216
4.3.1. Υποστηριζόμενη διαβίωση και αποϊδρυματοποίηση.....	216
4.3.2. Η ελληνική νομοθεσία και οι προδιαγραφές για τις Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης Σ.Υ.Δ. ....	218
4.4. ΚΕΝΤΡΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΑΙΔΙΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ (Κ.Δ.Α.Π.).....	221
4.4.1. Δημιουργική απασχόληση και εκπαίδευση παιδιών με αναπηρία.....	221
4.4.2. Η ελληνική νομοθεσία και οι προδιαγραφές για τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης παιδιών με αναπηρίες .....	222
4.5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ.....	224
4.5.1. Ο δημόσιος χώρος κατά την περίοδο της πανδημίας.....	224
4.5.2. Ο ελληνικός Οδηγός Σχεδιασμού για τα έκτακτα μέτρα ενίσχυσης της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο.....	227
4.6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ .....	229
4.6.1. Σχεδιασμός παιδικής χαράς για όλα τα παιδιά .....	229
4.6.2. Η ελληνική νομοθεσία και οι προδιαγραφές για την προσβασιμότητα στις παιδικές χαρές .....	230
5. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ.....	232
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ .....	232

5.1 ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ .....	233
5.1.1 Διεθνής και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία - οι σημαντικότερες Συμβάσεις για την αρχιτεκτονική κληρονομιά .....	233
5.1.1.1 Η Σύμβαση για την Προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης, Γρανάδα, 1985.....	235
5.1.2 Εθνικό πλαίσιο για την αρχιτεκτονική κληρονομιά .....	238
5.1.2.1 Νόμος 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (Α΄ 153).....	238
5.1.2.2 Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α΄ 79).....	242
5.2 ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ .....	247
5.2.1 Θεσμικό πλαίσιο για επεμβάσεις και αδειοδότηση .....	248
5.3 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ .....	250
5.3.1 Η σημασία της εμπειρίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς in situ.....	253
5.4 ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ .....	253
5.4.1 Καλές Πρακτικές όσον αφορά στη φυσική πρόσβαση σε αρχαιολογικούς χώρους και ζητήματα εφαρμογής.....	253
5.4.1.1 Αρχαιολογικός χώρος Βραυρώνας.....	254
5.4.1.2 Αρχαιολογικός χώρος Ακρόπολης .....	256
5.4.1.3 Αρχαιολογικός χώρος Σουνίου.....	260
5.4.1.4 Ljubljana Castle, Σλοβενία.....	262
5.4.2 Καλές πρακτικές όσον αφορά στη φυσική πρόσβαση σε παραδοσιακούς οικισμούς και ιστορικά κέντρα πόλεων και ζητήματα εφαρμογής.....	263
5.4.2.1 Παραδοσιακός οικισμός Άνω Σύρου - η χρήση μηχανισμών και η ένταξή τους στο παραδοσιακό περιβάλλον .....	263
5.4.2.2 Παραδείγματα από ιστορικά κέντρα της Ευρώπης - η ένταξη ράμπας και οδηγού όδευσης τυφλών στο ιστορικό περιβάλλον .....	265
5.4.2.3 Πάρκα της Sintra, Πορτογαλία.....	268
5.4.3 Καλές Πρακτικές όσον αφορά στην πρόσβαση σε μνημεία και διατηρητέα κτίρια και ζητήματα εφαρμογής.....	270
5.4.3.1 Βυζαντινό Μνημείο Ροτόντας, Θεσσαλονίκη .....	270
5.4.3.2 Μουσείο Ασιατικής Τέχνης Κέρκυρας (Ανάκτορα Αγίων Μιχαήλ και Γεωργίου) .....	272
5.4.3.3 Νομισματικό Μουσείο .....	274
5.4.3.4 Παραδείγματα από την Ευρώπη - Ναυτικό Μουσείο του Piran, Σλοβενία.....	275

5.5 ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΨΗΦΙΑΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ.....	279
5.6 ΑΣΚΗΣΗ - ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ .....	280
6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ.....	284
6.1 ΦΥΣΙΚΕΣ Η ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΙΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ 284	
6.1.1 Προκλήσεις σε περίπτωση καταστροφής .....	284
6.1.1.1 Πυρκαγιές σε Υποδομές και Άτομα με Αναπηρία .....	286
6.1.1.2 Σεισμοί και Άτομα με Αναπηρία.....	288
6.1.2 Σχεδιασμός Εκκένωσης σε Έκτακτες Καταστάσεις – Οδηγός για Άτομα με Αναπηρία, Εθνική Υπηρεσία Προστασίας για Πυρκαγιές, ΗΠΙΑ (NFPA).....	290
6.1.2.1 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Κινητική Αναπηρία .....	292
6.1.2.2 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία Όρασης .....	294
6.1.2.3 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία Ακοής.....	296
6.1.2.4 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία Ομιλίας .....	298
6.1.2.5 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Νοητική Αναπηρία .....	298
6.1.3. “Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης έκτακτης ανάγκης” για άτομα με αναπηρία σε περίπτωση σεισμού η πυρκαγιάς.....	299
6.2 ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΑΓΟΥΝ ΤΗΝ ΕΓΚΑΙΡΗ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΑΝΑΜΕΤΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ.....	303
6.3. ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ: ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ “ACCESSIBLE EXIT SIGN PROJECT” (ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΈΞΟΔΟΣ).....	304
6.4 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ .....	308
6.4.1 Ανοιχτή Μερική Συμφωνία για την Αντιμετώπιση των Μεγάλων Καταστροφών (EUR-OPA) και Άτομα με Αναπηρία .....	308
6.4.2 Μεγάλες Καταστροφές και Άτομα με Αναπηρία - Εγχειρίδιο Καλής Πρακτικής, Συμβούλιο της Ευρώπης, Ανοιχτή Μερική Συμφωνία (EUR-OPA).....	309
6.4.3 Άτομα με Αναπηρία σε Καταστάσεις Έκτακτης Ανάγκης: Εγχειρίδιο Οδηγιών για Επιχειρησιακές Ομάδες .....	313
6.4.4 Το Πλαίσιο για τη Μείωση του Κινδύνου Καταστροφής του Sendai για τα ΑμεΑ 314	
6.4.4.1. Καθολική σχεδίαση .....	315
6.4.4.2. Κοινωνική ένταξη.....	315
6.4.4.3. Προσβασιμότητα .....	316
6.5 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ .....	317



6.5.1	Αξιολόγηση εφαρμογής νομοθετικού πλαισίου σε σχέση με την προσβασιμότητα και την πολιτική προστασία .....	318
6.5.2	Καταγραφή Ελλείψεων – Νομοθετικά Κενά σε σχέση με την προσβασιμότητα και την πολιτική προστασία .....	318
6.5.3	Αιτιολόγηση Αδυναμιών Εφαρμογής.....	324
6.6	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑμεΑ.....	324
6.7	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΣΤΟΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ	327
6.7.1	Φάση πριν από την καταστροφή.....	329
6.7.1.1	Συμμετοχή .....	329
6.7.1.2	Εκπαίδευση .....	330
6.7.1.3	Προσωπικά σχέδια έκτακτης ανάγκης .....	331
6.7.1.4	Τήρηση μητρώων .....	332
6.7.1.5	Ασκήσεις ετοιμότητας.....	332
6.7.1.6	Παροχή πληροφοριών .....	333
6.7.1.7	Σχεδιασμός εκκένωσης.....	335
6.7.1.8	Χώροι καταφυγής.....	337
6.7.2	Απόκριση .....	339
6.7.3	Αποκατάσταση .....	340
6.7.4	Εθελοντισμός.....	341
6.7.5	Θεσμικές ρυθμίσεις .....	342
6.7.6	Άσκηση - Μελέτες περίπτωσης (Case Studies).....	343
7.	ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ .....	347
7.1	ΥΠΟΒΟΗΘΟΥΜΕΝΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ - ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	347
7.1.1	Προσβασιμότητα σε χώρους κατοικίας .....	348
7.1.2	Νέες τεχνολογίες για την υποβοήθηση ατόμων στην κατοικία .....	351
7.1.3	Χρήση έξυπνης τεχνολογίας σε προϊόντα και περιβάλλον κατοικίας .....	352
7.1.4	Υποστηρικτικές συσκευές και τεχνολογίες .....	354
7.1.5	Συστήματα Υποβοηθούμενης Διαβίωσης (Ambient Assisted Living - AAL).	355
7.1.5.1	Aging in Place .....	357
7.1.5.2	Aware Home Research Initiative (AHRI) .....	358
7.1.5.3	COACH (Cognitive Orthosis for Assisting with aCtivities in the Home)....	359
7.1.6	Νέες Τεχνολογίες Υποβοήθησης των καθημερινών δραστηριοτήτων .....	360
7.1.6.1	Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με προβλήματα όρασης .....	360

7.1.6.2	Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με προβλήματα ακοής.....	363
7.1.6.3	Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με προβλήματα ομιλίας.....	364
7.1.6.4	Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με κινητικά προβλήματα.....	365
7.2	Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ .....	367
7.2.1	Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό.....	367
7.2.1.1	Το δικαίωμα όλων στον πολιτισμό.....	369
7.2.2	Θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα.....	370
7.2.3	Ο αποκλεισμός των ευπαθών ομάδων και τα εμπόδια πρόσβασης στον πολιτισμό.....	371
7.2.3.1	Φυσικά και αισθητηριακά εμπόδια .....	372
7.2.3.2	Κοινωνικά εμπόδια.....	372
7.2.4	Νέες τεχνολογίες ενίσχυσης της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτισμού.....	373
7.2.4.1	Μουσείο της αποβάθρας Μπρανλί, Παρίσι (musée du quai Branly – Jacques Chirac) - Μια πολιτική καθολικής προσβασιμότητας.....	374
7.2.4.2	Αρχαιολογικός χώρος Ακρόπολης .....	378
7.2.4.3	Μουσείο Ακρόπολης.....	381
7.2.4.4	Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, Αθήνα.....	382
7.2.4.5	Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ), Αθήνα .....	383
7.2.4.6	Αρχαιολογικό Μουσείο Ολυμπίας .....	385
7.2.4.7	Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού Θεσσαλονίκης.....	386
7.2.4.8	Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, Αθήνα.....	387
7.2.4.9	Το Ερευνητικό Έργο PROSPELISIS.....	389
7.3	Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ.....	393
7.3.1	Προσβασιμότητα στις Μεταφορές .....	393
7.3.2	Οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Προσβασιμότητα σε σχέση με τις μεταφορές (συσχετισμός μετακινήσεων και χρήσεων γης).....	396
7.3.3	Συσχέτιση του Εθνικού Σχεδίου για την Προσβασιμότητα με το στρατηγικό σχεδιασμό των μεταφορών.....	396
7.3.3.1	Συσχέτιση με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) .....	396
7.3.4	Αττικό Μετρό .....	403
7.3.5	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ Α.Ε.).....	405
7.3.6	Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» .....	407
7.3.7	Hellenic Train – Εθνικό Δίκτυο Σιδηροδρόμων.....	410
7.3.8	Δήμος Αθηναίων .....	411
7.3.9	Δήμος Θεσσαλονίκης .....	412

7.3.10	Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ) .....	414
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....		416
Ελληνική Βιβλιογραφία.....		416
Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία .....		424

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1	: Βασικά σημεία του ν.4488/2017.....	31
Εικόνα 2	: Οι στόχοι του ΕΣΔ.....	39
Εικόνα 3	: Η Εξέλιξη της αστικοποίησης.....	44
Εικόνα 4	: Κατηγορίες αναπηρίας.....	51
Εικόνα 5	: Συνοπτική μορφή του Σχεδίου Δράσης του ΕΣΠΕΚΑ.....	77
Εικόνα 6	: Εμποδιζόμενα άτομα – Άτομα με αναπηρίες – Κινητική αναπηρία... ..	79
Εικόνα 7	: Εμποδιζόμενα άτομα – Άτομα με αναπηρίες – Αισθητηριακή αναπηρία / όπτική .....	79
Εικόνα 8	: Εμποδιζόμενα άτομα – Άτομα με αναπηρίες – Αισθητηριακή αναπηρία / ακουστική.....	79
Εικόνα 9	: Εμποδιζόμενα άτομα – Άτομα με αναπηρίες – νοητική αναπηρία ....	80
Εικόνα 10	: Εμποδιζόμενα άτομα – Ηλικιωμένοι .....	80
Εικόνα 11	: Εμποδιζόμενα άτομα – Γονείς με παιδιά σε καρότσια.....	80
Εικόνα 12	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - πλάτος ζώνης όδευσης.....	82
Εικόνα 13	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - πλάτος και κλίση ράμπας, διάταξη και ύψη χειρολισθήρων σε ράμπα και σε σκάλα.....	82
Εικόνα 14	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - ύψη στοιχείων για πρόσβαση από εμποδιζόμενα άτομα.....	83
Εικόνα 15	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - διαστάσεις πάγκου εργασίας, ύψος χειρολαβής, διάταξη τμήματος θύρας και πληροφοριακής πινακίδας για χρήση από εμποδιζόμενα άτομα.....	83
Εικόνα 16	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - διαστάσεις ανελκυστήρα και χώρου υγιεινής για χρήση από άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο.....	83
Εικόνα 17	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - διαστάσεις θέσης στάθμευσης για αναπηρικό όχημα.....	84
Εικόνα 18	: Προσβάσιμο κτίριο σταθμού μέσου μαζικής μεταφοράς (π.χ. αεροδρόμιο) .....	84
Εικόνα 19	: Προσβάσιμο μέσο μαζικής μεταφοράς (π.χ. λεωφορείο με φορητή ράμπα) .....	85
Εικόνα 20	: Προσβάσιμο πεζοδρόμιο με οδηγό όδευσης τυφλών .....	85
Εικόνα 21	: Προσβάσιμο πεζοδρόμιο με ράμπα.....	85
Εικόνα 22	: Προσβάσιμο είσοδος κτιρίου με βαθμίδες, μέσω ράμπας .....	86
Εικόνα 23	: Προσβάσιμοι όροφοι κτιρίου μέσω εξωτερικού αναβατορίου.....	86
Εικόνα 24	: Προσβάσιμος χώρος υγιεινής στο εσωτερικό του κτιρίου .....	86
Εικόνα 25	: Προσβάσιμα κτίρια .....	87
Εικόνα 26	: Προσβάσιμος υπαίθριος δημόσιος χώρος .....	87
Εικόνα 27	: Προσβάσιμες μεταφορές.....	88

Εικόνα 28	: Χώρος αναμονής αμαξιδίου στον κοινόχρηστο χώρο του ορόφου, στην περιοχή του ανελκυστήρα και του κλιμακοστασίου .....	93
Εικόνα 29	: Διαμόρφωση με ράμπα προσβάσιμου κοινόχρηστου υπαίθριου χώρου στο οικόπεδο .....	94
Εικόνα 30	: Χρήση δευτερεύουσας εισόδου ως κατάλληλης για πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων .....	97
Εικόνα 31	: Ράμπα παράλληλα στο κτίριο .....	98
Εικόνα 32	: «Σχεδιάζοντας για όλους» - προτεινόμενες κλίσεις ραμπών .....	98
Εικόνα 33	: Κατάλληλα υλικά κατασκευής ραμπών .....	99
Εικόνα 34	: Φορητή ράμπα αφαιρούμενη, κάθετα στην είσοδο .....	99
Εικόνα 35	: Φορητοί οδηγοί, κάθετα προς την είσοδο .....	100
Εικόνα 36	: Αναβατήριο με πλατφόρμα βυθιζόμενη στο πεζοδρόμιο, για πρόσβαση στην είσοδο .....	100
Εικόνα 37	: Εξωτερικό αναβατήριο με καμπίνα για πρόσβαση στον όροφο .....	101
Εικόνα 38	: Αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα .....	102
Εικόνα 39	: Αναβατήριο κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα .....	102
Εικόνα 40	: Ανελκυστήρες με προσβάσιμο εξοπλισμό .....	102
Εικόνα 41	: Μπουτόν ανελκυστήρα σε Braille με φωτεινή ένδειξη .....	103
Εικόνα 42	: Αναβατήριο κλίμακας με κάθισμα .....	103
Εικόνα 43	: Για άνετη πρόσβαση, εξασφαλίζεται άθροισμα καθαρού πλάτους κάθετου διαδρόμου / ανοίγματος μεγαλύτερο ή ίσο με 2,00μ .....	103
Εικόνα 44	: Προσβάσιμος χώρος υγιεινής .....	104
Εικόνα 45	: Διάταξη προσβάσιμου χώρου σε ενότητα χώρων υγιεινής .....	105
Εικόνα 46	: Σήμανση για εμποδιζόμενα άτομα .....	105
Εικόνα 47	: Επίπλωση χώρων (πάγκοι, ντουλάπια, ράφια, καθρέφτες) κατάλληλη για χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου .....	106
Εικόνα 48	: Γκισέ εξυπηρέτησης σε χώρο κοινού, κατάλληλο για χρήση αναπηρικού αμαξιδίου .....	106
Εικόνα 49	: Χώρος αναμονής αναπηρικού αμαξιδίου .....	107
Εικόνα 50	: Προσβάσιμες διαδρομές εσωτερικά και εξωτερικά του νέου Μουσείου Ακρόπολης .....	115
Εικόνα 51	: Ράμπα πρόσβασης στην είσοδο του μουσείου .....	116
Εικόνα 52	: Αντίληψη του χώρου ανασκαφής από την περιοχή της εισόδου του μουσείου .....	116
Εικόνα 53	: Κυκλοφορία εμποδιζόμενων ατόμων στο εσωτερικό του μουσείου ..	116
Εικόνα 54	: Προσβάσιμος χώρος υγιεινής στο μουσείο .....	117
Εικόνα 55	: Ψηφιακές απεικονίσεις στο μουσείο .....	117
Εικόνα 56	: Η ράμπα πρόσβασης και η είσοδος του μουσείου .....	118
Εικόνα 57	: Ράμπα από το αίθριο προς το εσωτερικό του μουσείου .....	118
Εικόνα 58	: Ράμπες πρόσβασης στα διαφορετικά επίπεδα με εκθεσιακούς χώρους .....	119
Εικόνα 59	: Ράμπα στο αμφιθέατρο του μουσείου .....	119
Εικόνα 60	: Προσβάσιμος χώρος υγιεινής .....	119
Εικόνα 61	: Η προσβάσιμη ράμπα που συνδέει τους ορόφους της Εθνικής Πινακοθήκης .....	120
Εικόνα 62	: Μπουτόν ανελκυστήρα με γραφή Braille .....	121
Εικόνα 63	: Θύρες με οριζόντιους χειρολισθήρες .....	121
Εικόνα 64	: Ράμπες πρόσβασης στους κήπους της Πινακοθήκης .....	121

Εικόνα 65	: Κλίμακα πρόσβασης στους κήπους της Πινακοθήκης με διπλό χειρολισθήρα .....	122
Εικόνα 66	: Προσβάσιμη δευτερεύουσα είσοδος, και οδηγοί όδευσης τυφλών ....	123
Εικόνα 67	: Κατάλληλη σήμανση για εμποδιζόμενα άτομα .....	123
Εικόνα 68	: Ράμπα και προσβάσιμες αίθουσες του μουσείου .....	124
Εικόνα 69	: Προσβάσιμος χώρος υγιεινής .....	124
Εικόνα 70	: Προσβάσιμο γκισέ εξυπηρέτησης .....	125
Εικόνα 71	: Προσβάσιμη αποβάθρα κτιρίου σταθμού μετρό .....	125
Εικόνα 72	: Ράμπα εισόδου σε κτίριο σχολείου .....	128
Εικόνα 73	: Αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα σε κλιμακοστάσιο σχολείου ...	128
Εικόνα 74	: Αναβατήριο κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα σε χώρο σχολείου	129
Εικόνα 75	: Οριζόντια χειρολαβή σε θύρα αίθουσας σχολείου .....	129
Εικόνα 76	: Προσβάσιμη επίπλωση – θρανία και τραπέζια με εσοχή για το αναπηρικό αμαξίδιο .....	129
Εικόνα 77	: Προσβάσιμη επίπλωση – ερμάρια και βιβλιοθήκες .....	130
Εικόνα 78	: Προσβάσιμη σήμανση σε χώρο σχολείου .....	130
Εικόνα 79	: Διαμόρφωση δωματίου ΑμεΑ ξενοδοχείου / τουριστικού καταλύματος .....	131
Εικόνα 80	: Προσβάσιμοι χώροι δωματίου ΑμεΑ ξενοδοχείου / τουριστικού καταλύματος .....	132
Εικόνα 81	: Προσβάσιμη παραλία και μηχανισμός εισόδου στη θάλασσα / πισίνα .....	132
Εικόνα 82	: Αναβατήριο κλειστού τύπου ή ανελκυστήρας σε αδόμητο χώρο με υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή .....	133
Εικόνα 83	: Υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή με νέα χρήση .....	134
Εικόνα 84	: Είσοδος κτιρίου με βαθμίδες σε στενό πεζοδρόμιο .....	135
Εικόνα 85	: Είσοδος κτιρίου ε βαθμίδες σε στενό πεζοδρόμιο .....	135
Εικόνα 86	: Προσβάσιμο τραμ – Λουξεμβούργο .....	144
Εικόνα 87	: Περιοχή αναψυχής κοντά στο Ελσίνκι με προσβάσιμες πλατφόρμες για την παρακολούθηση πτηνών .....	145
Εικόνα 88	: Το Πρόγραμμα walkable Athens – Ιδεόγραμμα συμμετοχής στην έρευνα .....	147
Εικόνα 89	: Χάρτες με στοιχεία βαδισιμότητας – Δ.Αθήνας .....	148
Εικόνα 90	: Jaliblee Square U.K. ....	154
Εικόνα 91	: Pioneer Square USA .....	155
Εικόνα 92	: UT Austin Texas .....	155
Εικόνα 93	: Κεντρικός πεζόδρομος Malmo Sweden .....	155
Εικόνα 94	: Spa Belgium .....	156
Εικόνα 95	: Lagos Portugal .....	156
Εικόνα 96	: Saproto Japan .....	157
Εικόνα 97	: Auckland New Zealand .....	157
Εικόνα 98	: Δυσλειτουργικός οδηγός τυφλών Beijing China .....	158
Εικόνα 99	: Πλατεία Castroland Βαρσοβία .....	159
Εικόνα 100	: Οικονομικές παρεμβάσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίου Austin TX ...	160
Εικόνα 101	: Προέκταση πεζοδρομίου στο Bangalor της Ινδίας .....	160
Εικόνα 102	: Έγχρωμες προεκτάσεις πεζοδρομίου στο Λονδίνο Αγγλίας .....	160
Εικόνα 103	: Οδηγός τυφλών σε κάθετο τοίχο – Χάγη Ολλανδία .....	161
Εικόνα 104	: Φωτεινή ένδειξη διάβασης στο Μποντεγκράβεν Ολλανδία .....	161
Εικόνα 105	: Διασταυρώσεις Austin TX .....	162

Εικόνα 106	: Πεζογέφυρα σε πάρκο σ τον ποταμό Κολοράντο Austin TX .....	162
Εικόνα 107	: Πεζογέφυρα σε πάρκο σ τον ποταμό Κολοράντο Austin TX .....	163
Εικόνα 108	: Πλατεία στο Dresden Castle Δρέσδη .....	163
Εικόνα 109	: Πεζοδρόμια κάτω από γέφυρα – Πράγα .....	164
Εικόνα 110	: TU Dublin Grangrgorman Campus .....	164
Εικόνα 111	: Προσβάσιμο παγκάκι και κυλιόμενο πεζοδρόμιο .....	165
Εικόνα 112	: Προσβάσιμη σήμανση σε πάρκα .....	166
Εικόνα 113	: Προσβάσιμη σήμανση σε πάρκα .....	166
Εικόνα 114-115	: Τα ειδικά πλακίδια του οδηγού όδευσης τυφλών βάσει της με αρ.52488/2001 Υπ. Απόφασης .....	170
Εικόνα 116	: Τοποθέτηση οδηγού όδευσης τυφλών σε στενό πεζοδρόμιο .....	170
Εικόνα 117	: Παρεμπόδιση χρήσης ράμπας λόγω λανθασμένης τοποθέτησης προστατευτικού εμποδίου .....	170
Εικόνα 118	: Παρεμπόδιση λειτουργίας οδηγού όδευσης τυφλών λόγω εμποδίων ή/ και πολλών διακλαδώσεων .....	171
Εικόνα 119	: Διάταξη ραμπών σε πεζοδρόμια μεγάλου και μικρού πλάτους .....	172
Εικόνα 120	: Προστατευτικά εμπόδια τύπου Π ύψους 0,80μ μήκους max 1,50μ με οριζόντιο στοιχείο στα 0,10μ .....	172
Εικόνα 121	: Λάκκοι φύτευσης δέντρων με σχάρα με μικρά κενά .....	173
Εικόνα 122	: Παλιός σταθμός Μετρό («Σύνταγμα») χωρίς οδηγούς όδευσης τυφλών .....	174
Εικόνα 123	: Νέος σταθμός Μετρό («Αιγάλεω») με οδηγούς όδευσης τυφλών ....	174
Εικόνα 124	: Τα ειδικά πλακίδια του οδηγού όδευσης του Μετρό .....	174
Εικόνα 125	: Αστοχίες κατά την εφαρμογή του οδηγού όδευσης – αριστερά, ο οδηγός καταλήγει στον χειρολισθήρα της κλίμακας και δεξιά, δεν εξυπηρετεί σε σχέση με το μηχάνημα πώλησης εισιτηρίων .....	175
Εικόνα 126	: Συνύπαρξη των πλακιδίων του πεζοδρομίου και των διαφοροποιημένων πλακιδίων του Μετρό .....	175
Εικόνα 127	: Οι πλάκες του οδηγού όδευσης στον Μεγάλο Αρχαιολογικό Περίπατο κάτω από την Ακρόπολη .....	176
Εικόνα 128	: Ζώνες χρήσεων πεζοδρομίου .....	178
Εικόνα 129	: Μέγιστη κλίση πεζοδρομίου .....	179
Εικόνα 130	: Προστατευτικό εμπόδιο τύπου Π .....	180
Εικόνα 131	: Πλακίδια Οδηγού όδευσης τυφλών, Α, Β και Γ 40x40 .....	181
Εικόνα 132	: Πλακίδιο τύπου Δ 40x40, τύπου Β 30x40, τύπου Α 40x40 .....	181
Εικόνα 133	: Εναλλακτικά ανάγλυφα σε πλακίδιο τύπου Β και Γ .....	182
Εικόνα 134	: Κάτοψη κα τομή κεκλιμένου επιπέδου (ράμπας) .....	183
Εικόνα 135	: Υποβιβασμός γωνίας .....	183
Εικόνα 136	: Περιοχή χωρίς εμπόδια και περιοχή δημόσιας χρήσης στο πεζοδρόμιο .....	184
Εικόνα 137	: Υπερυψωμένη διάβαση .....	184
Εικόνα 138	: Υπερυψωμένη διάβαση .....	184
Εικόνα 139	: Προσβάσιμη νησίδα .....	186
Εικόνα 140	: Πεζοδρόμια σε και από κάτω από γεφυρες (χωρίς και με ποδηλατόδρομο) – κιγκλιδώματα .....	187
Εικόνα 141	: Μεταλλικά κολωνάκια .....	188
Εικόνα 142	: Εύκαμπτο πεζοδρόμιο .....	189
Εικόνα 143	: Κανάλια βιοφιλτραρίσματος .....	189
Εικόνα 144	: Φύτευση σε προέκταση του πεζοδρομίου .....	189

Εικόνα 145	: Είσοδοι / έξοδοι χώρων στάθμευσης .....	190
Εικόνα 146	: Πληροφοριακές πινακίδες σε Braille .....	191
Εικόνα 147	: Εσοχή για την δημιουργία θέσης στάθμευσης ΑμεΑ σε πεζοδρόμιο που εξασφαλίζει 1,50μ πέραν αυτής .....	192
Εικόνα 148	: Υποβιβασμός όλου του πλάτους του πεζοδρομίου για την δημιουργία θέσης στάθμευσης ΑμεΑ .....	192
Εικόνα 149	: Θέση στάθμευσης ΑμεΑ με μεσολάβηση ποδηλατόδρομου μέχρι το πεζοδρόμιο .....	193
Εικόνα 150	: Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ κάθετα στο πεζοδρόμιο .....	193
Εικόνα 151	: Υπερυψωμένη διάβαση .....	195
Εικόνα 152	: Οδηγός κίνησης παιδιών .....	196
Εικόνα 153	: Προσβάσιμη βρύση σε χαμηλό ύψος .....	196
Εικόνα 154	: Βρύση που είναι ειδικά σχεδιασμένη για να εξυπηρετεί και τους σκύλους οδηγούς .....	197
Εικόνα 155	: Απτικός χάρτης στο πάρκο Skelleftea στην Σουηδία .....	197
Εικόνα 156	: Παιδική χαρά ειδικά σχεδιασμένη για παιδιά με αυτισμό στο Εβρέ της Γαλλίας .....	198
Εικόνα 157	: Προσβάσιμη παραλία στην Γκίντινια της Πολωνίας .....	198
Εικόνα 158	: Κυλιόμενες σκάλες που συνδέουν δύο παράλληλους δρόμους στο Βίγο της Ισπανίας .....	198
Εικόνα 159	: Ανάγλυφος χάρτης/μακέτα της πόλης σε κεντρική πλατεία - Βίγκο Δανία .....	199
Εικόνα 160	: Θέση στάθμευσης αναπηρικού οχήματος .....	200
Εικόνα 161	: Βασική οδός διπλής κατεύθυνσης, με κυμαινόμενο πλάτος 6.70-7.00 μ., χωρίς πεζοδρόμια .....	201
Εικόνα 162	: Δρόμος συνύπαρξης πεζών και ποδηλάτων Graz Αυστρία .....	218
Εικόνα 163	: Διάδρομοι με απλή διαγράμμιση για συνύπαρξη πεζών και ποδηλάτων – Ljubljana .....	218
Εικόνα 164	: Διεύρυνση πεζοδρομίου σε βάρος της παρόδιας στάθμευσης .....	220
Εικόνα 165	: Παραδείγματα Μνημείων που εντάσσονται στα Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς Πυραμίδες Γκίζας, Αίγυπτος 2600-2500 π.Χ., Κολοσσαίο, Ρώμη 80 μ.Χ., Πύργος Eiffel, Παρίσι 1889, Fallingwater, Pennsylvania ΗΠΑ 1935 .....	227 – 228
Εικόνα 166	: Οικισμός Ait-Ben-Haddou, Μαρόκο, ιστορικοί οικισμοί Shirakawago και Gokoyama, Ιαπωνία .....	228
Εικόνα 167	: Ιστορικό Κάιρο, Αίγυπτος, Ιστορικό Κέντρο Σιένα, Ιταλία, Παλιά Αβάνα, Κούβα .....	229
Εικόνα 168	: Ιστορική Περιοχή του Παλιού Κεμπέκ, Καναδάς, Ιστορικό Τετράγωνο του Seaport City, Valparaiso, Χιλή .....	229
Εικόνα 168α	: Carioca, RiodeJaneiro, Βραζιλία, Αρχαιολογικός χώρος Δελφών, Ελλάδα .....	230
Εικόνα 169	: Μνημεία Ακρόπολης Αθήνας .....	231
Εικόνα 170	: Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, 1895 .....	232
Εικόνα 171	: Εθνικό Θέατρο Ρόδου, 1937 .....	232
Εικόνα 172	: Αρχαιολογικός χώρος Σουνίου .....	233
Εικόνα 173	: Ιστορικός Τόπος Ύδρας .....	233
Εικόνα 174	: Διατηρητέο κτίριο, νεοκλασικής αρχιτεκτονικής .....	235

Εικόνα 175	: Κτίρια χαρακτηρισμένα ως Μνημεία από το ΥΠΠΟΑ και ως διατηρητέα από το ΥΠΕΝ, Κτίριο ΦΙΞ στη Θεσσαλονίκη, 1892, Πύργος στην Κηφισιά, τέλος 19ου αιώνα .....	236
Εικόνα 176	: Προσθήκη σε διατηρητέο κτίριο .....	237
Εικόνα 177	: Προσθήκη νέου κτιρίου σε ακίνητο με διατηρητέα .....	237
Εικόνα 178	: Παραδοσιακός οικισμός Χώρας Σύμης .....	237
Εικόνα 179	: Παραδοσιακός οικισμός Βυζίτσας Πηλίου .....	238
Εικόνα 180	: Παραδοσιακός οικισμός Παλιάς Πόλη Κέρκυρας .....	238
Εικόνα 181	: Ιστορικό Κέντρο Αθήνας .....	238
Εικόνα 182	: Ιστορική περιοχή Πλάκα Αθήνας .....	239
Εικόνα 183	: Πρόσβαση σε κτίρια αρχιτεκτονικής κληρονομιάς .....	240
Εικόνα 184	: Στοιχεία για εξασφάλιση προσβασιμότητας, οδηγός τυφλών από τυποποιημένα πλακίδια, τυποποιημένη ράμπα πεζοδρομίου, ανελκυστήρας και αναβατήριο κλίμακας .....	243
Εικόνα 185	: Περιβάλλοντα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, νησιωτικός παραδοσιακός οικισμός, αρχαιολογικός χώρος, διατηρητέα κτίρια .....	244
Εικόνα 186	: Παραδοσιακό πλακόστρωτο με μη προσβάσιμη επιφάνεια .....	244
Εικόνα 187	: Αναβατήριο για πρόσβαση στην είσοδο του μουσείου .....	246
Εικόνα 188	: Προσβάσιμες διαδρομές γύρω από τον Ναό της Αρτέμιδος .....	247
Εικόνα 189	: Ράμπα στον αρχαιολογικό χώρο .....	247
Εικόνα 190	: Απτικό έκθεμα - αντίγραφο αγάλματος στο μουσείο .....	248
Εικόνα 191	: Απτικό έκθεμα - πρόπλασμα υδροβιότοπου Βραυρώνας .....	248
Εικόνα 192	: Πληροφοριακές πινακίδες για τον υδροβιότοπο σε Braille .....	248
Εικόνα 193	: Ειδικό όχημα μεταφοράς αναπηρικών αμαξιδίων .....	250
Εικόνα 194	: Ανελκυστήρας κατακόρυφης πρόσβασης στον Βράχο .....	250
Εικόνα 195	: Προσβάσιμοι διάδρομοι στον Βράχο .....	250
Εικόνα 196	: Προσβάσιμη γέφυρα σύνδεσης του ανελκυστήρα με τον Βράχο .....	251
Εικόνα 197	: Πρόσβαση με αναβατήριο στον προσβάσιμο χώρο υγιεινής στο παλιό κτίριο του μουσείου .....	251
Εικόνα 198	: Πινακίδα σε γραφή Braille στην απτική διαδρομή του αρχαιολογικού χώρου .....	252
Εικόνα 199	: Απτικό πρόπλασμα του αρχαιολογικού χώρου με υπόμνημα σε γραφή Braille .....	252
Εικόνα 200	: Ράμπα από τον χώρο στάθμευσης προς το αναψυκτήριο .....	253
Εικόνα 201	: Μεγάλου μήκους ράμπα στον αρχαιολογικό χώρο .....	253
Εικόνα 202	: Μικρότερη ράμπα στον αρχαιολογικό χώρο .....	253
Εικόνα 203	: Άποψη του λόφου του Ljubljana Castle .....	254
Εικόνα 204	: Το τελεφερίκ σε ράγες, η αφετηρία και η κατάληξη της πορείας του στο Κάστρο .....	255
Εικόνα 205	: Απτικό έκθεμα - πρόπλασμα του Κάστρου .....	255
Εικόνα 206	: Άποψη της Άνω Σύρου .....	256
Εικόνα 207	: Μηχανισμός ανάβασης σκάλας - εφαρμογή σε δρόμο με βαθμίδες ή πλατύσκαλα .....	257
Εικόνα 208	: Ηλεκτρικά αναπηρικά scooters ελαφρού τύπου στους δρόμους της Ερμούπολης .....	257
Εικόνα 209	: Ράμπα από μέταλλο και ξύλο σε δρόμο με βαθμίδες στο Ιστορικό Κέντρο της Ljubljana και σε γέφυρα με πλατύσκαλα στη Βενετία .....	258
Εικόνα 210	: Ράμπα σε δρόμο με πλατύσκαλα, κατασκευασμένη από το ίδιο υλικό επίστρωσης .....	258



Εικόνα 211	: Επίθετα στοιχεία με διάταξη οδηγού όδευσης τυφλών σε δάπεδο από κυβόλιθους .....	259
Εικόνα 212	: Επίθετες ταινίες με διάταξη οδηγού στον σταθμό Μετρό Μοναστηράκι .....	259
Εικόνα 213	: Προσβάσιμες διαδρομές στην περιοχή των πάρκων της Sintra .....	261
Εικόνα 214	: Ηλεκτροκίνητος μηχανισμός που προσαρμόζεται στο αναπηρικό αμαξίδιο, με τη βοήθεια του προσωπικού, για αυτόνομη κίνηση και πρόσβαση του χρήστη σε ελεύθερους χώρους με μεγάλη κλίση ή/και με υλικό επίστρωσης δαπέδου που δημιουργεί δυσκολίες στην κίνηση .....	261
Εικόνα 215	: Χρήση αναβατορίου κλίμακας με πλατφόρμα στο δασικό περιβάλλον της Sintra .....	262
Εικόνα 216	: Το Βυζαντινό Μνημείο της Ροτόντας .....	263
Εικόνα 217	: Προσβάσιμη πεζογέφυρα σύνδεσης της Ροτόντας με το πεζοδρόμιο, περνώντας πάνω από την ανασκαφή .....	263
Εικόνα 218	: Απτικό μοντέλο του Μνημείου .....	264
Εικόνα 219	: Χρωματισμός πλακών με κόκκινο χρώμα και λοιπή σήμανση, για την κατεύθυνση προς τη Ροτόντα .....	264
Εικόνα 220	: Εξωτερικές ράμπες πρόσβασης στο Μουσείο .....	265
Εικόνα 221	: Ράμπα εσωτερικά του Μουσείου .....	265
Εικόνα 222	: Σήμανση αίθουσας σε γραφή Braille .....	266
Εικόνα 223	: Εξωτερικός ανελκυστήρας για την πρόσβαση στους ορόφους του μουσείου .....	266
Εικόνα 224	: Αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα για πρόσβαση στον κήπο και στο αναψυκτήριο και μαρμάρινη ράμπα στην είσοδο του αναψυκτηρίου .....	267
Εικόνα 225	: Σήμανση ράμπας και προσβάσιμος χώρος υγιεινής .....	267
Εικόνα 226	: Συνδυασμός από ράμπες στον καθεδρικό ναό του Αγ. Παύλου στο Λονδίνο .....	268
Εικόνα 227	: Αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα σε κτίριο Μνημείου .....	268
Εικόνα 228	: Πρόπλασμα καθεδρικού ναού .....	268
Εικόνα 229	: Το κτίριο Μνημείο του Ναυτικού Μουσείου του Piran, Σλοβενία ...	269
Εικόνα 230	: Αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα στην περιοχή της εισόδου του μουσείου .....	270
Εικόνα 231	: Απτικός χάρτης της περιοχής του Piran και πινακίδα σε Braille με κάτοψη ορόφου του και σχετικές πληροφορίες .....	270
Εικόνα 232	: Infopoint με κείμενο οπτικό, ακουστικό και στη νοηματική γλώσσα, επίπλωση προσβάσιμη σε χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου .....	271
Εικόνα 233	: Ψηφιακά μέσα για πρόσβαση στην αρχιτεκτονική κληρονομιά .....	271
Εικόνα 234	: Μουσείο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Γουίνιπεγκ, Καναδάς Εφαρμογές με ηχητικό και οπτικό κείμενο και σε νοηματική γλώσσα .....	272
Εικόνα 235	: 3D ψηφιακό μοντέλο για την Αρχαία Ολυμπία .....	273
Εικόνα 236	: Άποψη αρχοντικών της Ύδρας .....	273
Εικόνα 237	: Άποψη σοκακιού με βαθμίδες και θέα προς το λιμάνι της Ύδρας ....	274
Εικόνα 238	: Άποψη θέας προς το λιμάνι της Ύδρας .....	274
Εικόνα 239	: Άποψη της προκυμαίας της Ύδρας .....	275
Εικόνα 240	: Ενισχυτές ήχου για την ανίχνευση φωνής θυμάτων .....	281

Εικόνα 241	: Συσκευή για τον εντοπισμό παγιδευμένων ατόμων στα ερείπια, η οποία παρέχει χημικά σημάδια ζωής, μαζί με ακουστικά και οπτικά δεδομένα (συσκευή FIRST) .....	282
Εικόνα 242	: Σύστημα ειδοποίησης πυρκαγιάς .....	284
Εικόνα 243	: Μεταφορά ατόμου με κινητικά προβλήματα .....	285
Εικόνα 244	: Καρέκλα εκκένωσης .....	286
Εικόνα 245	: Φορητή ράμπα που προσαρμόζεται σε σκάλες .....	286
Εικόνα 246	: Σήματα διαφυγής σε ανάγλυφη γραφή τυφλών (Braille) .....	287
Εικόνα 247	: Χρήση παραμετρικών ηχείων για να κατευθύνουν άτομα με προβλήματα όρασης προς την έξοδο κινδύνου .....	288
Εικόνα 248	: Πινακίδες με κυλιόμενα μηνύματα .....	289
Εικόνα 249	: Σήμα διαφυγής το οποίο υποδεικνύει μια προσβάσιμη έξοδο .....	296
Εικόνα 250	: Το πρόγραμμα “Accessibl eExit Sign Project” (Προσβάσιμη Έξοδος) εισάγει τη νέα γενιά σημάτων διαφυγής, που είναι ειδικά σχεδιασμένα για άτομα με αναπηρία .....	297
Εικόνα 251	: Εικονίδια Προσβάσιμης Εξόδου: Τόσο η φιγούρα του ανθρώπου που τρέχει, όσο και αυτού που βρίσκεται στο αναπηρικό καροτσάκι κινούνται μαζί προς την έξοδο.....	297
Εικόνα 252	: Και οι δύο φιγούρες δίνουν το ίδιο μήνυμα: Οι βραχιόνες βρίσκονται στην προέκταση και κινούνται μπροστά και πίσω κατά μήκος της πόρτας εξόδου .....	298
Εικόνα 253	: Κύκλος διαχείρισης μιας καταστροφής .....	302
Εικόνα 254	: Μέρος φυλλαδίου με οδηγίες προστασίας σε περίπτωση σεισμού γραμμένο σε γλώσσα εύκολης ανάγνωσης για την εκπαίδευση ατόμων με διανοητικές αναπηρίες (“ΜΑΚΑΤΟΝ” γλωσσικό πρόγραμμα) .....	304
Εικόνα 255	: Οδηγίες προστασίας σε περίπτωση σεισμού για άτομα με αναπηρία (Αμερικάνικος, Οργανισμός για την Αναπηρία, ADA, USA) .....	305
Εικόνα 256	: Χώρος καταφυγής προσβάσιμος σε ΑμεΑ .....	329
Εικόνα 257	: Τσουλήθρα έκτακτης ανάγκης που χρησιμοποιείται για εκκένωση Κτιρίου .....	337
Εικόνα 258	: Διάσωση ενός τραυματισμένου μαθητή, ο οποίος ήταν εγκλωβισμένος στον 1ο όροφο του σχολείου, με τη βοήθεια ειδικού φορείου .....	338
Εικόνα 259	: Διάσωση ενός μαθητή με κινητικά προβλήματα, ο οποίος ήταν εγκλωβισμένος στον 2ο όροφο του σχολείου .....	338
Εικόνα 260	: Διάταξη των αισθητήρων στο εργαστήριο του προγράμματος Aging in Place .....	350
Εικόνα 261	: Κολάζ μαγειρικής και αναγνώριση δραστηριοτήτων .....	351
Εικόνα 262	: Συλλογή δεδομένων με αισθητήρες για την αναγνώριση ανθρώπινων δραστηριοτήτων .....	352
Εικόνα 263	: Οδηγίες και παρακολούθηση για το πλύσιμο χεριών .....	353
Εικόνα 264	: Μεγεθυντής οθόνης .....	354
Εικόνα 265	: Πληκτρολόγιο μεγάλων πλήκτρων .....	355
Εικόνα 266	: Αναγνώστης οθόνης .....	356
Εικόνα 267	: Οθόνη Braille .....	356
Εικόνα 268	: Συσκευές ειδοποίησης .....	356
Εικόνα 269	: Ειδικά τηλέφωνα επικοινωνίας .....	357
Εικόνα 270	: Ενισχυτές φωνής .....	357

Εικόνα 271	: Ηλεκτροκίνητα αμαξίδια .....	358
Εικόνα 272	: Χερούλια για στήριξη και βοήθεια. Βοηθητικό κάθισμα μπάνιου .....	359
Εικόνα 273	: Καρέκλα αναρρίχησης σκαλοπατιών. Ηλεκτροκίνητοι αναρριχητές σκαλιών με ράγες .....	359
Εικόνα 274	: Χρήση γερανών για την ασφαλή μετακίνηση του καθήμενου χρήστη εντός του χώρου .....	359
Εικόνα 275	: Μουσείο Branly, χώρος εκθεμάτων .....	368
Εικόνα 276	: Μουσείο Branly, εσωτερική ράμπα .....	368
Εικόνα 277	: Μουσείο Branly, τρισδιάστατο μοντέλο αφής και ήχου του μουσείου .....	369
Εικόνα 278	: Μουσείο Branly, απτική πρόσβαση στα εκθέματα .....	369
Εικόνα 279	: Μουσείο Branly, ράμπα εισόδου στον εξωτερικό κήπο. Επισκέπτης με νοητική υστέρηση με τον σκύλο οδηγό του .....	371
Εικόνα 280	: Ακρόπολη, ο ανάγλυφος χάρτης για τα άτομα με προβλήματα όρασης .....	372
Εικόνα 281	: Ακρόπολη, υποτιτλισμός του ανάγλυφου χάρτη σε γραφή Braille ....	373
Εικόνα 282	: Ακρόπολη, ανάγλυφες ενημερωτικές πινακίδες .....	373
Εικόνα 283	: Μουσείο Ακρόπολης .....	375
Εικόνα 284	: Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο .....	375
Εικόνα 285	: Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΠΣΝ) .....	376
Εικόνα 286	: Ψηφιακή εφαρμογή του Μουσείου Ολυμπίας για επισκέπτες με προβλήματα ακοής .....	378
Εικόνα 287	: Απτική ξενάγηση στα εκθέματα του Βυζαντινού Μουσείου Θεσσαλονίκης .....	380
Εικόνα 288	: Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, εργαστήριο για παιδιά και εφήβους με μαθησιακές και αναπτυξιακές δυσκολίες .....	381
Εικόνα 289	: Απτική ξενάγηση εκθεμάτων στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης .....	382
Εικόνα 290	: Έργο PROSPELASIS: απτικό μοντέλο για την Ροτόντα .....	384
Εικόνα 291	: Έργο PROSPELASIS: σύστημα ακουστικής και ηχητικής περιήγησης .....	384
Εικόνα 292	: Έργο PROSPELASIS: ακουμπιστήρας ανάπαυσης .....	385
Εικόνα 293	: Έργο PROSPELASIS: χάρτης της επιλεγμένης διαδρομής μεταξύ των μνημείων Αχειροποίητος – Αγία Σοφία – Ροτόντα .....	385
Εικόνα 294	: Έργο PROSPELASIS: σήμανση για την διαδρομή μεταξύ των επιλεγμένων μνημείων .....	386
Εικόνα 295	: Έργο PROSPELASIS: σήμανση πλακών του πεζοδρομίου για τη διαδρομή σύνδεσης των επιλεγμένων μνημείων .....	386
Εικόνα 296	: Σήμανση εξόδου / πρόσβασης σε ανελκυστήρα για χρήστες αμαξιδίων σε σταθμούς του μετρό.....	398
Εικόνα 297	: Ειδικά οχήματα του ΟΑΣΑ για τη μετακίνηση χρηστών αμαξιδίων ..	399
Εικόνα 298	: Δήμος Αθηνών: Έξυπνοι αισθητήρες σε ράμπες ΑμεΑ .....	405
Εικόνα 299	: Δήμος Θεσσαλονίκης: Διαμορφωμένο όχημα μεταφοράς ΑμεΑ.....	406
Εικόνα 300	: Χάρτης παρουσίασης των θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης .....	406
Εικόνα 301	: Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών: Λειτουργία Μονάδας Προσβασιμότητας για φοιτητές με αναπηρία .....	

Εικόνα 302	: Ειδικά διαμορφωμένο όχημα για μεταφορά φοιτητών .....	407
		408

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξητική συγκέντρωση του πληθυσμού στις αστικές περιοχές. Ταυτόχρονα, η αστική ανάπτυξη και η αστική διάχυση χαρακτηρίζονται ως το μείζον ζήτημα για την βιωσιμότητα των πόλεων σήμερα. Οι επιπτώσεις τους αφορούν κυρίως το φυσικό και το κοινωνικό - οικονομικό περιβάλλον, και παρατηρείται αυξημένη κατανάλωση ενεργειακών πόρων, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση και φόρτος στις μεταφορές. Εν κατακλείδι, η αστικοποίηση έχει ως αποτέλεσμα δραματικές περιβαλλοντικές μεταβολές. Ταυτόχρονα, είναι γεγονός η κατακόρυφη αύξηση του προσδόκιμου επιβίωσης και παράλληλα η γήρανση του πληθυσμού, εντείνουν την ανάγκη για την προώθηση της «ενεργούς» γήρανσης. Τα παρεπόμενα πολύπλοκα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, δημιουργούν τεράστιες προκλήσεις σε τομείς όπως είναι η ενέργεια, οι μεταφορές, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και οι αστικές υποδομές, που σχετίζονται άμεσα με την καθημερινή ζωή των πολιτών. Ο μη προσεκτικός ή ο μη ολοκληρωμένος σχεδιασμός και εν τέλει η κακή ποιότητα κατασκευών και εγκαταστάσεων, οι ασυνέχειες στις υποδομές και τα δίκτυα και η κακή συντήρησή τους, το συχνά υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον και τα δημιουργούμενα προβλήματα λειτουργικότητας και ποικίλων εμποδίων στην προσβασιμότητα, τείνουν συχνά να δημιουργήσουν μη φιλικό, μη λειτουργικό και μη βιώσιμο αστικό περιβάλλον, υποβάθμιση των υποδομών, αναποτελεσματικές υποδομές συγκοινωνιών, κ.ά για το σύνολο των πολιτών. Τέλος,, υπάρχει αναγκαιότητα της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, στο πλαίσιο των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων για τα σχετικά έργα. Πλέον αυτών έχει πραγματοποιηθεί μια σειρά θεσμικών αλλαγών (ενδεικτικά: σύσταση, συγκρότηση και ενεργοποίηση της Εθνικής και των Περιφερειακών Αρχών Προσβασιμότητας, ολοκλήρωση του Εθνικού Σχεδίου για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, δημιουργία εσωτερικών δομών για την προσβασιμότητα στο σύνολο των φορέων του Δημοσίου κ.λπ.) και βεβαίως με την επικαιροποίηση και συμπλήρωση της νομοθεσίας για την φυσική προσβασιμότητα, καθώς και με την κωδικοποίησή της.

Όλα τα ανωτέρω, συνηγορούν στην αναγκαιότητα για ένα εξειδικευμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για την προσβασιμότητα στο δομημένο και στο φυσικό περιβάλλον. Σκοπός του επιμορφωτικού Προγράμματος είναι η επαρκής ενημέρωση και επίκαιρη κατάρτιση των στελεχών του Δημοσίου σχετικά με ζητήματα προσβασιμότητας στο δομημένο και στο φυσικό περιβάλλον, με στόχο τη βέλτιστη εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας (για την αναβάθμιση του δομημένου και του φυσικού περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της αυτόνομης διαβίωσης και διακίνησης όλων των ατόμων, συμπεριλαμβανομένων αυτών με αναπηρίες), καθώς και την παρακολούθηση και αδειοδότηση μελετών και έργων.

# 1. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ – ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Ο χωρικός και ο κτιριακός σχεδιασμός για χρόνια ολόκληρα βασίστηκε στην ιδέα του «μέσου χρήστη»<sup>1</sup> και στους κανόνες της εργονομίας που προέρχονται από τα ανθρωπομετρικά μεγέθη. Ο εργονομικός σχεδιασμός αντίστοιχα, βασίζεται στη μελέτη του ανθρώπου και πιο συγκεκριμένα στη μελέτη διαφόρων ανθρωπομετρικών στοιχείων, όπως στις διαστάσεις του σώματος, στη γενικότερη σωματική διάπλαση, στους τρόπους που ο άνθρωπος κινείται, κάθεται, βαδίζει, ξαπλώνει κ.λπ., στις δυνατότητες των αισθήσεων, δηλ. στην όραση, στην αφή και στην ακοή. Πλέον αυτών, σημαντική είναι και η σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον του. Αυτό σημαίνει, ότι η εργονομία δεν εξαντλείται στη μελέτη των παραπάνω ελάχιστων διαστάσεων αλλά και στον τρόπο που βιώνει ο άνθρωπος το περιβάλλον του (Neufert E., 2020).

Ο «μέσος χρήστης» όμως δεν ανταποκρίνεται στην ανθρώπινη ποικιλομορφία. Οι άνθρωποι διαφέρουν τόσο ως προς τα χαρακτηριστικά (π.χ. άνδρες/γυναίκες, ύψος, βάρος, ηλικία, χρώμα, εθνικότητα κ.λπ.), όσο και ως προς τις ικανότητές τους (δύναμη, αντοχή, ταχύτητα, αντίληψη κ.λπ.) (Χριστοφή Μ., 2013).

Επιπλέον, τις δεκαετίες του '60 και του '70 η κινητοποίηση γύρω από τα ανθρώπινα δικαιώματα, έφερε στο προσκήνιο τη νέα αντίληψη για την αναπηρία, το λεγόμενο «κοινωνικό μοντέλο»<sup>2</sup> που αντικατέστησε το προ υπάρχον καθιερωμένο «ιατρικό μοντέλο», με αποτέλεσμα η επιστημονική κοινότητα να αναπτύξει μια νέα οπτική για τον χωρικό και κτιριακό σχεδιασμό ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες όλων των

<sup>1</sup>Θεωρούμενου ως «μέσου χρήστη» ενός νέου άνδρα στο απόγειο της ακμής και των δυνάμεών του.

<sup>2</sup>Η θεωρητική αφετηρία του κοινωνικού μοντέλου της αναπηρίας εντοπίζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1976, στο κίνημα της Ένωσης Ατόμων με Αναπηρίες Ενάντια στις Κοινωνικές Διακρίσεις (Union of Physically Impaired Against Segregation). <https://www.leeds.ac.uk/disability-studies/archiveuk/UIPAS/UIPAS.pdf>

ατόμων, ανεξάρτητα από το φύλο, την σωματική διάπλαση, την ηλικία, τα χαρακτηριστικά και τις ικανότητες.

Σε αυτό το πλαίσιο, η πρώτη διδακτική ενότητα, χωρίς να εξαντλεί το θέμα παρουσιάζει τον πρόσφατο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό, διεθνώς, ευρωπαϊκά και εθνικά γύρω από το θέμα της προσβασιμότητας στο δομημένο και το φυσικό περιβάλλον, ώστε να εισάγει τους επιμορφούμενους στο θέμα του συνόλου του σεμιναρίου, από το γενικότερο στο ειδικότερο πλαίσιο.

## 1.1. ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ

### 1.1.1. Διεθνές πλαίσιο – Η Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες

Τα Ηνωμένα Έθνη (ΗΕ) έχουν συμβάλει στη διαμόρφωση ενός σημαντικού μέρους του διεθνούς δικαίου για τα ανθρώπινα δικαιώματα γενικότερα<sup>3</sup>. Χάρη σε αυτή την δραστηριότητα, η αρχή της μη διάκρισης<sup>4</sup> έχει αναμφίβολα γίνει ένας θεμελιώδης κανόνας του δικαίου αυτού και πλέον συμπεριλαμβάνεται στα περισσότερα διεθνή κείμενα ανθρωπίνων δικαιωμάτων (United Nations World Conference on Human Rights, 1993). Σήμερα, όλα ανεξαιρέτως τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν υπογράψει τις ακόλουθες συνθήκες των ΗΕ για τα ανθρώπινα δικαιώματα, οι οποίες απαγορεύουν στο σύνολό τους τις διακρίσεις: το διεθνές σύμφωνο για τα ατομικά και πολιτικά δικαιώματα (ICCPR), το διεθνές σύμφωνο για τα οικονομικά, κοινωνικά και μορφωτικά δικαιώματα (ICESCR), τη διεθνή σύμβαση για την εξάλειψη κάθε μορφής φυλετικής διάκρισης (ICERD), τη σύμβαση για την εξάλειψη όλων των μορφών διακρίσεως κατά των γυναικών (CEDAW), τη σύμβαση κατά των βασανιστηρίων και τη σύμβαση για τα δικαιώματα του παιδιού (CRC) (Συμβούλιο της Ευρώπης, 2010).

<sup>3</sup>Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών δημιουργήθηκε εξαιτίας της φρικαλεότητας που προκάλεσε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και εξαιτίας των ολοκληρωτικών καθεστώτων. Βασικός του σκοπός είναι η προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και η πάταξη των διακρίσεων, κάτι για το οποίο παλεύει από την πρώτη στιγμή της δημιουργίας του.

<sup>4</sup>Η αρχή της μη διάκρισης διευρύνθηκε για να συμπεριλάβει κάθε μορφής διαφορετικότητα και εξοπλίστηκε με τα απαραίτητα εργαλεία ώστε να προωθήσει την εμπέδωση της θετικής όψης της ισότητας. Τέτοια εργαλεία είναι η διαθεσιμότητα, η ανεκτικότητα, η προσαρμοστικότητα και η προσβασιμότητα.



Ειδικότερα όσον αφορά στα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, όπως και άλλοι διεθνείς οργανισμοί έχουν ασχοληθεί επισταμένα (ΥΠΕΣΔΑ, 2007). Το 1976, η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ανακήρυξε το έτος 1981 ως Διεθνές Έτος των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, αναζητώντας ένα σχέδιο δράσης σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, με πρόσημο την ισότητα των ευκαιριών, καθώς και την αποκατάσταση και την πρόληψη των αναπηριών. Σε συνέχεια αυτού, ένα από τα σπουδαιότερα επιτεύγματα του Διεθνούς Έτους για τα Άτομα με Αναπηρία το 1981, ήταν το «Παγκόσμιο Πρόγραμμα Δράσης για τα Α.μ.ε.Α.» που υιοθετήθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 1982 με την Απόφαση 37/52/3.12.1982<sup>5</sup>. Μέσα από το Πρόγραμμα προβλήθηκε το δικαίωμα σε ίσες ευκαιρίες των ατόμων με αναπηρία αφενός σε σχέση με τους υπόλοιπους πολίτες και αφετέρου σε σχέση με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής που απορρέει από την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη<sup>6</sup>. Επίσης, για πρώτη φορά η αναπηρία αναγνωρίστηκε ως μια σχέση δράσης των ΑμεΑ με το περιβάλλον τους (Νάσκου-Περράκη Π., Γάκη Μ., 2004). Το Πρόγραμμα αξιοποιώντας πλήρως την εμπειρία ειδικών αλλά και τα αποτελέσματα των προηγούμενων πράξεων των οργάνων του Οργανισμού, έθεσε στο επίκεντρο αρκετούς σοβαρούς προβληματισμούς. Αρχικά σημειώνει ότι τα ΑμεΑ δεν είναι μια ομοιογενής ομάδα, αλλά αντ' αυτού αντιμετωπίζουν διαφορετικής έντασης εμπόδια. Υιοθετεί μια νέα οπτική για την αναπηρία, η οποία εισάγει την «κοινωνική διάσταση» καθώς και -για πρώτη φορά- την έννοια της εξίσωσης ευκαιριών και το δικαίωμα για πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή, ως βασικές κατευθυντήριες αρχές. Εκτός των άλλων, μέσω του Προγράμματος στοιχειοθετήθηκαν οι στόχοι της πρόληψης και επανένταξης, που στην συνέχεια αποκτούν κομβική σημασία και σε μεταγενέστερα κείμενα. Επίσης, στο Πρόγραμμα επαναλαμβάνεται εύγλωττα η ανάγκη συμμετοχής και σημαντικής επιρροής των ατόμων με αναπηρία, στον σχεδιασμό των πολιτικών, των προγραμμάτων και των υπηρεσιών που προορίζονται για τους ίδιους, τονίζοντας επιπρόσθετα τη σημασία των οργανώσεων ΑμεΑ (Νάσκου-Περράκη Π.,

---

<sup>5</sup>Σε ανάμνηση της παραπάνω ημερομηνίας, ο ΟΗΕ το 1992 καθιέρωσε την 3<sup>η</sup> Δεκεμβρίου ως Παγκόσμια Ημέρα Ατόμων με Αναπηρία.

<sup>6</sup>Το θέμα της συγκεκριμένης ημέρας είναι «η πλήρης συμμετοχή και ισότητα», η οποία ορίζεται ως το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρία να συμμετέχουν πλήρως στη ζωή και την ανάπτυξη των κοινωνιών τους, να απολαμβάνουν συνθήκες διαβίωσης ίσες με εκείνες των άλλων πολιτών και να έχουν ίσο μερίδιο στη βελτίωση των συνθηκών που προκύπτουν από την κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη.

2008). Με σκοπό των επίβλεψη των ανωτέρω πρότυπων κανόνων, το 1994 η Επιτροπή του ΟΗΕ για την Κοινωνική Ανάπτυξη, όρισε Ειδικό Εισηγητή για την αναπηρία<sup>7</sup>.

Προκειμένου να υπάρξει ένα χρονικό διάστημα κατά το οποίο οι κυβερνήσεις και οι οργανώσεις να μπορέσουν να εφαρμόσουν τις δραστηριότητες που συστήνονται στο ανωτέρω, η Γενική Συνέλευση ανακήρυξε το διάστημα 1983 έως 1992 ως «Δεκαετία των Ηνωμένων Εθνών για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες», γεγονός που οδήγησε στην υιοθέτηση δύο άλλων νέων κειμένων: (α) τις «Αρχές για την Προστασία των Ατόμων με Νοητικές Αναπηρίες και τη Βελτίωση της Φροντίδας της Ψυχικής Υγείας»<sup>8</sup> και (β) τους «Πρότυπους Κανόνες του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για την Εξίσωση των Ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία»<sup>9</sup>. Τα παραπάνω θεσμικά κείμενα περιείχαν πολλά νέα θετικά στοιχεία και έδωσαν έμφαση στην κοινωνική ενσωμάτωση και συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία, με νόμους και πολιτικές που προωθούσαν την ισότητα των ευκαιριών - δυστυχώς όμως, είχαν πολύ περιορισμένα άμεσα αποτελέσματα.

Η Έκθεση του Γραφείου του Ανώτατου Επιτρόπου του ΟΗΕ για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα, που δημοσιεύτηκε εν συνεχεία, το έτος 2002, κατέδειξε πώς το υφιστάμενο νομικό σύστημα ανθρωπίνων δικαιωμάτων δεν ήταν λειτουργικό για τα άτομα με αναπηρία και τόνισε την ανάγκη για μια «νέα θεματική σύμβαση για την αναπηρία και τα ανθρώπινα δικαιώματα» (ακριβώς πριν τη δημοσίευση της Έκθεσης, το Δεκέμβριο του 2001<sup>10</sup>, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε την Απόφαση 56/168 για την σύσταση μιας ad-hoc Επιτροπής για να μελετήσει το ενδεχόμενο μιας σύμβασης για την αναπηρία και να ξεκινήσει την συγγραφή των σχετικών διατάξεων). Κατόπιν αυτών, η Επιτροπή, αρχής γενομένης τον Αύγουστο του 2002, συνεδρίασε συνολικά 9 φορές<sup>11</sup>. Εν τέλει, τον Ιανουάριο του 2004 συγκροτήθηκε

<sup>7</sup><http://www.un-documents.net/a48r96.htm> : General Assembly Resolution 48/96, Annex

<sup>8</sup><http://www.un-documents.net/a46r119.htm> : General Assembly Resolution 46/119 of 17 December 1991 (A/RES/46/119)

<sup>9</sup><http://www.un-documents.net/a48r96.htm> : General assembly Resolution 48/96 of 20 December 1993 (A/RES/48/96)

<sup>10</sup>Μέχρι τότε το μόνο εργαλείο των Η.Ε. για την αναπηρία ήταν οι Πρότυποι Κανόνες για την Εξίσωση των Ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία, που ωστόσο δεν ήταν νομικά δεσμευτικοί.

<sup>11</sup>Οι συνεδριάσεις της Επιτροπής εισήγαγαν σημαντικούς διαδικαστικούς νεωτερισμούς για την Γενική Συνέλευση, όπως τη συμμετοχή μη κυβερνητικών οργανισμών και εθνικών επιτροπών για τα ανθρώπινα δικαιώματα που είχαν δικαίωμα λόγου, καθώς και μια ομάδα μη κυβερνητικών αναπηρικών οργανώσεων, που είχε σημαντική επιρροή στις συνεδριάσεις.

μια ειδική Ομάδα Εργασίας, αποτελούμενη από 27 κράτη και 6 αναπηρικές οργανώσεις παγκοσμίου εμβέλειας, καθώς και έναν εκπρόσωπο από κάθεμία από τις εθνικές επιτροπές ανθρωπίνων δικαιωμάτων, που συνέταξε το κείμενο που αποτέλεσε την βάση για την Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες.

Η Διεθνής Κοινότητα ωστόσο, έδειξε μια άνευ προηγουμένου ολιγωρία στην κατοχύρωση νομικά δεσμευτικών κανόνων που αφορούσαν τα δικαιώματα των ΑμεΑ, για αρκετά χρόνια. Είναι χαρακτηριστικό ότι ανασχετικός παράγοντας υπήρξε η Ε.Ε. η οποία ανησυχούσε ότι μια Σύμβαση παίρνοντας την μορφή ενός Σχεδίου Δράσης, μπορούσε να δημιουργήσει χάσμα και αντιπαράθεση μεταξύ του «πλούσιου» βορρά και του «φτωχού» νότου (Κατσιγιάννη Α., 2009). Σε αυτή τη χρονική στιγμή, καταλυτική ήταν η παρέμβαση και συμμετοχή των αναπηρικών οργανώσεων και των ΜΚΟ με το χαρακτηριστικό σύνθημα “Nothing about us, without us”. Η προσπάθεια ευοδώθηκε, μόλις το 2006, με την ολοκλήρωση της επεξεργασίας της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου, που εγκρίθηκαν από την Γενική Συνέλευση, ύστερα από την 8<sup>η</sup> Σύνοδο της adhoc Επιτροπής στις 25 Αυγούστου 2005.

Η ανωτέρω, «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες» (United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities) είναι το πρώτο νομικά δεσμευτικό κείμενο για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ειδικά για τα άτομα με αναπηρία. Υπογράφηκε στις 13 Δεκεμβρίου 2006 από τη Γενική Συνέλευση Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Απόφαση 61/611) και επικυρώθηκε στις 30 Μαρτίου του επόμενου έτους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέγραψε τη Σύμβαση το 2007 εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κύρωσε το 2010. Επισημαίνεται ότι μετά την επικύρωση της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες από την ΕΕ, η αναπηρία αντιμετωπίζεται πλέον ως ζήτημα ανθρωπίνων δικαιωμάτων και όχι ως ιατρικό ή φιλανθρωπικό θέμα. Η Σύμβαση συνιστά ένα νομοθετικό κείμενο που είναι δεσμευτικό για τα όργανα της ΕΕ και τα κράτη μέλη της, ενώ και τα ίδια τα κράτη την εντάσσουν στις εθνικές νομοθεσίες τους. Τα δικαιώματα που κατοχυρώνονται σε αυτήν είναι πολλά και εξαιρετικής σημασίας (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Το δικαίωμα στην υγεία, στην εργασία, στην εκπαίδευση, στην επικοινωνία, στην

πληροφορία, στην ίση αναγνώριση έναντι του Νόμου είναι μερικά από αυτά. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση και το Προαιρετικό Πρωτόκολλο με τον ν.4074/2012. Στη συνέχεια, με τον ν.4488/2017 θεσπίστηκε ένα γενικό πλαίσιο ρυθμίσεων για την εφαρμογή της.

Η Σύμβαση θεωρείται σταθμός και ορόσημο στην παγκόσμια ιστορία της αναπηρίας, αλλά και χάρτης πορείας των κρατών για τη διαχείριση της αναπηρίας. Δεν δημιουργεί νέα δικαιώματα, αλλά προωθεί και προστατεύει την πλήρη και ισότιμη απόλαυση όλων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία, καθώς βασίζεται στις ήδη υπάρχουσες συνθήκες για τα ανθρώπινα δικαιώματα, οι οποίες προσαρμόζονται στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία που αφορούν σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δράσης, ώστε να μπορούν να ασκήσουν τα νόμιμα δικαιωμάτά τους. Επί της ουσίας, (α) περιλαμβάνει ένα μείγμα αστικών και πολιτικών δικαιωμάτων, καθώς και οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών, (β) διευκρινίζει και αποσαφηνίζει με ποιό τρόπο όλα τα δικαιώματα και ελευθερίες εφαρμόζονται για τα άτομα με αναπηρίες και σκοπό έχει να προωθήσει, προστατεύσει και διασφαλίσει την πλήρη και ίση απόλαυσή τους και (γ) καθορίζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών του ΟΗΕ και υποδεικνύει μέτρα για την ικανοποίηση των ανωτέρω δικαιωμάτων. Έστω και αργά, η διεθνής κοινότητα κινείται πλέον προς τη σωστή κατεύθυνση με τη δημιουργία από τον ΟΗΕ ειδικού Ταμείου, προκειμένου να στηρίζει τα δικαιώματα «και» για τις ανάγκες των ΑμεΑ όπως κατοχυρώνονται στη Σύμβαση. Ο τότε Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ Kofi Annan μίλησε για ‘‘νέα εποχή’’ και παύση των διακρίσεων κατά των ΑμεΑ (Νάσκου-Περράκη Π., 2008).

Η Σύμβαση έχει αναγνωριστεί ως μία από τις πλέον σημαντικές διεθνείς εξελίξεις στον τομέα των δικαιωμάτων του ανθρώπου της αρχής του 21ου αιώνα. Αποτελείται από ένα Προοίμιο και 50 άρθρα και βασίζεται στις αρχές του ΟΗΕ, όπως αυτές περιέχονται στον Καταστατικό Χάρτη του Οργανισμού.

Εξαρχής, στην κορωνίδα της Σύμβασης την πρωτοκαθεδρία λαμβάνουν η εγγενής αξιοπρέπεια και αξία του ατόμου και η ισότητα στα δικαιώματα ως θεμέλιο της ελευθερίας, της δικαιοσύνης και της ειρήνης. Γίνεται επιπλέον αναφορά στην αδιαίρετη, οικουμενική, αλληλεξαρτούμενη και αλληλοσχετιζόμενη φύση των

δικαιωμάτων του ανθρώπου, όπως αυτά απορρέουν από τη Βίβλο των Δικαιωμάτων, την ΟΔΔΑ<sup>12</sup> (Κωνσταντόπουλος Δ., 1986) και τα δύο Σύμφωνα, αλλά και τις μεταγενέστερες συμβάσεις.

Το Προοίμιο, στην πέμπτη παράγραφο σκιαγραφεί με μεγάλη ακρίβεια το ζήτημα που καλείται να επιλύσει, ώστε να καταστεί σαφής ο επιδιωκόμενος στόχος των μέτρων που περιέχονται στις διατάξεις της Σύμβασης. Ειδικότερα, αναγνωρίζει ότι η αναπηρία είναι μια εξελισσόμενη έννοια που προκύπτει από την αλληλεπίδραση μεταξύ των εμποδιζόμενων προσώπων και των περιβαλλοντικών εμποδίων καθώς και των εμποδίων συμπεριφοράς, που αναστέλλει την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία επί ίσοις όροις με τα υπόλοιπα μέλη του κοινωνικού συνόλου.

Το προστατευτικό πλέγμα της Σύμβασης είναι ιδιαίτερα σύνθετο, με δικαιώματα που εκτείνονται από ατομικά έως πολιτικά, δίνοντας ταυτόχρονα ιδιαίτερη βαρύτητα στα οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά δικαιώματα, τα οποία και αποσκοπούν σε μια ενεργότερη και εναργέστερη συμμετοχή του ατόμου στην κοινωνικοοικονομική ζωή. Η λεπτομερής κατοχύρωση των δικαιωμάτων αυτής της κοινωνικής ομάδας, είναι μια εκούσια επιλογή της Σύμβασης που αντικατοπτρίζει ακριβώς την υστέρηση και τη μειονεξία που αντιμετωπίζουν σε αυτούς τους τομείς τα παραπάνω άτομα λόγω της αναπηρίας τους, με κίνδυνο περιθωριοποίησης και αποκλεισμού. Η Σύμβαση αναγνωρίζει δικαιώματα στα ΑμεΑ και συγχρόνως θέτει υποχρεώσεις στα κράτη για την προαγωγή και προστασία των δικαιωμάτων αυτών<sup>13</sup>.

Τα δικαιώματα που κατοχυρώνει κατηγοριοποιούνται σε: Ορισμούς (άρθρο 1), Γενικές Αρχές (άρθρο 3), γενικές υποχρεώσεις (άρθρο 4), γενικά και ειδικά δικαιώματα που διακατέχονται από την αρχή της μη διάκρισης και της ισότητας, αρχές που

---

<sup>12</sup>Η Οικουμενική Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΟΔΔΑ) του 1948, είναι ίσως το έγγραφο με τη μεγαλύτερη επιρροή μέχρι σήμερα. Η αρχή της μη διάκρισης του Άρθρου 2, που ορίζει ότι «Κάθε άνθρωπος δικαιούται να επικαλείται όλα τα δικαιώματα και όλες τις ελευθερίες που προκηρύσσει η παρούσα Διακήρυξη, χωρίς καμία απολύτως διάκριση, ειδικότερα ως προς τη φυλή, το χρώμα, το φύλο, τη γλώσσα, τις θρησκείες, τις πολιτικές ή οποιεσδήποτε άλλες πεποιθήσεις, την εθνική ή κοινωνική καταγωγή, την περιουσία, τη γέννηση ή οποιαδήποτε άλλη κατάσταση» είχε σημαντικότερη πολιτική επιρροή και έχει εξαιρετικά μεγάλη θεωρητική σημασία. Το γεγονός ότι δεν προβλέπονται κυρώσεις και δεν προβλέπεται διαδικασία για την περίπτωση παραβίασής των δικαιωμάτων του ανθρώπου, δεν αποτελεί λόγο ελλείψεως της νομικής δεσμεύσεως.

<sup>13</sup>Άρθρο 4 Σύμβασης ΑμεΑ (ένα μακροσκελές άρθρο που καταγράφει τις υποχρεώσεις των κρατών).

εφαρμόζονται σε όλες τις κατηγορίες δικαιωμάτων (άρθρα 5-30), διεθνή συνεργασία (άρθρο 32), μέτρα εφαρμογής της Σύμβασης (άρθρα 31 και 33) ενώ στα άρθρα 34-39 διαγράφεται ο ρόλος της Επιτροπής ΑμεΑ.

Η Σύμβαση προβλέπει τη σύσταση Συνόδου των κρατών μερών που θα συγκαλείται σε τακτά χρονικά διαστήματα για να συζητάει ζητήματα και προβλήματα εφαρμογής της.

Δύο είναι τα καθοριστικά άρθρα της Σύμβασης που αποτελούν τη βάση και προϋπόθεση για την απόλαυση των δικαιωμάτων των ΑμεΑ, το άρθρο 8 για την αφύπνιση της κοινωνίας και το άρθρο 9 για την προσβασιμότητα και τα δύο όμως βασίζονται στην εφαρμογή της αρχής της ισότητας και της μη διάκρισης, γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου για την απόλαυση όλων των δικαιωμάτων του ανθρώπου (Νάσκου-Περράκη Π., 2008). Επίσης, στο άρθρο 12 η δικαιοπρακτική ικανότητα των ατόμων με αναπηρία αναγνωρίζεται ως ανθρώπινο δικαίωμα, το οποίο τα άτομα με αναπηρία απολαμβάνουν σε ισότιμη βάση με τους άλλους χωρίς διακρίσεις. Κατά συνέπεια, το ζήτημα του κύρους δικαιοπραξιών ατόμων με αναπηρία οποιασδήποτε μορφής (σωματική, πνευματική-διανοητική, ψυχική) και κατ' επέκταση ο θεσμός της δικαστικής συμπαράστασης ρυθμίζονται μεν στον Αστικό Κώδικα, υπερβαίνουν ωστόσο τα όρια του Αστικού Δικαίου, καθώς καθίστανται θέματα ανθρωπίνων δικαιωμάτων<sup>14</sup> (Κοτρώνης Σ., 2020).

---

<sup>14</sup>Βάσει του άρθρου 12 της Σύμβασης, προκύπτει άμεση ανάγκη μεταρρύθμισης του σχετικού ελληνικού δικαίου μετά τη δημοσίευση στις 29 Οκτωβρίου 2019 των Καταληκτικών Παρατηρήσεων (Concluding Observations) της Επιτροπής του Ο.Η.Ε. για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες επί της Αρχικής Έκθεσης (Initial Report) της Ελλάδας για το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για τα ζητήματα που άπτονται της Σύμβασης, στις οποίες εκφράζεται η ανησυχία για την απουσία λήψης μέτρων και γίνονται συγκεκριμένες συστάσεις για την προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στις προβλέψεις της Σύμβασης.

Η σημασία της Σύμβασης μπορεί να περιγραφεί με τις τρεις παρακάτω επισημάνσεις:

- **Τι είναι η Σύμβαση:** μια γραπτή συμφωνία μεταξύ 153 κρατών μελών του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών που την υπέγραψαν, που καθορίζει ποια είναι τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες σε όλους τους τομείς της ζωής τους και παράλληλα ποιες είναι οι γενικές υποχρεώσεις και τα μέτρα που τα κράτη αναλαμβάνουν να υιοθετήσουν.
- **Κύρωση της Σύμβασης:** μετά την υπογραφή, κάθε κράτος ενσωματώνει στην εθνική του νομοθεσία τη Σύμβαση κυρώνοντας την με νόμο. Η νομική ισχύς της Σύμβασης αρχίζει μετά την κατάθεση των κυρωτικών εγγράφων στον ΟΗΕ.
- **Καινοτομία:** η πρώτη διεθνής σύμβαση για τα άτομα με αναπηρίες, που διασφαλίζει και προστατεύει τα πολιτικά, αστικά, οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά δικαιώματά τους και υποχρεώνει τα κράτη μέλη να καταπολεμήσουν τις διακρίσεις. Επίσης είναι η πρώτη διεθνής σύμβαση που υπέγραψε η Ευρωπαϊκή Ένωση ως ξεχωριστή νομική προσωπικότητα από τα 27 κράτη μέλη της.

Οι γενικές αρχές στις οποίες βασίζεται η Σύμβαση είναι (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022) είναι:

- Ο σεβασμός για την εγγενή αξιοπρέπεια, ατομική αυτονομία, περιλαμβανομένης της ελευθερίας ατομικών επιλογών και της ανεξαρτησίας των ατόμων· Η μη διάκριση<sup>15</sup>.
- Η πλήρης και αποτελεσματική συμμετοχή και ενσωμάτωση στην κοινωνία των ατόμων με αναπηρίες.
- Ο σεβασμός για τη διαφορετικότητα και αποδοχή των ατόμων με αναπηρίες, ως μέρος της ανθρώπινης διαφορετικότητας και της ανθρωπότητας.
- Η ισότητα ευκαιριών.

<sup>15</sup>Το ζήτημα της ισότητας και μη διάκρισης τίθεται στη Σύμβαση ως ακρογωνιαίος λίθος. Η Σύμβαση αφορά την απόλαυση των δικαιωμάτων του ανθρώπου, που αναγράφονται και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις, αλλά εδώ δίνεται έμφαση στη διακρίνουσα μεταχείριση και στην πρόσβαση στην ισότητα ευκαιριών των ΑμεΑ.

- Η προσβασιμότητα<sup>16</sup>.
- Η ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών
- Ο σεβασμός για τις εξελισσόμενες δυνατότητες των παιδιών με αναπηρίες και ο σεβασμός για το δικαίωμα των παιδιών με αναπηρίες να διαφυλάξουν την ταυτότητά τους.

Η αποτελεσματική υλοποίηση της Σύμβασης σημαίνει την πρακτική εφαρμογή μέτρων που θα ικανοποιούν τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, πρόσθετων από όσα ήδη εφαρμόζονται. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο υιοθετήθηκε καταρχάς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2010 – 2020» που καθορίζει άξονες προτεραιότητας καθώς και συγκεκριμένες δράσεις για προώθηση από τα 27 κράτη μέλη με στόχο την υλοποίηση της Σύμβασης. Κάθε κράτος αντίστοιχα, καλείται να ετοιμάσει το δικό του Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία με τα συγκεκριμένα μέτρα / προγράμματα / δράσεις που θέτει σε προτεραιότητα και που θα στοχεύσει να υλοποιήσει μέσα σε καθορισμένα χρονοδιαγράμματα.

#### 1.1.2. Η νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2021-2030

Στις 3 Μαρτίου 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τη «Στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία 2021-2030», ώστε όπως πολύ χαρακτηριστικά αναφέρεται στο σχετικό Δελτίο Τύπου «να εξασφαλιστεί η πλήρης συμμετοχή τους στην κοινωνία, σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες, τόσο στην ΕΕ όσο και πέρα απ' αυτήν, σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που κατοχυρώνουν την ισότητα και την απαγόρευση των διακρίσεων ως ακρογωνιαίους λίθους των πολιτικών της ΕΕ<sup>17</sup>. Τα άτομα με αναπηρία έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν σε όλους τους τομείς της ζωής, ακριβώς όπως και οποιοδήποτε άλλο άτομο. Παρά το

<sup>16</sup> Το Άρθρο 9 της Σύμβασης αναφέρεται ειδικά στην Προσβασιμότητα

<sup>17</sup> Η ΕΕ καταγράφηκε στην ιστορία ως ο πρώτος διεθνής οργανισμός που κύρωσε τη Σύμβαση των ΗΕ για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία. Μετά την πρώτη στρατηγική της για το θέμα 2004-2010 που έδρασε κυρίως πιλοτικά και έφερε στην επιφάνεια τις θεμελιώδεις αδυναμίες τόσο της ενωσιακής όσο και των εθνικών εννόμων τάξεων, ακολούθησε η στρατηγική 2010-2020 (COM 2010, 636 Final) που επικεντρώθηκε σε 8 τομείς δράσης : συμμετοχή, ισότητα, απασχόληση, εκπαίδευση, κατάρτιση, κοινωνική προστασία και υγεία, εξωτερική δράση και προσβασιμότητα.



γεγονός ότι τις τελευταίες δεκαετίες σημειώθηκε πρόοδος όσον αφορά την πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη, την εκπαίδευση, την απασχόληση, τις δραστηριότητες αναψυχής και τη συμμετοχή στα πολιτικά πράγματα, πολλά εμπόδια εξακολουθούν να υπάρχουν. Είναι καιρός η ευρωπαϊκή δράση να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο»<sup>18</sup>. Η νέα στρατηγική συμβάλλει στην υλοποίηση του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων και στο παρεπόμενο Σχέδιο Δράσης, που αποτελούν την πυξίδα για τις πολιτικές απασχόλησης και τις κοινωνικές πολιτικές στην Ευρώπη. Η δεκαετής στρατηγική προσδιορίζει τις κύριες πρωτοβουλίες γύρω από τρία βασικά θέματα:

- **Ενωσιακά δικαιώματα:** Τα άτομα με αναπηρία έχουν το ίδιο δικαίωμα με τους άλλους πολίτες της ΕΕ να μετακινούνται σε άλλη χώρα ή να συμμετέχουν στα πολιτικά πράγματα. Με βάση την εμπειρία του πιλοτικού έργου που βρίσκεται σε εξέλιξη σε οκτώ χώρες, έως το τέλος του 2023 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προτείνει μια ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας για όλες τις χώρες της ΕΕ, η οποία θα διευκολύνει την αμοιβαία αναγνώριση της κατάστασης αναπηρίας μεταξύ των κρατών μελών, βοηθώντας τα άτομα με αναπηρία να αξιοποιήσουν πλήρως το δικαίωμά τους για ελεύθερη κυκλοφορία. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί επίσης στενά με τα κράτη μέλη για να διασφαλίσει τη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην εκλογική διαδικασία το 2023.
- **Ανεξάρτητη διαβίωση και αυτονομία:** Τα άτομα με αναπηρία έχουν το δικαίωμα να ζουν ανεξάρτητα και να επιλέγουν πού και με ποιον επιθυμούν να ζήσουν. Για τη στήριξη της ανεξάρτητης διαβίωσης και της ένταξης στην κοινότητα, η Επιτροπή θα αναπτύξει καθοδήγηση και θα δρομολογήσει πρωτοβουλία για τη βελτίωση των κοινωνικών υπηρεσιών για τα άτομα με αναπηρία.
- **Καμία διάκριση και ίσες ευκαιρίες:** Η στρατηγική αποσκοπεί στην προστασία των ατόμων με αναπηρία έναντι κάθε μορφής διάκρισης και βίας. Αποσκοπεί στην εξασφάλιση ίσων ευκαιριών όσον αφορά την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, την εκπαίδευση, τον πολιτισμό, τον αθλητισμό και τον τουρισμό. Ισότιμη

<sup>18</sup>[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip\\_21\\_810](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_21_810)

πρόσβαση πρέπει επίσης να εξασφαλίζεται σε όλες τις υπηρεσίες υγείας και απασχόλησης.

Η Στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία 2021-2030, συνδυάζεται με τον Ευρωπαϊκό Νόμο για την Προσβασιμότητα που διασφαλίζει ότι όλοι έχουν πρόσβαση σε μια σειρά καθημερινών προϊόντων και υπηρεσιών. Ο νόμος ανταποκρίνεται στη δέσμευση της ΕΕ να καταργήσει τα εμπόδια για τα άτομα με αναπηρία, μια από τις υποχρεώσεις της ως συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία. Ο νόμος διασφαλίζει ότι όλοι έχουν πρόσβαση σε μια σειρά καθημερινών προϊόντων και υπηρεσιών, όπως: δημόσια συγκοινωνία, τραπεζικές υπηρεσίες, υπολογιστές, τηλεόραση, ηλεκτρονικά βιβλία, on-line συναλλαγές.

Τα κράτη μέλη οφείλουν να ενσωματώσουν τον Ευρωπαϊκό Νόμο για την Προσβασιμότητα, στο εθνικό τους Δίκαιο. Η υλοποίηση των φιλοδοξιών της στρατηγικής θα απαιτήσει τη σαφή δέσμευση όλων των κρατών μελών. Τα άτομα με αναπηρία θα συμμετέχουν στον διάλογο και στη διαδικασία εφαρμογής της στρατηγικής για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία 2021-2030. Η Επιτροπή θα ενσωματώσει τα θέματα αναπηρίας σε όλες τις πολιτικές και τις σημαντικές πρωτοβουλίες της ΕΕ. Η Στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία 2021-2023, κοινοποιήθηκε στο κοινό με την παρακάτω μορφή στην ιστοσελίδα <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1535&langId=en> :

*Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία είναι ένα σχέδιο που λέει πώς θα εργαστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για την προστασία των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία τα επόμενα 10 χρόνια. Με αυτό το σχέδιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέλει να διασφαλίσει ότι όλα τα άτομα με αναπηρία μπορούν να απολαμβάνουν τα δικαιώματά τους και να έχουν τις ίδιες ευκαιρίες στη ζωή με όλους τους άλλους. Για να συμβεί αυτό, τα επόμενα 10 χρόνια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εργαστεί για να διασφαλίσει ότι όλα τα άτομα με αναπηρίες μπορούν:*



*Να μετακινηθούν και να ζήσουν  
ελεύθερα σε οποιαδήποτε χώρα της  
Ευρωπαϊκής Ένωσης*



*Να λάβουν την σωστή υποστήριξη  
ώστε να έχουν μια καλή ζωή*



*Να ζουν ανεξάρτητα, και όχι σε  
ιδρύματα, μακριά από οικογένειες ή  
φίλους*



*Να έχουν ίσες ευκαιρίες να  
σπουδάσουν και να εργαστούν όπως  
οι υπόλοιποι πολίτες*



*Να έχουν πρόσβαση σε υγειονομική περίθαλψη και άλλες σημαντικές υπηρεσίες*



*Να αντιμετωπίζονται με δίκαιο τρόπο και με σεβασμό*

Πίνακας 1

### 1.1.3. Ο Ευρωπαϊκός Νόμος για την Προσβασιμότητα (Ευρωπαϊκή Πράξη για την Προσβασιμότητα)

Ο Ευρωπαϊκός Νόμος για την Προσβασιμότητα (Οδηγία 2019/882) είναι ένας νόμος ορόσημο της ΕΕ που απαιτεί να είναι προσβάσιμα ορισμένα καθημερινά προϊόντα και υπηρεσίες στα άτομα με αναπηρία. Οι νέοι κανόνες θα διευκολύνουν την πρόσβαση αυτών των ανθρώπων σε δημόσια μέσα μεταφοράς, τραπεζικές υπηρεσίες, υπολογιστές, τηλεοράσεις, ηλεκτρονικά βιβλία, ηλεκτρονικά καταστήματα και πολλά άλλα. Ο ευρωπαϊκός νόμος για την προσβασιμότητα δεν τροποποιεί, αλλά μάλλον συμπληρώνει την υφιστάμενη τομεακή νομοθεσία της ΕΕ για την προσβασιμότητα. Διευκρινίζει ιδίως σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις και τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ όσον αφορά στις απαιτήσεις προσβασιμότητας του νόμου. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να έχουν μεταφέρει στο εθνικό τους δίκαιο τον ευρωπαϊκό νόμο για την προσβασιμότητα. Από τις 28 Ιουνίου 2025, οι εταιρείες πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που καλύπτονται από τον Νόμο και

διατίθενται στην αγορά, θα είναι προσβάσιμα. Τα κράτη μέλη ενδέχεται να αποφασίσουν να κάνουν ορισμένες εξαιρέσεις. Για παράδειγμα, μπορούν να αφήσουν περισσότερο χρόνο για την εφαρμογή των νέων κανόνων σε παρόχους υπηρεσιών που χρησιμοποιούν τερματικά αυτοεξυπηρέτησης. Οι πολύ μικρές επιχειρήσεις (δηλαδή επιχειρήσεις με λιγότερους από 10 υπαλλήλους) που παρέχουν υπηρεσίες εξαιρούνται επίσης από τις υποχρεώσεις του νόμου. Ωστόσο, ακόμα και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις ενθαρρύνονται να κάνουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους προσβάσιμα σε άτομα με αναπηρία<sup>19</sup>. Ο νόμος καλύπτει τα ακόλουθα προϊόντα και υπηρεσίες:

#### Προϊόντα

- Υπολογιστές και λειτουργικά συστήματα
- Smartphone και άλλες συσκευές επικοινωνίας
- Τηλεοπτικός εξοπλισμός που σχετίζεται με υπηρεσίες ψηφιακής τηλεόρασης
- ΑΤΜ και τερματικά πληρωμών (π.χ. μηχανήματα πληρωμής με κάρτα σε σούπερ μάρκετ)
- Ηλεκτρονικοί αναγνώστες
- Μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων και check-in

#### Υπηρεσίες

- Τηλεφωνικές υπηρεσίες
- Τραπεζικές υπηρεσίες
- Ηλεκτρονικό εμπόριο
- Ιστότοποι, υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας, ηλεκτρονικά εισιτήρια και όλες οι πηγές πληροφοριών για υπηρεσίες αεροπορικών, λεωφορείων, σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών
- Ηλεκτρονικά βιβλία
- Πρόσβαση σε υπηρεσίες οπτικοακουστικών μέσων (AVMS)
- Κλήσεις στον ευρωπαϊκό αριθμό έκτακτης ανάγκης 112

Ο Ευρωπαϊκός Νόμος για την Προσβασιμότητα πληροί δύο σημαντικές απαιτήσεις του αναπηρικού κινήματος με τις παρακάτω δεσμεύσεις: (α) οι ηλεκτρονικές τηλεπικοινωνίες και ο αριθμός 112 έκτακτης ανάγκης θα γίνουν προσβάσιμα σε όλους

<sup>19</sup><https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1202&intPageId=5581&langId=en>

σε ολόκληρη την ΕΕ και (β) διατυπώνονται οι κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις για τα προσβάσιμα προϊόντα και υπηρεσίες, καταργώντας τις διακρίσεις ως προς τα άτομα με αναπηρία. Ωστόσο, σε αυτόν καταγράφονται δύο βασικές ελλείψεις: δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου οι μεταφορές, το δομημένο περιβάλλον και οι οικιακές συσκευές και οι μικρές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες, εξαιρούνται από την τήρηση των υποχρεώσεων του (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022).

#### 1.1.4. Η ενσωμάτωση της Σύμβασης των Η.Ε. για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία στο Εθνικό Δίκαιο

Η Ελλάδα είναι από τις πρώτες χώρες της Ε.Ε. που με νομοθετική πράξη (ν.2430/96) υιοθέτησε καταρχάς τους «Πρότυπους Κανόνες του ΟΗΕ για την εξίσωση των ευκαιριών για τα άτομα με ειδικές ανάγκες». Συγκεκριμένα, τον Ιούλιο του 1996, η Ελληνική Βουλή ψήφισε τον ν.2430 «Καθιέρωση της 3ης Δεκεμβρίου ως Εθνικής Ημέρας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Θέσπιση του θεσμού της κάρτας Αναπηρίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 156). Ακολούθησε σειρά νόμων με τους οποίους ενσωματώθηκαν αντίστοιχες ευρωπαϊκές οδηγίες (ενδεικτικά: ν.3230/2004 (ΦΕΚ 44Α/11.02.2004), ν.3614/2007 (ΦΕΚ 267Α/03.12.2007), ν.3840/ 2010 (ΦΕΚ 53Α/31.03.10), ν.3996/2011 (ΦΕΚ 170Α/05.08.2011), ν.4074/2012 (ΦΕΚ 88Α/11.04.2012), κ.ά).

Το 2017 με τον ν.4488 «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις Δημοσίου και λοιπές ασφαλιστικές διατάξεις, ενίσχυση της προστασίας των εργαζομένων, δικαιώματα ατόμων με αναπηρίες και άλλες διατάξεις» (Α' 137) θεσπίστηκε ένα γενικό πλαίσιο ρυθμίσεων για την εφαρμογή της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία. Χαρακτηριστικά σημειώνεται ο σκοπός του νόμου *«Αντικείμενο του παρόντος μέρους αποτελεί η θέσπιση ενός γενικού πλαισίου ρυθμίσεων κατ' εφαρμογή διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, που κυρώθηκαν με το άρθρο πρώτο του ν. 4074/2012 (Α' 88). Σκοπός του παρόντος μέρους είναι η άρση των εμποδίων που δυσχεραίνουν την πλήρη*

και ισότιμη συμμετοχή των Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας».

Μεταξύ άλλων θεσμοθετούνται: η υποχρέωση εκ μέρους των διοικητικών οργάνων και αρχών για την τήρηση των αρχών του καθολικού σχεδιασμού προϊόντων, περιβαλλόντων, υποδομών και υπηρεσιών, μέριμνα εκ μέρους των διοικητικών οργάνων και αρχών για διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης των ΑμεΑ στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, τόσο σε συνήθεις συνθήκες όσο και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (άρθρο 64) καθώς και στο ηλεκτρονικό περιβάλλον, γενική υποχρέωση των διοικητικών οργάνων και αρχών για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση σχετικά με τις αρχές και τις εφαρμογές του καθολικού σχεδιασμού (Εικ.1) (Βάση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022).

N.4488/2017

ΜΕΡΟΣ Δ΄  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ  
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ  
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ  
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ  
ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ  
ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ  
ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ  
ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄  
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 59. Σκοπός

Άρθρο 60. Ορισμοί

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ

Άρθρο 61. Γενικές υποχρεώσεις

Άρθρο 62. Ένταξη της διάστασης της αναπηρίας στις δημόσιες πολιτικές

Άρθρο 63. Καθολικός σχεδιασμός διοικητικών προϊόντων, περιβαλλόντων και υπηρεσιών, εύλογες προσαρμογές

Άρθρο 64. Πρόσβαση στο φυσικό, δομημένο και ηλεκτρονικό περιβάλλον

Άρθρο 65. Επικοινωνία ΑμεΑ με διοικητικές αρχές, γλώσσες και μορφές επικοινωνίας

Άρθρο 66. Ενημέρωση, ευαισθητοποίηση, εκπαίδευση και κατάρτιση σε θέματα δικαιωμάτων ΑμεΑ

Άρθρο 67. Μη διάκριση στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και στις οπτικοακουστικές δραστηριότητες

Άρθρο 68. Νομοπαραγωγική διαδικασία, ανάλυση συνεπειών ρυθμίσεων και παραγωγή επίσημων στατιστικών για τα ΑμεΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄  
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 69. Αρμοδιότητα για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ Συντονιστικός Μηχανισμός στην Κυβέρνηση

Άρθρο 70. Ορισμός Κεντρικού Σημείου Αναφοράς για την παρακολούθηση εφαρμογής της Σύμβασης

Άρθρο 71. Ορισμός Επιμέρους Σημείων Αναφοράς για την παρακολούθηση εφαρμογής της Σύμβασης

Άρθρο 72. Πλάσιο για την προαγωγή εφαρμογής της Σύμβασης

Εικόνα 1: Βασικά σημεία του ν.4488/2017

Με το άρθρο 69 του νόμου, ο Υπουργός Επικρατείας, αρμόδιος για τη συνοχή του κυβερνητικού έργου, ορίζεται ως Συντονιστικός Μηχανισμός. Στην αρμοδιότητά του ανήκουν ειδικότερα:

- α) Η παρακολούθηση θεμάτων που αφορούν στα δικαιώματα των ΑμεΑ,
- β) ο συντονισμός των αρμόδιων Υπουργείων για τη χάραξη και την εφαρμογή δημόσιων πολιτικών που προάγουν τα δικαιώματα των ΑμεΑ,
- γ) η συνεργασία με το Κεντρικό Σημείο Αναφοράς του άρθρου 70,
- δ) ο συντονισμός και η παρακολούθηση του έργου των συναρμόδιων Υπουργείων για την εφαρμογή της Σύμβασης στον ιδιωτικό τομέα,
- ε) οι αρμοδιότητες που καθορίζονται από τη Σύμβαση και το Πρωτόκολλο σε σχέση με την παρακολούθηση της εφαρμογής της Σύμβασης.

Ακολουθεί, Ορισμός Κεντρικού και Επιμέρους Σημείων Αναφοράς για την παρακολούθηση εφαρμογής της Σύμβασης ως εξής:

1. Η Γενική Γραμματεία Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων ορίζεται ως Κεντρικό Σημείο Αναφοράς για θέματα σχετιζόμενα με την εφαρμογή της Σύμβασης. Αρμοδιότητες:

- α) Η υποδοχή και ο χειρισμός ζητημάτων που άπτονται της εφαρμογής της Σύμβασης σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο
- β) η συνεργασία με τα Επιμέρους Σημεία Αναφοράς
- γ) η διασύνδεση με το Πλαίσιο Προαγωγής της Σύμβασης του άρθρου 72,
- δ) η διαβούλευση με αναγνωρισμένες αντιπροσωπευτικές οργανώσεις του αναπηρικού κινήματος, με άτομα και με ομάδες ατόμων, οργανωμένες ή μη που έχουν εύλογο ενδιαφέρον για τα δικαιώματα των ΑμεΑ
- ε) η παροχή ενημέρωσης και κατευθύνσεων για θέματα σχετικά με τα δικαιώματα των ΑμεΑ,
- στ) η εκπόνηση και υποβολή στη Βουλή Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα ΑμεΑ, καθώς και η σύνταξη και υποβολή στην Επιτροπή για τα δικαιώματα των ΑμεΑ του άρθρου 34 της Σύμβασης των εκθέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 35 αυτής.



2. Με απόφαση των οικείων Υπουργών ορίζεται σε κάθε Υπουργείο ο Γενικός ή Διοικητικός Γραμματέας ως Σημείο Αναφοράς, για την παρακολούθηση υλοποίησης των υιοθετούμενων κατ' εφαρμογή της Σύμβασης δημόσιων πολιτικών στα οικεία Υπουργεία και στους εποπτευόμενους από αυτά φορείς, την προώθηση στο Κεντρικό Σημείο Αναφοράς του άρθρου 70, προτάσεων και νομοθετικών ρυθμίσεων βέλτιστης εφαρμογής της Σύμβασης, τη σύνταξη ετήσιων εκθέσεων προόδου και την προώθηση δημόσιας διαβούλευσης για τα ως άνω θέματα.
3. Με απόφαση του Γενικού ή Διοικητικού Γραμματέα οι αρμοδιότητες του Σημείου Αναφοράς μπορεί να μεταβιβασθούν σε οργανική μονάδα επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης ή Τμήματος.
4. Στην έδρα κάθε Περιφέρειας και κάθε Δήμου ορίζεται ως Σημείο Αναφοράς ο Περιφερειάρχης και ο Δήμαρχος αντίστοιχα για την παρακολούθηση εφαρμογής της Σύμβασης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Με απόφαση του Περιφερειάρχη και του Δημάρχου αντίστοιχα οι αρμοδιότητες του Σημείου Αναφοράς μπορεί να μεταβιβασθούν σε οργανική μονάδα επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης ή Τμήματος.

Εν συνεχεία, με τον ν.4780/2021 (Α' 30) «Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας, Εθνική Επιτροπή για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου και Εθνική Επιτροπή Βιοηθικής και Τεχνοηθικής», θεσπίζεται η Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας: *«Η Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας αποτελεί συμβουλευτικό όργανο της Πολιτείας, υπαγόμενο στον Πρωθυπουργό, προς τον σκοπό της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας και έχει ως αποστολή τη διαρκή παρακολούθηση των θεμάτων που σχετίζονται με το δικαίωμα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία και τη διαμόρφωση προτάσεων για τη χάραξη δημόσιων πολιτικών σε θέματα του αντικειμένου της».*

#### 1.1.5. Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης Για τα Άτομα με Αναπηρία<sup>20</sup>

<sup>20</sup><https://www.thpa.gr/files/general/2020-ethniko-sxedio-drasis-amea.pdf>

Την 3<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2019, το Γραφείο του Υπουργού Επικρατείας ανέλαβε, με την υποστήριξη του Υπουργείου Εξωτερικών και της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στη Γενεύη, τον συντονισμό της Ελληνικής Αντιπροσωπείας στα Ηνωμένα Έθνη για την εξέταση της Ελλάδας κατά την 22η Σύσκεψη της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία ως προς την εφαρμογή της Σύμβασης. Την 9<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2019, ξεκίνησαν οι εργασίες της τεχνικής επιτροπής με μέλη-εκπροσώπους όλων των Υπουργείων για την επεξεργασία του ΕΣΔ. Τον Σεπτέμβριο 2020 συστήθηκε με απόφαση του Υπουργού Επικρατείας ομάδα εργασίας με περισσότερα από εκατό μέλη, εκπροσώπους της πολιτικής ηγεσίας, φορέων όπως ο Ηλεκτρονικός Εθνικός Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης (e-ΕΦΚΑ), ο Οργανισμός Προνοιακών Επιδομάτων και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (ΟΠΕΚΑ) και ο Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ), καθώς και υπηρεσιακά στελέχη των Υπουργείων, με διάρκεια εργασιών έως τον Ιούνιο του 2021.

Στις 21 Σεπτεμβρίου 2020 τέθηκε σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση το Εθνικό Σχέδιο Δράσης στον ιστότοπο [orengon.gr](http://orengon.gr), η οποία ολοκληρώθηκε επιτυχώς στις 5 Οκτωβρίου 2020. Κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης υποβλήθηκαν συνολικά 110 σχόλια από φορείς και μεμονωμένους πολίτες. Όλες οι προτάσεις και οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν, αποδελτιώθηκαν, επικοινωνήθηκαν σε όλους τους αρμόδιους φορείς, αποτέλεσαν αντικείμενο μελέτης και επεξεργασίας και αξιοποιήθηκαν προς τον σκοπό της οριστικοποίησης του τελικού κειμένου του Εθνικού Σχεδίου Δράσης. Όλοι οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι φορείς επέδειξαν άμεση και ενεργητική ανταπόκριση στα σχόλια της δημόσιας διαβούλευσης, έτσι ώστε να αναμορφωθούν υφιστάμενες και να προστεθούν νέες δράσεις. Απέδειξαν με τον τρόπο αυτό όχι μόνο τα οφειλόμενα αντανακλαστικά σε ένα πεδίο μείζονος πολιτικής, αλλά και την ευαισθησία της Πολιτείας σε μια ιδιαίτερα ευάλωτη κατηγορία συμπολιτών μας. Αυτονοήτως, όπως επισημάνθηκε από τον Υπ. Επικρατείας, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης, όπως διαμορφώθηκε, θα τίθεται περιοδικά σε διαβούλευση με το αναπηρικό κίνημα και την κοινωνία των πολιτών, ώστε να προσαρμόζεται στις απαιτήσεις των καιρών και στις νέες ανάγκες που δημιουργούνται.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία (στο εξής ΕΣΔ) είναι ένας «οδικός χάρτης» που παρέχει ένα σαφές, συνεκτικό και συστηματικό

πλαίσιο δράσης κυρίως για την περίοδο 2020-2023. Διαρκείς δράσεις που υλοποιούνται για πρώτη φορά θα καλύπτουν ολόκληρη την προγραμματική περίοδο 2021-2027, επεκτείνοντας την περίοδο υλοποίησης του ΕΣΔ έως το 2029 (στη λογική του  $n+2$ ). Ταυτόχρονα, καταγράφονται δράσεις με πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης αποτελεί κατεξοχήν εφαρμογή της επιτελικής λειτουργίας του κράτους, όπως για πρώτη φορά συγκροτήθηκε με τον ν.4622/2019, δεδομένου ότι συνθέτει, κάτω από μια ενιαία ομπρέλα πολιτικής, δράσεις από όλα τα Υπουργεία που ευλόγως συνέχονται, κατά τον λόγο της αρμοδιότητάς τους, στην ιδιαίτερη μέριμνα που το κράτος οφείλει στα άτομα με αναπηρία. Με τον τρόπο αυτό μετουσιώνεται σε πράξη η συνταγματική επιταγή του άρθρου 21 παράγραφος 6 που εγγυάται ότι τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας. Επιπλέον, με το Εθνικό Σχέδιο Δράσης δημιουργείται ένα νέο πρότυπο χάραξης στρατηγικής με αλληλεπίδραση του εθνικού με το διεθνές δίκαιο προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ιδιαίτερως ελήφθησαν υπ' όψιν η Ευρωπαϊκή Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο του Στρασβούργου, καθώς και η ειδική στο πεδίο αυτό Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (Convention on the Rights of Persons with Disabilities - CRPD) που τρέπει την αποκλειστική θεώρηση του υποκειμένου της ως ατόμου, ανεξάρτητου απέναντι στο κράτος (the right to be left alone), σε μία περισσότερο ειλικρινή και ενημερωμένη θεώρηση.

Στο πρώτο στάδιο των εργασιών της, η επιτροπή, αποτελούμενη κυρίως από υπηρεσιακά στελέχη των Υπουργείων, κατέγραψε τη υφιστάμενη νομοθεσία, τη δημόσια πολιτική, τις λειτουργίες/ οργανικές μονάδες της Δημόσιας Διοίκησης με κύρια ή παρεμπίπτουσα αρμοδιότητα για θέματα δικαιωμάτων των Ατόμων με αναπηρία και συνέλεξε τα σχετικά δεδομένα και στατιστικά στοιχεία από κάθε Υπουργείο, στοιχεία απολύτως αναγκαία για την εκπόνηση ενός συνεκτικού και τεκμηριωμένου στρατηγικού σχεδίου. Για τη διαμόρφωση των στόχων και δράσεων ελήφθησαν υπ' όψιν οι βασικές συστημικές παθογένειες, όπως αναδείχθηκαν από την τεχνική επιτροπή, την Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών, τον Συνήγορο του Πολίτη, την

Εθνική Επιτροπή για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου, την ΕΣΑμεΑ και τις δευτεροβάθμιες οργανώσεις/ μέλη της και εκπροσώπους της Ελληνικής Παραολυμπιακής Επιτροπής και της Εθνικής Αθλητικής Ομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρίες. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- (α) Έλλειψη συγκροτημένης φιλοσοφίας για τα δικαιώματα των Ατόμων με αναπηρία στην εθνική νομοθεσία,
- (β) κατακερματισμός των σχετικών διατάξεων στην εθνική νομοθεσία,
- (γ) κατακερματισμός της κοινωνικής πολιτικής σε επιμέρους μέτρα και δράσεις,
- (δ) έλλειψη στρατηγικής για την αποτελεσματική εφαρμογή της Σύμβασης,
- (ε) διατήρηση στο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένου του μηχανισμού αξιολόγησης της αναπηρίας, στοιχείων που παραπέμπουν στο ιατρικό μοντέλο της αναπηρίας,
- (στ) χρήση υποτιμητικής γλώσσας για τα άτομα με αναπηρία στην εθνική νομοθεσία,
- (ζ) εφαρμογή της νομοθετικής απαγόρευσης διακρίσεων μόνο στο πεδίο της εργασίας και απασχόλησης (ν.3304/2005 και 4443/2016) και όχι σε άλλα πεδία, όπως κοινωνική ασφάλιση, υγεία, κοινωνική πρόνοια, φορολογία,
- (η) στήριξη της κοινωνικής πολιτικής για τα Άτομα με αναπηρία κυρίως σε ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, γεγονός το οποίο δεν εξασφαλίζει βιωσιμότητα και συνέχεια,
- (θ) διχογνωμία ως προς την ανάγκη ύπαρξης ενός γενικού ορισμού της αναπηρίας,
- (ι) μειωμένη φυσική προσβασιμότητα,
- (ια) ελάχιστη ψηφιακή προσβασιμότητα, ιδίως των ιστοτόπων του δημοσίου τομέα,
- (ιβ) αποσπασματικές δράσεις αποϊδρυματοποίησης,
- (ιγ) έλλειψη καλών πρακτικών σε θέματα μεταναστευτικού/προσφυγικού.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του ΕΣΔ συνοψίζονται στα παρακάτω. Το ΕΣΔ:

- ανταποκρίνεται σε ανάγκες και προσβλέπει στην επίλυση χρόνιων προκλήσεων, όπως αυτές αποτυπώθηκαν από τα Ηνωμένα Έθνη και τους αρμόδιους φορείς στις εκθέσεις τους, οριζόντια και πολυεπίπεδα
- ερείδεται σε μια ορθολογική μεθοδολογία, ήτοι στην εκτενή και συστηματική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στη δημόσια διοίκηση από τα

στελέχη της, γεγονός το οποίο καθιστά το Κράτος υπεύθυνο συνομιλητή στη δημόσια διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους

- καθοδηγείται από τις συστάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, του αναπηρικού κινήματος και άλλων φορέων ως προς τη στοχοθεσία και τις δράσεις
- έχει δυναμικό χαρακτήρα που επικαιροποιείται, εξειδικεύεται και εμπλουτίζεται σύμφωνα με τα πορίσματα τακτικής και συνεχούς διαβούλευσης
- εντάσσεται άμεσα στο Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα για την Παρακολούθηση και Αξιολόγηση του Κυβερνητικού Έργου ΜΑΖΙ της Προεδρίας της Κυβέρνησης και αναλύεται σε Έργα και Ενέργειες
- στοχεύει στην αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως το Ταμείο Ανάκαμψης και το Ταμείο Συνοχής, ώστε να διασφαλισθούν, κατά το δυνατόν, οι αναγκαίοι πόροι για την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων και ενεργειών.

Οι δράσεις στο ΕΣΔ, στηρίζονται καταρχάς, σε μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση, όπου το άτομο με αναπηρία, είναι στο επίκεντρο της δικαιωματικής αντίληψης, στο επίπεδο σχεδιασμού και υλοποίησης πολιτικών. Μακριά από την παλαιά αντίληψη του ιατρικού μοντέλου, η ελληνική πολιτεία, εστιάζει στο άτομο, παιδί ή ενήλικα με αναπηρία και στο πώς θα διαμορφώσει προϋποθέσεις και θα βελτιώσει τις κοινωνικές συνθήκες, που θα επιτρέψουν την ισότιμη και χωρίς διακρίσεις ένταξη στη κοινωνία. Για καθένα από τα άρθρα της Σύμβασης, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης, παρουσιάζει συγκεκριμένες πολιτικές και αναδεικνύει τις επιλογές της πολιτείας και της δημόσιας διοίκησης για τα άτομα με αναπηρία φιλοδοξώντας να αποτελέσει το σημείο αναφοράς για την ελληνική δημόσια διοίκηση αλλά και για τα ίδια τα άτομα με αναπηρία.

Το ΕΣΔ, συμπεριλαμβάνει εν τέλει, ποικίλες δράσεις. Στις οριζόντιες δράσεις του συμπεριλαμβάνονται: (1) Κωδικοποίηση και αναμόρφωση νομοθεσίας και ενσωμάτωση δράσεων για τα άτομα με αναπηρία σε νέα νομοθετήματα, (2) Διαλειτουργικότητα πληροφοριακών συστημάτων και συλλογή δεδομένων, (3) Προσβάσιμες ψηφιακές υπηρεσίες και εργαλεία, (4) Απλούστευση διαδικασιών παροχής υπηρεσιών σε άτομα με αναπηρία, (5) Οριζόντια μέτρα για τη βελτίωση της

προσβασιμότητας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, (6) Προσβασιμότητα στις μεταφορές, (7) Αφύπνιση και ενημέρωση, κατάρτιση και επιμόρφωση, (8) Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υπηρεσιών προς άτομα με αναπηρία, (9) Συμπεριληπτική/ ενταξιακή εκπαίδευση και υποστηρικτικές υπηρεσίες προς παιδιά με αναπηρία, (10) Ενσωμάτωση των ατόμων με αναπηρία στην αγορά εργασίας, επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση.

Οι δράσεις του ΕΣΔ εντάσσονται σε έξι Πυλώνες και τριάντα Στόχους (Εικ.2), όπως αυτοί διαμορφώθηκαν οριζόντια από τον Συντονιστικό Μηχανισμό. Οι δράσεις αναλύονται περαιτέρω σε έργα και ενέργειες με σαφές χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένους χειριστές. Με τον τρόπο αυτό, το Κράτος τίθεται στην υπηρεσία των ατόμων με αναπηρία με τη χάραξη δημόσιας πολιτικής που βασίζεται σε δεδομένα και έτσι βελτιώνει την καθημερινότητά τους (Πυλώνας I). Θεμελιώνεται η δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας σε εφαρμογή της Σύμβασης (Πυλώνας II). Διασφαλίζεται η καθολική προσβασιμότητα στο φυσικό, δομημένο και ψηφιακό περιβάλλον, αλλά και στις μεταφορές (Πυλώνας III). Η συμμετοχή σε κάθε έκφανση της ζωής (Πυλώνας IV) και η αφύπνιση της κοινωνίας και της δημόσιας διοίκησης (Πυλώνας V) συνιστούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος και συμβάλλουν καθοριστικά στην ένταξη και την ανεξάρτητη διαβίωση των ατόμων με αναπηρία. Η συνεργασία των δημιουργικών δυνάμεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων διευκολύνει την αξιοποίηση και απορρόφηση της χρηματοδότησης για τα άτομα με αναπηρία και ενισχύει το τουριστικό μας προϊόν με θεσμικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο του προσβάσιμου τουρισμού (Πυλώνας VI).

## 30 ΣΤΟΧΟΙ

- Στόχος 1: Ενεργοποιείται και τίθεται σε λειτουργία το δίκτυο του Συντονιστικού Μηχανισμού του νόμου 4488/2017 για την εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες σε όλη την Επικράτεια.
- Στόχος 2: Συστήνεται η Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας.
- Στόχος 3: Κωδικοποιείται και αναμορφώνεται η εθνική νομοθεσία για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.
- Στόχος 4: Αναβαθμίζουμε τη λειτουργία του Συστήματος Αξιολόγησης και Πιστοποίησης Αναπηρίας.
- Στόχος 5: Εντάσσουμε την Ηλεκτρονική Κάρτα Αναπηρίας στην καθημερινότητα του πολίτη.
- Στόχος 6: Παρέχουμε περισσότερες προσβάσιμες υπηρεσίες στα Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ).
- Στόχος 7: Συλλέγουμε και αξιοποιούμε δεδομένα στη χάραξη δημόσιες πολιτικής για την αναπηρία.
- Στόχος 8: Ισότητα και Μη-Διάκριση
- Στόχος 9: Γυναίκες με Αναπηρία
- Στόχος 10: Παιδιά με αναπηρία και Στήριξη της Οικογένειας
- Στόχος 11: Ανεξάρτητη Διαβίωση
- Στόχος 12: Εκπαίδευση και Κατάρτιση για όλους
- Στόχος 13: Ποιοτική Δημόσια Υγεία για όλους
- Στόχος 14: Εργασία και Απασχόληση για όλους
- Στόχος 15: Ικανοποιητικό Επίπεδο Διαβίωσης και Κοινωνικής Προστασίας
- Στόχος 16: Ισότιμη Πρόσβαση στη Δικαιοσύνη
- Στόχος 17: Προστασία και Ασφάλεια σε καταστάσεις κινδύνου και εκτάκτου ανάγκης
- Στόχος 18: Ελευθερία, Ασφάλεια και Προστασία της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας
- Στόχος 19: Προστασία Πολιτών Τρίτων Χωρών και Ασυνόδευτων Ανηλίκων
- Στόχος 20: Προσβασιμότητα στο Φυσικό και Δομημένο Περιβάλλον
- Στόχος 21: Προσβασιμότητα στις Μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου
- Στόχος 22: Προσβασιμότητα σε Αγαθά και Υπηρεσίες
- Στόχος 23: Ψηφιακή Προσβασιμότητα
- Στόχος 24: Επικοινωνία, Ενημέρωση, Πρόσβαση στην Πληροφόρηση
- Στόχος 25: Συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή, την ψυχαγωγία, τον ελεύθερο χρόνο και τον αθλητισμό
- Στόχος 26: Συμμετοχή στον πολιτικό και δημόσιο βίο
- Στόχος 27: Αφύπνιση της κοινωνίας
- Στόχος 28: Ενημέρωση, Κατάρτιση και Επιμόρφωση της Δημόσιας Διοίκησης
- Στόχος 29: Συνέργειες: Για τα άτομα με αναπηρία με τα άτομα με αναπηρία
- Στόχος 30: Προσβάσιμος Τουρισμός

Εικόνα 2: Οι στόχοι του ΕΣΔ

Σημειώνεται μεταξύ άλλων, από τους στόχους του ΕΣΔ, ο **Στόχος 20 «Προσβασιμότητα στο Φυσικό και Δομημένο Περιβάλλον»**, στον πλαίσιο του οποίου προβλέπονται: (α) Δημιουργούμε ψηφιακή πλατφόρμα για την παρακολούθηση βελτιώσεων προσβασιμότητας στο δομημένο περιβάλλον οριζόντια, αποφασιστικά και αποτελεσματικά, ξεκινώντας από τα κτήρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες, (β) Σχεδιάζουμε οριζόντιες πολιτικές για προσβάσιμο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, (γ) Αναπτύσσουμε και προωθούμε την εφαρμογή κανόνων ποιότητας σε όλη την κατασκευαστική δραστηριότητα της χώρας εντάσσοντας απαιτήσεις προσβασιμότητας στις τεχνικές προδιαγραφές και (δ) Διευκολύνουμε την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία σε περιουσία του Δημοσίου (αιγιαλό, παραλία, όχθη και παρόχθια ζώνη). Σε συνέχεια των παραπάνω:

Α. Ως εμβληματική δράση του ΕΣΔ που σχετίζεται άμεσα με την προσβασιμότητα είναι η δημιουργία «Ηλεκτρονικής πλατφόρμα απογραφής κτιρίων του Δημοσίου και καταχώρισης των αναγκαίων παρεμβάσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητάς

τους», η οποία τέθηκε σε λειτουργία στις 21 Σεπτεμβρίου 2021, με στόχο την καταγραφή σε ηλεκτρονική πλατφόρμα όλων των κτιρίων δημοσίου ενδιαφέροντος στην Επικράτεια και των αναγκαίων παρεμβάσεων που θα καταστήσουν τα κτίρια αυτά απολύτως προσβάσιμα στα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα. Τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη και τη λειτουργία της πλατφόρμας ανέλαβε το ΤΕΕ με ίδιους πόρους, χωρίς άλλη κρατική χρηματοδότηση. Η νέα ηλεκτρονική πλατφόρμα συνιστά ένα «έξυπνο» εργαλείο, φιλικό προς τον χρήστη χωρίς ειδικές τεχνικές γνώσεις. Η είσοδος των εξουσιοδοτημένων χρηστών στην εφαρμογή θα γίνεται μέσω του gov.gr: <https://prosvasimotita-dy.gov.gr/>, ενώ πληροφορίες θα παρέχονται και στη σχετική ιστοσελίδα του ΤΕΕ <https://web.tee.gr/prosvasimotita-dy>.

Β. τις οριζόντιες πολιτικές για προσβάσιμο φυσικό και δομημένο περιβάλλον συμπεριλαμβάνονται: «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας», επικαιροποίηση και εξειδίκευση των Οδηγιών Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους», Εθνικό Σύστημα Πιστοποίησης - Εθνικό Σήμα Προσβασιμότητας βάσει του Προτύπου ΕΛΟΤ 1439:2013 'Όργανισμός φιλικός σε πολίτες με αναπηρία – Απαιτήσεις και συστάσεις' και της Τεχνικής Προδιαγραφής ΕΛΟΤ 1449 (δημιουργία), θεσμοθέτηση του Υπεύθυνου Προσβασιμότητας κτιρίων και οργανισμών, πρόβλεψη για την ενημέρωση της «Ηλεκτρονικής Ταυτότητας Δήμου» με στοιχεία προσβασιμότητας σε επίπεδο πόλης και έκδοση τεχνικών προδιαγραφών προσβασιμότητας για όλες τις ειδικές εγκαταστάσεις.

Γ. Στην ανάπτυξη και προώθηση εφαρμογής κανόνων ποιότητας σε όλη την κατασκευαστική δραστηριότητα της χώρας εντάσσοντας απαιτήσεις προσβασιμότητας στις τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβάνονται: η προσαρμογή των Ελληνικών Τεχνικών Προδιαγραφών (ΕΤΕΠ) και των ΤΟΤΕΕ στα ισχύοντα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, με βάση την προσβασιμότητα.

Δ. Στη διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία σε περιουσία του Δημοσίου (αιγιαλό, παρόχθια ζώνη και παραλία όχθη), συμπεριλαμβάνονται: η έκδοση εξειδικευμένων Τεχνικών Προδιαγραφών και η δημιουργία χρηματοδοτικού προγράμματος των ΟΤΑ για την υλοποίηση των σχετικών δράσεων.



Σημειώνεται επίσης, ο **Στόχος 21 «Προσβασιμότητα στις Μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου»**, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται τα εξής ως δράσεις/στόχοι: (α) θέτουμε τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας στον αστικό ιστό, (β) εξασφαλίζουμε προσβασιμότητα σε όλες τις κτιριακές υποδομές του τομέα των μεταφορών, (γ) προωθούμε την κινητικότητα στον αστικό και στον περιαστικό ιστό, (δ) εντατικοποιούμε τους ελέγχους και τις δράσεις ευαισθητοποίησης για την διασφάλιση της απρόσκοπτης μετακίνησης στον αστικό ιστό, (ε) εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν δρομολογιακούς πλόες και (στ) εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές.

Για όλα τα παραπάνω, στις 3 Δεκεμβρίου 2021, δημιουργήθηκε ο πλήρως προσβάσιμος ιστότοπος <https://amea.gov.gr/> που αποτελεί την πρώτη ενιαία ψηφιακή πύλη για θέματα αναπηρίας. Ο/η επισκέπτης/τρια της πύλης μπορεί να αντλήσει πληροφορίες που αφορούν στο Συντονιστικό Μηχανισμό στην Κυβέρνηση (όπως προβλέπεται από το ν.4488/2017), την Εθνική Αρχή Προσβασιμότητας, το ΕΣΔ, την υφιστάμενη νομοθεσία που αφορά σε θέματα αναπηρίας σε όλους τους κοινωνικο-πολιτικούς τομείς καθώς και να λάβει γνώση για διάφορες ανακοινώσεις και εκδηλώσεις που αφορούν τα άτομα με αναπηρία. Επιπλέον, σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Πορείας Υλοποίησης του ΕΣΔ, θα υπάρχει η δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας μεταξύ των πολιτών με την Πολιτεία.

## 1.2.ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΠΗΤΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

### 1.2.1. Εισαγωγή

Ο συμβατικός σχεδιασμός του περιβάλλοντος, των υπηρεσιών και των αγαθών, απευθυνόμενο στις ανάγκες του «μέσου» χρήστη, συνιστά διάκριση, η οποία προκαλεί αλυσιδωτή σειρά επόμενων διακρίσεων που καταστρατηγούν την ισότητα ευκαιριών για όλα τα μέλη της κοινωνίας. Εν αντιθέσει, η προσβασιμότητα είναι θεμελιώδες προαπαιτούμενο για τη διασφάλιση της πρόσβασης σε οποιαδήποτε πτυχή της κοινωνικής ζωής με όρους ισότητας, διασφαλίζοντας το δικαίωμα του πολίτη στις

προσωπικές επιλογές, στην αυτονομία και στην αξιοπρέπεια. Επιπλέον η Προσβασιμότητα, εκτός από τη διάσταση της φυσικής πρόσβασης (**μπορεί ένα άτομο να πάει εκεί που θέλει;**), περιλαμβάνει και τη διάσταση της λειτουργικότητας (**μπορεί να χρησιμοποιήσει την υπηρεσία ή το αγαθό που θέλει;**), της επικοινωνίας (**μπορεί να επικοινωνήσει και να πληροφορηθεί όπως όλοι;**) και σχετίζεται άμεσα με την αυτονομία και την ασφάλεια, καθοριστικές παράμετροι που διασφαλίζουν σε κάθε άτομο την ελευθερία επιλογών για κάθε στιγμή της ζωής του.

Τον Σεπτέμβριο του 2019, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας ανταποκρινόμενο στην εντοπισμένη ανάγκη για μια ολοκληρωμένη και ολιστική στρατηγική για την Προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον, ξεκίνησε το έργο σύνταξης του «Εθνικού Σχεδίου για την Προσβασιμότητα με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή». Το έργο ανέλαβε συντακτική ομάδα που συστήθηκε από τη Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος και διήρκησε περίπου 3 χρόνια. Το εγχείρημα διασυνδέει δύο μεγάλα θέματα που άπτονται του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος και αυτά είναι: η απρόσκοπτη και αυτόνομη πρόσβαση όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις σε αυτό και οι συνοδευτικές ή/και συμπληρωματικές δράσεις, μέτρα και έργα που θα καταστήσουν τις απαιτούμενες παρεμβάσεις φιλικές προς το περιβάλλον (στο πλαίσιο της αειφορίας και της βιωσιμότητας). Δεδομένων δε, (α) της έντονης και αναπτυσσόμενης αστικοποίησης και (β) της γήρανσης του πληθυσμού, η προσβασιμότητα καθίσταται εκτός από κοινωνικό δικαίωμα και περιβαλλοντική υποχρέωση.

Γενικότερος στόχος αποτέλεσε, το Σχέδιο, εντός των προβλεπόμενων στο ευρύτερο Εθνικό και Ευρωπαϊκό πλαίσιο, να δημιουργήσει τη βάση για την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων, μέτρων και δράσεων που θα καταστήσουν «προσβάσιμα» το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον, τις σχετικές υπηρεσίες, διαδικασίες και προμήθειες, θα ενεργοποιήσουν τον κοινωνικό έλεγχο, την ευαισθητοποίηση των πολιτών και την εκπαίδευση των εμπλεκόμενων με τον σχεδιασμό επιστημόνων καθώς και των νεότερων γενεών. Είναι σημαντικό ότι:

- Το «Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με έμφαση στην Κλιματική αλλαγή» αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Εθνικής Στρατηγικής για την

Προσβασιμότητα που προωθείται εφ' όλης της ύλης και με το σύνολο των Υπουργείων της χώρας, υπό τον συντονισμό του Υπουργού Επικρατείας

- Οι προτάσεις του Σχεδίου και ο προγραμματισμός για την υιοθέτηση και υλοποίησή τους, συνηγορούν στη δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου όπου κάθε παρέμβαση θα συμπληρώνει τον συνολικό σχεδιασμό, ώστε να μην υπάρχουν ανταγωνιστικές ή αντικρουόμενες παρεμβάσεις (σε νομικό ή πραγματικό επίπεδο).

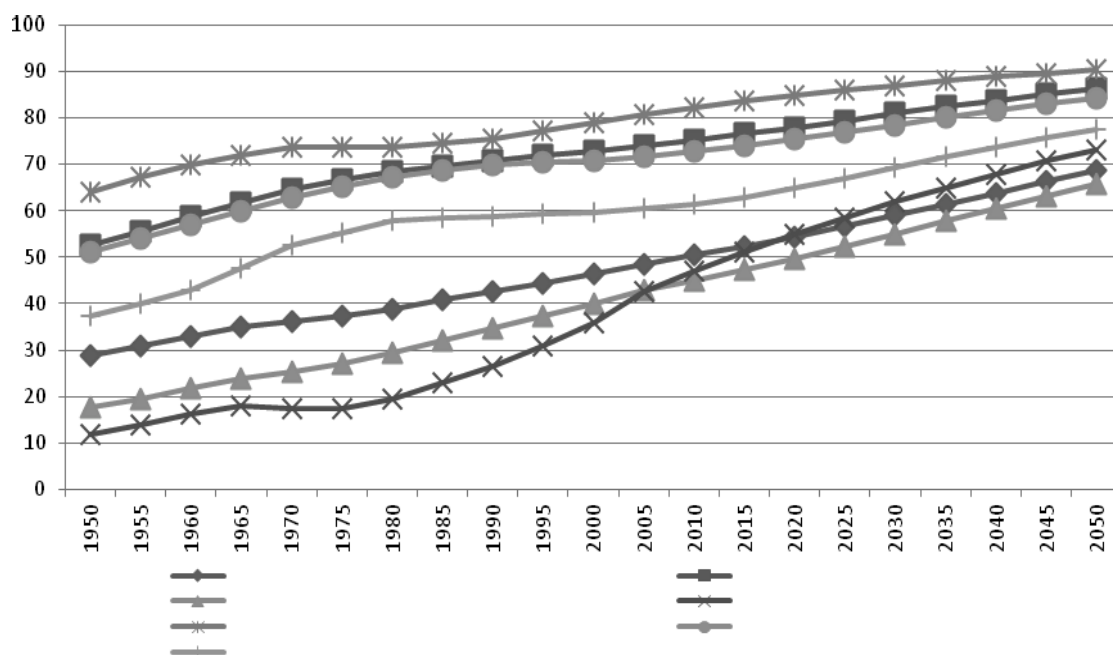
### 1.2.2. Αναγκαιότητα

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξητική συγκέντρωση του πληθυσμού στις αστικές περιοχές. Υπολογίζεται ότι έως το 2050, το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού θα κατοικεί σε πόλεις, σε σύγκριση με το 55% που κατοικεί τώρα<sup>21</sup> (Εικ.3). Αν και οι πόλεις καταλαμβάνουν λιγότερο από 2% της επιφάνεια της γης, ωστόσο καταναλώνουν περισσότερο από το 75% των φυσικών πόρων που διατίθενται παγκοσμίως και συμβάλλουν σημαντικά στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (περίπου 70%)<sup>22</sup>.

Οι πόλεις αναμένεται να αντιμετωπίσουν σημαντικές προκλήσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και τον βιοπορισμό των κατοίκων τους και τη προσαρμογή τους στη κλιματική αλλαγή. Ταυτόχρονα, η αστική ανάπτυξη και η αστική διάχυση χαρακτηρίζονται ως το μείζον ζήτημα για την βιωσιμότητά τους. Επιπλέον, το φαινόμενο αυτό συνδέεται με την αυξημένη κατανάλωση ενεργειακών πόρων, και την περιβαλλοντική υποβάθμιση. Εν κατακλείδι, η αστικοποίηση έχει ως αποτέλεσμα δραματικές περιβαλλοντικές μεταβολές, όπως αυξημένες θερμοκρασίες και αυξημένη ρύπανση.

<sup>21</sup>Η ταχεία αύξηση των πληθυσμών στις μεγαλουπόλεις και στις μεγάλες πόλεις θα είναι σημαντικός συντελεστής, αλλά αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ο αριθμός των πόλεων από περιφερειακό έως μεσαίο επίπεδο (από 500.000 έως 5 εκατομμύρια κατοίκους) θα διογκωθεί δραστικά μόνο μέχρι το 2030, καθιστώντας τις στο μεταξύ πιο επιδραστικές οικονομικά.

<sup>22</sup>Οι πόλεις και οι κωμοπόλεις της Ευρώπης σήμερα αντιπροσωπεύουν το 69% της ενέργειας που χρησιμοποιούμε και, ως εκ τούτου, το μεγαλύτερο μέρος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.



Εικόνα 3: Η εξέλιξη της αστικοποίησης

Τα παρεπόμενα πολύπλοκα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, δημιουργούν τεράστιες προκλήσεις σε τομείς όπως είναι η ενέργεια, οι μεταφορές, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και οι αστικές υποδομές. Ο μη προσεκτικός ή ο μη ολοκληρωμένος σχεδιασμός και εν τέλει η κακή ποιότητα κατασκευών και εγκαταστάσεων, οι ασυνέχειες στις υποδομές και τα δίκτυα και η κακή συντήρησή τους, το συχνά υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον και τα δημιουργούμενα προβλήματα λειτουργικότητας και ποικίλων εμποδίων στην προσβασιμότητα, τείνουν συχνά να δημιουργήσουν μη φιλικό, μη λειτουργικό και μη βιώσιμο αστικό περιβάλλον για το σύνολο των πολιτών. Τα προβλήματα αυτά ασκούν μεγάλες πιέσεις στα υπάρχοντα μεταφορικά συστήματα και δημιουργούν σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, με κυριότερες την ατμοσφαιρική ρύπανση, το κυκλοφοριακό πρόβλημα και την ενίσχυση του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Μαζί με την διόγκωση των πόλεων και την υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε αυτές, παρατηρείται επίσης, κατακόρυφη αύξηση του προσδόκιμου επιβίωσης τις τελευταίες δεκαετίες και παράλληλη γήρανση του πληθυσμού. Είναι κοινά αποδεκτό ότι οι άνθρωποι ηλικίας άνω των 65 ετών αποτελούν πλέον την ταχύτερα διευρυνόμενη

ηλικιακή ομάδα. Ειδικότερα για την Ελλάδα, το ποσοστό του πληθυσμού άνω των 65 είναι 20,7%, ενώ για το έτος 2030 προβλέπεται να φθάσει το 30,00% (βάσει των στοιχείων της Eurostat). Η προαγωγή της ενεργού γήρανσης αποτελεί πρωταρχικής σημασίας μέθοδο προσέγγισης της γήρανσης και αφορά στη διατήρηση της καλής υγείας των ηλικιωμένων, στην προστασία της ανεξαρτησίας και αυτονομίας τους, στην διασφάλιση της ποιότητας ζωής τους και στην ενεργητική συμμετοχή τους στα κοινωνικά, πολιτιστικά και πνευματικά δρώμενα.

Όσον αφορά στο ποσοστό των ατόμων με αναπηρία, αυτό εκτιμάται στο 10-15% περίπου του συνολικού πληθυσμού, σύμφωνα με μελέτη της Eurostat, με διαφορές μεταξύ των κρατών μελών<sup>23</sup>. Για την Ελλάδα, το ποσοστό αυτό εκτιμάται από 10% έως 12%<sup>24</sup>. Εάν σε αυτό προστεθούν τα άτομα τρίτης και τέταρτης ηλικίας, τα άτομα με παροδικές αναπηρίες και τα λοιπά εμποδιζόμενα άτομα (έγκυες, νήπια, μικρά παιδιά κ.λπ.) το ποσοστό του πληθυσμού που εμποδίζεται ή δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει ισότιμα και με ευκολία το δομημένο περιβάλλον, ανέρχεται στο 50% περίπου του πληθυσμού της χώρας (δηλ. ένας στους δύο πολίτες) με αυξητικές τάσεις.

Οι ατομικές ικανότητες και τα προβλήματα στην καθημερινότητα των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων, εξαρτώνται από την δομή, την μορφή, τα εμπόδια και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος (DegenerTh., 2016). Η προσβασιμότητα είναι μια υπόθεση που αφορά όλους και όχι μόνο μια μειονότητα με φυσικές αναπηρίες. Σε μια αυξανόμενα πολύμορφη κοινωνία, με ένα γηράσκοντα πληθυσμό, η προσβασιμότητα πρέπει να απασχολήσει ένα ευρύτερο φάσμα πολιτικών από αυτό προηγούμενων ετών, όταν ακόμη γινόταν αντιληπτή ως αποκλειστική αρμοδιότητα των σχετικών με την αναπηρία πολιτικών (Ομάδα εμπειρογνομόνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 2010). Η προώθησή της γενικά, καθώς και ειδικότερα στο αστικό περιβάλλον, προάγει τους ήπιους τρόπους μετακίνησης, την πεζή μετακίνηση και τη μετακίνηση με τα ΜΜΜ, συνεπώς μπορεί να συμβάλλει στην άμβλυνση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών (αέρια θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση

<sup>23</sup>Σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιευμένα στοιχεία της Eurostat, ένας στους τέσσερις πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άνω των 16 ετών, έχει αναφέρει κάποια μορφή μακροχρόνιας αναπηρίας. Αυτό σημαίνει πως οι παθόντες βίωσαν μερική ή σοβαρή δυσκολία στην τέλεση καθημερινών δραστηριοτήτων, όπως οι σπουδές, η εργασία, η ψυχαγωγία, για τουλάχιστον έξι μήνες.

<sup>24</sup><https://www.consilium.europa.eu/el/infographics/disability-eu-facts-figures/>

και θόρυβος) με την παράλληλη διασφάλιση των θετικών πτυχών της κινητικότητας και συνεπώς αποτελεί σημαντικό μέτρο ανάσχεσης της κλιματικής αλλαγής.

Εν κατακλείδι, οι δύο έννοιες σχετίζονται άμεσα με την ποιότητα της καθημερινής ζωής των πολιτών και την οικονομική ανάπτυξη, καθώς ένα προσβάσιμο και ασφαλές από την κλιματική απορρύθμιση περιβάλλον εξασφαλίζει την δυνατότητα όλων των ατόμων να αναζητήσουν εργασία, να λάβουν εκπαίδευση και κατάρτιση και να επιδιώξουν μία ενεργό κοινωνική και οικονομική ζωή (WatsonN., 2004). Η δημιουργία μιας κοινωνίας χωρίς αποκλεισμούς, προσβάσιμης σε όλους, ανοίγει ευκαιρίες στην αγορά και προάγει την καινοτομία. Συνεπώς η σχετική ενεργοποίηση στην πολιτική και για τα δύο θέματα, μπορεί να είναι άμεσα αποτελεσματική μέσω: των ενεργειών της δημόσιας διοίκησης και του ιδιωτικού τομέα, της συνεργασίας πολλών μερών και του προσδιορισμού μιας ατζέντας πολλών επιπέδων, που ποικίλουν από την νομοθεσία έως τη χρηματοδότηση.

### 1.2.3. Η δομή του ΕΣΠΕΚΑ

Για την αποτελεσματικότητα εφαρμογής του Σχεδίου, η κύρια δομή του χωρίστηκε σε τέσσερα βασικά μέρη ως ακολούθως :

- **ΜΕΡΟΣ Α – ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ** Στο Μέρος αυτό δίνονται οι καταρχήν ορισμοί προσβασιμότητας και κλιματικής αλλαγής, επισημαίνεται ποιους αφορούν και παρουσιάζεται συνοπτικά η κατάσταση σήμερα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Επεξηγείται η αναγκαιότητα μιας εθνικής στρατηγικής για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή, δεδομένου ότι η τελευταία συνδέεται άμεσα με φυσικές καταστροφές και επιβάλλει την ασφαλή πρόσβαση σε χώρους καταφυγής για όλους, γεγονός που καθιστά αναγκαίες τις δράσεις πρόληψης στο πλαίσιο του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προς μετριασμό των επιπτώσεων. Υπό το πρίσμα αυτό, παρουσιάζονται οι αρχές σχεδιασμού, οι κατευθυντήριες αρχές και οι στόχοι του Σχεδίου, το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο με το οποίο πρέπει να υπάρξει συμπόρευση και εναρμόνιση αλλά και οι πολιτικές προτεραιότητες.
- **ΜΕΡΟΣ Β – ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ** Στο Μέρος αυτό γίνεται συνοπτική αλλά συνολική παρουσίαση του Εθνικού θεσμικού πλαισίου, καθώς και σχολιασμός και εντοπισμός θετικών σημείων, ελλείψεων και δυστοκιών. Επιπλέον,

παρουσιάζονται οι διαδικασίες εγκρίσεων και σχετικών αδειοδοτήσεων που απαιτούνται στα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού και καταγράφονται οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων και οι δράσεις των συλλόγων ή κοινωνικών ομάδων για την προσβασιμότητα.

- ΜΕΡΟΣ Γ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ Στο Μέρος αυτό παρουσιάζεται μελέτη περίπτωσης, οι μηχανισμοί και τα αποτελέσματα της καταγραφής και της αξιολόγησης των δεδομένων με συγκεκριμένους δείκτες και μηχανισμό μοντελοποίησης και παρακολούθησης.
- Μέρος Δ - ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ Στο Δ μέρος του Σχεδίου, γίνεται η εξειδίκευση των προτάσεων και παρουσιάζονται τα απαιτούμενα εργαλεία και κίνητρα για την υλοποίησή τους, αποτυπωμένα σε ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ.

#### 1.2.4. Βασικοί ορισμοί και έννοιες που σχετίζονται με την προσβασιμότητα

##### 1.2.4.1. Βασικοί Ορισμοί

1. Με τον όρο Πρόσβαση ορίζεται η δυνατότητα ισότιμης συμμετοχής σε όλες τις πτυχές της κοινωνικής ζωής, (παραγωγική διαδικασία, εκπαίδευση, πολιτισμός, αθλητισμός κ.ά.). Η πρόσβαση προϋποθέτει την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος, των αγαθών, υπηρεσιών και διαδικασιών, και ως εκ τούτου συνιστά ευρύτερη έννοια (Χριστοφή Μ., 2013).
2. Με τον όρο Προσβασιμότητα ορίζεται το χαρακτηριστικό ενός περιβάλλοντος που επιτρέπει σε όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών (σωματική διάπλαση, διανοητικές ικανότητες, σωματική δύναμη, αντίληψη, ικανότητες και δυνατότητες) την αυτόνομη, ασφαλή και ανεξάρτητη χρήση υποδομών και υπηρεσιών (συμβατικών και ηλεκτρονικών).
3. Με τον όρο Καθολικός Σχεδιασμός ορίζεται ο σχεδιασμός προϊόντων δομημένου περιβάλλοντος, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους ανθρώπους, χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση (άρθρο 2, παρ.33 του ν.4067/12, Α' 79). Ο καθολικός σχεδιασμός, αφορά όλο τον πληθυσμό της χώρας. Τα άτομα με αναπηρία αποτελούν το 15% του

πληθυσμού της ΕΕ, ενώ τα εμποδιζόμενα άτομα το 50% του πληθυσμού της χώρας<sup>25</sup>.

4. Με τον όρο Προσβάσιμη Αλυσίδα ορίζεται η σειρά αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν την αυτονομία, άνεση και ασφάλεια κίνησης όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων. Η συνδυασμένη εφαρμογή προσβάσιμων αλυσίδων δημιουργεί τα προσβάσιμα δίκτυα.
5. Με τον όρο προσβάσιμο χαρακτηρίζεται ένα προϊόν, μια υποδομή/ κατασκευή, μια υπηρεσία ή μια ιστοσελίδα, τα οποία δύναται να προσεγγισθούν, χρησιμοποιηθούν ή λειτουργήσουν με ασφάλεια, αυτονομία και αξιοπρέπεια από όλους τους πολίτες χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών, σε όλες τις περιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης.
6. Με τον όρο εμποδιζόμενα άτομα αναφέρονται όλα τα άτομα στο σύνολο του πληθυσμού που, για κάποιο λόγο, μόνιμα ή προσωρινά δεν εντάσσονται στον «μέσο τύπο ανθρώπου» και παρουσιάζουν δυσκολίες στην κίνησή τους π.χ. οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, οι γυναίκες σε προχωρημένη εγκυμοσύνη, οι γονείς με παιδιά σε παιδικά καρότσια, οι μεταφορείς ογκωδών αντικειμένων, οι τραυματίες, τα άτομα με διάφορες ασθένειες των αρθρώσεων, του αναπνευστικού κ.ά.
7. Με τον όρο άτομα με αναπηρία αναφέρονται όλα τα άτομα με κινητική ή / και αισθητηριακή ή / και νοητική / γνωστική / και ψυχική αναπηρία ή / και χρόνια πάθηση (θαλασσαιμία, νεφροπάθεια, απτική αναπηρία, κ.λπ.).
8. Με τον όρο εύλογη προσαρμογή νοούνται όλες οι απαραίτητες και κατάλληλες τροποποιήσεις και ρυθμίσεις, οι οποίες όμως δεν επιβάλλουν μια δυσανάλογη ή αδικαιολόγητη επιβάρυνση, όπου απαιτείται σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα

#### 1.2.4.2. Χαρακτηριστικά διαφοροποίησης των πεζών – Κατηγορίες πεζών

Οι πεζοί αποτελούν μία κατηγορία η οποία παρουσιάζει υψηλό βαθμό διαφοροποίησης ως προς τις ιδιαιτερότητες του κάθε μετακινούμενου και περιλαμβάνει όλες τις

<sup>25</sup>[http://ec.europa.eu/health-eu/my\\_health/people\\_with\\_disabilities/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/health-eu/my_health/people_with_disabilities/index_el.htm)



πληθυσμιακές ομάδες. Στον παρακάτω Πίνακα 2 παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά κίνησης των πεζών.

Χαρακτηριστικά διαφοροποίησης μεταξύ πεζών	Επίδραση των χαρακτηριστικών που διαφοροποιούν την κίνηση των πεζών
Ύψος	Ορατότητα / οπτικό πεδίο προς το πέριξ περιβάλλον
Αντανακλαστικά	Έγκαιρη αντίδραση σε επικίνδυνες καταστάσεις
Αντοχή	Διανυόμενη απόσταση χωρίς στάση για ξεκούραση
Οπτική αντίληψη - Όραση	Έλεγχος του περιβάλλοντος κίνησης Απαιτούμενος χρόνος για τη λήψη αποφάσεων
Κινητική ικανότητα	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Δυνατότητα διάσχισης οδού
Συγκέντρωση προσοχής & ικανότητα αντίληψης	Δυνατότητα κίνησης σε άγνωστα περιβάλλοντα Κατανόηση κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης Δυνατότητα διάσχισης οδού
Ανοχή δυσμενών περιβαλλοντικών συνθηκών	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης
Ισορροπία	Επιλογή διαδρομής
Ασφάλεια	Επιλογή διαδρομής
Ταχύτητα πεζή μετακίνησης	Επιλογή διαδρομής Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας
Αντίληψη της ταχύτητας και της απόστασης των διερχομένων οχημάτων	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας
Εντοπισμός των πηγών ήχου / θορύβου	Προτιμήσεις διαδρομής, ημέρας και ώρας μετακίνησης Κατανάλωση ενέργειας

Πίνακας 2

#### 1.2.4.3. Κατηγορίες πεζών

(α) πεζοί: ως πεζός ορίζεται το άτομο που κινείται με τα πόδια για το σύνολο της μετακίνησής του ή για τμήμα αυτής, κατά μήκος μιας υποδομής που προορίζεται για περπάτημα (συγκοιτώνονται όλα τα άτομα με μόνιμες ή προσωρινές αναπηρίες, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων και των

εμποδιζόμενων ατόμων, καθώς και άτομα που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε άλλο χειροκίνητο τροχοφόρο μέσο μεταφοράς, πλην του ποδηλάτου) (ΚΟΚ, άρθρο 38 και άρθρο 45),

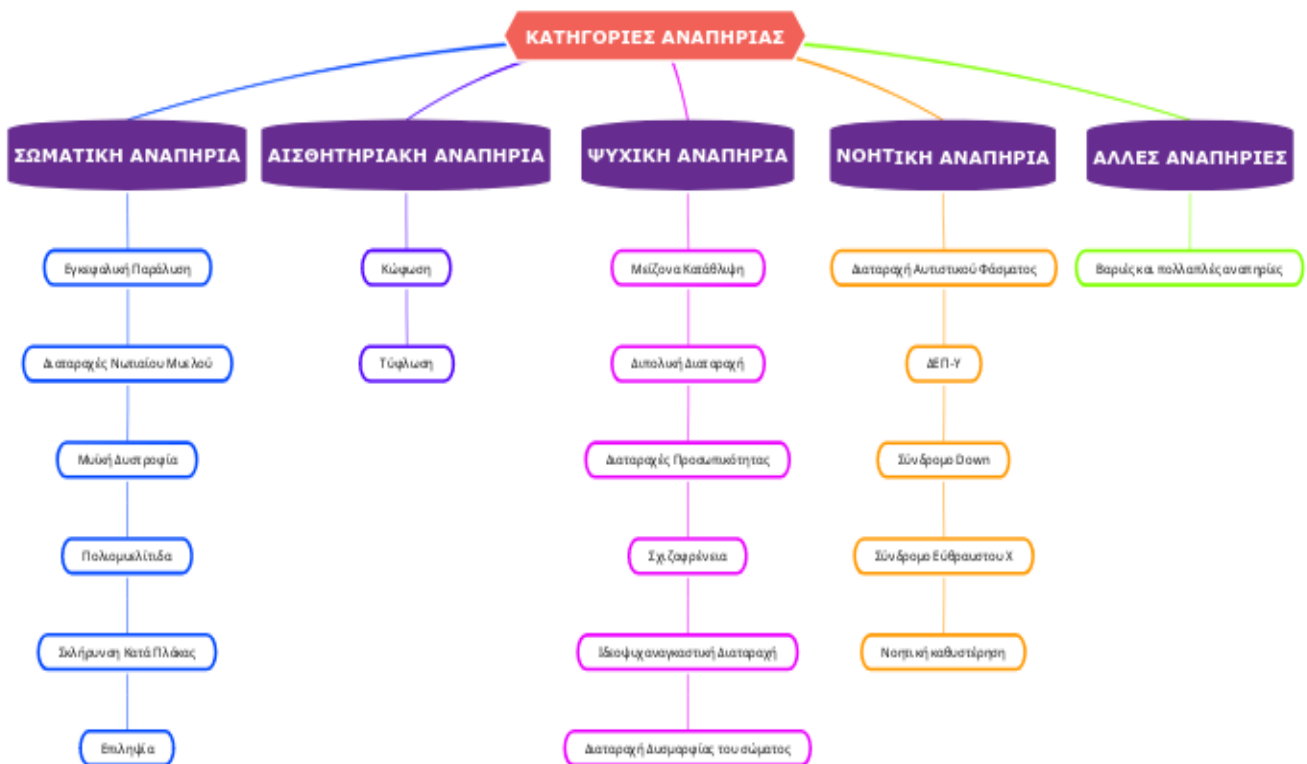
(β) άτομα με αναπηρία: ως άτομα με αναπηρία θεωρούνται τα άτομα με μακροχρόνιες σωματικές, νοητικές, ψυχικές ή αισθητηριακές διαταραχές, οι οποίες σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια δύνανται να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία σε ίση βάση με τους άλλους πολίτες (Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία - ν.4074/2012),

(γ) ηλικιωμένοι: η διαδικασία της γήρανσης διαφέρει από άτομο σε άτομο, ωστόσο συνήθως σε αυτήν την κατηγορία νοούνται άτομα που βρίσκονται σε προχωρημένη ηλικία άνω των 75 ετών (10 περίπου χρόνια μετά την μέση ηλικία συνταξιοδότησης),

(δ) παιδιά: τα παιδιά είναι ιδιαίτερα ευπαθείς χρήστες της οδού. Ανάλογα με το πώς κινούνται, κατηγοριοποιούνται σε παιδιά ηλικίας από 0-4 ετών (βρέφη και νήπια), παιδιά ηλικίας 5-12 ετών και παιδιά 12-18 ετών,

(ε) άτομα με μειωμένη κινητικότητα – εμποδιζόμενα άτομα (World Health Organization, 2001): στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται άτομα που, για διάφορους λόγους, παρουσιάζουν για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο μειωμένη ικανότητα μετακίνησης, είτε για φυσικούς λόγους, είτε λόγω εξωτερικών εμποδίων (έγκυες γυναίκες, τραυματίες, ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές κ.λπ.).

## Κατηγορίες αναπηρίας:



Εικόνα 4: Κατηγορίες αναπηρίας

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (Π.Ο.Υ.), υιοθέτησε μία διεθνή ταξινόμηση για την αναπηρία αρχικά με βάση το μοντέλο ICIDH (International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps, 1980), όπου η αναπηρία αποτελείται από τρία ξεχωριστά, αλλά αλληλοσυνδεδεμένα μέρη, «βλάβη - μειονέκτημα» (impairment), «αναπηρία» (handicap), «ανικανότητα» (disability) (Veil Ci., 1992). Το Βρετανικό Συμβούλιο Αναπηρίας (British Council of Disabled People)<sup>26</sup> ορίζει την αναπηρία και την βλάβη ως εξής: αναπηρία είναι το μειονέκτημα ή ο περιορισμός της δραστηριότητας που προκαλείται από μια κοινωνία η οποία λαμβάνει ελάχιστα ή καθόλου υπόψη της τα άτομα που έχουν βλάβες και έτσι τα αποκλείει από τις κυρίαρχες δραστηριότητες. Επισημαίνεται ότι, τα άτομα με αναπηρία δεν αποτελούν ομοιογενή ομάδα (Ζαϊμάκης Ι., Κονδυλάκη Α., 2005). Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες αναπηρίας (Εικ.4):

<sup>26</sup><http://www.leeds.ac.uk/disabilitystudies/archiveuk/finkelstein/UPIAS%20Principles%202.pdf>: Union of Physically Impaired Against Segregation –Disability Studies

- Κινητική αναπηρία (παραπληγία, τετραπληγία, άτομα με τεχνητά μέλη, βαδίζοντα άτομα με αναπηρία άνω ή κάτω άκρων κ.λπ.)
- Αισθητηριακή αναπηρία (κώφωση, βαρυκοΐα, οπτική αναπηρία)
- Ψυχική Αναπηρία (μανιοκατάθλιψη, σχιζοφρένεια κ.λπ.)
- Νοητική Αναπηρία (αυτισμός, σύνδρομο Down κ.λπ.)
- Άλλες αναπηρίες (βαριές και πολλαπλές αναπηρίες κ.λπ.)

Για κάθε κατηγορία υπάρχουν διαφορετικές ανάγκες (HughesB., 1993) οι οποίες «μεταφράζονται» αντίστοιχα σε διαφορετικές απαιτήσεις για τη μορφή του δομημένου περιβάλλοντος (MichaelO., 1996). Συγκεκριμένα:

- Τα τυφλά άτομα διευκολύνονται στην κίνηση όταν δεν υπάρχει ηχητική σύγχυση, υπάρχει υποβοήθηση στην αντίληψη του χώρου και κυρίως δεν υπάρχουν σε μια γνωστή διαδρομή αλλαγές στη διάταξη του εξοπλισμού του χώρου ή μη σημειώμενα εμπόδια. Μπορούν να αντιληφθούν έναν χώρο και να βοηθηθούν στην αντίληψη του εξοπλισμού και της επίπλωσής του, με τις άλλες αισθήσεις, με μια σωστή περιγραφή, ηχητική διαφοροποίηση και κυρίως με το λευκό μπαστούνι.
- Τα άτομα με μειωμένη όραση χρειάζονται έντονο φωτισμό και τονικές ή χρωματικές αντιθέσεις των διαφόρων στοιχείων που συνθέτουν τον χώρο, χωρίς ανακλάσεις, απότομες μεταβάσεις από σκοτεινούς σε φωτεινούς χώρους και το αντίστροφο, λάθος τοποθετημένους καθρέπτες ή μη σημειώμενα ή μη προστατευόμενα υαλοστάσια.
- Τα άτομα με ακουστική αναπηρία<sup>27</sup> έχουν απαίτηση για έντονο φωτισμό προκειμένου να «βλέπουν» τη νοηματική γλώσσα ή τα χείλη του συνομιλητή τους, συνεπώς συιστάται η αποφυγή σκηνογραφικού τύπου φωτισμού στα κτίρια και οι σκοτεινές περιοχές.

<sup>27</sup>Ο πληθυσμός των ατόμων με προβλήματα ακοής είναι ανομοιογενής και μεγάλος και περιλαμβάνει κωφούς και βαρήκοους (συμπεριλαμβανομένων επί παραδείγματι των ηλικιωμένων ατόμων που χάνουν σταδιακά την ακοή τους και των παιδιών με ακουστική αναπηρία, καθώς και των βαρήκων ατόμων).

- Τα άτομα με κινητική αναπηρία, είτε είναι περιπατητικά<sup>28</sup> είτε χρήστες αμαξιδίων, απαιτούν για την κίνησή τους χαμηλό επίπεδο φυσικής προσπάθειας, ικανοποιητικό χώρο και διαδρομές ελεύθερες εμποδίων. Ο σχεδιασμός μιας υποδομής ή/και μιας εξυπηρέτησης, πρέπει να έχει την δυνατότητα αξιοποίησής της και από καθήμενους ή κοντούς επισκέπτες.
- Τα άτομα με γνωστική/νοητική ή/και ψυχική αναπηρία<sup>29</sup> διευκολύνονται στην κίνηση και κατανόηση του χώρου από την απλή σχεδίαση αυτού, την καλή σήμανση και την φιλική και ευγενή συμπεριφορά του προσωπικού του κτιρίου ή χώρου.

#### 1.2.4.4. Προσβάσιμο περιβάλλον

Ένα περιβάλλον για να χαρακτηριστεί προσβάσιμο πρέπει να<sup>30</sup> :

- Σέβεται την ποικιλομορφία των χρηστών. Κανείς δεν πρέπει να αισθάνεται περιθωριοποιημένος και όλοι θα πρέπει να είναι σε θέση να συμμετέχουν σε αυτό
- Είναι ασφαλές, δηλαδή να είναι απαλλαγμένο από τους κινδύνους και για όλους τους χρήστες. Ως εκ τούτου, όλα τα στοιχεία τα οποία αποτελούν μέρη ενός περιβάλλοντος πρέπει να είναι σχεδιασμένα με την ασφάλεια κατά νου (ολισθηρά πατώματα, τα μέρη που προεξέχουν, διαστάσεις, κ.λπ.)
- Είναι υγιεινό, δηλαδή να μην συνιστά κίνδυνο για την υγεία ή να προκαλεί προβλήματα σε εκείνους που πάσχουν από χρόνιες ασθένειες ή αλλεργίες και συγχρόνως να προωθεί την υγιή χρήση των χώρων και προϊόντων
- Είναι λειτουργικό, δηλαδή να είναι σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί τη λειτουργία για την οποία προορίζεται χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα ή δυσκολίες

<sup>28</sup>Οι περιπατητικοί ανάπηροι έχουν συχνά διαφορετικές δυνατότητες και απαιτήσεις από τα άτομα σε αμαξίδια – μπορούν να χρησιμοποιήσουν μία (σωστά κατασκευασμένη) κλίμακα αλλά δεν μπορούν να διανύσουν έστω και μικρές αποστάσεις.

<sup>29</sup>Σε αυτά ανήκουν άτομα με διαταραχές μνήμης, με διαταραχή ελλειμματικής προσοχής, με μαθησιακές δυσκολίες, με ψυχολογικά προβλήματα, με προβλήματα προσανατολισμού, με νοητική ανεπάρκεια, τα άτομα με κάποιες μορφές αυτισμού καθώς και οι μετανάστες, οι αναλφάβητοι, τα άτομα εξαρτημένα από ουσίες κ.ά.

<sup>30</sup><http://www.eca.europa.eu/documents/eucan-documents/13-2003-european-concept-for-accessibility-2003/file> : EUROPEAN CONCEPT OF ACCESSIBILITY / 2003

- Είναι κατανοητό και αναγνώσιμο, ώστε όλοι οι χρήστες να είναι σε θέση να προσανατολιστούν χωρίς δυσκολίες μέσα σε κάθε συγκεκριμένο χώρο.
- Είναι καλαίσθητο, δηλαδή υψηλής αισθητικής ποιότητας, γεγονός που το καθιστά ευχάριστο και ευρύτερα αποδεκτό.

### 1.2.5. Σημαντικά σημεία από το Διεθνές και Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα<sup>31</sup>

#### 1.2.5.1. Η Διακήρυξη της Βαρκελώνης

Η Διακήρυξη της Βαρκελώνης, δημιουργήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συνέδριο «Η πόλη και τα άτομα με αναπηρία» (1995), και αποτελεί θεμελιώδες κείμενο που έθεσε το ζήτημα της αναπηρίας σε επίπεδο πόλης – δήμου. Οι πόλεις<sup>32</sup> που υπέγραψαν την εν λόγω Διακήρυξη συμφώνησαν σε 17 βασικά σημεία, βάσει των οποίων οι δημοτικές αρχές θα: προωθήσουν την ενημέρωση για τα άτομα με αναπηρία, εξασφαλίσουν το δικαίωμα των ΑμεΑ να είναι διαφορετικά και να λαμβάνουν προσωποποιημένη προσοχή με βάση τις ανάγκες τους, προωθήσουν ενημερωτικές εκστρατείες χωρίς προκαταλήψεις για την προβολή της πραγματικής εικόνας των ΑμεΑ και θα προωθήσουν την κοινωνική τους ενσωμάτωση, δημιουργήσουν συστήματα ασφαλούς και ολιστικής πληροφόρησης στους πολίτες με αναπηρία για θέματα που τους αφορούν καθώς και τις υποχρεώσεις τους, εξασφαλίσουν την πρόσβαση των ΑμεΑ στην πληροφόρηση, εξασφαλίσουν την πρόσβαση των ΑμεΑ σε δραστηριότητες πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, εξασφαλίσουν την πρόσβαση των ΑμεΑ σε γενικές και ειδικές υπηρεσίες υγείας, αποκατάστασης και κοινωνικών υπηρεσιών, δημιουργήσουν υπηρεσίες υποστήριξης των ΑμεΑ ώστε να καταστεί δυνατή η διαβίωσή τους στις οικίες τους, προωθήσουν συστήματα που θα διευκολύνουν την πρόσβαση στην στέγαση, υιοθετήσουν μέτρα με σκοπό την αναγκαία προσαρμογή των αστικών χώρων, των κτιρίων και υπηρεσιών όλων των τύπων ώστε να εξυπηρετούν και ΑμεΑ, υιοθετήσουν μέτρα για να εξασφαλίσουν την κινητικότητα των ΑμεΑ σε όλη την πόλη, με ειδική μνεία για την επιβατική μετακίνηση και για την δημιουργία εναλλακτικών υπηρεσιών,

<sup>31</sup> Η Ευρωπαϊκή Πράξη για την Προσβασιμότητα αναφέρεται στο παρόν στο Κεφ. 1.1.3

<sup>32</sup> Από την Ελλάδα την Διακήρυξη υπέγραψε η πόλη της Θεσσαλονίκης

δημιουργήσουν μέτρα για την αποτελεσματικότερη ολοκλήρωση μελετών, αναλύσεων και συλλογής δεδομένων, προωθήσουν και εξασφαλίσουν την συμμετοχή των ΑμεΑ στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, συνεργαστούν με τα ΑμεΑ και τις οργανώσεις τους, δημιουργήσουν μόνιμα συστήματα εκπαίδευσης προσωπικού για ζητήματα ΑμεΑ, δημιουργήσουν Σχέδια Δράσης που σχετίζονται με το περιεχόμενο της Διακήρυξης, υιοθετήσουν μέτρα για την οικουμενικοποίηση των κανόνων και διατάξεων και την υιοθέτηση συστημάτων σήμανσης και μέσων ενημέρωσης (Declaration of Barcelona - The City and People with Disabilities, 1995).

Τα παραπάνω, επηρεάζουν ταυτόχρονα τις προοπτικές για μια βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Σε αυτό το πλαίσιο, ολοκληρωμένη αστική στρατηγική θα πρέπει να απαρτίζεται από ένα σύστημα αλληλένδετων δράσεων που επιδιώκουν την επίτευξη μακροχρόνιας βελτίωσης των οικονομικών, περιβαλλοντικών, κλιματικών, καθώς και κοινωνικών και δημογραφικών συνθηκών μιας αστικής περιοχής.

#### 1.2.5.2. Ευρωπαϊκές Οδηγίες σχετικές με την προσβασιμότητα

Όσον αφορά στις Δημόσιες Συμβάσεις και Προμήθειες συνεπώς και για τα έργα και τις προμήθειες που σχετίζονται με το Δομημένο και το Φυσικό Περιβάλλον σε σχέση με την προσβασιμότητα, οι βασικότερες Ευρωπαϊκές Οδηγίες είναι οι :

- ΟΔΗΓΙΑ 2014/24/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ – βλ. άρθρο 42 και Παράρτημα VII
- ΟΔΗΓΙΑ 2014/25/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 26.02.2014 σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών
- Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Νομοθετικές και άλλες πράξεις - Κοινές κατευθυντήριες γραμμές - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.1083/2006 του Συμβουλίου,

της 11ης Ιουλίου 2006. (νέος Γενικός Κανονισμός των Ταμείων της Ε.Ε. για την περίοδο 2007-2013) Άρθρο 16<sup>33</sup>.

Όσον αφορά στις μεταφορές, σε σχέση με την προσβασιμότητα, οι βασικότερες Ευρωπαϊκές Οδηγίες είναι οι :

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.2006/2004
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

#### 1.2.6. Βασικοί ορισμοί και έννοιες για την κλιματική αλλαγή

1. Με τον όρο «Κλιματική Αλλαγή» ορίζεται η αλλαγή στην κατάσταση του κλίματος που μπορεί να προσδιοριστεί, π.χ. με τη χρήση στατιστικών δοκιμών, από αλλαγές στον μέσο όρο ή/και την μεταβλητότητα των ιδιοτήτων του κλίματος, παραμένει για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, συνήθως δεκαετίες ή και περισσότερο και μπορεί να οφείλεται σε φυσικές εσωτερικές διεργασίες ή εξωτερικές δυνάμεις επίδρασης ή σε συνεχόμενες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις στη σύνθεση της ατμόσφαιρας ή στη χρήση γης<sup>34</sup>.

<sup>33</sup>«...Ειδικότερα, η δυνατότητα πρόσβασης για τα άτομα με αναπηρία αποτελεί ένα από τα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται κατά τον καθορισμό επιχειρήσεων που συγχρηματοδοτούνται από τα Ταμεία και που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τις διάφορες φάσεις υλοποίησης»

<sup>34</sup>Ο ορισμός της NASA για την κλιματική αλλαγή αναφέρει ότι «κλιματική αλλαγή είναι ένα ευρύ φάσμα παγκόσμιων φαινομένων που δημιουργούνται κυρίως από την καύση ορυκτών καυσίμων,



2. Με τον όρο «μεταβλητότητα του κλίματος» ορίζονται οι διακυμάνσεις της μέσης κατάστασης και άλλων στατιστικών στοιχείων (όπως οι τυπικές αποκλίσεις, η εμφάνιση ακραίων συνθηκών κλπ.) του κλίματος, σε όλες τις χωρικές και χρονικές κλίμακες πέρα από τις μεμονωμένες καιρικές συνθήκες.
3. Με τον όρο «κλιματικό σύστημα» ορίζεται το εξαιρετικά περίπλοκο σύστημα που αποτελείται από πέντε βασικά συστατικά: την ατμόσφαιρα, τους ωκεανούς, την κρυόσφαιρα, την επιφάνεια της γης, τη βιόσφαιρα και τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους.
4. Με τον όρο «αέρια του θερμοκηπίου» ορίζονται τα αέρια συστατικά της ατμόσφαιρας, τόσο φυσικά όσο και ανθρωπογενή, τα οποία απορροφούν και εκπέμπουν ακτινοβολία σε συγκεκριμένα μήκη κύματος εντός του φάσματος της θερμικής υπέρυθρης ακτινοβολίας που εκπέμπεται από την επιφάνεια της Γης, καθώς επίσης από την ίδια την ατμόσφαιρα και από τα σύννεφα<sup>35</sup>.
5. Με τον όρο «φαινόμενο του θερμοκηπίου» ορίζεται το φυσικό φαινόμενο κατά το οποίο τα αέρια του θερμοκηπίου παγιδεύουν θερμότητα μέσα στο σύστημα επιφάνειας γης-τροπόσφαιρας, καθώς απορροφούν αποτελεσματικά την θερμική υπέρυθρη ακτινοβολία η οποία εκπέμπεται από την επιφάνεια της Γης, καθώς επίσης από την ίδια την ατμόσφαιρα και από τα σύννεφα. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου συντελεί στην υπερθέρμανση του πλανήτη.
6. Η υπερθέρμανση του πλανήτη ορίζεται ως η “Αύξηση του μέσου όρου της θερμοκρασίας στην επιφάνεια της θάλασσας παγκοσμίως (GMST), ο οποίος έχει υπολογισθεί για περίοδο 30 ετών και συγκρίνεται με την περίοδο 1850-1900, εκτός αν επιλεγεί άλλη χρονική περίοδος (Γλωσσάριο όρων IPCC, 2018)<sup>36</sup>.

τα οποία προσθέτουν αέρια που παγιδεύουν τη θερμότητα στην ατμόσφαιρα της Γης. Αυτά τα φαινόμενα περιλαμβάνουν τις αυξημένες τάσεις της θερμοκρασίας που περιγράφονται από την υπερθέρμανση του πλανήτη, αλλά επίσης περιλαμβάνουν αλλαγές όπως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, η απώλεια μάζας πάγου στη Γροιλανδία, την Ανταρκτική, την Αρκτική και τους ορεινούς παγετώνες παγκοσμίως, οι μετατοπίσεις στην ανθοφορία λουλουδιών/φυτών και ακραία καιρικά φαινόμενα.

<sup>35</sup>Οι ατμοί του νερού (H<sub>2</sub>O), το διοξείδιο του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), το οξείδιο του αζώτου (N<sub>2</sub>O), το μεθάνιο (CH<sub>4</sub>) και το όζον (O<sub>3</sub>) είναι τα κύρια αέρια του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα της Γης. Επιπλέον, στην ατμόσφαιρα υπάρχουν ορισμένα ανθρωπογενή αέρια θερμοκηπίου, όπως οι αλογονάνθρακες και άλλες ενώσεις που περιέχουν χλώριο και βρώμιο, οι οποίες εξετάζονται στο πρωτόκολλο του Μόντρεαλ. Εκτός από το CO<sub>2</sub>, το N<sub>2</sub>O και το CH<sub>4</sub>, το πρωτόκολλο του Κιότο αναφέρεται στο εξαφθοριούχο θείο (SF<sub>6</sub>), τους υδροφθοράνθρακες (HFCs) και τους υπερφθοράνθρακες (PFCs) (Γλωσσάριο όρων IPCC, 2018).

<sup>36</sup>Η υπερθέρμανση του πλανήτη έχει επικρατήσει να συνδέεται με την ανθρωπίνη παρέμβαση. Η σημερινή μέση θερμοκρασία της γης είναι κατά 0,85°C υψηλότερη από ό, τι στο τέλος του 19ου

### 1.2.7. Οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής

Η κλιματική αλλαγή μπορεί να ενισχύσει τους κινδύνους για το ανθρωπογενές και το φυσικό περιβάλλον. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η τήξη των πολικών παγετών που προκαλούν άνοδο της στάθμης της θάλασσας. Με βάση την πρόσφατη έκθεση της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή του ΟΗΕ (IPCC), όσο οι ωκεανοί θερμαίνονται και οι παγετώνες λιώνουν, η στάθμη της θάλασσας θα αυξάνεται και θα ανέλθει σε τέτοια επίπεδα ώστε μέχρι το 2050 υπολογίζεται πως θα απειλήσει ένα δισεκατομμύριο ανθρώπους<sup>37</sup>. Οι αστικές ή ημιαστικές περιοχές στις οποίες είναι συγκεντρωμένο το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού - 4 στους 5 Ευρωπαίους κατοικούν στην πόλη ενώ συχνά ο πυκνός αστικός ιστός συναντά το φυσικό τοπίο, καθίστανται ευάλωτες σε ακραία καιρικά φαινόμενα και στις πολλαπλές επιπτώσεις τους, δεδομένου ότι συχνά δεν είναι κατάλληλα προετοιμασμένες για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Υπό το πρίσμα αυτό, ο κατάλληλος πολεοδομικός σχεδιασμός, οι χρήσεις γης και η αρχιτεκτονική μιας πόλης με γνώμονα την κλιματική αλλαγή, αποτελούν κομβικό σημείο για την θωράκισή της έναντι των πιθανών επιπτώσεων, οι οποίες αναμένεται να ενταθούν τις επόμενες δεκαετίες σύμφωνα με εξειδικευμένους επιστήμονες (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022).

Η κλιματική αλλαγή και οι συνέπειές της αφορούν εν γένει όλο τον πληθυσμό, αλλά εκ των πραγμάτων η έκθεση σε ακραίες καταστάσεις συνήθως επιβαρύνουν περισσότερο και απειλούν τις ευαίσθητες ομάδες, όπως είναι τα άτομα με αναπηρία, οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και γενικότερα τα εμποδιζόμενα άτομα. Σύμφωνα με πρόσφατη παγκόσμια έρευνα των Ηνωμένων Εθνών, οι περισσότεροι άνθρωποι με αναπηρίες δεν είναι προετοιμασμένοι για καταστροφές, είτε αυτές σχετίζονται με την κλιματική

---

αιώνα. Σύμφωνα με επιστημονικές έρευνες της IPCC, η θερμοκρασία της Γης ενδέχεται να αυξηθεί κατά 1.4 - 5.8 °C εντός της χρονικής περιόδου 1990-2100.

<sup>37</sup> Η έκθεση με τίτλο "Πώς επηρεάζονται οι ωκεανοί και η κρύοσφαιρα από ένα κλίμα σε κρίση", έχει βαρύνουσα σημασία καθώς οι ωκεανοί καλύπτουν το 71% της επιφάνειας της γης και περιέχουν το 97% του νερού της, ενώ η κρύοσφαιρα, τα μέρη εκείνα δηλαδή του πλανήτη που καλύπτονται από χιόνι και πάγο, καταλαμβάνει το 10% της ξηράς. Η τήξη των πάγων επηρεάζει σοβαρά τους ανθρώπους, αλλά και το φυσικό περιβάλλον, καθώς αυξάνει τις πιθανότητες για φυσικές καταστροφές

αλλαγή είτε όχι, αυξάνοντας την πιθανότητα να τραυματιστούν ή να χάσουν τη ζωή τους<sup>38</sup>.

#### 1.2.8. Σημαντικά σημεία από το Διεθνές και το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την κλιματική αλλαγή

##### 1.2.8.1. Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (Ρίο 1992)

Η Σύμβαση - Πλαίσιο των Η.Ε. για την κλιματική αλλαγή υπεγράφη από 154 χώρες και την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Ιούνιο του 1992 στο Ρίο, κατά τη διάρκεια της Συνόδου Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, ανάμεσά τους και η Ελλάδα. Η Διάσκεψη που είναι επίσης γνωστή με το όνομα «Διάσκεψη για τη Γη» είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς αποτελεί το πρώτο πολιτικό κείμενο που οριοθετεί την προσπάθεια προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη τοποθετώντας το περιβάλλον στο επίκεντρο της διεθνούς πολιτικής<sup>39</sup>. Η σύμβαση δεν έθεσε νομικά δεσμευτικές υποχρεώσεις αλλά έβαλε τις βάσεις για περαιτέρω δράση στο μέλλον από τα Κράτη Μέρη της. Η ΕΕ με δήλωσή της, την οποία κατέθεσε ταυτόχρονα με το έγγραφο επικύρωσης της Σύμβασης, έθεσε σαν συνολικό στόχο για όλα τα κράτη-μέλη την σταθεροποίηση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα μέχρι το έτος 2000 στα επίπεδα του έτους 1990.

##### 1.2.8.2. Η Πρωτοβουλία για την Πράσινη Οικονομία (2008)

Λίγο αργότερα, η Πρωτοβουλία για την Πράσινη Οικονομία ξεκίνησε το 2008 ως μια οικονομία χαμηλών εκπομπών, ορθολογικής και αποτελεσματικής χρήσης των πόρων και της κοινωνικής ένταξης, με σκοπό τη σημαντική μείωση του κινδύνου

---

<sup>38</sup> Συγκεκριμένα, μόνο το 20% των 5.450 ερωτηθέντων από 126 χώρες δήλωσαν ότι θα μπορούσαν να εκκενώσουν αμέσως και χωρίς δυσκολία σε περίπτωση αιφνίδιας καταστροφής, όπως καταιγίδα ή πλημμύρα. Οι υπόλοιποι δήλωσαν πως θα έχουν κάποιες δυσκολίες ή δεν μπορούν καθόλου να προσεγγίσουν ασφαλή σημεία. Η έρευνα έδειξε επίσης ότι το 71% των ερωτηθέντων δεν διαθέτει εξατομικευμένο σχέδιο ετοιμότητας-εκκένωσης για καταστροφές.

<sup>39</sup> Στο Ρίο διαπιστώθηκε επίσημα ότι υπάρχει δεσμός μεταξύ της περιβαλλοντικής καταστροφής και της παραγωγής και κατανάλωσης αγαθών και υπηρεσιών (United Nations Environment Programme-UN Decade of Education for Sustainable Development).

περιβαλλοντικής ζημίας και τη βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας και ισότητας (UNEP, 2015). Σε συνέχεια του συνεδρίου ακολούθησε δημοσίευση που παρείχε στατιστικά στοιχεία και δείκτες δυναμικών και παραγμένων γεωπολιτικών, κοινωνικοοικονομικών και οικολογικών αλλαγών από τα τελευταία 20 χρόνια, τα οποία κυριαρχούνται από την τεχνολογική ανάπτυξη και τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης. Από τις παραπάνω εργασίες, ενώ είναι ορατά κάποια θετικά βήματα στη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, στις μειωμένες εκπομπές και στην ανάκτηση του όζοντος, για άλλη μια φορά τονίστηκε η συνέχιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης λόγω της απώλειας της βιοποικιλότητας, των φυσικών οικοσυστημάτων, των οικοτόπων και των ειδών, καθώς και της περαιτέρω ρύπανσης του χώρου και των υδάτων (UNEP, 2012).

#### 1.2.8.3. Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Μερών της Σύμβασης Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών- COP 21 (2015)

Στις αρχές Δεκεμβρίου του 2015 πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι η 21η Διάσκεψη<sup>40</sup> των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (United Nations Framework Convention for ClimateChange – UNFCCC), με συμμετοχή όλων των χωρών του ΟΗΕ, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, τα οποία αποτελούν μέλη της Σύμβασης (COP-21). Η κρισιμότητα της Διάσκεψης COP-21 έγκειται στο γεγονός ότι πλέον το Πρωτόκολλο του Κιότο περατώθηκε το 2012 και συνεπώς ήταν αναγκαίο να υιοθετηθεί μια νέα παγκόσμια συμφωνία για το κλίμα που θα τίθεντο σε ισχύ μετά το 2020 (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Με τη συνδιάσκεψη του Ρίο και την Ατζέντα 21<sup>41</sup> δημιουργήθηκε θετικό κλίμα για την ανάπτυξη πολλών συζητήσεων γύρω από το περιβάλλον και τα αναδυόμενα προβλήματα. Επιπλέον, ένα πολύ σημαντικό αποτέλεσμα αυτής της διάσκεψης ήταν η υπογραφή δύο συμβάσεων, υποχρεωτικού χαρακτήρα (hardlaw) και συγκεκριμένα η «Σύμβαση για τη

<sup>40</sup>Η Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Μερών (Conference of the Parties - COP) της Σύμβασης Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών είναι το "άνωτατο σώμα" της Σύμβασης, δηλαδή η υψηλότερη αρχή για την λήψη αποφάσεων.

<sup>41</sup>Είναι χαρακτηριστικό ότι, στα θέματα της Ατζέντας 21 συμπεριλαμβάνεται το ζήτημα της «αλλαγής συνηθειών κατανάλωσης».

βιοποικιλότητα» και η «Σύμβαση για την Κλιματική Αλλαγή» εξέλιξη της οποίας θα αποτελέσει το Πρωτόκολλο του Κιότο (Γρηγορίου Π., Σαμιώτης Γ., Τσάλτας Γ., 1993).

#### 1.2.8.4. Το Πρωτόκολλο του Κιότο (1997 - 2005)

Σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τη Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή, στην Τρίτη Σύνοδο των Συμβαλλομένων Μερών (Κιότο, Δεκέμβριος 1997) υιοθετήθηκε Πρωτόκολλο στη Σύμβαση, γνωστό ως Πρωτόκολλο του Κιότο. Το Πρωτόκολλο είχε στόχο τη συνολική μείωση των εκπομπών τουλάχιστον κατά 5% την πενταετία 2008-2012 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Για την επίτευξή του, τα ανεπτυγμένα Κράτη - Μέρη του Πρωτοκόλλου καλούνταν να εξασφαλίσουν ότι οι εκπομπές τους, για 6 συνολικά αέρια (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>, SF<sub>6</sub>, HFCs, PFCs), δεν θα υπερβούν τα όρια που τους τέθηκαν με το Πρωτόκολλο αυτό, στο Παράρτημα Β αυτού (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Ο στόχος 5% αφορά στην 1η περίοδο ανάληψης υποχρεώσεων. Η Ε.Ε. δεσμεύτηκε για 8% (Κατσιμπάρδης Κ., 2008). Το Πρωτόκολλο τέθηκε σε ισχύ το 2005. Η πρώτη σύνοδος των Μερών του Πρωτοκόλλου του Κιότο, πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ του Καναδά τον Δεκέμβριο του 2005, σε συνδυασμό με την ενδέκατη σύνοδο της Διάσκεψης των Μερών της Σύμβασης Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών (COP 11).

#### 1.2.8.5. Η Σύμβαση της Βιέννης και το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (1985-2009)

Η Σύμβαση της Βιέννης για την προστασία της στιβάδας του όζοντος ονομάστηκε “Συνθήκη Πλαίσιο” διότι αποτέλεσε το αρχικό πλαίσιο των προσπαθειών για την προστασία της στιβάδας του όζοντος. Συμφωνήθηκε το 1985 και τέθηκε σε εφαρμογή στις 22 Σεπτεμβρίου του 1988. Το 2009 η Σύμβαση της Βιέννης έγινε η πρώτη διεθνής συμφωνία, η οποία επικυρώθηκε από όλα τα κράτη μέλη (μέρη) του ΟΗΕ. Στόχος της Σύμβασης της Βιέννης ήταν η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των μερών στους τομείς της συστηματικής μελέτης, έρευνας και ανταλλαγής πληροφοριών για τις επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη στιβάδα του όζοντος. Παράλληλα τα μέρη καλούνταν να λάβουν νομοθετικά και διοικητικά μέτρα για τον έλεγχο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη

στιβάδα του όζοντος (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ για τις χημικές ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος (ozone-depleting substances – ODS), είχε αντικείμενο τον περιορισμό της χρήσης των ουσιών αυτών με στόχο τη μείωση της συγκεντρώσής τους στην ατμόσφαιρα. Συμφωνήθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 1987 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1989. Τα Ηνωμένα Έθνη έχουν ανακηρύξει την 16η Σεπτεμβρίου που υπεγράφη το πρωτόκολλο σε Παγκόσμια Ημέρα για την Προστασία της Στιβάδας του Όζοντος.

#### 1.2.8.6. Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη στρατηγική της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή τον Απρίλιο του 2013 (COM-2013). Το διάστημα 2016-2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε διαδικασία αξιολόγησης της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως στόχο την προσαρμογή στην κλιματική σημείωσε σημαντική πρόοδο σε σχέση με την επίτευξη των κλιματικών και ενεργειακών στόχων για το 2020. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εν γένει έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο σε σχέση με την επίτευξη των κλιματικών και ενεργειακών στόχων για το 2020. Παρόλα αυτά, με βάση τους μακροπρόθεσμους στόχους και τις προοπτικές που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ήτοι, τον Χάρτη Πορείας για μια ανταγωνιστική οικονομία με ταυτόχρονα χαμηλό αποτύπωμα άνθρακα για το 2050, τον Ενεργειακό Χάρτη Πορείας για το 2050 και την Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, ο κύριος μακροπρόθεσμος στόχος είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 80-95% κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το έτος 2050 (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Πρόσφατα, τον Δεκέμβριο του 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της ΕΕ συμφώνησαν στο 8ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (8ο ΠΔΠ) μετά από τριμερείς διαπραγματεύσεις, και ο σχετικός κλιματικός νόμος εγκρίθηκε επίσημα από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Μάρτιο του 2022. Το 8ο ΕΑΠ περιέχει μια σειρά από σημαντικές δεσμεύσεις,

δράσεις και προϋποθέσεις που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να εφαρμόσουν<sup>42</sup>.

#### 1.2.8.7. Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (GreenDeal)

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (ΕΠΣ) παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2019 στις Βρυξέλλες και έχει απώτερο φιλόδοξο στόχο να γίνει η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος στον κόσμο μέχρι το 2050. Προτείνει μια πράσινη μετάβαση χωρίς αποκλεισμούς, η οποία θα συμβάλει στην ευημερία των πολιτών<sup>43</sup>. Είναι η νέα στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη, η οποία στοχεύει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και παράλληλα στη δημιουργία θέσεων εργασίας, επενδύοντας στην έρευνα και την καινοτομία αιχμής, με στόχο την διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης.

Οι τομείς πολιτικής του πλαισίου της, είναι η χρήση καθαρότερων πηγών ενέργειας, η βιώσιμη βιομηχανία, διασφαλίζοντας πιο φιλικούς προς το περιβάλλον κύκλους παραγωγής, καθώς επίσης και την ανάγκη για οικοδόμηση και ανακαίνιση κτιρίων ώστε να γίνουν ενεργειακά αποδοτικά (κοινωνικές κατοικίες, σχολεία και νοσοκομεία). Ο σχεδιασμός των κτιρίων θα πρέπει να περιλαμβάνει την ψηφιοποίηση, την κλιματική θωράκιση και την αυστηρή εφαρμογή των κανόνων ενεργειακής απόδοσης.

Επιπλέον, το γενικό πλαίσιο περιλαμβάνει την βιώσιμη κινητικότητα, την προστασία της βιοποικιλότητας και της βιώσιμης τροφικής αλυσίδας, καθώς και μέτρα για την ταχεία και αποτελεσματική μείωση της ρύπανσης (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Συνοπτικά, η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (ΕΠΣ) αποτελεί τον χάρτη πορείας της ΕΕ να καταστεί μέχρι το 2050 η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος όπως προαναφέρθηκε, αλλά και το μέσο επίτευξης του στόχου της για βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας.

<sup>42</sup>8TH ENVIRONMENT ACTION PROGRAMME THE EU'S TO-DO LIST FOR IMMEDIATE ACTION

<sup>43</sup>Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2019), Ανακοίνωση της Επιτροπής - Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, COM (2019) 640 final της 11/12/2019

Ειδικότερα σε σχέση με την προσβασιμότητα, στην ΕΠΣ διατυπώνεται και η ανάγκη στήριξης του κοινωνικού πυλώνα της, με πολιτικές και οι στρατηγικές δράσεις που θα ακολουθούν τόσο τα αρμόδια θεσμικά όργανα όσο και τα κράτη μέλη, τονίζοντας τα παράλληλα οφέλη που πρέπει να προάγουν σε τομείς πολιτικής που αφορούν το ανθρώπινο κεφάλαιο, με στρατηγικές στήριξης που επικεντρώνονται σε ευάλωτους πληθυσμούς λόγω της μετάβασης στην κλιματική ουδετερότητα<sup>44</sup>.

#### 1.2.8.8. Κανονισμός Κλιματικής Δράσης (Climate Action Regulation) και Ευρωπαϊκό Νομοθέτημα για το Κλίμα

Ο κανονισμός ρυθμίζει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την περίοδο 2021-2030 από δραστηριότητες οι οποίες δεν υπόκεινται στις εκπομπές του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας (κυρίως λόγω μεταφορών, κτιρίων, γεωργικών αποβλήτων), και οι οποίες καλύπτουν 55%-60% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περιλαμβάνει την θέσπιση ανώτατου ορίου εκπομπών σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τη διενέργεια δημοπρασιών ως κύριο μέσο κατανομής δικαιωμάτων στους υπόχρεους (“cap and trade”).

Το Ευρωπαϊκό Νομοθέτημα για το Κλίμα, εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2021 από το Συμβούλιο της ΕΕ. Αφενός θέτει δεσμευτικό ενωσιακό στόχο για τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990 και αφετέρου, θεσπίζει, ως συμβολή των απορροφήσεων στον στόχο αυτό, όριο 225 εκατ. τόνων ισοδύναμου CO<sub>2</sub>. Η Ένωση θα επιδιώξει επίσης να επιτύχει μεγαλύτερο όγκο καθαρών καταβοθρών άνθρακα έως το 2030.

<sup>44</sup>Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (2021) , Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ης Ιουνίου, για τη θέσπιση του πλαισίου για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ.401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («Ευρωπαϊκό Δίκαιο για το Κλίμα»), Ν243/1 της 09/07/2021



## 1.2.9. Το Όραμα, ο σκοπός και οι βασικές αρχές του ΕΣΠΕΚΑ

### 1.2.9.1. Όραμα - Σκοπός

Σε συνέχεια των παραπάνω, το όραμα του Εθνικού Σχεδίου για την Προσβασιμότητα με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΕΚΑ) είναι:

Η αναβάθμιση της χώρας σε ένα πλήρως προσβάσιμο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον το οποίο θα εφαρμόζει τις αναγκαίες αρχές σχεδιασμού που θα το καθιστούν ανθεκτικότερο στην κλιματική αλλαγή

Ο σκοπός του Εθνικού Σχεδίου για την Προσβασιμότητα με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΕΚΑ) είναι:

(α) να προσδιορίσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κατευθυντήριων γραμμών που θα συνδυάζει τον χωροταξικό – πολεοδομικό – αστικό σχεδιασμό, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τον ενεργειακό σχεδιασμό για την χώρα, λαμβάνοντας υπόψη θέματα Πολιτικής Προστασίας,

(β) να καθιερώσει ένα πλαίσιο σχεδιασμού με βάση το οποίο οποιαδήποτε επέμβαση στον αστικό χώρο να έχει την κατεύθυνση της αναζωογόνησης, της ανάπλασης, της προώθησης όλων των φιλικών μέσων μετακίνησης και της διευκόλυνσης των ευάλωτων χρηστών, της προώθησης του βιοκλιματικού σχεδιασμού του εθνικού κτιριακού αποθέματος και της πρόληψης και αντιμετώπισης των φυσικών καταστροφών και

(γ) να αποτελέσει ένα εργαλείο χάραξης πολιτικής, υποστήριξης και λήψης αποφάσεων, προωθώντας το σχεδιασμό επενδύσεων και την προετοιμασία έργων, προσφέροντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο λύσεων και επιλογών για την προσβασιμότητα στα ζητήματα αρμοδιότητας του ΥΠΕΝ (Βάση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022).

### 1.2.9.2. Βασικές Αρχές

Για την επίτευξη των παραπάνω, το ΕΣΠΕΚΑ βασίζεται σε συγκεκριμένες βασικές αρχές, οι οποίες παρουσιάζονται ως εξής (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022):

- Η άρση των εμποδίων
- Η άρση των διακρίσεων
- Η εξασφάλιση της αυτόνομης, απρόσκοπτης και με ασφάλεια διαβίωσης, πρόσβασης και μετακίνησης
- Η αρχή του «καθολικού σχεδιασμού»: Η ισότιμη πρόσβαση και μετακίνηση των πολιτών όλων των κατηγοριών, ηλικιών και ικανοτήτων
- Η αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας», με έμφαση στη δημιουργία δικτύων και συνεχών ροών μετακινήσεων
- Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός των παρεμβάσεων και η συμβατότητα με τις απαιτήσεις τις κλιματικής αλλαγής (ολοκληρωμένες αναπλάσεις με βιοκλιματικά κριτήρια/ψυχρά υλικά, βιώσιμη κινητικότητα κ.α.).
- Η ασφαλής μετακίνηση και διαφυγή του πληθυσμού σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών
- Η αποτελεσματικότητα υλοποίησης των στόχων μέσω του σχεδίου δράσης και των προτεινόμενων μέτρων
- Η επιχειρησιακή και οικονομική εφικτότητα - η αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων
- Η ανάπτυξη δημιουργικών συνεργασιών και συμμετοχικών διαδικασιών με «εταίρους» φορείς που έχουν εύλογο ενδιαφέρον για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων (π.χ. υπηρεσίες της κεντρικής / αποκεντρωμένης διοίκησης, υπηρεσίες των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, εθελοντικές οργανώσεις, φορείς συλλογικής εκπροσώπησης της κοινότητας ΑμεΑ, περιβαλλοντικού σύλλογοι, κοινωνικοί εταίροι, ακαδημαϊκοί και ερευνητικοί φορείς, Εκκλησία της Ελλάδας, κ.λπ.), για τα θέματα της φυσικής προσβασιμότητας και της κλιματικής αλλαγής
- Η πρόβλεψη μηχανισμού αξιολόγησης και αναθεώρησης του Σχεδίου

#### 1.2.10. Κατευθύνσεις και προτεραιότητες πολιτικής του ΕΣΠΕΚΑ

Ως βασική κατεύθυνση πολιτικής καταγράφηκε ότι Η «Εθνική Στρατηγική για την Προσβασιμότητα και την Κλιματική Αλλαγή» πρέπει να ενσωματωθεί στον Κυβερνητικό σχεδιασμό και στις τομεακές πολιτικές των Υπουργείων. Η επιτυχημένη μετάβαση προς ένα προσβάσιμο περιβάλλον που αντιμετωπίζει τα φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής απαιτεί την παράλληλη εφαρμογή μέτρων και δράσεων σε όλα τα στάδια της «προσβάσιμης αλυσίδας», σε όλα τα επίπεδα και σε όλα τα θεματικά πεδία.

#### 1.2.11. Οι Άξονες και οι Ειδικόί Στόχοι του ΕΣΠΕΚΑ

Το ΕΣΠΕΚΑ θέτει 9 Άξονες δράσης. Οι 9 Άξονες του Σχεδίου Δράσης στοχεύουν να εκπληρώσουν την υποχρέωση της πολιτείας για την υλοποίηση ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος, σε όλα τα επίπεδα και όλους τους θεματικούς τομείς. Για κάθε Άξονα έχουν διατυπωθεί συγκεκριμένοι ειδικοί στόχοι, η υλοποίηση των οποίων αναλύονται στο Σχέδιο Δράσης σε συγκεκριμένα Μέτρα και Δείκτες Παρακολούθησης ώστε να είναι δυνατή τόσο η υλοποίησή τους καθώς και η παρακολούθηση/αξιολόγηση με μετρήσιμα αποτελέσματα και συγκέντρωση στατιστικών δεδομένων. Συγκεκριμένα, οι άξονες του Σχεδίου είναι οι εξής: (1) να παρέχει ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας), (2) να προτείνει συγκεκριμένη επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων, (3) να εξασφαλίσει την επίτευξη των εύλογων προσαρμογών με όρους ασφάλειας, τεχνικής διαχειρισιμότητας (θεσμικά εργαλεία) και οικονομικής εφικτότητας, (4) να συσχετίσει τις σχετικές μελέτες και τα έργα με χρηματοδοτικά εργαλεία, (5) να ορίσει αρμοδιότητες και διαδικασίες ώστε να επιτευχθεί η υλοποίησή του, (6) να προτείνει κοινά πρότυπα και προδιαγραφές, (7) να ορίσει διαδικασίες και μηχανισμό Εθνικής εφαρμογής και παρακολούθησης, (8) να δημιουργήσει μηχανισμούς ένταξης των ραγδαία αναπτυσσόμενων νέων τεχνολογιών στην νομοθεσία, με συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή, και (9) να ορίσει μέτρα και δράσεις για την δικτύωση, την επικοινωνία - ενημέρωση και την σχετική εκπαίδευση (του δημόσιου τομέα, του ιδιωτικού τομέα, των πολιτών) επί θεμάτων προσβασιμότητας.

## 1.2.12. Παρουσίαση και κωδικοποίηση του Εθνικού νομοθετικού πλαισίου

Το Β' Μέρος του ΕΣΠΕΚΑ ασχολείται με την παρουσίαση και την κωδικοποίηση του εθνικού νομοθετικού πλαισίου για την προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον καθώς και το αντίστοιχο πλαίσιο που συνδυάζει την προσβασιμότητα, με την πολιτική προστασία. Τα βασικότερα σημεία αυτού του μέρους είναι τα παρακάτω:

Στο Σύνταγμα της Ελλάδος γίνεται αναφορά στον σεβασμό και την προστασία της αξίας του ανθρώπου ως πρωταρχικό μέλημα της Πολιτείας (άρθρο 2), στην ισονομία και ισοτιμία των Ελλήνων πολιτών (άρθρο 4, παρ.1 και 2), στο δικαίωμα χρήσης των κοινών, που ανήκει σε όλους τους πολίτες (άρθρο 5), στο δικαίωμα στην πληροφορία (άρθρο 5Α, παρ.1 και 2), στην μέριμνα για όλους τους ευάλωτους πολίτες (άρθρο 21, παρ.2 και παρ. 6 της αναθεώρησης του 2001) και στην άρση των ανισοτήτων (άρθρο 116, παρ.2). Συγκεκριμένα, ρητή αναφορά στο Σύνταγμα γίνεται για: την ισότητα (άρθρο 4), για τον σεβασμό της ανθρώπινης αξιοπρέπειας (άρθρο 7), την αυτονομία την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή (άρθρο 21 παρ. 6).

Ειδικότερα όσον αφορά την προσβασιμότητα, παρότι δεν γίνεται ρητή αναφορά, ωστόσο, είναι δυνατόν να συναχθεί εμμέσως από την κατοχύρωση της αυτονομίας των ατόμων με αναπηρία<sup>45</sup>. Σε αντιπαράθεση με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών, οι γενικές αρχές που διατυπώνονται στο άρθρο 3, κατοχυρώνονται στο Σύνταγμα της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, ρητή αναφορά στο Σύνταγμα γίνεται για: την ισότητα (άρθρο 4), για τον σεβασμό της ανθρώπινης αξιοπρέπειας (άρθρο 7), την αυτονομία την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή (άρθρο 21 παρ. 6). Ειδικότερα όσον αφορά την προσβασιμότητα, παρότι δεν γίνεται ρητή αναφορά, ωστόσο, είναι δυνατόν να συναχθεί εμμέσως από την κατοχύρωση της αυτονομίας των ατόμων με αναπηρία. Πέραν αυτών, τα βασικά βήματα ενσωμάτωσης των Ευρωπαϊκών Οδηγιών για την Προσβασιμότητα έγιναν μέσα από μια σειρά νόμων από το 2004 έως το 2022,

<sup>45</sup>Κατά την αναθεώρηση του Συντάγματος στο άρθρο 21 προστέθηκε η παράγραφος 6, όπου αναφέρεται ότι «τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας».

σημαντικότερος από τους οποίους είναι ο ν.4074/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες» (Α' 88) <sup>46</sup>(Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022).

Τα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού, θεσμοθετούνται με διαφορετικού τύπου και περιεχομένου νομοθετικές διατάξεις. Μέρος αυτών επιδρούν στην παραγωγή του χώρου άμεσα και άλλες έμμεσα. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια, τα ΓΠΣ (νυν Τοπικά Χωρικά Σχέδια), οι Πολεοδομικές Μελέτες, οι Οικοδομικοί Κανονισμοί, οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, οι Υπουργικές Αποφάσεις κλπ. Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται διεθνείς και Ευρωπαϊκές Συμβάσεις και Οδηγίες (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022).

Αναφορικά με το δομημένο περιβάλλον, το ισχύον θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο, απορρέει από μια σειρά από Νόμους, Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους και Τεύχη Οδηγιών και Τεχνικών Προδιαγραφών. Αρχής γενομένης με τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, που προέκυψαν όταν το διάστημα 1986 – 1990, συστήθηκαν Ομάδες Εργασίας με την συμμετοχή τεχνικών, εκπροσώπων διαφόρων υπουργείων και φορέων, οι οποίες, με συντονίστρια την Προϊσταμένη του Γραφείου ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ, κα Αργυρώ Λεβέντη Αρχιτέκτονα Μηχανικού, συνέταξαν τις ανωτέρω οδηγίες οι οποίες αποβλέπουν συγχρόνως και στην εξυπηρέτηση και ασφαλή κίνηση όλων των χρηστών. Οι «Οδηγίες Σχεδιασμού» επικαιροποιήθηκαν το έτος 1996 και το έτος 1997 δημοσιεύθηκαν σε τεύχος με τίτλο «Σχεδιάζοντας για όλους». Οι οδηγίες χρησιμοποιήθηκαν καταρχάς ως προδιαγραφές από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τους μελετητές. Στην συνέχεια νομοθετήθηκαν ρυθμίσεις μεταγενέστερες του χρόνου σύνταξης αυτών, όπως το άρθρο 28 του

---

<sup>46</sup>Με τον ν.4074/2012 κυρώθηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών και το Πρωτόκολλο που τη συνοδεύει, με αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, να θεσμοθετείται έτσι και το Άρθρο 9 αυτής που αναφέρεται στην Προσβασιμότητα, θέτοντας με ιδιαίτερα σαφή και καθολικό τρόπο τις υποχρεώσεις του κράτους στον τομέα αυτό. Επιπλέον, στο άρθρο 11 γίνεται ειδική αναφορά στην ανάγκη λήψης όλων των κατάλληλων μέτρων για την προστασία των ατόμων με αναπηρία σε καταστάσεις κινδύνου και έκτακτων ανθρωπιστικών αναγκών: «Τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένου και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου και του διεθνούς δικαίου ανθρωπίνων δικαιωμάτων, όλα τα απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν την προστασία και ασφάλεια των ατόμων με αναπηρίες σε καταστάσεις κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων και των καταστάσεων ενόπλων συγκρούσεων, έκτακτων ανθρωπιστικών αναγκών και των περιστατικών φυσικών καταστροφών».

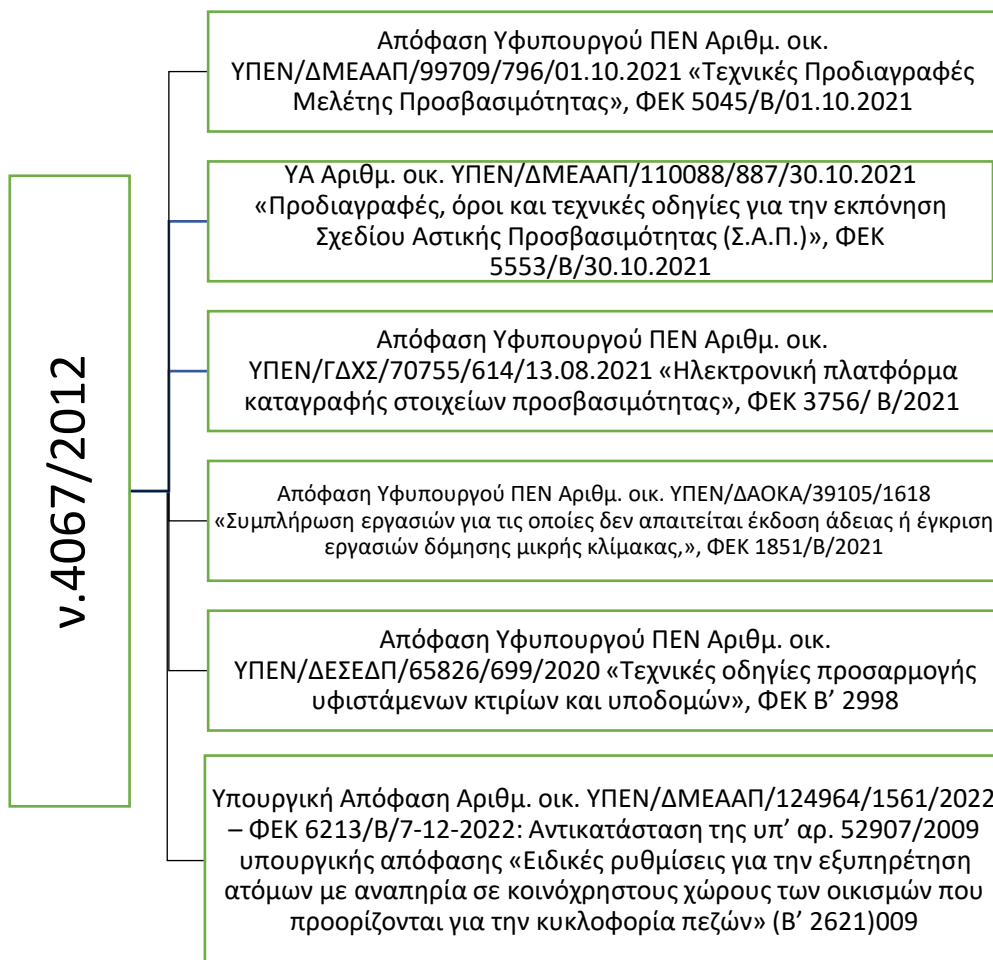
ν.2831/2000 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες» (Α΄ 140), βάσει του οποίου συντάχθηκαν οι δύο πρώτες σημαντικές Υπ. Αποφάσεις: η υπ’αρ. οικ.52487/16.11.2001 απόφαση Υπ. ΠΕΧΩΔΕ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε υφιστάμενα κτήρια» (Β΄ 18/2002) και η υπ’αρ. οικ.52488/16.11.2001 απόφαση Υπ. ΠΕΧΩΔΕ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β΄ 18/2002). Κατόπιν, εκδόθηκε η υπ’ αρ. 52907/28.12.2009 απόφαση Υπ. ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β΄ 2621) , η οποία αντικατέστησε την αναφερθείσα υπ’αρ. οικ.52488/16.11.2001 απόφαση.

Ακολούθησε σειρά Ερμηνευτικών και συμπληρωματικών Εγκυκλίων από το ΥΠΕΝ, αλλά η πραγματική τομή γίνεται με τον ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α΄ 79) στα άρθρα 26 και 27 του οποίου θεσμοθετείται η ισχύς των Οδηγιών Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους» και εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της προστασίας ατόμων με αναπηρία ως χρηστών κτιρίων, επιβάλλοντας τη δημιουργία προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο του κτιρίου.

Γενικότερα, η νομοθεσία του ΥΠΕΝ λειτουργεί ως ομπρέλα κάτω από την οποία εξειδικεύονται πλέον όλες οι σχετικές ειδικές ρυθμίσεις για κάθε ειδική κατασκευή, κτίριο και υποδομή. Ταυτόχρονα μια σειρά από νόμους ενσωμάτωσαν τις επί σειρά ετών ευρωπαϊκές οδηγίες για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία στο εθνικό δίκαιο, σε όλα τα θεματικά πεδία και όχι μόνο για ζητήματα προσβασιμότητας. Η νομοθεσία αυτή αφορά σε (α) νέα κτίρια, (β) προσαρμογή υφιστάμενων κτιρίων, (γ) σχεδιασμό ή ανασχεδιασμό/ ανάπλαση υπαίθριου κοινόχρηστου χώρου και (δ) ειδικές κατασκευές. Τα βασικότερα πρόσφατα θεσμικά κείμενα (πέραν του ν.4067/2012) που χρησιμοποιούνται για το δομημένο περιβάλλον είναι οι Υπουργικές Αποφάσεις που παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1.

*Διάγραμμα 1: Πρόσφατα βασικά θεσμικά κείμενα για την προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον*

*Πηγή: Ίδια επεξεργασία*



Για την προσβασιμότητα στο φυσικό περιβάλλον η υφιστάμενη εθνική νομοθεσία έχει εστιάσει σε εξειδικευμένα θέματα όπως ο αιγιαλός και οι παραλίες, τα πεζοπορικά μονοπάτια κ.λπ. Τα βασικότερα θεσμικά κείμενα για την κατηγορία αυτή παρουσιάζονται ως ακολούθως:

- Π.Δ. 177/1997 «Ελάχιστες προδιαγραφές για τη βελτίωση της προστασίας, της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στις εξορυκτικές δια γεωτρήσεων βιομηχανίες σε συμμόρφωση με την Οδηγία 92/91/ΕΟΚ» (Α' 150)
- Κ.Υ.Α. αριθμ. 1052758/1451/Β0010 «Συμπλήρωση της υπ' αριθ. 1038460/2439/Β0010/15-4-2009 (ΦΕΚ 792/29-4-2009 τ.Β') κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών – απόφαση για προσβασιμότητα παραλιών», (Β' 1411 /2012)

- Απόφαση Αν. Υπουργού ΠΕΝ 151344/165/2017 «Καθορισμός Τεχνικών Προδιαγραφών χάραξης, σήμανσης, διάνοιξης και συντήρησης των ορειβατικών πεζοπορικών μονοπατιών» (Β΄ 206) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Το ισχύον θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα σε σχέση με τις μεταφορές, επίσης απορρέει από μια σειρά από Νόμους, Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους και Τεύχη Οδηγιών και Τεχνικών Προδιαγραφών. Η σημασία του νομοθετικού αυτού πλαισίου για την προσβασιμότητα, έγκειται στον συσχετισμό χρήσεων γης και τις μετακινήσεις. Στην περιβαλλοντική νομοθεσία δεν γίνεται κάποια ιδιαίτερη αναφορά σε θέματα προσβασιμότητας. Ωστόσο υπάρχουν διάφορα θεσμικά κείμενα που μπορούν να αναφερθούν καθώς αποτελούν το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο που αφορά στην προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή.

Αξιολογώντας το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, στο ΕΣΠΕΚΑ καταγράφηκαν μια σειρά από διαπιστώσεις. :Οι διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών, δημιουργούν αιρεσιμότητες ως προς το Εθνικό θεσμικό πλαίσιο. Σε γενικές γραμμές το νομοθετικό έργο ακολουθεί τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης με διεθνείς συνθήκες και με το θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. και η νομοθεσία αφορά στο σύνολο της χώρας (τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές). Ωστόσο, αφενός παρατηρείται διασπορά των ρυθμίσεων για την αναπηρία και την προσβασιμότητα σε πλήθος νομικών κειμένων (νόμους, Π.Δ., υπουργικές αποφάσεις, εγκυκλίους), αφετέρου καθώς δεν υπάρχει ειδικός μηχανισμός ελέγχου, πιστοποίησης ή και πλαισίου συμμόρφωσης ως προς την προσβασιμότητα, με αποτέλεσμα στην πράξη να γίνεται μερική εφαρμογή της νομοθεσίας. Είναι σημαντικό ότι η έλλειψη προσβασιμότητας στις υποδομές, υπηρεσίες και αγαθά, γεννά δικαιώματα (α) προσβολής της πράξης έκδοσης αδειας δόμησης (ή οικοδομικής αδειας) και (β) αγωγής αποζημιώσεων λόγω αδικοπραξίας. Σε αυτό το πλαίσιο κρίθηκε απαραίτητη η κωδικοποίηση της Πολεοδομικής Νομοθεσίας που αφορά σε θέματα Προσβασιμότητας, καθώς και η συμπλήρωσή της αφενός σε σχέση με τις απαιτήσεις σε προσβασιμότητα στα κτίρια, στις εγκαταστάσεις, στους υπαίθριους χώρους και στις υπηρεσίες αρμοδιότητας άλλων υπουργείων (π.χ. υποδομές υγείας, υποδομές ασύλου, υποδομές φυλάκισης, εκπαιδευτικά κτίρια, ειδικά εκπαιδευτικά κτίρια, παιδικές κατασκηνώσεις, παιδικές χαρές κ.ο.κ.), είτε για ειδικές περιπτώσεις όπως τα διατηρητέα κτίρια και η αρχιτεκτονική κληρονομιά εν γένει, και



αφετέρου με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις διαστάσεις αναπηρίας (αισθητηριακή αναπηρία, κινητική αναπηρία, νοητική/γνωστική ή ψυχική αναπηρία, χρόνια πάθηση) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, γονείς με καρότσια, επιβάτες με βαλίτσες κλπ) και της εποχικότητας (π.χ. τι κάνουμε σε περιόδους τουριστικής αιχμής σε περιοχές με πολύ τουρισμό;) (Βάσση Α., Παπαδάκη Κ., Πούλου Μ., Κάρμα Σ., Μπακογιάννης Ε., 2022). Τέλος, όσον αφορά στους μηχανισμούς ελέγχου, ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας που συστήνεται στο ΥΠΕΝ, των Περιφερειακών Επιτροπών Προσβασιμότητας των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, καθώς και των αρμόδιων Μονάδων Προσβασιμότητας των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού και των Υπουργείων και των δημόσιων οργανισμών.

ΣΗΜΕΙΩΝΕΤΑΙ ότι στο τεύχος του ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ έχει γίνει η **κωδικοποίηση της νομοθεσίας** για όλα τα θέματα και τους τομείς για την φυσική προσβασιμότητα στο δομημένο και στο φυσικό περιβάλλον και με την μορφή κειμένου και βεβαίως με την μορφή Πίνακα όπου καταγράφονται και σχολιάζονται όλες οι διατάξεις. Το πλήρες κείμενο είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΝ και είναι διαθέσιμο στο: <https://ypen.gov.gr/ethniko-schedio-gia-tin-prosvasimotita-me-emfasi-stin-klimatiki-allagi-klimatiki-krisi/>

#### 1.2.13. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

Η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την προσβασιμότητα (υποδομών, υπηρεσιών, πληροφόρησης, επικοινωνίας κ.λπ.) αποτελεί απαραίτητο εργαλείο στη χάραξη εθνικής στρατηγικής προσβασιμότητας. Κρίνεται ότι πρέπει να έχει καθολικό ή ενδεικτικό δειγματοληπτικό χαρακτήρα. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης είναι η ακόλουθη: 1. Βιβλιογραφική έρευνα και συγκέντρωση στοιχείων από άλλες έρευνες και πηγές (desk research), 2. Ποιοτική έρευνα πεδίου μέσω Μελέτης Περίπτωσης σε επιλεγμένο χαρακτηριστικό Δήμο, εξαγωγή συμπερασμάτων, 3. Έρευνα γραφείου για την αποτίμηση των ανωτέρω και αναγωγή/ εξαγωγή συμπερασμάτων σε εθνικό επίπεδο 4. Διαβούλευση με φορείς και

συλλόγους και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ και αξιολόγηση / ενσωμάτωση διαπιστώσεων και προτάσεων. Ως Μελέτη Περίπτωσης επιλέχθηκε ο Δήμος Καλλιθέας.

Από την σχετική βιβλιογραφική έρευνα αντλήθηκαν στοιχεία κοινωνικά – δημογραφικά, στοιχεία για τις χρήσεις γης και το κτιριακό απόθεμα (συμπεριλαμβανομένης της προσβασιμότητας) και τα ΜΜΜ.

Κατά την έρευνα πεδίου καταγράφηκαν ποικίλα δεδομένα προσβασιμότητας και συγκεκριμένα: (α) δεδομένα στοιχείων και διαμορφώσεων υποστήριξης της προσβασιμότητας και (β) δεδομένα μεγεθών, υλικών και διαμορφώσεων που διαμορφώνουν το μικροκλίμα, στον δημόσιο χώρο και τον οδικό χώρο, και αντίστοιχα σε 180 επιλεγμένα δημόσια και ιδιωτικά κτίρια της περιοχής έρευνας τα οποία παρουσιάστηκαν σε 2 ξεχωριστές ενότητες στο «1<sup>ο</sup> Παραδοτέο – Ανάλυση».

Ακολούθησε το «2<sup>ο</sup> Παραδοτέο - Έκθεση καταγραφής» στο οποίο έγινε καταγραφή άλλων στοιχείων που σχετίζονται με τις λειτουργίες και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην περιοχή έρευνας (ενδεικτικά αναφέρονται: ώρες αιχμής της κυκλοφοριακής κίνησης των οχημάτων, κίνησης – προσέλευσης μεγάλου αριθμού πεζών σε συγκεκριμένες χρήσεις και τραπεζοκαθισμάτων κ.ά.). Από την σχετική έρευνα πεδίου αντλήθηκαν ποσοτικοποιημένα συμπεράσματα τα βασικότερα εκ των οποίων αφορούν σε αστοχίες στα πεζοδρόμια (ανεπαρκή πλάτη, απουσία ελεύθερης όδευσης πεζών, εμπόδια, ανισοσταθμίες, απουσία οδηγού τυφλών, απουσία της επισήμανσης κινδύνου, κακοτεχνίες κ.λπ.), στο οδικό δίκτυο εν γένει (απουσία προσβάσιμων διαβάσεων, ασυνέχειες προσβάσιμων διαδρομών, απουσία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ, επικίνδυνα σημεία κ.λπ.), στους υπαίθριους Κ.Χ. και στα κτίρια και στις χρήσεις που οφείλουν να τηρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας.

Το 3ο Παραδοτέο αφορά σε διεξαγωγή δειγματοληπτικής έρευνας με τη συμπλήρωση κατάλληλου περιεχομένου και αριθμού ερωτηματολογίων σχετικά με την εμπειρία ή αίσθηση προσβασιμότητας από κατοίκους ή επισκέπτες ή/και λοιπούς κατάλληλους χρήστες της περιοχής, αλλά και εκτός αυτής. Και τέλος στο 4ο Παραδοτέο πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση της εφαρμογής ή μη και σε ποιο ποσοστό των διατάξεων της ισχύουσας νομοθεσίας. Ειδικότερα, Στο πλαίσιο του Παραδοτέου 4

αναπτύχθηκε η μεθοδολογία και συνδυάζονται για να σχηματιστούν τέσσερα (4) μοντέλα προσβασιμότητας:

- Τοπικό μοντέλο προσβασιμότητας
- Υπερτοπικό μοντέλο προσβασιμότητας
- Κλιματικό μοντέλο προσβασιμότητας
- Ολιστικό μοντέλο προσβασιμότητας

Το κάθε μοντέλο προσδιορίζει την προσβασιμότητα όπως αυτή αξιολογείται κάθε φορά και λαμβάνει τιμές που κυμαίνονται από το 0-100 προσδιορίζοντας το επίπεδο προσβασιμότητας και τα αποτελέσματα απεικονίστηκαν σε χάρτες. Τα ανωτέρω συμπεράσματα και διαπιστώσεις συγκεντρώθηκαν σε στοχευμένο ερωτηματολόγιο με αντικείμενο την καταγραφή των απόψεων επιλεγμένων φορέων και υπηρεσιών για την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης και την ανάδειξη των προτάσεών τους. Το ερωτηματολόγιο διαρθρώθηκε σε τρία επίπεδα:

- (α) Αξιολόγηση των φορέων ως προς την υφιστάμενη κατάσταση στην Ελλάδα
- (β) Καταγραφή αντιπροσωπευτικών δράσεων των φορέων, σε σχέση με τα παραπάνω προβλήματα / διαπιστώσεις
- (γ) Καταγραφή των εισηγήσεων / προτάσεων των φορέων

Το ανωτέρω, παρουσιάζεται στο Παράρτημα Ι του ΕΣΠΕΚΑ και εστάλει από το γραφείο της ΓΓΧΣΑΠ, μεταξύ άλλων στους παρακάτω φορείς : ΕΣΑμεΑ, ΚΕΔΕ, ΤΕΕ, ΕΝΠΕ, Ανώτατη Συνομοσπονδία Γονέων μαθητών Ελλάδας (ΑΣΓΜΕ), Πανελλήνια Ένωση Γονέων και Κηδεμόνων Ατόμων Παιδιών – Νοητικά Υστερούντων (ΠΕΓΚΑΠ-ΝΥ), Εθνική Ομοσπονδία Τυφλών (ΕΟΤ), Ανώτατη Γενική Συνομοσπονδία Συνταξιούχων Ελλάδος (ΕΝΔΙΣΥ), Ομοσπονδία Κωφών Ελλάδος (ΟΜΚΕ), κ.λπ.

#### 1.2.14. Σχέδιο Δράσης

Το Δ' Μέρος του ΕΣΠΕΚΑ αφορά στην σύνταξη ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ για την εφαρμογή των προτάσεων του. Τα βασικά χαρακτηριστικά του Σχεδίου Δράσης είναι τα κάτωθι:

- Το Σχέδιο Δράσης είναι σε απόλυτη συνέργεια με το ΕΣΔ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ που καθοδηγείται από τον αρμόδιο Υπ. Επικρατείας
- Το Σχέδιο Δράσης αφορά όλους τους πολίτες

- Το Σχέδιο Δράσης στοχεύει στην υλοποίηση των βασικών προτεραιοτήτων (για το θέμα) της ελληνικής πολιτείας για τα επόμενα χρόνια
- Το Σχέδιο Δράσης επικεντρώνεται στην ορθολογική ανάπτυξη ενός πλέγματος δράσεων / παρεμβάσεων / μέτρων, προκειμένου να (α) καλύψει τους 9 ΑΞΟΝΕΣ και τους ειδικούς στόχους αυτών και (β) δώσει κατευθύνσεις για όλα τα θεματικά πεδία
- Το Σχέδιο ιεραρχεί την υλοποίηση των δράσεων με γνώμονα (α) ένα βραχυπρόθεσμο ορίζοντα 7ετίας (έως το 2030) και (β) ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα έως το 2050
- Στο Σχέδιο Δράσης τίθενται διακριτοί επιχειρησιακοί στόχοι ανά Άξονα και τομέα παρέμβασης, οι οποίοι επιδιώκεται να επιτευχθούν μέσω επιλεγμένων μέτρων, και στοχευμένων και γενικών δράσεων
- Το Σχέδιο Δράσης συμμορφώνεται με τις δύο ρηζικέλευθες προσεγγίσεις στο ζήτημα της αναπηρίας: το σύγχρονο κοινωνικό μοντέλο<sup>47</sup>, έναντι του ξεπερασμένου ιατρικού και τη δικαιωματική προσέγγιση έναντι της ευκαιριακής αντιμετώπισης, της φιλανθρωπικής, ή/και μιας αντίληψης «παραχώρησης» δικαιωμάτων.
- Η διαμόρφωση του πλαισίου του Σχεδίου Δράσης αποτέλεσε μία σύνθετη και συμμετοχική διαδικασία, όπως προέκυψε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγηση του νομοθετικού πλαισίου και την διαβούλευση με φορείς και συλλόγους και την κοινωνία των πολιτών

Οι 9 Άξονες του Σχεδίου Δράσης στοχεύουν να εκπληρώσουν την υποχρέωση της πολιτείας για την υλοποίηση ενός προσβάσιμου περιβάλλοντος, σε όλα τα επίπεδα και όλους τους θεματικούς τομείς. Για κάθε Άξονα έχουν διατυπωθεί συγκεκριμένοι ειδικοί στόχοι, Μέτρα και Δείκτες Παρακολούθησης (έχουν καταγραφεί 25 ειδικοί στόχοι για τον κάθε ένα εκ των οποίων καθορίζεται η περιγραφή του, η «κατάσταση δράσης» (αν είναι νέα, αν είναι εν εξελίξει κ.λπ.) και ο φορέας υλοποίησης (Εικ.5).

<sup>47</sup>Κύριος σχεδιαστής του συγκεκριμένου μοντέλου είναι ο Oliver, ο πρώτος καθηγητής για την αναπηρία στη Μεγάλη Βρετανία, ο οποίος είχε και αυτός μια σωματική αναπηρία. Ακόμα, ο Oliver εξέτασε τις διαφορές μεταξύ του ατομικού και κοινωνικού μοντέλου θέτοντας το ερώτημα σε οντολογικό, επιστημολογικό και βιωματικό επίπεδο. Η διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα συγκεκριμένα επίπεδα έχουν σχέση μεταξύ τους είναι αυτό που ονομάζεται «η ηγεμονία της αναπηρίας»(Oliver, M., 1996)

Εικόνα 5: Συνοπτική μορφή του Σχεδίου Δράσης του ΕΣΠΕΚΑ

α/α	ΓΕΝΙΚΟΙ ΛΕΞΟΝΕΣ	ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ
1	Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• διατύπωση συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή</li> <li>• πρόταση για ολιστική επιχειρησιακή διαχείριση των θεσμικών βελτιώσεων και των προτεινόμενων μέτρων</li> <li>• καθορισμός συγκεκριμένων ετήσιων στόχων βελτίωσης της προσβασιμότητας στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και παρακολούθησή τους (έκθεση προόδου)</li> <li>• δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων</li> <li>• κωδικοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα που άπτονται των θεμάτων για το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον</li> </ul>
2	Συγκεκριμένη επιχειρησιακή διαχείριση για την υλοποίηση των στόχων	<ul style="list-style-type: none"> <li>• διασύνδεση των επιχειρησιακών / υπηρεσιακών μονάδων για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή με συγκεκριμένο σχέδιο</li> <li>• διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων</li> <li>• συσχετισμός και συνέργεια των αρχών σχεδιασμού για την προσβασιμότητα με τον αντίστοιχο σχεδιασμό για την πολιτική προστασία</li> </ul>
3	Επίτευξη των εύλογων προσαρμογών με όρους ασφάλειας, τεχνικής διαχειρισιμότητας και οικονομικής εφικτότητας	<ul style="list-style-type: none"> <li>• σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας στο δομημένο και το φυσικό περιβάλλον</li> <li>• σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός των σχετικών προδιαγραφών, των οδηγιών σχεδιασμού και των κανονιστικών ρυθμίσεων για θέματα προσβασιμότητας της ιδιαίτερης περίπτωσης των διατηρητέων κτιρίων και μνημείων, καθώς και των παραδοσιακών οικισμών</li> <li>• σύνταξη, συμπλήρωση ή/και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης νομοθεσίας για τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις και τους υπαίθριους χώρους αρμοδιότητας άλλων υπουργείων (π.χ. κτίρια υποδομών υγείας, υποδομών ασύλου, υποδομών φυλάκισης, εκπαιδευτικά κτίρια, ειδικά εκπαιδευτικά κτίρια, παιδικές κατασκηνώσεις, παιδικές χαρές κ.ο.κ.), σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία</li> <li>• συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις όλες τις διαστάσεις τις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρηση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, γονείς με καρότσι, επιβάτες με βαλίτσες κλπ) και της εποχικότητας (π.χ. περίοδοι με έντονη τουριστική κίνηση τους θερινούς μήνες)</li> </ul>
4	Συσχετισμός μελετών, έργων και χρηματοδοτικών εργαλείων	<ul style="list-style-type: none"> <li>• δημιουργία «εργαλειοθήκης» προσβασιμότητας άμεσα διαθέσιμη στους υποβάλλοντες προσφορών και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων</li> <li>• πρόταση συγκεκριμένων αξόνων για προγράμματα χρηματοδότησης στο ΥΜΕΠΕΡΑΑ και στο Πράσινο Ταμείο</li> <li>• πρόταση εμβληματικών πιλοτικών έργων</li> </ul>
5	Ορισμός αρμοδιοτήτων και διαδικασιών	<ul style="list-style-type: none"> <li>• περιγραφή διαδικασιών και αρμοδιοτήτων ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών</li> <li>• περιγραφή και βελτίωση διαδικασιών και μηχανισμού συγκέντρωσης στατιστικών δεδομένων, αξιολόγησης αυτών (μετρήσιμοι δείκτες) και εξαγωγής συμπερασμάτων (εκθέσεις προόδου)</li> <li>• διασύνδεση των υφιστάμενων και προτεινόμενων συμβατικών και ψηφιακών βάσεων δεδομένων</li> </ul>
6	Δημιουργία κοινών προτύπων και προδιαγραφών	<ul style="list-style-type: none"> <li>• σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών προς τους αρμόδιους φορείς (π.χ. ΕΛΟΤ)</li> <li>• αξιοποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων και η ενσωμάτωσή τους στην εθνική νομοθεσία</li> </ul>
7	Ορισμός διαδικασιών και μηχανισμού Εθνικής εφαρμογής και παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• περιγραφή διαδικασιών ελέγχου εφαρμογής των μέτρων για την προσβασιμότητα και η σύνταξη σχετικών οδηγιών</li> <li>• διευκόλυνση και δημιουργία κατάλληλων διαύλων ανταλλαγής πληροφοριών και συντονισμού μεταξύ των διοικήσεων, της επιστημονικής κοινότητας και των οικονομικών και κοινωνικών φορέων, ώστε να δημιουργηθούν συνέργειες συμβατές με την μετάβαση στο προσβάσιμο περιβάλλον</li> </ul>
8	Δημιουργία μηχανισμών ένταξης των ραγδαία αναπτυσσόμενων νέων τεχνολογιών στην νομοθεσία, με συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή	<ul style="list-style-type: none"> <li>• προώθηση και θεσμοθέτηση καινοτόμων εφαρμογών, υπηρεσιών και προϊόντων που ενισχύουν την προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον</li> </ul>
9	Ορισμός μέτρων και δράσεων για την δικτύωση την επικοινωνία – ενημέρωση και εκπαίδευση	<ul style="list-style-type: none"> <li>• περιγραφή ειδικών προγραμμάτων επιμόρφωσης των στελεχών του Δημόσιου Τομέα</li> <li>• σύνταξη προτάσεων για την ένταξη των θεμάτων προσβασιμότητας στα διάφορα επίπεδα της εκπαίδευσης</li> </ul>

## 2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΝΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΜΕ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Στην ενότητα αυτή θα γίνει αναφορά στην προσβασιμότητα των κτιρίων, ως μέρους του δομημένου περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα, θα εξεταστεί το ζήτημα του σχεδιασμού των χαρακτηριζόμενων, βάσει του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ΝΟΚ), ως «Νέων» κτιρίων, σύμφωνα με τις αρχές του Καθολικού Σχεδιασμού, δηλαδή του σχεδιασμού για τα Εμποδιζόμενα Άτομα και συνεπώς για Όλους. Επίσης, θα εξεταστεί το ζήτημα της προσαρμογής των Υφιστάμενων, κατά ΝΟΚ, κτιρίων, στις περιπτώσεις που υπάρχει σχετική υποχρέωση, σύμφωνα πάντα με τις ίδιες αρχές και με στόχο με τις κατάλληλες τροποποιήσεις και ρυθμίσεις να μπορεί να διασφαλιστεί η αυτόνομη διαβίωση και διακίνηση των εμποδιζόμενων ατόμων.

### 2.1 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, με τον όρο «Προσβασιμότητα» (Χριστοφή Μ., 2013) νοείται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος που επιτρέπει σε όλα τα άτομα χωρίς διακρίσεις να έχουν πρόσβαση σε αυτό και να μπορούν αυτόνομα να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές, τις υπηρεσίες -συμβατικές και ηλεκτρονικές- και τα αγαθά που διατίθενται σε αυτό. Η Προσβασιμότητα αφορά στα «Εμποδιζόμενα Άτομα» ή «Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα», όρο που έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία<sup>48</sup>. Πρόκειται για μία ετερογενή ομάδα στην οποία, όπως αναφέρθηκε, εντάσσονται άτομα με διάφορους τύπους και επίπεδα δυσκολίας ή και αναπηρίας, με αποτέλεσμα την περιορισμένη κινητικότητα ή/και αντιληπτικότητα τους. Τα Εμποδιζόμενα Άτομα περιλαμβάνουν τα «Άτομα με Αναπηρίες» (Χριστοφή Μ., 2013) -με κινητική,

<sup>48</sup>ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α' 79), άρθρο 26 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 210 του ν.4782/2021 (Α' 36)

αισθητηριακή, νοητική ή άλλη αναπηρία ή και με συνδυασμό αναπηριών- τους ηλικιωμένους, τα προεφηβικά παιδιά, τις έγκυες γυναίκες, τα άτομα με χρόνιες ασθένειες, τα άτομα με προσωρινή δυσκολία κίνησης, τους γονείς με παιδιά σε καρότσια (Εικ. 6-11).



Εικόνα 6. Εμποδιζόμενα Άτομα - Άτομα με Αναπηρίες - κινητική αναπηρία



Εικόνα 7. Εμποδιζόμενα Άτομα - Άτομα με Αναπηρίες - αισθητηριακή αναπηρία/ οπτική



Εικόνα 8. Εμποδιζόμενα Άτομα - Άτομα με Αναπηρίες - αισθητηριακή αναπηρία/ ακουστική



Εικόνα 9. Εμποδιζόμενα Άτομα - Άτομα με Αναπηρίες - νοητική αναπηρία



Εικόνα 10. Εμποδιζόμενα Άτομα - Ηλικιωμένοι



Εικόνα 11. Εμποδιζόμενα άτομα - γονείς με παιδιά σε καρότσια

Βάσει του «κοινωνικού μοντέλου» για την αναπηρία, αυτή θεωρείται κυρίως κοινωνικό δημιούργημα. Προκύπτει από την αλληλεπίδραση μεταξύ των ατόμων και των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος. Είναι, λοιπόν, το περιβάλλον που πρέπει μέσω του σχεδιασμού και της άρσης ή της διαχείρισης των εμποδίων, να προσαρμοστεί στο



εμποδιζόμενο άτομο<sup>49</sup> και όχι το αντίθετο. Ένα μελετημένο περιβάλλον μπορεί να μειώσει τις επιπτώσεις της αναπηρίας στο άτομο (UN - United Nations, 1993). Καθορίζει τη δυνατότητα κίνησης, ακοής, όρασης και κατ' επέκταση συμμετοχής του ατόμου. Η έννοια της προσβασιμότητας έχει, δηλαδή, πρωτίστως κοινωνική διάσταση, είναι αλληλένδετη με την έννοια της συμμετοχής, του μη αποκλεισμού και στόχος είναι η πλήρης συμμετοχή των ατόμων σε όλους τους τομείς. Έτσι η εξασφάλιση της προσβασιμότητας του περιβάλλοντος συνιστά βασική προϋπόθεση για την επίτευξη της αυτονομίας του ατόμου και της συμμετοχής του σε καθημερινές δραστηριότητες σημαντικές για εκείνο, που πληρούν τις εσωτερικές και γενικότερες ανάγκες του (αυτοφροντίδα, διασκέδαση, εργασία, εκπαίδευση κ.ά.).

Σχεδιάζοντας για τα Εμποδιζόμενα Άτομα, σχεδιάζουμε για Όλους. Μέσα από τον «Καθολικό Σχεδιασμό»<sup>50</sup> (“Universal Design”) ή «Σχεδιασμό για Όλους» (“Design for All”) δημιουργούνται εξ αρχής περιβάλλοντα χωρίς ανάγκη προσαρμογής, στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση. Τα ήδη διαμορφωμένα περιβάλλοντα μπορούν με «εύλογες προσαρμογές»<sup>51</sup>, δηλαδή με τις κατάλληλες τροποποιήσεις και ρυθμίσεις σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, να διασφαλίσουν την αυτόνομη διαβίωση και διακίνηση των ατόμων. Απαιτείται η εκ των προτέρων ανάλυση όλων των δυνατοτήτων και των αντικειμενικών περιορισμών του χώρου και κατόπιν η με στοχευμένες ενέργειες άρση των εμποδίων και η καθοδήγηση των χρηστών με τρόπο φυσικό, χωρίς εξαναγκασμούς και με την παροχή δυνατοτήτων εναλλακτικής όδευσης. Ο καθολικός σχεδιασμός δεν αποκλείει τη χρήση τεχνικών βοηθημάτων όπου αυτό απαιτείται.

---

<sup>49</sup>Στο Ηνωμένο Βασίλειο οι πρώτοι κανονισμοί δόμησης που θεσμοθετούνται χρονολογούνται το 1963 και περιέχουν το παράρτημα “M” που αφορά στην προσβασιμότητα των δημοσίων χώρων για τα ΑμεΑ. Για τα άτομα αυτά εφαρμόστηκε ήδη από το 1995 ο νόμος «Disability Discrimination Act». <https://www.disability.gov.uk>.

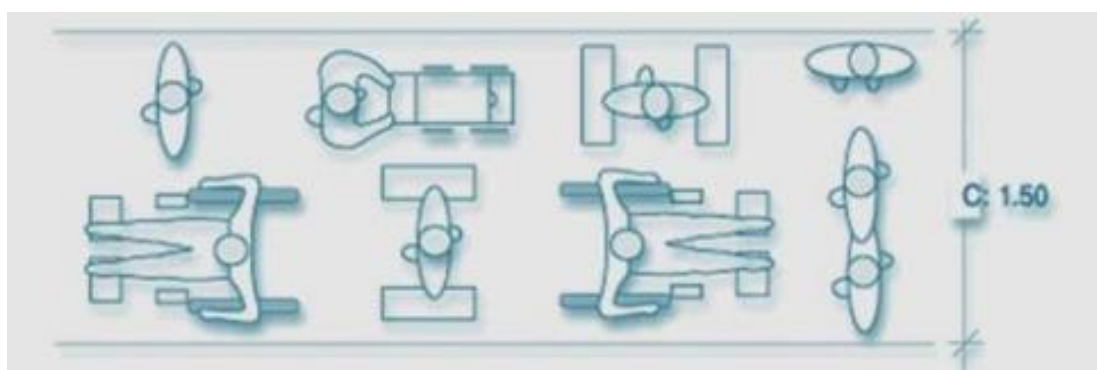
<sup>50</sup>ν.4074/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες» (Α' 88), άρθρο 2, UN (United Nations) (2006), *Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*.

<https://social.desa.un.org/issues/disability/crpd/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities-crpd>

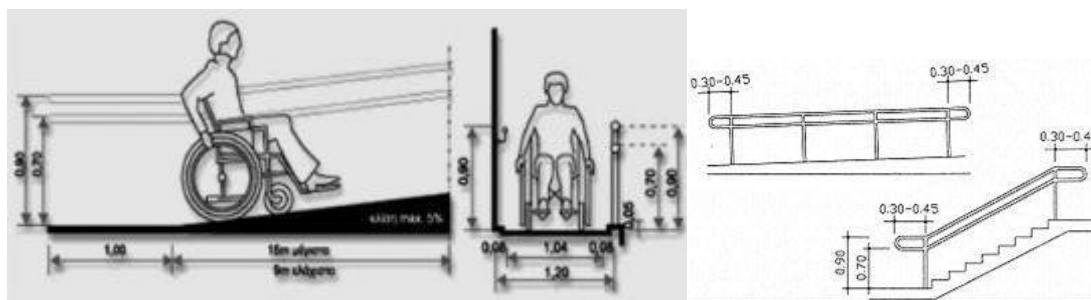
<sup>51</sup>ό.π.

Πρόκειται, συνεπώς για Ολοκληρωμένο Σχεδιασμό (“Integrated Planning”) μέσω του οποίου διευκολύνεται η ζωή Όλων.

Οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους»<sup>52</sup> του ΥΠΕΧΩΔΕ για την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ, οι οποίες αποτέλεσαν σταθμό στην εξέλιξη της σχετικής εθνικής νομοθεσίας και θεσμοθετήθηκαν με τον ν.4067/2012 (ΝΟΚ), περιλαμβάνουν ανθρωπομετρικά στοιχεία και αντίστοιχα απαιτούμενο πλάτος όδευσης, κλίση και διαστάσεις ράμπας, ύψη στοιχείων για προσέγγιση από εμποδιζόμενα άτομα, διαστάσεις πάγκου εργασίας, διάταξη και ύψη χειρολισθήρων και χειρολαβών, διαστάσεις ανελκυστήρα, WC ΑμεΑ και χώρου στάθμευσης, καθώς και στοιχεία σήμανσης (Εικ. 12-17)

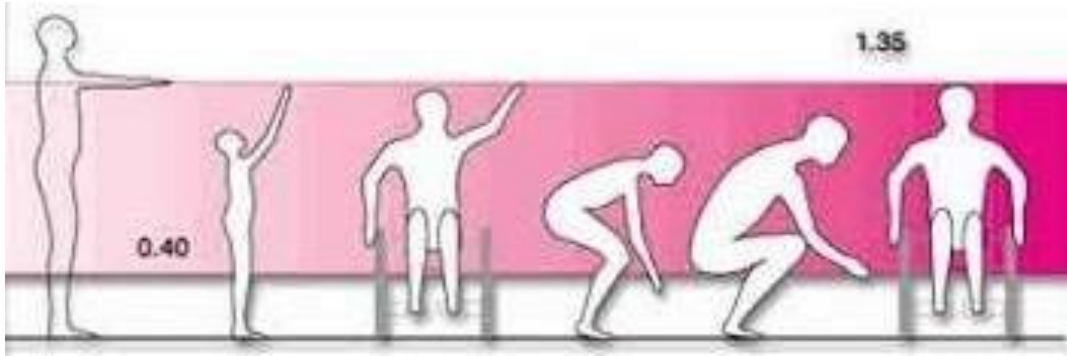


Εικόνα 12. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - πλάτος ζώνης όδευσης

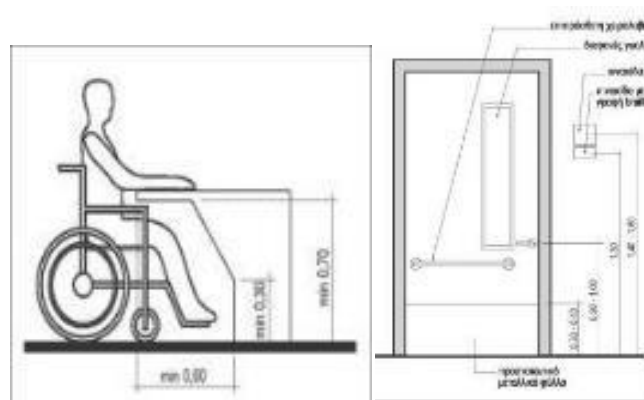


Εικόνα 13. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - πλάτος και κλίση ράμπας, διάταξη και ύψη χειρολισθήρων σε ράμπα και σε σκάλα

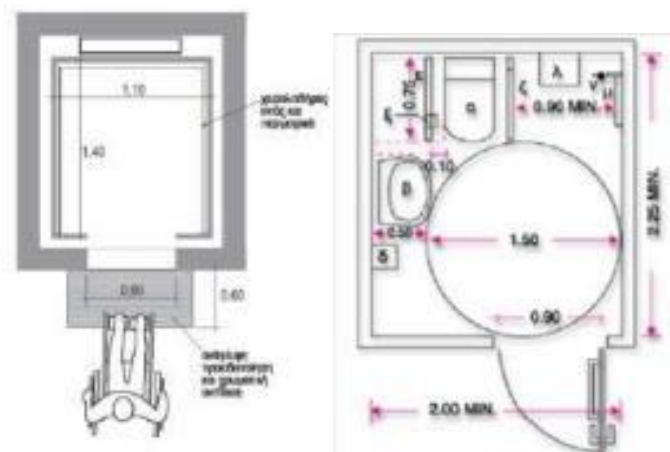
<sup>52</sup><https://ypen.gov.gr/chorikos-schediasmos/astikos-schediasmos/politikes-kai-protypa/>



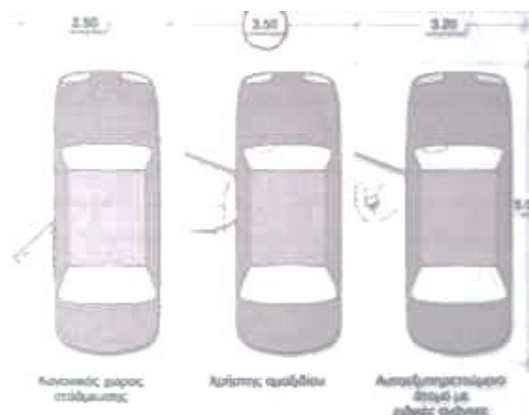
Εικόνα 14. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - ύψη στοιχείων για πρόσβαση από εμποδιζόμενα άτομα



Εικόνα 15. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - διαστάσεις πάγκου εργασίας, ύψος χειρολαβής, διάταξη γυάλινου τμήματος θύρας και πληροφοριακής πινακίδας για χρήση από εμποδιζόμενα άτομα



Εικόνα 16. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - διαστάσεις ανελκυστήρα και χώρου υγιεινής για χρήση από άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο



Εικόνα 17. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - διαστάσεις θέσης στάθμευσης για αναπηρικό όχημα

Στις Οδηγίες Σχεδιασμού τονίζεται η σημασία της «**προσβάσιμης αλυσίδας**» η οποία περιλαμβάνει προσβάσιμες διαδρομές. Η προσβάσιμη αλυσίδα περιλαμβάνει προσβάσιμα κτίρια, προσβάσιμα μέσα μαζικής μεταφοράς, προσβάσιμα πεζοδρόμια και διαβάσεις, προσβάσιμους χώρους πράσινου, προσβάσιμες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος της διαδρομής στο δομημένο περιβάλλον, καθώς και προσβάσιμες παρεχόμενες υπηρεσίες (ΕΣΑμεΑ, 2005). Η διαδρομή που συνδέει τις εικόνες 18-23 αποτελεί ένα παράδειγμα προσβάσιμης αλυσίδας:

Προσβάσιμος χώρος αεροδρομίου ⇔ προσβάσιμο μέσο μαζικής μεταφοράς (π.χ. λεωφορείο, με φορητή ράμπα) ⇔ προσβάσιμο πεζοδρόμιο, με οδηγό όδευσης τυφλών και κατάλληλη ράμπα ⇔ προσβάσιμη, μέσω ράμπας, είσοδος κτιρίου με βαθμίδες ⇔ κατακόρυφη πρόσβαση στο κτίριο, μέσω εξωτερικού αναβατορίου ⇔ προσβάσιμος χώρος υγιεινής στο εσωτερικό του κτιρίου.



Εικόνα 18. Προσβάσιμο κτίριο σταθμού μέσου μαζικής μεταφοράς (π.χ. αεροδρόμιο)



Εικόνα 19. Προσβάσιμο μέσο μαζικής μεταφοράς (π.χ. λεωφορείο με φορητή ράμπα)



Εικόνα 20. Προσβάσιμο πεζοδρόμιο με οδηγό όδευσης τυφλών



Εικόνα 21. Προσβάσιμο πεζοδρόμιο με ράμπα



Εικόνα 22. Προσβάσιμη είσοδος κτιρίου με βαθμίδες, μέσω ράμπας



Εικόνα 23. Προσβάσιμοι όροφοι κτιρίου, μέσω εξωτερικού αναβατηρίου



Εικόνα 24. Προσβάσιμος χώρος υγιεινής στο εσωτερικό του κτιρίου

## 2.2 Η ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### ΒΑΣΙΚΟ ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

Όσον αφορά στη φυσική πρόσβαση στο Δομημένο Περιβάλλον (Γρίβα Μ., 2023), στην ενότητα αυτή θα γίνει αναφορά στο βασικό εθνικό θεσμικό πλαίσιο για την πρόσβαση στα κτίρια (εικ. 25) και σε επόμενες θεματικές ενότητες στο θεσμικό πλαίσιο για την πρόσβαση στον υπαίθριο δημόσιο χώρο (εικ. 26) και στις μεταφορές (εικ. 27).



Εικόνα 25. Προσβάσιμα κτίρια



Εικόνα 26. Προσβάσιμος υπαίθριος δημόσιος χώρος



Εικόνα 27. Προσβάσιμες μεταφορές

Αναμφισβήτητα το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα έχει εξελιχθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Σήμερα η νομοθεσία επιβάλλει την εξασφάλιση προσβασιμότητας, ωστόσο διαπιστώνονται προβλήματα στην εφαρμογή της, κυρίως για την προσαρμογή των υφιστάμενων κτιρίων, καθώς και για τους κοινόχρηστους χώρους, δεδομένων των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους.

Στην Agenda 2030 των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (UN - United Nations, 2015) και πιο συγκεκριμένα στον Στόχο 11 αυτής, που αφορά πόλεις και κοινότητες βιώσιμες, συμπεριληπτικές, ασφαλείς και ανθεκτικές, περιλαμβάνονται οι επιμέρους Στόχοι:

- 11.3 βελτίωση της **χωρίς αποκλεισμούς** και βιώσιμης αστικοποίησης **για όλους** και
- 11.β αύξηση του αριθμού των πόλεων και των οικισμών που υιοθετούν και εφαρμόζουν ολοκληρωμένες πολιτικές και σχέδια τα οποία αποβλέπουν στη **συμπερίληψη**

Στο πλαίσιο της βιωσιμότητας των πόλεων και των κοινοτήτων υπάρχει, λοιπόν, η πολύ σημαντική παράμετρος των προσβάσιμων κτιρίων.

2.2.1 Συνοπτική παρουσίαση του βασικού θεσμικού πλαισίου για την προσβασιμότητα πριν από την έκδοση του Νόμου 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α' 79)



Συνοπτικά, το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την Προσβασιμότητα στο Δομημένο Περιβάλλον πριν από τον ΝΟΚ είναι το εξής:

- **ν.1577/1985** «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» (ΓΟΚ) (Α΄ 210)
- **ν.2831/2000** «Τροποποίηση των διατάξεων του ν.1577/1985 (ΓΟΚ)» (Α΄ 140), άρθρο 28 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες» σχετικά με πρόβλεψη για προσβασιμότητα των κτιρίων με χρήση κοινού και των πολυώροφων κτιρίων κατοικιών, καθώς και πρόβλεψη για σύσταση Επιτροπής Προσβασιμότητας (συστάθηκε το 2002).
- **ν.4030/2011** «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις» (Α΄ 249), άρθρο 3 σχετικά με υποχρέωση σύνταξης Μελέτης Προσβασιμότητας για ΑμεΑ
- **Υπουργική Απόφαση ΠΕΚΑ 52907/2009** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β΄ 2621). Αντικατέστησε την Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ οικ.52488/2001
- **Υπουργική Απόφαση οικ.52487/2001** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε υφιστάμενα κτήρια» (Β΄ 18/2002)
- **Υπουργική Απόφαση οικ.52488/2001** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β΄ 18/2002)
- **Υπουργική Απόφαση 3046/304/1989** «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (Δ΄ 59), άρθρο 24 «Πεζοδρόμια» σχετικά με υποχρέωση διασφάλισης προσβασιμότητας πεζοδρομίων κοινοχρήστων χώρων»
- **Εγκύκλιος 3/2011 του ΥΠΕΚΑ** (αρ. πρωτ. οικ.13612/2011) «Διευκρινίσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/2009 απόφασης... »
- **Εγκύκλιος 7/2010 του ΥΠΕΚΑ** (αρ. πρωτ. 9180/2010) «Δημοσίευση Απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ... »
- **Οδηγίες Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για Όλους»** για την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ, 1998
- **«Μεθοδολογία Ελέγχου Προσβασιμότητας Δημοσίων Υπηρεσιών και**

**Υποδομών»,** εγχειρίδιο Υπουργείου Εσωτερικών, 2009

2.2.2 Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α΄ 79) – διατάξεις για την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος

Σε συνέχεια της ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες, που κυρώθηκε με τον ν.4074/2012 (Α΄ 88), θέτοντας το πλαίσιο για την εξέλιξη της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα, εκδόθηκε ο ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α΄ 79).

Τα βασικά άρθρα του ΝΟΚ για την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος είναι το **άρθρο 26** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων» και το **άρθρο 27** «Ειδικές διατάξεις». Για την εφαρμογή των παραπάνω άρθρων εκδόθηκαν από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής σχετικές Εγκύκλιοι (Πίνακας 3).

**Εγκύκλιοι και λοιπά νομοθετήματα για την εφαρμογή των άρθρων 26 και 27 του ΝΟΚ**

- **Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 του ΥΠΕΚΑ** (αρ. πρωτ. 42382/2013) Διευκρινίσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του ΝΟΚ...»
- **Εγκύκλιος 9/2012 του ΥΠΕΚΑ** (αρ. πρωτ. 29467/2012) «Διευκρινίσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας...»
- **Αρ. πρωτ. 45102/31.7.2013 έγγραφο** Γεν. Γραμ. Χωροταξίας και Αστικού Περιβ/ντος του ΥΠΕΚΑ «Δυνατότητα εγκατάστασης ανελκυστήρα σε διατηρητέα κτίρια» (ΑΔΑ: ΒΛΩΒΟ-ΗΤΧ)
- **Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΚΑ οικ.55174/2013** «Διαδικασία έγκρισης... για εργασίες για τις οποίες απαιτείται Έγκριση Εργασιών Μικρής κλίμακας» (Β΄ 2605)

*Πίνακας 3 Εγκύκλιοι και λοιπά νομοθετήματα για την εφαρμογή του άρθρου 26 του ΝΟΚ*

Όσον αφορά στα Κτίρια, ο ΝΟΚ επιβάλλει γενικά τον καθολικό σχεδιασμό τους, με εξειδικευμένες όμως ρυθμίσεις για τις κατοικίες.

Τα **Νέα κτίρια**, δηλαδή αυτά των οποίων η άδεια δόμησης εκδίδεται μετά τη δημοσίευση του ΝΟΚ, κατασκευάζονται εξαρχής έτσι ώστε να είναι προσβάσιμα από εμποδιζόμενα άτομα, δηλαδή να εξασφαλίζεται η προσβάσιμη είσοδος σε αυτά, η απρόσκοπτη οριζόντια και κατακόρυφη κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης σήμανσης, η δημιουργία ενός τουλάχιστον προσβάσιμου χώρου υγιεινής με κοινή χρήση ανδρών/ γυναικών και η πρόβλεψη χώρων αναμονής σε έκτακτες περιπτώσεις.

Ειδικότερα όσον αφορά στα **Νέα κτίρια κατοικίας**, η προσβασιμότητα πρέπει να εξασφαλίζεται στους εξωτερικούς και εσωτερικούς κοινόχρηστους χώρους τους και να διασφαλίζονται συνθήκες εύκολης μετατρεψιμότητάς τους σε κατοικίες μελλοντικών χρηστών με αναπηρία/ εμποδιζόμενων ατόμων.

Τα **Υφιστάμενα κτίρια**, που η άδεια δόμησης τους έχει εκδοθεί μέχρι τη δημοσίευση του ΝΟΚ και συγκεκριμένα αυτά που έχουν **χρήσεις συνάθροισης κοινού** (όπως γραφεία, καταστήματα, ιατρεία, νοσοκομεία, σχολεία, τράπεζες κ.ά.), επιβάλλεται να καταστούν προσβάσιμα μέχρι την προθεσμία που τίθεται και εν προκειμένω την 31.3.2024.

#### 2.2.2.1 Αναλυτική αναφορά στις διατάξεις του ΝΟΚ για τα Νέα κτίρια

Στη συνέχεια θα γίνει αναλυτική αναφορά στο άρθρο 26 του ΝΟΚ, όπως αυτό τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 210 «Προσβασιμότητα χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα...» του ν.4782/2021 «Εκσυγχρονισμός, απλοποίηση και αναμόρφωση... και άλλες διατάξεις για την ανάπτυξη, τις υποδομές και την υγεία» (Α' 36), με το οποίο άρθρο τροποποιήθηκε, πιο συγκεκριμένα, η παρ.4 για τα υφιστάμενα κτίρια και προστέθηκε παρ.10 για τα υφιστάμενα κτίρια που στεγάζουν φορείς του Δημοσίου και για το Μητρώο Ελεγκτών Προσβασιμότητας.

Βάσει της παρ.1 του ανωτέρω άρθρου 26:

**-για τα κτίρια με χρήση εκτός κατοικίας**

- Επιβάλλεται η εξασφάλιση **οριζόντιας και κατακόρυφης αυτόνομης και**

**ασφαλούς προσπέλασης** από ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα, από τη στάθμη του πεζοδρομίου ως σε **όλους** τους εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους των κτιρίων (σύμφωνα με Οδηγίες Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για Όλους»)

- Προβλέπονται **προσβάσιμοι χώροι υγιεινής**, 5% επί των συνολικών χώρων υγιεινής και τουλάχιστον ένας (δυνατή η μικτή χρήση)
- Προβλέπονται **προσβάσιμοι χώροι στάθμευσης**, 5% επί των συνολικών χώρων στάθμευσης και τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων

#### **-για τα κτίρια με χρήση κατοικίας**

- Επιβάλλεται η εξασφάλιση **οριζόντιας και κατακόρυφης αυτόνομης και ασφαλούς προσπέλασης** από ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα σε όλους τους εξωτερικούς και εσωτερικούς **κοινόχρηστους** χώρους των κτιρίων
- Επιβάλλεται διασφάλιση εύκολης **μετατρεψιμότητας** σε κατοικίες μελλοντικών χρηστών ΑμεΑ/ εμποδιζόμενων ατόμων, χωρίς να θίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου

Σχετικά με τη μετατρεψιμότητα (Εικ. 28, παράδειγμα κάτοψης ορόφου πολυκατοικίας), πρέπει να εξασφαλίζονται εξαρχής:

-προσβάσιμη είσοδος κτιρίου (αναλυτική αναφορά γίνεται σε επόμενη ενότητα)

-ανελκυστήρας

-χώρος αναμονής αναπηρικού αμαξιδίου στον κοινόχρηστο χώρο του ορόφου διαστάσεων 0.80x1.30 μ. (εντός πυροδιαμερίσματος)

-καθαρό άνοιγμα θυρών 0.90 μ..

-συνεπίπεδοι χώροι

-πλάτος διαδρόμων τουλάχιστον 0.90 μ.

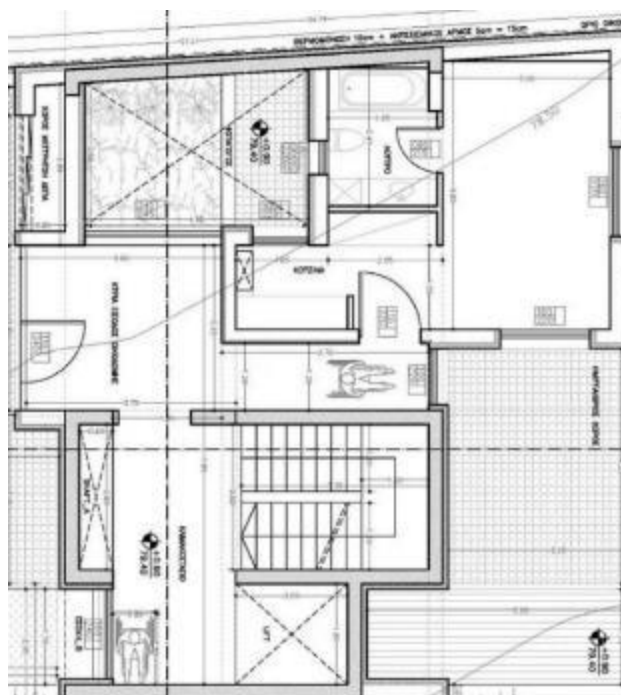
-χώρος ελιγμού αμαξιδίου διαμέτρου 1.50 μ. εκατέρωθεν θύρας για την κίνηση στα δωμάτια

-χώρος υγιεινής με χώρο ελιγμού διαμέτρου 1.50 μ, ώστε να μπορεί να μετατραπεί σε wc ΑμεΑ

-διακόπτες, πρίζες και άλλος εξοπλισμός τοποθετημένος σε ζώνη σε ύψος 0.90-1.20 μ. από το δάπεδο

-λείο και αντλιοσθηρό δάπεδο

Η κατάλληλη εσωτερική διαρρύθμιση της κατοικίας, συμπεριλαμβανομένης της διαμόρφωσης προσβάσιμου χώρου υγιεινής, γίνεται σε επόμενη χρονική φάση κατά τη μετατροπή της σε κατοικία χρήστη ΑμεΑ.



Εικόνα 28. Χώρος αναμονής αμαξιδίου στον κοινόχρηστο χώρο του ορόφου, στην περιοχή του ανελκυστήρα και του κλιμακοστασίου

Επίσης, βάσει της παρ.3 του άρθρου 26, για τους **κοινόχρηστους υπαίθριους χώρους** των οικοπέδων στα οποία κατασκευάζονται Νέα κτίρια επιβάλλεται η **κατάλληλη διαμόρφωση** ώστε να χρησιμοποιούνται και από ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα (Εικ. 29).



Εικόνα 29. Διαμόρφωση με ράμπα προσβάσιμου κοινόχρηστου υπαίθριου χώρου στο οικόπεδο

Πριν γίνει αναφορά στις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 26 του ΝΟΚ σχετικά με τα Υφιστάμενα κτίρια, πρέπει να σημειωθεί ότι την έκδοση του ΝΟΚ ακολούθησε ένας μεγάλος αριθμός νόμων και υπουργικών αποφάσεων που αφορούν κυρίως στην προσαρμογή των Υφιστάμενων κτιρίων και στις απαραίτητες σχετικές μελέτες και γνωμοδοτήσεις από Επιτροπές.

Πρόκειται για τα εξής νομοθετήματα:

- **ν.4495/2017** «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις» (Α' 167), άρθρα 18,19 σχετικά με τη σύσταση Κεντρικής και Περιφερειακών Επιτροπών Προσβασιμότητας
- **ν.4759/2020** «Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις» (Α' 245), άρθρα 117,118 τροποποίηση των άρθρων 18 και 19 του ν.4495/2017 σχετικά με τη σύσταση Κεντρικής και Περιφερειακών Επιτροπών Προσβασιμότητας, άρθρο 119 τροποποίηση του άρθρου 26 του ν.4067/2012 και άρθρο 120 τροποποίηση του άρθρου 27 του ν.4067/2012
- **ν.4782/2021** «Εκσυγχρονισμός, απλοποίηση και αναμόρφωση... και άλλες διατάξεις για την ανάπτυξη, τις υποδομές και την υγεία» (Α' 36), άρθρο 210«Προσβασιμότητα χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα - Τροποποίηση του άρθρου 26 του ν.4067/2012»
- **Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/65826/699/2020** «Τεχνικές Οδηγίες Προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε

άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β΄ 2998)

- **Υπουργική Απόφαση οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796/2021** «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας» (Β΄ 5045)
- **Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΓΔΧΣ/70755/614/2021** «Ηλεκτρονική πλατφόρμα καταγραφής στοιχείων προσβασιμότητας των κτιρίων... » (Β΄ 3756)
- **Υπουργική Απόφαση οικ.ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/121514/1435/2022** «Μητρώο Ελεγκτών Προσβασιμότητας... για τα κτίρια στα οποία στεγάζονται οι φορείς της παρ.1 του άρθρου 14 του ν.4270/201... » (Β΄ 6010)
- **Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021** «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)» (Β΄ 5553)
- **Υπουργική Απόφαση οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022** «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπ. απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους οικισμών...» (Β΄ 6213)
- **Υπουργική Απόφαση οικ.ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/34068/570/2023** «Τροποποίηση της υπό στοιχεία οικ.ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/139606/1662/ 30.12.2022 απόφασης «Παράταση των προθεσμιών των παρ.4 και 10 του άρθρου 26... (Β΄ 7028) » (Β΄ 2018)

#### 2.2.2.2 Αναλυτική αναφορά στις διατάξεις του ΝΟΚ για τα Υφιστάμενα κτίρια

Βάσει της παρ.4 του άρθρου 26 τα **Υφιστάμενα κτίρια** (προ έκδοσης ΝΟΚ, ήτοι 9.4.2012) που στεγάζουν φορείς του Δημοσίου, ΟΤΑ κλπ. και που έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού (μουσεία, θέατρα, εστιατόρια, τράπεζες, νοσοκομεία, ιατρεία, σχολεία, γραφεία, καταστήματα κ.ά.), **επιβάλλεται να προσαρμοσθούν, με κατάλληλες διαμορφώσεις**, έτσι ώστε οι λειτουργικοί τους χώροι να είναι προσπελάσιμοι από ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα.

Σύμφωνα με πρόσθετο εδάφιο που εισήχθη με τον ν.4759/2020, άρθρο 119, οι διαμορφώσεις γίνονται σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες Προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων που περιλαμβάνονται στην Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/65826/699/7.7.2020 «Τεχνικές Οδηγίες Προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών

για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία» (Β' 2998).

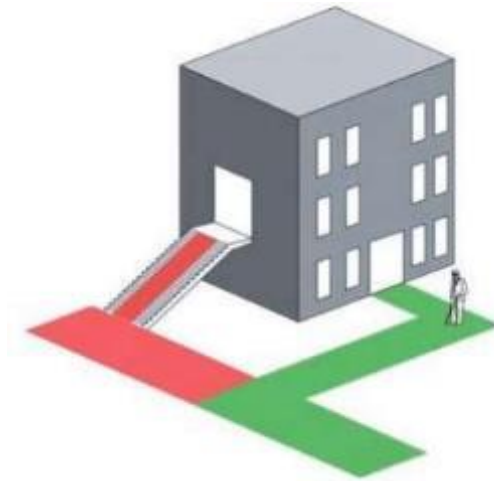
### 2.2.3 Τεχνικές Οδηγίες προσαρμογής Υφιστάμενων κτιρίων

Για να είναι προσβάσιμα τα κτίρια, πρέπει να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα του περιβάλλοντα χώρου τους και του εσωτερικού τους, μέσω προσβάσιμης εισόδου, απρόσκοπτης οριζόντιας και κατακόρυφης κυκλοφορίας, κατάλληλης σήμανσης, δημιουργίας ενός τουλάχιστον προσβάσιμου χώρου υγιεινής με χρήση ανδρών/ γυναικών και πρόβλεψης χώρων αναμονής αμαξιδίου σε έκτακτες περιπτώσεις.

Κατά την υλοποίηση προσαρμογών, πρωταρχικό στόχο αποτελεί η ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών, συνεπώς και όλων των κατηγοριών ατόμων με αναπηρίες. Σε περίπτωση αποδεδειγμένης αδυναμίας ικανοποίησης των αναγκών κάποιας κατηγορίας εξ αυτών, πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλίζεται η ικανοποίηση των αναγκών όλων των υπολοίπων κατηγοριών.

Στα κτίρια δημιουργούνται προσβάσιμες διαδρομές (οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις) που ξεκινούν από την είσοδό τους, η οποία πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με τον περιβάλλοντα χώρο ή να καθίσταται προσβάσιμη μέσω επεμβάσεων. Εάν η κύρια είσοδος του κτιρίου δεν είναι προσβάσιμη και υπάρχει δευτερεύουσα είσοδος κατάλληλη, μπορεί να γίνεται από εκείνη η πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων (Εικ. 30, με πράσινο χρώμα η προσβάσιμη δευτερεύουσα είσοδος και με κόκκινο χρώμα η μη προσβάσιμη κύρια είσοδος).





Εικόνα 30. Χρήση δευτερεύουσας εισόδου ως κατάλληλης για πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων

Τρόποι για να καταστεί προσβάσιμη μία είσοδος με βαθμίδες εξωτερικά αυτής είναι οι εξής:

-Υπερύψωση του πεζοδρομίου στο ύψος της εισόδου, εφόσον δεν εμποδίζουν τα διπλανά κτίρια και θέσεις στάθμευσης

-Τοποθέτηση ράμπας παράλληλα στο κτίριο κλίσης 5-8% (Εικ. 31, 32), με πλατύσκαλα όπου απαιτούνται και με διπλούς καθ' ύψος χειρολισθήρες στο 0.70 μ. και στο 0.90 μ., εφόσον δεν εμποδίζει την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών στο πεζοδρόμιο και μετά από άδεια του Δήμου. Σημειώνεται ότι η κλίση έως 5% εξασφαλίζει την αυτόνομη κίνηση χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου, για κλίση 10% απαιτείται υποβοήθηση -ηλεκτροκίνητο αμαξίδιο ή συνοδός- ενώ κλίση μεγαλύτερη του 10% θεωρείται επικίνδυνη. Το υλικό δαπεδόστρωσης της ράμπας πρέπει να είναι αντιολισθητικό, ομοιογενές και σταθερό. Κατάλληλα υλικά θεωρούνται τα χυτά, τα πλαστικά δάπεδα και οι μεταλλικές σχάρες (Εικ. 33).



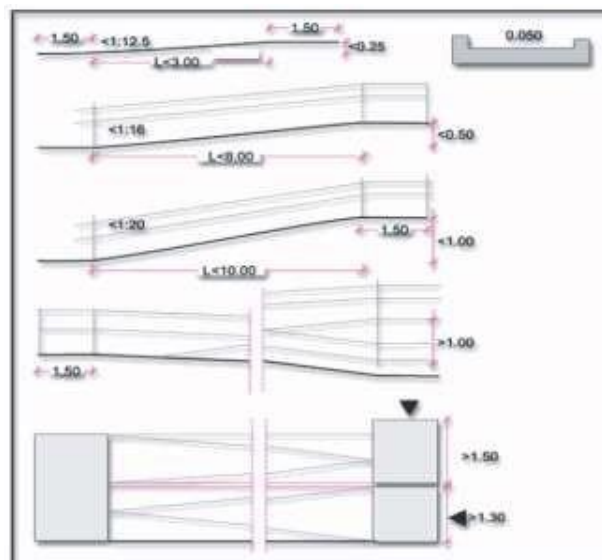
Εικόνα 31. Ράμπα παράλληλα στο κτίριο



Σχήμα 3: Κίνηση χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου σε ράμπα  
 β. Βάσει των διατάξεων των Οδηγιών Σχεδιασμού Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για Όλους» προτείνονται οι κλίσεις κεκλιμένων επιπέδων - ραμπών για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών που παρουσιάζονται στον Πίνακα 2:

Πίνακας 2

Α/Α	ΥΨΟΜΕΤΡ. ΔΙΑΦΟΡΑ (μ)	ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	Μαx ΚΛΙΣΗ	ΑΝΕΚΤΟ ΜΗΚΟΣ (μ)
1.	0,00-0,02	Φαλτσογωνιά	1:1 ή 100%	0,02
2.	0,02-0,04	Φαλτσογωνιά	1:2 ή 50%	0,04-0,08
3.	0,04-0,10	Ράμπα	1:10 ή 10%	1,00
4.	0,10-0,25	Ράμπα	1:12 ή 8%	3,00
5.	0,25-0,50	Ράμπα	1:16 ή 6%	8,00
6.	0,50μ και άνω	ράμπα ή μηχανικό μέσο (αναβατήριο, ανελκυστήρας κ.λπ.)	1:20 ή 5%	10,00 άνω των 10,00μ παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1,50μ



Εικόνα 32. «Σχεδιάζοντας για Όλους» - προτεινόμενες κλίσεις ραμπών



Εικόνα 33. Κατάλληλα υλικά κατασκευής ραμπών

-Τοποθέτηση φορητής ράμπας (Εικ. 34) ή φορητών οδηγών (Εικ. 35) κλίσης μέχρι 10% για μήκος μέχρι 1.00 μ, με χρήση κομβίου κλίσης για ειδοποίηση.



Εικόνα 34. Φορητή ράμπα αφαιρούμενη, κάθετα στην είσοδο



Εικόνα 35. Φορητοί οδηγοί κάθετα προς την είσοδο

-Τοποθέτηση αναβατορίου με πλατφόρμα βυθιζόμενη («χωνευτή») στο πεζοδρόμιο (εικ. 36) ή στον ελεύθερο χώρο, μετά από άδεια του Δήμου.



Εικόνα 36. Αναβατήριο με πλατφόρμα βυθιζόμενη στο πεζοδρόμιο, για πρόσβαση στην είσοδο

Για την εξωτερική πρόσβαση σε όροφο πάνω από το ισόγειο, χρησιμοποιείται, εφόσον υπάρχει χώρος για την τοποθέτησή του, αναβατήριο με καμπίνα (εικ. 37), κινούμενο με πολύ μικρή ταχύτητα, ή ανελκυστήρας.



Εικόνα 37. Εξωτερικό αναβατόριο με καμπίνα για πρόσβαση στον όροφο

Εσωτερικά των κτιρίων, όταν υπάρχει κλίμακα στην είσοδο ή σε άλλη περιοχή, κατασκευάζονται ράμπες, εφόσον υπάρχει χώρος, κλίσης έως 5%. Στις ράμπες, όπως και στις κλίμακες, τοποθετούνται διπλοί καθ' ύψος χειρολισθήρες και οι ακμές των βαθμίδων των κλιμάκων σημαίνονται με υλικό που παρουσιάζει χρωματική αντίθεση.

Εναλλακτικά, για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, τοποθετούνται αναβατόρια κλίμακας με πλατφόρμα (εικ. 38) ή αναβατόρια κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα (εικ. 39) ή ανελκυστήρες/ αναβατόρια με καμπίνα (εικ. 40) με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου 1.00 μ. πλάτος και 1.25 μ. βάθος βάσει προτύπου ΕΛΟΤ EN 81-701, με τη θύρα τοποθετημένη στη μικρή πλευρά και με προσβάσιμο εξοπλισμό (μπουτόν σε Braille με φωτεινή ένδειξη, ηχητική αναγγελία ορόφων κλπ.) (εικ. 41). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το αναβατόριο κλίμακας με κάθισμα (εικ. 42) πρέπει γενικά να αποφεύγεται και να χρησιμοποιείται μόνον σε κατοικίες, δεδομένου ότι αποκλείει τα άτομα με αδυναμία αυτόνομης κίνησης (π.χ. παραπληγικά/ τετραπληγικά) και επίσης για τη μεταφορά του ατόμου στο κάθισμα απαιτείται βοηθός.



Εικόνα 38. Αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα



Εικόνα 39. Αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα



Εικόνα 40. Ανελκυστήρες με προσβάσιμο εξοπλισμό

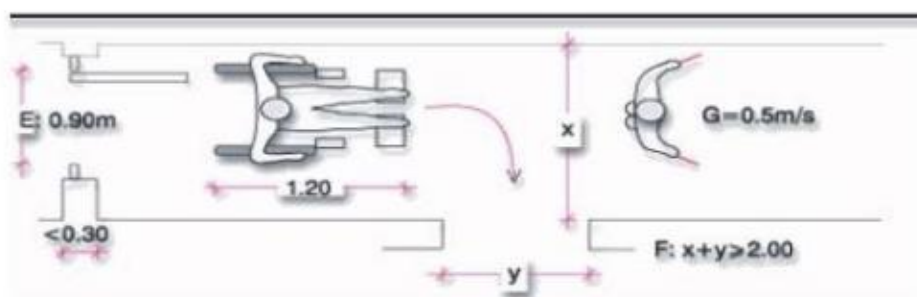


Εικόνα 41. Μπουτόν ανελκυστήρα σε Braille με φωτεινή ένδειξη



Εικόνα 42. Αναβατήριο κλίμακας με κάθισμα

Επίσης, δημιουργούνται διάδρομοι καθαρού πλάτους κατ' ελάχιστο 0.90 μ. και εξασφαλίζεται χώρος περιστροφής αμαξιδίου διαμέτρου 1.50 μ. σε κάθε όροφο, ανεμπόδιστο ελεύθερο ύψος τουλάχιστον 2.20 μ., καθαρό άνοιγμα θυρών 0.90 μ., καθώς και άθροισμα καθαρού πλάτους διαδρομής και καθαρού πλάτους κάθετου διαδρόμου/ ανοίγματος μεγαλύτερο ή ίσο με 2,00 μ. ( $x+y \geq 2,00$  μ.) (Εικ. 43).

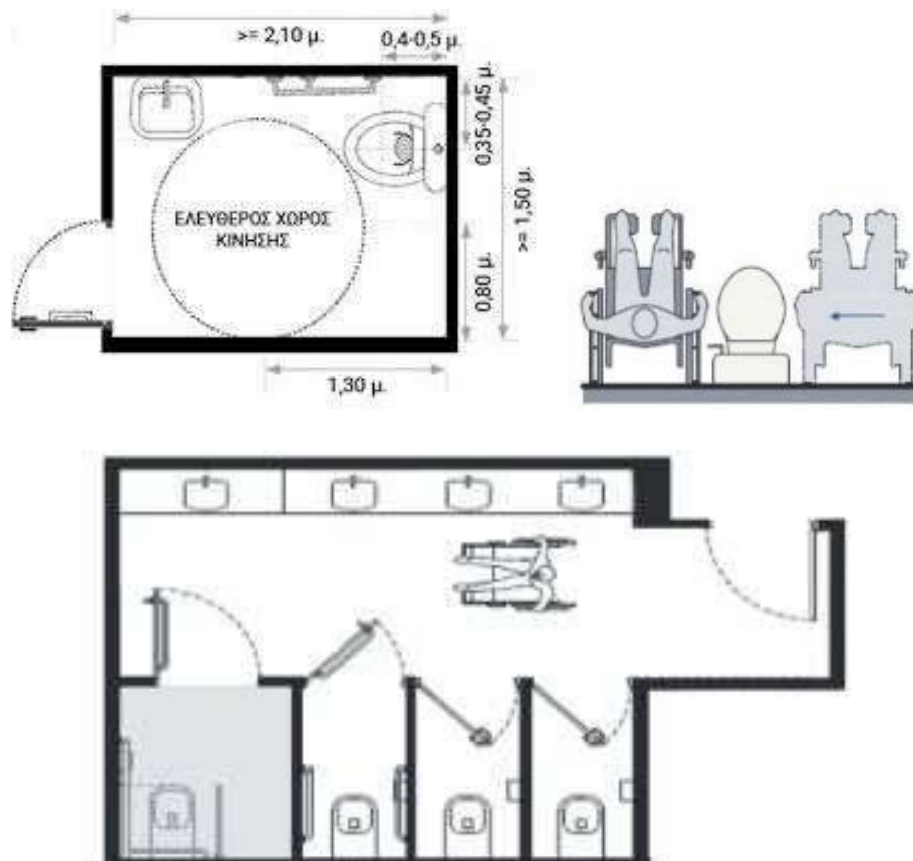


Εικόνα 43. Για άνετη πρόσβαση, εξασφαλίζεται άθροισμα καθαρού πλάτους διαδρομής και καθαρού πλάτους κάθετου διαδρόμου/ ανοίγματος μεγαλύτερο ή ίσο με 2,00 μ. ( $x+y \geq 2,00$  μ.)

Κατασκευάζεται ένας τουλάχιστον προσβάσιμος χώρος υγιεινής με κατάλληλες διαστάσεις και εξοπλισμό (Εικ. 44,45). Κατά τη διάταξη αυτού εντός μονάδας χώρων υγιεινής, εξασφαλίζεται στον διάδρομο κίνησης χώρος περιστροφής αμαξιδίου διαμέτρου 1.50 μ.



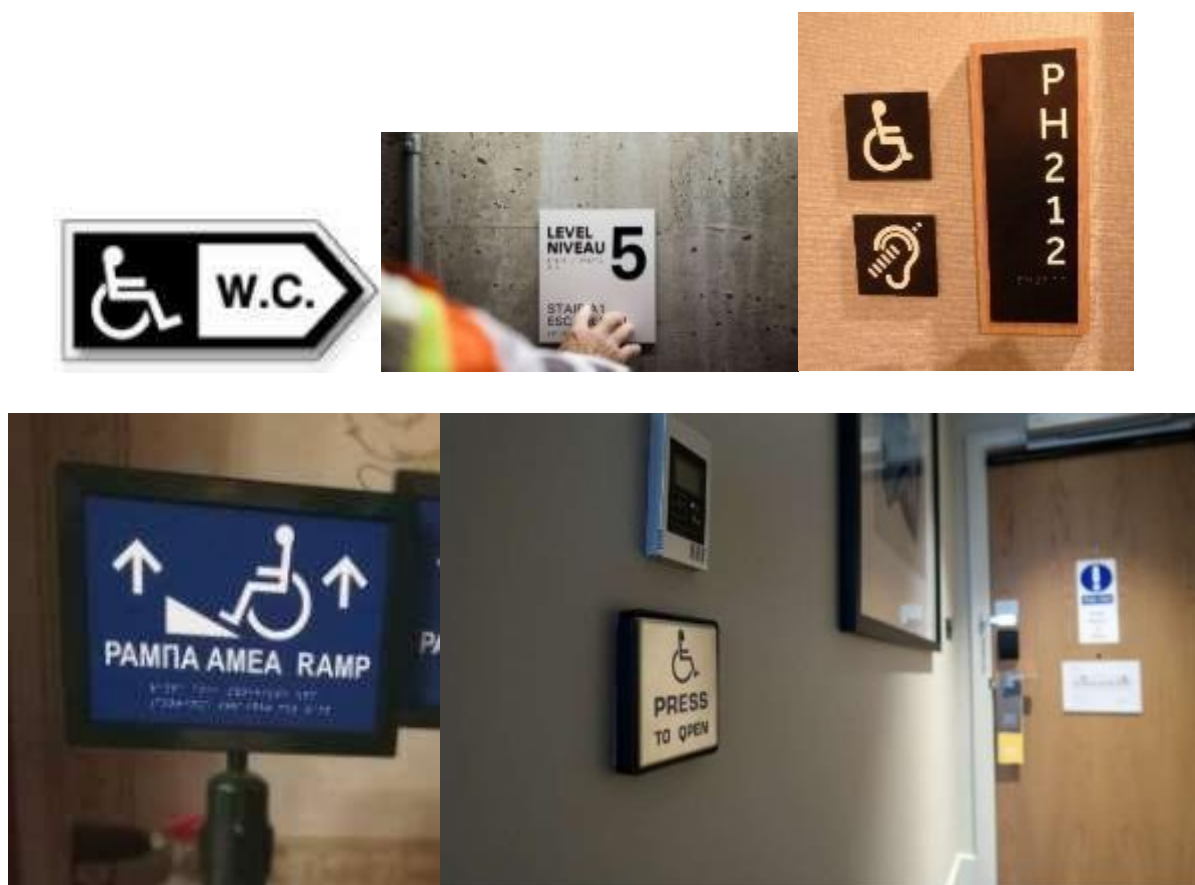
Εικόνα 44. Προσβάσιμος χώρος υγιεινής



Εικόνα 45. Διάταξη προσβάσιμου χώρου σε ενότητα χώρων υγιεινής



Επιπλέον, γίνεται κατάλληλη σήμανση (Εικ. 46), ηχητική, φωτεινή, ανάγλυφη, για άτομα με διαφορετικά είδη δυσκολίας. Η ύπαρξη εξυπηρετήσεων για εμποδιζόμενα άτομα πρέπει να σημαίνεται ευκρινώς με τη χρήση του Διεθνούς Συμβόλου Πρόσβασης. Προκειμένου για επιτοίχια σήμανση, χρησιμοποιούνται υλικά που δημιουργούν χρωματική αντίθεση με τις επιφάνειες των τοίχων και τα στοιχεία σήμανσης τοποθετούνται σε ύψος 1.40 -1.60 μ. και συνοδεύονται από σήμανση σε Braille. Για επικρεμάμενη σήμανση, χρησιμοποιούνται υλικά σε έντονους χρωματισμούς και η σήμανση τοποθετείται εκτός όδευσης πεζών. Η ηχητική σήμανση (π.χ. αναγγελίες) πρέπει να συνοδεύεται πάντα από αντίστοιχη οπτική (π.χ. κυλιόμενες ταινίες πληροφόρησης) και αντίστροφα. Σε χώρους πολύπλοκους συνιστάται η τοποθέτηση πλησίον και δεξιά της εισόδου, απτικού προπλάσματος ή χάρτη, για τον προσανατολισμό ατόμων με προβλήματα όρασης.



Εικόνα 46. Σήμανση για εμποδιζόμενα άτομα

Η χρήση οδηγών όδευσης τυφλών σε εσωτερικούς χώρους κτιρίων δεν επιβάλλεται νομοθετικά. Ενίοτε διευκολύνει, ειδικά στην περίπτωση ύπαρξης στον χώρο γκισέ ή μηχανημάτων εξυπηρέτησης κοινού, με την προϋπόθεση ότι δε δημιουργούνται σύνθετα δίκτυα που τελικά αποπροσανατολίζουν.

Οι διακόπτες και οι πρίζες τοποθετούνται σε ζώνη σε ύψος 0.90 - 1.20 μ. από το δάπεδο και το δάπεδο εξασφαλίζεται ότι είναι λείο και αντιολισθηρό.

Όσον αφορά στην επίπλωση των χώρων, όπου υπάρχουν πάγκοι εργασίας, τραπέζια, γκισέ εξυπηρέτησης, ντουλάπια, αυτά διαμορφώνονται σε κατάλληλα ύψη και με εσοχή κατ' ελάχιστον 0.30 μ. κάτω από τις οριζόντιες επιφάνειες, για το υποπόδιο του αναπηρικού αμαξιδίου (Εικ. 47,48).



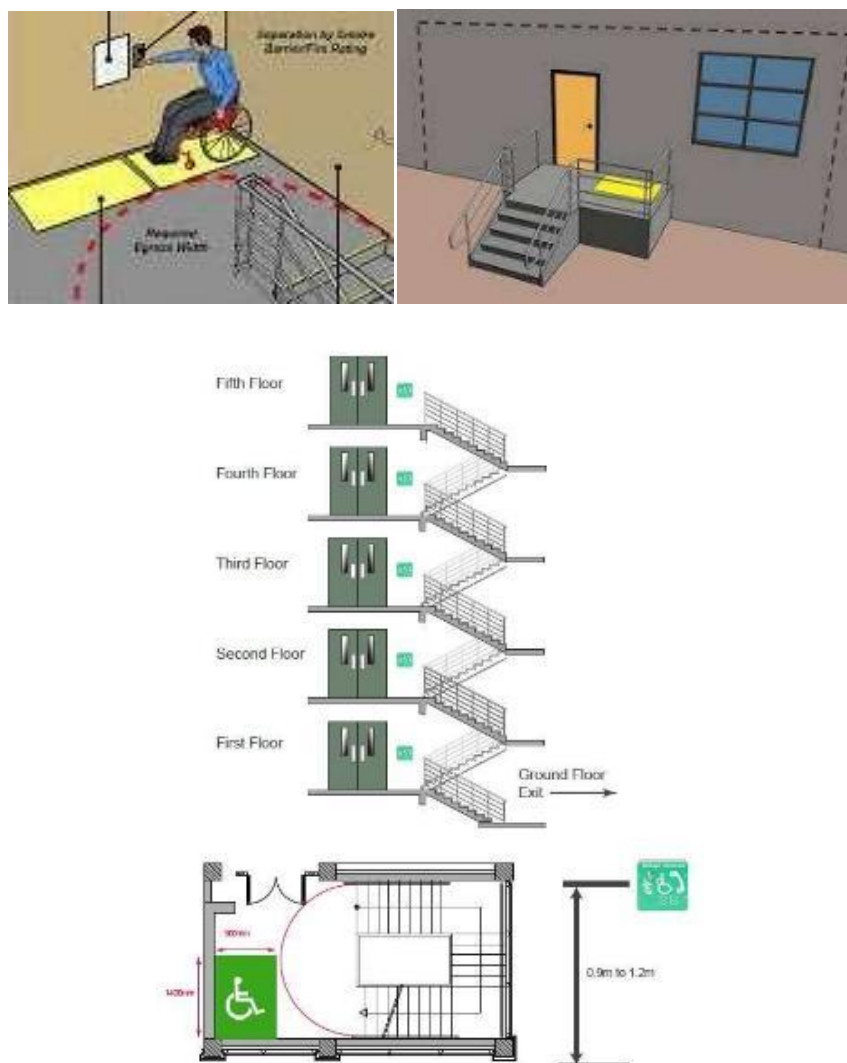
*Εικόνα 47. Επίπλωση χώρων (πάγκοι, ντουλάπια, ράφια, καθρέφτης) κατάλληλη για χρήση αναπηρικού αμαξιδίου*



*Εικόνα 48. Γκισέ εξυπηρέτησης σε χώρο κοινού, κατάλληλο για χρήση αναπηρικού αμαξιδίου*

Όσον αφορά στον χώρο αναμονής αναπηρικού αμαξιδίου, για διαφυγή σε έκτακτες περιπτώσεις, αυτός εξασφαλίζεται, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, στον κοινόχρηστο χώρο του ορόφου εντός πυροδιαμερίσματος (Εικ. 49).

Εάν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μικρότερος από 200 άτομα, εξασφαλίζεται ένας χώρος αναμονής που περιλαμβάνει μία θέση αμαξιδίου διαστάσεων 0.80x1.30 μ. Εάν είναι μεγαλύτερος, εξασφαλίζεται ένας χώρος αναμονής που περιλαμβάνει δύο θέσεις αμαξιδίων, η καθεμία διαστάσεων 0.80x1.30 μ. Η χωροθέτησή του δεν πρέπει να παρεμποδίζει τη χρήση του κλιμακοστασίου και του ανελκυστήρα του κτιρίου. Επίσης, στον χώρο αναμονής αμαξιδίου είναι βοηθητικό να υπάρχει επιτοίχια σήμανση και ενδεχομένως κομβίο κλήσης για έκτακτη ανάγκη.



Εικόνα 49. Χώρος αναμονής αναπηρικού αμαξιδίου

Επιπλέον των παραπάνω, για την προσαρμογή υφιστάμενων κτιρίων Δημοσίων ή Ιδιωτικών Οργανισμών, βάσει του Προτύπου ΕΛΟΤ 1439:2012 «Οργανισμός φιλικός σε πολίτες με αναπηρία - Απαιτήσεις και συστάσεις», πρέπει να ακολουθούνται κατ' ελάχιστον όσα περιλαμβάνονται στον ακόλουθο Πίνακα 4.

α/α	Είδος Οργανισμού	Μέγεθος Οργανισμού	Προσβάσιμη σήμανση	Υποδομές που πρέπει να διασφαλιστούν
1	<b>Μικρός</b>	<b>≤10 εργαζόμενοι και ≤100,00μ2 μικτόεμβαδόν</b>	<b>ΝΑΙ</b>	<p><b>-Προσβάσιμη είσοδος</b></p> <p><b>-Εύλογες προσαρμογές</b></p> <p><b>-Οριζόντια ή/και κατακόρυφη κυκλοφορία σε τμήμα των χώρων</b></p> <p><b>-Προσβάσιμος χώρος υγιεινής,</b></p> <p>(αν από την ισχύουσα δευτερεύουσα νομοθεσία επιβάλλεται η ύπαρξη έστω και 1 μόνο χώρου υγιεινής, αυτός θα πρέπει να είναι προσβάσιμος με κοινή χρήση ανδρών/γυναικών)</p>
2	<b>Μεγάλος</b>	<b>&gt;10 εργαζόμενοι ή &gt;100,00μ2 μικτό εμβαδόν (ισχύει το ισχυρότερο κριτήριο)</b>	<b>ΝΑΙ</b>	<p><b>-Προσβάσιμη είσοδος</b></p> <p><b>-Οριζόντια και κατακόρυφη κυκλοφορία</b></p> <p><b>-Προσβάσιμες εξυπηρετήσεις ανά όροφο</b></p> <p>(συμπεριλαμβανομένου ενός τουλάχιστον προσβάσιμου χώρου υγιεινής με κοινή χρήση ανδρών/ γυναικών)</p> <p><b>-Προσβάσιμοι εξοπλισμοί για χρήση κοινού</b> (π.χ. τηλέφωνα, ψύκτες, ATM κ.λπ.)</p> <p><b>-Υποδομές διαφυγής σε έκτακτη ανάγκη</b></p>

Πίνακας 4. Απαιτήσεις για προσαρμογή κτιρίων Δημοσίων ή Ιδιωτικών Οργανισμών βάσει Προτύπου ΕΛΟΤ 1439:2012

## 2.2.4 Μελέτη Προσβασιμότητας Νέων κτιρίων και Υφιστάμενων κτιρίων προς προσαρμογή

Σύμφωνα με την παρ.8 του άρθρου 26 του ΝΟΚ, οι ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων, εφαρμόζονται στη σύνταξη και παρουσίαση της Μελέτης Προσβασιμότητας (βλ. αναλυτική αναφορά στην ενότητα «Ειδικοί Κανονισμοί και προσβασιμότητα»). Η μελέτη αυτή περιλαμβάνει την επίλυση των λειτουργικών, τεχνικών και μορφολογικών αντικειμένων ενός έργου, ώστε να διασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη, ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλής κίνηση ατόμων με αναπηρίες και γενικότερα εμποδιζόμενων ατόμων. Βάσει της Υπουργικής Απόφασης οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796/22.10.2021 «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας» (Β΄ 5045), αποτελεί μέρος της αρχιτεκτονικής μελέτης και, όσον αφορά στα κτίρια, συντάσσεται για:

- κάθε μελέτη νέου κτιριακού έργου (κτίριο και περιβάλλον χώρος)
- κάθε νέα μελέτη για υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή (κτίριο και περιβάλλον χώρος)

Όσον αφορά στα υφιστάμενα κτίρια κατοικίας, για τα οποία δεν υπάρχει υποχρέωση προσαρμογής, η υποβολή Μελέτης Προσβασιμότητας και η υλοποίηση των προβλεπόμενων σε αυτήν διαμορφώσεων, βάσει της Εγκυκλίου ΑΜΕΑ του ΥΠΕΚΑ (αρ. πρωτ. οικ.42382/16.7.2013), επιβάλλεται στις περιπτώσεις που εκδίδεται άδεια αλλαγής χρήσης, εφόσον η νέα χρήση το απαιτεί.

Σημειώνεται ότι η προθεσμία για την ολοκλήρωση των διαμορφώσεων για προσαρμογή, τροποποιήθηκε εκ νέου με τη με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/34068/570/2023 Υπουργική Απόφαση (Β΄ 2018) και ορίστηκε στις **31.3.2024**, με την προϋπόθεση ότι δε τίγεται ο φέρων οργανισμός του κτιρίου, άλλως τα κτίρια καθίστανται αυθαίρετα.

Σχετικά με την προσαρμογή κτιρίων, για θέματα που δε ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς και προδιαγραφές, μπορεί να χρησιμοποιείται το ISO 21542 “Building construction – Accessibility and usability of the built environment” όπως ισχύει, ο “ADA «Standards for accessible design»” ή/και άλλοι σχετικοί και

αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα. Αναφέρονται ορισμένοι από αυτούς:

**-ΗΠΑ**

Americans with Disabilities Act (ADA), 1990 Architectural Barriers Act, 1968

**-ΚΑΝΑΔΑΣ**

Universal Access Project

**-ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ**

Disability Discrimination Act

**-ΑΓΓΛΙΑ**

Civil Rights Disabled Persons Bill, 1994

Human Rights Act

**-ΓΑΛΛΙΑ**

Νόμος 90-602, 1990

**-ΙΡΛΑΝΔΙΑ**

Equal Status Bill

**-ΣΟΥΗΔΙΑ**

Work Environment Act

### 2.2.5 Εξαιρέσεις σχετικά με την προσαρμογή Υφιστάμενων κτιρίων

Σύμφωνα με πρόσθετο εδάφιο της παρ.4 του άρθρου 26 του ΝΟΚ, το οποίο εισήχθη με τον ν.4759/2020, άρθρο 119, ισχύουν οι εξής **εξαιρέσεις**:

- Εάν **δεν υπάρχει συναίνεση** των συνιδιοκτητών, οι διαμορφώσεις μπορούν να υλοποιηθούν χωρίς συναίνεση, με δαπάνες του ενδιαφερόμενου, κατόπιν απόφασης της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας (του άρθρου 19 του ν.4495/2017) όπως

τροποποιήθηκε με το άρθρο 118 του ν.4759/2020)

- Επιτρέπεται **κατ' εξαίρεση ανελκυστήρας** με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου βάσει προτύπου ΕΛΟΤ-EN 81-70 για 1 χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου
- Επιτρέπεται **κατ' εξαίρεση 1 τουλάχιστον προσβάσιμος χώρος υγιεινής** (μικτή χρήση)
- Επιτρέπεται **κατ' εξαίρεση** για κτίρια με χρήση εμπορίου / χρήση γραφείων (εκτός Δημοσίου) / χρήση καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος με μικτό εμβαδόν < 100 μ<sup>2</sup>, **να μην έχουν προσβάσιμο χώρο υγιεινής**, εάν αυτό προκαλεί **δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση**, κατά τα άλλα πρέπει να προσαρμόζονται.

Επίσης, σύμφωνα με την παρ.5 του άρθρου 26 του ΝΟΚ, που τροποποιήθηκε με τον ν.4759/2020:

**Εξαίρεση από την υποχρέωση διαμορφώσεων για τη διασφάλιση φυσικής πρόσβασης χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου, ισχύει για:**

- Κτίρια σε **δρόμο με βαθμίδες** ή σε **οικόπεδα στα οποία η διαφορά στάθμης** φυσικού εδάφους - πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερη από 2.50 μ.
- Κτίρια σε **δρόμο** του οποίου το **πεζοδρόμιο έχει πλάτος** μικρότερο του 0.70 μ.
- Κτίρια που οι επεμβάσεις δύνανται να επηρεάσουν τη **στατική επάρκειά** τους, κατόπιν απόφασης Περιφερειακής Επιτροπής Προσβασιμότητας (του άρθρου 18 του ν.4495/2017 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 117 του ν.4759/2020)
- Κτίρια (εκτός Δημοσίου) οι επεμβάσεις στα οποία θα προκαλούσαν **δυσανάλογη οικονομική επιβάρυνση** (σχετική Υπουργική Απόφαση υπό επεξεργασία), κατόπιν απόφασης Περιφερειακής Επιτροπής Προσβασιμότητας. Με την ίδια απόφαση είναι δυνατή η επιβολή από Περιφερειακή Επιτροπή Προσβασιμότητας μέτρων **εναλλακτικής εξυπηρέτησης** (Υπουργική Απόφαση υπό επεξεργασία). Η προσωρινή εξαίρεση έχει διάρκεια 3 έτη. Μετά τη λήξη της διάρκειας ισχύος της, δύναται να επανυποβάλλεται σχετικό αίτημα.
- Κτίρια νέα στα οποία η εξαίρεση αφορά στους **ορόφους** τους ή στους **εσωτερικούς εξώστες**, με προϋποθέσεις εμβαδού.

## 2.2.6 Επιτροπές Προσβασιμότητας

### α. Κεντρική Επιτροπή Προσβασιμότητας

Βάσει του ν.4759/2020 (Α' 245), άρθρο 118, συστάθηκε Κεντρική Επιτροπή Προσβασιμότητας:

- στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ)
- αποτελούμενη από 14 μέλη (εκπροσώπους των ΥΠΕΝ, Υπουργείου Υποδομών, Υγείας, Τουρισμού, Πολιτισμού, ΚΕΔΕ, ΤΕΕ, ΣΑΔΑΣ, ΕΣΑμεΑ, τ. Γραφείο ΑμεΑ ΥΠΕΧΩΔΕ, ΝΣΚ και Μηχανικός εξειδικευμένος σε θέματα προσβασιμότητας). Πρόεδρος της Επιτροπής είναι η Προϊσταμένη ΔΕΣΣΕΔΠ/ ΥΠΕΝ
- που εισηγείται στον Υπουργό ΠΕΝ για βελτιώσεις του σχετικού θεσμικού πλαισίου
- εξετάζει προσφυγές κατά πράξεων των Περιφερειακών Επιτροπών Προσβασιμότητας
- γνωμοδοτεί επί ειδικών θεμάτων από τα Συμβούλια Αρχιτεκτονικής και τις Υπηρεσίες Δόμησης των Δήμων
- έχει αρμοδιότητες από τα άρθρα 20 και 26 του ΝΟΚ

### β. Περιφερειακές Επιτροπές Προσβασιμότητας

Βάσει του ν.4759/2020 (Α' 245), άρθρο 117, συστάθηκαν Περιφερειακές Επιτροπές Προσβασιμότητας:

- σε κάθε Περιφέρεια μία
- αποτελούμενες από 4 μέλη (εκπροσώπους Περιφέρειας, ΤΕΕ, ΥΠΠΟΑ, ΕΣΑμεΑ). Πρόεδρος: της Επιτροπής είναι ο εκπρόσωπος της Περιφέρειας
- που γνωμοδοτούν επί της εφαρμογής των διατάξεων του ΝΟΚ και του Κτιριοδομικού για την Προσβασιμότητα και των διατάξεων για τους υπαίθριους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους
- έχουν αρμοδιότητες από τα άρθρα 20 και 26 του ΝΟΚ



## 2.2.7 Αδειοδότηση εργασιών για προσαρμογή Υφιστάμενων κτιρίων - Παρεκκλίσεις

Βάσει του άρθρου 26, παρ.10, εδάφιο (γ), όπως τροποποιήθηκε με τον ν.4782/2020, άρθρο 210 (Α' 36), οι απαιτούμενες εργασίες προκειμένου τα Υφιστάμενα κτίρια της παρ.4 του άρθρου 26 του ΝΟΚ να προσαρμοστούν ώστε να καταστούν προσβάσιμα, εκτελούνται γενικά με **έγκριση εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας**, ανεξαρτήτως προϋπολογισμού του έργου. Με την Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΑΟΚΑ/43266/1174/2020 (Β' 1843) προσδιορίστηκαν οι εργασίες για τις οποίες χορηγείται έγκριση εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγησή της.

Πιο συγκεκριμένα ως προς τις διάφορες εργασίες προσαρμογής κτιρίων:

Βάσει του άρθρου 30, παρ.1, εδάφιο (β) του ν.4495/2017 (Α' 167), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 52 του ν.4759/2020,

**-για«...κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση ή την κάθε μορφής εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων» δεν απαιτείται Οικοδομική Άδεια ή Έγκριση Εργασιών Μικρής Κλίμακας. Γίνεται μόνο σύνταξη ή ενημέρωση της Ταυτότητας Κτιρίου.**

-στις παραπάνω εργασίες «δεν συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή ανελκυστήρα της παρ.2 του άρθρου 27 του ν.4067/2012 (Α' 79)», για την οποία απαιτείται **Έγκριση Εργασιών Μικρής Κλίμακας και σύνταξη ή ενημέρωση της Ταυτότητας Κτιρίου.**

**Η κατασκευή ανελκυστήρα ή άλλων μηχανικών μέσων κάλυψης υψομετρικών διαφορών και του χώρου πρόσβασης σε αυτά, για τη μετακίνηση ΑμεΑ και γενικότερα εμποδιζόμενων ατόμων, επιτρέπεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ΝΟΚ και των ειδικών όρων δόμησης της περιοχής, σε νομίμως υφιστάμενα κτίρια, βάσει του άρθρου 27 «Ειδικές διατάξεις», παρ. 2 του ΝΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 120 του ν.4759/2020 (Α' 245):**

**-που δε διαθέτουν ανελκυστήρα και κατά τον χρόνο ανέγερσής τους δεν ήταν υποχρεωτική η κατασκευή του,**

και βάσει του άρθρου 29, παρ.2, εδάφιο (στ) του ν.4495/2017 (Α' 167), σε υφιστάμενα κτίρια:

-που διαθέτουν ανελκυστήρα με εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου εκτός προδιαγραφών ΕΛΟΤ - EN 81-701 ή

-στα οποία πρέπει να γίνει επέκταση των στάσεων του ανελκυστήρα προκειμένου να εξυπηρετηθούν ΑμεΑ και γενικότερα εμποδιζόμενα άτομα

#### **Κατά παρέκκλιση:**

- **Ανελκυστήρας** χωρίς συναίνεση συνιδιοκτητών, γίνεται με δαπάνες του υπόχρεου και με γνώμη της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας **για υφιστάμενα παρ. 4**
- **Ράμπα ή αναβατόριο** από το πεζοδρόμιο προς κοινόχρηστους χώρους κτιρίου (εξωτερικούς και εσωτερικούς, ισογείου και ορόφων), γίνεται εφόσον διαμένει ΑμεΑ στο κτίριο, με δαπάνες του υπόχρεου **για κτίρια κατοικίας.**

Όσον αφορά την αδειοδότηση **Διατηρητέων κτιρίων και κτιρίων σε Παραδοσιακούς Οικισμούς**, απαιτείται επιπλέον σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής.

#### 2.2.8 Προσβασιμότητα κτιρίων που στεγάζουν φορείς του Δημοσίου, ΟΤΑ κλπ.

Βάσει του άρθρου 26, παρ.10, η οποία προστέθηκε με τον ν.4782/2021:

- Δημιουργήθηκε **ηλεκτρονική πλατφόρμα καταγραφής στοιχείων προσβασιμότητας** (υπό το ΥΠΕΝ και το ΤΕΕ) για κτίρια που στεγάζουν φορείς του Δημοσίου, με την Υπουργική Απόφαση οικ.ΥΠΕΝ/ΓΔΧΣ/70755/614/2021 «Ηλεκτρονική πλατφόρμα καταγραφής στοιχείων προσβασιμότητας των κτιρίων...» (Β' 3756). Η καταγραφή των παραπάνω στοιχείων έχει ολοκληρωθεί.
- Ορίστηκαν **Σημεία Αναφοράς** για την εφαρμογή της Σύμβασης των Η.Ε. για τα δικαιώματα των ΑμεΑ
- Δημιουργήθηκε **Ηλεκτρονικό Μητρώο Ελεγκτών Προσβασιμότητας** (υπό το ΥΠΕΝ και το ΤΕΕ), με την ΚΥΑ οικ.ΥΠΕΝ/ΔΕΣΣΕΔΠ/121514/1435/ 20.11.2022 «Μητρώο Ελεγκτών Προσβασιμότητας... για τα κτίρια στα οποία στεγάζονται οι φορείς της παρ.1 του άρθρου 14 του ν.4270/201...» (Β' 6010).

## 2.3 ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΚ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

### 2.3.1 Νέο Μουσείο Ακρόπολης

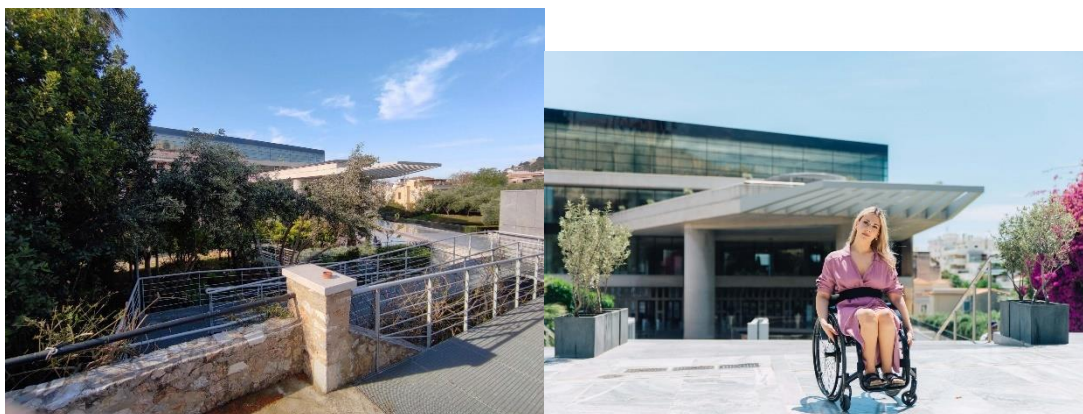
Το Νέο Μουσείο της Ακρόπολης (2009) σχεδιάστηκε εξ αρχής ως προσβάσιμο και για εμποδιζόμενα άτομα. Όσον αφορά την πρόσβαση σε αυτό, έχουν δημιουργηθεί προσβάσιμες διαδρομές τόσο στους εσωτερικούς όσο και στους εξωτερικούς χώρους και τους κήπους του μουσείου (Εικ. 50). Προσεγγίζοντας με ράμπα την περιοχή της εισόδου του μουσείου (Εικ. 51), τα εμποδιζόμενα άτομα μπορούν να αντιληφθούν, με ασφάλεια και άνεση, την περιοχή της ανασκαφής η οποία βρίσκεται σε χαμηλότερη στάθμη από αυτή του κτιρίου (Εικ. 52).

Εσωτερικά του μουσείου, διασφαλίζεται η απρόσκοπτη οριζόντια κυκλοφορία (Εικ. 53) και όσον αφορά στην κατακόρυφη κυκλοφορία, υπάρχουν ανελκυστήρες για πρόσβαση στα διάφορα επίπεδα και περιοχές εκθεμάτων, συμπεριλαμβανομένου του χώρου του καφέ του μουσείου, που έχει θέα προς την Ακρόπολη. Επίσης, έχουν δημιουργηθεί προσβάσιμοι χώροι υγιεινής (Εικ. 54) σε όλα τα επίπεδα του μουσείου.

Ακόμη, επιτρέπεται η πρόσβαση σε σκύλους οδηγούς ατόμων με οπτική αναπηρία και διατίθεται μουσειακός οδηγός σε γραφή Braille. Τη φυσική προσβαση συμπληρώνουν ψηφιακές απεικονίσεις (Εικ. 55) και εφαρμογές.



Εικόνα 50. Προσβάσιμες διαδρομές εσωτερικά και εξωτερικά του νέου Μουσείου Ακρόπολης



Εικόνα 51. Ράμπα πρόσβασης στην είσοδο του μουσείου



Εικόνα 52. Αντίληψη του χώρου της ανασκαφής από την περιοχή της εισόδου του μουσείου



Εικόνα 53. Κυκλοφορία των εμποδιζόμενων ατόμων στο εσωτερικό του μουσείου



Εικόνα 54. Προσβάσιμος χώρος υγιεινής στο μουσείο



Εικόνα 55. Ψηφιακές απεικονίσεις στο μουσείο

### 2.3.2 Μουσείο Μπενάκη οδού Πειραιώς

Το κτίριο του Μουσείου Μπενάκη στην οδό Πειραιώς (2004), παρουσιάζεται στην ενότητα αυτή ως παράδειγμα κτιρίου που σχεδιάστηκε εξ αρχής ως προσβάσιμο και σε εμποδιζόμενα άτομα, σύμφωνα με τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού.

Η είσοδος στο κτίριο του μουσείου γίνεται με ράμπα μικρής κλίσης εγκάρσια στο πεζοδρόμιο και από θύρες μεγάλου πλάτους περιστρεφόμενες ως προς άξονα (Εικ. 56). Η πορεία από την είσοδο καταλήγει στο αίθριο, περιμετρικά του οποίου οργανώνεται η κίνηση προς τους εκθεσιακούς χώρους. Ράμπα οδηγεί από το αίθριο προς το εσωτερικό του μουσείου (Εικ. 57) και στη συνέχεια ο επισκέπτης κινείται επίσης μέσω ραμπών (Εικ. 58) προς τους ορόφους και τους διάφορους εκθεσιακούς χώρους. Στο

αμφιθέατρο έχει επίσης διαμορφωθεί ράμπα (Εικ. 59) για εξασφάλιση πρόσβασης. Επίσης, έχει κατασκευαστεί προσβάσιμος χώρος υγιεινής (Εικ. 60).

Τη φυσική πρόσβαση συμπληρώνει η ψηφιακή πρόσβαση μέσω ψηφιακών βοηθημάτων διαθέσιμων στον ιστότοπο του μουσείου.



Εικόνα 56. Η ράμπα πρόσβασης και η είσοδος του μουσείου



Εικόνα 57. Ράμπα από το αίθριο προς το εσωτερικό του μουσείου



Εικόνα 58. Ράμπες πρόσβασης στα διάφορα επίπεδα με εκθεσιακούς χώρους



Εικόνα 59. Ράμπα στο αμφιθέατρο του μουσείου



Εικόνα 60. Προσβάσιμος χώρος υγιεινής

### 2.3.3 Ανακαίνιση παλαιού κτιρίου και επέκταση Εθνικής Πινακοθήκης - Μουσείου Αλεξάνδρου Σούτσου

Στο πλαίσιο του έργου ανακαίνισης και επέκτασης της Πινακοθήκης (2021), για την κυκλοφορία στους χώρους αυτής, εκτός από τους ανελκυστήρες και τα κλιμακοστάσια κατασκευάστηκε ράμπα κυκλοφορίας των επισκεπτών που συνδέει τους ορόφους μεταξύ τους (Εικ. 61), καταλήγοντας στον ανώτερο επισκέψιμο όροφο που έχει πανοραμική θέα της πόλης. Η ράμπα, που αποτελεί βασικό στοιχείο της μελέτης της επέκτασης της Πινακοθήκης, είναι προσβάσιμη σε εμποδιζόμενα άτομα, έχει κατάλληλη κλίση, δαπεδόστρωση από ξύλινες σανίδες και γυάλινο προστατευτικό στηθαίο με μονό χειρολισθήρα και όχι διπλό καθ' ύψος.

Οι ανελκυστήρες έχουν μπουτόν με γραφή Braille (Εικ. 62) και φωτεινές ενδείξεις και οι θύρες οριζόντιες χειρολαβές (Εικ. 63).

Στους ελεύθερους χώρους και ειδικότερα στους κήπους της Πινακοθήκης καθώς και στο καφέ των κήπων, η πρόσβαση εξασφαλίζεται με ράμπες (Εικ. 64) και κλίμακα με διπλούς χειρολισθήρες (Εικ. 65).

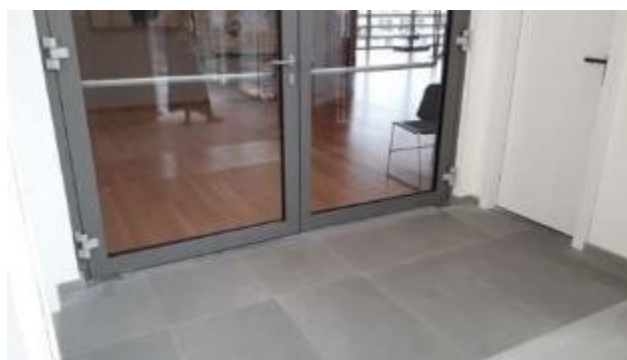


Εικόνα 61. Η προσβάσιμη ράμπα που συνδέει τους ορόφους της Εθνικής Πινακοθήκης





Εικόνα 62. Μπουτόν ανελκυστήρα με γραφή σε Braille



Εικόνα 63. Θύρες με οριζόντιους χειρολισθήρες



Εικόνα 64. Ράμπες πρόσβασης στους κήπους της Πινακοθήκης



Εικόνα 65. Κλίμακα πρόσβασης στους κήπους της Πινακοθήκης, με διπλό χειρολισθήρα

#### 2.3.4 Διαχρονικό Μουσείο Λάρισας

Το Διαχρονικό Μουσείο Λάρισας (2015) διαθέτει προσβάσιμη είσοδο συνεπίπεδη με το πεζοδρόμιο, η οποία διαφοροποιείται από την κύρια είσοδο του μουσείου, που έχει βαθμίδες (Εικ. 66). Οδηγός όδευσης τυφλών κατευθύνει προς την προσβάσιμη είσοδο στην οποία υπάρχει κατάλληλη σήμανση με πινακίδα για την καθοδήγηση και των εμποδιζόμενων ατόμων.

Εσωτερικά του μουσείου, υπάρχει κατάλληλη σήμανση για τον ανελκυστήρα κ.ά. (Εικ. 67), καθώς και ράμπες, προσβάσιμες αίθουσες (Εικ. 68) και προσβάσιμος χώρος υγιεινής (Εικ. 69).

Υπάρχει, επίσης, εφαρμογή Ψηφιακού Ξεναγού που μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε από τον επισκέπτη του Μουσείου για να δώσει επιπλέον πληροφορίες για τα εκθέματα, είτε απομακρυσμένα προσφέροντας μια εικονική περιήγηση στο Μουσείο.



Εικόνα 66. Προσβάσιμη δευτερεύουσα είσοδος, και οδηγοί όδευσης τυφλών



Εικόνα 67. Κατάλληλη σήμανση για εμποδιζόμενα άτομα



Εικόνα 68. Ράμπα και προσβάσιμες αίθουσες του μουσείου



Εικόνα 69. Προσβάσιμος χώρος υγιεινής

### 2.3.5 Κτίρια σταθμών μέσω μαζικής μεταφοράς

Αναλυτική αναφορά στην πρόσβαση στα κτίρια των σταθμών, όπως και στις υπαίθριες αποβάθρες, των μέσων μαζικής μεταφοράς, θα γίνει σε επόμενες ενότητες. Γενικά, πάντως, σημειώνεται ότι η εξασφάλιση της απρόσκοπτης μετακίνησης των εμποδιζόμενων ατόμων επιτυγχάνεται με τη διαμόρφωση προσβάσιμων κτιρίων και υπαίθριων χώρων σταθμών (αεροδρόμια, σταθμοί τρένων, μετρό, λεωφορείων κλπ.) (Εικ. 70,71), σε συνδυασμό με την παροχή βοήθειας από το προσωπικό των σταθμών και με τη διαμόρφωση προσβάσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς.



Εικόνα 70. Προσβάσιμο γκισέ εξυπηρέτησης σε κτίριο σταθμού



Εικόνα 71. Προσβάσιμη αποβάθρα κτιρίου σταθμού μετρό

### 2.3.6 Υφιστάμενα κτίρια σχολείων και άλλων εκπαιδευτικών μονάδων προς προσαρμογή

Δεδομένου ότι βάσει της παρ.4 του άρθρου 26 του ΝΟΚ για τα Υφιστάμενα κτίρια με χρήση εκπαίδευσης υπάρχει υποχρέωση προσαρμογής, η εξασφάλιση της πρόσβασης επιτυγχάνεται με επεμβάσεις στα κτίρια, στον περιβάλλοντα χώρο τους καθώς και στα πεζοδρόμια που τα περιβάλλουν (βλ. Ερωτηματολόγιο Πίνακα 5).

### Πόσο προσβάσιμο είναι το σχολείο μου σε Άτομα με Αναπηρία;

	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. Υπάρχουν στο σχολείο μαθητές με δυσκολίες στην κίνηση, ακοή, όραση;			
2. Υπάρχουν στο σχολείο δάσκαλοι με δυσκολίες στην κίνηση, ακοή, όραση;			
3. Υπάρχουν διαβάσεις πεζών γύρω από το σχολείο;			
4. Υπάρχουν ράμπες στα πεζοδρόμια γύρω από το σχολείο;			
5. Διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν εμπόδια (για παράδειγμα σταθμευμένα οχήματα, φρεάτια, φυτά σε γλάστρες) έξω από την είσοδο του σχολείου;			
6. Υπάρχουν ράμπες σε εισόδους με σκάλες;			
7. Υπάρχει ράμπα δίπλα στις σκάλες;			
8. Υπάρχει ανυψωτικό κάθισμα για τις σκάλες;			
9. Υπάρχουν αντιολισθητικές ταινίες στα σκαλοπάτια της σκάλας;			
10. Διαθέτουν οι σκάλες κάγκελα;			
11. Υπάρχουν τουαλέτες κατάλληλες για μαθητές σε αμαξίδιο. Είναι σε λειτουργία;			
12. Υπάρχουν αυτόματες πόρτες στο κτίριο;			
13. Έχουν τα δάπεδα αντιολισθητική επιφάνεια;			
14. Υπάρχει ανελκυστήρας σε λειτουργία στο κτίριο;			

15. Είναι οι διάδρομοι αρκετά φαρδιοί για να φιλοξενήσουν ένα άτομο σε αμαξίδιο;			
16. Είναι οι κοινόχρηστοι χώροι (βιβλιοθήκη, αίθουσα εκδηλώσεων, σίτισης, τουαλέτες κ.ά.) προσβάσιμοι σε άτομα με αμαξίδιο;			
17. Υπάρχουν πινακίδες Braille σε σημαντικά σημεία στο κτίριο;			
18. Υπάρχουν σαφή προειδοποιητικά σήματα για τα άτομα με αναπηρία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (π.χ. σεισμός);			
19. Υπάρχουν προσβάσιμες αίθουσες διδασκαλίας για τους μαθητές σε αμαξίδιο;			
20. Μετακινούνται τα έπιπλα της τάξης, ώστε οι διάδρομοι να είναι φαρδιοί για τους μαθητές σε αμαξίδιο ή με δυσκολία στην όραση;			
21. Υπάρχουν ψηλά τραπέζια σε κοινόχρηστους χώρους και σε αίθουσες διδασκαλίας, για να χρησιμοποιούν οι μαθητές σε αμαξίδιο;			

Δημιουργός Ερωτηματολογίου: Σοφία Κοσμίδη [www.kiriaataxia.gr](http://www.kiriaataxia.gr)

Πίνακας 5. Ερωτηματολόγιο σχετικά με το Προσβάσιμο Σχολείο

Δημιουργείται προσβάσιμη είσοδος με κατασκευή ράμπας (Εικ. 72) ή τοποθέτηση φορητής και διασφαλίζεται η πρόσβαση στους ορόφους των κτιρίων με αναβατόριο κλίμακας (Εικ. 73) ή αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα (Εικ. 74). Επίσης, τοποθετούνται αυτόματες θύρες στις εισόδους, με δυνατότητα χρήσης μέσω κομβίου κλήσης πλησίον αυτών ή και με τηλεχειρισμό και τοποθετούνται οριζόντιες χειρολαβές στις θύρες των αιθουσών (Εικ. 75). Διαμορφώνεται κατάλληλη επίπλωση

για χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου, με προσβάσιμα θρανία, προσβάσιμους πάγκους εργασίας και φαγητού (Εικ. 76), με εσοχή για το αναπηρικό αμαξίδιο και προσβάσιμα ερμάρια και βιβλιοθήκες (Εικ. 77). Ακόμη, εξασφαλίζονται προσβάσιμοι χώροι υγιεινής και τοποθετείται κατάλληλη σήμανση (Εικ. 78).



Εικόνα 72. Ράμπα εισόδου σε κτίριο σχολείου



Εικόνα 73. Αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα σε κλιμακοστάσιο σχολείου





Εικόνα 74. Αναβατήριο κατακόρυφης κίνησης με πλατφόρμα σε χώρο σχολείου



Εικόνα 75. Οριζόντια χειρολαβή σε θύρα αίθουσας σχολείου



Εικόνα 76. Προσβάσιμη επίπλωση - θρανία και τραπέζια εργασίας, με εσοχή για το αναπηρικό αμαξίδιο



Εικόνα 77. Προσβάσιμη επίπλωση - ερμάρια και βιβλιοθήκες



Εικόνα 78. Προσβάσιμη σήμανση σε χώρο σχολείου

### 2.3.7 Νέα ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα και Υφιστάμενα προς προσαρμογή

Προκειμένου να είναι προσβάσιμα σε εμποδιζόμενα άτομα τα ξενοδοχεία και τα τουριστικά καταλύματα<sup>53</sup>, εξασφαλίζονται τα εξής:

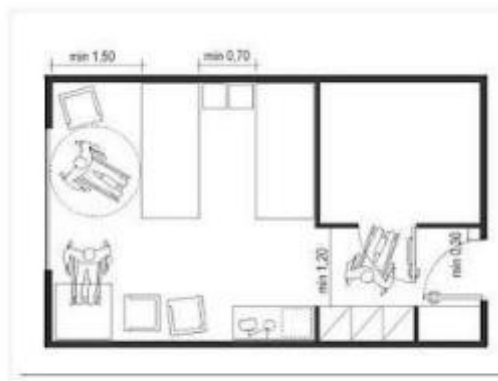
- Όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι είναι προσβάσιμοι σε ΑμεΑ
- Για ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα μέχρι 100 δωματίων, ποσοστό 5% των δωματίων, με ελάχιστο αριθμό 1, είναι ειδικά διαρρυθμισμένα για να φιλοξενούν χρήστες ΑμεΑ (Εικ. 79,80). Πέραν των 100 δωματίων, απαιτείται επιπλέον 1 ανά 50 δωμάτια

<sup>53</sup> Πρέπει να τονιστεί ότι τα προσβάσιμα ξενοδοχεία, οι προσβάσιμες παραλίες και οι προσβάσιμες μεταφορές, αποτελούν τη βάση για την ανάπτυξη του προσβάσιμου τουρισμού. Τα ΑμεΑ συνήθως συνοδεύονται από 1 ή 2 τουλάχιστον άτομα και πολλές φορές ταξιδεύουν εκτός περιόδων τουριστικής αιχμής. Το κριτήριο για την επιλογή τελικού προορισμού διακοπών είναι η ύπαρξη ή μη, προσβάσιμων υποδομών και εξυπηρητήσεων. Οι προσβάσιμες ξενοδοχειακές μονάδες, λόγω του κατάλληλου σχεδιασμού τους, απολαμβάνουν υψηλότερη πληρότητα από αντίστοιχες μη προσβάσιμες μονάδες, ενώ δεν έχουν υψηλότερα λειτουργικά κόστη.

- Στους κοινόχρηστους χώρους δημιουργείται ένας προσβάσιμος χώρος υγιεινής ανδρών/ γυναικών
- Ο διάδρομος που οδηγεί στα διαρρυθμισμένα δωμάτια για ΑμεΑ δεν είναι επενδυμένος με χαλί ή άλλο μαλακό υλικό που δυσχεραίνει την κίνηση αμαξιδίου
- Οι χώροι στάθμευσης των ξενοδοχείων διαμορφώνονται πλησίον της εισόδου και έχουν θέσεις ΑμεΑ τόσες όσα τα δωμάτια ΑμεΑ
- Στην περίπτωση ύπαρξης παραλίας μπροστά σε ξενοδοχείο, όπου είναι δυνατό, διαμορφώνεται πορεία αμαξιδίου μέχρι τη θάλασσα, από υλικό που επιτρέπει την ομαλή κίνηση και υπάρχει χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος για την είσοδο ειδικού αμαξιδίου στο νερό (Εικ. 81).

- Ο προθάλαμος της εισόδου να έχει ελάχιστο πλάτος 1,20m για να επιτρέπει στο χρήστη αμαξιδίου να πλησιάσει τη θύρα ελάχιστου πλάτους 85cm

- οι διακόπτες φωτισμού να βρίσκονται σε ύψος 80cm από το δάπεδο. Το ίδιο απαιτείται για τον πίνακα ελέγχου της παροχής κλιματισμού



- απαιτείται ακουστική και οπτική σήμανση συναγερμού

- η διαρρύθμιση του δωματίου να εξασφαλίζει ελεύθερο χώρο περιστροφής αμαξιδίου 1,50m

- τα υλικά επένδυσης του δαπέδου να μην εμποδίζουν την άνετη διακίνησή του αμαξιδίου (όχι τάπητας)

- η υψομετρική διαφορά του δαπέδου με τον εξωτερικό εξώστη να μην είναι μεγαλύτερη των 10mm

- ο χώρος υγιεινής έχει ελάχιστο εμβαδό 4,5m<sup>2</sup>, αντιολισθητικό δάπεδο,



Εικόνα 79. Διαμόρφωση δωματίου ΑμεΑ ξενοδοχείου/ τουριστικού καταλύματος



Εικόνα 80. Προσβάσιμοι χώροι δωματίου ΑμεΑ ξενοδοχείου/ τουριστικού καταλύματος



Εικόνα 81. Προσβάσιμη παραλία και μηχανισμός εισόδου στη θάλασσα/ πισίνα

## 2.4 ΑΣΚΗΣΕΙΣ – ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

### • Μελέτη Περίπτωσης 1

Αντικείμενο διερεύνησης:

**Αναβατήριο κλειστού τύπου ή ανελκυστήρας σε αδόμητο χώρο οικοπέδου με Υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή, που καθιστά μεν προσβάσιμο τον όροφο του κτιρίου, αλλά παρεμποδίζει την πρόσβαση στον αδόμητο χώρο (Εικ. 82)**

140

Για την προσαρμογή Υφιστάμενου κατά ΝΟΚ κτιρίου, προτείνεται η τοποθέτηση σε στενό αδόμητο χώρο του οικοπέδου του -ήτοι υπαίθριο διάδρομο, αδιέξοδο, που δεν έχει πρόσβαση από τον δρόμο αλλά μόνο μέσα από το ισόγειο- αναβατορίου κλειστού τύπου ή ανελκυστήρα για πρόσβαση εμποδιζόμενων ατόμων στον όροφο, δεδομένου ότι δεν υπάρχει δυνατότητα κατάλληλης επέμβασης στο εσωτερικό του κτιρίου, όπως ανελκυστήρας.

Το αναβατήριο ή ανελκυστήρας θα καταλαμβάνει όλο το πλάτος του στενού χώρου, εμποδίζοντας τη διέλευση σε όλο το μήκος αυτού. Στον χώρο αυτόν «βλέπουν» εξώστης του ορόφου και κλιματιστικά του ισογείου και του ορόφου.

Ζητείται η διερεύνηση του κατά πόσον μπορεί να τοποθετηθεί η παραπάνω κατασκευή για πρόσβαση στον όροφο.



*Εικόνα 82. Αναβατήριο κλειστού τύπου ή ανελκυστήρας σε αδόμητο χώρο οικοπέδου με υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή*

## • Μελέτη Περίπτωσης 2

Αντικείμενο διερεύνησης:

**Σε Υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή, εάν έχει σημασία το να είναι η χρήση του υφιστάμενη ή νέα (Εικ. 83)**

Σε Υφιστάμενο κατά ΝΟΚ κτίριο εγκαθίσταται σήμερα νέα χρήση που χαρακτηρίζεται ως συνάθροιση κοινού (π.χ. ιατρείο).

Ζητείται η διερεύνηση του εάν ισχύουν στην περίπτωση αυτή τα αναφερόμενα στην παρ.4 του άρθρου 26 περί υφιστάμενων κτιρίων, δηλαδή υποχρέωση προσαρμογής με επιεικέστερους όρους (κατ' εξαίρεση ανελκυστήρας με μειωμένες διαστάσεις κλπ.) ή αντιμετωπίζεται ως νέο κτίριο (με τις αυστηρότερες επιταγές της παρ.1 του άρθρου 26).



Εικόνα 83. Υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή με νέα χρήση

- **Μελέτη Περίπτωσης 3**

Αντικείμενο διερεύνησης:

**Σε Υφιστάμενο κτίριο προς προσαρμογή, τρόποι διαχείρισης της πρόσβασης στην είσοδο (Εικ. 84,85)**

Η μοναδική είσοδος υφιστάμενου κατά ΝΟΚ κτιρίου προς προσαρμογή, έχει βαθμίδες προς το πεζοδρόμιο.

Ζητείται η διερεύνηση των κατάλληλων επεμβάσεων για την κάλυψη της υψομετρικής διαφοράς, προκειμένου η είσοδος του κτιρίου να καταστεί προσβάσιμη, αν οι βαθμίδες είναι μία, δύο ή περισσότερες από δύο, σε συνάρτηση με το πλάτος του πεζοδρομίου.



Εικόνα 84. Είσοδος κτιρίου με βαθμίδες σε στενό πεζοδρόμιο



Εικόνα 85. Είσοδος κτιρίου με βαθμίδες σε πλατύ πεζοδρόμιο

### 3. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Στην τρίτη θεματική ενότητα παρουσιάζεται η προσβασιμότητας ως παράμετρος για τον σχεδιασμό του υπαίθριου δημόσιου χώρου και για τις παρεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον, σε συνδυασμό με την γενικότερη θεώρηση για προαγωγή της βιώσιμης κινητικότητας στον χώρο (αστικό, περιαστικό και φυσικό περιβάλλον) και με την προώθηση των αστικών αναπλάσεων.

Η ενότητα αυτή στοχεύει να δώσει στους επιμορφούμενους τη δυνατότητα:

- (α) να κατανοήσουν τα απαιτούμενα στοιχεία σχεδιασμού, μορφής και κατασκευής, ώστε ο υπαίθριος δημόσιος χώρος να είναι προσβάσιμος
- (β) να γνωρίσουν το βασικό νομοθετικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα στον υπαίθριο δημόσιο χώρο και στο φυσικό περιβάλλον, ώστε να είναι σε θέση να το χρησιμοποιήσουν κατάλληλα στις υπηρεσίες τους
- (γ) να είναι σε θέση να αξιολογήσουν υφιστάμενα αστικά και περιαστικά περιβάλλοντα ως προς την προσβασιμότητάς τους ή μη
- (δ) να είναι σε θέση να προτείνουν στοιχεία και παρεμβάσεις προσβασιμότητας σε κάθε νέα μελέτη, κατασκευής, ανακατασκευής ή ανάπλασης δημόσιου υπαίθριου χώρου
- (ε) να είναι σε θέση να αξιολογήσουν σχετικές μελέτες και να παραλάβουν έργα αναπλάσεων, κτιριακά κ.λπ.

Επιπλέον, για την βέλτιστη κατανόηση του θέματος, η θεματική ενότητα κάνει αναφορά σε καλές πρακτικές από την Ελλάδα και τον υπόλοιπο κόσμο, από παραδείγματα εφαρμογής σε διάφορες πόλεις.

Τέλος συμπεριλαμβάνει διαδραστικές πρακτικές ασκήσεις οι οποίες θα παρουσιαστούν στη συνέχεια.



### 3.1. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Οι σύγχρονες πόλεις μετασχηματίζονται, επεκτείνονται και διαχέονται στον χώρο με ιδιαίτερα έντονους ρυθμούς έχοντας δημιουργήσει προάστια στις παρυφές τους και σε αραιές ή πιο συμπαγείς πυκνότητες, που προκαλούν εξαρτήσεις από το αυτοκίνητο και μεγάλου μήκους μετακινήσεις. Αυτή η αυτοκίνητο-κεντρική δομή των πόλεων είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα αστικό περιβάλλον μακριά από την «ανθρώπινη κλίμακα» με έντονες μεταφορικές ανισότητες, αστική εξάπλωση και προαστιοποίηση αύξηση των μέσων αποστάσεων μετακίνησης, ελλιπή προσβασιμότητα του δημόσιου χώρου και τελικά μια μη-βιώσιμη αστική μορφή. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο Kenworthy διατύπωσε ένα ολοκληρωμένο και πλήρη ορισμό της βιώσιμης πόλης, ο οποίος αρθρώνεται γύρω από δέκα βασικές διαστάσεις (Kenworthy J. R, 2006) παρουσιάζοντας πέντε κύριους άξονες που σχετίζονται με αστική δομή, το δημόσιο χώρο, τα μέσα μεταφοράς, την οικονομία, τις διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης των αποφάσεων. Μεταξύ άλλων στους ανωτέρω άξονες συμπεριλαμβάνονται «...*τμήμα της οδικής υποδομής ανακτάται προς όφελος της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου ενώ παράλληλα η χρήση των μηχανοκίνητων ιδιωτικών οχημάτων ελαχιστοποιείται. .... η φυσική δομή και ο αστικός σχεδιασμός της πόλης, ιδιαίτερα ο δημόσιος χώρος, είναι ευανάγνωστος (ευκολία αντίληψης και προσανατολισμού από τον άνθρωπο), διαπερατός (πρόσβαση και μεγάλη επιλογή εναλλακτικών διαδρομών), εύρωστος (ευελιξία και προσαρμογή του χώρου για διάφορες λειτουργίες), ποικίλος (διαθέτει διαφορετικές χρήσεις και προσφέρει πολλές επιλογές), οπτικά κατάλληλος (εντάσσεται και διαχέεται αρμονικά στο τοπίο) και εξατομικευμένος με την έννοια της άνεσης και της εξοικείωσης που νιώθουν οι πολίτες ...η διαδικασία λήψης αποφάσεων .... προωθεί τις έννοιες της δημόσιου συμφέροντος, της ισότητας και ισονομίας στη μετακίνηση».* Επιπλέον, η βιώσιμη πόλη αποτελεί μια κοινωνική πρόκληση, όπου η εγγύτητα θα αποτελεί πλεονέκτημα και όχι ενόχληση. Η καθημερινότητα θα είναι πιο συλλογική και οργανωμένη, με τους κατοίκους να αποδέχονται τους όποιους περιορισμούς κατανοώντας τα οφέλη της αρμονικής συλλογικής συνύπαρξης. Έτσι, η πόλη αποκτά

πραγματικά δημόσιο χαρακτήρα και κοινωνική ταυτότητα (Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., 2006).

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι αναπόσπαστο συστατικό της βιώσιμης πόλης. Συναρτάται με δύο έννοιες, αυτήν της βιώσιμης πόλης και αυτήν της βιώσιμης κινητικότητας. Η πρώτη αφορά στην ταυτότητα, στις λειτουργίες και στη μορφή μιας βιώσιμης πόλης βάσει των αρχών της αειφόρου ανάπτυξης, ενώ η δεύτερη αφορά στην αναθεώρηση των ανθρώπινων ενεργειών ώστε οι μεταφορές/μετακινήσεις να διενεργούνται με βάση τις αρχές της βιωσιμότητας (Σερράος Κ., Κλαμπατσέα Ε., 2015).

Την τελευταία εικοσαετία νέες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις σχετικά με τον σχεδιασμό των βιώσιμων αστικών μεταφορών έχουν δημοσιευθεί σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες όπως τα «Plans de déplacements urbains» στην Γαλλία, τα «Local Transport Plans» στην Αγγλία, τα «Piani urbani del traffico» στην Ιταλία, τα «Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung» στη Γερμανία και τα «Plan de movilidad Urbana Sostenible» στην Ισπανία, γεγονός που οδήγησε την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της Επιτροπής, του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να δημιουργήσουν διαδικασίες ανάπτυξης και εφαρμογής Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα κλήθηκε να ανακόψει το φαύλο κύκλο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας<sup>54</sup>. Είναι άμεσα συνδεδεμένη με την μορφή και την λειτουργία του δημόσιου χώρου, καθώς ο δημόσιος χώρος είναι το τμήμα του αστικού χώρου στο οποίο γίνονται οι μετακινήσεις. Πλέον, τις σύγχρονες πόλεις απασχολεί ένα βασικό ερώτημα **πώς θα καταναείμουμε δίκαια τον Δημόσιο Χώρο για μια αποτελεσματική εξυπηρέτηση της κινητικότητας**. Πώς μπορούμε να μοιράσουμε τελικά το Δημόσιο Χώρο μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων, των μοτοσυκλετών των ποδηλατών και των πεζών (Γιαννής Γ., 2021). Ο δημόσιος χώρος ως μην ξεχνάμε ότι είναι ένα σύνθετο μόρφωμα που επηρεάζει και επηρεάζεται από την ίδια την αστική ανάπτυξη.

---

<sup>54</sup>Η στροφή προς μια νέα, βιώσιμη προσέγγιση των μεταφορών υπήρξε ως αποτέλεσμα μιας μακρόχρονης διαδικασίας. Ο ρόλος της Ε.Ε. ήταν σημαντικός, καθώς από το 1957 και τη Συνθήκη της Ρώμης μέχρι και σήμερα, μέσω των επίσημων δημοσιεύσεών της, στοχεύει την προώθηση κοινών πολιτικών/κατευθύνσεων για τα μεταφορικά δίκτυα, στα πλαίσια της αναβάθμισης του βιοτικού επιπέδου και του αστικού ιστού.

Μεταβάλλεται ιστορικά μαζί με την ίδια την πόλη η οποία μπορεί να αλλάξει τα χαρακτηριστικά του, αλλά να αλλάξει και η ίδια από την επιρροή του (Αίσωπος Γ., 2003). Ο δημόσιος χώρος, ως κοινό αγαθό, ανήκει σε όλους τους κατοίκους και έχει μία συστημική σχέση με άλλα κοινά αγαθά (π.χ. με τον πολιτισμό, την εκπαίδευση, κ.λπ.). Οι ποικίλες χρήσεις του υποστηρίζουν την κοινότητα, ενθαρρύνουν την αποδοχή της διαφορετικότητας και την κοινωνική συνοχή, γι' αυτό και η πλήρης εκτίμηση και κατανόηση των ωφελειών της ύπαρξής του χωρίς αποκλεισμούς είναι σημαντική (UNESCO, 2006).

Η βιώσιμη κινητικότητα, επιπλέον, καταδεικνύει την σημασία των ενεργών μέσων μεταφοράς **στη δημιουργία προσβάσιμων, δίκαιων και ανθρώπινων πόλεων**. Με βάση όλα τα παραπάνω γίνεται ξεκάθαρη η ανάγκη για μετάβαση από τις αστικές μορφές που στηρίζονται στο αυτοκίνητο, σε ανθρώπινες πόλεις που μπορούν να υποστηρίξουν τον πεζό και γενικότερα τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς. Η βιώσιμη κινητικότητα αν και θεωρείται ένας από τους βασικότερους στόχους του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και της πολιτικής των μεταφορών σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, αντιμετωπίζει συχνά, σημαντικά εμπόδια στην εφαρμογή της. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι ιδιαίτερος σημαντική η άρση των εμποδίων για την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης και της προσβασιμότητας, που αποτελούν βασικά στοιχεία για την βιώσιμη κινητικότητα.

Η προσβασιμότητα, προϋποθέτει την αυτόνομη μετακίνηση, συνεπώς είναι άμεσα συνδεδεμένη με το περπάτημα (ακόμα κι αν αυτό γίνεται μέσω ενός αναπηρικού αμαξιδίου, ή με την χρήση λευκού μαστουριού), το οποίο αναγνωρίζεται ως ο σημαντικός παράγοντας της λειτουργίας των πολυτροπικών μεταφορών: *«Το περπάτημα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ο “κρίκος που λείπει” στον σχεδιασμό πολυτροπικών μεταφορών και στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας» (Towards a pan-European master plan on walking, UNECE 22 April 2022).*

Σύμφωνα με έρευνα<sup>55</sup> της ΕΣΑΜΕΑ, όσον αφορά στις δημόσιες υποδομές κίνησης, το 45,2% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο και το 30,6%

---

<sup>55</sup> Η ΚΑΠΑ RESEARCH A.E., μεταξύ 31 Οκτωβρίου και 21 Νοεμβρίου 2013, στο πλαίσιο του έργου «Πρόκληση» της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας «EQUAL», διεξήγαγε πανελλαδική έρευνα κοινής γνώμης για τα άτομα με αναπηρία, για λογαριασμό της ΕΣΑμεΑ. Η συλλογή των στοιχείων έγινε με την μέθοδο των τηλεφωνικών συνεντεύξεων και βάσει ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου. Στην

ότι είναι μέτρια ικανοποιημένο, γεγονός που συνεπάγεται ότι οι τρεις στους τέσσερις πολίτες με κάποιας μορφής αναπηρία δε μπορούν να κινηθούν ανεμπόδιστα στην πόλη. Όσον αφορά στην πρόσβαση σε δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες, το 39,5% και το 35,4% των ερωτηθέντων δήλωσε καθόλου ή μέτρια ικανοποιημένο, αντίστοιχα, συνεπώς οι τρεις στους τέσσερις πολίτες με αναπηρία αντιμετωπίζουν δυσκολία σε μικρό ή μεγάλο βαθμό κατά τις συναλλαγές τους με δημόσιες υπηρεσίες. Αντίστοιχα εμφανίζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν όσον αφορά στην πρόσβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Η πρόταση χρήσης μέτρων Β.Α.Κ. στο πλαίσιο της προσπάθειας για προσβάσιμες πόλεις για όλους, θέτει την προσβασιμότητα ως κρίσιμο παράγοντα για την επίτευξη της. Μέσω αυτών, στοχεύεται η αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της πόλης, η διευκόλυνση των μετακινήσεων (γενικά και ειδικά, μεταξύ των σημείων ενδιαφέροντος), η διεύρυνση του δικτύου για τη βελτίωση της προσβασιμότητας.

### 3.2. ΒΑΔΙΣΙΜΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Το περπάτημα αποτελεί κομμάτι της καθημερινότητας κάθε ανθρώπου, καθώς είναι το πιο απλό και οικονομικό μέσο μετακίνησης. Σύμφωνα με τους Wey & Chiu (2013), τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και τα περιβαλλοντικά, αντιμετωπίζονται σε μεγάλο βαθμό με τη χρήση του περπατήματος ως τρόπου μεταφοράς (Litman T. A., 2003). Η ποιότητα των συνθηκών μιας διαδρομής και το κατά πόσο είναι φιλική μια περιοχή προς τους πεζούς, μετράται σύμφωνα με τον όρο της βαδισιμότητας.

Η Βαδισιμότητα (Walkability) είναι ένας όρος για έννοιες σχεδιασμού που κατανοούνται καλύτερα από τη μικτή χρήση ανέσεων σε γειτονίες υψηλής πυκνότητας όπου οι άνθρωποι μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτές τις ανέσεις με τα πόδια. Βασίζεται στην ιδέα ότι οι αστικοί χώροι δεν πρέπει να είναι απλώς διάδρομοι μεταφοράς σχεδιασμένοι για τη μέγιστη διεκπεραίωση των οχημάτων. Αντίθετα, θα

---

έρευνα συμμετείχαν 4.506 άτομα, πανελλαδικά, με αναλογική κατανομή στις 13 περιφέρειες της χώρας.

πρέπει να είναι σχετικά ολοκληρωμένοι κατοικήσιμοι χώροι που να εξυπηρετούν ποικίλες χρήσεις, χρήστες και τρόπους μεταφοράς.

Επίδραση στην βαδισιμότητα έχει το δομημένο περιβάλλον, το οποίο εμπεριέχει τόσο φυσικά χαρακτηριστικά (πλάτος δρόμου και πεζοδρομίου, αστικές υποδομές, προσβασιμότητα), όσο και τα άυλα χαρακτηριστικά (ανθρώπινη κλίμακα, καθαριότητα, διαφάνεια) (Saelens BE, Sallis JF, Black JB, Chen D., 2003). Ένα δομημένο περιβάλλον που δεν ευνοεί τις μετακινήσεις με τα πόδια, συχνά είναι αποτέλεσμα ενός σχεδιασμού με άξονα τις μετακινήσεις με το αυτοκίνητο. Το πλήθος των οχημάτων στα αστικά κέντρα αυξάνει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, ενώ δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών (Βλαστός Θ., Πεπερίδου Δ., 2007). Γενικότερα, για ένα περπατήσιμο περιβάλλον είναι απαραίτητη η ασφάλεια στην αλληλεπίδραση πεζών και οχημάτων, στο επίπεδο του δρόμου. Για να συμβεί αυτό, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα «αντιληπτικά» χαρακτηριστικά του χώρου που επηρεάζουν τους πεζούς (Peiravian, F., Derrible, S., Ijaz, F., 2014), τα οποία είναι:

- *Imageability: αφορά στη δυνατότητα που έχει ένας τόπος να ξεχωρίζει από τους υπόλοιπους και να γίνεται αντιληπτός ως κάτι μοναδικό.*
- *Enclosure: αφορά στον βαθμό στον οποίο ο δημόσιος χώρος, είναι επαρκώς διακριτός από τα υπόλοιπα «κάθετα» στοιχεία του περιβάλλοντος (π.χ. κτίρια, δέντρα κ.λπ.) ώστε να υπάρχει οπτική συνέχεια*
- *Human scale: αφορά στον βαθμό που το περιβάλλον κίνησης των πεζών οφείλει να αποτελείται από στοιχεία τα οποία συμβαδίζουν με την «ανθρώπινη κλίμακα» ώστε ο πεζός να εναρμονίζεται με αυτό και, χωρίς να του δημιουργείται δυσφορία.*
- *Transparency: αφορά στον βαθμό που ο πεζός αντιλαμβάνεται τον περιβάλλοντα χώρο του καθώς και διακρίνει στοιχεία τα οποία βρίσκονται στην άλλη άκρη του δρόμου, δίχως η οπτική του να εμποδίζεται από άλλα στοιχεία.*
- *Complexity: αφορά στην ποικιλομορφία των σχεδιαστικών στοιχείων που καθιστούν τον χώρο κίνησης των πεζών ενδιαφέροντα και όχι μονότονο*
- *Legibility: αφορά στον βαθμό που το κτισμένο περιβάλλον βοηθάει τον πεζό να προσανατολίζεται στον χώρο και να αντιλαμβάνεται την θέση του.*
- *Linkage: αφορά στον βαθμό φυσικής και οπτικής σύνδεσης των χώρων κίνησης των πεζών, συμπεριλαμβανομένων και των εισόδων των κτιρίων και των διαβάσεων*

- *Coherece: αφορά στην οπτική συνοχή του χώρου και την δημιουργία της αίσθηση της «τάξης» στον πεζό.*

Κατ' αντιστοιχία, οι βαδίσιμες πόλεις (walkable cities) ενθαρρύνουν τους κατοίκους και τους επισκέπτες τους να μετακινούνται με τα πόδια. Η πρόσβαση στην εργασία, για φαγητό, σε χώρους εκπαίδευσης, για ψώνια και για αναψυχή και η χαλάρωση μπορούν να γίνει με τα πόδια σε μια βαδίσιμη πόλη. Για να γίνει μια πόλη βαδίσιμη, απαιτείται ένα μακροπρόθεσμο όραμα και η δημιουργία κατάλληλης υποδομής που θα ενθαρρύνει τους πολίτες να παραιτηθούν από την άνεση των αυτοκινήτων τους (Leyden, K. M., 2003). Πληθώρα μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί ως σήμερα, υποστηρίζουν ότι ο κυριότερος παράγοντας που επηρεάζει την απόφαση για πεζή μετακίνηση είναι η απόσταση μεταξύ της αφετηρίας και του προορισμού, ενώ παράγοντες όπως οι καιρικές συνθήκες ή η ασφάλεια είναι δευτερεύουσας σημασίας.

Ωστόσο, η απόσταση ως μεμονωμένος παράγοντας δεν επαρκεί για την αξιολόγηση και πρόβλεψη της πεζής μετακίνησης και ότι ποιότητα του περιβάλλοντος κίνησης κατέχει σημαντική θέση στην διαδικασία επιλογής του μέσου μετακίνησης. Σύμφωνα με την έρευνα “Residentsguide for creating and walkable communities” (2008), μια «βαδίσιμη» πόλη, που προωθεί το περπάτημα, διευρύνει τις επιλογές μετακίνησης, προσφέροντας ασφαλείς και ελκυστικές διαδρομές, που απευθύνονται σε κάθε πολίτη, κάθε ηλικίας και κάθε κινητικής δυνατότητας. Τα χαρακτηριστικά μιας βαδίσιμης πόλης είναι τα ακόλουθα :

- **Συνδεσιμότητα (Connectivity):** επιτυγχάνεται από την ύπαρξη επαρκών χώρων κίνησης των πεζών, καθώς και από την συνέχεια του δικτύου και την έλλειψη εμποδίων.
- **Διασύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς (Linkage with othermodes):** επιτυγχάνεται από η ύπαρξη ενός επαρκώς συνδεδεμένου δικτύου, που διασυνδέει τον χώρο κίνησης των πεζών με στάσεις και σταθμούς ΜΜΜ ενισχύοντας την πολυτροπικότητα στις μετακινήσεις.
- **Μίξη χρήσεων γης (Fine Grained and Varied Land Use Patterns):** επιτυγχάνεται με μίξη των χρήσεων γης που σχετίζονται με την καθημερινότητα των πολιτών (π.χ. σχολείο, πάρκο, τράπεζα κ.λπ.) σε μια ιδανική ακτίνα 800μ.

- **Ασφάλεια (Safety):** επιτυγχάνεται με μείωση του ορίου κυκλοφορίας των οχημάτων, επαρκή σήμανση, προσβασιμότητα και άρση των εμποδίων
- **Ελκυστικό περιβάλλον κίνησης (Quality of path):** επιτυγχάνεται μέσω υψηλής ποιότητας περιβάλλον κίνησης παρέχει στον πεζό ασφάλεια και άνεση (για όλες τις ηλικιακές ομάδες), ενώ παράλληλα πρέπει να είναι συνεχές χωρίς την ύπαρξη εμποδίων.
- **Περιεχόμενο διαδρομής (Pathcontext):** επιτυγχάνεται μέσω της ελκυστικότητας της διαδρομής πεζής μετακίνησης που προσφέρει οπτική ικανοποίηση, στον πεζό.

Μια βαδίσιμη πόλη είναι και προσβάσιμη, εξασφαλίζει δηλαδή επαρκές προσβάσιμο δίκτυο για τους πολίτες και τους επισκέπτες της σε όλα τα επίπεδα (δημόσιος χώρος, κτίρια, υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις). Σύμφωνα με το πρόλογο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ισότητα κας Χελένα Ντάλι, στην ανακοίνωση και το έντυπο υλικό για το Ευρωπαϊκό Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2022<sup>56</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022) «Οι πόλεις και οι τοπικές κοινότητες είναι πολύτιμοι εταίροι για τη δημιουργία μιας Ευρώπης χωρίς εμπόδια. Εφαρμόζουν συγκεκριμένες λύσεις που βελτιώνουν τις ζωές των ανθρώπων και προάγουν κοινές αξίες, όπως η ένταξη και η ισότητα. Οι προσβάσιμες πόλεις επωφελούν όλους τους πολίτες. Η προσβασιμότητα βελτιώνει την ποιότητα ζωής και συμβάλει στη δημιουργία πόλεων χωρίς αποκλεισμούς που ευημερούν».

### 3.2.1.1. Λουξεμβούργο

Η νικήτρια πόλη του Βραβείου Προσβάσιμης Πόλης 2022 είναι η πόλη του Λουξεμβούργου. Καθώς βρίσκεται σε έδαφος με απότομους βράχους και βαθιές

<sup>56</sup> Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε μια προσπάθεια προώθησης της προσβασιμότητας και μάλιστα της προσβασιμότητας ως αλυσίδας δράσεων, ανακοίνωσε τον Ιούλιο 2010 τη θεσμοθέτηση ετήσιου Ευρωπαϊκού Βραβείου για την πιο προσβάσιμη πόλη (μεμονωμένη πόλη), καθώς και Ευρωπαϊκού Βραβείου για τα πιο προσβάσιμα δίκτυα πόλεων. Τα βραβεία αυτά αποβλέπουν στην ανάδειξη εκείνων των πόλεων που λαμβάνουν τις πιο αποτελεσματικές και καινοτόμες δράσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στους πολίτες με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα εν γένει. Μπορούν να συμμετάσχουν πόλεις που τα τελευταία 5 χρόνια έχουν τεκμηριωμένα υλοποιήσει ή υλοποιούν σχετικές δράσεις σε όλους τους παρακάτω τομείς: το δομημένο περιβάλλον και τους δημόσιους χώρους, τις μεταφορές, τον τομέα πληροφόρησης και επικοινωνιών, καθώς και στον τομέα δημοσίων υπηρεσιών και μάλιστα με την ενεργό συστηματική συμμετοχή των ίδιων των ατόμων με αναπηρία.

κοιλάδες, το Λουξεμβούργο δεν είναι εύκολο να καταστεί προσβάσιμο. Παρόλα αυτά, ο δήμος της πόλης εργάζεται συνεχώς και με επιτυχία για να βελτιώσει την προσβασιμότητα για τους πολίτες και τους επισκέπτες του (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022). Χάρη στην προσέγγιση «Σχεδιασμός για όλους», η πόλη αίρει τους αποκλεισμούς όχι μόνο για τα άτομα με αναπηρία, αλλά και για τους ηλικιωμένους, τους μετανάστες και τους τουρίστες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης, (Εικ. 86) οι οποίες καθίστανται συστηματικά προσβάσιμες και εξοπλίζονται με iBeacon, παρέχοντας πολύτιμες πληροφορίες στους χρήστες της δημοτικής εφαρμογής, μια υπηρεσία που εκτιμάται ιδιαίτερα από άτομα με προβλήματα όρασης<sup>57</sup>.



Εικόνα 86: Προσβάσιμο τραμ - Λουξεμβούργο

### 3.2.1.2. Ελσίνκι

Η πόλη του Ελσίνκι στη Φινλανδία, με πληθυσμό περίπου 1,4 εκατομμύρια, κέρδισε τη δεύτερη θέση για το Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2022. Η πόλη έχει μια μακροχρόνια δέσμευση για την προώθηση της προσβασιμότητας, την ενσωμάτωσή της σε στρατηγικές, πολιτικές και διαδικασίες σχεδιασμού. Το 2005, το Ελσίνκι ενέκρινε ένα σχέδιο προσβασιμότητας, το οποίο θέτει τις βάσεις για τα μέτρα προσβασιμότητάς του. Δεσμεύει τις υπηρεσίες και τα θεσμικά όργανα της πόλης να διασφαλίσουν ότι τα

<sup>57</sup>Όταν ένα άτομο πλησιάζει μια στάση λεωφορείου εξοπλισμένη με iBeacon, λαμβάνει μια ειδοποίηση που το ενημερώνει για το όνομα της στάσης, τον αριθμό και τον προορισμό του επόμενου λεωφορείου και την προβλεπόμενη ώρα άφιξής του. Στα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας γίνονται οπτικές και φωνητικές ανακοινώσεις και οι επιβάτες μπορούν να λαμβάνουν οπτικές ανακοινώσεις σε στάσεις λεωφορείων, διαδικτυακά ή μέσω γραπτών μηνυμάτων.



κτίρια και οι υπηρεσίες τους είναι προσβάσιμα σε όλους και απαιτεί την κατασκευή και την αναδιαμόρφωση όλων των κοινόχρηστων χώρων προκειμένου να καταστούν προσβάσιμοι. Το σχέδιο ορίζει δύο επίπεδα προσβασιμότητας - ειδικό και βασικό. Απαιτείται ειδικό επίπεδο προσβασιμότητας στο κέντρο της πόλης, στους πεζόδρομους, στους τερματικούς σταθμούς των ΜΜΜ, στον άμεσο περιβάλλοντα χώρο κέντρων υγείας και κτιρίων υπηρεσιών, σε δημόσιους χώρους αναψυχής και παιδικές χαρές, σε περιοχές με μεγάλο αριθμό ηλικιωμένων και ατόμων με αναπηρία και σε φυσικές περιοχές (Εικ. 87). Εντωμεταξύ, το βασικό επίπεδο αναφέρεται γενικά σε ένα προσβάσιμο περιβάλλον στο οποίο δεν εφαρμόζονται ειδικά μέτρα (όπως δρόμοι που θερμαίνονται από υπόγειους σωλήνες ζεστού νερού για την αποφυγή πάγου, ή απτικές πλακοστρώσεις) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022).



Εικόνα 87: Περιοχή αναψυχής κοντά στο Ελσίνκι με προσβάσιμες πλατφόρμες για την παρακολούθηση πτηνών

### 3.2.1.3. Το Πρόγραμμα WALKABLE ATHENS - Έρευνα για το περπάτημα στην Αθήνα

Η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ολοκλήρωσε ηλεκτρονική έρευνα ερωτηματολογίου με αντικείμενο το περπάτημα στην Αθήνα. Η έρευνα διενεργείται στο πλαίσιο του προγράμματος με τίτλο «WALKABLE ATHENS – Πρότυπο Γεωχωρικό Παρατηρητήριο Βαδισιμότητας του

Δήμου Αθηναίων»<sup>58</sup> και ζητούμενο αποτελεί να προταθούν λύσεις για δρόμους πιο ανθρώπινους, ασφαλείς και ελκυστικούς, με λιγότερα αυτοκίνητα και πιο πολλούς πεζούς και ποδηλάτες. «Έτσι εκείνοι που αναγκάζονται να παραμένουν σπίτι τους θα πάρουν την απόφαση να βγαίνουν και να περπατούν, να στέκονται, να συναντιούνται και να κουβεντιάζουν».

Μια πιο ανθρώπινη Αθήνα θα είναι λοιπόν δίκαιη, κοινωνική, φιλόξενη στους επισκέπτες της και με δημόσιους χώρους πιο ζωντανούς. Η έρευνα (Εικ. 88) επικεντρώθηκε όχι μόνο στο Κέντρο της Αθήνας αλλά και στις γειτονιές. Κι αυτό διότι η κατάσταση εκεί είναι δυστυχώς πολύ χειρότερη σε ό,τι αφορά τις υποδομές και τους χώρους για άνετο περπάτημα. Στόχος των ερευνητών ήταν να προταθούν λύσεις από τους πολίτες, ώστε στη συνέχεια ο Δήμος Αθηναίων να τις υλοποιήσει ώστε τελικά δημότες, κάτοικοι και επισκέπτες να μπορούν να περπατήσουν με ασφάλεια και στις γειτονιές. Έγιναν ποικίλες καταγραφές από τους ερευνητές, από τις οποίες εξάχθηκαν πολύτιμα συμπεράσματα. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω:

- ✓ Στην κατηγορία για την **άνεση του αστικού περιβάλλοντος** οι υψηλές τιμές συγκεντρώνονται κυρίως στο εμπορικό κέντρο. Πολύ υψηλή βαθμολογία σημειώνουν οι οδοί Βιλαρά (0.79), Μιλτιάδου (0.77), Αγίου Μάρκου (0.77), Κατακουζηνού (0.77) και Γρανικού (0.76)
- ✓ Στην κατηγορία των **αισθητικά και λειτουργικά ενδιαφερουσών διαδρομών μετακίνησης πεζή** υψηλές βαθμολογίες καταγράφονται στην περιοχή του ιστορικού κέντρου και κυρίως περίξ της πλατείας Αβησσυνίας, πλατείας Δημοπρατηρίου, και της πλατείας Φιλομούσου Εταιρείας

---

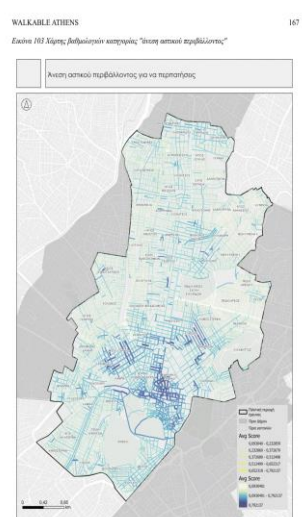
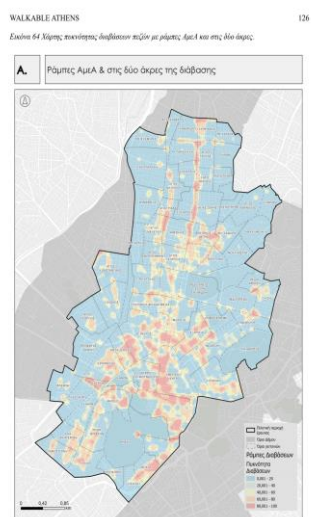
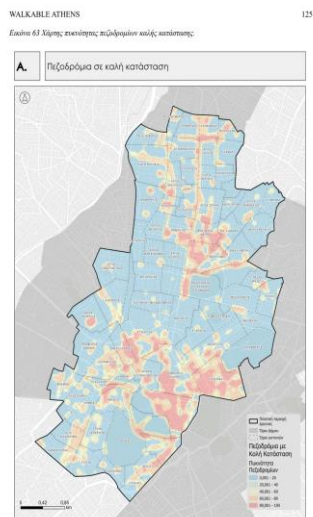
<sup>58</sup>Στόχος του κοινού ερευνητικού προγράμματος είναι η ανάπτυξη και η υλοποίηση προτύπου δημοτικού γεωχωρικού παρατηρητήριου περπατησιμότητας (15.09.2021-14.03.2024). Στα ζητήματα που θα καλύπτει ένα τέτοιο παρατηρητήριο, περιλαμβάνονται η ανταλλαγή πληροφοριών, η εναρμόνιση μεθόδων και εργαλείων ανάλυσης, (στατιστικές πληροφορίες, χάρτες, μέθοδοι έρευνας), η μετάδοση γνώσης ο σχεδιασμός και η δημιουργία εξειδικευμένων βάσεων γεωχωρικών δεδομένων, η παρακολούθηση, η αξιολόγηση και ο χωρικός σχεδιασμός των υποδομών μετακίνησης πεζή αλλά και του δομημένου περιβάλλοντος στα όρια του Δήμου, η ανάληψη κοινών δράσεων σε θέματα διαδημοτικού ενδιαφέροντος και η υποστήριξη συμμετοχικών δράσεων σε ζητήματα στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σε κάθε περίπτωση το παρατηρητήριο περπατησιμότητας του Δήμου Αθηναίων θα αποτελεί τον αναγκαίο μηχανισμό τεχνογνωστικής στήριξης της παρακολούθησης και επικαιροποίησης του συνόλου των πολιτικών και των δράσεων για το νέο μοντέλο βιώσιμης, ενεργής και ισότιμης μετακίνησης που οραματίζεται για τα επόμενα χρόνια ο Δήμος.

- ✓ Στην κατηγορία ενθάρρυνσης των **μικρού μήκους και σύντομων διαδρομών μετακίνησης πεζή** την υψηλότερη επίδοση σημείωσε η οδός Σκόπα (0,875), η οδός Αξαρλιάν (0,83), η οδός Πλατεία Θεάτρου (0.83), η οδός Θεάτρου (0.82) και η οδός Μαυροκορδάτου (0.80).

Από τα πρώτα αποτελέσματα της πιλοτικής εφαρμογής του σύνθετου δείκτη βαδισιμότητας παρατηρείται η έντονη διαφοροποίηση των περιοχών του ιστορικού κέντρου με τις υπόλοιπες γειτονιές της Αθήνας. Πιο ελκυστική περιοχή καταγράφεται ότι είναι η περιοχή του Εμπορικού Κέντρου και κυρίως το δυτικό μέρος της πιλοτικής εφαρμογής. Αντίθετα, οι βόρειες γειτονιές του 5<sup>ου</sup> και του 6<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος αξιολογούνται ως οι λιγότερο ελκυστικές για το περπάτημα (Εικ.89).



Εικόνα 88: Το Πρόγραμμα WalkableAthens – Ιδεόγραμμα συμμετοχής στην έρευνα



Εικόνα 89: Χάρτες με στοιχεία βαδισιμότητας - Δ.Αθήνας

### 3.3. Η ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Ο δημόσιος χώρος μιας πόλης μπορεί να καταστεί προσβάσιμος μέσω μελέτης και υλοποίησης στοχευμένων αστικών αναπλάσεων. Οι βασικότερες κατευθύνσεις πολιτικής για μια επιτυχημένη αστική ανάπλαση που προάγει την βαδισιμότητα και την προσβασιμότητα είναι:

- Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου, η οποία επιτυγχάνεται μέσω δικαιότερης ανακατανομή του σε όλους τους χρήστες, λήψη μέτρων αποτροπής, ομογενοποίησης, ομοιομορφίας και ενίσχυσης της ταυτότητάς του (μέσα από στοχευμένη και με συμμετοχικές διαδικασίες προσέγγιση), παρεμβάσεων ενίσχυσης του αστικού πρασίνου και βελτίωσης του μικροκλίματος.
- Η δημιουργία εκτεταμένων δικτύων προσβάσιμων, άνετων και ελκυστικών υποδομών, χωρίς ασυνέχειες για την πεζή μετακίνηση που συμπεριλαμβάνουν, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, πλατείες, πράσινους χώρους κ.λπ..
- Η βιοκλιματική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, μέσω επεμβάσεων αύξησης της υδατοπερατότητας των επιφανειών βάδισης, στοιχείων σκιασμού και δροσισμού, παρεμβάσεων ανακατεύθυνσης του αέρα και περιορισμού του θορύβου κ.λπ.

Σε αυτό το πλαίσιο, η αντιμετώπιση των διαπιστωμένων προβλημάτων στις αστικές περιοχές μπορεί να επιτευχθεί με τη λήψη συντονισμένων και ολοκληρωμένων μέτρων διαχείρισης του δημόσιου χώρου τα οποία εντάσσονται στον γενικότερο πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό της πόλης, μέσω διαφόρων τύπων παρεμβάσεων, όπως η λειτουργική ιεράρχηση των δρόμων του οδικού δικτύου, ο προσδιορισμός «περιοχών ήπιας κυκλοφορίας» ως μικρής κλίμακας δακτυλίων, με μετατροπή οδών του τοπικού οδικού δικτύου κυρίως σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, λήψη μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας των οχημάτων, η υποστήριξη των ενεργών μετακινήσεων δηλαδή των μετακινήσεων πεζή, με ποδήλατα και μέσα μικροκινητικότητας, η ενίσχυση της προσβασιμότητας, η οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης με βάση τις αντοχές και τα χαρακτηριστικά των παρόδιων χρήσεων, την ταυτότητα και τη γεωμετρία του δρόμου, η λειτουργική, αισθητική και βιοκλιματική αναβάθμιση των Κ.Χ. κ.ά. Ένα ιδιαίτερο στοιχείο για την επιτυχία των προτεινόμενων ανά περίπτωση παρεμβάσεων είναι η επιλογή της βέλτιστης υποδομής βάσει των παρακείμενων χρήσεων γης, όπως ενδεικτικά απεικονίζεται στον Πίνακα 6:

Υποδομή	Χρήση γης				Παρατηρήσεις
	Εκπαίδευση / αθλητισμός / πολιτισμός / πράσινο	Κατοικία	Εμπόριο / διοίκηση / υπηρεσίες	Μικτή	
<b>Πεζόδρομοι</b>	+++	+	++	++	Η δημιουργία πεζοδρόμων αποτελεί την βέλτιστη λύση. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατό προτείνεται η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας.
<b>Πεζοδρόμια</b>	+++	+++	+++	+++	Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων συναρτάται με τον γενικότερο σχεδιασμό του δρόμου
<b>Πλατείες</b>	++	++	+++	+++	Η δημιουργία πλατειών ενδείκνυται σε περιοχές με όλες τις κατηγορίες χρήσεων γης, με προτεραιότητα σε χώρους συνάθροισης κοινού
<b>Οδοί ήπιας κυκλοφορίας</b>	+++	+++	+	+	Η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας αποτελεί την βέλτιστη λύση. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατό προτείνεται η δημιουργία των κατά το δυνατό μεγαλύτερων σε πλάτος πεζοδρομίων.

Πίνακας 6: Επιλογή βέλτιστης υποδομής

Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι, η προσβασιμότητα αποτελεί πλέον οριζόντια απαίτηση στις μελέτες αστικών αναπλάσεων και on/offκριτήριο επιλεξιμότητας σε σχετικά χρηματοδοτικά προγράμματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της πρακτικής αποτελεί το Πρόγραμμα αστικών αναπλάσεων που προωθήθηκε από την ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΠΕΝ και χρηματοδοτήθηκε από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας με τίτλο «Παρεμβάσεις με στόχο την βελτίωση του Δημόσιου Χώρου» που αφορά σε (VassiA., SiountriK., PapadakiK., PliadiA., YpsilantiA., BakogiannisE., 2022):

- Παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο και στο κτιριακό απόθεμα αστικών περιοχών ή μονάδων, με στοιχεία εκσυγχρονισμού, λειτουργικότητας, βιοκλιματικού σχεδιασμού και ενεργειακής αναβάθμισης, προώθησης της κυκλικής οικονομίας, διαχείρισης φυσικών πόρων, υιοθέτησης «έξυπνων» εφαρμογών και καινοτόμων τεχνολογιών
- Πολυεπίπεδες/ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναβάθμισης στο δημόσιο χώρο και στο κτιριακό απόθεμα αστικών περιοχών ιδιαίτερης πολιτιστικής ή/και ιστορικής σημασίας όπως τα ιστορικά κέντρα
- Πολυεπίπεδες/ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναβάθμισης στον δημόσιο χώρο και στο κτιριακό απόθεμα αστικών περιοχών για την εφαρμογή μέτρων πρόληψης και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και ενίσχυσης της αστικής ανθεκτικότητας
- Συμπλήρωση ολοκληρωμένων προτάσεων που αξιοποιούν τον βιοκλιματικό σχεδιασμό και τις «έξυπνες» εφαρμογές
- Παράλληλες υποστηρικτικές δράσεις με τη συμμετοχή πολιτών, οργανισμών και επιχειρήσεων, με δική τους χρηματοδότηση, οι οποίες συμπληρώνουν τον στρατηγικό χαρακτήρα των παρεμβάσεων

### 3.4. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η προσβασιμότητα στο φυσικό περιβάλλον είναι μια ειδική περίπτωση. Υπάρχουν φυσικοί χώροι μέσα στον αστικό ιστό ή στα όρια αυτού, ωστόσο εξίσου ενδιαφέρον είναι το θέμα όταν εστιάζει στην πρόσβαση σε φυσικά περιβάλλοντα στην ύπαιθρο. Σημειώνονται τα παρακάτω θεσμικά κείμενα στα οποία υπάρχουν σχετικές διατάξεις:

158



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάπτυξης  
και Ανθεκτικότητας

Ε.Π.  
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ  
ΔΗΜΟΣΙΟΥ  
ΤΟΜΕΑ



ΕΣΠΑ  
2014-2020  
ανάπτυξη - εργασία - αλληλεγγύη

➤ Υπουργική Απόφαση Αναπληρωτή Υπουργού ΠΕΝ υπ' αρ. 151344/165/2017 «Καθορισμός τεχνικών προδιαγραφών χάραξης, σήμανσης, διάνοιξης και συντήρησης των ορειβατικών - πεζοπορικών μονοπατιών» (Β' 206). Στο άρθρο 4 «Είδη πεζοπορικών μονοπατιών» ορίζονται τα «Μονοπάτια προσβάσιμα σε ΑμεΑ (Α): Τα μονοπάτια που είναι προσβάσιμα σε ΑμεΑ μπορεί να ανήκουν σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες, μπορεί όμως να είναι και ειδικά μονοπάτια κατασκευασμένα για την εξυπηρέτηση αυτής της ιδιαίτερης κατηγορίας χρηστών ή/και για θεραπευτικούς σκοπούς. Στα μονοπάτια ή τμήματα μονοπατιών που χρησιμοποιούνται είτε αποκλειστικά ή/ και από εμποδιζόμενα άτομα, πρέπει να ισχύουν ειδικές προδιαγραφές κατασκευής όπως περιγράφονται στην παρ. 13 του Παραρτήματος III, καθώς και να σημαίνονται στις πινακίδες πληροφόρησης στην αρχή του μονοπατιού ως προς την προσβασιμότητά τους». Οι προδιαγραφές γι' αυτά είναι : «Οι βασικές πρόνοιες που πρέπει να τηρούνται για μονοπάτια ή τμήματα μονοπατιών που χρησιμοποιούνται είτε αποκλειστικά ή και από εμποδιζόμενα άτομα, και ειδικότερα για άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές ανικανότητες και αναπηρίες που τα αναγκάζει να κάνουν χρήση αναπηρικού αμαξιδίου - τροχοκαθίσματος είναι οι εξής: Σε κάθε περίπτωση η διαδρομή θα πρέπει να επιτρέπει την κίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να είναι «εύκολη» με επίπεδο κατάστρωμα ή με μέγιστη κλίση 5%, με επαρκές πλάτος 1,50m (και κάθε 100m μήκος να διαμορφώνεται πλάτος 2,20m σε μήκος 5m για παράλληλη προσπέλαση δυο τροχοκαθισμάτων που κινούνται προς αντίθετες κατευθύνσεις), κατάστρωμα επιστρωμένο με ομοιόμορφα συμπιεσμένο υλικό, διαμόρφωση χώρων στροφής τροχοκαθισμάτων κάθε 300m, κυκλική πορεία μονοπατιού, σύντομο μήκος (μέγιστο προτεινόμενο μήκος 2km), κατάλληλη περιφράξη σε χώρους στάσης - θέας, ειδικές θέσεις στάθμευσης στην αρχή και το τέλος της διαδρομής. Σε περίπτωση που κατασκευάζεται μονοπάτι που απευθύνεται σε τυφλά άτομα ή /και σε άτομα με μειωμένη όραση, οι ελάχιστες πρόνοιες που πρέπει να τηρούνται είναι οι εξής: Πλευρικά το μονοπάτι θα έχει οδηγό για την ασφαλή κίνηση των ΑμεΑ (ξύλινο ή πέτρινο ή μεταλλικό κιγκλίδωμα). Όλες οι πινακίδες θα είναι ανάγλυφες με το σύστημα μπράϊγ και σε κατάλληλο ύψος, ώστε να διαβάζονται με ψηλάφηση»<sup>59</sup>.

<sup>59</sup>ΥΑ υπ' αρ. 151344/165/2017 άρθρο 4, Παράρτημα III παρ. 4

➤ Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπ. Εσωτερικών και Οικονομικών ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1052758/1451/Β0010/2012 «Συμπλήρωση της υπ' αριθ. 103846 0/2439/Β 0010/15-4-2009 (Β' 79) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών» (Β' 1411)» στην οποία προστίθεται νέα παράγραφος, η οποία ορίζεται ως εξής: «Σε (1) τουλάχιστον ανά Δημοτική Ενότητα από τους παραχωρηθέντες κοινόχρηστους χώρους αιγιαλού, παραλίας, κλπ., καθώς και όπου υφίστανται λουτρικές εγκαταστάσεις της προηγούμενης παραγράφου, οι Ο. Τ. Α. υποχρεούνται επίσης, να προβούν στη τοποθέτηση ενός (1) διαδρόμου, κάθετα προς την ακτογραμμή, ο οποίος θα επιτρέπει την είσοδο στο νερό των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων και θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο για την εξυπηρέτηση Ατόμων με Αναπηρία (Α.με.Α.), ο οποίος θα φέρει τις πιο κάτω τεχνικές προδιαγραφές:

- α) Να αποτελεί προσωρινή κατασκευή
- β) Να κατασκευάζεται ισόπεδα με το πέριξ έδαφος της ακτής
- γ) Να κατασκευάζεται από μη τοξικά υλικά, φιλικά προς το περιβάλλον, κατάλληλα για εξωτερική χρήση, ανθεκτικά σε οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, υγρασία, υπεριώδη ακτινοβολία κλπ.
- δ) Να διαθέτει ομαλή, αντλιοσθηρή και συνεχή επιφάνεια
- ε) Να έχει πλάτος τουλάχιστον 1,5 μ. και τα όρια του να επισημαίνονται (επ' αυτού) με συνεχή κίτρινη λωρίδα πλάτους 10 εκ.
- στ) Να κατασκευάζεται σε τέτοια θέση ώστε η μέγιστη κατά μήκος κλίση τους να μην είναι μεγαλύτερη από 8%
- ζ) Να φέρει σε επιλεγμένα σημεία και ιδιαίτερα στην αρχή και το τέλος αυτού, με επιδαπέδια σήμανση, το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης και
- η) Να τοποθετηθεί σε τέτοια θέση ώστε να μπορεί να συνδέεται με τους εκτός αιγιαλού χώρους εξυπηρέτησης των Α.με.Α. (στάθμευσης, τουαλέτες κλπ.).

Οι Ο.Τ.Α. υποχρεούνται επιπλέον να εξασφαλίσουν την ύπαρξη ενός (1) τουλάχιστον χώρου υγιεινής (W.C.) και ενός (1) αποδυτηρίου, μη μόνιμης κατασκευής, με διαστάσεις και εξοπλισμό που να επιτρέπουν τη χρήση τους από τα Α.με.Α., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι χώροι αυτοί πρέπει να βρίσκονται στα όρια του κοι-



νοχήστου χώρου του αιγιαλού, παραλίας κλπ. και να είναι προσβάσιμοι από τους διαδρόμους πρόσβασης και τους υπάρχοντες χώρους στάθμευσης.

Επίσης οι Ο.Τ.Α. υποχρεούνται να εξασφαλίσουν, εντός της εκτός αιγιαλού περιοχής στάθμευσης, ένα (1) τουλάχιστον χώρο στάθμευσης αποκλειστικά για Α.με.Α., ο οποίος να έχει τις απαραίτητες διαστάσεις, καθώς και ειδική επιδαπέδια και επιστήλια σήμανση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

➤ Υπουργική Απόφαση Υφυπ. Περιβάλλοντος & Ενέργειας υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796 «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας», στην οποία στο άρθρο 5, παρ.5 προβλέπονται συγκεκριμένες απαιτήσεις προσβασιμότητας για πράσινους χώρους και άλση: πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, πρόβλεψη οδηγού τυφλών ή συστήματος καθοδήγησης χρηστών με αναπηρίες όρασης, πρόβλεψη προσβάσιμων χώρων υγιεινής, όπου προβλέπονται χώροι υγιεινής κοινού, πρόβλεψη πρόσβασης σε όλες τις κτιριακές και εν γένει υποδομές για χρήση κοινού, πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης.

### 3.5. ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΒΡΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ

Η ελεύθερη και ανεμπόδιση κίνηση των ατόμων με αναπηρία αποτελεί προτεραιότητα για τις σύγχρονες κοινωνίες που επιδιώκουν την ισοτιμία των πολιτών, μια έννοια που επεκτείνεται και στην ισότιμη πρόσβαση σε χώρους τις πόλης και σημεία ενδιαφέροντος. Ως τέτοιοι νοούνται οι υπαίθριοι δημόσιοι χώροι των πόλεων, τις δρόμοι και πλατείες, σημαντικά δημόσια κτίρια και τα αστικά παράκτια μέτωπα. Ας δούμε μερικά παραδείγματα:

Στο Seattle που αποτελεί την μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή της ΒΔ ακτής των ΗΠΑ, αναπτύχθηκε έντονη δραστηριότητα από πλευράς δήμου προκειμένου η πόλη που είναι χτισμένη πάνω σε λόφους, να γίνει προσβάσιμη. Το σχέδιο δράσης της πόλης

συμπεριέλαβε τον οδικό χώρο και το δίκτυο δημόσιων μεταφορών (μετρό, αστικά λεωφορεία, ταξί και θαλάσσιες συγκοινωνίες) σε συνδυασμό με ένα στρατηγικό σχέδιο προώθησης προσβάσιμου τουρισμού (ενδεικτικά αναφέρεται το περίφημο αξιοθέατο Space Needle, χαρακτηριστικό τοπόσημο της πόλης). Ταυτόχρονα αναπτύχθηκε από το Πανεπιστήμιο Washigton η καταγραφή σε ψηφιακούς χάρτες επιπλέον δεδομένων για τον οδικό χώρο όπως π.χ. το πλάτος των οδοστρωμάτων και των πεζοδρομίων, η κλίση των οδών, η ύπαρξη και η θέση ραμπών, κιγκλιδωμάτων κ.λπ.

Η ύπαρξη ραμπών για την προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρία σε πεζοδρόμια, πλατείες και τοπόσημα είναι μια κοινή πρακτική που απαντάται συχνά, διεθνώς. Χαρακτηριστικά παραδείγματα καλών πρακτικών είναι η Jublilee Square στο Leicester (Εικ.90) στο Ηνωμένο Βασίλειο, η Pioneer Courthouse Square στο Portland, OR των ΗΠΑ (Εικ.91), το τμήμα του παραποταμίου μετώπου στο Chicago των ΗΠΑ στο ύψος του Department of Transportation, το SermonLn, κατά μήκος του Peter'sHill που συνδέει τη MillenniumBridge με τον Καθεδρικό Ναό του Αγίου Παύλου στο London στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι διαμορφώσεις στο UTAustin στο Texas (Εικ.92), οι κεντρικοί πεζόδρομοι στο Μάλμο της Σουηδίας (Εικ.93) κ.ά. Στις παραπάνω περιπτώσεις είναι εμφανές πως ο σχεδιασμός των ραμπών αποτέλεσε σημαντικό στοιχείο για τον αστικό σχεδιασμό των παραπάνω αστικών τμημάτων.



Εικόνα 90 Jubilee Square U.K



Εικόνα 91 Pioneer Square USA και Pioneer Square USA



Εικόνα 92 UT Austin Texas



Εικόνα 93 Κεντρικός πεζόδρομος Malmö Sweden



Εικόνα 94 Spa Belgium



Εικόνα 95 Lagos Πορτογαλία

Για τον περιορισμό της στάθμευσης σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους ή ράμπες, σε τις πόλεις συνηθίζεται η τοποθέτηση εμποδίων (πλαστικών ή μεταλλικών κολωνακίων, ή/και άλλων χαμηλότερων στοιχείων). Στην περίπτωση αυτή, τα στοιχεία τοποθετούνται σε κατάλληλη απόσταση ώστε να είναι δυνατή η διέλευση των κινουμένων τόσο πεζών όσο και με αναπηρικό αμαξίδιο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι παρεμβάσεις στο Spa στο Βέλγιο (Εικ.94), στο Lagos στην Πορτογαλία, (Εικ.95) κ.ά.. Γενικότερα, άλλωστε, η τάση που επικρατεί διεθνώς είναι η ανάκτηση του δημόσιου χώρου από τις πολίτες, γεγονός που στηρίζεται στην ανεμπόδιστη πρόσβαση δημόσιων χώρων και κτιρίων, τις συμβαίνει στην Ταϊβάν, που αποτελεί παράδειγμα για το σχεδιασμό στο Hong-Kong (Lam, J., 2018). Γενικότερα, η ύπαρξη στοιχείων αστικού εξοπλισμού αποτελεί συχνά εμπόδιο για την κίνηση ατόμων με αναπηρία. Για το λόγο αυτό παρατηρείται συχνά η τάση για περιορισμό του χώρου του πεζοδρομίου που καταλαμβάνεται από στοιχεία του αστικού εξοπλισμού.

Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη δικτύου όδευσης τυφλών αποτελεί σημαντικό βήμα για την παρότρυνση των τελευταίων να κινούνται ευκολότερα τις πόλεις. Ενδιαφέρουσες και πετυχημένες παρεμβάσεις καταγράφονται σε διάφορες πόλεις, τις το London, το Leeds και το Exeter στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Amsterdam στην Ολλανδία, το Sapporo στην Ιαπωνία (Εικ.96) και στο Auckland στην Ν.Ζηλανδία (Εικ.97) χωρίς να λείπουν και αποτυχημένες ή δυσλειτουργικές παρεμβάσεις τις στο Beijing στην Κίνα (Εικ.98), ενώ πρακτική αυτή βρίσκει εφαρμογές και σε εσωτερικούς χώρους όπου συναθροίζεται μεγάλος αριθμός επισκεπτών, τις εμπορικά κέντρα και σταθμοί μέσω μαζικής μεταφοράς.



*Εικόνα 96 Sapporo Japan*



*Εικόνα 97 Auckland New Zealand*

Αντίστοιχα συστήματα βρίσκουν εφαρμογή στο Auckland στη Νέα Ζηλανδία, όπου πέραν των λωρίδων όδευσης τυφλών σε σταθμούς MMM, τις χειρολαβές των σταθμών τοποθετούνται μικρές κυκλικές προεξοχές στην αρχή και το τέλος τις ώστε να καθοδηγούν τις χρήστες σχετικά με την τοποθέτηση τις χειρολαβής και τις ύπαρξης ή όχι κλιμακοστασίου. Κατά τον ίδιο τρόπο, τέτοια συστήματα εντοπίζονται σε εισόδους/εξόδους ανελκυστήρων, αποβάθρες τρένων και διαβάσεις πεζών (ΜΟΔ Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης, 2016).

Ιδιαίτερο παράδειγμα επέκτασης του δικτύου όδευσης τυφλών είναι αυτό του Charaideo στο Assam στην Ινδία, όπου βρίσκεται τις αναγνωρισμένος από την UNESCO χώρος πολιτιστικής κληρονομιάς: οι Πυραμίδες του Assam. Στον εν λόγω χώρο αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, κατασκευάστηκε λωρίδα όδευσης τυφλών το οποίο υλοποιήθηκε από την Αρχαιολογική Εταιρία τις Ινδίας (Archaeological Survey of India) (Scott, N., 2016) και έχει αξιολογηθεί ιδιαίτερα θετικά. Η κατασκευή τις συγκεκριμένης λωρίδας όδευσης τυφλών συνδυάστηκε με τη διάνοιξη μονοπατιών και την κατασκευή πλακοστρώσεων ώστε να είναι δυνατή η μετακίνηση πεζών διαφόρων ηλικιών αλλά και αναπηρικών οχημάτων.



Εικόνα 98 Δυσλειτουργικός οδηγός τυφλών Beijing China

Στην Βαρσοβία, πραγματοποιήθηκαν σημαντικές επενδύσεις για την εξάλειψη των αρχιτεκτονικών και λοιπών εμποδίων (Εικ. 99). Στην πόλη έγιναν σημαντικές αλλαγές με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας. Σ' αυτές περιλαμβάνονται οι επισκευές

πεζοδρομίων, η εγκατάσταση υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών, η αναβάθμιση των στάσεων λεωφορείων και η τοποθέτηση νέων φωτεινών και ηχητικών σημάτων στις διαβάσεις. Η πόλη αναβάθμισε επίσης τις δημόσιες συγκοινωνίες της με νέα προσβάσιμα οχήματα και βαγόνια. Όσον αφορά το μέλλον, οι αρχές του καθολικού σχεδιασμού είναι πλήρως ενσωματωμένες στη νέα στρατηγική της Βαρσοβίας για το 2030, η οποία θα έχει μακροπρόθεσμο αντίκτυπο στη χωροταξική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020).



Εικόνα 99 Πλατεία CastrolandCastle Βαρσοβία

Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων είναι μια πρακτική που συναντάται σε αρκετά μέρη του κόσμου. Επιπλέον, ανά τον κόσμο παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της μεταλλαγής του χαρακτήρα του δημόσιου χώρου μέσα από οικονομικές παρεμβάσεις (π.χ. οριοθέτηση του νέου πεζοδρομημένου τμήματος με διαγράμμιση και φυτεύσεις). Μια τέτοιου τύπου παρέμβαση εντοπίζεται στο Austin, TX τις ΗΠΑ, όπου π.χ. στην GuadalupeStreet το πεζοδρόμιο έχει διαπλατυνθεί με τον τρόπο αυτό (Εικ. 100), όπως και στο Bangalore της Ινδίας (Εικ. 101).



Εικόνα 100 Οικονομικές παρεμβάσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίου AustinTX



Εικόνα 101 Προέκταση πεζοδρομίου στο Bangalore της Ινδίας



Εικόνα 102 Έγχρωμες προεκτάσεις πεζοδρομίου - Λονδίνο Αγγλίας



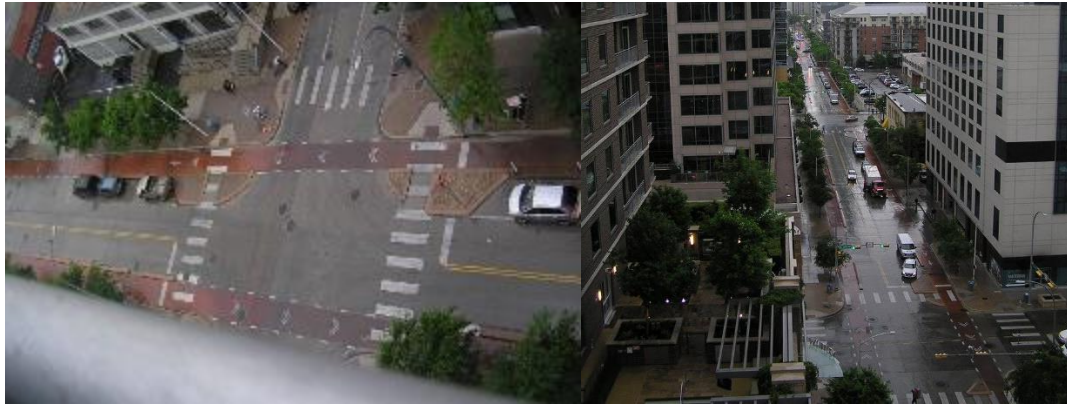
Πολλά ενδιαφέροντα θέματα έχουν αντιμετωπιστεί όσον αφορά στον ανασχεδιασμό και την ανακατασκευή/ανάπλαση του υπαίθριου δημόσιου χώρου, με λύσεις καινοτόμες και διαφορετικές όσο και αισθητικά υψηλές (Εικ. 107-110). Μνημονεύονται στο σημείο αυτό, οι έγχρωμες προεκτάσεις πεζοδρομίου στο Λονδίνο (Εικ. 102), η δημιουργία οδηγού τυφλών σε κάθετο τοίχο, στον σταθμό τις Χάγης στην Ολλανδία (Εικ. 103), η φωτεινή λωρίδα επισήμανσης στο δάπεδο στο σημείο τις διάβασης για τριζαφηρημένους πεζούς που «δεν σηκώνουν τα μάτια τις από την οθόνη του κινητού» στην Ολλανδική πόλη Μποντεγκράβεν (Εικ. 104), ιδιαίτερες διαμορφώσεις πλατειών στην Βαρκελώνη, προσβάσιμες διασταυρώσεις στο Austin Texas (Εικ. 105) κ.ά.



Εικόνα 103 Οδηγός τυφλών σε κάθετο τοίχο - Χάγη Ολλανδία



Εικόνα 104 Φωτεινή ένδειξη διάβασης Μποντεγκράβεν Ολλανδία



*Εικόνα 105 Διασταυρώσεις AustinTX*

Μια εξαιρετική τακτική είναι η δημιουργία εκτεταμένων πεζοδρομήσεων και δημιουργία δικτύων «πράσινων διαδρομών» και «μπλε διαδρομών» μέσα στον αστικό ιστό και η απαγόρευση αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες περιοχές που επιτρέπουν στον πολίτη να ζήσει τις ρυθμούς τις πόλης και να κατανοήσει την κουλτούρα τις (Gehl, J., 2006). Ταυτόχρονα, η διαχείριση και ο σχεδιασμός του αστικού χώρου συνδυάζεται με οικολογικό σχεδιασμό, όπου οι συνηθισμένοι χώροι πρασίνου (πάρκα, κήποι και φυσικές περιοχές) των πόλεων εξελίσσονται και παίρνουν διαφορετικές μορφές. Στην θέση τους προτείνονται δίκτυα χώρων πρασίνου, οικολογικά δίκτυα, διαδρομές και ζώνες πρασίνου και παραποτάμιες ζώνες, σε συνδυασμό με την δημιουργία πεζοδιαδρομών και ποδηλατοδρόμων (Εικ.106 και 107). Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα τις κατοίκους να έχουν στην διάθεση τις διαδρομές μεγάλου μήκους για ασφαλείς περιπάτους στο κέντρο και τις γειτονιές των πόλεων (Λιονάτου, Μ. , 2018).



*Εικόνα 106 Πεζογέφυρα σε πάρκο στον ποταμό Κολοράντο Austin TX*



Εικόνα 107 Πεζογέφυρα σε πάρκο στον ποταμό Κολοράντο Austin TX



Εικόνα 108 Πλατεία στο Dresden Castle Δρέσδη



Εικόνα 109 Πεζοδρόμια κάτω από γέφυρα - Πράγα



Εικόνα 110 TU Dublin Grangrgorman Campus

Η παραμονή των ατόμων στον αστικό χώρο σχετίζεται άμεσα και έμμεσα με την κινητικότητα. Στο πλαίσιο αυτό σε πολλές πόλεις λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες απαιτήσεις σχεδιασμού της επίπλωσης των αστικών χώρων με στόχο να είναι ελκυστικά τα στοιχεία αυτά προς όλους (π.χ. καθιστικά σώματα και τραπεζοκαθίσματα

στάσης/αναψυχής που εντοπίζονται, κυρίως, σε πάρκα ή/και πλατείες) και όμορφες και ευφάνταστε παρεμβάσεις (Εικ. 110) που ευχαριστούν τον πεζό, π.χ. προσβάσιμα παγκάκια, κυλιόμενοι διάδρομοι στον δημόσιο χώρο κ.ά.. (Εικ.111).



Εικόνα 111 Προσβάσιμο παγκάκι και Κυλιόμενο Πεζοδρόμο

Όσον αφορά στην προσβασιμότητα στο φυσικό περιβάλλον, ένα ενδιαφέρον παράδειγμα αποτελεί το Εθνικό Πάρκο Πυρηναίων στην Γαλλία, όπου στο πλαίσιο του αναπτυξιακού του προγράμματος 2005- 2009, πραγματοποιήθηκε μια μελέτη με εμπλοκή όλων των ενδιαφερομένων. Με το δεδομένο ότι ένα εθνικό πάρκο και η επαφή με τη φύση αποτελούν για παιδιά και ενήλικες, με ή χωρίς αναπηρίες ή κοινωνικά προβλήματα, ένα πραγματικό τόπο εμπειρίας επιχειρήθηκε η μεγαλύτερη δυνατή βελτίωση της προσβασιμότητας του Πάρκου, μέσω αναβάθμισης των ξενώνων στον εθνικό δρυμό, υλοποίησης προσβάσιμων συστημάτων πληροφορίας και επικοινωνίας (Εικ. 112 και 113), προσβάσιμων μονοπατιών/ διαδρομών, κατάρτισης των στελεχών του πάρκου, πρόσληψη ατόμων με αναπηρία, τη διοργάνωση πολλών εκδρομών (Χριστοφή Μ., 2013).



Εικόνα 110 Προσβάσιμη σήμανση σε πάρκα



Εικόνα 113 Προσβάσιμη σήμανση σε πάρκα

### 3.6. ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ – ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

#### 3.6.1. Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε Κ.Χ. των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών

Όπως προαναφέρθηκε στην ενότητα 1.2.12, οι προδιαγραφές για την προσβασιμότητα απορρέουν από μια σειρά νόμους, υπουργικές αποφάσεις και εγκυκλίους. Το ισχύον σήμερα θεσμικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα του υπαίθριου δημόσιου χώρου καθορίζεται στην παρ.6 του άρθρου 26 του ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α' 79), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 210

174

«Προσβασιμότητα χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα» του ν.4782/2021 «Εκσυγχρονισμός, απλοποίηση και αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου...» (Α' 36). Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6, «κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (όπως ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών/ πεζοδρόμων/ πεζοδρομίων/ νησίδων, χώρων πρασίνου/ άλσεων, στάσεων/ αποβαθρών κλπ.), εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων με οδεύσεις πεζών/ οδεύσεις τυφλών/ κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5%/ προσβάσιμα μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών, στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων, σήμανσης, καθώς και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις Οδηγίες, πρότυπα και κανονισμούς που αναφέρονται στην παρ.1.

Σε πεζοδρόμια και σε πεζόδρομους και λοιπούς κοινόχρηστους χώρους του μη βασικού δικτύου πεζοδρόμων, εφόσον η μορφολογία του εδάφους δεν επιτρέπει τη δυνατότητα δημιουργίας πλήρως προσβάσιμων χώρων κίνησης για άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο, εξασφαλίζεται πάντοτε η προσβασιμότητα για τις λοιπές κατηγορίες χρηστών».

Σχετικά με τους κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, έχει εκδοθεί η σημαντική με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 Υπουργική Απόφαση «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης “Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών” (Β' 2621)» (Β' 6213).

3.6.1.1 Συνοπτική παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου για την προσβασιμότητα του υπαίθριου δημόσιου χώρου, πριν από την έκδοση του ν. 4067/2012 (ΝΟΚ)

Συνοπτικά, το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την Προσβασιμότητα στον ελεύθερο δημόσιο χώρο πριν από την έκδοση του ΝΟΚ είναι το εξής:

- **ν.2831/2000** «Τροποποίηση των διατάξεων του ν.1577/1985 (ΓΟΚ)» (Α' 140), άρθρο 28 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες, παρ.8 για την προσβασιμότητα των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και παρ.4 σχετικά με πρόβλεψη για προσβάσιμους χώρους υγιεινής στους κοινόχρηστους χώρους των οικισμών
- **Υπουργική Απόφαση ΠΕΚΑ 52907/2009** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»(Β' 2621). Αντικατέστησε την Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ οικ.52488/2001
- **Υπουργική Απόφαση οικ.52488/2001** «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»(Β' 18/2002)
- **Υπουργική Απόφαση 3046/304/1989** «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (Δ' 59), άρθρο 24 «Πεζοδρόμια» σχετικά με την υποχρέωση διασφάλισης της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων των κοινοχρήστων χώρων
- **Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013** του ΥΠΕΚΑ (αρ. πρωτ. 42382/2013) «Διευκρινίσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του ΝΟΚ... »
- **Εγκύκλιος 9/2012** του ΥΠΕΚΑ (αρ. πρωτ. 29467/2012) «Διευκρινίσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας... »
- **Εγκύκλιος 3/2011** του ΥΠΕΚΑ (αρ. πρωτ. οικ.13612/2011) «Διευκρινίσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/2009 απόφασης... »
- **Εγκύκλιος 7/2010** του ΥΠΕΚΑ (αρ. πρωτ. 9180/2010) «Δημοσίευση Απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ... »
- **Οδηγίες Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για Όλους»** για την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση όλων των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ, 1998

3.6.1.2 Η με αρ. 52907/2009 Υπουργική Απόφαση ΠΕΚΑ «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)



Αναλυτική αναφορά στις διατάξεις της με αρ. 52907/2009 Υπουργικής Απόφασης, όπως αντικαταστάθηκε με τη με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 Υπουργική Απόφαση, θα γίνει σε επόμενη ενότητα.

Συνοπτικά, βάσει της με αρ. 52907/2009 Απόφασης, σε κάθε μελέτη/ έργο που αφορά σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (πλατείες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια, στάσεις και αποβάθρες μέσω μαζικής μεταφοράς), πρέπει να εξασφαλίζεται η προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρίες μέσω ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, οδηγού όδευσης τυφλών, ραμπών, ανελκυστήρων και αναβατορίων, κατάλληλης σήμανσης, δαπεδόστρωσης, αστικού εξοπλισμού, χώρων στάθμευσης αναπηρικών οχημάτων κ.ά.

Η προηγούμενη χρονικά, με αρ. οικ.52488/2001 Υπουργική Απόφαση, την οποία αντικατέστησε η με αρ. 52907/2009, υπήρξε πολύ σημαντική λόγω της μαζικής εφαρμογής της. Η Απόφαση αυτή εφαρμόστηκε στο πλαίσιο των έργων των Ολυμπιακών Αναπλάσεων (αναπλάσεις των κεντρικών δρόμων της Αθήνας - Πανεπιστημίου, Ακαδημίας κ.ά.) και των έργων της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας (Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος κάτω από την Ακρόπολη, αναπλάσεις πλατειών του κέντρου της πόλης - Ομονοίας, Συντάγματος, Μοναστηρακίου κ.ά.)

Στο πλαίσιο της μαζικής αυτής εφαρμογής σημειώθηκαν ορισμένες αστοχίες. Όσον αφορά στον οδηγό όδευσης τυφλών (Εικ. 114-115), η καμπυλότητα των προεξοχών του ειδικού πλακιδίου της κατεύθυνσης ενοχλεί στο βάδισμα. Επίσης τοποθετήθηκαν οδηγοί και σε στενά πεζοδρόμια (Εικ. 116) και ορισμένοι καταλήγουν σε εμπόδια ή είναι ασυνεχείς. Ακόμη, διαπιστώθηκε σύγχυση στη χρήση φοιδωτών και ριγέ πλακιδίων. Σχετικά με τις ράμπες και τη χρήση των προστατευτικών εμποδίων τύπου Π, υπήρξαν επίσης δυσκολίες στην εφαρμογή καθώς και λανθασμένες πρακτικές εφαρμογής (Εικ. 117). Οι διαπιστώσεις από τα παραπάνω, οδήγησαν, μέσω του έργου της Επιτροπής Προσβασιμότητας, στην έκδοση της με αρ. 52907/2009 Απόφασης. Με αυτήν βελτιώθηκαν, μεταξύ άλλων, τα πλακίδια του οδηγού όδευσης τυφλών.



Εικόνες 114 – 115 Τα ειδικά πλακίδια του οδηγού όδευσης τυφλών βάσει της με αρ.52488/2001 Υπ. Απόφασης



Εικόνα 116 Τοποθέτηση οδηγού όδευσης τυφλών σε στενό πεζοδρόμιο



Εικόνα 117 Παρεμπόδιση χρήσης ράμπας λόγω λανθασμένης τοποθέτησης προστατευτικού εμποδίου

Από την εφαρμογή της με αρ. 52907/2009 Απόφασης, έγινε επίσης γενικότερα σαφές ότι δεν πρέπει να γίνονται αποσπασματικές εφαρμογές στοιχείων προσβασιμότητας,

αλλά να δημιουργούνται ολοκληρωμένες προσβάσιμες διαδρομές<sup>60</sup> και στο πλαίσιο ευρύτερα αλυσίδας πρόσβασης. Η τυποποίηση που χαρακτηρίζει τον οδηγό όδευσης τυφλών αξιολογήθηκε ως κρίσιμη για την εκπαίδευση των ατόμων με οπτική αναπηρία. Η τοποθέτησή του μόνον όπου το πλάτος των πεζοδρομίων είναι τουλάχιστον 1.50 μ. χωρίς εμπόδια, η διατήρησή του ελεύθερου σε όλο το μήκος του και η αποφυγή περιττών διακλαδώσεων, είναι σημαντικές για τη λειτουργικότητά του (Εικ. 118)<sup>61</sup>. Παρότι στην Ευρώπη ο οδηγός όδευσης δε συναντάται συχνά στα πεζοδρόμια, τα άτομα με οπτική αναπηρία τον αξιολογούν ως χρήσιμο.



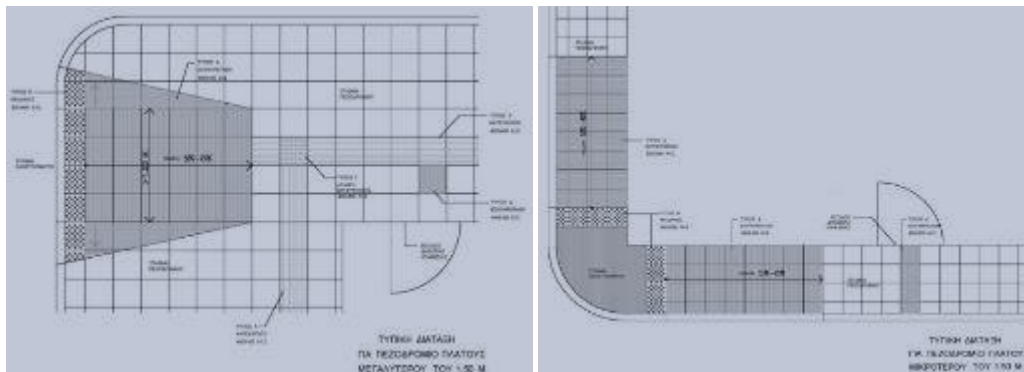
Εικόνα 118: Παρεμπόδιση λειτουργίας οδηγού όδευσης τυφλών λόγω εμποδίων ή/ και πολλών διακλαδώσεων

Η εμπειρία από την εφαρμογή της με αρ. 52907/2009 Απόφασης, αφορά και στα κεκλιμένα επίπεδα, τις ράμπες, που κατασκευάζονται στα πεζοδρόμια, με κλίση 5% (το μέγιστο 8%) και ελάχιστο πλάτος 1.50 μ. (Εικ. 119). Σημειώνεται ότι στο σημείο συνάντησής τους με το οδόστρωμα διαπιστώθηκε ότι δημιουργούνται υψομετρικές διαφορές, ενώ δε θα έπρεπε να υπάρχει ούτε ελάχιστη.

<sup>60</sup>Ο Δήμος Αθηναίων έχει δημιουργήσει την ψηφιακή εφαρμογή ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ, για παροχή πληροφοριών σχετικά με σημαντικές διαδρομές στο Κέντρο της Αθήνας σε κινητικά και σε οπτικά ανάπηρα άτομα. Οι διαδρομές αποτυπώνονται σε έναν διαδραστικό χάρτη, στον οποίο εμφανίζεται κάθε πιθανό εμπόδιο και ο τρόπος αποφυγής του. Οι πληροφορίες αφορούν κατ' αρχάς τις περιοχές του Ιστορικού Κέντρου, της Ακρόπολης, της Ομόνοιας και του Εθνικού Κήπου και τους σχετικούς σταθμούς Μετρό/ ΗΣΑΠ.

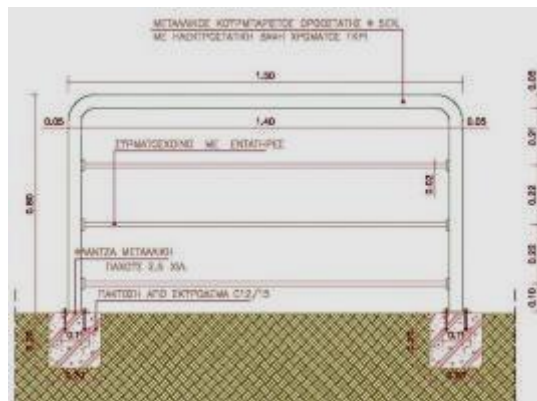
<https://accessibleroutes.thisisathens.org>

<sup>61</sup>Στην πράξη, λόγω της εφαρμογής που έγινε γενικότερα, οι οδηγοί λειτουργούν συχνά ως βοηθητικοί για τον προσανατολισμό των ΑμεΑ, όντας σε πολλά σημεία κατειλημμένοι ή περνώντας κάτω από εμπόδια που αφήνουν ελεύθερο ύψος λιγότερο από 2.20 μ.



Εικόνα 111: Διάταξη ραμπών σε πεζοδρόμια μεγάλου και μικρού πλάτους

Όσον αφορά στον αστικό εξοπλισμό, στο πλαίσιο της εφαρμογής της με αρ. 52907/2009 Απόφασης, τοποθετούνται προστατευτικά εμπόδια τύπου Π (Εικ. 120), με οριζόντιο στοιχείο σε ύψος 10 εκ. από το δάπεδο ώστε να ανιχνεύεται από το μπαστούνι των ατόμων με οπτική αναπηρία, στοιχείο που αξιολογούν ως σημαντικό. Επίσης, σχάρες με μικρά κενά τοποθετούνται στους λάκκους φύτευσης δέντρων (Εικ. 121) και διπλοί χειρολισθήρες εκατέρωθεν κλιμάκων και ραμπών σε ύψος 0.70 μ. και 0.90 μ. από το δάπεδο. Επιπλέον, γίνεται κατάλληλη σήμανση με το αναπηρικό σήμα, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης για αυτοκίνητα ΑμεΑ.



Εικόνα 112: Προστατευτικά εμπόδια μορφής Π ύψους 0.80 μ, μήκους max 1.50 μ., με οριζόντιο στοιχείο στα 0.10 μ.



Εικόνα 113 Λάκκοι φύτευσης δέντρων με σχάρα με μικρά κενά

### 3.6.1.3 Η ερμηνείες της με αρ. 52907/2009 Απόφασης και τα «ειδικά λεξιλόγια» που δημιουργήθηκαν

Κατά την εφαρμογή της με αρ. 52907/2009 Απόφασης και των τυποποιημένων στοιχείων που επιβάλλει, σε περιβάλλοντα με ιδιαίτερο χαρακτήρα (ιστορικά, αρχιτεκτονικά ή λόγω χρήσης), προέκυψαν ζητήματα ένταξης, αισθητικά, κατασκευαστικά και άλλα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι σταθμοί του Μετρό της Αθήνας, στους οποίους υιοθετούνται οι αρχές της με αρ. 52907/2009 Απόφασης, αλλά με σημαντικές διαφοροποιήσεις. Στους παλαιότερους σταθμούς, που έγιναν πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, δεν υπάρχουν οδηγοί όδευσης (Εικ. 122), σε αντίθεση με τους νεότερους (Εικ. 123). Στους τελευταίους, το ειδικό λεξιλόγιο του Μετρό συνίσταται στη χρήση του γρανίτη, υλικό με το οποίο επιστρώνονται γενικά οι σταθμοί του Μετρό και τη διαμόρφωση δύοτύπων πλακιδίων, «κατεύθυνση» με αυλακώσεις και «αλλαγή κατεύθυνσης» με καρέ (Εικ. 124), ενώ δεν υπάρχει τοπλακίδιο «κίνδυνος» και για τη σήμανση του κινδύνου τοποθετείται το πλακίδιο της κατεύθυνσης κάθετα στην κίνηση. Ο κίνδυνος στην αποβάθρα σημαίνεται με ζώνη γρανίτη άγριας υφής. Κατά την εφαρμογή σημειώθηκαν ορισμένες αστοχίες (Εικ. 125) και επίσης ζήτημα αποτελεί η συνύπαρξη των πλακιδίων του πεζοδρομίου, βάσει των προδιαγραφών και των διαφοροποιημένων πλακιδίων του Μετρό (Εικ. 126).



Εικόνα 114 Παλιός σταθμός Μετρό («Σύνταγμα») χωρίς οδηγούς όδευσης τυφλών



Εικόνα 115 Νέος σταθμός Μετρό («Αιγάλεω») με οδηγούς όδευσης τυφλών



Εικόνα 124 Τα ειδικά πλακίδια του οδηγού όδευσης του Μετρό



Εικόνα 116 Αστοχίες κατά την εφαρμογή του οδηγού όδευσης – αριστερά, ο οδηγός καταλήγει στον χειρολισθήρα της κλίμακας και δεξιά, δεν εξυπηρετεί σε σχέση με το μηχάνημα πώλησης εισιτηρίων



Εικόνα 126 Συνύπαρξη των πλακιδίων του πεζοδρομίου και των διαφοροποιημένων πλακιδίων του Μετρό

Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα δημιουργίας ειδικού λεξιλογίου κατά την εφαρμογή της με αρ. 52907/2009 Απόφασης, αποτελεί ο Μεγάλος Αρχαιολογικός Περίπατος κάτω από την Ακρόπολη. Το ειδικό λεξιλόγιο, στην περίπτωση αυτή συνίσταται στη χρήση του μαρμάρου, υλικό που συναντάται στην επίστρωση των πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση δύοτύπων πλακών, «κατεύθυνση» με δύο αυλακώσεις και «αλλαγή κατεύθυνσης» με τρεις αυλακώσεις, πλάκα που χρησιμοποιείται και στη ράμπα (Εικ. 127). Πλάκα «κίνδυνος» δεν υπάρχει.



Εικόνα 117 Οι πλάκες του οδηγού όδευσης στον Μεγάλο Αρχαιολογικό Περίπατο κάτω από την Ακρόπολη

#### 3.6.1.4 Η με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 Υπουργική Απόφαση ΠΕΝ «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009...» (Β' 6213)

Σε αυτή την ενότητα περιγράφονται με συνοπτικό τρόπο οι βασικές διατάξεις - καινοτομίες της Υπ. Απόφασης υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/ 2022 «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης “Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών”» (Β' 2621), που προστέθηκαν σε σχέση με την προϋπάρχουσα Απόφαση του 2009<sup>62</sup>.

Στο Άρθρο 1 της ανωτέρω ΥΑ, με τις διατάξεις της θεσπίζονται Τεχνικές Προδιαγραφές σε σχέση με τις ειδικές ρυθμίσεις, επεμβάσεις και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους (Κ.Χ.) των οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών<sup>63</sup>, οι οποίες εφαρμόζονται πλέον καθολικά, σε κάθε μελέτη και έργο νέου Κ.Χ. και σε κάθε μελέτη και έργο ανακατασκευής και ανάπλασης Κ.Χ. καθώς και στις μελέτες

<sup>62</sup>Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, η Απόφαση 52907/2009 εφαρμόστηκε για πολλά χρόνια με αρκετές δυσκολίες που προέκυψαν από τις ιδιαιτερότητες των υφιστάμενων υποδομών, τις καθυστερήσεις εγκρίσεων και των σημείων που δεν έβρισκαν σαφή επίλυση. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Έργων και άλλων εμβληματικών έργων (π.χ. ο αρχαιολογικός περίπατος της Αθήνας) ανέκυψαν νέα θέματα εφαρμογής των διατάξεων, γεγονός που δημιούργησε τα νέα «λεξιλόγια» που αναφέρθηκαν. Πέραν αυτών, αρκετά ήταν και τα ερωτήματα που προέκυψαν από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού κατά την διαδικασία μελετών αναπλάσεων. Όλο αυτό το «παρασκήνιο» σε συνδυασμό με νέες προτάσεις οδήγησε στην αντικατάσταση το 2022 της Απόφασης με μια νέα εμπλουτισμένη εκδοχή αυτής.

<sup>63</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 1 παρ.1



προσβασιμότητας για υπαίθριους Κ.Χ.<sup>64</sup>, από τους (α) τους μελετητές και κατασκευαστές έργων στο αστικό περιβάλλον, που αφορούν σε υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. και στην ζώνη εισόδου σε δημόσια κτίρια ή κτίρια που φιλοξενούν κοινόχρηστες ή/και κοινωφελείς χρήσεις, (β) από φορείς εκπόνησης και (γ) από τις αρμόδιες υπηρεσίες αδειοδότησης και έγκρισης σχετικών μελετών και έργων<sup>65</sup>, καθώς και κατά την σύνταξη των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας για τα οποία γίνεται αναφορά στην συνέχεια<sup>66</sup>.

Διευκρινίζεται ότι ως βασικές αρχές σχεδιασμού νοούνται ο «Καθολικός Σχεδιασμός» και η εξασφάλιση «Προσβάσιμης Αλυσίδας» και ότι Ως προς τις ειδικότερες απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωπομετρικά μεγέθη, λαμβάνονται υπόψη οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» του του γραφείου Μελετών ΑμεΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ όπως θεσμοθετήθηκαν από τον ν. 4067/2012 (ΝΟΚ), ενώ για θέματα που δε ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς θα χρησιμοποιείται το ISO 21542-“Building construction - Accessibility and usability of the built environment”, ο "ADA «Standards for accessible design" ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα όπως το EN 17210 ‘Accessibility and usability of the built environment – Functional requirements’<sup>67</sup>.

Στους Κ.Χ. εντός των πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών συμπεριλαμβάνονται άλση, δασικές εκτάσεις και γενικότερα χώροι πρασίνου, παράκτιο μέτωπο και οργανωμένες παραλίες κολύμβησης εντός ορίων οικισμού, πάρκα, πλατείες, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμια, εν γένει στάσεις και αποβάθρες ΜΜΜ, νησίδες, διαβάσεις πεζών (σηματοδοτούμενες ή μη), παιδικές χαρές κ.λπ. στους οποίους πρέπει να εξασφαλίζεται οριζόντια και κατακόρυφη πρόσβαση. Μια καινοτομία του Άρθρου 3 της ΥΑ αποτελεί η δυνατότητα κατασκευής και εγκατάστασης στους παραπάνω Κ.Χ. σε συνδυασμό πάντοτε με κλίμακες

<sup>64</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 1 παρ.2

<sup>65</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 1 παρ.3

<sup>66</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 1 παρ.4

<sup>67</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 2

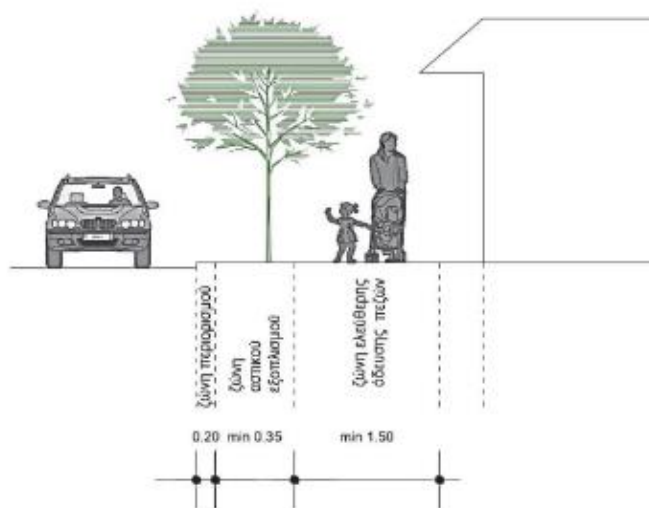
(α) κοινόχρηστων ανελκυστήρων και αναβατορίων ή άλλου τύπου μηχανισμών, με εσωτερικές διαστάσεις θαλάμου πλάτους 1,10μ. και βάθους 1,25μ. και ελεύθερο άνοιγμα εισόδου 0,85μ. στη μικρότερη διάσταση και

(β) κοινόχρηστων κυλιόμενων σκαλών (ιδίως σε πεζοδρόμους με βαθμίδες) ελάχιστου πλάτους 1,20μ, υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται παράλληλα η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και η κατακόρυφη κίνηση ατόμων με αναπηρία με άλλο πρόσφορο μέσο<sup>68</sup> καθώς και (γ) «έξυπνων» κατασκευών και στοιχείων για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας.

Για πρώτη φορά θεσμοθετούνται οι Ζώνες Χρήσεων Πεζοδρομίου (Εικ. 128):

(α) ζώνη περιορισμού με ελάχιστο πλάτος της είναι 0,20μ όπου τοποθετούνται τα τυχόν κάθετα στοιχεία διαχωρισμού (κιγκλιδώματα, ζαρντινιέρες κ.ο.κ.) κατά την ισχύουσα νομοθεσία, ενώ μπορεί να ταυτίζεται και με λωρίδα φύτευσης ή τοποθέτησης ζαρντινιερών πλ. 0,40μ,

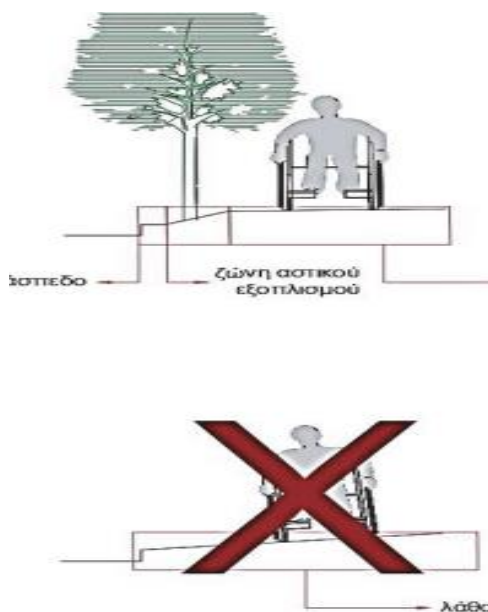
(β) ζώνη αστικού εξοπλισμού ελάχιστου πλ. 0,35μόταν προορίζεται για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης και στύλων οδοφωτισμού και πέραν αυτού όσο κρίνεται επαρκές για την τοποθέτηση και άλλων στοιχείων αστικού εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση των πεζών (π.χ. παγκάκια, περίπτερα, στάσεις ΜΜΜ κ.λπ.), την αισθητική αναβάθμιση της οδού (π.χ. στοιχεία εξωραϊσμού), καθώς και την τοποθέτηση τυχόν στοιχείων δικτύων ΟΚΩ (π.χ. ΚΑΦΑΟ).



Εικόνα 118 Ζώνες χρήσεων πεζοδρομίου

<sup>68</sup>ΓΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 3

Καινοτόμο στοιχείο αποτελεί η δυνατότητα τοποθέτησης σημείων πρόσδεσης ποδηλάτων παράλληλα ή κάθετα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου υπό προϋποθέσεις καθώς και επιτρέπεται η διαμόρφωσή της σε προέκταση του πεζοδρομίου σημειακά ή καθ' όλο το μήκος του εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης σε πλάτος ίσο με το πλάτος της παρόδιας στάθμευσης ή μικρότερο (π.χ. προέκταση στην οποία γίνεται η δενδροφύτευση της οδού), (γ) ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών πλ. 1,50μ και ύψους 2,20μ. ελεύθερη από κάθε είδους εμπόδια και (δ) ζώνη πρόσφυσης κτιρίων ελάχιστου πλ. 0,50μ για την εξυπηρέτηση παρόδιων χρήσεων <sup>69</sup>. Η μέγιστη εγκάρσια κλίση του πεζοδρομίου διατηρείται στο 12%, βάσει του Κτριριοδομικού Κανονισμού, ενώ η μέγιστη κάθετη στο 2%, δίνεται όμως η δυνατότητα σε περιπτώσεις ασυνήθιστων τοπογραφικών ή υφιστάμενων συνθηκών, να γίνει «διόρθωση» αυτής κλίσης εις βάρος του κρασπέδου, στην ζώνη αστικού εξοπλισμού (έως 5%) ώστε να διατηρείται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών επίπεδη και πάντα με την χρήση του πλακιδίου τύπου Β που σηματοδοτεί τον ΚΙΝΔΥΝΟ <sup>70</sup> (Εικ. 129).



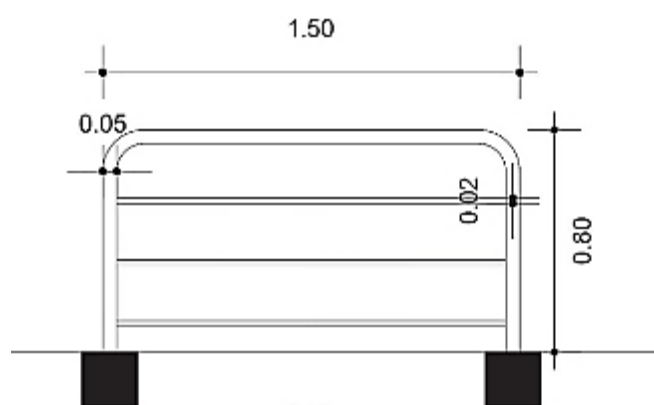
Εικόνα 119 Μέγιστη κλίση πεζοδρομίου

Για την εξασφάλιση της ελεύθερης ζώνη όδευσης πεζών δίνεται η δυνατότητα διαπλάτυνσεων του υφιστάμενου πεζοδρομίου, εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης,

<sup>69</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 4

<sup>70</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 5

με την καινοτομία ότι γι' αυτές τις παρεμβάσεις δεν απαιτούνται διαδικασίες αλλαγής του εγκεκριμένου Ρ.Σ., κυκλοφοριακή μελέτη και ισοζύγιο στάθμευσης και η έγκριση των σχετικών μελετών ανάπλασης του οδικού χώρου μπορούν να εγκρίνονται με Απόφαση Δ.Σ. ή Επιτροπής Ποιότητας Ζωής οικείου ΟΤΑ α' και β' βαθμού και εν συνεχεία από την αρμόδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση<sup>71</sup>. Καθορίζονται τα ελάχιστα πλάτη πεζοδρομίων σε σχέση με το εύρος της οδού και διευκρινίζεται ότι σε περίπτωση οδών < 6,00μ. (α) προτείνεται η εξέταση της μετατροπής τους σε πεζόδρομους ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας και (β) δύναται η διαπλάτυνση του ενός μόνο πεζοδρομίου<sup>72</sup>. Στην περίπτωση που υπάρχουν παλαιά κτίρια με διαμορφωμένα σκαλιά επί του πεζοδρομίου, σε πεζοδρόμιο με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα εξασφάλισης της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών πέραν των βαθμίδων, ούτε διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου, δύναται η υπερύψωση όλου του πλάτους του πεζοδρομίου καθ' όλο το πλάτος της εισόδου σε μήκος όχι μικρότερο του 1,20μ με εκατέρωθεν ράμπες μέγιστης κλίσης 5% με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν δημιουργεί εμπόδια στις υπόλοιπες παρακείμενες χρήσεις. Σε αυτήν την περίπτωση στο ρείθρο του πεζοδρομίου τοποθετείται προστατευτικό εμπόδιο (Εικ. 130) καθ' όλο το μήκος της υπερυψωμένης λωρίδας πεζοδρομίου και των εκατέρωθεν ραμπών και απομακρύνονται όλα τα τυχόν εμπόδια.

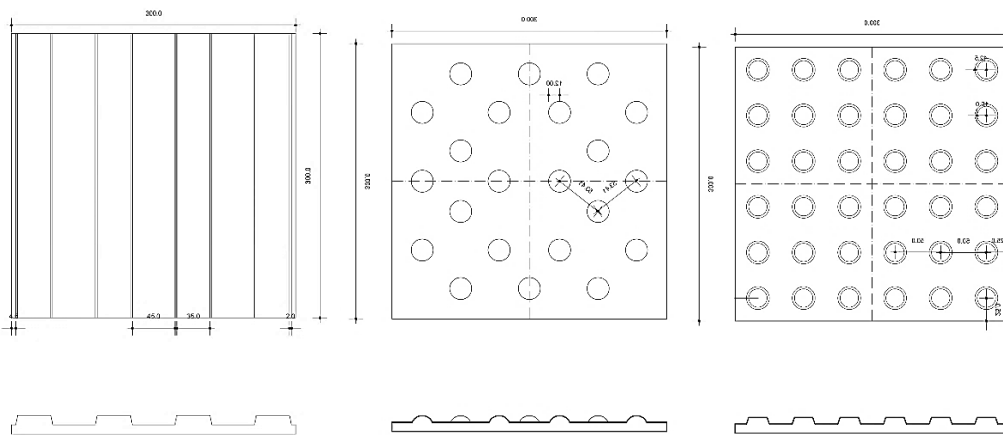


Εικόνα 120 Προστατευτικό εμπόδιο τύπου Π

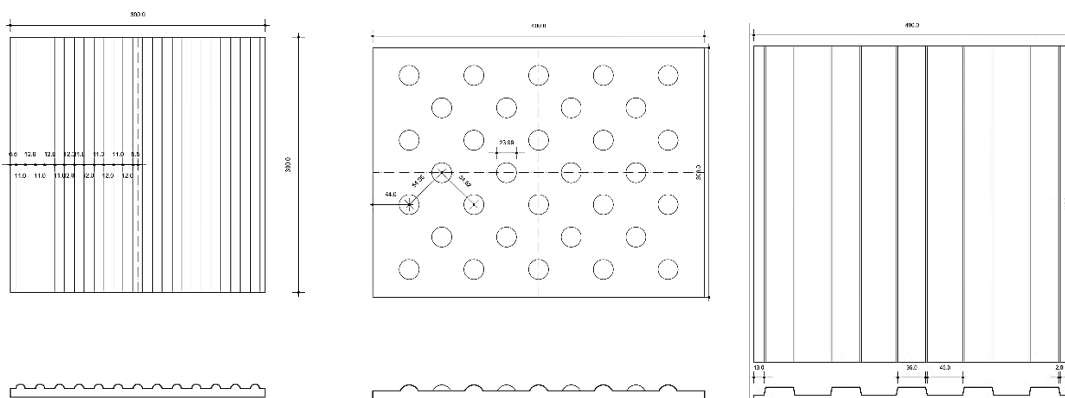
<sup>71</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 5 και άρθρο 12

<sup>72</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 6

Ως οδηγός όδευσης τυφλών ορίζεται (όπως και το 2009) λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδό της, που αποβλέπει στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση. Κατασκευάζεται σε απόσταση 0.50μ. κατ' ελάχιστον από την Ρ.Γ. με πλάτος 0,30μ έως 0,60μ εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και στις ειδικές θέσεις που αναφέρονται κατωτέρω, συνίσταται δε από λωρίδες επίστρωσης, διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο της ζώνης, με βάση τα πλακίδια : τύπου Α «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» (ριγέ 0,30ή 0,40μ), τύπου Β «ΚΙΝΔΥΝΟΣ» (φολιδωτά με φολίδες σε τετράγωνο κάναβο με διαγώνια προς την κίνηση των πεζών διάταξη), τύπου Γ «ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ» (φολιδωτά με φολίδες σε τετράγωνο κάναβο με παράλληλες προς την κίνηση των πεζών διάταξη) και τύπου Δ «ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ» (ριγέ με στενές και πυκνές ρίγες) (Εικ. 131 και 132).

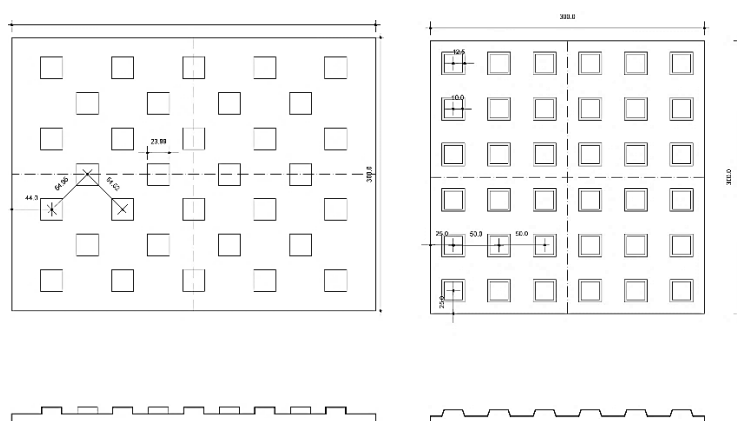


Εικόνα 121 Πλακίδια Οδηγού όδευσης τυφλών, Α, Β και Γ 40x40



Εικόνα 122 Πλακίδιο τύπου Δ 40x40, τύπου Β 30x40, τύπου Α 40x40

Διευκρινίζεται ότι οι πλάκες μπορούν να κατασκευαστούν από διάφορα υλικά, ανάλογα με την πραγματοποιούμενη διαμόρφωση, είναι όμως υποχρεωτική η ορθή διαστασιολόγησή τους και το ανάγλυφο της τελικής επιφάνειάς τους σύμφωνα με τα συνημμένα σχέδια (δόθηκε η δυνατότητα της δημιουργίας τετράγωνων προεξοχών αντί ημισφαιρικών σε ειδικές περιπτώσεις) (Εικ. 133), καθώς και η χρήση του κίτρινου χρώματος για τις πλάκες κινδύνου. Επιπλέον, σε ειδικές περιπτώσεις όπου για άλλους λόγους έχουν χρησιμοποιηθεί ιδιαίτερα υλικά (π.χ. σε παραδοσιακούς οικισμούς, αρχαιολογικούς χώρους κ.λπ.) επιτρέπεται εναλλακτικός χρωματισμός, πλην των πλακιδίων του κινδύνου. Στους πεζόδρομους, η κατασκευή του οδηγού είναι προαιρετική αλλά στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας υποχρεωτική<sup>73</sup>.



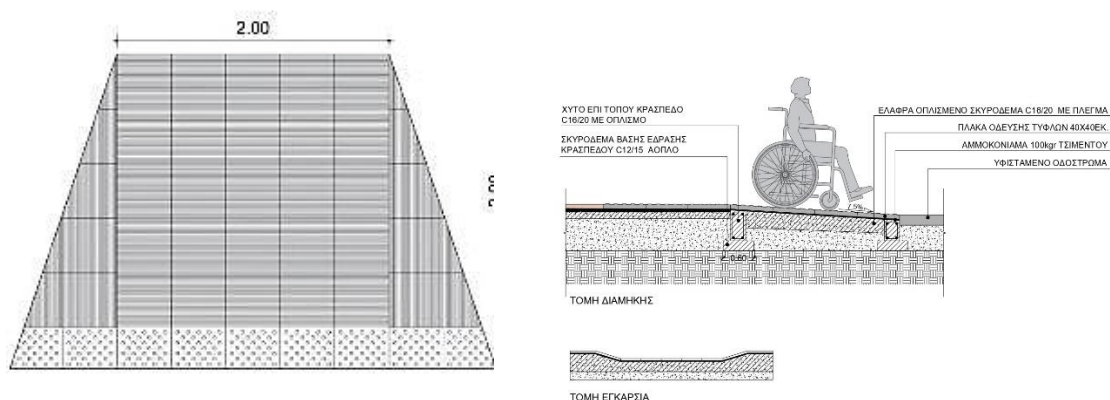
Εικόνα 123 Εναλλακτικά ανάγλυφα σε πλακίδιο τύπου Β και Γ

Όλες οι υψομετρικές οι υψομετρικές διαφορές (μεταξύ διαφορετικών επιπέδων του Κ.Χ. και για την σύνδεσή τους με το οδόστρωμα) καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5-8% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. που σε περίπτωση διάβασης μπορεί να είναι προσαυξάνεται έως το πλάτος αυτής και με αντίκρισμα στο απέναντι πεζοδρόμιο (Εικ.134).

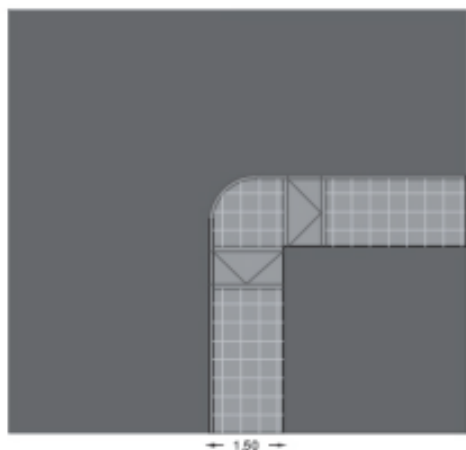
<sup>73</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 7

Σε περίπτωση πεζοδρομίων μικρού πλάτους κατασκευάζονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών ή γίνεται σημειακή επέκταση του πεζοδρομίου (Εικ. 135).

Εναλλακτικά δίνεται η δυνατότητα δημιουργία υπερυψωμένης διάβασης<sup>74</sup> (Εικ. 137 και 138).



Εικόνα 124: Κάτοψη και τομή κεκλιμένου επιπέδου (ράμπας)

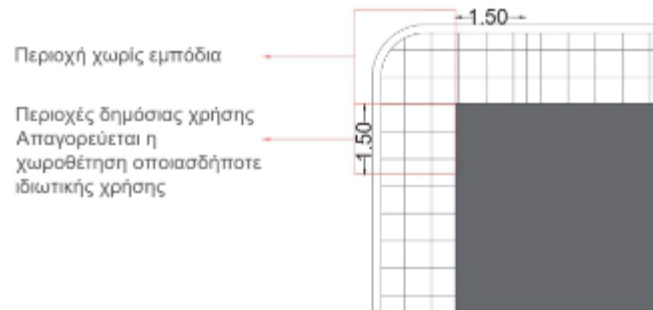


Εικόνα 125: Υποβιβασμός γωνίας πεζοδρομίου

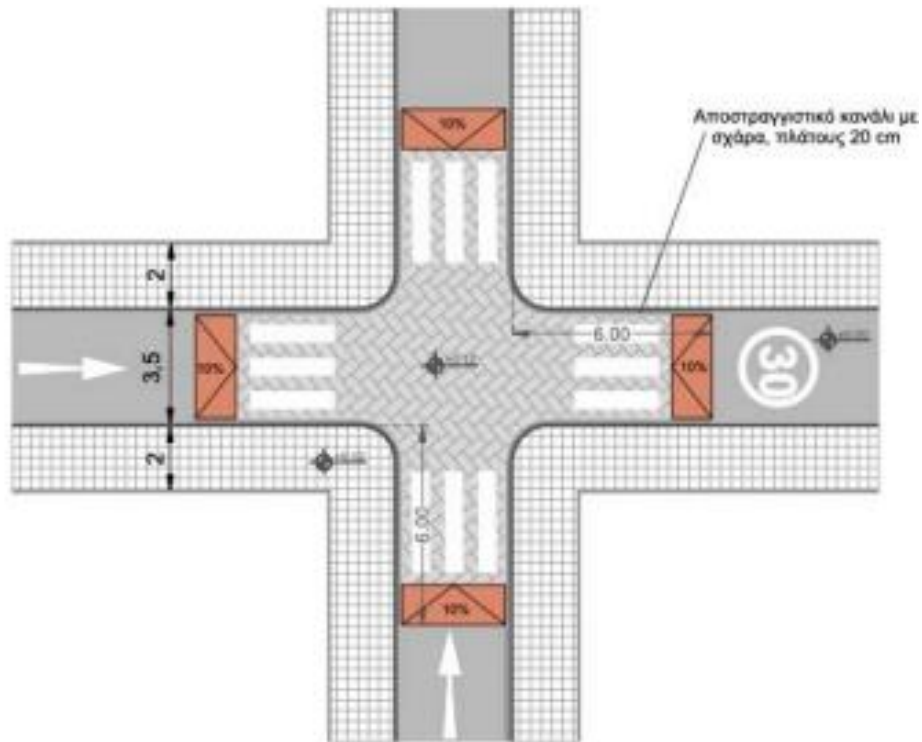
Στις γωνίες των πεζοδρομίων χαρακτηρίζεται η «περιοχή χωρίς εμπόδια» (Εικ.136) μεταξύ του κρασπέδου και των νοητών γραμμών που δημιουργούνται με την επέκταση των οικοδομικών γραμμών προς τα κράσπεδα του πεζοδρομίου και η «περιοχή

<sup>74</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 8

δημόσιας χρήσης», δηλ. το τμήμα της ζώνης αστικού εξοπλισμού που βρίσκεται σε συνέχεια της περιοχής χωρίς εμπόδια εκατέρωθεν της γωνίας μήκους 1,50μ<sup>75</sup>.



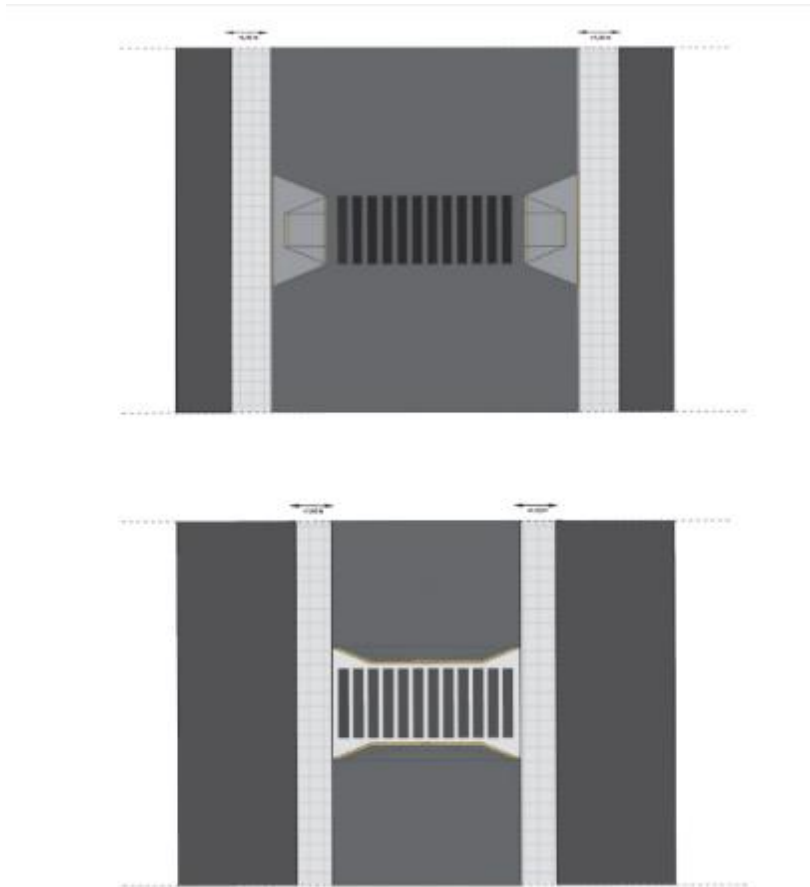
Εικόνα 126 Περιοχή χωρίς εμπόδια και περιοχή δημόσιας χρήσης στο πεζοδρόμιο



Εικόνα 127 Υπερυψωμένη Διασταύρωση

<sup>75</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 11

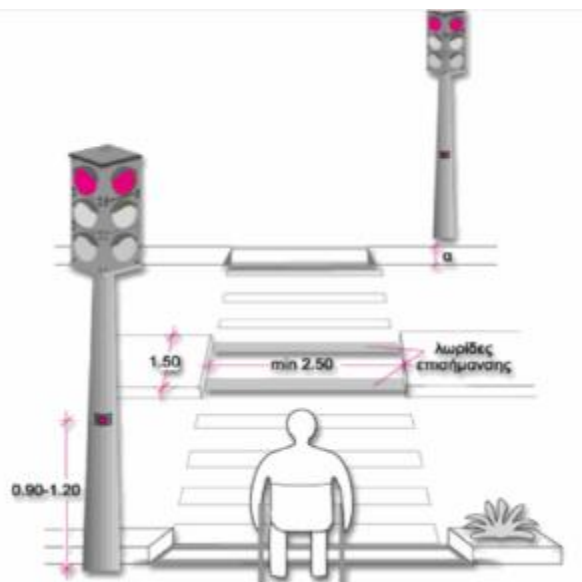
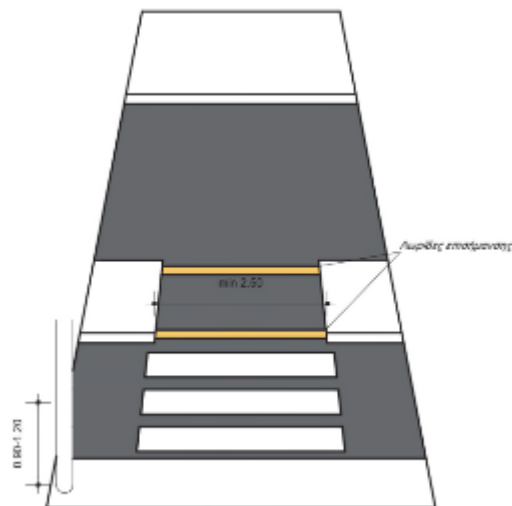




Εικόνα 128 Υπερυψωμένη διάβαση

Δίνεται η δυνατότητα με την σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών σε στενά πεζοδρόμια όπου δεν εξασφαλίζεται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών, εφόσον υπάρχουν προκήπια σε συνέχεια του πεζοδρομίου, καθ' όλο το μήκος του Ο.Τ. αυτά δύναται να δίνονται προς χρήση για το κοινό για την κίνηση των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων και δεν φέρουν περίφραξη<sup>76</sup>. Στις νησίδες μεταξύ δύο ρευμάτων κυκλοφορίας απαιτείται να γίνεται διακοπή όπου υπάρχει διάβαση για την διέλευση των αναπηρικών αμαξιδίων (Εικ. 139).

<sup>76</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 8



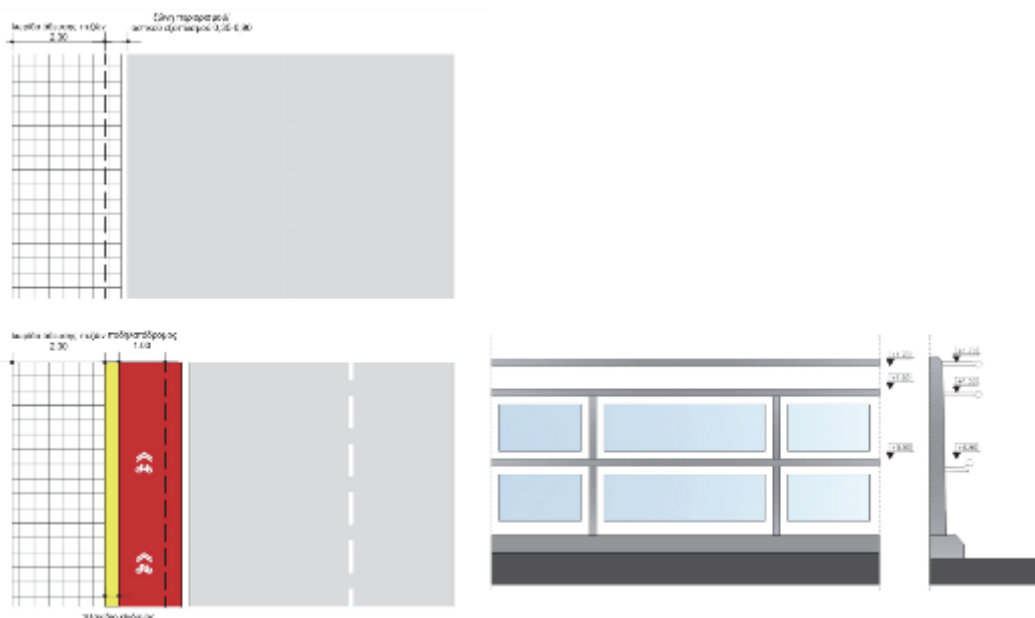
Εικόνα 129 Προσβάσιμη νησίδα

Συμπεριλαμβάνονται διατάξεις για δύο νέα θέματα:

(α) Πεζοδρόμια σε γέφυρες πάνω από ποτάμια, ρέματα, σιδηροδρομικές γραμμές, ή κολπίσκους, όπου η ζώνη περιορισμού και η ζώνη αστικού εξοπλισμού ταυτίζονται, με ιδανικό πλάτος 0,50μ και ελάχιστο 0,35 μ., και στην οποία κατασκευάζονται ισχυρά κιγκλιδώματα ελάχιστου ύψους 1,20μ και τοποθετούνται οι ιστοί οδοφωτισμού. Η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος 2,00μ. ενώ αν το

πεζοδρόμιο εξυπηρετεί και κίνηση ποδηλάτων, το πλάτος προσαυξάνεται στα 3,00μ, και το ελάχιστο ύψος των κιγκλιδωμάτων προσαυξάνεται στα 1,70μ (Εικ. 140) και

(β) Πεζοδρόμια κάτω από γέφυρες με τα ίδια χαρακτηριστικά, πλην των κιγκλιδωμάτων<sup>77</sup>.



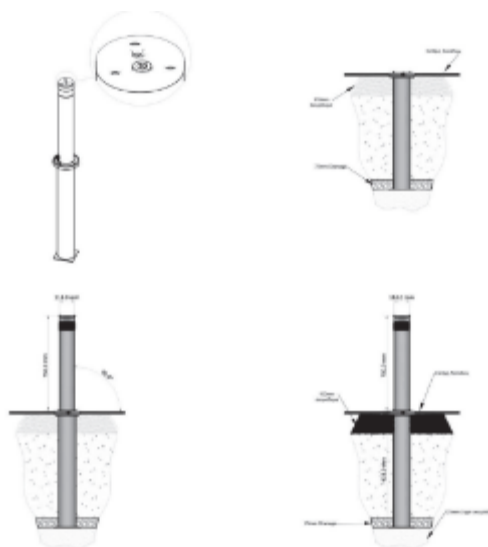
Εικόνα 130 Πεζοδρόμια σε και από κάτω από γεφυρες (χωρίς και με ποδηλατόδρομο) - κιγκλιδώματα

Οι παρόδιες στοές πλάτους  $> 1,50\mu$  οφείλουν να είναι προσβάσιμες ως εκ τούτου προβλέπεται -εφόσον απαιτείται- η κατασκευή στην αρχή και το τέλος τους σχετικής ράμπας με επέκταση του κάθετου στην στοά παρακείμενου πεζοδρομίου στην γωνία του Ο.Τ. ενώ απαγορεύεται η κίνηση ποδηλάτου. Δεν απαιτείται η κατασκευή οδηγού τυφλών κατά μήκος της παρόδιας στοάς, παρά μόνο η τοποθέτηση των πλακιδίων τύπου Β («κίνδυνος») στην αρχή και στο τέλος της. Στις διαμπερείς στοές το ελάχιστο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών προσαυξάνεται στα 2,00μ, πλην των περιπτώσεων πολύ μικρού πλάτους  $< 3,00\mu$ . και η απαίτηση προσβασιμότητας με ράμπες παραμένει<sup>78</sup>.

<sup>77</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 13 και άρθρο 14

<sup>78</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 16 και άρθρο 17

Εκτός από τα προστατευτικά κιγκλιδώματα τύπου Π της απόφασης του 2009, προβλέπονται επίσης μεμονωμένα ανοξείδωτα μεταλλικά κολωνάκια (τύπου bollards) (Εικ.141), κυκλικής διατομής ενδεικτικής διαμέτρου  $\Phi$  0,13μ, με ύψος έως 0,80μ με επιφανειακή στερέωση ή αποσπώμενα, καθώς και εύκαμπτοι οριοδείκτες οδού (βάσει της ΕΤΕΠ 1501-05-04-04-00 και των προτύπων πρότυπων EN 12899-3 και το EN 12867 (οι εύκαμπτοι οριοδείκτες μπορούν να τοποθετούνται και στο οδόστρωμα ή και για την οριοθέτηση ποδηλατοδρόμων)<sup>79</sup>.



Εικόνα 131 Μεταλλικά κολωνάκια

Στο ίδιο άρθρο, δύο νέα στοιχεία έχουν συμπεριληφθεί στον αστικό εξοπλισμό (α) το εύκαμπτο πεζοδρόμιο από ευέλικτο πορώδες ασφαλτόμειγμα, προς αποφυγή ρηγματώσεων και παραμορφώσεων της επιφάνειας του πεζοδρομίου σε περιοχές με δέντρα (Εικ.142) και (β) τα κανάλια βιοφιλτραρίσματος δηλαδή συστημάτων φυτοκαλύψεων χαμηλής βλάστησης και οργανικών υλών, που συγκρατούν τα όμβρια ύδατα σε περιπτώσεις έκτακτων καιρικών φαινομένων στα παρτέρια (Εικ.143). Πέραν της ζώνης αστικού εξοπλισμού, δίνεται επίσης η δυνατότητα σημειακής προεκτάσεις μεταξύ των παρόδιων θέσεων στάθμευσης μέγιστου μήκους 1,00μ και πλάτους έως την εξωτερική πλευρά της παρόδιας θέσης στάθμευσης για την χωροθέτηση φύτευσης<sup>80</sup> (Εικ.144).

<sup>79</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 19

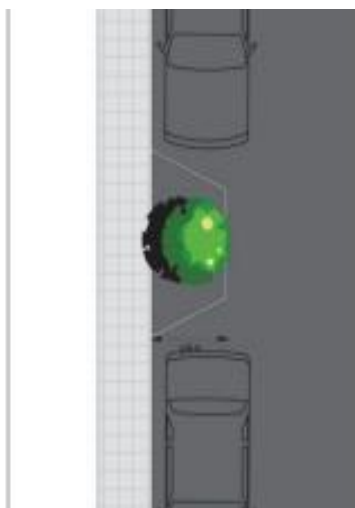
<sup>80</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 20



Εικόνα 132 Εύκαμπτο πεζοδρόμιο

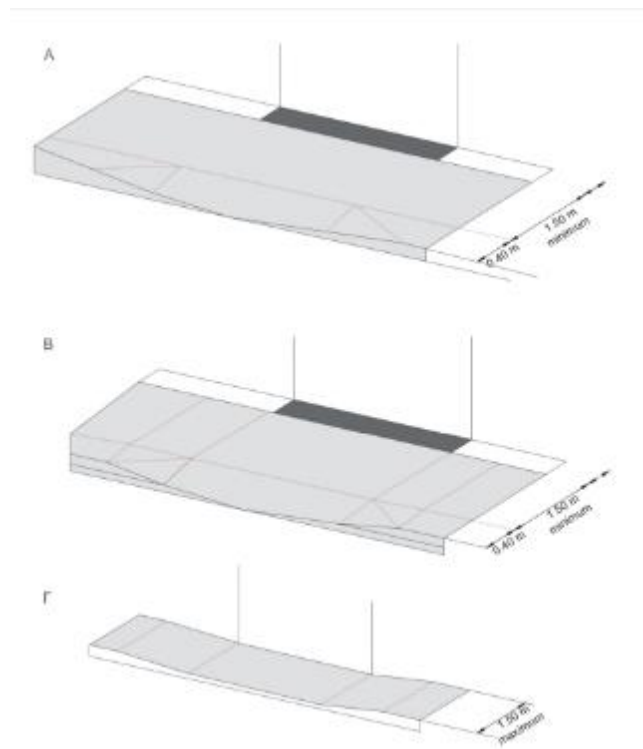


Εικόνα 143 Κανάλια βιοφιλτραρίσματος



Εικόνα 133 Φύτευση σε προέκταση του πεζοδρομίου

Όσον αφορά στις εισόδους-εξόδους οχημάτων σε χώρους στάθμευσης των παρακείμενων κτιρίων, καταρχάς απαγορεύεται η κατασκευή ράμπας οχημάτων στο οδόστρωμα. Η ράμπα εισόδου/εξόδου των οχημάτων, σε πεζοδρόμια στα οποία εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ελεύθερη όδευση πεζών κατασκευάζεται (α) καθ' ολοκληρία στην ζώνη αστικού εξοπλισμού (πλάτους 0,40μ και άνω), σε ομαλές κλίσεις και (β) στην ζώνη αστικού εξοπλισμού (πλάτους 0,40μ και άνω) για την μισή υψομετρική διαφορά (έως 6%), και εν συνεχεία ταπεινώνεται η ζώνη ελεύθερης όδευσης πεζών κατά το μήκος της εισόδου με ράμπες πεζών καθ' όλο το πλάτος της ζώνης ελεύθερης όδευσης πεζών εκατέρωθεν αυτής, όταν υπάρχει μεγάλη κλίση (>12%), (γ) σε περίπτωση που δεν υπάρχει ζώνη αστικού εξοπλισμού ασχέτως από το πλάτος του πεζοδρομίου, ταπεινώνεται όλο το πεζοδρόμιο κατά το μήκος της εισόδου με ράμπες πεζών καθ' όλο το πλάτος του πεζοδρομίου. Σε όλες τις περιπτώσεις όπου δημιουργείται αλλαγή κλίσης τοποθετείται το πλακίδιο τύπου Β του κινδύνου <sup>81</sup> (Εικ.145).



Εικόνα 134 Είσοδοι / έξοδοι χώρων στάθμευσης

<sup>81</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 21

Σε όλους του χώρους πρασίνου ή φυσικούς χώρους εντός ορίων οικισμού πρέπει να προβλέπονται προσβάσιμες διαδρομές με μέγιστη κλίση 5%, και πινακίδες σήμανσης/πληροφοριακοί χάρτες σε συμβατική και ανάγλυφη μορφή ή/και σε γραφή Braille (σε ύψος 1,40-1,60μ από το τελικό διαμορφωμένο έδαφος), στις εισόδους, εξόδους και στα σημεία ενδιαφέροντος <sup>82</sup> (Εικ.146).

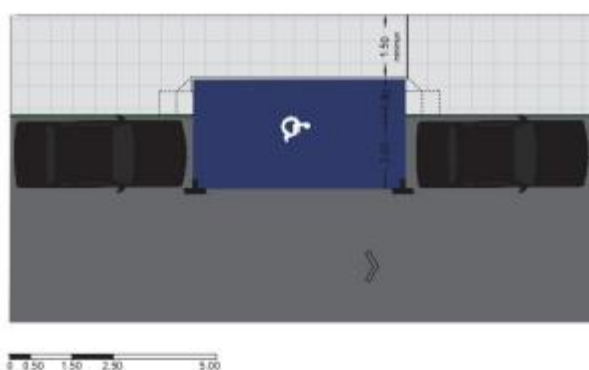


Εικόνα 135 Πληροφοριακές πινακίδες σε Braille

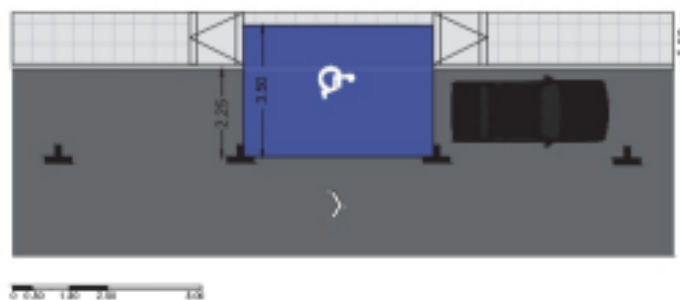
Στους κοινόχρηστους χώρους στους οποίους προβλέπεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης προβλέπονται ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία, σε ποσοστό 5% επί του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων, με ελάχιστο αριθμό τη μία θέση, 3,50x2,50μ εφόσον πρόκειται για συμβατικό επιβατικό αυτοκίνητο και 4,50x6,60 εφόσον πρόκειται για van (μία εκ των παραπάνω). Όταν η παρόδια στάθμευση είναι παράλληλη με το κράσπεδο του πεζοδρομίου τότε (α) σε οδούς με πεζοδρόμια πλάτους άνω των 3,50μ, δημιουργείται εσοχή στο σημείο της θέσης ΑμεΑ πλάτους που ισούται με την διαφορά της θέσης στάθμευσης οχήματος ατόμου με αναπηρία και των υπόλοιπων θέσεων στάθμευσης η οποία φέρει ράμπα που διασφαλίζει την άνοδο του ατόμου με αναπηρία στο παρακείμενο πεζοδρόμιο (Εικ.147) (β) σε οδούς με πεζοδρόμια πλάτους < 3,50μ, υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο καθ' όλο το μήκος της θέσης στάθμευσης ΑμεΑ στο επίπεδο του οδοστρώματος με εκατέρωθεν

<sup>82</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 22

ράμπες με κλίση έως 5% (κατά το πρότυπο του υποβιβασμού της γωνίας πεζοδρομίου στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει επαρκές πλάτος για διαμόρφωση τυπικής ράμπας ΑμεΑ) (Εικ.148) και (γ) όταν μεταξύ πεζοδρομίου και θέσεων στάθμευσης μεσολαβεί ποδηλατόδρομος, τότε η θέση στάθμευσης ΑμεΑ καταλαμβάνει όσο χώρο από τον ποδηλατόδρομο είναι απαραίτητο (Εικ.149). Όταν η παρόδια στάθμευση είναι κάθετη ή υπό γωνία προς το πεζοδρόμιο, τότε δημιουργείται ράμπα ανόδου σε αυτό εφόσον εξασφαλίζεται ελεύθερη όδευση πεζών, είτε σε προεξοχή του πεζοδρομίου, είτε το πεζοδρόμιο υποβιβάζεται κατά ελάχιστο μήκος 1,50μ, και εκατέρωθεν δημιουργούνται ράμπες με κλίση έως 5% <sup>83</sup> (Εικ.150).



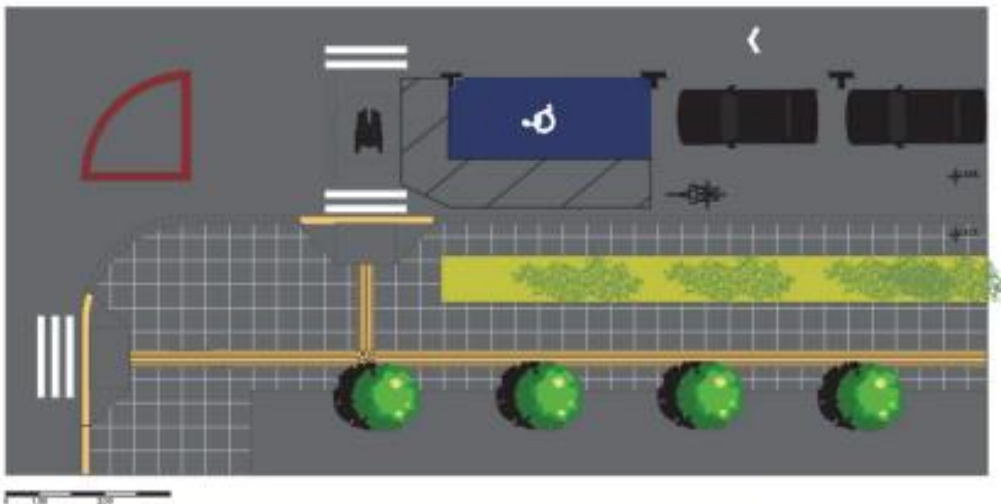
Εικόνα 136 Εσοχή για την δημιουργία θέσης στάθμευσης ΑμεΑ σε πεζοδρόμιο που εξασφαλίζει 1,50μ πέραν αυτής



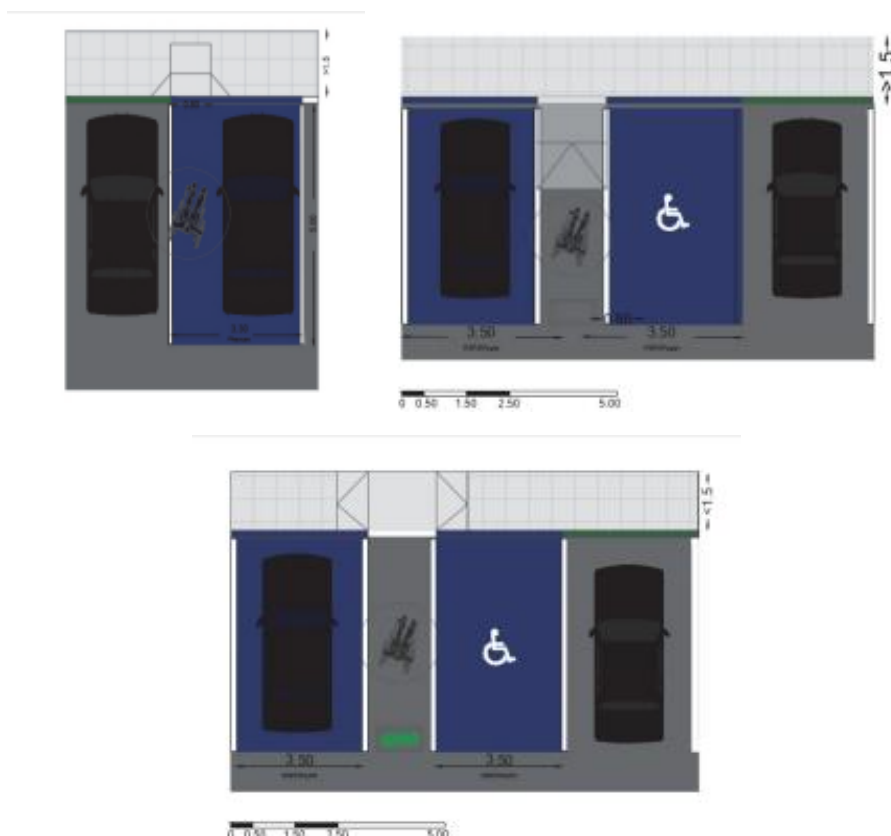
Εικόνα 137 Υποβιβασμός όλου του πλάτους του πεζοδρομίου για την δημιουργία θέσης στάθμευσης ΑμεΑ

<sup>83</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022, άρθρο 22





Εικόνα 138 Θέση στάθμευσης ΑμεΑ με μεσολάβηση ποδηλατόδρομου μέχρι το πεζοδρόμιο



Εικόνα 139 Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ κάθετα στο πεζοδρόμιο

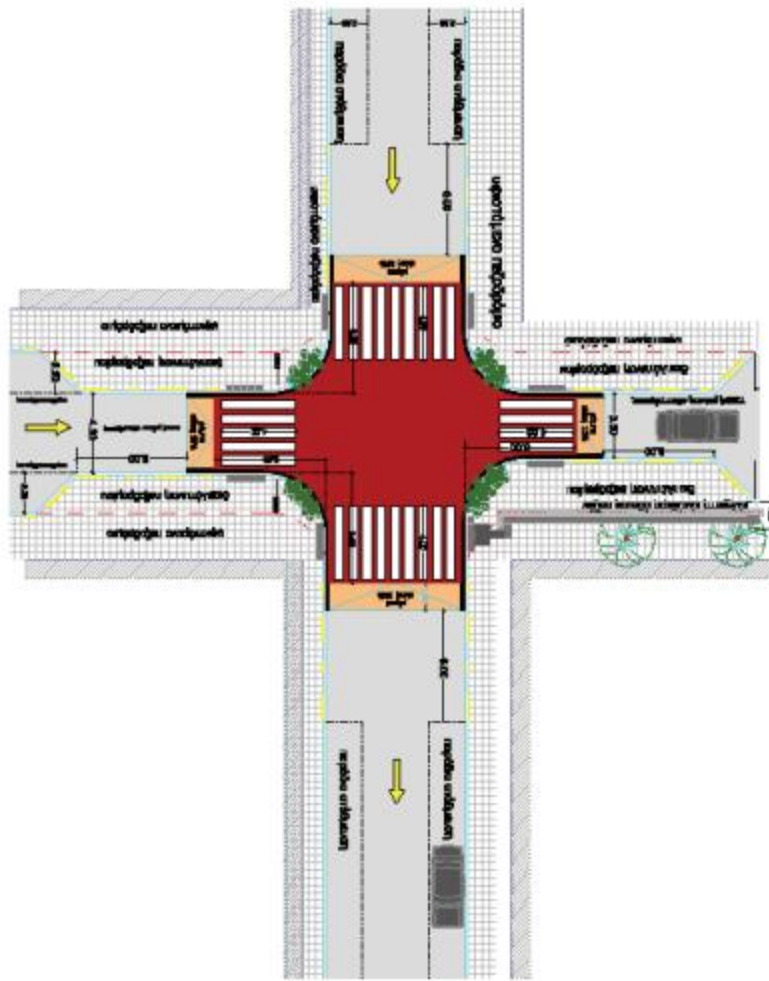
Στο Παράρτημα που συνοδεύει το σχετικό ΦΕΚ μπορεί κανείς να αναζητήσει όλα τα χρήσιμα σκαριφήματα και σχέδια για την βέλτιστη κατανόηση των διατάξεων.

### 3.6.2. Οδική ασφάλεια σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων

Τα σχολικά συγκροτήματα αποτελούν μια ιδιαίτερη κατηγορία χρήσεων γης, οι χρήστες των οποίων είναι πολλοί και διαφορετικοί, δάσκαλοι/καθηγητές, γονείς, παιδιά/μαθητές., με τους τελευταίους να αποτελούν μια εξαιρετικά ευάλωτη ομάδα.

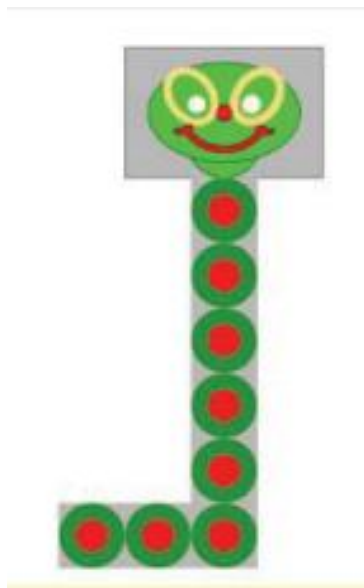
Το 2013, εκδόθηκε η ΥΑ Υπ. Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων υπ' αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Εγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», σε μια προσπάθεια θεσμοθέτησης ρυθμίσεων και παρεμβάσεων για την ασφαλέστερη μετακίνηση παιδιών/μαθητών από και προς το σχολείο. Η συγκεκριμένη Υπουργική Απόφαση εισήγαγε δύο νέα στοιχεία στον σχεδιασμό του οδικού χώρου:

(α) Υπερυψωμένη διάβαση<sup>84</sup>: στην διασταύρωση των οδών η οποία βρίσκεται μπροστά από το σημείο πρόσβασης ενός σχολικού συγκροτήματος, δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υπερυψωμένης διάβασης που δημιουργείται από υπερυψωμένες λωρίδες σε οδοστρώματα, τραπεζοειδούς τύπου. Η υπερύψωση καταλαμβάνει όλη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται πέρα από αυτήν στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6,00μ των ρυμοτομικών γραμμών των εκατέρωθεν Ο.Τ. Η υπερύψωση είναι συνεπίπεδη με τα πεζοδρόμια το τέλος των οποίων σημαίνεται με πλάκες κινδύνου παράλληλα και σε επαφή με το κράσπεδό τους και σε πλ. 1,50μ. Εφόσον τα πλάτη των πεζοδρομίων επαρκούν, θα πρέπει ο οδηγός τυφλών να οδηγεί στην υπερυψωμένη διάβαση. Σε κάθε περίπτωση τοποθετούνται οι πλάκες του κινδύνου σε μήκος 1,50μ για να σηματοδοτήσουν την έναρξη και την λήξη της διάβασης (με ή χωρίς οδηγό τυφλών). Επιπλέον, προβλέπεται σχάρα απορροής ομβρίων σε όλο το πλάτος της διάβασης και στις δύο πλευρές της υποχρεωτικά (Εικ.151).



Εικόνα 140 Υπερυψωμένη διάβαση

(β) Οδηγός κίνησης παιδιών: πρόκειται για μια οριζόντια σήμανση – οπτικό παιχνίδι που δημιουργείται από μια λωρίδα πλ. 0, 40μ ή 0,30μ (μέγεθος πλάκας πεζοδρομίου) σε ελάχιστη απόσταση 0,50μ από την οικοδομική γραμμή. Μπορεί να κατασκευαστεί από χυτό ή άλλο πρόσφορο υλικό και απεικονίζει το σώμα μιας κάμπιας κατά την πορεία (με τυποποιημένα χρώματα και σχέδια), η κεφαλή της οποίας τοποθετείται στο σημείο κατάληξης της πορείας ως στοιχείο σήμανσης στη διάβαση με στόχο να επιστήσει την προσοχή στα παιδιά που πρόκειται να διασχίσουν τον δρόμο. Η κατάληξη του «οδηγού κίνησης παιδιών» πρέπει να απέχει κατά μία πλάκα πεζοδρομίου από το κράσπεδο. Εφόσον το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεγάλο ο οδηγός όδευσης τυφλών τοποθετείται παράλληλα με τον οδηγό κίνησης παιδιών και σε μικρότερα πλάτη μπορεί οι δύο πορείες να συμπίπτουν (Εικ.152) .



Εικόνα 141 Οδηγός κίνησης παιδιών

Στο Παράρτημα που συνοδεύει το σχετικό ΦΕΚ μπορεί κανείς να αναζητήσει όλα τα χρήσιμα σκαριφήματα και σχέδια για την βέλτιστη κατανόηση των διατάξεων.

### 3.7. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Η επίπλωση του αστικού χώρου και του φυσικού χώρου είναι πολύ σημαντική για την λειτουργία του και για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να εξυπηρετούν τα άτομα με ανπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα τέτοιων στοιχείων όπως, προσβάσιμες βρύσες και κρουνοί (Εικ.153 και 154), προσβάσιμα παγκάκια, απτικές πινακίδες σήμανσης (Εικ.155) κ.λπ. καθώς και ιδιαίτεροι χώροι (Εικ. 156-159).



Εικόνα 142 Προσβάσιμη βρύση σε χαμηλό ύψος



Εικόνα 143 Βρύση που είναι ειδικά σχεδιασμένη για να εξυπηρετεί και τους σκύλους οδηγούς



Εικόνα 144 Απτικός χάρτης στο πάρκο Skelleftea στην Σουηδία



Εικόνα 145 Παιδική χαρά σχεδιασμένη ειδικά για παιδιά με αυτισμό στο Εβρέ της Γαλλίας



Εικόνα 146 Προσβάσιμη παραλία στην Γκιντίνια της Πολωνίας



Εικόνα 147 Κυλιόμενες σκάλες που συνδέουν δύο παράλληλους δρόμους στο Βίγο της Ισπανίας



Εικόνα 148 Ανάγλυφος χάρτης/μακέτα της πόλης σε κεντρική πλατεία - Βίγκο Δανία

### 3.8. ΑΣΚΗΣΕΙΣ

Στην ενότητα αυτή λαμβάνουν χώρα δύο διαδραστικές ασκήσεις και πραγματοποιούνται δύο μελέτες περίπτωσης:

- **ΑΣΚΗΣΗ 1<sup>η</sup>:** Ζητείται από τους επιμορφούμενους να φέρουν μια φωτογραφία, ή ένα χαρακτηριστικό σχέδιο μελέτης ή ένα ερώτημα που έχει υποβληθεί στην Υπηρεσία τους. Ο εκπαιδευτής συγκεντρώνει τα θέματα και αφού χωρίσει τους επιμορφούμενους σε ομάδες τα μοιράζει με τυχαία σειρά ζητώντας να σχολιάσουν πάνω σε αυτό, συζητώντας για την βέλτιστη προτεινόμενη παρέμβαση ή για εναλλακτικές λύσεις κ.λπ. με βάση όσα συζητήθηκαν κατά την διάρκεια της ημέρας. Ο επιμορφούμενος μπορούν να τεκμηριώσουν τις απαντήσεις και προτάσεις τους με όποιο τρόπο επιθυμούν.

- **ΑΣΚΗΣΗ 2<sup>η</sup>:** Στις ομάδες των επιμορφούμενων δίνονται διαφορετικά σχέδια κατοψεων από τμήματα ελληνικών πόλεων σε Κ.Χ. και τους ζητείται να κάνουν ανασχεδιασμό ώστε οι παραπάνω χώροι να είναι προσβάσιμοι. Κάθε ομάδα παρουσιάζει τις παρεμβάσεις που επέλεξε και ακούει τον σχολιασμό των υπολοίπων.

- **ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ 1<sup>η</sup>**

Αντικείμενο διερεύνησης:

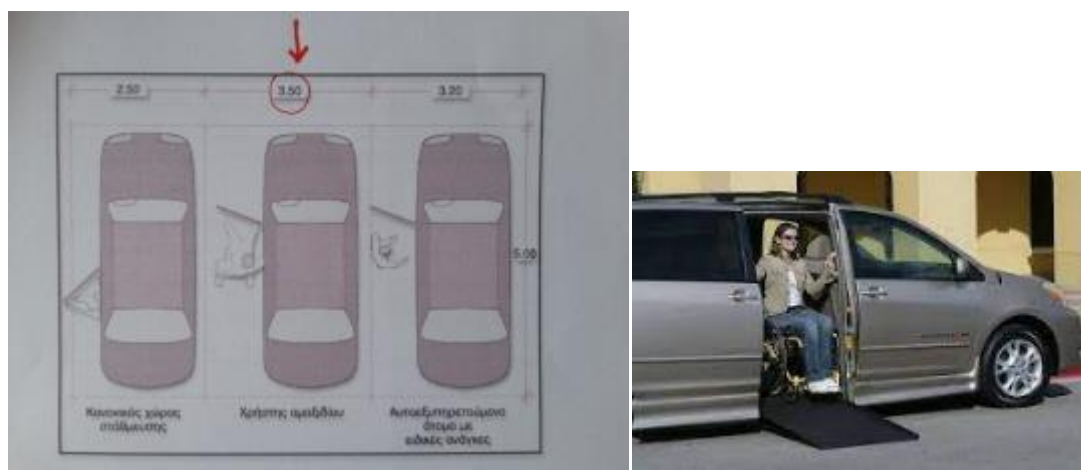
Θέσεις στάθμευσης για αναπηρικά οχήματα στο πλαίσιο αναπλάσεων και ως ατομικές θέσεις δικαιούχων αναπήρων. Διαστάσεις και ένταξή τους στη συμβατική λωρίδα στάθμευσης (Εικ. 160).

α) Εάν γίνεται μία μελέτη ανάπλασης σε περιοχή Δήμου

Οι θέσεις στάθμευσης που προβλέπονται για χρήση αναπηρικών οχημάτων (βάσει της παρ.6 του άρθρου 26 του ΝΟΚ, είναι ποσοστό 5% των συνολικά προβλεπόμενων θέσεων ή τουλάχιστον 1 θέση) και διαμορφώνονται σύμφωνα με τις Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους». Βάσει των Οδηγιών, το πλάτος των ειδικών αυτών θέσεων είναι 3.50 μ. Προβλέπεται δε και θέση για όχημα τύπου VAN διαστάσεων 4.50 μ. x 6.60 μ. Η συμβατική ζώνη στάθμευσης στις οδούς έχει πλάτος 2.20 μ.

β) Εάν πρόκειται για μία ατομική θέση δικαιούχου αναπήρου

Ζητείται η διερεύνηση του τρόπου ενσωμάτωσης των θέσεων για αναπηρικά οχήματα στις συμβατικές λωρίδες στάθμευσης.



Εικόνα 160 Θέση στάθμευσης αναπηρικού οχήματος

- ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ 2η

Αντικείμενο διερεύνησης:

Δημιουργία πεζοδρομίων που θα είναι μη προσβάσιμα λόγω πλάτους οδού (Εικ. 161).

Βασική οδός διπλής κατεύθυνσης που διατρέχει ένα νησί, έχει κυμαινόμενο πλάτος 6.70–7.00 μ. και δεν έχει καθόλου πεζοδρόμια, τα οποία είναι απαραίτητα.



Ζητείται η διερεύνηση του κατά πόσον μπορεί να υλοποιηθεί στην παραπάνω οδό μη προσβάσιμο πεζοδρόμιο πλάτους μικρότερου του 1.50 μ. (ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών), δηλαδή 0.70-1.00 μ.



Εικόνα 161 Βασική οδός διπλής κατεύθυνσης, με κομινόμενο πλάτος 6.70-7.00 μ., χωρίς πεζοδρόμια

## 4. ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Η τέταρτη θεματική ενότητα παρουσιάζει ειδικούς κανονισμούς, προδιαγραφές και θεσμικά κείμενα για ειδικά θέματα και ειδικές χρήσεις σε συνάρτηση πάντα με την προσβασιμότητα. Τα ανωτέρω θεσμικά κείμενα προέκυψαν συν τω χρόνω, όσο η πολιτεία εμβάθυνε στα θέματα της προσβασιμότητας από κάθε διαφορετικό «πόστο» και βεβαίως κατ' εφαρμογή των δεσμεύσεων των Υπουργείων και των φορέων για την υλοποίηση των στόχων του «Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα Άτομα με Αναπηρία».

Η ενότητα αυτή στοχεύει να δώσει στους επιμορφούμενους την δυνατότητα:

- (α) να κατανοήσουν ειδικά θέματα και πεδία που σχετίζονται με την προσβασιμότητα
- (β) να γνωρίσουν τα κύρια σημεία από ειδικό νομοθετικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα
- (γ) να είναι σε θέση να αξιολογήσουν υφιστάμενα αστικά και περιαστικά περιβάλλοντα ως προς την προσβασιμότητάς τους ή μη
- (δ) να είναι σε θέση να προτείνουν στοιχεία και παρεμβάσεις προσβασιμότητας σε κάθε νέα μελέτη, κατασκευής, ανακατασκευής ή ανάπλασης δημόσιου υπαίθριου χώρου
- (ε) να είναι σε θέση να αξιολογήσουν σχετικές μελέτες και να παραλάβουν έργα αναπλάσεων, κτιριακά κ.λπ.

#### 4.1. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η Μελέτη Προσβασιμότητας αναφέρεται στο αρ. 26, και ιδίως την παρ. 8 και το άρθρο 27 του ν. 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79). Τον Νοέμβριο του 2021 εκδόθηκε η υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796 «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας» του Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Τα

βασικά σημεία της ανωτέρω που σχετίζονται με την προσβασιμότητα στον υπαίθριο δημόσιο χώρο είναι αυτά που περιγράφονται στην συνέχεια.

#### 4.1.1. Ορισμοί

Ως «Μελέτη Προσβασιμότητας» ορίζεται η μελέτη που περιγράφει τις απαραίτητες διαμορφώσεις, κατασκευές, εγκαταστάσεις και λοιπά στοιχεία για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε άτομα με κάθε μορφής αναπηρία ή/και εμποδιζόμενα άτομα και αποτελεί μέρος της Αρχιτεκτονικής Μελέτης κάθε νέου έργου ή έργου προσαρμογής ή ανάπλασης που αφορά σε κτίριο ή υπαίθριο χώρο. Ανάλογα με το είδος του έργου διακρίνονται 2 κατηγορίες μελετών προσβασιμότητας: α. η Μελέτη Προσβασιμότητας Κτιριακού Έργου και β. η Μελέτη Προσβασιμότητας υπαίθριων δημόσιων ή ιδιωτικών κοινόχρηστων χώρων.

Ως «Μελέτη Προσβασιμότητας υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων» ορίζεται η μελέτη που περιγράφει τις απαραίτητες διαμορφώσεις, κατασκευές, εγκαταστάσεις και λοιπά στοιχεία για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας εξωτερικών υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων. Αφορά κάθε νέα μελέτη διαμόρφωσης ή μελέτη ανάπλασης και αποτελεί μέρος της Αρχιτεκτονικής Μελέτης διαμόρφωσης ή ανάπλασης εξωτερικών υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων.

Αντίστοιχος ορισμός υπάρχει και για την Μελέτη Προσβασιμότητας Κτιριακού Έργου για την οποία γίνεται αναφορά στην 2<sup>η</sup> Ενότητα του σεμιναρίου με τίτλο «Σχεδιασμός νέων και προσαρμογή υφιστάμενων κτιρίων με κριτήρια προσβασιμότητας».

#### 4.1.2. Περιεχόμενα της Μελέτης Προσβασιμότητας υπαίθριων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων

Τα περιεχόμενα της Μελέτης Προσβασιμότητας<sup>85</sup> είναι τρία:

(α) Τεχνική έκθεση η οποία περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τους κανονισμούς, οδηγίες, πρότυπα κ.λπ. που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά τη σύνταξη της μελέτης, αιτιολόγηση

<sup>85</sup>ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796/2021 άρθρο 4

της πρότασης, με συνοπτική αναφορά στα προβλεπόμενα μέτρα για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας σε αυτά, τις προβλεπόμενες από τη μελέτη εξυπηρετήσεις και τις προδιαγραφές που χαρακτηρίζουν την κατασκευή αυτών, τις προσβάσιμες διαδρομές (οριζόντιες και κατακόρυφες, συμπεριλαμβανομένου του πλάτους αυτών), τον τρόπο διασφάλισης της διαφυγής ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων, συμπεριλαμβανομένων χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης (προστατευμένοι προσβάσιμοι χώροι αναμονής, διαδρομές/οδεύσεις διαφυγής, υλικά κ.λπ.).

(β) Γενικά σχέδια στα οποία συμπεριλαμβάνονται «Σχέδιο γενικής διάταξης», «Σχέδια επιμέρους κατόψεων και τομών» σε κλίμακα 1:100 ή 1:50 ή άλλη κατάλληλη και «Σχέδια λεπτομερειών» σε κλίμακα 1:20 ή 1:50, όπου αναφέρονται κατασκευαστικές λεπτομέρειες όλων των στοιχείων της μελέτης.

(γ) Πίνακας των στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών στον οποίο αναγράφονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τυχόν πιστοποιητικά που τα παραπάνω διαθέτουν.

#### 4.2. ΣΧΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Προκειμένου να γίνει εφικτό να γίνουν προσβάσιμες οι αστικές περιοχές, η Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος, προώθησε την σύνταξη των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) με τα οποία μετά από ανάλυση και χαρτογράφηση της περιοχής κάθε δήμου, χωροθετούνται οι απαραίτητες παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο προκειμένου οι πόλεις να καταστρώσουν ένα στρατηγικό και οργανωμένο σχέδιο αναπλάσεων εξασφάλισης της προσβασιμότητας και να μην προβαίνουν σε τυχαίες και αποσπασματικές κατασκευές που δεν συνάδουν με την λογική του καθολικού σχεδιασμού και της προσβάσιμης αλυσίδας.

Με την Υπ. Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση “Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)”», καθορίστηκαν όλες οι λεπτομέρειες για την σύνταξη των Σ.Α.Π. (... « καθορίζονται οι

*διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Α.Π. με στόχο την προώθηση της αστικής προσβασιμότητας»<sup>86)</sup>.*

Ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του ν. 4819/2021 και στόχος του είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις<sup>87)</sup>.

Για την σύνταξη των ΣΑΠ, λαμβάνεται βεβαίως υπόψη η σχετική εθνική νομοθεσία, και επιπλέον επισημαίνεται ότι για όσα θέματα δεν καλύπτονται από τους ελληνικούς κανονισμούς θα χρησιμοποιείται το ISO 21542“Building construction - Accessibility and usability of the built environment”, ο "ADA «Standards for accessible design" ή/και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα (π.χ. EN 17210 Accessibility and usability of the built environment - Functional requirements)<sup>88)</sup>.

Οι απαιτήσεις προσβασιμότητας αφορούν σε προσβάσιμα πεζοδρόμια, πεζόδρομους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πλατείες, διαβάσεις, νησίδες, πράσινους χώρους και άλση και χώρους στάθμευσης και περιγράφονται με λεπτομέρεια στο άρθρο 3 παρ.2 της σχετικής Υπουργικής Απόφασης.

Ως περιοχή παρέμβασης των Σ.Α.Π.ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενά του η οποία εκτείνεται έως και τα διοικητικά όρια του δήμου<sup>89)</sup>. Είναι κατανοητό βεβαίως ότι, δεν είναι δυνατόν να γίνει όλος ο δημόσιος χώρος ενός δήμου προσβάσιμος. Για τον σκοπό αυτό ο αρμόδιος δήμος προβαίνει σε

<sup>86)</sup>ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 άρθρο 1

<sup>87)</sup>ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 άρθρο 2

<sup>88)</sup>ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 άρθρο 3

<sup>89)</sup>ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 άρθρο 4

ανάλυση της περιοχής παρέμβασης έτσι ώστε να καθορίσει (α) τα σημεία ενδιαφέροντος που συγκεντρώνουν κοινό λόγω της υφιστάμενης χρήσης (π.χ. δημαρχείο, νοσοκομείο, εμπορική περιοχή κ.λπ.) και (β) τις σημαντικότερες και επιθυμητές ροές κίνησης των πεζών από και προς αυτές (π.χ. από τον σταθμό του μετρό προς το δημαρχείο) έτσι ώστε να καθορίσει επακριβώς την περιοχή παρέμβασης εντός της επικράτειάς του. Επισημαίνεται επίσης ότι εντός της περιοχής παρέμβασης μπορεί να υπάρχουν και σημεία αρμοδιότητας άλλων φορέων (π.χ. λιμενική ζώνη), οπότε ο Φορέας Εκπόνησης θα πρέπει να συνεργαστεί με τους σχετικούς φορείς.

Ο Φορέας Εκπόνησης του Σ.Α.Π. είναι ο κάθε φορά οικείος Δήμος, οποίος αναλαμβάνει όλες τις απαραίτητες διαδικασίες (συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας, κατάρτιση και υλοποίηση, δημιουργία και διάχυση επικοινωνιακού υλικού, συστηματική παρακολούθηση της εξέλιξης του Σ.Α.Π., κατάθεση νέων προτάσεων συμπλήρωσης ή/και επικαιροποίησης, γραμματειακή και κάθε άλλου είδους διοικητική υποστήριξη) για την σύνταξή του, είτε αυτή γίνει με ίδια μέσα είτε γίνει με ανάθεση σε εξωτερικό ανάδοχο. Δίνεται επίσης η δυνατότητα για κοινό Σ.Α.Π. δύο ή περισσότερων δήμων (π.χ. στην περίπτωση ενός νησιού).

Για το Σ.Α.Π. συντάσσεται φάκελος που συμπεριλαμβάνει 2 παραδοτέα: (α) Παραδοτέο Π.1. - ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ από την οποία θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση, και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Α.Π και (β) Παραδοτέο Π.2. – ΠΡΟΤΑΣΗ στο οποίο περιγράφονται και χωροθετούνται όλες οι προτεινόμενες προς υλοποίηση παρεμβάσεις. Και τα δύο παραδοτέα είναι αναλυτικά και συμπεριλαμβάνουν πλήρη Τεχνική Έκθεση και χάρτες και επιπλέον γεωχωρικά δεδομένα με στόχο τα Σ.Α.Π. να μπορούν να συμπεριληφθούν σε ψηφιακούς χάρτες και να είναι συμβατά με άλλα γεωχωρικά στοιχεία, καθώς και να μπορούν να χρησιμεύσουν σε καινοτόμες εφαρμογές και τεχνολογίες όπως π.χ. σε εφαρμογές εύρεσης προσβάσιμων διαδρομών μέσω κινητού τηλεφώνου, μια καλή πρακτική που εφαρμόζεται ήδη σε πόλεις ανά τον κόσμο. Άλλη μια καινοτομία των Σ.Α.Π. είναι ότι στο Παραδοτέο 2 συμπεριλαμβάνουν προτάσεις σημείων καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων

ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών, και τα σημεία/υπαίθριοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως χώροι προσωρινής περίθαλψης, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης τα οποία θα καθίστανται προσβάσιμα σε συνδυασμό με τον αντίστοιχο σχεδιασμό πολιτικής προστασίας του οικείου δήμου. Οι λεπτομέρειες για το περιεχόμενο των παραδοτέων περιγράφονται στο άρθρο 6 της σχετικής ΥΑ ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές των γεωχωρικών δεδομένων στο άρθρο 7 αυτής<sup>90</sup>.

Η έγκριση του Σ.Α.Π. γίνεται με απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του επισπεύδοντος ΟΤΑ ά βαθμού Δήμου/Φορέα Εκπόνησης. Στην περίπτωση που σύνδεσμος δύο (2) ή περισσότερων Ο.Τ.Α. αποτελούν τον Φορέα Εκπόνησης, απαιτείται έκδοση απόφασης από όλες τις συναρμόδιες Επιτροπές Ποιότητας Ζωής των συνεργαζόμενων Δήμων. Τα εγκεκριμένα Σ.Α.Π. αποστέλλονται στην Δ/νση Μελετών & Έργων Αστικών Αναπλάσεων του ΥΠΕΝ, η οποία διατηρεί σχετικό αρχείο. Ο Φορέας Εκπόνησης μετά την έγκριση του Σ.Α.Π., μεριμνά για την υλοποίησή του. Η υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων, διαμορφώσεων ή/και κατασκευών που προβλέπονται στο Σ.Α.Π. μπορούν να πραγματοποιηθούν σταδιακά εντός διετίας μετά την παράδοση/παραλαβή και έγκριση του.

Ενδείκνυται η διαβούλευση του Σ.Α.Π. μετά το πέρας της ολοκλήρωσης του Φακέλου με ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους φορείς και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ, και η τυχόν συμπλήρωσή ή διόρθωσή του με νέα στοιχεία, πριν την τελική του έγκριση από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Φορέα Εκπόνησης.

Προκειμένου να συνταχθούν τα Σ.Α.Π. από τους Δήμους, δημιουργήθηκε χρηματοδοτικό Πρόγραμμα από το Πράσινο Ταμείο. Η σχετική πρόσκληση δημοσιεύτηκε στις 9 Μαΐου 2022, από το Πράσινο Ταμείο. Στόχος της δράσης που εντάσσεται στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» 2022 είναι η κατάρτιση από τους Δήμους ολοκληρωμένων Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας ώστε να είναι έτοιμοι να ανταποκριθούν στις προκλήσεις και τις απαιτήσεις του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Προσβασιμότητα. Δυνητικοί

<sup>90</sup>Σε συνέχεια της ανωτέρω Υπουργικής Απόφασης εκδόθηκε η υπ' αρ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/138233/1697/2022 Ερμηνευτική Εγκύκλιος για τα γεωχωρικά δεδομένα, προς διευκόλυνση των μελετητών.

δικαιούχοι είναι όλοι οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, οι Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι. Στους δυνητικούς δικαιούχους παρέχεται η δυνατότητα υποβολής προς ένταξη ήδη συμβασιοποιημένων υπηρεσιών ή υπηρεσιών των οποίων έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία δημοπράτησης και καλύπτουν τα κριτήρια της επιλεξιμότητας που αναφέρονται αναλυτικά στον Οδηγό Διαχείρισης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος. Προϋπόθεση είναι α) η υπογραφή της σύμβασης ή η έναρξη της διαδικασίας δημοπράτησης να έχει γίνει εντός του έτους 2022 β) να υπάρχει και να βεβαιώνεται η ομαλή εξέλιξή τους μέσω σχετικής βεβαίωσης από την αρμόδια Υπηρεσία του εκάστοτε δικαιούχου και γ) να μην αποτελούν αντικείμενο συμπληρωματικής σύμβασης. Επισημαίνεται, ότι για κάθε Δήμο υπάρχει ο περιορισμός της υποβολής μιας μόνο πρότασης για τα διοικητικά του όρια είτε οι προτάσεις υποβληθούν από το Δήμο είτε από αρμόδιο Σύνδεσμο ΟΤΑ είτε από Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.).

### 4.3. ΣΤΕΓΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

#### 4.3.1. Υποστηριζόμενη διαβίωση και αποϊδρυματοποίηση

Η υποστηριζόμενη διαβίωση ενισχύει το θεμελιώδες δικαίωμα για ανεξάρτητη διαβίωση κάθε ατόμου με αναπηρία, μέσω αφενός της παροχής φροντίδας και υποστήριξης, με σεβασμό στα δικαιώματα, την αξιοπρέπεια, τις ανάγκες και τις επιθυμίες του και αφετέρου της διατήρησης και ανάπτυξης στο μέγιστο βαθμό των δεξιοτήτων και ικανοτήτων του, προκειμένου να διαβιεί με ασφάλεια, όσο το δυνατό πιο αυτόνομα και ενεργά στο κοινωνικό περιβάλλον, με στόχο τη κοινωνική του ένταξη συμπεριλαμβανόμενης της δυνατότητας πρόσβασης στην εκπαίδευση και την εργασία.

Στοχεύει και συντελεί αποφασιστικά στην αποϊδρυματοποίηση των ατόμων με αναπηρία που φιλοξενούνται σε μονάδες κλειστής φροντίδας, στην περίπτωση που το οικογενειακό τους περιβάλλον αδυνατεί για οποιοδήποτε λόγο να υποστηρίξει τη διαβίωσή τους, καθώς και στην απόκτηση καλύτερης ποιότητας ζωής με περισσότερες



ευκαιρίες και μεγαλύτερο έλεγχο των επιλογών τους από τα ίδια. Επίσης, αντιμετωπίζει το ζήτημα της δια βίου διαβίωσης κατοικίας των ατόμων με αναπηρία.

Τα άτομα με αναπηρία συνηγορούν σε αυτή την άποψη. Χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα της έρευνας του Οργανισμού των Θεμελιωδών Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων της Ε.Ε. το 2017, σε άτομα με αναπηρία που έχουν φύγει από τα ιδρύματα, όπου τεκμηριώνεται ότι η ανεξάρτητη διαβίωση τους δίνει την ευκαιρία να νιώσουν ότι ζουν ανεξάρτητα και επί ίσοις όροις με τα υπόλοιπα άτομα της κοινωνίας (FRA- European Union Agency for Fundamental Rights, 2017).

Το χρονικό της αποϊδρυματοποίησης ξεκινά από τον 19ο αιώνα, όταν έγιναν μεταρρυθμίσεις ως προς το μέγεθος και τον αριθμό των ασύλων, στη δυτική βιομηχανική Ευρώπη. Τον αιώνα αυτό, παρατηρείται ότι τα άσυλα 46 δεν έμοιαζαν με φυλακές, αλλά ήταν μέρη άνετα, όπου οι ασθενείς είχαν τη δυνατότητα να ζήσουν και να θεραπευτούν. Τον αιώνα αυτό, παρατηρείται ότι τα άσυλα δεν έμοιαζαν με φυλακές, αλλά ήταν μέρη άνετα, όπου οι ασθενείς είχαν τη δυνατότητα να ζήσουν και να θεραπευτούν.

Κατά τον 20ο αιώνα, η αύξηση των εισαγωγών των ατόμων με αναπηρίες στα ιδρύματα ήταν ραγδαία και το αποτέλεσμα ήταν να παρατηρηθεί υπερπληθυσμός σε αυτά. Τα πρώτα σημάδια αλλαγής, εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια του 1920- 1930 και έφεραν μαζί τους την πρόταση για φροντίδα των ασθενών εντός της κοινωνίας, ωστόσο, οι αριθμοί των ιδρυμάτων συνέχισαν να αυξάνονται ως τη δεκαετία του 1950 (Metzler, I., 2006)

Η αποϊδρυματοποίηση<sup>91</sup> αποτελεί την πιο σημαντική μορφή αλλαγής και ένα από τα σημαντικότερα βήματα προς την ελευθερία και την ανεξαρτησία, για τα άτομα με αναπηρία. Σε αυτό το πλαίσιο, η υποστηριζόμενη διαβίωση αποτέλεσε πάγιο αίτημα του αναπηρικού κινήματος για πολλά χρόνια. Το κίνημα για την «αυτόνομη διαβίωση» (independent living) έχει τις ρίζες του στο Μπέρκλεϋ της Καλιφόρνια των ΗΠΑ, όπου το 1972 δημιουργήθηκε το πρώτο «Κέντρο για την Ανεξάρτητη Διαβίωση», μετά από

---

<sup>91</sup>Η αποϊδρυματοποίηση περιγράφεται από το Mansell «ως η διαδικασία αντικατάστασης των νοσοκομειακών ιδρυμάτων από μεγάλες κατοικίες. Αυτά τα μεγαλύτερα μοντέλα, αντικαθίστανται στη συνέχεια, από ομαδικά σπίτια στα οποία 47 επτά ή οκτώ άτομα που χρειάζονται υψηλά επίπεδα υποστήριξης, ζουν με τη βοήθεια προσωπικού»

πρωτοβουλία αναπήρων ανθρώπων βετεράνων πολέμου σε πανεπιστήμια και οργανώσεις. Ο αρχικός στόχος ήταν η στήριξη των ατόμων με αναπηρία, προκειμένου να απομακρυνθούν από νοσοκομεία, ιδρύματα ακόμα και τις οικείες τους, και η αυτόνομη εγκατάστασή τους εντός της κοινότητας. Το κίνημα αντιστάθηκε ιδιαίτερα στην προκατάληψη και τα στερεότυπα της εποχής για την αναπηρία κι εργάστηκε για την εξάλειψή τους.

Κεντρικό άξονα του κινήματος αποτέλεσε η πεποίθηση, ότι οι άνθρωποι με αναπηρία μπορούν να πάρουν τον έλεγχο της καθημερινότητάς τους, της σκέψης και των αποφάσεών τους. Την ίδια δεκαετία 1970-1980 η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο ξεκίνησαν να κλείνουν σταδιακά τις ιδρυματικές δομές και ανέπτυξαν ταχέως οι παρεχόμενες υπηρεσίες στην κοινότητα (Ericsson, K., 2000). Σήμερα, η εφαρμογή προγραμμάτων αυτόνομης διαβίωσης αποτελεί κοινή πρακτική σε πολλές χώρες, ευρωπαϊκές και μη. Στην πράξη, τείνει να αποτελέσει φυσική προέκταση του κινήματος αποϊδρυματοποίησης, επιδιώκοντας την βέλτιστη ένταξη των ατόμων με αναπηρία εντός της κοινότητας στην οποία ζουν (Κουτρούμανος Α., 2000).

#### 4.3.2. Η ελληνική νομοθεσία και οι προδιαγραφές για τις Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης Σ.Υ.Δ.

Οι Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης θεσμοθετήθηκαν αρχικά με το άρθρο 30 του ν.2072/1992 και ακολούθησε τροποποίηση με το άρθρο 22 του ν.3329/2005 (Α' 81) και συμπλήρωση της παραγράφου 5 με το άρθρο 46 του ν.3918/2011.

Το 2019 με την Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπ. Οικονομικών και Κοινωνικής Αλληλεγγύης υπ' αρ. Δ12/ΓΠοικ.13107/283/2019 καθορίζεται το οργανωτικό πλαίσιο για την ίδρυση και λειτουργία Στεγών Υποστηριζόμενης Διαβίωσης για άτομα με Αναπηρία (Β'1160).

Οι Στέγες Υποστηριζόμενης Διαβίωσης (Σ.Υ.Δ) αποτελούν ένα σύγχρονο πλαίσιο κοινωνικής αποκατάστασης, το οποίο παρέχει ολοκληρωμένες, ποιοτικές υπηρεσίες εξειδικευμένης επιστημονικής θεραπευτικής υποστήριξης σε άτομα με αναπηρία, έτσι ώστε να διασφαλίζονται συνθήκες κατάλληλες για ύπνο, σωματική υγιεινή,

καθαριότητα και αξιοπρεπή καθημερινή διαβίωση. Αποσκοπούν στην υπεράσπιση των ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων των φιλοξενούμενων καθώς και στην εξασφάλιση ανεξάρτητης και αξιοπρεπούς διαβίωσης με ενεργή ένταξη στο κοινωνικό περιβάλλον (η διαβίωση των ενοίκων στις Σ.Υ.Δ. δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί «κλειστή περίθαλψη» ή «νοσηλεία»).

Η αποκατάσταση των ατόμων με αναπηρία και η επανένταξη στην ευρύτερη κοινότητα, αποτελούν τους βασικούς στόχους στους οποίους συντείνει το σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών στις Σ.Υ.Δ. Επιμέρους στόχοι αποτελούν οι εξής:

- Η προαγωγή της αυτονομίας και της ικανότητας αυτοεξυπηρέτησης, μέσω της βελτίωσης της λειτουργικότητας.
- Η αναγνώριση του δικαιώματός τους να ζουν με αξιοπρέπεια και ισοτιμία στο κοινοτικό περιβάλλον.
- Η αύξηση της αυτεπίγνωσης και της αντίληψης της πραγματικότητας.
- Η δυνατότητα πρόσβασης σε ποιοτικά εκπαιδευτικά προγράμματα.
- Η συναισθηματική εξέλιξη των ατόμων, καθώς και η ενίσχυση της αυτοεκτίμησης και της εμπιστοσύνης στις δυνατότητές τους.
- Η αποφυγή του κοινωνικού αποκλεισμού, του στιγματισμού και της παθητικότητας που επιφέρει στο άτομο η μακροχρόνια παραμονή σε μονάδες φροντίδας κλειστού τύπου.
- Η κοινωνικοποίηση μέσα από τη συμμετοχή τους σε πολιτιστικές - αθλητικές δραστηριότητες και ποικίλα δρώμενα.
- Η ενεργός συμμετοχή με ισοτιμία και αξιοπρέπεια σε κάθε μορφή κοινωνικής έκφρασης.

Φορείς ίδρυσης και λειτουργίας Σ.Υ.Δ. είναι τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα που ιδρύουν Σ.Υ.Δ. και παρέχουν οργανωμένα όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες για την αξιοπρεπή διαβίωση ατόμων με αναπηρία. Δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν ως Φορείς, τα άτομα με αναπηρία, οι γονείς των ατόμων με αναπηρία ή οι δικαστικοί συμπαραστάτες αυτών που ενεργούν ως φυσικά πρόσωπα για τον εαυτό τους, τα τέκνα τους ή τα πρόσωπα που βρίσκονται υπό τη δικαστική συμπαραστάση τους.

Η Δ/ση Δημόσιας Υγείας και Κοινωνικής Μέριμνας της Περιφέρειας εντός των διοικητικών ορίων της οποίας χωροθετείται μία Σ.Υ.Δ. η οποία είναι αρμόδια και για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας της, έχει τον ρόλο της Εποπτεύουσας Αρχής για αυτήν.

Οι Σ.Υ.Δ. πρέπει να βρίσκονται εντός του αστικού ιστού, σε περιοχές γενικής ή αμιγούς κατοικίας, κοντά σε κοινωνικές εξυπηρετήσεις. Όπου δεν υφίσταται τοπικό χωρικό σχέδιο, οι Σ.Υ.Δ. πρέπει να βρίσκονται μέσα στον ιστό της πόλης ή του οικισμού. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορούν να βρίσκονται και στα όρια της πόλης ή του οικισμού αλλά πάντοτε σε επαφή με τον οικιστικό ιστό και μόνο εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις: α. διασφαλίζεται η διαρκής και τακτική επικοινωνία και σχέση των ενοίκων της Σ.Υ.Δ. με το υφιστάμενο περιβάλλον και τη δράση της τοπικής κοινότητας είτε με μέσα μαζικής μεταφοράς είτε με άλλο τρόπο και β. εξυπηρετούνται πλήρως από τα δίκτυα υποδομών (ηλεκτρισμός, τηλεφωνία, ύδρευση-αποχέτευση) της πόλης ή του οικισμού. Οι Σ.Υ.Δ. διακρίνονται βάσει του αριθμού των ατόμων με αναπηρία που διαμένουν σε αυτές, σε μονάδες 1-4 ατόμων και σε μονάδες 5-9 ατόμων. Η σύνθεση των ενοίκων κάθε Σ.Υ.Δ. καθορίζεται από τη Διεπιστημονική Ομάδα του φορέα που την ιδρύει, βάσει επιστημονικών κριτηρίων και λαμβάνοντας υπόψη την προσωπικότητα, την κατάσταση της υγείας, τις δυνατότητες και τις ανάγκες εκάστου ατόμου με αναπηρία. Στις Σ.Υ.Δ. γίνονται δεκτά άτομα με αναπηρία, εκ γενετής ή επίκτητη, ηλικίας 18 ετών και άνω, τα οποία δεν μπορούν να διαβιώσουν αυτόνομα χωρίς κατάλληλη υποστήριξη και πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις, ενώ δεν μπορούν να κατοικούν άτομα με ενεργά ψυχιατρικά προβλήματα ή άτομα με επιληπτικές κρίσεις που δεν υποστηρίζονται με φαρμακευτική αγωγή.

Για τα κτίρια που αποτελούν τις Σ.Υ.Δ. ισχύουν συγκεκριμένες προδιαγραφές όσον αφορά, στην θέρμανση/κλιματισμό, φυσικό φωτισμό/αερισμό, στηθαία, πόρτες και παράθυρα κ.λπ.<sup>92</sup> και βεβαίως για την φυσική προσβασιμότητα<sup>93</sup> (Γενικές προδιαγραφές, ειδικές προδιαγραφές για άτομα με κινητικές αναπηρίες, ειδικές προδιαγραφές για άτομα με αισθητηριακές αναπηρίες). Επίσης, περιγράφονται οι προδιαγραφές για κάθε χώρο ξεχωριστά ανάλογα με την χρήση του (καθιστικό και

<sup>92</sup>ΚΥΑ υπ' αρ. Δ12/ΓΠοικ.13107/283/2019, άρθρο 13 παρ. I

<sup>93</sup>ΚΥΑ υπ' αρ. Δ12/ΓΠοικ.13107/283/2019, άρθρο 13 παρ. II και παρ. III

τραπεζαρία, κουζίνα, υπνοδωμάτια, χώροι υγιεινής, πρόσθετοι διοικητικοί χώροι)<sup>94</sup>. Το μέγεθος του κάθε διαμερίσματος εξαρτάται από τον αριθμό των ενοίκων αυτού<sup>95</sup>.

#### 4.4. ΚΕΝΤΡΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΑΙΔΙΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ (Κ.Δ.Α.Π.)

##### 4.4.1. Δημιουργική απασχόληση και εκπαίδευση παιδιών με αναπηρία

Η εκπαίδευση και η δημιουργική απασχόληση ανθρώπων οι οποίοι έχουν μια ή περισσότερες ειδικές ανάγκες, είναι ένα κύριο πεδίο έρευνας και επιστημονικής ενασχόλησης στο χώρο της ειδικής αγωγής. Ο χώρος της ειδικής αγωγής, εδώ και πολλά χρόνια εξελίσσεται και αναμορφώνεται παγκοσμίως. Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες η έννοια της ειδικής αγωγής συνοψίζεται στο εξής: «Ειδική αγωγή σημαίνει την ειδικά δημιουργημένη εκπαίδευση που ικανοποιεί τις διάφορες απαιτήσεις των παιδιών με μειονεξίες. Συγκεκριμένα, η ειδική αγωγή είναι το σύστημα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και υπηρεσιών που προσφέρονται στους ανθρώπους με ειδικές εκπαιδευτικές και κοινωνικές ανάγκες, για την καταπολέμηση των ζητημάτων τους και για την εξέλιξη και την σωστή εκμετάλλευση των ικανοτήτων τους» και βρίσκεται σε πολύ καλό στάδιο ήδη από πολλά χρόνια πριν. Ενδεικτικά, στην Ιταλία η αρχή της ενσωμάτωσης και της συνεκπαίδευσης όλων των παιδιών αναφέρεται στο νόμο 517 από το 1977(Canevaro, A., 1999).

<sup>94</sup>ΚΥΑ υπ' αρ. Δ12/ΓΠοικ.13107/283/2019, άρθρο 14

<sup>95</sup>Όταν οι ένοικοι της Σ.Υ.Δ. είναι δύο, το συνολικό εμβαδό του διαμερίσματος πρέπει να ανέρχεται κατ' ελάχιστον στα 60 τ.μ. με ένα W.C./λουτρό, όταν οι ένοικοι της Σ.Υ.Δ. είναι τρεις, το συνολικό εμβαδό του διαμερίσματος πρέπει να ανέρχεται κατ' ελάχιστον στα 80 τ.μ. με ένα W.C./λουτρό, και όταν οι ένοικοι της Σ.Υ.Δ. είναι τέσσερις, το συνολικό εμβαδό του διαμερίσματος πρέπει να ανέρχεται κατ' ελάχιστον στα 110 τ.μ. με ένα W.C./λουτρό και ένα W.C.

#### 4.4.2. Η ελληνική νομοθεσία και οι προδιαγραφές για τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης παιδιών με αναπηρίες

Το 1994, στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας NOW<sup>96</sup> με πρωτοβουλία και συγχρηματοδότηση της Γενικής Γραμματείας Ισότητας, υλοποιήθηκαν από το Ινστιτούτο Εργασίας της ΓΣΕΕ (ΙΝΕ/ΓΣΕΕ) και την Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης (ΕΕΤΑΑ), δύο σύνθετα σχέδια δράσης, με στόχο να τεθούν οι βάσεις για την ανάπτυξη του θεσμού των Κέντρων Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών στην Ελλάδα (Κοντιάδης Ξ., Καλατζής Ν., Μίχος Λ., Μπιτσάνη Ε., Τσέκος Θ., 2006) που περιλάμβαναν: την κατάρτιση ανέργων πτυχιούχων γυναικών στη δημιουργική απασχόληση παιδιών, τη δημιουργία χώρων δημιουργικής απασχόλησης και την οικονομική στήριξη της πρώτης περιόδου λειτουργίας τους. Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ δημιούργησε 5 ΚΔΑΠ στους Δήμους Ελευσίνας, Καλλιθέας, Κατερίνης, Χαλκίδας και Κομοτηνής με τη συνεργασία των αντίστοιχων Εργατικών Κέντρων και η ΕΕΤΑΑ δημιούργησε 5 ΚΔΑΠ στους Δήμους Λαυρίου, Ξάνθης, Πάτρας, Ιωαννίνων και στην Κοινότητα Κορινού Πιερίας με τη συνεργασία των αντιστοίχων αρχών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Την ίδια περίοδο υλοποιήθηκε μεγάλος αριθμός σχεδίων από άλλους φορείς, με αντικείμενο τη δημιουργική απασχόληση παιδιών, που είτε συνδύαζαν την κατάρτιση με τη δημιουργία δομών και την προώθηση της απασχόλησης των καταρτισμένων, είτε προέβλεπαν μόνο την κατάρτιση των εμπυχωτριών. Το ΚΕΘΙ επίσης, επιχείρησε μια πρώτη σύνδεση όλων των σχεδίων που είχαν υλοποιηθεί. (Κοντιάδης Ξ., Καλατζής Ν., Μίχος Λ., Μπιτσάνη Ε., Τσέκος Θ., 2006). Το 1996 στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας "ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ" Άξονας NOW, οι προαναφερόμενοι φορείς (ΓΓΙ, ΚΕΘΙ, ΕΕΤΑΑ και ΙΝΕ/ΓΣΕΕ) αξιοποιώντας την εμπειρία που απέκτησαν σχηματίζουν εταιρικό σχήμα

<sup>96</sup> Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τη συνεδρίαση της 16ης Φεβρουαρίου 1994, ενέκρινε σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών για μια σειρά μεμονωμένων κοινοτικών πρωτοβουλιών για την περίοδο 1994-99. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται μια πρωτοβουλία που αφορά την απασχόληση του ανθρώπινου δυναμικού. Η πρώτη πρωτοβουλία έδειχνε την ανάγκη ανάπτυξης ισχυρών και δραστήριων εταιρικών σχέσεων σε τοπικό, εθνικό και διακρατικό επίπεδο. Προτεραιότητα δίνεται στις μεταβαλλόμενες δομές και συστήματα κατάρτισης και απασχόλησης. Έτσι τα νέα μέτρα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων φορέων κατάρτισης και επιχειρήσεων, καθώς και την επέκταση της υποστήριξης των εγκαταστάσεων παιδικής μέριμνας για την φροντίδα των παιδιών κ.ο.κ. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-94-141\\_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-94-141_el.htm)

και από κοινού επιχειρούν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της οργάνωσης και λειτουργίας των ΚΔΑΠ.

Σήμερα, στην Ελλάδα υπάρχουν οι ειδικές σχολικές μονάδες, τα ιατροπαιδαγωγικά κέντρα, τα κέντρα δημιουργικής απασχόλησης στις διάφορες κοινότητες και ιδιωτικοί χώροι που δημιουργήθηκαν και λειτουργούν από φορείς, συλλόγους κ.λπ. Σημαντικό βεβαίως είναι πως η ελληνική πολιτεία αναγνωρίζει τη σπουδαιότητα προγραμματισμένων εξωσχολικών δραστηριοτήτων με παιδαγωγικό και εκπαιδευτικό χαρακτήρα (Εγκύκλιος αριθ. Γ1/377/865/1992, Υπ. Απόφαση αριθ. Φ12/752/866/1998). Με το νέο νόμο Ειδικής Αγωγής παρέχονται επιπλέον δυνατότητες για δραστηριότητες δημιουργικής απασχόλησης και εμπλουτισμού του προγράμματος των ειδικών σχολείων. Επίσης λειτουργούν τα Κέντρα Διαφοροδιάγνωσης, Διάγνωσης και Υποστήριξης (Κ.Ε.ΔΔ.Υ.) και τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών με Αναπηρία (Κ.Δ.Α.Π.) έχουν την ευθύνη για την παροχή συνεχούς βοήθειας στους γονείς παιδιών με αναπηρίες.

Η λειτουργία των Κέντρων Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών με Αναπηρία (ΚΔΑΠ-ΜμΑ) ρυθμίζεται από την Υπουργική Απόφαση υπ' αριθ. Π2β/Γ.Π.οικ. 14957/9-10-2001 (ΦΕΚ Β' 1397/22.10.2001): «Προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας Κέντρων Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών με Αναπηρία (ΚΔΑΠ-ΜεΑ) από Δημοτικές Επιχειρήσεις του άρθρου 277 και επόμενα του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα (Δ.Κ.Κ.), Διαδημοτικές Επιχειρήσεις και Ενώσεις Δημοτικών Επιχειρήσεων και φορείς ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα», όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει.

Η λειτουργία των Κ.Δ.Α.Π.- ΜεΑ διέπεται από τη σύγχρονη αντίληψη για την αναπηρία, σύμφωνα με τις νομοθετικές, πολιτικές και ηθικές δεσμεύσεις, όπως η Συνθήκη του Amsterdam, η Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων της Ε.Ε., οι Πρότυποι Κανόνες για την Εξίσωση των Ευκαιριών του ΟΗΕ και το Σύνταγμα της Ελλάδας, σύμφωνα με τα οποία: Υιοθετείται το κοινωνικό μοντέλο προσέγγισης που εστιάζεται στην ιδέα ότι η αναπηρία πρέπει να ιδωθεί ως κοινωνικό και όχι ως ατομικό πρόβλημα. Πρόκειται για Μονάδες δυναμικότητας 20-25 ατόμων όπου εντάσσονται και έφηβοι με Νοητική Υστέρηση και Κινητική Αναπηρία. Σκοπός των Κ.Δ.Α.Π.- ΜεΑ είναι (α) η δημιουργική απασχόληση των παιδιών/εφήβων με

αναπηρίες, (β) η κοινωνική ένταξη παιδιών/εφήβων με αναπηρίες (γ) η στήριξη της οικογένειάς τους ώστε να αντιμετωπιστούν καταστάσεις κοινωνικού αποκλεισμού και να αποφευχθεί η χρήση ιδρυματικής φροντίδας και (δ) η βελτίωση της ποιότητας ζωής παιδιών/εφήβων με αναπηρίες και των οικογενειών τους. Τα Κέντρα αυτά δύνανται να συνδέονται και να δικτυώνονται με τις εκπαιδευτικές μονάδες, τις κοινωνικές υπηρεσίες των ΟΤΑ και των Περιφερειών, τους φορείς και τις υπηρεσίες πολιτιστικής, αθλητικής, περιβαλλοντικής κ.ά τοπικής παρέμβασης και ανάπτυξης.

Όσον αφορά στις προδιαγραφές των Κ.Δ.Α.Π.-ΜεΑ, το κτίριο του Κέντρου πρέπει να είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Γενικού Οικοδομικού Κώδικα, του Κτιριολογικού Κανονισμού - Κατηγορία Χρήσης Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας, καθώς και τον εκάστοτε ισχύοντα κανονισμό πυροπροστασίας<sup>97</sup>. Η λειτουργία του Κέντρου επιτρέπεται μόνο σε κτίρια που έχουν στο ισόγειο χώρο τις αίθουσες εργοθεραπείας, πολλαπλών χρήσεων και αναψυχής/προσβάσιμες οριζοντίως και καθέτως. Ο χώρος εργοθεραπείας εμβαδού 20τ.μ. τουλάχιστον, θα περιλαμβάνει 2 τραπέζια θεραπειών ανάπτυξης δραστηριοτήτων με ανάλογα καθίσματα για τους χρήστες και τον θεραπευτή. Το πλάτος των διαδρόμων κυκλοφορίας να είναι τουλάχιστον 1,5μ. και της θύρας εισόδου 1,2μ. Απαγορεύεται η τοποθέτηση υαλοστασίου σε όλο το εμβαδόν των θυρών, παρά μόνο σε ύψος άνω του 1,20μ. και με μέγιστες διαστάσεις 0,15mx0,20m ή να ασφαρίζεται με σιδεριά.

#### 4.5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

##### 4.5.1. Ο δημόσιος χώρος κατά την περίοδο της πανδημίας

Κατά την πρόσφατη έξαρση του COVID-19, οι λειτουργίες των δημόσιων χώρων, όπως οι συγκεντρώσεις και οι κοινωνικές δραστηριότητες διαταράχθηκαν και κατά τη διάρκεια της καραντίνας, περιοριστικά μέτρα απαγόρευσης κυκλοφορίας και αναστολής λειτουργίας των επιχειρήσεων, καθώς και κάθε μορφή κοινωνικής και

<sup>97</sup>ΥΑ υπ' αρ. Π2β/Γ.Π.οικ. 14957/9-10-2001, άρθρο 4, παρ.2



πολιτιστικής δραστηριότητας, ελήφθησαν οριζόντια στην Ελλάδα, όπως και πολλές άλλες χώρες σε όλο τον κόσμο, προκειμένου να καταπολεμηθεί ηλοιμώδης νόσος με βάση τις οδηγίες τουWHO<sup>98</sup>. Ωστόσο, οι αστικές περιοχές αποδείχθηκαν λιγότερο ευέλικτες για προσαρμογή στις νέες έκτακτες συνθήκες, λόγω της πανδημίας. Στις περισσότερες από αυτές, η διαχείριση της ξαφνικής αλλαγής του τρόπου ζωής των κατοίκων, η οργάνωση των λειτουργιών και οι όροι χρήσης των δημόσιων χώρων, του δικτύου μεταφορών, της κοινωνικοποίησης κ.λπ., λόγω των ιδιαίτερων δομικών χαρακτηριστικών τους αποδείχθηκαν ιδιαίτερα κρίσιμοι (PapadakiK., KarmaS., SiountriK., SitiM., VassiA., BakogiannisE., 2020).

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, η επέκταση του πλάτους των υπαρχόντων πεζοδρομίων φαίνεται να είναι η καλύτερη λύση για τη διαχείριση του πληθυσμού που μετακινείται κρίνεται ότι παρέχει αρκετό χώρο για την εκκένωση των πεζών. Επίσης το περπάτημα μπορεί να είναι η μόνη εναλλακτική για μεταφορά σε περίπτωση καταστροφής, π.χ. σε περίπτωση σεισμού, αφού το δίκτυο κυκλοφορίας συνήθως παρουσιάζει χωροταξικού σχεδιασμού. Στο παραπάνω πλαίσιο, οι προσωρινές λωρίδες πεζών κρίθηκε ότι θα αποτελούσαν μια λύση καθώς μπορούν να διαμορφωθούν χρησιμοποιώντας μέρος της λειτουργίας του δρόμου. Μια άλλη λύση που εξετάστηκε είναι η συνύπαρξη πεζών και οχημάτων μετά από μέτρα αναχαίτισης του κυκλοφοριακού φόρτου και νέα όρια ταχύτητας (30 km/h).

Τέτοιες πρακτικές υιοθετήθηκαν από πολλές πόλεις ανά τον κόσμο, οι οποίες βρέθηκαν μπροστά σε μία σημαντική ευκαιρία να αλλάξουν τις μέχρι σήμερα πολιτικές μετακινήσεων και να στραφούν σε πιο υγιείς και φιλικές στο περιβάλλον πολιτικές (Εικ.162 και 163). Συγκεκριμένα η προσοχή στράφηκε, από το κέντρο τους στις γειτονιές. Πράγματι οι έγκλειστοι κάτοικοι, στερημένοι του δικαιώματος να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους, έβγαιναν για μικρές βόλτες στη γειτονιά, ανακάλυψαν τους δρόμους της, ανακάλυψαν και τους γείτονές τους. Διαπίστωσαν

---

<sup>98</sup>Ελήφθησαν συγκεκριμένα μέτρα όπως (α) περιορισμένες μεταφορές, και μετακινήσεις με αυτοκίνητο με περιορισμένο αριθμό επιβατών (β) περιορισμοί στα συστήματα δημόσιων μεταφορών (γ) περιορισμοί στις παραδόσεις τροφίμων και φαρμάκων (δ) περιορισμοί στη λειτουργία δημόσιων υπηρεσιών, μονάδων υγείας και σχολείων (ε) υποχρεωτική κοινωνική απόσταση δύο μέτρων μεταξύ των ατόμων και ταυτόχρονα περιορισμένη πρόσβαση σε πολυσύχναστους χώρους συνάντησης όπως π.χ. πάρκα, γήπεδα μπάσκετ, παιδικές χαρές, παραλίες, κ.λπ.

επίσης ότι το περπάτημα είναι μια πολύ δύσκολη άσκηση όταν τα πεζοδρόμια είναι στενά, αλλά δεδομένου ότι τα αυτοκίνητα ήταν λίγα βρήκαν τη λύση να περπατούν στο οδόστρωμα. Παρ' ότι τα αυτοκίνητα άρχισαν πάλι να κυκλοφορούν, ωστόσο τα πεζοδρόμια παραμένουν προφανώς τα ίδια. Τα έκτακτα μέτρα έδωσαν την ευκαιρία στους Δήμους να υποστηρίξουν αυτά τα πρώτα βήματα ενίσχυσης της κοινωνικοποίησης στη γειτονιά.



Εικόνα 162 Δρόμος συνύπαρξης πεζών και ποδηάτων Graz Αυστρία



Εικόνα 163 Διάδρομοι με απλή διαγράμμιση για συνύπαρξη πεζών και ποδηάτων - Ljubljana

#### 4.5.2. Ο ελληνικός Οδηγός Σχεδιασμού για τα έκτακτα μέτρα ενίσχυσης της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο

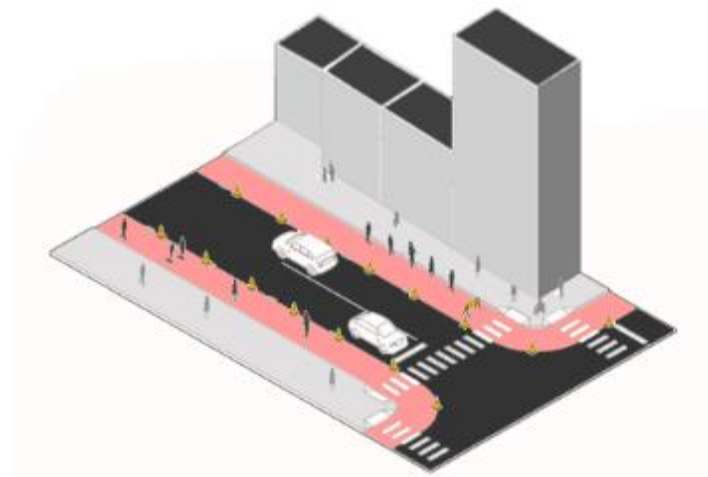
Το 2020 με το τρίτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 65 του ν. 4688/2020 (Α' 101), δόθηκε η δυνατότητα με Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος & Ενέργειας, για την «δημιουργία προσωρινών διαδρόμων κίνησης πεζών, προσωρινών διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου και προσωρινή δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με μείωση του ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ/ώρα, σε τοπικές οδούς ή σε περιοχές κατοικίας με ισχύ μέχρι 30.11.2020».

Τον Μάιο του 2020 δημοσιεύτηκαν οι Τεχνικές Οδηγίες για έκτακτα μέτρα ενίσχυσης της πεζή μετακίνησης & της μετακίνησης με ποδήλατο με την Υπ. Απόφαση υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/57298/225 (Β' 2448). Με την απόφαση αυτή το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, υποστηρίζει τις τοπικές αρχές, στο να πραγματοποιήσουν σημαντικές αλλαγές, με μια σειρά από εύκολες, χωρίς κόστος και ευέλικτες παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο τους, με στόχο να αποδώσουν περισσότερο χώρο στους πεζούς και ιδίως τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα, στους ποδηλάτες, στο πράσινο και στην αναψυχή.

Οι ανωτέρω Τεχνικές Οδηγίες έχουν τα παρακάτω περιεχόμενα :

- Γενικές αρχές
- Δημιουργία προσωρινών λωρίδων κίνησης ποδηλάτων
- Δημιουργία προσωρινών επεκτάσεων πεζοδρομίων & λωρίδων πεζών
- Αντικείμενο μελετών που θα εκπονηθούν από τις Τεχνικές Υπηρεσίες
- Διατάξεις που θα πρέπει να τηρούνται

Για κάθε είδος δικτύου δόθηκαν αναλυτικά τα Βήματα Σχεδιασμού και οι προτεινόμενες εναλλακτικές διατομές καθώς και τα προτεινόμενα υλικά κατασκευής.



Εικόνα 164 Διεύρυνση πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης

Βάσει των παραπάνω τεχνικών οδηγιών: Η διεύρυνση των πεζοδρομίων, μπορεί να πραγματοποιείται εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης, από την μία ή και από τις δύο πλευρές της οδού. Επομένως σε δρόμους με ζώνες στάθμευσης παρά το κράσπεδο και μόνο μια λωρίδα, ή μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, σε περίπτωση αμφίδρομων θα είναι πολύ δύσκολο να δοθεί πρόσθετος χώρος στον πεζό. Μια τέτοια εξέλιξη θα χρειαζόταν χρόνο και μια δύσκολη συζήτηση μεταξύ των παρόδιων κατοίκων. Η λύση, που έχει αναφερθεί στα προηγούμενα, της συνύπαρξης πεζών και αυτοκινήτων με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα και απόδοση προτεραιότητας στον πεζό θα υλοποιηθεί πολύ ευκολότερα. Αν υποθέσουμε ότι θα αφαιρεθεί μία από τις δύο ζώνες στάθμευσης (αν υπάρχει μόνο μία μάλλον θα πρέπει να αποφευχθεί αυτή η λύση. Το εναπομένον πλάτος της οδού εφόσον αυτή έχει μία λωρίδα κίνησης οχημάτων θα πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο 3,50μ και εφόσον έχει δύο ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας αυτές θα πρέπει να έχουν ελάχιστο πλάτος 3,00μ η κάθε μια. Εφόσον μετά την επέκταση του πεζοδρομίου διατηρείται η παρόδια στάθμευση τότε το πλάτος των θέσεων μπορεί να κυμαίνεται από 2,50-2,20 μ ανάλογα με το πλάτος της οδού (Εικ. 164).

Η προστασία απέναντι στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία του χώρου για τους πεζούς που θα αποκτηθεί μπορεί να υλοποιηθεί με διάφορους τρόπους και με χρήση προσωρινών υλικών ή κατασκευών, όπως βαφή, πλατφόρμες, μετακινούμενες κατασκευές (όπως π.χ. ζαρντινιέρες, αφαιρετά κιγκλιδώματα ή χαμηλά panels κ.λπ.) και πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια. Η επιλογή των χαρακτηριστικών της επέμβασης και του

υλικού εξαρτάται από τον χαρακτήρα της οδού, το πλάτος, την κλίση και τη μορφή του υφιστάμενου πεζοδρομίου, τον κατ'έκτιμηση αναμενόμενο φόρτο πεζών, το κόστος και τον γενικότερο προγραμματισμό του Δήμου. Σε περιπτώσεις όπου η προσθήκη χώρου γίνεται σε πεζοδρόμια τα οποία έχουν εγκατεστημένες στάσεις MMM, πρέπει να λαμβάνεται η απαραίτητη μέριμνα για την προσέγγιση των οχημάτων των MMM και την ασφάλεια των επιβατών.

Στα προσδοκώμενα οφέλη της εφαρμογής των έκτακτων μέτρων για τους πεζούς, σημειώθηκαν τα εξής: δυνατότητα για ασφαλείς μετακινήσεις των πολιτών, ιδιαιτέρως για όσο διάστημα απαιτείται να τηρούνται οι αποστάσεις των 2,00μ μεταξύ των μετακινούμενων, ιδίως κατά μήκος εμπορικών δρόμων, και σε τμήματα οδών με στάσεις MMM, αύξηση στο μερίδιο των καθημερινών μετακινήσεων με περπάτημα, αντί της χρήσης μηχανοκίνητων μέσων για μικρές και μεσαίου μήκους διαδρομές (0-3 χλμ), μείωση του θορύβου και της εκπομπής αέριων ρύπων, τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας και της κοινωνικοποίησης, δημιουργία συνθηκών «γειτονιάς» που θα ανακουφίσουν τις πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας.

Οι Τεχνικές Οδηγίες βρήκαν ευρεία ανταπόκριση και εφαρμόστηκαν σε αρκετές περιοχές, συχνά οδηγώντας σε μελέτες μόνιμης ανάπλασης του κοινόχρηστου χώρου.

## 4.6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΕΣ ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ

### 4.6.1. Σχεδιασμός παιδικής χαράς για όλα τα παιδιά

Οι χώροι παιχνιδιού γενικότερα είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για τα παιδιά με αναπηρία και τις δυνατότητες που τους δίνονται για κοινωνικοποίηση με άλλους συνομηλίκους τους χωρίς διάκριση. Η ευκαιρία για παιχνίδι θεωρείται πολύ σημαντική για τα παιδιά με αναπηρίες ώστε να αναπτύξουν φιλίες. Είναι επίσης σημαντικό ότι τα παιδιά αναγνωρίζουν το δικαίωμα σε παιχνίδι χωρίς φραγμούς και διακρίσεις (WoolleyW.H., 2021). Σε μια παιδική χαρά τα παιδιά ευαισθητοποιούνται σε σχέση με το περιβάλλον τους, μαθαίνοντας κοινωνικές νόρμες και αξίες (StagnittiK., 2004). Τα παραπάνω αποκτούν πολύ μεγαλύτερη σημασία όταν σχετίζονται στα παιδιά με αναπηρία.

Σε πολλές χώρες έχουν αναπτυχθεί ειδικές πολιτικές για τον σχεδιασμό για όλους εστιασμένο στα παιδιά (Σουηδία, Η.Π.Α.<sup>99</sup>, Η.Β.<sup>100</sup> κ.λπ.) . Επίσης έχουν γίνει αρκετές έρευνες για το θέμα σε συνδυασμό με την έρευνα για την εργοθεραπεία επικεντρώνοντας όχι μόνο στο περιβάλλον αλλά και στην ευχρηστία των κατασκευών και των αντικειμένων. Ενδεικτικά, στην Άγκυρα, πραγματοποιήθηκε έρευνα αξιολόγησης των υφιστάμενων παιδικών χαρών μέσω ερωτηματολογίων σχετικά με τα εμπόδια που συναντούν γονείς και παιδιά χρησιμοποιώντας την Π.Χ. Η έρευνα απευθύνθηκε σε 677 οικογένειες με παιδιά με αναπηρία και σε 337 παιδικές χαρές. Διαπιστώθηκαν αυξημένα ποσοστά ακαταλληλότητας εφ' όλης της ύλης, στην είσοδο, στους χώρους κυκλοφορίας, στην εργονομία και στην τοποθέτηση των παιχνιδιών και του εξοπλισμού κ.λπ. η έρευνα καταλήγει πως η άρση των φραγμών μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της ενημέρωσης, εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης των σχεδιαστών, των κατασκευαστών και των δήμων(AkpinarN., BelkayaliN., 2010).

#### 4.6.2. Η ελληνική νομοθεσία και οι προδιαγραφές για την προσβασιμότητα στις παιδικές χαρές

Η Υ.Α.28492/Φ.Ε.Κ.931/Β/2009, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την Υ.Α.27934/Φ.Ε.Κ.2029/Β/2014 θέτει τις γενικές απαιτήσεις του σχεδιασμού, της υλοποίησης και της διαχείρισης ενός ασφαλούς υπαίθριου χώρου παιχνιδιού, προτείνοντας διαρθρωτικές αλλαγές, στις οποίες θα πρέπει να προχωρήσουν οι Ο.Τ.Α., ώστε να αναβαθμίσουν ουσιαστικά την ποιότητα των παιχνιδότοπων.

Η έννοια της προσβασιμότητας σε κάθε παιχνιδότοπο, όχι μόνο των ίδιων των παιδιών αλλά και των συνοδών τους (π.χ. μπαστούνι, αναπηρικό αμαξίδιο κ.λπ.), τονίζεται, καθώς προβλέπονται ράμπες, ζώνη όδευσης πλάτους 1,50μ, είσοδος με ελάχιστο

---

<sup>99</sup>Στον Αμερικάνικο οδηγό «Americans with Disabilities Act» (ADA, 2000) στον οποίο σημειώνεται ότι ο εξοπλισμός των υπαίθριων χώρων παιχνιδιού τουλάχιστον κατά το ήμισυ θα πρέπει να είναι προσβάσιμος στα παιδιά με αναπηρία

<sup>100</sup>Στο Ηνωμένο Βασίλειο υπάρχουν αρκετοί τέτοιοι οδηγοί όπως ο οδηγός των Dunn, Moore και Murray (2003) οι οποίοι εστιάζουν στην ένταξη σε κοινωνικό επίπεδο κυρίως των μαθητών με ΕΕΑ σε υπαίθριους χώρους παιχνιδιού και ο οδηγός των «The Royal Society for the Prevention of Accidents» (RoSPA) που εστιάζει κυρίως στην ασφάλεια των παιδιών με ΕΕΑ στους υπαίθριους χώρους παιχνιδιού των Hicks και Heseltine

άνοιγμα 1,00μ και μια τουλάχιστον θέση χρήστη ΑμεΑ ανά 10 θέσεις χρηστών με τις κατάλληλες προσβάσεις και διατάξεις ασφαλούς χρήσης κάθε οργάνου.

Για το σχεδιασμό της προσβασιμότητας ακολουθούνται υποχρεωτικά οι Οδηγίες Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους» και σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ενθαρρύνεται η συμμετοχή των παιδιών με αναπηρία στο ομαδικό παιχνίδι. Σύμφωνα με τη νέα υπουργική απόφαση τα όργανα, οι κατασκευές και τα υλικά τους πρέπει υποχρεωτικά να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας που προβλέπονται στη σειρά προτύπων ΕΛΟΤ EN 1176 (EN 1176). Για τις επιφάνειες πτώσης ισχύουν οι προδιαγραφές της σειράς προτύπων ΕΛΟΤ EN 1176-1, ΕΛΟΤ EN 1177 και ΕΛΟΤ EN 71-3. Τα πρότυπα έχουν τεθεί σε εφαρμογή στην Ελλάδα από το 1998 και σκοπός τους δεν είναι να μειώσουν τη συμβολή του εξοπλισμού των παιχνιδότοπων στην ανάπτυξη ενός παιδιού, αλλά να διασφαλίσουν ένα κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας κατά τη διάρκεια του παιχνιδιού. Τα πρότυπα δεν παρέχουν πληροφορίες για το σχεδιασμό ενός χώρου παιχνιδιού, αλλά προδιαγράφουν τη διαδικασία συνολικής διαχείρισης ενός παιχνιδότοπου από τον εκάστοτε Ο.Τ.Α., δίνοντας χρήσιμες οδηγίες σχετικά με την εγκατάσταση, τον έλεγχο, τη συντήρηση και τη λειτουργία του χώρου μεγνόμενα την ασφάλεια.

Στο άρθρο 28 του Ν.4474/2017, προβλέπεται η εξουσιοδότηση στους υπουργούς Εσωτερικών και Οικονομίας & Ανάπτυξης να εκδώσουν κοινή υπουργική απόφαση με την οποία θα καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή και λειτουργία παιδικών χαρών σε χώρους του Δημοσίου, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια.

## 5. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

Η αρχιτεκτονική κληρονομιά και εν γένει η πολιτιστική κληρονομιά, αποτελεί μια πολύ σημαντική μορφή έκφρασης της Ιστορίας και της κοινωνικο-οικονομικής εξέλιξης και ανάπτυξης ενός τόπου. Συμβάλλει στη διαμόρφωση της ιστορικής μνήμης και των συλλογικών ταυτοτήτων, στην εξασφάλιση της ιστορικής συνέχειας και κατ' επέκταση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας ενός τόπου.

Η προστασία της αρχιτεκτονικής και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί αντικείμενο Διεθνών και Ευρωπαϊκών Συμβάσεων. Στην ελληνική νομοθεσία, η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς κατοχυρώνεται κατ' αρχάς μέσω των διατάξεων του Συντάγματος (Α' 211/2019) και ιδιαίτερα του άρθρου 24 αυτού και μέσω νόμων. Σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 24του Συντάγματος *«Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας»* και σύμφωνα με την παρ.6 *«Τα μνημεία, οι παραδοσιακές περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία προστατεύονται από το Κράτος»*.

Στην Agenda 2030 των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (UN - United Nations, 2015) και πιο συγκεκριμένα στον Στόχο 11 αυτής, που αφορά πόλεις και κοινότητες βιώσιμες, συμπεριληπτικές, ασφαλείς και ανθεκτικές, περιλαμβάνονται οι επιμέρους Στόχοι:

- 11.4 προστασία και διαφύλαξη της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς και
- 11.7 παροχή καθολικής πρόσβασης σε ασφαλείς, χωρίς αποκλεισμούς, προσβάσιμους δημόσιους χώρους, ιδίως για τα άτομα με αναπηρίες, τους ηλικιωμένους, τις γυναίκες και τα παιδιά.



Στο βασικό πλαίσιο για τη βιωσιμότητα των πόλεων και των κοινοτήτων συνυπάρχουν, λοιπόν, οι σημαντικές παράμετροι της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς, μέρος της οποίας αποτελεί η αρχιτεκτονική κληρονομιά, καθώς και της συμπερίληψης και προσβασιμότητας, διαμορφώνοντας έτσι τη βάση αφενός για τη βιωσιμότητα της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και αφετέρου για την κατοχύρωση της πρόσβασης των Εμποδιζόμενων Ατόμων σε αυτήν.

Εξάλλου, στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες (UN-United Nations, 2006), η οποία κυρώθηκε με τον εθνικό νόμο 4074/2012 (Α' 88) και πιο συγκεκριμένα στην παρ.1 του άρθρου 30 αυτής, αναφέρεται ότι *«Τα Συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρίες να συμμετέχουν, σε ίση βάση με τους άλλους στην πολιτιστική ζωή και λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι τα άτομα με αναπηρίες... απολαμβάνουν την πρόσβαση σε μνημεία και περιοχές εθνικής πολιτιστικής σημασίας».*

## 5.1 ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

### 5.1.1 Διεθνής και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία - οι σημαντικότερες Συμβάσεις για την αρχιτεκτονική κληρονομιά

Οι σημαντικότερες Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Συμβάσεις για την αρχιτεκτονική κληρονομιά, συμπεριλαμβανομένων νομοθετημάτων για την ευρύτερη πολιτιστική κληρονομιά, καθώς και νομοθετημάτων για την αρχαιολογική κληρονομιά μέρος της οποίας ανήκει στην αρχιτεκτονική κληρονομιά, είναι οι εξής:

- η **Διεθνής Σύμβαση της Χάγης (UNESCO, 1954)** για την προστασία των πολιτιστικών αγαθών σε καιρό πολέμου, η οποία κυρώθηκε με τον εθνικό νόμο 1114/1981 (Α' 6)
- ο **Χάρτης της Βενετίας (Διεθνής Χάρτα για τη συντήρηση και αποκατάσταση μνημείων και συνόλων)** (ICOMOS, 1964), στον οποίο γίνεται αναφορά στις έννοιες του «ιστορικού μνημείου» και του «ιστορικού συνόλου», καθώς και στις αρχές της συντήρησης και αποκατάστασης μνημείων

- η **Διεθνής Σύμβαση για την προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς, Παρίσι** (UNESCO, 1972) η οποία κυρώθηκε με τον εθνικό νόμο 1126/1981 (Α΄ 32). Στο άρθρο 1 της Σύμβασης ορίζεται η «πολιτιστική κληρονομιά» ως:

*«μνημεία: αρχιτεκτονικά έργα, σημαντικά έργα γλυπτικής και ζωγραφικής, έργα ή κατασκευαί αρχαιολογικού χαρακτήρος, επιγραφαί, σπήλαια και σύνολα έργων παγκοσμίου αξίας από της απόψεως της ιστορίας, της τέχνης ή της επιστήμης*

*σύνολα οικοδομημάτων: ομάδες κτιρίων μεμονωμένων ή ενοτήτων (οικισμών) τα οποία, λόγω της αρχιτεκτονικής των, της ομοιογενείας των ή της θέσεώς των, έχουν παγκόσμιο αξίαν από της απόψεως της ιστορίας, της τέχνης ή της επιστήμης*

*τοπία: έργα του ανθρώπου ή συνδυασμός έργων του ανθρώπου και της φύσεως, καθώς και εκτάσεις περιλαμβανομένων και των αρχαιολογικών χώρων αι οποίαι έχουν παγκόσμιο αξίαν από απόψεως ιστορικής, αισθητικής, εθνολογικής και ανθρωπολογικής».*

- η **Διακήρυξη του Άμστερνταμ** (Council of Europe, 1975) στην οποία διευκρινίζεται ότι η αρχιτεκτονική κληρονομιά δεν περιλαμβάνει μόνο μεμονωμένα κτίρια, αλλά και ολόκληρες πόλεις και μικρότερους οικισμούς ιστορικού/ πολιτιστικού ενδιαφέροντος (παλαιά τμήματα πόλεων - ιστορικά κέντρα, ιστορικά πάρκα και κήπους κ.ά.)
- η **Διακήρυξη του Μεξικού** (UNESCO, 1982) σχετικά με τη διαμόρφωση πολιτικών για τον πολιτισμό
- η **Σύμβαση για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης, Γρανάδα** (Council of Europe, 1985), η οποία κυρώθηκε με τον εθνικό νόμο 2039/1992 (Α΄ 61) (βλ. αναλυτική αναφορά στην ενότητα 5.1.1.1)
- ο **Χάρτης των Ιστορικών Πόλεων και Ιστορικών Αστικών Περιοχών, Ουάσινγκτον** (ICOMOS, 1987)
- η **Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς, Βαλέττα (αναθεωρημένη)** ( Council of Europe, 1992), η οποία κυρώθηκε με τον εθνικό νόμο 3378/2005 (Α΄ 203)
- ο **Χάρτης για τη χτιστή Ανώνυμη Κληρονομιά, Μεξικό** (ICOMOS, 1999)
- η **Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Τοπίου, Φλωρεντία** (Council of Europe, 2000), η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 3827/2010 (Α΄ 30)

### 5.1.1.1 Η Σύμβαση για την Προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης, Γρανάδα, 1985

Η Σύμβαση της Γρανάδας κυρώθηκε με τον εθνικό νόμο 2039/1992 (Α' 61). Στο άρθρο 1 της Σύμβασης δίνεται ο ορισμός της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, σύμφωνα με τον οποίο αυτή *απαρτίζεται από:*

- **Μνημεία**
- **Αρχιτεκτονικά Σύνολα**
- **Τόπους**

Στα **Μνημεία** ανήκει κάθε κατασκευή ιδιαίτερα σημαντική λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού της ενδιαφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ή διακοσμητικών στοιχείων, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους. Η κατηγορία των Μνημείων περιλαμβάνει αρχαία, νεώτερα και σύγχρονα μνημεία, που βρίσκονται σε αστικό ή μη περιβάλλον. Η UNESCO έχει καταρτίσει Κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς<sup>101</sup> που περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό Μνημείων ανά τον κόσμο (Εικ.165).



<sup>101</sup>βλ. <https://whc.unesco.org/en/list/>

Σημειώνεται ότι στον Κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO συμπεριλαμβάνονται δεκαοκτώ Ελληνικά Μνημεία.



*Εικόνα 165 Παραδείγματα Μνημείων που εντάσσονται στα Μνημεία Παγκόσμιας Κληρονομιάς  
Πυραμίδες Γκίζας, Αίγυπτος 2600-2500 π.Χ., Κολοσσαίο, Ρώμη 80 μ.Χ.,  
Πύργος Eiffel, Παρίσι 1889, Fallingwater, Pennsylvania ΗΠΑ 1935*

Όσον αφορά στα **Αρχιτεκτονικά Σύνολα**, πρόκειται για ομοιογενή σύνολα αστικών ή αγροτικών κατασκευών, σημαντικών λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος, συναφή μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν ενότητες, που μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά.

Τα Αρχιτεκτονικά Σύνολα περιλαμβάνουν:

#### **α. Παραδοσιακούς Οικισμούς**

Η τοποθεσία και η γεωμορφολογία των παραδοσιακών οικισμών (Εικ.166) αποτελούν κρίσιμες παραμέτρους για τη βιωσιμότητά τους. Οικισμοί τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς αντιμετωπίζουν συχνά ζητήματα εγκατάλειψης και οικονομικού μαρασμού.



*Εικόνα 166 Οικισμός Ait-Ben-Haddou, Μαρόκο, ιστορικοί οικισμοί Shirakawa-go και Gokayama, Ιαπωνία*

## β. Ιστορικά Κέντρα Πόλεων

Τα ιστορικά κέντρα πόλεων (Εικ. 167) αντιμετωπίζουν γενικά τις συνέπειες της αστικοποίησης και τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που αυτή επιφέρει.



Εικόνα 167 Ιστορικό Κάιρο, Αίγυπτος, Ιστορικό Κέντρο Σιένα, Ιταλία, Παλιά Αβάνα, Κούβα

## γ. Ιστορικές περιοχές πόλεων

Αντίστοιχα προβλήματα αστικοποίησης με αυτά των ιστορικών κέντρων των πόλεων, αντιμετωπίζουν και οι ιστορικές περιοχές αυτών (Εικ. 168).



Εικόνα 168 Ιστορική Περιοχή του Παλιού Κεμπέκ, Καναδάς, Ιστορικό Τετράγωνο του SeaportCity, Valparaiso, Χιλή

Όσον αφορά στους **Τόπους** (Εικ. 168α), πρόκειται για σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης, εν μέρει κτισμένα, τα οποία αποτελούν εκτάσεις τόσο χαρακτηριστικές και ομοιογενείς, ώστε να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά και τα οποία είναι

σημαντικά λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού και τεχνικού τους ενδιαφέροντος.



Εικόνα 168α. Carioca, RiodeJaneiro, Βραζιλία, Αρχαιολογικός χώρος Δελφών, Ελλάδα

### 5.1.2 Εθνικό πλαίσιο για την αρχιτεκτονική κληρονομιά

Με την ενσωμάτωση της Σύμβασης της Γρανάδας στο ελληνικό δίκαιο (ν.2039/1992), επήλθε σημαντική νομοθετική εξέλιξη ως προς την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Υιοθετείται ο όρος «αρχιτεκτονική κληρονομιά» που περιλαμβάνει και τους τόπους, σε συνάφεια με τον ορισμό της Διεθνούς Σύμβασης και αναγνωρίζεται η ανάγκη μέριμνας για την προστασία της. Τίθενται διαδικασίες προστασίας της κληρονομιάς, όπως ο έλεγχος μελετών για κατεδάφιση, μετατροπή και ανέγερση κτιρίων σε περιβάλλοντα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και δίνεται η δυνατότητα απαλλοτρίωσης προστατευόμενων ακινήτων.

Γενικότερα, καθιερώνεται μία νέα πολιτική ολοκληρωμένης προστασίας, με την ένταξη του ζητήματος της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στο πλαίσιο της χωροταξικής, πολεοδομικής και περιβαλλοντικής πολιτικής και την ενθάρρυνση της χρήσης παραδοσιακών τεχνικών και υλικών κατά την προσαρμογή των παλαιών κτιρίων στις σύγχρονες ανάγκες.

#### 5.1.2.1 Νόμος 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (Α' 153)

Ανατρέχοντας στην προ της κύρωσης της Σύμβασης της Γρανάδας περίοδο, στην Ελλάδα είχαν ψηφισθεί για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς ο

ν.5351/1932 «περί αρχαιοτήτων» (Α΄ 275) και ο ν.1469/1950 «περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830» (Α΄ 169). Ο ν.5351/1932, ο οποίος είχε ως αντικείμενο την προστασία των αρχαιοτήτων, θεωρούμενων ως αρχαίων και των έργων της αρχιτεκτονικής (άρθρο 1 παρ. 1), τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τον ν.3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (Α΄ 153). Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ.β του νόμου αυτού:

Ως **μνημεία**<sup>102</sup> νοούνται τα πολιτιστικά αγαθά που αποτελούν υλικές μαρτυρίες και ανήκουν στην πολιτιστική κληρονομιά της Χώρας και των οποίων επιβάλλεται η ειδικότερη προστασία.

Ειδικότερα, βάσει του εδαφίου (αα) του ανωτέρω άρθρου:

Ως **Αρχαία μνημεία** ή **αρχαία** νοούνται όλα τα πολιτιστικά αγαθά που ανάγονται στους προϊστορικούς, αρχαίους, βυζαντινούς και μεταβυζαντινούς χρόνους και χρονολογούνται έως και το 1830 (Εικ. 169)



Εικόνα 169.: Μνημεία Ακρόπολης Αθήνας

Βάσει του εδαφίου (ββ) του ίδιου άρθρου:

Ως **Νεότερα μνημεία** νοούνται τα πολιτιστικά αγαθά που είναι μεταγενέστερα του 1830 και η προστασία τους επιβάλλεται λόγω της ιστορικής, καλλιτεχνικής ή

---

<sup>102</sup>Τα Μνημεία και οι αρχαιολογικοί χώροι βρίσκονται στο <http://odysseus.culture.gr>. του ΥΠΠΟΑ και ο Διαρκής Κατάλογος Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων στο <http://listedmonuments.culture.gr/>  
Τα Ελληνικά Μνημεία που έχουν χαρακτηριστεί και ως Παγκόσμια Κληρονομιά, βρίσκονται στο <http://odysseus.culture.gr/h/2/gh21.html>.

επιστημονικής σημασίας τους. Στα νεότερα μνημεία ανήκουν ακίνητα που είναι προγενέστερα των εκάστοτε τελευταίων 100 ετών (Εικ. 170) και ακίνητα νεότερα των τελευταίων 100 ετών (Εικ. 171)



Εικόνα 170 Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, 1895



Εικόνα 171 Εθνικό Θέατρο Ρόδου, 1937

Επίσης, σύμφωνα με το εδάφιο (γγ) του άρθρου:

Ως **ακίνητα μνημεία** νοούνται τα μνημεία που υπήρξαν συνδεδεμένα με το έδαφος και παραμένουν σε αυτό ή στο βυθό της θάλασσας.

Σύμφωνα με την παρ.γ του άρθρου 2:

Ως **αρχαιολογικοί χώροι** νοούνται εκτάσεις στην ξηρά ή στη θάλασσα οι οποίες περιέχουν ή στις οποίες υπάρχουν ενδείξεις ότι αποτέλεσαν από τους αρχαιότερους χρόνους έως και το 1830, μνημειακά, οικιστικά ή ταφικά σύνολα (Εικ. 172). Περιλαμβάνουν και το απαραίτητο ελεύθερο περιβάλλον που επιτρέπει στα σωζόμενα μνημεία να συντίθενται σε ιστορική, αισθητική και λειτουργική ενότητα.





Εικόνα 172: Αρχαιολογικός χώρος Σουνίου

Βάσει της παρ.δ του ίδιου άρθρου:

Ως **ιστορικοί τόποι** νοούνται είτε εκτάσεις στην ξηρά ή στη θάλασσα που αποτέλεσαν ή υπάρχουν ενδείξεις ότι αποτέλεσαν το χώρο εξαίρετων ιστορικών ή μυθικών γεγονότων ή εκτάσεις που περιέχουν ή στις οποίες υπάρχουν ενδείξεις ότι περιέχονται μνημεία μεταγενέστερα του 1830, είτε σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης μεταγενέστερα του 1830, τα οποία συνιστούν χαρακτηριστικούς και ομοιογενείς χώρους, των οποίων επιβάλλεται η προστασία λόγω της λαογραφικής, εθνολογικής, κοινωνικής, τεχνικής, αρχιτεκτονικής, βιομηχανικής ή εν γένει ιστορικής, καλλιτεχνικής ή επιστημονικής σημασίας τους (Εικ. 173).



Εικόνα 173. Ιστορικός Τόπος Ύδρας

Τα αρχαία ακίνητα μνημεία προστατεύονται από τον νόμο χωρίς να απαιτείται διοικητική πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.4 του νόμου, ενώ ο χαρακτηρισμός των νεότερων μνημείων γίνεται από το ΥΠΠΟΑ με Υπουργική Απόφαση (μετά από γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεοτέρων Μνημείων (ΚΣΝΜ)).

Με βάση την κατηγοριοποίηση βάσει του ν.3028/2002, η **αρχιτεκτονική κληρονομιά** συνιστά μέρος της **πολιτιστικής** κληρονομιάς και ειδικότερα της **υλικής** και πιο συγκεκριμένα της **ακίνητης**. Περιλαμβάνει, λοιπόν, ακίνητα μνημεία -αρχαία και νεότερα- καθώς και αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους.

#### 5.1.2.2 Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α΄ 79)

Ο ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α΄ 79), που ακολούθησε τον ν.1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» (ΓΟΚ) (Α΄ 210), και πιο συγκεκριμένα το άρθρο 6 του ΝΟΚ «Προστασία Αρχιτεκτονικής και Φυσικής Κληρονομιάς», αποτελεί μαζί με τον αναφερθέντα στην προηγούμενη παράγραφο ν.3028/2002, το βασικό εθνικό θεσμικό πλαίσιο για την αρχιτεκτονική κληρονομιά.

Στην παρ.1 του άρθρου 6 του ΝΟΚ γίνεται αναφορά στο διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την αρχιτεκτονική κληρονομιά και πιο συγκεκριμένα στις δύο σημαντικές και αναφερθείσες σε προηγούμενη παράγραφο, Διεθνείς Συμβάσεις που κυρώθηκαν με νόμους του κράτους και έθεσαν το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώθηκε η σχετική με την αρχιτεκτονική κληρονομιά νομοθεσία μας.

Πρόκειται για τη Σύμβαση για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης, Γρανάδα, 1985, η οποία κυρώθηκε με τον ν.2039/1992 (Α΄ 61) και στο άρθρο 1 της οποίας δίνεται ο ορισμός της «αρχιτεκτονικής κληρονομιάς» ως περιλαμβάνουσας **Μνημεία, Αρχιτεκτονικά Σύνολα και Τόπους** και τη Σύμβαση για την προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς, Παρίσι, 1972, η οποία κυρώθηκε με τον ν.1126/1981 (Α΄ 32), στο άρθρο 1 της οποίας ορίζεται η «πολιτιστική κληρονομιά» ως περιλαμβάνουσα Μνημεία, Σύνολα οικοδομημάτων και Τοπία.

Σύμφωνα με τις παρ.2 και 3 του άρθρου 6 του ΝΟΚ, οι παραπάνω κατηγορίες (Μνημεία, Αρχιτεκτονικά Σύνολα και Τόποι) βάσει της Σύμβασης της Γρανάδας, ενσωματώνονται στον ΝΟΚ ως εξής:

- **διατηρητέα κτίρια**
- **(παραδοσιακά) προστατευόμενα σύνολα**
- **ζώνες φυσικού κάλλους**

**α. Ως διατηρητέα** (Εικ. 174) χαρακτηρίζονται μεμονωμένα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή συγκροτήματα κτιρίων, ως και στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου αυτών, όπως και στοιχεία του φυσικού ή και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος χώρου (αυλές, κήποι, θυρώματα, κρήνες), καθώς και μεμονωμένα στοιχεία πολεοδομικού (αστικού ή αγροτικού) εξοπλισμού ή δικτύων, όπως πλατείες, κρήνες, λιθόστρωτα, γέφυρες που βρίσκονται εντός ή εκτός οικισμών.

Σημειώνεται ότι κτίρια μπορεί να είναι χαρακτηρισμένα ως Μνημεία από το ΥΠΠΟΑ και ως διατηρητέα από το ΥΠΠΕΝ (Εικ. 175).



*Εικόνα 174 Διατηρητέο κτίριο, νεοκλασικής αρχιτεκτονικής*



Εικόνα 175 Κτίρια χαρακτηρισμένα ως Μνημεία από το ΥΠΠΟΑ και ως διατηρητέα από το ΥΠΕΝ, Κτίριο ΦΙΕ στη Θεσσαλονίκη, 1892, Πύργος στην Κηφισιά, τέλος 19ου αιώνα

Επίσης, μπορεί να χαρακτηριστεί ως **διατηρητέα** η **χρήση** ακινήτου, με ή χωρίς κτίσματα, καθώς και το **όνομα ή επωνυμία** με την οποία η χρήση αυτή συνδέθηκε με τον διατηρητέο χαρακτήρα της, ιστορικό, λαογραφικό ή άλλο.

Για τον χαρακτηρισμό ακινήτου ως διατηρητέου, εκδίδεται Υπουργική Απόφαση, ανάλογα με την περιοχή της επικράτειας στην οποία βρίσκεται το ακίνητο, από το:

- ΥΠΕΝ - Γεν. Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος<sup>103</sup> (μετά από γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής)
- ΥΠΕΣ - Γεν. Γραμματεία Μακεδονίας-Θράκης<sup>104</sup>
- Υπ. Ναυτιλίας - Γεν. Γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής<sup>105</sup>

Για επεμβάσεις σε διατηρητέα κτίρια, όπως προσθήκες (Εικ.176), ή κατασκευή νέων κτιρίων σε ακίνητα με διατηρητέα (Εικ.177), εγκρίνονται Ειδικές Ρυθμίσεις συμπληρωματικούς όρους και περιορισμούς δόμησης ή χρήσης, με την έκδοση Υπουργικής Απόφασης. Για την αποκατάσταση ή άλλη επέμβαση σε διατηρητέο κτίριο γνωμοδοτεί το αρμόδιο Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής (ΣΑ).

<sup>103</sup><https://ypen.gov.gr/chorikos-schediasmos/ktiria/diatiritea/>

<sup>104</sup><https://www.mathra.gr/ergo-draseis/diatiritea-ktiria-paradosiakoi-oiki/>

<sup>105</sup><http://www.ypai.gr/site/home/Basic+Menu/Centre+of+Information/Listed+Building.csp>



Εικόνα 176 Προσθήκη σε διατηρητέο κτίριο



Εικόνα 177 Προσθήκη νέου κτιρίου σε ακίνητο με διατηρητέο

**β. Ως (παραδοσιακά) προστατευόμενα σύνολα** χαρακτηρίζονται οικισμοί ή τμήματα πόλεων ή οικισμών (περιλαμβάνονται τα **ιστορικά κέντρα** και οι **ιστορικές περιοχές πόλεων**) (Εικ. 178-182) ή αυτοτελή οικιστικά σύνολα εκτός αυτών.



Εικόνα 178 Παραδοσιακός οικισμός Χώρας Σύμης



Εικόνα 179 Παραδοσιακός οικισμός Βυζίτσας Πελλίου



Εικόνα 180 Παραδοσιακός οικισμός Παλιάς Πόλης Κέρκυρας



Εικόνα 1491 Ιστορικό Κέντρο Αθήνας



Εικόνα 182 Ιστορική Περιοχή Πλάκας Αθήνας

Ο χαρακτηρισμός των παραδοσιακών συνόλων γίνεται με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, μετά από γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕΣΥΠΟΘΑ) ή και του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής (ΚΕΣΑ).

Για επέμβαση ανάπλασης σε παραδοσιακό σύνολο, γνωμοδοτεί το ΚΕΣΑ και εάν στο πλαίσιο της ανάπλασης γίνεται και τροποποίηση σχεδίου/ οριοθέτηση, χρειάζεται σύμφωνη γνώμη του ΚΕΣΥΠΟΘΑ. Σχετικά με τον καθορισμό ειδικών όρων δόμησης και ειδικών χρήσεων στο παραδοσιακό σύνολο, γνωμοδοτεί το ΚΕΣΑ.

Οι ειδικές διατάξεις χαρακτηρισμού κατισχύουν κάθε άλλης διάταξης

**γ. Ως ζώνες ιδιαίτερου κάλλους** χαρακτηρίζονται χώροι, τόποι, τοπία ή φυσικοί σχηματισμοί που συνοδεύουν ή περιβάλλουν στοιχεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, όπως και αυτοτελείς σχηματισμοί φυσικού ή ανθρωπογενούς χαρακτήρα.

## 5.2 ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Δεν υπάρχει ειδικό εθνικό θεσμικό πλαίσιο για την προσβασιμότητα στην αρχιτεκτονική κληρονομιά (Εικ. 183). Γενικά τα θέματα προσβασιμότητας ρυθμίζονται με το άρθρο 26 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων» του ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (ΝΟΚ) (Α' 79). Τελευταία χρονικά τροποποίηση του άρθρου 26 έγινε

με το άρθρο 210 «Προσβασιμότητα χωρίς φραγμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα...» του ν.4782/2021 (Α' 36).



Εικόνα 183: Πρόσβαση σε κτίρια αρχιτεκτονικής κληρονομιάς

### 5.2.1 Θεσμικό πλαίσιο για επεμβάσεις και αδειοδότηση

#### **α. Διατηρητέα κτίρια** του Άρθρου 6 του ΝΟΚ

Για τα διατηρητέα κατισχύουν οι όροι της Υπουργικής Απόφασης χαρακτηρισμού.

Τα διατηρητέα κτίρια επιβάλλεται να προσαρμόζονται για την εξασφάλιση της προσβασιμότητάς τους, εάν η χρήση τους το απαιτεί βάσει της παρ.4 του άρθρου 26 του ΝΟΚ. Εάν διαπιστώνεται αδυναμία διασφάλισης πρόσβασης σε χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, θα πρέπει να διασφαλίζεται η πρόσβαση για τις λοιπές κατηγορίες ΑμεΑ. Η προσαρμογή των κτιρίων γίνεται με βάση τις διατάξεις της με αρ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699/2020 Υπουργικής Απόφασης «Τεχνικές Οδηγίες Προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων...» (Β' 2998) και τις Οδηγίες Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για Όλους», 1998.

Προκειμένου για προσαρμογή διατηρητέου με τοποθέτηση ανελκυστήρα σε αυτό, απαιτείται έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας μετά από γνωμοδότηση του ΣΑ στο οποίο υποβάλλεται αρχιτεκτονική μελέτη, μελέτη προσβασιμότητας και στατική μελέτη. Αν το κτίριο είναι χαρακτηρισμένο και από το ΥΠΠΟΑ, απαιτείται έγκριση μελέτης και από αυτό. Σχετικά με την τοποθέτηση ανελκυστήρα, έχει εκδοθεί το με αρ.

248



πρωτ. 45102/31.7.2013 έγγραφο του ΥΠΕΚΑ «Δυνατότητα εγκατάστασης ανελκυστήρα σε διατηρητέα κτίρια» (ΑΔΑ: ΒΛΩΒ0-ΗΤΧ), σύμφωνα με το οποίο δεν απαιτείται ειδική ρύθμιση για την επέμβαση αυτή.

Η Μελέτη προσβασιμότητας του διατηρητέου κτιρίου, που συνοδεύει την αρχιτεκτονική μελέτη, συντάσσεται βάσει των προδιαγραφών της με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796/2021 Υπουργικής Απόφασης «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας» (Β' 5045).

### **β. Νεότερα Μνημεία του ν.3028/2002**

Για τα Νεότερα Μνημεία κατισχύουν οι όροι της Υπουργικής Απόφασης χαρακτηρισμού. Προκειμένου για την προσαρμογή προστατευόμενων με τον ν.3028/2002 κτιρίων, εάν η χρήση τους το απαιτεί βάσει της παρ.4 του άρθρου 26 του ΝΟΚ, προβλέπεται στην παρ.9 του άρθρου 26 του ΝΟΚ η έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης ΥΠΕΝ και ΥΠΠΟ. Η εν λόγω Απόφαση εκκρεμεί.

Γενικά, για επέμβαση σε Μνημείο απαιτείται έγκριση μελέτης από το ΥΠΠΟΑ μετά από γνωμοδότηση του ΚΣΝΜ.

### **γ. Κτίρια σε παραδοσιακούς οικισμούς (παραδοσιακά σύνολα) του Άρθρου 6 του ΝΟΚ**

Για κτίρια σε παραδοσιακούς οικισμούς, κατισχύουν οι όροι του ΠΔ Κήρυξης του Οικισμού.

Για προσαρμογή κτιρίου με τοποθέτηση ανελκυστήρα, απαιτείται, όπως και για τα διατηρητέα, έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας με την ίδια διαδικασία. Αν το κτίριο είναι χαρακτηρισμένο και από το ΥΠΠΟΑ απαιτείται έγκριση μελέτης και από αυτό.

Για κατασκευή νέου κτιρίου στον οικισμό ακολουθούνται οι διατάξεις των παρ.1 και 2 του άρθρου 26 του ΝΟΚ για νέα κτίρια (κατοικίας ή άλλων χρήσεων).

#### **δ. Υπαίθριοι χώροι σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε ακίνητα με διατηρητέα κτίρια**

Για υπαίθριους δημόσιους χώρους σε παραδοσιακούς οικισμούς, κατισχύουν οι όροι του ΠΔ κήρυξης του οικισμού και για υπαίθριους χώρους σε ακίνητα με διατηρητέα κτίρια, οι όροι της ΥΑ κήρυξης του διατηρητέου.

Η προσαρμογή των υπαίθριων δημόσιων χώρων, όπως και των υπαίθριων χώρων των ακινήτων με διατηρητέα, γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.6 του άρθρου 26 του ΝΟΚ. Για τους υπαίθριους ιδιωτικούς χώρους κοινής χρήσης οικοπέδων με νέα κτίρια εντός παραδοσιακών οικισμών, ακολουθούνται οι διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 26 του ΝΟΚ.

Γενικά για την προσβασιμότητα των υπαίθριων χώρων, ακολουθούνται οι διατάξεις της με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 Υπουργικής Απόφασης «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 Υπ. Απόφασης “Ειδικές ρυθμίσεις... σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών”» (Β' 6213). Επίσης, ακολουθούνται οι Οδηγίες Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για Όλους», 1998.

Η Μελέτη προσβασιμότητας του υπαίθριου χώρου, που συνοδεύει την αρχιτεκτονική μελέτη, συντάσσεται βάσει των προδιαγραφών της με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796/2021 Υπουργικής Απόφασης «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας» (Β' 5045).

### **5.3 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ**

Αντικείμενο διερεύνησης αποτελεί η ένταξη τυποποιημένων στοιχείων για την εξασφάλιση προσβασιμότητας (Εικ. 184), σε περιβάλλοντα ιδιαίτερης μορφολογίας, όπως τα περιβάλλοντα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (παραδοσιακοί οικισμοί, ιστορικά κέντρα πόλεων, διατηρητέα κτίρια/ μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι) (Εικ. 185). Τα γενικά τυποποιημένα στοιχεία από τη μία πλευρά και τα στοιχεία δομής, μορφής, κατασκευής ενός μοναδικού περιβάλλοντος αρχιτεκτονικής κληρονομιάς από την

άλλη, επιχειρείται να συντεθούν με στόχο την επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού βαθμού προσβασιμότητας στο πλαίσιο πάντα της προστασίας των ιδιαίτερων αυτών αρχιτεκτονικών περιβαλλόντων. Σε αυτές τις περιπτώσεις προκύπτουν ζητήματα ένταξης, προσαρμογής και λειτουργικότητας στο παραδοσιακό/ ιστορικό περιβάλλον, συνθετικά και οικοδομικά ζητήματα, όπως, για παράδειγμα, η τοποθέτηση οδηγού όδευσης από ανάγλυφα πλακίδια μέσα σε ένα παραδοσιακό πλακόστρωτο με ανώμαλη επιφάνεια, όπου ο οδηγός δε διαφέρει επαρκώς απτικά ώστε να είναι ανιχνεύσιμος. Από την άλλη πλευρά, όπως προαναφέρθηκε, η χρήση τυποποιημένων στοιχείων για την επίτευξη προσβασιμότητας είναι ιδιαίτερα σημαντική.

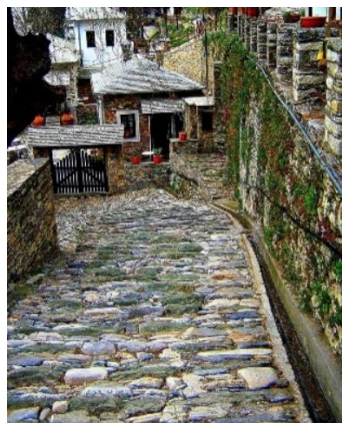


*Εικόνα 184: Στοιχεία για εξασφάλιση προσβασιμότητας, οδηγός τυφλών από τυποποιημένα πλακίδια, τυποποιημένη ράμπα πεζοδρομίου, ανελκυστήρας και αναβατόριο κλίμακας*



*Εικόνα 185: Περιβάλλοντα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, νησιωτικός παραδοσιακός οικισμός, αρχαιολογικός χώρος, διατηρητέα κτίρια*

Στόχο αποτελεί η επίτευξη αλυσίδας πρόσβασης, με τη δημιουργία μιας συνεχούς πορείας - δικτύου διαδρομών. Πέραν των άλλων παρεμβάσεων, κατά την πορεία των διαδρομών αυτών, στις οποίες έγινε αναφορά σε προηγούμενες παραγράφους, η επιφάνεια πρέπει να εξασφαλίζεται ότι είναι προσβάσιμη για Όλους (Εικ. 186), από κατάλληλα υλικά επίστρωσης και με κατάλληλο τρόπο κατασκευής. Θα πρέπει γενικά να είναι ομαλή, συνεχής, σταθερή, αντιολισθηρή, με ελάχιστο αρμό και να αντιμετωπίζονται οι υψομετρικές διαφορές και οι κλίσεις του εδάφους.



*Εικόνα 186: Παραδοσιακό πλακόστρωτο με μη προσβάσιμη επιφάνεια*

### 5.3.1 Η σημασία της εμπειρίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς in situ

Όσον αφορά την **εμπειρία** της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, η in situ επαφή με το μνημείο, το διατηρητέο κτίριο, τον αρχαιολογικό χώρο, τον παραδοσιακό οικισμό, είναι μια αυθεντική εμπειρία που δεν μπορεί να υποκατασταθεί από οποιαδήποτε αναπαράσταση. Κατά την επίσκεψη, το άτομο χρησιμοποιεί και τις **πέντε αισθήσεις** του και **συνθέτει διανοητικά όλα τα ερεθίσματα** σε κάτι μοναδικό (Νανιόπουλος, Α. & Τσαλής, Π., 2017) που αποτελείται από:

- **Οπτικά ερεθίσματα**

μορφές, χρώματα, υφές, αίσθηση της πραγματικής κλίμακας της περιοχής

- **Ερεθίσματα αφής**

η υφή του διαδρόμου κίνησης και ο τρόπος που αυτός γίνεται αντιληπτός, το άγγιγμα εκθεμάτων ή στοιχείων του χώρου, ο κώδικας γραφής και ανάγνωσης braille

- **Ακουστικά ερεθίσματα**

οι ήχοι του περιβάλλοντα χώρου, ο ήχος της αλληλεπίδρασης μεταξύ του ατόμου και του περιβάλλοντος όπου κινείται

- **Οσφρητικά ερεθίσματα**

οι μυρωδιές διαφορετικών υλικών, οι φυσικές μυρωδιές ανάλογα με την εποχή, τον καιρό

- **Γευστικά ερεθίσματα**

οι γεύσεις που σχετίζονται άμεσα με μια περιοχή. Όπως το νερό μιας πηγής, τα φρούτα ενός δέντρου

## 5.4 ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

### 5.4.1 Καλές Πρακτικές όσον αφορά στη φυσική πρόσβαση σε αρχαιολογικούς χώρους και ζητήματα εφαρμογής

#### 5.4.1.1 Αρχαιολογικός χώρος Βραυρώνας

Στον αρχαιολογικό χώρο της Βραυρώνας (Γρίβα Μ., 2023) έχουν πραγματοποιηθεί παρεμβάσεις στο πλαίσιο του Καθολικού Σχεδιασμού, με στόχο τη βελτίωση της φυσικής πρόσβασης καθώς και της αντιληπτικότητας, τόσο στον υπαίθριο χώρο όσο και στο μουσείο.

Για τη βελτίωση της φυσικής πρόσβασης έχει δημιουργηθεί μία συνεχής πορεία, εξασφαλίζοντας έτσι Αλυσίδα Πρόσβασης. Η πορεία ξεκινά από τον χώρο στάθμευσης για ΑμεΑ και οδηγεί στο μουσείο και στον αρχαιολογικό χώρο. Για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στην είσοδο του μουσείου έχει τοποθετηθεί αναβατόριο εξωτερικά του μουσείου (Εικ. 187). Δεδομένου ότι το συγκεκριμένο αναβατόριο είναι ιδιοκατασκευή, επισημαίνεται ότι είναι γενικότερα κρίσιμη η επιλογή πιστοποιημένων κατασκευών έναντι των ιδιοκατασκευών, για την αντιμετώπιση, μεταξύ άλλων, του ζητήματος της συντήρησής τους.

Το σύστημα προσβάσιμων διαδρομών εντός του αρχαιολογικού χώρου, αποτελούμενο από διαδρόμους κίνησης σε κατάλληλες θέσεις και από κατάλληλα υλικά και από ράμπες κατάλληλης κλίσης με χειρολισθήρες, περιβάλλει το μνημείο του ναού της Αρτέμιδος και συμβάλλει στην αντίληψή του από διαφορετικά σημεία (Εικ. 188). Πρόκειται για επέμβαση αναστρέψιμη και κατασκευές σαφώς διακριτές σε σχέση με τα αρχαία. Η διαμορφωμένη πορεία είναι λίγο υπερυψωμένη σε σχέση με το μη προσβάσιμο ανώμαλο έδαφος και κατασκευασμένη επάνω σε μεταλλικό σκελετό. Το υλικό επίστρωσης, μεταλλική σχάρα σε τμήματα και πατημένο χώμα σε άλλα, είναι ομαλό, ομοιογενές, με ελάχιστο αρμό και αντιολισθηρό.



Εικόνα 187 Αναβατόριο για πρόσβαση στην είσοδο του μουσείου



Εικόνα 188 Προσβάσιμες διαδρομές γύρω από τον Ναό της Αρτέμιδος

Στις ράμπες έχουν τοποθετηθεί διπλοί χειρολισθήρες (Εικ. 189). Επισημαίνεται όμως ότι η προεξοχή των χειρολισθήρων και των λοιπών οριζόντιων στοιχείων των ραμπών πρέπει να αποφεύγεται, διότι μπορεί να γίνει αιτία ατυχημάτων. Πολύ σημαντική είναι η ύπαρξη του χαμηλού στοιχείου του περιζώματος στις διαδρομές, για να αποφεύγεται η απόκλιση του αναπηρικού αμαξιδίου από την πορεία του.

Οι παρεμβάσεις για τη βελτίωση της αντιληπτικότητας συνίστανται στην τοποθέτηση εκθεμάτων αφής, αγάλματα (Εικ. 190) και επιτύμβια στήλη στο εσωτερικό του μουσείου και στον εξωτερικό χώρο επίσης εκθεμάτων αφής, προπλάσματος (Εικ. 191) και πληροφοριακών πινακίδων (Εικ. 192) με κείμενο πληροφόρησης σε Braille σχετικά με τα φυτά και τα ζώα του υδροβιότοπου της Βραυρώνας.



Εικόνα 189 Ράμπα στον αρχαιολογικό χώρο



Εικόνα 190 Απτικό έκθεμα - αντίγραφο αγάλματος στο μουσείο



Εικόνα 191 Απτικό έκθεμα - πρόπλασμα υδροβιότοπου Βραυρώνας



Εικόνα 192 Πληροφοριακές πινακίδες για τον υδροβιότοπο σε Braille

#### 5.4.1.2 Αρχαιολογικός χώρος Ακρόπολης



Για τη βελτίωση της φυσικής πρόσβασης στον Αρχαιολογικό χώρο της Ακρόπολης (Γρίβα Μ., 2023), έχουν γίνει προσαρμογές *insitu* με στόχο την αντιμετώπιση των δυσκολιών και τη μείωση των εμποδίων, κυρίως επί του Ιερού Βράχου. Χρησιμοποιήθηκαν τεχνολογικά μέσα, δημιουργήθηκαν διάδρομοι από κατάλληλα υλικά και με κατάλληλες, κατά το δυνατόν, κλίσεις και διαμορφώθηκε προσβάσιμος χώρος υγιεινής.

Στην περιοχή του Άρειου Πάγου έχει προβλεφθεί χώρος στάθμευσης ειδικού οχήματος το οποίο μπορεί να μεταφέρει δύο αναπηρικά αμαξίδια (Εικ. 193) έως την είσοδο του ανελκυστήρα για κατακόρυφη πρόσβαση στον βράχο της Ακρόπολης (Εικ. 194). Η πορεία αυτή μέχρι τον ανελκυστήρα είναι γενικότερα προσβάσιμη. Ο ανελκυστήρας διαθέτει κατάλληλο μέγεθος, καθώς έχει δυνατότητα μεταφοράς δύο αμαξιδίων ΑμεΑ με τους αντίστοιχους συνοδούς, ή ένα φορείο με συνοδό και επίσης διαθέτει εξοπλισμό (πτυσσόμενα καθίσματα κ.ά.).

Οι νέοι διάδρομοι από σκυρόδεμα πάνω στον Βράχο και πλησίον των αρχαιοτήτων έχουν επιφάνεια ομαλή και αντιολισθηρή και κατάλληλο πλάτος για την κίνηση μεγάλου αριθμού επισκεπτών<sup>106</sup> (Εικ. 195). Η οριοθέτηση, ωστόσο, των διαδρόμων με σκοινί που στηρίζεται σε κινητούς μεταλλικούς ορθοστάτες, δεν μπορεί να εμποδίσει πιθανή εκτροπή αμαξιδίου και γενικά πτώση εμποδιζόμενου ατόμου. Η ύπαρξη σταθερών οριζόντιων στοιχείων σε στερεωμένους ορθοστάτες, θα έδινε, επιπλέον, τη δυνατότητα τοποθέτησης οριζόντιων πληροφοριακών πινακίδων σε Braille ή και άλλων. Επίσης, διαπιστώνεται ότι στη γέφυρα σύνδεσης του ανελκυστήρα με τον Βράχο (Εικ. 196) υπάρχει μονός και όχι διπλός καθ' ύψος χειρολισθήρας. Ακόμη, στην περιοχή προς τα Προπύλαια, όπου η κλίση είναι μεγάλη, απαιτείται υποβοήθηση του αναπηρικού αμαξιδίου ή χρήση ηλεκτροκίνητου αμαξιδίου. Σχετικά με την εξυπηρέτηση ως προς τους χώρους υγιεινής, έχει τοποθετηθεί αναβατήριο με πλατφόρμα (Εικ. 197) για πρόσβαση στο παλιό κτίριο του μουσείου όπου βρίσκονται οι χώροι αυτοί, συμπεριλαμβανομένων *wc* ΑμεΑ.

<sup>106</sup> Σημειώνεται ότι η οριοθέτησή των διαδρόμων με σκοινί που στηρίζεται σε κινητούς μεταλλικούς ορθοστάτες, δεν μπορεί να εμποδίσει πιθανή εκτροπή αμαξιδίου. Προτιμότερα θα ήταν σταθερά οριζόντια στοιχεία σε ορθοστάτες, που επιπλέον θα έδιναν τη δυνατότητα τοποθέτησης οριζόντιων πληροφοριακών πινακίδων σε Braille και άλλων.



Εικόνα 193 Ειδικό όχημα μεταφοράς αναπηρικών αμαξιδίων



Εικόνα 194 Ανελκυστήρας κατακόρυφης πρόσβασης στον Βράχο



Εικόνα 19 Προσβάσιμοι διάδρομοι στον Βράχο



Εικόνα 196 Προσβάσιμη γέφυρα σύνδεσης του ανελκυστήρα με τον Βράχο



Εικόνα 197 Πρόσβαση με αναβατήριο στον προσβάσιμο χώρο υγιεινής στο παλιό κτίριο του μουσείου

Για την πρόσβαση ατόμων με αναπηρίες στον αρχαιολογικό χώρο της Ακρόπολης, δημιουργήθηκε απτική διαδρομή που περιλαμβάνει πληροφοριακούς σταθμούς, ειδικά έντυπα σε γραφή Braille και σε μεγαλογράμματη γραφή σε διάφορες γλώσσες, πινακίδα στην ελληνική και αγγλική γραφή Braille και απτικό χάρτη (Εικ. 198), απτικό πρόπλασμα (Εικ. 199) του αρχαιολογικού χώρου και προβλέπεται ειδική ψηφιακή εφαρμογή πλοήγησης στα μνημεία του χώρου.



Εικόνα 198 Πινακίδα σε γραφή Braille στην απτική διαδρομή του αρχαιολογικού χώρου



Εικόνα 199 Απτικό πρόπλασμα του αρχαιολογικού χώρου με υπόμνημα σε γραφή Braille

#### 5.4.1.3 Αρχαιολογικός χώρος Σουνίου

Για τη βελτίωση της φυσικής πρόσβασης, έχουν προβλεφθεί θέσεις ΑμεΑ στον χώρο στάθμευσης πλησίον του αναψυκτηρίου, καθώς και ράμπα πρόσβασης σε αυτό με διπλό χειρολισθήρα και η περιοχή κίνησης των πεζών έχει οριοθετηθεί με κολωνάκια (Εικ. 200). Εντός του αρχαιολογικού χώρου, μετά την περιοχή του εκδοτηρίου εισιτηρίων, ξεκινά μεγάλου μήκους και τεθλασμένης διάταξης ράμπα από πατημένο χώμα, με κατάλληλη κλίση και χειρολισθήρες (Εικ. 201) και στη συνέχεια ράμπα από μεταλλική σχάρα, που οδηγεί σε ψηλότερο επίπεδο του χώρου με καλή θέα (Εικ. 202), όχι όμως και μέχρι το επίπεδο του Ναού του Ποσειδώνας το οποίο παραμένει μη προσβάσιμο.



Εικόνα 200 Ράμπα από τον χώρο στάθμευσης προς το αναψυκτήριο



Εικόνα 201 Μεγάλου μήκους ράμπα στον αρχαιολογικό χώρο



Εικόνα 202 Μικρότερη ράμπα στον αρχαιολογικό χώρο

#### 5.4.1.4 Ljubljana Castle, Σλοβενία

Σχετικά με τη φυσική πρόσβαση σε λόφους με μνημεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και κατ' αντιστοιχία με το παράδειγμα της Ακρόπολης που εξετάστηκε παραπάνω, στο Κάστρο της Ljubljana στη Σλοβενία (Εικ. 203) η πρόσβαση εξασφαλίζεται, πέραν του αυτοκινητόδρομου, μέσω τελεφερίκ σε ράγες το οποίο έχει τοποθετηθεί στην πλαγιά του λόφου<sup>107</sup> (Εικ. 204).

Εκτός από το προσβάσιμο τελεφερίκ, είναι προσβάσιμη η είσοδος του Κάστρου και μπροστά σε αυτήν έχει τοποθετηθεί απτικό πρόπλασμα του Κάστρου (Εικ. 205). Τα εμποδιζόμενα άτομα έχουν πρόσβαση στο μεγαλύτερο μέρος του Κάστρου και μπορούν επίσης να εξυπηρετηθούν στο κέντρο πληροφόρησης και τα εστιατόρια, ενώ έχουν προβλεφθεί και χώροι υγιεινής για ΑμεΑ.



Εικόνα 203 Άποψη του λόφου του Ljubljana Castle

<sup>107</sup>Βλ. <https://www.ljubljanskigrad.si/en/plan-your-visit/physically-disabled-persons-en-us/>



Εικόνα 204 Το τελεφερίκ σε ράγες, η αφετηρία και η κατάληξη της πορείας του στο Κάστρο



Εικόνα 205 Απτικό έκθεμα - πρόπλασμα του Κάστρου

5.4.2 Καλές πρακτικές όσον αφορά στη φυσική πρόσβαση σε παραδοσιακούς οικισμούς και ιστορικά κέντρα πόλεων και ζητήματα εφαρμογής

5.4.2.1 Παραδοσιακός οικισμός Άνω Σύρου - η χρήση μηχανισμών και η ένταξή τους στο παραδοσιακό περιβάλλον

Ο Δήμος Σύρου-Ερμούπολης, εστιάζοντας στον προσβάσιμο τουρισμό<sup>108</sup>, έχει προμηθευτεί εξοπλισμό για ΑμεΑ για χρήση στους δημόσιους χώρους της επικράτειάς του<sup>109</sup> (Εικ. 206). Πρόκειται για σύστημα ανάβασης σκάλας για αναπηρικό αμαξίδιο (Εικ. 207), με ηλεκτροκίνητο μηχανισμό και πλατφόρμα, που εφαρμόζεται σε δρόμους με βαθμίδες ή πλατύσκαλα στον λόφο του μεσαιωνικού οικισμού της Άνω Σύρου, χωρίς να απαιτείται κόπος από τον συνοδό. Επίσης, ηλεκτρικά αναπηρικά scooters ελαφρού τύπου (Εικ. 208) χρησιμοποιούνται στους παραδοσιακά πλακόστρωτα της Ερμούπολης, καθώς και στο μονοπάτι του Γαλησσά όπου τοποθετείται εύκαμπτος διάδρομος από αντιολισθητικό τρισδιάστατο πλέγμα πολυεστέρα για τη μετακίνηση των scooters και των αναπηρικών αμαξιδίων σε έδαφος χωμάτινο.



Εικόνα 206 Άποψη της Άνω Σύρου

<sup>108</sup> Στην πλατφόρμα "Extra Milers" που λειτουργεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Τουρισμού, με στόχο να προάγει τον προσβάσιμο τουρισμό στα ελληνικά νησιά, έχουν καταγραφεί προσβάσιμες δομές και υπηρεσίες που υπάρχουν σε σημεία ενδιαφέροντος των χρηστών της πλατφόρμας, κατ' αρχάς για τα νησιά της Σύρου, της Χίου και της Ρόδου. <https://www.extramilers.eu/>

<sup>109</sup> «Η Σύρος βελτιώνει ακόμη περισσότερο την προσβασιμότητα», άρθρο, ΚΟΙΝΗ ΓΝΩΜΗ.gr Ημερήσια Εφημερίδα των Κυκλάδων, 12.1.2022. <https://www.koiniqnomi.gr/news/politiki/politiki-syros/2022/01/12/i-syros-veltionei-akomi-perissotero-tin-prosvasimotita.html>





Εικόνα 207 Μηχανισμός ανάβασης σκάλας - εφαρμογή σε δρόμο με βαθμίδες ή πλατύσκαλα



Εικόνα 208 Ηλεκτρικά αναπηρικά scooters ελαφρού τύπου στους δρόμους της Ερμούπολης

#### 5.4.2.2 Παραδείγματα από ιστορικά κέντρα της Ευρώπης - η ένταξη ράμπας και οδηγού όδευσης τυφλών στο ιστορικό περιβάλλον

Για την επίτευξη φυσικής πρόσβασης σε περιοχές ιστορικών κέντρων πόλεων της Ευρώπης, η αντιμετώπιση μικρών σχετικά υψομετρικών διαφορών, όπως αυτή των βαθμίδων μιας σκάλας στον δημόσιο ελεύθερο χώρο ή ενός δρόμου με πλατύσκαλα, πραγματοποιείται με τη δημιουργία ραμπών διαφόρων τύπων. Μεγάλου μήκους ράμπες (Εικ. 209), ορισμένες μεγαλύτερης κλίσης από την κατάλληλη, ακολουθούν σκάλες ή πλατύσκαλα στον δημόσιο χώρο και είναι κατασκευασμένες από υλικό διαφορετικό από αυτό της επίστρωσης του χώρου. Σε άλλες περιπτώσεις οι ράμπες εντάσσονται στον χώρο και δεν είναι διακριτά διαχωρισμένες από τα πλατύσκαλα (Εικ. 210), όντας κατασκευασμένες από το ίδιο υλικό με τον δρόμο και μη φέροντας χειρολισθήρες.



Εικόνα 209 Ράμπα από μέταλλο και ξύλο σε δρόμο με βαθμίδες στο Ιστορικό Κέντρο της Ljubljana και σε γέφυρα με πλατύσκαλα στη Βενετία



Εικόνα 210 Ράμπα σε δρόμο με πλατύσκαλα, κατασκευασμένη από το ίδιο υλικό επίστρωσης

Ο οδηγός όδευσης τυφλών, όταν τοποθετείται στον δημόσιο ελεύθερο χώρο και προκειμένου για την ένταξή του σε υφιστάμενα παραδοσιακά πλακόστρωτα από κυβόλιθους, πέτρινες πλάκες ή άλλα παραδοσιακά χρησιμοποιούμενα υλικά, μπορεί να κατασκευάζεται όχι από τυποποιημένα πλακίδια αλλά από επίθετα στοιχεία, όπως ταινίες ή «καρφιά» από πολυμερή και άλλα υλικά (Εικ. 211). Αντίστοιχη εφαρμογή με επίθετες ταινίες έχει γίνει στο εσωτερικό του σταθμού Μετρό Μοναστηράκι (Εικ. 212) και μάλιστα με τη χρήση χρώματος, για καθοδήγηση σχετικά με τις γραμμές του Μετρό.



Εικόνα 211 Επίθετα στοιχεία με διάταξη οδηγού όδευσης τυφλών σε δάπεδο από κυβόλιθους



Εικόνα 212 Επίθετες ταινίες με διάταξη οδηγού στον σταθμό Μετρό Μοναστηράκι

Σύμφωνα με το άρθρο 7 της με αρ. οικ.ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 Υπουργικής Απόφασης «Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 Υπ. Απόφασης “Ειδικές ρυθμίσεις... σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών”» (Β' 6213), σε Παραδοσιακούς Οικισμούς, Αρχαιολογικούς Χώρους κλπ., στους οποίους δεν είναι δυνατή η χρήση του κίτρινου χρώματος της πλάκας ΚΙΝΔΥΝΟΣ στον οδηγό όδευσης τυφλών, επιτρέπεται παραλλαγή αυτού με τήρηση της υφής της πλάκας ΚΙΝΔΥΝΟΣ, μετά από σύμφωνη γνώμη της Κεντρικής Επιτροπής Προσβασιμότητας. Αν η επιστροφή του δαπέδου είναι από «πατημένο χρώμα», δεν τοποθετείται οδηγός, αλλά γίνεται καθοδήγηση των ατόμων με χρήση

εντοπίσιμων στοιχείων κατά μήκος ή στη μια πλευρά της διαδρομής (π.χ. συνεχείς ξύλινες δοκοί), ηχητικοί σηματοδότες.

#### 5.4.2.3 Πάρκα της Sintra, Πορτογαλία

Η ιστορικά πόλη της Sintra στην Πορτογαλία περιβάλλεται από ένα φυσικό πάρκο μέσα στο οποίο βρίσκονται παλάτια, λίμνες, κάστρα, μνημεία και κήποι. Στο πλαίσιο του έργου “Parques de Sintra Welcome Better” πραγματοποιήθηκαν παρεμβάσεις βελτίωσης της πρόσβασης στα πάρκα και τα παλάτια, καθιστώντας τη Sintra παράδειγμα καλής πρακτικής για την πρόσβαση σε φυσικό και σε δομημένο περιβάλλον και έναν σημαντικό προορισμό για προσβάσιμο τουρισμό.

Ο στόχος ήταν η δημιουργία αλυσίδας πρόσβασης, μέσω ολοκληρωμένων προσβάσιμων διαδρομών στο φυσικό και στο δομημένο περιβάλλον (Εικ. 213).

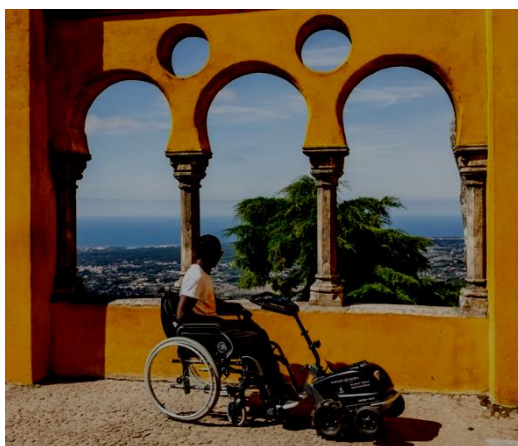
Στους ελεύθερους χώρους, τα πάρκα και στα κτίρια, τα παλάτια, υλοποιήθηκαν παρεμβάσεις για τη βελτίωση της φυσικής πρόσβασης, με τη χρήση ηλεκτροκίνητων μηχανισμών για την αυτόνομη κίνηση των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων (Εικ. 214), με την τοποθέτηση αναβατορίων (Εικ. 215), ραμπών μόνιμων και αφαιρούμενων, προσβάσιμης επίπλωσης, κατάλληλης σήμανσης και με τη χρήση προσβάσιμων μέσων μετακίνησης σε συνδυασμό με προσβάσιμες θέσεις στάθμευσης.

Επιπλέον, έγιναν δράσεις σχετικά με την προσβασιμότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, με έμφαση στην εξασφάλιση της αυτόνομης κίνησης των ΑμεΑ και παράλληλα της δυνατότητας παροχής βοήθειας από το προσωπικό. Στο πλαίσιο αυτό οργανώθηκαν εκπαιδευτικά προγράμματα σε σχέση με τον φυσικό χώρο των πάρκων.

Επιπρόσθετα, πραγματοποιήθηκε βελτίωση της ηλεκτρονικής πρόσβασης, με αλλαγή μεθόδων και μέσων επικοινωνίας και χρήση ψηφιακών εφαρμογών.



Εικόνα 213 Προσβάσιμες διαδρομές στην περιοχή των πάρκων της Sintra



Εικόνα 214 Ηλεκτροκίνητος μηχανισμός που προσαρμόζεται στο αναπηρικό αμαξίδιο, με τη βοήθεια του προσωπικού, για αυτόνομη κίνηση και πρόσβαση του χρήστη σε ελεύθερους χώρους με μεγάλη κλίση ή/και με υλικό επίστρωσης δαπέδου που δημιουργεί δυσκολίες στην κίνηση



Εικόνα 215 Χρήση αναβατορίου κλίμακας με πλατφόρμα στο δασικό περιβάλλον της Sintra

### 5.4.3 Καλές Πρακτικές όσον αφορά στην πρόσβαση σε μνημεία και διατηρητέα κτίρια και ζητήματα εφαρμογής

#### 5.4.3.1 Βυζαντινό Μνημείο Ροτόντας, Θεσσαλονίκη

Στο πλαίσιο του Καθολικού Σχεδιασμού, πραγματοποιήθηκαν στο βυζαντινό μνημείο της Ροτόντας (Εικ. 216) παρεμβάσεις βελτίωσης της φυσικής πρόσβασης και της αντιληπτικότητας. Για τη φυσική πρόσβαση, υλοποιήθηκε πεζογέφυρα μήκους 15.50 μ. για τη σύνδεση του πεζοδρομίου με τη λεγόμενη «Αυτοκρατορική» είσοδο (Νανιόπουλος, Α. & Τσαλής, Π., 2017) από μεταλλική κατασκευή η οποία περνά πάνω από την αρχαιολογική ανασκαφή (Εικ. 217). Ένα αναβατόριο κατακόρυφης κίνησης, στη συνέχεια, ενώνει το επίπεδο της εισόδου με αυτό του δαπέδου του μνημείου.

Για τη βελτίωση της αντιληπτικότητας, δημιουργήθηκε μεταλλικό απτικό μοντέλο του Μνημείου σε κατάλληλη κλίμακα<sup>110</sup> (Εικ. 218), το οποίο τοποθετήθηκε στην είσοδο αυτού.

Επίσης, εγκαταστάθηκε σύστημα WiFi και δημιουργήθηκαν εφαρμογές για πληροφόρηση σε μορφή κειμένου, ακουστική (σε τρεις γλώσσες) και στη νοηματική

<sup>110</sup>ό.π. Προηγήθηκε η δημιουργία ψηφιακού μοντέλου και η εκτύπωση αυτού σε 3D printer. Ακολούθησε η δημιουργία του μεταλλικού μοντέλου, το οποίο στη συνέχεια επιστρώθηκε με κατάλληλο υλικό για διευκόλυνση της αφής.

γλώσσα (ελληνική και διεθνή)<sup>111</sup>. Ακόμη, πληροφόρηση για το Μνημείο παρέχεται σε σύστημα Braille.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η ειδική σήμανση που έγινε στη διαδρομή που επιλέχθηκε για να συνδέσει τρία Βυζαντινά Μνημεία της πόλης, τη Ροτόντα, την Αγία Σοφία και την Αχειροποίητο, μεταξύ τους. Η σήμανση αυτή είναι ιδιαίτερα βοηθητική για τη μετακίνηση ατόμων με νοητικές αναπηρίες. Κάθε Μνημείο συνδέθηκε με ένα συγκεκριμένο χρώμα, η Ροτόντα με το κόκκινο (Εικ. 219), με το οποίο χρωματίστηκαν πλάκες πεζοδρομίου οι οποίες σε συνδυασμό με τη λοιπή σήμανση κατευθύνουν προς το Μνημείο.



Εικόνα 216 Το Βυζαντινό Μνημείο της Ροτόντας



Εικόνα 217 Προσβάσιμη πεζογέφυρα σύνδεσης της Ροτόντας με το πεζοδρόμιο, περνώντας πάνω από την ανασκαφή

---

<sup>111</sup>ό.π. Το σύστημα είναι συμβατό με αναγνώστες οθόνης, ώστε να είναι προσβάσιμο σε επισκέπτες με προβλήματα όρασης.



Εικόνα 218 Απτικό μοντέλο του Μνημείου



Εικόνα 219 Χρωματισμός πλακών με κόκκινο χρώμα και λοιπή σήμανση, για την κατεύθυνση προς τη Ροτόντα

#### 5.4.3.2 Μουσείο Ασιατικής Τέχνης Κέρκυρας (Ανάκτορα Αγίων Μιχαήλ και Γεωργίου)

Για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων έχουν διαμορφωθεί ράμπες εξωτερικά του Μουσείου (Εικ. 220) και εσωτερικά ράμπα (Εικ. 221) και ανελκυστήρας για την πρόσβαση στους εκθεσιακούς χώρους, καθώς και προσβάσιμος χώρος υγιεινής. Ειδικότερα για τα άτομα με προβλήματα όρασης, υπάρχει πολυγλωσσικό σύστημα ακουστικής ξενάγησης με πληροφορίες για τα Ανάκτορα των Αγίων Μιχαήλ και



Γεωργίου, καθώς και για τα εκθέματα του Μουσείου, σε συνδυασμό με ψηφιακή σήμανση και σύντομες λεζάντες σε γραφή Braille (Εικ. 222).



*Εικόνα 220: Εξωτερικές ράμπες πρόσβασης στο Μουσείο*



*Εικόνα 221: Ράμπα εσωτερικά του Μουσείου*



Εικόνα 222. Σήμανση αίθουσας σε γραφή Braille

#### 5.4.3.3 Νομισματικό Μουσείο

Στο ιστορικό κτίριο που έχει χρήση μουσείου, τοποθετήθηκε εξωτερικός ανελκυστήρας για την πρόσβαση στους ορόφους του μουσείου (Εικ. 223), αναβατόριο κλίμακας με πλατφόρμα για πρόσβαση στον κήπο και στο αναψυκτήριο και ράμπα από μάρμαρο στην είσοδο του αναψυκτηρίου (Εικ. 224), κατάλληλη σήμανση και δημιουργήθηκε προσβάσιμος χώρος υγιεινής (Εικ. 225).



Εικόνα 223 Εξωτερικός ανελκυστήρας για την πρόσβαση στους ορόφους του μουσείου



Εικόνα 224 Αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα για πρόσβαση στον κήπο και στο αναψυκτήριο και μαρμάρινη ράμπα στην είσοδο του αναψυκτηρίου



Εικόνα 225 Σήμανση ράμπας και προσβάσιμος χώρος υγιεινής

#### 5.4.3.4 Παραδείγματα από την Ευρώπη - Ναυτικό Μουσείο του Piran, Σλοβενία

Η κατασκευή ραμπών (Εικ. 226) και η τοποθέτηση αναβατορίων και άλλου τεχνολογικού εξοπλισμού (Εικ. 227) και η κατασκευή απτικών προπλασμάτων των κτιρίων αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και τοποθέτησή τους στην είσοδο αυτών (Εικ. 228), είναι μερικές από τις πρακτικές για την επίτευξη φυσικής και αντιληπτικής πρόσβασης στα κτίρια αυτά.



Εικόνα 226 Συνδυασμός από ράμπες στον καθεδρικό ναό του Αγ. Παύλου στο Λονδίνο



Εικόνα 227 Αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα σε κτίριο Μνημείου



Εικόνα 228 Πρόπλασμα καθεδρικού ναού

## Ναυτικό Μουσείο του Piran, Σλοβενία

Το Ναυτικό Μουσείο στο Piran της Σλοβενίας είναι ένα ιδιαίτερα καλό παράδειγμα προσβάσιμου μουσείου που επιπλέον στεγάζεται σε κτίριο μνημείο (Εικ. 229). Στο πλαίσιο του Καθολικού Σχεδιασμού, έχουν γίνει επεμβάσεις στο κτίριο για εξασφάλιση, κατ' αρχάς, της φυσικής πρόσβασης, όπως η τοποθέτηση αναβατορίου κλίμακας με πλατφόρμα στην περιοχή της εισόδου (Εικ. 230) και ανελκυστήρα εσωτερικά του κτιρίου.

Επίσης, έχει πραγματοποιηθεί συνολικός σχεδιασμός της λειτουργίας του μουσείου έτσι ώστε να είναι προσβάσιμα τα εκθέματα και η σχετική πληροφορία σε άτομα με διάφορους τύπους αναπηρίας. Υπάρχουν απτικά εκθέματα (αντίγραφα των ευρημάτων), απτικός χάρτης, πινακίδες και κείμενα σε Braille (Εικ. 231), infopoint με πληροφορίες σε μορφή οπτικού κειμένου, ακουστικού κειμένου και στη νοηματική γλώσσα, ενώ οι πάγκοι και οι προθήκες είναι σε κατάλληλο ύψος και με κενό από κάτω για την πρόσβαση χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου (Εικ. 232).



Εικόνα 229 Το κτίριο Μνημείο του Ναυτικού Μουσείου του Piran, Σλοβενία



Εικόνα 230 Αναβατήριο κλίμακας με πλατφόρμα στην περιοχή της εισόδου του μουσείου



Εικόνα 231 Απτικός χάρτης της περιοχής του Piran και πινακίδα σε Braille με κάτοψη ορόφου του και σχετικές πληροφορίες



Εικόνα 232 Infopoint με κείμενο οπτικό, ακουστικό και στη νοηματική γλώσσα, επίπλωση προσβάσιμη σε χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου

## 5.5 ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΨΗΦΙΑΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Η ηλεκτρονική ή ψηφιακή προσβασιμότητα έχει ρόλο συμπληρωματικό ως προς αυτόν της φυσικής προσβασιμότητας. Η προσφορά της τεχνολογίας, στο πλαίσιο του Καθολικού Σχεδιασμού, είναι πολύ σημαντική. Ψηφιακές εφαρμογές διαφόρων ειδών (Εικ. 233), οπτικά και ακουστικά κείμενα (Εικ. 234), 2D και 3D ψηφιακά μοντέλα (Εικ. 235) συμβάλλουν στην εξασφάλιση για τα εμποδιζόμενα άτομα πρόσβασης στην αρχιτεκτονική κληρονομιά.



Εικόνα 233



Εικόνα 234 Μουσείο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Γουίνιπεγκ, Καναδάς  
Εφαρμογές με ηχητικό και οπτικό κείμενο και σε νοηματική γλώσσα



Εικόνα 235 3D ψηφιακό μοντέλο για την Αρχαία Ολυμπία

## 5.6 ΆΣΚΗΣΗ - ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ

Για τη σύνδεση της θεωρίας για την προσβασιμότητα σε περιβάλλοντα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, με την πρακτική, στο πλαίσιο άσκησης ζητείται η εξέταση της πόλης της Ύδρας ως μελέτης περίπτωσης. Η πόλη της Ύδρας είναι χαρακτηρισμένη ως παραδοσιακός οικισμός και ιστορικός τόπος. Η άσκηση τίθεται στη βάση της διερεύνησης και της κατάθεσης προτάσεων για τη δημιουργία προσβάσιμων διαδρομών στο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικά περιβάλλον της πόλης της Ύδρας.



Μέσα από την εμπειρία του περιηγούμενου στον οικισμό της Ύδρας και τα φυσικά και αρχιτεκτονικά εμπόδια που συναντά περπατώντας, το βασικό ζητούμενο είναι η επιλογή **διαδρομής** ή διαδρομών **για την αντίληψη του οικισμού**, η οποία να καταστεί **προσβάσιμη για Όλους**, δεδομένου ότι δεν είναι εφικτό όλος ο οικισμός να είναι προσβάσιμος.

Το ερώτημα που αντιμετωπίζεται είναι τι θα επιλεγόταν ως απαραίτητο να περιλαμβάνεται σε μια προσβάσιμη διαδρομή, η κατασκευή κατ' αρχάς, δηλαδή, ενός «σεναρίου» περιήγησης στην πόλη, με επιλογή σημείων, σχεδιασμό πορείας, επιλογή υλικών και μέσων (κατασκευών, μηχανισμών) για πρόσβαση. Ο βαθμός στον οποίο η πρόσβαση προς επίτευξη θα είναι φυσική ή/και ψηφιακή, καθορίζεται στο πλαίσιο του ανωτέρω «σεναρίου». Σημαντικό κριτήριο αποτελεί το τι κρίνεται ότι μπορεί να ενταχθεί αρμονικά στο ιστορικό αρχιτεκτονικό περιβάλλον της Ύδρας και τι όχι.

Τα γενικότερα κριτήρια που τίθενται σχετικά με την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων, είναι η διαδρομή ή οι διαδρομές να είναι προσβάσιμες για άτομα με **κινητική** αναπηρία, με **οπτική** αναπηρία και με **ακουστική** αναπηρία.

Μέσα για επίτευξη πρόσβασης που μπορούν να επιλεγούν και έχουν εξεταστεί αναλυτικά σε προηγούμενες παραγράφους, είναι: ράμπες, μηχανισμοί διάφοροι, κατάλληλα υλικά επίστρωσης δαπέδων, σήμανση/ χρώματα, κείμενα σε Braille, ψηφιακές εφαρμογές και άλλα.

Η **διαδρομή** μελετάται, όπως αναφέρθηκε, ως δίκτυο **πορείας κίνησης και σημείων στάσης** και μπορεί να περιλαμβάνει:

- τοπόσημα του οικισμού, π.χ. αρχοντικά (Εικ. 236), εκκλησίες, προμαχώνες, μουσεία



Εικόνα 236 Άποψη αρχοντικών της Ύδρας

- ανέβασμα σε ένα χαρακτηριστικό σοκάκι με βαθμίδες (Εικ. 237)



Εικόνα 237 Άποψη σοκακιού με βαθμίδες και θέα προς το λιμάνι της Ύδρας

- σημεία για την αντίληψη από ψηλά του γεωμορφολογικού ανάγλυφου του οικισμού (Εικ. 238)



Εικόνα 238 Άποψη θέας προς το λιμάνι της Ύδρας

- περίπατο στην προκυμαία/ βόλτα με τα γαϊδουράκια του νησιού (Εικ. 239)



Εικόνα 239 Άποψη της προκυμαίας της Ύδρας

## 6. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

### 6.1 ΦΥΣΙΚΕΣ Η ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΙΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (WHO):

- ❖ Οι **καταστροφές** είναι γεγονότα που συμβαίνουν όταν ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων εκτίθεται σε κινδύνους στους οποίους είναι εύάλωτοι, με αποτέλεσμα τον τραυματισμό ή την απώλεια ζωής, που συνήθως συνδυάζονται με απώλειες σε ιδιοκτησίες και αγαθά προς το ζην.
- ❖ Οι **έκτακτες ή επείγουσες καταστάσεις** είναι καταστάσεις που προκύπτουν από τις καταστροφές, όπου η ικανότητα της κοινωνίας η οποία υπέστη τις συνέπειες της καταστροφής έχει επηρεαστεί τόσο, έτσι ώστε να απαιτείται η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση, προκειμένου να εμποδιστούν περαιτέρω απώλειες ζωής και αγαθών.

Όπως είναι αναμενόμενο, οι φυσικές ή οι ανθρωπογενείς καταστροφές δημιουργούν μεγαλύτερη επικινδυνότητα για τα άτομα με αναπηρία. Έχει καταγραφεί ότι το ποσοστό θανάτων για τα άτομα με αναπηρία μπορεί να αυξηθεί από δύο έως τέσσερις φορές περισσότερο σε σχέση με τον υπόλοιπο πληθυσμό, σε πολλές περιπτώσεις καταστροφών.

#### 6.1.1 Προκλήσεις σε περίπτωση καταστροφής

Οι μεγάλης κλίμακας καταστροφές επηρεάζουν άμεσα τις υγειονομικές υποδομές και κατά συνέπεια την υγεία των ανθρώπων. Ειδικότερα, τα άτομα με αναπηρία όταν βρεθούν αντιμέτωποι με μια καταστροφή συχνά επηρεάζεται δυσμενώς το πρόβλημα υγείας που έχουν λόγω πιθανής έλλειψης φαρμάκων για τη θεραπεία τους ή/και της στέρησης της απαραίτητης για αυτούς υγειονομικής περίθαλψης. Επιπρόσθετα, τα άτομα με ψυχικές ασθένειες ακόμα και αν δεν επηρεαστούν άμεσα από την καταστροφή, η ασθένειά τους επιδεινώνεται.

Σε όλες τις καταστροφές τα άτομα με αναπηρία είναι τα πρώτα σε ποσοστά θανάτων και τα τελευταία στην λήψη των παρεχόμενων πόρων. Επιπλέον καθώς συχνά ανήκουν σε μια από τις πιο ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, αντιμετωπίζουν μια σειρά από προκλήσεις και προβλήματα. Για παράδειγμα, σε περίπτωση σεισμού, οι άνθρωποι με αναπηρία δεν μπορούν να βρουν καταφύγιο κάτω από γραφεία και τραπέζια, και ούτε μπορούν να βγουν γρήγορα έξω από ένα κτίριο χρησιμοποιώντας το κλιμακοστάσιο.

Από έρευνα των Ηνωμένων Εθνών το 2013 στην οποία συμμετείχαν 5.450 άτομα με αναπηρία από 126 χώρες, προέκυψε πως μόνο το 20% θα μπορούσε να εκκενώσει τον χώρο του αμέσως χωρίς δυσκολία σε περίπτωση αιφνίδιου κινδύνου, ενώ οι υπόλοιποι ανέφεραν ότι αντιμετωπίζουν κάποιο βαθμό δυσκολίας. Από την ίδια έρευνα επίσης προέκυψε ότι το 71% των ερωτηθέντων, δεν έχουν κανένα προσωπικό σχέδιο ετοιμότητας για την αντιμετώπιση καταστροφών και μόνο το 31% έχουν πάντα κάποιον να τους βοηθήσει στην εκκένωση, ενώ το 13% δεν έχουν κανέναν να τους βοηθήσει. Γενικά, όταν ξεσπά μια καταστροφή οι εμπειρίες των ΑμεΑ είναι συχνά τραυματικές και αντιμετωπίζουν μια σειρά από ανισότητες σε όλες τις φάσεις διαχείρισης της καταστροφής αυτής. Στη συνέχεια θα αναφερθούν κάποια προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ΑμεΑ ανάλογα με τον τύπο αναπηρίας.

**Τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας μπορεί να αντιμετωπίσουν:**

- Δυσκολία στην εκκένωση του χώρου τους όταν αυτή απαιτείται
- Κατά τη διάρκεια της εκκένωσης μπορεί να χάσουν τον απαραίτητο για αυτούς ιατρικό εξοπλισμό όπως αμαξίδια, περιπατητές κ.λπ. που τους παρέχουν αυτονομία στις κινήσεις.
- Η μετακίνηση προς τους χώρους καταφυγής μπορεί να είναι δύσκολη όταν οι δρόμοι είναι γεμάτοι συντρίμια ή πλημμυρισμένοι.
- Δυσκολία κίνησης στους χώρους καταφυγής όταν αυτοί δεν είναι προσβάσιμοι σε άτομα με κινητικά προβλήματα.

**Τα άτομα με προβλήματα όρασης μπορεί να αντιμετωπίσουν:**

- Δυσκολία στην κατανόηση των πληροφοριών και γενικότερα του ενημερωτικού υλικού όταν αυτό δεν μεταδίδεται με ήχο ή άλλη κατανοητή μορφή.
- Δυσκολία στην εκκένωση χώρων όταν οι συνήθειες σε αυτούς έξοδοι είναι εκτός λειτουργίας.
- Δυσκολία στη μετακίνηση αλλά και στους χώρους καταφυγής.

**Τα άτομα με προβλήματα ακοής** μπορεί να αντιμετωπίσουν:

- Δυσκολία στην αντίληψη μιας έκτακτης κατάστασης όταν αυτή προειδοποιείται με ηχητικά συστήματα μόνο.
- Δυσκολία στην κατανόηση των πληροφοριών και γενικότερα του ενημερωτικού υλικού όταν αυτό δεν μεταδίδεται γραπτώς ή και με εικόνες.
- Δυσκολία στους χώρους καταφυγής όταν δεν υπάρχουν διερμηνείς της νοηματικής ή / και γραπτές ανακοινώσεις.

**Τα άτομα με πνευματικές αναπηρίες** και διάφορες άλλες ψυχιατρικές διαταραχές μπορεί να αντιμετωπίσουν:

- Δυσκολία στην κατανόηση των πληροφοριών και των οδηγιών.
- Άρνηση και φόβος όταν πρόκειται να εκκενώσουν το χώρο τους.
- Απομόνωση στους χώρους καταφυγής ειδικά όταν χωρίζονται από τους οικείους τους.
- Σύγχυση σχετικά με τη χρήση διαφόρων μέτρων προφύλαξης, π.χ. σε περίπτωση πανδημίας.

#### 6.1.1.1 Πυρκαγιές σε Υποδομές και Άτομα με Αναπηρία

Οι πυρκαγιές σε υποδομές μπορεί να οφείλονται σε ατύχημα, που είναι και το πιο σύνηθες, ή να προκληθούν σκόπιμα, π.χ. τρομοκρατική επίθεση. Μπορούν επίσης να θεωρηθούν ως δευτερογενής συνέπεια μια δασικής πυρκαγιάς η οποία εκδηλώθηκε σε ζώνη μείξης δάσους κατοικιών. Επιπρόσθετα, σε περίπτωση σεισμού μπορεί να προκληθεί πυρκαγιά λόγω βραχυκυκλώματος. Στις παραπάνω περιπτώσεις, οι πιθανοί κίνδυνοι δεν οφείλονται μόνο στην επέκταση της πυρκαγιάς, αλλά και στην μεγάλη ποσότητα καπνού που παράγεται.

Στην περίπτωση μιας δασικής πυρκαγιάς, ο παραγόμενος καπνός από την καύση της δασικής ύλης, ή γενικότερα της βιομάζας, αποτελεί ένα πολύπλοκο μίγμα από αέρια, υγρά και στερεά χημικά συστατικά. Οι αντίστοιχες επιπτώσεις στην υγεία των αποδεκτών εξαρτώνται αφενός από την τοξικότητά των συστατικών του καπνού που παράγεται, και αφ' ετέρου από την ευπάθεια του εκτιθέμενου πληθυσμού. Η τοξικότητα των συστατικών του καπνού συνδέεται άμεσα με το είδος των υλικών που καίγονται μαζί με τη δασική ύλη κατά την εξάπλωση του μετώπου της πυρκαγιάς, π.χ. όταν η δασική πυρκαγιά επεκτείνεται σε κατοικημένη περιοχή, αυξάνοντας έτσι την πολυπλοκότητα της χημικής σύνθεσης του παραγόμενου καπνού.

Στην περίπτωση μια πυρκαγιάς σε κτίριο, η ανάγκη για εκκένωση είναι επιτακτική. Για τα άτομα με αναπηρία η διαδικασία της εκκένωσης μπορεί να είναι πιο πολύπλοκη και επώδυνη σε σχέση με τον υπόλοιπο πληθυσμό. Πολλές φορές η διαχείριση μια σχετικής έκτακτης κατάστασης από τα άτομα με αναπηρία δεν είναι επαρκής, με αποτέλεσμα ανθρώπινες απώλειες. Για παράδειγμα, τα άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικό καροτσάκι λόγω μόνιμων ή προσωρινών κινητικών προβλημάτων, είναι δύσκολο να εντοπίσουν τις οδούς διαφυγής και να κινηθούν γρήγορα προς τις εξόδους κινδύνου, δεδομένου ότι απαιτείται επιπλέον φυσική προσπάθεια σε περιβάλλον επιβαρυσμένο λόγω καπνού και υψηλών θερμοκρασιών. Είναι γνωστό ότι σε περίπτωση μειωμένης περιεκτικότητας σε οξυγόνο, όπως είναι η περίπτωση της πυρκαγιάς σε εσωτερικούς χώρους, ευνοείται η ατελής καύση με αποτέλεσμα την παραγωγή μεγάλης ποσότητας μονοξειδίου του άνθρακα και λεπτόκοκκων σωματιδίων. Το μονοξείδιο του άνθρακα είναι ασφυξιογόνο όταν εισπνέεται, ενώ τα σωματίδια είναι ερεθιστικά των οφθαλμών και του αναπνευστικού συστήματος, προκαλώντας αίσθημα δυσφορίας σε συνθήκες έντονου καπνού. Σύμφωνα με τα παραπάνω, κατά τη διάρκεια της προσπάθειας των χρηστών αναπηρικής καρέκλας να διαφύγουν από ένα κτίριο που φλέγεται, η εισπνοή καπνού αναμένεται αυξημένη.

Δεδομένου ότι ο ρυθμός της ανθρώπινης αναπνοής αυξάνεται από 15 αναπνοές το λεπτό σε κατάσταση ηρεμίας, σε 40- 50 αναπνοές το λεπτό κατά τη διάρκεια έντονης προσπάθειας, αναμένεται η εισπνοή μεγάλης συγκέντρωσης μονοξειδίου του άνθρακα για τα άτομα αυτά, η οποία ως γνωστό μπορεί να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα,

ακόμα και θάνατο. Στις περιπτώσεις αυτές το θύμα πρέπει να μεταφέρεται άμεσα σε ανοιχτό χώρο με περίσσεια οξυγόνου για αποκατάσταση. Επιπλέον, η εισπνοή μεγάλης ποσότητας σωματιδίων μπορεί να προκαλέσει έντονα άμεσα συμπτώματα. Για την πιθανή προστασία των χρηστών αναπηρικής καρέκλας από την εισπνοή σωματιδίων σε έκτακτη κατάσταση προτείνεται να έχουν στο κάτω μέρος της καρέκλας τους μια φιλτράσκα τύπου FFP3, ως μέσο ατομικής προστασίας (ΜΑΠ), η οποία παρέχει προστασία μέχρι και 50 φορές πάνω από το μέγιστο επιτρεπτά όρια έκθεσης για τα σωματίδια, όπως ορίζει ο Οργανισμός Υγείας των Εργαζομένων για τη Βιομηχανία των Η.Π.Α (ACGIH). Οι μάσκες αυτές γενικά έχουν μικρό κόστος αλλά για να είναι αποτελεσματικές προτείνεται να φυλάσσονται μέσα σε στεγανοποιημένο σακουλάκι από νάιλον, ώστε να διατηρείται το φίλτρο καθαρό. Σημειώνεται, ότι δεν παρέχουν προστασία για το μονοξείδιο του άνθρακα.

#### 6.1.1.2 Σεισμοί και Άτομα με Αναπηρία

Οι σεισμοί ως φυσικές καταστροφές προκαλούν συνήθως πολλές ανθρώπινες απώλειες, κυρίως λόγω της κατάρρευσης κτιρίων, αλλά και δευτερογενώς λόγω πρόκλησης κατολισθήσεων ή τσουνάμι. Όπως είναι αναμενόμενο, ο βαθμός επικινδυνότητας για τα άτομα με αναπηρία σε περίπτωση σεισμού αυξάνεται. Καταρχήν, κατά την διάρκεια της εκκένωσης ενός κτιρίου κύρια προβλήματα είναι οι δυσκολίες στην κίνηση, στον προσανατολισμό, στην αντίληψη των κινδύνων και των πιθανών προειδοποιήσεων, αλλά και προβλήματα στο συντονισμό των ενεργειών για την αντιμετώπιση της έκτακτης κατάστασης.

Σύμφωνα με τη μελέτη “Καταστροφές από τον Ισχυρό Σεισμό στην Ανατολική Ιαπωνία” (2012) έχει καταγραφεί ότι στην πληγείσα από το σεισμό περιοχή Miyagi, το ποσοστό των θανάτων για τα άτομα με αναπηρία ήταν 3.5%, ενώ για τον υπόλοιπο πληθυσμό 0.8%.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση εγκλωβισμού ατόμων με αναπηρία κάτω από ερείπια, η επιχείρηση έρευνας και διάσωσης γίνεται αρκετά δύσκολη και πολύπλοκη. Για παράδειγμα, σημαντικά προβλήματα επικοινωνίας υπάρχουν ανάμεσα στο θύμα και τον διασώστη κατά την επιχείρηση διάσωσης, ειδικά όταν το θύμα έχει προβλήματα



ακοής, ομιλίας ή κινητικότητας των άκρων. Στην τελευταία περίπτωση, το θύμα δεν μπορεί εύκολα να παράξει ήχους σύμφωνα με τις οδηγίες του διασώστη, π.χ. να χτυπήσει ή να ξύσει τον τοίχο ώστε να εντοπιστεί το ακριβές σημείο εγκλωβισμού του κάτω από τα ερείπια.



Εικόνα 240 Ενισχυτές ήχου για την ανίχνευση φωνής θυμάτων

Επιπλέον, η ανίχνευση φωνής του θύματος κάτω από τα χαλάσματα είναι δύσκολη έως αδύνατη για τον διασώστη. Συνήθως χρησιμοποιείται από τους διασώστες ειδικός εξοπλισμός για την ενίσχυση του ηχητικού σήματος κάτω από τα ερείπια. Τέτοιου είδους «ακουστικές συσκευές» χρησιμοποιούνται για να ανιχνεύουν ήχους από τα θύματα π.χ. φωνή, κλάμα, χτύπο, κίνηση, καρδιακό παλμό (Εικόνα 240). Παρόλα αυτά, για την περίπτωση των ατόμων με αναπηρία φαίνεται ότι εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετές δυσκολίες.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, προκύπτει ότι ο έγκαιρος εντοπισμός ατόμων με αναπηρία σε έκτακτες καταστάσεις δημιουργεί την ανάγκη της χρήσης μεθόδων που βασίζονται κυρίως στην ανίχνευση της οσμής του ανθρώπινου σώματος. Πρόκειται για τις λεγόμενες ηλεκτρονικές μύτες (electronic noses), οι οποίες είναι συσκευές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν επικουρικά για έρευνα και διάσωση, παράλληλα με τους εκπαιδευμένους σκύλους. Μια συσκευή αυτού του τύπου κατασκευάστηκε ως πρότυπο, στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Ερευνητικού προγράμματος “Second Generation Locator for Urban Search and Rescue Operations, SGL for USaR” («Δεύτερης Γενιάς Ανιχνευτές για Επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης σε Αστικές

Περιοχές», με ακρωνύμιο «SGL for USaR»), η οποία ονομάζεται «Συσκευή FIRST». Η συσκευή αυτή, συνδυάζει οπτικά, ακουστικά και για πρώτη φορά χημικά δεδομένα, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον εντοπισμό σημάτων ανθρώπινης παρουσίας κάτω από τα ερείπια (Εικόνα 241). Πιο συγκεκριμένα, πτητικές οργανικές ενώσεις λόγω των εκκρίσεων του ανθρώπινου σώματος, π.χ. εκπνεόμενου αέρα, αίματος, ούρων, ιδρώτα κλπ., μπορούν να συσσωρευτούν μέσα στο χώρο εγκλωβισμού και να ανιχνευθούν από κατάλληλους χημικούς αισθητήρες.



Εικόνα 241 Συσκευή για τον εντοπισμό παγιδευμένων ατόμων στα ερείπια, η οποία παρέχει χημικά σημάδια ζωής, μαζί με ακουστικά και οπτικά δεδομένα (συσκευή FIRST)

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα «θέματα ηθικής» σε μια καταστροφή, π.χ. σεισμός, όπως είναι οι προτεραιότητες κατά την επιχείρηση διάσωσης, είναι ιδιαίτερα σημαντικά και χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης. Οι ευαίσθητες ομάδες πληθυσμού, όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι, οι έγκυες γυναίκες και τα άτομα με αναπηρία, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ομάδες πρώτης προτεραιότητας.

#### 6.1.2 Σχεδιασμός Εκκένωσης σε Έκτακτες Καταστάσεις – Οδηγός για Άτομα με Αναπηρία, Εθνική Υπηρεσία Προστασίας για Πυρκαγιές, ΗΠΑ (NFPA)

Σύμφωνα με την Εθνική Υπηρεσία Προστασίας για Πυρκαγιές, ΗΠΑ (National Fire Protection Agency, USA (NFPA), σε περίπτωση μια έκτακτης κατάστασης όπου απαιτείται η εκκένωση ενός κτιρίου, οι παρακάτω ερωτήσεις είναι ζωτικής σημασίας να απαντηθούν:

- Υπάρχει έκτακτη ανάγκη;
- Ποια είναι η έκτακτη ανάγκη;
- Πώς πρέπει να αντιδράσει κανείς στην έκτακτη ανάγκη;
- Πού είναι η έξοδος κινδύνου;
- Πώς μπορεί κάποιος να μεταφερθεί σε ασφαλές μέρος; Μπορεί μόνος του ή χρειάζεται βοήθεια;

Οι παραπάνω ερωτήσεις θα πρέπει να μπορούν να απαντηθούν από όλους μέσα σε ένα κτίριο που απαιτείται εκκένωση, συμπεριλαμβάνοντας και τα άτομα με αναπηρία.

Ο όρος «**διάδρομοι ή μονοπάτια διαφυγής**» αναφέρεται στις «**οδεύσεις διαφυγής**» για τη συνεχή και ανεμπόδιστη διέλευση από οποιοδήποτε σημείο μέσα στο κτίριο προς μια έξοδο κινδύνου, η οποία οδηγεί σε ασφαλές μέρος. Το μονοπάτι διαφυγής μπορεί να περιέχει δωμάτια, διαδρόμους, πόρτες, σκάλες, εξόδους, ράμπες, ανελκυστήρες, χώρους αναμονής, τσουλήθρες διαφυγής, σκάλες διαφυγής κ.λπ.

Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της εκκένωσης μπορεί να χρειαστεί η προσωρινή παραμονή των ατόμων που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις σκάλες σε ασφαλές μέρος μέσα στο κτίριο, προκειμένου να αναμένουν οδηγίες για το πώς θα διαφύγουν, ή για να λάβουν βοήθεια, από την ομάδα πυροπροστασίας του κτιρίου ή τις επιχειρησιακές ομάδες επέμβασης. Αυτές οι περιοχές ονομάζονται «**Περιοχές / Σημεία Συγκέντρωσης ή Καταφύγια**», και καθορίζονται με βάση τη μελέτη πυροπροστασίας ενός κτιρίου.

Το σύστημα/τα **ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης** ενός κτιρίου μπορεί να περιλαμβάνει συναγερμό ή μεγάφωνο αναγγελιών. Σε περίπτωση πυρκαγιάς, ο συναγερμός μπορεί να είναι κουδούνι, σειρήνα, κόρνα, οπτικό σήμα/φως, αναρτημένο κείμενο που συνδυάζεται με ακουστικά, οπτικά ή απτά-ανάγλυφα μηνύματα που ειδοποιούν για την έκτακτη κατάσταση (Εικόνα 242).



Εικόνα 242 Σύστημα ειδοποίησης πυρκαγιάς

#### 6.1.2.1 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Κινητική Αναπηρία

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τόσο οι χρήστες αναπηρικής καρέκλας, όσο και άτομα με κρυφές ή αόρατες αναπηρίες, π.χ. κάποιος που αντιμετωπίζει αναπνευστικά προβλήματα, όπως άσθμα κ.ά. Γενικά αυτά τα άτομα μπορούν να αξιοποιήσουν όλα τα στοιχεία του συστήματος εξόδου κατά τη διάρκεια της εκκένωσης, αλλά παρόλα αυτά μπορεί να αντιμετωπίζουν δυσκολίες, όπως με την αναπνοή τους, μπορεί να εμφανίσουν ζαλάδα, αδιαθεσία, ή να έχουν προβλήματα συγκέντρωσης, με αποτέλεσμα να εμποδίζεται μια ασφαλής εκκένωση. Αξίζει να σημειωθεί πως τα άτομα αυτά χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να εκκενώσουν το κτίριο με ό,τι προβλήματα συνεπάγεται αυτό, ειδικά όταν υπάρχει πυκνός καπνός, ενώ πιθανά να απαιτούνται κάποια διαλείμματα για ξεκούραση κατά την εκκένωση. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν και τα άτομα με προβλήματα στα άνω ή κάτω άκρα, π.χ. όσοι χρησιμοποιούν πατερίτσες, τεχνητά μέλη, ή ορθοπεδικά παπούτσια κ.ά.

Γενικά, η κατακόρυφη ή οριζόντια μετακίνηση μέσα σε ένα κτίριο συνήθως είναι πιο χρονοβόρα για άτομα με κινητικά προβλήματα σε σχέση με τον υπόλοιπο πληθυσμό. Επίσης, πολλές φορές αυτά τα άτομα μπορεί να χρειάζονται τη βοήθεια άλλων ατόμων για να μετακινηθούν προσωρινά σε ένα καταφύγιο, μέχρι να οδηγηθούν στην έξοδο κινδύνου.

Παρόλα αυτά, σε σχέση με το σύστημα/τα ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης, δεν υπάρχουν κάποιες ειδικές απαιτήσεις για τα άτομα αυτά, δεδομένου ότι μπορούν να ακούσουν τους συναγερμούς και τις ανακοινώσεις. Επίσης, μπορούν να αντιληφθούν

τον κίνδυνο και την ανάγκη για εκκένωση μέσω προειδοποιητικών οπτικών σημάτων, τα οποία συνήθως χρησιμοποιούνται σε μια έκτακτη ανάγκη.

Το πιο σημαντικό για τα άτομα με κινητικά προβλήματα είναι να γνωρίζουν αν υπάρχουν χρήσιμα μονοπάτια διαφυγής (οδεύσεις διαφυγής) μέσα στο κτίριο, διαφορετικά θα πρέπει να αξιολογούνται άλλες πιθανές δίοδοι για να διαφύγουν. Για τον λόγο αυτό, στην είσοδο ενός κτιρίου θα πρέπει να υπάρχουν απλά σχέδια του κτιρίου ανά όροφο (floorplans), όπου θα επισημαίνονται οι Οδεύσεις διαφυγής (Σχέδιο Διαφυγής και Διάσωσης) που προβλέπονται για τα εμποδιζόμενα άτομα.

Θα πρέπει να υπάρχουν σήματα που να επισημαίνουν ξεκάθαρα τις οδεύσεις διαφυγής. Τα υπάρχοντα σήματα κατεύθυνσης εξόδου και τα σήματα εξόδου συνήθως είναι τοποθετημένα σε υψηλό σημείο, όπως πάνω από την κάσα της πόρτας εξόδου, γεγονός που εμποδίζει κάποιον που κάθεται σε αναπηρικό καροτσάκι να τα εντοπίσει. Προτείνεται η τοποθέτηση συμπληρωματικών σημάτων εξόδου και κατεύθυνσης εξόδου σε μικρότερο ύψος, προκειμένου να είναι πιο εύκολο να τα δουν όσοι είναι χρήστες αναπηρικής καρέκλας.



Εικόνα 243 Μεταφορά ατόμου με κινητικά προβλήματα

Σε πολλές περιπτώσεις ένας χρήστης αναπηρικής καρέκλας ή κάποιου άλλου βοηθητικού εξοπλισμού μπορεί να χρειάζεται ένα ή δύο άτομα να βοηθήσουν κατά την διάρκεια της εκκένωσης. Η ανάγκη για βοήθεια, καθώς επίσης και ο αριθμός των ατόμων που απαιτούνται θα πρέπει να δηλώνονται στο «Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης» (Personal Emergency Evacuation Plan (PEEP)).

Γενικά η χρήση ανελκυστήρων σε έκτακτες καταστάσεις δεν προτείνεται. Παρόλα αυτά, ειδικοί σε κτίρια έχουν κάνει προσπάθειες από το 2003 για να διερευνήσουν την πιθανή ενσωμάτωση της χρήσης ανελκυστήρων σε περίπτωση πυρκαγιάς, θεωρώντας τα πιο ασφαλή για την περίπτωση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Από σχετικές συναντήσεις εργασίας πολλών φορέων φαίνεται ότι υπάρχει περαιτέρω ανάγκη για βελτίωση των υπαρχόντων κανονισμών, προκειμένου να γίνει επιτυχής ενσωμάτωση της χρήσης των ανελκυστήρων στον σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν ράμπες, μπορούν να χρησιμοποιηθούν καρέκλες εκκένωσης. Τα άτομα με κινητικά προβλήματα χρειάζονται ειδικές μπάρες στήριξης σε διαδρόμους, ράμπες ή σκάλες. Σε κτίρια, τα οποία δεν έχουν αρχικά χτιστεί με προδιαγραφές προσβασιμότητας μπορούν να τοποθετηθούν φορητές ράμπες για σκάλες, ημι-μόνιμες ή και μόνιμες.



Εικόνα 244 Καρέκλα εκκένωσης



Εικόνα 245 Φορητή ράμπα που προσαρμόζεται σε σκάλες

#### 6.1.2.2 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία Όρασης

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τόσο οι αμβλύωπες όσο και οι τυφλοί. Ως προς τα συστήματα ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης υπάρχουν κάποιιοι περιορισμοί, όπως για παράδειγμα το ότι ενώ μπορούν να ακούσουν τους συναγερμούς και τις ανακοινώσεις που προειδοποιούν για τον κίνδυνο, δεν μπορούν να δουν τα συνοδευτικά οπτικά σήματα.

Όπως και για τα άτομα με κινητικά προβλήματα, οι έχοντες προβλήματα όρασης θα πρέπει να γνωρίζουν αν υπάρχουν χρήσιμα μονοπάτια διαφυγής για αυτούς μέσα σε ένα κτίριο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διερευνώνται οι εναλλακτικές οδεύσεις διαφυγής όταν διαμορφώνεται το Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης.

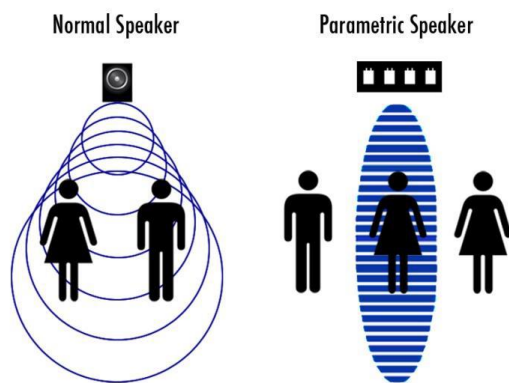
Τα σήματα κατεύθυνσης εξόδου τα οποία υποδεικνύουν ξεκάθαρα τις οδεύσεις διαφυγής καλό θα ήταν να δίνονται επίσης και σε γλώσσα που μπορεί να διαβαστεί από τα άτομα με προβλήματα όρασης, όπως για παράδειγμα σε ανάγλυφη γραφή τυφλών Braille. Γενικά η τοποθέτηση σχετικών σημάτων σε ένα κτίριο δεν έχει μεγάλο κόστος.



Εικόνα 246 Σήματα διαφυγής σε ανάγλυφη γραφή τυφλών (Braille)

Μια τεχνολογία αιχμής η οποία χρησιμοποιείται σε μέρη που συγκεντρώνονται πολλά άτομα και όπου θα πρέπει να γίνονται ταυτόχρονα διαφορετικές ανακοινώσεις για διαφορετικούς παραλήπτες, π.χ στα αεροδρόμια, είναι η χρήση **παραμετρικών ηχείων**. Η τεχνολογία αυτή μπορεί επίσης να εφαρμοστεί στην πυρασφάλεια, συμπληρωματικά με τα παραδοσιακά συστήματα ειδοποίησης πυρκαγιάς, δεδομένου ότι τα παραδοσιακά συστήματα ειδοποίησης απλά γνωστοποιούν την ύπαρξη κινδύνου και την ανάγκη για εκκένωση, αλλά δεν μπορούν να κατευθύνουν. Τα παραμετρικά ηχεία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν τα άτομα με προβλήματα ακοής να εντοπίσουν την έξοδο κινδύνου.

Ωστόσο, επειδή μέχρι στιγμής δεν υπάρχει επίσημη ενσωμάτωση των παραμετρικών ηχείων σε κάποιο κανονισμό πυροπροστασίας κτιρίων, θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω η αξιοποίηση της τεχνολογίας αυτής.



Εικόνα 247 Χρήση παραμετρικών ηχείων για να κατευθύνουν άτομα με προβλήματα όρασης προς την έξοδο κινδύνου

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν μπορούν όλα τα άτομα με προβλήματα όρασης να μετακινηθούν μόνα τους κατά μήκος των οδούσεων διαφυγής προκειμένου να φτάσουν σε ένα καταφύγιο μέσα στο κτίριο, ή στην έξοδο κινδύνου. Η ανάγκη για βοήθεια, συνήθως από ένα άτομο, θα πρέπει να καταγράφεται στο Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης.

### 6.1.2.3 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία Ακοής

Γενικά τα άτομα με αναπηρία ακοής μπορούν να αξιοποιήσουν όλες τις σημάσεις διαφυγής ενός κτιρίου. Παρόλα αυτά, υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί σε σχέση με τα συστήματα ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης, όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι δεν μπορούν να ακούσουν συναγερμούς ή ανακοινώσεις που προειδοποιούν για ένα κίνδυνο και την ανάγκη για εκκένωση.

Στην περίπτωση αυτή η χρήση ειδικών οπτικών σημάτων, όπως λάμπες που αναβοσβήνουν με κάποια συχνότητα, θα μπορούσε να αξιολογηθεί ως standard εξοπλισμός πυροπροστασίας για τα νέα κτίρια. Τέτοιου είδους λάμπες παράγουν συνήθως φωτεινή ένδειξη κόκκινου χρώματος και είναι συνδεδεμένες με το σύστημα σήμανσης συναγερμού. Παρόλα αυτά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι μπορεί να έχουν επιπτώσεις σε άτομα που πάσχουν από επιληψία, γι' αυτό οι συχνότητες που θεωρούνται συνήθως ασφαλείς είναι μεταξύ 2 και 4 hertz.



Τα οπτικά σήματα να μην ειδοποιούν για ένα συμβάν πυρκαγιάς, αλλά δεν μπορούν να κατευθύνουν βαρήκοους ή κωφούς ανθρώπους στις εξόδους κινδύνου. Επιπλέον, ένα άτομο με αναπηρία ακοής πιθανότατα να αντιμετωπίσει δυσκολίες επικοινωνίας με τα υπόλοιπα άτομα στο κτίριο σε μια έκτακτη κατάσταση, δεδομένου ότι μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να διαβάσει τα χείλη τους, λόγω πυκνού καπνού ή ανελλιπούς φωτισμού. Γι' αυτό, είναι πολύ σημαντικό για τα άτομα με αναπηρία ακοής να γνωρίζουν την ύπαρξη συστήματος οπτικής ειδοποίησης σε ένα κτίριο. Μπορούν να διατίθενται για κάθε όροφο του κτιρίου σχεδιαγράμματα μονής γραμμής με έντονη χρωματική αντίθεση, ώστε να υποδεικνύουν τις οδεύσεις διαφυγής και τις εξόδους κινδύνου, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 23601:2009 για την διαμόρφωση του Σχεδίου Διαφυγής και Διάσωσης ενός κτιρίου.

Επίσης, εναλλακτικές μέθοδοι ειδοποίησης για άτομα με προβλήματα ακοής θα μπορούσαν να ενσωματωθούν στο Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι φωτεινές πινακίδες με κυλιόμενο μήνυμα, οι οποίες συχνά χρησιμοποιούνται για διαφημιστικούς σκοπούς έξω από κάποια κτίρια, επειδή τραβούν εύκολα την προσοχή. Σε μια έκτακτη ανάγκη, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν παρόμοιες πινακίδες για να ειδοποιούν τα άτομα με προβλήματα ακοής.



Εικόνα 248 Πινακίδες με κυλιόμενα μηνύματα

Επιπρόσθετα, τα τελευταία χρόνια είναι διαθέσιμες στην αγορά προσωπικές συσκευές ειδοποίησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε μια έκτακτη ανάγκη. Αυτές οι συσκευές μπορούν να ενεργοποιηθούν με διάφορους τρόπους, όπως για παράδειγμα αν είναι συγχρονισμένες με το σύστημα συναγερμού ενός κτιρίου. Υπάρχουν επίσης παρόμοιες συσκευές άμεσης ειδοποίησης, οι οποίες είναι φορητές (κουμπί έκτακτης ανάγκης ή το λεγόμενο “κόκκινο κουμπί”) και διατίθενται σε μορφή ρολογιού ή μπρασελέ, όπου μπορούν να ενεργοποιούν κλήσεις ή γραπτά μηνύματα με τη βοήθεια έξυπνου κινητού τηλεφώνου

#### 6.1.2.4 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία Ομιλίας

Γενικά, για τα άτομα με προβλήματα ομιλίας δεν υπάρχουν κάποιες ειδικές απαιτήσεις ως προς το σύστημα/τα ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης σε ένα κτίριο. Μπορούν να ακούσουν τους standard συναγερμούς και τις ανακοινώσεις και μπορούν να δουν τα οπτικά σήματα που ειδοποιούν για μια έκτακτη κατάσταση και την ανάγκη για εκκένωση. Επίσης, από τη στιγμή που ενημερωθούν για την έκτακτη κατάσταση, μπορούν να διαβάσουν και να ακολουθήσουν όλα τα σήματα διαφυγής.

Όπως και για τα άτομα με προβλήματα ακοής, τα άτομα με προβλήματα ομιλίας είναι πολύ σημαντικό να προμηθεύονται για κάθε όροφο του κτιρίου τα Σχέδια Διαφυγής και Διάσωσης, ως σχεδιαγράμματα μονής γραμμής με έντονη χρωματική αντίθεση, ώστε να υποδεικνύονται οι οδεύσεις διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου.

Επιπλέον, τα άτομα με προβλήματα ομιλίας μπορεί να αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά τη διάρκεια της εκκένωσης κτιρίου, σε περίπτωση που χρειαστεί να χρησιμοποιήσουν συσκευές φωνητικής επικοινωνίας. Σε περίπτωση που ένα άτομο με προβλήματα ομιλίας βρεθεί μέσα σε ανελκυστήρα τη στιγμή που ξεσπάσει πυρκαγιά σε ένα κτίριο, θα χρειαστεί βοήθεια για να χρησιμοποιήσει το τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης. Θα πρέπει να εξεταστεί στον στάνταρ εξοπλισμό ενός ανελκυστήρα να συμπεριλαμβάνεται μια συσκευή φωτεινής σηματοδότησης, εκτός από το τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.

#### 6.1.2.5 Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Νοητική Αναπηρία

Σε γενικές γραμμές τα άτομα με νοητική αναπηρία μπορεί να μην είναι σε θέση να καταλάβουν ένα σήμα προειδοποίησης π.χ. ένα συναγερμό, ένα κουδούνι, ή ένα φως που αναβοσβήνει. Επιπλέον τέτοιου είδους σήματα μπορεί να τους προκαλέσουν στρες και σύγχυση.

Ως αποτέλεσμα, η νοητική αναπηρία εμποδίζει ένα άτομο να αξιοποιήσει τα σήματα διαφυγής του κτιρίου για ασφαλή εκκένωση. Σε σχετικές περιπτώσεις είναι απαραίτητη η ύπαρξη ενός πλάνου προετοιμασίας αυτών των ατόμων ώστε να μπορούν να

αντιμετωπίσουν μια ενδεχόμενη έκτακτη κατάσταση. Το πλάνο αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τα παρακάτω μέτρα:

- Να τους διατίθεται ένα φυλλάδιο ή βιβλίο που να περιγράφει τη διαδικασία της εκκένωσης κτιρίου σε γλώσσα εύκολη και κατανοητή, π.χ. με χρήση εικόνων, συμβόλων και κειμένου (γλωσσικό σύστημα ΜΑΚΑΤΟΝ).
- Να χρησιμοποιούνται κωδικοποιημένα χρώματα για τις εξόδους κινδύνου.
- Να υποστηρίζεται το λεγόμενο “Σύστημα των φίλων”, όπου οι “φίλοι” λειτουργούν μαζί σαν ομάδα ώστε να μπορεί να βοηθάει ο ένας τον άλλο σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
- Να υπάρχει ένας εκπαιδευτής.

Συνήθως ένα άτομο με νοητική αναπηρία χρειάζεται για την υποστήριξή του κάποιον, ο οποίος θα πρέπει να του γνωστοποιήσει ότι υπάρχει έκτακτη κατάσταση καθώς και ανάγκη εκκένωσης του κτιρίου, ενώ θα πρέπει να μπορεί να το καθοδηγήσει σε ασφαλές μέρος, ακολουθώντας τα σήματα διαφυγής.

Απλά διαγράμματα του κτιρίου ανά όροφο μπορούν να διατίθενται σε άτομα με νοητική αναπηρία τα οποία επισκέπτονται ένα κτίριο, ώστε να μπορούν να εντοπίσουν τις εξόδους κινδύνου σε έκτακτη ανάγκη. Επίσης, ειδικές σημάνσεις θα πρέπει να υπάρχουν στην είσοδο ενός κτιρίου, οι οποίες θα ενημερώνουν για την ύπαρξη τέτοιου είδους σχεδιαγραμμάτων διαφυγής, καθώς επίσης και για το ακριβές σημείο όπου θα μπορούν να τα προμηθεύονται. Επιπλέον, θα πρέπει το προσωπικό ασφαλείας του κτιρίου να μπορεί να οδηγήσει αυτά τα άτομα σε ασφαλές μέρος.

### 6.1.3. “Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης έκτακτης ανάγκης” για άτομα με αναπηρία σε περίπτωση σεισμού ή πυρκαγιάς

Ένα «Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης» μπορεί να ενισχύσει την ετοιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε πιθανή καταστροφή και να συμβάλει στην αντιμετώπισή της, όπως σε σεισμό ή πυρκαγιά. Σύμφωνα με την Εθνική Υπηρεσία Προστασίας για Πυρκαγιές, ΗΠΑ (National Fire Protection Agency, USA (NFPA),

για τα εμποδιζόμενα άτομα προτείνεται το ακόλουθο Ατομικό Σχέδιο Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης:

- Περιλαμβάνει καταρχήν τα προσωπικά στοιχεία του ατόμου με αναπηρία για το οποίο διαμορφώνεται, όπως όνομα, διεύθυνση του κτιρίου που βρίσκεται, όροφος, σταθερό και κινητό τηλέφωνο, email. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνει και την πληροφορία σχετικά με το αν το άτομο αυτό έχει συνοδεία εκπαιδευμένου σκύλου.
- Ερωτήσεις σε σχέση με το “Σύστημα/τα ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης” καθώς και με την πιθανή βοήθεια που απαιτείται για το άτομο με αναπηρία από άλλα άτομα, όπως φαίνεται παρακάτω:
  1. Υπάρχουν κατάλληλες συσκευές ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης (συναγερμοί κλπ.) για το συγκεκριμένο άτομο σε περίπτωση:
    - Πυρκαγιάς;
    - Σεισμού;
  2. Το άτομο αυτό γνωρίζει την ακριβή τοποθεσία κάθε συσκευής/συστήματος ειδοποίησης και μπορεί να καταλάβει επαρκώς τη σημασία/λειτουργία του σε περίπτωση:
    - Πυρκαγιάς;
    - Σεισμού;
  3. Το άτομο αυτό γνωρίζει πώς να ενεργοποιήσει το συναγερμό έκτακτης ανάγκης (π.χ. χειροκίνητο ηλεκτρικό σύστημα συναγερμού-κουβίο αναγγελίας έκτακτης ανάγκης, τηλέφωνο κλπ) σε περίπτωση:
    - Πυρκαγιάς;
    - Σεισμού;
  4. Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται τηλέφωνα για αναγγελία συμβάντος, υπάρχουν αναρτημένα ακριβώς δίπλα στη συσκευή ή σε κάποιο άλλο εμφανές σημείο οι αριθμοί έκτακτης ανάγκης:
    - σε κείμενο;
    - σε ανάγλυφη γραφή τυφλών (Braille);
  5. Υπάρχει τρόπος για να μπορεί να αναγγείλει κάποιο άτομο με προβλήματα ακοής ή λόγου ένα έκτακτο συμβάν;

6. Υπάρχει τρόπος για να αποτυπωθεί ένα σήμα κινδύνου:
- Ηχητικό σήμα;
  - Φωτεινή ένδειξη;
  - Κείμενο;
  - Άλλο;
7. Υπάρχουν χρήσιμα “μονοπάτια διαφυγής” (οδεύσεις διαφυγής), που οδηγούν σε ασφαλές μέρος;
- Πόσα;
  - Πού βρίσκονται;
8. Είναι όλα τα “μονοπάτια διαφυγής” προσβάσιμα(δίχως εμπόδια, π.χ. έπιπλα) ώστε να μπορεί το άτομο με αναπηρία να εκκενώσει το κτίριο με ασφάλεια σε έκτακτη ανάγκη;
- Υπάρχουν άτομα που θα πρέπει αναγκαστικά κατά την εκκένωση του κτιρίου να μετακινηθούν μέσω κάποιου δωματίου που μπορεί να είναι κλειδωμένο; (Δεν θα πρέπει να επιλέγεται ένα μονοπάτι διαφυγής τέτοιου είδους)
9. Τα “μονοπάτια διαφυγής” εκτός του κτιρίου διαθέτουν κατάλληλο στηθαίο ασφαλείας για προστασία από πιθανές περιοχές που οδηγούν στο κενό;
10. Υπάρχουν σήματα διαφυγής κατά μήκος των οδεύσεων διαφυγής που να υποδηλώνουν τον τρόπο για να φτάσει κάποιος στην έξοδο κινδύνου και είναι:
- Τοποθετημένα στο σωστό ύψος;
  - Εμφανή;
  - Σε ανάγλυφη γραφή τυφλών (Braille);
11. Υπάρχουν φωτεινά σήματα, οθόνες ή άλλα αντικείμενα τοποθετημένα σε σημεία που:
- Εμποδίζουν τα σήματα εξόδου;
  - Αποσπών την προσοχή, κυρίως για τα άτομα με προβλήματα όρασης;
12. Υπάρχουν σήματα εξόδου ή κατεύθυνσης εξόδου που μπορεί να επικαλύπτονται με τον οποιοδήποτε τρόπο, κυρίως αυτά που αφορούν σε άτομα με προβλήματα όρασης όπου έχουν την ανάγκη να τα εντοπίσουν και να τα διαβάσουν με την αφή; (Δεν πρέπει να επικαλύπτονται)

13. Όλες οι έξοδοι κινδύνου έχουν την σήμανση “ΕΞΟΔΟΣ”, η οποία είναι τοποθετημένη στο σωστό ύψος και είναι:
- Εμφανής;
  - Σε ανάγλυφη γραφή τυφλών (Braille);
14. Κάθε πιθανή πόρτα ή πέρασμα που μπορεί κάποιος να την μπερδέψει με έξοδο έχει την σήμανση “ΟΧΙ ΕΞΟΔΟΣ” η οποία είναι τοποθετημένη στο σωστό ύψος και είναι:
- Εμφανής;
  - Σε ανάγλυφη γραφή τυφλών (Braille);
15. Πού βρίσκονται τα σημεία συγκέντρωσης- καταφύγια μέσα στο κτίριο, αλλά και έξω από αυτό;
16. Οι πόρτες που συνδέουν κάποιο δωμάτιο με τις οδούσεις διαφυγής είναι εύκολο να τις ανοίξει κάποιος που αντιμετωπίζει προβλήματα στα άνω άκρα;
17. Υπάρχουν για κάθε όροφο του κτιρίου τα πλάνα διαφυγής, ως διαγράμματα μονής γραμμής με έντονη χρωματική αντίθεση, ώστε να υποδεικνύονται οι οδούσεις διαφυγής και οι έξοδοι κινδύνου για άτομα με:
- Κινητικά προβλήματα;
  - Προβλήματα όρασης;
  - Προβλήματα ακοής;
  - Προβλήματα ομιλίας;
  - Διανοητικά προβλήματα;
18. Το άτομο αυτό χρειάζεται βοήθεια για να εκκενώσει το κτίριο;
- Πόσα άτομα χρειάζεται να το βοηθήσουν;
  - Απαιτείται εκπαίδευση των ατόμων αυτών;
  - Έχει ολοκληρωθεί μια τέτοιου είδους εκπαίδευση;

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αποτελεσματικότητα ενός Ατομικού Σχεδίου Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης εξαρτάται άμεσα από την εκπαίδευση και προετοιμασία για μια πιθανή έκτακτη κατάσταση όχι μόνο των ατόμων με αναπηρία, αλλά και του προσωπικού που εμπλέκεται.

## 6.2 ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΑΓΟΥΝ ΤΗΝ ΕΓΚΑΙΡΗ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΑΝΑΜΕΤΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ

Γενικά, ένα σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης είναι ένα σύστημα πληροφοριών που παρέχει πληροφορίες σχετικά με πιθανούς κινδύνους που μπορεί να εξελιχθούν σε καταστροφή. Σκοπός ενός συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης είναι να παρακολουθεί τα πρώτα σημάδια των αναδυόμενων κινδύνων, π.χ. πυρκαγιά σε κτίριο, ώστε να προειδοποιήσει έγκαιρα τα άτομα ή τις κοινότητες για άμεση κινητοποίησή τους και λήψη μέτρων προς μείωση ή μετριασμό των επιπτώσεων. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί ότι τα συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης συμπεριλαμβάνουν τα άτομα με αναπηρία και συμμορφώνονται με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες.

Σύμφωνα με τον αντίστοιχο κανονισμό πυροπροστασίας προβλέπεται η ύπαρξη συστημάτων αναγγελίας πυρκαγιάς με ηχητικό και οπτικό σήμα. Παρόλα αυτά, κυρίως στα κτίρια συνάθροισης κοινού, στα κτίρια υγείας κ.λπ. θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί η τεχνολογία της Μεγαφωνικής Αναγγελίας Πυρκαγιάς (VoiceAlarm). Η τεχνολογία αυτή μπορεί να προσφέρει όλες τις υπηρεσίες ενός απλού μεγαφωνικού συστήματος, όπως αναγγελία πληροφοριών κ.λπ., αλλά επιπλέον έχει την δυνατότητα να δίνει ηχητικούς τόνους συναγερμού (σειρήνες, κουδούνια κ.λπ.), φωνητικά μηνύματα συναγερμού (απευθείας ή αποθηκευμένα), φωνητικά μηνύματα εκκένωσης, (απευθείας ή αποθηκευμένα) ή δοκιμαστικά μηνύματα (απευθείας ή αποθηκευμένα). Επιπλέον, σε αντίθεση με τα συμβατικά συστήματα αναγγελίας πυρκαγιάς μπορεί να προειδοποιήσει και για άλλους κινδύνους πέραν της πυρκαγιάς και να συμβάλει στην ταχύτερη εκκένωση του κτιρίου χωρίς πανικό. Τα πλεονεκτήματα σε σύγκριση με ένα απλό σύστημα αναγγελίας μέσω σειρήνων, είναι ότι το μεγαφωνικό σύστημα συναγερμού οδηγεί σε ασφαλή και γρήγορη εκκένωση του κτιρίου, μέσω φωνητικών οδηγιών και προγραμματιζόμενων τόνων συναγερμού, ενώ καθορίζει άμεσα και με καταληπτό τρόπο τις διαθέσιμες εξόδους διαφυγής. Ένα σύστημα σαν αυτό μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τα άτομα με νοητικά προβλήματα ή γενικότερα εμποδιζόμενα άτομα σε περίπτωση ανάγκης για εκκένωση ενός κτιρίου. Οι προδιαγραφές

σχεδιασμού, λειτουργίας και συντήρησης του συστήματος θα πρέπει να ακολουθούν τις ευρωπαϊκές οδηγίες – πρότυπα EN54-16 (κεντρικός εξοπλισμός), EN54-24 (μεγάφωνα) και EN54-14 (συντήρηση). Σημειώνεται ότι η λειτουργία ενός συστήματος VoiceAlarm πρέπει να εξασφαλίζεται ακόμα και με έλλειψη κύριας τροφοδοσίας. Η εφεδρική τροφοδοσία του συστήματος πρέπει να ακολουθεί το πρότυπο EN54-4 όπως κάθε άλλο σύστημα που έχει στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

### 6.3. ΣΗΜΑΤΑ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΓΙΑ ΆΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ: ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ “ACCESSIBLE EXIT SIGN PROJECT” (ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΈΞΟΔΟΣ)

Τα υπάρχοντα σήματα διαφυγής είναι βασισμένα στο διεθνές πρότυπο ISO 7010:2011 (Graphical symbols – Safety colours and safety signs – Registered safety signs) και το διεθνές πρότυπο για την προσβασιμότητα, ISO 21542:2011 (Building construction – Accessibility and usability of the built environment).

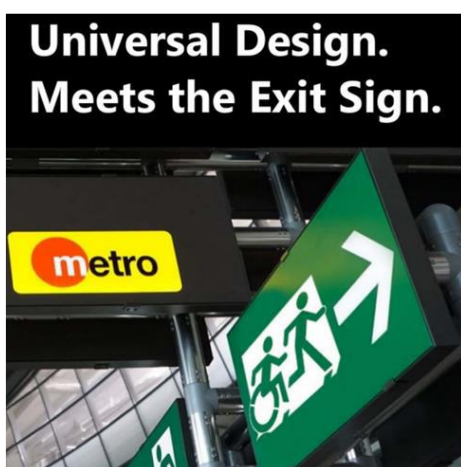


Εικόνα 249 Σήμα διαφυγής το οποίο υποδεικνύει μια προσβάσιμη έξοδο

Παρόλα αυτά, τα εν λόγω σήματα και οι αντίστοιχες προτεινόμενες οδεύσεις διαφυγής συχνά δεν λαμβάνουν υπόψη τις δυνατότητες και ιδιαιτερότητες όλων των ατόμων. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν νέα σήματα διαφυγής που έχουν σχεδιαστεί για άτομα με αναπηρία, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα δημόσια κτίρια, π.χ. αεροδρόμια, νοσοκομεία ή ειδικά σχολεία κ.λπ. Τα προτεινόμενα σήματα έχουν σχεδιαστεί στα πλαίσια του προγράμματος “The “Accessible Exit Sign Project” (Προσβάσιμη Έξοδος). Πρόκειται για μια διεθνή καμπάνια που ξεκίνησε στην Αυστραλία και προωθεί την ενσωμάτωση των “Accessible Means of Egress Icon” (Σημάτων Προσβάσιμης Εξόδου) σε όλες τις σημάσεις εξόδου ενός κτιρίου, υπό το



πρίσμα της ιδέας “Universal Design Meets the Exit Sign” («Ο Καθολικός Σχεδιασμός συναντά τη Σήμανση Εξόδου»).



Εικόνα 250 Το πρόγραμμα “Accessibl eExit Sign Project” (Προσβάσιμη Έξοδος) εισάγει τη νέα γενιά σημάτων διαφυγής, που είναι ειδικά σχεδιασμένα για άτομα με αναπηρία

Τα προτεινόμενα “Accessible Means of Egress Icon” (Σήματα Προσβάσιμης Εξόδου) αλλάζουν την επικρατούσα αντίληψη για τη σήμανση εξόδου, υιοθετώντας με προφανή τρόπο την ιδέα του Σχεδιασμού για όλους (Design for all) των Ηνωμένων Εθνών. Όπως φαίνεται στις Εικόνες 251 και 252, τόσο η φιγούρα “του ανθρώπου που τρέχει”, όσο και “αυτού που βρίσκεται στο αναπηρικό καροτσάκι” κινούνται μαζί προς την έξοδο. Σημειώνεται, ότι το αναπηρικό καροτσάκι δεν μένει πίσω ακίνητο σε σχέση με τον άνθρωπο που τρέχει προς την έξοδο, όπως δηλαδή φαίνεται στην Εικόνα 249.



Εικόνα 251 Εικονίδια Προσβάσιμης Εξόδου: Τόσο η φιγούρα του ανθρώπου που τρέχει, όσο και αυτού που βρίσκεται στο αναπηρικό καροτσάκι κινούνται μαζί προς την έξοδο



Εικόνα 252 Και οι δύο φιγούρες δίνουν το ίδιο μήνυμα: Οι βραχίονες βρίσκονται στην προέκταση και κινούνται μπροστά και πίσω κατά μήκος της πόρτας εξόδου

Παρόλα αυτά, σημειώνεται ότι τα προτεινόμενα “Accessible Means of Egress Icon (Σήματα Προσβάσιμης Εξόδου) μέχρι στιγμής δεν συμπεριλαμβάνονται σε επίσημους κανονισμούς για κτίρια. Θα μπορούσαν όμως να ενσωματωθούν στην υπάρχουσα νομοθεσία συμπληρωματικά, ως προς τους υπάρχοντες κανονισμούς, οι οποίοι σχετίζονται με σήμανση διαφυγής.

Τα σήματα αυτά μπορούν να κατηγοριοποιηθούν όπως παρακάτω:



**Υπερυψωμένα Σήματα Εξόδου,**  
τα οποία είναι σήματα εξόδου που τοποθετούνται πάνω από τις αντίστοιχες πόρτες εξόδου.



**Υπερυψωμένα Σήματα Κατεύθυνσης Εξόδου,**  
τα οποία είναι σήματα κατεύθυνσης εξόδου τοποθετημένα στο πάνω μέρος των τοίχων κατά μήκος των οδούσεων διαφυγής.



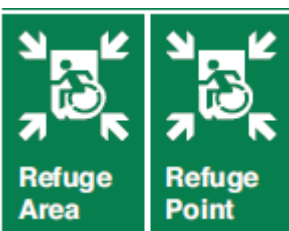
**Χαμηλού Ύψους Σήματα Εύρεσης Εξόδου,**  
τα οποία είναι σήματα τοποθετημένα σε χαμηλό ύψος στον τοίχο κατά μήκος των οδούσεων διαφυγής, ώστε να μπορούν να είναι εύκολα ορατά για τους χρήστες αναπηρικής



**Μεσαίου Ύψους Σήματα Κατεύθυνσης Εξόδου,**  
 τα οποία είναι σήματα τοποθετημένα σε μεσαίο ύψος στον τοίχο κατά μήκος των οδύσεων διαφυγής, ώστε να υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε αυτά π.χ. από άτομα με προβλήματα όρασης. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για αυτό το σκοπό.



**Σήματα Εξόδου σε Πόρτες,**  
 τα οποία τοποθετούνται σε ένα μεσαίο ύψος στον τοίχο, κοντά στο χερούλι της πόρτας εξόδου ώστε να υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε αυτά π.χ. από άτομα με προβλήματα όρασης. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για αυτό το σκοπό.



**Σήματα Σημείων Συγκέντρωσης - Καταφύγια,**  
 τα οποία τοποθετούνται σε μεσαίο ύψος του τοίχου στα μέρη του κτιρίου που θεωρούνται καταφύγια, δηλαδή πιο ασφαλή σε περίπτωση πυρκαγιάς, σύμφωνα με τη μελέτη πυροπροστασίας του κτιρίου. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για ανάγνωση από άτομα με προβλήματα όρασης.



**Σήματα Βοηθητικής Περιοχής Διάσωσης,**  
 τα οποία τοποθετούνται σε ένα μεσαίο ύψος του τοίχου στην Βοηθητική Περιοχή Διάσωσης, όπου είναι μια περιοχή προστατευμένη με αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης (ψεκαστήρες νερού). Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για ανάγνωση από άτομα με προβλήματα όρασης.



**Σήματα για Καρέκλες Εκκένωσης Έκτακτης Ανάγκης,**  
 τα οποία τοποθετούνται σε μεσαίο ύψος του τοίχου σε Σημεία Συγκέντρωσης-Καταφύγια ή σε Βοηθητικές Περιοχές Διάσωσης, ώστε να μπορούν να εντοπιστούν από άτομα σε αναπηρικό καροτσάκι. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών

(Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για ανάγνωση από άτομα με προβλήματα όρασης.



### Σήματα Κατεύθυνσης προς Ανεγκυστήρα Εκκένωσης,

τα οποία τοποθετούνται σε μεσαίο ύψος του τοίχου κατά μήκος του μονοπατιού που οδηγεί στον ανεγκυστήρα εκκένωσης. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για ανάγνωση από άτομα με προβλήματα όρασης.



### Σήματα Περιοχών Αναμονής για Ανεγκυστήρα Εκκένωσης,

τα οποία τοποθετούνται σε μεσαίο ύψος του τοίχου στις περιοχές αναμονής για Ανεγκυστήρα Εκκένωσης. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για ανάγνωση από άτομα με προβλήματα όρασης.



### Σήματα Ανεγκυστήρων Εκκένωσης,

τα οποία τοποθετούνται σε μεσαίο ύψος στον Ανεγκυστήρα Εκκένωσης. Ανάγλυφοι χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) δίνονται επίσης πάνω στο σήμα για ανάγνωση από άτομα με προβλήματα όρασης.

## 6.4 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

### 6.4.1 Ανοιχτή Μερική Συμφωνία για την Αντιμετώπιση των Μεγάλων Καταστροφών (EUR-OPA) και Άτομα με Αναπηρία

Η Ανοιχτή Μερική Συμφωνία για την Αντιμετώπιση των Μεγάλων Καταστροφών (EUR-OPA) δημιουργήθηκε το 1987 από το Συμβούλιο της Ευρώπης και θεωρείται ως η πλατφόρμα για συνεργασία ανάμεσα στην Ευρώπη και της Νότιες Μεσογειακές χώρες σε θέματα αντιμετώπισης μεγάλων φυσικών και τεχνολογικών καταστροφών.

Στις 24 Οκτωβρίου 2013, έλαβε χώρα η 64<sup>η</sup> συνάντηση των Μονίμων Εκπροσώπων της EUR-OPA στο Παρίσι, όπου και υιοθετήθηκε η πρόταση 2013-1 για την συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην ετοιμότητα και την αντιμετώπιση μιας καταστροφής. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της 65<sup>ης</sup> συνάντησης της Επιτροπής των Μονίμων Εκπροσώπων της EUR-OPA, η οποία έλαβε χώρα στο Παρίσι στις 28 Νοεμβρίου 2015, αποφασίστηκε ότι η πρόταση με αριθμό 2014-1, η οποία στην ουσία δρα υποστηρικτικά στο Πλαίσιο Αντιμετώπισης του Κινδύνου Καταστροφών μετά το 2015 (Post-2015 Framework for Disaster Risk Reduction), θα έπρεπε να υιοθετηθεί στην 3<sup>η</sup> Παγκόσμια Συνάντηση των Ηνωμένων Εθνών για την Αντιμετώπιση του Κινδύνου Καταστροφών (3rd United Nations World Conference on Disaster Risk Reduction), η οποία και έλαβε χώρα στην περιοχή Sendai της Ιαπωνίας, στις 14-18 Μαρτίου του 2015.

Η ενεργή συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην ετοιμότητα και αντιμετώπιση μεγάλων καταστροφών μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη μείωση του βαθμού ευπάθειάς τους. Σύμφωνα με το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τη Μείωση του Κινδύνου Καταστροφών (UNISDR), η διαμόρφωση ενός ατομικού σχεδίου ετοιμότητας απέναντι σε μια καταστροφή θα μπορούσε να είναι καθοριστική για τη διάσωση ατόμων με αναπηρία, δεδομένου ότι τα υπάρχοντα συστήματα έκτακτης ανάγκης και φροντίδας είναι ανεπαρκώς σχεδιασμένα για άτομα που χρίζουν βοήθειας ή αντιμετωπίζουν κάποιο πρόβλημα αναπηρίας, όπως συζητήθηκε κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Ημέρας για την Αντιμετώπιση του Κινδύνου Καταστροφών (UN, IDRR), με έμφαση στο θέμα “Living with Disability and Disasters” (Ζώντας με αναπηρία και Καταστροφές).

#### 6.4.2 Μεγάλες Καταστροφές και Άτομα με Αναπηρία - Εγχειρίδιο Καλής Πρακτικής, Συμβούλιο της Ευρώπης, Ανοικτή Μερική Συμφωνία (EUR-OPA)

Ο κύκλος διαχείρισης μιας καταστροφής περιγράφει τη συνεχή διαδικασία με την οποία επιδιώκεται η μείωση των πιθανών επιπτώσεων της καταστροφής και περιλαμβάνει τις φάσεις της **Ετοιμότητας (preparedness)**, της **Αντιμετώπισης (Response)**, της **Αποκατάστασης (Recovery)** και **Μετριασμού των επιπτώσεων (Mitigation)**.

Υπό το πρίσμα του “Καθολικού Σχεδιασμού” ή “Σχεδιασμού για όλους” η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στον κύκλο διαχείρισης μιας καταστροφής έχει προστιθέμενη αξία, κυρίως για τις φάσεις της Ετοιμότητας και της Αντιμετώπισης. Για την φάση της ετοιμότητας, μπορεί να χρησιμοποιηθούν πολιτικές ή πρωτόκολλα εκπαίδευσης, καθώς επίσης σχεδιασμός και εξάσκηση σε πιθανές κρίσεις, ενώ για την αντιμετώπιση μπορεί να συμπεριλαμβάνονται ενέργειες και δράσεις προς τη κατεύθυνση επίλυσης μιας κρίσης και αντιμετώπισης μιας έκτακτης κατάστασης.



Εικόνα 253 Κύκλος διαχείρισης μιας καταστροφής

Στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών του Συμβουλίου της Ευρώπης και της Ανοιχτής Μερικής Συμφωνίας (EUR-OPA) για την ενεργή συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στη μείωση των επιπτώσεων μια καταστροφής, είναι διαθέσιμο ένα “*Εγχειρίδιο καλής πρακτικής*”, εστιάζοντας σε άτομα με αναπηρία. Το εγχειρίδιο αποτελεί μια βάση δεδομένων, η οποία συγκεντρώνει καλές πρακτικές από τα Κράτη – Μέλη. Συγκεκριμένα, οι πρακτικές αυτές αφορούν οδηγίες και παραδείγματα που απευθύνονται τόσο στους υπεύθυνους πολιτικής προστασίας, σε άτομα που παίρνουν αποφάσεις ή διαχειρίζονται μια κρίση, όσο και σε ειδικούς φορείς για άτομα με αναπηρία, αλλά και τις οικογένειές τους, ώστε να εξασφαλιστεί η άμεση εμπλοκή τους σε δραστηριότητες για την αντιμετώπιση μιας καταστροφής.

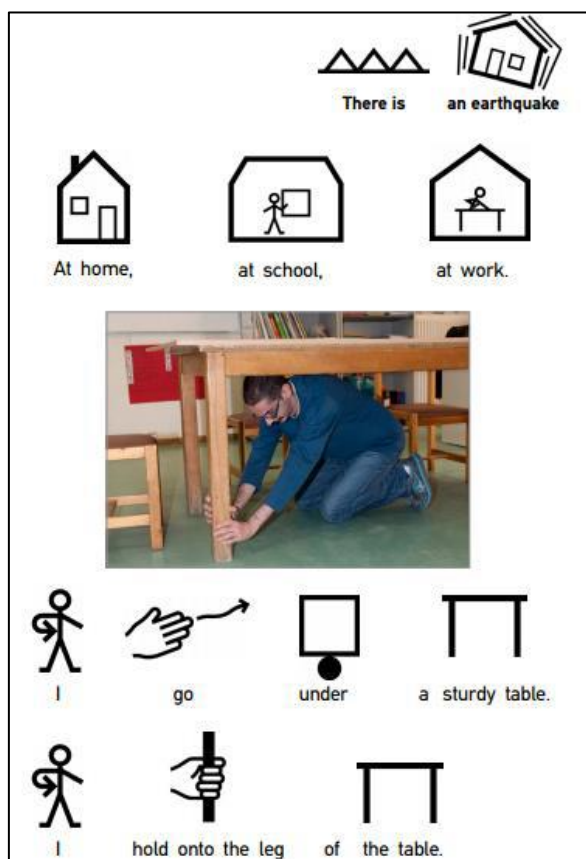
Το εγχειρίδιο αυτό προέκυψε ως αποτέλεσμα των συναντήσεων με τίτλο “Including People with Disabilities in Disaster Preparedness and Response” (“*Συμμετοχή των Ατόμων με Αναπηρία στην Ετοιμότητα για την Αντιμετώπιση μιας Καταστροφής*”) που διοργανώθηκαν στις Βρυξέλλες στις 2 – 5 Δεκεμβρίου 2012, και στο Παρίσι στις 22 – 23 Οκτωβρίου 2013, αντίστοιχα. Η τελική έκδοση του εγχειριδίου δημοσιοποιήθηκε στα πλαίσια μιας ημερήσιας συνάντησης εργασίας, η οποία πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις του Συμβουλίου της Ευρώπης στις Βρυξέλλες, στις 21 Μαΐου 2015.

Ως προς την **φάση της ετοιμότητας** (preparedness phase) του κύκλου διαχείρισης μιας καταστροφής, οι όροι “Strategic Planning” (Στρατηγικός σχεδιασμός) και “Knowledgemanagement” (Διαχείριση της γνώσης), αποτελούν αντίστοιχα το “Step 4” (Βήμα 4) και “Step 5” (Βήμα 5) του εγχειριδίου. Σύμφωνα με τα παραπάνω, εκπαιδεύοντας άτομα με αναπηρία και προετοιμάζοντάς τα για το πώς θα αντιδράσουν σε μια επικείμενη καταστροφή, βελτιώνεται σημαντικά η ικανότητά τους να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά μια έκτακτη κατάσταση.

Η **φάση της αντιμετώπισης** (response phase) του κύκλου διαχείρισης μιας καταστροφής, υποστηρίζεται από το “Step 6” (Βήμα 6) του εγχειριδίου, το λεγόμενο “Identification and optimization of resources” (Καταγραφή και βελτιστοποίηση των πόρων). Η βελτιστοποίηση μπορεί να περιλαμβάνει την ανάπτυξη νέων κτιριοδομικών κωδικών αλλά και προτύπων για την προσβασιμότητα, την αναμόρφωση και την ανάπλαση των κτιρίων. Οι υπάρχουσες νομοθεσίες θα πρέπει να εμπλουτισθούν, προκειμένου να ενισχυθεί η αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων από τα άτομα με αναπηρία.

Το “Step 7” (Βήμα 7) του εγχειριδίου, το λεγόμενο “Communication” (Επικοινωνία) μπορεί να συνεισφέρει στην άμεση διάχυση πληροφορίας σε άτομα με αναπηρία, προκειμένου να ενισχυθεί η άμυνά τους σε πιθανές καταστροφές, όπως ένας σεισμός ή μια πυρκαγιά. Υπό αυτό το πρίσμα, η χρήση εικόνων ή συμβόλων σε μια γλώσσα εύκολα κατανοητή, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν εργαλείο για την εξάσκηση των ατόμων με αναπηρία πάνω σε θέματα ετοιμότητας και αντιμετώπισης μιας

καταστροφής. Χαρακτηριστικά αναφέρεται το φυλλάδιο που πρόσφατα εκδόθηκε από το Ευρωπαϊκό Κέντρο για την Πρόληψη και Πρόγνωση των Σεισμών, (Ελλάδα), σε συνεργασία με τον Οργανισμό Αντισεισμικής Προστασίας (ΟΑΣΠ, Ελλάδα), το οποίο δίνει οδηγίες για τις ενέργειες που πρέπει να γίνονται σε περίπτωση σεισμού, εστιάζοντας σε άτομα με αναπηρία. Το φυλλάδιο αυτό περιέχει τις οδηγίες σε ειδική γλώσσα “εύκολης ανάγνωσης”, ώστε να μπορούν να εκπαιδευτούν άτομα π.χ. με αυτισμό κλπ. (“ΜΑΚΑΤΟΝ γλωσσικό πρόγραμμα”). Το “ΜΑΚΑΤΟΝ” θεωρείται ένα πρόγραμμα γλωσσικής ανάπτυξης και εναλλακτικής επικοινωνίας με σκοπό να παρέχει λειτουργική επικοινωνία και να ενθαρρύνει τη γλωσσική ανάπτυξη και τις δεξιότητες ανάγνωσης και γραφής, συνδυάζοντας νοήματα, σύμβολα και ομιλία ή γραπτό λόγο.



Εικόνα 254 Μέρος φυλλαδίου με οδηγίες προστασίας σε περίπτωση σεισμού γραμμένο σε γλώσσα εύκολης ανάγνωσης για την εκπαίδευση ατόμων με διανοητικές αναπηρίες (“ΜΑΚΑΤΟΝ” γλωσσικό πρόγραμμα)



Επίσης, κάτω από την ομπρέλα του όρου “*Communication*” (Επικοινωνία), μπορεί να θεωρηθεί και το εγχειρίδιο “*Safe Evacuation for All*” (Ασφαλής Εκκένωση για όλους), το οποίο έχει εκδοθεί από την Ιρλανδική Εθνική Αρχή για την Αναπηρία. Στόχος αυτού του εγχειριδίου είναι να παρέχει οδηγίες προς όλους τους φορείς που εμπλέκονται στο σχεδιασμό και υλοποίηση μιας ασφαλούς εκκένωσης κτιρίου σε έκτακτη ανάγκη, συμπεριλαμβάνοντας και άτομα με αναπηρία.



Εικόνα 255 Οδηγίες προστασίας σε περίπτωση σεισμού για άτομα με αναπηρία (Αμερικάνικος, Οργανισμός για την Αναπηρία, ADA, USA)

#### 6.4.3 Άτομα με Αναπηρία σε Καταστάσεις Έκτακτης Ανάγκης: Εγχειρίδιο Οδηγιών για Επιχειρησιακές Ομάδες

Το εγχειρίδιο με τίτλο “*Persons with disabilities in emergency situations: A Handbook for International Emergency Response Operations Personnel*” (Άτομα με Αναπηρία σε Καταστάσεις Έκτακτης Ανάγκης: Εγχειρίδιο Οδηγιών για Επιχειρησιακές Ομάδες) αποτελεί συλλογή δουλειά από διάφορους οργανισμούς, όπως είναι η Σουηδική Ένωση Διασωστικών Ομάδων, ο Σουηδικός Οργανισμός για την Αναπηρία κ.ά..

Ο κύριος στόχος αυτού του εγχειριδίου είναι να καταγράψει τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία σε έκτακτες καταστάσεις, καθώς επίσης και να συνεισφέρει στην αποτελεσματική εκπαίδευση όλων των επιχειρησιακών φορέων που συμμετέχουν σε

επιχειρήσεις διάσωσης άτομα με αναπηρία. Μπορεί να θεωρηθεί ως ένας πρακτικός επιχειρησιακός οδηγός, δεδομένου ότι παρέχει πληροφορίες για το πώς θα πρέπει να αντιδρά και να αντιμετωπίζει ένας διασώστης άτομα με αναπηρία, ανά κατηγορία αναπηρίας, σε μια επιχείρηση διάσωσης.

#### 6.4.4 Το Πλαίσιο για τη Μείωση του Κινδύνου Καταστροφής του Sendai για τα ΑμεΑ

Η παγκόσμια κοινότητα με το **Πλαίσιο του Sendai** άρχισε να στρέφει την προσοχή στα άτομα με αναπηρίες και να τα εντάσσει στις πολιτικές μείωσης του κινδύνου καταστροφής, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία καθότι για χιλιετίες σε όλους τους πολιτισμούς και τα έθνη παρατηρούνται οι διακρίσεις, ο στιγματισμός και η περιθωριοποίηση των ΑμεΑ.

Το Μάρτιο του 2015 πραγματοποιήθηκε στο Sendai της Ιαπωνίας η Τρίτη παγκόσμια συνδιάσκεψη για τη μείωση του κινδύνου καταστροφής, στην οποία συμμετείχαν ενεργά πάνω από 200 άτομα με αναπηρία, που συνέβαλαν σημαντικά με τις εμπειρίες τους. Από τη συνδιάσκεψη αυτή προέκυψε το **Πλαίσιο του Sendai για τη Μείωση του Κινδύνου Καταστροφής 2015-2030 (SFDRR)**, το οποίο εγκρίθηκε στη συνέχεια από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών.

Το SFDRR αναδεικνύει τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ότι τα προηγούμενα Πλαίσια, όπως αυτό του Hyogo 2005-2015 που δεν υπήρχε καμία άμεση αναφορά στα άτομα με αναπηρίες. Το Πλαίσιο του Sendai, συμπεριλαμβάνει και τα ΑμεΑ στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των πολιτικών για τη μείωση του κινδύνου καταστροφής και προτρέπει μάλιστα στη συνεργασία μαζί τους για τα θέματα αυτά. Οι έννοιες που σχετίζονται με την αναπηρία και εισάγονται στο εν λόγω Πλαίσιο είναι η **καθολική σχεδίαση, η κοινωνική ένταξη και η προσβασιμότητα.**

#### 6.4.4.1. Καθολική σχεδίαση

Στην παράγραφο 30(c) το SFDRR για τη δημιουργία ανθεκτικών στις καταστροφές κτιρίων και υποδομών, προτρέπει στην καλύτερη οικοδόμηση με την ενσωμάτωση των αρχών της καθολικής σχεδίασης. Στην παράγραφο 36(c) γίνεται επίσης αναφορά στον καθολική σχεδίαση.

Η καθολική σχεδίαση, ή αλλιώς σχεδίαση χωρίς αποκλεισμούς, έχει ως στόχο την διαμόρφωση κτιρίων, υποδομών και προϊόντων ώστε να είναι προσβάσιμα και προσιτά σε όλους, στους ηλικιωμένους και στα άτομα με ή χωρίς αναπηρία.

Οι τρόποι με τους οποίους η καθολική σχεδίαση εφαρμόζεται στη μείωση του κινδύνου καταστροφής είναι δύο: Πρώτα με το να ξαναχτίζονται οι κατεστραμμένες υποδομές καλύτερα. Δηλαδή, οι νέες δομές που κατασκευάζονται μετά από μια καταστροφή να τοποθετούνται σε θέσεις λιγότερο εκτεθειμένες σε πιθανούς κινδύνους, ενώ τα σπίτια και τα γραφεία να παρέχουν στα ΑμεΑ τη δυνατότητα ασφαλούς καταφυγής ή να εξασφαλίζεται η δυνατότητα γρήγορης εκκένωσής τους. Κατά δεύτερο, με την καθολική σχεδίαση των κτιρίων διευκολύνεται η εκκένωσή τους με την δημιουργία σε αυτά κατάλληλα διαμορφωμένων εξόδων που διευκολύνουν την κίνηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, με την τοποθέτηση σήμανσης έκτακτης ανάγκης για τα άτομα με προβλήματα όρασης, με την εγκατάσταση οπτικών συστημάτων συναγερμού για τα άτομα με προβλήματα ακοής και ειδικών σημάνσεων για τα άτομα με διανοητικές αναπηρίες.

#### 6.4.4.2. Κοινωνική ένταξη

Ο όρος της κοινωνικής ένταξης έχει την έννοια της συμμετοχής στη διαμόρφωση των πρακτικών προκαταστροφικά, αλλά και στη φάση της απόκρισης. Στο άρθρο 7 του SFDRR, προτρέπονται οι κυβερνήσεις να συνεργαστούν μεταξύ άλλων και με τα άτομα με αναπηρία για το σχεδιασμό των πολιτικών μείωσης του κινδύνου καταστροφής. Επίσης στην παράγραφο 19(d) αναφέρεται ότι απαιτείται η συμμετοχή όλης της κοινωνίας, χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς με ιδιαίτερη προσοχή στα άτομα που

πλήττονται δυσανάλογα από τις καταστροφές, ενώ στη συνέχεια επισημαίνεται πως σε όλες τις πολιτικές και τις πρακτικές θα πρέπει να ενσωματωθούν μεταξύ άλλων και τα ΑμεΑ.

Επίσης στην παράγραφο 36(c) τονίζεται ότι τα άτομα με αναπηρία και οι οργανώσεις τους είναι υψίστης σημασίας για την εκτίμηση του κινδύνου καταστροφής, τον προσαρμοσμένο στις ειδικές απαιτήσεις τους προκαταστροφικό σχεδιασμό και την εφαρμογή αυτού.

Στο SFDRR η έννοια της ένταξης χρησιμοποιείται για να αναγνωρίσει τη δυνητική εισφορά των παραδοσιακά περιθωριοποιημένων πληθυσμών, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία, οι ανάγκες των οποίων απαιτείται να ενσωματωθούν στις πολιτικές της μείωσης του κινδύνου καταστροφής στα πλαίσια μιας κοινωνίας χωρίς αποκλεισμούς.

#### 6.4.4.3. Προσβασιμότητα

Σχετικά με την προσβασιμότητα, στο άρθρο 7 του SFDRR ορίζεται ρητά ότι οι πρακτικές μείωσης του κινδύνου καταστροφής για να είναι αποτελεσματικές και αποδοτικές θα πρέπει να είναι προσιτές και χωρίς αποκλεισμούς. Επίσης στο άρθρο 36(d), αν και δεν αναφέρεται ο όρος αναπηρία, επισημαίνεται ότι οι πληροφορίες που σχετίζονται με τον κίνδυνο και την καταστροφή θα πρέπει να διαδίδονται με απλό, ξεκάθαρο, εύκολο στην κατανόηση και προσιτό τρόπο.

Η προσβασιμότητα συνδέεται άμεσα με την καθολική σχεδίαση των υποδομών και έχει να κάνει με την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία σε όλες τις εγκαταστάσεις, τις υπηρεσίες, τις πληροφορίες και τα μέσα που είναι διαθέσιμα για τους ανθρώπους χωρίς αναπηρίες. Για παράδειγμα στη φάση της ανάκαμψης μετά από μια καταστροφή απαιτείται πρόσβαση σε βασικές ανάγκες επιβίωσης όπως το φαγητό, το νερό, η στέγαση, οι μεταφορές και οι πληροφορίες.

Γενικά η προσβασιμότητα είναι μια πολύπλευρη έννοια που πρέπει να εξασφαλίζεται σε όλες τις φάσεις του κύκλου διαχείρισης καταστροφών δηλαδή στην ετοιμότητα, την απόκριση, την ανάκαμψη και το μετριασμό.

Η ανάδειξη από το SFDRR των παραπάνω εννοιών που σχετίζονται με την αναπηρία είναι πολύ σημαντική, καθότι πλέον η παγκόσμια κοινότητα δίνει προσοχή στις ιδιαίτερες ανάγκες των ΑμεΑ και προτείνει καίριες παρεμβάσεις για την προστασία τους στα πλαίσια των σχεδιασμών για τη μείωση του κινδύνου των καταστροφών.

Το ζήτημα όμως είναι ότι το Πλαίσιο του Sendai δεν αποτελεί μια εργαλειοθήκη με συγκεκριμένες πρακτικές, οι οποίες θα πρέπει να αναζητηθούν και να αναδειχθούν σε μελλοντικές δράσεις σχετικές με τη μείωση του κινδύνου των καταστροφών. Επίσης οι στόχοι που τέθηκαν είναι μη δεσμευτικοί και δεν αναφέρονται οι τρόποι μεταφοράς της τεχνογνωσίας και οι τρόποι χρηματοδότησης από τα κράτη για την εφαρμογή των στόχων του πλαισίου. Τα θέματα αυτά είναι πολύ σημαντικά ειδικά για τις αναπτυσσόμενες χώρες που διαθέτουν περιορισμένους πόρους.

## 6.5 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Το «Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή», όπως προαναφέρθηκε στο Κεφ.1.2. προτείνει μια ολιστική εθνική στρατηγική για την Προσβασιμότητα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον με γνώμονα τον ΚΑΘΟΛΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. Ειδικότερα, το πεδίο εφαρμογής του αφορά στο σύνολο εύρους του χωροταξικού – πολεοδομικού – αστικού σχεδιασμού, του περιβαλλοντικού και του ενεργειακού σχεδιασμού για την χώρα, λαμβάνοντας υπόψη θέματα Πολιτικής Προστασίας για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων που διαμορφώνονται σε φυσικές καταστροφές που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή ή άλλες καταστροφές.

Σκοπός του παρόντος Σχεδίου όπως προαναφέρθηκε στο Κεφ.1.2. είναι:

α) να προσδιορίσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κατευθυντήριων γραμμών που θα συνδυάζει τον χωροταξικό – πολεοδομικό – αστικό σχεδιασμό, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τον ενεργειακό σχεδιασμό για την χώρα, λαμβάνοντας υπόψη θέματα Πολιτικής Προστασίας.

β) να καθιερώσει ένα πλαίσιο σχεδιασμού με βάση το οποίο οποιαδήποτε επέμβαση στον αστικό χώρο να έχει την κατεύθυνση της αναζωογόνησης, της ανάπλασης, της προώθησης όλων των φιλικών μέσων μετακίνησης και της

317

διευκόλυνσης των ευάλωτων χρηστών, της προώθησης του βιοκλιματικού σχεδιασμού του εθνικού κτιριακού αποθέματος και της πρόληψης και αντιμετώπισης των φυσικών καταστροφών.

#### 6.5.1 Αξιολόγηση εφαρμογής νομοθετικού πλαισίου σε σχέση με την προσβασιμότητα και την πολιτική προστασία

Παρά την σχετική νομοθεσία για την προσβασιμότητα στην πληροφορία, η πλειονότητα των δημόσιων ιστοσελίδων είναι μη προσβάσιμες. Η προσβασιμότητα σχετίζεται άμεσα τόσο με την πληροφόρηση σε κατάλληλες προσβάσιμες μορφές ανάλογα με το είδος της αναπηρίας, π.χ. προβλήματα όρασης, ακοής, νοητικά κ.ά., όσο και με την δυνατότητα επικοινωνίας με κατάλληλα μέσα ανάλωγων της αναπηρίας (π.χ. SMS, τηλεφωνική κλήση, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, ίντερνετ, εικόνες ή απλοποιημένα κείμενα κ.λπ.). Η πρόσβαση στην πληροφορία είναι ζωτικής σημασίας ειδικά στην περίπτωση μιας έκτακτης κατάστασης, όπου απαιτείται η άμεση εκκένωση ενός κτιρίου (προσβάσιμη έγκαιρη προειδοποίηση και αναμετάδοση της πληροφορίας για άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα).

#### 6.5.2 Καταγραφή Ελλείψεων – Νομοθετικά Κενά σε σχέση με την προσβασιμότητα και την πολιτική προστασία

- Κρίνεται απαραίτητη η συμπλήρωση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο την πληρότητά της σε όλες τις διαστάσεις αναπηρίας (κώφωση, διανοητική στέρηση, ψυχικές ασθένειες κλπ) και όλες τις μορφές των εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, γονείς με καρότσι, επιβάτες με βαλίτσες κλπ) και της εποχικότητας (π.χ. τι κάνουμε σε περιόδους τουριστικής αιχμής σε περιοχές με πολύ τουρισμό;)
- Παρατηρήσεις για θέματα προσβασιμότητας επί των διατάξεων του ν.4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 79):

Η εφαρμογή του εθνικού προτύπου για τον προβλεπόμενο ανελκυστήρα που αφορά στα κτίρια για τα οποία (ανεξαρτήτως νομιμότητας) μέχρι το έτος 2020, επιβάλλεται να έχουν ολοκληρωθεί οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα, μπορεί να κατασκευαστεί για ένα χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο πρότυπο ΕΛΟΤ -EN 81/ μέρος 70 (άρθρο 27 του ν.4067/2012), αναφέρεται σε κανόνες ασφαλείας για την κατασκευή και εγκατάσταση ανελκυστήρων και περιλαμβάνει ειδικά μέτρα για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία,

➤ Υπάρχει η ανάγκη περαιτέρω εξειδίκευσης της σχετικής νομοθεσίας και η σύνταξη σχετικών τεχνικών προδιαγραφών για το σχεδιασμό προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο του κτιρίου, όπως και η συμπλήρωση/τροποποίηση του ισχύοντος Κανονισμού Πυροπροστασίας (Π.Δ. 41/2018 – Α΄ 80 Κανονισμός Πυροπροστασίας Κτιρίων) στη λογική των αρχών του «Σχεδιασμού για Όλους». Ειδικότερα, στον κανονισμό Π.Δ. 41/18, Άρθρο 3, Ορισμοί προτείνεται να συμπληρωθούν τα παρακάτω σε συμφωνία και με την ΕΣΑμεΑ:

- **Όδευση διαφυγής:** Η συνεχής και χωρίς εμπόδια πορεία για τη διαφυγή όλων των χρηστών του κτιρίου συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα εν γένει από οποιοδήποτε σημείο ενός κτιρίου προς ασφαλή, υπαίθριο συνήθως χώρο, σε περίπτωση πυρκαγιάς, ελεύθερου πλάτους τουλάχιστον 1,20μ.
- **Όροφος εκκένωσης:** Ο όροφος του κτιρίου που περιλαμβάνει τελικές εξόδους οι οποίες οδηγούν σε ασφαλή υπαίθριο χώρο μέσω προσβάσιμων οδεύσεων. Για τις ανάγκες του παρόντος κανονισμού, θεωρείται ότι κάθε αυτοτελές κτίριο διαθέτει έναν μόνο όροφο εκκένωσης, ο οποίος ορίζεται σαφώς στην μελέτη πυροπροστασίας ακόμα και στην περίπτωση που λόγω μορφολογίας του εδάφους είναι δυνατή η εκκένωση ορόφων του σε περισσότερα του ενός επίπεδα
- **Προσβάσιμο σχεδιάγραμμα** διαφυγής ατόμων με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα εν γένει: Σχέδιο σε μορφή προσβάσιμη στα άτομα

με αναπηρία, όπου απεικονίζονται τα αναγκαία στοιχεία διαφυγής ατόμων με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα εν γένει που περιλαμβάνουν τις προσβάσιμες οδεύσεις διαφυγής από οποιοδήποτε σημείο του κτιρίου προς τους χώρους προσωρινής αναμονής-καταφυγής ΑμεΑ, τις προσβάσιμες εξόδους διαφυγής από το κτίριο προς ασφαλή -συνήθως υπαίθριο χώρο- καθώς και όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες εκκένωσης, διάσωσης και πρώτης επέμβασης.

- **Χώρος προσωρινής παραμονής – καταφυγής ΑμεΑ** (Ατόμων με Αναπηρία): Προστατευμένος προσβάσιμος χώρος αναμονής, σε κάθε όροφο, διαστάσεων τουλάχιστον 0,90X1,40μ, στον οποίο μπορεί να παραμείνει προσωρινά ένα άτομο με αναπηρία σε περίπτωση εκδήλωσης μιας πυρκαγιάς μέχρι την απομάκρυνσή του από το κτίριο. Συνήθως Περιλαμβάνεται σε μία πυροπροστατευμένη προσβάσιμη οδευση ή στον προθάλαμο ενός ανελκυστήρα, σε θέση που δεν παρεμποδίζει την εκκένωση του κτιρίου. Φέρει υποχρεωτικά επίτοιχη και επιδαπέδια σήμανση με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (άτομο σε αμαξίδιο) και σύστημα ειδοποίησης/επικοινωνίας με Υπηρεσία 24ωρης λειτουργίας (π.χ. Αστυνομία, Πυροσβεστική Υπηρεσία κ.λπ.), το οποίο τοποθετείται σε ύψος 0,90-1,20μ από το δάπεδο.
- Για τα άτομα με αναπηρία ή γενικά τα εμποδιζόμενα άτομα απαιτείται η ύπαρξη ενός ατομικού σχεδίου εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, το οποίο θα είναι ειδικά προσαρμοσμένο στις δυνατότητές τους ανάλογα με την αναπηρία. Ένα σχέδιο σαν αυτό περιγράφει λεπτομερώς την πορεία διαφυγής του ατόμου μέσα το κτίριο προς χώρους προσωρινής παραμονής - καταφυγής ΑμεΑ, ή προς προσβάσιμες εξόδους κινδύνου με βάση το αναρτημένο Σχεδιάγραμμα Διαφυγής. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να συνδυάζεται με μια λίστα ελέγχου προσβάσιμης διαφυγής από τα κτίρια με συνάθροιση κοινού. Επιπλέον, ένα ατομικό σχέδιο εκκένωσης θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το σύστημα ειδοποίησης έκτακτης ανάγκης ενός κτιρίου με γνώμονα την προσβασιμότητα στην αναμετάδοση της πληροφορίας, όπως ακουστικά, οπτικά ή απτά-ανάγλυφα μηνύματα που θα ειδοποιούν για την έκτακτη κατάσταση.



Επιπρόσθετα, το σχέδιο αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες για τον αριθμό ατόμων που πιθανά θα χρειαστούν για παροχή υποστήριξης-αρωγής στο άτομο με αναπηρία κατά την διαδικασία εκκένωσης, καθώς επίσης και τα πιθανά μέσα που θα χρειαστούν και αφορούν στην εγκατάσταση, π.χ. ράμπες, καρέκλες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, ανελκυστήρες εκκένωσης κλπ. Το ατομικό σχέδιο εκκένωσης για εμποδιζόμενα άτομα ή άτομα με αναπηρία μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της ανθεκτικότητάς τους σε μια πιθανή καταστροφή, δεδομένου ότι ως ευαίσθητες ομάδες βρίσκονται σε μεγαλύτερο κίνδυνο σε σχέση με τον υπόλοιπο πληθυσμό, αλλά για την αποτελεσματικότητά του απαιτείται εκπαίδευση όλων των εμπλεκόμενων φορέων και συμμετοχή σε ασκήσεις ετοιμότητας.

- Σύμφωνα με τον κανονισμό πυροπροστασίας Π.Δ. 71/88 προβλέπεται ηχητική και οπτική σήμανση συναγερμού στα κτίρια. Με βάση τη Πυροσβεστική Διάταξη 15/2014, όλες οι νέες εγκαταστάσεις συστημάτων πυρανίχνευσης και συναγερμού οφείλουν να ακολουθούν τις απαιτήσεις των εναρμονισμένων προτύπων ΕΛΟΤ EN54. Παρόλα αυτά, τα συστήματα αναγγελίας πυρκαγιάς ή γενικότερα ενός κινδύνου θα πρέπει να μπου εν γένει υπό το πρίσμα της προσβάσιμης αναμετάδοσης πληροφορίας, τόσο για άτομα με αναπηρία όσο και για εμποδιζόμενα άτομα.

- Τα οπτικά σήματα ναι μεν ειδοποιούν για ένα συμβάν πυρκαγιάς, αλλά δεν μπορούν να κατευθύνουν βαρήκοους ή κωφούς ανθρώπους στις εξόδους κινδύνου. Επιπλέον, ένα άτομο με αναπηρία ακοής πιθανότατα να αντιμετωπίσει δυσκολίες επικοινωνίας με τα υπόλοιπα άτομα στο κτίριο σε μια έκτακτη κατάσταση, δεδομένου ότι μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να διαβάσει τα χείλη τους, λόγω πυκνού καπνού ή ανελλιπούς φωτισμού.

Είναι πολύ σημαντικό για τα άτομα με αναπηρία ακοής να γνωρίζουν την ύπαρξη συστήματος οπτικής ειδοποίησης σε ένα κτίριο. Σύμφωνα με το πρότυπο ISO 23601:2009 για την διαμόρφωση του “Σχεδίου Διαφυγής και Διάσωσης” ενός κτιρίου, μπορούν να διατίθενται σχεδιαγράμματα μονής γραμμής με έντονη χρωματική αντίθεση για κάθε όροφο του κτιρίου, ώστε να

υποδεικνύουν τις οδεύσεις διαφυγής και τις εξόδους κινδύνου. Επίσης, προτείνεται τα σχεδιαγράμματα διαφυγής να είναι διαθέσιμα και με ανάγλυφους χαρακτήρες για τα άτομα με προβλήματα όρασης.

- Συνήθως, ένα άτομο με νοητική αναπηρία χρειάζεται για την υποστήριξη του κάποιον, ο οποίος θα πρέπει να του γνωστοποιήσει ότι υπάρχει έκτακτη κατάσταση, καθώς και ανάγκη εκκένωσης του κτιρίου, ενώ θα πρέπει να μπορεί να το καθοδηγήσει σε ασφαλές μέρος, ακολουθώντας τα σήματα διαφυγής. Απλά διαγράμματα του κτιρίου ανά όροφο μπορούν να διατίθενται σε άτομα με νοητική αναπηρία, τα οποία επισκέπτονται ένα κτίριο, ώστε να μπορούν να εντοπίσουν τις εξόδους κινδύνου σε έκτακτη ανάγκη. Επίσης, ειδικές σημάνσεις θα πρέπει να υπάρχουν στην είσοδο ενός κτιρίου, οι οποίες θα ενημερώνουν για την ύπαρξη τέτοιου είδους σχεδιαγραμμάτων διαφυγής, καθώς επίσης και για το ακριβές σημείο όπου θα μπορούν να τα προμηθευθούν. Επιπλέον, θα πρέπει το προσωπικό ασφαλείας του κτιρίου να μπορεί να οδηγήσει αυτά τα άτομα σε ασφαλές μέρος.
- Σχετικά με τους χώρους καταφυγής, θα πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνεται υπόψη η προσβασιμότητα ώστε να είναι δυνατή η μετάβαση για όλους, συμπεριλαμβανομένων των εμποδιζόμενων ατόμων και των ατόμων με αναπηρία. Επίσης απαραίτητη είναι η υποστήριξη των ατόμων αυτών κατά τη διάρκεια της εκκένωσης, της οργανωμένης απομάκρυνσης αλλά και κατά την διάρκεια της παραμονής τους στον χώρο καταφυγής
- Τα υφιστάμενα σήματα διαφυγής των κτιρίων είναι βασισμένα στο διεθνές πρότυπο ISO 7010:2011 (Graphical symbols – Safety colours and safety signs – Registered safety signs) και το διεθνές πρότυπο για την προσβασιμότητα, ISO 21542:2011 (Building construction – Accessibility and usability of the built environment). Παρόλα αυτά, τα εν λόγω σήματα και οι αντίστοιχες προτεινόμενες οδεύσεις διαφυγής, συχνά δεν λαμβάνουν υπόψη τις δυνατότητες όλων των ατόμων π.χ. ένα εμποδιζόμενο άτομο πιθανά να μη μπορεί να χρησιμοποιήσει τη σκάλα διαφυγής πυρκαγιάς σε έκτακτη ανάγκη.

Υπό το πρίσμα του Καθολικού Σχεδιασμού απαιτούνται σήματα προσβάσιμης εξόδου, δηλαδή σήματα που θα τοποθετούνται σε μεσαίο ύψος κατά μήκος της όδευσης διαφυγής ή στις εξόδους κινδύνου ώστε να είναι εύκολη η πρόσβαση στην πληροφορία και για άτομα με κινητικά προβλήματα σε καροτσάκι. Προτείνεται επίσης τα σήματα αυτά να διαθέτουν ανάγλυφους χαρακτήρες της γλώσσας των τυφλών (Braille) για ανάγνωση και από άτομα με προβλήματα όρασης.

- Παρατηρήσεις επί της ΥΑ 52907/2009 και των συνοδευτικών Εγκυκλίων αυτής : Είναι απαραίτητη η εξειδίκευση των προδιαγραφών, επεξηγηματικών σχεδίων διαδικασιών κλπ. (πρόσφατη Υ.Α. 52907/2009 και οι σχετικές με αυτήν Εγκύκλιοι, άρθρο 26 του ν.4067/2012 ΝΟΚ (π.χ. αναβατόρια, λουτρά για εμποδιζόμενα άτομα, ΑμεΑ, κλπ.)
- Κρίνεται απαραίτητη η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων για τον συντονισμό των Εθνικών, Τεχνικών και Αναπηρικών φορέων στα σχετικά θέματα.
- Κρίνεται απαραίτητη η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων για την ανάπτυξη συνεργασίας κάθε μορφής με άλλες Υπηρεσίες του Δημοσίου, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, Επιχειρήσεις του Δημοσίου, Εταιρείες του Δημοσίου, Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλους Φορείς του Δημοσίου ή του Ιδιωτικού Τομέα, για την προώθηση της αυτόνομης διακίνησης και διαβίωσης των Ατόμων με Αναπηρίες, αρμοδιότητας ΥΠΠΕΝ
- Προτείνεται η επέκταση του Ν.4447/2016 ώστε στα ειδικά χωροταξικά σχέδια που αναφέρονται στην περιβαλλοντική υποβάθμιση και την προστασία από φυσικές καταστροφές για τις περιοχές μείζης δασών κατοικιών, να λαμβάνεται υπόψη η προστασία των υποδομών, η ασφάλεια του πληθυσμού και η ανθεκτικότητα του τοπίου των περιοχών αυτών στις πυρκαγιές δασών και υπαίθρου. Ειδικότερα, η απόσταση μεταξύ των κτιρίων έχει μεγάλη σημασία για την πυροπροστασία και την αναχαίτιση της μετάδοσης της πυρκαγιάς. Θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη στον χωροταξικό σχεδιασμό ειδικά των

περιοχών που γειτνιάζουν με δασική έκταση, μαζί με τον κατάλληλο σχεδιασμό εξωτερικού δικτύου πυρόσβεσης.

### 6.5.3 Αιτιολόγηση Αδυναμιών Εφαρμογής

- Το κράτος δεν παρέχει κατάρτιση στους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα
- Το κράτος δεν έχει λάβει μέτρα για την παροχή των σχετικών κειμένων σε εναλλακτικές μορφές όπως σε γραφή Braille, σε μορφή easytoread, και σε άλλες μορφές ζωντανής βοήθειας και ενδιαμέσων (π.χ. οδηγοί, αναγνώστες και διερμηνείς νοηματικής γλώσσας) Μέχρι στιγμής η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΓΓΠΠ) έχει εκδόσει με τη βοήθεια του Κέντρου Αποκατάστασης Τυφλών (ΚΕΑΤ) εγχειρίδιο με οδηγίες αυτοπροστασίας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης για άτομα με προβλήματα όρασης.
- Η διαφυγή ατόμων με αναπηρία από χώρους συνάθροισης κοινού, π.χ. αθλητικές εγκαταστάσεις, δημόσιες υπηρεσίες, πολιτιστικούς χώρους, αεροδρόμια, αλλά και άλλες κτιριακές δομές όπως καταστήματα-εμπορικά κέντρα, νοσοκομεία κλπ. καθίσταται συχνά δυσχερής, πρώτον διότι συνήθως δεν υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμων οδύσεων διαφυγής και δεύτερον, η εξοικείωση του προσωπικού στην διαχείριση εκτάκτων καταστάσεων μέσω των αντίστοιχων ασκήσεων ετοιμότητας στις εν λόγω κτιριακές δομές είναι ελλιπής.
- Η διαφυγή των εμποδιζόμενων ατόμων σε υποδομές μεταφορών συχνά είναι αδύνατη ή πολύπλοκη, π.χ. οι οδικές σήραγγες δεν διαθέτουν στην πλειονότητά τους ούτε μία προσβάσιμη έξοδο διαφυγής, ή στις εγκαταστάσεις του μετρό η χρήση των ανελκυστήρων καθίσταται συχνά προβληματική ακόμα και σε κανονικές συνθήκες λόγω εργασιών συντήρησης ή λόγω βλάβης, οπότε καλείται το άτομο με αναπηρία να χρησιμοποιήσει άλλο σταθμό από αυτόν του προορισμού του.

## 6.6 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑμεΑ

Τα άτομα με αναπηρίες λόγω των λειτουργικών περιορισμών που τους δημιουργεί η αναπηρία κατά περίπτωση στην κίνηση, την ακοή, την όραση, το λόγο ή το πνεύμα γενικότερα, και σε συνδυασμό με τα προβλήματα και τα εμπόδια που υπάρχουν ή δημιουργούνται ως συνέπεια της καταστροφής στο περιβάλλον τους, χρειάζονται υποστήριξη κατά τη διάρκεια, αλλά και μετά από μια καταστροφή. Για το λόγο αυτό απαιτείται αυξημένη κρατική ετοιμότητα με ένταξη εκ των προτέρων των ΑμεΑ στον επιχειρησιακό σχεδιασμό, που θα παρέχει τη δυνατότητα έγκαιρης επέμβασης την κρίσιμη στιγμή για τη διάσωσή τους.

Γενικότερα κατά το σχεδιασμό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι όλα τα εμποδιζόμενα άτομα δεν χρειάζονται την ίδια βοήθεια και δεν έχουν ακριβώς τις ίδιες ανάγκες, γι' αυτό και στη χάραξη των πολιτικών θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται ένα ευρύ φάσμα αναγκών που θα καλύπτει όλα τα άτομα με αναπηρίες, χωρίς αποκλεισμούς. Ο όρος «χωρίς αποκλεισμούς» στο πεδίο των καταστροφών εκφράζει την πρόθεση να συμπεριληφθούν οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρία στο σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης, λαμβάνοντας μέρος στην προετοιμασία πριν την καταστροφή αλλά και σε όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες στις διάφορες φάσεις διαχείρισης μιας καταστροφής, όπως και οι υπόλοιποι άνθρωποι που δεν έχουν αναπηρία.

Στην Ελλάδα με το νόμο 3013/2002 (Α' 102) «Αναβάθμιση της πολιτικής προστασίας και άλλες διατάξεις» - που επαναδιατυπώθηκε με το Π.Δ. 151/2004 (Α' 107) και συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του Ν. 3536/2007 (Α' 42) - οργανώθηκε το σύστημα Πολιτικής Προστασίας της χώρας, με βάση τον οποίο καταρτίστηκε το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας με τη συνθηματική λέξη «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» που εγκρίθηκε με την Υπουργική Απόφαση 1299/2003 (Β' 423) και συμπληρώθηκε με την Υ.Α. 3384/2006 (Β' 776) έγκρισης του Ειδικού Σχεδίου για την «Διαχείριση Ανθρώπινων Απωλειών».

Το Σχέδιο «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» είναι ένα σύστημα Πολιτικής Προστασίας βασισμένο στα Ευρωπαϊκά πρότυπα, που δίνει βαρύτητα στην προστασία του γενικού πληθυσμού. Στις οδηγίες που δίδονται από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας στην περίπτωση που περιλαμβάνονται τα ΑμεΑ δεν διαφοροποιούνται από τις υπόλοιπες ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού και δίνονται γενικώς συστάσεις για την «προστασία

325



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ε.Π.  
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ  
ΔΗΜΟΣΙΟΥ  
ΤΟΜΕΑ



ΕΣΠΑ  
2014-2020  
ανάπτυξη - εργασία - αλληλεγγύη

των ευπαθών ομάδων». Αλλά και γενικότερα στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο της χώρας υπάρχουν ελλείψεις όσον αφορά την κάλυψη των αναγκών των ΑμεΑ σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο οι ΜΚΟ θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στο σχεδιασμό.

Φορείς της χώρας που ασχολούνται με την προστασία των ΑμεΑ στα πλαίσια του ιατρικού μοντέλου ορισμού της αναπηρίας, είναι το **Εθνικό Κέντρο Επιχειρήσεων Υγείας (Ε.Κ.ΕΠ.Υ.)** που συντονίζει τους φορείς που έχουν ευθύνη για την υλοποίηση δράσεων σχετικά με την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων που αφορούν τη δημόσια υγεία και το χώρο της υγείας γενικότερα, το **Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Ε.Κ.Κ.Α)** που παρέχει υπηρεσίες άμεσης συμβουλευτικής, ψυχολογικής και κοινωνικής στήριξης σε ευάλωτα άτομα, οικογένειες και πληθυσμιακές ομάδες που διέρχονται καταστάσεις κρίσης και έκτακτης ανάγκης και το **Εθνικό Συμβούλιο Δημόσιας Υγείας (Ε.ΣΥ.Δ.Υ.)** το οποίο ασκεί εποπτεία και συνεργάζεται με τους φορείς Δημόσιας Υγείας (γνωμοδοτεί σε θέματα Δημόσιας Υγείας ασκεί εποπτεία σε περιπτώσεις κρίσεων κλπ).

Επιπλέον, ο Οργανισμός Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (Ο.Α.Σ.Π.) στο πλαίσιο της συμμετοχικής προσέγγισης του επιχειρησιακού σχεδιασμού εξέδωσε το 2008 το εγχειρίδιο «ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ, ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ (ΑμεΑ)», το οποίο έγινε σε συνεργασία με φορείς που ασχολούνται με τα ΑμεΑ αλλά και με τα ίδια τα άτομα που βοήθησαν με τις απόψεις τους και τη συμμετοχή τους στις ασκήσεις ετοιμότητας. Το 2015 εξέδωσε τα έντυπα «Προετοιμάζομαι για τον σεισμό – Οδηγίες για άτομα με κινητική αναπηρία», που παρέχει ενημέρωση για πριν, κατά τη διάρκεια και μετά από τον σεισμό, που δημιουργήθηκε με τη μέθοδο «εύκολο να διαβαστεί» (easytoread), για την ενημέρωση των ανθρώπων με δυσκολία στην ανάγνωση και την κατανόηση γραπτού κειμένου.

Σημαντική δράση σχετικά με την πρόληψη καταστροφών που σχετίζονται με τους σεισμούς, είναι και αυτή που έγινε στα πλαίσια του προγράμματος του «Ευρωπαϊκού Κέντρου Πρόληψης και Πρόγνωσης Σεισμών» με τη σχεδίαση ηλεκτρονικής πλατφόρμας (e-learning) για την υποδοχή εκπαιδευτικού υλικού που αφορά την

«Ηλεκτρονική εκπαίδευση ατόμων με αναπηρίες με θέμα την αντισεισμική προστασία».

## 6.7 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΑΜΕΑ ΣΤΟΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Κατά τη διάρκεια ή μετά από μια καταστροφή προκύπτουν μια σειρά από ζητήματα που σχετίζονται με τα άτομα με αναπηρία. Τα ζητήματα αυτά που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης, ώστε να υποστηριχθούν κατάλληλα τα ΑμεΑ, αφορούν τον εντοπισμό των ατόμων με αναπηρίες στην πληγείσα περιοχή, την ασφαλή μεταφορά τους κατά τη διάρκεια της εκκένωσης, τη ύπαρξη κατάλληλων καταφυγίων, τη διαθεσιμότητα πόρων για τη λειτουργική ανεξαρτησία τους και την παροχή έγκυρων, έγκαιρων και κατανοητών πληροφοριών σε όλες τις φάσεις διαχείρισης της καταστροφής.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα κατά το σχεδιασμό ετοιμότητας είναι ο εντοπισμός των ατόμων με αναπηρία, καθώς τα άτομα αυτά όπως είναι φυσικό βρίσκονται διασκορπισμένα μέσα στο γενικό πληθυσμό και σε περιοχές που συχνά είναι πυκνοκατοικημένες. Μπορεί να ζουν ανεξάρτητα, να εργάζονται ή να στηρίζονται στη βοήθεια της οικογένειάς τους ή άλλου ατόμου που τους φροντίζει ή μπορεί να ζουν σε χώρους μαζί με άλλα άτομα που έχουν παρόμοια προβλήματα.

Τα άτομα αυτά συνήθως δεν είναι καταγεγραμμένα σε μητρώα ή βάσεις δεδομένων, κυρίως εξαιτίας της νομοθεσίας περί προστασίας των προσωπικών δεδομένων, αλλά και της δυσπιστίας για την διαφύλαξη των δεδομένων αυτών. Επίσης πολλές φορές αποκρύπτουν το πρόβλημά τους για να αποφύγουν το στιγματισμό. Αν προστεθεί και το θέμα της παροδικής αναπηρίας που μπορεί να βιώνουν κάποια άτομα, γίνεται φανερό πόσο δύσκολο είναι στις Αρχές να εντοπίζουν ανά πάσα στιγμή τα ΑμεΑ με την ευρύτερη έννοια του όρου και να τα εντάξουν στα σχέδια έκτακτης ανάγκης.

Όσον αφορά τον τρόπο μετάδοσης των πληροφοριών, το πρόβλημα είναι ότι ο συνήθης τρόπος μετάδοσης είναι τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης τα οποία δεν τις παρέχουν πάντα σε προσβάσιμη μορφή για άτομα π.χ. με προβλήματα όρασης ή ακοής, και

επιπλέον δεν υπάρχει καμιά βεβαιότητα ότι θα υπάρχει πρόσβαση στα μέσα αυτά όταν για παράδειγμα έχει υπάρξει διακοπή της ηλεκτροδότησης στην πληγείσα περιοχή.

Η μεταφορά και η εκκένωση των χώρων όταν αυτή απαιτείται μετά από την εκδήλωση μιας καταστροφής, είναι μια άλλη μεγάλη πρόκληση για τα ΑμεΑ που δεν έχουν τις φυσικές δυνάμεις να διαφύγουν. Για παράδειγμα, τα άτομα με κινητικές αναπηρίες ή προβλήματα όρασης χρειάζονται βοήθεια για να κατέβουν από τα κλιμακοστάσια, όταν οι ανελκυστήρες είναι εκτός λειτουργίας και για να κινηθούν στους δρόμους όταν είναι απροσπέλαστοι από τα συντρίμια.

Επίσης οι χώροι καταφυγής σε περίπτωση που δεν έχουν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για τη φιλοξενία ατόμων με αναπηρία δυσχεραίνει περαιτέρω τη διαμονή τους. Η έλλειψη ραμπών, κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων υγιεινής, παροχής προσβάσιμων μορφών ενημέρωσης είναι κάποια από τα προβλήματα που ενδέχεται να παρατηρηθούν στους χώρους καταφυγής.

Άλλο ένα σημαντικό πρόβλημα που στερεί τη λειτουργική ανεξαρτησία στα ΑμεΑ αλλά μπορεί να είναι και θέμα επιβίωσης, είναι η απώλεια μετά από μια καταστροφή κάποιων ειδικών πόρων (ανθρώπινο δυναμικό ή/και μέσα) που χρησιμοποιούν στην καθημερινότητά τους και τους είναι απαραίτητοι. Τα αναπηρικά αμαξίδια ή οι περιπατητές είναι πολύ σημαντικά για τα άτομα με κινητικά προβλήματα, όπως και τα ειδικά μπαστούνια για τους τυφλούς. Επίσης, η διακοπή των δικτύων κοινής ωφέλειας ως συνέπεια μιας καταστροφής των παροχών κοινής ωφέλειας, όπως του ηλεκτρικού ρεύματος, μπορεί να είναι ζωτικής σημασίας για άτομα που υποστηρίζονται από ηλεκτρικές συσκευές, ενώ η διακοπή των κοινωνικών υπηρεσιών που παρέχονται κατ' οίκον μπορεί να στερήσουν στα άτομα αυτά την απαραίτητη ιατρική περίθαλψη.

Από όλα τα παραπάνω προβλήματα και τις ελλείψεις στην διαχείριση των καταστροφών μπορεί να αντληθούν χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία θα πρέπει να αξιοποιηθούν για ένα πληρέστερο σχεδιασμό χωρίς διακρίσεις.

Ο επιχειρησιακός σχεδιασμός, όπως έχει προαναφερθεί, σε γενικές γραμμές περιλαμβάνει τη φάση πριν την καταστροφή όπου δίνεται έμφαση στην πρόληψη, τον μετριασμό και την ετοιμότητα για τη μείωση του κινδύνου των καταστροφών, στην



επιχειρησιακή φάση που περιλαμβάνει τις δράσεις έκτακτης ανάγκης κατά την εκδήλωση του καταστροφικού φαινομένου και τη φάση της αποκατάστασης μετά το συμβάν. Τα ΑμεΑ θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού.

#### 6.7.1 Φάση πριν από την καταστροφή

Η φάση αυτή είναι η πιο σημαντική και η πιο δύσκολη σε όλη τη διαδικασία διαχείρισης των καταστροφών, από την οποία εξαρτάται κατά πολύ η ικανότητα ανάληψης άμεσης και αποτελεσματικής δράσης κατά την εμφάνιση μιας καταστροφής. Στο πρώτο στάδιο της φάσης αυτής γίνεται συλλογή στοιχείων σχετικά με την επικινδυνότητα και την τρωτότητα της εξεταζόμενης περιοχής. Επίσης, από την αρχή της διαδικασίας του σχεδιασμού είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται ότι τα δικαιώματα και οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρία θα είναι αναπόσπαστο μέρος, ώστε να λαμβάνουν ως δικαιούνται την ίδια προστασία με το γενικό πληθυσμό και να αποκτήσουν το ίδιο επίπεδο ανθεκτικότητας απέναντι στις καταστροφές.

Τα άτομα με αναπηρία δεν πρέπει να ομαδοποιούνται μαζί με τις υπόλοιπες ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, όπως τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι ή να συμπεριλαμβάνονται όλοι σε μια ομάδα, καθότι στις αναπηρίες παρατηρείται μεγάλη ετερογένεια που δημιουργεί διαφορετικές ανάγκες. Για παράδειγμα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης διαφορετικά εμπόδια αντιμετωπίζουν τα άτομα με προβλήματα ακοής που δεν έχουν τη δυνατότητα να ακούσουν τα ηχητικά συστήματα συναγερμού και διαφορετικά τα άτομα με κινητικά προβλήματα που δεν μπορούν να εκκενώσουν ένα κτίριο όταν η μοναδική έξοδος κινδύνου είναι οι σκάλες. Ο σχεδιασμός λοιπόν για να είναι ολοκληρωμένος θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει τις ιδιαιτερότητες όλων των αναπηριών. Αυτή η αντιμετώπιση εξάλλου μπορεί να βοηθήσει συνολικά την κοινωνία σε περίοδο μιας καταστροφής.

##### 6.7.1.1 Συμμετοχή

Προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα προβλήματα των ατόμων με αναπηρία είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει συνεργασία των φορέων της δημόσιας διοίκησης που καταστρώνουν τα σχέδια πολιτικής προστασίας με τα ίδια τα άτομα ή τις οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν τα ΑμεΑ ή που φροντίζουν για τις ανάγκες τους. Για έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό απαιτείται να συμμετέχουν αντιπρόσωποι όλων των τύπων αναπηρίας. Η ενεργή συμμετοχή των ατόμων αυτών στη διαδικασία σχεδιασμού είναι σημαντική γιατί έχουν καλύτερη γνώση των πιθανών εμποδίων που μπορεί να αντιμετωπίσουν και με τις προσωπικές τους εμπειρίες μπορούν να βοηθήσουν στο σωστό σχεδιασμό. Επίσης μπορεί να παρακινήσουν ή να ενθαρρύνουν και άλλα άτομα με αναπηρία να λάβουν μέρος στη διαδικασία.

Η συμμετοχή είναι ο καλύτερος τρόπος για να εμπεδώσουν τα άτομα με αναπηρία και οι οικογένειές τους το σχεδιασμό ετοιμότητας, αλλά και να αναπτυχθούν σχέσεις εμπιστοσύνης απέναντι στους φορείς πολιτικής προστασίας. Έτσι θα είναι πιο εύκολο να δεχτούν και τις οδηγίες που θα τους δοθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η ενεργός συμμετοχή στον σχεδιασμό σημαίνει ότι τα άτομα αυτά θα συμμετέχουν σε εκπαιδευτικά προγράμματα, σε συζητήσεις και σε ασκήσεις ετοιμότητας με τους υπεύθυνους πολιτικής προστασίας. Να γίνει δηλαδή πράξη το σύνθημα των ακτιβιστών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία: «Τίποτα για εμάς, χωρίς εμάς».

#### 6.7.1.2 Εκπαίδευση

Δεδομένου του ότι τα περισσότερα άτομα δεν έχουν γνώση για τις καταστροφές, η εκπαίδευσή τους κρίνεται απαραίτητη ώστε να τους δοθεί η σχετική πληροφόρηση και οι απαραίτητες οδηγίες που θα τους ευαισθητοποιήσουν και θα τους προετοιμάσουν για την αντιμετώπιση μιας πιθανής καταστροφής. Η εκπαίδευση μπορεί να επιτευχθεί μέσω έντυπου υλικού γραμμένου και σε γραφή Braille ώστε η πρόσβαση στην πληροφόρηση να είναι εφικτή από όλους, από παρουσιάσεις και συζητήσεις που θα μπορούσαν να διοργανωθούν σε συνεργασία με τους φορείς που ασχολούνται με τα ΑμεΑ, από προγράμματα και συζητήσεις στα τηλεοπτικά δίκτυα, σε ραδιοφωνικές εκπομπές, σε ιστοσελίδες κοινωνικής δικτύωσης, σε blogs που απευθύνονται σε ΑμεΑ κ.λπ.

Στα πλαίσια της εκπαίδευσης θα μπορούσε να διανεμηθεί στα ΑμεΑπροσβάσιμο υλικό προσαρμοσμένο στις ανάγκες του καθενός, που θα περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με την ετοιμότητα καθώς και πληροφορίες σχετικά με τις τοπικές υπηρεσίες πολιτικής προστασίας, τον σχεδιασμό και τις διαδικασίες εκκένωσης, το πώς θα μπορούσαν να απογραφούν για παροχή βοήθειας και γενικότερα για το πού μπορούν να απευθυνθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Το υλικό αυτό θα μπορούσε να διατεθεί μέσω των νοσοκομείων, των κοινωνικών υπηρεσιών, των υπηρεσιών υγείας, των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, των οργανώσεων των ΑμεΑ, των ιστοσελίδων που απευθύνονται σε ΑμεΑ κλπ. Με την παροχή του υλικού αυτού τα άτομα με αναπηρία θα είναι σε θέση να καταστρώσουν τα προσωπικά σχέδια ετοιμότητας.

#### 6.7.1.3 Προσωπικά σχέδια έκτακτης ανάγκης

Η διαμόρφωση σχεδίων προσωπικής ετοιμότητας θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα στο σχεδιασμό καθότι μπορεί να βοηθήσει στην ενίσχυση της προσαρμοστικότητας και την μείωση της ευπάθειας των ατόμων με αναπηρία απέναντι στις καταστροφές. Τα ΑμεΑ λοιπόν για τη δική τους ασφάλεια και ευημερία θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να αναλάβουν την ευθύνη (στο βαθμό που τους επιτρέπει η αναπηρία τους) για να διαμορφώσουν προσωπικά σχέδια έκτακτης ανάγκης.

Πολλά από τα ΑμεΑ όταν έχουν στη διάθεσή τους τα κατάλληλα συστήματα προειδοποίησης που θα τους ενημερώσουν εγκαίρως για μια έκτακτη ανάγκη είναι ικανά να ανταποκριθούν, να προστατεύσουν τον εαυτό τους και να εκκενώσουν το χώρο τους αν αυτό απαιτείται. Για παράδειγμα, τα άτομα με προβλήματα στην ακοή μπορούν να εκκενώσουν το χώρο μόνα τους αρκεί να έχουν λάβει κατανοητή για αυτούς προειδοποίηση. Βέβαια υπάρχουν και άτομα με βαριές αναπηρίες όπως παραπληγία, νόσο του Αλτσχάιμερ ή με νοητικές διαταραχές που δεν είναι σε θέση να έχουν προσωπικά σχέδια ετοιμότητας και χρειάζονται βοήθεια στη διάρκεια της καταστροφής. Τη βοήθεια αυτή θα μπορούσαν να την παρέχουν οι φορείς αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών ή άλλες οργανώσεις υπεράσπισης των αναπήρων.

#### 6.7.1.4 Τήρηση μητρώων

Προκειμένου να υπάρξει ένταξη των ΑμεΑ στον σχεδιασμό ετοιμότητας είναι σημαντικό να υπάρχει επαρκής πληροφόρηση για τα άτομα αυτά, δηλαδή στοιχεία όπως οι διευθύνσεις τους, οι ηλικίες τους, το είδος της αναπηρίας που έχουν, η θεραπευτική αγωγή που ακολουθούν και οι πιθανές ανάγκες τους κατά τη διάρκεια ενός έκτακτου συμβάντος. Θα πρέπει να εξετάζεται το αν είναι σε θέση να καλέσουν σε βοήθεια, αν υπάρχουν εμπόδια στην περίπτωση που χρειαστεί να εκκενώσουν το χώρο τους και αν απαιτούνται κάποιοι ειδικοί πόροι για την εκκένωση. Για να επιτευχτεί αυτό θα πρέπει τα ΑμεΑ να είναι καταγεγραμμένα σε μητρώα ή βάσεις δεδομένων προκειμένου τα παραπάνω στοιχεία να είναι διαθέσιμα στους υπευθύνους ανά πάσα στιγμή. Καθότι παρατηρείται μια απροθυμία για εγγραφή σε καταλόγους, θα πρέπει να παροτρυνθούν από τις οργανώσεις τους ώστε να καταγραφούν εθελοντικά, παρέχοντάς τους τις απαραίτητες διασφαλίσεις για την προστασία των προσωπικών τους δεδομένων σύμφωνα με το ισχύον νομικό πλαίσιο. Στα στοιχεία αυτά θα πρέπει να έχει πρόσβαση η Πολιτική Προστασία σε περίπτωση που χρειαστεί να δράσει για την προστασία τους.

Τα μητρώα αυτά βέβαια θα πρέπει να είναι προσβάσιμα από οποιοδήποτε σημείο και να μην είναι απλά καταγεγραμμένα σε ψηφιακές βάσεις τοπικών γραφείων, γιατί σε περίπτωση διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος ή της πρόσβασης στους χώρους αυτούς θα είναι αδύνατη η χρήση τους. Οι τεχνολογικές εξελίξεις του διαδικτύου όπως για παράδειγμα το cloudcomputing, θα μπορούσαν να ξεπεράσουν αυτά τα εμπόδια. Επίσης θα πρέπει να ενημερώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να είναι όσο το δυνατόν πιο επίκαιρα.

#### 6.7.1.5 Ασκήσεις ετοιμότητας

Για την εξασφάλιση της απαιτούμενης εμπειρίας κατά το σχεδιασμό και την επιχειρησιακή δράση και την εξοικείωση των ΑμεΑ με τα σχέδια έκτακτης ανάγκης, θα πρέπει να γίνουν ασκήσεις ετοιμότητας στις οποίες θα συμμετάσχουν ενεργά τα ΑμεΑ, κατά την προετοιμασία και τη διεξαγωγή τους. Επίσης θα πρέπει να τους

παρέχεται η δυνατότητα να αξιολογούν την προσβασιμότητα των εγκαταστάσεων των μεταφορικών μέσων και των επικοινωνιών, ώστε να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά τους και να προσδιορισθούν οι τομείς που χρειάζονται βελτίωση.

Οι ασκήσεις ετοιμότητας και η εκπαίδευση των ΑμεΑ μπορεί να μειώσουν δραματικά τις επιπτώσεις των καταστροφών, καθώς μπορούν να βοηθήσουν τόσο τα ΑμεΑ όσο και το προσωπικό πολιτικής προστασίας. Μέσα από τις ασκήσεις τα ΑμεΑ έχουν τη δυνατότητα να διαμορφώσουν τα προσωπικά σχέδια προστασίας και εκκένωσης ενώ το προσωπικό πολιτικής προστασίας, όπως οι διασώστες, μπορεί να αναγνωρίσει και να κατανοήσει τις ιδιαίτερες ανάγκες αυτών των ανθρώπων.

#### 6.7.1.6 Παροχή πληροφοριών

Ένα ακόμα βασικό στοιχείο για τον σχεδιασμό ετοιμότητας αποτελεί η φροντίδα για παροχή έγκαιρης, έγκυρης και επαρκούς ενημέρωσης, που να είναι κατανοητή από όλους.

Απαιτείται λοιπόν να υπάρχει πρόνοια ώστε οι πληροφορίες να παρέχονται με προσβάσιμες μεθόδους, που να μπορούν να κατανοηθούν και να χρησιμοποιηθούν από όλους για να γίνει αντιληπτός ο κίνδυνος και οι οδηγίες διάσωσης. Ο όρος «Προσβασιμότητα» στο πεδίο των καταστροφών δεν αναφέρεται μόνο στη φυσική πρόσβαση σε οχήματα εκκένωσης έκτακτης ανάγκης και καταφύγια, αλλά και στην πρόσβαση σε πληροφορίες, ενημερώσεις και παρεχόμενους πόρους.

Οι πηγές πληροφόρησης και ενημέρωσης είναι συνήθως η τηλεόραση, το ραδιόφωνο, οι σειρήνες συναγερμού, τα ηχεία (σταθερά ή κινητά), τα έντυπα μέσα, οι ιστοσελίδες, οι ηλεκτρονικές πινακίδες, η ηλεκτρονική αλληλογραφία, τα μηνύματα, οι ιστοσελίδες κοινωνικής δικτύωσης κλπ. Τα άτομα όμως με προβλήματα ακοής που δεν είναι σε θέση να ακούσουν τις προφορικές ανακοινώσεις και τις σειρήνες συναγερμού χρειάζονται φωτεινές σημάνσεις έκτακτης ανάγκης, διερμηνείς νοηματικής γλώσσας, υπότιτλους στις τηλεοπτικές εκπομπές κλπ. Αντίστοιχα, τα άτομα με προβλήματα όρασης χρειάζονται ηχητικές σημάνσεις έκτακτης ανάγκης, φωνητικές ενημερώσεις κλπ. Γενικά η πληροφόρηση θα πρέπει να δίνεται με ηχητικές ενημερώσεις, με μορφή

κειμένου, μέσω διαδικτύου και ραδιοτηλεοπτικών σταθμών, ακόμα και με τη χρήση της τηλεφωνίας.

Κάποιες προτάσεις για προσβάσιμη ενημέρωση και προειδοποίηση σε περίπτωση κινδύνου είναι οι εξής:

- Οι σημάνσεις εξόδου διαφυγής να είναι τυπωμένες και σε γραφή Braille, με ανάγλυφη εκτύπωση, με μεγάλους χαρακτήρες και υψηλή χρωματική αντίθεση.
- Στις εξόδους διαφυγής να υπάρχουν και ηχητικές σημάνσεις πέρα από τις φωτεινές.
- Οι φωτεινές σημάνσεις να φέρουν εφεδρικό σύστημα ηλεκτροδότησης για την περίπτωση διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος.
- Για τις πληροφορίες έκτακτης ανάγκης να υπάρχει η δυνατότητα να δίνονται και σε γραφή Braille, με μεγάλα τυπογραφικά στοιχεία αλλά και σε ηχητική μορφή.
- Αναρτήσεις κοινωνικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν άτομα με αναπηρίες να λαμβάνουν μέτρα προστασίας μπορεί να φανούν πολύ χρήσιμες ακόμα σε άτομα με ψυχικές ή νοητικές αναπηρίες.

Προκειμένου η ενημέρωση να φτάσει σε όλους, θα πρέπει εναλλακτικά συστήματα πληροφόρησης να τοποθετηθούν σε δημόσιους χώρους όπως πάρκα, νοσοκομεία, σχολεία, βιβλιοθήκες, εμπορικά κέντρα και άλλες εγκαταστάσεις.

Επιπλέον, με την πρόοδο της τεχνολογίας έχουν αναπτυχθεί προηγμένα συστήματα επικοινωνίας, τα οποία όμως δυστυχώς δεν είναι οικονομικά προσιτά για όλα τα άτομα με αναπηρίες. Τέτοια συστήματα είναι οι ηλεκτρονικές συσκευές τηλεπικοινωνιών για κωφούς (Telecommunicationsdeviceforthedeaf (TDD) ή teletypewriter (TTY) ή textphone ή minicom), ένα είδος τηλέτυπου που έχει σχεδιαστεί για την επικοινωνία των ατόμων με δυσκολίες στην ακοή ή στην ομιλία, μέσω γραπτών μηνυμάτων. Επίσης ένα ειδικό ραδιόφωνο καιρού που έχει τη δυνατότητα να προειδοποιεί τα άτομα με προβλήματα ακοής για έκτακτα καιρικά φαινόμενα μέσω φωτεινής σήμανσης αλλά και δόνησης που μπορεί ακόμα και να τους ξυπνήσει όταν τοποθετηθεί κάτω από το μαξιλάρι κατά τη διάρκεια του ύπνου. Επιπρόσθετα οι διαδικτυακές κλήσεις που

παρέχουν εικόνα και ήχο μέσω διαδικτυακών καμερών, εικονομηνυμάτων και συστημάτων δόνησης μπορούν να φανούν χρήσιμα στα άτομα με αναπηρία.

#### 6.7.1.7 Σχεδιασμός εκκένωσης

Στο προκαταστροφικό στάδιο θα πρέπει να γίνει επίσης και σχεδιασμός για την περίπτωση που χρειαστεί να γίνει εκκένωση των κτιρίων λόγω μιας καταστροφής. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο χρόνος που χρειάζονται τα άτομα με αναπηρίες για εκκενώσουν ένα χώρο είναι συνήθως μεγαλύτερος από αυτόν που χρειάζονται τα υπόλοιπα άτομα και εκτός αυτού συχνά χρειάζονται και ειδικούς πόρους για την επιτυχή εκκένωση αλλά και την διατήρηση της ανεξαρτησίας τους στις καθημερινές τους δραστηριότητες.

Οι πόροι αυτοί μπορεί να είναι ιατρικός εξοπλισμός όπως αναπηρικά αμαξίδια, ηλεκτροκίνητα αμαξίδια, περιπατητές, μαστούνια τυφλών κλπ, εξειδικευμένη ιατρική φροντίδα όπως φιάλες οξυγόνου, μηχανήματα αιμοκάθαρσης, ιατρικός εξοπλισμός που λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια, ενδοφλέβια θεραπεία κλπ, διάφορα εφόδια όπως πάνες, καθετήρες επίδεσμοι, συσκευές επικοινωνίας κλπ και άτομα υποστήριξης όπως συνοδοί, φροντιστές, νοσοκόμοι, κλπ). Η υποστήριξη αυτή μπορεί να χαθεί στη διάρκεια μιας καταστροφής και έτσι τα ΑμεΑ να στερηθούν τη λειτουργική ανεξαρτησία τους. Απαιτείται λοιπόν κατά το σχεδιασμό να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να εξασφαλίζεται η παροχή φάρμακων και του απαραίτητου ιατρικού εξοπλισμού κατά τη διάρκεια καθώς και μετά από την καταστροφή.

Συνεπώς οι εμπλεκόμενοι φορείς θα πρέπει να είναι σε θέση ανά πάσα στιγμή να γνωρίζουν πού βρίσκονται τα άτομα που χρειάζονται βοήθεια και τι πόρους χρειάζονται. Η γνώση αυτή θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω μητρώων καταγραφής των ΑμεΑ με τους όρους που προαναφέρθηκαν.

Επιπλέον, κατά την διάρκεια της εκκένωσης των χώρων τα άτομα με αναπηρίες διατρέχουν μεγάλο κίνδυνο να χάσουν τη ζωή τους ή να τραυματιστούν, γι' αυτό πρέπει να υπάρχει σχέδιο εκκένωσης κατάλληλο για τις ανάγκες τους. Το προσωπικό που θα αναλάβει αυτή τη διαδικασία θα πρέπει να είναι ειδικά εκπαιδευμένο για τον τρόπο

μεταφοράς που ενδείκνυται ανάλογα με την αναπηρία, αλλά και στον τρόπο επικοινωνίας, καθότι κάποια από τα ΑμεΑ όπως αυτά με ψυχιατρικές αναπηρίες χρειάζονται ιδιαίτερη προσέγγιση.

Στα άτομα με νοητικές αναπηρίες πρέπει να δίνονται απλές, σαφείς και επαναλαμβανόμενες οδηγίες, αν και έχει παρατηρηθεί ότι δυσκολεύονται να εκκενώσουν το χώρο τους όταν η διαδικασία αυτή λαμβάνει χώρα τη νύχτα, ακόμα και αν έχουν εκπαιδευτεί στη φάση της ετοιμότητας.

Για την επιτυχή εκκένωση τα διατιθέμενα οχήματα θα πρέπει να φέρουν τον κατάλληλο εξοπλισμό (π.χ. ράμπες ή αναβατόρια για αναπηρικά αμαξίδια, συσκευές οξυγόνου κλπ). Τα μέσα μαζικής μεταφοράς επίσης θα πρέπει να διαθέτουν ράμπες ή αναβατόρια για αναπηρικά αμαξίδια ώστε να είναι προσβάσιμα στα άτομα με κινητικά προβλήματα, αν και σε κάποιες περιπτώσεις καταστροφών που το οδικό δίκτυο είναι μπλοκαρισμένο δεν ενδείκνυται για μεταφορά ακόμα και αν είναι προσβάσιμα.

Στη φάση της εκκένωσης είναι πολύ σημαντικό να υπάρχουν συστήματα κατάβασης που θα έχουν τη δυνατότητα να λειτουργούν ακόμα και στην περίπτωση που υπάρχει διακοπή ηλεκτρικού ρεύματος. Επίσης για την ασφαλή και επιτυχή εκκένωση των κτιρίων θα πρέπει να εγκαθίστανται ειδικά συστήματα καθοδήγησης προσαρμοσμένα στις ανάγκες των ανθρώπων με αισθητηριακές αναπηρίες. Τα συστήματα αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν οπτικά και ηχητικά συστήματα συναγερμού, που θα έχουν τη δυνατότητα να ανιχνεύουν τα εμπόδια προς την έξοδο κινδύνου, προς διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα όρασης. Τέτοια συστήματα εγκαθίστανται υποχρεωτικά σε μεγάλα κτίρια σε χώρες όπως οι ΗΠΑ στα πλαίσια των απαιτήσεων της Υγιεινής και Ασφάλειας των κτιρίων.

Γενικότερα στα σχέδια εκκένωσης των μεγάλων κτιρίων και εμπορικών κέντρων θα πρέπει να υπάρχουν κατάλληλες έξοδοι κινδύνου, σχεδιασμός και εκπαίδευση του ειδικευμένου προσωπικού για τον τρόπο που θα συμπεριληφθούν τα ΑμεΑ.

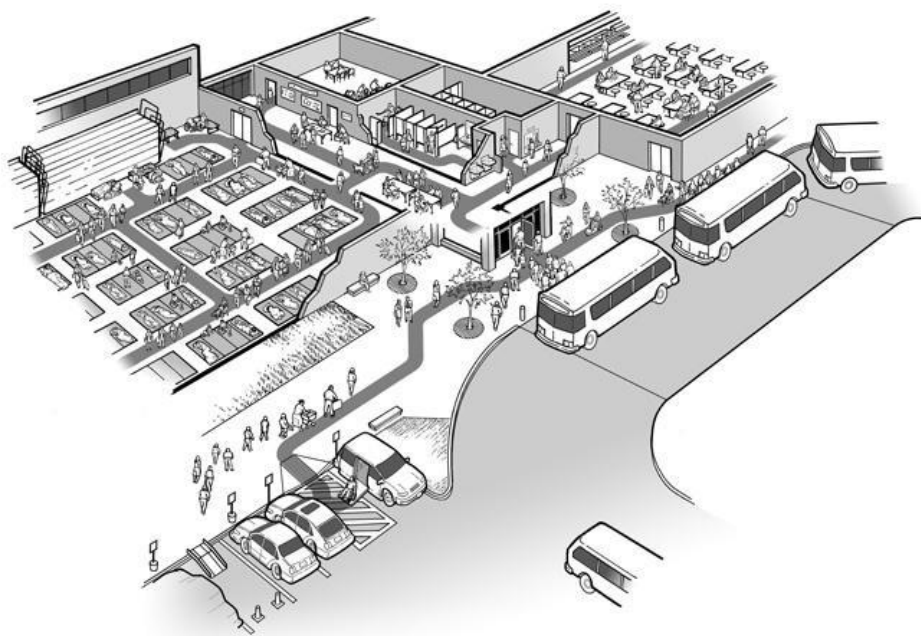
Στον επιχειρησιακό σχεδιασμό θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι πολλά άτομα με αναπηρία αλλά και οι φροντιστές τους αρνούνται να μετακινηθούν από το οικείο περιβάλλον τους αναλογιζόμενοι τα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουν σε έναν



αφιλόξενο για αυτούς χώρο. Άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικά αμαξίδια, κλινήρη, τυφλά άτομα στηριζόμενα σε ζώα συντροφιάς ή άτομα με σοβαρές ψυχιατρικές διαταραχές, εμφανίζονται συχνά απρόθυμα να μετακινηθούν. Υπό κάποιες προϋποθέσεις που θα εξασφαλίζουν την επιβίωσή τους, ακολουθώντας κάποιες οδηγίες ανάλογα με το είδος της καταστροφής και με την κατάλληλη υποστήριξη, τα άτομα αυτά θα μπορούσαν να παραμείνουν στο χώρο τους. Σε περίπτωση υποχρεωτικής εκκένωσης καλό θα ήταν τα άτομα με αναπηρία να εκκενώνουν το χώρο στο τέλος για να μην παρεμποδίζεται η ομαλή εκκένωση και να εξασφαλίζεται έτσι μια ασφαλής αποχώρησή τους από το κτίριο.

Επίσης στο σχεδιασμό πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και οι χώροι φιλοξενίας των ηλικιωμένων, τα ψυχιατρικά νοσοκομεία, τα κέντρα αποκατάστασης και άλλα ιδρύματα που φροντίζουν άτομα με αναπηρίες που δεν είναι σε θέση να ζήσουν αυτόνομα. Στους χώρους αυτούς σε συνεργασία με το προσωπικό θα πρέπει εκ των προτέρων να έχουν γίνει οι απαιτούμενες ασκήσεις ετοιμότητας και να έχουν καταστρωθεί τα πλάνα ασφαλούς εκκένωσής τους όταν αυτή επιβάλλεται.

#### 6.7.1.8 Χώροι καταφυγής



Εικόνα 256 Χώρος καταφυγής προσβάσιμος σε ΑμεΑ

Συνήθως υπάρχουν δυο τύποι χώρων καταφυγής: χώροι για τον γενικό πληθυσμό και χώροι για τα άτομα που χρήζουν ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης. Τα περισσότερα ΑμεΑ θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από τους γενικούς χώρους καταφυγής, με την προϋπόθεση ότι αυτοί είναι λειτουργικοί και καλύπτουν τις βασικές ανάγκες τους.

Θα πρέπει λοιπόν οι χώροι αυτοί να είναι προσβάσιμοι σε όλα τα άτομα και κατάλληλα διαμορφωμένοι και εξοπλισμένοι ώστε να παρέχουν αυτονομία και προστασία της υγείας και της ιδιωτικής ζωής των ΑμεΑ, στο μέγιστο δυνατό. Η προσβασιμότητα αφορά στην λειτουργικότητα των χώρων αλλά και στην παροχή των πληροφοριών και της ενημέρωσης. Πρέπει δηλαδή να έχουν προσβάσιμες εισόδους, διαδρόμους, ανελκυστήρες (εφόσον υπάρχουν), χώρους υγιεινής, ύπνου, ιατρικών υπηρεσιών, σίτισης κ.λπ., όπως επίσης θα πρέπει να υπάρχουν ψυγεία για τη φύλαξη φαρμάκων, κοινόχρηστα τηλέφωνα και βρύσες σε προσβάσιμες θέσεις. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχουν χώροι για τη φιλοξενία των ζώων υπηρεσίας, όπως των σκύλων οδηγών που καθοδηγούν τους τυφλούς. Η ενημέρωση θα πρέπει να παρέχεται με πολλαπλούς τρόπους (γραπτά, προφορικά, με διερμηνείς νοηματικής γλώσσας, σε γραφή braille κλπ), ώστε να γίνει κατανοητή από όλους. Ιδανικά οι χώροι καταφυγής θα πρέπει να διαθέτουν εκπαιδευμένο προσωπικό που θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει όλες τις κατηγορίες των ΑμεΑ.

Στους χώρους καταφυγής πέρα από την υγειονομική περίθαλψη θα πρέπει να παρέχεται κοινωνική και ψυχολογική υποστήριξη, ειδικά στα άτομα με αναπηρίες που συνήθως βιώνουν σε μεγαλύτερο βαθμό από τον υπόλοιπο πληθυσμό ψυχοκοινωνικό στρες και άγχος ειδικά όταν χάσουν τους οικείους τους ή τα υποστηρικτικά μέσα που συνηθίζουν να χρησιμοποιούν.

Σημαντική είναι επίσης η ύπαρξη νομικής υποστήριξης για να μην πέσουν θύματα εκμετάλλευσης, για παράδειγμα όταν έχουν κληρονομήσει περιουσιακά στοιχεία μετά από μια καταστροφή. Η εξασφάλιση ανιδιοτελούς παροχής νομικής κάλυψης θα ήταν πολύ σημαντική για τα άτομα αυτά.

Τέλος, στον προγραμματισμό θα πρέπει να έχουν προβλεφθεί μέτρα για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την αντιμετώπιση των διακρίσεων σε βάρος των ΑμεΑ κατά τη διάρκεια μιας έκτακτης ανάγκης. Βασικοί στόχοι για τους φιλοξενούμενους στους χώρους καταφυγής θα πρέπει να είναι η διασφάλιση της αξιοπρέπειας, η προστασία της ιδιωτικής ζωής και της λειτουργικής ανεξαρτησίας, ενώ η έννοια του σεβασμού προς τα ΑμεΑ από όλους τους εμπλεκόμενους θα πρέπει να είναι από τις βασικές αρχές.

### 6.7.2 Απόκριση

Στη φάση της απόκρισης, όταν δηλαδή εκδηλωθεί το καταστροφικό συμβάν, θα εφαρμοστούν όλα όσα είχαν σχεδιαστεί στο στάδιο της ετοιμότητας και θα κριθεί η επιτυχία τους. Το πρώτο και πολύ σημαντικό είναι να φτάσει η ενημέρωση και οι οδηγίες σε όλους. Οι οδηγίες που θα δίνονται από το εκπαιδευμένο προσωπικό θα πρέπει να είναι ξεκάθαρες και επεξηγηματικές όσο αφορά τον τρόπο δράσης και τις επιλογές διάσωσης, χωρίς να επιτρέπουν παρερμηνείες. Η ενημέρωση θα πρέπει να δίνεται όσο το δυνατό γρηγορότερα ώστε τα ΑμεΑ που χρειάζονται περισσότερο χρόνο να ανταποκριθούν να έχουν το χρονικό περιθώριο να το κάνουν.

Στη φάση αυτή συχνά απαιτείται να γίνουν επιχειρήσεις έρευνας, διάσωσης, εκκένωσης και φροντίδας των πληγέντων.

Όσον αφορά την έρευνα και τη διάσωση, υπάρχει γενικά κενό στη βιβλιογραφία πόσο μάλλον όταν σχετίζονται με άτομα με αναπηρίες. Από τη φύση τους εξάλλου δεν είναι εφικτό να μελετηθούν, καθώς πραγματοποιούνται πάντα σε απρόβλεπτο και επικίνδυνο περιβάλλον σε συνδυασμό με περιβαλλοντικούς κινδύνους και την ανάγκη του κατεπείγοντος. Οι επιχειρήσεις διάσωσης δεν μπορούν να προσχεδιαστούν, απλά κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικών ασκήσεων οι διασώστες εξασκούνται σε διάφορες τεχνικές διάσωσης τις οποίες εφαρμόζουν ανάλογα με την περίπτωση που θα προκύψει. Στις ασκήσεις αυτές θα πρέπει να ενσωματωθούν οι ανάγκες μεταφοράς και επικοινωνίας με τα ΑμεΑ, γιατί εκτός από ταχύτητα, στην περίπτωσή τους θα πρέπει να επιδείξουν και την απαιτούμενη προσοχή ώστε να μην επιδεινώσουν την κατάστασή τους ή τεθεί σε κίνδυνο η ζωή τους. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει εκ των προτέρων να υπάρχει

μέριμνα ώστε ο εξοπλισμός και οι τεχνικές συσκευές έρευνας και διάσωσης να συντηρούνται για να είναι πλήρως λειτουργικά σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Στην περίπτωση που απαιτηθεί να γίνει εκκένωση των κτιρίων, θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι κανένας δεν θα παραμένει αβοήθητος και ότι η αναχώρηση, η μεταφορά και η άφιξη στον προορισμό θα διεξαχθούν γρήγορα, με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα όπως και για τον υπόλοιπο πληθυσμό. Επίσης, θα πρέπει να καταβάλλεται η μέγιστη δυνατή προσπάθεια τα άτομα με αναπηρία να παίρνουν μαζί και τον υποστηρικτικό εξοπλισμό (περιπατητές, αναπηρικά αμαξίδια, μπαστούνια κλπ), που θα τους παρέχει αυτονομία στους χώρους καταφυγής αλλά και γενικότερα στη ζωή τους μετά την καταστροφή. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην εξασφάλιση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για τα άτομα που στηρίζονται σε μηχανήματα που λειτουργούν με ηλεκτρικό ρεύμα.

Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να μην αποχωρίζονται τους οικείους ή τα άτομα που τους φροντίζουν, γιατί η έλλειψη των δικών τους προσώπων μπορεί να τους δημιουργήσει τραυματικές εμπειρίες ή / και να πέσουν θύματα εκμετάλλευσης και κακοποίησης καθώς και να εξασφαλίζεται η φροντίδα των ζώων συνοδών.

Απαραίτητο είναι επίσης στη φάση αυτή να υπάρχει φροντίδα για πρόσβαση στην ανθρωπιστική βοήθεια (τρόφιμα, νερό, διάφορα είδη πρώτης ανάγκης, φάρμακα, ιατρική βοήθεια κλπ, καθώς και μέριμνα να την λαμβάνουν κατά προτεραιότητα και να αποφεύγουν την ταλαιπωρία στις «ουρές».

### 6.7.3 Αποκατάσταση

Στη φάση της αποκατάστασης μετά την καταστροφή θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα άτομα με αναπηρίες δεν θα υφίστανται διακρίσεις σε σχέση με τον υπόλοιπο πληθυσμό όσον αφορά τη στέγαση, την υγειονομική περίθαλψη, την εύρεση εργασίας και γενικά όλη την παρεχόμενη βοήθεια για την επαναφορά στην κανονικότητα. Η φροντίδα για την κάλυψη των ιατροφαρμακευτικών αναγκών και της υγειονομικής περίθαλψης θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για την προστασία της υγείας όλων των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων και των ΑμεΑ. Εκτός αυτού σημαντικό σε αυτή τη φάση είναι να απομακρυνθούν τα συντρίμια και να γίνουν οι απαραίτητες

διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου, ώστε τα άτομα με κινητικά προβλήματα και τα άτομα με προβλήματα όρασης να έχουν τη δυνατότητα να μετακινηθούν χωρίς εμπόδια. Επίσης, οι παρεχόμενοι χώροι προσωρινής στέγασης που δίνονται σε ΑμεΑ θα πρέπει να είναι προσβάσιμοι ανάλογα με την αναπηρία του καθενός, διασφαλίζοντάς τους την επιθυμητή λειτουργική ανεξαρτησία. Για παράδειγμα, οι κατοικίες που παρέχονται σε άτομα με αναπηρικά αμαξίδια θα πρέπει να έχουν τις απαραίτητες προδιαγραφές για την απρόσκοπτη κίνηση του αμαξιτίου σε όλους τους χώρους και την εξυπηρέτηση των αναγκών των ατόμων αυτών.

Το ιδανικό θα είναι η αποκατάσταση να είναι βιώσιμη, συμπεριλαμβάνοντας και τα χαρακτηριστικά του μετριασμού και ενσωματώνοντας πάντα τα δικαιώματα και τις ανάγκες των ΑμεΑ. Στηριζόμενοι σε αυτή τη λογική θα πρέπει όλοι οι νέοι χώροι στέγασης και εργασίας, οι υποδομές υγειονομικής περίθαλψης, ο περιβάλλον χώρος, οι χώροι αναψυχής, τα μέσα μεταφοράς κλπ, να είναι προσβάσιμοι στα άτομα με αναπηρία. Επίσης θα πρέπει να προωθηθεί η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην κοινωνική και οικονομική δραστηριότητα, να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας για τα άτομα αυτά, να στηριχθούν οι επιχειρήσεις για την πρόσληψη ατόμων με αναπηρία ενώ τα ίδια τα ΑμεΑ και οι οργανώσεις τους να ενταχθούν στις συζητήσεις για την ανοικοδόμηση και την ανάπτυξη της πληγείσας περιοχής με στόχο τη μείωση του κινδύνου των καταστροφών. Επιπλέον στο σχεδιασμό θα πρέπει να ενσωματωθούν οι νέες τεχνολογίες και τα συστήματα εκτάκτου ανάγκης που προβλέπονται για όλους τους τύπους αναπηρίας, για την εξυπηρέτηση, την προστασία, την ενημέρωση και την καθοδήγηση των ΑμεΑ.

#### 6.7.4 Εθελοντισμός

Στις καταστροφές σημαντικό έργο προσφέρουν μια σειρά από εθελοντικές οργανώσεις. Υπάρχουν επίσης και άτομα με αναπηρία που θα ήθελαν να ενταχθούν στις οργανώσεις αυτές.

Θα πρέπει λοιπόν οι οργανώσεις και οι φορείς των αναπήρων προκαταστροφικά να έρθουν σε επαφή με τις οργανώσεις των εθελοντών και να συνεργαστούν μέσα από συσκέψεις, προγράμματα εκπαίδευσης και ασκήσεις ετοιμότητας.

Οι εθελοντές ΑμεΑ μπορεί να προσφέρουν σημαντική βοήθεια στη μείωση του κινδύνου των καταστροφών και στην αύξηση της ανθεκτικότητας. Θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αξιολόγηση των σχεδίων ετοιμότητας, της προσβασιμότητας των παρεχόμενων μέσων, των τρόπων έρευνας, διάσωσης και εκκένωσης και να εντοπίσουν αδυναμίες στην όλη προετοιμασία που δεν θα μπορούσαν να γίνουν κατανοητές από άτομα χωρίς αναπηρία.

#### 6.7.5 Θεσμικές ρυθμίσεις

Στο πλαίσιο των θεσμικών ρυθμίσεων για την διαμόρφωση των σχεδίων ετοιμότητας που θα καλύπτουν τις ανάγκες των ΑμεΑ σε περίπτωση καταστροφής, απαιτείται συντονισμένη προσπάθεια από την πολιτεία σε όλα τα επίπεδα, μαζί με την κοινωνία των πολιτών και τις εθελοντικές οργανώσεις.

Θα πρέπει να υπάρχει στενή συνεργασία σε διάφορες κατευθύνσεις όπως:

- μεταξύ του εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου διακυβέρνησης,
- μεταξύ του τομέα της υγειονομικής περίθαλψης, των κοινωνικών υπηρεσιών και των υπουργείων που ασχολούνται με την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (συνήθως το Υπουργείο Εσωτερικών).
- μεταξύ των φορέων της δημόσιας διοίκησης που προαναφέρθηκαν και των εθελοντικών οργανώσεων και
- μεταξύ των οργανισμών πολιτικής προστασίας και των συλλόγων που φροντίζουν άτομα με αναπηρίες ή υπερασπίζονται τα δικαιώματά τους.

Στο άρθρο 33 της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία αναφέρεται ότι «Τα Συμβαλλόμενα Κράτη, σύμφωνα με το σύστημα οργάνωσής τους, ορίζουν ένα ή περισσότερα σημεία επαφής για τα ζητήματα που αφορούν την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, και λαμβάνουν δεόντως υπόψη τη σύσταση ή τον

καθορισμό ενός μηχανισμού συντονισμού εντός της κυβέρνησης για να διευκολύνει συναφείς δράσεις σε διάφορους τομείς και σε διαφορετικά επίπεδα».

Προκειμένου λοιπόν να διασφαλιστεί η αποτελεσματική ανάπτυξη, εφαρμογή και παρακολούθηση των προγραμμάτων για τα ΑμεΑ, πρέπει οι πολιτικές αυτές να ελέγχονται και να συντονίζονται από έναν ενιαίο φορέα που θα έχει ένα τμήμα ή μια μονάδα που θα ασχολείται με τον επιχειρησιακό σχεδιασμό. Αυτός ο φορέας θα πρέπει να υποστηρίζεται από όλο το σύστημα δημόσιας διοίκησης, δηλαδή οι οδηγίες και οι ρυθμίσεις που προτείνει να εφαρμόζονται πλήρως μέχρι και το τοπικό επίπεδο. Επίσης θα πρέπει να εξασφαλίζεται η καλή επικοινωνία και η στενή συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ώστε να βεβαιώνεται ότι μεταφέρεται κεντρικά όλη η πληροφόρηση που συλλέγεται. Με την συνεχή ανταλλαγή πληροφοριών και την παρακολούθηση όλων των εξελίξεων γύρω από τα θέματα μείωσης κινδύνου των καταστροφών σε ό,τι αφορά τα ΑμεΑ, καθώς και από τις δραστηριότητες κατάρτισης και την αξιολόγηση των ασκήσεων έκτακτης ανάγκης, ο κεντρικός σχεδιασμός θα βελτιώνεται και θα ενημερώνεται διαρκώς. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει ένα πολλά υποσχόμενο μοντέλο για την ανταλλαγή τεχνογνωσίας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Επισημαίνεται ότι το προσωπικό έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να είναι ευαισθητοποιημένο και καταρτισμένο σε θέματα αναπηρίας. Η εκπαίδευσή τους θα μπορούσε να παρασχεθεί από τα ίδια τα ΑμεΑ και τις οργανώσεις τους.

Επίσης πολύ σημαντικές στο σχεδιασμό και στην κατάρτιση, όπως προαναφέρθηκε, είναι και οι ασκήσεις προσομοίωσης από τις οποίες θα μπορούσαν να αντληθούν πολύτιμες πληροφορίες για τη βελτίωση του σχεδιασμού ετοιμότητας και την καλύτερη ανταπόκριση του προσωπικού όταν εκδηλωθεί ένα καταστροφικό γεγονός.

#### 6.7.6 Άσκηση - Μελέτες περίπτωσης (Case Studies)

Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν δύο μελέτες περίπτωσης (Case Studies) που περιλαμβάνουν εκκένωση κτιρίων, εστιάζοντας σε άτομα με αναπηρία, βασισμένες σε σενάρια πυρκαγιάς και σεισμού, αντίστοιχα.

Η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία σε ασκήσεις ετοιμότητας για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων είναι εφικτή και θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη γενικότερα στην διοργάνωση παρόμοιων ασκήσεων.

- **Μελέτη Περίπτωσης: Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία σε Σενάριο Πυρκαγιάς**

Η άσκηση έλαβε χώρα σε ένα κτίριο όπου στεγάζονται άτομα με αναπηρία. Το σχέδιο πυροπροστασίας του κτιρίου αυτού βασίζεται στην Ελληνική Νομοθεσία, σύμφωνα με την οποία τα κτίρια όπου στεγάζονται άτομα με αναπηρία θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με φώτα ασφαλείας, σε περίπτωση διακοπής ρεύματος, καθώς επίσης με χειροκίνητο ηλεκτρικό σύστημα συναγερμού-κομβίο αναγγελίας έκτακτης ανάγκης, αυτόματο σύστημα πυρανίχνευσης, αυτόματο σύστημα κατάσβεσης, καθώς επίσης και φορητούς πυροσβεστήρες.

Η άσκηση πραγματοποιήθηκε με σημαντική συμβολή του Ελληνικού Πυροσβεστικού Σώματος. Άλλες υπηρεσίες που συμμετείχαν ήταν η αστυνομία, το ΕΚΑΒ και η ΔΕΗ. Ο κύριος στόχος της άσκησης ήταν η εκπαίδευση τόσο του Πυροσβεστικού Σώματος, όσο και του προσωπικού πυροπροστασίας του κτιρίου σε θέματα εκκένωσης ατόμων με αναπηρία, σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Σύμφωνα με το σενάριο, η πυρκαγιά ξεσπάει στον ισόγειο χώρο του κτιρίου, όπου βρίσκεται το μαγειρείο. Αποτέλεσμα είναι η παραγωγή μεγάλης ποσότητας μαύρου καπνού, ο οποίος εξαπλώνεται σε όλο το κτίριο με αποτέλεσμα ανάμεσα στους παγιδευμένους να είναι και έξι άτομα με κινητικά προβλήματα στον δεύτερο όροφο.

Το συμβάν καταγράφεται μέσω της γραμμής έκτακτης ανάγκης 199 της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Ο πιο κοντινός Πυροσβεστικός Σταθμός ενημερώνεται, μαζί με την αστυνομία, το ΕΚΑΒ και τη ΔΕΗ.

Σε 15 λεπτά περίπου δύο πυροσβεστικά οχήματα καταφθάνουν. Το πλήρωμα του πρώτου οχήματος αναλαμβάνει την κατάσβεση της φωτιάς, ενώ το πλήρωμα του δεύτερου οχήματος την διάσωση των εγκλωβισμένων ατόμων στον δεύτερο όροφο. Η



εκκένωση πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια τσουλήθρας έκτακτης ανάγκης, καθώς επίσης και με καρέκλες εκκένωσης από την εξωτερική σκάλα που βρίσκεται στο πίσω μέρος του κτιρίου.



Εικόνα 257 Τσουλήθρα έκτακτης ανάγκης που χρησιμοποιείται για εκκένωση κτιρίου

- **Μελέτη Περίπτωσης: Εκκένωση Κτιρίου για Άτομα με Αναπηρία σε Σενάριο Σεισμού**

Η περίπτωση αυτή αφορά άσκηση Πολιτικής Προστασίας βασισμένη σε σενάριο σεισμού, η οποία διοργανώθηκε από την περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Η άσκηση έλαβε χώρα στις εγκαταστάσεις δύο γυμνασίων του δήμου Κοζάνης, τα οποία φιλοξενούν σε σύνολο 550 μαθητές, ανάμεσά τους και κάποιους με κινητικά προβλήματα.

Συμμετείχαν, η Πυροσβεστική Υπηρεσία Κοζάνης, το ΕΚΑΒ/Παράρτημα Κοζάνης, η αστυνομική υπηρεσία Κοζάνης και η Ελληνική Ομάδα Διάσωσης/Παράρτημα Κοζάνης. Επίσης, συμμετείχε ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός, ο Ελληνικός Στρατός και άλλοι φορείς, όπως περιγράφεται αναλυτικά στο σχετικό δελτίο τύπου.

Ο βασικός στόχος της άσκησης αυτής ήταν η εκπαίδευση του επιχειρησιακού προσωπικού ως προς την εκκένωση κτιρίων σε έκτακτη ανάγκη, όπως ένας σεισμός, εστιάζοντας σε άτομα με αναπηρία. Επιπλέον, αποσκοπούσε στην ενίσχυση της ετοιμότητας των ατόμων με αναπηρία για την αντιμετώπιση μιας καταστροφής, καθώς και στην ευαισθητοποίηση των πολιτών σε σχετικά θέματα.

- **Το Σενάριο του Σεισμού**

Σύμφωνα με το σενάριο, ισχυρός σεισμός μεγέθους 6 της κλίμακας ρίχτερ χτυπά στις 11:00 π.μ. και είναι ιδιαίτερα αισθητός στη Βόρεια Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, η Πυροσβεστική Υπηρεσία Κοζάνης ενημερώνεται ότι ανάμεσα στα κτίρια που επλήγησαν είναι και το κτίριο στο οποίο στεγάζονται τα δύο γυμνάσια. Ρωγμές στον τοίχο οδήγησαν στη μερική κατάρρευσή του με αποτέλεσμα τον εγκλωβισμό μαθητών και καθηγητών στον 2ο όροφο. Επιπλέον, πυρκαγιά μικρής κλίμακας ξέσπασε στον 1ο όροφο λόγω του σεισμού, με αποτέλεσμα να εγκλωβιστούν κι άλλοι μαθητές στον 1ο όροφο.

Στα πλαίσια του σεναρίου, πραγματοποιείται ο εντοπισμός και η διάσωση των μαθητών που βρίσκονται εντός του κτιρίου, παγιδευμένοι στον 2ο και 1ο όροφο, αντίστοιχα. Η εκκένωση του κτιρίου συμπεριλαμβάνει επίσης μαθητές με κινητικά προβλήματα (χρήστες αναπηρικής καρέκλας).



Εικόνα 258 Διάσωση ενός τραυματισμένου μαθητή, ο οποίος ήταν εγκλωβισμένος στον 1ο όροφο του σχολείου, με τη βοήθεια ειδικού φορείου



Εικόνα 259 Διάσωση ενός μαθητή με κινητικά προβλήματα, ο οποίος ήταν εγκλωβισμένος στον 2ο όροφο του σχολείου

## 7. ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

### 7.1 ΥΠΟΒΟΗΘΟΥΜΕΝΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ - ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

- Ένα προσβάσιμο κτίριο είναι πιο ασφαλές και υγιές (με καλύτερα συστήματα πυρασφάλειας και αποτροπής ατυχημάτων, με λειτουργικούς ανελκυστήρες κ.α.), αποτρέποντας έτσι ατυχήματα, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπει την είσοδο και χρήση τους σε περισσότερα άτομα.
- Ένα προσβάσιμο κτίριο είναι πιο άνετο: μπορεί να το επισκεφθεί κάποιος με μεγαλύτερη ευκολία και είναι πιο εύκολα κατοικήσιμο.
- Ένα προσβάσιμο κτίριο είναι πιο εύκολα προσαρμόσιμο. Οι άνθρωποι επενδύουν μεγάλο μέρος των οικονομικών τους πόρων για το σπίτι τους και προσδοκούν να μείνουν σε αυτό για μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς να χρειάζεται να επιβαρυνθούν με υψηλές δαπάνες προσαρμογών. Εντούτοις, αν το κτίριο δεν έχει σχεδιαστεί ώστε να επιδέχεται μετέπειτα προσαρμογές (π.χ. στους χώρους υγιεινής), οι απαιτούμενες δαπάνες θα αποβούν υψηλότερες από αυτές που προβλέπει ο αρχικός προϋπολογισμός για ένα προσβάσιμο κτίριο εξ αρχής σχεδιασμένο ώστε να επιδέχεται προσαρμογές για να καλύπτει τις ανάγκες ενός ευρύτερου φάσματος χρηστών.

Η εφαρμογή έξυπνης τεχνολογίας σε ότι αφορά στην προσβασιμότητα στην κατοικία, επικεντρώνεται κυρίως στον έλεγχο των συνθηκών που επικρατούν στο χώρο διαβίωσής των ανθρώπων (εσωτερικό και εξωτερικό) και στη διευκόλυνση της επικοινωνίας και της μετακίνησης. Σε αντίθεση με τη λογική της εργονομίας η οποία βοηθά τους ανθρώπους να προσαρμοστούν σε δύσκολη τεχνολογία, η φιλοσοφία της έξυπνης τεχνολογίας είναι το να προσαρμόζεται η ίδια η τεχνολογία στις ανάγκες και τις προτιμήσεις των χρηστών.

Στις κατοικίες, η μετατροπή των χώρων και του εξοπλισμού με στόχο την προσαρμογή τους στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των ανθρώπων (λόγω γήρανσης, φυσικών αδυναμιών, ιδιαίτερων συνθηκών κοκ), είναι δαπανηρή και πολλές φορές δύσκολη έως αδύνατη. Στην περίπτωση νέας οικοδομής, η τεχνογνωσία στον τομέα της δόμησης σε συνδυασμό με την έξυπνη τεχνολογία (έλεγχος θέρμανσης, φωτισμού και άλλων παραγόντων) συνήθως αρκούν για να αντιμετωπιστούν οι παραπάνω περιορισμοί. Ωστόσο, σε υφιστάμενα κτίρια η εν λόγω μετατροπή είναι δύσκολη και ακριβή.

Η δημιουργία «ευφών κτιρίων» και «ευφών γειτονιών» μπορεί να υποστηρίξει την προσβασιμότητα σε ζητήματα ενέργειας, περιβάλλοντος και κυκλικής οικονομίας για την πλειονότητα των χρηστών και ιδιαίτερα των ευάλωτων ομάδων – εμποδιζόμενων ατόμων. Τα ευφή κτίρια και οι ευφείς γειτονιές πρέπει να σχεδιαστούν για να ικανοποιήσουν διάφορες απαιτήσεις, ενώ οι αλγόριθμοι ελέγχου τους πρέπει να βασιστούν σε έναν μικρό αριθμό εντολών σχετικών με τις λεπτομέρειες των κινήσεων – μετακινήσεων του χρήστη.

Σε ένα ευφές κτίριο, οι διάφορες συσκευές και εγκαταστάσεις, πρέπει να αντιδρούν σωστά τόσο στις ακριβείς εντολές του χρήστη όσο και στις μελλοντικές προθέσεις του με ένα υψηλό επίπεδο "ασάφειας", ώστε να τις μεταχειρίζονται και να τις εκτελούν με κατάλληλο τρόπο. Η ανάπτυξη των ευφών κτιρίων είναι δυνατή μέσω της προόδου των διάφορων ευφών τεχνολογιών όπως η συγκεχυμένη λογική, τα τεχνητά νευρικά δίκτυα, και οι εξελικτικοί αλγόριθμοι. Η χρήση τους τα καθιστά απόλυτα προσβάσιμα και ταυτόχρονα εξοικονομεί ενέργεια ή χρησιμοποιεί «πράσινη ενέργεια» και επιπλέον εξοικονομεί απόβλητα και απορρίμματα.

### 7.1.1 Προσβασιμότητα σε χώρους κατοικίας

Τα κτίρια κατοικίας, λόγω της ιδιωτικής χρήσης τους συνήθως δεν συμπεριλαμβάνονται στους σχεδιασμούς για την προσβασιμότητα. Η αντίληψη αυτή όμως έχει πλέον αποδειχθεί λανθασμένη. Ακόμη και αν κανένα από τα μέλη της οικογένειας τη συγκεκριμένη στιγμή της αγοράς της κατοικίας δεν είναι άτομο με αναπηρία, είναι αδύνατο να θεωρηθεί με βεβαιότητα ότι κανένα από αυτά δεν θα

αποκτήσει ποτέ στην διάρκεια της ζωής του κάποια προσωρινή ή μόνιμη αναπηρία, λόγω π.χ. ενός ατυχήματος ή δεν θα γνωρίσει κάποιο άτομο με αναπηρία, το οποίο θα θελήσει να τον επισκεφθεί. Και, με την πάροδο των ετών, κάθε κάτοικος του σπιτιού θα υποστεί τη φυσιολογική φθορά της ηλικίας, άρα κάποια στιγμή θα έχει προβλήματα κίνησης, όρασης, ακοής ακόμη και αντίληψης.

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

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

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

- η **επισκεψιμότητα** (μπορεί ο οποιοσδήποτε να επισκεφθεί οποιονδήποτε) και
- η **προσαρμοστικότητα** (μπορεί μια κατοικία να εξυπηρετήσει οποιονδήποτε σε οποιαδήποτε στιγμή της ζωής του με το ελάχιστο δυνατό κόστος προσαρμογής), με στόχο μια κατοικία εξίσου «φιλική» και ασφαλή για τα μικρά παιδιά, τους ηλικιωμένους, τα άτομα με αναπηρία και τους ενήλικες. Μια κατοικία βιώσιμη σε βάθος χρόνου, για όλη τη διάρκεια της ζωής των κατοίκων της βασισμένη στις αρχές του «Σχεδιασμού για όλους».

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

- τη δυνατότητα εισόδου σε αυτή χωρίς σκαλοπάτια, από πόρτα πλάτους κατάλληλου για αμαξίδιο,
- τη δυνατότητα άνετης κατακόρυφης κίνησης με πρόβλεψη ανελκυστήρα, κατάλληλου να εξυπηρετήσει και αμαξίδιο,
- την δυνατότητα επίσκεψης όλων των χώρων με διαδρόμους και πόρτες που επιτρέπουν την διακίνηση αμαξιδίου,
- ένα χώρο υγιεινής επισκέψιμο, με πόρτα πλάτους κατάλληλου για αμαξίδιο.

Ιδανικά, για τον χαρακτηρισμός μιας κατοικίας ως **προσβάσιμη** θα πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα:

- ✓ να είναι απρόσκοπτη η πρόσβαση από τον εξωτερικό χώρο στον εσωτερικό αλλά και η κίνηση στο εσωτερικό του
- ✓ να διαθέτει ανελκυστήρα με σύστημα Μπράιγ
- ✓ τουαλέτα για ΑμεΑ
- ✓ διαμορφωμένα ύψη κρεβατιού, των διακοπών, της λεκάνης, του νιπτήρα
- ✓ να υπάρχουν μπάρες στους διαδρόμους για τους τυφλούς ή τους ηλικιωμένους
- ✓ αν υπάρχουν μοκέτες, πρέπει να έχουν το κατάλληλο πάχος ώστε να μπορεί να κινηθεί το αναπηρικό αμαξίδιο,
- ✓ τα σήματα κινδύνου να είναι σε χρώματα που διακρίνουν όσοι έχουν αχρωματοψία
- ✓ να υπάρχει φωτεινή ένδειξη για το συναγερμό πυρός, ώστε να μπορούν να ενημερωθούν και όσοι έχουν πρόβλημα στην ακοή,
- ✓ να υπάρχει χώρος για σκύλους οδηγούς

Επίσης, μέσω της ηλεκτρικής εγκατάστασης ενός αυτοματοποιημένου συστήματος μπορούν να ελεγχθούν και να αυτοματοποιηθούν οι ακόλουθες διαδικασίες:

- ο φωτισμός,
- η θέρμανση,
- ο κλιματισμός,
- οι ηλεκτρικές συσκευές,
- τα ηλεκτρικά ρολά,

- το πότισμα του κήπου και οτιδήποτε άλλο θελήσει να αυτοματοποιήσει ο χρήστης.

Αυτές οι δυνατότητες μπορούν να βοηθήσουν τα ευπαθή άτομα να γίνουν πιο λειτουργικά, αυτόνομα και ανεξάρτητα στη διαβίωση στο σπίτι τους με αποτέλεσμα την αύξηση της αυτοπεποίθησης, την καλή υγεία τους και την ποιότητα ζωής τους.

#### 7.1.2 Νέες τεχνολογίες για την υποβοήθηση ατόμων στην κατοικία

Η κατοικία αποτελεί την σημαντικότερη ανάγκη στην ζωή των ηλικιωμένων ανθρώπων. Η μετατροπή των χώρων της κατοικίας με στόχο την προσαρμογή τους στις μεταβαλλόμενες ανάγκες ατόμων που περνούν στο στάδιο της τρίτης ηλικίας, είναι απαραίτητη. Οι αλλαγές αυτές γίνονται απαραίτητες και στις περιπτώσεις ατόμων που χαρακτηρίζονται από κάποια μορφή μόνιμης ή επίκτητης αναπηρίας. Η μετατροπή των εισόδων, των ειδών υγιεινής, των βαθμίδων κλπ., με στόχο την προσαρμογή τους στους περιορισμούς των ποικίλων φυσιολογικών λειτουργιών είναι μερικά από τα στοιχεία που απαιτούνται για τις υφιστάμενες οικοδομές. Στην περίπτωση νέας οικοδομής, η τεχνογνωσία στον τομέα της δόμησης σε συνδυασμό με την έξυπνη τεχνολογία (έλεγχος θέρμανσης, φωτισμού και άλλων παραγόντων) είναι τα ελάχιστα απαιτούμενα για να αντιμετωπιστούν οι παραπάνω περιορισμοί. Η «υποβοηθούμενη κατοικία» εξασφαλίζει την δυνατότητα ανεξάρτητης διαβίωσης, η οποία αποτελεί μείζον ζήτημα επιλογής και ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Η υποβοηθούμενη κατοικία στοχεύει επίσης και στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατοίκων στους τομείς της κοινωνικής επαφής, της υγείας και της ασφάλειας. Αυτό επιτυγχάνεται με τη χρήση της τεχνολογίας επικοινωνιών (τηλέφωνο, FAX, e-mail, ψηφιακές φωτογραφίες, συσκευές τηλεχειρισμού και ελέγχου, τηλεүπηρεσίες, πολυμέσα και συσκευές επικοινωνίας ενσωματωμένες σε υπολογιστή) που μπορούν να είναι ενσωματωμένα μέσα στην υποβοηθούμενη κατοικία. Για να αυξηθεί η χρήση τέτοιων συσκευών από ευάλωτα άτομα είναι απαραίτητη η βελτίωση της εργονομίας τους σε σχέση με τους χώρους διημέρευσης, με στόχο να είναι καταστούν περισσότερο εύχρηστες.

Όσον αφορά στην κίνηση των παραπάνω χρηστών μέσα στον χώρο της κατοικίας τους αλλά και στην γειτονιά τους, πέρα από τα προσωπικά προϊόντα υποστήριξης (π.χ. μπαστούνια, αναπηρικά καροτσάκια) σήμερα εξελίσσονται τεχνολογίες που στοχεύουν στην αποτροπή ή/και καθυστέρηση των φυσικών περιορισμών. Τα περισσότερα τεχνολογικά επιτεύγματα στον τομέα της μετακίνησης, σε συνδυασμό με την γήρανση επικεντρώνονται στην προσπάθεια αντιστάθμισης των περιορισμών στην όραση, την αντίληψη και την αντίδραση κατά την οδήγηση.

Η απώλεια της δύναμης και η εξασθένηση της υγείας του ατόμου που οφείλονται είτε στη γήρανση είτε σε κάποιου είδους αναπηρία, μπορούν να αποτελέσουν μεγάλο εμπόδιο στην απόδοση των εργαζομένων. Η υποβοηθούμενη κατοικία μπορεί ταυτόχρονα να εξασφαλίζει ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας για τους εργαζόμενους, με τεχνολογίες αιχμής που μπορούν να παρέχουν εναλλακτικές προτάσεις εργασίας από το σπίτι.

### 7.1.3 Χρήση έξυπνης τεχνολογίας σε προϊόντα και περιβάλλον κατοικίας

Τα τελευταία 50 χρόνια υπάρχει σταθερή πρόοδος στην ανάπτυξη μηχανών με ικανότητα μάθησης (π.χ. υπολογιστές που παίζουν σκάκι και κερδίζουν ανθρώπους πρωταθλητές, μηχανήματα ομιλίας και αναγνώρισης φωνής τα οποία μαθαίνουν να επικοινωνούν με ανθρώπους). Η εφαρμογή έξυπνης τεχνολογίας σε ότι αφορά στους ευάλωτους χρήστες επικεντρώνεται κυρίως στον έλεγχο των συνθηκών που επικρατούν στο χώρο διαβίωσής τους και στη διευκόλυνση της επικοινωνίας.

Σύμφωνα με την έκθεση της UEPIC, «Ο τομέας των απαλλαγμένων από εμπόδια κατοικιών ή των προσαρμοσμένων στις ανάγκες των ηλικιωμένων, κατοικιών αντιστοιχεί κατά μέσο όρο στο ένα τοις εκατό περίπου των συνολικών κατοικιών στις ευρωπαϊκές χώρες, με ανοδικές τάσεις. Στη Γερμανία, το ποσοστό των κατοικιών που είναι κατάλληλες για ηλικιωμένους είναι περίπου ένα τοις εκατό, ενώ προπορεύονται το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες με δύο και πέντε τοις εκατό αντίστοιχα.»



Δύο είναι οι σημαντικοί τομείς για την δημιουργία ευφυών σπιτιών που απευθύνονται σε ανθρώπους με φυσικούς περιορισμούς :

- 1) Ειδικές λύσεις αρχιτεκτονικής που προσαρμόζονται στις ανάγκες των ανθρώπων με κινητικούς και φυσικούς περιορισμούς. Οι λύσεις μπορούν να ποικίλουν από την απλή χωρίς εμπόδια πρόσβαση έως την ειδική οργάνωση των χώρων (της κατοικίας αλλά και του οικισμού).
- 2) Ιδιαίτερες τεχνολογικές καινοτομίες που διευκολύνουν την ανεξάρτητη ζωή του χρήστη. Το έξυπνο σπίτι για τους φυσικά εξασθενημένους ανθρώπους ενσωματώνει, παραδείγματος χάριν, συσκευές για τη βοήθεια μετακίνησης καθώς και τις συσκευές για τη συνεχή παρακολούθηση της κατάστασης της υγείας του κατοίκου.

Το ολοκληρωμένο περιβάλλον αυτόνομης διαβίωσης μπορεί να συμπεριλάβει έλεγχο για φώτα, θερμοκρασία, υγρασία, κατάσταση θυρών/παραθύρων, καθώς και προφίλ προσωποποιημένης ενεργοποίησης ανάλογα με τις απαιτήσεις των τελικών χρηστών, για τον έλεγχο συσκευών και τη δημιουργία ενδείξεων/ενημερώσεων για την υποβοήθηση των χρηστών, ο ορισμός εικονικών περιοχών ελέγχου (Geofencing) (εντός και εκτός οικίας) και ενημέρωση στην περίπτωση παραβίασής τους, παρακολούθηση κατάστασης κίνησης μέσω αναγνώρισης προσωποποιημένων προτύπων κίνησης ή χρήσης φορητών συσκευών / αισθητήρων ή ρομποτικών βοηθών, η παρακολούθηση, αναγνώριση και υποβοήθηση ημερήσιων δραστηριοτήτων ρουτίνας (με σεβασμό στον ιδιωτικό βίο του ατόμου) που κάνει κάποιος / κάποια χωρίς να χρειάζεται βοήθεια π.χ. φαγητό, μπάνιο, η παρακολούθηση και η διαχείριση ενέργειας/άνεσης (ποιότητα διαβίωσης).

Τα έξυπνα σπίτια μπορούν να ασκήσουν ισχυρή θετική και συναισθηματική επίδραση στα πρόσωπα με φυσικές ειδικές ανάγκες και τα ηλικιωμένα άτομα, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής και την ιδιωτικότητα, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να ζουν σε ένα συνηθισμένο σπίτι, και όχι σε ένα νοσοκομείο ή σε έναν ειδικό οίκο ευγηρίας.

Ανάλογα με την υγεία και τους όρους μετακίνησης των κατοίκων μπορεί να επιλεγεί η κατάλληλη αρχιτεκτονική οργάνωση των έξυπνων σπιτιών σε μία γειτονιά ή έναν οικισμό. Ταυτόχρονα, χωριστά διαμερίσματα με ευφυή βοηθητική τεχνολογία μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες μηχανικά υποβοηθούμενων ανθρώπων χωρίς προβλήματα υγείας, δημιουργώντας “ευφείς υποβοηθούμενες γειτονιές”. Τα “έξυπνα σπίτια” για τους ανθρώπους με ειδικές ανάγκες πρέπει να σχεδιαστούν για να ικανοποιήσουν διάφορες απαιτήσεις, ενώ οι αλγόριθμοι ελέγχου τους πρέπει να βασιστούν σε έναν μικρό αριθμό εντολών σχετικών με τις λεπτομέρειες των κινήσεων του χρήστη. Το επίπεδο εγκατεστημένης τεχνολογίας στο ευφές σπίτι για τους φυσικά εξασθενημένους ανθρώπους πρέπει να ποικίλει από πρόσωπο σε πρόσωπο ανάλογα με τις φυσικές δυνατότητες, τις συνήθειες ζωής και τους επιθυμητούς όρους ασφάλειάς του. Οι συσκευές στο σπίτι πρέπει να αντιδρούν σωστά στις ακριβείς εντολές του χρήστη και επίσης στις προθέσεις του χρήστη με ένα υψηλό επίπεδο “ασάφειας”, ώστε να τις μεταχειρίζονται και να τις εκτελούν με κατάλληλο τρόπο. Η ανάπτυξη των έξυπνων σπιτιών είναι δυνατή μέσω της προόδου των διάφορων ευφών τεχνολογιών όπως η συγκεχυμένη λογική, τα τεχνητά νευρικά δίκτυα, και οι εξελικτικοί αλγόριθμοι. Σε μία «ευφυή – υποβοηθούμενη γειτονιά» μπορούν να υπάρχουν και άλλες χρήσεις και παροχές εκτός από την κατοικία, όπως αγορά τροφίμων, πρωτοβάθμια υγειονομική περίθαλψη, παροχές καθαρισμού κτλ.

Προγράμματα για έξυπνα σπίτια έχουν ολοκληρωθεί ήδη ή είναι στη φάση ανάπτυξης σε όλο τον κόσμο. Πολλά από αυτά συχνά χρηματοδοτούνται από διεθνείς οργανισμούς και περιλαμβάνουν τους συμμετέχοντες από τις διαφορετικές χώρες. Η ερευνητική δραστηριότητα είναι σχετικά υψηλότερη στην Ιαπωνία, την Ευρώπη, και τις ΗΠΑ, όπου υπάρχει μια ισχυρή αύξηση (κατά πολύ) του μέσου όρου ζωής μαζί με τη διαθεσιμότητα των ευρέων επιτευγμάτων υψηλής τεχνολογίας.

#### 7.1.4 Υποστηρικτικές συσκευές και τεχνολογίες

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (Π.Ο.Υ.): **«Υποστηρικτικές Συσκευές και Τεχνολογίες είναι εκείνες που έχουν ως κύριο σκοπό να διατηρήσουν ή να βελτιώσουν τη λειτουργικότητα και την ανεξαρτησία, να διευκολύνουν τη**

*συμμετοχή και να ενισχύσουν την ευεξία. Μπορούν επίσης να αποτρέψουν τη δυσλειτουργία και δευτερογενή προβλήματα υγείας».*

Η χρήση των υποστηρικτικών τεχνολογιών έχει ως στόχο να “ανοίξουν οι πόρτες” στα άτομα με αναπηρίες για εκπαίδευση, εργασία, καταπολέμηση της φτώχειας, κοινωνικοποίηση και να τους δοθεί η δυνατότητα να ζουν με αξιοπρέπεια.

Υπολογίζεται ότι πάνω από ένα δισεκατομμύριο άτομα θα μπορούσαν να ωφεληθούν από προϊόντα και υπηρεσίες υποστηρικτικής τεχνολογίας, αριθμός που αναμένεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2050. Σε μια προσπάθεια να καταγραφούν και να ομαδοποιηθούν τα προϊόντα της υποστηρικτικής τεχνολογίας στο ISO 9999:2016 αναφέρονται 945 τίτλοι!

#### 7.1.5 Συστήματα Υποβοηθούμενης Διαβίωσης (Ambient Assisted Living - AAL)

Τα συστήματα υποβοηθούμενης διαβίωσης είναι μια υποπεριοχή της περιρρέουσας νοημοσύνης και μπορεί να οριστεί ως “ένας αναδυόμενος διεπιστημονικός τομέας που αποσκοπεί στην παροχή ενός οικοσυστήματος διαφορετικών τύπων αισθητήρων, υπολογιστών, κινητών συσκευών, ασύρματων δικτύων και εφαρμογών λογισμικού για την προσωπική παρακολούθηση της υγείας και μέσα από συστήματα τηλεϊατρικής”. Η υποβοηθούμενη διαβίωση επινοήθηκε για πρώτη φορά το 2006 από τη Διεθνή Ένωση Ιατρικής Πληροφορικής (International Medical Informatics Association) σε αναγνώριση αυτής της αναδυόμενης τεχνολογίας με τη δημιουργία μιας ομάδας εργασίας για τα έξυπνα σπίτια και την υποβοηθούμενη διαβίωση.

Τα περιβάλλοντα υποβοηθούμενης διαβίωσης είναι υπηρεσίες που υποστηρίζουν τη φροντίδα ηλικιωμένων ή μη αυτόνομων ασθενών. Οι λύσεις αυτές αποσκοπούν κυρίως στην παράταση της ανεξάρτητης ζωής των ατόμων στα σπίτια τους, παρέχοντας μεγαλύτερη ασφάλεια. Η σύνδεση των χρηστών με έξυπνα αντικείμενα, όπως αισθητήρες αρτηριακής πίεσης και αισθητήρες κίνησης, είναι μια κοινή χρήση αυτής της υπηρεσίας. Η υποβοηθούμενη διαβίωση δεν παρέχει μόνο ένα ασφαλέστερο περιβάλλον, αλλά αυξάνει επίσης την αυτονομία και παρακινεί τον χρήστη να έχει μια πιο ενεργή (τόσο σωματικά όσο και κοινωνικά) ζωή.

Τα περιβάλλοντα υποβοηθούμενης διαβίωσης και έξυπνου σπιτιού, συχνά επικεντρώνονται στη σημασία της τεχνολογίας ως μέσο βελτίωσης της ποιότητας ζωής ή/και υποστήριξης ατόμων με γνωστικές διαταραχές, με την παροχή ψηφιακών υπηρεσιών σε πραγματικό χρόνο. Οι ΤΠΕ έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν την υγειονομική περίθαλψη, ενώ ταυτόχρονα ανακουφίζουν τη μοναξιά και την κοινωνική απομόνωση των ηλικιωμένων. Αυτές οι θετικές επιπτώσεις στην υγεία και την κοινωνία είναι σημαντικές. Συμβάλλουν στη βελτίωση, διεύρυνση και διατήρηση των κοινωνικών επαφών των ηλικιωμένων, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνουν τη συναισθηματική ευημερία των ατόμων. Οι κοινωνικές και συναισθηματικές επαφές είναι ζωτικής σημασίας για την ψυχολογική και σωματική υγεία

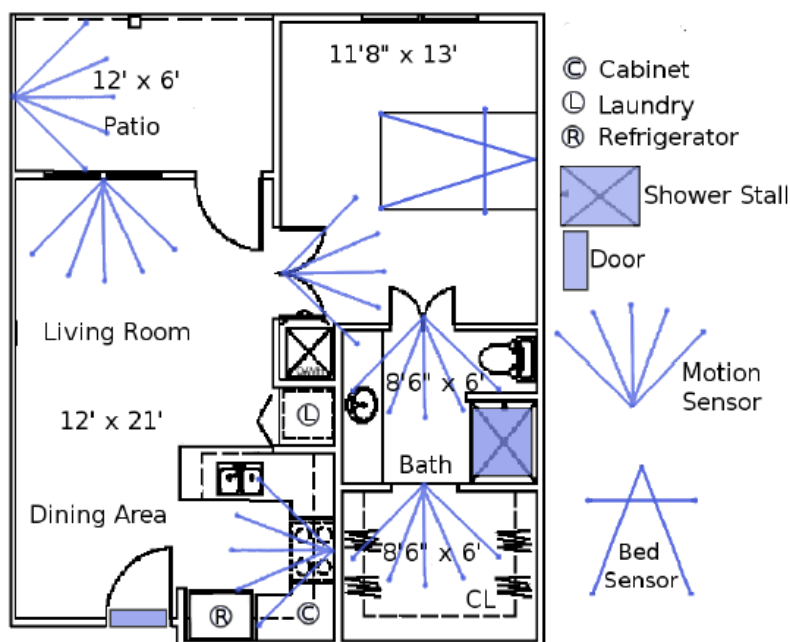
Τα συστήματα υποβοηθούμενης διαβίωσης συνεισφέρουν στη στήριξη των ηλικιωμένων, των ατόμων με χρόνιες ασθένειες και των ατόμων με ειδικές ανάγκες που ζουν μόνοι στο σπίτι. Η δυνατότητα χρήσης της τεχνολογίας για την αξιολόγηση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των ευάλωτων κατοίκων, μπορεί να βελτιώσει την ποιότητα και την ποικιλία των πληροφοριών που διαβιβάζονται στους φροντιστές και στους θεράποντες γιατρούς. Τα μη φυσιολογικά σήματα μπορεί να μεταφραστούν σε ακριβείς προάγγελους των κινδύνων για την υγεία, ακόμη και σε πρώιμο στάδιο, και μπορεί να συνδυαστεί με συστήματα συναγερμού, πληροφορώντας μια τεχνική πλατφόρμα για να εκτελέσει τις κατάλληλες ενέργειες

Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί μια ανησυχία που καταγράφεται από τους χρήστες σχετικά με την ανεξαρτησία, την ασφάλεια, την προστασία της ιδιωτικής ζωής, της ελευθερίας και της συμπεριφοράς μέσα στο σπίτι – χώρο υπό το άγρυπνο μάτι του συστήματος. Οι βλάβες των συστημάτων και οι συχνές αποσυνδέσεις που προκαλούνται από διάφορα αντικείμενα, αποτελούν σημαντικό πρόβλημα στα έξυπνα σπίτια του περιβάλλοντος υποβοηθούμενης διαβίωσης. Επιπροσθέτως, απαιτούνται διάφορες βελτιώσεις, όπως οι βλάβες των συστημάτων και η αποσύνδεση, οι περίπλοκες διασυνδέσεις, η έλλειψη ειδικών γνώσεων για τη χρήση κεντρικών λειτουργιών και τα περιβαλλοντικά ζητήματα.

### 7.1.5.1 Aging in Place

Πρόκειται για ένα προσαρμοστικό σύστημα ευφυούς κατοικίας που χρησιμοποιεί τεχνικές μηχανικής μάθησης κι ανάλυσης δεδομένων για να ανακαλύπτει πρότυπα συμπεριφοράς στην καθημερινή ζωή του χρήστη του χώρου. Στοχεύει στην αυτοματοποίηση των επαναλαμβανόμενων αλληλεπιδράσεων των ανθρώπων με το περιβάλλον του σπιτιού, διευκολύνοντας έτσι άτομα με διάφορους περιορισμούς, κυρίως απώλειας νοητικής ικανότητας.

Το σύστημα έχει τη δυνατότητα να συμπεριλάβει μελλοντικές αλλαγές συμπεριφοράς στα πρότυπα που δημιουργεί, τόσο από τους προγραμματιστές όσο και από τους χρήστες (π.χ. παγίωση μιας πρόσφατης συνήθειας). Τα δεδομένα συλλέγονται από αισθητήρες περιβάλλοντος, δηλ. κίνησης και φωτός και μπορούν να παρουσιαστούν από το σύστημα μέσω webinterface. Όταν παρατηρείται αποκλίνουσα συμπεριφορά από το πρότυπο (π.χ. συχνότερες επισκέψεις στην τουαλέτα από το συνηθισμένο), ειδοποιείται ο φροντιστής του ατόμου.



Εικόνα 260 Διάταξη των αισθητήρων στο εργαστήριο του προγράμματος Aging in Place

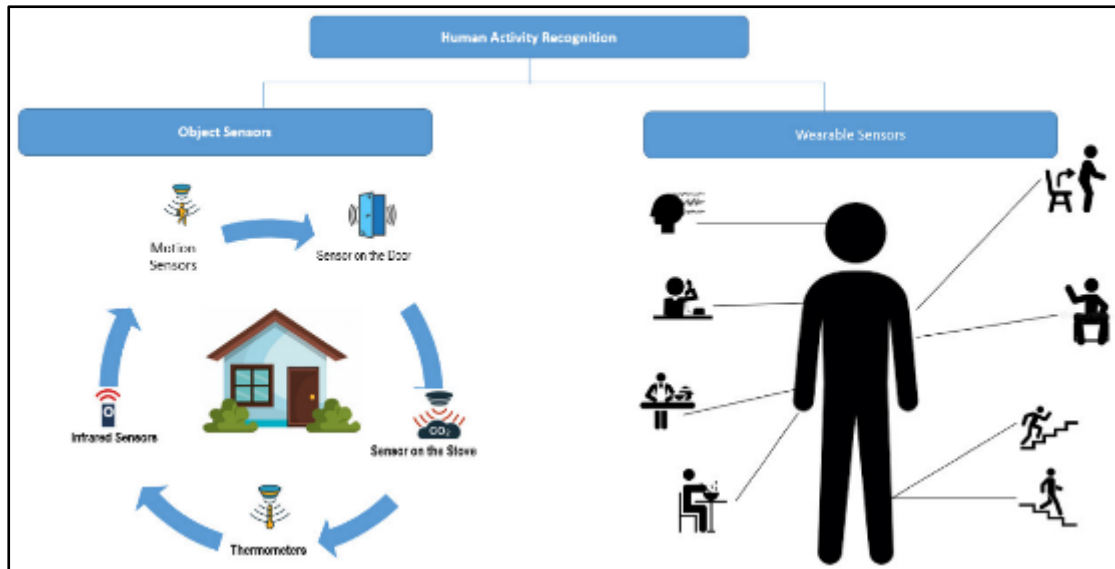
### 7.1.5.2 Aware Home Research Initiative (AHRI)

Το πρόγραμμα AHRI ξεκίνησε το 1998 και συνεχίζει να ερευνά τεχνολογίες υποβοηθούμενης διαβίωσης. Ένα από τα παραγόμενα project είναι το Cook'sCollage (κολάζ μαγειρικής), στο οποίο καταγράφεται η συνηθισμένη για τον χρήστη διαδικασία μαγειρέματος. Σε περίπτωση που αποσπαστεί η προσοχή του χρήστη με αποτέλεσμα να ξεχάσει το στάδιο στο οποίο βρίσκεται, μπορεί εύκολα μέσω της οθόνης να ανασκοπήσει τις εργασίες που έχει κάνει από την έναρξη της δραστηριότητας.



Εικόνα 261 Κολάζ μαγειρικής και αναγνώριση δραστηριοτήτων

Άλλο project του προγράμματος AHRI είναι η λειτουργία λογισμικού αναγνώρισης δραστηριοτήτων (Activity Recognition). Με μικρές κάμερες σε συνδυασμό με λογισμικό τεχνητής όρασης (για υποκατάσταση αισθητήρων κίνησης), μπορούν να εξάγονται δεδομένα που πληροφορούν τη διάθεση και την κατάσταση των χρηστών του χώρου, αν δηλαδή είναι κινητικοί ή νωθροί κατά τη διάρκεια μιας μέρας.

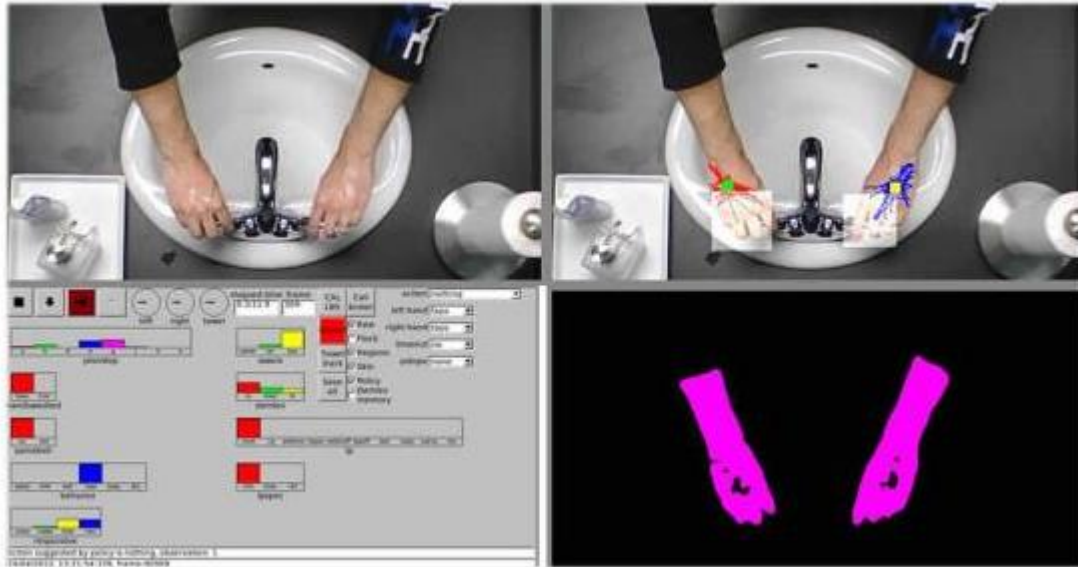


Εικόνα 262 Συλλογή δεδομένων με αισθητήρες για την αναγνώριση ανθρώπινων δραστηριοτήτων

### 7.1.5.3 COACH (Cognitive Orthosis for Assisting with aCtivities in the Home)

Το COACH (Cognitive Orthosis for Assisting with aCtivities in the Home) είναι ένα σύστημα που χρησιμοποιεί video παραδείγματα για να βοηθήσει τα άτομα με άνοια ή νευρολογικές παθήσεις στην ολοκλήρωση καθημερινών εργασιών, όπως το πλύσιμο των χεριών. Το σύστημα χρησιμοποιεί μια ποικιλία στοιχείων για να παρακολουθεί και να προτρέπει ένα άτομο που μπορεί να δυσκολεύεται να θυμηθεί τα βήματα που περιλαμβάνονται σε μια συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Το COACH αποσκοπεί στη μείωση της εξάρτησης των πασχόντων ατόμων από τους φροντιστές τους. Μπορεί να βοηθήσει τη μνήμη αποθηκεύοντας πληροφορίες που έχει συλλέξει σχετικά με την καθημερινότητα ενός χρήστη και τις χρησιμοποιεί για την αυτόματη εκτέλεση ενεργειών ή προτρέποντας τον χρήστη εάν ξεχάσει να κάνει μια εργασία που θα έκανε κανονικά.



Εικόνα 263 Οδηγίες και παρακολούθηση για το πλύσιμο χεριών

Ο βοηθός πλυσίματος χεριών που φαίνεται στην Εικόνα 262 λειτουργεί παρακολουθώντας τη θέση των χεριών του χρήστη καθώς και τις εργασίες που έχει ήδη εκτελέσει ο χρήστης. Στη συνέχεια, χρησιμοποιεί έναν αλγόριθμο τεχνητής νοημοσύνης ΑΙ για να προσδιορίσει την τρέχουσα κατάσταση της εργασίας, εάν ο χρήστης απαιτεί μια προτροπή και, εάν ναι, ποια ερώτηση. Για παράδειγμα, εάν ο χρήστης ξεκινήσει ανοίγοντας το νερό αλλά στη συνέχεια ξεχάσει πώς να προχωρήσει, το σύστημα θα ζητήσει από τον χρήστη να χρησιμοποιήσει σαπούνι. Αντίθετα, εάν ο χρήστης χρησιμοποιεί σαπούνι αλλά στη συνέχεια ξεχάσει πώς να προχωρήσει, θα του ζητηθεί να ανοίξει το νερό.

## 7.1.6 Νέες Τεχνολογίες Υποβοήθησης των καθημερινών δραστηριοτήτων

### 7.1.6.1 Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με προβλήματα όρασης

#### Μεγεθυντής οθόνης CCTV

Οι μεγεθυντές κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (Closed Circuit Television - CCTV) αφορούν άτομα με περιορισμένη όραση. Η συγκεκριμένη συσκευή αποτελείται από μια κάμερα και συνδέεται με την οθόνη του υπολογιστή για την απεικόνιση του μεγεθυσμένου έγγραφου ή αντικειμένου. Ο χρήστης έχει την δυνατότητα να ρυθμίζει κάθε φορά το βαθμό μεγέθυνσης των εγγράφων ή αντικειμένων που βλέπει η κάμερα.



Ο μεγεθυντής αυτός περιλαμβάνει και ταυτόχρονη μεγέθυνση της οθόνης του Η/Υ σε λειτουργία που ονομάζεται split. Αυτό σημαίνει ότι ο χρήστης μπορεί να βλέπει σε χωριστή περιοχή της οθόνης του Η/Υ το μεγεθυμένο αντικείμενο ή έντυπο, και ταυτόχρονα να εργάζεται στο περιβάλλον εργασίας του υπολογιστή (το οποίο περιορίζεται στο υπόλοιπο κομμάτι της οθόνης).



Εικόνα 264 Μεγεθυντής οθόνης

**Πληκτρολόγιο μεγάλων πλήκτρων Big Keys.** Διαθέτει περιορισμένο πλήθος πλήκτρων ώστε να μη διασπάται η προσοχή του/της χρήστη/χρήστριας και να εστιάζεται στα πλέον χρησιμοποιούμενα πλήκτρα. Τα πλήκτρα έχουν 4πλάσιο μέγεθος σε σχέση με αυτά των συμβατικών πληκτρολογίων. Συνοδεύεται από έναν οδηγό πλήκτρων (πλέγμα απομόνωσης πλήκτρων) που αποτρέπει τον ακούσιο πληκτρισμό.



Εικόνα 265 Πληκτρολόγιο μεγάλων πλήκτρων

## Αναγνώστες οθόνης (Screen Readers)

Οι αναγνώστες οθόνης είναι εργαλεία που επιτρέπουν σε άτομα με προβλήματα όρασης ή γνωστικές αναπηρίες να διαβάσουν το κείμενο και τις εικόνες που εμφανίζονται στην οθόνη του υπολογιστή τους, καθώς μετατρέπουν το ψηφιακό κείμενο σε συνθετική ομιλία. Δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες να ακούν περιεχόμενο και να πλοηγούνται με το πληκτρολόγιο.

Η τεχνολογία αυτή βοηθά τα εντυποανάπηρα άτομα (τυφλά ή με χαμηλή όραση άτομα) να έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες με το ίδιο επίπεδο ανεξαρτησίας και ιδιωτικότητας που έχει οποιοσδήποτε άλλος. Οι αναγνώστες οθόνης χρησιμοποιούνται επίσης από άτομα με συγκεκριμένες γνωστικές ή μαθησιακές δυσκολίες, όπως δυσλεξία, ή από άτομα που προτιμούν απλώς το περιεχόμενο σε μορφή ήχου αντί κειμένου. Εκτός του διαδικτύου, οι αναγνώστες οθόνης λειτουργούν επίσης με έγγραφα, υπολογιστικά φύλλα και φυσικά το λειτουργικό σύστημα μιας συσκευής.



Εικόνα 266 Αναγνώστης οθόνης

## Οθόνη Braille

Οθόνη Braille (Μπράιγ) ονομάζεται η συσκευή για την δημιουργία χαρακτήρων Μπράιγ, συνήθως μέσω της ανύψωσης τελειών μέσα από τις τρύπες μιας επίπεδης επιφάνειας. Οι τυφλοί χρήστες υπολογιστών, οι οποίοι δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν μια κανονική οθόνη υπολογιστή, τη χρησιμοποιούν για να διαβάσουν κείμενο. Η λειτουργία της οθόνης Μπράιγ είναι σχετικά απλή, καθώς ό,τι υπάρχει στην επιφάνεια εργασίας του υπολογιστή απεικονίζονται σε μια ειδικά διαμορφωμένη και με ειδικά υλικά κατασκευής οθόνη.



Εικόνα 267 Οθόνη Braille

#### 7.1.6.2 Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με προβλήματα ακοής

Εκτός από τα διαδεδομένα τεχνολογικά βοηθήματα που υπάρχουν για τα άτομα με προβλήματα ακοής όπως είναι τα ακουστικά βαρηκοΐας, τα κοχλιακά εμφυτεύματα και τα εμφυτεύσιμα ακουστικά, σήμερα υπάρχουν κι άλλα βοηθήματα με στόχο τη διευκόλυνση της καθημερινότητας ατόμων με προβλήματα ακοής στο περιβάλλον κατοικίας τους.

**Συστήματα μετατροπής των ακουστικών ενδείξεων**, ώστε να γίνονται αντιληπτές με την όραση ή την αφή. Τέτοιες συσκευές είναι οι φωτεινές ενδείξεις ειδοποίησης για το κουδούνι της πόρτας ή το τηλέφωνο, τα ξυπνητήρια με δόνηση, το φλας που αναβοσβήνει σε περίπτωση κλάματος μωρού ή ανίχνευσης καπνού.



Εικόνα 268 Συσκευές ειδοποίησης

#### **Συστήματα επικοινωνίας μέσω τηλεφώνου.**

Πρόκειται για τηλέφωνα με ενισχυμένα μεγάφωνα ακουστικού, ειδικά τηλέφωνα που αντί για μεγάφωνο διαθέτουν έναν ισχυρό δονητή ώστε να αντιλαμβάνεται ο χρήστης

τις δονήσεις, όπως και τηλεφωνικές συσκευές με οπτικοακουστική επικοινωνία για να επιτρέπεται η χειλανάγνωση.



Εικόνα 269 Ειδικά τηλέφωνα επικοινωνίας

#### 7.1.6.3 Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με προβλήματα ομιλίας

**Ενισχυτής φωνής.** Χρησιμοποιείται από άτομα με χαμηλή ένταση ομιλίας ή διαταραχές φωνής που δεν ακούγονται από το περιβάλλον τους, όπως είναι ηλικιωμένοι, άτομα με νευρολογικές παθήσεις (σκλήρυνση κατά πλάκας, νόσος κινητικού νευρώνα), εγκεφαλικά επεισόδια, νόσος Parkinson. Περιλαμβάνει ένα χειλόφωνο κοντά στο στόμα του χρήστη όπου εισέρχεται ο ήχος, και στη συνέχεια με τη βοήθεια ενός ενισχυτή και ενός μεγαφώνου μεταδίδει την φωνή με ενισχυμένη ένταση.



Εικόνα 270 Ενισχυτές φωνής

**Λαρυγγόφωνο.** Το λαρυγγόφωνο αποτελεί σημαντική βοήθεια για άτομα με μηδενική ένταση στον τόνο φωνής ή με προβλήματα στις φωνητικές χορδές. Η συσκευή παράγει δονήσεις προσομοιάζοντας τις δονήσεις των φωνητικών χορδών. Ο χρήστης τοποθετεί το λαρυγγόφωνο στον λαιμό του και αυτό ενεργοποιείται αυτόματα μόλις έρθει σε επαφή με το δέρμα του χρήστη.

#### 7.1.6.4 Τεχνολογικές εφαρμογές για άτομα με κινητικά προβλήματα

Οι σχετικές εφαρμογές αφορούν άτομα τα οποία έχουν πλήρη αδυναμία κίνησης ή ελάχιστη δυνατότητα, με αποτέλεσμα την αδυναμία αυτοεξυπηρέτησης (πλήρη ή μερική) εντός της κατοικίας τους. Πρόκειται για αμαξίδια ή σκούτερ χειροκίνητα και ηλεκτροκίνητα, μαστούνια, ορθοστάτες, γερούλια, γερανούς ανύψωσης, ειδικά ασανσέρ, ράμπες και οτιδήποτε βοηθά την κίνηση του πάσχοντος ατόμου στον χώρο του.

Τα ηλεκτροκίνητα αμαξίδια διαθέτουν μπαταρία και χειριστήριο για την άνετη ηλεκτροκινούμενη μετακίνηση των χρηστών, καθώς η μπαταρία παρέχει αυτονομία κίνησης για πάνω από 8 ώρες. Ορισμένα αμαξίδια παρέχουν τη δυνατότητα ανάβασης και κατάβασης σκαλοπατιών, έτσι ώστε να υπάρχει πρόσβαση σε όλα τα μέρη της κατοικίας.



Εικόνα 271 Ηλεκτροκίνητα αμαξίδια

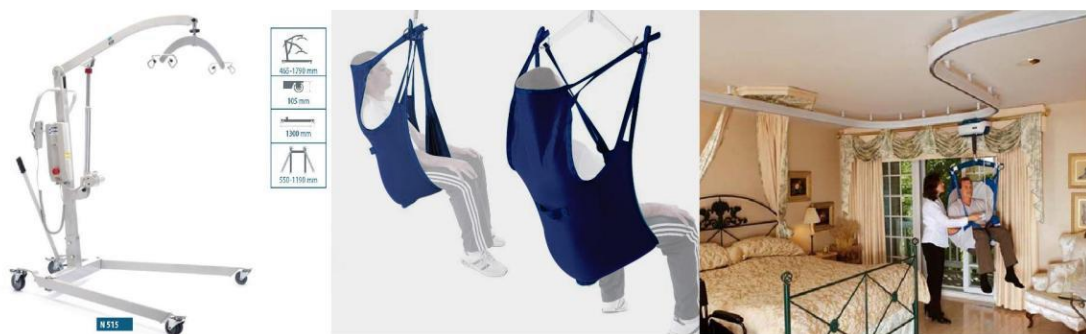
Για υποβοήθηση στην κίνηση εντός των χώρων κατοικίας, μπορούν να χρησιμοποιηθούν πολλές απλούστερες συσκευές:



Εικόνα 272 Χερούλια για στήριξη και βοήθεια. Βοηθητικό κάθισμα μπάνιου



Εικόνα 273 Καρέκλα αναρρίχησης σκαλοπατιών. Ηλεκτροκίνητοι αναρριχητές σκαλιών με ράγες.



Εικόνα 274 Χρήση γερανών για την ασφαλή μετακίνηση του καθήμενου χρήστη εντός του χώρου.

## 7.2 Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ

### 7.2.1 Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό

Η προσβασιμότητα στο πεδίο του πολιτισμού σχετίζεται με:

- τη **φυσική προσβασιμότητα** των τόπων / χώρων του πολιτισμού (βιβλιοθήκες, μουσεία, αίθουσες συναυλιών, χώροι πολιτιστικής κληρονομιάς κ.λπ.), συμπεριλαμβάνοντας τόσο το δομημένο περιβάλλον όσο και τον εξοπλισμό (π.χ. πλήρης πρόσβαση για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, σαφής σήμανση, ηχητικές περιγραφές κ.λπ.). Η κυριότερη υποομάδα χρηστών που αντιμετωπίζει προβλήματα σε αυτό το επίπεδο προσβασιμότητας είναι τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Επιπρόσθετα, εντοπίζεται και μια ενδεχόμενη εξαίρεση χρηστών από τον πολιτισμό και την κληρονομιά λόγω οικονομικών αδυναμιών (π.χ. ένα υψηλό αντίτιμο εισιτηρίου σε έναν αρχαιολογικό χώρο, ένα μουσείο ή ένα πολιτιστικό κέντρο).
- την **αισθητηριακή / αντιληπτική προσβασιμότητα** του πολιτισμικού υλικού και των πολιτιστικών προγραμμάτων, εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων. Το άτομο αντιλαμβάνεται το πολιτιστικό αγαθό σύμφωνα με το εκπαιδευτικό του υπόβαθρο, τον τρόπο ζωής και το συνήθη ως προς αυτόν τρόπο διανοητικής επεξεργασίας. Η κυριότερη υποομάδα χρηστών που μπορεί να αποκλειστεί από αυτό το επίπεδο είναι τα άτομα με διανοητικά και μαθησιακά προβλήματα, αλλά και τα άτομα που αδιαφορούν για την έκθεσή τους στο πολιτιστικό αγαθό.
- **Οικειοποιητική Προσβασιμότητα:** Σε αυτό το επίπεδο συνδυάζονται οι δυο προσβασιμότητες που έχουν ήδη αποκτηθεί: η φυσική και η αντιληπτική προσβασιμότητα. Αρχικά, ο επισκέπτης/δέκτης αισθάνεται ότι κατέχει τη γνώση και την εμπειρία του πολιτιστικού αγαθού, ενώ ενδέχεται να νιώθει και συναισθηματικά συνδεδεμένος και οικείος με αυτό (εξοικείωση). Έπειτα, το σώμα και το μυαλό του επισκέπτη/δέκτη χρησιμοποιεί την αποκτηθείσα εμπειρία και γνώση για να δημιουργήσει το προσωπικό του αφήγημα

(παραγωγή αφηγήματος). Με αυτό τον τρόπο, το άτομο αναπαράγει το πολιτιστικό αγαθό σε μια νέα, προσωπική, ιδιοσυγκρασιακή και οικεία μορφή. Στο τελικό αυτό επίπεδο η προσβασιμότητα φτάνει στο απόγειό της, και συνεπώς θα πρέπει να αποτελεί τον απώτερο στόχο των εμπειρογνομόνων που χαράσσουν τις πολιτικές πρόσβασης.

Σήμερα, η προσβασιμότητα δεν αφορά μόνο τη **φυσική πρόσβαση**, δηλαδή τη δυνατότητα αυτόνομης φυσικής προσέλευσης, μετακίνησης και παραμονής στο χώρο και χρήσης διατιθέμενων υποδομών, υπηρεσιών, αγαθών και πληροφοριών από όλους, αλλά και στην **αντιληπτικότητα**, δηλαδή στον τρόπο με τον οποίο ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται, κατανοεί και διδάσκεται από το περιβάλλον.

Βασική διάσταση της προσβασιμότητας αποτελεί επίσης η **πρόσβαση στην πληροφορία** που αφορά τόσο στην αρχική δυνατότητα των ατόμων να πληροφορηθούν για έναν πολιτιστικό χώρο ή μία δραστηριότητα (προσβάσιμες ιστοσελίδες και προωθητικό υλικό), όσο και στην **ύπαρξη προσβάσιμου ενημερωτικού υλικού** μέσα στον πολιτιστικό οργανισμό, φορέα κ.λπ. (φυλλάδια μουσείων, προγράμματα θεατρικών παραστάσεων κ.λπ.) για κάθε κατηγορία επισκεπτών.

Αναπόσπαστη διάσταση της προσβασιμότητας είναι και η **οικονομική προσβασιμότητα**. Τα πολιτιστικά αγαθά, οι δραστηριότητες και υπηρεσίες πρέπει να είναι οικονομικά προσιτά σε όλο τον πληθυσμό, και ιδιαίτερα στις κατηγορίες που διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο φτώχειας όπως τα άτομα με αναπηρία.

Στο Συνοπτικό Πίνακα Αρχών παρατίθενται κάποιες βασικές αρχές (“DOs”) που θα πρέπει να ακολουθούνται και υπογραμμίζονται κάποια λάθη που παρατηρούνται συχνά (“DON’Ts”) στο σχεδιασμό της προσβασιμότητας.

	<b>DOs</b>	<b>DON’Ts</b>
<b>ΦΥΣΙΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ</b>	Διασφάλιση μεταφορικής συνδεσιμότητας και ικανοποιητικής σήμανσης όλων των πολιτιστικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό	Μεμονωμένη κάλυψη της φυσικής προσβασιμότητας στους χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αποκοπή από το ευρύτερο αστικό δίκτυο
	Διασφάλιση φυσικής προσβασιμότητας στις	



	πολιτιστικές δραστηριότητες και τους πολιτιστικούς χώρους για ΚΑΘΕ χρήστη	Αισθητική όγληση των πολιτιστικών χώρων, τοποθεσιών και κτιρίων από τις παρεμβάσεις
	Προσφορά δωρεάν εισόδου ή εισόδου χαμηλού αντιτίμου για όλους	Εξάρτηση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων από ιδιωτικές χορηγίες
<b>ΑΝΤΙΛΗΠΤΙΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ</b>	Διασφάλιση διάχυσης της πολιτιστικής πληροφορίας	Παροχή παρωχημένων ή μη ανανεωμένων πληροφοριών, με αποτέλεσμα το μη φιλικό ως προς τη χρήση ενημερωτικό υλικό
	Insitu παροχή πολύγλωσσου σχετικού οπτικο – ακουστικού υλικού	Χρήση εκτός κλίμακας ενημερωτικών πινακίδων
	Παροχή ενημερωτικού υλικού σε διαφορετικές εκδοχές για ειδικούς τύπους επισκεπτών	Βομβαρδισμός του επισκέπτη με άχρηστες πληροφορίες που καλλιεργούν την αδιαφορία
<b>ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΤ ΙΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟ</b>	Ανάπτυξη διαδραστικών πρωτοβουλιών φιλικών στη χρήση, οι οποίες θα προωθούν την ενεργή συμμετοχή των χρηστών	Ανάπτυξη υποστηρικτικών πρωτοβουλιών που υπαγορεύουν μια κυρίαρχη ή συμβατική αφήγηση

Πίνακας 7

*Συνοπτικός Πίνακας Αρχών για τα 3 Επίπεδα Προσβασιμότητας*

Στον τομέα του πολιτισμού και της ψυχαγωγίας, τα εμπόδια πρόσβασης σε συνδυασμό με τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία λειτουργούν ανασταλτικά στην ανάπτυξη ευκαιριών συμμετοχής σε αντίστοιχες δραστηριότητες, όπως παρακολούθηση θεατρικών έργων, επισκέψεις σε μουσεία, πραγματοποίηση τουριστικών επισκέψεων, κ.λπ.

#### 7.2.1.1 Το δικαίωμα όλων στον πολιτισμό

Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των ΑμεΑ και το Προαιρετικό Πρωτόκολλο, περιλαμβάνει άρθρα που προστατεύουν τα ΑμεΑ σε όλες τις εκφάνσεις της καθημερινότητας, όπου τα δικαιώματά τους έχουν παραβιαστεί και προσδιορίζει τους τομείς που πρέπει να γίνουν προσαρμογές.

Ειδικότερα, το Άρθρο 30 αναφέρεται στη συμμετοχή των ΑμεΑ στην πολιτιστική ζωή, την αναψυχή, τον ελεύθερο χρόνο και τον αθλητισμό σε ίση βάση. Συγκεκριμένα:

- Την πρόσβαση στο πολιτιστικό υλικό, σε τόπους πολιτιστικών παραστάσεων ή υπηρεσιών, όπως θέατρα, μουσεία, κινηματογράφος, βιβλιοθήκες, τουριστικές υπηρεσίες και μνημεία
- Την ανάπτυξη του δημιουργικού, καλλιτεχνικού και διανοητικού δυναμικού τους, όχι μόνο προς όφελός τους, αλλά και για τον εμπλουτισμό της κοινωνίας
- Την αναγνώριση και υποστήριξη της ιδιαίτερης πολιτιστικής και γλωσσικής ταυτότητάς τους, συμπεριλαμβανομένων των νοηματικών γλωσσών και του πολιτισμού των κωφών
- Τη διοργάνωση και συμμετοχή σε αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες
- Την πρόσβαση στις υπηρεσίες όσων εμπλέκονται στη διοργάνωση ψυχαγωγικών, τουριστικών, ελεύθερου χρόνου και αθλητικών δραστηριοτήτων

Σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΕ, σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες υλοποιούνται πλέον πολιτιστικές, αθλητικές, τουριστικές και ψυχαγωγικές δράσεις προσβάσιμες για ΑμεΑ. Οι νέοι χώροι που δημιουργούνται ως εστίες πολιτισμού (κινηματογράφοι, θέατρα, μουσεία, γκαλερί, βιβλιοθήκες, αθλητικές εγκαταστάσεις, αίθουσες συναυλιών), όπως και τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, οφείλουν να είναι προσβάσιμοι από όλους, σύμφωνα με την εφαρμογή προτύπων και προδιαγραφών. Επιβάλλεται επίσης η ενημέρωση και εκπαίδευση των εργαζομένων στους χώρους αυτούς σχετικά με την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων.

### 7.2.2 Θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα το θεσμικό πλαίσιο για την αναπηρία και ειδικότερα για την προσβασιμότητα, είναι διάσπαρτο σε πολυάριθμους νόμους και εγκυκλίους. Επιπλέον, οι διεθνείς εξελίξεις τόσο στους ορισμούς όσο και στις διατάξεις σχετικά με τη σύγχρονη διαχείριση της αναπηρίας και της προσβασιμότητας απαιτεί διαρκείς νομοθετικές αναπροσαρμογές. Θεωρώντας ότι οι χώροι πολιτισμού είναι δημόσιοι χώροι, θα πρέπει να λειτουργούν έτσι ώστε να επιτρέπουν την ισότιμη συμμετοχή και πρόσβαση όλων των πολιτών. Η εξασφάλιση της πρόσβασης και της εξυπηρέτησης των εμποδιζόμενων ατόμων προϋποθέτει τον σωστό σχεδιασμό, την εκπαίδευση, την επαγγελματική συνέπεια και τον σωστό έλεγχο όλων των εμπλεκόμενων. Οι

νομοθετικές διατάξεις που αφορούν την προσβασιμότητα από τα εμποδιζόμενα άτομα προϋποθέτει εμπειρία, εξειδίκευση, ευρηματικότητα και ευελιξία ώστε να αναζητούνται και να εφαρμόζονται εναλλακτικές νόμιμες λύσεις. Η πλημμελής εφαρμογή του νομικού πλαισίου και η έλλειψη αυστηρών ελέγχων ενισχύει τον κοινωνικό αποκλεισμό των ΑμεΑ.

### 7.2.3 Ο αποκλεισμός των ευπαθών ομάδων και τα εμπόδια πρόσβασης στον πολιτισμό

Έρευνα που έγινε το 2018 από την επιστημονική ομάδα του παρατηρητηρίου της ΕΣΑμεΑ (Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία), αναδεικνύει τον αποκλεισμό των εμποδιζόμενων ατόμων από μεγάλο ποσοστό πολιτιστικών δράσεων:

- Μόνο το 5,4% των ατόμων με αναπηρία είχαν επισκεφτεί κάποιον αρχαιολογικό χώρο ή μουσείο έστω και μια φορά κατά το τελευταίο έτος, σε αντίθεση με το 20,1% των μη εμποδιζόμενων ατόμων
- Η επίσκεψη σε θεατρικές και μουσικές παραστάσεις ήταν εφικτή μόνο για το 11,5% των ατόμων με σοβαρή αναπηρία, έναντι ποσοστού 40% των μη εμποδιζόμενων ατόμων.
- Μόλις 7% των ατόμων με σοβαρή αναπηρία είχαν παρακολουθήσει ζωντανά κάποια αθλητική εκδήλωση, έναντι ποσοστού 32,1% του υπόλοιπου πληθυσμού
- Το 7,7% των ατόμων με σοβαρή αναπηρία παρακολούθησαν κινηματογράφο, έναντι 40% των ατόμων χωρίς αναπηρία
- Το 70% των ατόμων με σοβαρή αναπηρία δεν συμμετείχε σε κάποια καλλιτεχνική δράση κατά το τελευταίο έτος.

Η Σύμβαση του ΟΗΕ και η εθνική νομοθεσία για τα ΑμεΑ δεν αρκούν για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας και τη συμμετοχή των εμποδιζόμενων ατόμων σε χώρους πολιτισμού, λόγω του νομικού κενού που παρατηρείται από τη διατύπωση ως την εφαρμογή των σχετικών νομοθετικών διατάξεων. Επιπλέον, η ελλιπής εκπαίδευση του προσωπικού των πολιτιστικών χώρων επιτείνει τον πολιτιστικό αποκλεισμό. Πολλοί πολιτιστικοί χώροι λαμβάνουν υπόψην τους τις ανάγκες κάποιων ευπαθών ομάδων και προβαίνουν σε σχετικές δράσεις εξυπηρέτησης, αγνοώντας όχι μόνο τις

ανάγκες των υπόλοιπων κατηγοριών ΑμεΑ αλλά και τις διαφορετικές ανάγκες της ίδιας γενικής αναπηρίας (π.χ. διαφορετικές είναι οι ανάγκες επικοινωνίας που έχουν οι κωφοί σε σχέση με τα βαρήκοα άτομα).

#### 7.2.3.1 Φυσικά και αισθητηριακά εμπόδια

Εμπόδια που δυσκολεύουν άτομα με δυσκολίες κίνησης και όρασης: σκαλοπάτια, έλλειψη χώρου για ελιγμούς του αμαξιδίου (μικροί ανελκυστήρες, στενές πόρτες, τουαλέτες), ολισθηρότητα δαπέδων, εξοπλισμός πεζοδρομίων (υπαίθρια τραπεζοκαθίσματα, πινακίδες), σταθμευμένα οχήματα, απότομες κλίσεις οδού, έλλειψη χειρολισθήρων σε ράμπες, ανυψωμένα καλύμματα φρεατίων σε διαβάσεις, ελλιπής καθαρισμός οδών από σκουπίδια και ακαθαρσίες σκύλων, ανώμαλες πλάκες επίστρωσης. Επιπροσθέτως, εμπόδια αποτελούν τα μηχανήματα που είναι σε ακατάλληλο ύψος για χρήση από τους χρήστες αμαξιδίων: τα αυτόματα μηχανήματα ανάληψης μετρητών, εισιτηρίων, τα γκισέ εξυπηρέτησης και πληροφοριών.

#### 7.2.3.2 Κοινωνικά εμπόδια

Βασικό κοινωνικό εμπόδιο των εμποδιζόμενων ατόμων θεωρείται ο αποκλεισμός τους από την κοινωνία ως αποτέλεσμα του στίγματος από τους συνανθρώπους τους, με συνέπεια την έλλειψη δυνατότητας ενεργής συμμετοχής τους στην κοινωνία. Κάποια από τα κοινωνικά εμπόδια είναι:

- Η κατωτερότητα: η άποψη κάποιων ότι τα ΑμεΑ είναι πολίτες δεύτερης κατηγορίας
- Ο οίκτος
- Η ηρωοποίηση των ΑμεΑ: τα εμποδιζόμενα άτομα που ζουν αυτόνομα και εργάζονται θεωρούνται γενναία
- Η άγνοια: οι άνθρωποι με αναπηρίες συχνά θεωρούνται ανίκανα να συμμετέχουν σε δράσεις ή να εργαστούν, χωρίς να τους δίνεται έτσι η ευκαιρία να αποδείξουν τις δεξιότητές τους
- Τα στερεότυπα: οι θετικές και αρνητικές γενικεύσεις που πλαισιώνουν τους ανθρώπους με αναπηρίες

- Λανθασμένες αντιλήψεις: οι θεωρήσεις ότι η αναπηρία ενός ατόμου επηρεάζει αρνητικά και άλλες αισθήσεις, ικανότητες ή χαρακτηριστικά της προσωπικότητάς του
- Η άποψη ότι οι άνθρωποι με αναπηρίες επωφελούνται πλεονεκτημάτων (ευκολότερες εργασιακές απαιτήσεις)
- Οι αόρατες αναπηρίες, όπως είναι οι μαθησιακές δυσκολίες, επιληψία, νευρολογικές παθήσεις, ψυχιατρικά θέματα συχνά αγνοούνται από τον περίγυρο και δεν χρήζουν της ειδικής μεταχείρισης που απαιτείται
- Ο φόβος ότι θα ειπωθεί κάτι λάθος σχετικά με κάποια αναπηρία, ωθεί τους ανθρώπους να αποφεύγουν τους συνανθρώπους ΑμεΑ.

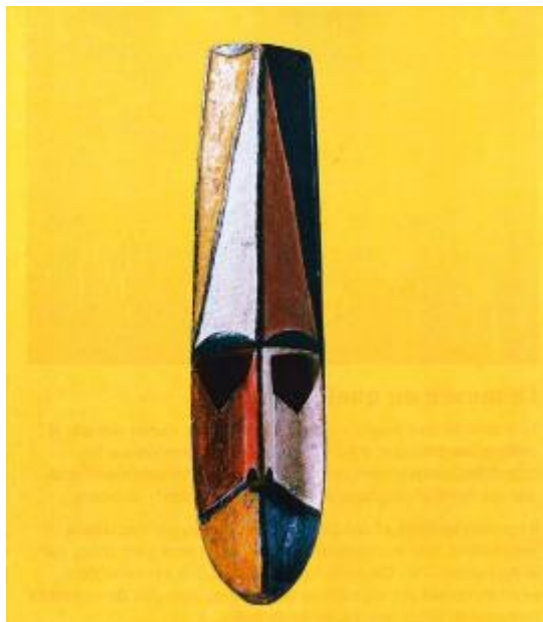
Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν κάποιες καλές πρακτικές εφαρμογές νέων τεχνολογιών που γεφυρώνουν τις δυσκολίες προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες σε πολιτιστικούς χώρους. Συγκεκριμένα, θα παρουσιαστούν:

1. Το Μουσείο της αποβάθρας Μπρανλί, Παρίσι (MuséeduquaiBranly - JacquesChirac)
2. Ακρόπολη, Αθήνα
3. Μουσείο Ακρόπολης, Αθήνα
4. Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, Αθήνα
5. Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΤ), Αθήνα
6. Αρχαιολογικό Μουσείο Ολυμπίας, Ολυμπία
7. Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, Θεσσαλονίκη
8. Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, Αθήνα

Θα παρουσιαστεί επίσης το Ερευνητικό Έργο PROPELASSIS που υλοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη, ως μια συντονισμένη εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την βέλτιστη προσβασιμότητα μνημείων.

#### 7.2.4. Νέες τεχνολογίες ενίσχυσης της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτισμού

7.2.4.1 Μουσείο της αποβάθρας Μπρανλί, Παρίσι (musée du quai Branly – Jacques Chirac) - Μια πολιτική καθολικής προσβασιμότητας.



Το **Musée du quai Branly – Jacques Chirac** αναγνωρίζεται ως ένα από τα κορυφαία ιδρύματα στην πολιτιστική προσβασιμότητα για άτομα με αναπηρίες. Το μουσείο, «όπου οι πολιτισμοί συνομιλούν», περιλαμβάνει εκθέματα από τους πολιτισμούς της Ασίας, της Αφρικής, της Ωκεανίας και της Αμερικής. Το ζήτημα της προσβασιμότητας ενσωματώθηκε πλήρως από την δημιουργία του μουσείου, το 2006. Στόχος ήταν να δίνεται η δυνατότητα σε κάθε επισκέπτη να επιλέξει και να επισκεφτεί το μουσείο σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητές του: μόνος ή συνοδευόμενος, με βοηθητικά εργαλεία επίσκεψης ή συμμετέχοντας σε μια δραστηριότητα, ενταγμένος σε ομάδα ή αυτοτελώς.

*Για επισκέπτες με κινητικές αναπηρίες:*

Όλοι οι χώροι του μουσείου είναι προσβάσιμοι από άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, με σαφή προσανατολισμό εντός του μουσείου από την είσοδο μέχρι τους ανοιχτούς χώρους αναψυχής για το κοινό στους κήπους του μουσείου. Διατίθενται 12 ειδικές θέσεις στάθμευσης στο parking του μουσείου, 2 θέσεις επί της οδού πρόσβασης και συγκεκριμένη πρόσβαση αμαξιδίων στην οδό εισόδου. Στους κοινόχρηστους χώρους υπάρχει κατάλληλη σήμανση, λωρίδες συναγερμού στα ανώτερα πλατύσκαλα, λωρίδες οδηγών στο έδαφος στον κήπο, πίνακες προσανατολισμού αφής και αντίθεσης. Για την αποφυγή ατυχημάτων και την επίτευξη μέγιστης ασφάλειας, οι περιοχές που ενδέχεται να κρύβουν κινδύνους για τους εμποδιζόμενους επισκέπτες επισημαίνονται και προστατεύονται.

- Ισόπεδη πρόσβαση στα εκθέματα

- Δυνατότητα δανεισμού αναπηρικού αμαξιδίου, αναδιπλούμενων καθισμάτων, περπατητών
- Δυνατότητα δανεισμού σκαλοπατιού για επισκέπτες μικρού ύψους
- Ειδικός ανελκυστήρας στην κύρια είσοδο για τα αμαξίδια
- Προσβάσιμα γκισέ εισιτηρίων χαμηλού ύψους
- Ράμπα εισόδου με οριζόντια σήμανση ανάπαυσης ανά 10 μέτρα και αναδιπλούμενα καθίσματα για ξεκούραση, τα οποία υποδεικνύονται σαφώς με εικονογράμματα
- Ειδικές τουαλέτες



Εικόνα 275 Μουσείο Branly, χώρος εκθεμάτων



Εικόνα 276 Μουσείο Branly, εσωτερική ράμπα

#### Για επισκέπτες με προβλήματα όρασης:

- Στο μουσείο υπάρχουν 4 τραπέζια αφής. Το πρώτο βρίσκεται στην είσοδο του κήπου για τον προσανατολισμό των επισκεπτών στον χώρο και τον εντοπισμό των χώρων του μουσείου. Δύο τραπέζια υπάρχουν στο χώρο των συλλογών του μουσείου και το τέταρτο τραπέζι είναι το μεγάλο απτικό και διαδραστικό μοντέλο του μουσείου και του περιβάλλοντος χώρου.
- Η ράμπα εισόδου του κήπου με διαφορετική υφή υλικών, επιτρέπει την περιήγηση στον χώρο αποφεύγοντας εμπόδια (σκαλοπάτια, συντριβάνια) μέχρι την είσοδο στο μουσείο
- Διατίθενται δωρεάν φακοί, κιάλια και μονοκιάλια
- Δωρεάν ηχητικός οδηγός για τον επισκέπτη και τον συνοδό του
- Οδηγός εξερεύνησης συλλογών αφής για την εξερεύνηση 7 αντικειμένων του μουσείου, με τη χρήση ενός φυλλαδίου μεγάλης εκτύπωσης με αντίθεση χρωμάτων και μια συγκεκριμένη διαδρομή μέσω του ηχητικού οδηγού.

- Αναγνώσεις στο σκοτάδι, δραστηριότητα που προσφέρει την ανακάλυψη ενός κειμένου που διαβάζεται σε γραφή Braille
- Στη βιβλιοθήκη του μουσείου διατίθεται εξοπλισμός πολυμέσων διαθέσιμος σε επισκέπτες με προβλήματα όρασης
- Απτικοί χάρτες και πληροφόρηση
- Μουσειογραφική διαδρομή στα εκθέματα του μουσείου με την εγκατάσταση 23 συσκευών πολυμέσων για 23 έργα του μουσείου που αναπαράγονται σε ανάγλυφο και συνοδεύονται από περιγραφικά κείμενα σε γραφή Μπράιγ και ηχητικό σχολιασμό.
- Αποδοχή σκύλων οδηγών



Εικόνα 277 Μουσείο Branly, τρισδιάστατο μοντέλο αφής και ήχου του μουσείου



Εικόνα 278 Μουσείο Branly, απτική πρόσβαση στα εκθέματα

Για επισκέπτες με προβλήματα ακοής:

- Το γκισέ εισιτηρίων και το γραφείο πληροφοριών είναι εξοπλισμένα με βρόγχο μαγνητικής επαγωγής.



- Κατόπιν αιτήματος διατίθεται μεμονωμένος ακουστικός εξοπλισμός σε χρήστες για την περιήγησή τους στο μουσείο.
- Οδηγός βίντεο στη νοηματική γλώσσα που παρέχεται δωρεάν για τα πάσχοντα άτομα και τους συνοδούς τους
- Η εφαρμογή LesexpertsquaiBranlyenLSF με ήχο και υπότιτλους για παιδιά
- Όλες οι ξεναγήσεις είναι προσβάσιμες σε επισκέπτες με προβλήματα ακοής χρησιμοποιώντας το σύστημα ενίσχυσης ήχου που χρησιμοποιούν οι ξεναγοί
- Πληροφόρηση σε ακουστική μορφή, βίντεο με υπότιτλους και σε νοηματική
- Αναγνώστες οθόνης, ειδικοί υπολογιστές, λογισμικό σύνθεσης ομιλίας
- Εξοπλισμός για επισκέπτες με προβλήματα ακοής. Σταθερές συσκευές τοποθετημένες στα γκισέ εισιτηρίων για ηχητική ενημέρωση και φορητές ηχητικές συσκευές που δίνονται στους βαρήκοους για ξενάγηση στο μουσείο με μεγαλύτερη αυτονομία.
- Βιντεοσκοπημένη παρουσίαση των εκθεμάτων στη νοηματική γλώσσα.
- Άτομα με προβλήματα ακοής μπορούν να επικοινωνούν με το τμήμα κρατήσεων του μουσείου μέσω ειδικής συσκευής με 3 δυνατότητες επικοινωνίας: Instant Speech Transcription, στη γαλλική νοηματική γλώσσα και σε ολοκληρωμένη προφορική γαλλική γλώσσα.

*Για επισκέπτες με νοητικές αναπηρίες:*

- Απλοποιημένη έκδοση ενημερωτικών κειμένων για επισκέπτες με νοητική υστέρηση ή με ελλιπή γνώση της γαλλικής γλώσσας
- Έκδοση του Οδηγού εξερεύνησης του μουσείου με μεγάλα γράμματα και αντίθετα χρώματα
- Εργαστήρια πειραματισμού των εκθεμάτων, προσβάσιμα σε παιδιά με νοητικές αναπηρίες



Εικόνα 279 Μουσείο Branly, ράμπα εισόδου στον εξωτερικό κήπο.  
Επισκέπτης με νοητική υστέρηση με τον σκύλο οδηγό του.

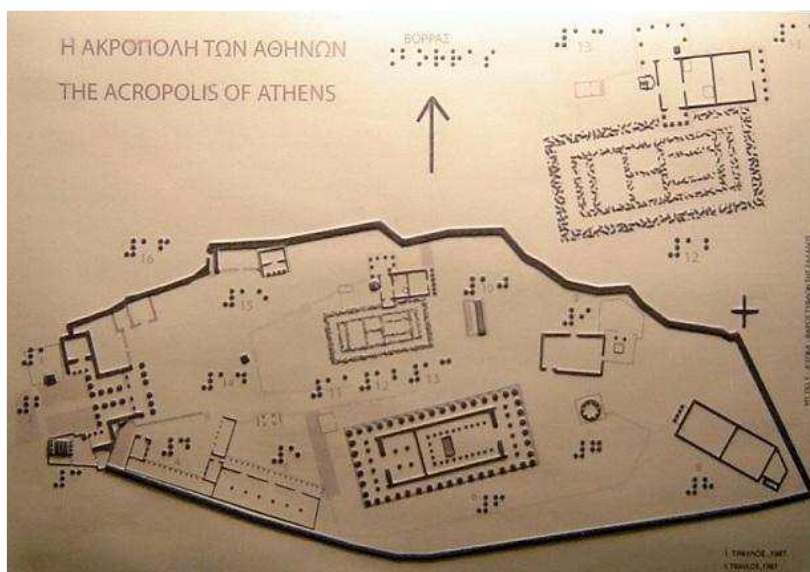
#### 7.2.4.2 Αρχαιολογικός χώρος Ακρόπολης

Για τους **επισκέπτες με προβλήματα όρασης** έχει σχεδιαστεί απτική διαδρομή και παρέχονται ειδικά έντυπα και ειδικά σχεδιασμένα βοηθήματα.

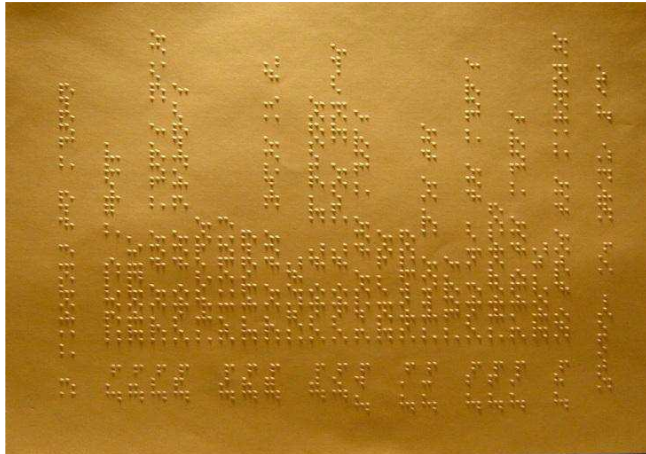
Η απτική διαδρομή προβλέπει:

- 12 στάσεις επίσκεψης και τέσσερις πληροφοριακούς σταθμούς, όπου βρίσκονται διαθέσιμα ειδικά σχεδιασμένα εργαλεία και βοηθήματα απτικής μορφής.
- Ενημερωτικά Φυλλάδια της Εφορείας Πόλης Αθηνών και της Υπηρεσίας Συντήρησης Μνημείων Ακρόπολης με τα νέα αναστηλωτικά δεδομένα στη γραφή Braille και σε μεγαλογράμματη γραφή σε 6 γλώσσες, Ελληνικά, Αγγλικά, Γαλλικά, Γερμανικά, Ιταλικά και Ισπανικά
- Οδηγό Προσβασιμότητας των Ατόμων με προβλήματα όρασης στον αρχαιολογικό χώρο της Ακρόπολης στη γραφή Braille σε 6 γλώσσες.
- Απτική κάτοψη του αρχαιολογικού χώρου της Ακρόπολης με υπομνηματισμό στην ελληνική και αγγλική γραφή Braille.

- Πινακίδα απτικής διαδρομής του αρχαιολογικού χώρου της Ακρόπολης με υπομνηματισμό στην ελληνική και αγγλική γραφή Braille
- Απτικό πρόπλασμα (μακέτα) του αρχαιολογικού χώρου της Ακρόπολης ειδικά διαμορφωμένο για τα άτομα με οπτική αναπηρία, με υπομνηματισμό στην ελληνική και αγγλική γραφή Braille.
- Δύο πινακίδες με αρχαιολογικά-ιστορικά πληροφοριακά στοιχεία για την Ακρόπολη στη γραφή Braille, στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.
- Προπλάσματα αντιγράφων κίωνων των τριών ρυθμών της αρχαίας αρχιτεκτονικής ήτοι του δωρικού, ιωνικού και κορινθιακού ρυθμού.
- Τέλος, το προσωπικό του αρχαιολογικού χώρου έχει παρακολουθήσει ειδική εκπαίδευση για την απόκτηση ειδικών γνώσεων και εξοικείωση με τεχνικές-εργαλεία ως προς τη διαχείριση επισκεπτών με οπτική αναπηρία.



Εικόνα 280 Ακρόπολη, ο ανάγλυφος χάρτης για τα άτομα με προβλήματα όρασης



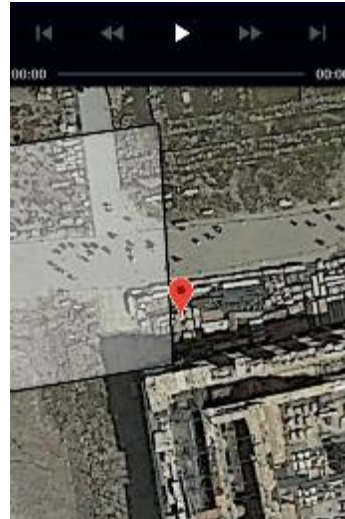
Εικόνα 281 Ακρόπολη, υποτιτλισμός του ανάγλυφου χάρτη σε γραφή Braille



Εικόνα 282 Ακρόπολη, ανάγλυφες ενημερωτικές πινακίδες

Επίσης, δημιουργήθηκε και μια ειδική εφαρμογή πλοήγησης στα μνημεία του Χώρου μέσω κινητού τηλεφώνου, συμβατή σε Android και IOS. Περιλαμβάνει γενικές πληροφορίες της πρόσβασης στην Ακρόπολη και αρχαιολογικές πληροφορίες του Αρχαιολογικού Χώρου και των μνημείων του, γραπτώς και προφορικά.

Σε κάθε μνημείο η εφαρμογή αναγνωρίζει αυτόματα τη θέση του χρήστη και δίνει την αντίστοιχη πληροφορία. Ο χρήστης μπορεί να επιλέγει την ακουστική περιγραφή της θέσης ενδιαφέροντός του. Η εφαρμογή λειτουργεί, όπως μια συσκευή GPS μέσω δορυφόρου. Ο σχεδιασμός και ανάπτυξη της εφαρμογής κινήθηκαν σε απόλυτα στοχευμένη βάση, με τη διαρκή αξιολόγηση κατά την πορεία τους από την αρμόδια τεχνική ομάδα και άτομα με αναπηρία όρασης, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα άρτιο αποτέλεσμα, προσαρμοσμένο στις ανάγκες των χρηστών.



#### 7.2.4.3 Μουσείο Ακρόπολης

Στο Μουσείο Ακρόπολης διατίθενται τα ακόλουθα μέσα για την υποστήριξη της προσβασιμότητας:

- Ειδικές ράμπες για αναπηρικά αμαξίδια και καροτσάκια στις εισόδους του Μουσείου.
- Ανελκυστήρας και WC για άτομα με αναπηρίες σε όλα τα επίπεδα.
- Δανειστικά αναπηρικά αμαξίδια στο Γραφείο Πληροφοριών.
- Σύντομος οδηγός του Μουσείου σε γραφή Braille, στα ελληνικά και στα αγγλικά, στο Γραφείο Πληροφοριών.
- Ελεύθερη πρόσβαση σε σκύλους οδηγούς.



Εικόνα 283 Μουσείο Ακρόπολης

#### 7.2.4.4 Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, Αθήνα



Εικόνα 284 Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο

Το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο διαθέτει ξεχωριστή είσοδο για τα ΑΜΕΑ με πρόσβαση είτε μέσω ράμπας από την κύρια όψη του Μουσείου είτε απευθείας από το πεζοδρόμιο της παρακείμενης οδού.

Στο υπόγειο επίπεδο υπάρχει W.C. για ΑΜΕΑ με όλη την κατάλληλη υποδομή. Για την πρόσβαση τόσο στο υπόγειο επίπεδο όσο και στον πρώτο όροφο, υπάρχουν ανελκυστήρες. Επίσης, διατίθεται αναπηρικό καροτσάκι στις πληροφορίες του μουσείου. Σε ό,τι αφορά τα άτομα με ολική ή μερική απώλεια όρασης, μπορούν να

ζητήσουν τον κατάλογο των 20 εκθεμάτων της Συλλογής Γλυπτών που μπορούν να αγγίξουν, στις πληροφορίες του μουσείου.

Τέλος, υπάρχουν οργανωμένα εκπαιδευτικά προγράμματα και υπηρεσίες για ομάδες ατόμων με ολική ή μερική απώλεια όρασης (απτικές θεματικές περιηγήσεις και εργαστήρια), με κώφωση και με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες, τα οποία υλοποιούν αρχαιολόγοι του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου.

#### 7.2.4.5 Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ), Αθήνα



Εικόνα 285 Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ)

Το «Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος» έχει σχεδιαστεί και λειτουργεί έτσι ώστε να είναι πλήρως προσβάσιμο από ΑμεΑ, πιστό στη δέσμευσή του να είναι ανοιχτό σε όλους.

- Στις εισόδους των χώρων υπάρχουν αυτόματες πόρτες που ανοίγουν με το πάτημα ενός πλήκτρου για να διευκολύνεται η πρόσβαση αμαξιδίων.
- Ο λόφος του Πάρκου, που αποτελεί και το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού Πάρκου, είναι προσβάσιμος σε όλους. Η ανάβαση προς την κορυφή του λόφου γίνεται μέσα από τα μονοπάτια του Πάρκου και μέσω των φυτεμένων δωμάτων των κτιρίων φτάνοντας τα 32 μέτρα. Το υλικό διάστρωσης των μονοπατιών (σταθεροποιημένο κεραμικό δάπεδο) αλλά και η κλίση του Πάρκου που είναι περίπου 3-5% επιτρέπει σε όλους τους επισκέπτες να μετακινούνται άνετα, αλλά και να είναι όλο το Πάρκο προσβάσιμο σε γονείς με καρότσια και σε άτομα με κινητικές δυσκολίες ή που χρησιμοποιούν αμαξίδιο. Είναι, επίσης, αντιολισθητικό.

- Στον Φάρο, υπάρχουν δύο σταθμοί εργασίας με περισσότερα από 543 ακουστικά βιβλία για άτομα με οπτική αναπηρία και εντυποανάπηρους.
- Οι ανελκυστήρες στα κτίρια του ΚΠΙΣΝ είναι προσβάσιμοι σε όλους. Επίσης, διαθέτουν σημάνσεις σε γραφή Braille και φωνητικές προειδοποιήσεις.
- Εντός των κτιρίων του ΚΠΙΣΝ, στο Κέντρο Επισκεπτών, στον Πευκώνα και στο ParkKiosk υπάρχουν τουαλέτες ΑμεΑ με κουμπί έκτακτης ανάγκης, τοποθετημένες αντίστοιχα με βάση το φύλο.
- Το ΚΠΙΣΝ διαθέτει 20 θέσεις στάθμευσης για ΑμεΑ στο ισόγειο του κτιρίου. Το parking διαθέτει ράμπες και διαβάσεις για την διέλευση ατόμων με κινητική αναπηρία και golfcarts με ράμπα επιβίβασης, προστατευτικό ιμάντα και θέση στάθμευσης αμαξιδίου.
- Στην Αίθουσα Σταύρος Νιάρχος στην Εθνική Λυρική Σκηνή υπάρχουν θέσεις για αμαξίδια και ειδικοί ανελκυστήρες για την πρόσβαση τους.
- **Υπηρεσία δανεισμού αμαξιδίων:** Διατίθενται αναπηρικά αμαξίδια κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας.
- **Υπηρεσία Shuttle Bus:** Η υπηρεσία shuttlebus είναι **προσβάσιμη από επισκέπτες με αμαξίδιο κατόπιν συνεννόησης.**
- Στους εξωτερικούς χώρους του ΚΠΙΣΝ υπάρχουν οδηγοί όδευσης τυφλών (εκτός του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος).
- Οι σκύλοι-οδηγοί είναι ευπρόσδεκτοι σε όλους τους χώρους του ΚΠΙΣΝ.
- Ο χάρτης του ΚΠΙΣΝ σε γραφή braille, είναι διαθέσιμος στην Υποδοχή του ΚΠΙΣΝ και το Κέντρο Επισκεπτών. Επιπλέον, σε γραφή braille διατίθενται χαϊκού αφιερωμένα στις εναλλαγές των τεσσάρων εποχών, στην κουπαστή του Φάρου και στο Κανάλι του ΚΠΙΣΝ.
- Διατίθενται συσκευές υποβοήθησης για βαρήκοα άτομα με σύστημα loop σε 44 σημεία σε όλους τους χώρους.
- Διατίθεται Οδηγός Αισθητηριακής Προσβασιμότητας για άτομα στο φάσμα του Αυτισμού.
- Στο πλαίσιο της προσβασιμότητας των επισκεπτών στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, το ΚΠΙΣΝ προσφέρει ξεναγήσεις στο Πάρκο Σταύρος Νιάρχος στην Ελληνική Νοηματική Γλώσσα και Πολυαισθητηριακή



Ξεnáγηση στο ΚΠΠΣΝ και στο Πάρκο Σταύρος Νιάρχος για επισκέπτες με απώλεια όρασης και τους συνοδούς τους.

- Οι οργανωμένες ξεναγήσεις που προσφέρονται στα κτίρια της Εθνικής Λυρικής Σκηνής είναι προσβάσιμες σε ΑμεΑ. Για την Πολυαισθητηριακή ξεναγήση παρέχονται συνοδοί κατόπιν συνεννόησης.

#### 7.2.4.6 Αρχαιολογικό Μουσείο Ολυμπίας



Εικόνα 286 Ψηφιακή εφαρμογή του Μουσείου Ολυμπίας για επισκέπτες με προβλήματα ακοής

Στο αρχαιολογικό Μουσείο Ολυμπίας έχει ολοκληρωθεί και διατίθεται στους επισκέπτες με προβλήματα ακοής μια ψηφιακή εικονική περιήγηση με τίτλο **«Σχεδιασμός και παραγωγή ψηφιακής εικονικής περιήγησης για άτομα με προβλήματα ακοής»**.

Στο πλαίσιο του έργου πραγματοποιήθηκαν οι κάτωθι εργασίες: 1) Επιμέλεια σεναρίου, 2) Επιμέλεια κειμένων για την ελληνική νοηματική γλώσσα, 3) Διερμηνεία των ξεναγήσεων, 4) Βιντεοσκόπηση, Video Post-production, 5) Μετάφραση στην Αγγλική και υποτιτλισμός, 6) Ανάπτυξη Λογισμικού ξεναγήσης για φορητές συσκευές, 7) Προμήθεια Πολυμεσικών συσκευών ξεναγήσης, 8) Τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης.

#### 7.2.4.7 Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού Θεσσαλονίκης

Το μουσείο είναι προσβάσιμο και φιλικό στους ανθρώπους με ειδικά προβλήματα (ΑμεΑ). Διαθέτει δύο ειδικές θέσεις στάθμευσης.

Για τα άτομα με προβλήματα όρασης και ακοής διαθέτει:

- Συσκευές Ακουστικής ξενάγησης πιστοποιημένες για χρήση, οι οποίες περιέχουν ηχητική ξενάγηση στις συλλογές του μουσείου στις ακόλουθες γλώσσες: Ελληνική, Αγγλική, Γαλλική, Γερμανική, Ισπανική, Ρωσική, Σερβική, Βουλγαρική, Εβραϊκή, Τουρκική και Κινεζική.
- Συσκευές ξενάγησης στην Ελληνική νοηματική γλώσσα.
- Ηχητικό Οδηγό (mobile app) για έξυπνα κινητά και ταμπλέτες. Η εφαρμογή είναι διαθέσιμη στις ακόλουθες γλώσσες: Ελληνική, Ελληνική νοηματική, Αγγλική, Γαλλική, Γερμανική, Ισπανική, Ρωσική, Σερβική, Βουλγαρική, Εβραϊκή, Τουρκική και Κινεζική.

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες παρέχονται δωρεάν για τους επισκέπτες μαζί με το εισιτήριο εισόδου.

*Ηχητική-απτική ξενάγηση: Αγγίζτε και γνωρίστε το Βυζάντιο (ξενάγηση για τυφλούς ή με περιορισμένη όραση)*

Το Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού παρέχει ηχητική – απτική ξενάγηση για επισκέπτες τυφλούς ή με περιορισμένη όραση και τους συνοδούς τους. Η δράση με τίτλο «Αγγίζτε και γνωρίστε το Βυζάντιο», περιλαμβάνει ειδικά σχεδιασμένη διαδρομή στις έξι από τις έντεκα αίθουσες της μόνιμης έκθεσής του, και ψηλάφηση δεκαπέντε επιλεγμένων εκθεμάτων από μάρμαρο και πηλό. Η απτική ξενάγηση υποστηρίζεται με φορητό σύστημα ηχητικής ξενάγησης (audioguide), σε τέσσερις γλώσσες (ελληνικά-αγγλικά-γερμανικά-ρωσικά) και έκδοση αντίστοιχου εντύπου για τον συνοδό. Με την επιλεγμένη διαδρομή δίνεται η δυνατότητα στον επισκέπτη όχι μόνο να αγγίξει αυθεντικά έργα του βυζαντινού πολιτισμού, αλλά και να γνωρίσει το Βυζάντιο και να προσεγγίσει διαχρονικά θέματα όπως η θρησκευτική πίστη, η καθημερινή ζωή, τα ταφικά έθιμα αλλά και σημαντικές αλλαγές στη ζωή του μεσαιωνικού ανθρώπου.



Εικόνα 287 Απτική ξανάγηση στα εκθέματα του Βυζαντινού Μουσείου Θεσσαλονίκης

#### 7.2.4.8 Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, Αθήνα

Το πρόγραμμα **«Μαζί παρέα στο Μουσείο»** ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2016 και προσφέρει δωρεάν εργαστήρια για παιδιά και εφήβους με μαθησιακές και αναπτυξιακές δυσκολίες, άτομα με προβλήματα όρασης, καθώς και άτομα που πάσχουν από Alzheimer.

Με τη βοήθεια του εξειδικευμένου προσωπικού στην εκπαίδευση και στην ψυχοθεραπευτική διάσταση της τέχνης, στα εργαστήρια γίνεται η χρήση του «παιχνιδιού» ως μέσου εμπύχωσης για συμμετοχή και προσωπική έκφραση. Μέσα από την ασφάλεια του παιχνιδιού εισάγονται ποικίλα καλλιτεχνικά μέσα και διαδικασίες, ενώ παράλληλα η κίνηση του σώματος ξεκινά να ανακαλύπτεται ως ένα ακόμη μέσο για δημιουργική συνεργασία. Ο σκοπός αυτού του προγράμματος είναι η επικοινωνία μεταξύ αυτών των κοινοτήτων και η ένταξη τους στον κοινωνικό ιστό.



Εικόνα 288 Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, εργαστήριο για παιδιά και εφήβους με μαθησιακές και αναπτυξιακές δυσκολίες

*Πρόγραμμα «Σε Επαφή» - Προσβασιμότητα για άτομα με αισθητηριακή αναπηρία (οπτική και ακουστική βλάβη) στη μόνιμη έκθεση της Κυκλαδικής Τέχνης)*

Η μουσειοσκευή με θέμα τον Κυκλαδικό Πολιτισμό δημιουργήθηκε για τα άτομα με προβλήματα όρασης, απευθύνεται όμως σε όλες τις ομάδες που επιθυμούν να εξερευνήσουν θέματα όπως η γεωγραφία και η ιστορία των Κυκλάδων, τα ειδώλια, οι πρώτες ύλες μέσα από μια βιωματική διαδικασία.

Σκοπός του προγράμματος είναι ένα μουσείο ανοικτό σε όλους με βάση τις αρχές της συμπερίληψης, δίνοντας πλέον τη δυνατότητα σε άτομα με αισθητηριακή αναπηρία (οπτική και ακουστική βλάβη) να έχουν πρόσβαση στη μόνιμη έκθεση της Κυκλαδικής Τέχνης.

Στο πρόγραμμα, σε ειδικά σχεδιασμένη θεματική διαδρομή, χρησιμοποιείται κινητή προθήκη ξενάγησης για άτομα με προβλήματα όρασης. Η προθήκη αποτελείται από θήκες και περιλαμβάνει κάτοψη της αίθουσας, απτικούς χάρτες της Ελλάδας και των Κυκλάδων και αντίγραφα εκθεμάτων που είναι κατασκευασμένα από μάρμαρο ή ρητίνη.

Επιπλέον διατίθεται πολυαισθητηριακή μουσειοσκευή που περιέχει ένα βιβλίο με πληροφορίες σε γραφή Braille και μεγαλογράμματη γραφή, έναν κεντημένο χάρτη, έναν απτικό χάρτη νερού, πέτρες, κλωστές, θραύσματα από αντίγραφα ειδωλίων και μαρμάρινα αντίγραφα ειδωλίων. Ένα βίντεο που απευθύνεται κυρίως στον εκπαιδευτικό/εμπυχωτή του προγράμματος εξηγεί πώς το υλικό που περιέχεται στη μουσειοσκευή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ένα ταξίδι στον χώρο και στον χρόνο.

Στο πρόγραμμα εντάσσεται και μία σειρά δράσεων ώστε το Μουσείο να είναι προσβάσιμο σε κωφά ή βαρήκοα άτομα. Στο [cycladic.gr](http://cycladic.gr) διατίθενται στην Ελληνική Νοηματική Γλώσσα πληροφορίες για την επίσκεψη στο μουσείο. Στην είσοδο του μουσείου βίντεο στη νοηματική παρέχει επίσης αναλυτικές πληροφορίες για το μουσείο (συλλογές του μουσείου, ωράριο κτλ). Στη μόνιμη έκθεση της Κυκλαδικής Τέχνης έχει σχεδιαστεί και συμπεριληφθεί βίντεο με μαγνητοσκοπημένη ξενάγηση στην Ελληνική Νοηματική Γλώσσα με ελληνικούς υπότιτλους καθώς και στα διεθνή νοήματα με αγγλικούς υπότιτλους.



Εικόνα 289 Απτική ξενάγηση εκθεμάτων στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης

#### 7.2.4.9 Το Ερευνητικό Έργο PROSPELASIS



Το Ερευνητικό Έργο PROSPELASIS (ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ) δημιουργήθηκε με τη συνεργασία της Ερευνητικής Ομάδας Συστημάτων Μεταφοράς του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και της 9<sup>ης</sup> Εφορίας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων Θεσσαλονίκης.

Αντικείμενο του έργου "ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΣ" είναι:

Η ανάπτυξη και εφαρμογή μιας "πρότυπης μεθοδολογίας" βελτίωσης της προσπελασιμότητας των βυζαντινών μνημείων της Θεσσαλονίκης από εμποδιζόμενα στη μετακίνηση και στην αντίληψή τους άτομα. Επιλέχθηκαν 6 σημαντικά Βυζαντινά μνημεία της Θεσσαλονίκης στα οποία υλοποιήθηκαν επεμβάσεις σχετικά με:

- Βελτίωση της φυσικής προσβασιμότητας: Ράμπες, Διάδρομοι, Αναβατόρια, κ.α.
- Βελτίωση της αντιληπτικότητας: Τρισδιάστατα Μοντέλα Αφής, Ηχητική και οπτική περιήγηση για άτομα με προβλήματα όρασης και ακοής, κ.α.
- Σήμανση της διαδρομής σύνδεσης τριών Μνημείων (Αγία Σοφία, Αχειροποίητος, Ροτόντα) με στόχο τη βελτίωση του προσανατολισμού ατόμων με νοητική στέρηση, αλλά και για όλους τους ενδιαφερόμενους.

Τα 6 επιλεγμένα Μνημεία είναι:

1. Αγία Σοφία
2. Αχειροποίητος
3. Ροτόντα
4. Επταπύργιο
5. Άγιος Δημήτριος
6. Άγιος Νικόλαος Ορφανός

#### *Απτικά μοντέλα*

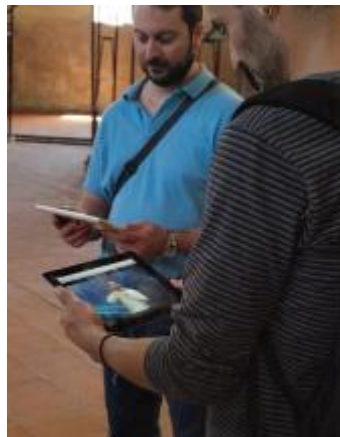
Για καθένα από τα έξι μνημεία δημιουργήθηκε ένα τρισδιάστατο απτικό μοντέλο το οποίο συνοδεύεται από κατάλληλη «περιήγηση δακτύλου». Η διαδικασία παραγωγής είναι η ακόλουθη: σκανάρισμα με laser - 3d ψηφιακό μοντέλο - 3d εκτύπωση - τελικό μπρούντζινο μοντέλο - ηχητική περιήγηση δακτύλου.



Εικόνα 290 Έργο PROSPELASIS: απτικό μοντέλο για την Ροτόντα

### *Σύστημα Ακουστικής και Ηχητικής Περιήγησης με χρήση WiFi*

Οι επισκέπτες μπορούν να συνδεθούν στο σύστημα μέσω των κινητών τηλεφώνων τους και να ανακτήσουν ηχητικές πληροφορίες για κάθε Μνημείο. Ένας μικρός αριθμός συσκευών είναι διαθέσιμος για επισκέπτες που δε διαθέτουν συσκευή με δυνατότητα WiFi. Οι εργαζόμενοι στα Μνημεία εκπαιδεύτηκαν ώστε να διευκολύνουν τους επισκέπτες. Η πληροφόρηση παρέχεται στα Ελληνικά, Αγγλικά, Ρωσικά, με φωνή, κείμενο, εικόνες και επίσης στην Ελληνική και Αμερικανική νοηματική γλώσσα.



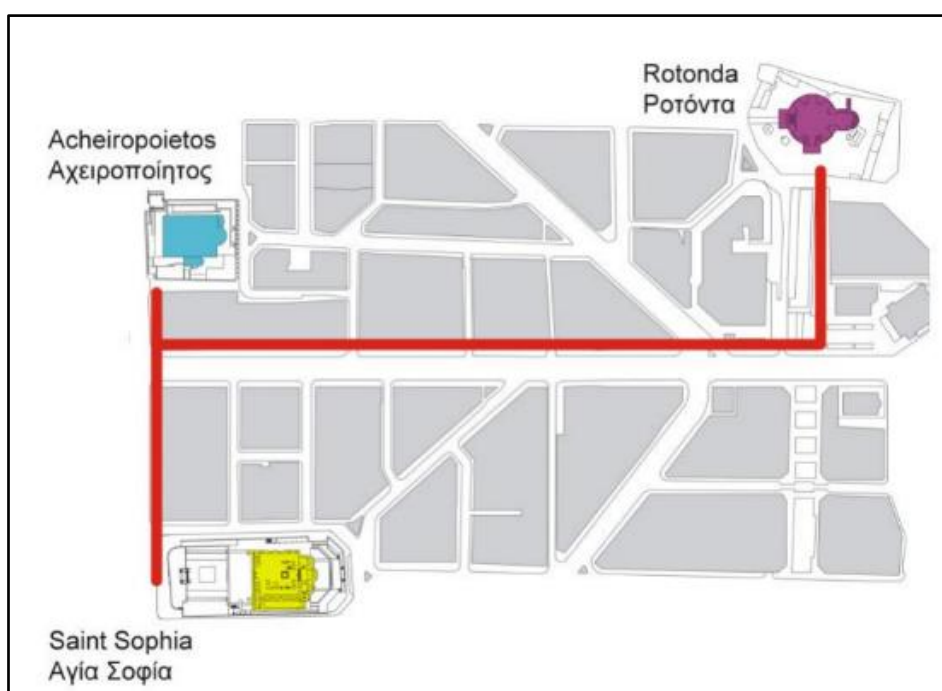
Εικόνα 291 Έργο PROSPELASIS: σύστημα ακουστικής και ηχητικής περιήγησης

### Διαδρομή που συνδέει τρία Μνημεία

Κατά μήκος της διαδρομής που συνδέει τρία σημαντικά Μνημεία: Αγία Σοφία, Αχειροποίητος, Ροτόντα, ορισμένες πλάκες του πεζοδρομίου χρωματίζονται με το κωδικό χρώμα που δίδεται σε κάθε Μνημείο και βέλη υποδεικνύουν την κατεύθυνση κίνησης προς το Μνημείο. Επίσης στην διαδρομή συναντώνται κατάλληλα σχεδιασμένοι ακουμπιστήρες. Οι παρεμβάσεις στη διαδρομή στοχεύουν στο να διευκολύνουν τα άτομα με νοητικές και μαθησιακές δυσκολίες ώστε να ακολουθήσουν τη διαδρομή τους.



Εικόνα 292 Έργο PROSPELASIS: ακουμπιστήρας ανάπαυσης



Εικόνα 293 Έργο PROSPELASIS: χάρτης της επιλεγμένης διαδρομής μεταξύ των μνημείων Αχειροποίητος – Αγία Σοφία – Ροτόντα





Εικόνα 294 Έργο PROSPELASIS: σήμανση για την διαδρομή μεταξύ των επιλεγμένων μνημείων



Εικόνα 295 Έργο PROSPELASIS: σήμανση πλακών του πεζοδρομίου για τη διαδρομή σύνδεσης των επιλεγμένων μνημείων

## 7.3 Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

### 7.3.1 Προσβασιμότητα στις Μεταφορές

Για να λειτουργήσει ένα προσβάσιμο δίκτυο μεταφορών έτσι ώστε τα εμποδιζόμενα άτομα ή/και τα άτομα με αναπηρία να μπορέσουν να αποκτήσουν πρόσβαση στην εκπαίδευση, εργασία, αναψυχή, υγεία κ.λπ., απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διασφάλιση προσβάσιμων και οικονομικά προσιτών μεταφορών.

Οι προσβάσιμες μεταφορές πρέπει να περιλαμβάνουν ένα συνδυασμό:

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

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

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

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

Σημεία κλειδιά:

- ❖ Η συστηματική και συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού που εργάζεται στον τομέα των μεταφορών (οδηγών, συνοδών, υπαλλήλων εκδοτηρίων, πληροφοριών και γενικά συναλλαγής, φυλάκων, προσωπικού εξυπηρέτησης, πληρωμάτων κ.λπ.), ώστε αφενός να αντιληφθεί την κρισιμότητα του ρόλου

του για την άρση του αποκλεισμού των ατόμων με αναπηρία και αφετέρου να αποκτήσει τις απαιτούμενες δεξιότητες και τεχνικές για να μπορεί να επικοινωνήσει και να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά και με ασφάλεια τα άτομα με αναπηρία.

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

7.3.2 Οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες για την Προσβασιμότητα σε σχέση με τις μεταφορές (συσχετισμός μετακινήσεων και χρήσεων γης)

Οι παρακάτω Ευρωπαϊκές Οδηγίες, αφορούν στην εφαρμογή μέτρων και έργων για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε σχέση με τις μεταφορές :

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.2006/2004
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

7.3.3 Συσχέτιση του Εθνικού Σχεδίου για την Προσβασιμότητα με το στρατηγικό σχεδιασμό των μεταφορών

7.3.3.1 Συσχέτιση με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ)

Το Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή παρουσιάζει άμεση συνέργεια με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) για την Ελλάδα. Αν και ανήκει σε διαφορετικό επίπεδο σχεδιασμού, έρχεται να συμπληρώσει τη συνολική εικόνα της χώρας δίνοντας έμφαση στον ολοκληρωμένο

σχεδιασμό των μεταφορών και μετακινήσεων σε αυτήν, στη βιωσιμότητά τους (αναπτυξιακή και περιβαλλοντική), στην άρση των εμποδίων που εμφανίζονται και στην ισότιμη μετακίνηση όλων. Ακολούθως παρουσιάζονται αναλυτικά τα κύρια σημεία του ΕΣΣΜ το οποίο εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2019 ενώ έχει συνταχθεί και εγκριθεί και η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) αυτού.

Το ΕΣΣΜ ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας – Πλαίσιο» για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28. Το Έργο χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service) και υλοποιήθηκε με την υποστήριξη και εποπτεία της Συντονιστικής Επιτροπής του Έργου με εκπρόσωπους από 7 Υπουργεία και κύριο συντονισμό από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΥΜΕ).

Το ΕΣΣΜ περιλαμβάνει το σχεδιασμό μέτρων και έργων έως το 2037, με ενδιάμεσο χρονικό ορίζοντα το 2027. Ορίζει τους ακόλουθους πέντε (5) στρατηγικούς στόχους για τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα:

1. Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο, όπως εκτιμώνται μέσω του χρόνου μετακίνησης, της αξιοπιστίας και της οικονομικής αποδοτικότητας,
2. Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τη συνδεσιμότητα με τα νησιά και μεταξύ συμπληρωματικών μέσων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων, την εδαφική συνοχή και τη διασυνοριακή σύνδεση με χώρες εντός/ εκτός ΕΕ,
3. Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών,
4. Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης σε σχέση με την απασχόληση, την εκπαίδευση και τις κοινωνικές υπηρεσίες για τον πληθυσμό, και
5. Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Τα μέτρα δράσης αναπτύχθηκαν σε εννέα (9) βασικούς πυλώνες και συγκεκριμένα:

1. Ανάπτυξη αποδοτικού συστήματος αστικών και προαστιακών δημόσιων συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών.
2. Βελτίωση αποδοτικότητας και πολυτροπικότητας του άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος είναι ο βασικός άξονας που συνδέει τα κύρια λιμάνια του Πειραιά, της Πάτρας και της Θεσσαλονίκης με τις αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ήδη έχει ολοκληρωθεί ο σιδηροδρομικός διάδρομος βόρεια της Αττικής και σύντομα αναμένεται να φτάσει στην Πάτρα.
3. Ενίσχυση διεθνούς συνδεσιμότητας.
4. Υποστήριξη του τομέα τουρισμού.
5. Ενίσχυση συνδεσιμότητας των ελληνικών νησιών.
6. Βελτίωση αποδοτικότητας του τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας.
7. Ενίσχυση ασφάλειας, βιωσιμότητας, αποδοτικότητας και ανταγωνιστικότητας των μεταφορών.
8. Προώθηση περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης.
9. Διερεύνηση μελλοντικών ευκαιριών.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την πλήρη εφαρμογή του επικρατέστερου εκ των τριών σεναρίων που εξετάστηκαν, έως το 2037 αναμένεται να είναι:

- ✓ Μείωση κατά 12% της οδικής κυκλοφορίας σε οχηματοχιλιόμετρα.
- ✓ Εκτροπή του 20% της συνολικής επιβατικής κίνησης των λεωφορείων προς άλλα μέσα μεταφοράς.
- ✓ Αύξηση του σιδηροδρομικού επιβατικού και μεταφορικού έργου συγκριτικά με το σενάριο βάσης κατά 44% και 35% αντίστοιχα.
- ✓ Αύξηση κατά 17% του θαλάσσιου επιβατικού μεταφορικού έργου.
- ✓ Οι αλλαγές αυτές θα επιφέρουν και οφέλη στο χρόνο μετακίνησης κατά 11,3% για το σιδηρόδρομο και κατά 18,2% για τα λεωφορεία, καθώς επίσης και εξοικονόμηση του λειτουργικού κόστους οχημάτων κυρίως από τη μείωση των οχηματοχιλιομέτρων των επιβατικών Ι.Χ. και των φορτηγών κατά περίπου 10% για τα πρώτα και έως 35% για τα φορτηγά κάθε τύπου.

- ✓ Μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους από την εφαρμογή των αλλαγών είναι η μείωση των οδικών ατυχημάτων, λόγω του χαμηλότερου κυκλοφοριακού φόρτου κατά 12% και του αριθμού των θυμάτων κατά 11,6%.
- ✓ Συνακόλουθα, με τη μείωση της κυκλοφορίας μειώνεται και το περιβαλλοντικό κόστος από τις μεταφορές. Η μείωση υπολογίζεται σε περίπου 12% το 2037 με την οικονομική αποτίμηση.

Από την ανάλυση του παρόντος Σχεδίου προκρίνονται ορισμένα ζητήματα ή και προβλήματα του τομέα των μεταφορών, που σχετίζονται με τα ζητήματα και προβλήματα της προσβασιμότητας στην κλίμακα σχεδιασμού του παρόντος σχεδίου, τα κυριότερα από τα οποία είναι τα ακόλουθα:

- ❖ Υπάρχει περίπλοκο θεσμικό πλαίσιο στους περισσότερους τομείς που σχετίζονται με τις μεταφορές όπως οι οδικές μεταφορές, οι σιδηρόδρομοι, οι λιμένες, κ.α. γεγονός που δημιουργεί επικαλύψεις ή και ασαφή κατανομή αρμοδιοτήτων και με τομείς και φορείς που δεν είναι κατάλληλα στελεχωμένοι ή / και με υψηλά λειτουργικά κόστη. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται πολλές δυσχέρειες στον σχεδιασμό και στην ομαλή υλοποίησή τους, ή και αποποίηση ευθυνών όπου εμφανιστούν κενά ή πρόσθετες αδυναμίες
- ❖ Υπάρχει υψηλό κόστος συντήρησης των υποδομών (οδικών, σιδηροδρομικών, λιμενικών κλπ.), γεγονός που δημιουργεί πολλά προβλήματα στη λειτουργία τους ειδικά μετά από κάποια έτη χρήσης από την κατασκευή τους. Η θεσμική οργάνωση, οι χρηματοδοτικές ροές και τα συστήματα διαχείρισης που σχετίζονται με συντήρηση χρειάζονται γενική αναθεώρηση για να διασφαλιστεί η διατήρηση των περιουσιακών στοιχείων.
  - Ειδικότερα αναφέρεται πως υπάρχει υψηλό κόστος και σχετικά χαμηλή ποιότητα χερσαίων επιβατικών μεταφορών. Η υλοποίησή τους μέσω των ΚΤΕΛ παρουσιάζει ανεπάρκειες και ο επανασχεδιασμός του δικτύου λεωφορείων και του συστήματος δημοπράτησης γραμμών πρέπει να τις λάβει υπόψη προσεκτικά προκειμένου να επιτευχθεί μείωση κόστους για τον τελικό χρήστη, διατηρώντας παράλληλα ή και

βελτιώνοντας το επίπεδο προσβασιμότητας των δημοσίων συγκοινωνιών.

- Ειδικά για τους σιδηροδρόμους αναφέρεται πως το υψηλό τους κόστος καλύπτεται από κρατικές επιχορηγήσεις και δε μετακυλύεται στον τελικό χρήστη. Πρέπει να αναληφθούν πολλές δράσεις για να αυξηθεί η ελκυστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, η ποιότητα των υπηρεσιών τους, τα έσοδά τους και η βελτιστοποίηση του κόστους λειτουργίας τους.
- ❖ Υπάρχουν πολύ υψηλά ποσοστά ατυχημάτων με ιδιωτικής χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα (Ι.Χ.), ενώ ως κύρια προβλήματα που συμβάλουν σε αυτά τα ποσοστά ατυχημάτων αναφέρονται τα ακόλουθα: ελλιπής επιβολή του νόμου, συνήθειες οδηγών, στόλος οχημάτων, κατάσταση και χαρακτηριστικά των οδών.
- ❖ Υπάρχει ανισορροπία στα μερίδια επιλογής των διαφόρων μέσων δημόσιων συγκοινωνιών: Ενώ το επίπεδο εξυπηρέτησης και οι τιμές των μεταφορών με λεωφορείο δεν είναι πλήρως ικανοποιητικές, η χρήση σιδηροδρόμου στις υπεραστικές δημόσιες συγκοινωνίες εξακολουθεί να είναι πολύ χαμηλή. Υπάρχει επομένως μία σαφής ανισορροπία στα ποσοστά των μέσων μεταφοράς για ιδιωτικά οχήματα, λεωφορεία και σιδηρόδρομο. Πρόσθετα παρατηρείται πως οι υπηρεσίες υπεραστικών δημόσιων συγκοινωνιών δεν λειτουργούν με σύγχρονες και αειφόρες τεχνολογίες, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του τροχαίου υλικού λεωφορείων και σιδηροδρόμων έχει ήδη περάσει την ενεργό ζωή του.
- ❖ Υπάρχει ανάγκη περαιτέρω βελτίωσης των αστικών συγκοινωνιών και των συνδέσεών τους με υπεραστικά συστήματα ΔΣ γεγονός που δημιουργεί σημαντικά ζητήματα προσβασιμότητας:
- Τα σημερινά συστήματα αστικών ΔΣ πρέπει να βελτιωθούν περαιτέρω όσον αφορά στον προγραμματισμό, τη λειτουργία, τις εγκαταστάσεις και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.



- Σημαντικές βελτιώσεις πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία 25 έτη με την επιτυχή ανάπτυξη υπηρεσιών μετρό, τραμ και προαστιακού σιδηροδρόμου στην Αθήνα και (εν μέρει) στη Θεσσαλονίκη.
- Ωστόσο, μέχρι στιγμής δεν έχουν αναπτυχθεί ολοκληρωμένα σχέδια αστικής κινητικότητας, ιδιαίτερα των μητροπολιτικών περιοχών Αθηνών και Θεσσαλονίκης, που οδηγούν ακόμη σε υψηλά ποσοστά χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου.
- Οι δημοτικές και περιφερειακές υπηρεσίες λεωφορείων πρέπει ακόμη να βελτιωθούν μέσω της αναβάθμισης του στόλου, της χρήσης πιο οικολογικών τεχνολογιών και της βελτίωσης του δικτύου.
- Πέραν του σχετικά ευνοϊκού περιβάλλοντος (κλίμα και τοπογραφία), πρέπει να υιοθετηθούν τα απαραίτητα μέτρα για την προώθηση της ανάπτυξης ήπιων μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο).
- Επίσης, υπάρχουν σχετικά ανεπαρκείς διασυνδέσεις μεταξύ αστικών και υπεραστικών δημόσιων συγκοινωνιών, ιδίως προς / από σιδηροδρομικούς σταθμούς και σε μικρότερο βαθμό σταθμούς αεροδρομίων, λιμένων και υπεραστικών λεωφορείων. Οι υποδομές στάθμευσης σε αυτά τα σημεία είναι επίσης περιορισμένες, επηρεάζοντας την αντίστοιχη προσβασιμότητα.

Από την εφαρμογή των μέτρων και παρεμβάσεων του Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών αναμένονται θετικά αποτελέσματα που σχετίζονται με ζητήματα προσβασιμότητας δεδομένου πως ήταν και ένας από τους στρατηγικούς στόχους του σχεδίου. Έτσι αναμένεται:

- ❖ Ιδιαίτερη βελτίωση της περιφερειακής προσβασιμότητας στις περιοχές της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας, της Θεσσαλίας και της Ανατολικής Πελοποννήσου όσον αφορά στις Σιδηροδρομικές μεταφορές. Παρομοίως, αναμένονται βελτιώσεις στα επίπεδα οδικής προσβασιμότητας στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας, ιδιαίτερα στη Νότια Πελοπόννησο, τη Βορειοδυτική, Δυτική και Βορειοανατολική Ελλάδα.

- ❖ Σε εθνικό επίπεδο, το μέτρο της προσβασιμότητας βάσει πληθυσμού θα αυξηθεί κατά σχεδόν 90% για τις σιδηροδρομικές και κατά 3% για τις οδικές μεταφορές με ευρεία διακύμανση των βελτιώσεων ανά ζώνη. Ο υπολογισμός της Λειτουργικής Πυκνότητας βάσει απασχόλησης υποδεικνύει αύξηση άνω του 40% για τις σιδηροδρομικές και 2% για τις οδικές μεταφορές.
- ❖ Επιπλέον, από την εξαγωγή και ανάλυση ποικίλων δεικτών προσβασιμότητας για την εκτίμηση του αντικτύπου των σεναρίων, υπολογίστηκαν οι χρόνοι μετακίνησης των οδικών ταξιδιών για τις σημαντικότερες πόλεις (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Λάρισα κ.λπ.) και ήταν πρόδηλο ότι η οδική προσβασιμότητα των αγροτικών / περιφερειακών περιοχών από / προς τις πλησιέστερες κύριες πόλεις της ηπειρωτικής χώρας βελτιώνεται σημαντικά, εφόσον οι χρόνοι μετακίνησης παρουσιάζουν μείωση, ιδίως για τη βορειοδυτική Πελοπόννησο, το νότιο τμήμα της Στερεάς Ελλάδας και το βόρειο τμήμα της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Πρόσθετα αναμένονται τα ακόλουθα θετικά αποτελέσματα για τις μεταφορές στη χώρα:

- ❖ Η Διασφάλιση της Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας: Μέχρι το 2037, το Σχέδιο Μεταφορών αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντική ετήσια μείωση των ρύπων από τις μεταφορές, οδηγώντας σε 14.000 λιγότερους τόνους CO και 5.000 λιγότερους τόνους NOx ετησίως, γεγονός που αντισταθμίζεται ελαφρώς από την αύξηση της δραστηριότητας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Συνολικά, αυτό ισοδυναμεί με ετήσια μείωση κατά 17,5% των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών, μετρούμενη μέσω του οικονομικού κόστους των εκπομπών αερίων, όπως περιγράφεται στην Τεχνική Έκθεση Προτάσεων. Το Σχέδιο Μεταφορών θα οδηγήσει επίσης σε καθαρή μείωση 300.000 τόνων CO<sub>2</sub> ετησίως έως το 2037, στην πλήρη του εφαρμογή.
- ❖ Η Διασφάλιση της Ασφάλειας και Προστασίας: Με την πλήρη υλοποίηση του Σχεδίου Μεταφορών το 2037, εκτιμάται μείωση κατά 12% στον συνολικό αριθμό οδικών ατυχημάτων και κατά 11,6% στον αριθμό θυμάτων. Εντούτοις,

η οδική ασφάλεια παραμένει σημαντική πρόκληση και το Σχέδιο επικεντρώνεται σε ήπια μέτρα για περαιτέρω μείωση του αριθμού ατυχημάτων, θέτοντας ως «μη αποδεκτό» οποιοδήποτε επίπεδο ανώτερο του μηδενός.

### **Στατιστικά στοιχεία για τους χρήστες – ευάλωτα άτομα των MMM:**

Τα εμποδιζόμενα άτομα ανέρχονται στο 42.5% των χρηστών MMM. Ειδικότερα:

- Ποσοστό 10% είναι άτομα με κάθε είδους αναπηρία.
- Ποσοστό 14% είναι ηλικιωμένοι 60-74 ετών
- Ποσοστό 6% είναι υπερήλικες άνω των 75 ετών
- Ποσοστό 11% είναι νήπια 0-4 ετών και οι συνοδοί τους
- Ποσοστό 1,5% είναι έγκυες γυναίκες

Η κακή ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών δημιουργεί συνθήκες αποκλεισμού των ατόμων με ανάγκες μετακίνησης στη καθημερινή τους ζωή. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς δεν καλύπτει μόνο τις υπάρχουσες ανάγκες μιας μετακίνησης του πληθυσμού αλλά σχεδιάζεται να προσελκύει όλο και περισσότερες ομάδες νέων επιβατών, απαλείφοντας προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού και προσφέροντας καλύτερες υπηρεσίες σε όλους τους χρήστες.

**Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν κάποια από τα μέτρα που βρίσκονται σε ισχύ για την προσβασιμότητα στις μεταφορές.**

#### 7.3.4 Αττικό Μετρό



Οι σταθμοί και οι συρμοί του Μετρό Αθήνας είναι απολύτως φιλικόι στην εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων. Μολονότι οι προβλέψεις αυτές δεν περιλαμβάνονταν στο αρχικό αντικείμενο της σύμβασης, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεώρησαν ότι ήταν απολύτως αναγκαίο να περιληφθεί η εν λόγω υποδομή στο αντικείμενο του έργου και προέβησαν στις απαραίτητες ενέργειες ώστε να εξασφαλισθεί η ενσωμάτωσή της στο σύστημα.

### **Για Άτομα που κινούνται χωρίς Αμαξίδια**

- Διαγραμμίσεις στο πρώτο και τελευταίο σκαλοπάτι των σταθερών κλιμάκων.
- Ενδείξεις κατεύθυνσης και κομβία έκτακτης ανάγκης για τη διακοπή λειτουργίας των κυλιόμενων κλιμάκων.
- Χείλος αποβάθρας – πρόσθετη προειδοποιητική διαγράμμιση – αλλαγή υφής δαπέδου.
- Πινακίδες και γραφικές παραστάσεις με πιο ευανάγνωστα στοιχεία.
- Πινακίδες και γραφικές παραστάσεις που δείχνουν τις προσφερόμενες διευκολύνσεις.
- Βελτιώσεις επιπέδου φωτισμού.
- Προσβάσιμα καθίσματα στην αποβάθρα.
- Κάμερες κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης.
- Μεγάλοι διακόπτες ηλεκτρικού.
- «Οδηγοί τυφλών».

### **Για Χρήστες Αναπηρικών Αμαξιδίων:**

- Ανελκυστήρες κατάλληλοι για χρήση από ΑΜΕΑ σε όλους τους σταθμούς.
- Ηχογραφημένες ανακοινώσεις στις καμπίνες των ανελκυστήρων.
- Ενδοεπικοινωνία με τον Υπεύθυνο Σταθμού στις καμπίνες των ανελκυστήρων.
- Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) υψομετρικών αλλαγών.
- Τηλέφωνα έκτακτης ανάγκης στις στάθμες χώρου έκδοσης/ελέγχου εισιτηρίων και αποβάθρας.
- Διεύρυνση των διαδρόμων στις εξόδους των ανελκυστήρων και τοποθέτηση επιπλέον χειριστηρίου σε χαμηλή στάθμη.
- Τουαλέτες για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων σε όλους τους σταθμούς και τα αμαξοστάσια.



Εικόνα 296 Σήμανση εξόδου / πρόσβασης σε ανελκυστήρα για χρήστες αμαξιδίων σε σταθμούς του μετρό

### 7.3.5 Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ Α.Ε.)



Με μέριμνα της Ο.Σ.Υ. Α.Ε λειτουργεί υπηρεσία για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ), η οποία παρέχει δωρεάν μετακίνηση σε όσους δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα συμβατικά οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.

Η υπηρεσία διαθέτει τρία (3) ειδικά οχήματα που διαθέτουν μικρό αριθμό θέσεων (3-7) για επιβάτες, θέσεις (3 – 4) για αναπηρικά αμαξίδια και μία θέση συνοδού.

Η χρήση της υπηρεσίας αυτής για την μετακίνηση ατόμων με αναπηρία γίνεται απαραίτητα με ραντεβού και με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει διαθέσιμο όχημα και αφορά σε οποιοδήποτε είδος μετακίνησης (από και προς χώρους εργασίας, κατοικίας, ψυχαγωγίας).

Οι ώρες εξυπηρέτησης για τον προγραμματισμό των ραντεβού με τα ειδικά οχήματα είναι Δευτέρα – Παρασκευή (7:30 – 14:00). Η υπηρεσία μεταφοράς με τα ειδικά οχήματα λειτουργεί δωρεάν από τις 08:00 έως τις 22:00.



Εικόνα 297 Ειδικά οχήματα του ΟΑΣΑ για τη μετακίνηση χρηστών αμαξιδίων

### **ΟΑΣΑ - Οδηγίες Προσέγγισης για ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ**

- Όλοι οι ανελκυστήρες είναι πλήρως προσβάσιμοι και στην είσοδο και στην έξοδο τους. Δυνατότητα χρήσης κομβίου κινδύνου.
- Η επιβίβαση – αποβίβαση για τα αναπηρικά αμαξίδια γίνεται ευκολότερη στο πρώτο ή το τελευταίο βαγόνι, γιατί φέρουν ράμπα για το κενό που υπάρχει μεταξύ αποβάθρας και συρμού και σχετική σήμανση.
- Στους σταθμούς Αγ. Νικολάου, Ομόνοιας, Μοναστηράκι: τοποθέτηση της κινητής ράμπας από τους φύλακες, λόγω μεγάλου κενού μεταξύ αποβάθρας και συρμών. Υπάρχει σχετική σήμανση στα βαγόνια των συρμών και ηχητική ενημέρωση στους παραπάνω σταθμούς.
- Επιβάτες με πρόβλημα όρασης: βοήθεια από τον υπεύθυνο του σταθμού για την επιβίβαση - αποβίβαση.

### **ΟΑΣΑ – Οδηγίες Προσέγγισης για τα ΤΡΟΛΕΪ**

- Υπάρχουν στάσεις με προεξοχές, που έχουν τοποθετηθεί για εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων.
- Όταν πλησιάσει και σταματήσει το τρόλεϊ, ο οδηγός είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει την επιγονάτηση ή την ράμπα, εάν έχει το τρόλεϊ. Όλα τα τρόλεϊ έχουν επιγονάτηση και το ¼ του στόλου των τρόλεϊ διαθέτει ράμπες.
- Η επιβίβαση γίνεται με τη βοήθεια του συνοδού, των επιβατών και των οδηγών του οχήματος.
- Όλοι οι οδηγοί έχουν ενημερωθεί να παρέχουν κάθε διευκόλυνση στα εμποδιζόμενα άτομα.

## **ΟΑΣΑ – Οδηγίες Προσέγγισης για τα ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ**

- Υπάρχουν στάσεις με προεξοχές που έχουν τοποθετηθεί για εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων.
- Όταν πλησιάζει το λεωφορείο, ο οδηγός όταν σταματήσει είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει την επιγονάτηση ή την ράμπα, εάν έχει το λεωφορείο. Σχεδόν όλα τα λεωφορεία έχουν επιγονάτηση, ενώ το 1/4 αυτών φέρει ράμπες.
- Η επιβίβαση γίνεται με την βοήθεια του συνοδού, των επιβατών ή του οδηγού.
- Όλοι οι οδηγοί έχουν ενημερωθεί να παρέχουν κάθε βοήθεια στα εμποδιζόμενα άτομα.

### 7.3.6 Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»



Σε καθορισμένα σημεία του κτιρίου του κύριου αεροσταθμού διατίθενται ενημερωτικά φυλλάδια σε προσβάσιμη μορφή στα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Το φυλλάδιο παρέχεται και σε μορφή Braille, προσβάσιμη στα άτομα με δυσχέρεια όρασης.

### **Κωδικοί Αερομεταφορέων**

WCHR	Επιβάτης με δυνατότητα βάδισης για την κάλυψη μικρών μόνο αποστάσεων και κίνηση σε σκάλες
WCHS	Επιβάτης με δυνατότητα βάδισης για την κάλυψη μικρών μόνο αποστάσεων αλλά αδυναμία κίνησης σε σκάλες
WCHC	Αυτός ο κωδικός καλύπτει μια μεγάλη κατηγορία επιβατών. Περιλαμβάνει άτομα με βαριά κινητική αναπηρία (άτομα με παραπληγία και τετραπληγία)
DEAF	Επιβάτης που είναι κωφός ή/και βαρήκοος ή/και έχει δυσχέρεια ομιλίας
BLND	Επιβάτης τυφλός ή με μερική απώλεια όρασης
WCLB	Επιβάτες που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο με μπαταρίες ιόντων λιθίου
DPNA	Επιβάτες με νοητικές ή αναπτυξιακές αναπηρίες (μαθησιακές δυσκολίες, άνοια, νόσο Αλτσχάιμερ, σύνδρομο Down, διαταραχή αυτιστικού φάσματος).

Όλοι οι κοινόχρηστοι χώροι του αεροδρομίου καθώς και οι χώροι στάσης και στάθμευσης είναι προσβάσιμοι σε χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου. Σε όλους τους χώρους του αεροδρομίου οι σχετικές υπηρεσίες για εμποδιζόμενα άτομα επισημαίνονται με την ακόλουθη σήμανση:

	Ειδικά διαγραμμισμένες θέσεις στάσης μπροστά από τις εισόδους του κύριου Αεροσταθμού στο επίπεδο των αφίξεων και στο επίπεδο των αναχωρήσεων
	Θέσεις στάθμευσης προσδιορισμένες με κατάλληλη σήμανση στους χώρους στάθμευσης Μικρής Διάρκειας 1 και 2 και Μακράς Διάρκειας. Για τις θέσεις στους χώρους στάθμευσης Μικρής Διάρκειας 1 και 2 ισχύουν οι τιμές χώρου στάθμευσης Μακράς Διάρκειας
	Ειδικός διάδρομος για τα άτομα με δυσχέρεια όρασης από τον τερματικό σιδηροδρομικό σταθμό με κατεύθυνση τις ειδικά διαγραμμισμένες θέσεις στάσης στην περιοχή της εισόδου
	Ειδικά σχεδιασμένοι, ευρύχωροι ανελκυστήρες σε όλα τα επίπεδα του κύριου και του δορυφορικού Αεροσταθμού
	Ψύκτες νερού κατάλληλου ύψους ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα καθημένα σε αναπηρικό αμαξίδιο
	Ειδικά σχεδιασμένες τουαλέτες με σήμανση προσβάσιμη και από άτομα με δυσχέρεια όρασης. Επιπλέον, υπάρχει εγκατεστημένο ειδικό σύστημα ενδοεπικοινωνίας για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης
	Ειδικά σημεία ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων, καθώς και πρόσβασης στο διαδίκτυο
	Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, οπτικοακουστικά συστήματα ενεργοποιούνται προκειμένου να συνεγείρουν κωφούς ή τυφλούς επιβάτες ώστε να ακολουθήσουν με ασφάλεια τις οδηγίες έκτακτης ανάγκης
	Ειδική ροή στα σημεία ελέγχου των καρτών επιβίβασης στο κτίριο του κύριου και του δορυφορικού Αεροσταθμού
	Ειδική ροή στα σημεία ελέγχου διαβατηρίων στο κτίριο του κύριου και του δορυφορικού Αεροσταθμού
	Συγκεκριμένα σημεία ελέγχου ασφαλείας στο κτίριο του κύριου και του δορυφορικού Αεροσταθμού



Οι παροχές στους χώρους του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, είτε πρόκειται για επιβάτες και επισκέπτες, είτε για εργαζόμενους, περιγράφονται περιληπτικά ως εξής:

- Ειδικές θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων κοντά στους προορισμούς των χρηστών, με κατάλληλη σήμανση και αυξημένες διαστάσεις για όλες τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.
- Εξωτερικοί και εσωτερικοί ανελκυστήρες με ικανό άνοιγμα θυρών για είσοδο με αναπηρικά καροτσάκια. Επίσης όλοι οι ανελκυστήρες είναι εξοπλισμένοι με ηχητική σήμανση, γραφή Braille και ενδοεπικοινωνία με την υπηρεσία επιφυλακής.
- Ράμπες σε όλα τα σημεία διέλευσης πεζών (πεζοδρόμια κλιμακοστάσια 2-3 βαθμίδων κλπ), ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση σε τροχήλατα καροτσάκια.
- Ειδικός διάδρομος στην είσοδο του Τερματικού Σταθμού για τους τυφλούς που οδηγεί στις ειδικές θυρίδες εξυπηρέτησης.
- Θυρίδες εξυπηρέτησης κοινού σε κατάλληλο ύψος για προσβασιμότητα από άτομα που κινούνται με αναπηρικά καροτσάκια.
- Ειδική πρωτεύουσα σήμανση που υποδεικνύει τους χώρους εξυπηρέτησης των ΑΜΕΑ.
- Χώροι υποδοχής ειδικά σχεδιασμένοι για ΑΜΕΑ.
- Οι διάδρομοι κίνησης των επιβατών και των χρηστών είναι σχεδιασμένοι σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ώστε όλοι οι χώροι του αεροδρομίου να είναι προσβάσιμοι από τα ΑΜΕΑ. Επιπλέον, διατίθενται ηλεκτροκίνητα αμαξίδια για την διευκόλυνση κίνησης στα άτομα με κινητικά προβλήματα.
- Ύπαρξη κείμενο-τηλεφώνων (για κωφούς).
- Τηλεφωνικές συσκευές σε κατάλληλο ύψος για δυνατότητα χρήσης από ΑΜΕΑ.
- Στραβοσκοπική (οπτική) σήμανση σε όλους τους χώρους του αεροδρομίου σε περίπτωση συναγερμού.
- Ειδική σήμανση σε μεγάλες γυάλινες επιφάνειες ώστε να γίνονται αντιληπτές από άτομα με προβλήματα όρασης.

- Δυνατότητα μετάδοσης έκτακτων μηνυμάτων μέσω των πινάκων πληροφόρησης των επιβατών για τις πτήσεις (κυρίως για τους κωφούς).
- Σε όλες τις περιπτώσεις κατακόρυφης κίνησης από τους χρήστες του αεροδρομίου (κλιμακοστάσια, κυλιόμενες σκάλες), υπάρχει και η παράλληλη δυνατότητα χρήσης ανελκυστήρων.
- Γραφή με το σύστημα Braille όπου αυτό είναι απαραίτητο.
- Ειδικές τουαλέτες για ΑΜΕΑ σε όλα τα συμπλέγματα τουαλετών εξοπλισμένες με οριζόντιους χειρολισθήρες, ειδικούς καθρέπτες, τηλέφωνα έκτακτης βοήθειας, ειδικές χειρολαβές, χρωματική διαφοροποίηση στους τοίχους για τα άτομα με προβλήματα όρασης, και γενικότερα είδη κιγκαλερίας ειδικών προδιαγραφών για χρήση από ΑΜΕΑ.
- Τέλος, πρέπει να τονισθεί ότι τις ίδιες σχεδιαστικές αρχές οφείλουν να ακολουθούν οι παραχωρησιούχοι (εμπορικά καταστήματα και επιχειρήσεις που νοικιάζουν χώρους εντός του αεροδρομίου), οι αεροπορικές εταιρείες και άλλοι χρήστες που γραφεία τους στεγάζονται στους χώρους του αεροδρομίου.

### 7.3.7 Hellenic Train – Εθνικό Δίκτυο Σιδηροδρόμων



Ανά δρομολόγιο αμαξοστοιχίας είναι δυνατή η εξυπηρέτηση μέχρι δύο (2) ατόμων με αμαξίδιο στο ειδικό διαμέρισμα, στο οποίο υπάρχουν και ανακλινόμενα καθίσματα για τους συνοδούς τους. Στις αμαξοστοιχίες αυτές υπάρχουν επίσης οι ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες ΑμεΑ

Ειδικά μηχανήματα (ανυψωτήρες αποβάθρας), τα οποία επιτρέπουν την απρόσκοπτη μετακίνηση των ατόμων που χρησιμοποιούν αμαξίδιο, λειτουργούν στους παρακάτω σταθμούς: Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Λειβαδιάς – Λάρισας – Βόλου – Λειανοκλαδίου – Τιθορέας – Παλαιοφάρσαλου, Καρδίτσας – Τρικάλων – Καλαμπάκας – Κατερίνης – Πλατέος – Διακοπτού, Οδοντωτός Καλαβρύτων.

**Οι σταθμοί και συρμοί των Προαστιακών Γραμμών Αθηνών (Κιάτο - Πειραιάς – Χαλκίδα – Αεροδρόμιο) έχουν τον ακόλουθο εξοπλισμό:**

- Χρήση ειδικής ράμπας για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα στους συρμούς.
- Δυνατότητα οπτικής ενημέρωσης μέσω οθονών για τον επόμενο σταθμό, στην πλειονότητα των συρμών.
- Ηχητικές αναγγελίες για πληροφορίες επιβατών και ανακοίνωση για τον επόμενο σταθμό (σε όλους τους συρμούς).
- Εκδοτήρια εισιτηρίων (επανδρωμένα) χαμηλού ύψους στους σταθμούς Μεταμόρφωση – Αεροδρόμιο και στον Σταθμό Άγιοι Ανάργυροι.

**Οι σταθμοί και συρμοί της Γραμμής Θεσσαλονίκης – Λάρισας έχουν τον ακόλουθο εξοπλισμό:**

- Χρήση ειδικής ράμπας για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών με μειωμένη κινητικότητα στους σταθμούς, στην πλειονότητα των συρμών.
- Δυνατότητα οπτικής ενημέρωσης μέσω οθονών για τον επόμενο σταθμό, στην πλειονότητα των συρμών.
- Ηχητικές αναγγελίες για πληροφορίες επιβατών και ανακοίνωση για τον επόμενο σταθμό σε όλους τους συρμούς.

Στις νέες αποβάθρες του **Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών** η πρόσβαση ατόμων ΑμεΑ γίνεται μέσω διαδρόμου που συνδέει το κτήριο του σταθμού με τις αποβάθρες.

### 7.3.8 Δήμος Αθηναίων



**ΔΗΜΟΣ  
ΑΘΗΝΑΙΩΝ**

**Σύστημα «έξυπνων» αισθητήρων σε ράμπες και διαβάσεις**

Τέλος στην παράνομη και αντικοινωνική στάθμευση των οχημάτων μέσα στην πόλη, επιδιώκει να βάλει ο Δήμος Αθηναίων αξιοποιώντας την τεχνολογία, μέσω της εγκατάστασης 830 «έξυπνων» αισθητήρων σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ και ενός πρωτοποριακού συστήματος ελέγχου των παραβάσεων.

Οι αισθητήρες έχουν εγκατασταθεί μέχρι στιγμής σε διαβάσεις και ράμπες ΑμεΑ από τη λεωφόρο Αλεξάνδρας, το Κολωνάκι και την Ομόνοια μέχρι το Σύνταγμα, το Κουκάκι και το Παγκράτι, με στόχο να εντοπίσουν οχήματα που σταθμεύουν παράνομα πάνω σε αυτές. Κάθε αισθητήρας εμφανίζεται σε ηλεκτρονικό χάρτη του Κεντρικού Συστήματος Διαχείρισης Παραβάσεων της Δημοτικής Αστυνομίας. Μέσω της πλατφόρμας λαμβάνονται δεδομένα τα οποία «ενημερώνουν» για την κατάσταση των αισθητήρων και ουσιαστικά για την κατάληψη της διάβασης ή ράμπας από κάποιο όχημα. Με αυτόν τον τρόπο, το κέντρο επιχειρήσεων της Δημοτικής Αστυνομίας ενημερώνεται σε πραγματικό χρόνο για τις παραβάσεις. Αυτόματα, μέσω φορητών συσκευών, ενημερώνονται και οι δημοτικοί αστυνομικοί, οι οποίοι βρίσκονται σε ακτίνα 500 μέτρων από το σημείο της παράβασης.



Εικόνα 298 Δήμος Αθηνών: Έξυπνοι αισθητήρες σε ράμπες ΑμεΑ

### 7.3.9 Δήμος Θεσσαλονίκης



#### Δίκτυο Μεταφοράς ΑμεΑ “ΑΙΝΕΙΑΣ”

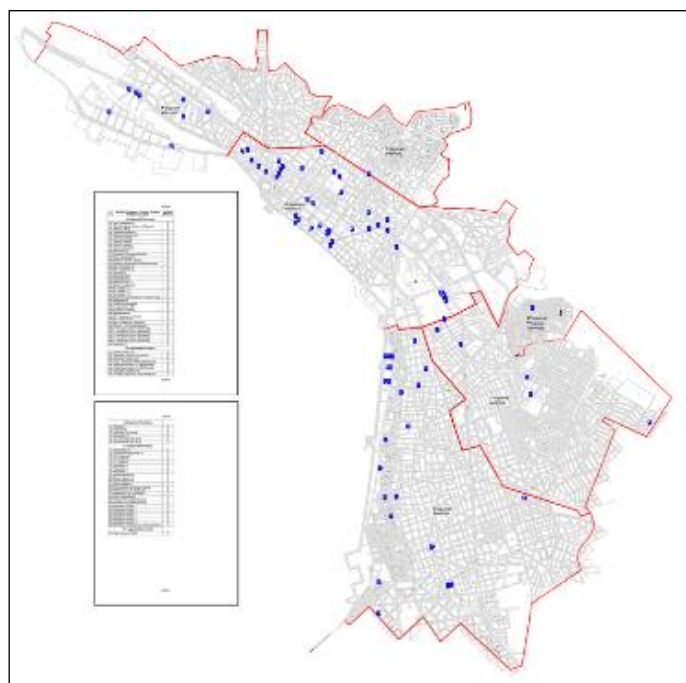
Σκοπός του Προγράμματος είναι η μεταφορά Ατόμων με Αναπηρία για εργασιακούς, εκπαιδευτικούς, ψυχαγωγικούς, προγραμματισμένους ιατρικούς και κοινωνικούς λόγους.

Η μεταφορά γίνεται με 3 ειδικά διαμορφωμένα οχήματα σε 2 βάρδιες 6:00-14:00 και 14:00-22:00. Ο προγραμματισμός των μετακινήσεων γίνεται τηλεφωνικά τουλάχιστον 24 ώρες πριν. Οι μεταφερόμενοι καταβάλλουν συμβολικό αντίτιμο κομίστρου ποσού 0,30€ για τις μετακινήσεις για εκπαιδευτικούς λόγους και 0,60€ για εργασιακούς κ.α. λόγους. Τα τακτικά μέλη του Δικτύου καταβάλλουν ετήσια συνδρομή ποσού 15,00€.



Εικόνα 299 Δήμος Θεσσαλονίκης: Διαμορφωμένο όχημα μεταφοράς ΑμεΑ

Επίσης, ο Δήμος Θεσσαλονίκης διαθέτει σε κεντρικά σημεία συνολικό χάρτη της πόλης με τις θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ



Εικόνα 300 Χάρτης παρουσίασης των θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

### 7.3.10 Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ)



## Λειτουργία Μονάδας Προσβασιμότητας για Φοιτητές με αναπηρία

Η Μονάδα Προσβασιμότητας του ΕΚΠΑ ιδρύθηκε και λειτουργεί με την από 23 Φεβρουαρίου 2006 απόφαση της Πανεπιστημιακής Συγκλήτου και την από 22 Μαρτίου 2006 απόφαση του Πρυτανικού Συμβουλίου.



Εικόνα 301 Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών: Λειτουργία Μονάδας Προσβασιμότητας για φοιτητές με αναπηρία

Τμήμα προσβασιμότητας στοδομημένο περιβάλλον

Οι βασικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν:

- Εξασφάλιση προδιαγραφών προσβασιμότητας στα υπό ανέγερση νέα κτίρια του Πανεπιστημίου Αθηνών

- Τροποποιήσεις στα υφιστάμενα κτίρια ώστε να καταστούν προσβάσιμα (τοποθέτηση ραμπών, ανελκυστήρων, κουπαστών, προσβάσιμων τουαλετών, ειδικής σήμανσης για άτομα με απώλεια όρασης, χαμηλών επιτοίχιων καρτοτηλεφώνων και υδροψυκτών, θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ΑμεΑ)

#### *Υπηρεσία μεταφοράς φοιτητών με αναπηρία (ΦμεΑ)*

Το Πανεπιστήμιο Αθηνών εξυπηρετεί την καθημερινή μεταφορά των ΦμεΑ από τα σπίτια τους προς τους χώρους φοίτησης και αντίστροφα. Διαθέτει 2 ειδικά διαμορφωμένα οχήματα που μπορούν να μεταφέρουν το καθένα από 2 αναπηρικά αμαξίδια. Η υπηρεσία λειτουργεί συνεχώς τις εργάσιμες μέρες από τις 07:00 ως τις 22:00 με δυο βάρδιες οδηγών.

Κάθε ενδιαφερόμενος φοιτητής μπορεί να συμπληρώσει τη σχετική αίτηση η οποία μπορεί να ζητηθεί, να συμπληρωθεί και να υποβληθεί στη Γραμματεία του Τμήματος φοίτησης με εναλλακτικούς τρόπους.



*Εικόνα 302 Ειδικά διαμορφωμένο όχημα για μεταφορά φοιτητών*

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αίσωπος, Γ. (2003).** Ο ελληνικός δημόσιος χώρος. *Αρχιτεκτονικά θέματα*, 37, ΣΑΔΑΣ.
- Βάσση, Α., Παπαδάκη, Κ., Πούλου, Μ., Κάρμα, Σ., & Μπακογιάννης, Ε. (2022).** *Εθνικό Σχέδιο Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή*. Αθήνα: ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ.
- Βελιώτη-Γεωργοπούλου, Μ., & Τουνταςάκη, Ε. (2004).** *Μουσεία και Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Εμπειρίες και Προοπτικές*. Αθήνα : Gutenberg.
- Βλαστός, Θ., & Μηλάκης, Δ. (2006).** *Πολεοδομία vs Μεταφορές. Από την απόκλιση στην σύγκλιση*. Αθήνα: Εκδόσεις Ιδιωτική.
- Βλαστός, Θ., & Πεπερίδου, Δ. (2007).** Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζών. *Τεχνικά Χρονικά*, 3, Επιστημονική έκδοση ΤΕΕ.
- Γεροδιάκομος, Κ. (2008).** *Νέες τεχνολογίες και κινητική αναπηρία*. Αθήνα: ΕΚΠΑ
- Γιαννής, Γ. (2021).** Περί επάρκειας του δημόσιου χώρου για την κινητικότητα. Συνέδριο Ελληνο-Αμερικανικού Επιμελητηρίου *Re-humanizing City Streets*. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.georgeyannis.gr/%CE%B5%CF%81%CE%AF-%CE%B5%CF%80%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%85-%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B9%CE%B1/>
- Γρηγορίου, Π., Σαμιώτης, Γ., & Τσάλτας, Γ. (1993).** *Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (Rio De Janeiro) για το περιβάλλον και την ανάπτυξη - Νομική και Θεσμική διάσταση*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Γρίβα, Μ. (2023).** Η Πρόσβαση των Εμποδιζόμενων Ατόμων στο Δομημένο Περιβάλλον. Στο Ι. Τζονιχάκη (επιμ), *Εργοθεραπεία Αποκατάσταση*



*Διεπιστημονικότητα*, Πρακτικά της Διαδικτυακής Επιστημονικής Ημερίδας, 31 Μαΐου 2021, Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Τμήμα Εργοθεραπείας, σ. 105-106. ISBN:978-618-5515-23-2.

**Δανδουλάκη, Μ., Γκουντρομίχου, Χ., & Λέκκας, Ε. (2015).** Το νέο Παγκόσμιο Πλαίσιο Δράσης για τη Μείωση Κινδύνου Καταστροφής 2015-2030 του Sendai και προτάσεις για την εφαρμογή του στη χώρα μας. Πανελλήνιο Συνέδριο *SafeChania 2015: Το τρίγωνο της γνώσης στην υπηρεσία της Πολιτικής Προστασίας*, Χανιά, 10 – 12 Ιουνίου 2015.

**Δέφνερ, Α., Μαντάς, Ν. Ψαθά, Ε., & Βογιαζίδης, Ν. (2020).** Προσβασιμότητα στον Πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους, *Αειχώρος*, 31, σ. 119-144. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.

Διαθέσιμο στο:

<http://www.aeihoros.gr/article/el/prosvasimotita-ston-politismo-kai-tin-klironomia-o-sxediasmos-gia-olous>

**Δουμάνης, Ο., & Oliver, P. (1979).** *Οικισμοί στην Ελλάδα*. Αθήνα: Λιβάνης.

**ΕΜΠ. (1987).** *Διατύπωση μεθοδολογικού προτύπου για την αναβίωση των παραδοσιακών οικισμών*, Αθήνα: Σπουδαστήριο Αρχιτεκτονικών Συνθέσεων ΕΜΠ.

**ΕΣΑμεΑ. (2005).** *Προσβασιμότητα: Το «κλειδί» για την εξάλειψη των διακρίσεων*.

ΕΣΑμεΑ. Διαθέσιμο στο:

<http://139.144.147.121/publications/3rd-dec/101-3rd-dec-2005-report>

**ΕΣΑμεΑ. (2014).** *Νέες τεχνολογίες και αναπηρία: Εξίσωση των ευκαιριών ή νέες μορφές αποκλεισμού των ατόμων με αναπηρία*; ΕΣΑμεΑ.

**ΕΣΑμεΑ. (2019).** *Πολιτισμός για όλους: Διασφαλίζοντας την ισότιμη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην πολιτιστική ζωή*. Παρατηρητήριο Θεμάτων Αναπηρίας. ΕΣΑμεΑ.

**ΕΣΑμεΑ. (2008).** *Σχεδιάζοντας Πολιτική σε Θέματα Αναπηρίας*. Εγχειρίδιο, ΕΣΑμεΑ.

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2020).** *Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης 2022 - Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για πιο προσβάσιμες πόλεις στην ΕΕ*. Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2022).** *Βραβείο Προσβάσιμης πόλης 2022. Παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής για προσβάσιμες πόλεις στην Ευρώπη - EUACCESSCITY*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. ISSN 2467-0502.
- Ζαϊμάκης, Ι., & Κονδυλάκη, Α. (2005).** *Δίκτυα κοινωνικής προστασίας: μορφές παρέμβασης σε ευπαθείς ομάδες και σε πολυπολιτισμικές κοινότητες*. Αθήνα: Κριτική.
- Ζήβας, Α. (1997).** *Τα Μνημεία και η Πόλη*. Αθήνα: Libro. ISBN: 9604900129
- Ζώη, Σ. (2017).** *ΑμεΑ και Διαχείριση καταστροφών. Η εκ των προτέρων ένταξή τους στον επιχειρησιακό σχεδιασμό. Περιπτώσεις παγκόσμιων καταστροφών*. Μεταπτυχιακή Διατριβή Ειδίκευσης, Τμήμα Γεωλογίας και Γεωπεριβάλλοντος, ΕΚΠΑ.
- Κάβουρα, Α., & Συλαίου, Σ. (2018).** *Effective Cultural Communication via Information and Communication Technologies and Social Media Use στο Encyclopedia of Information Science and Technology, Fourth Edition*. USA: IGI Global, p.p. 7002-7013.
- Καραδήμας, Κ., & Κωνσταντινίδου, Ε. (επιμ.) (2015).** *Αρχιτεκτονικές σπουδές και Αρχιτεκτονική Κληρονομιά*. Πρακτικά Επιστημονικής Διημερίδας, Αθήνα, 27-28 Μαΐου 2011, Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ και Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ. ISBN: 978-618-80734-3-2.  
Διαθέσιμο στο: <http://www.arch.ntua.gr/publication/7783>
- Κάρμα, Σ., Κακαλιάγκου, Ο., Μπούκης, Ι., Πέλλη, Ε., Χάλαρης, Μ. & Σταθερόπουλος, Μ. (2016).** *Σχέδια Εκκένωσης Κρίσιμων Υποδομών σε περίπτωση Σεισμού ή Πυρκαγιάς για Άτομα με Αναπηρία*. Αθήνα: Ευρωπαϊκό Κέντρο Δασικών Πυρκαγιών (EDFF) και Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Πρόγνωσης Σεισμών (Ε.Κ.Π.Π.Σ.).
- Κατσιγιάννη, Α. (2009).** *Η Διεθνής και η Εθνική προστασία των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία"*. Διπλωματική Εργασία Μ.Π.Σ., Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Τμήμα Διεθνών & Ευρωπαϊκών Σπουδών.

**Κατσιμπάρδης, Κ. (2008).** Κοιτάζοντας πέρα από το Κιότο: η Ευρωπαϊκή πολιτική και τα νέα εργαλεία επίτευξης στόχων της. *Νόμος και Φύση*.

Διαθέσιμο στο:

<https://nomosphysis.org.gr/11293/koitazontas-pera-apo-to-kioto-i-europaiki-klimatiki-politiki-kai-ta-nea-ergaleia-epiteuksis-ton-stoxon-tis-martios-2008/>

**Κονταράτος, Σ. (1986).** *Αρχιτεκτονική και Παράδοση*. Αθήνα: Καστανιώτης.

**Κοντιάδης, Ξ., Καλατζής, Ν., Μίχος, Α., Μπιτσάνη, Ε., & Τσέκος, Θ. (2006).**

*Κοινωνική Πολιτική και Τοπική Αυτοδιοίκηση. Τελική έκθεση*. Αθήνα:

Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

**Κοτρώνης, Σ. (2020).** Το άρθρο 12 της Διεθνούς Σύμβασης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και η επίδρασή του στο ελληνικό δίκαιο των προσώπων Η ανάγκη μεταρρύθμισης του ελληνικού δικαίου υπό το φως των Concluding Observations του ΟΗΕ της 29ης Οκτωβρίου 2019. *Ηλεκτρονική Επετηρίδα Νομικής Σχολής ΑΠΘ*, σ. 59-86.

**Κουδούνη, Α. (2014).** Το θεσμικό πλαίσιο προστασίας των παραδοσιακών οικισμών.

Επικαλύψεις αρμοδιοτήτων, αδυναμίες στη συστηματοποίηση κριτηρίων προστασίας και προβλήματα εφαρμογής. Στο *Προστασία Παραδοσιακών Οικισμών και Σύγχρονος Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός*, Πρακτικά Ημερίδας, Καλαμάτα, 11 Οκτωβρίου 2014, ΤΕΕ Πελοποννήσου.

**Κουτρούμνος, Α. (2000).** *Υποστηριζόμενη διαβίωση*.

Διαθέσιμο στο: ΝΟΕΣΙΣ <https://www.noesi.gr/book/intervention/aftonomi-diaivosi>

**Κωνσταντόπουλος, Α. (1986).** *Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.

**Λεβέντη, Α. (2004).** Σχεδιάζοντας με φροντίδα για όλους χωρίς αποκλεισμούς. Στο Α. Τσιτούρη (επιμ.), *Πρόσβαση Ατόμων με Αναπηρίες σε χώρους πολιτισμού και αθλητισμού*, Πρακτικά συνεδρίου, Θεσσαλονίκη, 30 Οκτωβρίου - 1 Νοεμβρίου 2003, σ. 31-32. ΥΠΠΟ.

- Λιονάτου, Μ. (2018).** *Αρχιτεκτονική τοπίου και Δίκτυα Πρασίνου Στα σύγχρονα Αστικά Κέντρα: Δυνατότητες-Προοπτικές-Μεθοδολογία κι Εφαρμογή. Το Παράδειγμα της Λάρισας.* Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ.
- ΜΟΔ Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης. (2016).** *Οδηγός ανασχεδιασμού οδών αρμοδιότητας δήμων.* Αθήνα: Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης.
- Μπασδέκης Ι. (2013).** *Ηλεκτρονική Προσβασιμότητα και Αναπηρία.* Αθήνα: ΕΣΑΜΕΑ
- Μπρέγιαννης, Α. (2016).** *Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνίας στην υπηρεσία του Πολιτισμού.*
- Νανιόπουλος, Α. (2013).** Η πρόκληση δημιουργίας μιας προσπελάσιμης «αλυσίδας μεταφοράς» για όλους. Πρακτικά Ημερίδας *Μετακίνηση και Προσβασιμότητα Ατόμων με Αναπηρίες.*
- Νανιόπουλος, Α., & Τσαλής, Π. (2017).** Προσβασιμότητα Μνημείων και Αρχαιολογικών Χώρων. *Museumedu*, 5, σ. 15-34. Museum Education and Research Laboratory, University of Thessaly  
Διαθέσιμο στο: <http://museumedulab.ece.uth.gr/main/sites/default/files/A.%201..pdf>
- Νάσκου-Περράκη, Π. (2008).** Η Προσβασιμότητα: ένα νέο δικαίωμα στο διεθνές νομικό πλαίσιο προστασίας των Ατόμων με Αναπηρία. Στο *Τιμητικός Τόμος προς τιμή του Καθηγητή Παναγιώτη Κανελλόπουλου.* Αθήνα: υπό δημοσίευση.
- Νάσκου – Περράκη, Π. (2015).** *Η Προσβασιμότητα. Ένα νέο δικαίωμα στο διεθνές νομικό πλαίσιο προστασίας των Ατόμων με Αναπηρία (ΔτΑ 62/2014)*
- Νάσκου-Περράκη, Π., & Γάκη, Μ. (2004).** *Η νομοθεσία για τα άτομα με αναπηρίες.* Αθήνα: Εκδοσεις Σάκουλας.
- Neufert, E. (2020).** *Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση* (42η εκδ.). Αθήνα: Γκιούρδας.
- Οδηγός Εξυπηρέτησης Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),** Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού

**Ομάδα εμπειρογνώμων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. (2010).** *Μια Ευρώπη προσβάσιμη για όλους.*

Διαθέσιμο στο:

[https://www.accessibletourism.org/resources/final\\_report\\_ega\\_el.pdf](https://www.accessibletourism.org/resources/final_report_ega_el.pdf)

**Πανουργιά, Δ. (2016).** *«Προσβασιμότητα των ατόμων με προβλήματα όρασης στα Μουσεία: η περίπτωση Μουσείων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης».*

Μεταπτυχιακή Εργασία, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Εκπαίδευση και Πολιτισμός», κατεύθυνση «Αγωγή και Πολιτισμός». Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.

**Παπαγεωργίου, Μ., & Ποζουκίδου, Γ. (2014).** Οι παραδοσιακοί οικισμοί στην Ελλάδα: Ζητήματα χωροταξίας και προστασίας. *Γεωγραφίες*, 24, σ. 107-125.

**Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. (2016).** Εντυπωσιακή Άσκηση της Πολιτικής Προστασίας Δυτικής Μακεδονίας - Διάσωση μαθητών με αναπηρία σε εικονικές συνθήκες σεισμού. Δελτίο Τύπου, 1 Νοεμβρίου 2016.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.pdm.gov.gr/entyposiaki-askisi-tis-politikis-prostasias-dytikis-makedonias-diasosi-mathiton-me-anapiria-se-ikonikes-synthikes-sismou/>

**Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, Μ. (2015).** Δείκτες βιώσιμης κινητικότητας σε αστικές περιοχές. Παρουσίαση στην ημερίδα Βιώσιμη Κινητικότητα, Θεσσαλονίκη, 24 Μαΐου.

**Πολυχρονίου, Ι. (2003).** Σχεδιασμός προσβάσιμων δημόσιων και πολιτιστικών κτιρίων. Στο Α. Τσιτούρη (επιμ.), *Πρόσβαση Ατόμων με Αναπηρίες σε χώρους πολιτισμού και αθλητισμού*, Πρακτικά συνεδρίου, Θεσσαλονίκη, 30 Οκτωβρίου - 1 Νοεμβρίου 2003, 85. ΥΠΠΟ.

**Πολυχρονίου, Ι. (2011).** Η πρόσβαση και εξυπηρέτηση των ΑμεΑ σε μουσεία, πολιτιστικούς χώρους και μνημεία της Ελλάδας. *Αρχιτέκτονες*, 9.

**Πούλιος, Ι., & Τουλούπα, Σ. (2015).** Τουρισμός, πολιτισμική διαχείριση, τοπική κοινωνία και βιώσιμη ανάπτυξη. Στο συλλ. Πούλιος, Ι., Αλιβιζάτου, Μ., Αραμπατζής, Γ., Γιαννακίδης, Α., Καραχάλης, Ν., Μάσχα, Ε., Μούλιου, Μ.,

Παπαδάκη, Μ., Προσύλης, Χ., Τουλούπα, Σ. *Πολιτισμική Διαχείριση, Τοπική Κοινωνία και Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Αθήνα: ΣΕΑΒ, σ. 103-115

**Raport, A. (2010).** *Ανώνυμη αρχιτεκτονική και πολιτιστικοί παράγοντες.*  
Μετάφραση Δ. Φιλίππιδης. Αθήνα: Μέλισσα.

**Σαϊπά, Π., Καραμπάτσου, Γ., Μπαλογιάννη Θ., & Σκορδιαλός Εμμ. (2018).** *Η χρήση της Υποστηρικτικής Τεχνολογίας Σε Άτομα Με Κινητικές Αναπηρίες.*

**Σερράος, Κ., & Κλαμπατσέα Ε. (2015).** *Βιώσιμη Κινητικότητα – Προσεγγίσεις του Εφαρμοσμένου Αστικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα.* Αθήνα: ΕΜΠ.

**Σηφάκης, Γ., & Σηφάκη, Ε. (2007).** *Πολιτιστικό μάρκετινγκ και νέες τεχνολογίες στην υπηρεσία των πολιτιστικών οργανισμών.*

**Συμβούλιο της Ευρώπης. (2010).** *Εγχειρίδιο σχετικά με την ευρωπαϊκή νομοθεσία κατά των διακρίσεων.* Οργανισμός Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διαθέσιμο στο:

**Συνήγορος του Πολίτη. (2019).** *Έκθεση του Συνηγόρου του Πολίτη (αρ. 72 ν.4488/2017) για την εφαρμογή της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.*

[https://fra.europa.eu/sites/default/files/fra\\_uploads/1510-FRA-CASE-LAW-HANDBOOK\\_EL.pdf](https://fra.europa.eu/sites/default/files/fra_uploads/1510-FRA-CASE-LAW-HANDBOOK_EL.pdf)

**Τζαναβάρα, Α. (2006).** Οπτικοακουστικά μέσα σε μουσεία στην υπηρεσία των ΑμεΑ. Στο *Τα Οπτικοακουστικά μέσα ως πολιτιστική κληρονομιά και η χρήση τους στα Μουσεία*, 3ο Διεθνές Συνέδριο Μουσειολογίας Πανεπιστημίου Αιγαίου και Ετήσια Συνάντηση ICOM – AVICOM, Μυτιλήνη, 5-8 Ιουνίου 2006.

**Τόκη, Ε (2015).** *Υποστηρικτικές και επαυξητικές τεχνολογίες.* Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Ηπείρου.

**Τράμπα, Α. (2020).** Προσβασιμότητα στον πολιτισμό και την Κληρονομιά: ο σχεδιασμός για όλους. *ΑΕΙΧΩΡΟΣ*, 31.

**Τσαμουρλίδης, Α. (2015).** *Εφαρμογή Υποβοηθούμενης Διαβίωσης με Τεχνολογίες Διάχυτων Συστημάτων*. Πτυχιακή εργασία, Σχολή Θετικών Επιστημών ΑΠΘ, Τμήμα Πληροφορικής

**ΥΠΕΚΑ. (2011).** Πρόγραμμα «Θεσμοθέτηση μορφολογικών κανόνων δόμησης και αρχιτεκτονικής για κατοικία στις εντός και εκτός των οικισμών περιοχές στις δώδεκα Περιφέρειες της χώρας».

**ΥΠΕΣΔΑ. (2007).** *Οδηγός του Πολίτη με Αναπηρία*. Αθήνα: Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης.

**ΥΠΠΟΑ.** *Διαρκής Κατάλογος Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων*.  
Διαθέσιμο στο: <http://listedmonuments.culture.gr/>

**Υπουργείο Εσωτερικών (Μακεδονίας-Θράκης).** Αρχείο διατηρητέων κτιρίων και παραδοσιακών οικισμών. Διαθέσιμο στο:  
<https://www.mathra.gr/ergo-draseis/diatiritea-ktiria-paradosiakoi-oiki/>

**Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.** Κατάλογος παραδοσιακών οικισμών, περιοχών και νήσων ειδικής προστασίας.  
Διαθέσιμο στο:  
<http://www.ypai.gr/site/home/Basic+Menu/Centre+of+Information/Listed+Buiding.csp>

**Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.** Αρχείο παραδοσιακών οικισμών και διατηρητέων κτιρίων.  
Διαθέσιμο στο: <http://estia.minenv.gr/>

**Υπουργείο Πολιτισμού. (2003).** *Δημόσια - Πολιτιστικά Κτίρια. Οδηγίες σχεδιασμού. Νομοθεσία*.

**Χατζηπέτρου Α. (ΕΣΑμεΑ) (επιμ.). (2014).** *Σχεδιασμός πολιτικής σε θέματα αναπηρίας. Εγχειρίδιο εκπαιδευόμενου*. ΕΣΑμεΑ.  
Διαθέσιμο στο:

<http://139.144.147.121/publications/books-studies/903-egxeiridio-ekpaideyomenoy-no-1-sxediasmos-politikis-se-themata-anapirias-epimeleia-anthis-xatzipetroy>

**Χριστοφή, Μ. (ΕΣΑμεΑ). (2013).** *Προσβασιμότητα και Αναπηρία (No 4)*, εγχειρίδιο. Αθήνα: ΕΣΑμεΑ. ISBN: 978-618-80249-2-2.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.esamea.gr/publications/books-studies/496-ekpaideytiko-egxeiridio-no-4-prosbasimotita-kai-anapiria-tis-marilys-xristofi>

**Χριστοφή, Μ. (2013).** *Προσβασιμότητα και αναπηρία. Εγχειρίδιο για τη Συνδικαλιστική Εκπαίδευση Στελεχών του Αναπηρικού Κινήματος*. Αθήνα: ΕΣΑΜΕΑ. ISBN: 978-618-80249-2-2.

**Veil, Ci. (1992).** Αναπηρία και δυσπροσαρμοστικότητα θέτουν σε δοκιμασία τη Δημοκρατία. Στο Καϊλά Μ., *Άτομα με ειδικές ανάγκες: σύγχρονες κατευθύνσεις και απόψεις σε προβλήματα πρόληψης, παρέμβασης, αντιμετώπισης*, Διεπιστημονικό Ευρωπαϊκό συμπόσιο, Ρόδος, Μάιος 1992, σ. 38-46. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

**Accessible Exit Sign Project.** Διαθέσιμο στο: <http://accessibleexitsigns.com/>

**Akpınar, N., & Belkayali, N. (2010).** Barriers to playground use for children with disabilities: A case from Ancara Turkey. *African Journal of Agricultural Research* 5.9, pp. 848-855.

**Alexander, D.** Disaster and people with disabilities: some key issues.

Διαθέσιμο στο:

[http://www.coe.int/t/dg4/majorhazards/activites/2013/DIDRR/Presentation\\_Alexander\\_Disabilities\\_Key\\_Issues.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/majorhazards/activites/2013/DIDRR/Presentation_Alexander_Disabilities_Key_Issues.pdf)

**Ambient Assisted Living (AAL) Joint Program.**

Διαθέσιμο στο: [www.aal-europe.eu](http://www.aal-europe.eu)



**Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines (ADAAG). (1992).**

*Checklist for Buildings and Facilities.*

Διαθέσιμο στο:

[https://www.dms.myflorida.com/content/download/85315/484740/Americanswith\\_Disabilities\\_Act\\_Accessibility\\_Guidelines\\_Checklist\\_For\\_Buildings\\_And\\_Facilities.pdf](https://www.dms.myflorida.com/content/download/85315/484740/Americanswith_Disabilities_Act_Accessibility_Guidelines_Checklist_For_Buildings_And_Facilities.pdf)

**Ashadi, S., Hum, M., & Premasari, A. (2020).** Handicap and Disability: What is the Difference? *International Journal of Linguistics, Literature and Translation*, 3(1), pp. 163-167. doi:10.32996/ijllt.2020.3.1.18

**Bertolini, L. (2005).** Cities and transport: exploring the need for new planning approaches. In Albrechts, L., Mandelbaum, S. J. (Eds.). *The network society a new context for planning*. London; New York: Routledge. In Vale, D. S. (2015) 'Transit-oriented development, integration of land use and transport, and pedestrian accessibility: Combining node-place model with pedestrian shed ratio to evaluate and classify station areas in Lisbon. *Journal of Transport Geography*, 45, pp. 70-80.

**Boisjoly, G., & El-Geneidy, A. M. (2017).** How to get there? A critical assessment of accessibility objectives and indicators in metropolitan transportation plans. *Transport Policy*, 55, pp. 38-50.

**Budge, K., & Burness, A. (2018).** Museum objects and Instagram: Agency and communication in digital engagement. *Continuum*, 32(2), pp. 137–150.

**Canevaro, A. (1999).** *Pedagogia Speciale*. Milano: Milano Bruno Mondadori.

**Council of Europe. (1975).** *Declaration of Amsterdam*. Congress on the European Architectural Heritage. Διαθέσιμο στο:

<https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/169-the-declaration-of-amsterdam>

**Council of Europe. (1985).** *Convention for the Protection of the Architectural Heritage of Europe*. Granada.

Διαθέσιμο στο: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/121.htm>

**Council of Europe. (1992).** *European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage (Revised).*

Διαθέσιμο στο: <https://rm.coe.int/168007bd25>

**Council of Europe. (2000).** *European Landscape Convention.*

Διαθέσιμο στο:

<https://www.coe.int/en/web/landscape/the-european-landscape-convention>

**Council of Europe. Rights of persons with disabilities.**

Διαθέσιμο στο:

<http://www.coe.int/en/web/disability>

**Damas, M., Pomares, H., Gonzalez, S., Olivares, A., & Rojas I. (2012).** Ambient assisted living devices interoperability based on OSGi and the X73 standard. *Telemed. J. E Health.* 19(1), pp. 54–60.

**Degener, Th. (2016).** Disability in a Human Rights Context. *MDPI-Laws.*

**EENA.** 112 Accessibility for People with Disabilities, EENA Operations Document.

Διαθέσιμο στο: <https://eena.org/knowledge-hub/documents/112-accessibility-for-people-with-disabilities/>

**Emergency Management Cycle.** Διαθέσιμο στο:

[http://www.viha.ca/emergency\\_management/emerg\\_mgmt\\_cycle.htm](http://www.viha.ca/emergency_management/emerg_mgmt_cycle.htm)

**ENAT the European Network for Accessible Tourism.** Διαθέσιμο στο:

<https://www.accessibletourism.org>

**Ericsson, K. (2000).** *Deinstitutionalization and community living for persons with intellectual disability in Sweden: Policy, Organizational change and Personal consequences.* Uppsala: Theme Disability & Support, Department of Education, Department of Education.

**EUR-OPA Major Hazards Agreement.** Διαθέσιμο στο:

<http://www.coe.int/en/web/europarisks/home>

**European Commission. (2015).** *Access for People with Disabilities to Culture, Tourism, Sports and Leisure Activities.*

**European Court of Human Rights, The European Convention.** Διαθέσιμο στο:

<http://www.echr.coe.int/pages/home.aspx?p=basictexts>

**European Parliament and Council. (2019).** *Directive 2019/882 European Accessibility Act.* Διαθέσιμο στο:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0882&from=EN>

**Eurostat. Disability statistics.** Διαθέσιμο στο:

[http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Disability\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Disability_statistics)

**FRA- European Union Agency for Fundamental Rights. (2017).** *Choice and control: the right to independent living, Experiences of persons with intellectual disabilities and persons with mental health problems in nine EU Member States.* EU press: Luxembourg.

**Gehl, J. (2006).** *Life between buildings: using public space.* Washington, DC; London, UK: Island Press.

**Hughes, B. (1993).** Disability and the Body. Στο S. J., *Disabling Barriers - Enabling Environments.* London: Sage Publications.

**ICOMOS. (1964).** *The Venice Charter (International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites).* Διαθέσιμο στο:

<https://www.icomos.org/en/participer/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/157-thevenice-charter>

**ICOMOS. (1987).** *Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas (Washington Charter).* Διαθέσιμο στο:

[https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/towns\\_e.pdf](https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/towns_e.pdf)

**ICOMOS. (1999).** *Charter on the built vernacular heritage. 12th General Assembly. Mexico.* Διαθέσιμο στο:

<https://ciav.icomos.org/wp-content/uploads/2019/04/charter-vernacular-en.jpg>

**Kalvet, T., Olesk, M., Tiits, M., & Raun, J. (2020).** Innovative Tools for Tourism and Cultural Tourism Impact Assessment. *Sustainability*, 12 (7470), pp. 1-30.

- Kenworthy, J. R. (2006, Vol 18).** The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment & Urbanization*, σσ. 58-65.
- Lam, J. (2018).** *Hong Kong 'must catch up with Taiwan' to become a disability-friendly city.*  
<https://www.scmp.com/news/hong-kong/community/article/2128285/public-toilet-surrounded-stairs-just-one-example-how-hong>
- Leyden, K. M. (2003).** Social capital and the built environment: the importance of walkable neighborhoods. *American Journal of public health*, 93(9), σσ. 1546-1551.
- Litman, T. A. (2003).** The economic value of walkability. *Transportation Research Record*, 1828(1), σσ. 3-11.
- Major Hazards and People with Disabilities. A toolkit for good practice, EUROPA.** Διαθέσιμο στο:  
<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=0900001680467003>
- Metzler, I. (2006).** *Disability in Medieval Europe: Thinking about Physical Impairment.* London: Routledge.
- Michael, O. (1996).** The individual and social model of disability. Στο *Understanding Disability from Theory to Practice.* Hampshire: Macmillan Press Ltd.
- NFPA Public education, People with Disabilities. (2016, June).** NFPA, DARAC, *Emergency Evacuation Planning Guide for People with Disabilities.*  
 Διαθέσιμο στο:  
<http://www.nfpa.org/public-education/by-topic/people-at-risk/people-withdisabilities>
- Oliver, M. (1996).** *Understanding disability from Theory to Practice.* London: Macmillan Press Ltd.

- O'Meara, C. (2012).** Disability Inclusive community based disaster risk management: a toolkit for practice in South Asia. Handicap International.  
 Διαθέσιμο στο: [http://www.hiproweb.org/uploads/tx\\_hidrtdocs/SdPG01\\_light.pdf](http://www.hiproweb.org/uploads/tx_hidrtdocs/SdPG01_light.pdf)
- Papadaki, K., Karma, S., Siountri, K., Siti, M., Vassi, A., & Bakogiannis, E. (2020).** Re-designing the Built Environment as a Strategic Tool for Anticipating Emergency Situations: The Greek Strategy for Dealing with COVID-19 Crisis. *International Journal of Real Estate Studies INTREST- e-ISSN: 2231-7643*, σσ. 62-72.
- Peiravian, F., Derrible, S., & Ijaz, F. (2014).** Development and application of the Pedestrian.Environment Index (PEI). *Journal of Transport Geography 39*, σσ. 73–84.
- Resources for people with disabilities and other access and functional needs.** Διαθέσιμο στο: <http://www.earthquakecountry.org/disability/>
- Rossi. A. (1982).** *The Architecture of the City (American Edition)*. The MIT Press.
- Saelens, B.E., Sallis, J.F., Black, JB, & Chen, D. (2003).** Neighborhood-based differences in physical activity: an environment scale evaluation. *ΣτοAm J Public Health 93(9)* (σσ. 1552–1558).
- Scott, N. (2016).** *Charaideo Maidem gets its first Tactile Pavement for Blind Tourist*. Ανάκτηση από <http://www.axomlive.com/blog/charaideo-maidem-gets-first-tactile-pavement-blind-tourist.html>
- Stagnitti K. (2004).** Understanding play: The implications for play assessment. *Australian Occupation Therapy Journal 51.1*, pp. 3-12.
- Swedish Rescue Services Agency. (2009).** Persons with disabilities in emergency situations - Handbook for international emergency response operations personnel.
- UNESCO. (1954).** *Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict*. Διαθέσιμο στο: <https://en.unesco.org/protecting-heritage/convention-and-protocols/1954-convention>

**UNESCO. (1972).** *Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage.* Διαθέσιμο στο: <https://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf>

**UNESCO. (1982).** *Mexico City Declaration on Cultural Policies.*

Διαθέσιμο στο: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000052505>

**UNESCO. (1996).** *Report “Our Creative Diversity”.* Διαθέσιμο στο:

<https://ich.unesco.org/en/1982-2000-00309#1996-report-our-creative-diversity>

**UNESCO. (2011).** *36 C/23 Proposals Concerning the Desirability of a Standard-Setting Instrument on Historic Urban Landscapes.* Διαθέσιμο στο:

<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000211094>

**UNESCO. (2006).** *Culture Urban Future. Global report on culture for sustainable urban development.* Paris.

**United Nations. (1993).** *Standard rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities,* United Nations General Assembly, forty-eighth session. Διαθέσιμο στο:

<https://www.un.org/development/desa/disabilities/standard-rules-on-the-equalization-of-opportunities-for-persons-with-disabilities.html>

**United Nations. (2006).** *Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD).* Διαθέσιμο στο:

<https://social.desa.un.org/issues/disability/crpd/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities-crpd>

**United Nations. (2015).** *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development.* Διαθέσιμο στα:

<https://sdgs.un.org/2030agenda>

[\[ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/89/PDF/N1529189.pdf?OpenElement\]\(https://documents-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/89/PDF/N1529189.pdf?OpenElement\)](https://documents-</a></p></div><div data-bbox=)

**United Nations World Conference on Human Rights. (1993).** *Vienna Declaration and Programme of Action. 1, U.N. Doc. A/CONF.157/24 (Part I).*

**Universal Design Meets the Exit Sign, The European Style Wheelchair on**

**Exit Signs**, Διαθέσιμο στο:

<https://universaldesignmeetstheexitsign.com/theeuropean-style/>

**Vassi, A., Siountri, K., Papadaki, K., Iliadi, A., Ypsilanti, A., & Bakogiannis, E.**

(2022). The Greek urban policy reform through the Local Urban Plans (LUPs), the Special Urban Plans (SUPs), and the Strategic Urban Interventions funded by RFF. *MDPI Journal*.

**Vellinga, M. (2015).** Vernacular Architecture and Sustainability: Two or Three Lessons... In Mileto, C., Vegas, F., Garcia Soriano, L., & Cristini V. (Eds), *Vernacular Architecture: Towards a Sustainable Future*, Proceedings of the International Conference on Vernacular Heritage, sustainability and earthen Architecture, Valencia, Spain 11-13 September 2014, 3-8. CRC Press/Balkema. ISBN-13: 978-1138026827

**Watson, N. (2004).** The Dialectics of Disability: A social model for the 21st Century? Στο B. C., *In Implementing the Social Model of Disability* (σσ. 101–117). Disability Press.

**Weber, W., & Yannas, S. (2014).** *Lessons from Vernacular Architecture* (1st ed.). Routledge. ISBN-13: 978-1844076000

**Werland, S. (2020).** Diffusing Sustainable Urban Mobility Planning in the EU. *Sustainability*, 12(20), 8436. doi: 10.3390/su12208436

**Wilson, L. (2016, July).** Evacuation of People with Disability & Emergent Limitations: Considerations for Safer Buildings & Efficient Evacuations, Edition 2.0. Διαθέσιμο στο: <https://www.alicetraining.com/wpcontent/uploads/2016/07/evacuation-of-pwd-and-emergent-limitations-2nd-edn-by-lee-wilson.pdf>

**Wilson, L.** *Universal Design Meets the Exit Sign*. White Paper, Version 1.1, Slides Share. Διαθέσιμο στο: <http://www.slideshare.net/LeeWilson8/universal-design-meets-the-exitsign-white-paper-by-lee-wilson-version-11-56071628>

**Wooley, W.H. (2021, 02 29).** Going outside together; Good practice with respects to the inclusion of disabled children in primary school playgrounds. *Early Childhood Education Journal*, σσ. 522-527.

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

Διαθέσιμο στο:

[https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42417/9241545445\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42417/9241545445_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)