

συνέχεια από τη σελίδα 21

σμό –και τον πρωταθλητισμό– ενθαρρύνεται από την πολιτεία ή είναι αποτέλεσμα μόνο προσωπικού πείσματος και προσπάθειας;

Δυστυχώς δεν υπάρχει σχεδόν καμία υποστήριξη από την Πολιτεία. Είναι θέμα επένδυσης προσωπικού χρόνου και χρήματος. Η κατάσταση δεν είναι η ενδεικνυόμενη και αυτό φαίνεται από την περίπτωση μου: ενώ μέσα στο νερό έκανα ρεκόρ και έπαιρνα μετάλλια, έξω από την πισίνα δυσκολευόμουν ακόμη και να ντυθώ, επειδή δεν υπήρχε η κατάλληλη υποδομή, ούτε οι άνθρωποι που χρειαζόμουν για να με βοηθήσουν.

Η ζήτηση εισιτηρίων για τους Παραολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας ήταν ιδιαίτερα αυξημένη. Λίγες ημέρες πριν από την έναρξη, είχαν κοπεί πάνω από 276.000 εισιτήρια. Πώς ερμηνεύεις αυτή την αυξημένη ζήτηση; Μήπως οι Έλληνες (και γενικά οι Ευρωπαίοι) έρχονται σιγά-σιγά πιο κοντά στους ανθρώπους με ειδικές δυνατότητες;

Φοβάμαι ότι το ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε κατά την τελετή έναρξης των Παραολυμπιακών Αγώνων ήταν ως επί το πλείστον πλασματικό. Κατά τη γνώμη μου, πολλοί ήταν εκείνοι που είχαν θαμπωθεί από το «γκλάμουρ» της τελετής έναρξης των Ολυμπιακών και θέλησαν να ζήσουν μια δεύτερη αντίστοιχη εμπειρία, δεδομένου ιδίως ότι βρήκαν φθηνά εισιτήρια. Πάντως, πιστεύω ότι και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν την πρόβλεπαν πολύ την Παραολυμπιάδα. Αν το είχαν κάνει, τότε και περισσότερους επισκέπτες θα είχαμε και μεγαλύτερα έσοδα.

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΑΥΣΤΗΡΩΣ ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΓΙΑ ΑμεΑ

Τελικά, η Αθήνα του Σεπτεμβρίου 2004 ήταν μια πόλη φιλόξενη για τους ανθρώπους με κινητικά προβλήματα, που την επισκέφτηκαν επ' ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων;

Από προσωπική εμπειρία (γιατί βρέθηκα στην πόλη για να παρακολουθήσω κάποια αθλήματα και την τελετή λήξης που τελικά δεν έγινε) μπορώ να πω ότι η Αθήνα δεν ήταν έτοιμη να αντιμετωπίσει τους παραολυμπιακούς αγώνες. Ακόμη και σε μεγάλα και ακριβά ξενοδοχεία, οι θέσεις και οι διευκολύνσεις για ΑμεΑ ήταν ελάχιστες. Θα ερχόντουσαν πολύ περισσότεροι παραπληγικοί από το εξωτερικό στην Παραολυμπιάδα, αν υπήρχαν κατάλληλα διαμορφωμένα καταλύματα. Ουσιαστικά, εγώ είχα εντοπίσει μόνο ένα κατάλληλο ξενοδοχείο, στο οποίο είχαμε διανυκτερεύσει με την προολυμπιακή ομάδα. Πρόκειται για ένα ξενοδοχείο στη Γλυφάδα, που διαμορφώθηκε πραγματικά για να φιλοξενήσει και ειδικές ομάδες πληθυσμού. Αλλά και αυτό το ξενοδοχείο απείχε πολύ από τις αθλητικές εγκαταστάσεις, περίπου δύο ώρες με το λεωφορείο. Συγκεκριμένα, αν χρειαζόταν να πάρω το λεωφορείο, έπρεπε να αλλάξω τρεις γραμμές μέχρι το ΟΑΚΑ.

Στην πραγματικότητα χρειαζόταν λίγες παρεμβάσεις: κυρίως οι ράμπες πρόσβασης (πχ, στο εστιατόριο του ξενοδοχείου) και το ει-

δικό ασανσέρ με τις συρόμενες πόρτες, που έχει τα κουμπιά του τοποθετημένα χαμηλά, ώστε να μπορεί να τα προσεγγίσει και ένας άνθρωπος καθισμένος σε αμαξίδιο. Σας πληροφορώ ότι έψαξα πολύ για να βρω κατάλληλα διαμορφωμένο ξενοδοχείο και δεν βρήκα ούτε ένα μέσα στο Σύνταγμα.

Πάντως, ειδικά στην περίπτωση της Αθήνας, οι δημόσιες συγκοινωνίες έχουν αναβαθμιστεί σημαντικά, προς την κατεύθυνση της εξυπηρέτησης ατόμων με κινητικές δυσκολίες...

Πράγματι, το Αττικό Μετρό είναι κατάλληλα διαμορφωμένο. Μάλιστα, στους σταθμούς του έχει και ειδικά ασανσέρ, τα οποία όμως τα χρησιμοποιούν οι πάντες και αργά ή γρήγορα θα φθαρούν. Σε αυτή την περίπτωση, προτείνω να εκδίδεται ειδική κάρτα για τη χρήση των ανελκυστήρων των σταθμών του μετρό μόνο από τα ΑμεΑ. Δεν μπορούν να τα χρησιμοποιούν οι πάντες αυτά τα ασανσέρ, επειδή πχ, βαριούνται να περπατήσουν. Αυτό πρέπει να το συνειδητοποιήσουν όλοι οι πολίτες, να αλλάξουν νοοτροπία. Γενικά, ο παράγοντας παιδεία είναι πολύ σημαντικός. Αν οι επιβάτες «εκπαιδευτούν» γενικότερα, ώστε να κρατούν τους χώρους των μέσων μαζικής μεταφοράς καθαρούς και ευπρεπείς, τότε θα γίνουν πιο δελεαστικοί για τους ίδιους. Κάπως έτσι θα σταματήσουν να παίρνουν το αυτοκίνητό τους και θα περιοριστεί το κυκλοφοριακό.

Στη Θεσσαλονίκη, πάντως, η κατάσταση στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ απέχει πολύ από το να είναι η ιδανική. Ας υποθέσουμε ότι διαθέτουν το ειδικό σκαλάκι για την επιβίβαση. Μα, στις ώρες αιχμής είναι πολλές φορές τόσο ασφυκτικά γεμάτα, που ένα αμαξίδιο δεν μπορεί ούτε την πόρτα να πλησιάσει. Δεν είναι λίγοι οι παραπληγικοί που θέλουν να κινηθούν με τα λεωφορεία και απλά δεν μπορούν.

Τα Λευκά Ταξί βοηθούν την κατάσταση;

Το λευκό ταξί είναι μη κερδοσκοπικό και δουλεύει βάσει ραντεβού. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχουν φορείς που θα αναλάβουν να χρηματοδοτούν τα λευκά ταξί. Προς το παρόν, υπάρχει μόνο ένα τέτοιο ταξί και σχεδιάζεται να λειτουργήσει και δεύτερο, αλλά το θέμα είναι πώς θα λειτουργήσει. Ωστόσο, χρειάζονται περισσότεροι οδηγοί, ώστε το ταξί να λειτουργεί επί 24ώρου βάσης και όπως προανέφερα, απαραίτητη είναι και η χρηματοδότηση. Όλοι οι φορείς πρέπει να αγκαλιάσουν τον θεσμό του λευκού ταξί: τα υπουργεία Μακεδονίας-Θράκης και Μεταφορών, η νομαρχία, ο δήμος, όλοι.

Αυτό που θα βοηθούσε σημαντικά την κατάσταση θα ήταν ένα τραμ. Στην παρούσα φάση, αυτό που χρειάζεται, κατά τη γνώμη μου, είναι να εκπονηθεί μια μελέτη σκοπιμότητας, σχετικά με το αν η Θεσσαλονίκη χρειάζεται μετρό ή τραμ.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να επισημάνω ότι γενικά στην Ελλάδα δεν έχουμε τις σωστές μελέτες. Αν υπάρχει σωστή προμελέτη και μελέτη (περιβαλλοντικές, γεωλογικές κτλ), τότε το έργο γίνεται αμέσως. Επιβάλλεται να αλλάξει το θεσμικό πλαίσιο, ώστε οι μελέτες

να γίνονται σωστά. Στην Ελλάδα δεν έχουμε ακόμη καταλάβει τι σημαίνει καλή μελέτη.

Δεν μπορούμε να μιλάμε για ίσα δικαιώματα στη μόρφωση, όταν δεν μπορείς να φτάσεις στην τάξη σου»: η δήλωση –με αναφορά στις «φοβερές σκάλες» της Φιλοσοφικής Σχολής Θεσσαλονίκης– έγινε στο παρελθόν από τον Οδυσσέα Σαββόπουλο, αθλητή στο άλμα εις μήκος και τους δρόμους ταχύτητας, που είχε χάσει το δεξί του πόδι σε ένα ατύχημα. Ως άνθρωπος με κινητική δυσκολία, αλλά και ως μηχανικός, βλέπεις σήμερα κάποια βελτίωση σε αυτό το πεδίο; Ποια είναι η κατάσταση στα σχολεία και τα πανεπιστήμια;

Αυτή τη στιγμή αν εγώ αποφασίσω να κάνω ένα μεταπτυχιακό, θα δυσκολευτώ πολύ, γιατί δεν υπάρχει εύκολη πρόσβαση στο Πολυτεχνείο. Να φανταστείτε ότι αν γίνει μια διάλεξη ή μια ημερίδα για τους μηχανικούς στο μεγάλο αμφιθέατρο του Πολυτεχνείου, πρέπει να μπω από την πίσω πόρτα, που είναι για τους συντηρητές. Σκάλες για να ανεβείς, σκάλες για να κατεβείς, σκάλες παντού. Ακόμη και το να πω μια καλημέρα στους παλιούς καθηγητές μου είναι δύσκολη -αν όχι ακατόρθωτη- υπόθεση.

Πώς βλέπεις γενικά την κατάσταση στην Ελλάδα; Αθήνα και Θεσσαλονίκη παραμένουν εξίσου αφιλόξενες για τα ΑμεΑ, όσο και πριν από κάποια χρόνια ή έχουν σημειωθεί βελτιώσεις; Αν έστελνες μια ανοιχτή επιστολή προς τα συναρμόδια υπουργεία, ποιες προτεραιότητες θα πρότεινες να τεθούν -ως μηχανικός- για τα δημόσια κτίρια ή τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;

Ένα πολύ σημαντικό θέμα είναι ασφαλώς οι ράμπες. Ακόμη και εκεί που υπάρχουν ράμπες, παρουσιάζουν σοβαρές ατέλειες. Δεν έχουν τις σωστές καμπύλες ή παρουσιάζουν ρωγμές είτε καταλήγουν πχ, μπροστά σε δέντρα, με αποτέλεσμα να μη χωράει να περάσει το αμαξίδιο. Μπορώ να πω ότι οι ράμπες με κατασκευαστικές ατέλειες είναι περισσότερες από τις ιδανικά κατασκευασμένες και σωστά χωροθετημένες. Υπάρχουν σοβαρές κακοτεχνίες. Και δεν είναι μόνο θέμα ραμπών, αλλά και πλακόστρωτου. Υπάρχουν οδοί, όπου είναι καλύτερα να περπατάς στον δρόμο από ό, τι στο πεζοδρόμιο, με εξαίρεση την Τιμισοκή, όπου η σημερινή πλακόστρωση βοηθάει σημαντικά την κίνησή μας.

Με βάση αυτά τα δεδομένα, οι μηχανικοί πρέπει να κάνουμε καλό σχεδιασμό και να τροποποιούμε, πχ, τα πρότυπα και τους κανονισμούς για τα ΑμεΑ που μας έρχονται από έξω, ώστε να εναρμονίζονται με τις ελληνικές ανάγκες και ιδιομορφίες, τόσο στα δημόσια κτίρια, όσο και στους δρόμους και τις κατοικίες.

Με βάση την εμπειρία μου από το εξωτερικό, αλλά και την Εγνατία Οδό, πιστεύω ότι το κλειδί όλων είναι ο σωστός σχεδιασμός, από μελετητές που θα λαμβάνουν πάντα υπόψη ακόμη και τη δυσμενέστερη πιθανή συνθήκη. Από εκεί και πέρα, απαιτείται καλή συντήρηση των όσων δημιουργούμε, γιατί αλλιώς καταλήγουν να είναι δώρον άδωρον...

Αλεξάνδρα Γούτα