

**Τ.Ε.Ι. ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**«ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ-ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ
ΑΝΑΓΚΕΣ. ΣΤΟΧΟΣ: ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ
ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ»**

**ΥΠ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Παπαδάκης Νικόλαος
ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ: Απλαδάς Γεώργιος
ΣΥΝΤΑΚΤΡΙΕΣ:**

**Ντινιτσούδη Κυριακή
Παρταράκη Αναστασία
Χαραλάμπους Δήμητρα**

Ηράκλειο 2011

Ευχαριστίες...

Για την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας οφείλουμε να ευχαριστήσουμε τον επιβλέποντα καθηγητή μας κ. Νίκο Παπαδάκη για την βοήθεια και την καθοδήγηση που μας προσέφερε όλο αυτό το χρονικό διάστημα. Θα θέλαμε ακόμη να εκφράσουμε ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Γεώργιο Απλάδα που δέχτηκε να συνεργαστεί μαζί μας, να μας βοηθήσει στην εύρεση ξενοδοχειακών μονάδων και να μας προσφέρει γνώσεις που σχετίζονται με το θέμα του τουρισμού.

Ξεχωριστές ευχαριστίες θα θέλαμε να εκφράσουμε στους υπεύθυνους των ξενοδοχειακών μονάδων για την εμπιστοσύνη που μας έδειξαν και που αποτέλεσαν σημαντικό παράγοντα για την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων. Επιπλέον, ευχαριστούμε όλα εκείνα τα άτομα που αφιέρωσαν χρόνο και δέχτηκαν να συμπληρώσουν τα ερωτηματολόγια διότι χωρίς αυτά θα ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθεί η έρευνα μας.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ ανήκει σε όλους όσους συνετέλεσαν για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, ευχαριστούμε τους υπεύθυνους των αρχαιολογικών χώρων, τον προϊστάμενο του αεροδρομίου, τους υπεύθυνους των θαλάσσιων μεταφορών, την γραμματεία του ΚΤΕΛ Ηρακλείου και τον αρμόδιο του Παγκρήτιου συλλόγου αναπήρων για την πολύτιμη βοήθεια και τις πληροφορίες που μας προσέφεραν.

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΜΕΡΟΣ Α΄	7
<i>ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ</i>	7
<i>ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΤΟΜΩΝ-ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΗ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</i>	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	8
ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	8
1.1 Τουρισμός.....	8
1.1.α) Διακρίσεις τουρισμού	10
1.1.β) Μορφές τουρισμού.....	11
1.2 Τουρισμός ως ψυχαγωγία.....	17
1.3 Οι επιπτώσεις του τουρισμού στην ηθική συμπεριφορά των ατόμων	20
1.4 Οι επιδράσεις του τουρισμού στα ΑμεΑ.....	21
1.5 Τουρισμός ως στοιχείο οικονομικής ανάπτυξης.....	22
1.6 Ο τουρισμός και η κοινωνική αλλαγή.....	24
1.7 Χαρακτηριστικά του τουρισμού στην Ελλάδα	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	29
ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ.....	29
2.1 Εννοιολογική σημασία των ΑμεΑ.....	29
2.2 Μοντέλα αναπηρίας.....	32
2.3 Άτομα με κινητική αναπηρία	37
2.4 Οι δυσκολίες των ατόμων με κινητική αναπηρία.....	42
2.5 Ειδική σήμανση για τα άτομα με κινητική αναπηρία	44
2.6 Νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα των ατόμων με κινητική αναπηρία	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	59
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑμεΑ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	59

3.1 Έννοια και αρχή προσβασιμότητας.....	59
3.2 Τουρισμός και άτομα με αναπηρία	63
3.3. Υποδομές προσβασιμότητας στο αστικό περιβάλλον	65
Α) Υποδομές προσβασιμότητας στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	65
Β) Υποδομές προσβασιμότητας στα Μέσα Επικοινωνίας	78
Γ) Προϋποθέσεις πρόσβασης σε τουριστικούς χώρους επίσκεψης.....	79
Δ) Προϋποθέσεις πρόσβασης σε παραλίες	82
3.4 Προδιαγραφές προσβασιμότητας ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων για άτομα με κινητική αναπηρία.....	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....	91
ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	91
4.1 Σκοπός έρευνας.....	91
4.2 Μεθοδολογία	91
4.2.α) Επιλογή δείγματος.....	91
4.2.β) Ερευνητικό εργαλείο.....	91
4.2.γ) Διαδικασία συγκέντρωσης πληροφοριών	92
ΜΕΡΟΣ Β΄.....	94
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	94
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ.....	95
ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΗΚΕ	95
5.1 Υποδομές προσβασιμότητας και τουρισμός των ατόμων με κινητική αναπηρία στο Νομό Ηρακλείου	95
5.2 Μεθοδολογία που ακολουθήθηκε.....	107
5.2.1. Τελική διεξαγωγής έρευνας	107
5.3.3 Δυσκολίες διεξαγωγής έρευνας.....	110
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ.....	112
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	112

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	136
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	140
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	145
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....	146
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....	153
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3.....	156
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4.....	160
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5.....	167

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα άτομα με αναπηρία είναι κομμάτι του ελληνικού πληθυσμού. Οι προτιμήσεις τους σε γενικές γραμμές ακολουθούν τις προτιμήσεις του γενικού πληθυσμού. Δεν επιθυμούν τη δημιουργία «ειδικών προορισμών» που απλά θα οδηγήσουν σε νέου τύπου αποκλεισμούς. Αυτό που επιδιώκουν και διεκδικούν είναι η διάχυση της προσβασιμότητας σε όλες τις δράσεις και η δημιουργία υποδομών (κτιριακών, μεταφοράς, ενημέρωσης, κλπ) και υπηρεσιών κατάλληλων να εξυπηρετούν εξίσου όλους τους πολίτες με ή χωρίς αναπηρία.

Δεδομένου ότι η προσβασιμότητα αποτελεί μια έννοια κοινωνικά ιδεολογική και σχετίζεται άμεσα τόσο με την ιδιωτική ζωή ενός ατόμου, όσο και με την κοινωνική, θα πρέπει να διασφαλίζεται και να κατοχυρώνεται ως δικαίωμα της προσωπικής επιλογής μέσα στα πλαίσια του κοινωνικού συνόλου χωρίς φραγμούς, εμπόδια και αποκλεισμούς. Επομένως, η προσβασιμότητα είναι ζήτημα συνείδησης, τιμής και δημοκρατικής λειτουργίας.

Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη και το φαινόμενο του τουρισμού, που αποτελεί μια καίρια και σημαντική πηγή εσόδων κάθε χώρας συμβάλλοντας καταλυτικά στην οικονομική της δραστηριότητα, αναδεικνύεται με τρόπο προοδευτικό ο προσβάσιμος τουρισμός. Αναφέρουμε τον όρο «προοδευτικό», διότι ο τουρισμός και κατ' επέκταση ο προσβάσιμος τουρισμός κατέχει εξέχουσα θέση στην τουριστική αγορά και τείνει να αναδύεται τόσο στις αναπτυσσόμενες χώρες, αλλά ταυτόχρονα να προϋπάρχει ήδη στις ανεπτυγμένες ως σημαντικό στοιχείο της οικονομικής δραστηριότητας.

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία έχουμε ως σκοπό τη διερεύνηση της προσβασιμότητας των ατόμων με κινητική αναπηρία στο νομό Ηρακλείου. Η πτυχιακή εργασία αποτελείται από δύο κύρια μέρη: το θεωρητικό και το ερευνητικό μέρος. Το θεωρητικό μέρος διαιρείται σε τέσσερα (4) κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά για το φαινόμενο του τουρισμού και αναλύονται οι μορφές του, καθώς επίσης περιγράφονται ορισμένα χαρακτηριστικά του, όπως αυτά είναι ο τουρισμός ως ψυχαγωγική και οικονομική δραστηριότητα και καταγράφονται οι κοινωνικές αλλαγές που επιφέρει και τα χαρακτηριστικά του τουρισμού στην Ελλάδα. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναπτύσσεται η εννοιολογική σημασία των ατόμων με αναπηρία

(ΑμεΑ), αναλύονται τα μοντέλα αναπηρίας, οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η συγκεκριμένη ομάδα, γίνεται αναφορά στο υπάρχον νομικό πλαίσιο που αφορά στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις των ΑμεΑ στην Ελλάδα, καθώς επίσης καταγράφεται η ειδική σήμανση. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η προσβασιμότητα των ΑμεΑ στο αστικό περιβάλλον, όπως αυτό αποτελείται από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τα Μέσα Επικοινωνίας, τους τουριστικούς χώρους επίσκεψης και τις παραλίες. Ακόμη, γίνεται αναφορά στις προδιαγραφές προσβασιμότητας των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η μεθοδολογία που θα ακολουθήσουμε, προκειμένου να διεξαχθεί η έρευνα.

Στο ερευνητικό μέρος της πτυχιακής εργασίας γίνεται μια αναφορά στο νομό Ηρακλείου και πιο συγκεκριμένα στις κτιριακές υποδομές που διαθέτει και εξυπηρετεί κατ' επέκταση τις ιδιαίτερες ανάγκες των ΑμεΑ, καθώς επίσης παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας (στατιστικοί πίνακες) με τις απαραίτητες επεξηγήσεις και σχολιασμούς.

Μετά την ολοκλήρωση τόσο του θεωρητικού όσο και του ερευνητικού μέρους της πτυχιακής μας εργασίας, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα. Τέλος, ακολουθεί η βιβλιογραφία και το παράρτημα.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

***ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΤΟΜΩΝ-ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ
ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΗ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ***

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

1.1 Τουρισμός

Η λέξη τουρισμός πρωτοεμφανίζεται στις αρχές του 19ου αιώνα, αλλά η δραστηριότητα που υποδηλώνει δεν είναι τόσο πρόσφατη. Αυτή εξελίχθηκε παράλληλα με τα στάδια που διαμόρφωσαν την ανθρωπότητα κατά τη διάρκεια των τελευταίων χιλιετηρίδων. Στην Ελληνική και Διεθνή βιβλιογραφία υπάρχουν πολλοί ορισμοί της έννοιας του τουρισμού οι περισσότεροι από τους οποίους αναφέρουν τον τουρισμό ως μια μορφή ψυχαγωγίας, ενώ παράλληλα χαρακτηρίζεται και ως η πιο σημαντική πηγή εσόδων για τις παραδοσιακά τουριστικές χώρες (Δαουτόπουλος, 2005).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Π.Ο.Τ.) στον Δαουτόπουλο (2005), ο τουρισμός αποτελείται από δραστηριότητες των ατόμων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε μέρη διαφορετικά από το σύνηθες περιβάλλον τους, για λόγους αναψυχής, αποφυγής προβλημάτων της καθημερινότητας, για άσκηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων κ.α. και για χρονικό διάστημα, όχι μεγαλύτερο του ενός έτους. Στον παραπάνω ορισμό, ο όρος σύνηθες περιβάλλον χρησιμοποιείται για να εξαιρεθούν από τον ορισμό αυτό, τα συχνά ταξίδια εντός των περιοχών της συνηθισμένης διαμονής και εργασίας.

Ωστόσο ένας άλλος πιο συνοπτικός και περιεκτικός ορισμός του τουρισμού, είναι αυτός που επικεντρώνεται περισσότερο στην δημιουργία των σχέσεων και των δικτυακών φαινομένων που αναπτύσσονται κατά την άσκηση της τουριστικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτόν, ο τουρισμός μπορεί να διατυπωθεί ως το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προέρχονται από την επικοινωνία των τουριστών, των επιχειρήσεων, των προμηθευτών, των κυβερνητών στις περιοχές υποδοχής, στην διαδικασία της έλξης της φιλοξενίας αυτών των τουριστών και άλλων επισκεπτών (Δαουτόπουλος, 2005).

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του τουρισμού, σύμφωνα με τον Ηγουμενάκη (1997) είναι:

1. Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα της μεμονωμένης ή ομαδικής μετακίνησης ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και την παραμονής τους σε αυτούς.

2. Οι διάφορες μορφές τουρισμού (όποιες και αν είναι αυτές) έχουν δύο βασικά στοιχεία: α) το ταξίδι στον τουριστικό προορισμό, β) την διαμονή σε αυτόν με την ευρύτερη σημασία του λόγου.

3. Το ταξίδι και η διαμονή λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου της μόνιμης διαμονής των ανθρώπων.

4. Η μετακίνηση ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς είναι προσωρινού και βραχυχρόνιου χαρακτήρα. Γεγονός που μας δείχνει ότι η παραμονή τους θα διαρκέσει λίγες ημέρες, βδομάδες ή και μήνες και στην συνέχεια θα επιστρέψουν στην χώρα διαμονής τους.

5. Οι άνθρωποι που επισκέπτονται διάφορους τουριστικούς προορισμούς για τουριστικούς σκοπούς. Η συνηθέστεροι λόγοι του τουρισμού είναι η ξεκούραση, η διασκέδαση, η ψυχαγωγία, η διαφυγή από προβλήματα της καθημερινότητας αλλά και οι επαγγελματικές υποχρεώσεις.

Τέλος, αξίζει ν' αναφερθεί πως ο τουρισμός σε όλες τις μορφές του αποτελεί μια δραστηριότητα που προϋποθέτει χρήματα και άπλετο ελεύθερο χρόνο για την υλοποίησή της. Χωρίς τον συνδυασμό των παραπάνω δεν είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί τουρισμός σε οποιοδήποτε μέρος.

1.1.α) Διακρίσεις τουρισμού

Ο τουρισμός διακρίνεται σε κατηγορίες ανάλογα με την μορφή του, τον σκοπό του, τα κίνητρα του, το χώρο και το χρόνο που πραγματοποιείται. Πιο συγκεκριμένα, τα είδη του τουρισμού διακρίνονται ανάλογα με τον αριθμό των περιηγητών (μεμονωμένος ή ατομικός και ομαδικός ή μαζικός), ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες των περιηγητών (λαϊκός, κοινωνικός, κοσμοπολίτικος) και από άποψη φυσικών ορίων μίας χώρας (εξωτερικός και εσωτερικός) (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο μεμονωμένος ή ατομικός τουρισμός πραγματοποιείται από ένα ή περισσότερα άτομα φιλικά ή συγγενικά μεταξύ τους, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο μαζικός ή ομαδικός τουρισμός από την άλλη, πραγματοποιείται από πολλά άτομα με βάση συγκεκριμένο πρόγραμμα και εκδηλώνεται κυρίως σε ομαδικές εκδρομές ή ταξίδια, τα οποία οργανώνονται από ταξιδιωτικά πρακτορεία, εκδρομικά σωματεία ή από διάφορα γραφεία συλλόγων ή οργανισμών (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ωστόσο ο λαϊκός τουρισμός πραγματοποιείται από άτομα που ανήκουν σε κατώτερες οικονομικές τάξεις και δεν έχουν την οικονομική άνεση, ούτε μπορούν να ξοδέσουν πολλά χρήματα. Γι' αυτό τον λόγο δημιουργήθηκαν τα κάμπινγκ και οι κατασκηνώσεις. Ο κοινωνικός τουρισμός από την άλλη πλευρά, έχει σαν στόχο του να κάνει προσιτό τον τουρισμό σε όλο και περισσότερα άτομα και κυρίως σε κατηγορίες πληθυσμού, οι οποίες είναι λιγότερο προνομιούχες, από οικονομική άποψη (ανάπηρους, χαμηλοσυνταξιούχους, πολυμελείς οικογένειες). Αντίθετα, ο κοσμοπολίτικος τουρισμός, απευθύνεται σε άτομα ανώτερου οικονομικού επιπέδου, που συχνά ταξιδεύουν σε κοσμοπολίτικα μέρη. Ο τουρισμός αυτός, πραγματοποιείται από άτομα που είναι ικανά να δαπανήσουν μεγάλα χρηματικά ποσά κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους (Βενετσανοπούλου, 2006).

Επιπρόσθετα, «ο εξωτερικός τουρισμός πραγματοποιείται από άτομα που διαμένουν μόνιμα σε μία χώρα εκτός των φυσικών ορίων της. Στις χώρες που έχουν εξωτερικό τουρισμό, είτε εισέρχονται σ' αυτές ξένοι, είτε εξέρχονται μόνιμοι κάτοικοι από αυτές» (Βενετσανοπούλου, 2006:56). Ο εσωτερικός τουρισμός από την άλλη, «πραγματοποιείται από τον εγχώριο πληθυσμό μίας χώρας, δηλαδή από άτομα που ταξιδεύουν μακριά από τον τόπο διαμονής τους

για αναψυχή ή επαγγελματικούς λόγους, παραμένοντας όμως στην επικράτεια της χώρας τους» (Βενετσανοπούλου, 2006:56-57).

Επιπλέον, ο τουρισμός χωρίζεται σε είδη ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό των περιηγητών (τουρισμός για λόγους ιστορικούς, θρησκευτικούς, αθλητικούς, φυσιολατρικούς, θεραπευτικούς κ.α.), ανάλογα με τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται (οδικός, θαλάσσιος, αεροπορικός, μικτός). Στην συνέχεια, από πλευράς χρηματοδότησης της διακίνησης διακρίνεται σε αυτοχρηματοδοτούμενο και κοινωνικό και από πλευράς φύλου και ηλικίας των τουριστών, διακρίνεται σε τουρισμό ανδρών ή γυναικών και τουρισμό νέων, ατόμων μέσης ηλικίας ή τρίτης ηλικίας. Τέλος, ο τουρισμός μπορεί να διακριθεί ανάλογα με την χρονική διάρκεια της τουριστικής περιόδου σε χειμερινό τουρισμό, θερινό, φθινοπωρινό και εαρινό (Βενετσανοπούλου, 2006).

1.1.β) Μορφές τουρισμού

Ο **εναλλακτικός τουρισμός** αποτελεί τμήμα των ειδικών μορφών τουρισμού, οι οποίες χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη ενός ειδικού κινήτρου στη ζήτηση και από την ανάπτυξη μιας αντίστοιχης ειδικής υποδομής ή προσφοράς (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001).

Με τον εναλλακτικό τουρισμό (alternative tourism), οι άνθρωποι αναζητούν ένα διαφορετικό τρόπο διακοπών, ο οποίος συνδέεται με την προστασία της τοπικής κουλτούρας, την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος αλλά και με την αποφυγή της χρήσης υπηρεσιών οργανωμένου μαζικού τουρισμού (Λαγός, 2005).

Επιπλέον στον εναλλακτικό τουρισμό οι αλλαγές στο υπάρχον κοινωνικό-οικονομικό σύστημα προσανατολίζονται στην βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης του ντόπιου πληθυσμού, στην προστασία της χλωρίδας και της πανίδας, στην προβολή και αναζωογόνηση της κουλτούρας κλπ. Ο μαζικός τουρισμός από την άλλη θεωρείται διαμετρικά αντίθετος από τον εναλλακτικό τουρισμό, καθώς η προστασία του περιβάλλοντος και του πολιτισμού και η καλύτερευση του βιοτικού επιπέδου του ντόπιου πληθυσμού δεν αποτελούν πρωταρχικό στόχο. Εδώ υπερισχύει το οικονομικό όφελος (Ανδριώτης, 2008).

Γι' αυτό τον λόγο ο εναλλακτικός τουρισμός, σύμφωνα με τον Cohen (1987) στον Theobald (2005), δεν είναι μια γενική έννοια, αλλά αποτελείται από δύο κύριες αρχές. Κατ' αρχάς, αποτελεί μια αντίδραση στο σύγχρονο καταναλωτισμό και μια αντίθετη πολιτιστική απάντηση στο μαζικό τουρισμό. Δεύτερον, συλλαμβάνεται ως εναλλακτικός τουρισμός διότι είναι στην ουσία μια αντίδραση στην εκμετάλλευση του τρίτου κόσμου. Όπου η έννοια ενός δίκαιου τουρισμού προκύπτει, προάγοντας τη αμοιβαία κατανόηση και αποτρέποντας την υποβάθμιση και την εκμετάλλευση. Σε αυτόν τον τύπο τουρισμού, οι μικρές ομάδες τουριστών αλληλεπιδρούν με τους τοπικούς ανθρώπους και τα προγράμματα μικρής κλίμακας, που είναι τα κύρια μέσα της προώθησης και περιλαμβάνουν τις τοπικές διαβουλεύσεις και τη συμμετοχή. Επιπλέον, ο Cohen αναφέρει ότι ο μαζικός τουρισμός δεν μπορεί να μετασχηματιστεί, ενώ ο εναλλακτικός τουρισμός είναι πάρα πολύ μικρής κλίμακας για να προσφέρει μια ρεαλιστική γενική επιλογή. Αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο τουρισμός είναι εξαιρετικά ποικίλος και πολύπλευρος και ότι η κριτική του μαζικού τουρισμού είναι πάρα πολύ ριζική, ενώ οι στόχοι του εναλλακτικού τουρισμού τίθενται πάρα πολύ υψηλοί και είναι επομένως μη ρεαλιστικοί.

Τα χαρακτηριστικά του εναλλακτικού τουρισμού είναι τα εξής:

Τα κύρια χαρακτηριστικά του εναλλακτικού τουρισμού είναι η αναζήτηση της αυθεντικότητας και της επαφής με την φύση, η άρνηση των απρόσωπων τουριστικών πακέτων και η αποφυγή των κοσμικών παραλιών. Ο συνδυασμός των διακοπών με την προσφορά εθελοντικής εργασίας συμβάλλει ακόμη, στην προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσφέρει λύσεις σε προβλήματα της τουριστικής εποχικότητας. Θεωρείται μικρής κλίμακας ανάπτυξης του τουρισμού, που προέρχεται και οργανώνεται από τον τοπικό πληθυσμό ή τους τοπικούς φορείς και προσελκύει τουρίστες με ειδικά ενδιαφέροντα (<http://www.anthropos.gr>).

Σύμφωνα με τον Πελεκανάκη (2008), τα τελευταία χρόνια έχουν εμφανιστεί πολλές ειδικές μορφές τουρισμού στον τόπο μας, όπως για παράδειγμα: ο οικολογικός τουρισμός, ιαματικός - θεραπευτικός, θρησκευτικός, συνεδριακός, αγροτουρισμός, πολιτιστικός, οικοτουρισμός κλπ. Σκοπός των

παραπάνω μορφών τουρισμού είναι η τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης αλλά και ολόκληρης της Ελλάδας και η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Ο κος Πελεκανάκης (2008) αναφέρεται επίσης στον αγροτουρισμό ως μια μορφή ιδανική για το μέρος της Κρήτης. Η αλήθεια είναι ότι οι εναλλακτικές μορφές τουριστικής ανάπτυξης προσφέρουν μια διέξοδο για το ελληνικό τουριστικό προϊόν, το οποίο στο σύνολό του έχει καταστεί ιδιαίτερα ακριβό και χαρακτηρίζεται από χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών και υποδομών.

«Ο όρος **αγροτουρισμός** ή αγροτικός τουρισμός ή πράσινος τουρισμός περιλαμβάνει ένα σύνολο τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αγροτικό χώρο και στηρίζονται στην αξιοποίηση των φυσικών, ανθρώπινων και πολιτιστικών τοπικών πόρων» (Βενετσανοπούλου, 2006:164). Ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να γνωρίσει τις αγροτικές περιοχές, τις αγροτικές ασχολίες, τα τοπικά προϊόντα, την παραδοσιακή κουζίνα και την καθημερινή ζωή των κατοίκων, τα πολιτισμικά στοιχεία και τα αυθεντικά χαρακτηριστικά του χώρου αυτού, με σεβασμό προς το περιβάλλον και την παράδοση. Επιπλέον με τον αγροτουρισμό εξασφαλίζεται πληρέστερη ψυχική και πνευματική ικανοποίηση αφού ο επισκέπτης αποφεύγει τον συνωστισμό και τον θόρυβο της πόλης και έρχεται πιο κοντά στην ευεργετικότητα της φύσης (Βενετσανοπούλου, 2006).

Κύριο πρόβλημα στην περαιτέρω ανάπτυξη του αγροτουρισμού είναι οι αεροπορικές πτήσεις κατά την διάρκεια του χειμώνα. Είναι σε όλους γνωστό ότι αρκετές αγροτικές καλλιέργειες όπως το μάζεμα της ελιάς, των πορτοκαλιών, η οινοποίηση κλπ γίνονται τους χειμερινούς μήνες πράγμα το οποίο θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πόλος έλξης επισκεπτών τους μήνες αυτούς. Δυστυχώς όμως, δεν υπάρχουν πτήσεις τσάρτερ (φθηνές αεροπορικές πτήσεις) κατά την διάρκεια του χειμώνα που να ευνοούν την συγκεκριμένη μορφή τουρισμού (pelekanakisgeorgios.blogspot.com).

Ο συνεδριακός τουρισμός θεωρείται ιδιαίτερα προσοδοφόρα μορφή τουρισμού, αφού ένας σύνεδρος δαπανά περίπου τετραπλάσια ποσά στην χώρα υποδοχής από έναν απλό τουρίστα (pelekanakisgeorgios.blogspot.com). Η μορφή αυτή του τουρισμού, περιλαμβάνει την οργάνωση συνεδρίων και διεθνών εκθέσεων σε περιοχές που προσφέρουν και άλλες δυνατότητες. Οι ομάδες των συνεδριακών τουριστών, εκτός του ότι προσφέρουν σημαντικά οικονομικά

οφέλη, παράλληλα προβάλλουν και τον τόπο διεξαγωγής των συνεδρίων. Το γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία ενός μεγάλου ανταγωνιστικού πεδίου μεταξύ κρατών, πόλεων, αεροπορικών εταιριών και ξενοδοχειακών μονάδων. Αυτοσκοπός του συνεδριακού τουρισμού, δεν είναι άλλος από την διεξαγωγή συνεδρίων, τα οποία και διακρίνονται ανάλογα με την διάρκεια, το μέγεθος, την εθνική ή διεθνή συμμετοχή των συνέδρων, τον τρόπο χρηματοδότησης τους και τέλος την κοινή ιδιότητα κάτω από την οποία συνέρχονται οι σύνεδροι (Κραβαρίτης, 1992).

Δυστυχώς για τη χώρα μας, ενώ οι δυνατότητες που διαθέτει για την ανάπτυξη του τουρισμού αυτού είναι πολύ μεγάλες, βρίσκεται στην τελευταία θέση στη διεθνή συνεδριακή πίτα από την άποψη του αριθμού συνεδρίων που φιλοξενεί ετήσια (www.traveldailynews.gr).

Επιπλέον, υπάρχουν και άλλες μορφές τουρισμού, οι οποίες θα αναφερθούν ακριβώς παρακάτω:

Ο επαγγελματικός τουρισμός αποτελεί μία από τις μορφές τουρισμού, με κριτήριο διάκρισης, αυτό του ταξιδιωτικού σκοπού. Ο σκοπός αυτού του ταξιδιού έχει να κάνει με επαγγελματικές κυρίως υποχρεώσεις. Τα επαγγελματικά ταξίδια των στελεχών επιχειρήσεων κατατάσσονται σε αυτό το είδος του τουρισμού και αποτελούν μια δραστηριότητα συνδεδεμένη με την γενικότερη επιχειρησιακή στρατηγική (Κραβαρίτης, 1992).

Ο θρησκευτικός τουρισμός αποτελεί σημαντικό κομμάτι της ελληνικής τουριστικής κίνησης και αφορά την επίσκεψη σε θρησκευτικούς τόπους λατρείας, όπως μοναστήρια και εκκλησίες. Αυτού του είδους η μετακίνηση για την εκπλήρωση θρησκευτικών καθηκόντων ονομάστηκε Θρησκευτικός τουρισμός και αναφέρεται κυρίως σε ευσεβείς περιηγητές, φιλέρευνους τουρίστες, αλλά και θαυμαστές της βυζαντινής τέχνης (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο γεωτουρισμός θεωρείται μια νέα μορφή πολιτιστικο-περιβαλλοντικού τουρισμού, που μπορεί να αναπτυχθεί σε περιοχές που διαθέτουν σημαντικά γεωλογικά μνημεία, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν πόλο προσέλκυσης τουριστών ειδικού ενδιαφέροντος. Κύριος στόχος του είναι η σύνδεση των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος με τη γεωλογική κληρονομιά κάθε τόπου, τα πολιτιστικά μνημεία και τις παραδόσεις του (<http://www.anthropos.gr>).

Ο οικολογικός τουρισμός είναι μια εναλλακτική μορφή, η οποία έχει άμεση σχέση με το αγροτικό περιβάλλον και είναι συνυφασμένος με δραστηριότητες σε αγροτικούς χώρους, οι οποίες προωθούν την προστασία του περιβάλλοντος και προσφέρει στους τουρίστες θετικές εμπειρίες και ευκαιρίες για γνωριμία με το περιβάλλον και γενικότερα με την ύπαιθρο (<http://www.traveldailynews.gr>).

Η ανάπτυξη του **οικοτουρισμού** αποδίδεται και συναρτάται με ορισμένα προβλήματα που δημιούργησε η αύξηση και κυρίως ο τρόπος ανάπτυξης του μαζικού τουρισμού, προβλήματα κυρίως περιβαλλοντικής και κοινωνικής – πολιτιστικής υποβάθμισης περιοχών ή χωρών, αλλά και άνισης κατανομής του προκαλούμενου οικονομικού οφέλους. Η αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση του πληθυσμού, γενικά ή της τουριστικής αγοράς ειδικότερα και οι στόχοι για μια βιώσιμη και αειφόρο τουριστική ανάπτυξη που επιδιώκουν διάφοροι τομείς (διεθνείς, κρατικοί, επιχειρηματικοί), θεωρούνται οι κύριοι προωθητικοί παράγοντες του οικοτουρισμού (Ανδριώτης, 2008).

Ο πολιτιστικός- πνευματικός τουρισμός μπορεί να χαρακτηριστεί η περιήγηση, η οποία έχει σαν στόχο της, όχι μόνο την γνωριμία της ιστορίας μιας πόλης αλλά και την γνωριμία της καλλιτεχνικής και πνευματικής κληρονομιάς της. Συνοψίζοντας, στόχος του τουρισμού αυτού είναι η ανάδειξη και η αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των αρχαιολογικών, ιστορικών και αρχιτεκτονικών μνημείων. Ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελεί μόνο ένα στοιχείο μιας ευρύτερης προσφοράς, στην οποία εντάσσονται άλλες δραστηριότητες, όπως μακρινοί περίπατοι, φυσιολατρικός αθλητισμός κλπ (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο μορφωτικός τουρισμός αποτελεί μια κατηγορία που περιλαμβάνει κυρίως σπουδαστές, οι οποίοι μεταβαίνουν σε διάφορες χώρες για να φοιτήσουν σε πανεπιστήμια ή άλλες σχολές της προτίμησής τους και να παρακολουθήσουν διάφορα σεμινάρια επιμόρφωσης και εξειδίκευσης. Το είδος αυτό του τουρισμού είναι ιδιαίτερα δημοφιλές σε Ευρωπαϊκά σχολεία (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο τουρισμός υγείας αποτελεί μια εναλλακτική μορφή τουρισμού μέσω της οποίας επιχειρείται προσέλκυση επισκεπτών που ενδιαφέρονται για θέματα της υγείας τους ή για την αναζωογόνηση και για την καλή φυσική τους

κατάσταση. Ο τουρισμός υγείας περιλαμβάνει εύρος δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον ιαματικό τουρισμό, ο οποίος αναφέρεται παρακάτω. Επιπλέον, αναφέρεται και σε νέες μορφές τουρισμού όπως είναι ο συνδυασμός του τουρισμού με ειδικές θεραπείες και ο τουρισμός για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο θεραπευτικός – ιαματικός τουρισμός έχει σκοπό την εκμετάλλευση των ιαματικών πηγών για θεραπευτικούς λόγους. Ο ιαματικός τουρισμός αποτελεί τμήμα του τουρισμού υγείας και αναφέρεται στην ίαση παθήσεων του ανθρώπινου σώματος. Παραμένει μια από τις κυρίαρχες μορφές του τουρισμού, ιδιαίτερα για την χώρα μας, αφού είναι γνωστό ότι διαθέτει έναν τεράστιο και ανεκμετάλλευτο πλούτο ιαματικών πηγών (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο τουρισμός ατόμων με ειδικές ανάγκες αποτελεί άλλη μια δραστηριότητα του τουρισμού υγείας. Αυτή η μορφή τουρισμού αναφέρεται σε άτομα που παρουσιάζουν κινητικά ή ψυχολογικά προβλήματα και άλλα σοβαρά προβλήματα υγείας. Ο τουρισμός των ΑμεΑ έχει σαν κύριο στόχο του την παροχή της δυνατότητας των ατόμων αυτών να ταξιδέψουν και να απολαύσουν αυτήν την εμπειρία και όχι στην θεραπεία ή στην βελτίωση της υγείας τους. Οι ανάγκες των ατόμων αυτών κατατάσσονται ανάλογα με το είδος της αναπηρίας τους και χρειάζονται ειδικά διαμορφωμένες υποδομές για την ικανοποίησή τους. Συγκεκριμένα τα άτομα με κινητικά προβλήματα χρειάζονται ειδικά μεταφορικά μέσα για τις μετακινήσεις τους και ειδικές διαμορφωμένες εγκαταστάσεις στις ξενοδοχειακές μονάδες για τις ανάγκες κυκλοφορίας και διαμονής τους (ράμπες, ασανσέρ, δωμάτια, λουτρά) (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο κοινωνικός τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού που παρέχει δωρεάν ή φθηνότερες διακοπές σε νέους, ηλικιωμένους, πολύτεκνους, ΑμεΑ κ.λ.π. οι οποίοι χωρίς τη βοήθεια του δεν θα είχαν τη δυνατότητα να τις πραγματοποιήσουν. Πιο συγκεκριμένα, ως κοινωνικός τουρισμός νοείται «το σύνολο των σχέσεων και διεργασιών που προκύπτουν από την επιδοτούμενη πολιτεία βάση ορισμένων προγραμμάτων, συμμετοχή στον τουρισμό των κοινωνικών στρωμάτων με χαμηλό εισόδημα» (Βενετσανοπούλου, 2006:231).

1.2 Τουρισμός ως ψυχαγωγία

Σύμφωνα με τον Γάλλο συγγραφέα Duchet Rene' στον Ηγουμενάκη κ.α, (1998), ο τουρισμός είναι ανάγκη ανακάλυψης νέων οριζόντων και ακόμα περισσότερο ελεύθερης διαβίωσης. Εκτός δηλαδή τη συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη, την ευημερία και την πρόοδο, τόσο μιας αναπτυσσόμενης όσο και μιας ανεπτυγμένης χώρας, αποτελεί απαραίτητο συστατικό τόσο στη ψυχολογία του τουρίστα - επισκέπτη, όσο και στη ψυχαγωγία και στην ευχαρίστηση του.

Ο τουριστικός προορισμός παίζει καθοριστικό ρόλο στην τουριστική ανάπτυξη. Πιο συγκεκριμένα, τα φυσικά και τα πολιτιστικά στοιχεία ενός τουριστικού προορισμού είναι αυτά που αναδύονται μέσα από την έρευνα και παρακινούν τους ανθρώπους να τα επισκεφθούν. Η ανάλυση των φυσικών και των πολιτιστικών στοιχείων του τουριστικού προορισμού σε συνδυασμό με τη διάκριση εναλλακτικών μορφών του σύγχρονου τουρισμού, ανάλογα με την εποχή και το σκοπό της μετακίνησης των τουριστών, διευκολύνει να επισημανθούν ορισμένοι τύποι τουριστικών προορισμών που με βάση τις εξυπηρετούμενες σκοπιμότητες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, τους κατατάσσουν σε ένα συγκεκριμένο τύπο. Με βάση λοιπόν, το κυρίαρχο χαρακτηριστικό στοιχείο κάθε τουριστικού προορισμού, μπορούν να διαχωριστούν σε δώδεκα βασικούς τύπους τουριστικών προορισμών (Ηγουμένακης, κ.α, 1998).

Οι δώδεκα τύποι είναι οι εξής παρακάτω:

- Αστικοί
- Παραθαλάσσιοι
- Νησιώτικοι
- Παρόχθιοι
- Παραλήμνιοι
- Ορεινοί
- Πεδινοί

- Δασώδεις
- Θερμοπηγών
- Πολιτιστικοί
- Θρησκευτικοί
- Αρχαιολογικοί (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Οι παράγοντες που παρακινούν τους πιθανούς τουρίστες να επισκεφθούν τουριστικούς προορισμούς είναι κατά κύριο λόγο τέσσερις και αποτελούν ίσως το πιο σημαντικό στοιχείο για την τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας υποδοχής και φιλοξενίας.

- Θέλητρα τουριστικού προορισμού
- Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες τουριστικού προορισμού
- Ευκολία προσέγγισης τουριστικού προορισμού
- Κόστος επίσκεψης τουριστικού προορισμού (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998)

Πιο συγκεκριμένα, τα θέλητρα ενός τουριστικού προορισμού αφορούν στα στοιχεία που βρίσκονται στο περιβάλλον και τα οποία καθορίζουν την επιλογή των πιθανών τουριστών να τα επισκεφθούν. Διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες και είναι τα φυσικά θέλητρα, τα κατασκευασμένα θέλητρα, τα πολιτιστικά θέλητρα και τα κοινωνικά θέλητρα. Στα φυσικά θέλητρα περιλαμβάνονται γραφικά τοπία, δρυμοί, βουνά, λίμνες, καταρράκτες, ποταμοί, σπήλαια, οικοσυστήματα, μαγευτικές ακρογιαλιές και κλιματολογικές συνθήκες. Στα κατασκευασμένα θέλητρα περιλαμβάνονται ιστορικοί και αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, κλασσική και σύγχρονη αρχιτεκτονική, ζωολογικοί κήποι, ενυδρεία, χώροι αναψυχής, χιονοδρομικά κέντρα δημόσια πάρκα και αθλητικά κέντρα. Τα πολιτιστικά θέλητρα περιλαμβάνουν ιστορία, λαογραφία, θρησκεία, τέχνη, θέατρο, όπερα, μουσεία και πινακοθήκες. Τέλος, στα κοινωνικά θέλητρα περιλαμβάνονται ο τρόπος ζωής του ντόπιου πληθυσμού, τα ήθη – έθιμα, οι κοινωνικές αντιθέσεις, η παράδοση, η γλώσσα και οι γκετοποιήσεις των εθνικών μειονοτήτων (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες ενός τουριστικού προορισμού αφορούν στην κάλυψη καλυμμάτων όλων των τύπων και κατηγοριών, εστιατορίων κάθε είδους και κατηγορίας και μεταφορικών μέσων. Ακόμη, προτεραιότητά του τουριστικού προορισμού είναι να παρέχει δυνατότητες στους πιθανούς τουρίστες για ενημέρωση, άθληση, καλλωπισμό, ψώνια (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Η ευκολία προσέγγισης ενός τουριστικού προορισμού σχετίζεται με άμεση εξυπηρέτηση του πιθανού τουρίστα όσον αφορά στη μετακίνησή του εντός και εκτός της χώρας. Θα πρέπει δηλαδή, ένας τουριστικός προορισμός να έχει συχνές και εξυπηρετικές, από πλευράς χρόνου, συγκοινωνιακές διασυνδέσεις με άλλες χώρες ή άλλες πόλεις στο εσωτερικό της χώρας σε τιμές προσιτές. Ακόμη, μέλημά του είναι η διαθεσιμότητα ενός σύγχρονου και εξυπηρετικού σταθμού εισόδου και εξόδου, όπως αυτά είναι τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, τα λεωφορεία (αστικά – υπεραστικά), και άνετα μεταφορικά μέσα (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Το κόστος επίσκεψης ενός τουριστικού προορισμού συμπεριλαμβάνει σαφώς τα έξοδα του ταξιδιού, της διαμονής, της σίτισης, της μεταφοράς, κ.α. Το κόστος όμως που συνεπάγεται η επίσκεψη ενός τουριστικού προορισμού διαμορφώνεται ανάλογα με το κόστος των μεμονωμένων τουριστικών υπηρεσιών, που περιλαμβάνει ένα τουριστικό πακέτο. Πιο συγκεκριμένα, όσο πιο υψηλό είναι το κόστος των μεμονωμένων υπηρεσιών ενός τουριστικού πακέτου, τόσο πιο υψηλά διαμορφώνεται η τελική τιμή διάθεσής του και κατ' επέκταση το κόστος επίσκεψης του τουριστικού προορισμού. Αντίθετα, όσο πιο χαμηλό είναι το κόστος των μεμονωμένων υπηρεσιών που περιλαμβάνει ένα τουριστικό πακέτο, τόσο πιο χαμηλά διαμορφώνεται η τελική τιμή διάθεσής του και κατ' επέκταση το κόστος επίσκεψης του τουριστικού προορισμού (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Το θέμα του τουρισμού αναδεικνύεται ως ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, όσον αφορά στη συμβολή του στην οικονομία μιας χώρας. Με τη πάροδο του χρόνου μετατρέπεται σε μια σύγχρονη αναγκαιότητα, αφού η συνολική του δραστηριότητα επεκτείνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό. Ουσιαστικά αποτελεί ένα διέξοδο της καθημερινότητας του ατόμου, όπου η ποιότητα ζωής του έχει σοβαρότατες επιδράσεις πάνω στην ψυχολογία και στις επιμέρους

συμπεριφορές του. Ως αποτέλεσμα λοιπόν μιας σύγχρονης μαζικής διαδικασίας, ο τουρισμός συμβάλλει αποφασιστικά στην εξάλειψη μιας ολόκληρης σειράς τέτοιων επιβαρύνσεων και παράλληλα σηματοδοτεί μια νέα ποιοτική αντίληψη της καθημερινής συμπεριφοράς. (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998)

1.3 Οι επιπτώσεις του τουρισμού στην ηθική συμπεριφορά των ατόμων

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η επίδραση του τουρισμού και της τουριστικής ανάπτυξης είναι πολύ σημαντική στην ανάπτυξη ενός τόπου σε τουριστικό προορισμό έχοντας βέβαια θετικές αλλά και ταυτόχρονα αρνητικές επιδράσεις για τους ντόπιους. Η διέλευση των τουριστών στο 'χώρο' των ντόπιων κατοίκων δημιουργεί νέα κοινωνικά δεδομένα και νέες κοινωνικούς συσχετισμούς. Αυτή η ανάμειξη προκαλεί κάποια φαινόμενα, τα οποία οδηγούν σε σημαντικές κοινωνικές «παρεκκλίσεις». Οι κυριότερες από αυτές αναλύονται παρακάτω με τυχαία σειρά:

1.Εγκληματικότητα: Αποτελεί ένα διεθνές τουριστικό φαινόμενο, το οποίο αυξάνεται βαθμιαία. Η αιτία αυτού του φαινομένου οφείλεται κυρίως στην πληθυσμιακή συσσώρευση που επέρχεται κατά την τουριστική περίοδο αλλά και στην αδυναμία της δημόσιας τάξης και της αστυνόμευσης, οι οποίες συνήθως δεν επαρκούν για να 'φρονιμέψουν' το ανεξέλεγκτο αυτό φαινόμενο και να καλύψουν τις νέες πληθυσμιακές ανάγκες. Απόρροια αυτού είναι η αύξηση των κλοπών, ο βιασμός τουριστριών, οι ληστείες αλλά και δολοφονίες (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

2.Τζόγος: Η επικρατέστερη μορφή τζόγου είναι το καζίνο, το οποίο εδώ και σαράντα χρόνια κυριαρχεί στο διεθνή τουριστικό χώρο. Αποτελεί μια σοβαρή συναλλαγματική δραστηριότητα του τουρισμού και των εθνικών οικονομιών, καθότι δημιουργεί προβλήματα στις μικρές τοπικές κοινωνίες. Οι επιπτώσεις αυτού του φαινομένου είναι πολύ σοβαρές τόσο σε οικονομικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο ατομικής και κοινωνικής ψυχολογίας που αφορά στη νεολαία, η οποία αποπροσανατολίζεται και αποτελεί εύκολη 'λεία', καθώς συμβάλλει με οποιοδήποτε τρόπο στην απόκτηση εύκολου κέρδους (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

3.Πορνεία: Το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται με αυξημένη συχνότητα σε μεγάλο αριθμό κύριων τουριστικών προορισμών του πλανήτη και παρατηρείται κυρίως στις νέες οικονομικά χώρες που προέκυψαν την τελευταία δεκαετία με έμφαση στις τουριστικές περιοχές των χωρών αυτών. Τρία από τα κυριότερα προβλήματα που απορρέουν από το φαινόμενο της πορνείας είναι ο λεγόμενος ‘σεξο-τουρισμός’ αλλά και ο ‘παιδικός σεξο-τουρισμός’ και αυτό που σχετίζεται με το Σύνδρομο της Επίκτητης Ανοσολογικής Ανεπάρκειας (AIDS) (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Οι επιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν μεγάλη σημασιολογική σημασία για τις περιοχές που μέσω του τουρισμού έφτασαν στην οικονομική ανάπτυξη. Σε κοινωνικό επίπεδο αποτελούν βασικές αντινομίες της όλης διεθνούς τουριστικής σύνθεσης και αντιβαίνουν σε νόμους και κανόνες προκαλώντας τις έντονες αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας μιας χώρας (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

1.4 Οι επιδράσεις του τουρισμού στα ΑμεΑ

Η τουριστική μετακίνηση του ανθρώπου σκοπεύει στην ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών. Έτσι λοιπόν και τα άτομα με ειδικές ανάγκες προσφεύγουν στον τουρισμό, προκειμένου να ικανοποιήσουν ψυχικές επιθυμίες, πνευματικές ανησυχίες ή και άλλες ανάγκες που αφορούν στην αναψυχή, τη διασκέδαση, τη ψυχαγωγία μέσω της εκπαίδευσης, της κατάρτισης ή της μελέτης.

Ακόμα, η τουριστική μετακίνηση μπορεί να θεωρηθεί ως ένα ταξίδι κινήτρων που περιλαμβάνει καθημερινή μετακίνηση από μια πόλη σε μια άλλη και ενδεχομένως προσωρινή απασχόληση στον προορισμό, επίσκεψη σε συγγενείς ή φίλους, σε κέντρα υγείας ή σε ιαματικές πηγές. Επιπλέον, το κίνητρο για ένα ταξίδι μπορεί να οφείλεται σε θρησκευτικούς λόγους, σε προσκύνημα ή σε θρησκευτικά συνέδρια. Ακόμη, μπορεί να οφείλεται σε επαγγελματικούς ή επιστημονικούς λόγους, διότι στις μέρες μας, μεγάλο ποσοστό ατόμων, συμπεριλαμβανομένου και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, συνδυάζουν τις επαγγελματικές τους ενασχολήσεις με την ψυχαγωγία και την ψυχική και πνευματική απαντητικότητα (Βενετσανοπούλου, 2006).

Η τουριστική μετακίνηση αποτελεί μια προέκταση της κοινωνικής διάστασης του ατόμου, η οποία αντλείται από την ικανοποίηση της πνευματικής του περιέργειας και των ψυχικών του επιθυμιών. Τα κίνητρα που πηγάζουν από την ψυχική διάθεση του ατόμου είναι 1. Η τάση για διερεύνηση του περιβάλλοντος, 2. Η τάση για ανθρώπινη επικοινωνία, 3. Η τάση φυγής και 4. Η τάση για μίμηση (Βενετσανοπούλου, 2006).

Πιο συγκεκριμένα, η τάση για τη διερεύνηση του περιβάλλοντος εκφράζεται με την μετακίνηση του ατόμου από μια περιοχή σε μια άλλη ή από μια χώρα σε μια άλλη, προκειμένου να γνωρίσει τον τρόπο ζωής άλλων ανθρώπων, την ιστορία τους, τα ήθη, τα έθιμα ή άλλα χαρακτηριστικά της χώρας υποδοχής, καθώς επίσης και να αποκτήσει εμπειρίες (Βενετσανοπούλου, 2006).

Η τάση για ανθρώπινη επικοινωνία έγκειται στην αναζήτηση του ατόμου να αποκτήσει μεγαλύτερη επικοινωνία με τους συνανθρώπους του, αλλά και ως κοινωνικό ον έχει την ανάγκη να επικοινωνήσει με σκοπό να γνωρίσει από κοντά την ιστορία, τον πολιτισμό μέσω του τουρισμού (Βενετσανοπούλου, 2006).

Η τάση φυγής αντιπροσωπεύει την επιθυμία του ατόμου για πρόσκαιρη αλλαγή και αναζήτηση νέων εμπειριών, ξεφεύγοντας από το γνώριμο περιβάλλον και την καθημερινή ρουτίνα. Τέλος, η τάση για μίμηση προκαλεί άλλα άτομα να ταξιδέψουν, όταν ακούν αυτούς που έχουν ήδη ταξιδέψει, διαβάζουν γραπτές αφηγήσεις περιστατικών και ενημερώνονται γραπτά ή προφορικά για τα ήθη και έθιμα μιας χώρας (Βενετσανοπούλου, 2006).

1.5 Τουρισμός ως στοιχείο οικονομικής ανάπτυξης

Ο τουρισμός είναι μια οικονομική δραστηριότητα που συμβάλλει σημαντικά τόσο τις ανεπτυγμένες χώρες όσο και τις αναπτυσσόμενες.

Στις αναπτυσσόμενες χώρες ο τουρισμός αποτελεί μια νέα σχετικά οικονομική δραστηριότητα, γεγονός που οδηγεί στη δημιουργία περισσότερων τουριστικών υποδομών αλλά και στη στελέχωση τους με ανθρώπινους πόρους και δυναμικό. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, είτε οι τουριστικές υποδομές και οι χώροι υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών να αδυνατούν να φιλοξενήσουν μεγάλο αριθμό τουριστών, είτε ο μικρός αριθμός τουριστών να μην επαρκεί για

την πλήρη εκμετάλλευση των υπάρχοντων τουριστικών υποδομών. Στην τελευταία περίπτωση πιθανότατα να χρειαστεί να γίνει αύξηση των τιμών χρήσης των εγκαταστάσεων, ώστε να εξισορροπηθεί το κόστος που συνεπάγεται η υποεκμετάλλευσή τους (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Η ανάπτυξη του τουρισμού στις αναπτυσσόμενες χώρες γίνεται βάσει της παραδοσιακής κουλτούρας της κάθε χώρας και το βιοτικό ή το κοινωνικό-πολιτιστικό επίπεδο, το οποίο διαφέρει από αυτό μιας άλλης χώρας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η χώρα υποδοχής να επηρεάζει είτε θετικά είτε αρνητικά σε φυσικό, κοινωνικό ή οικονομικό επίπεδο τους φιλοξενούμενους της (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Όπως είναι γνωστό, η οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας και κυρίως μιας αναπτυσσόμενης χώρας είναι κατά κανόνα μια χρονοβόρα διαδικασία και ως εκ τούτου προϋποθέτει κεφάλαια, τα οποία συνήθως δεν διαθέτει και αναγκάζεται να προσφύγει στο εσωτερικό και στον διεθνή δανεισμό. Γι' αυτό το λόγο στρέφεται στον τουρισμό, μια πηγή εσόδων, που μέσω αυτού εξασφαλίζει τα απαραίτητα εφόδια και τους οικονομικούς πόρους για την εκβιομηχάνισή της (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Έχει υποστηριχθεί άλλωστε από επιστημονικούς κύκλους ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες επωφελούνται οικονομικά της τουριστικής ανάπτυξης, καθότι ο τουρισμός όχι μόνο εξασφαλίζει συναλλαγματικά έσοδα, που η έλλειψή τους επιβραδύνει την προσπάθεια οικονομικής ανάπτυξης, αλλά συμβάλλει στον περιορισμό ή ενδεχομένως και στην μείωση της ανεργίας που σημειώνεται κυρίως στα αστικά κέντρα (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Ένας παράγοντας που χρήζει τον τουρισμό ως το σημαντικότερο συστατικό στοιχείο για οικονομική ανάπτυξη, ευημερία και πρόοδο είναι η εξασφάλιση της παραγωγικής απασχόλησης. Όπως είναι γνωστό το ποσοστό της ανεργίας στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι αρκετά υψηλό, με αποτέλεσμα ο τουρισμός να αποτελεί την «σανίδα σωτηρίας» γι' αυτό το ποσοστό, καθώς έχει τη δυνατότητα να απορροφήσει μεγάλο αριθμό του άνεργου οικονομικά ενεργού πληθυσμού (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Συμπερασματικά, ο τουρισμός αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας μιας χώρας, θα πρέπει όμως να δοθεί

ιδιαίτερη προσοχή στη θέση που λαμβάνει ανάμεσα στους άλλους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, ούτως ώστε να επιτευχθούν οι προσπάθειες για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη ή μεγέθυνση του κράτους (Ηγουμενάκης, 1997).

1.6 Ο τουρισμός και η κοινωνική αλλαγή

Όπως κάθε είδους οικονομικής ανάπτυξης, έτσι και η τουριστική ανάπτυξη επιφέρει σημαντικές διαφοροποιήσεις σε μια χώρα δημιουργώντας το πλαίσιο των κοινωνικών επιδράσεων. Οι επιδράσεις αυτές αναφέρονται στο κοινωνικό, στο πολιτιστικό και στο περιβαλλοντικό επίπεδο.

Μια από τις σημαντικές επιδράσεις, που αναφέρεται κυρίως και ως η σπουδαιότερη είναι αυτή που σχετίζεται με την κοινωνική αλλαγή. Η κοινωνική αλλαγή εμφανίζεται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες και δεν αφορά τα αστικά κέντρα αλλά ιδίως την ύπαιθρο. Η διαπίστωση αυτή στηρίζεται στο γεγονός ότι τα αστικά κέντρα αποτελούν τμήμα της βιομηχανικής ανάπτυξης (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Μια σημαντική διαφορά που παρουσιάζεται από την στιγμή που εμφανίζονται για πρώτη φορά τουρίστες σε ένα τόπο μέχρι την ανάπτυξη του και την μετατροπή του σε τουριστικό προορισμό, είναι η αλλαγή του είδους των τουριστών, που επισκέπτονταν τον τόπο και οι οποίοι αποχωρούν σταδιακά δίνοντας τη θέση τους στους οργανωμένους. Αυτή η ομάδα, οι οργανωμένοι δηλαδή τουρίστες, είναι πλέον αυτή που επικρατεί κυρίως σε τουριστικούς προορισμούς. Από την τουριστική υπανάπτυξη στην τουριστική ανάπτυξη παρουσιάζονται κάποιες ιδιαίτερες σημαντικές κοινωνικές αλλαγές, οι οποίες στηρίζονται αποκλειστικά και μόνο στον τουρισμό. Οι κυριότερες από αυτές είναι οι εξής παρακάτω και οι οποίες περιγράφονται με τυχαία σειρά. Αυτές λοιπόν αφορούν στις:

Αλλαγές στα ήθη και στα έθιμα: Οι αλλαγές αυτές παίζουν καθοριστικό ρόλο, διότι επικρατούν τα κοινωνικά δεδομένα της εκάστοτε περιοχής και οι οποίες επηρεάζουν τους θεσμούς, την οικογένεια και γενικότερα την κοινωνία και το κοινωνικό σύνολό της (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις: Η έντονη εργασιακή και επαγγελματική κινητικότητα γίνεται εμφανής στην τοπική κοινωνία και έχει αναπτυξιακή πορεία μέχρι και μετά την ολοκλήρωση της τουριστικής περιόδου (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Αλλαγές στη χωροταξία – περιβάλλον: Παρατηρείται έντονη αλλαγή στην πολεοδομική και αρχιτεκτονική εικόνα της περιοχής, καθότι η δημιουργία οικοδομών και εμπορικών καταστημάτων αυξάνεται ραγδαία. Από την μια πλευρά γίνεται λόγος για μια ολοκληρωτική καταστροφή σε ότι αφορά στην εκμετάλλευση της ξηράς και της θάλασσας και από την άλλη πλευρά η υπάρχουσα υποδομή του τόπου αδυνατεί να ανταπεξέλθει στον αυξημένο αριθμό του πληθυσμού κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Αλλαγές στην οργανωτική – διοικητική δομή: Εμφανίζεται η ανάπτυξη της τοπικής πρωτοβουλίας σε θέματα εκπαίδευσης, περιβάλλοντος και διεθνούς προβολής που ενισχύουν τον κοινωνικό ιστό και συμβάλλουν στην ανάπτυξη (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Αλλαγές στην τοπική οικονομία: Μέσω του τουρισμού αλλάζουν ριζικά τα οικονομικά δεδομένα ενός τόπου, ενισχύεται η μεσαία οικονομική τάξη, καθώς δημιουργούνται νέες οικονομικές τάξεις (Ηγουμενάκης, κ.α, 1998).

Η κοινωνική αλλαγή που επέρχεται μέσω της τουριστικής ανάπτυξης αποτελεί ένα συνονθύλευμα θετικών και αρνητικών επιδράσεων και προϋποθέτει το σωστό σχεδιασμό της επιτελούμενης ανάπτυξης, έτσι ώστε να είναι αποδοτική για την τοπική κοινωνία και συνακόλουθα για την οικονομία της χώρας. Η εμφάνιση λοιπόν της τουριστικής διεργασίας σε μια περιοχή προκαλεί σημαντικές κοινωνικές αλλαγές στα υπάρχοντα κοινωνικά δεδομένα της. Ο τουρισμός και η κοινωνική αλλαγή είναι δύο έννοιες ταυτόσημες και άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους σε παγκόσμια κλίμακα (Λύτρας, 1993).

1.7 Χαρακτηριστικά του τουρισμού στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, λόγω κυρίως των κλιματολογικών της συνθηκών ευνοείται τόσο η ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού, όσο και η προοδευτική βελτίωση του θερινού. Γενικά επικρατεί η γνώμη ότι πρόκειται για μια θαλασσινή χώρα παρά το γεγονός ότι εδαφολογικά είναι χώρα ορεινή, αφού τα βουνά της καλύπτουν μεγάλη επιφάνεια και ο ορεινός της πληθυσμός αποτελεί το 9,87% του συνόλου (Βενετσανοπούλου, 2006).

Τα χαρακτηριστικά των ορεινών περιοχών της χώρας μας έχουν ξεχωριστό ενδιαφέρον, καθώς καταλαμβάνουν το 42% της συνολικής έκτασής της και αυτό με τη σειρά του οδηγεί στη στήριξη των τοπικών πληθυσμών με την αύξηση της απασχόλησης, της αξιοποίησης των φυσικών πόρων καθώς και την δημιουργία συμπληρωματικού εισοδήματος μέσω της ανάπτυξης του χιονοδρομικού τουρισμού ή του αγροτουρισμού. Εκμεταλλευόμενοι λοιπόν τα ευνοϊκά κλιματολογικά χαρακτηριστικά της, οδηγείται στην ανάπτυξη του χιονοδρομικού τουρισμού σε όλα σχεδόν τα γεωγραφικά της διαμερίσματα, παρόλο ότι η διάρκεια των χιονοπτώσεων είναι πολύ μικρότερη από αυτή άλλων κεντρικών ευρωπαϊκών χωρών. Έτσι 'διεκδικεί' μια θέση στην ευρωπαϊκή χιονοδρομική αγορά αναπτύσσοντας και βελτιώνοντας περισσότερα θέλγητρα για την προσέλκυση τουριστών (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο χειμερινός τουρισμός σε σύγκριση με τον θερινό βρίσκεται σε πρωτογενές επίπεδο ανάπτυξης, παρουσιάζει όμως ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια. Σήμερα λειτουργούν 19 χιονοδρομικά κέντρα, των οποίων η πλειοψηφία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα υποδομής όσον αφορά στις οδικές συνδέσεις, το μηχανολογικό εξοπλισμό και το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό. Ακόμη από τα χιονοδρομικά κέντρα απουσιάζουν χώροι παγοδρομίας ή συναφών αθλημάτων ή και πολλών άλλων δραστηριοτήτων, των οποίων η ανάπτυξη θα συμβάλει στον εμπλουτισμό του προϊόντος και κατ' επέκταση στην βελτίωση του οικονομικού μέρους. Η έλλειψη αυτών έχει ως αποτέλεσμα την απουσία ξένων πελατών, οι οποίοι αναζητούν υπηρεσίες υψηλότερου επιπέδου και κατά συνέπεια απευθύνονται σε αντίστοιχα χιονοδρομικά κέντρα του εξωτερικού (Βενετσανοπούλου, 2006).

Σχετικά με το θερινό τουρισμό, η Ελλάδα αποτελεί πόλο έλξης ξένων τουριστών, λόγω των φυσικών, πολιτισμικών και κλιματολογικών παραγόντων, που αντιπροσωπεύουν την τουριστική κληρονομιά της (χώρας μας) (Βενετσανοπούλου, 2006).

Τα στοιχεία που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού είναι το φυσικό περιβάλλον, οι κλιματολογικές συνθήκες και τα μνημεία πολιτισμού. Πιο συγκεκριμένα, το ελληνικό φυσικό περιβάλλον, η ομορφιά του ελληνικού τοπίου, οι παραλίες και ο μεγάλος αριθμός των νησιών ασκούν αναμφισβήτητα ισχυρή έλξη στα τουριστικά ρεύματα και συνιστούν ευνοϊκή προϋπόθεση ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού. Γι αυτό το λόγο άλλωστε τα στοιχεία αυτά θα αποτελέσουν ισχυρό κίνητρο προσέλκυσης τουριστών στο μέλλον, διότι παρατηρείται ότι ο τουρισμός αυτού του είδους ανταποκρίνεται στην ψυχολογία και νοοτροπία του σύγχρονου ανθρώπου (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ένας ακόμα παράγοντας που συμβάλει στην προσέλκυση τουριστών είναι οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, καθότι το κλίμα της Ελλάδας σε σχέση με άλλους τουριστικούς τόπους της Μεσογείου, παρουσιάζει μια ιδιομορφία και χαρακτηρίζεται ως μεσογειακό. Γι αυτό και έχει καταστεί προνομιούχα μεταξύ άλλων και έχει καθιερωθεί ως κατάλληλος τόπος διαμονής σε όλη τη διάρκεια του έτους (Βενετσανοπούλου, 2006).

Η Ελλάδα έχει αναπτύξει έναν σπουδαίο πολιτισμό που αντικατοπτρίζει τις μνήμες από όλες τις εποχές και διαφυλάττεται σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους. Ακόμη, η πνευματική καλλιέργεια και το ανεπτυγμένο αίσθημα φιλοξενίας των Ελλήνων επιδρούν θετικά στη διαμόρφωση της τουριστικής εικόνας διεθνώς (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο ελληνικός τουρισμός, παρόλα τα θετικά στοιχεία που αναφέρθηκαν παραπάνω, αντιμετωπίζει και ορισμένα προβλήματα που οφείλονται κυρίως σε γεωγραφικούς και οικονομικο-οργανωτικούς παράγοντες. Πρώτα απ' όλα, ο ελληνικός τουρισμός διακρίνεται σε εξωστρεφή και εξαρτημένο. Λέγοντας εξωστρεφή, εννοούμε ότι απευθύνεται στη διεθνή πελατεία, ενώ ο εσωτερικός είναι λιγότερο ανεπτυγμένος και εξαρτημένος, διότι η τουριστική αγορά διαμορφώνεται με βάση τις χώρες που είναι πηγές τουρισμού και οι ξενοδόχοι

επηρεάζονται από τις πιέσεις που τους ασκούν οι ξένοι πράκτορες. Δεν έχει δηλαδή ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα που να επιχειρείται η τουριστική ανάπτυξη. Ακόμη, ο τουριστικός προορισμός σε σχέση με άλλες χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών είναι ακριβός. Και αυτό διότι οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον τουρισμό προσπαθούν να αποκομίσουν σε διάστημα δύο περίπου μηνών τα έσοδα ενός ολόκληρου χρόνου. Επιπλέον, οι τουρίστες συγκεντρώνονται σε ορισμένες μόνο περιοχές της Ελλάδας, οι οποίες διαθέτουν τουριστικά θέλγητρα που τους προσελκύουν και η προβολή και προώθηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας που προφανώς γίνεται καθυστερημένα δεν έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα (Βενετσανοπούλου, 2006).

Τα προβλήματα αυτά εξακολουθούν να υπάρχουν στον ελληνικό χώρο λόγω της έλλειψης μιας ρεαλιστικής πολιτικής για την τουριστική ανάπτυξη (Βενετσανοπούλου, 2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

2.1 Εννοιολογική σημασία των ΑμεΑ

Με βάση τον ορισμό που αποδίδει το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο του Ο.Η.Ε (1975), ο όρος «ανάπηρος» αναφέρεται «σε οποιοδήποτε άτομο που δεν μπορεί να εξασφαλίσει μόνο του όλες ή ένα μέρος από τις ανάγκες μια φυσιολογικής ατομικής ή και κοινωνικής ζωής, λόγω κάποιου εκ γενετής ή επίκτητου σωματικού ή διανοητικού μειονεκτήματος» (Σταθόπουλος, 2005:363). Επομένως, το άτομο αδυνατεί μερικώς ή ολικώς να εξυπηρετηθεί και κατ' επέκταση να καλύψει κάποιες από τις ανάγκες του (Σταθόπουλος, 2005).

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (2002) στον Ψαθά (2009), η αναπηρία είναι το αποτέλεσμα οργανικών ή περιβαλλοντικών αιτιών που δημιουργούν ένα σύνολο εμποδίων σε σημαντικά κομμάτια της ζωής, όπως η αυτοεξυπηρέτηση, η απασχόληση, η εκπαίδευση, η ψυχαγωγία και η γενικότερη κοινωνική συμμετοχή. Επομένως, άτομα με αναπηρίες θεωρούνται όλα τα άτομα που εμφανίζουν σοβαρή μειονεξία, η οποία είναι αποτέλεσμα φυσικής ή διανοητικής βλάβης.

Στα πλαίσια της κατάταξης της αναπηρίας, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (1980) διαφοροποιεί την ανεπάρκεια από τη μειονεξία και τις ειδικές ανάγκες. Η τελευταία έννοια υποδηλώνει την απόκλιση από την «φυσιολογική» ροή ανάπτυξης ικανοτήτων του ατόμου - σωματικής ή διανοητικής. Οι αναπηρίες όλων των ειδών, όπως αυτά καταγράφονται αναλυτικά σε επόμενο υποκεφάλαιο, υποδηλώνουν κάποια μορφή απόκλισης απ' το «κανονικό» πλαίσιο ικανότητας του ατόμου. Τα είδη αυτά, όπως αναφέρονται ονομαστικά είναι οι κινητικές ή σωματικές, οι αισθητηριακές και οι νοητικές – γνωστικές αναπηρίες. Συχνά όμως η αναπηρία σε ένα τομέα λειτουργικότητας του ατόμου έχει επιπτώσεις και σε άλλους τομείς (Σταθόπουλος, 2005).

Οι διαταραχές που προσδιορίζουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες, υπάγονται σε δώδεκα κατηγορίες:

1. Διαταραχές ομιλίας

2. Δυσκολίες μάθησης (δυσλεξία, δυσαριθμησία, δυσαναγνωσία)
3. Ελαφριά ή μέση νοητική καθυστέρηση
4. Βαριά νοητική υστέρηση
5. Σοβαρές σύνθετες γνωστικές, συναισθηματικές, ψυχικές και κοινωνικές διαταραχές
6. Διάφορα οργανικά νοσήματα (μεσογειακή αναιμία, νεφρική ανεπάρκεια)
7. Σοβαρή απώλεια ακοής
8. Πολλαπλές μειονεξίες
9. Νευρολογικές ή Ορθοπεδικές βλάβες(σοβαρά κινητικά προβλήματα, πολλαπλές αναπηρίες, σπαστικότητα, παραπληγία...)
10. Κώφωση
11. Ελλιπής όραση
12. Τύφλωση. (Sherill et all 1986, Thomas J. et all 1988 στην Αγγελοπούλου- Σακαντάμη χ.χ)

Ένας σχετικά πρόσφατος ορισμός του Συμβουλίου των υπουργών της Ε.Ο.Κ αναφέρει πως: «ο όρος «Άτομα με Ειδικές Ανάγκες» περιλαμβάνει τα άτομα με σοβαρές ανεπάρκειες ή μειονεξίες που οφείλονται σε σωματικές βλάβες, συμπεριλαμβανομένων των βλαβών των αισθήσεων, ή σε διανοητικές ή ψυχικές βλάβες, οι οποίες περιορίζουν ή αποκλείουν την εκτέλεση δραστηριότητας ή λειτουργίας, η οποία θεωρείται κανονική για έναν άνθρωπο» (Ζωνιού – Σιδέρη, 1996:16). Ακόμη, μπορούμε να προσθέσουμε ότι στην κατηγορία αυτή εντάσσονται τα άτομα αυτά που δυσκολεύονται ή αδυνατούν να απολαύσουν όσα η κοινωνία τους προσφέρει και ταυτόχρονα δεν μπορούν και οι ίδιοι να προσφέρουν όσα θα ήθελαν στην κοινωνία και στον εαυτό τους. Επομένως, ο όρος «Άτομα με Ειδικές Ανάγκες» είναι έννοια σχετική και αφορά περισσότερο το κοινωνικό περιβάλλον και το πως αυτό αντιμετωπίζει και συμπεριφέρεται σε κάθε ξεχωριστό μέλος της, παρά το άτομο με ιδιαιτερότητες καθ' αυτό (<http://ec.europa.eu>).

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ακόμα πως ο όρος «Άτομα με αναπηρία» αντικαταστάθηκε τον Ιούλιο του 1996 όπου ψηφίστηκε ο Νόμος [2430/96 \(ΦΕΚ-156 Α΄\)](#) από τη Βουλή των Ελλήνων με τίτλο: «Καθιέρωση της 3ης Δεκεμβρίου ως Ημέρας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες- Θέσπιση του θεσμού της κάρτας αναπηρίας και άλλες διατάξεις». Είναι ένας νόμος που περιλαμβάνει διάφορες διατάξεις με σεβασμό απέναντι στα θεμελιώδη δικαιώματα του ατόμου με αναπηρία, καθώς επίσης και κανόνες ίσων ευκαιριών στην αντιμετώπισή τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ανάπηροι από την βιομηχανική επανάσταση θεωρούνταν ως η παρεκκλίνουσα ομάδα και δεν τους παρέχονταν η απαραίτητη εξατομικευμένη φροντίδα και καθαριότητα. Παρέμειναν στην αναγκαία προστασία και στοιχειώδη φροντίδα που τους προσέφερε το άσυλο. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η κοινωνία δραστηριοποιήθηκε προκειμένου να αναγνωριστεί στους ανάπηρους το δικαίωμα όχι μόνο να ζουν σε συνθήκες που να τους εξασφαλίζουν αξιοπρεπή φροντίδα, αλλά να δικαιούνται θεραπείας και κοινωνικής αποκατάστασης στο βαθμό που η κατάστασή τους επιτρέπει (Σταθόπουλος, 2005).

Οι ενέργειες αυτές οδήγησαν την αναγνώριση των δικαιωμάτων των αναπήρων από τη Γενική Συνέλευση του Ο.Η.Ε με την ευκαιρία του Διεθνούς Έτους Αναπηρίας. Χρήσιμο είναι να αναφερθούν δυο από τα άρθρα που κατοχυρώθηκαν, όπως αυτά είναι το άρθρο 6 και το άρθρο 9 της Διακήρυξης των δικαιωμάτων (Σταθόπουλος, 2005). « Το άρθρο 6 αναφέρεται στο δικαίωμα των αναπήρων για ιατρική και ψυχολογική παρακολούθηση, κοινωνική αποκατάσταση, επαγγελματική εκπαίδευση και απασχόληση και όποιες άλλες υπηρεσίες θα τους επιτρέψουν και θα επισπεύσουν τη διαδικασία της ένταξης ή επανένταξής τους στο κοινωνικό σύνολο. Στο άρθρο 9 ορίζεται ότι ο ανάπηρος πρέπει να ζει με τη φυσική ή θετή οικογένειά του» (Σταθόπουλος, 2005:366).

Οι διακηρύξεις του Ο.Η.Ε για τα δικαιώματα υιοθετήθηκαν στην πολιτική της αποϊδρυματοποίησης και στην πολιτική της ομαλοποίησης. Η πολιτική της αποϊδρυματοποίησης στοχεύει στη συρρίκνωση των αριθμών των φιλοξενουμένων των διαφόρων ιδρυμάτων και η παραμονή τους κοντά στις οικογένειές τους, ενώ η πολιτική της ομαλοποίησης βασίζεται στην αρχή ότι ο ανάπηρος πολίτης έχει τα ίδια δικαιώματα με έναν αρτιμελή και επομένως

‘διεκδικεί’ να λειτουργεί ισάξια στην προοπτική της αποκατάστασης (Σταθόπουλος, 2005).

Η πολιτική της Ελλάδος απέχει πολύ από τους διακηρυγμένους στόχους, όπως αυτοί αναφέρονται στην απόιδρυματοποίηση και την ένταξη των ανάπηρων ατόμων στο κοινωνικό περιβάλλον. Παρά ταύτα, είναι γεγονός ότι στην δεκαετία του '90 με την οικονομική υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης επήλθε μία αλλαγή στην νοοτροπία του κοινού αλλά και στην πολιτική των κρατικών υπηρεσιών ως προς την αντιμετώπιση των αναπήρων (Σταθόπουλος, 2005).

Καταλήγουμε στο συμπέρασμα λοιπόν, ότι ουσιαστικά η αναπηρία δημιουργείται από την ίδια την κοινωνία, όταν αυτή μη έχοντας την κατάλληλη υποδομή δεν δίνει την απαραίτητη προσοχή σε μια μειονεξία ή ατέλεια ενός ανθρώπου, διαγράφοντας όλες τις άλλες πλευρές του.

2.2 Μοντέλα αναπηρίας

Τα μοντέλα, τα οποία αναφέρονται για την αναπηρία είναι το ιατρικό και το κοινωνικό μοντέλο. Η βασική διαφορά ανάμεσα σε αυτά τα δυο μοντέλα στην προσέγγιση της αναπηρίας είναι ότι το ένα εστιάζει σε επίπεδο ατόμου και το άλλο σε επίπεδο κοινωνίας. Το ιατρικό μοντέλο εξετάζει την αναπηρία ως μια κατάσταση, η οποία μπορεί να οφείλεται σε νοητική, αισθητηριακή ή σωματική ανεπάρκεια, ενώ το κοινωνικό μοντέλο εξετάζει την αναπηρία ως μια κατάσταση, την οποία αντιμετωπίζει το άτομο (εμπόδια της καθημερινότητας) έτσι ώστε να διεκδικεί ίσα δικαιώματα και ευκαιρίες σε διάφορους τομείς στην κοινωνία. Πιο συγκεκριμένα, παρακάτω θα περιγραφούν αναλυτικά τα δύο προαναφερθέντα μοντέλα. (www.e-erevna.gr)

Ιατρικό μοντέλο

Το ιατρικό μοντέλο υποστηρίζει πως οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία στην κοινωνία, οφείλονται στη βιολογική τους ανεπάρκεια.

Σύμφωνα με αυτό το μοντέλο από τη στιγμή που το άτομο θα έχει βελτιωθεί και συγκεκριμένα δεν θα παρουσιάζει κάποια σωματική ή νοητική

ανεπάρκεια, τότε μπορεί να έχει ίσες δυνατότητες αντιμετώπισης και ευκαιρίες από το κοινωνικό του περιβάλλον. Σύμφωνα με τον Αναγνωστόπουλο, Κ. (2008), οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα ανάπηρα άτομα με βάση το ιατρικό μοντέλο οφείλονται στη δυσλειτουργία τους. Τέτοιου είδους δυσλειτουργίες είναι: κώφωση, τύφλωση, νοητική στέρηση, παραπληγία κ.λ.π. Το πρόβλημα σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση είναι η δυσλειτουργία του ατόμου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα που θα μπορούσαμε να αναφέρουμε είναι ένα άτομο με κινητική αναπηρία που θα ήθελε να διαμείνει σε ένα ξενοδοχείο. Το ξενοδοχείο δεν διαθέτει μπάρες για την άμεση πρόσβαση του αμαξίδιου στον εσωτερικό χώρο του ξενοδοχείου. Σύμφωνα με το ιατρικό μοντέλο, η αιτία είναι η δυσλειτουργία του ατόμου στο να μπορέσει να μετακινηθεί, ενώ αν περπατούσε κανονικά θα μπορούσε να έχει πρόσβαση στο ξενοδοχείο. Επομένως το ιατρικό μοντέλο υποστηρίζει με βάση αυτό το παράδειγμα ότι το άτομο είναι υπαίτιο για την δυσλειτουργία του και όχι το ξενοδοχείο που δεν διαθέτει κατάλληλους χώρους για τα άτομα με κινητική αναπηρία.

Το μοντέλο αυτό θεωρείται προβληματικό, διότι αναφέρεται σε μια αρνητική άποψη για την αναπηρία. Συγκεκριμένα, η αναπηρία αντιμετωπίζεται σαν απόκλιση από αυτό που θεωρεί φυσιολογικό από τη στιγμή που το άτομο δεν είναι σε θέση να κάνει ότι κάνουν τα άτομα χωρίς κάποιες δυσκολίες. Με αυτό τον τρόπο, το συγκεκριμένο μοντέλο ενισχύει τις προκαταλήψεις και τον αποκλεισμό, διότι κάποια άτομα με αναπηρία δεν μπορούν να ενσωματωθούν στους ρυθμούς κάποιου «φυσιολογικού» ατόμου. (www.e-erevna.gr)

Οι άνθρωποι με αναπηρίες δεν δέχονται το πρότυπο αυτό. Αυτό συμβαίνει διότι θεωρούν πως «τους έχει οδηγήσει σε χαμηλή αυτοεκτίμηση, σε χαμηλή ποιότητα ζωής, σε φτώχη έως ανύπαρκτη εκπαίδευση και στα επακόλουθα υψηλά επίπεδα ανεργίας τους» (ΕΤΤΑΔ,2007). Επιπλέον πιστεύουν ότι συμβάλλει «την διάλυση όλων των φυσικών τους σχέσεων με την οικογένεια, της κοινότητα και την κοινωνία συνολικά.» (ΕΤΤΑΔ,2007)

Σχεδιάγραμμα ιατρικού μοντέλου αναπηρίας



(Πηγή: ΕΤΤΑΔ 2007)

Κοινωνικό μοντέλο

Το κοινωνικό μοντέλο βρίσκεται στον αντίποδα του ιατρικού μοντέλου και καλείται να λειτουργήσει με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να εξυπηρετεί και να συμβάλλει στην ισότητα ευκαιριών ανάμεσα στα άτομα με ειδικές ανάγκες και στα «φυσιολογικά» άτομα. Συγκεκριμένα, δεν ασχολείται με τη δυσλειτουργία του ατόμου, η οποία μπορεί να είναι κάποια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του, αλλά εστιάζει κυρίως στην κοινωνία, στην οποία ζουν τα άτομα. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, τα χαρακτηριστικά της αναπηρίας δεν προσδιορίζονται από τη βλάβη αλλά από το κοινωνικό περιβάλλον, το οποίο δεν είναι σε θέση να προσαρμοστεί και να ανταποκριθεί στις ανάγκες και προσδοκίες των ατόμων με αναπηρίες. (www.e-erevna.gr)

Χαρακτηριστικό παράδειγμα που θα μπορούσαμε να αναφέρουμε είναι, όταν ένα άτομο με κινητική αναπηρία θέλει να αγοράσει ένα εισιτήριο από ένα αυτόματο μηχάνημα και υπάρχει πιθανότητα να μην φτάνει λόγω του ότι κάθεται σε αναπηρικό καρότσι. Με βάση το κοινωνικό μοντέλο «υπαίτιος» δεν είναι η κινητική ανεπάρκεια του ατόμου που δεν μπορεί να σηκωθεί για να φτάσει το μηχάνημα αλλά το γεγονός ότι η κοινωνία δεν έχει μεριμνήσει στο ότι υπάρχουν άτομα, τα οποία δεν μπορούν να έχουν εύκολη πρόσβαση για τη χρήση δημόσιων χώρων.

Με αυτό τον τρόπο το κοινωνικό μοντέλο προσπαθεί να ενσωματώσει αυτή την κοινωνική ομάδα στο κοινωνικό περιβάλλον αναγνωρίζοντας τα

δικαιώματα τους και την ίση αντιμετώπιση από το κοινωνικό σύνολο. Τέλος, μέσω της ευαισθητοποίησης της πολιτείας προσπαθεί να ενεργοποιήσει τα άτομα να βελτιώσουν κάποιες «συμπεριφορές» (π. χ στάσεις), οι οποίες θα λειτουργούν προς όφελος των ατόμων με αναπηρίες. (www.e-erevna.gr)

Με βάση όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, η θεωρία του μοντέλου που μας εκφράζει περισσότερο είναι εκείνη του κοινωνικού μοντέλου. Πιστεύουμε ότι το κοινωνικό περιβάλλον καλείται να διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται πλήρως στις ανάγκες των ατόμων με οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας και να στοχεύει κατ' επέκταση στην ένταξη και αποκατάσταση τους. Με αυτό τον τρόπο τα συγκεκριμένα άτομα θα ενσωματώνονται επί ίσοις όροις στο κοινωνικό γίγνεσθαι και θα αποτελούν ενεργά μέλη του.

Η παραπάνω διατύπωση επιβεβαιώνεται και από το άρθρο 6 της Διακήρυξης των Δικαιωμάτων των ΑμεΑ. Το άρθρο αυτό αναφέρεται στο δικαίωμα των αναπήρων για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, επαγγελματική εκπαίδευση και απασχόληση και κατ' επέκταση κοινωνική αποκατάσταση. Είναι σημαντικό να διασφαλίζεται και να κατοχυρώνεται πάραυτα, ούτως ώστε να επισπευθεί η διαδικασία της επανένταξης στο κοινωνικό σύνολο (Σταθόπουλος, 2005).

Το κοινωνικό πρότυπο εστιάζει στο να απελευθερώσει την κοινωνία από τα εμπόδια, παρά στη «φροντίδα» των ανθρώπων με αναπηρίες:



(Πηγή:ETTAD, 2007)

Πίνακας 1.

Το ιατρικό πρότυπο σε σχέση με το κοινωνικό πρότυπο:

Ιατρικό πρότυπο	Κοινωνικό πρότυπο
Η αναπηρία είναι μια «προσωπική τραγωδία»	Η αναπηρία είναι η εμπειρία της κοινωνικής κατοχής
Η αναπηρία είναι ένα προσωπικό πρόβλημα	Η αναπηρία είναι ένα κοινωνικό πρόβλημα
Το Ιατρική φροντίδα είναι η «θεραπεία»	Οι ομάδες και τα συστήματα αυτοβοήθειας ωφελούν τα άτομα με αναπηρίες πάρα πολύ
Κυριαρχία των ειδημόνων	Προσωπική και συλλογική ευθύνη
Η εμπειρία υπάρχει σε (καταρτισμένους) επαγγελματίες	Η εμπειρία είναι η πείρα των ατόμων με αναπηρίες
Το άτομο με αναπηρίες πρέπει να προσαρμοστεί	Το άτομο με αναπηρίες πρέπει να επιβεβαιωθεί
Τα άτομα με αναπηρίες έχουν μια μεμονωμένη ταυτότητα	Τα άτομα με αναπηρίες έχουν μια συλλογική ταυτότητα
Τα άτομα με αναπηρίες χρειάζονται φροντίδα	Τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαιώματα
Οι επαγγελματίες έχουν τον έλεγχο	Τα άτομα με αναπηρίες πρέπει να κάνουν τις επιλογές τους
Η αναπηρία είναι ένα ζήτημα πολιτικής	Η αναπηρία είναι ένα πολιτικό ζήτημα
Μεμονωμένες προσαρμογές	Κοινωνική αλλαγή

(Πηγή: ETTAD, 2007)

2.3 Άτομα με κινητική αναπηρία

«Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται όσοι έχουν κάποια αναπηρία η οποία τους εμποδίζει, σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, να κινούνται. Τέτοιοι είναι οι ημιπληγικοί, οι παραπληγικοί και οι τετραπληγικοί» (Σταθόπουλος, 1995:257). Οι παραπληγικοί είναι εκείνοι που δεν είναι σε θέση να ελέγξουν τα κάτω άκρα τους ενώ οι τετραπληγικοί δεν ελέγχουν ούτε τα άνω άκρα τους. Ένα από τους λόγους που συμβαίνει αυτό είναι διότι ολοένα και περισσότερο αυξάνονται τα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα με αποτέλεσμα πολλά άτομα να μένουν παράλυτα (Καΐλα κ.α, 1995) Ακόμη, η κινητική αναπηρία μπορεί να προκληθεί λόγω βιολογικής δυσλειτουργίας κατά τη διάρκεια ή και μετά την κύηση. Λόγω του ότι τα άτομα με κινητική αναπηρία μπορεί να μένουν χρόνια σε αναπηρικό καροτσάκι γι αυτό το λόγο θα πρέπει η πολιτεία να βρει μέσα για την διευκόλυνσή τους στην μετακίνηση για την κάλυψη κάποιων βασικών αναγκών τους (Σταθόπουλος, 2005).

Ένα άτομο με κινητική αναπηρία, παρ' όλη την ιδιαιτερότητά του, είναι Άτομο χωρίς Ειδικές Ανάγκες, αν του εξασφαλιστεί η απαραίτητη πρόσβαση στους χώρους και τα μέσα, που είναι βατά για όλους τους άλλους (πεζοδρόμια, είσοδοι και έξοδοι οικημάτων και διαφόρων άλλων κτιρίων, διασκευασμένα Ι.Χ. και λεωφορεία, ειδικοί τηλεφωνικοί θάλαμοι, κλπ). Οι κινητικές αναπηρίες μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες, με στοιχεία για την αιτιολογία και την ταξινόμηση. Από ιατρικής πλευράς οι σωματικές διαταραχές ταξινομούνται στις κατηγορίες:

- Νευρολογικές διαταραχές
- Μυοσκελετικές διαταραχές
- Εκ γενετής βλάβες
- Βλάβες από ατυχήματα
- Βλάβες από διάφορες ασθένειες (<http://epapanis.blogspot.com>)

Οι σπουδαιότεροι τύποι σωματικών-κινητικών διαταραχών αναφέρονται παρακάτω:

Η εγκεφαλική παράλυση ανήκει στις νευρολογικές διαταραχές και αποτελεί μια σοβαρή κινητική δυσλειτουργία, καθώς οι ανωμαλίες της

κινητικότητας είναι το κυρίαρχο κλινικό χαρακτηριστικό. Λέγοντας εγκεφαλική παράλυση, εννοούμε ένα σύνολο καταστάσεων που προκαλούνται από βλάβη του εγκεφάλου. Η εγκεφαλική παράλυση έγινε γνωστή και προσήλκυσε το ενδιαφέρον αρχικά του ιατρικού κλάδου με τις εργασίες του John Little το 1841 και 1861. Για το λόγο αυτό αρχικά ονομάστηκε «νόσος του Little». Καθώς όμως οι εργασίες του Little επικεντρώνονταν σε μία μόνο μορφή της, τη σπαστική διπληγία μετονομάστηκε στη συνέχεια σε «εγκεφαλική παράλυση», αν και δεν πρόκειται πάντοτε για παράλυση. Συγκεκριμένα, ο όρος «εγκεφαλική» αναφέρεται στην αιτιολογική βλάβη (τον εγκέφαλο) σε αντιδιαστολή με τη βλάβη του νωτιαίου μυελού, ενώ ο όρος «παράλυση» αναφέρεται στην απώλεια ή μείωση της κινητικότητας ανώμαλου συγχρονισμού της μυϊκής ενέργειας (<http://epapanis.blogspot.com>).

Με βάση λοιπόν το **βαθμό βαρύτητας** διακρίνεται σε:

- Ήπια εγκεφαλική παράλυση
- Μέτρια εγκεφαλική παράλυση
- Βαριά εγκεφαλική παράλυση (<http://epapanis.blogspot.com>).

Με βάση την **ανατομική κατανομή της πάθησης** διακρίνεται σε:

- Ημιπληγία: όταν έχει προσβληθεί η μία μόνο πλευρά του σώματος (δεξιά ή αριστερή). Είναι σπαστικού κυρίως τύπου.
- Παραπληγία: προσβολή των κάτω κυρίως άκρων. Δεν παρατηρείται συχνά στην εγκεφαλική παράλυση.
- Μονοπληγία: προσβολή ενός μέλους (ενός κάτω άκρου συνήθως). Συμβαίνει σπάνια και εξελίσσεται σε ημιπληγία.
- Τριπληγία: προσβολή τριών άκρων (των δύο κάτω και ενός εκ των άνω). Συμβαίνει σπάνια.
- Τετραπληγία: Όταν έχει προσβληθεί όλο το σώμα. Σε σπαστικές μορφές τα άνω άκρα έχουν προσβληθεί εξίσου με τα κάτω, ενώ στις αθετωσικές ο κορμός και τα άνω άκρα προσβάλλονται περισσότερο.

- Διπληγία: προσβολή άνω και κάτω άκρων αλλά πιο έντονα στα κάτω.
- Διπλή ημιπληγία: προσβολή των άνω και κάτω άκρων αλλά εντονότερα των άνω (Παπάνης, κ.α, 2007)

Τα αίτια της εγκεφαλικής παράλυσης αναφέρονται στα προγεννητικά, στα περιγεννητικά και στα μεταγεννητικά. Πιο συγκεκριμένα, στα προγεννητικά περιλαμβάνονται οι κληρονομικοί παράγοντες, οι καταστάσεις ακτινοβολίας, η εγκεφαλική αιμορραγία κ.α. Τα περιγεννητικά αίτια σχετίζονται με τη γέννηση πρόωγων νεογνών ή τα αναπτυξιακά προβλήματα, ενώ τα μεταγεννητικά αίτια αφορούν λοιμώξεις του κεντρικού νευρικού συστήματος αλλά και σε εγκεφαλικά τραύματα (<http://epapanis.blogspot.com>).

Ανάλογα με την αιτία λοιπόν και την περιοχή του εγκεφάλου που εντοπίζεται η βλάβη και το είδος της νευρομυκικής διαταραχής, η εγκεφαλική παράλυση διακρίνεται στη σπαστικότητα στην αθέτωση και στην αταξία, στην υποτονία, στη δυσκαμψία και στον τρόμο (Παπάνης κ.α, 2007).

Λέγοντας σπαστικότητα, εννοούμε την έντονη σύσπαση των μυών ή των νευρών, την διαταραχή στην ανάπτυξη αλλά και την ελαττωμένη δύναμη ορισμένων μυϊκών ομάδων. Έτσι ένα σπαστικό άτομο παρουσιάζει μυϊκή υπερτονία και όλο του το σώμα ή ένα μέρος του είναι άκαμπτο ή δύσκαμπτο, δεν έχει ισορροπία και γι' αυτό δεν μετακινείται εύκολα από τη θέση του φοβούμενο μήπως την χάσει (<http://epapanis.blogspot.com>).

Η αθέτωση, η δεύτερη μορφή της εγκεφαλικής παράλυσης, σημαίνει στην κυριολεξία ασυντόνιστη κίνηση. Έτσι λοιπόν τα αθετωσικά άτομα χαρακτηρίζονται από υπερβολική κίνηση, άσκοπες και άρρυθμες κινήσεις. Ακόμη, το κεφάλι εκτείνεται προς τα πίσω, ο λαιμός είναι τεντωμένος, το στόμα ανοικτό και η γλώσσα να προεξέχει με αποτέλεσμα να παρουσιάζει σιελόρροια. Τέλος, η ομιλία τους δεν είναι κατανοητή λόγω του ότι μιλούν κατά τη διάρκεια της εισπνοής τους και δεν μπορούν να ελέγξουν τη γλώσσα τους (<http://epapanis.blogspot.com>).

Η βλάβη της αταξίας εντοπίζεται στην παρεγκεφαλίδα. Τα χαρακτηριστικά αυτής της μορφής είναι:

- Διαταραχή της ισορροπίας.
- Υποτονικότητα και δυσκολία στο να σταθούν και να καθίσουν.
- Βάδισμα ασταθές με σήκωμα των ποδιών, γι' αυτό πέφτουν εύκολα και αναγκάζονται να περπατούν με πολύ ανοικτά τα πόδια τους, προκειμένου να διατηρήσουν την ισορροπία τους.
- Χρησιμοποιούν αδέξια τα χέρια τους.
- Παρουσιάζουν ορισμένες φορές νυσταγμό, ξαφνικές και ασυγχρόνιστες κινήσεις των ματιών (<http://epapanis.blogspot.com>).

Η υποτονία, η τρίτη μορφή της εγκεφαλικής παράλυσης οφείλεται σε χαμηλή τάση των μυών. Παρατηρείται δυσκολία στην έναρξη των κινήσεων, δεν υπάρχει αντίδραση στα εξωτερικά ερεθίσματα και καμία προσπάθεια για κίνηση. Συχνά συνοδεύεται από νοητική καθυστέρηση, μικροκεφαλία και άλλες διαταραχές (<http://epapanis.blogspot.com>).

Η δυσκαμψία αποτελείται «από έντονη σπαστικότητα σε όλα σχεδόν τα μέλη του σώματος» (Παπάνης, κ.α 2007:64). Διαγιγνώσκεται από τις πρώτες εβδομάδες, ενώ επίσης σχετίζεται με μικρή περίμετρο κεφαλής και μεγάλη δυσκαμψία. Χαρακτηριστική είναι ακόμη η έλλειψη αντίδρασης σε περιβαλλοντικά ερεθίσματα. Συνοδεύεται από νοητική καθυστέρηση και άλλες διαταραχές (<http://epapanis.blogspot.com>).

Ο τρόμος χαρακτηρίζεται «από ακούσιες ρυθμικές κινήσεις (διαδοχική σύσπαση και χαλάρωση ανταγωνιζομένων μυών) όταν το άτομο κινείται εκούσια ή ακόμα κι όταν δεν κινείται» (Παπάνης κ.α, 2007:64).

Τα άτομα αυτά, τα οποία παρουσιάζουν κινητικές βλάβες χρησιμοποιούν διάφορα μέσα για τη διέλευση τους σε διάφορους δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους. Τέτοια μέσα είναι τα αναπηρικά καροτσάκια, τα αμαξίδια κ. α. Βασικό χαρακτηριστικό για αυτή την κατηγορία είναι ότι τα άτομα δεν μπορούν να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις, καθώς επίσης δεν μπορούν να ανεβοκατεβαίνουν σκαλοπάτια. Το αναπηρικό καροτσάκι είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένο που πολλές φορές αδυνατεί να περάσει από συγκεκριμένα σημεία. Υπεύθυνος παράγοντας γι' αυτή την αδυναμία είναι οι υποδομές κτιρίων, οι οποίες είναι με

τέτοιο τρόπο σχεδιασμένες που δεν βοηθούν την προσβασιμότητα των ατόμων με κινητική αναπηρία. Επίσης, πολλά μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι προσβάσιμα σε άτομα με περιορισμένη κινητικότητα. Για να κατανοήσει κάποιος την περιορισμένη κινητικότητα του ατόμου με αναπηρία, θα πρέπει να αναγνωρίσει σε τι βαθμό περιορίζεται η κίνησή του εξαιτίας της αναπηρίας του, έτσι ώστε να μπορέσει να παρέμβει προσφέροντας την βοήθειά του (<http://epapanis.blogspot.com>).

Στις σύγχρονες κοινωνίες, τις περισσότερες φορές όταν κάποιος διαφέρει από το πρότυπο που ορίζει η κοινωνία ως ιδανικό, όπως για παράδειγμα κάποιος, ο οποίος δεν είναι σωματικά και πνευματικά υγιής τότε δεν είναι αποδεκτός και έρχεται αντιμέτωπος με την περιθωριοποίηση και τον κοινωνικό αποκλεισμό. Η απουσία της σωματικής και της ψυχικής υγείας θεωρείται τόσο για την οικογένεια τις περισσότερες φορές αποτυχία και αυτό λόγω της οικογενειακής επιβάρυνσης, όσο και για το ίδιο το άτομο που αισθάνεται ενοχές που λειτουργεί σαν βάρος (Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, 1996). «Το πλαίσιο αυτό (φόβος/ενοχή) οδηγεί στη διαμόρφωση προκαταλήψεων που επηρεάζουν αρνητικά τη συμβίωση των σωματικά αρτιμελών με τους κινητικά ανάπηρους και διαμορφώνει μια κοινωνία που στηρίζεται στην αρχή της απόρριψης του δικαιώματος στη διαφορά» (Νικολαΐδου, 1996:422 στο Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών). Όσον αφορά στο βαθμό συμμετοχής στην ενεργό κοινωνική δραστηριότητα μπορούμε να συμπεράνουμε πως όσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό του κοινωνικού αποκλεισμού/ περιθωριοποίησης, τόσο η κοινωνία έρχεται αντιμέτωπη με τις ηθικές και κοινωνικές αξίες της (Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, 1996).

Θεωρούμε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες και συγκεκριμένα η κατηγορία των ατόμων με κινητική αναπηρία διακρίνεται έντονα από το φαινόμενο της περιθωριοποίησης. Η κοινωνική αυτή ομάδα δεν αντιμετωπίζεται με τον ίδιο τρόπο όπως αντιμετωπίζεται ένα άτομο με καλή σωματική υγεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα θα μπορούσε να είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τα οποία η πολιτεία δεν έχει μεριμνήσει σε τέτοιο βαθμό, ούτως ώστε να υπάρχουν κατάλληλα διαμορφωμένοι χώροι που να διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων αυτών, στην μετακίνησή τους στον αστικό χώρο. Αμέσως παρατηρούμε ότι υπάρχει μια διάκριση σε αυτό τον τομέα, για την οποία όμως η

πολιτεία δεν φροντίζει εξ' ολοκλήρου να λύσει αυτό το πρόβλημα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση.

2.4 Οι δυσκολίες των ατόμων με κινητική αναπηρία

Η μετακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες εμποδίζεται από την δυσκολία που έχουν στην κίνηση, στην προσέγγιση, στην αντίληψη, στην επικοινωνία και την προσαρμογή. Παρ' όλα αυτά προσπαθούν να ξεπεράσουν την φυσική τους ανεπάρκεια με βοηθητικά μέσα, όπως μαστούνια, πατερίτσες, αναπηρικά αμαξίδια κ.α. Ωστόσο τα άτομα με προβλήματα στα άνω άκρα έχουν ελαττωμένη δύναμη και μειωμένο έλεγχο της κίνησης των άνω άκρων τους, γεγονός που ελαττώνει την ικανότητα τους να μετακινούν, να πιέζουν ή να γυρίζουν αντικείμενα και τα υποχρεώνει να χρησιμοποιούν εναλλακτικές μεθόδους και βοηθητικές συσκευές για την επίτευξη τέτοιων ενεργειών, όπως για παράδειγμα μια ειδική ράβδος που χρησιμοποιείται με το στόμα (www.di.uoa.gr).

Επιπλέον, παρατηρούμε ότι η πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα σε δημόσιους χώρους επιτυγχάνεται όταν δεν εμποδίζονται από σκαλοπάτια ή δάπεδα με απότομες κλίσεις, από στενούς χώρους και άλλα τέτοια σημεία που συναντάμε καθημερινά γύρω μας. Παράλληλα διευκολύνονται με την ύπαρξη δαπέδων απαλών κλίσεων και χωρίς σκαλοπάτια, τη χρησιμοποίηση διαφόρων μηχανικών μέσων για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών, την κατάλληλη και ευκολονόητη σήμανση, των εύκολων και προσιτών μηχανισμών χειρισμού και τέλος, με την ύπαρξη ακίνδυνων χώρων όπου θα μπορούν να κινηθούν με άνεση και ευκολία. Θεωρούμε ακόμη ότι δυσκολία στην κίνηση έχουν και τα άτομα με αδύνατα ή παράλυτα μέλη, με δυσκαμψία ή σχετική έλλειψη μέλους ή όλων των μελών του σώματός τους. Τέτοια άτομα είναι οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα, οι προσωρινά τραυματισμένοι και άλλοι. Τα άτομα αυτά έχουν αργότερους ρυθμούς στην κίνησή τους και για να μετακινηθούν χρησιμοποιούν βοηθητικά μέσα (αναπηρικό αμαξίδιο, πατερίτσες, μαστούνια κλπ).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την Καΐλα κ.α.(1997) τα δημόσια κτίρια, οι κοινωφελείς οργανισμοί, οι χώροι νοσηλευτικών ιδρυμάτων, οι χώροι ψυχαγωγίας, οι ιδιωτικοί χώροι και τα πολιτιστικά κέντρα είναι απροσπέλαστα.

Υποστηρίζουν ακόμη, ότι υπάρχει έλλειψη σε ράμπες κατά μήκος των δρόμων και στενά ασανσέρ που δυσχεραίνουν την πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Επιπλέον θεωρούν ότι στην χώρα μας τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα ταξί είναι απροσπέλαστα. Αξιίζει αναφερθεί ότι στο παρόν βιβλίο παρατίθεται μια εντελώς αρνητική άποψη για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, χαρακτηρίζοντας τα ως απαγορευτικά για τα άτομα με αναπηρίες αφού όχι μόνο δεν εξασφαλίζουν την ανθρώπινη και αξιοπρεπή μεταφορά τους αλλά εάν τα χρησιμοποιήσουν κινδυνεύει άμεσα η σωματική τους ακεραιότητα (Καίλα κ.α., 1997). Πιστεύουμε ότι κάποια από τα μέσα μαζικής μεταφοράς όντως δεν διευκολύνουν την πρόσβαση στα ΑμεΑ εφόσον δεν έχουν τις κατάλληλες υποδομές και πολλές φορές λόγω της έλλειψης αυτών μπορεί να συμβούν ατυχήματα.

Σύμφωνα με την Φύκα στο Αναπηρία Τώρα (2011), ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας στην 1^η Παγκόσμια έκθεση για την αναπηρία αναφέρει ότι το 1/5 των ΑμεΑ αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες στην καθημερινή τους ζωή. Αυτό συμβαίνει διότι ελάχιστες χώρες διαθέτουν επαρκείς μηχανισμούς που μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία. Γι' αυτό το λόγο «πρέπει να κάνουμε περισσότερα για να σπάσουν τα εμπόδια που διαχωρίζουν τους ανθρώπους με αναπηρία, που σε πολλές περιπτώσεις τους αναγκάζουν να ζουν στο περιθώριο της κοινωνίας» (Τσαν στο Αναπηρία τώρα, 2011:17). Στα εμπόδια αυτά μπορούμε να συμπεριλάβουμε την έλλειψη κατάλληλης ιατρικής φροντίδας και υπηρεσιών αποκατάστασης, την διάκριση, τις απροσπέλαστες μεταφορές και τα διάφορα κτίρια και τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (Φύκα, 2011).

Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι στη συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα περιορίζεται η συμμετοχή της σε κάποιες δραστηριότητες της καθημερινότητάς τους (εκπαίδευση, απασχόληση και προσβασιμότητα), τις οποίες όλοι οι υπόλοιποι θεωρούν φυσιολογικές και δεδομένες. Απόρροια όλων αυτών, είναι να παρεμποδίζεται η ενεργός συμμετοχή τους σε κάποιους τομείς της κοινωνίας και να καθίστανται πολύ πιο ευάλωτοι στον κοινωνικό αποκλεισμό από τους υπόλοιπους πολίτες χωρίς αναπηρία. Μια κοινωνία όμως, για να αναπτυχθεί κοινωνικά και οικονομικά χρειάζεται την δυναμική συμμετοχή όλων ανεξαιρέτως των πολιτών της. Γι' αυτό τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, δεν πρέπει να

εκλείπουν από αυτή την προσπάθεια, καθώς η συμμετοχή του μεγάλου αυτού ποσοστού του πληθυσμού της χώρας είναι απαραίτητη στην παραγωγική, κοινωνική και οικονομική ζωή της. (www.inarcadia.gr)

2.5 Ειδική σήμανση για τα άτομα με κινητική αναπηρία

Με τον όρο σήμανση εννοείται το σύνολο των συμβόλων και κειμένων που διευκολύνουν στον προσανατολισμό και στην κίνηση όλων των ατόμων στο δομημένο περιβάλλον. Ακόμη σήμανση θεωρείται και κάθε άλλο μέσο που διευκολύνει στην ασφαλή διακίνηση και πληροφόρηση, όπως φωτεινά και ηχητικά σήματα, διαφοροποιήσεις υλικών μέσω χρώματος ή/και υφής, σχέδια, προπλάσματα κλπ. (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 1998).

Η μελέτη σήμανσης πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τις ανάγκες και ιδιαιτερότητες όλων των ατόμων, ιδιαίτερα δε των εμποδιζόμενων ατόμων στα οποία περιλαμβάνονται και τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Από την παραπάνω κατηγορία τα άτομα που αντιμετωπίζουν τα μεγαλύτερα προβλήματα στην ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση είναι αυτά που έχουν κινητικές και αισθητηριακές αναπηρίες. Αν για τους υπόλοιπους πολίτες η ύπαρξη σήμανσης και παροχής πληροφοριών συμβάλλει στον καλύτερο προσανατολισμό και ασφάλειά τους, για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη δυνατότητα πρόσβασης, κίνησης και παραμονής τους στους δημόσιους χώρους. Όταν υπάρχει σήμανση αναφερόμενη σε προσφερόμενες εξυπηρετήσεις σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες πρέπει απαραίτητα να συνοδεύεται από το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης Αναπήρων (ΔΣΠ) (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 1998).

Τα είδη σήμανσης ανάλογα με την θέση και την μορφή της διακρίνονται, σε:

- πινακίδες
- επιδαπέδια σήμανση

→ φωτεινή - ηχητική σήμανση

→ αστικό εξοπλισμό και οικοδομικά στοιχεία των κτιρίων (μέσω χρώματος και σχήματος).

Συγκεκριμένα, το άρθρο 7α του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) αναφέρεται στην ειδική σήμανση, σηματοδότηση και διαμόρφωση του χώρων κυκλοφορίας για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ορίζεται κάθε θέμα σχετικά με την εγκατάσταση ειδικών μέσων σήμανσης και σηματοδότησης και την δημιουργία ειδικής διαμόρφωσης των χώρων κυκλοφορίας για την διευκόλυνση της κυκλοφορίας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες. Τα ειδικά αυτά μέτρα περιλαμβάνουν ιδίως συσκευές εκπομπής ηχητικών σημάτων, δημιουργία ανάγλυφων σημείων επί των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας και κάθε άλλο κατάλληλο μέσο, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Λαγού, Κ 2006).

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που αναφέρεται στην σήμανση οδών με πινακίδες, "οι ρυθμιστικές πινακίδες της κυκλοφορίας (P-1 μέχρι P-77) τοποθετούνται για να πληροφορούν αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς για τις ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, προς τις οποίες πρέπει αυτοί, να συμμορφώνονται". Η σημασία των πινακίδων αυτών που σχετίζονται με άτομα μειωμένης κινητικότητας, είναι:

→ P-71 χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια.

→ P-72 χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια και αριθμό κυκλοφορίας (Λαγού, Κ 2006).

Επιπλέον οι πρόσθετες πινακίδες (Πρ-1 μέχρι Πρ-188) τοποθετούνται σε συνδυασμό πάντοτε με άλλες (κύριες) πινακίδες σήμανσης για να δηλώνουν απόσταση, μήκος και λοιπά διευκρινιστικά στοιχεία ισχύος των κυρίων πινακίδων. Η σημασία των πινακίδων αυτών που απευθύνονται σε άτομα μειωμένης κινητικότητας είναι:

→ Πρ-4δ επιτρέπεται μόνο για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.

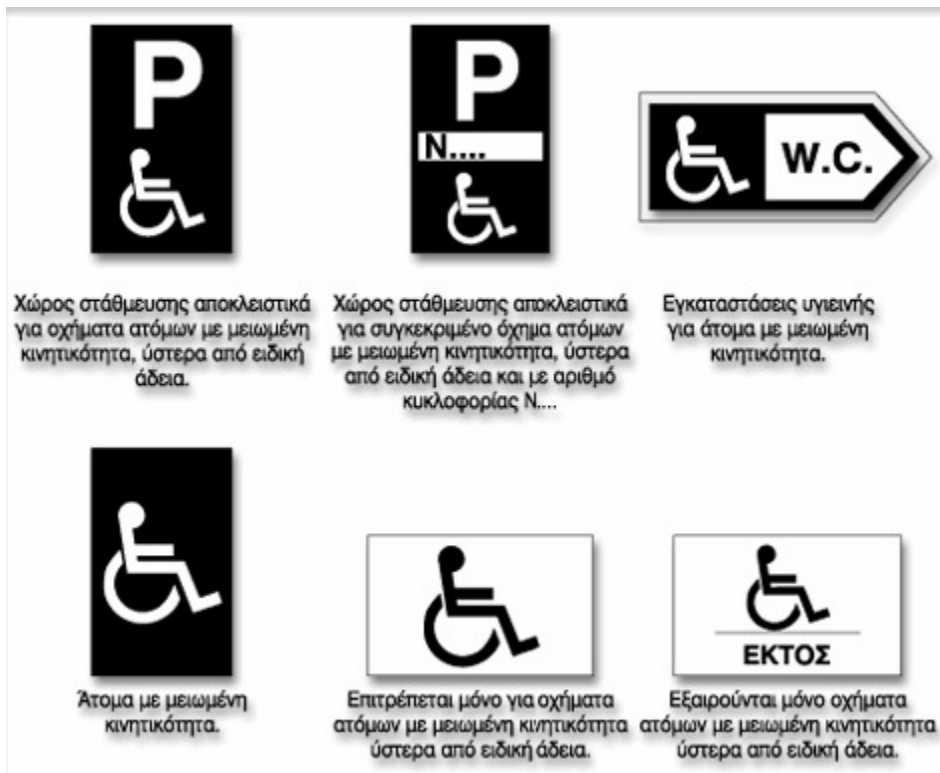
→ Πρ-4 εξαιρούνται μόνο οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.

Ως αναπηρικά οχήματα νοούνται αυτά των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία φέρουν στον άνω δεξιό μέρος του πίσω κρυστάλλου, το ειδικό σήμα, το οποίο χορηγείται από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας (Λαγού, 2006).

Στη συνέχεια, εικονίζονται τα προαναφερόμενα σήματα που απευθύνονται στα άτομα μειωμένης κινητικότητας:

Εικόνα 1.

Πινακίδες οδικής σήμανσης



Ακόμα, σε κτίρια με χρήση κοινού, τα κύρια σημεία που πρέπει να σημαίνονται, καθώς και η πορεία από και προς αυτά είναι:

- χώροι στάθμευσης ΑμεΑ
- είσοδος
- ράμπα
- προσβάσιμος ανελκυστήρας
- χώροι υγιεινής ΑμεΑ
- πορεία διαφυγής από κάθε όροφο
- άλλη σήμανση που αφορά στη χρήση του κτιρίου (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 1998).

Για τον λόγο αυτό οι ειδικοί χώροι στάθμευσης για τα ΑμεΑ προβλέπονται σε οικιστικά και μη οικιστικά κτίρια, σε οργανωμένους υπαίθριους

χώρους, σε πολυώροφους χώρους στάθμευσης, για να δίδουν τη δυνατότητα στα ΑμεΑ που είναι δικαιούχοι, κάτοχοι της Ευρωπαϊκής Κάρτας Στάθμευσης, να σταθμεύουν κατ' αποκλειστικότητα. Ο χώρος στάθμευσης για τα ΑμεΑ πρέπει να διαθέτει τις απαιτούμενες διαστάσεις που θα διευκολύνουν το χρήστη αναπηρικού τροχοκαθίσματος ή άλλο επιβάτη ΑμεΑ, να εισέρχεται/εξέρχεται με άνεση του οχήματός του και ως εκ τούτου απαγορεύεται σε μη δικαιούχους να σταθμεύουν ή να οικειοποιούνται τους χώρους αυτούς (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 1998).

Όλοι οι χώροι στάθμευσης για τα ΑμεΑ πρέπει να βρίσκονται πλησίον της κυρίας ή άλλης εισόδου του κτιρίου, με εύκολη πρόσβαση στον ανελκυστήρα. Η πορεία όδευσης προς την είσοδο του κτιρίου ή του ανελκυστήρα, από το χώρο στάθμευσης, πρέπει να συνδέεται κατάλληλα με διαδρομή η οποία θα παρέχει ασφαλή και απρόσκοπτη δίοδο προς το κτίριο ή, στην περίπτωση οργανωμένου υπαίθριου χώρου, προς την κύρια δραστηριότητα που τον χαρακτηρίζει. Σε πολυώροφους χώρους στάθμευσης, οι διαρρυθμισμένοι χώροι για ΑμεΑ πρέπει να βρίσκονται κοντά στον ανελκυστήρα και τους χώρους υγιεινής (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, 1998).

Παρακάτω εικονίζονται κάποια από τα ειδικά σήματα που συναντάμε σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και που απευθύνονται στα ΑμεΑ.

Εικόνα 2.

Το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (μαύρο σε άσπρο ή κίτρινο υπόβαθρο)



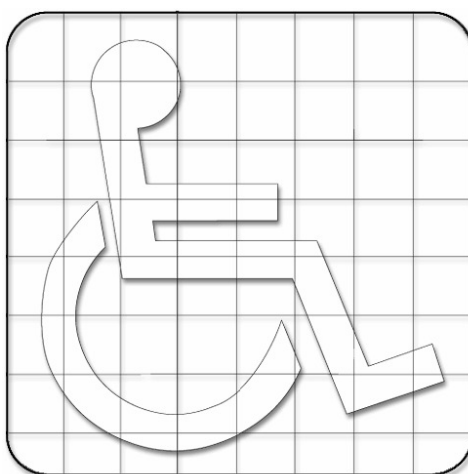
Εικόνα 3.

Το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης (άσπρο σε μαύρο ή μπλε υπόβαθρο)



Εικόνα 4.

Τρόπος σχεδιασμού Δ.Σ.Π



Στην συνέχεια, όσον αφορά στους χώρους στάθμευσης των ΑμεΑ, προβλέπονται τα παρακάτω:

Σε κτίρια για τα οποία απαιτούνται μέχρι 20 χώροι στάθμευσης, επιπρόσθετο ποσοστό 10% πρέπει να προορίζεται για οχήματα ΑμεΑ. Οι χώροι αυτοί πρέπει να σημαίνονται κατάλληλα και να παραμένουν ελεύθεροι για χρήση από ΑμεΑ. Επιπρόσθετα, σε κτίρια που έχουν από 21 μέχρι 100 χώρους στάθμευσης, το ποσοστό του 4% προορίζεται για οχήματα ΑμεΑ και σημαίνονται ανάλογα. Ακόμη, σε κτίρια με 101 μέχρι 500 χώρους στάθμευσης, ποσοστό 2%

προορίζεται για χώρος στάθμευσης ΑμεΑ και τέλος για κτίρια με άνω των 500 χώρων στάθμευσης, προβλέπεται το ποσοστό του 1% για χώρους στάθμευσης ΑμεΑ (<http://neaprosvasinomothesia.blogspot.com>)

Επιπλέον, ένας στους πέντε χώρους στάθμευσης για ΑμεΑ προορίζεται για μεγαλύτερο αυτοκίνητο, μεταφοράς ΑμεΑ σε τροχοκάθισμα, ενώ σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, ιδιωτικούς ή δημόσιους, το ποσοστό των 5% προορίζεται για τη στάθμευση ΑμεΑ και βρίσκονται κοντά στην είσοδο/έξοδο (<http://neaprosvasinomothesia.blogspot.com>).

Τεχνικές προδιαγραφές για τους χώρους στάθμευσης των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

→ Οι χώροι στάθμευσης ΑμεΑ πρέπει να έχουν καθαρές διαστάσεις:

-3,30X5,00m για συνηθισμένα αυτοκίνητα.

-4,80X6,00m για αυτοκίνητα που μεταφέρουν ΑμεΑ σε τροχοκάθισμα.

→ Οι χώροι στάθμευσης πρέπει να είναι απαλλαγμένοι από εμπόδια όπως κολόνες.

→ Η στάθμη των χώρων αυτών να συνδέεται απαραίτητα με την είσοδο ή/και με παρακείμενο πεζοδρόμιο με κεκλιμένα επίπεδα κλίσης 6 έως 8% και ελάχιστου πλάτους 1,20m.

→ Το δάπεδο του χώρου στάθμευσης γενικά δεν πρέπει να έχει κλίσεις ` μεγαλύτερες του 2%.

→ Σε υπόγειους χώρους στάθμευσης, τα κατώφλια των θυρών που οδηγούν στον ανελκυστήρα δεν πρέπει να έχουν υψομετρική διαφορά από το δάπεδο μεγαλύτερη του 1cm και να έχουν στρογγυλεμένη ακμή.

→ Οι χώροι και η διαδρομή από και προς αυτούς πρέπει να είναι προστατευμένα από τις καιρικές συνθήκες.

(<http://neaprosvasinomothesia.blogspot.com>).

Παρακάτω απεικονίζονται πινακίδες σήμανσης που μας πληροφορούν για τους χώρους στάθμευσης των ΑμεΑ:

Εικόνα 5.

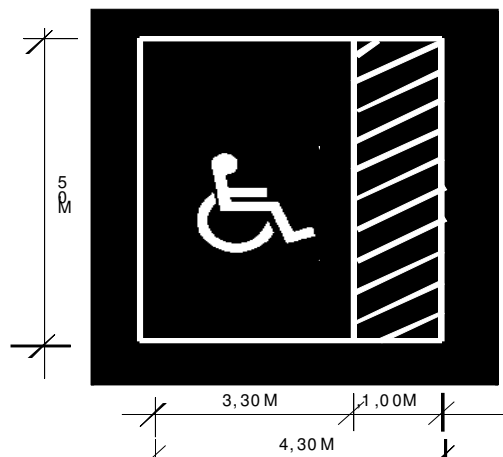
Πινακίδα (κάθετη σήμανση) που πληροφορεί για την στάθμευση σε χώρους στάθμευσης οχημάτων για άτομα με αναπηρίες



Η πινακίδα αυτή ορίζεται και ως χώρος στάθμευσης, στον οποίο επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε οχήματα που φέρουν το σήμα στάθμευσης αναπήρων.

Εικόνα 6.

Σήμανση οδοστρώματος (οριζόντια σήμανση) που πληροφορεί για την στάθμευση σε χώρους στάθμευσης οχημάτων για άτομα με αναπηρίες.



Η παραπάνω εικόνα μας δείχνει επίσης τον χώρο στάθμευσης, στον οποίο επιτρέπεται η στάθμευση μόνο σε οχήματα που φέρουν το σήμα στάθμευσης αναπήρων (<http://www.mcw.gov.cy>).

Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες)

Όπου υπάρχουν υψομετρικές διαφορές, προβλέπεται κατάλληλα διαμορφωμένο κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα), το οποίο κατασκευάζεται, έτσι ώστε να παρέχει ασφάλεια στους χρήστες από πτώση, ολίσθημα παραπάτημα ή σκόνταμμα. Όταν η ράμπα δεν είναι πλησίον της εισόδου ή δεν είναι ορατή, πρέπει να σημαίνεται κατάλληλα με το Διεθνές Σήμα Προσβασιμότητας, ώστε ο χρήστης να ενημερώνεται για την ύπαρξή της πριν να προσεγγίσει το κτίριο. Οι ράμπες εσωτερικών χώρων πρέπει να σημαίνονται κατάλληλα, ώστε ο χρήστης αμαξιδίου να ενημερώνεται έγκαιρα για την ύπαρξή τους

(<http://www.neaprosvasinomothesia.blogspot.com/>).

Τεχνικές προδιαγραφές για τα κεκλιμένα επίπεδα

Το κεκλιμένο επίπεδο πρέπει να έχει ομαλό δάπεδο, από συμπαγές, αντιολισθητικό υλικό. Ελάχιστο ανεμπόδιστο πλάτος 1,20m και ελάχιστο καθαρό πλάτος μεταξύ των χειρολισθήρων 1,00m. Προστατευτικό περίζωμα εκατέρωθεν της ράμπας, ύψους 10cm, ή προστατευτική μεταλλική ράβδος σε ύψος 10 έως 15cm, για προστασία του χρήστη από τους ελιγμούς του μπροστινού τροχού του αμαξιδίου, καθώς και για την καθοδήγηση των τυφλών που χρησιμοποιούν μπαστούνι. Διπλό χειρολισθήρα και από τις δύο πλευρές, σε ύψος 70cm και 90cm, που να προεξέχει 40cm και από τις δύο πλευρές, στην αρχή και στο τέλος της ράμπας, και ο οποίος να ακολουθεί τις προδιαγραφές του χειρολισθήρα σκάλας. Από την άλλη για ράμπες εσωτερικών χώρων δεν απαιτείται διπλός χειρολισθήρας, ενώ για ράμπα μικρότερη των 2,00m απαιτείται μονός χειρολισθήρας και στις δύο πλευρές. Όταν η ράμπα είναι συνεχής, χωρίς πλατύσκαλο ανάπαυσης, το μήκος της δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο των 10m και δεν πρέπει να καλύπτει υψομετρική διαφορά μεγαλύτερη των 0,5m. Όταν η ράμπα έχει κλίση μικρότερη του 5% δεν απαιτείται χειρολισθήρας ούτε περίζωμα.

Η αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου επιπέδου επισημαίνονται στο δάπεδο με λωρίδα επισήμανσης πλάτους 40cm διαφορετικής υφής και χρώματος και σε απόσταση 40cm από για την προειδοποίηση των ατόμων με οπτική αναπηρία. Το ίδιο ισχύει και για τα πλατύσκαλα ανάπαυσης. Σε περίπτωση αλλαγής κατεύθυνσης του κεκλιμένου επιπέδου προβλέπεται πλατύσκαλο με ελάχιστο μήκος 1,50m. Όταν το συνολικό μήκος του κεκλιμένου επιπέδου υπερβαίνει τα 10m απαιτείται η κατασκευή ενδιάμεσου πλατύσκαλου μήκους 1,50m και πλάτους ίσου με το πλάτος της ράμπας

(<http://www.neaprosvasinomothesia.blogspot.com/>).

Κλίσεις ράμπας

Η κλίση της ράμπας εξαρτάται από την υψομετρική διαφορά και είναι αντιστρόφως ανάλογη του μήκους, όπως φαίνεται στους πίνακες που ακολουθούν. Το ελάχιστο κατακόρυφο ύψος για το οποίο δεν απαιτείται κεκλιμένο επίπεδο για την πρόσβαση αναπηρικού αμαξίδιου είναι 10mm, με στρογγυλεμένες τις ακμές (<http://www.neaprosvasinomothesia.blogspot.com/>).

Εικόνα 7.

Ράμπα προσβάσιμη από ΑμεΑ



Επεξήγηση λοιπών σημάτων

Ειδικά διαμορφωμένο WC που διασφαλίζει πλήρη προσβασιμότητα και σε άτομα σε αμαξίδιο.



Ειδικά διαμορφωμένο WC με ελλιπή εξοπλισμό ή ατέλειες ή δυσκολίες πρόσβασης εξωτερικά.



Ειδικά διαμορφωμένο WC που όμως δεν κατέστη δυνατόν να ελεγχθεί ή που τελεί υπό κατασκευή. Το σήμα αυτό χρησιμοποιείται επίσης στην περίπτωση που ένα συμβατικό WC εκτιμήθηκε ότι πιθανόν να μπορεί να εξυπηρετήσει άτομα με αναπηρία (Εθνική συνομοσπονδία ατόμων με αναπηρία, 2008).

2.6 Νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα των ατόμων με κινητική αναπηρία

Το άρθρο 26 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) «αναγνωρίζει και σέβεται το δικαίωμα των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες να επωφελούνται μέτρων που θα τους εξασφαλίζουν την αυτονομία τους, την κοινωνική και επαγγελματική τους ένταξη και την συμμετοχή τους στον κοινοτικό βίο» (Λαγού, 2006:560).

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την δημοσία υγεία (2011), τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες θα πρέπει να έχουν τα ίδια δικαιώματα με όλους τους πολίτες της Ευρώπης. Για να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν τα δικαιώματα αυτά, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρώτα αναγνωρίζει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτή η κοινωνική ομάδα. Παρόλο που τους αναγνωρίζεται το δικαίωμα αυτό, η συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα αντιμετωπίζει δυσκολίες σε διάφορους τομείς της καθημερινότητας, όπως αυτοί αναφέρονται στις ίσες ευκαιρίες για εκπαίδευση, απασχόληση, ψυχαγωγία, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, κοινωνική συμμετοχή. Βασικός στόχος θα πρέπει να είναι τα άτομα αυτά να μπορούν να ανταποκρίνονται στο ρόλο και τις υποχρεώσεις τους ως πολίτες, να έχουν τις ίδιες δυνατότητες επιλογής και να ρυθμίζουν τη ζωή τους, όπως τα άτομα χωρίς αναπηρία. «Οι σχετικές δράσεις πρέπει να στοχεύουν στη διασφάλιση της προσβασιμότητας και της κοινωνικής ένταξης επί ίσοις όροις με τους άλλους.» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011). Στατιστικά, τα άτομα με αναπηρία υπερβαίνουν το 15% στην Ευρώπη (<http://amea-blog.blogspot.com>).

Θεωρούμε πως όλοι οι άνθρωποι έχουν δικαίωμα στην πρόσβαση στην εκπαίδευση, στην υγειονομική περίθαλψη και σε άλλους κοινωνικούς τίτλους. Οι ίσες ευκαιρίες είναι η αρχή της ισότητας, οι οποίες ενθαρρύνουν τα άτομα για την ενεργή συμμετοχή τους, καθώς επίσης και στην εξάλειψη των διακρίσεων και στην αλλαγή των κοινωνικών στάσεων απέναντι στις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού.

Με το πέρασμα της βιομηχανικής εποχής στην μεταβιομηχανική, εμφανίστηκαν αλλαγές στα οικονομικά δεδομένα της χώρας με κύριο ερώτημα να αποτελεί κατά πόσο το κράτος πρόνοιας θα μπορέσει να 'επιβιώσει' διατηρώντας ταυτόχρονα τα βασικά χαρακτηριστικά του. Παράλληλα, θεμελιώδης ζήτημα αποτέλεσε αν στην αναδιάρθρωση του κράτους πρόνοιας στις οικονομικά

αναπτυσσόμενες και ανεπτυγμένες χώρες μπορέσει να εναρμονιστεί η συνύπαρξη του κοινωνικού κράτους πρόνοιας με την οικονομική ανάπτυξη (Σταθόπουλος, 2005).

Σχετικά με τη σχετική αναδιάρθρωση, η Ελλάδα ανέπτυξε σημαντικές πρωτοβουλίες ως προς την αναμόρφωση του τομέα της Κοινωνικής Πρόνοιας, της Κοινωνικής Ασφάλισης και της υγείας. Στον τομέα της Κοινωνικής Πρόνοιας, η Ελλάδα με το νόμο 2646/1998 «για την οργάνωση και λειτουργία του Εθνικού Συστήματος Κοινωνικής Φροντίδας» (Σταθόπουλος, 2006:205), επιδίωξε τη συγχώνευση κάποιων φορέων Κοινωνικής Πρόνοιας, οι οποίοι θεσμοθέτησαν κάποια προγράμματα. Τα προγράμματα αυτά απευθύνονται στις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού, στα ηλικιωμένα άτομα, στην οικογένεια και στο παιδί, όπως επίσης και στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες και αναφέρονται στο Εθνικό Κέντρο Άμεσης Κοινωνικής Βοήθειας και την Κατ' οίκον Κοινωνική Φροντίδα. Το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Κοινωνικής Βοήθειας παρέχει υπηρεσίες σε άτομα που βρίσκονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και η βοήθεια αυτή περιλαμβάνει συμβουλευτική υποστήριξη, προσωρινή παροχή στέγης, διατροφής, ένδυσης. Η Κατ' οίκον Κοινωνική Φροντίδα απευθύνεται σε άτομα, όπως αυτά είναι τα ηλικιωμένα ή τα ανάπηρα άτομα, τα οποία χρήζουν ειδικής βοήθειας εφόσον δεν είναι σε θέση να μετακινηθούν (Σταθόπουλος, 2005).

Κατά τη γνώμη μας, ο ρόλος του κράτους είναι αρκετά σημαντικός απέναντι σε αυτές τις κοινωνικές ομάδες, ο οποίος είναι και ο βασικός παράγοντας που επηρεάζει και έχει την μεγαλύτερη ισχύ στην κοινωνία. Μπορούμε να συμπεράνουμε λοιπόν, πως κάθε δικαίωμα, το οποίο κατοχυρώνεται από το κράτος, ενισχύει τις κοινωνικές αυτές ομάδες ενσωματώνοντας τις στην κοινωνία και παρέχοντας τους δυνατότητες για καλύτερη ποιότητα ζωής. Τα μέτρα που παίρνει το κράτος προς όφελος των ατόμων με ειδικές ανάγκες μπορεί να είναι προνοιακού ή οικονομικού χαρακτήρα.

Τα άτομα με αναπηρία 67% και άνω ανεξαρτήτως εισοδήματος, και τα προστατευόμενα μέλη τους μπορούν να χρησιμοποιήσουν δελτία του Προγράμματος «Τουρισμός για όλους» κάθε χρόνο σε ένα μόνο από τα υποπρογράμματα του Προγράμματος και πάντα εφόσον δεν δικαιούνται Δελτία

Κοινωνικού Τουρισμού από τον Οργανισμό Αγροτικής Εστίας ή από τον Οργανισμό Εργατικής Εστίας (<http://amea-blog.blogspot.com>).

Στην περίπτωση που είναι μεμονωμένα άτομα, χωρίς δηλαδή οικογένεια, τότε δικαιούνται δελτίο για το συνοδό τους. Η επιλογή του συνοδού γίνεται χωρίς κανένα περιορισμό ή ιδιαίτερη προϋπόθεση και η χορήγηση του δελτίου γίνεται με μόνο δικαιολογητικό το φωτοαντίγραφο της αστυνομικής του ταυτότητας. Τα άτομα με αναπηρία 67% και άνω, των οποίων οι σύζυγοι είναι ήδη δικαιούχοι του προγράμματος, δεν δικαιούνται συνοδό, εφόσον βέβαια δεν είναι και αυτοί άτομα με αναπηρία. Στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότερα του ενός ατόμου στην οικογένεια με αναπηρία 67% και άνω, δικαιούνται ξεχωριστό συνοδό για τον καθένα από τους δικαιούχους (<http://amea-blog.blogspot.com>).

Το δικαίωμα για τη χορήγηση δελτίου εφαρμόζεται ανεξαρτήτως εισοδήματος, κάθε χρόνο σε ένα από τα υποπρογράμματα του Προγράμματος «Τουρισμός για όλους» (<http://amea-blog.blogspot.com>).

Η Κάρτα Πολιτισμού χορηγείται από το Υπουργείο Πολιτισμού στα πλαίσια του προγράμματος «Πολιτισμός για Όλους - Κάρτα Πολιτισμού», το οποίο στοχεύει να διευκολύνει την πρόσβαση ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων στο πολιτιστικό γίγνεσθαι της χώρας. Ξεκίνησε να λειτουργεί πιλοτικά στη Θεσσαλονίκη από 1.7.2003 και επεκτείνεται τώρα σε ολόκληρη τη χώρα. Η Κάρτα πολιτισμού διατίθεται δωρεάν στα άτομα που την δικαιούνται και προσφέρεται για την έκπτωση για αγορές βιβλίων (σε συνεργασία με την ομοσπονδία και τους συλλόγους εκδοτών και βιβλιοπωλών), για χαμηλότερο εισιτήριο ή δωρεάν είσοδος σε κινηματογράφους, για χαμηλότερο εισιτήριο ή δωρεάν είσοδος σε θέατρα, για χαμηλότερο εισιτήριο ή δωρεάν είσοδος σε συναυλίες (<http://www.hivaidis.gr>).

Η ισχύς της «Κάρτας Πολιτισμού» ανανεώνεται, αυτόματα, ανά εξάμηνο και απευθύνεται σε άτομα με αναπηρία 67% και άνω (με αναπηρικό αμαξίδιο). (<http://www.disabled.gr>)

Επιπλέον, εκτός της Κάρτας Πολιτισμού που διατίθεται στα άτομα με αναπηρία άνω των 67% υπάρχει και η κάρτα μετακίνησης που σχετίζεται με την μετακίνηση τους με τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία. Πιο συγκεκριμένα, η μετακίνησή των ατόμων που έχουν ποσοστό αναπηρίας 50% και άνω είναι

δωρεάν στα αστικά λεωφορεία, σε αντίθεση με τις υπεραστικές συγκοινωνίες που υπάρχει έκπτωση 50% του αντίτιμου του εισιτηρίου (Σταθόπουλος, 2005).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑμεΑ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

3.1 Έννοια και αρχή προσβασιμότητας

Η προσβασιμότητα στον τουρισμό, αποτελεί έναν τομέα που δεν έχει οριστεί επακριβώς, καθώς βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη. Συχνά ακούγεται ο όρος του προσβάσιμου τουρισμού (accessible tourism) και θα μπορούσαμε να τον θέσουμε ως μία από τις μορφές του εναλλακτικού τουρισμού. Όμως το γεγονός πως δεν αφορά την επιλογή του τουρίστα αλλά την ανάγκη του, τον διαφοροποιεί από την εναλλακτικότητα και την καθιστά απαραίτητη προϋπόθεση, ώστε να μπορούν όλοι, να απολαμβάνουν τα αγαθά των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών (www.cts.umn.edu).

Η προσβασιμότητα αναφέρεται στην ικανότητα των ανθρώπων να φθάσουν στους προορισμούς που πρέπει να επισκεφθούν, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες τους. Οι κυριότερες από τις ανθρώπινες δραστηριότητες που παρακινούν κάποιους να ταξιδέψουν σε διάφορους προορισμούς είναι, είτε η εργασία, τα ψώνια, η εκπαίδευση, είτε η αναψυχή. Η πρόσβαση τους όμως στους διάφορους προορισμούς επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής μεταφορών, της διαθεσιμότητας των υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς, και τις πολιτικές διαχείρισης της κυκλοφορίας (www.cts.umn.edu).

Πιο συγκεκριμένα, «Με τον όρο Προσβασιμότητα νοείται το χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος, που επιτρέπει σε όλα τα μέλη της κοινωνίας χωρίς διακρίσεις σχετικά με το φύλο, την ηλικία και άλλα λοιπά χαρακτηριστικά (σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη κλπ) να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίζουν και να χρησιμοποιούν τις προσφερόμενες υποδομές, υπηρεσίες, και αγαθά» (www.disabled.gr).

Ένας άλλος ορισμός που θα μπορούσε να δοθεί για την έννοια της προσβασιμότητας είναι αυτός που αναφέρεται στην δυνατότητα που παρέχεται σε όλες τις κατηγορίες χρηστών των διαφορετών κοινόχρηστων χώρων, στην

αυτόνομη και ασφαλή είσοδο και έξοδο από αυτούς, καθώς και στην χρήση όλων των προσφερόμενων εξυπηρετήσεων εντός αυτών. Η σχεδίαση για προσβασιμότητα εξασφαλίζει ίσες ευκαιρίες και δυνατότητες για όλους χωρίς αποκλεισμό οποιαδήποτε ομάδας ατόμων (www.minenv.gr).

«Η προσβασιμότητα είναι ένας θεμελιώδης ποιοτικός παράγοντας που απευθύνεται σε όλα τα άτομα ανεξαρτήτου, φυσικής κατάστασης, τάξεως, φυλής, θρησκείας και προέλευσης. Χαρακτηρίζει το περιβάλλον και δίνει σε όλους - χωρίς αποκλεισμούς- τη δυνατότητα να επικοινωνούν, να συμμετέχουν στα κοινωνικά δρώμενα, να σπουδάζουν, να κατοικούν, να ζουν. Ακόμη, τους παρέχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν όλες τις προσφερόμενες υπηρεσίες και δράσεις σε μια οργανωμένη κοινωνία» (www.mcw.gov.cy).

Οι παραπάνω ορισμοί καλύπτουν πλήρως την έννοια της προσβασιμότητας και συμφωνούν σε πολλά χαρακτηριστικά αυτής της έννοιας. Το κυριότερο από αυτά είναι ότι δεν αποδέχονται καμία απολύτως διάκριση μεταξύ των ανθρώπων και υποστηρίζουν ότι η εύκολη πρόσβαση για όλους είναι αναγκαίο να υπάρχει σε όλες τις κοινόχρηστες υπηρεσίες και χώρους.

Ωστόσο η Βιομηχανία Τουρισμού θα έπρεπε να εξετάσει περισσότερο τη δυνατότητα πρόσβασης, καθώς οι εγκαταστάσεις ξενοδοχειακών μονάδων ανταγωνίζονται η μία την άλλη στην ποιότητα, την τιμή και την παροχή των υπηρεσιών και έλξης. Εξίσου, τα τωρινά επίπεδα της πρόσβασης στις εγκαταστάσεις αυτές ποικίλλουν αρκετά. Η παροχή των προσιτών εγκαταστάσεων και των πληροφοριών παρέχει μια πρόσθετη έλξη για τους πελάτες με κινητικά προβλήματα και δίνει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (www.ec.europa.eu).

Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περίπου, 37 εκατομμύρια άνθρωποι είναι ανάπηροι. Αυτό αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον, καθώς ο μέσος όρος ηλικίας του πληθυσμού αυξάνεται. Συνολικά, περίπου 120 εκατομμύρια Άτομα με Ειδικές Ανάγκες ή ηλικιωμένα άτομα στην Ευρώπη επιζητούν τη βελτιωμένη πρόσβαση. Η συνεχόμενη αναζήτηση αποδεικνύει ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες είναι συχνά πελάτες, και επιστρέφουν συχνά στα μέρη που

επισκέπτονταν, εάν υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης σε αυτά (www.ec.europa.eu).

Μεγάλο ποσοστό ατόμων επιθυμεί να ταξιδέψει, αλλά η ευρεία παραλλαγή στο επίπεδο πρόσβασης σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση συνυφασμένη με το περιορισμένο εύρος πληροφοριών και εμπειριών, τους αποθαρρύνει. Αντιθέτως, εάν έχει εξασφαλιστεί η δυνατότητα πρόσβασης στη χώρα υποδοχής, όχι μόνο θα αυξήσει τα οικονομικά οφέλη στη Βιομηχανία Τουρισμού, αλλά θα εξυπηρετήσει επίσης τους πιθανούς τουρίστες στην μετακίνηση τους (www.ec.europa.eu).

Μια χώρα υποδοχής που φιλοξενεί άτομα-τουρίστες θα πρέπει σε πρώτο στάδιο να δημιουργήσει εγκαταστάσεις κατάλληλα διαμορφωμένες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Για να το πετύχει αυτό, θα πρέπει να εστιάσει σε εμπόδια που μπορεί να υπάρχουν στο ήδη υπάρχον πολεοδομικό σχέδιο.

Τα εμπόδια αυτά δημιουργούνται από:

- Ένα φτωχό φυσικό σχεδιάγραμμα.
- Τα αρχιτεκτονικά εμπόδια, όπως οι στενές πόρτες και τα σκαλοπάτια.
- Την έλλειψη βασικού εξοπλισμού, όπως οι βρόχοι επαγωγής, ράμπες κλπ.
- Ο τρόπος με τον οποίο οι υπηρεσίες παραδίδονται. (www.ec.europa.eu)

Η εύκολη πρόσβαση όμως δεν σχετίζεται μόνο με την απουσία εμποδίων στη χρήση των εγκαταστάσεων αλλά και με την καλή εξυπηρέτηση του προσωπικού των υπηρεσιών. Ένα μη εξειδικευμένο εκπαιδευμένο προσωπικό μπορεί να αντιπροσωπεύσει ένα σοβαρό εμπόδιο για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, εάν δεν είναι σε θέση να παρέχει τις υπηρεσίες του με ένα κατάλληλο και αμερόληπτο τρόπο. Για την παροχή μιας καλής υπηρεσίας, το προσωπικό των υπηρεσιών οφείλει να έχει κατανοήσει πλήρως ότι τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες δεν διαφέρουν από τους υπόλοιπους πελάτες και πρέπει να αντιμετωπίζονται με σεβασμό, όπως άλλωστε υποστηρίζει και η αρχή της εξατομίκευσης. Εντούτοις, επειδή πολλοί από τους εργαζόμενους οποιωνδήποτε υπηρεσιών έχουν λίγη εμπειρία σχετικά με τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, υπάρχουν μερικά

σημεία που είναι χρήσιμα να γνωρίζουν, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται επαρκώς στις ιδιαίτερες ανάγκες των πελατών τους (www.ec.europa.eu).

Για τον λόγο αυτό, η Βιομηχανία Τουρισμού θα πρέπει να παρέχει τις βασικές και αξιόπιστες πληροφορίες σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή για τη δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων αυτών για κάθε περιοχή. Παρέχοντας μια κλίμακα αυτό-αξιολόγησης στα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες σχετικά με το προσωπικό, τις εγκαταστάσεις της υπηρεσίας αλλά και τους τουριστικούς προορισμούς, τα άτομα αυτά έχουν την δυνατότητα να αξιολογήσουν μόνα τους τη δυνατότητα πρόσβασης τους σε αυτά. Οι πληροφορίες που θα δοθούν στους τουρίστες με Ειδικές Ανάγκες για τη δυνατότητα πρόσβασης τους θα πρέπει να είναι κατανοητές, ούτως ώστε να τους διευκολύνουν στην αξιολόγηση τους. Χρήσιμο είναι οι πληροφορίες που αφορούν στους τουρίστες με αναπηρία να ενσωματωθούν στις γενικές πληροφορίες τουριστών, εφόσον και αυτή η ομάδα αποτελεί κομμάτι του κοινωνικού συνόλου. Οι οδηγοί ή τα διαφημιστικά φυλλάδια που παράγονται για κάθε προορισμό και συνολικά για τις εγκαταστάσεις που διαθέτει, θα πρέπει να είναι κατανοητά και κατά προτίμηση να κατανέμεται άνευ χρημάτων (www.ec.europa.eu). Συμπεραίνεται ότι η σωστή ενημέρωση αποτελεί βασικό παράγοντα στην επιλογή του κατάλληλου προορισμού από τον ενδιαφερόμενο τουρίστα και αυτό με τη σειρά του διευκολύνει την πρόσβαση και την μετακίνησή του στη χώρα υποδοχής.

Τέλος, όσον αφορά στο κομμάτι των εγκαταστάσεων (των ξενοδοχειακών μονάδων και άλλων υπηρεσιών), για την εύκολη πρόσβαση των αναπήρων τουριστών, θα μπορούσαμε να πούμε ότι μόλις λίγα εκατοστά ύψους και πλάτους κάνουν την διαφορά. Πιο συγκεκριμένα, η διαφορά μερικών εκατοστών στο ύψος μιας λαβής πορτών, μια μικρή αλλαγή στο επίπεδο πατωμάτων ή το ακριβές μέγεθος ή η τοποθέτηση ενός σημαδιού μπορεί να μην σπουδαιολογούνται από τους πελάτες χωρίς αναπηρίες, αλλά για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες αποτελούν σημαντικό κομμάτι (www.ec.europa.eu).

3.2 Τουρισμός και άτομα με αναπηρία

Τα άτομα με αναπηρίες έχουν το δικαίωμα, και θέλουν να απολαμβάνουν ταξίδια εμπειριών και ελεύθερου χρόνου. Ο τουρισμός είναι ένα μέσο για την διεύρυνση και ανάπτυξη των οριζόντων, καθώς συμβάλει στην εύρεση νέων φίλων που απευθύνεται σε οποιαδήποτε κοινωνική ομάδα, ακόμη και σε αυτήν των ατόμων με κινητικά προβλήματα. Ωστόσο, οι ταξιδιωτικές εμπειρίες των ατόμων αυτών, θεωρούμε ότι εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται από τους περιορισμούς μεταφοράς και διαμονής, τις δυσπρόσιτες περιοχές του τουρισμού και τις ανεπαρκείς υπηρεσίες εξυπηρέτησης πελατών.

Τα στοιχεία δείχνουν, πως τα ΑμεΑ αποτελούν όμως και μία εξίσου μεγάλη και αναπτυσσόμενη αγορά για τις τουριστικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα «Ευρωπαϊκό Δίκτυο για τον Προσβάσιμο Τουρισμό» (European Network for Accessible Tourism), υπολογίζεται ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο μόνο, πάνω από 50 εκατ. καταναλωτές με αναπηρία, χωρίς να συνυπολογίζονται οι συνοδοί τους, θα μπορούσαν να ταξιδέψουν ετησίως και να χρησιμοποιήσουν τις τουριστικές υποδομές στη χώρα μας, εάν αυτές ήταν προσβάσιμες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXII- Τουρισμός, 2003).

Το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι ένας από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο, δεν σημαίνει ότι και όλες οι τουριστικές υποδομές της είναι φιλόξενες για τους τουρίστες με κινητικά προβλήματα. Γι' αυτό το λόγο η πολιτεία οφείλει να αναπτύξει συγκεκριμένους μηχανισμούς πιστοποίησης της προσβασιμότητας των τουριστικών υποδομών της χώρας μας και να ελέγχει με συστηματικό τρόπο τις σχετικές προδιαγραφές. Ο κάθε πολίτης με κινητική αναπηρία πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιλέγει τον τουριστικό προορισμό της αρεσκείας του χωρίς να αμφιβάλλει για την ασφαλή πρόσβαση του σε αυτόν. Άλλωστε το δικαίωμα της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στον τουρισμό, αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα, το οποίο σχετίζεται άμεσα με την ποιότητα ζωής των ατόμων με αναπηρία και τη δυνατότητα συμμετοχής στις κοινωνικές δραστηριότητες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXII- Τουρισμός, 2003).

Παρόλο που το δικαίωμα της πρόσβασης στον τουρισμό αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα των ατόμων με αναπηρία, (το οποίο σχετίζεται άμεσα με

την ποιότητα ζωής τους και τη δυνατότητα συμμετοχής τους σε κοινωνικές δραστηριότητες), ούτε η ελληνική Πολιτεία ούτε η πλειοψηφία των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών της χώρας μας δεν έχουν ακόμη αντιληφθεί την οικονομική και κοινωνική σημασία του προσβάσιμου τουρισμού. Αυτό πρέπει να αποτελεί τη βασική πλατφόρμα σχεδιασμού και ανάπτυξης των πάσης φύσεως τουριστικών υπηρεσιών και περιλαμβάνει την πλήρη αλυσίδα: μεταφορές, τουριστικούς προορισμούς, διαμονή και εστίαση, επικοινωνία / συναλλαγή και πληροφόρηση σε προσβάσιμες μορφές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXII- Τουρισμός, 2003).

Οι ανάγκες σε παροχές και υπηρεσίες των ατόμων με αναπηρία, εξακολουθούν να αντιμετωπίζονται ως ζητήματα χαμηλής προτεραιότητας και σε πολλές περιπτώσεις αγνοούνται παντελώς. Ο αριθμός των προσπελάσιμων ξενοδοχείων και των άλλων αντίστοιχων καταλυμάτων ανά την Ευρώπη είναι πολύ χαμηλός, ενώ ακόμα και εκείνα που θεωρούνται προσπελάσιμα πολύ σπάνια καλύπτουν απολύτως τις ανάγκες των φιλοξενούμενων τουριστών με αναπηρία (www.disabled.gr).

Την ίδια στιγμή, παρόλο που τα στοιχεία ποικίλουν από χώρα σε χώρα, υπολογίζεται ότι το 10-20% των Ευρωπαίων πολιτών έχει κάποιου είδους αναπηρία και τα ποσοστά αυτά αυξάνονται σταδιακά με τη γήρανση του πληθυσμού της Ευρώπης. Το πρόβλημα της ελλιπούς πρόσβασης των τουριστικών καταλυμάτων από ανθρώπους με αναπηρία έχει αναγνωρισθεί και επισημανθεί επισήμως από την Ευρωπαϊκή Ένωση ήδη από το 1990. Από τότε, η Ευρωπαϊκή Ένωση, αναγνωρίζοντας τις σοβαρές ελλείψεις στον τομέα του προσπελάσιμου τουρισμού, έχει εκδώσει πλήθος συστάσεων προς τα κράτη-μέλη για την υιοθέτηση πολιτικών αποκατάστασης της προσπελασιμότητας των τουριστικών καταλυμάτων. Κι ενώ κατά καιρούς αναπτύσσονται διάφορες, ιδιωτικές κατά βάση, πρωτοβουλίες προς αυτήν την κατεύθυνση, είναι χαρακτηριστικό ότι οι παραπάνω συστάσεις δεν έχουν ακόμα ξεκινήσει να υλοποιούνται συστηματικά, με αποτέλεσμα, μέχρι σήμερα, να μην έχει σημειωθεί πανευρωπαϊκά κάποια ιδιαίτερη πρόοδος στο συγκεκριμένο τομέα (www.disabled.gr).

3.3. Υποδομές προσβασιμότητας στο αστικό περιβάλλον

A) Υποδομές προσβασιμότητας στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Η μεταφορά αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που απασχολούν τα άτομα με κινητική αναπηρία, σε οποιοδήποτε ταξίδι τους, είτε αυτό γίνεται για λόγους αναψυχής ή για επαγγελματικούς. Το θέμα της μεταφοράς είναι αυτό που δημιουργεί το περισσότερο άγχος στα προαναφερόμενα άτομα, καθώς υπάρχουν αρκετά δρομολόγια, τα οποία όμως πρέπει να τηρηθούν στην ώρα τους. Ωστόσο, οι περισσότεροι υπάλληλοι του φορέα μεταφορών διαθέτουν ελάχιστο χρόνο για να ασχοληθούν με τα άτομα με αναπηρία με αποτέλεσμα τα άτομα αυτά να νιώθουν παραμελημένα. Το άγχος των ατόμων με αναπηρία μπορεί να μειωθεί αφότου τους δοθούν οι κατάλληλες πληροφορίες, βεβαιωθούν για την προσβασιμότητα των μέσων μεταφοράς και τους διαβεβαιώσουν εκ των προτέρων για το ζήτημα της παροχής βοήθειας, εφόσον καταστεί αναγκαίο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII-Τουρισμός, 2003).

Αεροπορικά ταξίδια:

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1107/2006, που τέθηκε στις 26 Ιουλίου 2008, θεσμοθετεί τα δικαιώματα ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς. Σύμφωνα λοιπόν με τον κανονισμό:

- Οι αερομεταφορείς, οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δε μπορούν να αρνούνται, σε επιβάτες, την αποδοχή κράτησης ή την επιβίβασή τους, σε αεροσκάφος, λόγω της αναπηρίας ή της μειωμένης κινητικότητάς τους.
- Άρνηση της αποδοχής κράτησης ή της επιβίβασης, σε αεροσκάφος ατόμου με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, μπορεί να γίνει, μόνο για λόγους ασφαλείας.

Και ειδικότερα, στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Προκειμένου οι αεροπορικές εταιρίες να συμμορφωθούν, προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας, που ορίζει το διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο ή τις απαιτήσεις ασφαλείας, που ορίζει η αρχή, που εξέδωσε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα.
- Εάν το μέγεθος του αεροσκάφους ή των θυρών του καθιστά φυσικώς αδύνατη την επιβίβαση ή μεταφορά του εν λόγω επιβάτη.
- Ένας αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να μεταφέρει όσα περισσότερα άτομα, με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Ουσιαστικά, δε μπορεί να αρνηθεί να μεταφέρει λιγότερους επιβάτες. Ο ανώτατος επιτρεπόμενος αριθμός μεταφερόμενων επιβατών, που επιτρέπονται, σύμφωνα με τα πρότυπα ασφαλείας των πτήσεων, εξαρτάται, από διάφορες παραμέτρους: ο τύπος του αεροσκάφους, η διαμόρφωση του αεροσκάφους, η έκταση της μειωμένης κινητικότητας ή της αναπηρίας αυτών των ατόμων, σε σχέση, με τον αριθμό των αρτιμελών ατόμων (Κανονισμός ΕΚ αρ.1107/2006).

Επιπρόσθετα, οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες αντιμετωπίζουν τους επιβάτες με αναπηρία κατά τρόπο ομαλό, υπάρχουν όμως και κάποιες που περιπλέκουν τα πράγματα χωρίς να υπάρχει ουσιαστικός λόγος. Συγκεκριμένα, κάποιες αεροπορικές εταιρίες ζητούν πολλές ιατρικές λεπτομέρειες, ασχέτως εάν ο επιβάτης παρουσιάζει ή όχι κάποια πάθηση. Ακόμη, μερικές εταιρίες αρνούνται να δεχτούν την δήλωση αυτονομίας και αυτοεξυπηρέτησης του επιβάτη, ενώ απαιτούν βεβαίωση ιατρού. Ωστόσο υπάρχουν και κάποιες που αρνούνται να δεχτούν ομάδες επιβατών με αναπηρία και επιμένουν στην άποψη ότι όλοι οι χρήστες αναπηρικής πολυθρόνας πρέπει να συνοδεύονται. Επομένως, υπάρχουν αρκετές διαφορές ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρίες, κυρίως σε ότι αφορά στα κριτήρια αποδοχής μεμονωμένων ατόμων ή ομάδων επιβατών με αναπηρία και στην παροχή συμβουλών και αντιμετώπισης επιβατών με αναπηρία. Διαφορές υπάρχουν ακόμη και στις διαδικασίες επιβίβασης αλλά και στις παρεχόμενες υπηρεσίες και ανέσεις κατά την διάρκεια της πτήσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Κάποια από τα σημαντικότερα στοιχεία που πρέπει να γνωρίζουν οι επιβάτες είναι πως δεν χρειάζεται να συμπληρώνουν πάντα έντυπα για την παροχή συμβουλών, αφού μερικά τμήματα κρατήσεων των αεροπορικών εταιριών παρέχουν ειδικές υπηρεσίες μέσω τηλεφώνου. Επίσης, για επιβάτες με σωματική ή διανοητική αναπηρία δεν απαιτείται ιατρική άδεια, εκτός εάν υπάρχει αμφιβολία ως προς την ικανότητα τους να ταξιδέψουν ή εάν απαιτούνται ειδικές υπηρεσίες (οξυγόνο, ιατρικός εξοπλισμός). Οι συνηθέστεροι παράγοντες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ικανότητα ενός ατόμου να ταξιδέψει μπορεί να είναι: πρόσφατη ασθένεια, χειρουργική επέμβαση, εγκυμοσύνη (προχωρημένο στάδιο), καρδιοπάθειες, πίεση, αναπνευστικά προβλήματα και ψυχικές νόσοι (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Από την άλλη πλευρά, οι επιβάτες που χρειάζονται να τους χορηγηθεί οξυγόνο κατά την διάρκεια της πτήσης ή απαιτείται φορείο για την μεταφορά τους, καλούνται να προσκομίσουν ιατρικά έντυπα, τα οποία θα εγκριθούν από τον υπεύθυνο ιατρικών θεμάτων της εκάστοτε αεροπορικής εταιρίας. Αντίθετα, για επιβάτες με άσθμα, σταθερό διαβήτη ή αιμοκάθαρση, δεν απαιτείται ιατρική άδεια (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Αξίζει ν' αναφερθεί ότι οι επιβάτες που είναι σε θέση να καλύψουν όλες τις σωματικές τους ανάγκες κατά την διάρκεια της πτήσης, θεωρούνται αυτόνομοι, ασχέτως αν χρειάζονται βοήθεια κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση τους από το αεροσκάφος. Επιπλέον, επιβάτες με αναπηρία που δεν μπορούν να αυτοεξυπηρετηθούν μόνοι τους, πρέπει απαραίτητως να έχουν κάποια συνοδεία από τρίτο άτομο, το οποίο θα φροντίζει για τις προσωπικές τους ανάγκες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Επιβάτες με κινητικές αναπηρίες:

Οι αεροπορικές εταιρίες χρησιμοποιούν διάφορα σύμβολα ή κωδικούς που εμφανίζονται στα εισιτήρια και στα έντυπα κράτησης των εταιριών, για τα άτομα με κινητικές αναπηρίες. Η διαδικασία αυτή βοηθάει στο να αναγνωρίζονται οι επιβάτες που χρησιμοποιούν αναπηρικά αμαξίδια, οι επιβάτες που διαθέτουν μειωμένη κινητικότητα και εκείνοι που χρειάζονται ειδική βοήθεια. Ακόμα, προκειμένου να προσδιοριστούν πλήρως οι κινητικοί

περιορισμοί του κάθε επιβάτη και ο βαθμός βοήθειας που απαιτείται, οι επιβάτες αυτοί καλούνται να απαντήσουν σε μερικά ερωτήματα. Τα ερωτήματα αυτά σχετίζονται με το εάν μπορούν να περπατήσουν από τον τερματικό σταθμό του αεροδρομίου ή χρειάζονται αναπηρικό καροτσάκι, εάν μπορούν να ανέβουν σκάλες ή εάν χρειάζονται βοήθεια στην επιβίβαση και στην αποβίβαση. Σε περίπτωση που χρειαστούν αναπηρικό καροτσάκι καλούνται να απαντήσουν αν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν το δικό τους, εάν μπορούν να μεταφερθούν μόνοι τους από το αναπηρικό καροτσάκι τους στο κάθισμα και να κινηθούν μέσα στο αεροσκάφος χωρίς βοήθεια. Οι αεροπορικές εταιρίες χρειάζεται ακόμη να γνωρίζουν εάν ο επιβάτης μπορεί να μετακινηθεί στον διάδρομο του αεροσκάφους με το δικό του αναπηρικό καροτσάκι. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό θα χρειαστεί ειδικό αναπηρικό καροτσάκι για την μεταφορά του, γνωστό και ως καρέκλα επιβίβασης. Το εν λόγω καροτσάκι είναι ειδικά σχεδιασμένο για την χρήση του στους διαδρόμους του αεροπλάνου και σε μερικά αεροσκάφη για την είσοδο στην τουαλέτα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Επιπλέον, προτού γίνει κράτηση για επιβάτες με αναπηρικό καροτσάκι, οι αεροπορικές εταιρίες χρειάζεται να γνωρίζουν ποια είναι τα χαρακτηριστικά του αμαξιδίου αυτού. Τα χαρακτηριστικά αυτά μπορεί να σχετίζονται με το αν είναι χειροκίνητο ή ηλεκτροκίνητο, ποιες είναι οι διαστάσεις του, τι είδους μπαταρίες χρειάζονται και εάν είναι ηλεκτροκίνητο. Αυτό συμβαίνει διότι οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες δέχονται τα ηλεκτροκίνητα αναπηρικά καροτσάκια που χρησιμοποιούν μπαταρίες ξηρού στοιχείου. Αντιθέτως, υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί όσον αφορά στην μεταφορά μπαταριών υγρού στοιχείου. Η αεροπορική εταιρεία ίσως ζητήσει να μάθει και τις διαστάσεις της αναπηρικής πολυθρόνας, προκειμένου να αποφασίσει εάν μπορεί να φορτωθεί, να αποθηκευτεί και να εκφορτωθεί σε όρθια θέση. Το γεγονός αυτό επηρεάζει τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για ασφαλή μεταφορά των μπαταριών υγρού στοιχείου με εξαέρωση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Αξίζει ν' αναφερθεί ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρίες παρέχουν μειωμένο εισιτήριο για τον συνοδό του επιβάτη με αναπηρία, όταν η παρουσία του κρίνεται απαραίτητη. Επιπλέον, παρέχουν συγκεκριμένη θέση στο

αεροσκάφος για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Η θέση αυτή συνήθως βρίσκεται δίπλα στον διάδρομο και έχει κινητά μπράτσα για να διασφαλίζει την εύκολη μεταφορά από το αναπηρικό καροτσάκι στο κάθισμα. Ακόμα, η επιλογή μπροστινών θέσεων σε ορισμένα αεροσκάφη επιτρέπει στους χρήστες αναπηρικής πολυθρόνας να χρησιμοποιούν το δικό τους αναπηρικό καροτσάκι αντί να μεταφέρονται πρώτα στο ειδικό αναπηρικό κάθισμα του αεροπλάνου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Αντίθετα, οι θέσεις στο διαχωριστικό αποτελούν συνήθως την χειρότερη επιλογή για επιβάτες με κινητικές βλάβες, καθώς είναι πολύ άβολες και τα άτομα που δεν μπορούν να λυγίσουν τα πόδια τους είναι σχεδόν αδύνατον να καθίσουν. Ακόμη και για τον συνοδό είναι δύσκολο να βοηθήσει το άτομο με κινητικά προβλήματα να καθίσει και να σηκωθεί από αυτές. Ωστόσο κύριο πρόβλημα αποτελεί το γεγονός ότι οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες δεν μπορούν να προσφέρουν καθίσματα στην οικονομική θέση τα οποία να έχουν επαρκή χώρο για επιβάτες με προβλήματα ακαμψίας ή για επιβάτες που δεν μπορούν να λυγίσουν τα πόδια τους. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος προτείνεται η μεταφορά του επιβάτη σε άλλα καθίσματα ανώτερης θέσης (τα οποία είναι πιο ακριβά) ή η αγορά δύο η περισσότερων θέσεων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Πολύ σημαντικό ρόλο στην μεταφορά του επιβάτη με κινητικά προβλήματα παίζει και η επιλογή της αεροπορικής εταιρίας. Για παράδειγμα η επιλογή των φθηνότερων πτήσεων charters έχουν κάποια μειονεκτήματα, τα οποία μπορεί να επηρεάσουν τον επιβάτη. Πιο συγκεκριμένα, στις πτήσεις charters τα καθίσματα έχουν ακόμη λιγότερο χώρο από ότι στις κανονικές πτήσεις και ενδέχεται να είναι σταθερά τοποθετημένα σε όρθια θέση. Επιπλέον οι τουαλέτες είναι μη προσβάσιμες και συνήθως δεν υπάρχουν αναπηρικά καροτσάκια για την μεταφορά των επιβατών στον διάδρομο του αεροσκάφους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Σύμφωνα με τα παραπάνω μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι τα άτομα με κινητικά προβλήματα δεν είναι εύκολο να κλείσουν εισιτήριο με οικονομική θέση εφόσον δεν τους επιτρέπεται η εύκολη πρόσβαση τους σε αυτήν. Επιπλέον, δεν έχουν την δυνατότητα να ταξιδέψουν με τις περισσότερες (αν όχι όλες) πτήσεις charters, αφού όπως αναφέρουμε παραπάνω δεν είναι οι

κατάλληλες. Επομένως, για την αερομεταφορά κάποιου επιβάτη με κινητικά προβλήματα χρειάζεται να δαπανηθούν περισσότερα χρήματα σε σχέση με κάποιον άλλον επιβάτη. Οι επιβάτες με κινητικά προβλήματα θα ξοδέψουν παραπάνω χρήματα στα εισιτήρια αφού πρέπει να κλείσουν κάθισμα ανώτερης θέσης ή να κλείσουν δύο ή περισσότερες οικονομικές θέσεις, όπως αναφέρουμε και παραπάνω. Από την άλλη δεν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν τις φθηνότερες πτήσεις για την μεταφορά τους αφού δεν τους παρέχουν την απαραίτητη πρόσβαση. Θεωρούμε ότι αυτό δεν είναι σωστό διότι υπάρχουν επιβάτες με κινητικά προβλήματα, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική άνεση να κλείσουν εισιτήριο στην ανώτερη θέση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Τέλος, καλό θα ήταν ν' αναφερθεί ότι κάποιες αεροπορικές εταιρίες παρέχουν κάποιες διευκολύνσεις για τα άτομα με κινητικά προβλήματα όπως:

- Διαθέτουν ειδικό γκισέ για τους επιβάτες με αναπηρία στον έλεγχο εισιτηρίων. Σε περίπτωση όμως που δεν διαθέτουν και ο επιβάτης αδυνατεί να μείνει όρθιος για αρκετή ώρα, του παρέχουν αμέσως αναπηρικό κάθισμα.
- Μετά τον έλεγχο εισιτηρίων, ο επιβάτης μπορεί να απευθυνθεί σε ένα γκισέ πληροφοριών σε περίπτωση που χρειαστεί συνοδό. Στην συνέχεια κάποιος υπάλληλος του αεροδρομίου θα οδηγήσει τον επιβάτη στον έλεγχο διαβατηρίων και ασφάλειας και έπειτα στην αίθουσα αναχωρήσεων όπου θα έχει την δυνατότητα να επισκεφτεί τα καταστήματα με τα αφορολόγητα (duty free).
- Οι περισσότεροι μεταφορείς παρέχουν ακόμη ειδικό προσωπικό και εξοπλισμό για την βοήθεια των ατόμων κατά την επιβίβαση και αποβίβαση.
- Όταν ο πελάτης δεν έχει την δυνατότητα να ανέβει την σκάλα που οδηγεί στο αεροσκάφος, χρησιμοποιούνται ειδικές καρέκλες που είτε σηκώνονται χειροκίνητα, είτε μέσω ηλεκτρικών ανυψωτικών οχημάτων.

- Στα μεγάλα σύγχρονα αεροδρόμια, υπάρχει συνήθως άμεση πρόσβαση στα αεροσκάφη (με φυσούνες), χωρίς σκάλες, ιδίως στις διεθνείς πτήσεις.
- Σε μερικά αεροσκάφη υπάρχουν πολύ μικρές τουαλέτες που δυσκολεύουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία σε αυτές. Άλλα αεροσκάφη όμως, παρέχουν μεγαλύτερες τουαλέτες για τα άτομα με αναπηρία και υπάρχει η δυνατότητα να μείνει η πόρτα της τουαλέτας ανοιχτή και να χρησιμοποιηθούν κουρτίνες για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών αυτών.
- Παροχή δωρεάν φυλλαδίου και πληροφορίες για την ταξιδιωτική πρόσβαση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII-Τουρισμός, 2003).

Θαλάσσια ταξίδια:

Τα άτομα με κινητικά προβλήματα, τα οποία δεν είναι σε θέση να αυτοεξυπηρετηθούν, πρέπει να συνοδεύονται ακόμα και στα θαλάσσια ταξίδια. Παρόλο που κάθε επιβατηγό πλοίο διαθέτει ιατρικές εγκαταστάσεις, ιατρό, νοσοκόμες και καλά εφοδιασμένο φαρμακείο αυτό δεν σημαίνει ότι υπάρχει διαθέσιμη νοσηλεία σε καθημερινή βάση για τους επιβάτες. Σε περίπτωση όμως που κάποιος επιβάτης χρειαστεί κάποια επιπλέον φροντίδα όπως: ενέσεις, αλλαγή ρούχων, ακόμα και αιμοκάθαρση, μπορεί να το ζητήσει εκ των προτέρων από το προσωπικό ορισμένων σκάφων (με επιπλέον χρέωση) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Πολλές ακτοπλοϊκές εταιρίες γνωρίζουν τις ανάγκες των ατόμων με κινητικά προβλήματα και στοχεύουν στην άνετη πρόσβαση τους στα πλοία. Γι' αυτό το λόγο λαμβάνουν υπόψη τους τις ανάγκες των ατόμων αυτών, είτε κατά τον σχεδιασμό καινούργιων πλοίων, είτε κατά την μετασκευή διαφόρων στοιχείων, όταν ανακαινίζονται παλαιά πλοία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Τα πλοία είναι ένα από τα μέσα μεταφοράς που πρέπει να είναι προσβάσιμα στα ΑμεΑ, εάν λάβουμε υπόψη μας τον σημαντικό αριθμό νησιών που υπάρχουν στην Ελλάδα. Η Νομοθεσία που ισχύει στην χώρα μας, για την πρόσβαση των πλοίων περιλαμβάνεται στο Προεδρικό Διάταγμα 101 του ΦΕΚ 61/Α/31 (1995). Σύμφωνα με αυτό το διάταγμα, προβλέπονται για πλοία που κάνουν διαδρομές πάνω από 30 ναυτικά μίλια τα εξής:

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

Επιπλέον, οι προδιαγραφές της Διεύθυνσης Επιθεώρησης Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, προβλέπουν:

- Ανελκυστήρα διαστάσεων θαλαμίσκου 1.10 X 1.40.
- Αναβατήριο κλίμακας.
- Ισόπεδη ή με ράμπα μέγιστης κλίσης 11%, πρόσβαση στον ανελκυστήρα.
- Προσβάσιμους διαδρόμους με τοπικές διαπλάτυνσεις 1.10μ. και 1.50 για στροφή και περιστροφή αμαξιδίου.
- Χειρολαβές σε όλες τις πόρτες μορφής « χερούλι».
- Σήμανση των προσφερόμενων εξυπηρετήσεων που θα περιλαμβάνει το διεθνές σύμβολο πρόσβασης (ΔΣΠ).
- Πλήρως εξοπλισμένες δίκλινες προσβάσιμες καμπίνες (οι κλίνες θα είναι στην ίδια στάθμη).
- Χώρους υγιεινής πλήρως εξοπλισμένους και κατάλληλους για χρήση από ΑμεΑ.
- Διάθεση μέλους του πληρώματος για την είσοδο και έξοδο των ΑμεΑ από το πλοίο (Προεδρικό Διάταγμα 101 του ΦΕΚ 61/Α/31, 1995).

Παρόλα αυτά όμως κάποια πλοία εξακολουθούν να αποτελούν δύσκολους χώρους πρόσβασης για τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων ή για τους ταξιδιώτες με μειωμένη κινητικότητα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση κάποιων δυσκολιών ή και προβλημάτων για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Τέτοιου είδους συνήθεις προβλήματα είναι τα παρακάτω:

- Ο τρόπος επιβίβασης των ατόμων στα πλοία συνεπάγεται σκαλοπάτια ή απότομα και στενά περάσματα με δυσκολία πρόσβασης. Η δυσκολία αυτή πολλές φορές αντιμετωπίζεται με την επιβίβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα από το ασανσέρ που συνήθως υπάρχει στο γκαράζ των πλοίων.

- Τα περάσματα μέσα στο πλοίο είναι συνήθως αρκετά στενά και ίσως να μην υπάρχει χώρος για να παίρνουν εύκολα στροφή οι αναπηρικές πολυθρόνες.

- Οι ανελκυστήρες των πλοίων μπορεί να είναι πολύ μικροί για αναπηρικές πολυθρόνες και να μην εξυπηρετούν σε όλες τις περιοχές και στα μέρη του πλοίου.

-Οι πόρτες στις καμπίνες είναι αρκετά στενές και τα μπάνια έχουν μικρές διαστάσεις σε σχέση με τις συνήθειες αναπηρικές πολυθρόνες. Επιπλέον, οι περισσότερες καμπίνες είναι συμπαγείς, με αποτέλεσμα την μη ύπαρξη ελεύθερου χώρου για τον χειρισμό των αναπηρικών πολυθρόνων.

- Συχνά υπάρχουν πρεβάζια ή σκαλοπάτια στην είσοδο των μπάνιων, της καμπίνας ή σε άλλες πόρτες. Επιπρόσθετα, οι πόρτες των μπάνιων ανοίγουν προς τα μέσα με αποτέλεσμα να δυσκολεύουν την πρόσβαση στην τουαλέτα ή στον νιπτήρα. Ακόμη στις καμπίνες των πλοίων τα κρεβάτια είναι στενά και χαμηλά.

- Αντίθετα, οι καμπίνες πολυτελείας είναι μεγαλύτερες και τείνουν να είναι εύχρηστες για τους χρήστες αναπηρικών πολυθρόνων. Από την άλλη όμως μπορεί να στερούνται ειδικών χειρολαβών, καθισμάτων στις ντουζιέρες ή θέσεων για αναπηρικές πολυθρόνες.

- Οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρίες αρνούνται να δεχτούν άτομα με κινητικά προβλήματα στο πλοίο, χωρίς την παρουσία συνοδού (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Ωστόσο, πολλές εταιρίες ζητούν από τα άτομα με αναπηρία, να συμπληρώσουν ιατρικά έντυπα και να διασφαλίσουν ότι μπορούν να αυτοεξυπηρετηθούν χωρίς την βοήθεια συνοδού. Αντίθετα, όσοι δεν είναι σε θέση να αυτοεξυπηρετηθούν, καλούνται να δηλώσουν την παρουσία συνοδού κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Τέλος, ο κάθε επιβάτης με κινητικά προβλήματα, καλείται να δηλώσει όλα τα στοιχεία και τις πληροφορίες που σχετίζονται με την κινητικότητα του και τις δυνατότητες τους. Πιο συγκεκριμένα, καλείται να αναφέρει πληροφορίες για αν χρησιμοποιεί κάποιο βοήθημα για την μετακίνηση του, το είδος της αναπηρικής πολυθρόνας που χρησιμοποιεί, εάν χρειάζεται βοήθεια για να μετακινηθεί κ.α. Τέτοια στοιχεία έχουν αναφερθεί και παραπάνω στο κομμάτι που αφορά στις αερομεταφορές. Αξίζει να αναφερθεί ότι σε όλα τα μέσα μεταφοράς, ο επιβάτης πρέπει από πριν να έχει ενημερώσει το προσωπικό για την

κατάσταση της υγείας του και να αναφέρει στοιχεία όπως τα παραπάνω. Ακόμα και για τα ταξιδιωτικά πρακτορεία τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Ταξίδι με λεωφορείο:

Οι διευκολύνσεις που παρέχονται στα άτομα με κινητικά προβλήματα διαφέρουν ανάλογα με το είδος αναπηρίας. Οι σταθμοί λεωφορείων καλούνται να προσφέρουν υπηρεσίες όπως: διαθεσιμότητα προσωπικού που θα παράσχει βοήθεια στον σταθμό, ρύθμιση για την μεταφορά αναπηρικής καρέκλας, δυνατότητα επιβίβασης νωρίτερα της προκαθορισμένης ώρας, εξασφάλιση θέσης στην πρώτη σειρά, πρόσβασης στις τουαλέτες.

Πιο συγκεκριμένα, η νομοθεσία που ισχύει για τα λεωφορεία στην Ελλάδα περιλαμβάνεται στην Υπουργική Απόφαση 26705 / 2133 ΦΕΚ 813 / Β / 4, 1996). Σύμφωνα με αυτήν προβλέπονται τα παρακάτω:

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

Πολλές φορές όμως συναντάμε λεωφορεία, τα οποία δεν πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις με αποτέλεσμα τα άτομα με κινητικά προβλήματα να αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην πρόσβαση τους, όπως οι παρακάτω:

- Υπάρχουν λεωφορεία με υψηλό δάπεδο και στενή είσοδο, τα οποία δεν εξυπηρετούν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα τα οποία δεν μπορούν να ανέβουν σκαλοπάτια. Επιπλέον, τα τουριστικά λεωφορεία δεν διαθέτουν εξοπλισμό, ούτε προσωπικό για την παροχή βοήθειας σε άτομα με κινητικά προβλήματα, κατά την επιβίβαση και αποβίβαση τους. Στην περίπτωση αυτή, ενδεχομένως να έχει υπάρξει κάποια συμφωνία με τον οδηγό ή κάποιο άλλο υπάλληλο, έτσι ώστε να βοηθήσει.
- Οι τουαλέτες που υπάρχουν σε κάποια λεωφορεία είναι πολύ μικρές και με απότομα σκαλοπάτια.
- Οι εγκαταστάσεις που υπάρχουν στους σταθμούς λεωφορείων, στους χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης ενδέχεται να μην είναι προσβάσιμες (2133 ΦΕΚ 813 / Β / 4, 1996).

Ενοικίαση αυτοκινήτων:

Για πολλά άτομα με αναπηρία, το αυτοκίνητο αποτελεί το πιο προσβάσιμο μέσο μεταφοράς. Το αυτοκίνητο προσφέρει στον πελάτη την ανεξαρτησία και την ελευθερία να καθορίσει μόνος του την διαδρομή και τον ρυθμό ταξιδιού. Η μεταφορά προς αυτό από την αναπηρική καρέκλα είναι σχετικά εύκολη. Ο πελάτης χρειάζεται έναν ειδικό τύπο αυτοκινήτου για να είναι το ταξίδι του πιο άνετο. Υπάρχουν αυτοκίνητα με αυτόματο κιβώτιο μετάδοσης, υδραυλικό τιμόνι, κλιματισμό, αποθηκευτικό χώρο, σχάρα ή σύστημα για εύκολο φόρτωμα εξοπλισμού. Επιπλέον, τα αυτοκίνητα με δύο πόρτες εξασφαλίζουν ευκολότερη είσοδο και έξοδο σε χρήστες αναπηρικής καρέκλας καθότι οι πόρτες είναι πιο φαρδιές και παράλληλα τα μπροστινά καθίσματα διπλώνουν (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Για την ενοικίαση αυτοκινήτου, κάποιες εταιρίες ζητούν δίπλωμα οδήγησης και πιστωτική κάρτα. Οι πελάτες πρέπει να έχουν μαζί τους την σχετική άδεια και τα ανάλογα διακριτικά του αυτοκινήτου για δικαίωμα στάθμευσης σε θέσεις αναπηρικών οχημάτων. Επιπλέον, θα πρέπει να είναι ενήμεροι για τις μειωμένες τιμές στάθμευσης αυτοκινήτου που παρέχονται σε

άτομα με αναπηρία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Αυτοκίνητα ελεγχόμενα με τα χέρια:

Αυτού του είδους τα αυτοκίνητα χρησιμοποιούνται συχνά από άτομα με αναπηρία, αφού οι λειτουργίες τους γίνονται με το χέρι. Αυτά τα αυτοκίνητα τα συναντάμε στις χώρες τις Βόρειας Αμερικής και δεν είναι τόσο διαδεδομένα σε άλλες χώρες. Ορισμένες όμως εταιρίες συμφωνούν να προσαρμόσουν ελέγχους, αυτής της μορφής στα αυτοκίνητα τους, εάν τους ζητηθεί. Επίσης κάποιες οργανώσεις ατόμων με αναπηρία ενοικιάζουν στους επισκέπτες αυτοκίνητα και φορητά χωρίς πετάλια (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Το σύστημα χειρισμού που ελέγχεται με τα χέρια μπορεί να προσαρμοστεί σε αυτοκίνητα, το οποίο είναι αυτόματο. Το είδος αυτών των αυτοκινήτων όμως, αποτελεί το ακριβότερο προς ενοικίαση είδος. Σε περίπτωση που κάποιος επισκέπτης θελήσει να ενοικιάσει τέτοιου είδους όχημα πρέπει να ειδοποιήσει την εταιρία δύο με τρεις εβδομάδες πριν (υπάρχουν όμως και εταιρίες που χρειάζονται μόλις είκοσι τέσσερις ώρες)

(Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Τέλος, τα άτομα με αναπηρία θα πρέπει να γνωρίζουν, ότι οι μειωμένες τιμές για στάθμευση αυτοκινήτου που δικαιούνται στην χώρα τους, ισχύουν και σε άλλα Ευρωπαϊκά κράτη με βάση την αρχή αμοιβαιότητας. Επιπλέον, εάν μεταφέρουν το δικό τους αυτοκίνητο στο εξωτερικό ή νοικιάσουν ένα όχημα στον τόπο προορισμού τους, οφείλουν να έχουν μαζί τους την άδεια στάθμευσης αναπηρικού οχήματος και να την τοποθετήσουν στο σταθμευμένο αυτοκίνητο τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

B) Υποδομές προσβασιμότητας στα Μέσα Επικοινωνίας

Σημαντικό ρόλο επίσης έχουν και οι υποδομές στα μέσα επικοινωνίας για τα άτομα – επισκέπτες με κινητική αναπηρία, όσον αφορά στην άμεση πρόσβασή τους σε αυτά. Τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες έχουν ίσα δικαιώματα με όλους τους ανθρώπους. Γι' αυτό το λόγο, η πολιτεία θα πρέπει να μεριμνήσει και για την κατασκευή δημόσιων τηλεφώνων με ειδικές προδιαγραφές για τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων. Λόγω του ότι τα κοινά δημόσια τηλέφωνα τις περισσότερες φορές είναι υπερυψωμένα με αποτέλεσμα να μην τους εξυπηρετούν.

Αξίζει να αναφερθεί ότι ο ΟΤΕ μεριμνά για την προσβασιμότητα των ΑμεΑ αφού τοποθετεί ειδικά καρτοτηλέφωνα σε δημόσιους χώρους έτσι ώστε να διευκολύνει την πρόσβαση τους σε αυτά. Επίσης, έχει διαμορφώσει κατάλληλα τα κτίρια και τα καταστήματα του (Παπάνης κ.α, 2007).

Παρακάτω παρατίθενται οι προδιαγραφές για την κατασκευή προσβάσιμων δημόσιων τηλεφώνων:

- Ένας χρήστης αναπηρικής καρέκλας χρειάζεται χώρο πλάτους 1200mm.
 - Το ακουστικό θα πρέπει να είναι χαμηλωμένο.
 - Τα μέγιστα ύψη με κατράν πληκτρολόγησης είναι 1400 mm και σχισμές για κέρματα ή κάρτες 1200mm.
 - Το πτυσσόμενο κάθισμα θα πρέπει να είναι ύψους 450 mm ή 650-800mm.
 - Ακόμη, προαιρετικό θα ήταν να υπάρχει ένα ραφάκι για τσάντες.
- (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Γ) Προϋποθέσεις πρόσβασης σε τουριστικούς χώρους επίσκεψης

Τα σημεία έλξης των επισκεπτών (τουριστών) αποτελούν συνήθως το πλέον αξιομνημόνευτο κομμάτι των διακοπών. Μολονότι περιλαμβάνουν αρχαία προϊστορικά αξιοθέατα, μεσαιωνικά κάστρα αλλά και εμπειρίες σύγχρονων πολυμέσων, μπορούν όλα να εξασφαλίσουν πρόσβαση κάποιου επιπέδου για άτομα με αναπηρία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Πολύ σημαντική είναι η ενημέρωση των ατόμων με αναπηρία, έτσι ώστε η πρόσβασή τους στα σημεία έλξης να είναι εύκολη πράγμα το οποίο δημιουργεί στα άτομα μια ασφάλεια, καθώς επίσης ευχαρίστηση έτσι ώστε να επισκεφτούν και άλλες φορές το μέρος αυτό στο μέλλον. Μέσο πληροφόρησης για την άμεση προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία είναι διάφοροι σύλλογοι και ενώσεις ατόμων με αναπηρία που δημοσιεύουν διάφορα ενημερωτικά έντυπα για το όφελός τους και κέντρα πληροφόρησης τουριστών, τα οποία στοχεύουν στην καλή ενημέρωση για τα σημεία έλξης των επισκεπτών. Εάν η πληροφόρηση δεν είναι σωστή και τα άτομα με αναπηρία (τα οποία επιδιώκουν ίση αντιμετώπιση με τους άλλους ανθρώπους) δεν μείνουν ευχαριστημένα λόγω του ότι μπορεί να μην έχουν καλυφθεί οι ανάγκες τους, τότε δεν θα επιδιώξουν να επισκεφτούν ξανά τα σημεία έλξης. Επομένως, είναι σημαντικό η παροχή πληροφοριών σχετικά με την πρόσβαση να είναι συγκεκριμένη και σαφής. Πιο συγκεκριμένα, αυτά που θα μας ενδιέφερε να γνωρίσουμε θα ήταν αν οι χώροι αυτοί είναι προσβάσιμοι σε άτομα με κινητικές δυσκολίες, αν υπάρχουν προσβάσιμες τουαλέτες κ.λ.π. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Οι χρήστες αναπηρικών καθισμάτων θα πρέπει να έχουν ενημερωθεί κατά πόσο είναι προσβάσιμα τα κτίρια που επισκέπτονται στο τουριστικό αξιοθέατο σχετικά με τα μονοπάτια, τις αλλαγές επιπέδων, τις εισόδους κτιρίων, το εσωτερικό των κτιρίων, τις πόρτες εισόδου, τα καταστήματα πώλησης, οι χώροι εκδηλώσεων και εκθέσεων αντικειμένων και τις τουαλέτες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Μονοπάτια**

Τα εξωτερικά μονοπάτια ενός σημείου έλξης θα πρέπει να συντηρούνται καλά, να μην υπάρχουν λακκούβες και διάφορες ρωγμές, οι οποίες εμποδίζουν στη μετακίνηση των ατόμων με αναπηρικά καθίσματα. Ακόμη, δεν πρέπει να υπάρχουν χαλίκια, διότι οι επιφάνειες γίνονται πιο ολισθηρές. Τέλος, όλα τα μονοπάτια θα πρέπει να καθαρίζονται πολύ συχνά από τα φυλλώματα των δέντρων ή τις λάσπες, έτσι ώστε η διέλευση των αμαξιδίων να είναι εύκολη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Αλλαγές επιπέδων**

Οι αλλαγές αυτές αποτελούν το σοβαρότερο εμπόδιο για τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων. Οι κλίσεις των μονοπατιών θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο μικρές και σε σημεία όπου υπάρχουν σκαλοπάτια να υπάρχει μια ράμπα με κουπαστές, καθώς επίσης και ένα επίπεδο σημείο ανάπαυσης σε περίπτωση που η ράμπα υπερβαίνει τα 5 μέτρα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Είσοδοι κτιρίων**

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει επίπεδη είσοδος τότε θα πρέπει να υπάρχει μια ράμπα. Η ράμπα δεν θα πρέπει να είναι απότομη για λόγους ασφαλείας τόσο των χρηστών όσο και των βοηθών τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Πόρτες εισόδου**

Οι πόρτες εισόδου θα πρέπει να έχουν πλάτος 800mm. Τα συμβατικά πόμολα- λαβές είναι πιο λειτουργικά από τα περιστρεφόμενα πόμολα. Θα πρέπει να τοποθετούνται σε ύψος 1000mm πάνω από το δάπεδο. Αν και είναι δαπανηρές, οι αυτόματες πόρτες εξυπηρετούν όλους τους ανθρώπους. Σε περίπτωση που υπάρχουν περιστρεφόμενες πόρτες, θα πρέπει να υπάρχει πάντα δίπλα μια ανοιχτή θύρα για τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Εσωτερικό κτιρίων**

Τα υπερυψωμένα χαλιά εισόδου είναι επικίνδυνα και αρκετά δύσκολα να προσπεραστούν. Ακόμη, τα μαλακά και πυκνά χαλιά δυσκολεύουν στην

μετακίνηση των αναπηρικών καθισμάτων. Οι πόρτες που ανοίγουν προς τα έξω και οδηγούν σε έναν διάδρομο ή έχουν πίσω τους ένα σκαλοπάτι είναι επικίνδυνες. Τα κατώφλια επίσης μπορεί να είναι επικίνδυνα και δεν πρέπει να υπερβαίνουν σε ύψος τα 15mm. Η ύπαρξη ανελκυστήρων θεωρείται απαραίτητη για τους χρήστες των αναπηρικών καθισμάτων. Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει λίγος χρόνος για την είσοδο τους στον ανελκυστήρα, καθώς επίσης οι διαστάσεις του να είναι η κατάλληλες για την πρόσβαση ενός αναπηρικού καθίσματος. Ακόμη, θα ήταν χρήσιμη η ύπαρξη μιας ανυψωτικής πλατφόρμας, η οποία να μπορεί να ανυψωθεί έως και 2 μέτρα αλλά και ειδικές κυλιόμενες σκάλες ειδικές για αναπηρικά καθίσματα(Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Καταστήματα πώλησης και αναψυκτήρια**

Τα καταστήματα αυτά υπάρχουν σε κάθε τουριστικό αξιοθέατο και συχνά δεν εξυπηρετούν τα άτομα με αναπηρικά καθίσματα. Οι διάδρομοι θα πρέπει να έχουν επαρκές πλάτος για την άμεση πρόσβασή τους, όπως επίσης και ο χώρος των εστιατορίων αυτοεξυπηρέτησης θα πρέπει να είναι αντίστοιχα διαμορφωμένος (σταθερά τραπέζια με χώρο από την κάτω πλευρά), ούτως ώστε να εξυπηρετούνται. Σημαντική είναι η προσφορά του προσωπικού σε περίπτωση που οι χρήστες χρειαστούν τη βοήθειά τους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Τηλέφωνα**

Σε χώρους όπου υπάρχουν τηλεφωνικές συσκευές θα πρέπει να είναι τοποθετημένες αρκετά χαμηλά, έτσι ώστε να διευκολύνουν τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων. Ένα κάθισμα με τη δυνατότητα μετακίνησης ύψους θα ήταν αρκετά χρήσιμο για τα άτομα αυτά, χωρίς βέβαια να παρεμποδίζεται η είσοδος των αναπηρικών καθισμάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- **Χώροι εκδηλώσεων και εκθέσεων αντικειμένων**

Οι χρήστες αναπηρικών καθισμάτων θα πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση σε θέση, όπου θα έχουν καλή ορατότητα για μια εκδήλωση. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να καθίσουν δίπλα τους τα άτομα που τους συνοδεύουν, εάν συνοδεύονται. Συχνά, υπάρχει η δυνατότητα να αφαιρεθούν τα

μόνιμα καθίσματα που βρίσκονται στις άκρες των μπροστινών σειρών για να τακτοποιηθεί ένα αναπηρικό κάθισμα. Ο γενικός κανόνας είναι να αφαιρεθεί ένας ελάχιστος αριθμός 6 θέσεων για τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων. Σχετικά με τον τρόπο τοποθέτησης και παρουσίασης κάποιων εκθεμάτων, είναι αρκετά σημαντικό τα αντικείμενα προς έκθεση να βρίσκονται σε κοινή θέα για την απόλαυση των επισκεπτών. Χρήσιμο θα ήταν τα αντικείμενα να παρουσιάζονταν σε κάποιο τραπέζι ή stand με κενό χώρο από κάτω και η πάνω επιφάνεια του τραπεζιού να μην υπερβαίνει σε ύψος τα 850mm (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

- Τουαλέτες

Σημαντικό κομμάτι των χώρων επισκέψεως αποτελούν οι τουαλέτες, οι οποίες θα πρέπει να είναι κατάλληλα διαμορφωμένες, ούτως ώστε να εξυπηρετούν τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων. Πιο συγκεκριμένα, οι τουαλέτες θα πρέπει να είναι αδιακρίτως φύλου, διότι σε περίπτωση που κάποιο άτομο χρειαστεί βοήθεια να μπορεί να τη ζητήσει από κάποιο άτομο του αντίθετου φύλου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Πιο συγκεκριμένα, σε Εθνικό επίπεδο «σε σύνολο περίπου 190 κρατικών μουσείων τα 34% είναι προσβάσιμα, εκ των οποίων το 14% έγινε προσβάσιμο τα έτη 2003 και 2004» (Παπάνης, 2007:115). Η προσβασιμότητα των ΑμεΑ στους χώρους πολιτισμού έχει βελτιωθεί στο 10% αυτών ποσοστό το οποίο θεωρείται σημαντικό αν λάβουμε υπόψη μας τον μεγάλο αριθμό και τις ιδιαιτερότητες των αρχαιολογικών χώρων στην Ελλάδα (Παπάνης κ.α, 2007).

Δ) Προϋποθέσεις πρόσβασης σε παραλίες

Το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρίες στην πρόσβαση και στη συμμετοχή δεν εξαντλείται απλά στη δυνατότητα να κυκλοφορήσουν μέσα στην πόλη ή να εισέλθουν στα δημόσια κτίρια (τα οποία πρέπει να παρέχουν όλες τις απαραίτητες διευκολύνσεις), αλλά έχουν κάθε δικαίωμα στην πρόσβαση σε χώρους ξεκούρασης, διασκέδασης, άσκησης και ότι άλλο μπορούν να απολαύσουν οι «κοινοί θνητοί».

Για να μπορέσει ένα άτομο με τροχοκάθισμα να απολαύσει τη θάλασσα θα πρέπει να υπάρχει μια αλυσίδα διευκολύνσεων όπως:

- Να υπάρχει κατάλληλος χώρος στάθμευσης του αυτοκινήτου με εύκολη πρόσβαση στην παραλία.
- Χώροι υγιεινής με ντους.
- Ράμπα που να οδηγεί μέχρι την άμμο. **Εικόνα 8.**
- Ειδικός διάδρομος από ξύλο ή άλλο υλικό πάνω στην άμμο που να οδηγεί μέχρι το νερό.
- Ειδική βυθιζόμενη αποβάθρα που να επιτρέπει την είσοδο μέσα στο νερό σε ύψος 80 εκ όπως φαίνεται στην εικόνα.
- Σκαλιά που θα βοηθήσουν τον ανάπηρο να εξέλθει από το νερό.
- Ειδικό τροχοκάθισμα που επιτρέπει την είσοδο στο νερό. (<http://www.mcw.gov.cy>)



Αξίζει ν' αναφερθεί ότι τα ειδικά τροχοκαθίσματα που αναφέρθηκαν παραπάνω αποτελούνται από πλατιούς τροχούς και επιτρέπουν την εύκολη διακίνηση πάνω στη άμμο. Με αυτά οι χρήστες μπορούν άνετα να εισέλθουν στο νερό αφού είναι ειδικά κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να επιτρέπουν στον χρήστη να ζήσει όλες τις δραστηριότητες που προσφέρει η θάλασσα.



Εικόνα 9.

Τέτοιου είδους τροχοκάθισμα φαίνεται στην εικόνα. (www.mcw.gov.cy)

Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2831/2000 του ΦΕΚ, αποφάσισαν την έγκριση προδιαγραφών και διαμορφώσεων για την λειτουργία των οργανωμένων παραλιών και των ξενοδοχειακών της χώρας, καθώς και τον απαραίτητο εξοπλισμό για τις μικρές, μεσαίου και μεγάλου μεγέθους οργανωμένες παραλίες του Ε.Ο.Τ. Στόχος αυτής της απόφασης, είναι να εξασφαλίζονται ανθρώπινες συνθήκες στην ζωή των λουόμενων πολιτών και για

όλη την διάρκεια της ζωής τους ανεξάρτητα της ύπαρξης ή μη σωματικής τους ευρωστίας. Οι προδιαγραφές για προσβάσιμες παραλίες αναγράφονται αναλυτικά στο παράρτημα 2 που αποτελούνται από δεκατέσσερα άρθρα συμπεριλαμβανομένου του άρθρου 9, το οποίο αναφέρεται στις προσβάσιμες πισίνες των ξενοδοχείων. Τέτοιου είδους πισίνα διαθέτει ράμπα που επιτρέπει την είσοδο των ατόμων με κινητικά προβλήματα σε αυτήν.

3.4 Προδιαγραφές προσβασιμότητας ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων για άτομα με κινητική αναπηρία

Μια ξενοδοχειακή μονάδα, η οποία υποδέχεται και φιλοξενεί Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, οφείλει να λειτουργεί με βάση τον κανονισμό που της έχει εξασφαλίσει ο τύπος του πέντε αστέρων ξενοδοχείο. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι θα πρέπει να πληροί όλες εκείνες τις προδιαγραφές που εξυπηρετούν και καλύπτουν τις ανάγκες της συγκεκριμένης πληθυσμιακής ομάδας και κυρίως εκείνης των ατόμων με κινητική αναπηρία, που είναι και ο πληθυσμός-στόχος την παρούσα πτυχιακή.

Πιο συγκεκριμένα, στην είσοδο του ξενοδοχείου (το οποίο θεωρείται προσβάσιμο) θα πρέπει να υπάρχει άμεση πρόσβαση από το κινητικά ανάπηρο άτομο, διότι οι είσοδοι πολλών ξενοδοχείων δημιουργούν ιδιαίτερες δυσκολίες λόγω του αρχικού ελλιπούς σχεδιασμού τους.

Αρχικά, στον εξωτερικό χώρο του ξενοδοχείου θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 3 θέσεις στάθμευσης για κάθε 20 θέσεις, οι οποίες θα έχουν σαφή σήμανση για τα άτομα με αναπηρία και θα ελέγχονται. Η απόσταση των θέσεων στάθμευσης καλό θα ήταν να απέχει 50 μέτρα από την είσοδο, ενώ συγχρόνως η επιφάνεια της θα πρέπει να είναι επίπεδη, λεία, σταθερή και αντιολισθητική (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Στη συνέχεια, οφείλει το ξενοδοχείο αν διαθέτει σκαλοπάτια στην είσοδο, να υπάρχει και μια ράμπα, της οποίας η κλίση να μην είναι πολύ απότομη, ούτως ώστε να διευκολύνει την πρόσβαση του ατόμου με αναπηρικό καροτσάκι μέσα στο ξενοδοχείο. Επιπλέον, είναι σημαντικό να υπάρχει εγκατεστημένο ένα κουδούνι σε σημείο που να μπορεί να το φτάσει ο χρήστης αναπηρικής καρέκλας

και να καλέσει βοήθεια. Σε περίπτωση που υπάρχουν τυχόν εμπόδια στον εξωτερικό διάδρομο του ξενοδοχείου, χρήσιμο είναι να μετακινηθούν και οι επιφάνειες τους να είναι επίπεδες και να μην είναι ολισθηρές. Αν το ξενοδοχείο διαθέτει περιστρεφόμενες πόρτες στην είσοδό του, οι οποίες δυσκολεύουν τους επισκέπτες με κινητική αναπηρία, σημαντικό είναι πάντοτε να υπάρχει μια εναλλακτική είσοδος για την άμεση πρόσβαση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

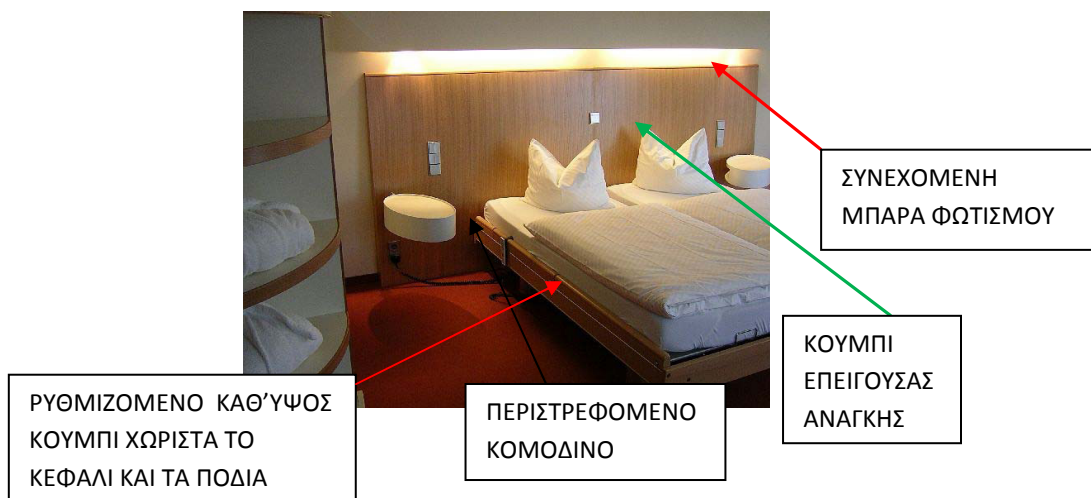
Οι χώροι υποδοχής συχνά φοβίζουν τα άτομα με αναπηρία, όπου ο πάγκος είναι αρκετά ψηλός. Σε αυτή την περίπτωση είναι σημαντικό να υπάρχει και ένα χαμηλό τμήμα του πάγκου, ούτως ώστε να διευκολύνει το άτομο με αναπηρία να συμπληρώσει κάποιο έντυπο. Τα πυκνά χαλιά αποτελούν ιδιαίτερο πρόβλημα για τους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων, εφόσον αδυνατούν να χειριστούν το αναπηρικό κάθισμα. Θα πρέπει λοιπόν είτε να μην υπάρχουν χαλιά, είτε αν υπάρχουν να είναι αρκετά λεπτά. Είναι αναγκαίο επίσης να υπάρχει τουλάχιστον ένα τηλέφωνο δημόσιας χρήσης, τοποθετημένο στο ύψος μιας αναπηρικής καρέκλας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

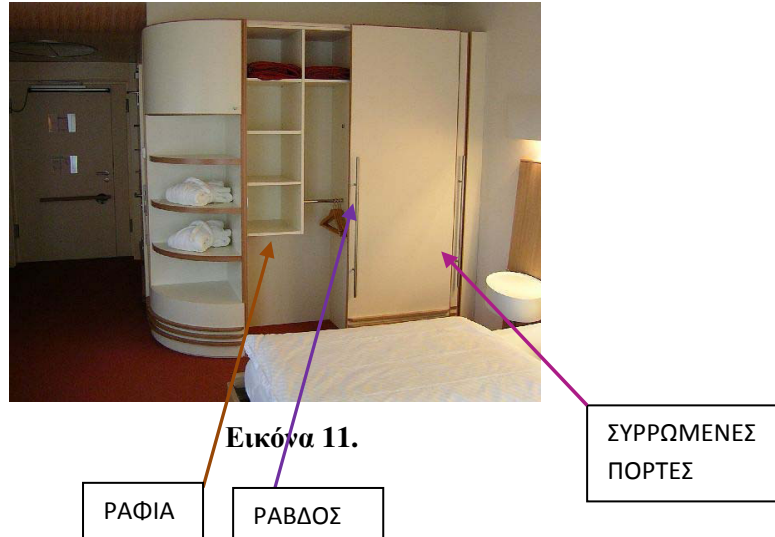
Οι κοινόχρηστοι χώροι που περιλαμβάνουν τα τμήματα των επισιτιστικών τμημάτων, τους διαδρόμους και τους ανελκυστήρες θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένοι που να διευκολύνουν τα άτομα με αναπηρικό καροτσάκι. Σχετικά με τα τραπέζια του μπαρ και του εστιατορίου είναι σημαντικό να υπάρχουν τραπέζια με μετακινούμενα καθίσματα, προκειμένου να μπορεί ο χρήστης της αναπηρικής καρέκλας να εισέρχεται άνετα και ο χώρος κάτω από το τραπέζι να είναι κενός για να μπορεί να καθίσει άνετα. Στους διαδρόμους θα πρέπει να αποφεύγονται εμπόδια, όπως οι πυροσβεστήρες που στερεώνονται στους τοίχους ή οι διακοσμητικές γλάστρες, καθότι δυσχεραίνουν τη διέλευση των αναπηρικών καθισμάτων. Οι ανελκυστήρες θα πρέπει να είναι στο μέγεθος που να επιτρέπει τη διέλευση μιας αναπηρικής καρέκλας, καθώς επίσης το ύψος των κομβίων να είναι σε σημείο που να μπορεί το κινητικά ανάπηρο άτομο να το φτάνει. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχει μια καθυστέρηση στο κλείσιμο της πόρτας 5 δευτερόλεπτα το ελάχιστο για να δοθεί χρόνος στον χρήστη της αναπηρικής καρέκλας να εισέλθει μέσα σε αυτό (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Τα δωμάτια που αφορούν στους επισκέπτες με κινητικά προβλήματα θα πρέπει να είναι στο ισόγειο του ξενοδοχείου για να διευκολύνονται. Διαφορετικά θα πρέπει να τους εξασφαλίζονται δωμάτια δίπλα στους ανελκυστήρες ή στις κεντρικές υπηρεσίες του ξενοδοχείου. Οι πόρτες των δωματίων αλλά και των λουτρών είναι το κλειδί για την προσβασιμότητα των χρηστών αναπηρικής καρέκλας. Το ελάχιστο πλάτος είναι 75εκ. και επιτρέπει την είσοδο στα περισσότερα αναπηρικά καθίσματα. Ωστόσο θα πρέπει να είναι μεγαλύτερου πλάτους για τα ευμεγέθη ηλεκτρικά αναπηρικά καθίσματα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Οι ρευματοδότες και οι διακόπτες φωτισμού θα πρέπει να είναι τοποθετημένα σε τέτοιο ύψος που να χρησιμοποιηθούν από τους χρήστες αναπηρικής καρέκλας. Ακόμη, η ύπαρξη ράβδων ή κορδονιών για το άνοιγμα και το κλείσιμο των κουρτινών διευκολύνει τα άτομα με αναπηρία. Σημαντικό είναι να είναι τοποθετημένα σε σημείο εύκολα προσβάσιμο και όχι στις γωνίες των δωματίων. Τα τραπεζάκια καλλωπισμού θα πρέπει να έχουν επαρκή χώρο από κάτω για να εισέρχεται το αναπηρικό καροτσάκι. Ακόμη, στις ντουλάπες θα πρέπει να υπάρχουν τοποθετημένοι ράβδοι για το κρέμασμα των ρούχων για να εξυπηρετούν τους χρήστες της αναπηρικής καρέκλας, καθότι χρήσιμο είναι να υπάρχει πρόσβαση στο κρεβάτι και από τις δύο πλευρές του αλλά και να υπάρχει ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 80εκ. Θα ήταν ιδιαίτερα εξυπηρετικό αν υπήρχε ξύλινη βάση για την ανύψωση του κρεβατιού (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Εικόνα 10.





Εικόνα 11.

(Πηγή: Präsentation Fürst Donnersmarck Stiftung, 2006)

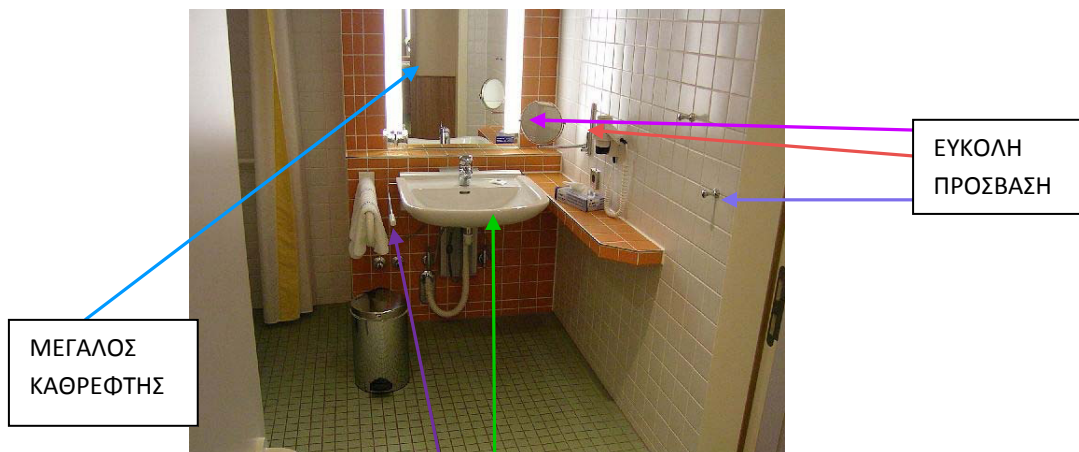
Μεγίστης σημασίας είναι να υπάρχει ένας σωστά σχεδιασμένος χώρος τουαλέτας, όπου η θέση και το ύψος των ειδών υγιεινής και των χειρολαβών να εξασφαλίζουν ότι εξυπηρετούν τις ανάγκες των χρηστών αναπηρικής καρέκλας. Η ιδανική ρύθμιση είναι μια τουαλέτα αδιακρίτως φύλου (unisex) που να επιτρέπει σε όσους χρησιμοποιούν αναπηρικά καροτσάκια να τα καταφέρνουν μόνοι τους ή με τη βοήθεια κάποιου από το αντίθετο φύλο. Το πλεονέκτημα μιας ξεχωριστής τουαλέτας αδιακρίτως φύλου, είναι ότι μπορεί να την χρησιμοποιήσει ένας πατέρας για να βοηθήσει την πολύ νεαρή κόρη του που δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει μόνη της την τουαλέτα ή ένα γονέα που έχει ένα μικρό παιδί και ένα δεύτερο στο καροτσάκι (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII-Τουρισμός, 2003).

Αρχικά, η διάταξη των χειρολαβών θα πρέπει να ικανοποιεί μεγάλο αριθμό χρηστών συμπεριλαμβανομένων και αυτών που έχουν δυσκολία στο να σταθούν όρθιοι ή να σηκωθούν από μια θέση πιο χαμηλή. Γι' αυτό και η χειρολαβή ρυθμιζόμενου ύψους στην πλευρά μεταφοράς θα πρέπει να «κλειδώνει» στην κάθετη θέση της, προκειμένου να μπορεί να στηρίζει και άνδρες χρήστες αναπηρικής καρέκλας. Οι σταθερές κάθετες λαβές θα πρέπει να είναι 800mm-1400mm πάνω από το επίπεδο του δαπέδου, 1000mm από τη γωνία του πλαϊνού τοίχου πάνω από τον νιπτήρα και 500mm από την κεντρική γραμμή του καθίσματος της τουαλέτας στην ανοιχτή του πλευρά. Το ύψος των σταθερών

οριζόντιων λαβών θα πρέπει να είναι 700-750mm, με μήκος 600mm του πλαϊνού τοίχου (ξεκινά από 350mm) και με μήκος 400mm πίσω και κεντρικά σε σχέση με το κάθισμα της τουαλέτας, με προβολή 250mm. Το ύψος των λαβών με ρύθμιση προς τα κάτω θα πρέπει να είναι 700mm-750mm, με μήκος 750mm και 350mm από την κεντρική γραμμή του καθίσματος της τουαλέτας στην ανοιχτή του πλευρά (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Το κάθισμα της τουαλέτας πρέπει να είναι σταθερό και δίπλα σε αυτό να υπάρχουν κουπαστές για να διευκολύνει το χρήστη αναπηρικής καρέκλας. Οι διαστάσεις του θα πρέπει να είναι 1500mm×2000mm με ελάχιστο ύψος 450mm και από τον πλαϊνό τοίχο ως την κεντρική γραμμή, οι διαστάσεις διαμορφώνονται σε 400-500mm. Το χαρτί υγιείας πρέπει να βρίσκεται σε κοντινή απόσταση και θα ήταν χρήσιμο να υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης στο νιπτήρα, ενώ χρησιμοποιεί την τουαλέτα. Το καζανάκι θα πρέπει επίσης να βρίσκεται σε ύψος που να το φτάνει ο χρήστης της αναπηρικής καρέκλας. Οι βρύσες του λουτρού θα πρέπει να λειτουργούν ως μοχλοί, προκειμένου να διευκολύνονται τα άτομα με περιορισμένη δεξιότητα στα χέρια. Ακόμη, είναι αναγκαίο να υπάρχει κενός χώρος κάτω από τον νιπτήρα, ούτως ώστε να χωράει ένα αναπηρικό κάθισμα και η κάτω άκρη του καθρέφτη να είναι 900mm πάνω από το επίπεδο του δαπέδου. Ακόμη, όπως και στην περίπτωση της τουαλέτας, έτσι και στην μπανιέρα θα πρέπει να υπάρχουν κουπαστές και θα ήταν ιδιαίτερα εξυπηρετικό αν υπάρχει μακριά από τις βρύσες μια μεγάλη μπάρα που να βοηθά τη σταδιακή μεταφορά του χρήστη αναπηρικής καρέκλας προς την μπανιέρα. Χρήσιμο είναι να υπάρχει ένα κόκκινο κορδόνι έκτακτης ανάγκης δίπλα στο κάθισμα της τουαλέτας, 400mm από το επίπεδο του δαπέδου (που να εκτείνεται από την οροφή έως το δάπεδο) ή ένας συναγερμός εγκατεστημένος στο επίπεδο του δαπέδου για το ενδεχόμενο που κάποιο άτομο πέσει ή χρειαστεί βοήθεια (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

Ενδεικτικά, παρακάτω απεικονίζονται οι ειδικά σχεδιασμένοι χώροι τουαλέτας, με τα κατάλληλα εξαρτήματα που βοηθούν και διευκολύνουν τους χρήστες αναπηρικού καθίσματος.



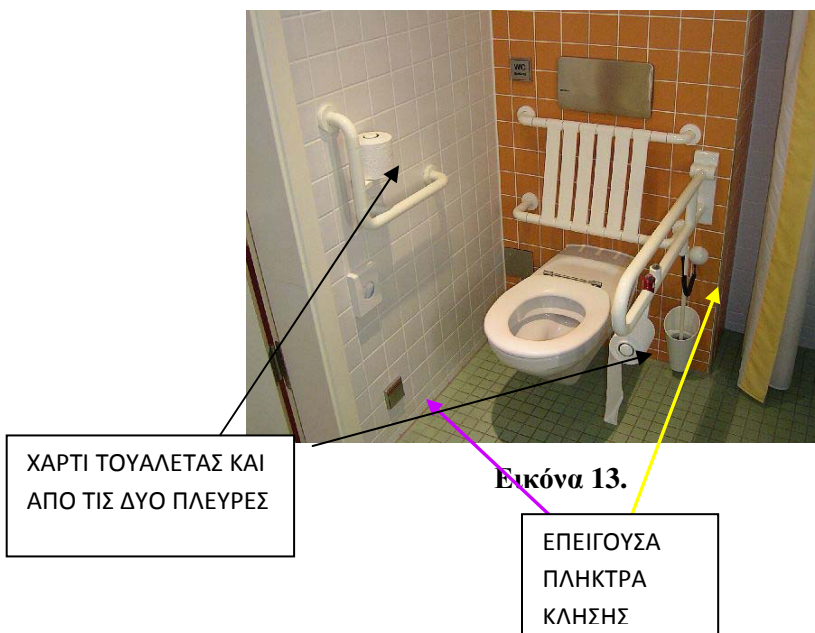
ΜΕΓΑΛΟΣ
ΚΑΘΡΕΦΤΗΣ

ΕΥΚΟΛΗ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ

Εικόνα 12.

ΝΙΠΤΗΡΑΣ ΜΕ
ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟ
ΥΨΟΣ

(Πηγή: Präsentation Fürst Donnersmarck Stiftung, 2006)



ΧΑΡΤΙ ΤΟΥΑΛΕΤΑΣ ΚΑΙ
ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ

Εικόνα 13.

ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ
ΠΛΗΚΤΡΑ
ΚΛΗΣΗΣ

ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΟ ΚΑΘΙΣΜΑ ΝΤΟΥΖ



Εικόνα 14.

(Πηγή: Präsentation Fürst Donnersmarck Stiftung, 2006)

Τέλος, η πόρτα της τουαλέτας εξυπηρετικό είναι να ανοίγει προς τα έξω ή να είναι συρόμενη με άνοιγμα 1000mm, το δάπεδο να είναι αντιολισθητικό, με χρώμα που να δημιουργεί αντίθεση με τους τοίχους και τα εξαρτήματα να είναι σε χρωματική αντίθεση με τον περιβάλλοντα χώρο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXIII- Τουρισμός, 2003).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1 Σκοπός έρευνας

Σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας είναι η μελέτη και η διερεύνηση της προσβασιμότητας (ξενοδοχειακές μονάδες, Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αρχαιολογικοί χώροι κλπ) των ατόμων-τουριστών με κινητική αναπηρία στο Νομό Ηρακλείου.

4.2 Μεθοδολογία

4.2.α) Επιλογή δείγματος

Η μέθοδος δειγματοληψίας που θα εφαρμοστεί στην έρευνά μας θα είναι η Δειγματοληψία Πιθανοτήτων και απ' αυτήν την κατηγορία θα επιλεγεί η Απλή Τυχαία Δειγματοληψία, εφόσον κάθε μονάδα έχει την ίδια πιθανότητα να συμπεριληφθεί στο δείγμα (Καλτσούνη, 2006). Το δείγμα μας θα αποτελείται από τους διευθυντές 5 αστέρων και 4 αστέρων ξενοδοχείων και τους τουρίστες-επισκέπτες με κινητική αναπηρία. Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρώνεται από ένα διευθυντή του κάθε επιλεγόμενου ξενοδοχείου.

Το σύνολο των ερωτώμενων ανάπηρων τουριστών θα ανέρχεται περίπου στα 20-50 άτομα (μπορεί και άνω των 50), διότι δεν μπορούμε εξ αρχής να προσδιορίσουμε τον ακριβή αριθμό, εφόσον δεν γνωρίζουμε την ημερομηνία άφιξης και τον αριθμό των ατόμων. Για την άφιξη των παραπάνω ατόμων θα ενημερωνόμαστε από τους διευθυντές των ξενοδοχείων.

4.2.β) Ερευνητικό εργαλείο

Η μέθοδος, η οποία θα ακολουθήσουμε για την διεξαγωγή της έρευνάς μας είναι η **ποσοτική**. Παρέχει τη δυνατότητα συλλογής μεγάλου όγκου ερευνητικού υλικού σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, καθώς τα δεδομένα που θέλουμε να συγκεντρώσουμε αφορούν σε μετρήσιμες τιμές (Καλτσούνη, 2006).

Ακολούθως, το ερευνητικό εργαλείο για τη συλλογή ερευνητικών δεδομένων θα είναι το **ερωτηματολόγιο**, το οποίο θα συμπληρωθεί από τους διευθυντές των ξενοδοχειακών μονάδων. Επιπλέον, το ερωτηματολόγιο θα μοιραστεί επίσης στους ανάπηρους τουρίστες (με κινητικά προβλήματα) από διάφορες χώρες του εξωτερικού¹ που χρησιμοποιούν τις παρεχόμενες υπηρεσίες έτσι ώστε να καλύψουν κάποιες ανάγκες τους (π.χ μετακίνηση, ψυχαγωγία, επισκέψεις στα πιο σημαντικά αξιοθέατα) στους χώρους αυτούς. Για την διευκόλυνση των ανάπηρων τουριστών, που θα περιλαμβάνει το δείγμα μας εκτός των ξενοδόχων, το ερωτηματολόγιο θα είναι σε αγγλική γλώσσα.

Το **ερωτηματολόγιο** θα περιλαμβάνει κλειστού τύπου ερωτήσεις, διχοτομικές, ερωτήσεις πολλαπλών απαντήσεων, πολλαπλές διχοτομήσεις, ημίκλειστες απαντήσεις.

Στην έρευνά μας θα χρησιμοποιηθούν δυο ξεχωριστά ερωτηματολόγια, από τα οποία το ένα θα συμπληρωθεί από τους ξενοδόχους και το άλλο θα μοιραστεί στους τουρίστες με κινητική αναπηρία. Πιο συγκεκριμένα, το ερωτηματολόγιο που θα απευθύνεται στους ξενοδόχους θα αποτελείται από δυο μέρη, γενικού και ειδικού περιεχομένου. Ενδεικτικά, οι ερωτήσεις του γενικού περιεχομένου θα σχετίζονται με τα χρόνια λειτουργίας του εκάστοτε ξενοδοχείου ή τον αριθμό δωματίων του κ.λ.π, ενώ οι ερωτήσεις του ειδικού περιεχομένου θα αφορούν στις υπηρεσίες που παρέχονται στα άτομα με κινητική αναπηρία και κατά πόσο αυτές εξυπηρετούν τις ανάγκες τους. Το ερωτηματολόγιο που θα απευθύνεται στα άτομα με κινητική αναπηρία θα αφορά ειδικά στην προσβασιμότητά τους τόσο στους χώρους των ξενοδοχειακών μονάδων, όσο και στους δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους. Αυτοί είναι τα αεροδρόμια, οι αρχαιολογικοί χώροι, κ.λ.π. Ακόμη, μέσα από τα ερωτήματα που θα τεθούν, θα διερευνηθούν αν τους διευκολύνουν οι υπηρεσίες μεταφοράς και επικοινωνίας.

4.2.γ) Διαδικασία συγκέντρωσης πληροφοριών

Σε πρώτο στάδιο, η έρευνα θα διεξαχθεί όταν θα ανοίξουν οι ξενοδοχειακές μονάδες. Οι ξενοδοχειακές μονάδες θα ανοίξουν περίπου μέσα με τέλη Απρίλη. Τα στοιχεία για τα ξενοδοχεία θα τα συλλέξουμε από το ΕΟΤ και από εκεί θα επιλέξουμε τυχαία και με βάση την καθοδήγηση του ΕΟΤ για

παλαιότερες αφίξεις ανάπηρων τουριστών, τις ξενοδοχειακές μονάδες. Κατά την επίσκεψή μας στα ξενοδοχεία και πριν τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων, θα ενημερώνουμε τους διευθυντές για το σκοπό της έρευνάς μας. Στη συνέχεια, εφόσον δεχτούν να συνεργαστούμε, θα τους επισημάνουμε να μας ενημερώνουν για την άφιξη των ατόμων του δείγματος μας. Κάθε φορά που θα μας ενημερώνουν, θα επισκεπτόμαστε τα ξενοδοχεία που θα φιλοξενούν τους ανάπηρους τουρίστες και θα τους μοιράζουμε το ερωτηματολόγιο. Αρχικά, θα υπάρχει ενημέρωση σε αυτούς για το λόγο και το σκοπό της επισκέψεώς μας και στη συνέχεια θα συμπληρώνουν το ερωτηματολόγιο με τη δική μας βοήθεια, αν χρειάζεται. Για δική τους διευκόλυνση το ερωτηματολόγιο θα είναι σε αγγλική γλώσσα, που σημαίνει ότι θα πρέπει να υπάρχει η απαραίτητη προετοιμασία σε περίπτωση που χρειαστεί να τους εξηγήσουμε κάτι επιπλέον.

Η **διεξαγωγή των αποτελεσμάτων** θα γίνει με τη χρήση του SPSS όπου θα μεταφερθούν τα δεδομένα των αποτελεσμάτων για να βγάλουμε τα συμπεράσματα.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΗΘΗΚΕ

5.1 Υποδομές προσβασιμότητας και τουρισμός των ατόμων με κινητική αναπηρία στο Νομό Ηρακλείου

Το Ηράκλειο Κρήτης είναι ο μεγαλύτερος Νομός από τους τέσσερις που υπάγονται στην Κρήτη. Συνορεύει με τους Νομούς του Ρεθύμνου δυτικά και του Λασιθίου ανατολικά και έχει έκταση 2.641 τετρ. χιλιόμετρα. Θεωρείται η μεγαλύτερη πόλη σε όλη την Κρήτη, καθώς έχει στην κατοχή της το μεγαλύτερο λιμάνι στην Κρήτη. Κατοικείται από περίπου 300.000 κατοίκους (www.nah.gr).

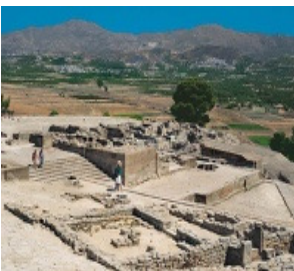
Το έδαφος στις πεδιάδες και τις κοιλάδες στα κεντρικά και βόρεια του Νομού είναι εύφορο, ενώ, αντίθετα το υπόλοιπο της επιφάνειας καλύπτεται από ορεινούς όγκους που καλύπτουν τα νότια παράλια του Νομού, αφήνοντας έτσι τις αμμουδιές στα βόρεια με εξαίρεση τα Μάταλα, στα οποία υπάρχουν παραλίες με υποβλητικό φυσικό σκηνικό που αποτελούνται από σπηλιές ανοιγμένες στα ψαμμίτικα πετρώματα της περιοχής (www.nah.gr).

Το κλίμα του Νομού χαρακτηρίζεται ως μεσογειακό, με ήπιο κλίμα τους χειμερινούς μήνες και ζεστό αντίστοιχα κλίμα τους θερινούς μήνες. Εξαίρεση αποτελούν τα βουνά της Ίδης και των Αστερουσιών, όπου το κλίμα τους καλοκαιρινούς μήνες είναι ιδιαίτερα δροσερό και οι χειμερινοί μήνες έχουν χαμηλές θερμοκρασίες και συνήθως παρατηρούνται χιονοπτώσεις (www.nah.gr).

Στο Νομό Ηρακλείου παρατηρούνται αρκετά σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι, μέσα στους οποίους υπάγονται δύο από τα τέσσερα Μινωικά Παλάτια. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι η Κνωσός και η Φαιστός. Πριν γίνει αναφορά σε αυτά, θα ήταν χρήσιμο να αναφερθούμε ονομαστικά σε λοιπούς αρχαιολογικούς χώρους του Νομού, οι οποίοι είναι η Αγία Τριάδα, η Γόρτυνα, τα Μάλια, οι Αρχάνες και η Τύλισσος (www.nah.gr).

Εικόνα 15.

Η αρχαία πόλη της Κνωσού, 5 χλμ. από την πρωτεύουσα, ήταν το κέντρο του Μινωικού πολιτισμού και περιλαμβάνει το μεγαλύτερο μινωικό ανάκτορο της περιόδου 2000 - 1400 π.Χ. Τα ερείπια της πόλης καλύπτουν μια έκταση 20.000 τ.μ. και αποτελούνται από την αρχαία πόλη με το ανάκτορο, το μικρό ανάκτορο, τη διώροφη βασιλική έπαυλη και το βασιλικό τάφο. Το ανάκτορο ήταν ένα τεράστιο συγκρότημα από πολλά δωμάτια και διαδρόμους, με πολύπλοκο σχέδιο και δομή, που καταστράφηκε μερικώς το 1700 και τελικά κήκε το 1400 π.Χ. Στην ίδια τοποθεσία βρίσκεται, επίσης, το Στρωματογραφικό Μουσείο, που παρουσιάζει συλλογές από ευρήματα της Κνωσού. Στο πολύπλοκο σύστημα διαδρομών και στα δαιδαλώδη διαμερίσματα πολλοί ερευνητές αναγνώρισαν τον αρχαίο “λαβύρινθο”. Μπορεί η έννοια του λαβύρινθου να είναι ένα μυθολογικό κατάλοιπο ενός μεγάλου πολιτισμού αυτό όμως δε σημαίνει ότι δεν ανταποκρίνεται στην αρχιτεκτονική δομή που ο σύγχρονος επισκέπτης αντικρίζει κατά την επίσκεψη του στην Κνωσό. (www.united-hellas.com)

Εικόνα 16.

Η Φαιστός αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη μινωική πόλη, οργανωμένη με ανάκτορο, συνοικίες, νεκροταφεία. Κατά τα μινωικά χρόνια ήταν κέντρο όλης της κεντρικής και νότιας Κρήτης και η επιρροή της έφτασε μέχρι τις πρώην επαρχίες Αμαρίου και Αγίου Βασιλείου. Καλύπτει έκταση 18.000 τ.μ. μέσα στην οποία υπάρχει πλήθος ερειπίων από τις εποχές της νεολιθικής κατοίκησης του χώρου μέχρι τις διάφορες ανακτορικές περιόδους: του 1900 π.Χ. όταν χτίστηκε το πρώτο ανάκτορο (το οποίο καταστράφηκε από σεισμό γύρω στο 1700 π.Χ.), το 1400 π.Χ. όταν χτίστηκε το 2ο ανάκτορο, πάνω στα ερείπια του πρώτου, το οποίο επίσης καταστράφηκε από σεισμό ή εισβολείς. Εδώ ανακαλύφθηκε ο περίφημος δίσκος της Φαιστού Πρόκειται για ένα πήλινο δίσκο στις δυο πλευρές του οποίου υπάρχει εγχάρακτο κείμενο με 241 σύμβολα σε σπειροειδή διάταξη που ακόμα δεν έχουν καταφέρει να διαβάσουν οι αρχαιολόγοι. (www.nah.gr)

Επιπλέον, το αρχαιολογικό μουσείο του Ηρακλείου συγκαταλέγεται στα τρία σπουδαιότερα μουσεία της πολιτισμικής μας κληρονομιάς, μαζί με αυτά της Ακρόπολης και των Δελφών. (www.windmillstravel.com)

Σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι το Ηράκλειο είναι ένας ιδανικός προορισμός για διακοπές γι' αυτό και κάθε χρόνο ελκύει πολλούς τουρίστες από το εξωτερικό μέσα στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.

Επιδιώκοντας να γνωρίσουμε κατά πόσο το Ηράκλειο θεωρείται προσβάσιμος προορισμός για τα άτομα με κινητικά προβλήματα ενημερωθήκαμε από:

Τον Παγκρήτιο σύλλογο αναπήρων, (17 Φεβρουαρίου 2011) από όπου μας δόθηκε ένας οδηγός προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων για την Ελλάδα, στον οποίο αναφέρονται τα κυριότερα αξιοθέατα, ξενοδοχεία, χώροι διασκέδασης κ.λ.π. Ο οδηγός αυτός ενημερώνει τον αναγνώστη για το κατά πόσο είναι προσβάσιμοι ή όχι οι δημόσιοι χώροι στους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων. Σύμφωνα με την Εθνική Συνομοσπονδία ατόμων με αναπηρία (2008) συμπεράναμε πως υπάρχουν ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις προσβάσιμες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Πιο συγκεκριμένα, τα ξενοδοχεία αυτά διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένα δωμάτια, καθώς και συγκεκριμένους κοινόχρηστους χώρους ανάλογα με τις εγκαταστάσεις κάθε ξενοδοχείου.

Επιπλέον, όσον αφορά στην ψυχαγωγία-διασκέδαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα υπάρχουν κάποιοι χώροι (εστιατόρια, καφετέριες, ταβέρνες) που είναι προσβάσιμοι. Πιο συγκεκριμένα, κάποιοι από αυτούς τους χώρους διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένους χώρους υγιεινής. Ωστόσο, εάν ο εσωτερικός χώρος δεν είναι πλήρως προσβάσιμος, ο επισκέπτης μπορεί να χρησιμοποιήσει τον εξωτερικό χώρο για να απολαύσει το φαγητό του, το ποτό του, κλπ. Ένας από τους πιο διαδεδομένους χώρους διασκέδασης που περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω καταστήματα είναι το εμπορικό κέντρο Talos Plaza, στο οποίο υπάρχει άμεση πρόσβαση σε όλους τους χώρους. Σε αυτό υπάρχουν έξι ειδικές θέσεις στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία, καθώς επίσης και ειδικές τουαλέτες που διευκολύνει την πρόσβαση τους. Ακόμη, σημαντικές είναι και οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Ηρακλείου, οι οποίες όμως

δεν είναι πλήρως προσβάσιμες για τα άτομα με αναπηρία. Κάποιες από αυτές διαθέτουν ειδική διαμορφωμένη τουαλέτα και πρόσβαση σε αποδυτήρια, ενώ αντίστοιχα δεν παρέχουν κατάλληλους διαμορφωμένους εσωτερικούς χώρους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί, αν κάποιος επιθυμεί να παρακολουθήσει ένα αγώνα θα πρέπει να σταθεί στο χαμηλότερο επίπεδο των κερκίδων, όπου ίσως υπάρχουν εμπόδια που δυσκολεύουν την πλήρη ορατότητα (Οδηγός προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, 2008).

Το άτομο με κινητική αναπηρία, θέλοντας να γνωρίσει την πόλη του Ηρακλείου, οφείλει να είναι ενήμερο από ειδικά ενημερωτικά έντυπα για τις πλατείες, τους δρόμους, το δημοτικό υπαίθριο αναψυκτήριο, το κηποθέατρο, τα δημοτικά κτίρια. Οι προαναφερόμενοι χώροι είναι προσβάσιμοι, παράλληλα όμως μπορεί να δυσκολευτεί σε κάποια σημεία που υπάρχουν σκαλοπάτια. Επιπλέον, υπάρχουν και δημοτικοί ειδικά διαμορφωμένοι χώροι υγιεινής στο κέντρο της πόλης (Οδηγός προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, 2008).

Όσον αφορά στις θέσεις στάθμευσης των ατόμων με κινητικά προβλήματα στο κέντρο του Ηρακλείου, είναι ελάχιστες. Υπάρχουν ειδικές θέσεις στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία επί της παραλιακής λεωφόρου, στο Talos Plaza, στην πλατεία Κορνάρου, στην πλατεία του Αγίου Μηνά, στην πλατεία Ελευθερίας αλλά και σε όλο το Ηράκλειο εντός και εκτός της πόλης (Οδηγός προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, 2008).

Παρόλα αυτά θεωρούμε όμως ότι δεν είναι αρκετές, έτσι ώστε να καλύψουν τις ανάγκες των ατόμων αυτών και όσες θέσεις υπάρχουν πολλές φορές καλύπτονται από άτομα που δεν έχουν το δικαίωμα στάθμευσης στην συγκεκριμένη θέση.

Τα αξιοθέατα αποτελούν τα πιο σημαντικά σημεία έλξης για τους τουρίστες και σε κάποια από αυτά η πρόσβαση είναι εύκολη, ενώ σε άλλα όχι. Τα πιο πολυσύχναστα είναι το φρούριο Κούλε, το οποίο είναι μη προσβάσιμο αφού έχει μη ομαλά σκαλοπάτια και στις δύο προσβάσεις προς την είσοδο, καθώς επίσης και ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού. Ο τελευταίος, σύμφωνα με στοιχεία από τον οδηγό προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων (2008) έχει μέτρια έως κακή κατάσταση πρόσβασης. Στα νότια προύλαια η είσοδος είναι προσβάσιμη ισόπεδα περιμετρικά και ο χώρος μπροστά από τις τοιχογραφίες έχει

επίπεδα σκαλοπάτια μη προσβάσιμα. Η κεντρική αυλή είναι προσβάσιμη αλλά το έδαφος είναι από χώμα και χαλίκι. Η ανατολική πτέρυγα είναι μέτρια προσβάσιμη, έχει διαδρομή με ράμπες από την κεντρική αυλή με απότομες κλίσεις που διακόπτονται από μικρά σκαλοπάτια και μη ομαλά χωμάτινα μονοπάτια. Η βόρεια είσοδος είναι πλήρως απροσπέλαστη. Επιπλέον, υπάρχει και ειδική διαμορφωμένη τουαλέτα.

Θέλοντας να διασταυρώσουμε τις παραπάνω πληροφορίες, επισκεφθήκαμε από κοντά τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού στις 30 Σεπτεμβρίου 2011. Εκεί συναντήσαμε τον προϊστάμενο του αρχαιολογικού χώρου, κύριο Αποστολάκη, ο οποίος μας ενημέρωσε για τα εξής:

Αρχικά, σύμφωνα με όσα υποστήριξε, ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού είναι προσβάσιμος κατά το 70% της έκτασης του. Τα άτομα με κινητική αναπηρία μπορούν εύκολα να εισέλθουν σε αυτόν, αφού η νότια είσοδος είναι προσβάσιμη. Στα δεξιά της εισόδου υπάρχουν παράθυρα επικοινωνίας, όπου ο επισκέπτης πληρώνει το αντίτιμο του εισιτηρίου. Τα παράθυρα είναι χαμηλά πράγμα το οποίο εξυπηρετεί τα άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο. Στην είσοδο βρίσκεται το Μουσείο της Κνωσού, το οποίο είναι προσβάσιμο αφού έχει ράμπα εισόδου. Στα αριστερά της εισόδου υπάρχει ειδική διαμορφωμένη τουαλέτα, η οποία έχει αναγραφόμενη ειδική σήμανση. Υπάρχουν επίσης και δυο καρτοτηλέφωνα, τα οποία δεν εξυπηρετούν τα άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο διότι είναι ψηλά.

Στη συνέχεια ο χώρος μπροστά από τις τοιχογραφίες έχει μη προσβάσιμα σκαλοπάτια, στοιχείο που αναφέρεται και στον οδηγό προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα άτομα με αναπηρικό καροτσάκι να μην μπορούν να πλησιάσουν στα τρία μέτρα περίπου. Η κεντρική αυλή του αρχαιολογικού χώρου όπως φαίνεται και στις εικόνες 17 και 18 που ακολουθούν, από την μία είναι προσβάσιμη αφού έχει ράμπα για να εισέλθεις σε αυτήν αλλά από την άλλη το έδαφος της έχει χαλίκια γεγονός που δυσκολεύει την κίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων.

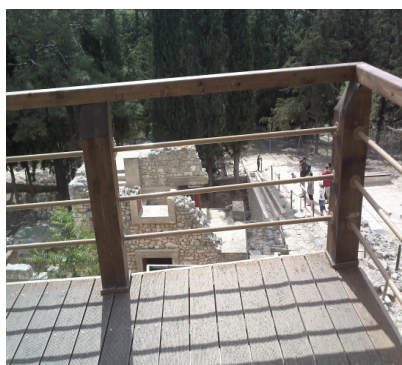
Εικόνα 17.



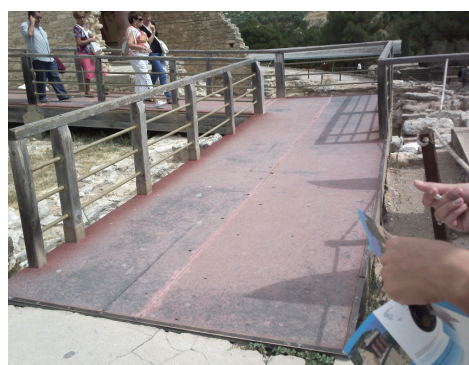
Εικόνα 18.



Επιπλέον, το Μινωικό ανάκτορο της Κνωσού έχει σκάλες και τα άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο δεν μπορούν να κατέβουν με αποτέλεσμα να μην έχουν πρόσβαση στο να το δουν από κοντά. Υπάρχει ένα ξύλινο δάπεδο, όπως φαίνεται και στην εικόνα 19. και 20. που τους δίνει τη δυνατότητα να το δουν από ψηλά.



Εικόνα 19.



Εικόνα 20.

Η βόρεια είσοδος του αρχαιολογικού χώρου είναι απροσπέλαστη και το έδαφος είναι ανισόπεδο με πέτρες και χαλίκια. Μετά από παρατήρησή μας διαπιστώσαμε ότι η έξοδος είναι απροσπέλαστη, εφόσον υπάρχουν σκαλοπάτια, όπως φαίνεται και στην εικόνα.



Εικόνα 21.

Συμπερασματικά, παρόλο που υπάρχουν ράμπες για την μετακίνηση, θεωρούμε πως είναι δύσκολη η ξενάγηση στο ανάκτορο με αναπηρικό αμαξίδιο διότι το μεγαλύτερο μέρος του εδάφους είναι ανισόπεδο (σε μερικά σημεία υπάρχουν χαλίκια και πέτρες). Ο επισκέπτης μπορεί να εισέλθει στο χώρο αλλά ίσως χρειαστεί άτομο να τον βοηθήσει.

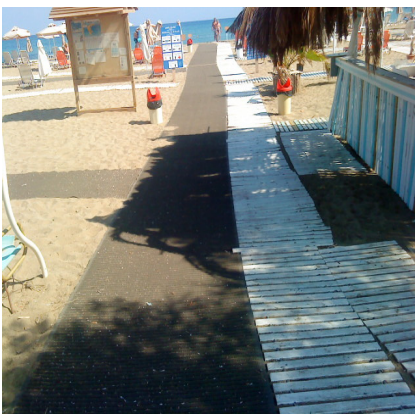
Ένας ακόμη σημαντικός αρχαιολογικός χώρος είναι αυτός της Φαιστού. Προκειμένου να διαπιστώσουμε κατά πόσο είναι προσβάσιμος για τα άτομα με κινητικά προβλήματα, τον επισκεφθήκαμε στις 8 Οκτωβρίου 2011. Κατευθυνόμενοι προς την κύρια είσοδο παρατηρήσαμε ότι υπήρχε μια ράμπα εισόδου, παρόλα αυτά όμως ο ανηφορικός διάδρομος ήταν ανισόπεδος πράγμα το οποίο δυσκολεύει την πρόσβαση στην κύρια είσοδο. Κατά τη διάρκεια της περιήγησής μας διαπιστώσαμε πως η πρόσβαση στα μνημεία είναι δύσκολη, διότι η μετακίνηση από επίπεδο σε επίπεδο γίνεται μόνο από τις σκάλες. Ο επισκέπτης μπορεί να δει τα μνημεία από ψηλά, δηλαδή από την κύρια είσοδο. Σε περίπτωση που κάποιος επιθυμεί να δει τα μνημεία από κοντά μπορεί να εισέλθει από μία δεύτερη είσοδο, η οποία έχει χαλίκια και η πρόσβαση του είναι μόνο μέχρι το πρώτο επίπεδο. Ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα δεν υπάρχουν στο χώρο. Τέλος, ο αρχαιολογικός χώρος της Φαιστού δεν έχει ράμπες και το έδαφος είναι ανισόπεδο, πράγμα το οποίο δυσκολεύει την μετακίνηση των ατόμων στο χώρο αυτό.

Το μουσείο Φυσικής Ιστορίας Κρήτης είναι ένα ενδιαφέρον μουσείο, το οποίο είναι πλήρως προσβάσιμο στους εσωτερικούς χώρους, παρόλα αυτά η είσοδος του είναι μη προσβάσιμη αλλά σκοπεύουν να δημιουργήσουν ράμπες εισόδου. Ο λυχνοστάτης είναι ένα μουσείο που αξίζει να επισκεφθεί κάποιος, λόγω του ότι υπάρχουν πολλοί υπαίθριοι χώροι, καθώς οι εσωτερικοί χώροι δεν είναι προσβάσιμοι. Τα εστιατόρια, τα εξωτερικά εκθέματα, οι βοτανικοί κήποι κλπ είναι προσβάσιμα αλλά το έδαφος σε αρκετά σημεία δεν είναι ομαλό και πιθανόν κάποιος να χρειαστεί βοήθεια. Ο θαλασσόκοσμος - ενυδρείο έχει χώρους, οι οποίοι είναι απόλυτα προσβάσιμοι σε άτομα με κινητική αναπηρία. Υπάρχει μια ειδική θέση στάθμευσης οχήματος, τρεις ειδικές διαμορφωμένες τουαλέτες, καθώς επίσης οι διαδρομές έχουν πολύ καλές προδιαγραφές (Οδηγός προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, 2008).

Σχετικά με το κομμάτι των προσβάσιμων παραλιών για τα άτομα με κινητικά προβλήματα, επισκεφτήκαμε τις πιο πολυσύχναστες παραλίες του νομού και διαπιστώσαμε ότι δεν είναι κατάλληλα διαμορφωμένες. Παρόλα αυτά, βασιζόμενες σε πληροφορίες που συγκεντρώσαμε από υπεύθυνους μερικών ξενοδοχείων μας ενημέρωσαν πως υπάρχει προσβάσιμη παραλία για άτομα με κινητικά προβλήματα στην περιοχή των Μαλιών.



Εικόνα 22.



Εικόνα 23.

Επισκεφτήκαμε την παραλία των Μαλιών, στις 05 Οκτωβρίου 2011, όπου μας ενημέρωσε ένα άτομο που εργαζόταν εκεί τη συγκεκριμένη στιγμή. Μας έδειξε ένα διάδρομο που βρίσκεται πάνω στην άμμο στον οποίο μεταφέρεται το αμαξίδιο έτσι ώστε να κατέβει στην παραλία το άτομο με κινητικά προβλήματα, όπως φαίνεται στην εικόνα.

Επιπλέον, υπάρχει ειδικό καρότσι για τη μεταφορά του ατόμου από την παραλία μέσα στη θάλασσα. Το καρότσι αυτό είναι ειδικά διαμορφωμένο για να επιπλέει στο νερό και έτσι το άτομο μπορεί να απολαύσει το μπάνιο του με ασφάλεια εφόσον προσδένεται σε αυτό. Τέλος, στη συγκεκριμένη παραλία υπάρχει τουαλέτα για την άμεση πρόσβαση η οποία έχει και ειδική σήμανση.



Εικόνα 24.

Επιπρόσθετα, στα μέσα του μήνα Ιουλίου πραγματοποιήθηκαν εγκαίνια ειδικής κατασκευής στην παραλία του Αλμυρού στην περιοχή της Αμουνδάρας Ηρακλείου. Η κατασκευή της παραλίας αυτής δίνει την δυνατότητα στους χρήστες αναπηρικών καθισμάτων να έχουν άμεση πρόσβαση στην θάλασσα. Τέλος, στις εγκαταστάσεις τις παραλίας, περιλαμβάνεται χώρος στάθμευσης, ειδικά διαμορφωμένα αποδυτήρια, διάδρομος που οδηγεί στην

θάλασσα και ένα ειδικό πλωτό αμαξίδιο, που επιτρέπει στα άτομα με αναπηρία να μπαίνουν με αυτό μέσα στο νερό (Αναπηρία τώρα, 2011).

Τα μέσα μαζικής μεταφοράς από την άλλη αποτελούν το βασικό μέσο μετακίνησης του τουριστικού πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, ο εμπορικός-επιβατικός σταθμός είναι ένα πλήρως προσβάσιμο κτίριο με δύο ειδικές θέσεις στάθμευσης οχημάτων δεξιά και αριστερά της ράμπας για το πεζοδρόμιο. Διαθέτει ειδική διαμορφωμένη τουαλέτα αλλά χωρίς ειδικές χειρολαβές και καθρέπτη. Στο ισόγειο υπάρχουν καταστήματα, τα οποία είναι όλα προσβάσιμα. Οι δυσκολίες που μπορεί να αντιμετωπίσουν οι επιβάτες είναι στην έκδοση εισιτηρίων όπου το γκισέ έχει μεγάλο ύψος, καθώς επίσης και στις διαβάσεις των πεζοδρομίων έξω από τον σταθμό, που δεν έχουν ράμπες (Εθνική Συνομοσπονδία ατόμων με αναπηρία, 2008).

Προκειμένου να έχουμε πληρέστερη άποψη όσον αφορά στο κομμάτι της προσβασιμότητας στις ακτοπλοϊκές γραμμές, έγινε επιτόπια έρευνα σε εταιρία ακτοπλοϊκή. Μετά από συνέντευξη που δόθηκε από υπεύθυνο του πλοίου στις 9 Μαΐου 2011 διαπιστώθηκαν τα παρακάτω:

- Η είσοδος τους στο πλοίο γίνεται από τον χώρο του γκαράζ απ' όπου ανεβαίνουν με ασανσέρ στο χώρο υποδοχής.
- Υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένες καμπίνες στις οποίες υπάρχουν αναρτημένες οδηγίες για την ασφάλειά τους.
- Κάθε μέλος του πληρώματος είναι υπεύθυνο για καθένα άτομο με κινητικά προβλήματα αντίστοιχα, σε περίπτωση που χρειαστεί κάποια βοήθεια. Σε τέτοια περίπτωση το άτομο καλεί από το τηλέφωνο της καμπίνας την reception και αμέσως έρχεται το μέλος του προσωπικού που είναι υπεύθυνο γι' αυτόν.
- Για την μετακίνηση τους στα καταστρώματα του πλοίου υπάρχει το ασανσέρ, το οποίο είναι πλήρως προσβάσιμο.
- Υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένες κοινόχρηστες τουαλέτες.
- Στο καθιστικό- σαλόνι υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένες θέσεις για τα άτομα με κινητικά προβλήματα.

- Υπάρχει ένα υπερυψωμένο (ελάχιστα) διαχωριστικό για όλους τους χώρους του πλοίου, το οποίο δυσκολεύει λίγο την μετακίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων.

Προκειμένου, να έχουμε μια πλήρη εικόνα και για το κατά πόσο είναι προσβάσιμο το αεροδρόμιο του Ηρακλείου (Ν. Καζαντζάκης), επικοινωνήσαμε με άτομο από το προσωπικό της Υ.Π.Α (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) στις 10 Μαΐου 2011. Από εκεί μας πρότειναν να κάνουμε μια αίτηση στην Υ.Π.Α, έτσι ώστε να μας γίνει πλήρη ενημέρωση για τις υποδομές του αεροδρομίου για τα ΑμεΑ από τον προϊστάμενο του αερολιμενικού τμήματος. Η ενημέρωση έγινε στις 20 Μαΐου 2011 από τον κ. Πλιάκα Γεώργιο, προϊστάμενο του αερολιμενικού τμήματος, ο οποίος μας πληροφόρησε για τις υποδομές που υπάρχουν για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες, οι οποίες είναι:

- Προσωρινοί χώροι στάθμευσης στο επίπεδο των αναχωρήσεων και στο επίπεδο των αφίξεων.
- Χώροι στάθμευσης μακράς διάρκειας, όπου τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες μπορούν να σταθμεύσουν το όχημά τους, έως ότου επιστρέψουν από τον προορισμό τους.
- Συσκευή εξυπηρέτησης για τα ΑμεΑ στον εξωτερικό χώρο του αεροδρομίου, από όπου το άτομο που ταξιδεύει μπορεί να επικοινωνήσει άμεσα με τις πληροφορίες. Το γραφείο πληροφοριών ενημερώνει την εταιρεία με την οποία ταξιδεύει το άτομο με σκοπό το προσωπικό της να παρέχει βοήθεια σε ότι χρειαστεί.
- Ράμπες εισόδου- εξόδου από το αεροδρόμιο.
- Χώροι αναμονής, όπου μπορούν τα άτομα να περιμένουν για την πτήση τους.
- Δημιουργείται ξεχωριστό γραφείο που αναλαμβάνει τον έλεγχο εισιτηρίων των ΑμεΑ (check in).
- Κατάλληλα διαμορφωμένες τουαλέτες για τα ΑμεΑ.

Όταν δεν υπάρχει φισούνα για την άμεση πρόσβαση στο αεροπλάνο υπάρχουν ανυψωτικές ράμπες (ambu-lift) οι οποίες διευκολύνουν την είσοδο στο αεροσκάφος. Το αναπηρικό αμαξίδιο τοποθετείται μαζί με τις αποσκευές, ενώ το

άτομο μεταφέρεται σε ειδική θέση πάνω στοambu-lift και μετά άτομο από το προσωπικό το μεταφέρει σε κανονικές θέσεις, όπου προσδένεται. Οι θέσεις στις οποίες κάθεται το άτομο δεν είναι θέσεις που βρίσκονται σε εξόδους κινδύνου αλλά προτιμώνται θέσεις, οι οποίες σε κατάσταση κινδύνου δεν εμποδίζουν τον απεγκλωβισμό των υπόλοιπων επιβατών. Η είσοδος και η έξοδος τους από το αεροπλάνο γίνεται, εφόσον έχουν επιβιβαστεί/αποβιβαστεί οι υπόλοιποι επιβάτες.

Ένα άλλο μέσο μετακίνησης είναι τα λεωφορεία και για να πληροφορηθούμε για το αν υπάρχει άμεση πρόσβαση σε αυτά επισκεφθήκαμε το ΚΤΕΛ Ηρακλείου- Λασιθίου απ' όπου ήρθαμε σε επαφή με την γραμματεία στις 5 Απριλίου 2011. Συγκεκριμένα, μια υπάλληλος από την γραμματεία μας ανέφερε ότι δεν υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένα λεωφορεία για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Σε περίπτωση που χρειαστεί κάποιο άτομο με κινητικά προβλήματα να ταξιδέψει και δεν έχει συνοδό, τότε η επιβίβασή του στο λεωφορείο γίνεται με την βοήθεια κάποιου από το προσωπικό. Το αναπηρικό αμαξίδιο τοποθετείται στο πορτμπαγκάζ του λεωφορείου. Στο σταθμό του ΚΤΕΛ υπάρχει άμεση πρόσβαση στο χώρο, καθώς επίσης υπάρχουν και ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες. Επιπλέον, στο σταθμό βρίσκονται και αστικά λεωφορεία για τα οποία ενημερωθήκαμε ότι αν ένα αστικό λεωφορείο είναι προσβάσιμο για άτομα με μειωμένη κινητικότητα υπάρχει ειδική σήμανση στην πόρτα εισόδου. Το προσβάσιμο λεωφορείο διαθέτει ράμπες ανύψωσης για την άμεση είσοδο σε αυτό, καθώς επίσης και ειδική θέση, έτσι ώστε να τοποθετηθεί το αναπηρικό αμαξίδιο. Ο διάδρομος είναι πιο πλατύς σε σχέση με τα άλλα λεωφορεία για να διευκολύνει την μετακίνηση του αμαξιδίου μέσα στο λεωφορείο.

Εικόνα 25.

Τέλος, για να ενημερωθούμε για την ύπαρξη ειδικά διαμορφωμένων ταξί στο Ηράκλειο επικοινωνήσαμε με τον Παγκρήτιο σύλλογο Ατόμων με Αναπηρία, απ' όπου μας ενημέρωσαν για την ύπαρξη μόλις ενός ειδικά διαμορφωμένου ταξί για άτομα με αναπηρία στο Ηράκλειο. Το συγκεκριμένο ταξί ανήκει στην περιφέρεια Ηρακλείου, είναι απόλυτα νόμιμο, έχει άδεια από το Υπουργείου Μεταφορών και ταξίμετρο, ενώ διατίθεται για την μεταφορά των ΑμεΑ με



χρηματική επιβάρυνση. Πρόκειται για ένα ειδικό πολυμορφικό όχημα, όπως φαίνεται και στην εικόνα 25, το οποίο διαθέτει ηλεκτροκινούμενη ράμπα ώστε να διευκολύνεται η επιβίβαση ενός ατόμου με κινητικά προβλήματα που χρησιμοποιεί αναπηρικό αμαξίδιο. Στο όχημα μπορούν να επιβιβαστούν πέντε ακόμα άτομα ενώ διαθέτει και μια ειδική σκάλα για όσους έχουν κινητικά προβλήματα. Ωστόσο, υπάρχουν και δύο ακόμη ιδιωτικά ταξί που είναι διαθέσιμα για την μεταφορά των ΑμεΑ, χωρίς όμως να πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές και να διαθέτουν νόμιμη άδεια, ενώ παράλληλα το κόστος της μεταφοράς είναι υψηλότερο.

5.2 Μεθοδολογία που ακολουθήθηκε

Προηγουμένως αφιερώθηκε ένα ολόκληρο κεφάλαιο (κεφάλαιο 4) στην μεθοδολογία που θα ακολουθούσαμε για να φέρουμε εις πέρας την έρευνα της πτυχιακής εργασίας. Κατά την διάρκεια της έρευνας εκτός του ότι συναντήσαμε αρκετές δυσκολίες, κάποια κομμάτια της μεθοδολογίας διαφοροποιήθηκαν και γι' αυτό το λόγο τα αναφέρουμε όλα παρακάτω.

5.2.1. Τελική διεξαγωγής έρευνας

Η διαδικασία της έρευνας μας ξεκίνησε με την πιλοτική έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε αρχές Μαΐου. Η πιλοτική έρευνα έγινε με σκοπό να ελεγχθεί το ερωτηματολόγιο και να διορθωθεί για τυχόν αδιευκρίνιστες ερωτήσεις από υπεύθυνο ενός ξενοδοχείου. Αυτό σήμαινε ότι θα μας εξασφάλιζε ως επί το πλείστον την εγκυρότητα του ερωτηματολογίου και θα ήταν κατανοητό το περιεχόμενο για τη συμπλήρωσή του από το δείγμα μας, το οποίο αποτελούνταν από τους υπεύθυνους των ξενοδοχείων και τα άτομα με κινητική αναπηρία.

Εφόσον είχαμε εξασφαλίσει την εγκυρότητα των ερωτηματολογίων, απευθυνθήκαμε στα τετράστερα (4*) και πεντάστερα (5*) ξενοδοχεία με σκοπό τη συμπλήρωση τους. Η διερεύνηση των ξενοδοχείων σε αρχικό στάδιο έγινε από τον Ε.Ο.Τ. Η συγκεκριμένη υπηρεσία θα μας ενημέρωνε για τα ξενοδοχεία των παραπάνω κατηγοριών, καθώς επίσης και για το ποσοστό των ατόμων με κινητικά προβλήματα που είχαν επισκεφθεί το νομό Ηρακλείου την περσινή τουριστική περίοδο. Αυτό όμως απεδείχθη αδύνατον, όπως μας ανέφεραν, διότι δεν είχαν ποσοστά τουρισμού για τα ΑμεΑ αλλά για το γενικό σύνολο του τουρισμού που επισκέφθηκε το νομό Ηρακλείου την προηγούμενη χρονιά. Έτσι λοιπόν, στην προσπάθεια μας να βρούμε τα 4* και 5* ξενοδοχεία συνέβαλε ο κος Απλαδάς Γεώργιος, καθηγητής της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας του τμήματος Τουριστικών Επαγγελμάτων. Ο κος Απλαδάς μας έδωσε μια κατάσταση των προαναφερθέντων ξενοδοχείων του νομού.

Η συνεργασία με τους υπεύθυνους των ξενοδοχείων ξεκίνησε μέσω της τηλεφωνικής επικοινωνίας, όπου και τους ενημερώναμε το λόγο για τον οποίο επιθυμούμε να συνεργαστούμε. Κατά τη διάρκεια των τηλεφωνημάτων κάποια

Ξενοδοχεία μας ανέφεραν πως δεν διέθεταν τις κατάλληλες υποδομές να φιλοξενήσουν ΑμεΑ, και μερικά άλλα μας γνωστοποίησαν ότι τα ΑμεΑ δεν τα προτιμούν (ξενοδοχεία), λόγω της γεωγραφικής θέσης και της υπάρχουσας κτιριακής υποδομής. Για το λόγο αυτό, ο αρχικός αριθμός των ξενοδοχείων μειώθηκε κατά πολύ και προσθέσαμε στην λίστα μας επιπλέον. Αυτό έγινε μετά από δική μας παρατήρηση κατά τη διάρκεια της επισκέψεώς μας στα υπόλοιπα ξενοδοχεία, καθώς επίσης συμβουλευτήκαμε και από ιστοσελίδες. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των 4* και 5* ξενοδοχείων που επικοινωνήσαμε ανέρχεται στα 64. Από αυτά τα 28 δεν διέθεταν τις απαραίτητες υποδομές για ΑμεΑ, ενώ τα 36 από αυτά είχαν τις απαραίτητες υποδομές. Οι θετικές απαντήσεις που είχαμε και τελικώς συνέβαλλαν στο δείγμα μας, ήταν τα 17 από τα 36 ξενοδοχεία του Νομού. Αυτό συνέβη, διότι μερικά ξενοδοχεία δεν επιθυμούσαν την συνεργασία, ενώ άλλα δεν ήταν τόσο διαδεδομένα στο να προσελκύσουν άτομα με κινητική αναπηρία. Μπορεί να διέθεταν κάποιες υποδομές για τα ΑμεΑ, παρόλα αυτά τα άτομα δεν τα προτιμούσαν λόγω της γεωγραφικής τους θέσης.

Κάθε φορά που τηλεφωνούσαμε στους υπεύθυνους των ξενοδοχείων δίναμε ραντεβού, ούτως ώστε να επικοινωνήσουμε μαζί τους και να τους παραδώσουμε τα ερωτηματολόγια. Να σημειώσουμε ότι λόγω φόρτου εργασίας των υπεύθυνων, κάποιες φορές αδυνατούσαμε να επικοινωνήσουμε μαζί τους και έτσι απευθυνόμασταν σε προσωπικό από τη ρεσεψιόν, οι οποίοι με τη σειρά τους θα ενημέρωναν τους υπεύθυνους. Με τα παραδοτέα ερωτηματολόγια υπήρχε και ένα ενημερωτικό έντυπο, το οποίο ανέφερε το σκοπό της έρευνά μας, καθώς επίσης δόθηκαν και δικά μας στοιχεία σε περίπτωση που χρειαζόταν κάποια επιπλέον διευκρίνηση. Η λίστα των πελατών ήταν άγνωστη σε κάποια ξενοδοχεία και έτσι δεν γνώριζαν αν θα έχουν κρατήσεις από ΑμεΑ. Μας ενημέρωσαν πως κάποια ΑμεΑ επισκέπτονται το ξενοδοχείο χωρίς να κάνουν κράτηση και πως θα κρατούσαν τα ερωτηματολόγια, σε περίπτωση που κάποιο άτομο με κινητική αναπηρία θα διέμενε στο ξενοδοχείο την τουριστική αυτή περίοδο.

Σε αρχικό στάδιο είχαμε αποφασίσει πως η διανομή των ερωτηματολογίων στα άτομα με κινητικά προβλήματα θα γινόταν από εμάς, όμως αυτό ήταν ανέφικτο για τους εξής λόγους:

- Πρώτον, η έρευνά μας κάλυπτε όλο τον νομό με αποτέλεσμα να χρειάζεται να μετακινούμαστε. Αυτό δεν ήταν εύκολο για εμάς,

κάθε φορά που ένα ΑμεΑ θα επισκεπτόταν κάποιο ξενοδοχείο, διότι οι ημερομηνίες άφιξης και αναχώρησης διέφεραν από πελάτη σε πελάτη.

- Δεύτερον, το κόστος της μετακίνησής μας ήταν υψηλό, διότι υπήρχαν περιπτώσεις που επισκεπτόμασταν κάποια ξενοδοχεία δύο ή και τρεις φορές.
- Τρίτον, κάποια ξενοδοχεία δεν δέχτηκαν να προσεγγίσουμε εμείς οι ίδιες τους πελάτες, διότι αυτός ήταν ο κανονισμός του ξενοδοχείου. Να μην ενοχλούμε δηλαδή τους πελάτες για τέτοιου είδους ζητήματα.

Έτσι λοιπόν, η διανομή των ερωτηματολογίων έγινε από το προσωπικό του ξενοδοχείου κάθε φορά που κάποιο άτομο πήγαινε στο ξενοδοχείο.

Η παραλαβή των ερωτηματολογίων πραγματοποιήθηκε κατά τις πρώτες μέρες του Σεπτέμβρη, αλλά λόγω του ότι κάποια ξενοδοχεία δεν είχαν συμπληρώσει ακόμη τα σχετικά ερωτηματολόγια και δεν είχαν αφίξεις εντός των μηνών, αφήσαμε ένα χρονικό περιθώριο ενός μήνα σχεδόν (αρχές Οκτώβρη). Αρχές Οκτώβρη παραλάβαμε τα ερωτηματολόγια και η διεξαγωγή των αποτελεσμάτων της έρευνας έγινε με τη χρήση του προγράμματος lime survey.

Όσον αφορά στην έρευνα που πραγματοποιήσαμε στο νομό Ηρακλείου για να διασταυρώσουμε τις πληροφορίες που είχαμε συλλέξει, επισκεφτήκαμε τον Ε.Ο.Τ, όπου και μας ενημέρωσαν για την προσβασιμότητα των ΑμεΑ στα τουριστικά λεωφορεία, τον Παγκρήτιο σύλλογο αναπήρων για τα ταξί, το ΚΤΕΛ Ηρακλείου - Λασιθίου για τα υπεραστικά και αστικά λεωφορεία, τον αερολιμένα για την προσβασιμότητα εντός του αεροπλάνου και του αεροδρομίου, τις ακτοπλοϊκές γραμμές. Αυτό έγινε για να διαπιστώσουμε αν οι υποδομές που υπάρχουν στα Μ.Μ.Μ (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς) καλύπτουν τις ανάγκες των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Επιπλέον επισκεφτήκαμε τα δυο ανάκτορα της Φαιστού και της Κνωσού για να μας ενημερώσουν σχετικά με την προσβασιμότητα των ΑμεΑ σε αυτά αλλά και να διασταυρώσουμε ταυτόχρονα τις απαντήσεις τους σχετικά με το αν οι πολιτισμικές και οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες καλύπτουν τις ανάγκες τους.

5.3.3 Δυσκολίες διεξαγωγής έρευνας

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε κατά τη διάρκεια της έρευνάς μας ήταν αρκετές. Δεν ήταν όμως καταλυτικές στο να μην πραγματοποιηθεί η έρευνά μας.

Σε πρώτο στάδιο, ο αρχικός αριθμός των ξενοδοχείων μειώθηκε κατά πολύ, όπως αναφέραμε και παραπάνω, διότι μερικά ξενοδοχεία δεν διέθεταν τις κατάλληλες υποδομές που να μπορούν να φιλοξενήσουν άτομα με κινητική αναπηρία, ενώ μερικά άλλα δεν είχαν την προσεχή προσέλευση των ΑμεΑ τουριστών λόγω της γεωγραφικής τους θέσης. Επομένως, βασιστήκαμε στην δική μας παρατήρηση για να βρούμε επιπλέον ξενοδοχεία κατά τη διάρκεια της περιήγησής μας στις περιοχές, όπως επίσης και στη χρήση του διαδικτύου. Και πάλι βέβαια δεν συμπληρώθηκαν από όλα τα ξενοδοχεία που βρήκαμε εμείς, λόγω των προαναφερθέντων κωλυμάτων.

Ακόμη, στις δυσκολίες μπορούμε να συμπεριλάβουμε το γεγονός ότι κάποια από τα άτομα με αναπηρία δεν δέχτηκαν να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο. Πιστεύουμε ότι αυτό δεν θεωρείται ακριβώς δυσκολία, διότι είναι αναμενόμενο σε μια έρευνα να υπάρχουν και αυτές οι περιπτώσεις, αλλά λόγω της ιδιαιτερότητας του δείγματος αποτέλεσε ανασταλτικό παράγοντα, εφόσον όπως αναφέρουμε και στο κεφάλαιο 4 το δείγμα είναι μεταβλητό και όχι σταθερό και έτσι μειώθηκε ο αριθμός του δείγματος μας και κατ' επέκταση ο αριθμός των ερωτηματολογίων. Επιπλέον, ενώ οι υπάλληλοι κάποιων ξενοδοχείων είχαν δώσει σε μερικούς πελάτες ερωτηματολόγια για να τα συμπληρώσουν, αυτά χάθηκαν με αποτέλεσμα να μειωθεί και πάλι ο αριθμός του δείγματος μας. Ακόμη, σε μερικά ξενοδοχεία που αποτέλεσαν το δείγμα μας, ενώ είχαμε παραδώσει ερωτηματολόγια για να δοθούν στα άτομα με αναπηρία, οι υπάλληλοι το αμελούσαν με αποτέλεσμα οι πελάτες να αναχωρούν από το ξενοδοχείο και να μειώνεται και πάλι το δείγμα μας. Συγκεκριμένα, ένα ξενοδοχείο δεν θέλησε να δώσει το ερωτηματολόγιο στους πελάτες του, διότι δεν θέλησε να τους ενοχλεί για τέτοιου είδους ζητήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάποια ξενοδοχεία, ενώ τους είχαν δοθεί ερωτηματολόγια, τα έχαναν με αποτέλεσμα να τα επισκεπτόμασταν δεύτερη ή και τρίτη ακόμα φορά για να τους παραδώσουμε καινούρια. Το γεγονός αυτό δεν μας συνέφερε οικονομικά και αυτό ίσως να αποτελεί μια δυσκολία, όπως επίσης και το γεγονός ότι δεν

γνωρίζαμε που ακριβώς βρισκόταν κάποιο ξενοδοχείο με αποτέλεσμα να περιπλανιόμαστε χωρίς να βρίσκουμε το ξενοδοχείο που θέλαμε κάθε φορά.

Τέλος, η τηλεφωνική επικοινωνία με κάποιους από τους υπεύθυνους των ξενοδοχείων ήταν δύσκολη, διότι καλούσαμε επανειλημμένες φορές και δεν μπόρεσαν να μας εξυπηρετήσουν λόγω του φόρτου εργασίας. Επομένως, δυσκολευτήκαμε να επικοινωνήσουμε μαζί τους, πράγμα το οποίο μας καθυστερούσε στη διεξαγωγή της ερευνά μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται οι πίνακες συχνοτήτων των αποτελεσμάτων της έρευνας και αναλύονται τα αποτελέσματα. Παράλληλα εμφανίζονται συσχετίσεις μεταξύ των δεδομένων και παρουσιάζονται αναλυτικά οι πίνακες που προέκυψαν.

Δημογραφικά στοιχεία:

Πίνακας 1. (ΑΜΕΑ)

Φύλο		
Answer	Count	Percentage
Female	11	39,29%
Male	14	50,00%
No answer	3	10,71%

Πίνακας 2. (ΑΜΕΑ)

Ηλικία		
Answer	Count	Percentage
15-34	8	28,57%
35-54	13	46,43%
54+	5	17,86%
No answer	2	7,14%

Πίνακας 3. (ΑΜΕΑ)

Εθνικότητα		
Answer	Count	Percentage
British	3	10,71%
French	6	21,43%
German	6	21,43%
English	1	3,57%
Israil	1	3,57%
Swiss	2	7,14%
Filand	1	3,57%
Austrian	1	3,57%
Irish	1	3,57%
Greek	1	3,57%
Belgian	1	3,57%
Italian	1	3,57%
Russian	1	3,57%
Spanish	1	3,57%
No answer	1	3,57%

Πίνακας 4. (ΑΜΕΑ)

Οικογενειακή Κατάσταση		
Answer	Count	Percentage
Άγαμος	9	32,14%
Έγγαμος	18	64,29%
No answer	1	3,57%

Οι παραπάνω πίνακες αποτυπώνουν τα δημογραφικά στοιχεία της έρευνας μας που σχετίζονται με το φύλο, την ηλικία, την εθνικότητα και την οικογενειακή κατάσταση των ερωτηθέντων. Το δείγμα μας αποτέλεσαν είκοσι οχτώ (28) άτομα, όπως φαίνεται και στον πίνακα 1 εκ των οποίων οι δεκατέσσερις (14) είναι άνδρες με ποσοστό 50% και οι 11 ήταν γυναίκες με ποσοστό 39,29%, ενώ τρία (3) άτομα δεν απάντησαν σε αυτήν την ερώτηση. Στον πίνακα 2 παρατηρούμε ότι η πολυπληθέστερη ομάδα του δείγματός μας είναι αυτή μεταξύ 35-54 ετών με ποσοστό 46,43%, ακολουθεί η ομάδα ηλικίας από 15-34, που απαρτίζεται από 8 άτομα. Το δείγμα ολοκληρώνεται με τις ηλικιακές ομάδες από 54 ετών και άνω με ποσοστό 17,86% και τέλος υπήρξε και ένα ποσοστό των 7,14%, το οποίο δεν απάντησε στην συγκεκριμένη ερώτηση. Επιπλέον στον πίνακα 3. αναλύεται η εθνικότητα των μελών του δείγματος μας με υψηλότερο ποσοστό το 23,43% που αποτελείται από Γάλλους και Γερμανούς ξεχωριστά. Ακολουθεί το ποσοστό του 10,71% που αποτελείται από Βρετανούς και στην συνέχεια το ποσοστό των Σουηδών με 7,14%. Τέλος ακολουθούν η Αγγλική εθνικότητα, η Φιλανδική, η Αυστριακή, η Ιρλανδική, Ελληνική, Βέλγικη, Ιταλική, Ρώσικη, Ισπανική και η Ισραηλινή με ποσοστό 3,57%, ενώ υπήρξε και ένα ποσοστό των 3,57% που δεν απάντησε. Ακόμη, στον πίνακα 4 αναλύεται η οικογενειακή κατάσταση των ερωτηθέντων με ποσοστό 32,14% που αποτελεί τον άγαμο πληθυσμό του δείγματός μας, ενώ το 64,29% αποτελεί τον έγγαμο. Υπήρχε επίσης και ένα μικρό ποσοστό των 3,57% που δεν απάντησε σε αυτή την ερώτηση.

Ακόμη, στο δείγμα μας συμπεριλάβαμε και υπεύθυνους των ξενοδοχειακών μονάδων, προκειμένου να ενημερωθούμε από αυτούς για την προσβασιμότητα των ξενοδοχείων και για τυχόν υποδομές των ΑμεΑ στις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Αυτό έγινε διότι θέλαμε να διερευνήσουμε κατά πόσο είναι προσβάσιμα τα ξενοδοχεία του νομού Ηρακλείου ανάλογα με την

κατηγορία τους. Στους δύο επόμενους πίνακες φαίνονται καθαρά τα στοιχεία των ξενοδοχείων με τα οποία συνεργαστήκαμε.

Πίνακας 5. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Τι κατηγορία ξενοδοχείου είστε;		
Answers	Count	Percentages
4 αστέρια	7	41,18%
5 αστέρια	8	47,06%
LUX	2	11,76%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 6. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Η Επιχείρησή σας λειτουργεί;		
Answers	Count	Percentages
Εποχιακά	16	94,12%
Όλο το χρόνο	1	5,88%
No answer	0	0,00%

Πιο συγκεκριμένα, στον πίνακα 5 αναλύονται οι κατηγορίες των ξενοδοχείων που συμπεριλάβαμε στο δείγμα μας. Συνεργαστήκαμε με δεκαεπτά (17) ξενοδοχειακές μονάδες και από αυτές μόλις οι δύο ήταν στην κατηγορία των LUX ξενοδοχείων (11,76%). Ακολουθεί η κατηγορία των 5άστερων ξενοδοχείων με οχτώ (8) ξενοδοχεία στο σύνολο, δηλαδή το 47,06% και τέλος τα ξενοδοχεία των 4αστέρων με ποσοστό 41,18%. Παράλληλα στον πίνακα 6 φαίνονται στοιχεία σχετικά με την χρονική περίοδο που είναι ανοιχτές οι ξενοδοχειακές μονάδες. Το ποσοστό των 94,12% των ξενοδοχείων του δείγματος μας λειτουργούν εποχιακά, δηλαδή μόνο την καλοκαιρινή περίοδο ενώ μόλις 1 από αυτά με ποσοστό 5,88% λειτουργεί όλο τον χρόνο.

Πίνακας 7. (ΑΜΕΑ)

Το Ηράκλειο ήταν στις πρώτες σας επιλογές ως τουριστικός προορισμός;		
Answer	Count	Percentage
Yes	18	64,29%
No	10	35,71%
No answer	0	0,00%

Στην ερώτηση για το αν το Ηράκλειο ήταν από τις πρώτες επιλογές ως τουριστικός προορισμός, το 64,29% των ερωτηθέντων απάντησαν θετικά, ενώ το 35,71% απάντησε αρνητικά. Σημαντικός είναι ο αριθμός εκείνων που απάντησαν θετικά, καθότι μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι το Ηράκλειο αποτελεί ένα ελκυστικό τουριστικό θέλγητρο και κατ' επέκταση συμβάλει στην τουριστική οικονομία.

Πίνακας 8. (ΑΜΕΑ)

Από πού ενημερωθήκατε για το Ηράκλειο ως τουριστικό προορισμό;		
Answer	Count	Percentage
Τουριστικό γραφείο	15	53,57%
M.M.E	5	17,86%
Εμπειρίες συγγενών, φίλων	14	50,00%

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με το μέσο ενημέρωσης για την επιλογή του Ηρακλείου ως τουριστικό προορισμό. Διαπιστώνεται ότι το 53,57% ενημερώθηκε από τουριστικό γραφείο, το 17,86% από M.M.E (διαφημιστικά φυλλάδια, διαδίκτυο, τηλεόραση, ραδιόφωνο) και σημαντικό είναι το ποσοστό (50,00%) εκείνο, που ενημερώθηκε από εμπειρίες φίλων και συγγενών. Να σημειωθεί ότι οι αναλογίες των ποσοστών δεν αντιστοιχούν απόλυτα στο 100%, διότι ο ερωτώμενος είχε τη δυνατότητα να επιλέξει περισσότερες από μια επιλογές.

Πίνακας 9. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι ήταν εύκολη η μετακίνησή σας από τη χώρα σας στο Ηράκλειο;		
Answer	Count	Percentage
Καθόλου	0	0,00%
Πολύ Λίγο	1	3,57%
Λίγο	6	21,43%
Αρκετά	17	60,71%
Πάρα πολύ	3	10,71%
No answer	1	3,57%

Σχετικά με την ερώτηση που αποτυπώνεται στον πίνακα 9, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι το 60,71% θεωρούν αρκετά εύκολη τη μετακίνησή τους από τη χώρα τους στο Ηράκλειο, ενώ το 21,43% πιστεύει ότι ήταν λιγότερο εύκολη. Ακολουθεί το ποσοστό 10,71%, το οποίο απάντησε θετικά (πάρα πολύ) για τη μετακίνησή τους προς το Ηράκλειο. Υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξης του 3,57% που απάντησε πολύ λίγο και παράλληλα το ίδιο ποσοστό δεν απάντησε στην ερώτηση. Σχετικά με τις απαντήσεις των ερωτώμενων, προκύπτει ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (πλοία, αεροπλάνα) διευκόλυναν αρκετά με βάση το 60,71% την προσέλευσή τους στο Ηράκλειο. Ταυτόχρονα έρχεται να επιβεβαιώσει αυτή τη διαπίστωση το ποσοστό 0,00% που αποδεικνύει ότι ο

ερωτώμενος δεν δυσκολεύτηκε καθόλου στη μετακίνηση του από τη χώρα του στο Ηράκλειο. Διαπιστώνεται λοιπόν, ότι τα στοιχεία που είχαμε συγκεντρώσει και είχαμε καταγράψει σε προηγούμενο κεφάλαιο, σχετικά με την προσβασιμότητα των ΑμεΑ στο λιμάνι και στο αεροδρόμιο του Νομού, επιβεβαιώνονται από το ποσοστό των 60,71%.

Πίνακας 10. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι το Ηράκλειο είναι ένας από τους προσβάσιμους τουριστικούς προορισμούς σχετικά με τη μετακίνηση στο Ηράκλειο με αυτοκίνητο ή αναπηρικό αμαξίδιο; (Εντός της πόλης)		
Answer	Count	Percentage
Yes	6	21,43%
No	16	57,14%
Not always	1	3,57%
No answer	5	17,86%

Πίνακας 11. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι το Ηράκλειο είναι ένας από τους προσβάσιμους τουριστικούς προορισμούς σχετικά με τη μετακίνηση στο Ηράκλειο με αυτοκίνητο ή αναπηρικό αμαξίδιο; (Εκτός της πόλης)		
Answer	Count	Percentage
Yes	15	53,57%
No	9	32,14%
Not always	2	7,14%
No answer	2	7,14%

Στον πίνακα 10 διαπιστώνουμε ότι το 57,14 πιστεύει πως η μετακίνηση εντός της πόλης του Ηρακλείου με αναπηρικό αμαξίδιο ή με αυτοκίνητο είναι δύσκολη ενώ μόλις το 21,43% πιστεύει το αντίθετο. Στα 28 άτομα του δείγματός μας, ένα άτομο θεωρεί ότι η μετακίνηση δεν είναι πάντα εύκολη και αποτελεί το 3,57%. Υπάρχει και ένα ποσοστό 17,86% που δεν απάντησε στην ερώτηση.

Στον πίνακα 11 φαίνεται ότι το 53,57% θεωρεί ότι είναι εύκολη η μετακίνηση με αναπηρικό αμαξίδιο ή με αυτοκίνητο εκτός της πόλης του Ηρακλείου σε σχέση με το 32,14% που δεν συμφωνεί με την παραπάνω διαπίστωση. Το 7,14% υποστηρίζει ότι δεν είναι πάντα εύκολη, όπως επίσης το ίδιο ποσοστό αντίστοιχα δεν απάντησε.

Παρατηρείται λοιπόν, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης του 57,14% πιστεύει ότι το Ηράκλειο δεν είναι προσβάσιμος τουριστικός προορισμός σχετικά με τη μετακίνησή του εντός της πόλης με αυτοκίνητο ή με αναπηρικό αμαξίδιο σε αντίθεση με τον πίνακα 11 που όπως παρατηρείται η μετακίνηση των ΑμεΑ θεωρείται εύκολη εκτός της πόλης του Ηρακλείου με ποσοστό 53,57%. Άρα διαπιστώνεται ότι η πόλη του Ηρακλείου δεν διευκολύνει εξ' ολοκλήρου την πρόσβαση και την μετακίνηση των ΑμεΑ, λόγω της πολεοδομικής του

κατασκευής σε κάποια σημεία τα πόλης. Για παράδειγμα τα ανισόπεδα δάπεδα ή οι στενοί δρόμοι αποτελούν εμπόδιο στη μετακίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων. Συσχετίζοντας τους δυο παραπάνω πίνακες (9,10,) παρατηρούμε ότι η προσέλευσή των ΑμεΑ στο Ηράκλειο λειτουργεί χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες παρόλο την απόσταση που διανύουν και τη χρονική διάρκεια, διότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (αεροπλάνα, πλοία) διευκολύνουν την μετακίνηση τους, εφόσον λειτουργούν με βάση τη διεθνή νομοθεσία του ΦΕΚ. Αυτή η διαπίστωση έρχεται σε αντίθεση εν μέρει με τις παρατηρήσεις που αποτυπώνονται στον πίνακα 10, εφόσον αρκετά σημαντικό ποσοστό των ΑμεΑ δυσκολεύεται να μετακινηθούν εντός της πόλης του Ηρακλείου.

Πίνακας 12. (ΑΜΕΑ)

Πιστεύετε ότι υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης εντός- εκτός της πόλης του Ηρακλείου;		
Answer	Count	Percentage
Yes	2	7,14%
No	21	75,00%
Not always	2	7,14%
No answer	3	10,71%

Στον πίνακα 12 παρατηρείται, σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων, ότι υπάρχουν ελάχιστοι χώροι στάθμευσης εντός και εκτός της πόλης του Ηρακλείου και επιβεβαιώνεται με το ποσοστό της τάξης του 75,00%. Είναι αρκετά σημαντικό το ποσοστό, εφόσον τα είκοσι ένα (21) άτομα του δείγματος μας απάντησαν αρνητικά. Αυτό αποδεικνύει εν μέρει ότι το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης του Ηρακλείου δεν έχει μεριμνήσει γι' αυτό το ζήτημα, πράγμα που δυσκολεύει σημαντικά την μετακίνηση των ΑμεΑ, καθώς επίσης πιθανότατα να υπάρχουν χώροι στάθμευσης αλλά να το αμελεί ο πολίτης κατοχυρώνοντας τη θέση, προκειμένου να εξυπηρετήσει τις δικές του ανάγκες. Υπάρχει βέβαια και το ποσοστό 7,14% που αναφέρει ότι διατίθενται χώροι στάθμευσης, όπως επίσης το ίδιο ποσοστό αντίστοιχα υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει πάντα. Τέλος, το 10,71% δεν απάντησε στη συγκεκριμένη ερώτηση.

Πίνακας 13. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι είναι εύκολη η μετακίνησή σας εντός του Νομού Ηρακλείου με:		
Answer	Count	Percentage
Τα τουριστικά λεωφορεία	4	14,29%
Τα αστικά/ υπεραστικά λεωφορεία	0	0,00%
Τα ταξί	14	50,00%
Ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα	13	46,43%

Στο παραπάνω πίνακα καταγράφονται τα ποσοστά που σχετίζονται με το κατά πόσο είναι εύκολη η μετακίνηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα στον νομό Ηρακλείου, ανάλογα με το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιούν. Επομένως μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της τάξης του 50,00% χρησιμοποιεί για την μετακίνηση του τα ταξί εφόσον συμφώνα με τα λεγόμενα τους, τους διευκολύνει καλύτερα. Ακολουθεί το ποσοστό 46,43% που χρησιμοποιεί ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα και τέλος το ποσοστό του 14,29% το οποίο μετακινείται με τα τουριστικά λεωφορεία. Αξίζει ν' αναφερθεί ότι κανένας από τους ερωτώμενους δεν επιλέγει να μετακινηθεί με αστικό ή υπεραστικό λεωφορείο (0,00%) γεγονός που μας δείχνει ότι το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς δεν διευκολύνει τα ΑμεΑ και δεν φημίζεται για την κατάλληλη πρόσβαση του.

Συνδέοντας αυτό το στοιχείο με προηγούμενο κεφάλαιο της θεωρίας μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι πράγματι τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία δεν είναι προσβάσιμα για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Πιο συγκεκριμένα, με βάση στοιχεία που συλλέξαμε από μια υπάλληλο της γραμματεία του ΚΤΕΛ Ηρακλείου, διαπιστώσαμε ότι όντως δεν υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένα υπεραστικά λεωφορεία για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Αντίθετα υπάρχουν αστικά λεωφορεία κατάλληλα για ΑμεΑ αλλά είναι ελάχιστα και δεν καλύπτουν όλα τα δρομολόγια με αποτέλεσμα να μην διευκολύνουν την μετακίνηση. Όσον αφορά τα ταξί διαπιστώσαμε παραπάνω ότι τα περισσότερα ΑμεΑ τα επιλέγουν για την μετακίνησή τους αν και δεν είναι κατάλληλα διαμορφωμένα.

Τέλος, να σημειωθεί ότι οι αναλογίες των ποσοστών δεν αντιστοιχούν απόλυτα στο 100%, διότι ο ερωτώμενος είχε τη δυνατότητα να επιλέξει περισσότερες από μια επιλογές.

Πίνακας 14.(ΑΜΕΑ)

Έχετε επισκεφθεί τους αρχαιολογικούς χώρους του Ηρακλείου (Κνωσός, Φαιστός);		
Answer	Count	Percentage
Yes	13	46,43%
No	14	50,00%
No answer	1	3,57%

Στον πίνακα 14 αναγράφονται στοιχεία σχετικά με το αν οι τουρίστες με κινητικά προβλήματα έχουν επισκεφθεί τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους του νομού Ηρακλείου (Κνωσος,Φαιστός). Το 46,43% απάντησαν θετικά στην συγκεκριμένη ερώτηση, ενώ το 50,00% απάντησε αρνητικά. Υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξης του 3,57% που δεν απάντησε. Ωστόσο φαίνεται ιδιαίτερα αυξημένο το ποσοστό εκείνων που δεν έχουν επισκεφθεί αυτά τα αρχαιολογικά μνημεία και ίσως αυτό να βασίζεται στο γεγονός ότι δεν είναι αρκετά προσβάσιμα, στοιχείο που αναλύεται περισσότερο στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 15.(ΑΜΕΑ)

Ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσού ή της Φαιστού διαθέτει στην είσοδο του ράμπες που να διευκολύνουν την πρόσβαση σας μέσα σε αυτό;		
Answer	Count	Percentage
Yes	10	35,71%
No	4	14,29%
No answer	14	50,00%

Στην ερώτηση για το αν οι αρχαιολογικοί χώροι διαθέτουν ράμπες που να διευκολύνουν της πρόσβαση των ΑμεΑ σε αυτούς, το 35,71% απάντησε θετικά, ενώ το 14,29% απάντησε αρνητικά. Πολλοί ήταν εκείνοι που δεν απάντησαν καθόλου σε αυτήν την ερώτηση (50,00%) για το λόγο ότι δεν είχαν επισκεφθεί τους αρχαιολογικούς χώρους όπως φαίνεται και στον πίνακα 14. Επομένως συμπεραίνουμε ότι οι αρχαιολογικοί χώροι είναι προσβάσιμοι ως προς την είσοδο τους γεγονός που παρατηρήσαμε και εμείς από την επίσκεψη μας σε αυτούς και από στοιχεία που συλλέξαμε από τους υπευθύνους των αρχαιολογικών χώρων.

Πίνακας 16. (ΑΜΕΑ)

Μπορείτε να δείτε τα μνημεία από κοντά;		
Answer	Count	Percentage
Yes	3	10,71%
No	15	53,57%
No answer	10	35,71%

Στον παραπάνω πίνακα φαίνονται στοιχεία σχετικά με το αν μπορούν οι επισκέπτες με κινητικά προβλήματα να δουν τα μνημεία από κοντά. Το ποσοστό του 53,57% απάντησε αρνητικά και το 10,71% απάντησε θετικά. Το 35,71% δεν απάντησε σ' αυτήν την ερώτηση εφόσον δεν είχε επισκεφθεί τους αρχαιολογικούς χώρους. Από αυτές τις απαντήσεις διαπιστώνουμε ότι μπορεί να υπάρχει προσβάσιμη είσοδος στους αρχαιολογικούς χώρους αλλά παρόλα αυτά τα ΑμεΑ δεν μπορούν να δουν τα μνημεία από κοντά. Με βάση πληροφορίες που έχουμε συλλέξει και καταγράψει σε προηγούμενο κεφάλαιο, αυτό συμβαίνει λόγω του ανισόπεδου δαπέδου και της ύπαρξης σκαλοπατιών αλλά και χαλικιών μέσα στους αρχαιολογικούς χώρους.

Πίνακας 17. (ΑΜΕΑ)

Οι αρχαιολογικοί χώροι διαθέτουν τουαλέτες που να είναι κατάλληλα σχεδιασμένες έτσι ώστε να σας επιτρέπουν την είσοδο σας σε αυτές;		
Answer	Count	Percentage
Yes	7	25,00%
No	8	28,57%
Not used	3	10,71%
No answer	10	35,71%

Στον πίνακα 17 διατυπώνονται πληροφορίες σχετικά με το αν οι αρχαιολογικοί χώροι διαθέτουν κατάλληλα σχεδιασμένες τουαλέτες που να επιτρέπουν την είσοδο των ΑμεΑ σ' αυτές. Το ποσοστό του 28,57% απάντησε αρνητικά σ' αυτήν την ερώτηση, ενώ το 25,00% απάντησε θετικά. Ακόμη υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξης του 10,71% που ενώ έχει επισκεφθεί τους αρχαιολογικούς χώρους, δεν έχει χρησιμοποιήσει τον χώρο υγιεινής. Τέλος, το

Πίνακας 18. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι οι αρχαιολογικοί χώροι διαθέτουν κατάλληλα διαμορφωμένες τουαλέτες που να σας διευκολύνουν στη χρήση;		
Answer	Count	Percentage
Καθόλου	4	14,29%
Πολύ Λίγο	3	10,71%
Λίγο	5	17,86%
Αρκετά	2	7,14%
Πάρα πολύ	2	7,14%
Δεν έχω χρησιμοποιήσει	4	14,29%
No answer	8	28,57%

35,71% δεν απάντησε στην ερώτηση εφόσον δεν έχει επισκεφθεί καν τους αρχαιολογικούς χώρους.

Από την άλλη ο πίνακας 18 παρουσιάζει στοιχεία που σχετίζονται με το αν οι αρχαιολογικοί χώροι διαθέτουν κατάλληλα σχεδιασμένες τουαλέτες που να διευκολύνουν στην χρήση τα ΑμεΑ. Το μεγαλύτερο ποσοστό (17,86%) απάντησε ότι οι τουαλέτες των αρχαιολογικών χώρων τους διευκολύνουν λίγο στην χρήση. Ακολουθεί τα ποσοστά εκείνων που απάντησαν ότι δεν τους διευκολύνουν καθόλου στην χρήση (14,29%) το οποίο είναι ισάριθμο με το ποσοστό εκείνων που δεν είχαν χρησιμοποιήσει τον χώρο υγιεινής. Στην συνέχεια το 10,71% επέλεξε την επιλογή πολύ λίγο ενώ το 7,14% επέλεξε την επιλογή αρκετά. Επίσης το ποσοστό του 7,14% απάντησε ότι ο χώρος υγιεινής τον εξυπηρετεί πάρα πολύ ως προς την χρήση, ενώ το 14,29% δεν έχει καν χρησιμοποιήσει αυτόν τον χώρο.

Από τους δύο παραπάνω πίνακες συμπεραίνουμε ότι, περισσότεροι είναι εκείνοι που θεωρούν ότι η είσοδος στις τουαλέτες των αρχαιολογικών χώρων δεν είναι κατάλληλα σχεδιασμένη έτσι ώστε να τους διευκολύνει πλήρως. Ακόμη, μεγάλο είναι το ποσοστό (17,86%) που υποστηρίζει ότι οι τουαλέτες των χώρων αυτών δεν είναι κατάλληλα σχεδιασμένες και έτσι τους διευκολύνουν λίγο ως προς την χρήση. Αξίζει να αναφερθεί ότι με την επίσκεψη μας στους αρχαιολογικούς χώρους διαπιστώσαμε ότι οι τουαλέτες δεν είναι απόλυτα προσβάσιμες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα γεγονός που επαληθεύεται και από τα παραπάνω ποσοστά. Επίσης ένα σημαντικό στοιχείο που δεν έχει αναφερθεί είναι η μη ύπαρξη ειδικά σχεδιασμένου W.C στον αρχαιολογικό χώρο της Φαιστού. Τέλος, να σημειώσουμε ότι πολλά άτομα από το δείγμα μας ενώ δεν είχαν επισκεφθεί καθόλου τους αρχαιολογικούς χώρους γνώριζαν εξ' αρχής ότι δεν είναι απόλυτα προσβάσιμοι. Αυτό σημαίνει πως ήξεραν ότι δεν μπορούν να δουν κάποια μνημεία από κοντά εφόσον το έδαφος είναι ανισόπεδο και πως οι τουαλέτες δεν διευκολύνουν πλήρως στην είσοδο και στην χρήση, ίσως και αυτός να είναι ο λόγος που δεν τους επισκέφθηκαν.

Πίνακας 19. (ΑΜΕΑ)

Από πού ενημερωθήκατε για την επιλογή του συγκεκριμένου ξενοδοχείου;		
Answer	Count	Percentage
Τουριστικό γραφείο	14	50,00%
M.M.E	6	21,43%
Εμπειρίες συγγενών, φίλων	10	35,71%

Στον παραπάνω πίνακα παρατίθενται στοιχεία σχετικά με το πως ενημερώθηκαν οι τουρίστες με κινητικά προβλήματα για την επιλογή του ξενοδοχείου τους. Το 50,00% απάντησε ότι ενημερώθηκε από τουριστικό γραφείο, το 21,43% ενημερώθηκε από τα Μ.Μ.Ε (διαφημιστικά φυλλάδια, διαδίκτυο, τηλεόραση, ραδιόφωνο) και το 35,71% από εμπειρίες συγγενών και φίλων. Συμπερασματικά, το μεγαλύτερο ποσοστό ενημερώθηκε από τουριστικά γραφεία, γεγονός που το συναντήσαμε και σε προηγούμενο πίνακα (πίνακας 8 στην σελίδα 110) ο οποίος παρουσίαζε τις απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με το μέσο ενημέρωσης για την επιλογή του Ηρακλείου ως τουριστικό προορισμό. Να σημειωθεί ότι οι αναλογίες των ποσοστών δεν αντιστοιχούν απόλυτα στο 100%, διότι ο ερωτώμενος είχε τη δυνατότητα να επιλέξει περισσότερες από μια επιλογές.

Πίνακας 20. (ΑΜΕΑ)

Γνωρίζεται εξ' αρχής ότι το συγκεκριμένο ξενοδοχείο διαθέτει δωμάτια που να καλύπτουν τις ανάγκες σας;		
Answer	Count	Percentage
Yes	22	78,57%
No	5	17,86%
No answer	1	3,57%

Πίνακας 21.(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Αναφέρετε στην μπροσούρα σας ότι το ξενοδοχείο σας μπορεί να φιλοξενήσει ΑμεΑ;		
Answers	Count	Percentages
Yes	12	70,59%
No	5	29,41%
No answer	0	0,00%

Στον πίνακα 20 βλέπουμε ξεκάθαρα ότι το 78,57% γνώριζε εξ' αρχής ότι το ξενοδοχείο που θα διέμενε διέθετε δωμάτια ειδικά σχεδιασμένα για ΑμεΑ, έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες τους. Το 17,86% δεν το γνώριζε αυτό, ενώ το μόλις 3,57% δεν απάντησε σ' αυτήν την ερώτηση.

Στον πίνακα 21 το 70,59% των ξενοδοχείων αναφέρει στην μπροσούρα του ότι μπορεί να φιλοξενήσει ΑμεΑ, ενώ το 29,41% δεν το αναφέρει. Άρα εφόσον τα περισσότερα ξενοδοχεία αναφέρουν στην μπροσούρα τους για τις υποδομές των ΑμεΑ, τα άτομα μπορούν εύκολα να ενημερωθούν από εκεί. Ίσως γι' αυτόν τον λόγο οι περισσότεροι γνωρίζουν εξ' αρχής τις παροχές του ξενοδοχείου που θα διαμείνουν και αν διαθέτουν κατάλληλα διαμορφωμένα δωμάτια όπως δείχνει και ο πίνακας 20. Αυτό το συμπέρασμα όμως δεν είναι απόλυτο, μπορεί κάποιος να ενημερώνεται απευθείας από το τουριστικό γραφείο στο οποίο έχουν απευθυνθεί ή πολύ απλά να τους έχουν ήδη ενημερώσει φίλοι και συγγενείς τους.

Πίνακας 22.(ΑΜΕΑ)

Το συγκεκριμένο ξενοδοχείο διαθέτει θέσεις parking που να διευκολύνει την αναμονή σας ή την πρόσβαση σας σε αυτό;		
Answer	Count	Percentage
Yes	25	89,29%
No	2	7,14%
No answer	1	3,57%

Πίνακας 23. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Το σημείο που βρίσκονται οι χώροι στάθμευσης		
Answers	Count	Percentages
Μπροστά	9	52,94%
Υπόγεια	1	5,88%
Υπόγεια και μπροστά	1	5,88%
No answer	6	35,29%

Πίνακας 23.1 (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Διαθέτει το ξενοδοχείο ειδικούς χώρους στάθμευσης με σήμανση για άτομα με κινητική αναπηρία; (Αριθμός θέσεων)	
Count	16
Sum	31
Standard deviation	2,3
Average	1,94
Minimum	0
Maximum	8

Πίνακας 23.2 (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Χώροι στάθμευσης	Πλήθος
Κανένα	5
Ένα	3
Δύο	5
Τρία	1
Τέσσερα	0
Πέντε	0
Έξι	0
Εφτά	1
Οκτώ	1
No Answer	1

Στον παραπάνω πίνακα (22) αναλύονται οι απαντήσεις των ερωτώμενων σχετικά με τους χώρους στάθμευσης των ξενοδοχειακών μονάδων, οι οποίοι να διευκολύνουν την αναμονή των ΑμεΑ σε αυτά. Τα εικοσιπέντε (25) άτομα του δείγματός μας απάντησαν θετικά με ποσοστό 89,29%, το 7,14% απάντησε αρνητικά, ενώ μόλις το 3,75% δεν απάντησε στη συγκεκριμένη ερώτηση.

Στον πίνακα 23.1 φαίνονται οι απαντήσεις των ξενοδόχων σχετικά με την ύπαρξη χώρων στάθμευσης. Το πλήθος (count) των ξενοδόχων που απάντησαν στην συγκεκριμένη ερώτηση είναι 16 και μόλις ένας δεν απάντησε. Το σύνολο (sum) των χώρων στάθμευσης των ξενοδοχείων είναι 31. Ο μέσος όρος των χώρων στάθμευσης των ξενοδοχείων είναι 1,94 και η τυπική απόκλιση 2,3. Αυτό μας δείχνει ότι υπάρχει μεγάλη διασπορά εφόσον οι περισσότεροι χώροι στάθμευσης κυμαίνονται σε μικρά ποσοστά και κάποια άλλοι σε μεγαλύτερα όπως φαίνεται και στον πίνακα 23.2. Επιπλέον, ο μεγαλύτερη τιμή των χώρων στάθμευσης (maximum) των ξενοδοχείων είναι το 8 ενώ η μικρότερη τιμή (minimum) είναι το 0. Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι υπήρχαν ξενοδοχεία που δεν διέθεταν χώρους στάθμευσης για ΑμεΑ όπως φαίνεται και στον πίνακα 23.2.

Σχετικά με το σημείο των θέσεων στάθμευσης (πίνακας 23) που διαθέτει μια ξενοδοχειακή μονάδα, τα εννέα (9) ξενοδοχεία από τα ερωτηθέντα δεκαεπτά (17) απάντησαν ότι διαθέτουν στα μπροστινά μέρη και αποτελούν το 52,94%, ενώ το 35,29% δεν απάντησε στη συγκεκριμένη ερώτηση. Μόλις το 5,88% του δείγματος απάντησε ότι διαθέτει θέσεις στάθμευσης στο υπόγειο, ενώ το ίδιο ποσοστό του δείγματος απάντησε ότι διαθέτει και στο υπόγειο αλλά και στο μπροστινό μέρος.

Πίνακας 24. (ΑΜΕΑ)

Το ξενοδοχείο διαθέτει στην εισοδό του ράμπες που να διευκολύνουν την πρόσβασή σας;		
Answer	Count	Percentage
Yes	28	100,00%
No	0	0,00%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 25. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει προσβάσιμο κεκλιμένο επίπεδο επί του πεζοδρομίου μέχρι την είσοδο του κτιρίου;		
Answers	Count	Percentages
Yes	17	100,00%
No	0	0,00%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 25.1.(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει άμεση πρόσβαση από το πεζοδρόμιο στο κτίριο χωρίς σκαλοπάτια- εμπόδια;		
Answers	Count	Percentages
Yes	17	100,00%
No	0	0,00%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 25.2. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει ειδική σήμανση;		
Answer	Count	Percentages
Yes	1	5,88%
No	11	64,71%
No answer	5	29,41%

Στον παραπάνω πίνακα (24) φαίνεται καθαρά με βάση τις απαντήσεις των ερωτηθέντων ΑμεΑ του δείγματος μας ότι τα ξενοδοχεία που αποτέλεσαν το δείγμα μας διαθέτουν στην είσοδό τους ράμπες που να διευκολύνουν την πρόσβαση των εξυπηρετούμενων τους με ποσοστό 100,00%. Η παραπάνω διαπίστωση επιβεβαιώνεται και από τους πίνακες 25 και 25.1, στους οποίους καταγράφονται οι απαντήσεις των ξενοδόχων σε σχέση με την ύπαρξη προσβάσιμων κεκλιμένων επιπέδων από το πεζοδρόμιο μέχρι την είσοδο των κτιρίων. Οι απαντήσεις τους προσέγγισαν το 100% του συνόλου. Παρόλο που υπάρχουν ράμπες εισόδου που να διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, δεν υπάρχει ειδική σήμανση. Αυτό γίνεται εμφανές στο πίνακα 25.2 όπου μόλις το 5,88% απάντησε ότι διαθέτει την απαραίτητη σήμανση, ενώ το ποσοστό του 64,71% δεν διαθέτει. Υπήρξε και ένα ποσοστό του 29,41% που δεν έδωσε απάντηση.

Πίνακας 26. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι ο χώρος υποδοχής του ξενοδοχείου είναι κατάλληλα σχεδιασμένος, ούτως ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες σας, σχετικά με: (τον πάγκο υποδοχής)		
Answer	Count	Percentage
Yes	24	85,71%
No	4	14,29%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 26.1. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι ο χώρος υποδοχής του ξενοδοχείου είναι κατάλληλα σχεδιασμένος, ούτως ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες σας, σχετικά με: (καθιστικό αναμονής)		
Answer	Count	Percentage
Yes	27	96,43%
No	0	0,00%
No answer	1	3,57%

Πίνακας 26.2. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι ο χώρος υποδοχής του ξενοδοχείου είναι κατάλληλα σχεδιασμένος, ούτως ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες σας, σχετικά με: (πυκνά χαλιά, ολισθηρό πάτωμα)		
Answer	Count	Percentage
Yes	24	85,71%
No	3	10,71%
No answer	1	3,57%

Στην ερώτηση που σχετίζεται με το χώρο υποδοχής του ξενοδοχείου και συγκεκριμένα με τον πάγκο υποδοχής που απευθύνεται στις ανάγκες των ΑμεΑ, το 85,71% απάντησε ότι εξυπηρετείται, ενώ το 14,29% απάντησε αρνητικά. Αυτό μας δείχνει ότι με βάση το 85,71% οι πάγκοι υποδοχής των περισσότερων ξενοδοχείων είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένοι, ούτως ώστε οι πελάτες ΑμεΑ να εξυπηρετούνται και να συναλλάσσονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Σχετικά με τον χώρο αναμονής των ξενοδοχείων, μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων απάντησε θετικά, όπως αυτό προσεγγίζεται στο 96,43%, ενώ μόλις ένα άτομο δεν απάντησε στην συγκεκριμένη ερώτηση (3,57%). Τέλος, σχετικά με την ύπαρξη πυκνών χαλιών στον χώρο υποδοχής των ξενοδοχείων το 85,71% απάντησε θετικά, ενώ τρία (3) άτομα απ' το δείγμα μας, δηλαδή το 10,71% είχαν αντίθετη γνώμη.

Από τους παραπάνω πίνακες (26,26.1,26.2), παρόλο που τα ποσοστά που απάντησαν αρνητικά δεν είναι υψηλά, αναφορικά με τις ερωτήσεις που σχετίζονται με τον πάγκο υποδοχής και την ύπαρξη πυκνών χαλιών και ολισθηρού πατώματος, διαπιστώνεται ότι κάποια από τα ξενοδοχεία του δείγματος μας δεν έχουν μεριμνήσει πιθανόν για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών τους. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να δυσχεραίνει εν μέρει την μετακίνηση και τη συναλλαγή των ΑμεΑ, παρόλο που τα ξενοδοχεία με τον τίτλο των 4αστερων και 5αστερων υποχρεούνται να λειτουργούν βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, που καταγράφεται και στο θεωρητικό κομμάτι.

Πίνακας 26.3. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι ο χώρος υποδοχής του ξενοδοχείου είναι κατάλληλα σχεδιασμένος, ούτως ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες σας, σχετικά με: (τηλέφωνα δημόσιας χρήσης)		
Answer	Count	Percentage
Yes	9	32,14%
No	16	57,14%
No answer	3	10,71%

Πίνακας. 27. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει προσβάσιμο τηλέφωνο κοινού για άτομα με κινητική αναπηρία;		
Answers	Count	Percentages
Yes	9	52,94%
No	8	47,06%
No answer	0	0,00%

Ο παραπάνω πίνακας (26.3) που αφορά στην ύπαρξη προσβάσιμου τηλεφώνου δημόσιας χρήσης στο χώρο υποδοχής των ξενοδοχείων, μας δείχνει ότι το 32,14% των πελατών ΑμεΑ εξυπηρετούνται. Το 57,14% υποστηρίζει ότι δεν εξυπηρετείται λόγω πιθανόν του ύψους του, ενώ το 10,71% δεν απάντησε στην συγκεκριμένη ερώτηση. Το 57,14% είναι αρκετά σημαντικό ποσοστό που μας επιβεβαιώνει, όπως και παραπάνω, ότι μερικά ξενοδοχεία δεν λειτουργούν βάσει της νομοθεσίας.

Σχετικά με τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους ξενοδόχους, τα εννέα (9) ξενοδοχεία διαθέτουν προσβάσιμο τηλέφωνο δημόσιας χρήσης και ανέρχονται στο ποσοστό των 52,94%, ενώ το 47,06% έδωσε αντίθετη απάντηση. Από τις απαντήσεις αυτές συμπεραίνουμε ότι σχεδόν τα μισά ξενοδοχεία δεν ανταποκρίνονται πλήρως σε αυτό το κομμάτι, όπως επίσης το ίδιο μας δείχνουν και οι απαντήσεις των ΑμεΑ (57,14%).

Πίνακας 28.(ΑΜΕΑ)

Το ξενοδοχείο διαθέτει ανελκυστήρα με την επιτρεπόμενη πόρτα εισόδου και τον απαιτούμενο χρόνο που να διευκολύνει την πρόσβαση σας;		
Answer	Count	Percentage
Yes	20	71,43%
No	6	21,43%
No answer	2	7,14%

Ο παραπάνω πίνακας (28) που σχετίζεται με την ύπαρξη προσβάσιμου ανελκυστήρα, οι είκοσι (20) ερωτώμενοι απάντησαν ότι εξυπηρετούνται, δηλαδή το 71,43%, ενώ έξι (6) από αυτούς απάντησαν αρνητικά, όπως είναι το ποσοστό των 21,43%. Από τα είκοσι οχτώ (28) άτομα του δείγματός μας, τα δύο δεν απάντησαν στο συγκεκριμένο ερώτημα.

Πίνακας 29.(ΑΜΕΑ)

Κατά πόσο είναι εύκολη η πρόσβασή σας στα επισιτιστικά τμήματα του ξενοδοχείου;		
Answer	Count	Percentage
Πολύ λίγο	1	3,57%
Λίγο	3	10,71%
Αρκετά	15	53,57%
Πολύ	9	32,14%
No answer	0	0,00%

Σύμφωνα με τον πίνακα (29), το 53,57% θεωρεί ότι είναι αρκετά εύκολη η πρόσβαση στα επισιτιστικά τμήματα του ξενοδοχείου, ενώ το 32,14% υποστηρίζει ότι είναι πολύ εύκολη η πρόσβαση. Τα δύο αυτά ποσοστά μας δείχνουν ότι οι πελάτες είναι ικανοποιημένοι με την πρόσβασή τους σε αυτούς τους χώρους των ξενοδοχείων. Από την άλλη το 10,71% έχει αντίθετη γνώμη, αφού υποστηρίζει ότι η μετακίνηση στους συγκεκριμένους χώρους είναι λίγο εύκολη, ενώ το 3,57%, μόλις ένα (1) άτομο είναι της γνώμης ότι είναι πολύ λίγο εύκολη η μετακίνησή του.

Πίνακας 30. (ΑΜΕΑ)

Είναι διατεθειμένο το προσωπικό του ξενοδοχείου να σας εξυπηρετήσει σε περίπτωση που χρειάζεστε οποιαδήποτε βοήθεια;		
Answer	Count	Percentage
Yes	26	92,86%
Sometimes	2	7,14%
No	0	0,00%
No answer	0	0,00%

Σχετικά με την ερώτηση αν το προσωπικό των ξενοδοχείων είναι διατεθειμένο να εξυπηρετήσει τους πελάτες ΑμεΑ σε περίπτωση που χρειάζονται οποιαδήποτε βοήθεια, το 92,86% απάντησε θετικά, ενώ το 7,14% επέλεξε την επιλογή «μερικές φορές». Αυτό μας δείχνει ότι δύο (2) από τους ερωτώμενους δεν είναι απόλυτα ευχαριστημένοι με την εξυπηρέτηση που τους παρέχει το προσωπικό του ξενοδοχείου ενώ οι περισσότεροι απ' αυτούς θεωρούν ότι το προσωπικό τους παρέχει πλήρως την βοήθεια που χρειάζονται.

Πίνακας 31. (ΑΜΕΑ)

Τα δωμάτια του ξενοδοχείου βρίσκονται σε σημείο που είναι εύκολα προσβάσιμα από εσάς;		
Answer	Count	Percentage
Yes	27	96,43%
No	1	3,57%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 32. (ΑΜΕΑ)

Καλύπτουν τις ανάγκες σας για μια ευχάριστη και ασφαλή διαμονή;		
Answer	Count	Percentage
Yes	27	96,43%
No	0	0,00%
No answer	1	3,57%

Σύμφωνα με τις απαντήσεις του ερωτώμενου πληθυσμού στον πίνακα 31 διαπιστώνουμε ότι στην ερώτηση αν τα δωμάτια του ξενοδοχείου είναι προσβάσιμα στα ΑμεΑ, το 96,43% απάντησε θετικά και το 3,57% αρνητικά. Στον πίνακα 32 παρατηρούμε επίσης πως το 96,43% απάντησε θετικά στην ερώτηση αν καλύπτουν τις ανάγκες τους, καθώς το ποσοστό των 3,57% δεν απάντησε στην συγκεκριμένη ερώτηση. Επομένως, εφόσον οι επισκέπτες με κινητικά προβλήματα θεωρούν ότι τα δωμάτια τους είναι σε σημείο που τους εξυπηρετεί (πολύ πιθανόν σε ισόγειο), καλύπτονται αμέσως και κάποιες απ' τις ανάγκες τους για ασφαλή διαμονή.

Πίνακας 33. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι οι τουαλέτες των υπνοδωματίων σας εξυπηρετούν πλήρως;		
Answer	Count	Percentage
Yes	23	82,14%
No	5	17,86%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 34. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει προσβάσιμη ειδική τουαλέτα για άτομα με κινητική αναπηρία, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές;		
Answers	Count	Percentages
Yes	13	76,47%
No	3	17,65%
No answer	1	5,88%

Πίνακας 34.1 (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Στον πίνακα 33 παρατηρούμε ότι το 82,14% πιστεύει ότι οι τουαλέτες των υποδοματίων των ξενοδοχείων τους εξυπηρετούν πλήρως, ενώ το 17,86% δεν

Υπάρχει ειδική σήμανση;		
Answers	Count	Percentages
Yes	12	70,59%
No	2	11,76%
No answer	3	17,65%

συμφωνεί με την παραπάνω διαπίστωση. Στον πίνακα 34 επίσης φαίνεται πως και οι υπεύθυνοι των ξενοδοχείων θεωρούν ότι υπάρχουν προσβάσιμες ειδικές τουαλέτες στις ξενοδοχειακές μονάδες, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές με ποσοστό 76,47%. Το 17,65% αναφέρει πως δεν υπάρχουν αντίστοιχες υποδομές, ενώ το 5,88% δεν απάντησε. Με βάση το 82,14% των απαντήσεων που δόθηκαν από τους πελάτες ΑμεΑ, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι τα περισσότερα ξενοδοχεία διαθέτουν κατάλληλα διαμορφωμένες τουαλέτες και αυτό φαίνεται άλλωστε και από τις απαντήσεις των ίδιων των ξενοδόχων οι οποίες συμπίπτουν με εκείνες των ΑμεΑ. Επομένως, τα ξενοδοχεία στο μεγαλύτερο ποσοστό τους τηρούν τη νομοθεσία που απευθύνεται στο συγκεκριμένο κομμάτι και λειτουργούν βάσει αυτής.

Σχετικά με τον πίνακα 34.1 για τον αν υπάρχει ειδική σήμανση για τους χώρους υγιεινής, τα δώδεκα (12) από τα δεκαεπτά (17) ξενοδοχεία διαθέτουν την απαραίτητη σήμανση με ποσοστό 70,59%. Το 11,76% απάντησε ότι δεν διαθέτει ειδική σήμανση, ενώ το 17,65%, τα τρία (3) δηλαδή ξενοδοχεία δεν απάντησε στη συγκεκριμένη ερώτηση.

Από τα παραπάνω μπορούμε να σημειώσουμε ότι τρία (3) από τα δεκαεπτά (17) ξενοδοχεία δεν διαθέτουν ειδικούς χώρους υγιεινής. Επομένως δεν απάντησαν στην ερώτηση που σχετίζεται με την ειδική σήμανση. Ωστόσο υπάρχει και ένα (1) ξενοδοχείο που ενώ έχει ειδική τουαλέτα δεν έχει ειδική σήμανση.

Πίνακας 35. (ΑΜΕΑ)

Θεωρείτε ότι η πισίνα του ξενοδοχείου είναι κατάλληλα διαμορφωμένη έτσι ώστε να καλύπτει τις ανάγκες σας?		
Answer	Count	Percentage
Καθόλου	4	14,29%
Πολύ Λίγο	6	21,43%
Λίγο	8	28,57%
Αρκετά	6	21,43%
Πάρα πολύ	3	10,71%
No answer	1	3,57%

Πίνακας 36. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει προσβάσιμη πισίνα για τα Α.Μ.Ε.Α;		
Answers	Count	Percentages
Yes	6	35.29%
No	9	52.94%
No answer	2	11.76%

Στον πίνακα 35. στην ερώτηση αν η πισίνα του ξενοδοχείου είναι κατάλληλα σχεδιασμένη, ούτως ώστε να καλύπτει τις ανάγκες των πελατών τους, σημαντικό είναι το ποσοστό της τάξης του 28,57% που απάντησε ότι είναι λίγο προσβάσιμη η πισίνα. Το 21,43% απάντησε ότι είναι πολύ λίγο, ενώ αντίστοιχα το ίδιο ποσοστό απάντησε ότι ήταν αρκετά κατάλληλα διαμορφωμένη. Το 14,29% πιστεύει πως η πισίνα δεν είναι καθόλου διαμορφωμένη στο να καλύψει τις ανάγκες τους, ενώ το 10,71% είχε τελείως αντίθετη άποψη, θεωρώντας ότι η πισίνα τους εξυπηρετεί πλήρως. Το ποσοστό των 3,57% δεν απάντησε στο συγκεκριμένο ερώτημα.

Στον πίνακα 36. παρατηρούμε ότι και οι υπεύθυνοι των ξενοδοχείων πιστεύουν πως δεν είναι προσβάσιμη η πισίνα του ξενοδοχείου τους με ποσοστό 52,94%, ενώ το 35,29% πιστεύει πως έχει προσβάσιμη πισίνα για ΑμεΑ. Υπήρξαν και δύο (2) υπεύθυνοι ξενοδοχείων, οι οποίοι δεν απάντησαν στη συγκεκριμένη ερώτηση με ποσοστό 11,76%. Με βάση τα στατιστικά και των δύο (2) πινάκων, συμπεραίνουμε ότι οι περισσότερες πισίνες των ξενοδοχείων δεν είναι κατάλληλα διαμορφωμένες με αποτέλεσμα τα ΑμεΑ να μην έχουν άμεση πρόσβαση σε αυτές και να μην απολαμβάνουν με ευχαρίστηση το μπάνιο τους.

Πίνακας 37. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Διαθέτει το ξενοδοχείο σας υποδομές για ΑμεΑ;		
Answers	Count	Percentages
Yes	16	94,12%
No	1	5,88%
No answer	0	0,00%

Στον παραπάνω πίνακα διαπιστώνουμε ότι το 94,12% των ξενοδοχείων (LUX, 5άστερων και 4άστερων) του Νομού διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές για τα ΑμεΑ, ενώ μόλις το 5,88% δεν διαθέτει. Παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ξενοδοχείων του δείγματος μας διαθέτει υποδομές για ΑμεΑ. Οι υποδομές αυτές όμως δεν είναι πάντα πλήρεις. Πολλές φορές είναι μερικές και ελάχιστες με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετούν πλήρως τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Ωστόσο δεν μπορούμε να πούμε απόλυτα ότι τα περισσότερα ξενοδοχεία του Νομού Ηρακλείου διαθέτουν υποδομές για ΑμεΑ, παρά μόνο αυτά που εμπεριέχονται στο δείγμα μας.

Πίνακας 38. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Θεωρείτε ότι η προσβασιμότητα των ΑμεΑ είναι ζήτημα:		
Answers	Count	Percentages
Πολύ σημαντικό	13	76,46%
Σημαντικό	4	23,53%
Ασήμαντο	0	0,00%
Αδιάφορο	0	0,00%
No answer	0	0,00%

Στον παραπάνω πίνακα είναι φανερό ότι το 76,46% των ξενοδοχείων θεωρεί ότι η προσβασιμότητα των ΑμεΑ είναι πολύ σημαντικό ζήτημα ενώ το 23,53% πιστεύει πως είναι σημαντικό. Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι οι περισσότεροι υπεύθυνοι των ξενοδοχειακών μονάδων του δείγματος μας θεωρούν πολύ σημαντικό ζήτημα την ύπαρξη υποδομών για ΑμεΑ στο ξενοδοχείο τους.

Πίνακας 39.(ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Πόσα υπνοδωμάτια διαθέτει το ξενοδοχείο σας τα οποία εξυπηρετούν τα άτομα με κινητική αναπηρία;	
Count	17
Sum	85
Standard deviation	3.97
Average	5
Minimum	0
Maximum	14

Πίνακας 39.1 (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Δωμάτια	Πλήθος
Κανένα	2
Ένα	0
Δύο	3
Τρία	2
Τέσσερα	3
Πέντε	3
Έξι	0
Εφτά	0
Οκτώ	0
Εννέα	0
Δέκα	2
Έντεκα	0
Δώδεκα	1
Δεκατρία	0
Δεκατέσσερα	1

Στον πίνακα 39. καταγράφεται ο αριθμός των υπνοδωματίων που διατίθενται για τα άτομα με αναπηρία. Το σύνολο (count) των ξενοδόχων που απάντησαν στην συγκεκριμένη ερώτηση είναι 17 ενώ το άθροισμα (sum) των υπνοδωματίων που διαθέτουν τα 17 ξενοδοχεία αναλογίζεται στα 85. Ο μέσος όρος των υπνοδωματίων που υπάρχουν για τα άτομα με κινητική αναπηρία είναι 3,97 και η τυπική απόκλιση 5. Αυτό μας δείχνει ότι υπάρχει μεγάλη διασπορά εφόσον τα περισσότερα δωμάτια για ΑμεΑ κυμαίνονται σε μικρά ποσοστά και κάποια άλλα σε μεγαλύτερα όπως φαίνεται και στον πίνακα 39.1. Επιπλέον, ο μεγαλύτερη τιμή των υπνοδωματίων (maximum) των ξενοδοχείων είναι το 14 ενώ η μικρότερη τιμή (minimum) είναι το 0. Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι υπήρχαν ξενοδοχεία που δεν διέθεταν ειδικά διαμορφωμένα υπνοδωμάτια για ΑμεΑ όπως φαίνεται και στον πίνακα 39.1.

Πίνακας 40. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Η κύρια είσοδος έχει θύρα περιστρεφόμενη;		
Answers	Count	Percentages
Yes	1	5,88%
No	16	94,12%
No answer	0	0,00%

Πίνακας 40.1 (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Υπάρχει εναλλακτική είσοδος;		
Answers	Count	Percentages
Yes	2	11,76%
No	0	0,00%
No answer	15	88,24%

Στον πίνακα 40. παρατηρούμε ότι το 5,88% των ξενοδοχείων έχει περιστρεφόμενη θύρα ενώ το 94,12% δεν έχει περιστρεφόμενη θύρα επομένως η είσοδος του ξενοδοχείου διαθέτει απλή πόρτα.. Στον πίνακα 40.1 βλέπουμε ότι το 88,24% δεν έχει δώσει κάποια απάντηση που σημαίνει όπως από την στιγμή που δεν υπάρχει περιστρεφόμενη θύρα η είσοδος είναι μια. Το 11,76% έχει εναλλακτική είσοδο που σημαίνει πως τα ξενοδοχεία που έχουν περιστρεφόμενη θύρα έχουν και εναλλακτική είσοδο σε περίπτωση που χρειαστεί. Να σημειώσουμε πως το ποσοστό των ξενοδοχείων που έχουν περιστρεφόμενη θύρα είναι δυο πράγμα το οποίο μπορεί να σημαίνει στην δεύτερη περίπτωση πως ενώ δεν υπάρχει περιστρεφόμενη θύρα μπορεί να υπάρχει και εναλλακτική είσοδος για τα αναπηρικά αμαξίδια έτσι ώστε να έχει άμεση πρόσβαση στα δωμάτια.

Πίνακας 41. (ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ)

Κατά πόσο είναι προσβάσιμη η παραλία (κοντινότερη) του ξενοδοχείου στα ΑμεΑ;		
Answers	Count	Percentages
Καθόλου	0	0,00%
Πολύ Λίγο	0	0,00%
Λίγο	3	17,65%
Αρκετά	10	58,82%
Πόλυ	3	17,65%
No answer	1	5,88%

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι το 58,82% των υπεύθυνων των ξενοδοχείων θεωρούν ότι η κοντινότερη παραλία στα ξενοδοχεία είναι αρκετά προσβάσιμη, το 17,65% πιστεύουν ότι είναι πολύ ενώ το αντίστοιχο ποσοστό πιστεύουν πως είναι λίγο προσβάσιμη. Ένα ποσοστό των 5,88% δεν απάντησε. Με βάση τα παραπάνω δεδομένα οι υπεύθυνοι των ξενοδοχείων θεωρούν πως οι κοντινότερες παραλίες των ξενοδοχειακών μονάδων είναι προσβάσιμες στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Από την άλλη με βάση την δική μας παρατήρηση δεν διαπιστώσαμε την ύπαρξη προσβάσιμων παραλιών σε τουριστικούς χώρους του Νομού Ηρακλείου. Οι περισσότερες από αυτές δεν διέθεταν τις κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές με βάση την νομοθεσία, για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Μόλις δύο οργανωμένες παραλίες που μπορούν να καλύψουν τις περισσότερες από τις ανάγκες και να προσφέρουν απόλαυση του καλοκαιρινού μπάνιου είναι η παραλία των Μαλίων και η παραλία του Αλμυρού, όπως έχουμε αναλύσει και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η πρώτη όμως απέχει αρκετά απ' όλες τις ξενοδοχειακές μονάδες που επισκεφθήκαμε.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματεύεται ένα ζήτημα που αφορά στην πρόσβαση των επισκεπτών με κινητικά προβλήματα στο Νομό Ηρακλείου. Η βασική επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε, στηρίχτηκε στο κατά πόσο είναι προσβάσιμος ο Νομός, έτσι ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες των επισκεπτών με δυσκολία στην κίνηση.

Τα αποτελέσματα της έρευνας αποτέλεσαν καθοριστικό ρόλο στην διευθέτηση των ζητημάτων που μας απασχόλησαν στην παρούσα πτυχιακή. Ερευνήθηκε η εικόνα του Νομού Ηρακλείου ως προσβάσιμος ή μη τουριστικός προορισμός και ειδικότερα η άποψη των ίδιων των επισκεπτών με κινητικά προβλήματα όσον αφορά τον βαθμό προσβασιμότητας στον Νομό μας.

Συγκρίνοντας και αναλύοντας τα αποτελέσματα της έρευνας διαπιστώσαμε ότι οι περισσότεροι τουρίστες με κινητικά προβλήματα επέλεξαν το Ηράκλειο ως πρώτη επιλογή για τις διακοπές τους. Στην επιλογή τους αυτή βοήθησαν περισσότερο τα ταξιδιωτικά πρακτορεία τα οποία έπαιξαν σπουδαίο ρόλο και στην εύρεση του κατάλληλου ξενοδοχείου. Επομένως, γίνεται κατανοητό ότι οι επισκέπτες γνώριζαν εκ των προτέρων τις δυνατότητες που θα τους παρέχει το ξενοδοχείο που διέμεναν.

Ακόμη, στοιχεία παρουσιάζουν ότι η μεταφορά των ΑμεΑ προς το Ηράκλειο ήταν αρκετά εύκολη, γεγονός που μας δείχνει ότι η πρόσβαση στο αεροδρόμιο και στο λιμάνι είναι ικανοποιητική και καλύπτει αρκετά τις ανάγκες των επισκεπτών. Η θαλάσσια και εναέρια μεταφορά εξυπηρετεί τους τουρίστες με κινητικά προβλήματα αφού παρέχει σ' αυτούς την ασφάλεια που χρειάζονται, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει τα μέσα και τις υποδομές που ανταποκρίνονται ως ένα βαθμό στις προσδοκίες τους.

Όσον αφορά στο θέμα της πρόσβασης εντός και εκτός της πόλης που σχετίζεται με την μετακίνηση των τουριστών και την ύπαρξη διαγραμμισμένων θέσεων στάθμευσης για ανάπηρα άτομα, οι απαντήσεις των ερωτώμενων διαφέρουν. Πιο συγκεκριμένα, συναντώνται δυσχέρειες στην μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία εντός της πόλης του Ηρακλείου αφού υπάρχουν ανισόπεδα δάπεδα και στενοί δρόμοι, ενώ διαπιστώνεται ότι οι χώροι στάθμευσης είναι ελάχιστοι. Αντίθετα, εκτός της πόλης οι απαντήσεις διαφοροποιούνται καθώς οι

επισκέπτες θεωρούν ότι διευκολύνονται περισσότερο, όχι μόνο στην μετακίνηση τους, αλλά και στην εύρεση ελεύθερου χώρου στάθμευσης.

Στην συνέχεια, ενδιαφέρον συμπέρασμα αποτελεί, εκείνο που σχετίζεται με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που επιλέγουν συχνότερα, τα άτομα με δυσκολία στην κίνηση. Λαμβάνοντας υπόψη τα στατιστικά στοιχεία, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων χρησιμοποιεί για την μετακίνηση του τα ταξί και τα ενοικιαζόμενα οχήματα. Ωστόσο, παρατηρείται ότι η πρόσβαση στα λεωφορεία (αστικά, υπεραστικά) δεν είναι πολύ εύκολη αφού η πρόσβαση σε αυτά γίνεται με δυσκολία και δεν είναι κατάλληλα σχεδιασμένα για να εξυπηρετούν τα άτομα με κινητικά προβλήματα.

Ακολουθεί ένα εξαιρετικά ευρύ θέμα που μας απασχόλησε αρκετά κατά την διάρκεια διεξαγωγής της συγκεκριμένης έρευνας και δεν είναι άλλο από εκείνο των προσβάσιμων ξενοδοχείων. Τα περισσότερα, αν όχι όλα, από τα ξενοδοχεία του δείγματος μας διέθεταν υποδομές για ΑμεΑ και θεωρούσαν το ζήτημα της προσβασιμότητας τους πολύ σημαντικό. Υπήρχαν κάποιες ξενοδοχειακές μονάδες που διέθεταν όλες τις απαραίτητες υποδομές, κάποιες που παρείχαν μερικές απ' αυτές και κάποιες άλλες ελάχιστες. Τα περισσότερα ξενοδοχεία, σύμφωνα με απαντήσεις των ξενοδόχων αλλά και των ΑμεΑ, διέθεταν χώρους στάθμευσης, κατάλληλα διαμορφωμένα δωμάτια και χώρους υγιεινής, τις απαραίτητες ράμπες, προσβάσιμοι χώροι υποδοχής και καθιστικό, εύκολη πρόσβαση σε επισιτιστικά τμήματα του ξενοδοχείου, ενώ η πρόσβαση στην πισίνα δεν ήταν και τόσο εύκολη. Οι απαντήσεις των ατόμων με κινητικά προβλήματα, τις περισσότερες φορές ήταν όμοιες με αυτές των ξενοδόχων και μόλις σε μερικά σημεία διέφεραν, πράγμα που έχει αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω στοιχεία, δεν μπορούμε να θεωρήσουμε τα ξενοδοχεία όλου του Νομού Ηρακλείου προσβάσιμα, πάρα μόνο κάποια απ' αυτά που περιλαμβάνονται στο δείγμα μας. Αξίζει ν' αναφερθεί ότι τα περισσότερα ξενοδοχεία με τα οποία επικοινωνήσαμε, αλλά δεν συμπεριλάβαμε στο δείγμα μας, δεν διέθεταν τις απαραίτητες υποδομές για ΑμεΑ. Επιπλέον, ιδιαίτερη εντύπωση μας προκάλεσε το γεγονός ότι κάποια ξενοδοχεία πέντε αστέρων αλλά και Lux διέθεταν ελάχιστες υποδομές λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, παρόλο που υποχρεούνται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Προσεγγίζοντας το ζήτημα των αρχαιολογικών χώρων και κατά πόσο αυτοί είναι προσβάσιμοι στα άτομα με κινητικά προβλήματα μπορούμε να κατανοήσουμε, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, πως η πρόσβαση στην Κνωσό και στην Φαιστό δεν είναι αρκετά εύκολη. Πιο συγκεκριμένα κάποια άτομα με κινητικά προβλήματα αναφέρουν πως έχουν επισκεφθεί τους χώρους αυτούς και πως διαθέτουν στην είσοδο τους ράμπες που διευκολύνουν την πρόσβαση τους. Αντίθετα, θεωρούν ότι η πρόσβαση στα μνημεία δεν είναι καθόλου εύκολη αφού όπως παρατηρήσαμε και εμείς υπάρχει ανισόπεδο έδαφος και σκαλοπάτια. Επιπλέον δεν διευκολύνονται αρκετά όσον αφορά στην είσοδο τους αλλά και στην χρήση των χώρων υγιεινής. Ωστόσο, οι περισσότεροι ερωτώμενοι δεν είχαν επισκεφθεί τους παραπάνω αρχαιολογικούς χώρους, παρόλα αυτά κάποιοι ήδη γνώριζαν για την μέτρια κατάσταση πρόσβασης σ' αυτούς και πολύ πιθανόν αυτό να ήταν και ο λόγος που δεν τους επισκέφτηκαν.

Φτάνοντας στο κομμάτι των προσβάσιμων παραλίων διαπιστώνουμε μια αντίθεση σχετικά με τα λεγόμενα των ξενοδόχων και τα στοιχεία που διερευνήσαμε εμείς. Μεγάλο ποσοστό ξενοδόχων υποστηρίζει ότι η κοντινότερη παραλία προς το ξενοδοχείο τους είναι αρκετά προσβάσιμη για τα άτομα με κινητικά προβλήματα. Χωρίς να θέλουμε να αμφισβητήσουμε την γνώμη τους, θεωρούμε σημαντικό ν' αναφέρουμε ότι έπειτα από παρατήρηση μας σε παραλίες του Ηράκλειου, εντοπίσαμε ελάχιστες παραλίες που είναι κατάλληλα σχεδιασμένες έτσι ώστε να διευκολύνουν την πρόσβαση στα ΑμεΑ. Μόλις δύο παραλίες για τις οποίες έχουμε κάνει αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο, μπορούμε να θεωρήσουμε προσβάσιμες αφού διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές.

Συμπεραίνοντας, σχετικά με τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις του Νομού Ηρακλείου διαπιστώθηκε πως υπάρχουν κάποια προσβάσιμα ξενοδοχεία που λειτουργούν βάση της ισχύουσας νομοθεσίας. Σε αντίθεση με κάποια άλλα που δεν διαθέτουν όλες τις υποδομές για τα ΑμεΑ παρά αρκούνται σε λίγες, ελάχιστες ή και καθόλου υποδομές, αν και συμπεριλαμβάνονται στην κατηγορία των LUX και πεντάστερων ξενοδοχείων. Αξίζει ν' αναφέρουμε ότι οι ξενοδοχειακές μονάδες που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης δεν προτιμούνται από τους επισκέπτες αν και διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές που εξυπηρετούν τις ανάγκες τους. Σύμφωνα με τα λεγόμενα κάποιων ξενοδόχων, αυτό συμβαίνει

διότι η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης δεν εξυπηρετεί πλήρως την μετακίνηση των χρηστών αναπηρικών καθισμάτων.

Με λίγα λόγια, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω στοιχεία συμπεραίνουμε ότι ο Νομός Ηρακλείου είναι ένα από τα προσιτά τουριστικά μέρη στον οποίο ο επισκέπτης μπορεί να φτάσει με άνεση και ασφάλεια. Δυσκολίες συναντώνται στην μετακίνηση και στην στάθμευση των ατόμων με κινητικά προβλήματα μέσα στο κέντρο της πόλης σε αντίθεση με τις περιοχές που βρίσκονται εκτός πόλης, όπου οι υποδομές είναι πιο εύκολα προσβάσιμες. Επιπλέον, δυσχεραίνεται η πρόσβαση των ΑμεΑ στους αρχαιολογικούς χώρους του Νομού αφού δεν έχουν τα απαραίτητα μέσα και τις υποδομές που να εξυπηρετούν τον επισκέπτη. Ακόμα, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και συγκεκριμένα τα περισσότερα λεωφορεία (αστικά, υπεραστικά) δεν είναι κατάλληλα εξοπλισμένα και δεν διαθέτουν τις απαραίτητες προδιαγραφές για να διευκολύνουν την μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία σ' όλο το μήκος του Νομού.

Βασιζόμενες σε όλα τα παραπάνω, πιστεύουμε πως η προσβασιμότητα των ΑμεΑ είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα και γι' αυτό το λόγο πρέπει να κατασκευαστούν οι κατάλληλες υποδομές για την άμεση πρόσβασή τους. Συγκεκριμένα, κατά την άποψή μας πρέπει να δοθεί έμφαση στην δημιουργία κατάλληλων υποδομών που αφορούν στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, στα σημεία έλξης των επισκεπτών και στην πρόσβαση εντός της πόλης έτσι ώστε να διευκολύνεται η μετακίνησή τους για μια ευχάριστη και ασφαλή διαμονή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική βιβλιογραφία

- Ανδριώτης, Κ. (2008) *Αειφορία και εναλλακτικός τουρισμός*, Αθήνα: Αθ. Σταμούλης.
- Βενετσανοπούλου, Μ. (2006) *Η κρατική συμβολή στον τουρισμό, εναλλακτικές μορφές τουρισμού*, Αθήνα: Interbooks.
- Δαουτόπουλος, Γ. (2005) *Αειφορική Ανάπτυξη της Ελληνικής Υπαίθρου*, Θεσσαλονίκη: Ζυγός.
- Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία, (2008) *Οδηγός προσβάσιμων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα*, Αθήνα: ανάδοχος.
- Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (1996) *Διαστάσεις του κοινωνικού αποκλεισμού στην Ελλάδα. Κύρια θέματα και προσδιορισμός προτεραιοτήτων πολιτικής* Αθήνα: Τόμος Α΄
- Ειδική κατασκευή με ράμπα για ΑΜΕΑ (2011) *Αναπηρία τώρα*. 81. σ.28.
- Ζωνιού- Σιδέρη, Α. (1996) *Οι ανάπηροι και η εκπαίδευσή τους. Μια ψυχοπαιδαγωγική προσέγγιση της ένταξης*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα 2^η Έκδοση.
- Ηγουμενάκης, Ν. (1997) *Τουριστική πολιτική*, Αθήνα: Interbooks.
- Ηγουμενάκης, Ν., Κραβαρίτης, Κ., Λύτρας, Π. (1998) *Εισαγωγή στον τουρισμό*, Αθήνα: Interbooks.
- *Καθιέρωση της 3^{ης} Δεκεμβρίου*, ΦΕΚ 156 Α΄ ν. 2430/96
- Καϊλα, Μ., Πολεμικός, Ν. κ.α (1995) *Άτομα με ειδικές ανάγκες. Σύγχρονες κατευθύνσεις και απόψεις σε προβλήματα πρόληψης, παρέμβασης, αντιμετώπισης*. Β΄ έκδοση τόμος Β΄. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα
- Καϊλα, Μ., Πολεμικός, Ν. κ.α (1997) *Άτομα με ειδικές ανάγκες. Σύγχρονες κατευθύνσεις και απόψεις σε προβλήματα πρόληψης, παρέμβασης, αντιμετώπισης*. Γ΄ έκδοση τόμος Α΄. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα
- Καλτσούνη, Χ. (2006) *Μεθοδολογία εμπειρικής έρευνας στις Κοινωνικές Επιστήμες*, Αθήνα: GUTENBERG
- Κοκκώσης, Χ. και Τσάρτας, Π. (2001) *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*, Αθήνα: Κριτική.
- Κραβαρίτης, Κ. (1992) *Επαγγελματικός τουρισμός*, Αθήνα: Interbooks.
- Λαγός, Δ. (2005) *Τουριστική Οικονομική*, Αθήνα: Κριτική.
- Λαγού, Κ. (2006) *Άτομα με ειδικές ανάγκες και αναπηρίες*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Λύτρας, Π. (1993) *Τουριστική ψυχολογία*, Αθήνα: Interbooks.

- Παπάνης, Ε., Γιαβρίμης, Π. κ.α (2007) *Ειδική αγωγή, επαγγελματικός προσανατολισμός ατόμων με αναπηρία και αποασυλοποίηση*. Μυτιλήνη: Ιδρυμα Κοινωνικής Πρόνοιας Αγιασου- Λέσβου
- *Προδιαγραφές αεροδρομίου Κανονισμός ΕΚ Αρ. 1107/2006*
- Σακαντάμη-Αγγελουπούλου, Ν. (χχ) *Ειδική αγωγή-Βασικές αρχές και μέθοδοι*, Θεσσαλονίκη: Χριστοδουλίδη.
- Σταθόπουλος, Π. (1995) *Κοινωνική Πρόνοια. Μια γενική θεώρηση*, Αθήνα: Έλλην.
- Σταθόπουλος, Π. (2005) *Κοινωνική Πρόνοια- Ιστορική εξέλιξη-Νέες κατευθύνσεις*, Αθήνα: ΠΑΠΑΖΗΣΗ.
- Υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας(1995) Διάταγμα 101 ΦΕΚ 61/Α/31 άρθρο 11
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, (1998) *Σχεδιάζοντας για όλους*, Αθήνα: Γραφείο μελετών για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Υπουργείο Συγκοινωνιών Υπουργική Απόφαση (1996) 26705/2133 ΦΕΚ 813/Β/4 §3.11
- Φύκα, Γ. (2011) Νέα Παγκόσμια Έκθεση για την Αναπηρία. Αναπηρία τώρα. **81**. σ.17

Μεταφρασμένη Βιβλιογραφία

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Διεύθυνση XXII- Τουρισμός (2003) *Για μια Ευρώπη προσβάσιμη σε τουρίστες με αναπηρία. Εγχειρίδιο για την τουριστική βιομηχανία*, μτφρ: Ελληνικός Οργανισμός τουρισμού, Ελλάδα: ΝΙΚΗ ΕΚΔΟΤΙΚΗ Α.Ε.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Theobald, W. (2005) *Global Tourism*, 3rd edition, Amsterdam.
- Präsentation Fürst Donnersmarck Stiftung (2006) *HausRheinsbeHotel am See*
Barrierefreier Urlaub für Menschen mit Behinderungen. Ein Unternehmen der Fürst Donnersmarck-Stiftung

Βιβλιογραφία από ιστοσελίδα

- Αναγνωστόπουλος, Κ. (2008) *Τι είναι αναπηρία*, *e-erevna*, αρ.φύλλου 15027, σελ: 30. <http://www.e-erevna.gr/portal/story.aspx?ID=47893> [πρόσβαση 9 Φεβρουαρίου 2011]
- Ψαθάς, Δ. (2009) *Κοινωνική επανένταξη, υποστήριξη ατόμων με ειδικές ανάγκες* www.inarcadia.gr/news/arthra/ekpaid/koinepan-amea1.pdf [πρόσβαση στις 9 Φεβρουαρίου 2011]
- University of Minnesota (2009) *About accessibility* <http://www.cts.umn.edu/access-study/about/index.html> [πρόσβαση στις 28 Φεβρουαρίου 2011]
- Westcott, J. (2004), *Improving information on accessible tourism for disabled people* http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/studies/improving_information_on_accessibility/improving_accessibility_en.pdf [πρόσβαση στις 5 Μαρτίου 2011]
- *Περιφέρεια Κρήτης-Περιφερειακή ενότητα Ηρακλείου* <http://www.nah.gr/prefecture-of-heraklion/prefecture-of-heraklion.html> [πρόσβαση στις 10 Απριλίου 2011]
- *Οδηγίες σχεδιασμού για αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση ΑμεΑ* <http://www.minenv.gr/1/16/162/16203/g1620300.html> [πρόσβαση στις 8 Νοεμβρίου 2010]
- *Γραφείο σχεδιασμού για τα άτομα με αναπηρία -Χώροι στάθμευσης για ΑμεΑ* <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dbpd/disabledaccess.nsf/All/001A42DC5D1A661CC225726F003008DF?OpenDocument> [πρόσβαση στις 10 Μαρτίου 2011]
- *Γραφείο σχεδιασμού για τα άτομα με αναπηρία-Προσβάσιμες παραλίες* <http://www.mcw.gov.cy/mcw/dbpd/disabledaccess.nsf/All/785993CE80C3E13FC22572A600282E84?OpenDocument>. [πρόσβαση στις 10 Μαρτίου 2011]
- Η πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την δημόσια υγεία (2011) *Άτομα με αναπηρία* (www.ec.europa.eu/health)

- [eu/my_health/people_with_disabilities/index_el.htm](http://eu.my_health/people_with_disabilities/index_el.htm)) [πρόσβαση στις 25 Μαρτίου 2011]
- Παπάνης, Ε. Βική, Α. (2007) *Κινητικές αναπηρίες* www.epapanis.blogspot.com/2007/11/blog-post_19.html [πρόσβαση στις 27 Μαρτίου 2011]
 - Πελεκανάκης, Γ. (2008) *Ειδικές μορφές τουρισμού, Πατρίς* <http://pelekanakisgeorgios.blogspot.com/2008/05/2008.html> [πρόσβαση στις 10 Νοεμβρίου 2010]
 - Σταθόπουλος, Δ. (2006) *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού, σημαντικός αρωγός στην ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος* [traveldailynews http://www.traveldailynews.gr/columns/article/1244](http://www.traveldailynews.gr/columns/article/1244) [πρόσβαση στις 18 Νοεμβρίου 2010]
 - Ρόκκου, Τ. (2010) *Προώθηση της ισότιμης συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία στον τουρισμό*, [traveldailynews http://www.traveldailynews.gr/news/article/46887](http://www.traveldailynews.gr/news/article/46887) [πρόσβαση στις 18 Νοεμβρίου 2010]
 - Μπελάντη, Χ (2006) *Τουρισμός και άνθρωποι με αναπηρία*, ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΤΩΡΑ Τεύχος 46 www.disabled.gr/lib/?p=8381 [πρόσβαση στις 18 Νοεμβρίου 2010]
 - Αθηναϊκό πρακτορείο Ειδήσεων (2008) *Δίκτυο προσβασιμότητας ΑΜΕΑ – Αφαίρεση εμποδίων από κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και ΑΜΕΑ*, ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΤΩΡΑ Τεύχος 60 www.disabled.gr/lib/?p=15359 [πρόσβαση στις 18 Νοεμβρίου 2010]
 - *Ασφάλεια χρήσης και προσβασιμότητα –Χώροι στάθμευσης ΑμεΑ* <http://neaprosvasinomothesia.blogspot.com/2010/06/3.html> [πρόσβαση στις 3 Μαρτίου 2011]
 - *Ασφάλεια χρήσης και προσβασιμότητα- Εμποδιζόμενα άτομα* <http://neaprosvasinomothesia.blogspot.com/> [πρόσβαση στις 5 Μαρτίου 2011]
 - *ΑμεΑ- Άτομα με αναπηρία-Δικαιώματα και παροχές* (http://amea-blog.blogspot.com/2010/09/2010_10.html#ixzz1HRTnjdCD) [πρόσβαση στις 17 Μαρτίου 2011]

- Κοινωνικές παροχές www.hivaid.gr/homepage.php?id=koinonia/welfare06
[πρόσβαση στις 17 Μαρτίου 2011]
- «Χορήγηση κάρτας πολιτισμού», Αναπηρία τώρα,
<http://www.disabled.gr/lib/?p=13257> [πρόσβαση στις 17 Μαρτίου 2011]
- Αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία
<http://www.united-hellas.com/tourism/crete/iraklio/info1-gr.htm> [πρόσβαση
στις 10 Σεπτεμβρίου 2011]
- Γεωτουρισμός <http://www.anthropos.gr/spots/tourism/geo.asp> [πρόσβαση στις
10 Ιανουαρίου 2011]
- Σπυριδάκη, Ε. (2003) *Εναλλακτικός τουρισμός*
<http://www.anthropos.gr/spots/tourism> [πρόσβαση στις 10 Ιανουαρίου 2011]
- Άτομα με κινητικά προβλήματα www.di.uoa.gr/hestia/mobil.htm [πρόσβαση στις
15 Φεβρουαρίου 2011]
- *Νομός Ηρακλείου*
<http://www.windmillstravel.com/gr/destination.php?id=33&type=island>
[πρόσβαση στις 30 Απριλίου 2011]
- *Η κατανόηση της αναπηρίας – Ένας πρακτικός Οδηγός* (2007) <http://gr.ettad.en>
[πρόσβαση στις 15 Ιανουαρίου 2011]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Τεχνολογικό Ίδρυμα Κρήτης

Σχολή Επαγγελματών Υγείας και Πρόνοιας

Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας

Υπεύθυνος έρευνας: Παπαδάκης Νικόλαος(Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας)

Συνεργάτης έρευνας: Απλαδάς Γεώργιος (Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων)

Ο στόχος του παρόντος ερωτηματολογίου είναι να διερευνηθεί η ύπαρξη προσβάσιμων υποδομών για άτομα με μειωμένη κινητικότητα στο Νομό Ηρακλείου και ειδικότερα στην πόλη του Ηρακλείου· στις ξενοδοχειακές μονάδες του νομού, στους αρχαιολογικούς χώρους, στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.). Οι φοιτήτριες που διενεργούν την έρευνα (του τμήματος Κοινωνικής εργασίας του ΤΕΙ Κρήτης) στα πλαίσια της πτυχιακής τους εργασίας είναι: α) Ντινιτσούδη Κυριακή β) Παρταράκη Αναστασία γ) Χαραλάμπους Δήμητρα. Η συγκεκριμένη έρευνα είναι ανώνυμη και τα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για στατιστικούς λόγους για την εκπόνηση της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας. Ευχαριστούμε πολύ για το χρόνο σας.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ

Ημ/νία συμπλήρωσης:

1) Τι κατηγορία ξενοδοχείου είστε:

α) 4 αστέρια β) 5 αστέρια γ) LUX

2) Η επιχείρησή σας λειτουργεί:

α) Εποχιακά β) Όλο το χρόνο

3) Διαθέτετε υποδομές στο ξενοδοχείο σας για Α.Μ.Ε.Α;

ΝΑΙ ΟΧΙ

4) Θεωρείτε ότι η προσβασιμότητα των Α.Μ.Ε.Α είναι ζήτημα:

α. Πολύ σημαντικό β. Σημαντικό γ. Ασήμαντο δ. Αδιάφορο

5) Αναφέρεται στην μπροσούρα σας ότι το ξενοδοχείο σας μπορεί να φιλοξενήσει Α.Μ.Ε.Α;

ΝΑΙ ΟΧΙ

6) Πόσα υπνοδωμάτια διαθέτει το ξενοδοχείο που εξυπηρετούν τα άτομα με κινητική αναπηρία;

7) Διαθέτει το ξενοδοχείο ειδικούς χώρους στάθμευσης με σήμανση για άτομα με κινητική αναπηρία και το σημείο που βρίσκονται:

Αριθμός θέσεων

Μπροστά

Υπόγειο

Υπόγειο και μπροστά

8) Υπάρχει προσβάσιμο κεκλιμένο επίπεδο επί του πεζοδρομίου μέχρι την είσοδο του κτιρίου;

ΝΑΙ ΟΧΙ

8.1) Υπάρχει άμεση πρόσβαση από το πεζοδρόμιο στο κτίριο χωρίς σκαλοπάτια-εμπόδια;

ΝΑΙ ΟΧΙ

8.2) Υπάρχει ειδική σήμανση;

ΝΑΙ ΟΧΙ

9) Η προσβασιμότητα στο κτίριο γίνεται με ράμπα ή άλλο μηχανικό τρόπο;

ΝΑΙ ΟΧΙ

10) Η κύρια είσοδος έχει θύρα περιστρεφόμενη;

ΝΑΙ ΟΧΙ

Εάν ναι:

10.1) Υπάρχει εναλλακτική είσοδος;

ΝΑΙ ΟΧΙ

11) Υπάρχει προσβάσιμο τηλέφωνο κοινού για άτομα με κινητική αναπηρία;

ΝΑΙ ΟΧΙ

11.1) Υπάρχει ειδική σήμανση;

ΝΑΙ ΟΧΙ

12) Υπάρχει προσβάσιμη ειδική τουαλέτα για άτομα με κινητική αναπηρία, σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές;

ΝΑΙ ΟΧΙ

12.1) Υπάρχει ειδική σήμανση;

ΝΑΙ ΟΧΙ

13) Υπάρχει προσβάσιμη πισίνα για τα Α.Μ.Ε.Α;

ΝΑΙ ΟΧΙ

14) Κατά πόσο είναι προσβάσιμη η παραλία (κοντινότερη) του ξενοδοχείου στα Α.Μ.Ε.Α;

α) Καθόλου β) Πολύ λίγο γ) Λίγο δ) Αρκετά ε) Πολύ



Technological Educational Institute of Crete

School of Health and Social Welfare

Social Work Department

Person in charge of research: Apladas George (Department of Tourist Enterprises)

Papadakis Nikolaos (Department of General Sciences)

AIM OF QUESTIONNAIRE:

This questionnaire is an effort to investigate the existence of accessible infrastructures for individuals with reduced mobility in the Heraklion prefecture and specifically in the city of Heraklion, in the hotel units of the prefecture, in the archaeological sites, in the Means of Mass Transportation. The students who carry out the research (department of Social work in Technological Educational Institute of Crete) in the frame of their final project are: a) Ntinitsouli Kiriaki b) Partaraki Anastasia c) Haralambous Dimitra. This particular research is anonymous and the survey data will be used solely for statistical reasons and in preparing a graduate work.

Thank you a lot for your time.

QUESTIONNAIRE

Date:

Sex: Man Woman **Age:** 15-34 35-54 54+

Nationality: **Marital status:** Single Married

1) Was Heraklion your first choice as a tourist destination? YES NO

2) From where were you informed about Heraklion as a tourist destination?

a) Travel agency

b) Mass Media (leaflets, internet, TV, radio)

c) Experience of friends or relatives

3) Was your trip to Heraklion easy?

a) Noway b) Very little c) Little d) Enough e) a lot

4) Do you consider Heraklion a destination accessible for you regarding:

Transportation in Heraklion by car or wheelchair :

Inside city YES NO NOT ALWAYS

Outside city YES NO NOT ALWAYS

5) Do you believe there are enough parking spaces inside and outside the city of Heraklion? YES NO NOT ALWAYS

6) Do you believe that your transfer inside the city of Heraklion is easy with a wheelchair? YES NO NOT ALWAYS

7) You consider transport inside the prefecture of Heraklion is convenient:

- a) By tourist buses b) By urban/long distance buses c)By taxi
 d)By rented car

8) Have you visited the archaeological sites of Heraklion (Knossos, Faistos)?

YES NO

9) Is there wheelchair access at the entrance of Knossos or Faistos archaeological sites?

YES NO

10) Do the archaeological site provide specially designed toilets who allow you entrance?

YES NO NOT USED

11) Can you see the monuments closely?

YES NO

12) Do you consider that the archaeological sites allocate toilets that would be suitably designed for use?

- a) Noway b) Very little c) Little d)Enough e) a lot f) not used

13) How did you get information about the particular hotel?

- a) Travel agency b) Mass media (leaflets, internet, TV, radio)
 c) Experience of friends or relatives

14) Did you know from before that the particular hotel allocate rooms that would cover your needs? YES NO

15) Does the particular hotel provide parking spaces that would facilitate your waiting or your access in this? YES NO

16) Does the hotel allocate in its entry the ramps that would facilitate your access?
 YES NO

17) Do you think the reception of hotel is properly designed in order to serve your needs, including:

Reception counter	YES	NO
Waiting room	YES	NO
The hotel's floor (dense maps, slippery)	YES	NO
Payphones	YES	NO

18) Does it provide lift with the required door and also the time needed to facilitate your access?

YES NO

19) How easy is the access to restaurants and café bars of the hotel?

Very little Little Enough Very

20) Is the hotel staff willing to serve you in case you need any help?

YES NO SOMETIMES

21) Are the hotel rooms found in place that is accessible to you?

YES NO

22) Do they cover your needs for a pleasant and safe stay? YES NO

23) Do you think that the toilets in rooms serve you completely?

YES NO

24) Do you think that the hotel swimming pool is properly designed in order to cover your needs?

a) Noway b) Very little c) Little d)Enough e) a lot

Thank for your cooperation!!!

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Προδιαγραφές για προσβάσιμες παραλίες- πισίνες:

- ✓ Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** απαιτείται οριοθέτηση κάθετης διάβασης στο οδόστρωμα που οδηγεί σε οργανωμένες παραλίες. Συγκεκριμένα σε οδόστρωμα πλάτους έως 8 μ. η διάβαση έχει πλάτος 2,5 μ. και επιδαπέδια σήμανση. Σε οδόστρωμα διπλής κατεύθυνσης με φωτεινούς σηματοδότες απαιτείται επιπλέον ηχοσήμανση.
- ✓ Σύμφωνα με το **Άρθρο 2** απαιτείται Οριοθέτηση χώρου στάθμευσης αναπηρικών αυτοκινήτων. Επί των προβλεπόμενων θέσεων στάθμευσης απαιτείται το 10% να διατίθεται για την στάθμευση αναπηρικών αυτοκινήτων. Για θέσεις στάθμευσης έως 10, οπωσδήποτε μία (1) θέση αναπηρικών αυτοκινήτων και από 10-20 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, τουλάχιστον 2 για αναπηρικά αυτοκίνητα.
- ✓ Το **Άρθρο 3** προβλέπει την διακίνηση αναπηρικών αμαξιδίων και πολιτών επιβάλλεται η ύπαρξη ξύλινου διαδρόμου πλάτους τουλάχιστον 1,5 μ. εγκατεστημένου πάνω στην άμμο από την αρχή της αμμουδιάς έως το θαλάσσιο υγρό στοιχείο.
- ✓ Το **Άρθρο 4** με την σειρά του αναφέρεται στην ύπαρξη αποδυτηρίων: Τουλάχιστον ένα και σε μεγάλες πλαζ δύο, διαστάσεων 2,60x 2,00 μ. (σύμφωνα με το άρθρο 28 του Ν. 2831/2000).
- ✓ Το **Άρθρο 5** προβλέπει την ύπαρξη WC με αναπηρικές προδιαγραφές και τουλάχιστον ένα (1) διαστάσεων 2.10x 2,00 μ. (σύμφωνα με το άρθρο 28 Ν.2831/2000) και το **Άρθρο 6** αναφέρεται στην ύπαρξη τουλάχιστον δύο Ντους στις παραλίες. Ένα στο συγκρότημα των αποδυτηρίων και WC και ένα στον αιγιαλό- (με ξύλινο διάδρομο όδευσης).
- ✓ Επιπλέον προβλέπεται η δημιουργία κυλικείων στις παραλίες (**άρθρο 7**), με πάγκο, τραπέζια και καθίσματα σύμφωνα με τις διεθνείς αρχές προσβασιμότητας για Α.Μ.Ε.Α (ΦΕΚ 43Α 12002 Ε.Ο.Τ.).
- ✓ Ακόμη, επιβάλλεται η εγκατάσταση πέργκολας ή μεγάλων ομπρελών διαμέτρου άνω 3,5 μ. με ψάθα ή μπετόν για την προστασία από τον ήλιο. Δύο

στην αμμουδιά και δύο στον αιγιαλό με κατάλληλες ξύλινες οδεύσεις, που καταλήγουν στο κεντρικό ξύλινο διάδρομο (**Άρθρο 8.**)

- ✓ Σύμφωνα με το **Άρθρο 9** οι πισίνες των ξενοδοχείων πρέπει να είναι απόλυτα προσπελάσιμες με διαδρόμους πλάτους 1,5 μ. και μόνιμο αναβατόριο μπάνιου, στο χείλος της πισίνας. για την εξυπηρέτηση των ατόμων που είναι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, υπερηλίκων, κ.λ.π.
- ✓ Το **Άρθρο 10** προβλέπει σε μεγάλης και μεσαίας επιφάνειας παραλίες να επιβάλλονται ειδικές κατασκευές, προβλήτες από μπετόν, ξύλινοι ή μεταλλικοί. Οι οποίοι πρέπει να περιλαμβάνουν τα παρακάτω:
 - Ειδικό αναβατόριο
 - Ραμπόσκαλα
 - Τσουλήθρα, που οδηγούν στο θαλάσσιο υγρό στοιχείο, σε βάθος περίπου 0.50 μ.

Επίσης, σε μεγάλης και μεσαίας επιφάνειας παραλίες, επιβάλλονται οι εξοπλισμοί εισόδου και εξόδου από το νερό να περιέχουν τα παρακάτω:

- Μεταλλικές ή πλαστικές κλίμακες
- Ραμπόσκαλα μεταλλική, αλουμινίου κτλ
- Πλατφόρμες επάλληλες για την αντιμετώπιση υψομετρικών διαφορών (σύμφωνα με το Άρθρο 11)
- ✓ Ακόμη, σε μεγάλου μεγέθους παραλίες, είναι χρήσιμοι, εξοπλισμοί κίνησης στην άμμο με:
 - Ειδικά αμαξίδια χειροκίνητα ή ηλεκτροκίνητα με ιδιαίτερες ρόδες, που φέρνουν πέλμα μεγάλου πλάτους. Το τρέχον αμαξίδιο φαίνεται και στην εικόνα που ακολουθεί παρακάτω.
 - Ειδικό αμαξίδιο που κινείται στην άμμο και το νερό.
 - Πατερίτσες ειδικές με κύριο χαρακτηριστικό το πολύ μεγάλο πέλμα, ώστε να μη βυθίζεται στην άμμο. (**Άρθρο 12**)
- ✓ Σε κάθε χώρο της οργανωμένης παραλίας, επιβάλλεται η εγκατάσταση σύγχρονων τηλεφωνικών θαλάμων, σε ύψος 1,10 μ. από το έδαφος για την ευκολία επίσκεψης του τηλεφωνικού θαλάμου από χρήστη αναπηρικού αμαξιδίου. (**Άρθρο 13**)
- ✓ Σε μικρές οργανωμένες παραλίες π.χ. έμπροσθεν εστιατορίων του ΕΟΤ κ.λ.π. απαιτείται:

Η ύπαρξη ξύλινου διαδρόμου ή ανάλογου πλαστικού πλάτους 1,5 μ. ως

ελάχιστο μέτρο για τη λειτουργία τους και την χορήγηση σχετικής άδειας (**Άρθρο 14**).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 13-10-06

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ **Αρ.Πρωτ:** 4338.35/09/06

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΜΗΜΑ : ΕΝΕΣΠΕ

Ταχ. Διεύθυνση : Κ. Παλαιολόγου 1 ΠΡΟΣ : Αποδέκτες Πίνακα Διανομής

Ταχ. Κώδικας : 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

FAX :210 4137 997

Τηλέφωνο : 210 419 1876

e-mail : enespe@yen.gr

ΘΕΜΑ : Διευκρινιστικές Οδηγίες για την Εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Δράσης αναφορικά με τα ΑΜΕΑ

ΣΧΕΤ. : α) Το Αρ. Πρωτ.: 4338.35/01/06 από 16-05-2006 Έγγραφο ΥΕΝ/ΚΕΕΠ/ΔΕΠ/ΕΝΕΣΠΕ

β) Το Π.Δ 66/2005 ΦΕΚ 100Α /27-04-2005 (Εφαρμογή της ΚΟ 24/2003ΕΚ)

γ) Το Π.Δ 101/95 (ΦΕΚ 61Α/31-03-1995) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει:

Α. Μετά από ερωτήματα που περιήλθαν στην Υπηρεσία μας αναφορικά με την εφαρμογή των απαιτήσεων του σχετικού (α) και προκειμένου διευκολυνθούν οι εμπλεκόμενοι φορείς σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

1) ΧΩΡΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΑΜΕΑ

Θεωρείται ο χώρος που έχει καθοριστεί από το πλοίο ως χώρος παραμονής για τα ΑΜΕΑ και πρέπει να είναι προσβάσιμος προς διάφορους χώρους του πλοίου (π.χ εστιατόριο, W.C, κυλικεία κλ.π) και να διαθέτει την

υποδομή πληροφόρησης και επικοινωνίας των ΑΜΕΑ από το πλήρωμα. Ο χώρος αυτός μπορεί να είναι υποσύνολο των κλειστών χώρων παραμονής.

2) ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η πρόσβαση στο πλοίο μπορεί να γίνεται με κατάλληλο ανελκυστήρα ή ειδικό αναβατόριο ή κυλιόμενη κλίμακα ελεγχόμενης κίνησης από το πλήρωμα, από το κατάστρωμα οχημάτων, μέχρι τα καταστρώματα που διαθέτουν τους κατάλληλους για Α.Μ.Ε.Α κοινόχρηστους χώρους παραμονής, εστίασης, υγιεινής και θαλαμίσκους του άρθρου 11 του σχετικού (γ).

Ο ανελκυστήρας σύμφωνα με την ΥΕΝ/ΔΕΠ/1421 ΓΕΥ/4/95/30-10-1995 Εγκύκλιο θα πρέπει να έχει ελάχιστες καθαρές εσωτερικές διαστάσεις 110X140 cm με είσοδο πλάτους τουλάχιστον 85 cm, θα φέρει οριζόντιους χειραγωγούς σε κάθε πλευρά πλην αυτής της εισόδου. Προ αυτού θα υπάρχει ελεύθερος διάδρομος πλάτους 110 cm. Η είσοδος θα γίνεται πάντα από την πλευρά πλάτους 110cm. Στις νέες κατασκευές, συνιστάται η πόρτα να είναι τηλεσκοπικού τύπου.

Επιπλέον εντός του ανελκυστήρα να υπάρχει σε ύψος περίπου 90 cm κομβίο κινδύνου ή τηλέφωνο. Δίπλα στο κομβίο κινδύνου να υπάρχει ενδεικτική σήμανση για χρήση του κομβίου και από άτομα μειωμένης όρασης.

3) ΔΙΑΓΡΑΜΜΙΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Να γίνει κατάλληλη διαγράμμιση πλάτους 85 cm, τουλάχιστον, χρώματος πορτοκαλί από την είσοδο (καταπέλτη) του πλοίου μέχρι τον ανελκυστήρα για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των Α.Μ.Ε.Α. Ο διάδρομος αυτός θα παραμένει ελεύθερος προς χρήση από τα Α.Μ.Ε.Α. όσο οι συνθήκες της φόρτωσης το επιτρέπουν π.χ (καθυστέρηση έγκαιρης προσέλευσης του Α.Μ.Ε.Α στο πλοίο, αποεπιβίβαση του σε ενδιάμεσους λιμένες).

Σε περίπτωση καθυστέρησης προσέλευσης του Α.Μ.Ε.Α., τα μέλη του πληρώματος που έχουν ορισθεί για την εξυπηρέτηση του Α.Μ.Ε.Α. να αναλαμβάνουν και την ασφαλή αποεπιβίβαση αυτού.

4) ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Το σχέδιο που θα αναρτάται στους κοινοχρήστους χώρους παραμονής των ΑΜΕΑ θα είναι υπό κλίμακα 1:200 και σε αυτό θα απεικονίζονται τουλάχιστον τα παρακάτω:

- α) οι χώροι που μπορούν να κινηθούν αυτόνομα τα Α.Μ.Ε.Α
- β) οι χώροι συγκέντρωσης σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου
- γ) οι θέσεις των κομβίων κινδύνου

Το σχέδιο αυτό να αναρτηθεί στο χώρο υποδοχής του πλοίου (reception) και στους χώρους παραμονής και διακίνησης των Α.Μ.Ε.Α. Ανάλογο σχέδιο σε σμίκρυνση να δίδεται σε κάθε Α.Μ.Ε.Α ή συνοδό του. Για τα άτομα με μειωμένη όραση να αναρτηθούν πληροφοριακές πινακίδες στην ειδική γραφή στους χώρους παραμονής, διαδρόμους, κοινόχρηστα WC καθώς και στα σημεία ενεργοποίησης των συναγερμών. Οι οδηγίες ανάγκης να δίδονται και σε ειδική γραφή για τυφλούς.

5) ΜΕΣΑ ΓΙΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΑΝΑΓΓΕΛΙΩΝ

Η μετάδοση των αναγγελιών στους χώρους παραμονής Α.Μ.Ε.Α κατά την διάρκεια του πλού ή σε περιπτώσεις ανάγκης να γίνεται οπτικά μέσω κατάλληλης διάταξης (π.χ τηλεοράσεις ή πινακίδες με φωτεινές ενδείξεις) και ηχητικά από τις μεγαφωνικές εγκαταστάσεις του πλοίου.

6) ΘΕΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΜΑΞΙΔΙΩΝ

Να υπάρχουν τουλάχιστον (2) θέσεις ασφάλισης αμαξιδίων (π.χ με μάντες) στους χώρους παραμονής και (2) σε κάθε εστιατόριο.

7) ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ Α.Μ.Ε.Α

Να ορισθούν μέλη πληρώματος σύμφωνα με τον 'Πίνακα Διαίρεσης' για την εξυπηρέτηση των Α.Μ.Ε.Α κατά την αποεπιβίβαση και την προσφορά κάθε αναγκαίας βοήθειας κατά την μετακίνησή τους στο πλοίο καθώς και σε περιπτώσεις ανάγκης.

Β. Στις περιπτώσεις που δεν είναι εφικτό να συμμορφωθεί το πλοίο με το σύνολο των διατάξεων του σχετικού (α) θα πρέπει να προσκομίζεται στην Υπηρεσία μας αναλυτική και εμπειριστατομένη τεκμηρίωση για τους λόγους που δεν μπορεί να γίνει αυτό. Οι τεκμηριώσεις μπορεί να είναι είτε τεχνικές δυσκολίες κατασκευαστικού χαρακτήρα ή κατασκευαστικές αλλαγές μεγάλου κόστους. Σε αυτές τις περιπτώσεις θα προβλέπεται ισοδύναμη διάταξη για την εξυπηρέτηση των Α.Μ.Ε.Α. Τα ανωτέρω ισχύουν μόνο για τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 01-10-2004 (Αρ. 6β του σχετικού (β)).

Γ. Πλοία που είναι υπόχρεα να έχουν Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης θα πρέπει να καταρτίσουν διαδικασίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ τόσο κατά την από-επιβίβαση όσο και για ασφαλή διακίνηση τους κατά των χρόνο παραμονής τους στο πλοίο.

Δ. Οι Εμπλεκόμενες Υπηρεσίες του ΥΕΝ (ΔΠΝΤ, ΔΕΔΑΠΛΕ και ΔΘΣ) καθώς και το Υπουργείο Αιγαίου που κοινοποιείται το παρόν, παρακαλούνται για την ενημέρωσή τους και τις κατά λόγω αρμοδιότητας δικές τους ενέργειες.

Ε. ΟΙ Α.Ο που εφοδιάζουν τα δρομολογιακά πλοία με Πιστοποιητικά Ασφαλείας της ΚΟ98/18ΕΚ παρακαλούνται για την πιστή εφαρμογή των ανωτέρω. Με την ολοκλήρωση της επιθεώρησης των υπόχρεων πλοίων θα γνωστοποιούν στην Υπηρεσία μας τα αποτελέσματα για κάθε πλοίο. Υπενθυμίζεται ότι για την χορήγηση απαλλαγών από τις διατάξεις του σχετικού (β) απαιτείται η έγκριση της Αρχής.

ΣΤ. Το παρόν έγγραφο καθώς και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΥΕΝ <<http://www.yen.gr>>

Ζ. Είμαστε η διάθεση σας για κάθε επιπρόσθετη πληροφορία και διευκρίνιση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΚΑΗΚ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (Δ7)
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑμεΑ
Δ7/ΑμεΑ

Ελληνικό 23-06-08

Αριθ. Πρωτ.: Δ7/ΑμεΑ/
 3336

Πληροφορίες: Β. Σταυροπούλου
 Τηλ.: 210 8916261

Προς: - Δ/Δ7
 - Δ7/Γ, -Δ7/Ε

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Θέμα: Εφαρμογή του ΕΚ 1107/2006 για την διευκόλυνση των ατόμων με αναπηρίες ΑμεΑ, όταν διακινούνται αεροπορικώς στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου (ΚΑΗΚ)

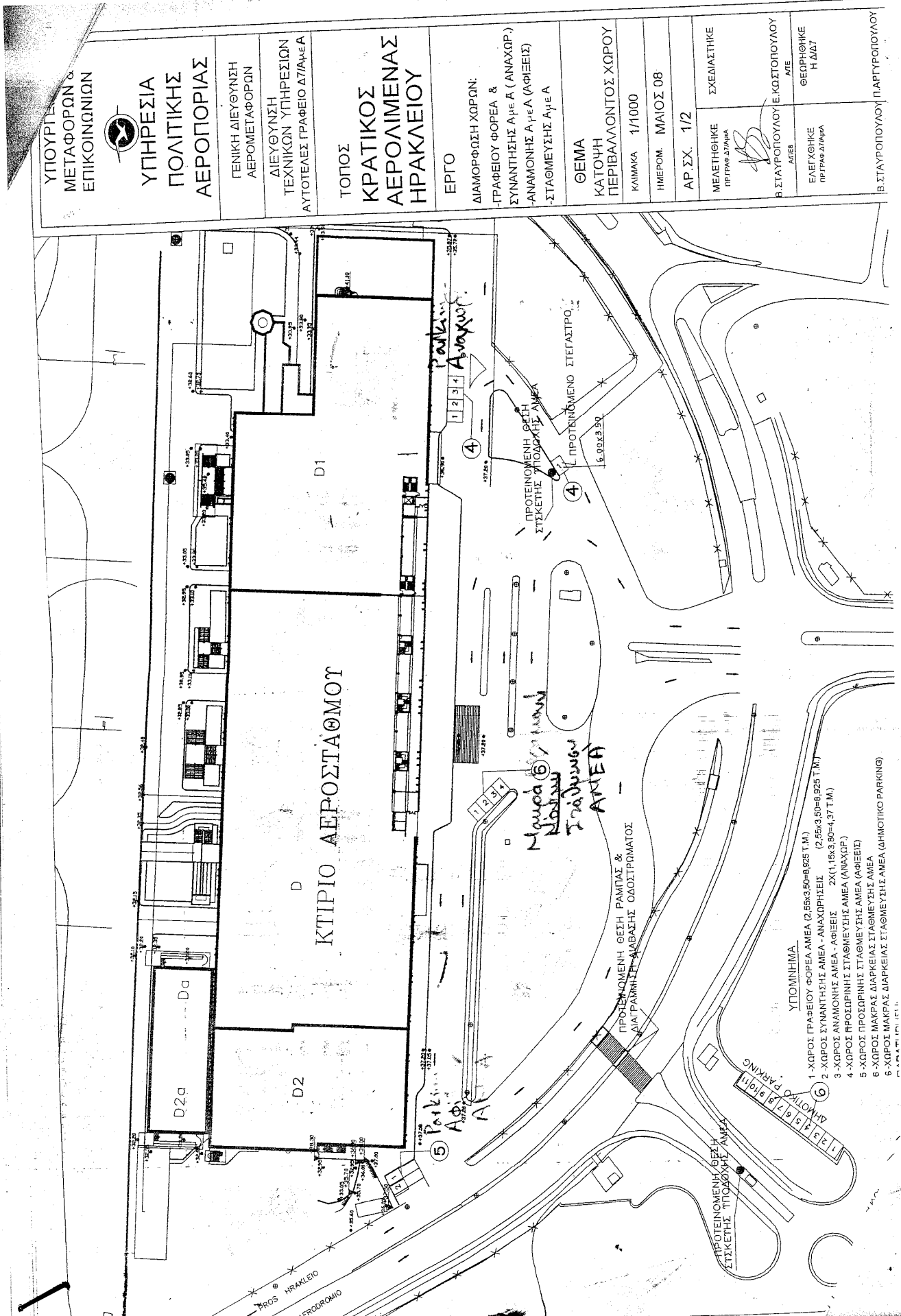
Σχετικό: Απόφαση μετακίνησης: Δ9/Β/24523/8494/17-06-08

Σύμφωνα με το παραπάνω σχετικό μετακινήθηκα στον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου, στις 17 και 18 Ιουνίου 2008, για τον καθορισμό των σημείων υποδοχής των ατόμων με αναπηρίες ΑμεΑ, όταν διακινούνται αεροπορικώς στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου (ΚΑΗΚ)

Στις 18 Ιουνίου 2008, παρευρέθηκα στην σύσκεψη, που έγινε στην αίθουσα συσκέψεων του Αερολιμένα Ηρακλείου, παρουσία υπαλλήλου των Αερολιμενικών, υπαλλήλου της Δ8, του εκπροσώπου των ΑμεΑ κ. Μανώλη Μαράκη, και υπό την προεδρία του κ. Αερολιμενάρχη, για:

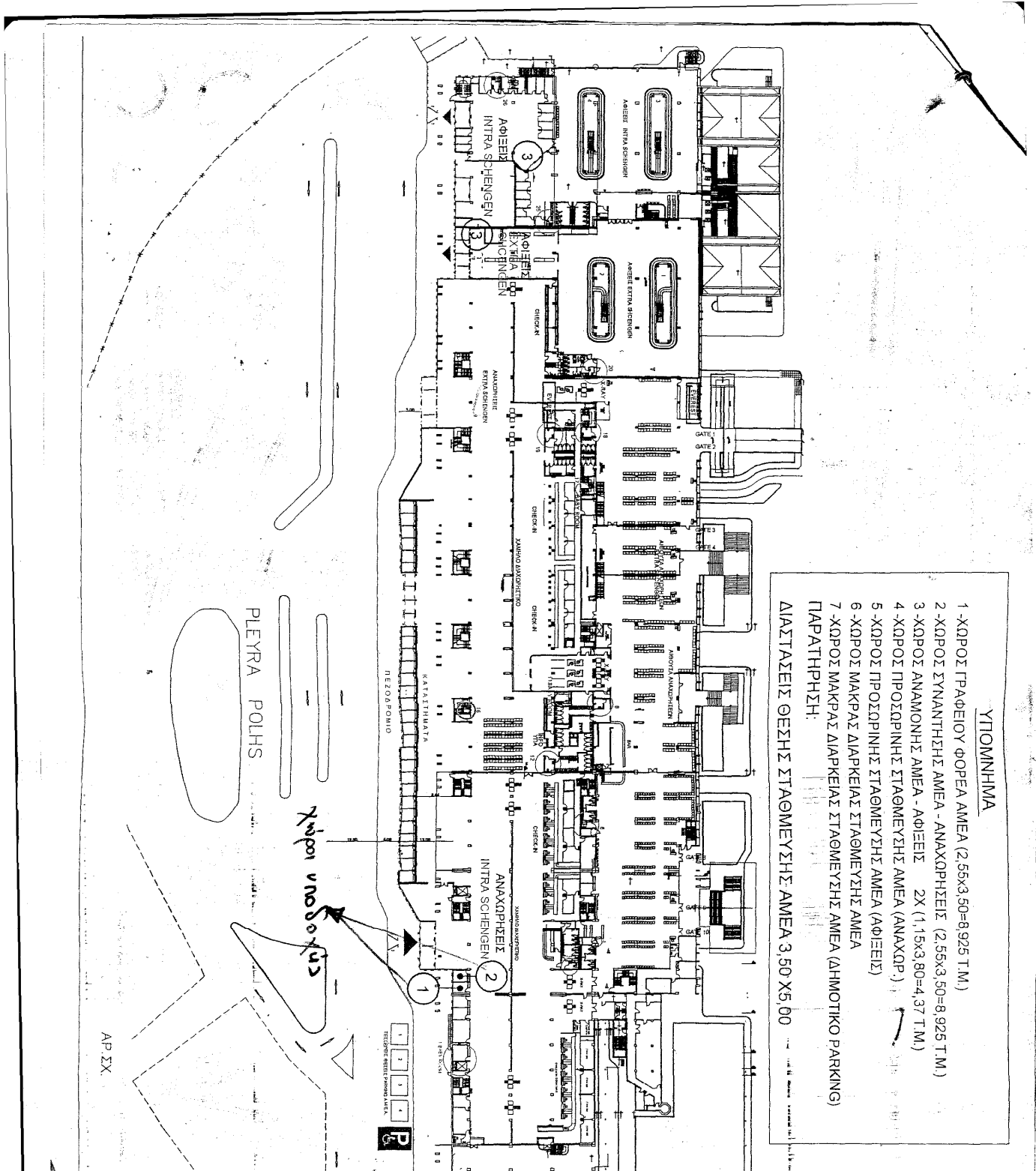
1. τον καθορισμό των σημείων τοποθέτησης της συσκευής υποδοχής των ΑμεΑ,
2. του χώρου συνάντησης των ΑμεΑ στις Αναχωρήσεις
3. του χώρου συνάντησης των στις Αφίξεις
4. του γραφείου του φορέα που θα αναλάβει αποκλειστικά την εξυπηρέτηση των επιβατών με Αναπηρίες, σύμφωνα με τον παραπάνω Κανονισμό
5. του χώρου και του αριθμού των θέσεων προσωρινής στάθμευσης στο επίπεδο των Αναχωρήσεων
6. του χώρου και του αριθμού των θέσεων προσωρινής στάθμευσης στο επίπεδο των Αφίξεων
7. του χώρου και του αριθμού των θέσεων μακράς διάρκειας στάθμευσης στο υπαίθριο χώρο στάθμευσης Ρ6.

Στην σύσκεψη της 18-06-2008, ο κ. Αερολιμενάρχης και ο τμηματάρχης του Αερολιμενικού ελέγχου κ. Γιώργος Πλιάκας, εξέφρασαν την άποψη ότι δεν πρέπει να είναι πάνω από ένας ο φορέας εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρίες, στον Αερολιμένα, διότι θα δημιουργηθούν πολλά προβλήματα δυσλειτουργίας για τους επιβάτες ΑμεΑ. Η επιλογή του αρμόδιου φορέα στην κλήση βοήθειας από την συσκευή εξυπηρέτησης των ΑμεΑ, θα είναι πολύπλοκη. Οι επιβάτες ΑμεΑ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ 	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ Δ7/Α/Α	ΤΟΠΟΣ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΕΡΓΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΩΝ: - ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΦΟΡΕΑ & ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ Α/ΑΕ Α (ΑΝΑΧΩΡ.) - ΑΝΑΜΟΝΗΣ Α/ΑΕ Α (ΑΦΙΕΙΣ) - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Α/ΑΕ Α	ΘΕΜΑ ΚΑΤΟΥΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΚΑΜΜΑΚΑ 1/1000 ΗΜΕΡΟΜ. ΜΑΪΟΣ 08 ΑΡ.ΣΧ. 1/2	ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΕ ΠΡ. ΓΡΑΦ. Δ/Α/Α/Α 	ΣΧΕΔΙΑΣΤΗΚΕ Β. ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Ε. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΠΕ ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ Η ΔΙΔΤ ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΠΡ. ΓΡΑΦ. Δ/Α/Α/Α	Β. ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Π. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΥ
--	-------------------------------------	--	---	---	---	-------------------------------------	---	---------------------------------

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- 1- ΧΩΡΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΦΟΡΕΑ ΑΜΕΑ (2,58x3,50=9,25 Τ.Μ.)
 - 2- ΧΩΡΟΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΑΜΕΑ - ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ (2,55x3,50=8,925 Τ.Μ.)
 - 3- ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΑΜΕΑ - ΑΦΙΕΙΣ 2Χ(1,15x3,90=4,37 Τ.Μ.)
 - 4- ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ (ΑΝΑΧΩΡ.)
 - 5- ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ (ΑΦΙΕΙΣ)
 - 6- ΧΩΡΟΣ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ (ΔΗΜΟΤΙΚΟ PARKING)



- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- 1 -ΧΩΡΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΦΟΡΕΑ ΑΜΕΑ (2,55x3,50=8,925 T.M.)
 - 2 -ΧΩΡΟΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΑΜΕΑ - ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ (2,55x3,50=8,925 T.M.)
 - 3 -ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΑΜΕΑ - ΑΦΙΕΞΙΣ 2Χ (1,15x3,80=4,37 T.M.)
 - 4 -ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ (ΑΝΑΧΩΡ.)
 - 5 -ΧΩΡΟΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ (ΑΦΙΕΞΙΣ)
 - 6 -ΧΩΡΟΣ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ
 - 7 -ΧΩΡΟΣ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ (ΔΗΜΟΤΙΚΟ PARKING) ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:
- ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΘΕΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ 3,50 Χ5,00

<p>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ</p> <p>ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ</p>	
<p>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ Δ7/Α/ε.Α</p>	
<p>ΤΟΠΟΣ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</p>	
<p>ΕΡΓΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΩΝ: ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΦΟΡΕΑ & ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ Α/ε.Α (ΑΝΑΧΩΡ.) ΑΝΑΜΟΝΗΣ Α/ε.Α (ΑΦΙΕΞΙΣ) ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Α/ε.Α</p>	
<p>ΘΕΜΑ ΚΑΤΩΦΗ ΙΣΟΤΕΙΟΥ</p>	
<p>ΚΑΙΝΑΚΑ</p>	
<p>ΗΜΕΡΩΝ ΜΑΙΟΣ 08</p>	
<p>ΑΡ.ΣΧ. 1/1</p>	
<p>ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΕ ΠΡΟΓΡΑΦΗ</p>	<p>ΣΧΕΜΑΤΗΘΗΚΕ</p>
<p>Β.ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Ε.ΚΑΙΤΟΠΟΥΛΟΥ</p>	<p>Α.ΤΕ.</p>
<p>ΕΛΕΓΘΗΚΕ ΠΡΟΓΡΑΦΗ</p>	<p>ΓΕΩΡΓΗΘΗΚΕ Η ΔΔΥ</p>
<p>Β.ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΥ</p>	

3969

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 5ης Ιουλίου 2006

σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (1)

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης (2),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η ενιαία αγορά αεροπορικών υπηρεσιών θα πρέπει να λειτουργεί προς όφελος των πολιτών εν γένει. Συνεπώς, τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανεξαρτήτως του εάν αυτή οφείλεται σε αναπηρία, στην ηλικία ή σε οποιοδήποτε άλλον παράγοντα, θα πρέπει να έχουν δυνατότητες αεροπορικής μετακίνησης συγκρίσιμες με τις δυνατότητες των άλλων πολιτών. Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα έχουν το ίδιο δικαίωμα με τους άλλους πολίτες στην ελεύθερη κυκλοφορία, στην ελευθερία επιλογής και στο να μην αποτελούν αντικείμενο διακρίσεων. Αυτό ισχύει για τις εναέρια μεταφορές καθώς και τους άλλους τομείς της ζωής.

(2) Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει, επομένως, να γίνονται δεκτά στις αερομεταφορές, η δε αναπηρία ή η αδυναμία τους αυτή δεν θα πρέπει να αποτελεί λόγο άρνησης της μεταφοράς τους, εξαιρουμένων των δικαιολογημένων λόγων ασφαλείας που ορίζει ο νόμος. Προτού αποδεχθούν κρατήσεις από άτομα με αναπηρία ή από άτομα με μειωμένη κινητικότητα, οι αερομεταφορείς, οι πράκτορές τους και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να διαπιστώσουν εάν υπάρχει δικαιολογημένος λόγος ασφαλείας που θα απέτρεπε την επιβίβαση των εν λόγω ατόμων στις πτήσεις αυτές.

(1) ΕΕ C 24 της 31.1.2006, σ. 12.

(2) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Ιουνίου 2006.

(3) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει άλλα δικαιώματα επιβατών που έχουν θεσπισθεί με την κοινοτική νομοθεσία, και κυρίως με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (3), και από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης (4). Οσάκις το ίδιο γεγονός γεννά το ίδιο δικαίωμα αποζημίωσης ή εκ νέου κράτησης στο πλαίσιο μιας εκ των νομοθετικών αυτών πράξεων και του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να επιτρέπεται στον δικαιούχο να ασκήσει το εν λόγω δικαίωμα μόνον άπαξ, κατά τη διακριτική του ευχέρεια.

(4) Για να έχουν τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δυνατότητες αεροπορικής μετακίνησης συγκρίσιμες με τις δυνατότητες των άλλων πολιτών, θα πρέπει να τους παρέχεται η αναγκαία συνδρομή τόσο στους αερολιμένες όσο και μέσα στο αεροσκάφος, με τη διάθεση του αναγκαίου προσωπικού και τη χρήση του απαιτούμενου εξοπλισμού. Για λόγους κοινωνικής εντάξης, η συνδρομή αυτή θα πρέπει να παρέχεται χωρίς πρόσθετη χρηματική επιβάρυνση.

(5) Η συνδρομή που παρέχεται σε αερολιμένες ευρισκόμενους στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η συνθήκη θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να επιτρέπει στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα να μετακινούνται από το καθορισμένο σημείο άφιξης τους στον αερολιμένα προς το αεροσκάφος και από το αεροσκάφος προς το καθορισμένο σημείο της αναχώρησής τους από τον αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασής τους. Τα σημεία αυτά θα πρέπει να εσημαίνονται τουλάχιστον στις κύριες εισόδους των κτιρίων του αεροσταθμού, στους χώρους με θυρίδες ελέγχου των εισιτηρίων, στους σταθμούς τρένων, προαστιακών σιδηροδρόμων, μετρό και λεωφορείων, στους σταθμούς των ταξί και σε άλλα σημεία συναντήσεων, καθώς και στους χώρους στάθμευσης των αερολιμένων. Η συνδρομή θα πρέπει να είναι οργανωμένη έτσι ώστε να αποφεύγεται η διακοπή και η καθυστέρηση, ταυτόχρονα δε να εξασφαλίζονται υψηλά και ισοδύναμα πρότυπα σε όλη την Κινητικότητα και βέλτιστη χρήση των πόρων, είτε πρόκειται για αερολιμένα είτε για αερομεταφορέα.

(3) ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59.

(4) ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, η ευθύνη για την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας συνδρομής στους αερολιμένες θα πρέπει να ανατεθεί σε κεντρικό φορέα. Δεδομένου ότι οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην παροχή υπηρεσιών, η συνολική αυτή ευθύνη θα πρέπει να τους ανατεθεί.

(7) Οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι τη συνδρομή στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Εναλλακτικά, και έχοντας υπόψη το θετικό ρόλο που διαδραματίζουν κατά το παρελθόν ορισμένοι συντελεστές και αερομεταφορείς, οι φορείς διαχείρισης μπορούν να αναθέτουν με σύμβαση σε τρίτους την παροχή αυτής της συνδρομής, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των σχετικών κανόνων του κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.

(8) Η συνδρομή θα πρέπει να χρηματοδοτείται κατά τρόπο ώστε το βάρος να κατανέμεται δίκαια σε όλους τους επιβάτες που χρησιμοποιούν έναν αερολιμένα και να μην αποδαρρύνεται η μεταφορά ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Ο αποτελεσματικότερος τρόπος χρηματοδότησης φαίνεται να είναι η είσπραξη χρηματικής επιβάρυνσης από κάθε αεροπορική εταιρεία, ανάλογης προς τον αριθμό επιβατών που η εταιρεία μεταφέρει από και προς τον αερολιμένα.

(9) Για να διασφαλιστεί, ειδικότερα, ότι οι χρηματικές επιβαρύνσεις που εισπράττονται από μια αεροπορική εταιρεία είναι σύμφωνες με τη συνδρομή που παρέχεται στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, και ότι δεν χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων του φορέα διαχείρισης, άλλων από τις δραστηριότητες που έχουν σχέση με την παροχή της εν λόγω συνδρομής, οι επιβαρύνσεις θα πρέπει να εγκρίνονται και να εφαρμόζονται με πλήρη διαφάνεια. Η οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, για την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας⁽¹⁾, και ιδίως οι διατάξεις για το διαχωρισμό των λογαριασμών, θα πρέπει να τυγχάνει εφαρμογής, εφόσον τούτο δεν αντίκειται στον παρόντα κανονισμό.

(10) Κατά την οργάνωση της παροχής συνδρομής στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και της κατάρτισης του προσωπικού τους, οι αερολιμένες και οι αερομεταφορείς θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον κώδικα συμπεριφοράς για τις υπηρεσίες εδάφους για άτομα με μειωμένη κινητικότητα της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), όπως ορίζεται στο έγγραφο αριθ. 30 μέρος I τμήμα 5 της ECAC και στα προσαρτώμενα παραρτήματα κατά το χρόνο υιοθέτησης του παρόντος κανονισμού.

(11) Όταν αποφασίζουν το σχεδιασμό νέων αερολιμένων και τερματικών σταθμών, καθώς και σε περιπτώσεις εκτενών εργασιών ανακαίνισης, οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων θα πρέπει, κατά το δυνατόν, να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Παρομοίως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει, κατά

το δυνατόν, να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες αυτές όταν αποφασίζουν το σχεδιασμό νέων και προσφάτως ανακαινισμένων αεροσκαφών.

(12) Η οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽²⁾, θα πρέπει να εφαρμόζεται αυστηρά προκειμένου να διασφαλιστεί ο σεβασμός της ιδιωτικής ζωής των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και να εξασφαλιστεί ότι η ζητούμενη πληροφορία χρησιμοποιείται μόνον για την τήρηση των υποχρεώσεων συνδρομής που προβλέπει ο παρών κανονισμός και δεν χρησιμοποιείται σε βάρος των επιβατών που ζητούν την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας.

(13) Όλες οι ουσιώδεις πληροφορίες που παρέχονται στους επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικά θα πρέπει να παρέχονται σε εναλλακτικά μορφώματα τα οποία θα είναι προστάτα στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, θα πρέπει δε να είναι διαθέσιμα τουλάχιστον στις ίδιες γλώσσες με τις πληροφορίες που διατίθενται στους άλλους επιβάτες.

(14) Όταν ανιχνεύονται αμαξίδια, άλλος εξοπλισμός κινητικότητας ή συσκευές συνδρομής, χάνονται ή καταστρέφονται κατά την παροχή υπηρεσιών εδάφους ή κατά τη μεταφορά εντός του αεροσκάφους, ο επιβάτης στον οποίο ανήκει ο εξοπλισμός θα πρέπει να αποζημιώνεται, σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς, κοινοτικού και εθνικού δικαίου.

(15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εποπτεύουν και να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό και να υποδεικνύουν κατάλληλο φορέα, ο οποίος θα αναλάβει το έργο επιβολής της εφαρμογής. Η εποπτεία δεν θα πρέπει να διχτεί τα δικαιώματα ένδικης προστασίας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα βάσει του εθνικού δικαίου.

(16) Είναι σημαντικό ένα άτομο με αναπηρία ή ένα άτομο με μειωμένη κινητικότητα, το οποίο θεωρεί ότι παραβιάστηκε ο παρών κανονισμός, να είναι σε θέση να ενημερώνει για το ζήτημα αυτό τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ή τον αρμόδιο αερομεταφορέα, αναλόγως της περίπτωσης. Αν το άτομο με αναπηρία ή το άτομο με μειωμένη κινητικότητα δεν λαμβάνει ικανοποίηση κατ' αυτόν τον τρόπο, θα πρέπει να μπορεί να προσφεύγει στον φορέα ή τους φορείς που έχουν συσταθεί προς το σκοπό αυτό από το οικείο κράτος μέλος.

(17) Οι καταγγελίες που αφορούν τη συνδρομή σε αερολιμένα απευθύνονται στον εθνικό φορέα ή τους εθνικούς φορείς που υποδεικνύει το κράτος μέλος στο οποίο ευρίσκεται ο αερολιμένας, για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Οι καταγγελίες που αφορούν τη συνδρομή από αερομεταφορέα θα πρέπει να απευθύνονται στον εθνικό φορέα ή τους εθνικούς φορείς που υποδεικνύει το κράτος μέλος το οποίο εξέδωσε την άδεια εκμετάλλευσης του αερομεταφορέα, για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(1) ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

(2) ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003.

- (18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις που θα επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνεται και η καταβολή αποζημίωσης στον ενδιαφερόμενο, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (19) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι να εξασφαλισθούν υψηλά και ισοδύναμα επίπεδα προστασίας και συνδρομής στα κράτη μέλη και να διασφαλισθεί ότι οι οικονομικοί παράγοντες θα δρουν με εναρμονισμένους όρους στην ενιαία αγορά, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και μπορούν, συνεπώς, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών όρια.
- (20) Ο παρών κανονισμός σεβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από το Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (21) Οι ρυθμίσεις περί στενότερης συνεργασίας όσον αφορά τη χρήση του αεροδρομίου του Γιβραλτάρ συμφωνήθηκαν στο Λονδίνο, στις 2 Δεκεμβρίου 1987, από το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, στο πλαίσιο κοινής δήλωσης των υπουργών Εξωτερικών των δύο χωρών. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν έχουν τεθεί ακόμη σε ισχύ.

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

- 1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες για την προστασία και την παροχή συνδρομής στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν αεροπορικά, τόσο για να τα προστατεύσει κατά των διακρίσεων όσο και για να διασφαλίσει ότι λαμβάνουν συνδρομή.
- 2. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού ισχύουν για τα άτομα με αναπηρία και για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα που χρησιμοποιούν ή έχουν την πρόθεση να χρησιμοποιήσουν εμπορικές υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, με αναχώρηση από, διέλευση από, ή άφιξη σε αερολιμένα, όταν ο αερολιμένας ευρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η συνθήκη.
- 3. Τα άρθρα 3, 4 και 10 έχουν επίσης εφαρμογή για τους επιβάτες που αναφέρονται από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου ισχύει η συνθήκη, εφόσον την πτήση εκτελεί κοινωτικό αερομεταφορέας.
- 4. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα των επιβατών που έχουν θεσπισθεί με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

5. Κατά το μέτρο που οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού συγκρούονται με τις διατάξεις της οδηγίας 96/67/ΕΚ, υπερισχύει ο παρών κανονισμός.

6. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ εννοείται ότι δεν θίγει τις αντίστοιχες νομικές θέσεις του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε ό, τι αφορά τη διαμάχη για την κυριαρχία επί του εδάφους στο οποίο ευρίσκεται ο αερολιμένας.

7. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται μέχρις ότου τεθούν σε ισχύ οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στην κοινή δήλωση των υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν το Συμβούλιο για την εν λόγω ημερομηνία έναρξης ισχύος.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- α) «άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα», οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητά του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας, και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού·
- β) «αερομεταφορέας», κάθε επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·
- γ) «πραγματικός αερομεταφορέας», ο αερομεταφορέας που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση βάσει σύμβασης μεταφοράς με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου το οποίο έχει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αυτόν·
- δ) «κοινωτικός αερομεταφορέας», ο αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (1)·
- ε) «ταξιδιωτικός πράκτορας», εξαιρούμενου του αερομεταφορέα, ο διοργανωτής ή ο πωλητής υπό την έννοια του άρθρου 2 σημεία 2 και 3 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ·
- στ) «φορέας διαχείρισης του αερολιμένα» ή «φορέας διαχείρισης», ο φορέας ο οποίος με βάση την εθνική νομοθεσία έχει κυρίως ως αποστολή τη διοίκηση και τη διαχείριση των αερολιμενικών υποδομών και το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο αερολιμένα ή σύστημα αερολιμένων·

(1) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

- ζ) «χρήστης αερολιμένα», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο υπεύθυνο για την αεροπορική μεταφορά επιβατών από ή προς το συγκεκριμένο αερολιμένα·
- η) «επιτροπή χρηστών του αερολιμένα», η επιτροπή εκπροσώπησης των χρηστών του αερολιμένα ή των οργανώσεων εκπροσώπησης τους·
- θ) «κράτηση», η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου ή άλλου αποδεικτικού στοιχείου, το οποίο δείχνει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα·
- ι) «αερολιμένας», κάθε χώρος διαρρυθμισμένος ειδικά για την προσγείωση, την απογείωση και τους ελιγμούς αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν συναφών εγκαταστάσεων για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών και των υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων που υποβοηθούν τις εμπορικές αεροπορικές υπηρεσίες·
- ια) «χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων του αερολιμένα», ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων που ευρίσκεται εντός των ορίων του αερολιμένα ή υπό τον άμεσο έλεγχο του φορέα διαχείρισης ενός αερολιμένα, και ο οποίος εξυπηρετεί άμεσα τους επιβάτες που χρησιμοποιούν τον εν λόγω αερολιμένα·
- ιβ) «εμπορική υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς επιβατών», η υπηρεσία ενσέριας μεταφοράς επιβατών η οποία παρέχεται από αερομεταφορέα, μέσω τακτικής ή μη τακτικής πτήσης παρέχόμενης στο ευρύ κοινό έναντι τιμήματος, είτε μόνη είτε στο πλαίσιο πακέτου.

Άρθρο 3

Πρόληψη άρνησης μεταφοράς

Οι αερομεταφορείς ή οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν αρνούνται λόγω αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας του επιβάτη:

- α) την αποδοχή κράτησης για πτήση που αναχωρεί από ή φτάνει σε αερολιμένα όπου ισχύει ο παρών κανονισμός·
- β) την επιβίβαση ατόμου με αναπηρία ή ατόμου με μειωμένη κινητικότητα στον αερολιμένα αυτόν, υπό τον όρο ότι ο ενδιαφερόμενος έχει έγκυρο εισιτήριο και κράτηση.

Άρθρο 4

Παρακλίσεις, ειδικοί όροι και πληροφόρηση

1. Παρά τις διατάξεις του άρθρου 3, οι αερομεταφορείς ή οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες μπορούν να αρνούνται, για λόγους αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας, την αποδοχή κράτησης ατόμου με αναπηρία ή ατόμου με μειωμένη κινητικότητα μόνον στις εξής περιπτώσεις:

- α) για να συμμορφωθούν προς τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο, ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει η αρχή η οποία εξέδωσε το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα προς το συγκεκριμένο αερομεταφορέα·

- β) εάν το μέγεθος του αεροσκάφους ή των θυρών του καθιστά φυσικώς αδύνατη την επιβίβαση ή μεταφορά του ατόμου με αναπηρία ή του ατόμου με μειωμένη κινητικότητα.

Σε περίπτωση άρνησης αποδοχής μιας κράτησης για τους λόγους που εκτίθενται στα στοιχεία α) ή β) του πρώτου εδαφίου, ο αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλει εύλογες προσπάθειες να προσφέρει αποδεκτή εναλλακτική λύση στο εν λόγω άτομο.

Το άτομο με αναπηρία ή το άτομο με μειωμένη κινητικότητα, το οποίο δεν έγινε δεκτό προς επιβίβαση λόγω της αναπηρίας του ή της μειωμένης κινητικότητάς του, καθώς και το άτομο που το συνοδεύει σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, έχει το δικαίωμα να ζητήσει επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση, όπως ορίζει το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Το δικαίωμα της επιλογής πτήσης επιστροφής ή μεταφοράς με άλλη πτήση εξαρτάται από την τήρηση όλων των απαιτήσεων ασφαλείας.

2. Υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που εκτίθενται στο στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1, ο αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να απαιτήσει το άτομο με αναπηρία ή το άτομο με μειωμένη κινητικότητα να συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο το οποίο δύναται να παρέχει τη συνδρομή που χρειάζεται το άτομο με αναπηρία ή το άτομο με μειωμένη κινητικότητα.

3. Ο αερομεταφορέας ή ο πράκτοράς του γνωστοποιεί, με προσιτό τρόπο και τουλάχιστον στις ίδιες γλώσσες που είναι διαθέσιμες στους άλλους επιβάτες, τους όρους ασφαλείας που ισχύουν για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία ή ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και τους τυχόν περιορισμούς μεταφοράς τους ή εξοπλισμού μετακίνησής τους λόγω του μεγέθους του αεροσκάφους. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες γνωστοποιούν αμέσως, εφόσον τους ζητηθεί, τους εν λόγω όρους ασφαλείας και περιορισμούς για πτήσεις που περιλαμβάνουν τα οργανωμένα ταξίδια και οι οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις, τις οποίες οργανώνουν, πωλούν ή προσφέρουν προς πώληση.

4. Όταν ένας αερομεταφορέας ή ο πράκτοράς του ή ένας ταξιδιωτικός πράκτορας εφαρμόζει παρέκκλιση βάσει της παραγράφου 1 ή 2, ενημερώνει γραπτώς το ενδιαφερόμενο άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα για τους σχετικούς λόγους. Κατόπιν αιτήσεως, ο αερομεταφορέας ή ο πράκτοράς του ή ένας ταξιδιωτικός πράκτορας γνωστοποιεί τους λόγους αυτούς γραπτώς στα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

Άρθρο 5

Καθορισμός σημείων άφιξης και αναχώρησης

1. Σε συνεργασία με τους χρήστες των αερολιμένων, μέσω της επιτροπής χρηστών του αερολιμένα όπου αυτή υφίσταται, και τις αντίστοιχες οργανώσεις που εκπροσωπούν άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ο φορέας διαχείρισης ενός αερολιμένας, αφού λάβει υπόψη τις τοπικές συνθήκες, καθορίζει σημεία άφιξης και αναχώρησης εντός των ορίων του αερολιμένας ή σε σημείο που ευρίσκεται υπό τον άμεσο έλεγχο του φορέα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

650

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ		
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	5*	4*
Ελάχιστη δυναμικότητα σε κλίνες	II 300	II 300
ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΑΜΚ)		
2 W.C. χωριστά ανδρών-γυναικών για ανάπηρους με τη χαρακτηριστική ένδειξη στην πόρτα. Θα βρίσκονται στη στάθμη της εισόδου. Τα W.C. των αναπήρων προσμετρώνται στο συνολικά απαιτούμενο αριθμό.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Οι ελάχιστες διαστάσεις των παραπάνω δίνονται στο σχ. 7. Το W.C. πρέπει να εξοπλιστεί με τουλ. 1 χειρολαβή στήριξης όπως φαίνεται στο σχ. 8. Τα ύψη τοποθέτησης των ειδών υγιεινής φαίνονται στο σχ. 8-9. Οι πόρτες των W.C. αν είναι κοινές στρεπτές θα ανοίγουν προς τα έξω, αν είναι συρόμενες θα σύρονται εξωτερικά. Επίσης βλ. σχ. 13, 19	ΝΑΙ	ΝΑΙ
11. Βεστιάριο Με ελάχιστο εμβαδόν 7,00 μ ² εφ' όσον είναι συνεχούς λειτουργίας.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
12. Χώρος Α' βοηθειών Πρόκειται για χώρο κύριας χρήσης (με ελεύθερη θέα κατά Γ.Ο.Κ.) εμβαδού τουλάχιστον 20,00 Μ ² εξοπλισμένου στοιχειωδώς για δυνατότητα παροχής Α' βοηθειών. Η ύπαρξη του χώρου προϋποθέτει και τη δυνατότητα ύπαρξης ιατρού, είτε σε μόνιμη βάση είτε κατά την προσκλήσεως. Θεωρείται χρήσιμο σε απομακρυσμένα από μεγάλες πόλεις, ξενοδοχεία.	ΠΡ	ΠΡ

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ		
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	5*	4*
	II	II
Ελάχιστη δυναμικότητα σε κλίνες	300	300
Β. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ		
12. Κόρια κλίμακα με πλατώσκαλο ή στρογγυλή με φανάρι τουλ. 0,60 μ. από τον χώρο εισόδου - υποδοχής (LOBBY) προς τους ορόφους με φυσικό φωτισμό & αερισμό σύμφωνα με το ΓΟΚ.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Ελάχιστο πλάτος σε μ. (Ισχύει για στεγασμένες ή υπαίθριες σκάλες)	1,40	1,40
Το πλατώσκαλο κάθε ορόφου θα απομονώνεται από τους διαδρόμους με πόρτες σύμφωνα με τις διατάξεις της πυροσβεστικής* * με αυτόματη επαναφορά.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Στον όροφο που θα βρίσκονται τα ειδικά δωμάτια, (Α.Μ.Κ.) τα φύλλα της πόρτας θα είναι ανοιγόμενα προς διαφορετική κατεύθυνση και θα επαναφέρονται με μηχανισμό με χρόνο καθυστέρησης 30".	ΝΑΙ	ΝΑΙ
ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΚΑΛΕΣ		
α. Δεν επιτρέπεται να υπάρχουν περισσότερα από 15 συνεχόμενα ύψη (ρίχτια) β. Το ύψος (ρίχτι) να είναι το λιγότερο 13 εκ. και το μεγαλύτερο 17,5 εκ. γ. Το πάτημα να είναι μεταξύ 28 και 36 εκ. (βλ. σχ. 1). δ. Απαιτείται πάντοτε χειρολισθήρας σε ύψος 0,90 ως 1,00 (βλ. σχ. 2). Η απόσταση του χειρολισθήρα από τον τοίχο ή άλλο εμπόδιο θα πρέπει να είναι τουλ. 5 εκ. Για πλάτος σκάλας μεγαλύτερο ή ίσο του 1,20 απαιτούνται χειρολισθήρες και στα δύο άκρα της σκάλας	ΝΑΙ	ΝΑΙ
13. Κλίμακα κινδύνου εφ' όσον υπάρχουν δωμάτια σε οριζόντια απόσταση πάνω από 30,00 μ. (Βλέπε και τις ισχύουσες σήμερα πυροσβεστικές διατάξεις).	ΝΑΙ	ΝΑΙ

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ		
	5*	4*
	II	II
Ελάχιστη δυναμικότητα σε κλίνες	300	300
14. Ανελκυστήρες πελατών		
α. ανεξάρτητα από τον αριθμό των ορόφων	ΝΑΙ	ΝΑΙ
ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑ ΓΙΑ ΑΜΚ -Θα έχουν διπλές (εσωτερική - εξωτερική) αυτόματες συρόμενες πόρτες. Για να εξασφαλιστεί μεγαλύτερο από το σύνηθες χρονικό διάστημα κατά το οποίο θα μένουν οι πόρτες ανοικτές θα πρέπει να υπάρχει ιδιαίτερο πλήκτρο χειρισμού (μακράς διάρκειας) εσωτερικά και εξωτερικά του θαλάμου. - Οι ελάχιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις του θαλάμου θα είναι 2,40 X 1,10 μ. - Το πλατύσκαλο μπροστά σε θύρα ανελκυστήρα θα πρέπει να έχει ελάχιστες διαστάσεις 1,50 X 1,50. -Ο θάλαμος θα πρέπει να εξοπλισθεί με χειρολαβές στήριξης που θα στηριχθούν σε ύψος 90 εκ. και στις 3 πλευρές (βλ. σχ. 6). -Τα πλήκτρα χειρισμού εσωτερικά του θαλάμου θα βρίσκονται σε οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 50 εκ. από την πλευρά της θύρας. Τα πλήκτρα χειρισμού εσωτερικά και εξωτερικά θα πρέπει να βρίσκονται σε διάταξη οριζόντια ή κατακόρυφη σε ύψος μεγαλύτερο από 0,90 μ. και μικρότερο από 1,40 μ. -Στα πλήκτρα χειρισμού θα πρέπει να αναγράφονται εσόγλυφοι οι αριθμοί των ορόφων. Ο ανελκυστήρας θα έχει την ένδειξη ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί από άτομα με ειδικές ανάγκες.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Θα προβλέπονται τουλάχιστον 2 ανελκυστήρες.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Για ξενοδοχεία άνω των 300 κλινών απαιτείται ένας επί πλέον ανελκυστήρας /200 κλίνες. - Ο ένας τουλάχιστον ανελκυστήρας θα έχει τις προδιαγραφές που αναφέρθηκαν παραπάνω. Οι υπόλοιποι θα είναι των 5 ατόμων.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΟΡΑΣΗΣ Σε όλους τους ανελκυστήρες θα προβλέπεται και ηχητική αναγγελία των ορόφων	ΝΑΙ	ΝΑΙ

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ		
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	5*	4*
<p>ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΑΜΚ)</p> <p>– Να υπάρχουν ράμπες ανόδου από τη στάθμη του δρόμου μέχρι την α' στάση του ανελκυστήρα και μέχρι τους χώρους αναψυχής και εστίασης και γενικά χώρους συνάθροισης κοινού.</p>	ΝΑΙ	ΝΑΙ
<p>Ράμπες</p> <p>α. Το ελάχιστο ελεύθερο πλάτος τους θα είναι 1,20 β. Απαιτείται πάντοτε χειρολισθήρας και στις δύο πλευρές της ράμπας σε ύψος και διάταξη όπως στο σχήμα 3, 24, 25, 26, 27. γ. Γενικά η κλίση των ραμπών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 6%. Σε περίπτωση όμως που το μήκος της ράμπας δεν είναι μεγαλύτερο των 5 μ. τότε η κλίση μπορεί να φθάνει το 8%. Σε περίπτωση που η ράμπα έχει κλίση μεγαλύτερη του 6% (σε περίπτωση μετατροπής) επιβάλλεται να προβλέπονται πλατύσκαλα τουλάχιστον 1,40 κάθε 15 μ. μήκους ράμπας. Πλατύσκαλα επίσης πρέπει να προβλέπονται στις γωνίες αλλαγής κατεύθυνσης και μπροστά στις εισόδους – εξόδους, όπου στο ΜΙΝ ορθογώνιο του πλατύσκαλου 1,20 X 1,40 δεν θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται το τόξο ανοίγματος της θύρας.</p>	ΝΑΙ	ΝΑΙ
<p>15. Διάδρομοι κυκλοφορίας στους κύριους χώρους ελάχιστο πλάτος σε μ. (ισχύει τόσο σε κλειστούς όσο και ημιυπαίθριους χώρους) – Πρέπει να φωτίζονται και να αερίζονται φυσικά ή τεχνητά.</p>	1.40	1.40

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ		
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	5*	4*
Πρόβλεψη για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΚ) στα δωμάτια & τα διαμερίσματα	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Ελάχιστος αριθμός ειδικών διαμερισμάτων Από 1-20 διαμερίσματα	1	1
Ελάχιστος αριθμός ειδικών δωματίων ξενοδοχειακού τύπου Από 1-20 δωμάτια	1	1
Προβλεπόμενα ποσοστά ειδικών διαμερισμάτων και δωματίων με μέγιστο αριθμό τα δέκα (10) διαμερίσματα & δωμάτια αθροιστικά, λαμβάνοντας το ποσοστό 10% επί του αριθμού των δωματίων & των διαμερισμάτων αντίστοιχα.	10%	10%
– Στα ξενοδοχεία όπου δεν υπάρχει ανελκυστήρας (απαλλαγή λόγω αδυναμίας συντήρησης, αλλά προβλέπονται διευκολύνσεις για Α.Μ.Κ.) υποχρεωτικά θα προβλέπονται δύο τουλάχιστον διαμερίσματα ή δωμάτια, στη στάθμη του ισόγειου όπου θα μπορεί να φτάνει κανείς από τη στάθμη του δρόμου με ράμπες.	ΝΑΙ	ΝΑΙ
α. Στα δωμάτια & διαμερίσματα διαμονής αναπήρων που κινούνται με αμαξίδιο οι διαστάσεις των χώρων θα πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα άνετης κυκλοφορίας και χρήσης του χώρου. Ενδεικτικές διαστάσεις δίδονται στο σχήμα 11. ι. Πάντως ελάχιστη διάσταση του δωματίου θα είναι 3 μ. ιι. Σε κάποιο σημείο του δωματίου θα πρέπει να υπάρχει ελεύθερος χώρος περιστροφής αμαξιδίου διαμέτρου 1,50 μ. ιιι. Γύρω από κάθε κλίνη θα πρέπει να δίδεται ελεύθερος χώρος τουλάχιστον 90 εκ. (στις 2 πλευρές της κλίνης) ιiiii. Ύψος κλίνης 0,55-0,65 β. Οι ποδιές των παραθύρων θα πρέπει, για να επιτρέπουν την ελεύθερη θέα σε καθήμενο άτομο, να έχουν μεγ. ύψος 70 εκ. Για την εξασφάλιση της ασφάλειας είναι δυνατό να προβλέπεται σε κατάλληλο ύψος μπάρα ασφαλείας. Ακόμα σε περίπτωση που προβλέπεται εξώστης, το κάγκελο θα πρέπει να επιτρέπει την κατά το δυνατό άνετη θέα. βλ. σχ. 12. Εξυπακούεται ότι τα διαμερίσματα και τα δωμάτια για ΑΜΚ θα είναι προσπελάσιμα με ράμπες ή ανελκυστήρα και θα δημιουργούνται στο ισόγειο ή στον Α' όροφο μόνο και όχι σε υψηλότερους ορόφους ώστε να είναι ευκολότερη η έξοδός τους από το κτίριο σε περίπτωση κινδύνου	ΝΑΙ	ΝΑΙ

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ		
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	5*	4*
<p>Μαγειρεία Διαμερισμάτων για ΑΜΚ Οι χώροι αυτοί θα πρέπει να έχουν ελεύθερο χώρο περιστροφής αμαξιδίου διαμέτρου 1.50 μ Ο πάγκος θα έχει βάθος 0.60 και ύψος 0.90 Κάτω από το νεροχύτη θα υπάρχει κενό ύψους τουλάχιστον 0.67 για να επιτρέψει την μετωπική προσέγγιση από άτομο κινούμενο με αμαξίδιο. Τα σιφόνια και γενικά οι υδραυλικές εγκαταστάσεις του νεροχύτη θα κατασκευασθούν έτσι που να μην εμποδίζουν τη μετωπική προσέγγιση. Η τομή του πάγκου εργασίας θα είναι όπως στο σχήμα 13</p> <p>Λουτρά Διαμερισμάτων & Δωματίων για Α.Μ.Κ. Τα λουτρά των διαμερισμάτων & των δωματίων για Α.Μ.Κ. θα ακολουθούν τις εξής προδιαγραφές:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Στους χώρους των ντους για χρήση Α.Μ.Κ. δεν θα τοποθετείται ντουςιέρα, αλλά η απορροφή του νερού θα οδηγείται σε σιφόνι από τις κατάλληλες κλίσεις (ρήσεις) του δαπέδου 2. Στην περιοχή του ντους είναι απαραίτητη η τοποθέτηση δύο τουλάχιστον χειρολαβών, όπως στο σχήμα 8 3. Οι ελάχιστες διαστάσεις των λουτρών δίδονται στο σχήμα 10α 4. Τα ύψη τοποθέτησης των ειδών υγιεινής φαίνονται στα σχήματα 8 & 9 5. Οι θύρες των λουτρών εάν είναι κοινές στρεπτές θα ανοίγουν προς τα έξω και αν είναι συρόμενες θα σύρονται εξωτερικά 	<p>ΝΑΙ</p>	<p>ΝΑΙ</p>

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ Α.Μ.Κ.
<p style="text-align: center;">Εξαιρούνται από την υποχρέωση εφαρμογής των προδιαγραφών για ΑΜ.Κ.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Μονάδες, που κατασκευάζονται σε γήπεδα με συνολική κλίση άνω του 30% και βρίσκονται σε τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, σε περιοχές ελεγχόμενες από την αρχαιολογική υπηρεσία, σε περιοχές όπου επιβάλλεται μεγάλη διασπορά κτιριακών όγκων θα εξαιρούνται από τις προδιαγραφές για ΑΜ.Κ. μόνο στις περιπτώσεις, όπου αποδεδειγμένα υπάρχει αδυναμία συντήρησης ανυψωτικών μηχανημάτων (π.χ. νησιά) 2. Οι ανωτέρω εξαιρέση, δεν ισχύει, αν η μονάδα βρίσκεται σε περιοχή ιαματικών πηγών. 3. Περιπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στην προηγούμενη παράγραφο, αλλά κατά την κρίση της αρμόδιας υπηρεσίας του Ε.Ο.Τ. θα πρέπει να τύχουν σχετικών εξαιρέσεων. θα παραπέμπονται από αυτήν συνοδευόμενες από αιτιολογική έκθεση στη Διοίκηση του Ε.Ο.Τ. προς έγκριση

ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΥΛΙΚΑ**Ι. ΠΕΡΙΒΑΛΛΩΝ ΧΩΡΟΣ****α) Εσωτερικό οδικό δίκτυο**

- Οι κύριες και δευτερεύουσες οδοί και προσβάσεις, πρέπει να είναι βατές με όλες τις καιρικές συνθήκες, το τελικό οδόστρωμα τους πρέπει να είναι από αμμοχάλικο ή σκυρόστρωτο, να αντέχει στην προβλεπόμενη μέσα στον χώρο κυκλοφορία των οχημάτων και να αποφεύγεται η δημιουργία σκόνης. Επίσης πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες κλίσεις κατά μήκος και κάθετα των δρόμων καθώς και σχάρες απορροής για να αποστραγγίζονται εύκολα τα νερά της βροχής από την επιφάνεια των οδοστρωμάτων.

- Οι πεζόδρομοι και οι προσβάσεις προς την θάλασσα θα είναι πλακόστρωτα ή επιστρωμένες με 3Α ή άλλο σκληρό υλικό μη ολισθηρό.

α. Το πλάτος των πεζόδρομων δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 1,50 μ.

β. Η υψομετρική διαφορά μεταξύ πεζοδρομίου και δρόμου στα σημεία πρόσβασης θα εξομαλύνεται με κατάλληλη διαμόρφωση του πεζοδρομίου όπως στο σχήμα 4, (κλίση 6%).

β) Σκάλες

α. Δεν επιτρέπεται να υπάρχουν περισσότερα από 15 συνεχόμενα ύψη (ρίχτια).

β. Το ύψος (ρίχτι) να είναι το λιγότερο 13 εκ. και το μεγαλύτερο 17,5 εκ.

γ. Το πάτημα να είναι μεταξύ 28 και 36 εκ. (βλ. σχ. 1).

δ. Απαιτείται πάντοτε χειρολισθήρας σε ύψος 0,90 ως 1,00 (βλ. σχ. 2). Η απόσταση του χειρολισθήρα από τον τοίχο ή άλλο εμπόδιο θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5 εκ. Για πλάτος σκάλας μεγαλύτερο ή ίσο του 1,20 απαιτούνται χειρολισθήρες και στα δύο άκρα της σκάλας. Οι βαθμίδες θα πρέπει να έχουν σε κάθε πάτημα 1 ή 2 λωρίδες πλάτους τουλάχιστον 2 εκ. (αθροιστικά) στις οποίες να έχει εφαρμοσθεί άμμος σκληρού υλικού, κόκκου 0,20-0,6 χιλ. (π.χ. κοσκινισμένη άμμος Μυκόνου) επικολλημένη με κατάλληλη συνδετική ύλη. Οι λωρίδες (ή λωρίδα) μπορούν ακόμη να είναι έτοιμο υλικό (της βιομηχανίας) που να έχει τέτοια άμμο και να επικολλούνται πάνω στις βαθμίδες.

Τα υλικά αυτά δεν είναι απαραίτητα όταν η επικάλυψη των βαθμίδων γίνεται από αντλιοσθηρό υλικό.

Επιβάλλεται όμως, στις σκάλες με περισσότερα των 5 σκαλοπατιών, η ένδειξη του τέλους του πατήματος με διαφοροποίηση του χρώματος.

γ) Ράμπες

α. Το ελάχιστο ελεύθερο πλάτος τους θα είναι 1,20.

β. Απαιτείται πάντοτε χειρολισθήρας και στις δύο πλευρές της ράμπας σε ύψος και διάταξη όπως στο σχήμα 3.

γ. Γενικά η κλίση των ραμπών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 6%. Σε περίπτωση όμως που το μήκος της ράμπας δεν είναι μεγαλύτερο των 5 μ. τότε η κλίση μπορεί να φθάνει το 8%. Σε περίπτωση που η ράμπα έχει κλίση μεγαλύτερη του 6% επιβάλλεται να προβλέπονται πλατύσκαλα τουλάχιστον 1,40 κάθε 15μ. μήκους ράμπας.

- Πλατύσκαλα επίσης πρέπει να προβλέπονται στις γωνίες αλλαγής κατεύθυνσης και μπροστά στις εισόδους – εξόδους, όπου στο ΜΙΝ ορθογώνιο του πλατύσκαλου 1,20 x 1,40, δεν θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται το τόξο ανοίγματος της πόρτας.

Στις επιφάνειες των κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) άμμος όπως αυτή που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο θα επικολλάται με* κατάλληλη συνδετική ύλη.

δ) Ανυψωτικά μηχανήματα:

Είναι δυνατόν οι ράμπες να αντικαθίστανται με ανυψωτικά μηχανήματα, όπου το προκύπτον μήκος της ράμπας, κρίνεται από τον αρχιτέκτονα του έργου απαγορευτικό. Τα μηχανήματα αυτά, θα πρέπει να είναι εύχρηστα και ασφαλή.

Με την υποβολή της αρχιτεκτονικής μελέτης θα υποβάλλονται τα πλήρη στοιχεία του μηχανήματος και οι σχετικές άδειες, για τη χρήση του στην Ελληνική αγορά

ε) Πλακόστρωτα:

Όπου χρησιμοποιούνται πλάκες για την επίστρωση υπαίθριων χώρων, θα πρέπει να είναι υποχρεωτικά αντιολισθηρές. Ιδιαίτερη πρόνοια πρέπει να λαμβάνεται στα πλακόστρωτα της περιοχής της πισίνας.

Στα ξενοδοχεία, που λειτουργούν το χειμώνα θα πρέπει να γίνεται ειδική επιλογή στα υλικά δαπέδου, των υπαίθριων διαμορφώσεων και να αποφεύγονται υλικά, που γίνονται επικίνδυνα σε περίπτωση παγετού.

2. ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

α) Η κατασκευή πρέπει να είναι υποχρεωτικά μόνιμη και αποκλείονται όλοι οι τύποι λυομένων κτισμάτων που κυκλοφορούν στην αγορά με το χαρακτηρισμό «λυόμενο». Σε περίπτωση μετατροπών αποκλείονται οι οικοδομές που έχουν κατασκευαστεί με οικοδομική άδεια «λυόμενου».

Επιτρέπονται όλες οι μορφές προκατασκευής με την προϋπόθεση να έχουν την έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΕΧΩΔΕ και να πληρούν τις απαιτήσεις εμφάνισης και επιμέρους υλικών των προδιαγραφών του ΕΟΤ.

β) Γίνονται δεκτές οι προτάσεις των μελετητών για τα υλικά περάτωσης του κτιρίου με την προϋπόθεση ότι είναι επιλεγμένα ανάλογα με την θέση της μονάδας (εντός ή εκτός σχεδίου, βουνό ή θάλασσα κ.λπ.) και οπωσδήποτε σύμφωνα με ό,τι επιβάλλει η ισχύουσα νομοθεσία για την πυρασφάλεια.

γ) Επιβάλλεται επένδυση με κεραμικά πλακίδια ή μάρμαρο σ' όλους τους υγρούς χώρους (λουτρά, μαγειρείο, κουζίνες επιπλωμένων, διαμερισμάτων κ.λπ.) μέχρι ύψους 2,20 μ. Μπορεί να γίνουν δεκτές και άλλες προτάσεις για τις επενδύσεις των υγρών χώρων με άλλα υλικά, εφόσον θα πληρούν τις προϋποθέσεις των παραπάνω, ως προς τη συμπεριφορά τους στην υγρασία.

δ) Επιβάλλονται σκούρα στα κουφώματα των υπνοδωματίων εκτός αν υπάρχει κλιματισμός. Στην περίπτωση, που δεν υπάρχουν σκούρα, είναι υποχρεωτικές οι κουρτίνες συσκότησης.

ε) Είσοδοι κτιρίων.

Οι εξωτερικές θύρες των κτιρίων θα πρέπει να ανοίγουν προς τα έξω και να έχουν ελάχιστο ελεύθερο άνοιγμα 0,90 μ. Μια τουλάχιστον θύρα απ' αυτές μπορεί να είναι συρόμενη ή ανοιγόμενη θα φέρει όμως πάντοτε είτε αυτόματο μηχανισμό για το άνοιγμα και την επαναφορά της, είτε απλό μηχανισμό που θα επιτρέπει το άνοιγμα με απλή ώθηση και να επαναφέρει το φύλλο με ρυθμιζόμενη καθυστέρηση.

- Σε περίπτωση που, οι υαλόθυρες δε διαθέτουν αυτόματο μηχανισμό ανοίγματος και επαναφοράς, τότε η διάταξη του γυάλινου ανοίγματος θα πρέπει να ακολουθεί το σχήμα 5 εφόσον το κρύσταλλο δεν είναι σκεκουρίτ ή οπλισμένο.

-Στις μεγάλες γυάλινες επιφάνειες, ανοιγόμενες ή σταθερές θα τοποθετούνται αυτοκόλλητες ενδείξεις, για την αποφυγή ατυχημάτων.

- Οι τάπητες καθαριότητας που τοποθετούνται συνήθως μπροστά στις εισόδους θα πρέπει να βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με το δάπεδο.

στ. Εσωτερικός χώρος κτιρίων.

Πόρτες: Το ελάχιστο ελεύθερο άνοιγμα εσωτερικών θυρών θα είναι 85-90 εκ.

Σκάλες: Ισχύει ό,τι στην παρ. Ιβ.

Ράμπες: Ισχύει ό,τι στην παρ. Ιγ.

Ανοψωτικά μηχανήματα: Ισχύει ό,τι στην παρ. Ιδ.

Δάπεδα: Τα οριζόντια δάπεδα επιτρέπεται να είναι σπιλνά, χωρίς όμως αυτό να προκύπτει από εφαρμογή επαλείψεων κεριού (αντιολισθηρά).

Ειδικότερα για τα δάπεδα των χώρων υγιεινής επιβάλλεται η επιλογή αντιολισθηρών υλικών επίστρωσης δαπέδου.

Να μην υπάρχουν μικρές υψομετρικές διαφορές στα δάπεδα (προτιμότερα δύο σκαλοπάτια).

Όπου υπάρχουν υψομετρικές διαφορές θα πρέπει να υπάρχει προστατευτικό κιγκλίδωμα ή στηθαίο.

Οι σχάρες δαπέδου που βρίσκονται σε περιοχές διέλευσης κοινού θα πρέπει να έχουν κενά ή τρύπες, πλάτους ή διαμέτρου μικρότερων από 1 εκ.

Βεράντες - Εξώστες: Σε όλες τις βεράντες και τους εξώστες, που δεν βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τον εξωτερικό χώρο, επιβάλλεται προστατευτικό κιγκλίδωμα ή στηθαίο στο οριζόμενο από το Γ.Ο.Κ. ύψος. Στα κιγκλιδώματα, θα πρέπει να αποφεύγονται τα οριζόντια στοιχεία για λόγους ασφάλειας, των μικρών παιδιών.

Σηματοδότηση: Όλοι οι χώροι που προβλέπονται για αποκλειστική εξυπηρέτηση ΑΜΚ πρέπει να έχουν διακριτικό σήμα. Ακόμη πρέπει να σηματοδοτείται και η πορεία προς τους χώρους αυτούς π.χ. εισοδοί, εξοδοί, τηλεφωνικοί θάλαμοι, WC, θέσεις στάθμευσης κ.λπ.

Οι πινακίδες σηματοδότησης πρέπει να βρίσκονται σε ευδιάκριτες και καλά φωτιζόμενες θέσεις. Παραδείγματα προτύπων σηματοδότησης δίνονται στο σχ. 14.

ζ. Χειρισμός εξοπλισμού.

Το ύψος τοποθέτησης των στοιχείων χειρισμού του κτιριακού εξοπλισμού θα κυμαίνεται μεταξύ 0,90 και 1,40 μ. Σε περίπτωση που τα στοιχεία χειρισμού (μπουτόν, πόμολα κ.λπ.) βρίσκονται κοντά σε εσωτερική γωνία χώρου η απόστασή τους από την ακμή θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 20 εκ. όπως π.χ. πόμολα υαλοστασίων, χειρισμός σκούρων παραθύρων, μπουτόν χειρισμού ανελεκυστήρων, κουδούνια, τηλέφωνα κοινού, διακόπτες, δοχεία εκπλύσεως WC(καζανάκια), χαρτοθήκες W.C. κλπ.

η. Αντιηχητικά μέτρα

- Επίστρωση των δαπέδων – τοίχων – ορόφων όλων των κοινόχρηστων χώρων τάξεων 5*, 4* με κατάλληλα υλικά ώστε να αποφεύγεται η αντήχηση. Τα υλικά που επιλέγονται θα προκύπτουν από σχετική μελέτη και θα αναφέρονται στην τεχνική έκθεση.

- Λεκάνες χαμηλής πίεσης στα ξενοδοχεία Α' τάξης για μείωση του θορύβου.

θ) Επιβάλλεται θερμομόνωση για όλους τους κλειστούς χώρους σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

η) Επιβάλλεται ηχομόνωση για όλους τους κλειστούς χώρους σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Γενικά στον περιβάλλοντα χώρο και στο εσωτερικό των κτιρίων των τουριστικών εγκαταστάσεων, θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα για την ασφαλή διαμονή και διακίνηση, πελατών και εργαζομένων, όποια και αν είναι η σωματική ή νοητική κατάσταση αυτών.

Ειδικά για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ανάπηρους, ηλικιωμένους, μικρά παιδιά κ.λπ.) επιβάλλονται όλες οι αναφερόμενες στο παρόν προβλέψεις και διευκολύνσεις.

Πέραν αυτών γίνονται δεκτές λύσεις και προτάσεις, που περιλαμβάνονται στο ειδικό τεύχος «Σχεδιάζοντας για όλους», του Γραφείου για Α.Μ.Ε.Α. του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. καθώς και προτάσεις του υπεύθυνου μελετητή του έργου, διπλωματούχου αρχιτέκτονα ή πολιτικού μηχανικού, εφόσον υπάρχει γι' αυτές πλήρης ανάλυση και αιτιολόγηση και κριθούν δόκιμες κατά τον έλεγχο.