

ΤΙΤΛΟΣ ΕΙΣΗΓΗΣΗΣ *Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου: στο ραντάρ της συμπεριληπτικής και προσβάσιμης σχεδίασης*

Παρουσιάστηκε με PPT στην ημερίδα «Προσβασιμότητα και Συμπερίληψη στον Δημόσιο Χώρο: Σύγχρονα Αιτήματα και Πρακτικές» του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Νομού Λασιθίου (Σ.Α.Λ.), Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών – Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων (ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ), Ερευνητικού Εργαστηρίου CRISIS του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πολυτεχνείου Κρήτης.

Η σημερινή μου εισήγηση αφορά μια συνοπτική επισκόπηση, αλλά και ανάπτυξη της εισήγησης, την οποία σε πρωτοβουλία της μηχανικού Μαρίας Σίτη υποβάλαμε πρόσφατα στη Διοικούσα επιτροπή του ΤΕΕ/ΤΑΚ και έγινε ομόφωνα αποδεκτή.

Σήμερα θέλω να μιλήσουμε για κάτι που δεν έχει να κάνει μόνο με κτίρια, κανονισμούς και προδιαγραφές. Έχει να κάνει με ανθρώπους. Με το πώς αισθάνονται, πώς κινούνται και πώς ταξιδεύουν. Κι έχει να κάνει με το πώς εσείς—ως μηχανικοί, αρχιτέκτονες,—μπορείτε να διαμορφώσετε ένα περιβάλλον που δεν αναγκάζει κάποιον “να προσαρμοστεί”, αλλά προσαρμόζεται εκείνο στον άνθρωπο.

Η κατασκευή ενός εντελώς νέου αεροδρομίου (και όχι η επέκταση ή η ανακαίνιση υφιστάμενου) προσφέρει στον σχεδιαστή και στον μελετητή μια ανεκτίμητη ευκαιρία: να εντάξουν εξ αρχής την καθολική προσβασιμότητα, οργανικά, λειτουργικά και με σαφήνεια, ως θεμέλιο του σχεδίου.

Δηλαδή, να εφαρμόσουν απευθείας τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού (Universal Design) — για όλους, χωρίς αποκλεισμούς.

Ξεκινάω, λοιπόν, με μία Ερώτηση. Το Αεροδρόμιο Καστελίου θα είναι ένα καθολικά προσβάσιμο, συμπεριληπτικό και φιλικό περιβάλλον προς τους εργαζόμενους και ταξιδιώτες, ανεξάρτητα από κινητικές ή γνωστικές δυσκολίες, νευροποικιλότητα / νευροδιαφορετικότητα όπως ο αυτισμός, ταυτότητα φύλου, ηλικία, καταγωγή, συνθήκη και υπόβαθρο;

Πριν απαντήσουμε, ας δούμε ένα αδημοσίευτο προς το παρόν γράφημα από την υβριδική συνάντηση του European Disability Forum στις Βρυξέλλες, που συμμετείχα πριν λίγες ημέρες. Δείχνει τι εμπόδια συναντούν οι άνθρωποι με αναπηρία, από το βήμα 1, δηλ. κατά τον σχεδιασμό ενός αεροπορικού ταξιδιού τους.

Αναλυτικά:

1. **Κράτηση και διαχειριστικές διαδικασίες (Booking and administrative procedures): 50%**
 - ο Το 50% των ερωτηθέντων θεωρεί ότι οι διαδικασίες κράτησης και διαχείρισης ταξιδιού είναι προβληματικές.
2. **Διαθεσιμότητα και σαφήνεια πληροφοριών από τον αερομεταφορέα (Availability and clarity of carrier information): 48%**
 - ο Υπάρχουν δυσκολίες στην εύρεση ή κατανόηση πληροφοριών που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες.
3. **Διαθεσιμότητα και σαφήνεια πληροφοριών από τα αεροδρόμια (Availability and clarity of airport information): 46%**
 - ο Παρόμοια προβλήματα δυσκολεύουν την κατανόηση των πληροφοριών που παρέχουν τα αεροδρόμια.
4. **Προσβασιμότητα ιστοσελίδων/εφαρμογών των εταιρειών (Accessibility of carrier websites and apps): 27%**
 - ο Σχεδόν το 1/3 των ατόμων με αναπηρία βρίσκει δύσκολη την πλοήγηση στις ιστοσελίδες ή εφαρμογές των αερομεταφορέων.
5. **Οικονομική δυνατότητα για το ταξίδι (Affordability of the journey): 25%**
 - ο Ένα σημαντικό ποσοστό ανέφερε ότι το κόστος του ταξιδιού αποτελεί εμπόδιο.
6. **Προσβασιμότητα ιστοσελίδων/εφαρμογών των αεροδρομίων (Accessibility of airport websites and apps): 23%**
 - ο Υπάρχει πρόβλημα και με την προσβασιμότητα των ψηφιακών εργαλείων που παρέχουν τα αεροδρόμια.

Δείχνει ότι τα βασικά προβλήματα των ΑμεΑ σχετίζονται κυρίως με τη διαδικασία κράτησης, την έλλειψη σαφούς πληροφόρησης και την ψηφιακή προσβασιμότητα. Οι εταιρείες και τα αεροδρόμια οφείλουν να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους ώστε να εξασφαλίσουν ισότιμη πρόσβαση και εμπειρία για όλους τους ταξιδιώτες.

Ας δούμε τώρα συνοπτικά στατιστικά Αναπηρίας:

Σήμερα, πάνω από 1,3 δισεκατομμύρια άνθρωποι παγκοσμίως ζουν με κάποια μορφή αναπηρίας — δηλαδή περίπου το 16% του παγκόσμιου πληθυσμού (Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2022).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, περίπου 101 εκατομμύρια άνθρωποι (περίπου 27%) έχουν κάποια μακροχρόνια αναπηρία ή περιορισμένη λειτουργικότητα (Eurostat, 2020), τα 7 εκ. Εξ αυτών στο φάσμα του αυτισμού. 1 στα 100 παιδιά που γεννιέται στην Ευρώπη είναι αυτιστικό.

Στην Ελλάδα, η αναπηρία (ορατή και αόρατη) υπερβαίνει το 20% του πληθυσμού — ποσοστό που αυξάνεται εάν συνυπολογίσουμε προσωρινές βλάβες και αδιόρατες ή αδιάγνωστες διαφορετικότητες και διαταραχές. Και όλα αυτά, χωρίς να περιλαμβάνουμε πάνω από μισό εκ. πολίτες της χώρας άνω των 80 ετών, που συχνά αντιμετωπίζουν λειτουργικές δυσκολίες ισοδύναμες με αναπηρία.

Πάμε τροχάδην στο Νομικό Πλαίσιο, υπαρκτό μεν, απαιτεί εφαρμογή δε:
Στην Ελλάδα, άρθρα του Συντάγματος και νόμοι εξασφαλίζουν τις ίσες ευκαιρίες των ανθρώπων με αναπηρίες, στην κοινωνική τους ορατότητα και στην προσβασιμότητα. Και ως κράτος μέλος της ΕΕ, η Ευρώπη έχει εφοδιάσει τα κράτη μέλη —και τους αρμόδιους φορείς— με ένα συγκεκριμένο θεσμικό οπλοστάσιο. :

☞ **Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1107/2006** εξασφαλίζει τα δικαιώματα των ανάπηρων κατά τις αερομεταφορές. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας είναι ο Εθνικός Φορέας Εφαρμογής του Κανονισμού

☞ **European Accessibility Act** | Η Ευρωπαϊκή Οδηγία Προσβασιμότητας 2019/882) διευρύνει την προσβασιμότητα σε ψηφιακές υπηρεσίες, αεροδρόμια, τερματικά σημεία και συστήματα πληροφορικής.

☞ **ACI Europe** | Η Χάρτα Συμπερίληψης του Airport Council International Europe, στο εξής ACI Europe, δηλ. η ευρωπαϊκή αντιπροσωπεία του διεθνούς οργανισμού ACI WORLD για τα αεροδρόμια, η οποία παρέχει πρακτικές οδηγίες στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια.

☞ **AccessibleEU** | Η Στρατηγική της Ε.Ε. για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία (2021–2030) ενισχύει την προσβασιμότητα όχι μόνο σε σωματικό και αισθητηριακό επίπεδο αλλά και για άτομα με ψυχικές, γνωστικές και νευρολογικές διαφορετικότητες
Πέρα από την Ευρώπη, όμως, υπάρχει και ένα παγκόσμιο θεμέλιο, με αυξημένο νομικό εκτόπισμα:

☞ Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία (CRPD), Convention on the Rights of Persons with Disabilities, η κορωνίδα, που υιοθετήθηκε το 2006 και έχει κυρωθεί από σχεδόν όλες τις χώρες. Κυρώθηκε και από την Ελλάδα (Ν. 4074/2012). Για πολλούς, αυτή η Σύμβαση λειτουργεί σήμερα ως ένα “Σύνταγμα των Ατόμων με Αναπηρία” — γιατί δεν προσεγγίζει την αναπηρία ως ατομική «πάθηση», αλλά ως κοινωνική συνθήκη, δηλαδή ο χώρος, οι υπηρεσίες ή το περιβάλλον είναι λάθος σχεδιασμένα και δεν συμπεριλαμβάνουν όλους. Σε απόλυτη συμφωνία και με την επιστήμη που υπηρετώ, την κοινωνική ανθρωπολογία.

Τι είναι Αναπηρία;

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του ΟΗΕ

Η αναπηρία δεν είναι μόνο κινητική ή ορατή. Μπορεί να είναι **ορατή ή αόρατη, σταθερή ή επεισοδική**.

Κατηγορίες Αναπηρίας

Ψυχικές & Ψυχοτραυματικές

- Μετατραυματικό στρες (PTSD)
- Αγχώδεις διαταραχές, κρίσεις πανικού
- Κατάθλιψη
- Σχιζοφρένεια και άλλες ψυχωτικές διαταραχές

Νευροαναπτυξιακές & Νευροδιαφορετικότητα

- Φάσμα του αυτισμού
- ΔΕΠ-Υ
- Δυσλεξία, μαθησιακές δυσκολίες
- Νοητική αναπηρία
- Τουρέτ
- Σύνδρομο down

Νευρολογικές & Χρόνιες Παθήσεις

- Επιληψία
- Ινομυαλγία, χρόνια κόπωση
- Θαλασσαιμία (μεσογειακή αναιμία)
- Σκλήρυνση κατά πλάκας
- Αυτοάνοσα νοσήματα

Αισθητηριακές

- Αναπηρία όρασης
- Αναπηρία ακοής
- Αισθητηριακή υπερευαισθησία/υποευαισθησία

Κινητικές & Σωματικές

- Παραπληγία, τετραπληγία
- Ακρωτηριασμοί
- Μυοπάθειες
- Προσωρινές κινητικές αναπηρίες (π.χ. κατάγματα)

Γιατί έχει σημασία;

- Η αναπηρία **δεν φαίνεται πάντα**.
- Η κατανόηση μειώνει τα εμπόδια και τις καθυστερήσεις.
- Η συμπερίληψη είναι **δικαίωμα** όλων.

Και αυτό τι σημαίνει πρακτικά;

Ότι οι δημόσιοι χώροι όπως ο αεροσταθμός Καστελίου οφείλουν να σχεδιαστούν με πρόβλεψη για όλα τα παραπάνω:

ήσυχους, οριοθετημένους χώρους χαλάρωσης (quiet rooms),

διαδρομές και σημεία χαμηλής αισθητηριακής φόρτισης (χωρίς έντονο φως, θόρυβο, οπτική σύγχυση),

σύγχρονα συστήματα πληροφόρησης σε πολλαπλά κανάλια: οπτικά, ηχητικά, απτικά (μπράιγ), εκπαιδευμένο προσωπικό που αντιλαμβάνεται τις ανάγκες πέρα από το «προφανές»,

σύμβολα και απλές μεθόδους αναγνώρισης μιας ανάγκης όταν δεν είναι «ορατή» — όπως το διεθνές σύμβολο του ηλιάνθου (Sunflower Lanyard), που υποδηλώνει μια αόρατη αναπηρία.

Ας τα δούμε σε 9 παραδείγματα προφίλ και μπορείτε να τα σκεφτείτε ταυτόχρονα ως ιδέες ή ερωτηματικά για το αεροδρόμιο Καστελίου

1. Επιβάτες με κινητική αναπηρία (χρήστες αμαξιδίου)

Οι επιβάτες με κινητική αναπηρία χρειάζονται ιδιαίτερα υποστηρικτικές υποδομές όπως ράμπες, φαρδείς διαδρόμους, ανελκυστήρες, καθώς και ειδικά οχήματα (ambulift) για επιβίβαση και αποβίβαση απευθείας στο αεροσκάφος στο οποίο έχουν προβλεφθεί θέσεις για στενότερα αμαξίδια των αεροπλάνων (του κινητικά ανάπηρου το αμαξίδιο είναι πονεμένη ιστορία αν θα του επιστραφεί χωρίς φθορά). Οι πέντε φυσούνες που έχουν προβλεφθεί στο αεροδρόμιο Καστελίου θα είναι προσβάσιμες σε αναπηρικά αμαξίδια; Προφανώς όχι, αλλά υπάρχουν οι βοηθητικές στενότερες καρέκλες του αεροδρομίου. Τα παράπονα των επιβατών, ειδικά όσων έχουν κοστοβόρα ηλεκτρικά αμαξίδια, είναι αποκαρδιωτικά ως προς τις φθορές των αμαξιδίων τους που αποθηκεύονται με τις βαλίτσες. Το αμαξίδιο είναι η προέκταση του σώματος του κινητικά ανάπηρου. Είναι αρκετές οι 5 φυσούνες ειδικότερα στη θερινή σεζόν λειτουργίας; Οι φυσούνες εξυπηρετούν μόνο μεσαίου και μεγάλου μεγέθους αεροσκάφη. Με τα μικρότερα, πώς επιβιβάζεται ο κινητικά ανάπηρος; Το ambulift ενδείκνυνται να είναι ένα εφεδρικό σύστημα, όπως και να έχει, για την αξιοπρέπεια των ανθρώπων που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν με αμαξίδιο σκάλες αεροπλάνου.

Επίσης, στον αεροσταθμό, προβλήματα ενδέχεται να προκύψουν λόγω στενών διαδρόμων, μικρών πορτών ή συμφόρησης στους χώρους αναμονής. Οι ανάγκες αυτές καλύπτονται από αυτόματες πόρτες, ευρύχωρες διαδρομές με χαμηλή κλίση, ειδικές λωρίδες (special lanes), σημεία εξυπηρέτησης (assistance desk) πολυμορφικά ή δύο επιπέδων, ανελκυστήρες πρόσβασης, κλειστούς, ευχάριστους χώρους αναμονής, και χώρους υγιεινής με προσθήκη COMPANION CARE ROOM ΓΙΑ ΕΝΗΛΙΚΕΣ ΑμεΑ και τον φροντιστή τους.

Σύμφωνα ΜΕ ΤΟ Άρθρο 7 του κανονισμού 1107/2006 άνθρωποι με αναπηρίες θα πρέπει να ενημερώνουν την αεροπορική εταιρεία ή το πρακτορείο 48 ώρες πριν την πτήση τους, αν και κάποια αεροδρόμια δέχονται απευθείας ειδοποίηση αν και δεν είναι υποχρεωτικό.

2. Επιβάτες με μειωμένη όραση ή απώλεια

Άτομα με μειωμένη όραση ή απώλεια χρειάζονται σαφείς οδηγούς προσανατολισμού, ανάγλυφες διαδρομές (tactile paths)-σημάνσεις και ηχητική πληροφόρηση. Κίνδυνοι όπως απρόβλεπτα εμπόδια ή ανεπαρκής σήμανση μπορεί να προκαλέσουν αποπροσανατολισμό ή τραυματισμό. Υποδομές που τους εξυπηρετούν περιλαμβάνουν σταθερές, σαφώς χαραγμένες διαδρομές με ανάγλυφα δάπεδα, audio beacons που ενεργοποιούνται από το κινητό, εφαρμογές πλοήγησης (wayfinding apps), πινακίδες με οδηγίες βήμα-βήμα, braille, και προβλέψεις για τους σκύλους-οδηγούς.

3. Επιβάτες κωφοί ή βαρήκοοι

Οι επιβάτες με ακουστική απώλεια χρειάζονται ισχυρή οπτική πληροφόρηση, όπως υπότιτλους, ενδείξεις και καθαρή σήμανση. Είναι ευάλωτοι σε παρανοήσεις, ιδιαίτερα όταν υπάρχουν αλλαγές στην πύλη επιβίβασης ή επείγουσες ανακοινώσεις. Οι ανάγκες καλύπτονται με αναρτήσεις σε πραγματικό χρόνο σε οθόνες (real-time screens), οθόνες με οδηγίες στη νοηματική γλώσσα, φωτεινή ψηφιακή σήμανση, οπτικές ειδοποιήσεις και ύπαρξη λεζάντας (captions) σε βίντεο ή ανακοινώσεις, όπως και με hearing loops.

4. Επιβάτες στο φάσμα του αυτισμού ή με αισθητηριακή διαφορετικότητα.

Οι αυτιστικοί ή εκείνοι με ευαισθησία σε οχλοβοή, φως και δυσκολίες μεταβολών χρειάζονται ένα ήρεμο, σταθερό περιβάλλον με προβλεψιμότητα. Ο κίνδυνος sensory overload είναι υπαρκτός και μπορεί να προκαλέσει κρίσεις πανικού ή ματαίωση. Οι υποδομές που τους βοηθούν περιλαμβάνουν ζώνες ηρεμίας (calm zones), “ήσυχες” διαδρομές, χαμηλό φωτισμό, απλή και οπτική πληροφόρηση βήμα-βήμα, προτεραιοποίηση σε ουρές και σήμανση περιορισμένης διέγερσης. Το φάσμα είναι ευρύ, υπάρχουν αυτιστικοί που είναι μη λεκτικοί και θα ήταν υπέροχο να ενσωματωθούν και εναλλακτικοί τρόποι επικοινωνίας, όπως μικρά εικονίδια.

5. Επιβάτες με άγχος ή τάση για κρίσεις πανικού

Οι επιβάτες αυτοί επωφελούνται από ήρεμη καθοδήγηση, πιο γρήγορη διέλευση και απομάκρυνση από πολυσύχναστα σημεία. Οι δυνατοί θόρυβοι, η αναμονή σε ουρές ή οι αιφνίδιες αλλαγές μπορεί να είναι πανικογόνοι παράγοντες. Η εξυπηρέτησή τους απαιτεί fast-track λωρίδες, ειδικά σχεδιασμένες ζώνες ηρεμίας, και παρουσία εκπαιδευμένου προσωπικού σε τεχνικές αποφόρτισης έντασης (de-escalation). Φυσικά, πάντα υπάρχουν οι επιτήδειοι σε αντίθεση με αυτούς που έχουν ανάγκη τέτοιου είδους υπηρεσίες και υποδομές.

6. Ηλικιωμένοι επιβάτες ή άτομα με γνωστικές δυσκολίες

Οι επιβάτες αυτοί χρειάζονται διαδρομές απλές, εύκολα αναγνωρίσιμες και χώρους όπου μπορούν να ξεκουράζονται. Ο κίνδυνος χαστικής ή συγκεχυμένης πληροφόρησης, κόπωσης ή απώλειας προσανατολισμού είναι συχνός. Υποδομές όπως έγχρωμες, κωδικοποιημένες διαδρομές, οδηγοί πορείας, πινακίδες με οδηγίες βήμα-βήμα, αντιολισθητικά δάπεδα και εργονομικά καθίσματα βελτιώνουν σημαντικά την εμπειρία τους, σε υψηλού επιπέδου υπηρεσίες προσφέρονται αυτοκινούμενα ηλεκτρικά καρτ όπως στη φωτογραφία.

7. Έγκυες, οικογένειες με παιδιά και φροντιστές

Οι ομάδες αυτές ζητούν ελαχιστοποίηση αναμονής, άνεση και προσβασιμότητα σε τουαλέτες και χώρους φροντίδας. Ενδέχεται να αντιμετωπίσουν κόπωση ή δυσκολία φροντίδας παιδιών ή συνοδών με ανάγκες. Οι υπηρεσίες που επιβηθούν περιλαμβάνουν προτεραιότητα σε σημεία

ελέγχου (priority lanes), φιλικές προς την οικογένεια τουαλέτες και χώρους αλλαγής, εργονομικά καθίσματα και χώρους φροντίδας.

8. Επιβάτες ουδέτερου φύλου ή με διαφορετική προσέγγιση σε θέματα ταυτότητας φύλου
Οι άνθρωποι αυτοί ζητούν ίση και ανεμπόδιστη πρόσβαση σε χώρους υγιεινής, καθίσματα και υπηρεσίες χωρίς διακρίσεις, αποκλεισμό ή στιγματισμό. Η ανταπόκριση σε αυτές τις ανάγκες συμπεριλαμβάνει WC for all, συμπεριληπτική σήμανση και κατάλληλα σχεδιασμένους φιλικούς χώρους φροντίδας για όλους (universal accessible care rooms).

9. Τελευταίο συμπεριληπτικό παράδειγμα. Τα σύγχρονα αεροδρόμια λειτουργούν ως σημεία διεθνικής και πολυθρησκευτικής συνάντησης. Για εκατομμύρια ταξιδιώτες, η προσευχή ή το meditation, ακόμα και για τους άθεους, αποτελεί βασικό μέρος της καθημερινότητάς τους. Η δημιουργία προσβάσιμων, ουδέτερων χώρων λατρείας, προσευχής, επιλεκτικής απομόνωσης αποτελεί σημαντικό δείκτη σεβασμού και συμπερίληψης.

Δεν μπορούμε ασφαλώς να έχουμε εννέα διαφορετικά και απομονωμένα αεροδρόμια για να “αντιστοιχίσουμε” κάθε προφίλ επισκέπτη, οπότε έχουμε ένα ενιαίο αεροδρόμιο που καλύπτει όσο το δυνατόν περισσότερες ανάγκες. Ένα μεγάλο ερώτημα είναι πώς εξυπηρετούνται οι επιβάτες που έχουν αντικειμενικές ανάγκες και πώς εκείνοι με υποκειμενικές, οι λεγόμενοι ωφελιμιστές. Αυτό ήταν και ένα ερώτημα που προβλημάτισε το European Disability Forum στην τελευταία υβριδική συνάντηση. Με την αναπηρία είναι εύκολο να απαντηθεί καθώς η ενιαία ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας για ορατές και «αόρατες» αναπηρίες, με qr code, θα εφαρμοστεί σε όλα τα κράτη μέλη ως τον Ιούνιο του 2028, με την προσδοκία να υιοθετηθεί βαθμιαία και παγκοσμίως! Στην Ελλάδα, η έκδοση της Ευρωπαϊκής Κάρτας αναπηρίας, έστω και σε πρώιμο στάδιο εφαρμογής, ξεκίνησε πριν λίγες ημέρες, στις 18 Νοεμβρίου 2025.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, ένα σχεδιασμό βασισμένο σε προφίλ χρηστών και αρχές Universal Design, ώστε οι υποδομές και οι υπηρεσίες να είναι προσβάσιμες καθολικά.

Ας μιλήσουμε τώρα για καλές πρακτικές σε έξι υπαρκτά accessibility και inclusion friendly διεθνώς και ευρωπαϊκώς βραβευμένα αεροδρόμια.

Διεθνή Αεροδρόμια με συμπεριληπτική προσέγγιση

✦ Κατάταξη βάσει ετήσιας επιβατικής κίνησης (2023–2024)

📍 1. Αεροδρόμιο Ντουμπάι - Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (DXB)

👤 ~89.000.000 επιβάτες ετησίως

🌐 Έκταση: περίπου 29.000 στρέμματα

🔗 [Επίσημη ιστοσελίδα](#)

- Παγκόσμια πιστοποιημένο ως **Φιλικό προς άτομα στο φάσμα του αυτισμού**
- Συμμετοχή στο πρόγραμμα **Αόρατων Αναπηριών – Ήλιος (Sunflower)**
- Ήσυχες διαδρομές, ήπιος φωτισμός, φιλικό περιβάλλον
- Προσβάσιμες ουδέτερες τουαλέτες με εξοπλισμό για ενήλικες (ανακλινόμενο φορείο, κ.λπ.)
- Χώροι για σκύλους-οδηγούς και άλλα ζώα υποστήριξης
- Διεθνής πιστοποίηση **προσβασιμότητας ISO**

📍 2. Αεροδρόμιο Τόκιο Χανέντα – Ιαπωνία (HND)

👤 ~87.000.000 επιβάτες ετησίως

🌐 ~15.000 στρέμματα

🔗 Πρόσβαση & βοήθεια

- Βραβευμένο ως το καλύτερο αεροδρόμιο παγκοσμίως για επιβάτες με περιορισμένη κινητικότητα (PRM)
- Υποδομές: ράμπες, οδηγοί τυφλών, σήμανση Braille
- Ψηφιακή και ηχητική καθοδήγηση για άτομα με αναπηρία όρασης
- Αυτοκόλλητα “χρειάζομαι βοήθεια” για όσους έχουν αόρατες αναπηρίες
- Τουαλέτες υψηλής τεχνολογίας, ουδέτερου φύλου
- Υποδοχές για σκύλους-οδηγούς

📍 3. Αεροδρόμιο Χίθροου – Ηνωμένο Βασίλειο (LHR)

👤 ~80.000.000 επιβάτες ετησίως

🌐 ~12.250 στρέμματα

🔗 Υπηρεσίες προσβασιμότητας

- Από τα πρώτα που εφάρμοσαν το διεθνές σύμβολο **Sunflower** για αόρατες αναπηρίες
- Χαρτογράφηση ήσυχων διαδρομών, χώροι χαλάρωσης
- Δωμάτια αλλαγής για ενήλικες με αναπηρία (Changing Places) με εξοπλισμό ανύψωσης
- Ειδικοί χώροι ανακούφισης για σκύλους-οδηγούς
- Συνεχής επιμόρφωση προσωπικού σε συνεργασία με τον **Εθνικό Οργανισμό Αυτισμού Μεγάλης Βρετανίας [Σ.Σ.: Παρά τα θετικά του στοιχεία, έχει δεχθεί κριτική για λειτουργικές δυσχέρειες, όπως καθυστερήσεις, χαμένες ανταποκρίσεις και ελλείψεις στην εξυπηρέτηση επιβατών που χρειάζονται πρόσθετη υποστήριξη]**.

◆ 4. Αεροδρόμιο Άμστερνταμ – Ολλανδία (AMS)

👤 ~72.000.000 επιβάτες ετησίως

🌐 ~28.000 στρέμματα

🔗 Υπηρεσίες PRM

- Προσβάσιμο από κάθε κτιριακή μονάδα με ράμπες, σήμανση και ανάγλυφες διαδρομές όδευσης
 - Ειδικά διαμορφωμένοι χώροι ξεκούρασης (chill zones)
 - Sunflower πρόγραμμα, παροχή ακουστικών απομόνωσης (για ευαισθησία σε ήχους)
 - Προσαρμοσμένες τουαλέτες και σταθμοί αλλαγής για ενήλικες
 - Καθοδηγημένες διαδρομές για επιβάτες με σκύλο-οδηγό
-

✈ 5. Αεροδρόμιο Αλικάντε – Ισπανία (ALC)

👤 ~18.400.000 επιβάτες ετησίως (2024)

🌐 Έκταση γης: μη διαθέσιμη / μη τεκμηριωμένη δημόσια

🌐 aena.es

- Δυναμική αναβάθμιση προσβασιμότητας
 - Αισθητηριακές οδηγίες σε εξωτερικές διαδρομές
 - Πλήρως προσβάσιμα σε όλους WC, σταθμοί με κατακλινόμενα κρεβάτια
 - Καθοδηγημένα σημεία ανακούφισης για ζώα
-
- Το 2025 το Αεροδρόμιο έλαβε το βραβείο **“Best Airport in Europe – Passenger Services”** από Airports Council International (ACI), στην κατηγορία αεροδρομίων με 15-25 εκατ. επιβάτες ετησίως. ([Alicante Airport](#))
 - Επίσης, έχει εισέλθει στο “ACI World Director General's Roll of Excellence”, δηλαδή αναγνωρίστηκε ως ένα από τα πιο συνεπή αεροδρόμια στην Ευρώπη όσον αφορά την εξυπηρέτηση επιβατών. ([Alicante Airport](#))

✈ 6. Αεροδρόμιο Μάλτας (MLA)

👤 ~8.960.000 επιβάτες ετησίως (2024)

🌐 Έκταση γης: μη διαθέσιμη / μη τεκμηριωμένη δημόσια

🌐 maltairport.com

- Μέλος Sunflower – Αόρατες Αναπηρίες από το 2023
 - Διανομή “πακέτου στήριξης ταξιδιού” για παιδιά στο φάσμα
 - Προσβάσιμες τουαλέτες – προσεχώς με changing station ενηλίκων
 - Κανονισμός υποδοχής ζώων υποστήριξης
 - Ενσωματώνει ευρωπαϊκές καλές πρακτικές σε μικρό μέγεθος
-
- Το 2024 έλαβε το βραβείο **“Best Airport Award – 5-10 Million Passengers”** από ACI Europe, ανάμεσα στα πλέον αναγνωρισμένα ευρωπαϊκά αεροδρόμια της κατηγορίας του. (maltairport.com)
 - Το αεροδρόμιο έχει σταθερά υψηλές βαθμολογίες σε έρευνες ικανοποίησης επιβατών (ASQ – Airport Service Quality), κάτι που δείχνει ότι οι υπηρεσίες, υποδομές και εμπειρία πελατών αξιολογούνται θετικά σε τακτική βάση. (maltairport.com)

Αθήνα

Σε σχέση με τον αυτισμό, ειδικότερα, περνάω σε εγχώριο παράδειγμα που είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», περίπου 20.000 στρεμμάτων, το οποίο, με ετήσια κίνηση περίπου 25 εκατομμυρίων επιβατών, φροντίζει για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ και αυτιστικών πολιτών και παιδιών και άλλες hidden disabilities. Καταρχάς διαθέτει γραφείο υποστήριξης, ενώ σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ωνάση και την Aegean, σχεδιάστηκε το πρόγραμμα “Boarding Pass στον Αυτισμό”, το οποίο περιλαμβάνει δράσεις εξοικείωσης με τις διαδικασίες του αεροδρομίου, όπως προσομοίωση πτήσης σε πραγματικό περιβάλλον,

κοινωνικές ιστορίες σε έντυπη μορφή προς τους επιβάτες, καθώς και εκπαιδευτικά σεμινάρια για το προσωπικό. Το πρόγραμμα αυτό στοχεύει στη μείωση του άγχους για τα άτομα στο φάσμα του αυτισμού και έχει εφαρμοστεί με επιτυχία, με περισσότερους από 200 εργαζόμενους να έχουν εκπαιδευτεί. Ωστόσο, η πρωτοβουλία του προγράμματος, η συνεχής υποστήριξη και η έμπρακτη ευαισθητοποίηση του προσωπικού καθιστούν το αεροδρόμιο της Αθήνας σημείο αναφοράς για την Ελλάδα — και μία εξαιρετική βάση για σχεδιασμό στο υπό ανάπτυξη αεροδρόμιο στο Καστέλι. Να συμπληρώσω, ότι το πρόγραμμα Boarding Pass στον Αυτισμό το συναντάς επίσης στα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, της Κω, της Ρόδου και των Χανίων όπου μπορείς εύκολα, με την κάμερα του κινητού σου τηλεφώνου, να σκανάρεις το QR code που θα συναντήσεις στις αφίσες για τον αυτισμό και να μεταβείς στην ιστοσελίδα του προγράμματος.

Από το Ηράκλειο και το «Νίκος Καζαντζάκης» στο Καστέλι: αλλαγή κλίμακας και νοοτροπίας

Το αεροδρόμιο «Ν. Καζαντζάκης» πρωτολειτούργησε στο μεσοπόλεμο. Σήμερα είναι περίπου 1800 στρεμμάτων για να εξυπηρετεί 4.000.000 επιβάτες ετησίως και έχει φτάσει στα 10.000.000. Μετά των Αθηνών είναι το δεύτερο σε επιβατική κίνηση αεροδρόμιο της χώρας! Επομένως, με όλα του τα θετικά και τα αρνητικά, είναι ένα ελληνικό αεροδρόμιο παλαιάς γενιάς, ένα έργο που αναπτύχθηκε βήμα-βήμα, σε εποχές χωρίς ευρωπαϊκά accessibility standards, χωρίς την τουριστική έκρηξη από άποψη κίνησης, χωρίς Σύμβαση του ΟΗΕ και Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς περί δικαιωμάτων ΑμεΑ, χωρίς Green Deal, ίντερνέτ και οδηγίες προσβάσιμων ιστοσελίδων και ψηφιακού περιεχομένου WCAG (WEB CONTENT ACCESSIBILITY GUIDELINES που εφαρμόζονται από φέτος σε όλα τα μέλη κράτη της Ευρώπης), χωρίς καν τη σύγχρονη αντίληψη περί συμπερίληψης και καινοτόμων τεχνολογιών, εστιάζω ειδικότερα στα smart phones για πληροφορίες, ενημερώσεις και πλοήγηση του αεροδρομίου, όπως εφαρμογές voice guidance μέσω κινητού για αναπηρίες όρασης ή speech-to-text για αναπηρίες ακοής.

Το Καστέλι, αντίθετα, είναι μία λευκή σελίδα.

Και αυτό σημαίνει τρία πράγματα:

Μπορούμε να ενσωματώσουμε την καθολική προσβασιμότητα από το μηδέν, χωρίς μπαλώματα.

Μπορούμε να λειτουργήσουμε ως “case study” για όλη την Ελλάδα σε θέματα δημόσιων συμπεριληπτικών και προσβάσιμων υποδομών και υπηρεσιών, ειδικότερα για ανανεώσεις αεροσταθμών.

Μπορούμε να εντάξουμε πολιτικές και κλίμακες που δεν έχουν εφαρμοστεί ποτέ σε ελληνικό αεροδρόμιο.

Για να το κάνουμε αυτό, θα μπορούσαμε να το δούμε διεπιστημονικά σε τρεις κλίμακες: τη μικρο-κλίμακα, τη μεσο-κλίμακα και τη μακρο-κλίμακα.

1. ΜΙΚΡΟ-ΚΛΙΜΑΚΑ — Η εμπειρία του σώματος

Αφορά τη σωματική και αισθητηριακή εμπειρία του ταξιδιώτη.

Εδώ κρίνονται η άνεση, η ασφάλεια και ο προσανατολισμός:

Αρχή σχεδιασμού: Σχεδιάζεις για τον πιο ευάλωτο και ωφελείς τους πάντες, αλλιώς τα διαβάξεις στα reviews του διαδικτύου.

2. ΜΕΣΟ-ΚΛΙΜΑΚΑ — Η λειτουργική ροή του αεροδρομίου

Στη μεσο-κλίμακα, η συζήτηση αφορά τη συνοχή και τη ροή: πώς δεκάδες μικρές εμπειρίες του ταξιδιώτη από τον χώρο στάθμευσης ή το parking, την είσοδο στο αεροδρόμιο, το ψηφκ ιν, την παράδοση αποσκευών, τον έλεγχο και την επιβίβαση συνδέονται σε μία εύκολη και βαθτή διαδρομή.

Αρχή σχεδιασμού: Η προσβασιμότητα είναι αρχιτεκτονική της ροής, όχι υπηρεσία.

3. ΜΑΚΡΟ-ΚΛΙΜΑΚΑ — Πολιτική, στρατηγική και ευθύνη

Αφορά τον ρόλο του αεροδρομίου ως εθνικό-ευρωπαϊκό έργο και διεθνή κόμβο:

Το Καστέλι είναι η νέα μεγάλη πύλη της Κρήτης και μελλοντικά μπορεί να φτάσει έως 15 εκατ. Επιβάτες ετησίως.

Για εμένα οφείλει να εναρμονίζεται και όχι να συμμορφώνεται με ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς για τα αεροδρόμια.

Εκπαίδευση προσωπικού: τεχνογνωσία σε λιγότερο γνωστές αναπηρίες, γνώση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων, μοντέλο Sunflower, autism-friendly προσεγγίσεις, διαχείριση κρίσεων.

Αρχή σχεδιασμού: Οι κανονισμοί αποτελούν αφετηρία — όχι όμως **δείκτη ανωτέρου επιπέδου προσβασιμότητας** και συμπερίληψης των αεροδρομίων που ηγούνται.

Ερώτηση

Πώς σχεδιάζεται σήμερα η συμπεριληπτική προσβασιμότητα στον αεροσταθμό Καστελίου; Μαθαίνω από τα ρεπορτάζ ότι οι βασικές υποδομές του αερολιμένα θα είναι έτοιμες από την κατασκευαστική εταιρεία σε λίγους μήνες. Απο εκεί και πέρα; Ποιος είναι υπεύθυνος για το τι θα ενταχθεί και τι όχι με άξονα την προσβασιμότητα, τη συμπερίληψη; Αν δεν έχει οριστεί επίσημα από τους κεντρικούς συντελεστές του έργου, απαιτείται σύσταση ομάδας προσβασιμότητας και συμπερίληψης με συμμετοχή επιστημόνων, θεσμικών αρχών, αεροπορικών φορέων /εταιρειών και εκπροσώπησης ΑμεΑ και σχετικών οργανισμών που έχουν το know how.

Παρένθεση: Προφανέστατα είμαι στη διάθεσή σας, ως εθελόντρια της her-autism στο Ηράκλειο, του Autism-Europe στις Βρυξέλλες, και 365 ημέρες, 24/7 για την εκπροσώπηση των αναγκών της μη ομιλούσας αυτιστικής κόρης μου, της Μάιρας.

Πάμε λοιπόν στα συμπεράσματα

1. Ένας αερολιμένας, ένας αεροσταθμός δεν είναι απλώς μια υποδομή μεταφορών. Είναι η πρώτη εντύπωση μιας «μικρής πόλης», η πόρτα εισόδου και εξόδου της Π.Ε. Ηρακλείου, της περιφέρειάς μας, του νησιού μας ή της Ελλάδας σε πάρα πολλές περιπτώσεις, ακόμα και της Ευρώπης.

2. Δεν χρειάζεται να είσαι mega-hub για να προσφέρεις καλές υποδομές προσβασιμότητας — ακόμη και “μικρά ή μεσαία” αεροδρόμια μπορούν να πετύχουν υψηλά στάνταρ.

3. Η προσβασιμότητα όλων των αναπηριών δεν θεωρείται πλέον “πρόσθετο στοιχείο”, αλλά βασικό στοιχείο λειτουργίας: υπηρεσίες με κουλτούρα λειτουργικής συμπερίληψης και υποδομές για ορατές και αόρατες αναπηρίες, ειδικές διελεύσεις, δυνατότητες υποστήριξης, προσβάσιμες τουαλέτες, κ.λπ. Οι αεροπορικοί φορείς και οι διαχειριστές αεροδρομίων στρέφονται σε συστηματικές βελτιώσεις: από υποδομές μέχρι διαδικασίες και τεχνολογίες και μάλιστα αναγνωρίζονται διεθνώς με βραβεύσεις και πιστοποιήσεις.

4. Αργά ή γρήγορα, όλοι θα ωφεληθούμε από έναν σχεδιασμό που βλέπει μπροστά και αγκαλιάζει την ποικιλομορφία της ανθρώπινης εμπειρίας, τις διάφορες εκδοχές της ανθρώπινης ύπαρξης. Όταν ο άνθρωπος με την εντονότερη ή πιο σύνθετη αντικειμενικά δυσκολία καταφέρει να κινηθεί στον χώρο ομαλά, να αλληλεπιδράσει, να ψωνίσει, να χαλαρώσει, να αισθανθεί ασφάλεια και να εξυπηρετηθεί με αξιοπρέπεια από τις υποδομές και τις υπηρεσίες και μάλιστα, από ένα άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό που είναι το άλλο μισό της επιτυχίας, τότε σημαίνει ότι τελικά φτάσαμε στον στόχο μας. Σε αυτή την εξίσωση, όμως, δεν σας κρύβω ότι απουσιάζει ένας σημαντικός συντελεστής. Είναι οι αεροπορικές εταιρείες και θα μπορούσε να αποτελέσει μια άλλη εισήγηση και διερεύνηση για το πόσο ετερόκλητες πολιτικές έχουν, για την επιβίβαση, την καμπίνα την αποβίβαση και ασφαλώς και σε σχέση με τα διαφορετικών μεγεθών αεροσκάφη τους, τις κλίμακες και τα μεγέθη τους. Σε συνάρτηση με τον αεροσταθμό του Καστελίου αξίζει, όμως, να προσπαθήσουμε μια εξαιρετική τεχνικά υποδομή, αλλά και κάτι βαθύτερο: έναν χώρο ανθρώπινα λειτουργικό και βιώσιμο. Και αυτή η επιτυχία αντανακλά σε όλους.

5. Το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου δεν πρέπει να αποτελέσει απλώς ένα ακόμη “σύγχρονο” έργο υποδομής, βασισμένο στις γενικές κατευθυντήριες γραμμές. Οφείλει να αξιοποιήσει τη **διεπιστημονική γνώση**, τις **βέλτιστες διεθνείς πρακτικές** προσβασιμότητας και συμπερίληψης που εφαρμόζονται ήδη σε όλες τις κλίμακες αεροδρομίων, καθώς και να ευθυγραμμιστεί με τον **Κανονισμό (ΕΚ) 1107/2006** της ΕΕ, που διασφαλίζει τα **δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία στις αερομεταφορές**.

Παράλληλα, είναι απαραίτητη η πλήρης ενσωμάτωση των **κατευθυντήριων οδηγιών του ACI EUROPE** για προσβασιμότητα, καθώς και η **ουσιαστική διατομεακή συνεργασία**, όπως με αναπηρικές οργανώσεις και καταξιωμένους εγχώριους οργανισμούς για τις αναπηρίες, όπως ο NEVRONAS στην Αθήνα.

Το Καστέλι μπορεί - και πρέπει - να αποτελέσει **πρότυπο αεροδρομίου καθολικού σχεδιασμού** για τη νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μεσόγειο. Και γιατί όχι — να αποκτήσει ένα **στρατηγικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα**.

Και αυτό, δεν μας περιμένει στο μακρινό μέλλον. Αυτό το χτίζουμε τώρα. Είναι ευκαιρία. Και η ευκαιρία δεν προσγειώνεται δύο φορές.

Σας ευχαριστώ.

Αγγελική Μπαλτατζή, τρίτεκνη μητέρα αυτιστικού μη ομιλούντος κοριτσιού

Individual CA Member, Autism-Europe (Brussels)
Lead Volunteer, HER-autism (Heraklion, Crete, Greece)
Social Anthropologist (University of the Aegean)
MA in European Union Studies (University of Sussex)
Curator, Historical Museum of Crete

