

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΕΥΠ

ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Bib2

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΕΝΤΡΟ ΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ
ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΤΡΕΩΝ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ



ΠΑΤΡΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1998

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	2406
----------------------	------

Μετέχοντες Σπουδαστές

ΓΡΙΝΤΕΛΑΣ Ι. ΑΝΔΡΕΑΣ

ΚΟΛΟΚΥΘΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Υπεύθυνος Εκπαιδευτικός

ΓΙΑΒΑΣΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

Πτυχιακή Εργασία για τη λήψη του πτυχίου στην
Κοινωνική Εργασία από το Τμήμα Κοινωνικής
Εργασίας της Σχολής Επαγγελμαίων Υγείας και
Πρόνοιας του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος
(Τ.Ε.Ι.) ΠΑΤΡΑΣ

Η Επιτροπή για την έγκριση της Πτυχιακής Εργασίας

Υπογραφή

Υπογραφή

Υπογραφή

Με αγάπη
Στους γονείς μου,
την αδελφή μου
και στη συνάδελφο
και φίλη
Έλλη Κορρέ

Αναγνώριση

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την υπεύθυνη καθηγήτριά μας κα Γιαβάση Αγγελική για την υποστήριξη και συνεργασία της για τη μελέτη αυτή.

Επίσης, θερμά ευχαριστούμε τον κo Κολτσιδά Αθανάσιο, υπεύθυνο του Κοινωνικού Τομέα του Δήμου Πατρέων για την ευκαιρία που μας έδωσε να αναλάβουμε αυτή τη μελέτη.

Θα θέλαμε ακόμα να ευχαριστήσουμε τη σπουδάστρια Κοινωνικής Εργασίας, Παπαδημητροπούλου Κατερίνα για τη συμβολή και συνεργασία της στη συγκεκριμένη μελέτη.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στην εργασία αυτή το μήνυμα που θέλουμε να δώσουμε είναι το εξής: Ο Κοινωνικός Λειτουργός ως επιστήμονας βάσει της θεωρητικής κατάρτισης από την εκπαίδευσή του αλλά και την εμπειρία του από τη συνεχή πρακτική άσκηση, παρακολουθώντας ταυτόχρονα και τις νέες κοινωνικές τάσεις, μπορεί να ασκήσει, κοινωνική πολιτική, μέσα από σωστό και υγιή Κοινωνικό Σχεδιασμό, προσαρμοσμένο πάντα στις ανάγκες της Τοπικής Κοινότητας.

Στο πρώτο κεφάλαιο εντοπίζεται το πρόβλημα και ο σκοπός της μελέτης. Για την καλύτερη κατανόηση των επόμενων κεφαλαίων δίνονται και ορισμένοι βασικοί όροι εννοιών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη αλλά περιεκτική αναφορά για το Κράτος Πρόνοιας και την ευθύνη του ατόμου απέναντι σ' αυτό ως πολίτης και ως άνθρωπος.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια να προσεγγισθούν θεωρητικά οι όροι Κοινωνική Πολιτική, Κοινωνικός Σχεδιασμός και Τοπική Αυτοδιοίκηση σε όλη τους τη διάσταση (αναδρομή - εξέλιξη σήμερα). Παράλληλα, οι τρεις αυτές έννοιες γίνεται προσπάθεια να προσεγγιστούν θεωρητικά με βάση το ρόλο και το επάγγελμα του Κοινωνικού Λειτουργού.

Στο τέταρτο κεφάλαιο η έρευνα που πραγματοποιήθηκε αφού εξηγείται το περιεχόμενό της, έχει ως κύριο στόχο να κάνει ακόμα πιο αναγκαία τη συγγραφή αυτής της μελέτης.

Στο πέμπτο κεφάλαιο σχεδιάζεται πλέον με βάση το θεωρητικό κομμάτι της εργασίας η σύσταση ενός ειδικού κέντρου, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις λεπτομέρειες από το στάδιο ανάλυσης μέχρι και το στάδιο

πραγματοποίησης.

Τελειώνοντας, δημιουργείται στον αναγνώστη η πεποίθηση και η σιγουριά ότι τέτοιες απλές κινήσεις σε τοπικό επίπεδο, μπορούν να δώσουν υγιείς λύσεις για το σήμερα και το αύριο.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελίδα
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ	IV
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	V
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	VII

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πρόβλημα.....	3
Σκοπός της μελέτης.....	4
Ορισμοί των όρων (Κοινωνική Πολιτική, Κοινωνική Πρόνοια, Κοινωνικός Σχεδιασμός, Οργάνωση, Κοινωνικό Πρόβλημα, Κοινωνική Αλλαγή, Κοινωνική Ανάπτυξη και Εξέλιξη)	4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΚΡΑΤΟΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Αντιλήψεις για την Κοινωνική Πρόνοια - Ανάπτυξη του Κράτους Πρόνοιας.....	7
Η ευθύνη του ατόμου - πολίτη στη διαδικασία της Κοινωνικής Αλλαγής.....	16
Το δικαίωμα του ανθρώπου να είναι άνθρωπος και πολίτης	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

A. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

1. Ιστορική αναφορά στην εξέλιξη της κοινωνικής πολιτικής	21
--	----

2. Κατευθύνσεις, Στόχοι και Μοντέλα της Κοινωνικής Πολιτικής.....	26
3. Κοινωνικός Σχεδιασμός ως διαδικασία ανάπτυξης	32
4. Σχέση Κοινωνικής Εργασίας με Κοινωνική Πολιτική και Κοινωνικό Σχεδιασμό. Ο ρόλος του Κοινωνικού Λειτουργού	37

B. ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

1. Αναφορά στην εξέλιξη του κοινωνικού ρόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης	42
2. Παράγοντες που καθιστούν λειτουργικό το θεσμό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Βιωσιμότητα - Αυτοτέλεια - Κατεύθυνση	48
3. Κοινωνική Εργασία και Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ο ρόλος του Κοινωνικού Λειτουργού	52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΡΕΥΝΑ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

1. Είδος έρευνας	58
2. Σκοποί έρευνας	59
3. Υποθέσεις	59
4. Πληθυσμός - Δείγμα έρευνας	59
5. Ερωτηματολόγιο	60
6. Γενικό πλαίσιο μελέτης	61
7. Ανάλυση συλλεχθέντων στοιχείων	62
8. Αποτελέσματα έρευνας	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΕΝΤΡΟ ΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΑΣ

1. Σχεδιασμός του Κέντρου.....67
2. Στάδιο ανάλυσης - Προσδιορισμός προβλήματος
- Στόχοι και σκοπός της παρέμβασης.....69
3. Στάδιο πραγματοποίησης (ανάλυση προγράμματος).....72
4. Συμπεράσματα80

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- A. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ83**
- B. ΤΟΠΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....89**
- Γ. ΤΥΠΟΣ - ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ91**
- ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... 114**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια ο Δήμος Πατρέων έχει ξεκινήσει την ανάπτυξη μιας ευρείας κοινωνικής πολιτικής που στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αυτής της πόλης.

Βασικός άξονας αυτής της πολιτικής είναι η λειτουργία πρότυπων προγραμμάτων και υπηρεσιών. Είναι επίσης γνωστό, ότι αφού προηγήθηκαν έρευνες και διαπιστώσεις, ακολούθησε ο σχεδιασμός και η υλοποίηση κοινωνικών προγραμμάτων, που απευθύνονται σε μεγάλο εύρος του πληθυσμού της πόλης των Πατρών. Όμως, οι ανάγκες αυξάνονται και τα προβλήματα είναι συσσωρευμένα, λόγω των ευμετάβλητων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών και της αποσπασματικής και ανοργάνωτης κρατικής παρέμβασης στα κοινωνικά ζητήματα. Για το λόγο αυτό απαιτείται συνεχής επιμερισμός των προβλημάτων και ριζική παρέμβαση, προκειμένου να αντιμετωπιστούν όχι μόνο οι συνέπειές τους προς το κοινωνικό σύνολο, αλλά και οι αιτίες που τα δημιουργούν.

Στα πλαίσια της φιλοσοφίας του Δήμου Πατρέων, που δρα σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες για τον πληθυσμό, είναι αναγκαίος ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός προγράμματος για τα τροχαία ατυχήματα. Οι διαστάσεις που έχει πάρει το τροχαίο ατύχημα είναι τεράστιες σε σημείο τέτοιο, που αποτελεί πλέον εθνική πληγή. Οι προσπάθειες που καταβάλλει ο κρατικός μηχανισμός

δείχνουν μάλλον ανεπαρκείς για την ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος. Η κινητοποίηση πλέον είναι χρέος όλων και του κάθε πολίτη αυτής της χώρας χωριστά, αν δεν θέλει κανείς να θρηνεί την επόμενη φορά δικά του πρόσωπα.

Σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορεί να γίνει πιο ουσιαστική παρέμβαση, καθώς η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι ο πρωταρχικός κοινωνικός φορέας που λειτουργεί όχι μόνο ως δέκτης των αναγκών του πληθυσμού, αλλά και ως πομπός - διαμορφωτής αντιλήψεων, στάσεων, νοοτροπίας του κοινωνικού συνόλου. Αν κάθε Δήμος ή κοινότητα χωριστά, δράσει συντονισμένα και με βάση ένα χρονοδιάγραμμα, τα τροχαία ατυχήματα θα παρουσιάσουν συνολικά (σε εθνικό επίπεδο) ύφεση. Φιλοδοξία του κοινωνικού τομέα του Δήμου Πατρέων είναι το πρόγραμμα «ΤΡΟΧΑΙΑ» να έχει την ίδια ευελιξία και αποτελεσματικότητα σε τοπικό επίπεδο, όπως και τα άλλα προγράμματα.

Η κοινωνική ευαισθησία που έχει επιδείξει ο Δήμος της Πάτρας μέχρι τώρα για τους πολίτες του, είναι η βάση μιας ολόκληρης φιλοσοφίας για τη σωστή αντιμετώπιση των τοπικών προβλημάτων. Ο συντονισμός δράσης για τα τροχαία ατυχήματα έρχεται να προστεθεί σε μία σειρά ανθρώπινων κινήσεων από το Δήμο Πατρέων, που αποτελούν «δέσμευση» ουσιαστικά, για τη δημιουργία των υγιών πολιτών του «2.000». Η προσπάθεια καταπολέμησης αυτής της κοινωνικής πρόκλησης εναρμονίζεται απόλυτα και με τις επιταγές της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας για έναν κοινωνικό αγώνα αναβάθμισης, ποιότητας ζωής, καθώς και με τους στόχους και τις

επιταγές του Δικτύου «Υγιείς Πόλεις», στο οποίο πρωτοπόρα συμμετέχει ο Δήμος μας.

Το πρόβλημα

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν σήμερα τη δεύτερη με τρίτη αιτία θανάτου σε νέους κυρίως ανθρώπους. Οι κοινωνικές επιπτώσεις των τροχαίων εντοπίζονται και στο οικονομικό κόστος, που προκύπτει με την πτώση της παραγωγικότητας, μια και οι άνθρωποι που πλήττονται ανήκουν κατά κύριο λόγο στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό και στην εκτίμηση του κόστους απ' την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Μήπως όταν λαμβάνει χώρα ένα τροχαίο ατύχημα δεν ξεκινάει μια αλυσίδα οικονομικής αφαίμαξης; Το κόστος της νοσοκομειακής νοσηλείας, της φαρμακευτικής περίθαλψης, του χειρουργείου, των διαγνωστικών υπηρεσιών (Ακτινογραφίες, μικροβιακές εξετάσεις, φυσιοθεραπείες) είναι μερικοί απ' τους κρίκους της αλυσίδας.

Οι παγίδες μέσα στην πόλη, αλλά και προαστιακά καθώς και τα περιστατικά είναι εκατοντάδες, ενώ παρατηρείται έντονα η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής. Η κάλυψη των θυμάτων, υλική και ηθική, από τροχαία περιστατικά είναι σε μέτριο επίπεδο, ενώ ο συντονισμένος σχεδιασμός είναι σχεδόν ανύπαρκτος.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι:

α. Τα τελευταία χρόνια συνέβησαν στην περιοχή Πατρών 1248 τροχαία με 1422 παθόντες και 65 νεκρούς.

β. Σε ποσοστό 36% τα παραπάνω ατυχήματα αφορούν παρασύρσεις πεζών, γεγονός που πιστοποιεί την ανάγκη για λήψη κατάλληλων μέτρων προστασίας και ασφαλούς κίνησης των πεζών.

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να εξετασθεί η θεωρία του κοινωνικού σχεδιασμού και με αυτές τις θεωρητικές βάσεις να προταθεί πρόγραμμα (σύσταση κέντρου) που θα έχει σαν κύριο στόχο την απόκτηση κυκλοφοριακής συνείδησης απ' τον Πατρινό πολίτη καθώς και την υποστήριξή του σε θέματα κυκλοφοριακής ενημέρωσης, νομικής κάλυψης και κοινωνικής επανένταξης (θύματα τροχαίων).

ΟΡΙΣΜΟΙ ΟΡΩΝ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ: «Είναι η επιστήμη, η οποία έχει σαν αντικείμενο έρευνας, το σύστημα κοινωνικής προστασίας προς τις ασθενέστερες κοινωνικές τάξεις, με σκοπό την κοινωνική ανάπτυξη». (Δ. Ιατρίδης, Αθήνα 1987 σελ. 49 - 61).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ: «Είναι ένας οριζόμενος από κανόνες Δικαίου θεσμός επικουρικής και εξατομικευμένης προστασίας, που παρέχεται από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς προς άτομα ή ομάδες, με σκοπό την πρόληψη, την μείωση ή την επανόρθωση των συνεπειών μιας κατάστασης κοινωνικής ή οικονομικής ανάγκης». (Κ. Κρεμαλής 1991, σελ. 65).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: «Ασχολείται με το γιατί ένα εθνικό σύστημα, απέδωσε μια σειρά αποτελεσμάτων σε μια χρονική περίοδο και πως αυτό το σύστημα μπορεί να τροποποιηθεί, ώστε να επιφέρει έναν περισσότερο ευνοϊκό συνδυασμό αποτελεσμάτων απ' ότι προηγούμενα». (Δ. Ιατρίδης, 1987 σελ. 49 - 67).

ΟΡΓΑΝΩΣΗ: «Περιλαμβάνει την βάση, πάνω στην οποία κτίζεται η δομή της, γίνεται η εκλογή των τρόπων και μέσων με τα οποία θα επιχειρήσει να πετύχει τους σκοπούς της, καθορίζεται ο ρυθμός και οι ειδικότητες του ανθρώπινου δυναμικού, που χρειάζεται, αποφασίζεται το είδος του Τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος και υπολογίζονται οι οικονομικοί πόροι που θα χρειαστούν για να λειτουργήσει». (Θ. Παπαφλέσσα, 1986 σελ. 57 - 58).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ: «Μπορεί να λεχθεί ότι είναι μία κατάσταση, που έχει αντίκτυπο σ' ένα σημαντικό αριθμό προσώπων και θεωρείται από τα πρόσωπα αυτά ή και από ένα σημαντικό αριθμό άλλων προσώπων στην κοινωνία, ότι είναι πηγή δυσχερειών ή δυστυχίας και ότι μπορεί να βελτιωθεί. Συνεπώς, το κοινωνικό πρόβλημα αποτελείται και από μια αντικειμενική κατάσταση και από μια υποκειμενική κοινωνική εμπειρία». (Τόμος II της Unesco, σελ. 443).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ: «Κατά τον Henry Fairchild είναι οι διακυμάνσεις ή οι μεταλλαγές, τις οποίες υφίστανται οι διαδικασίες, τα πρότυπα και οι μορφές των κοινωνικών σχέσεων. Είναι ένας όρος συνοπτικός, που αναφέρεται στο αποτέλεσμα κάθε κοινωνικής μετακίνησης. Μπορεί να είναι προγραμματισμένη ή απρογραμματίστη

μονοκατευθυντήρια ή πολυκατευθυντήρια, ενεργητική ή επιβλαβής» (Π. Σταθόπουλος, 1987, σελ. 41).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ: «Η έννοια της κοινωνικής ανάπτυξης είναι συγγενής με την κοινωνική αλλαγή. Η ανάπτυξη δηλώνει κίνηση μέσα στο σύστημα στην ίδια κοινωνία, ενώ η εξέλιξη κίνηση από σύστημα σε σύστημα από μια μορφή κοινωνίας σε μια άλλη». (Δ. Τσαούσης, 1984, σελ. 201).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΚΡΑΤΟΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Αντιλήψεις για την Κοινωνική Πρόνοια - Ανάπτυξη του Κράτους Πρόνοιας

Η Κοινωνική φιλοσοφία του Κράτους Πρόνοιας αναπτύχθηκε στη Δυτική Ευρώπη του 19^{ου} αιώνα και στηρίζεται στις αρχές της κοινωνικής δικαιοσύνης που επικράτησαν με τη Γαλλική Επανάσταση και τη Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και του Πολίτη (declaration des droits del' hamme et dy citoyen).

Μέχρι τότε η «πρόνοια», θεωρείται προϊόν φιλανθρωπίας και αλτροϊσμού και παρέχεται από την εκκλησία και τους πλούσιους (Κ. Κρεμαλής, 1990, σελ. 16 - 18).

Την περίοδο όμως αυτή, η επικρατούσα αντίληψη αλλάζει καθώς οι προηγούμενοι θεσμοί - οικογένεια, εκκλησία, ιδιωτική πρωτοβουλία - δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις ανάγκες και τα προβλήματα που προέκυψαν από τη βιομηχανική επανάσταση και τις ραγδαίες Τεχνολογικές εξελίξεις, με αποτέλεσμα να παρέμβει το κράτος για να διατηρηθεί η κοινωνική ισορροπία και συνοχή. (Δ. Ιατρίδης 1990 σελ. 30 - 32).

Η ανάπτυξη του Κράτους Πρόνοιας συνδέεται άμεσα με τις δύο αντιλήψεις που επικράτησαν, σύμφωνα με τους Wilensky και Lebeaux, την υπολειμματική και τη θεσμική. Κατά την υπολειμματική αντίληψη, οι Κοινωνικές Υπηρεσίες υποκαθιστούν τις φυσικές πηγές

προστασίας - οικογένεια, οικονομία - όταν αυτές δεν λειτουργούν ικανοποιητικά. Σ' αυτήν την περίπτωση παρέχουν κοινωνικά προγράμματα και «απομακρύνονται» όταν οι παραπάνω πηγές αποκατασταθούν.

Αντίθετα, σύμφωνα με τη θεσμική αντίληψη, η παροχή Κοινωνικών Υπηρεσιών, θεωρείται πρωταρχική λειτουργία της σύγχρονης κοινωνίας που παρέχεται σε όλες τις ομάδες πληθυσμού.

Όσον αφορά τους παράγοντες που συντέλεσαν στην ανάπτυξη του Κράτους Πρόνοιας είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι:

α. Οι επιπτώσεις που είχε η βιομηχανική επανάσταση και η ανάπτυξη της Τεχνολογίας μέσα στα πλαίσια του καπιταλιστικού συστήματος. Πιο συγκεκριμένα η συσσώρευση του πληθυσμού στα αστικά κέντρα, οι άσχημες συνθήκες ζωής των μεταναστών και των εργατών, η ανεργία, η φτώχεια του πληθυσμού και η εξασθένηση των παραδοσιακών συστημάτων αλληλοβοήθειας.

β. Η οργάνωση του εργατικού κινήματος και η διεκδίκηση αιτημάτων για την εργατική τάξη.

γ. Η επικράτηση ιδεών και αρχών που προάγουν τον κοινωνικό ρόλο του Κράτους.

δ. Η επίδραση του Κρατικού μηχανισμού και της διοικητικής πρακτικής με σημαντικό ρόλο των ανώτερων στελεχών.

Η ανάπτυξη του Κράτους Πρόνοιας προσδιορίζεται χρονικά σε δύο περιόδους (Ο. Στασινοπούλου, 1990, σελ. 42-58). Η πρώτη περίοδος ισχύει από το τέλος του 18^{ου} αιώνα περίπου μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Την περίοδο αυτή αρχίζει η οργανωμένη παρέμβαση του Κράτους για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που προέκυψαν από τη βιομηχανική επανάσταση, τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, και τη μεγάλη οικονομική κρίση του 1929 - 1930. (Ο. Στασινοπούλου 1990 σελ. 32).

Συγκεκριμένα, θεσπίζεται ο θεσμός των Κοινωνικών Ασφαλίσεων το 1839 από το Γερμανό Καγκελάριο Βίσμαρκ και καταργείται η δουλεία και δουλεμπορία με τη Γενική Πράξη των Βρυξελλών το 1890.

Ιδρύονται οι πρώτες κοινωνικές υπηρεσίες για την προστασία των αναπήρων, αναμορφωτικά κέντρα, παιδικοί σταθμοί, ο Ερυθρός Σταυρός (La Roix Rouge) και η Σχολή Εθελοντιδών Νοσοκόμων. (Ι. Μαστρογιάννης 1960 σελ. 137).

Η ανάπτυξη των Κοινωνικών Επιστημών συνέβαλε επίσης στη σχεδιασμένη και επιστημονική θεώρηση του τομέα της πρόνοιας.

Η β' περίοδος προσδιορίζεται χρονικά από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έως σήμερα και χωρίζεται σε τρία στάδια:

α. Το πρώτο στάδιο της «χρυσής εποχής» ή του «κλασικού Κράτους Πρόνοιας», ισχύει από το 1944 έως τα τέλη της δεκαετίας του 60.

Την εποχή αυτή το Κράτος προσπαθεί ν' αντιμετωπίσει τα μεγάλα προβλήματα και τις βαθιές τομές που δημιούργησε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος στις κοινωνίες των Δυτικών Ευρωπαϊκών χωρών με την παροχή Κοινωνικών Υπηρεσιών και προγραμμάτων.

Παράλληλα, η κατοχύρωση των Κοινωνικών Δικαιωμάτων

αλλάζει την αντίληψη για το ρόλο του Κράτους με τις συμβάσεις και τις συνθήκες που υπογράφηκαν την περίοδο εκείνη, όπως η Οικουμενική Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου της 10ης Δεκεμβρίου 1948 το Ο.Η.Ε. το διεθνές σύμφωνο περί οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δικαιωμάτων της 19ης Δεκεμβρίου 1966, ο Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης της 18ης Οκτωβρίου 1961 και μία σειρά συμβάσεις για την εργασία και την ισότητα μεταχείρισης ανδρών και γυναικών (Π. Δαγτόγλου, 1991, σελ. 24 - 27).

Η οικοδόμηση του Κράτους Πρόνοιας στηρίζεται στο συνδυασμό του Κεϋνσιανού μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης και του μοντέλου της Κοινωνικής Ασφάλισης του Μπέβεριτζ στη μεταπολεμική Βρετανία, στη δημιουργία ενός εθνικού συστήματος υγείας, στην επίτευξη πλήρους απασχόλησης και στην προώθηση συστήματος οικογενειακών επιδομάτων. (Ο. Στασινοπούλου 1990 σελ. 54).

Σύμφωνα με τις κεϋνσιανές θέσεις το Κράτος δεν αντιμετωπίστηκε ως βάρος για την οικονομία, αλλά ως πολιτικός σταθεροποιητής που μπορούσε να βοηθήσει στην αναγέννηση των δυνάμεων της οικονομικής ανάπτυξης και να εμποδίσει το οικονομικό κατρακύλισμα σε νέες υφέσεις (Θ. Μαλούτση, Δ. Οικονόμου, 1988, σελ. 15).

β. Το δεύτερο στάδιο ισχύει από τα τέλη της δεκαετίας του 60 έως τα μισά της δεκαετίας του 80. Την περίοδο αυτή ασκείται έντονη κριτική στο Κράτος Πρόνοιας. Αμφισβητείται τόσο από τη νεοφιλελεύθερη - συντηρητική παράταξη όσο και από τους

Μαρξιστές, το φεμινιστικό και αντιρατσιστικό κίνημα.

Πιο συγκεκριμένα η συντηρητική παράταξη υποστηρίζει ότι τα φαινόμενα φτώχειας και εξαθλίωσης εντείνονται, το Κράτος ξοδεύει υπερβολικά ποσά που δεν δικαιολογούνται σε σύγκριση με τα αποτελέσματα, το εθνικό έλλειμμα αυξάνει, ο χαρακτήρας του Κράτους είναι έντονα πατερναλιστικός καθώς δημιουργεί άτομα παθητικά, εξαρτημένα και περιορίζει τη δυνατότητα της ελεύθερης επιλογής (Δ. Ιατρίδης, 1990, σελ. 51, Ο. Στασινοπούλου, 1990, σελ. 80 - 81).

Οι υποστηρικτές της Μαρξιστικής ιδεολογίας αντίστοιχα ισχυρίζονται ότι το Κράτος Πρόνοιας αναπαράγει τις κυρίαρχες σχέσεις και ουσιαστικά διατηρεί το καπιταλιστικό σύστημα (ο.π. σελ. 103 - 114), ενώ το φεμινιστικό και αντιρατσιστικό κίνημα ισχυρίζεται ότι δημιουργεί και ακολουθεί ταξική, σεξιστική και ρατσιστική πρακτική.

Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της συντηρητικής παράταξης, οι κυβερνήσεις των Ρέηγκαν και Μπους στις Η.Π.Α. και της Θάτσερ στην Αγγλία, άσκησαν έντονη αντιπρονοιακή πολιτική μειώνοντας τις κρατικές παροχές για κοινωνικούς σκοπούς.

Τα αποτελέσματα της πολιτικής αυτής έδειξαν ότι «όχι μόνο το Κράτος Πρόνοιας δεν ευθύνεται για την οικονομική κρίση και τα εθνικά ελλείμματα, αλλά αντίθετα η μείωσή του δημιουργεί ένα τεράστιο κοινωνικό έλλειμμα και μειώνει το επίπεδο ζωής, όχι μόνο των φτωχών, αλλά και όλου του πληθυσμού». (Δ. Ιατρίδης 1990 σελ. 51 - 56).

γ. Το τρίτο στάδιο ισχύει από τα μισά της δεκαετίας του 80 έως σήμερα και είναι το στάδιο του σύγχρονου «προνοιακού πλουραλισμού».

Αναζητείται μία νέα σχέση μεταξύ κρατικού και ιδιωτικού τομέα, με έντονο το ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε πολλές χώρες.

Η προσέγγιση αυτή ταιριάζει στην αντίληψη των σοσιαλδημοκρατών, οι οποίοι θεωρούν ότι δεν είναι ρεαλιστική και ηθικά επιτρεπτή η κατάργηση του Κράτους Πρόνοιας (ο.π. σελ. 99).

Μέσα στο πλαίσιο αυτό, υποστηρίζεται, το ζωντάνεμα των θεσμών της οικογένειας, της γειτονιάς, των φίλων, των εθελοντικών οργανώσεων, της κοινότητας και δοκιμάζονται μοντέλα που προϋποθέτουν την ενεργοποίηση του μη επαγγελματικού παράγοντα βοήθειας με την υποστήριξη των επαγγελματιών (M. Mathieu 1985, σελ. 22). Επίσης στο στάδιο αυτό δίνεται μεγάλη βαρύτητα στη δυνατότητα αυτοοργάνωσης και αυτοβοήθειας των πολιτών, μέσα από συλλογικές δράσεις πρωτοβουλίας για την επίλυση ατομικών και κοινωνικών δυσκολιών. (M. Mathieu 1985 σελ. 20 - 22, O. Stuesz 1982, σελ. 181, U. Fink 1988 σελ. 56 - 57, N. Prefontaine 1985 σελ. 134-135).

2. Η εξέλιξη του Κράτους Πρόνοιας στην Ελλάδα.

Η εξέλιξη του Κράτους Πρόνοιας στην Ελλάδα ακολούθησε πορεία διαφορετική από ότι στις Δυτικές Ευρωπαϊκές χώρες.

Η ανάπτυξή του στάθηκε περιορισμένη στη χώρα μας, γιατί την ίδια περίοδο που το Κράτος Πρόνοιας άκμαζε στη Δυτική Ευρώπη, επικρατούσε αστάθεια στην πολιτική σκηνή της Ελλάδας, ενώ δεν είχε ακόμη νομιμοποιηθεί το δημοκρατικό πολίτευμα. (Θ. Μαλούτση, Δ. Οικονόμου 1988, σελ. 32 - 37).

Παράλληλα το χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης της παραγωγικής διαδικασίας λόγω της τεχνολογικής καθυστέρησης, το χαμηλό επίπεδο εξειδίκευσης της εργασιακής δύναμης, η έλλειψη πιέσεων στο κράτος για παροχές και η επιβίωση των παραδοσιακών δομών της διευρυμένης οικογένειας, της γειτονιάς και των άλλων κυκλωμάτων αλληλοβοήθειας είναι μερικοί από τους παράγοντες που περιόρισαν το Κράτος στην άσκηση μιας συνολικής κοινωνικής πολιτικής.

Στην Ελλάδα η πρώτη εμφάνιση κρατικών προνοιακών προγραμμάτων, έγινε την περίοδο διακυβέρνησης του Κράτους από τον Ι. Καποδίστρια (1898) και αφορούσαν:

α. Τη δημιουργία ορφανοτροφείων για την προστασία των ορφανών παιδιών από τον πόλεμο.

β. Τη δημιουργία νοσοκομείων για την αντιμετώπιση της «πανώλης», που εκείνη την εποχή μάστιζε τον πληθυσμό.

γ. Την αποκατάσταση των προσφύγων.

Παράλληλα όμως η άσκηση της Κοινωνικής Πρόνοιας γίνεται και από την εκκλησία, την ιδιωτική πρωτοβουλία, τους ευεργέτες του Γένους (Καϊρης, Βουρβάκης κ.α) (Ι. Μαστρογιάννη 1968 σελ. 42 - 48).

Στη συνέχεια οι κοινωνικές εξελίξεις που δημιουργήθηκαν στην

Ελλάδα στις αρχές του 20ου αιώνα, όπως η επανάσταση του 1909, η θέσπιση του Συντάγματος το 1911, οι Βαλκανικοί πόλεμοι το 1912 - 13, η Μικρασιατική καταστροφή και έπειτα η οικονομική κρίση του '29 - '30, επέβαλαν μία πιο ενεργή ανάμειξη του κράτους στον τομέα της πρόνοιας.

Συγκεκριμένα την περίοδο αυτή παίρνονται τα πρώτα μέτρα για την ασφάλιση (σύσταση ασφαλιστικών ταμείων) για την προστασία της μητρότητας και του παιδιού μέσω του ΠΙΚΠΑ (1914), για τις ώρες και μέρες εργασίας, καθώς και τα εργατικά ατυχήματα (1915), όπως και τη σύσταση του Υπουργείου Υγιεινής και Κοινωνικής Πρόνοιας (1922) (ο.π. σελ. 56 - 60).

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, έχουμε την ίδρυση των πρώτων σχολών Κοινωνικής Εργασίας με στόχο την εξειδικευμένη αντιμετώπιση των κοινωνικών αναγκών και τη δημιουργία προνοιακών προγραμμάτων για την αποκατάσταση των προσφύγων και αναπήρων του πολέμου, προγράμματα υιοθεσίας και ανάδοχων οικογενειών, καθώς και υλική βοήθεια για προγράμματα στέγης.

Ωστόσο τα προγράμματα αυτά είχαν τη μορφή ασυντόνιστων ενεργειών και απουσίαζε ένα πλαίσιο σχεδιασμού και προγραμματισμού.

Μετά το 1974 και κατά τη διάρκεια του 1980 το Κράτος Πρόνοιας μπαίνει σε μία νέα φάση ανάπτυξης στην Ελλάδα, ενώ την ίδια περίοδο στην Ευρώπη αμφισβητείται έντονα.

Σ' αυτό συντέλεσαν διάφοροι παράγοντες και κυρίως η πτώση της δικτατορίας, η θεσμοθέτηση του συντάγματος το 1975 και η

αναθεώρησή του το 1986, η αλλαγή της διακυβέρνησης της χώρας καθώς και η ενίσχυση του θεσμού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 323/1989 και το άρθρο 25 του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα, η δημιουργία Κοινωνικών Υπηρεσιών (παιδικοί σταθμοί, γηροκομεία κ.α.) αποτελεί μία από τις συντρέχουσες αρμοδιότητες των Ο.Τ.Α.

Η ένταξη επίσης της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ (1981) και η απορρόφηση μεγάλων κονδυλίων της Κοινότητας είναι ένας άλλος παράγοντας που συνέβαλε στη δημιουργία Κοινωνικών Υπηρεσιών και Προγραμμάτων Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΤΟΜΟΥ - ΠΟΛΙΤΗ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Είναι γεγονός ότι οι άνθρωποι βρίσκονται εγκλωβισμένοι σ' ένα φαύλο κύκλο προβλημάτων και διαδικασιών με πολλές συνέπειες για τους ίδιους και την κοινωνία, καθώς μπαίνουν στο «στόχαστρο» του συστήματος, υιοθετώντας το ρόλο που τους δίνεται.

Έτσι, οι πολίτες υιοθετούν μια παθητική συμπεριφορά κι ένα τρόπο ζωής παθητικής αδράνειας κι όχι ενεργητικής αντίστασης και δράσης. Ο λόγος είναι η έλλειψη αυτογνωσίας, η έλλειψη αυτοπεποίθησης και γνώσης των ικανοτήτων που έχουν και των τρόπων με τους οποίους μπορούν να αξιοποιήσουν τα παραπάνω.

Εσωτερικά δυναμικά άγνωστα και κρυμμένα σε συνδυασμό με την έλλειψη γενικών γνώσεων, οι οποίες δεν λύνουν πάντα το πρόβλημα, αλλά δημιουργούν καλύτερες προϋποθέσεις και προοπτικές για την αντιμετώπισή του.

Όλα τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα την καθήλωση του ατόμου, το κλείσιμο στον εαυτό του καθώς και τη λανθασμένη αντίληψη της κοινωνικής πραγματικότητας πολλές φορές ή την αδυναμία να πράξουν ενεργητικά.

Στο έργο «Η Αγωγή του καταπιεζόμενου» αποδίδεται ότι «η ρίζα του κακού βρίσκεται στην έλλειψη δημοκρατικής εμπειρίας». Αναφέρεται δε ότι η έλλειψη ευκαιριών για δημοκρατικές εμπειρίες που οδηγούν το άτομο στη συμμετοχή της ομάδας κι έπειτα στην πραγματικότητα και από εκεί στην «*κριτική συνειδητοποίηση*» έχει

ως αποτέλεσμα την αφελή και επιπόλαια αντίληψη και αντιμετώπιση των προβλημάτων (Πάουλο Φρέϊρε, 1991 σελ. 14 - 16).

Ωστόσο, πριν από την πεποίθηση στην ικανότητα του ατόμου, υπάρχει μια άλλη δύναμη που είναι κινητήρια όλων, αρκεί να «ξυπνήσει» και δεν είναι άλλη από τη *δύναμη της θέλησης*.

Η παιδεία είναι ο άμεσος, καθοριστικός παράγοντας για όλα τα παραπάνω και τότε η «κριτική συνειδητοποίηση» μπορεί να είναι μία πραγματικότητα και στάση για περισσότερους ανθρώπους.

Ως κριτική συνειδητοποίηση ο συγγραφέας αναφέρει ότι είναι η εμβάθυνση στην κατανόηση ενός δεδομένου και η κριτική τοποθέτηση μέσα στο σύστημα σχέσεων της ολότητας (ό.π. σελ. 19).

Ο κάθε πολίτης δε, υπό όποια θέση και σκοπιά δεν γίνεται δέσμιος ενός «κύκλου βεβαιότητας», αλλά βαθαίνει στην πραγματικότητα και γνωρίζοντάς την καλύτερα μπορεί να την αλλάξει ευκολότερα. Δεν τη φοβάται, αναλαμβάνει τις ευθύνες του και παρεμβαίνει στην ιστορική πορεία αγωνιζόμενος συλλογικά (ό.π. σελ. 34-36).

Η παραπάνω ανάλυση αποτελεί και την απάντηση στο ερώτημα αν είναι δυνατόν να επέλθει αλλαγή στις κοινωνικές διαδικασίες, στις δομές, στην κοινωνία γενικότερα.

Όλα αυτά αποτελούν την προϋπόθεση και τη βάση της *ενεργούς κοινωνίας πολιτών*, που στηρίζονται στις δικές τους δυνάμεις (αυτοβοήθεια), οργανώνονται (αυτοοργάνωση) και συγκροτούν ομάδες δράσης πρωτοβουλίας.

Μόνο έτσι διασφαλίζεται η συμμετοχή των πολιτών στην όποια

κοινωνική διαδικασία και στην ίδια την πορεία και εξέλιξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Πρόκειται για ένα φαινόμενο που λειτουργεί διαντιδραστικά. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση για να υπάρξει και να εκπληρώσει το σκοπό και τους στόχους της χρειάζεται τον ενεργό πολίτη. Παράλληλα, έχει την υποχρέωση να παρέμβει στους πολίτες εκείνους, οι οποίοι δεν φτάνουν σ' αυτή τη διαδικασία της συνειδητοποίησης, με σκοπό να τους κινητοποιήσει.

Έτσι, δημιουργεί μια αλληλεξαρτώμενη σχέση συμπλήρωσης κι ολοκλήρωσης για την επίτευξη του αντικειμενικού σκοπού, που είναι *η υγιής, δημοκρατική, πλουραλιστική και συμμετέχουσα κοινωνία.*

ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ ΝΑ ΕΙΝΑΙ:
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΗΣ.

Ανεξάρτητα από την ύπαρξη των προβλημάτων που «επιβάλλουν» την παρέμβαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης του κράτους, βασικός παράγοντας είναι ή πρέπει να είναι η διασφάλιση και κατοχύρωση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Αυτή είναι η αρχή εκκίνησης και ενδιαφέροντος. Η ανθρώπινη αξιοπρέπεια, η ισότητα και ισοτιμία, η αυτοδιάθεση και αυτοδιαχείριση του ατόμου, η ανάπτυξη της προσωπικότητάς του και η προαγωγή της ψυχοκοινωνικής και πνευματικής του ζωής, είναι αρχές που πρέπει να αποτελούν ιδανικά και στόχους της κάθε κοινωνίας, που θέλει να ονομάζεται δημοκρατική και κοινωνικά δίκαιη.

Ο κάθε άνθρωπος έχει το δικαίωμα να ζήσει αξιοπρεπώς, να αναπτυχθεί και να ολοκληρωθεί ψυχικά και πνευματικά, να έχει τα μέσα εκείνα που του διασφαλίζουν μια αξιοπρεπή και ανθρώπινη διαβίωση. Αποτελεί υποχρέωση και καθήκον κάθε πολιτειακής οργάνωσης, όπως είναι το κράτος, να προστατεύει, να κατοχυρώνει και να παρέχει αυτό το δικαίωμα στον πολίτη. Κι αν δεν υπάρχουν τα μέσα για να επιτευχθούν τα παραπάνω, η πολιτεία πρέπει να δημιουργεί ευκαιρίες συνεργασίας, προωθώντας την ενεργό δράση των πιο δραστηριοποιημένων και συνειδητοποιημένων πολιτών. Έχει καθήκον να τους ωθήσει προς μικρές και απλές αρχικά μορφές οργάνωσης και δράσης, όπως είναι η συμμετοχή σε ομάδες.

Επίσης, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες τα δικαιώματα του πολίτη έχουν κατοχυρωθεί συνταγματικά. Έχουν υπογραφεί συμβάσεις διεθνούς Κύρους, όπως η Παγκόσμια Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Ο.Η.Ε., ο Ευρωπαϊκός Κοινοτικός Χάρτης κι έχουν συσταθεί και συγκροτηθεί επιτροπές και ομάδες για την προστασία και την επίβλεψη των δικαιωμάτων αυτών.

Στην Ελλάδα τα δικαιώματα κατοχυρώθηκαν σε πρώτη φάση με το Σύνταγμα του 1975 κι έπειτα με την αναθεώρησή του το 1986. Το άρθρο 28 εισάγει στο εσωτερικό δίκαιο και τις υπόλοιπες διεθνείς συμβάσεις τα θεμελιώδη και κοινωνικά δικαιώματα του ανθρώπου. Συνοπτικά τα κοινωνικά δικαιώματα αφορούν:

- Το δικαίωμα στην εργασία.
- Το δικαίωμα στην κοινωνική ασφάλιση.
- Το δικαίωμα στην κοινωνική και ιατρική φροντίδα και περίθαλψη.
- Το δικαίωμα για νομική, κοινωνική και οικονομική προστασία.
- Το δικαίωμα στην παιδεία.
- Το δικαίωμα στην ψυχαγωγία.
- Το δικαίωμα στο «συνέρχεστε και συνεταιρίζεστε».

Ο πολίτης δε κάθε κράτους, του οποίου προσβάλλονται τα ανωτέρω δικαιώματα, έχει τη δυνατότητα να προσφύγει στα δικαστήρια της χώρας του ή στο Συμβούλιο της Ευρώπης για την υπεράσπιση και διεκδίκησή τους. (Α. Ταυλαρίδου - Καλούτση, σελ. 177).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

A. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.

Η έννοια κοινωνική πολιτική ως ουσιαστική εφαρμογή και όχι ως γενική θεώρηση εμφανίσθηκε και ασκείται εδώ και έναν περίπου αιώνα. Η τεχνολογική εξέλιξη και η εκβιομηχάνιση των δυτικοευρωπαϊκών χωρών, η αστικοποίηση του πληθυσμού, η μετανάστευση αλλά και οι αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του οικονομικού «status» (ελεύθερη αγορά) αποτελούν τους πρώτους και βασικούς παράγοντες στην ανάπτυξη της κοινωνικής πολιτικής και της παραπέρα εξέλιξής της.

Οι παράγοντες αυτοί είχαν σαν αποτέλεσμα μεγάλες ομάδες πληθυσμού να επωμισθούν και τις συνέπειες των παραπάνω γεγονότων. Προβλήματα όπως η φτώχεια, (άνιση κατανομή πλούτου - εισοδήματος) η ανεργία, η μετανάστευση, η εγκληματικότητα και γενικά οι κοινωνικές διακρίσεις (οικονομικές, μορφωτικές, φυλετικές) ζητούσαν άμεσα πλέον λύση με βάση συντονισμένα και κοινωνικά προσαρμοσμένα προγράμματα και όχι με ανοργάνωτες και αποσπασματικές ενέργειες.

Αναπόφευκτα το κράτος αποτέλεσε τον φορέα εκείνο που θα καθόριζε την πορεία των πληθυσμιακών ομάδων με βήματα σταθερά, στηριγμένα στην κοινωνική δικαιοσύνη, την ίση κατανομή πλούτου,

την κοινωνική ασφάλεια και ευημερία. Το κράτος αποκτά έτσι έναν σύνθετο ρόλο, βιοτικής σημασίας, αυτόν του «ΚΡΑΤΟΥΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ» (welfare state) καθώς: «Αναλαμβάνει την ευθύνη κάλυψης αναγκών, απασχόλησης, υγείας, παιδείας, κατοικίας, κοινωνικής φροντίδας, προστασίας του περιβάλλοντος και ελεύθερου χρόνου για τον ενεργό και μη ενεργό πληθυσμό αναπτύσσοντας τον μηχανισμό του για την παροχή των ανάλογων υπηρεσιών ή για την ρύθμιση της παροχής τους από τον ιδιωτικό - κερδοσκοπικό και μη - τομέα». (Ο. Στασινοπούλου 1992 σελ. 26). Σύμφωνα με την ίδια συγγραφέα αυτό το κράτος αποτελεί ένα ιδεατό μοντέλο που έχει τις βάσεις του σε θεμελιώδεις αξίες, όπως η κοινωνική δικαιοσύνη, οι συλλογικές δράσεις, η ευημερία των πολιτών γενικότερα (ο.π. σελ. 26).

Η λήψη αυτών των μέτρων που άρχισαν να παίρνονται συνιστούσαν και την άσκηση της κοινωνικής πολιτικής. Η ανάπτυξη της πλέον ως επιστήμη ήταν ραγδαία. Όπως ισχυρίζεται η Ο. Στασινοπούλου ο χαρακτήρας της είναι διεπιστημονικός. Την θεωρία και τις μεθόδους τις αντλεί κυρίως από κοινωνικές επιστήμες, την κοινωνιολογία, την κοινωνική ανθρωπολογία, την νομική, τις οικονομικές, πολιτικές και διοικητικές επιστήμες.

Η εξέλιξη της κοινωνικής πολιτικής στον αιώνα που διένυσε, εντοπίζεται σε τρία στάδια, ανάλογα με το ρόλο του κράτους κάθε φορά.

α. Ρόλος παρατηρητή, όπου η κοινωνική και οικονομική οργάνωση μπορεί να γίνει χωρίς την βοήθεια του κράτους, αντίθετα μάλιστα τυχόν επέμβασή του μπορούσε να ταραξει αρνητικά τις

υπάρχουσες ισορροπίες (αρχές του αιώνα).

β. Ρόλος διαιτητή, όπου το κράτος επεμβαίνει για να λύσει διαφορές μεταξύ των κοινωνικών ομάδων που έχουν δημιουργηθεί εκείνη την περίοδο. Μεσολαβεί και εξετάζει εναλλακτικές λύσεις. Παύει να είναι αμέτοχο, παρ' όλο που δεν συμμετέχει ενεργά. Η ανάγκη για ενεργή συμμετοχή είναι πλέον επιτακτική. (ανάμεσα στους δύο παγκόσμιους πολέμους).

γ. Ρόλος παρεμβατικός, όπου το κράτος παρεμβαίνει ουσιαστικά στην κοινωνικο-οικονομική ζωή. Φάνηκε ότι δεν υπήρχαν οι μηχανισμοί για να επανέλθει σταθερότητα σε όλους τους τομείς και μόνο η χάραξη τέτοιας κοινωνικής πολιτικής θα αντιμετώπιζε ουσιαστικά την διαγραφείσα κατάσταση (τέλος 2ου παγκοσμίου πολέμου - μέχρι σήμερα). (Δ. Ιατρίδης 1981 σελ. 32 - 34).

Στην Ελλάδα η άσκηση της κοινωνικής πολιτικής ξεκίνησε πολύ αργότερα απ' ότι στις χώρες της δυτικής Ευρώπης και συγκεκριμένα μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με μορφή αποσπασματική, περιστασιακή, ανοργάνωτη και ασυντόνιστη για να αναπτυχθεί ενεργότερα και ουσιαστικότερα από τις αρχές της δεκαετίας του '80 μέχρι σήμερα (παρά το ότι είχε περιέλθει σε κρίση στις άλλες χώρες, κράτη - μέλη της Ε.Ο.Κ.).

Οι δυσμενείς πολιτικές συνθήκες της χώρας μας (εναλλαγές πολιτικών συστημάτων, δικτατορία, αδράνεια πολιτικών, βραδυπορία συγκεντρωτικών αποφάσεων, μορφή διοικητικού συστήματος κ.α) δεν επέτρεψαν την έγκαιρη και δυναμική παρέμβαση - μέσω προγραμμάτων - στα ευρύτερα λαϊκά στρώματα. Επιπλέον, η

επικράτηση της αστικής τάξης και ιδεολογίας και η μη κινητοποίηση του εργατικού κινήματος, ήταν παράγοντες που ευνόησαν την παροχή υπηρεσιών σε ορισμένες κυρίως τάξεις που είχαν δύναμη και εξουσία, όπως οι αξιωματικοί, οι καθηγητές κ.α. σύμφωνα με αναφορά των Θ. Μαλούτση, Δ. Οικονόμου (1988 σελ. 45 - 47).

Φυσικά η κρίση αυτή που διήρθε το κράτος πρόνοιας στο εξωτερικό δεν θα έπρεπε να επηρεάσει και να αναστείλει την όποια εφαρμογή του στην Ελλάδα. Αντίθετα μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα για να αποφευχθούν λάθη, να αξιοποιηθούν πετυχημένα μοντέλα δράσεων σύμφωνα με τις ανάγκες και τα δεδομένα της Ελληνικής Πραγματικότητας. Κατά πόσο αυτό επετεύχθη θα αποτιμηθεί στο άμεσο μέλλον.

Τα πράγματα αρχίζουν να τροποποιούνται δειλά στην δεκαετία του 1980 και οι παράγοντες που συντέλεσαν σ' αυτό ήταν η ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ. (νυν Ευρωπαϊκή Ένωση), η συνεπαγόμενη απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων για την εφαρμογή κοινωνικών προγραμμάτων, η προοδευτικότερη αντίληψη της κυβερνητικής ηγεσίας για το κοινωνικό κράτος και οι τροποποιήσεις στο νομοθετικό πλαίσιο των Ο.Τ.Α.

Συμπερασματικά το στίγμα της κοινωνικής πολιτικής - που χαράζεται μέσα από τον κοινωνικό σχεδιασμό, τομέας που θα αναπτυχθεί στην συνέχεια - και κατ' επέκταση ο ρόλος της κοινωνικής εργασίας αποδίδεται με τρόπο απλό, μεστό, και χαρακτηριστικό.

«Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου, δίκαιου και αποτελεσματικού

συστήματος κοινωνικής πολιτικής στην χώρα μας, με σημαντικό αλλά όχι ισοπεδωτικό ρόλο του κράτους, που θα ανταποκρίνεται στην κάλυψη αναγκών ατόμων και συνόλου, πρέπει να κινηθεί στα πλαίσια ενός νέου προβληματισμού στην βάση της ελληνικής πραγματικότητας, αξιοποιώντας την διεθνή επιστημονική γνώση και συγχρόνως εμπλουτίζοντάς την με την δική της εμπειρία και ανάλυση». (Ο. Στασινοπούλου 1992 σελ. 92).

2. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΟΝΤΕΛΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.

Τα τελευταία χρόνια γίνεται συχνή αναφορά από τους πολιτικούς, τους επιστήμονες και μη, τα Μ.Μ.Ε. για κοινωνική Πολιτική. Οι απόψεις για την σημασία του όρου δίστανται κάθε φορά, ανάλογα με την ιδεολογία, τους στόχους και τις επιδιώξεις που έχουν και θέτουν οι παραπάνω για το κοινωνικό σύνολο ή μερίδα αυτού.

Σε κάθε περίπτωση με τον όρο κοινωνική πολιτική νοείται η λήψη μέτρων που παίρνει το κράτος ή άλλος μηχανισμός εξουσίας, όπως Ευρωπαϊκή Ένωση, Τοπική Αυτοδιοίκηση, προκειμένου να αντιμετωπίσει ή να προλάβει φαινόμενα δυσλειτουργικά που αφορούν το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο ή μέρος του πληθυσμού. Υπάρχουν δηλαδή ορισμένα χαρακτηριστικά προσδιοριστικά στοιχεία που καθιστούν σαφή την έννοια της κοινωνικής πολιτικής.

Η κοινωνική πολιτική είναι μία επιλογή σκόπιμη που λαμβάνεται και ασκείται από τοπικές κεντρικές υπερλειτουργικές μορφές εξουσίας. Ως σκόπιμη και κατευθυνόμενη μορφή παρέμβασης αναφέρεται είτε σε:

- Συγκεκριμένη ομάδα στόχου - πληθυσμού με κάποια κοινά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και ανάγκες όπως άνεργοι, ηλικιωμένοι, μέσα από το σχεδιασμό με την εφαρμογή κοινωνικών δραστηριοτήτων και προγραμμάτων όπως επιδόματα, κοινωνική ασφάλιση. Τα λαμβάνοντα μέτρα συνιστούν τις περισσότερες

φορές την παραδοσιακή μορφή της κοινωνικής πρόνοιας και στοχεύουν στην μερική απάλυνση των δυσλειτουργικών αυτών περιστατικών. Σ' αυτή την περίπτωση πρόκειται για μια μορφή παρέμβασης μικροπρακτικής κλίμακας.

- Στον υπόλοιπο γενικό πληθυσμό όπως όταν πρόκειται για περιορισμό στην αύξηση των γεννήσεων ή θέματα συνολικού ενδιαφέροντος. Δηλαδή αφορά τη λήψη μέτρων για όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας και αναφέρεται στο κοινωνικό σύνολο ευρύτερα και όχι μόνο σε μεμονωμένες ομάδες πληθυσμού. Οι τομείς αυτοί είναι εκτός από την πρόνοια, η υγεία, η παιδεία, η στέγαση, ο ελεύθερος χρόνος κ.α. Στην περίπτωση αυτή οι στόχοι αφορούν την μακροπρακτική κλίμακα.

Γίνεται φανερό ότι η Κοινωνική Πολιτική περιλαμβάνει όλους τους τομείς της ανθρώπινης δράσης και έχει άλλοτε τη μορφή διορθωτικής ή θεραπευτικής παρέμβασης και άλλοτε τη μορφή προληπτικής και αναπτυξιακής παρέμβασης.

Στην κάθε μια από τις παραπάνω περιπτώσεις η κοινωνική πολιτική στοχεύει κι επιφέρει αποτελέσματα στο άτομο και στην κοινωνία. Προάγει το επίπεδο ζωής, παρέχει ευκαιρίες στα άτομα να αξιοποιήσουν τις δυνατότητές τους και να βελτιώσουν τη θέση τους στην κοινωνία. Επίσης, προάγει την ανάπτυξη κι επιφέρει αλλαγές στις κοινωνικές συνθήκες τις δομές και σ' ολόκληρο το οικοδόμημα πολλές φορές αν και τα αποτελέσματά της δεν είναι άμεσα ορατά. Οι αλλαγές συνήθως επέρχονται σταδιακά και φαίνονται μακροπρόθεσμα.

Επιπλέον, η Κοινωνική Πολιτική στοχεύει στη μείωση της φτώχειας, την αύξηση της πρόνοιας και την επιδίωξη της ισότητας (Π. Καλογεράκη, 1978, σελ. 54).

Επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον στον τρίτο στόχο, η ιστορία δείχνει ότι στις κοινωνικές ασφαλίσεις και στην ανακατανομή του εισοδήματος πολύ λίγο η κοινωνική πολιτική φαίνεται να επιδιώκει την ισότητα. Τουλάχιστον, στόχος της μπορεί να είναι η αναδιάπλαση μιας πληθυσμιακής περιοχής με ανισότητες που δεν είναι απαραίτητες, αλλά που δεν προαποφασίζονται ή τουλάχιστον προκύπτουν από το εκάστοτε ανθρώπινο δυναμικό ή γενικότερα τις κοινωνικές εξελίξεις.

Με την ανάληψη αυτής της δράσης, η Πολιτεία στοχεύει, στην παραγωγή ή διατήρηση μιας επιθυμητής κατάστασης και στη διόρθωση ή πρόληψη μιας ανεπιθύμητης (Δ. Τσαούσης, 1987, σελ. 426). Όταν για παράδειγμα η πολιτεία προβλέπει τη χορήγηση μηνιαίου επιδόματος σε μονογονεϊκές οικογένειες το συγκεκριμένο μέτρο είναι μια μορφή Κοινωνικής Πολιτικής υπό τη στενή έννοια του όρου. Όταν αντίστοιχα καθιερώνεται η δωρεάν παιδεία (δωρεάν παροχή βιβλίων και μετακίνηση όλων των μαθητών) πρόκειται για άσκηση Κοινωνικής Πολιτικής υπό ευρεία έννοια.

Υπό την ευρεία της έννοια η Κοινωνική Πολιτική, είναι πιο σωστή, δίκαιη και ολοκληρωμένη πολιτική, καθώς προσβλέπει και αντιμετωπίζει την κοινωνία συνολικά ως ένα δυναμικό σύστημα ιδωμένη από ολιστική σκοπιά, αφού οι διάφοροι τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας αλληλοεπηρεάζονται αλλά και

συναρτώνται μεταξύ τους. Στοχεύει δε στην πρόληψη δυσλειτουργικών καταστάσεων και φαινομένων και επιδιώκει την ανάπτυξη του ανθρώπου - πολίτη σε όλα τα επίπεδα της καθημερινής του ζωής και δραστηριότητας.

Η Κοινωνική Πολιτική, όχι μόνο δεν περιορίζεται στην καταπολέμηση κοινωνικών δυσλειτουργιών, αλλά αντίθετα επεκτείνεται στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου με επενδύσεις στο ανθρώπινο δυναμικό, δηλαδή την υγεία, την παιδεία, την κατοικία, στις κοινωνικές υπηρεσίες για τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, για την ανάπτυξη του ατόμου και της κοινωνίας. (Δ. Ιατρίδης, 1990, σελ. 18). Ανάλογα την άποψη που αποδέχεται το πολιτικό-κυβερνητικό σύστημα μιας χώρας και ανάλογα με τις ιδεολογικές κατευθύνσεις που έχει, εφαρμόζονται δύο μοντέλα κοινωνικής πρόνοιας, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

- το υπολειμματικό
- το θεσμικό.

Το υπολειμματικό μοντέλο στηρίζεται στις αρχές της ελεύθερης αγοράς (*laiser - Faire*) και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Καλύπτει ανάγκες επιλεκτικά για όσους δεν μπορούν να μπουν στο παιχνίδι του καπιταλιστικού ανταγωνισμού και απομακρύνεται όταν οι ανάγκες αυτές ξεπεραστούν και οι μηχανισμοί αποκατασταθούν.

Το μοντέλο αυτό υποστηρίζεται και εφαρμόζεται, κατά κύριο λόγο από φιλελεύθερες και συντηρητικές παρατάξεις. Προωθεί δε και ενθαρρύνει την ατομική αντίληψη, καθώς θεωρεί ότι το άτομο είναι «υπεύθυνο» εάν δεν μπορεί να εισχωρήσει στους «κανόνες του

καπιταλιστικού συστήματος» και όχι οι δομές και οι παράγοντες που συντελούν και ενισχύουν τη λειτουργία αυτού του συστήματος.

Το δε, θεσμικό μοντέλο, καλύπτει ανάγκες όλου του πληθυσμού και είναι πρωταρχική λειτουργία κάθε δημοκρατικής κοινωνίας, καθώς μεριμνά συνολικά και αμερόληπτα για όλη την κοινωνία. Το μοντέλο αυτό υποστηρίζεται από τις προοδευτικές παρατάξεις και προωθεί την συλλογική αντίληψη και δράση. Υποθέτει κανείς ότι δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί και να είναι αποδοτικό σε μία κοινωνία με καπιταλιστικές δομές, γιατί υπάρχει ο κίνδυνος να ενταθούν οι κοινωνικές ανισότητες, που ήδη δημιουργεί το συγκεκριμένο κοινωνικό - οικονομικό - πολιτικό σύστημα. (Ο. Στασινοπούλου, 1992, σελ. 24).

Ένα άλλο σημείο που πρέπει να τονισθεί είναι η σχέση μεταξύ της ανάπτυξης και εφαρμογής της κοινωνικής πολιτικής και της ανάπτυξης της οικονομίας. Η κοινωνική πολιτική προσαρμόζει τους στόχους της και το επιθυμητό γι' αυτήν με βάση την εξέλιξη της οικονομικής πολιτικής. (Δ. Ιατρίδης 1981, σελ. 58). Η σχέση αυτή κοινωνικής πολιτικής και οικονομίας λειτουργεί τότε ανταγωνιστικά (π.χ. προνοιακά στεγαστικά προγράμματα - υλικό - εξοπλισμός, - είναι σε βάρος της οικονομίας) και τότε σαν σχέση αλληλεξάρτησης (π.χ. όταν υπάρχει ζήτηση στην αγορά εργασίας για νέες μητέρες, το κράτος εφαρμόζει προγράμματα κοινωνικής φροντίδας για τα παιδιά τους, ώστε οι ίδιες να ανταποκριθούν στην προσφορά εργασίας. (Π. Καλογεράκη 1978 σελ. 37-39).

Χαρακτηριστικά ο Locke σ' ένα απόσπασμα από την

πραγματεία του αναφέρει: «όπως η δικαιοσύνη παρέχει σε κάθε άνθρωπο δικαίωμα στο προϊόν της έντιμης φιλοπονίας και στις έντιμες κτήσεις των προγόνων που τις κληρονόμησε, έτσι και η πρόνοια παρέχει σε κάθε άνθρωπο το δικαίωμα σε τόση ποσότητα από την αφθονία του άλλου, ώστε να διασφαλιστεί από την έσχατη ένδεια, όταν δεν έχει τα μέσα να συντηρηθεί διαφορετικά...» (Μ. Αγγελίδης, σελ. 165 - 166).

3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΩΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Κοινωνικός Σχεδιασμός και Κοινωνική Πολιτική είναι έννοιες αλληλένδετες. Η χάραξη της κοινωνικής πολιτικής γίνεται μέσα από τον κοινωνικό σχεδιασμό.

....είναι το μέσο για τη διαμόρφωση και υλοποίηση κοινωνικής πολιτικής και συγχρόνως μια διαδικασία ενεργοποίησης και δημοκρατικής συμμετοχής του πληθυσμού για την επίτευξη επιθυμητών στόχων κοινωνικής ευημερίας, κοινωνικής δικαιοσύνης και ανακατανομής του εθνικού εισοδήματος (Σταθόπουλος Π. 1990, σελ. 37).

Σαν όρος ο κοινωνικός σχεδιασμός χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά για το σχεδιασμό υπανάπτυκτων περιοχών - κοινοτήτων σε μεγαλουπόλεις, όπου παρατηρήθηκαν έντονα τα σημάδια της αστικοποίησης, της συσσώρευσης του πληθυσμού, αλλά και των προβλημάτων που άρχισαν να διαφαίνονται. Ο σχεδιασμός και η διαμόρφωση κατάλληλων χώρων διαβίωσης με ταυτόχρονη εξασφάλιση της υγιεινής και της σωστής πολεοδομικής δομής επιτυγχάνονται μόνο μέσα από ένα μεθοδικό και κατάλληλο κοινωνικό σχεδιασμό (Ζωγράφου Α. 1992, σελ. 115).

Διακρίνει κανείς ότι αυτές οι δύο πρώτες μορφές κοινωνικού σχεδιασμού (συμπίπτουν χρονικά περίπου), δηλώνουν και τα πρώτα δείγματα ευελιξίας αυτών που «σχεδιάζαν». Ανάγκη πρωταρχική για πολεοδομικό σχεδιασμό, ανάγκη για σχεδιασμό κοινωνικής πολιτικής και προστασίας των πολιτών.

Φτάνοντας στη σημερινή εποχή ο Κοινωνικός σχεδιασμός αποτελεί την οργανωμένη εκείνη μέθοδο που βοηθά ουσιαστικά στην αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων, τη διοργάνωση συστημάτων παροχής υγείας, κοινωνικής κατοικίας και εκπαίδευσης (Σταθόπουλος Π. 1987, σελ. 108).

Τα πρότυπα του Κοινωνικού Σχεδιασμού είναι τα ακόλουθα:

α) Σφαιρικός σχεδιασμός: αποτελεί ιδιαίτερα πολύπλοκο πρότυπο όσον αφορά στο σχεδιασμό του. Περιλαμβάνει όλο το φάσμα των τομέων (πολιτικών, κοινωνικών, περιβάλλον, οικονομία), ώστε να επιτευχθεί μια λύση σε κάποια κοινωνικά προβλήματα, αν αυτή είναι εφικτή. Για την καλύτερη αποτελεσματικότητα και εφαρμογή του, οριοθετήθηκε σε θέματα κοινωνικής πολιτικής που αφορούν επιμέρους τομείς των πόλεων. (Ζωγράφου Α. 1992, σελ. 119).

β) Τοπικός σχεδιασμός ανάπτυξης: το πρότυπο αυτού του σχεδιασμού στοχεύει στη γενικότερη κοινωνική ανάπτυξη εξαθλιωμένων περιοχών, με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, υγείας, επιμόρφωσης και επαγγελματικής αποκατάστασης. Και αυτό το πρότυπο απέτυχε να δώσει ουσιαστικές λύσεις, διότι χρειαζόνταν μεγαλύτερα οικονομικά κεφάλαια από την τοπική διοίκηση, πράγμα αδύνατο αλλά και καταλυτική πλέον κρατική παρέμβαση για γενικότερα θέματα κοινωνικοκρατικής πολιτικής. Για την επιτυχία του κοινωνικού σχεδιασμού διαφαινόταν πλέον, ότι το κράτος έπρεπε να μοιράσει αρμοδιότητες και εξουσίες σε επιμέρους τομείς (Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης), που θα γνωρίζουν

άμεσα τις ανάγκες των πολιτών και θα κινούνται σε δρόμους, τους πιο κοντινούς και πρακτικούς (ό.π. σελ. 119).

γ) Ειδικός σχεδιασμός: στοχεύει στην εσωτερική διάρθρωση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (υλικό, προσωπικό) και συμπεριλαμβάνονται σ' αυτόν και οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες και ειδικές ανάγκες των κοινωνικών ομάδων.

δ) Κοινωνική πολιτική για προβλήματα και ομάδες: με τη μορφή αυτού του σχεδιασμού γίνεται μελέτη και ανάλυση των κοινωνικών προβλημάτων, που αντιμετωπίζουν υποβαθμισμένες περιοχές σε μια κοινότητα (ομάδες νέων, άνεργοι, ψυχικά ευάλωτα άτομα κ.λ.π.) και προσδιορίζονται άξονες συνεργασίας με τους τοπικούς φορείς της κοινότητας. Παράλληλα, γίνεται προσπάθεια για τη συμμετοχή των πολιτών, όχι μόνο για την πιο άμεση καταγραφή των κοινωνικών προβλημάτων, αλλά και για την ενεργή συμμετοχή τους στην υλοποίηση των στόχων του κοινωνικού σχεδιασμού, που έχει χαραχθεί απ' την αρχή της εξουσίας - ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ -. Κυρίαρχη ιδέα αυτού του είδους σχεδιασμού είναι: «όσο περισσότερο ο σχεδιασμός εισέρχεται στους τομείς διαβίωσης, τόσο ακριβέστερα ανταποκρίνεται στις ανάγκες...» (ό.π. σελ. 120 - 121).

ε) Αντιστάθμιση προβλημάτων γεωγραφικού σχεδιασμού: εδώ επιδιώκεται η επίλυση των κοινωνικών συγκρούσεων στους δημοτικούς χώρους κορεσμού, με στόχο την κοινωνική εξίσωση και την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ομάδων που αδικούνται, πάντα με τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων (ό.π., σελ. 121).

στ) Σχεδιασμός κοινωνικής δομής: στόχος του προτύπου

αυτού είναι η εξάλειψη της κοινωνικής ετερογένειας. Βρίσκει εφαρμογή η προσέγγιση αυτή, μόνο όταν παρατηρούνται ελαττωματικές κοινωνικές δομές. Διαπιστώνεται η ύπαρξη μίας αδύνατης κοινωνικής δομής, π.χ. οικογένειες με χαμηλό οικονομικό εισόδημα και σχεδιάζεται προσεκτικά ο τρόπος παρέμβασης και αποτελεσματικής - αποδιεξοδοποίησης της υπαρκτής κατάστασης (ό.π., σελ. 122).

Τρία είναι τα στάδια διαδικασίας παρέμβασης του κοινωνικού σχεδιασμού στο κοινωνικό γίγνεσθαι. Συγκεκριμένα ο Δ. Ιατρίδης αναφέρει: «αν και αυτοτελή, αποτελούν μία διαδικαστική ενότητα και μία κυκλική σχέση αλληλεπίδρασης».

Τα στάδια αυτά είναι:

α) Στάδιο ανάλυσης: αποτελεί μια διαγνωστική εργασία που βασίζεται στη συλλογή και ανάλυση στοιχείων για το πρόβλημα, το περιβάλλον και τη χάραξη κοινωνικής πολιτικής. Στο στάδιο ανάλυσης εξετάζονται το περιβάλλον, οι συνθήκες και τα αίτια που στοιχειοθετούν το πρόβλημα, καθώς και οι εναλλακτικές λύσεις, που μπορεί να υπάρξουν (Ιατρίδης Δ. 1992, σελ. 37).

Στο στάδιο αυτό περιλαμβάνονται:

- Ο προσδιορισμός του προβλήματος (αιτία, λύση προβλήματος).
- Εξακρίβωση αν η λύση του προβλήματος μπορεί να επιτευχθεί χωρίς τη χρησιμοποίηση μέσων, που δεν υπόκεινται στο εκάστοτε είθισται.
- Διατύπωση συγκεκριμένων σκοπών της παρέμβασης και των αποτελεσμάτων που επιδιώκονται.

- Εξέταση και σύγκριση των εναλλακτικών λύσεων.
- Επιλογή της κατάλληλης λύσης σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια (Ιατρίδης Δ. 1990, σελ. 99).

β) Στάδιο πραγματοποίησης: εδώ η πολιτική παίρνει υπόσταση με κατανομή του έμψυχου και άψυχου υλικού και με καθορισμό του χρόνου, που απαιτείται για την υλοποίηση ενός συγκεκριμένου σχεδίου.

Περιεχόμενο του σταδίου αυτού είναι:

- Σύσταση σχεδίου εφαρμογής της πολιτικής που χαράχθηκε.
- Ανάλυση και κατανομή των αναγκαίων πόρων.
- Αξιολόγηση των δραστηριοτήτων και της διάθεσης πόρων.

γ) Στάδιο αξιολόγησης: περιλαμβάνει μια διαρκή διαδικασία από την έναρξη του προγράμματος και καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του. Στο στάδιο αυτό:

- Διασφαλίζεται η διαφάνεια της υπηρεσίας και
- Εντοπίζονται τα, δύσκολα σημεία της παρέμβασης, τα αποτελέσματά της στο χώρο και τον πληθυσμό και γίνεται επαναπροσδιορισμός των στόχων και ενεργειών όπου και όταν είναι αναγκαίο.

δ) Στάδιο ανατροφοδότησης: στο στάδιο αυτό γίνεται κατανοητό, αν οι ενέργειες που έγιναν, είχαν τα επιθυμητά αποτελέσματα (λύση του προβλήματος), ώστε να υπάρξει η ευελιξία για γρήγορη προσαρμογή στα νέα δεδομένα, με σκοπό την ουσιαστική παρέμβαση κατά επανάληψη. (ό.π. σελ. 101 - 102).

4. ΣΧΕΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥ.

Η Κοινωνική πολιτική συνδέεται άμεσα και με την Κοινωνική εργασία ως επιστήμη θεωρίας και εφαρμογής. Η σχέση τους είναι αλληλένδετη. Η κοινωνική εργασία έχει σαν κεντρικό στόχο το δίπτυχο άτομο - περιβάλλον. Το άτομο και το περιβάλλον βρίσκονται σε αλληλεξάρτηση και αλληλεπίδραση. Η κοινωνική πολιτική αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε σ' αυτό το δίπτυχο.

Ανάλογα με το που στοχεύει η κοινωνική εργασία (άτομο - περιβάλλον), βρίσκουν εφαρμογή δύο κατευθύνσεις της:

α) Η μακρο - κοινωνική εργασία επεμβαίνει στο περιβάλλον (πόροι, συνθήκες διαβίωσης, πολιτικοϊδεολογικές μορφές), με σκοπό να φέρει σε ισορροπία τους δύο αυτούς συντελεστές: άτομο - περιβάλλον.

β) Η μικρο - κοινωνική εργασία επεμβαίνει στο άτομο (ψυχική δομή, σχέσεις) και στόχο έχει την επαναφορά του στο περιβάλλον, με καλύτερες συνθήκες και προοπτικές από την πλευρά του ατόμου (Ιατρίδης Δ. 1981 σελ. 64 - 65).

Η κοινωνική πολιτική ασχολείται με τους κοινωνικούς θεσμούς και με τον τρόπο, που επηρεάζουν αυτοί οι θεσμοί τον άνθρωπο. Έτσι σήμερα, το επάγγελμα του κοινωνικού λειτουργού και η κοινωνική πολιτική έχουν κοινό στόχο: τη δημιουργία πιο δίκαιων ανθρώπινων σχέσεων και την κοινωνική ανάπτυξη, η οποία όμως να

στηρίζεται πάνω σε βασικές ηθικές αξίες, στην ανακατανομή του εισοδήματος, του πλούτου, της ισχύος των εξυπηρετήσεων.

Ένας στόχος της Κοινωνικής Εργασίας αφορά τη παρέμβαση στην κοινότητα, παρεμβαίνοντας πλέον στο περιβάλλον του ατόμου, καταστρώντας έτσι τις συνθήκες διαβίωσής του τις καλύτερες δυνατές. Το άτομο θα είναι σε θέση τότε να δεχθεί κάθε είδους ψυχική στήριξη, είτε μεμονωμένα, είτε μέσα από την ομάδα.

Παρατηρεί κανείς ότι η κοινωνική εργασία συνδέεται άμεσα με την έννοια του κοινωνικού σχεδιασμού. Αν υποθέσει κάποιος, ότι ο κοινωνικός σχεδιασμός είναι η μεθοδευμένη καταπολέμηση των κοινωνικών προβλημάτων και έχει την αποστολή να δίνει ποικίλες και εναλλακτικές λύσεις στα προβλήματα, βλέπει ότι και η κοινωνική εργασία στοχεύει σ' αυτές τις προσεγγίσεις.

Ο σχεδιαστής - κοινωνικός λειτουργός προσπαθεί σε πρώτη φάση να επιτύχει την εξάλειψη ή το μετριασμό των αιτιών, που δημιουργούν τα κοινωνικά προβλήματα. Σε δεύτερη φάση προσπαθεί να επιτύχει την αντιμετώπιση των συνεπειών, που επιφέρουν τα κοινωνικά προβλήματα (Βάγια Χ. 1981, σελ.151).

Ο σχεδιασμός για κοινωνική πολιτική από τον επιστήμονα - σχεδιαστή - κοινωνικό λειτουργό έγκειται στα εξής σημεία:

α) Σχεδιάζοντας λύσεις για την αλλαγή των συνθηκών διαβίωσης, ομάδων ή κοινότητας (εφαρμογή προγραμμάτων κοινοτικής ανάπτυξης).

β) Σχεδιασμός λύσεων, με σκοπό να επιτυγχάνονται ευνοϊκές νομοθετικές ρυθμίσεις (θέματα κοινωνικής πρόνοιας, επιδοτήσεις,

ταμεία ανέργων σε διοικητικό και κοινοτικό επίπεδο).

γ) Συγκρότηση σχεδίου για τη βελτίωση του συστήματος παροχών Κοινωνικής Πρόνοιας.

Συμπερασματικά, ο σχεδιαστής επιδιώκει τροποποιήσεις στην ποιότητα, τη δεκτικότητα και την προτεραιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών για το άτομο και την κοινότητα. (Βάγια Χ. 1981, σελ. 48 - 51).

Ο κοινωνικός λειτουργός χαράζει πολιτική για προγράμματα υπηρεσιών σε κοινότητες και οργανώσεις και με την παρέμβασή του στοχεύει στην πραγμάτωση των επιθυμητών αποτελεσμάτων με προγράμματα που ανταποκρίνονται επαρκώς στις ανθρώπινες ανάγκες (Ιατρίδης Δ. 1990. σελ. 276).

Η διάσταση ρόλων του κοινωνικού λειτουργού κι ενός κοινωνικού σχεδιαστή συμπίπτουν στη διαδικασία παρέμβασης και στις στρατηγικές, που θα ακολουθηθούν για να εκπληρωθούν αυτοί οι ρόλοι. Συγκεκριμένα οι ρόλοι αυτοί είναι:

α) Ρόλος μεσολαβητή: Ο κοινωνικός λειτουργός κάνει προσπάθειες να μικρύνει τη ψαλίδα ανάμεσα στις ανάγκες και τις οικονομικές δυνατότητες, που παρέχονται από τους εκάστοτε φορείς, ώστε να βοηθούνται καλύτερα οι ενδιαφερόμενοι πολίτες.

β) Ρόλος συνηγόρου: εδώ ο κοινωνικός λειτουργός κινείται για την προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών, που πιθανόν να μην αναγνωρίζονται από υπηρεσίες, στις οποίες προσφεύγουν ή να δηλώνουν άγνοια οι πολίτες γι' αυτά.

γ) Ρόλος κοινωνικής δράσης: στο ρόλο αυτό ο κοινωνικός

λειτουργός αναλαμβάνει δράση για την επίτευξη κοινωνικών στόχων - που θα οδηγήσουν στην κοινωνική ευημερία - μέσα από τον κοινωνικό σχεδιασμό.

δ) Ρόλος εκπαιδευτή: ο κοινωνικός λειτουργός ενεργοποιεί τους πολίτες (εκπαιδεύει), ώστε να κινούνται σωστά και γρήγορα μέσα στα δίκτυα των υπηρεσιών που τους παρέχονται.

ε) Κλινικός ρόλος: εδώ ο κοινωνικός λειτουργός βοηθά τους πελάτες του να αντιμετωπίσουν καταστάσεις στρες, που πιθανόν τους εμποδίζει να έχουν σωστή σκέψη και δράση στις κινήσεις τους (ψυχοκοινωνική ισορροπία).

στ) Ρόλος διαιτητή: η δράση του κοινωνικού λειτουργού εδώ, έγκειται στο να μειώσει ή και να εξαφανίσει αντιδικίες ή συγκρούσεις ανάμεσα σε ομάδες πολιτών ή κοινότητες.

ζ) Ρόλος σχεδιαστή: ο κοινωνικός λειτουργός εφαρμόζει τις επιστημονικές διαδικασίες του σχεδιασμού (ό.π. σελ. 264 - 269).

Ο κοινωνικός λειτουργός μπορεί να είναι σημαντικός παράγοντας στο σχεδιασμό - όχι μόνο τυχαία και περιστασιακά - αλλά με συνέχεια, έχοντας σαν όπλο καταρχήν την πολύ καλή γνώση των μεθόδων της κοινωνικής εργασίας, αλλά και μια ισχυρή προσωπικότητα. Έτσι, θα μπορεί να προβάλλεται η χρησιμότητα του επαγγέλματος στον τομέα αυτό. Ανάλογα με την πείρα του, την επιστημονική του κατάρτιση και την κατάλληλη προετοιμασία του, μπορεί, όπου κι αν εργάζεται να βλέπει, να μαθαίνει, να διδάσκει, να συνεργάζεται με εθελοντές κρατικές υπηρεσίες, κοινωνικούς παράγοντες και να παίρνει μέρος στις ομάδες σχεδιασμού και

αποφάσεων σε διάφορα επίπεδα, στο εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο σχεδιασμού για την αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων.

Είναι φανερό πλέον ότι το πεδίο δράσης των ανθρώπων που ασχολούνται με την κοινωνική πολιτική και τον κοινωνικό σχεδιασμό, μεταφέρεται σε επίπεδο κοινότητας, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, διατηρώντας όμως στη βάση του τη φιλοσοφία της εκάστοτε κρατικής πολιτικής.

Β. ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

1. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι θεσμός που κινείται σε τρία επίπεδα τόσο διαφορετικά όσο και άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους. Το πολιτικό, το διοικητικό και το κοινωνικό. Σε πολιτικό επίπεδο η τοπική αυτοδιοίκηση εκφράζει τις ίδιες θεμελιακές κοινωνικές σχέσεις που δημιουργεί και το κεντρικό κράτος. Οι επιρροές που δέχεται δηλαδή απ' την κεντρική εξουσία είναι συνήθως ίδιες με τις ιδέες και τις αρχές του εκάστοτε κυβερνώντος κόμματος με αποτέλεσμα ο πολίτης σε τοπικό επίπεδο σε διάφορες δραστηριότητες να βλέπει ότι υπάρχει κοινή κοινωνική τοποθέτηση μεταξύ κράτους και κοινότητας. Έτσι η Τ.Α. δεν παύει να αποτελεί μορφή κρατικού μηχανισμού και άσκησης δημόσιας διοίκησης.

Σαν μορφή άσκησης κρατικής εξουσίας η τοπική αυτοδιοίκηση έχει μία αμεσότητα, βρίσκεται δηλαδή σε πλεονεκτική θέση από την φύση της σε σχέση με την συμβολή της στην κοινωνική ευημερία, καθώς τοποθετείται πιο κοντά στον πληθυσμό, στους πολίτες, στα τοπικά προβλήματα και επικρατεί γι' αυτό η αντίληψη ότι μπορεί να είναι πιο ευαίσθητη στον έλεγχο από τον λαό, από την κεντρική εξουσία. Παράλληλα έχει την δυνατότητα να διερευνηθούν οι ανάγκες και τα προβλήματα του πληθυσμού άμεσα, πιο γρήγορα και με περισσότερο αποτελεσματικό τρόπο, καθώς οι μηχανισμοί λήψης

των αποφάσεων είναι πιο ευέλικτοι, λειτουργούν αποκεντρωμένα. Επίσης περιορίζονται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες που απαιτούνται σε διαφορετική περίπτωση, προκειμένου να φθάσει η επικοινωνία και πληροφορία στην συγκεντρωτική κεντρική εξουσία. Συγχρόνως μπορεί να είναι πιο αποτελεσματική στην άσκηση κοινωνικού ελέγχου, ιδιαίτερα όταν επεκτείνει και εδραιώνει τους ανάλογους μηχανισμούς μέσα στην ίδια την κοινότητα σε συνεργασία με τοπικούς φορείς.

Σαν μορφή δημόσιας διοίκησης, ενθαρρύνει την λαϊκή συμμετοχή με παράλληλη εξασφάλιση της συνεργασίας του πολίτη στον σχεδιασμό της κρατικής πολιτικής στην βάση του αλλά και στην υλοποίηση προγραμμάτων στο τοπικό επίπεδο. Η τοπική αυτοδιοίκηση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον τρόπο ζωής και τους κοινωνικούς θεσμούς που πλαισιώνουν μια κοινότητα στην ολιστική της μορφή (Ο. Στασινοπούλου 1986 σελ. 143 - 144).

Σαν έννοια η τοπική αυτοδιοίκηση είναι γνωστή από την αρχαιότητα. Τον 6^ο π.Χ. αιώνα, στην Αθήνα η περίφημη «εκκλησία του δήμου» αποτελεί την πρώτη τοπική μορφή εξουσίας. Ιστορικά είναι βεβαιωμένο πως ιδρυτής του θεσμού στάθηκε ο Αθηναίος πολιτικός και μεταρρυθμιστής Κλεισθένης, που διαίρεσε την Αθηναϊκή πολιτεία και τους πολίτες της σε εκατό δήμους, με ξεχωριστά διοικητικά όργανα και ξεχωριστή για τους δημότες του κάθε δήμου προσωνομία. (Ζάννας Δ. 1976 σελ. 58). Η πόλη - κράτος της αρχαίας Ελλάδας που αντιστοιχεί στον σημερινό Α' βαθμό αυτοδιοίκησης παρείχε την δυνατότητα της κάλυψης των βασικών αναγκών

επιβίωσης των πολιτών της, παράλληλα με την καλλιέργεια και ανάπτυξή τους. (Φ. Κατσαρού 1992, σελ. 1).

Φτάνοντας στην περίοδο των Βυζαντινών χρόνων στις ίδιες βάσεις οργανώθηκε και η χριστιανική ορθόδοξη εκκλησία που αποτέλεσε σύνολο αυτοδιοικούμενων ορθόδοξων κοινοτήτων. Οι ίδιες αρχές επεκράτησαν στην Βυζαντινή αυτοκρατορία η οποία απέβλεπε στην διατήρηση της αυτονομίας των πόλεων και κοινοτήτων με αυτοτελή ύπαρξη και με αρχές εκλεγμένες από το λαό, τους λεγόμενους άρχοντες, τον πρωτεύοντα και τους πατέρες της πόλεως. (Δ. Ζάννας 1976 σελ. 59).

Η άλωση της πόλης προκάλεσε την ουσιαστική διάλυση των ελληνικών κοινοτήτων. Η οθωμανική αυτοκρατορία σεβόμενη τον θεσμό του θρησκευτικού ηγέτη έδωσε στον τότε Πατριάρχη Γεννάδιο Β' εξουσίες σε πολιτικό και θρησκευτικό επίπεδο. Αυτό αποτέλεσε την αρχή να αναγεννηθεί σιγά - σιγά πάλι η τοπική αυτοδιοίκηση έστω και σε όχι τόσο οργανωμένη μορφή. Οι κοινότητες που δημιουργήθηκαν δεν ήταν όμοιες αλλά διέφεραν στην σύσταση και στον τρόπο λειτουργίας τους ανάλογα με το κάτω από ποιές συνθήκες συστάθηκαν (γεωγραφικοί παράγοντες, οικονομικά ισχυροί άρχοντες, τρόποι αναγνώρισης δικαιωμάτων απ' τον κατακτητή κ.λ.π.). Σε πιο γενικό πλαίσιο η τούρκικη κυριαρχία υπήρξε αφορμή να τονισθεί η σημασία του ηθικού χαρακτήρα της τοπικής αυτοδιοίκησης. Κατά την περίοδο αυτή εμφανίζονται πάλι ενώσεις κοινοτήτων. Τα κίνητρα ήταν κυρίως πολιτικά, οικονομικά και εθνικά. (Χ. Κλειώσης 1977, σελ. 102 - 104).

Μετά την κυβερνία Καποδίστρια αρχίζει να γεννιέται η πραγματική τοπική αυτοδιοίκηση. Δημιουργείται το πρώτο σύστημα τοπικής αυτοδιοίκησης όπου μετά από πολλές ζυμώσεις και ανακατατάξεις αρχίζει ο αγώνας της συνταγματικής κατοχύρωσής της. Ο δήμος του 1833 παραχωρεί την θέση του στους δήμους και τις κοινότητες του 1912. Έκτοτε και μέχρι το 1936 η κατάσταση ήταν ρευστή οπότε και ψηφίζεται το διάταγμα «περί κώδικος νομοθεσίας δήμων και κοινοτήτων», όπου το σημαντικότερο νομοσχέδιο αναφέρει:....εκτελεστική αρχή του δήμου αποτελεί ο δήμαρχος με τους δημαρχικούς παρέδρους με αποστολή διπλή, αποφασιστική και εκτελεστική (άρθρο 22 Νομ. 6429, 22 Δεκ. 1934).

Μεσολαβεί η περίοδος της κατοχής όπου το σύστημα παραμένει ίδιο (διανύθηκε η περίοδος της δικτατορίας Μεταξά) μέχρι το 1954 περίοδος όταν με το Ν.Δ. 2888/1954 θεσπίσθηκε ο νέος δημοτικός και κοινοτικός κώδικας. Σημαντικά σημεία του ήταν:

- Η αρτιότερη και απλούστερη κατανομή της ύλης.
- Εξασφάλιση μεγαλύτερης αυτοτέλειας στους δήμους και τις κοινότητες.
- Περιορισμός των παρεμβάσεων της κρατικής διοικήσεως.
- Δημιουργία εύρωστων οργανισμών.

Αναφορά για το περιεχόμενο της τοπικής αυτοδιοίκησης γίνεται μόνο στο σύνταγμα του 1927 όπου στο άρθρο 107 ορίζεται: «Το κράτος διαιρείται εις περιφέρειας, εντός των οποίων οι πολίτες διαχειρίζονται απ' ευθείας τας τοπικάς υποθέσεις, ως ο νόμος θέλει ορίσει».

Έτσι ο Έλληνας πολίτης μετά από δεκαετίες αλλαγών και συγκρούσεων, βρίσκεται μπροστά σε νέα δεδομένα όσον αφορά την Τ.Α. που απορρέουν από το άρθρο 102 του συντάγματος του 1975. Ενδεικτικά αναφέρεται:

α. Η διοίκηση των τοπικών υποθέσεων ανήκει εις τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης των οποίων την πρώτη βαθμίδα αποτελούν οι δήμοι και κοινότητες. Αι λοιπαί βαθμίδες ορίζονται δια νόμου.

β. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης απολαμβάνουν διοικητικής αυτοτέλειας. Αι αρχαί αυτών εκλέγονται δια καθολικής και μυστικής ψηφοφορίας.

γ. Δια νόμου δύναται να προβλέπονται αναγκαστικοί ή εκούσιοι σύνδεσμοι οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης προς εκτέλεση έργων ή παροχής υπηρεσιών. (ό.π. 109 - 111).

Φτάνοντας στο σήμερα, η ωρίμανση των πολιτών και η ύπαρξη σωστών βάσεων, συντέλεσαν στην ψήφιση του νόμου 2218/94 για την τοπική αυτοδιοίκηση. Στο άρθρο 41 του νόμου αυτού «περί αρμοδιοτήτων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης» πρώτης βαθμίδας ανήκει «η ίδρυση και η λειτουργία παιδικών, βρεφικών, βρεφονηπιακών σταθμών και νηπιαγωγείων, κέντρων ψυχαγωγίας και αναψυχής ηλικιωμένων, βρεφοκομείων, ορφανοτροφείων και κέντρων υποστήριξης και αποκατάστασης ατόμων με ειδικές ανάγκες, η μελέτη και εφαρμογή κοινωνικών προγραμμάτων, καθώς και η εκπόνηση και εφαρμογή προγραμμάτων ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής τους». (Φ. Κατσαρού 1992, σελ. 7).

Σύμφωνα με την ίδια, αυτός ο νόμος αποτελεί «τομή στην ιστορία του νεώτερου Ελληνικού κράτους». Είναι πλέον η στιγμή εκείνη όπου το Ελληνικό κράτος μέσα από ένα πλαίσιο εκσυγχρονισμού πιστοποιεί πως η κοινότητα αποτελεί τον φορέα που θα, προάγει και θα υπερασπίζει τα συμφέροντα του Έλληνα πολίτη.

Η σύγχρονη όμως αυτοδιοίκηση έφερε μαζί της προβληματισμούς και κατ' επέκταση δυσκολίες στους τοπικούς φορείς και άρχοντες για την διατήρηση των αξιών και της λειτουργικότητάς της.

Έτσι η Ελληνική κοινωνία σήμερα καλείται να αντιμετωπίσει μία νέα πραγματικότητα, να βιώσει μία καινοτομία που σχεδιάσθηκε πριν δεκάδες χρόνια, το γνωστό σχέδιο για την συνένωση δήμων και κοινοτήτων του Ιωάννη Καποδίστρια. Η ψήφιση και εφαρμογή αυτού του σχεδίου θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην γεωγραφική και διοικητική δομή της χώρας μας. Οι δήμοι και κοινότητες της Ελλάδας θα ενωθούν ώστε να αποτελέσουν νέους δήμους, πληθυσμιακά πιο ισχυρούς και οικονομικά πιο αυτόνομοι. Οι λιγότεροι σε αριθμό - συνολικά ανά την χώρα - ΔΗΜΟΙ θα αποτελέσουν περιφερειακά ένα πιο ευέλικτο σχήμα με καλύτερες προοπτικές οικονομικής επιδότησης και επένδυσης. Πολύ σημαντικό είναι να μην χαθούν τα πολιτιστικά στοιχεία, τα ήθη και έθιμα, η πνευματική κληρονομιά του κάθε χωριού χωριστά, το οποίο θα αποτελεί κομμάτι ενός νέου ΔΗΜΟΥ, ο οποίος όμως θα φέρει στοιχεία, με τέτοιον τρόπο δεμένα, που να αντιπροσωπεύουν όλους τους νέους ΔΗΜΟΤΕΣ.

2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΤΟ ΘΕΣΜΟ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ. ΒΙΟΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΑ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ.

Η Ο. Στασινοπούλου επισημαίνει τέσσερους βασικούς παράγοντες που καθιστούν βιώσιμο - υπαρκτό τον θεσμό της τοπικής αυτοδιοίκησης σύμφωνα με τις ανάγκες του σύγχρονου Ελληνικού Κράτους:

α. Εποπτεία - Έλεγχος: ο έλεγχος με την μορφή εποπτείας ασκείται από το Κράτος στα αυτοδιοικούμενα όργανα και πρέπει να είναι έλεγχος νομιμότητας και όχι σκοπιμότητας, να γίνεται εκ των υστέρων και να ασκείται σε αυστηρά προκαθορισμένους τομείς. Πιο συγκεκριμένα, η νομιμότητα είναι το σημείο που πρέπει να αφορά τους ελεγκτές - κρατικούς λειτουργούς, ενώ για την σκοπιμότητα αποφασίζουν τα όργανα της τοπικής αυτοδιοίκησης, τα οποία και τελικά δέχονται άμεσα τις αντιδράσεις των πολιτών. Η σκοπιμότητα πρέπει να αφορά την λαϊκή βάση, ώστε να επιτυγχάνεται η φερεγγυότητα των οργάνων της τοπικής αυτοδιοίκησης που έτσι και αλλιώς εκλέγονται απ' το λαό.

Ο εκ των υστέρων έλεγχος έχει να κάνει με την δυνατότητα που δίνεται απ' το κράτος να παράγουν έργο οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης. Μπορούν να σχεδιάζουν και να υλοποιούν προγράμματα χωρίς το φόβο αυτά να ακυρωθούν ή να κριθούν ανεπαρκή πριν ακόμα υλοποιηθούν. Ο έλεγχος επίσης πρέπει να γίνεται και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της κρατικής εξουσίας

έναντι των οργάνων της τοπικής αυτοδιοίκησης χωρίς να παραβιάζεται το πεδίο δράσης τους και η ελευθερία κινήσεως που ούτως ή άλλως κατοχυρώνεται συνταγματικά. Η διατήρηση της αυτοτέλειας δεν σημαίνει έλλειψη ελέγχου αλλά καθιέρωση τέτοιων μορφών που εξασφαλίζουν την νομιμότητα των οργανισμών.

β. Εξασφάλιση οικονομικών πόρων: Η ουσιαστική αυτοτέλεια της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι η εξασφάλιση οικονομικών πόρων που αυτόματα σημαίνει την σωστή ανάπτυξη της κοινότητας. Υπάρχουν πολλές κατευθύνσεις που μπορεί να ακολουθήσει η τοπική αυτοδιοίκηση για εξεύρεση πόρων όπως η υλοποίηση ενός Κοινοτικού προγράμματος (Ευρωπαϊκή επιδότηση), δωρεές, κληροδοτήματα, τοπικοί φόροι, δημοτικά τέλη, δύο όμως από αυτές είναι οι πιο σημαντικές:

Η πρώτη κατεύθυνση αφορά την εξασφάλιση πόρων απ' την κρατική εξουσία που ναι μεν μπορεί να είναι σταθερή ή επιδότηση, εγκυμονεί όμως κινδύνους όσον αφορά την κρατική πολιτική που θα ασκεί η εκάστοτε εξουσία και κατ' επέκταση τον βαθμό ελέγχου που θα θέλει να έχει σε έναν οργανισμό τοπικής αυτοδιοίκησης.

Η δεύτερη κατεύθυνση έχει να κάνει με την εξασφάλιση πόρων από εύρωστους τοπικούς χορηγούς. Αυτόματα εξυπηρετούνται τα τοπικά συμφέροντα και μόνον αυτά αλλά η αυτοτέλεια που μπορεί να επιτευχθεί είναι ευάλωτη σε περιόδους οικονομικής κρίσης.

γ. Διεύρυνση αρμοδιοτήτων: Η διοικητική αυτοτέλεια και η οικονομική ανεξαρτησία της τοπικής αυτοδιοίκησης δεν έχουν καμία αξία αν δεν υπάρχει διεύρυνση αρμοδιοτήτων. Η πίεση από πλευράς

κοινότητας μπορεί να είναι μεγάλη και να υποδηλώνει το λαϊκό αίσθημα, όμως το κράτος βρίσκεται σε θέση τέτοια που φέρει μεγάλο βαθμό δυσκολίας για την υλοποίηση σχετικών αιτημάτων. Περιορισμός αρμοδιοτήτων μπορεί να σημαίνει υποβάθμιση του θεσμού της τοπικής αυτοδιοίκησης ενώ διεύρυνση μπορεί να σημαίνει ότι η κεντρική εξουσία χάνει τον έλεγχο. Ο γόνιμος διάλογος για την χρυσή τομή (λαμβάνοντας υπόψιν τις τοπικές ιδιαιτερότητες) είναι η πιο ενδεδειγμένη λύση.

δ. Ανάπτυξη λαϊκής συμμετοχής: Η λαϊκή συμμετοχή αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την λειτουργία της τοπικής αυτοδιοίκησης. Για την ανάπτυξη της συμμετοχής αυτής αναφέρονται απ' την Ο. Στασινοπούλου οι εξής προϋποθέσεις:

Κοινωνικοποίηση των πολιτών με συμμετοχικούς στόχους: Σημαντικό για έναν πολίτη, όσον αφορά την κοινωνικοποίησή του, παίζει ρόλο το οικογενειακό και σχολικό του περιβάλλον. Τα ερεθίσματα που δέχεται τότε, αποτελούν και τον οδηγό όταν ενηλικιωθεί, για το αν θα συμμετέχει ή όχι στα «περί κοινότητάς του». Πιο συγκεκριμένα μια οικογένεια υπερπροστατευτική και αυταρχική, είναι σίγουρα ένα εμπόδιο τουλάχιστον υπολογίσιμο για να κερδίσει η κοινότητα έναν πολίτη που να συμμετέχει ενεργά στα προβλήματά της.

Σωστή και έγκαιρη πληροφόρηση: Η τοπική αυτοδιοίκηση έχει χρέος να ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα για τα «κοινώς δρώμενα», την κοινότητα, αλλά και η ίδια (Τ.Α.) να αντλεί πληροφορίες από αυτήν (κοινότητα) σε συνεχή και μεθοδική βάση. Η σύσταση

κοινοτικών κέντρων πληροφόρησης είναι μία μορφή σωστής και υπεύθυνης πληροφόρησης προς τους κατοίκους της κοινότητας.

Θεσμοποίηση λαϊκής συμμετοχής: Μέσα από την συνεχή συμμετοχή ο πολίτης κάνει θεσμό την λαϊκή συμμετοχή στην λήψη αποφάσεων.

Εξασφάλιση της συμμετοχής σαν συνέχεια: Η συμμετοχή του πολίτη είναι ολοκληρωμένη μόνον όταν συμμετέχει σε όλη την διαδικασία ενεργοποίησης της τοπικής αυτοδιοίκησης απ' τον εντοπισμό δηλαδή ενός προβλήματος στην κοινότητα, τον σχεδιασμό για την αντιμετώπισή του, μέχρι την υλοποίηση του προγράμματος.

Εδώ είναι που τελικά η λειτουργικότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης μέσω της λαϊκής συμμετοχής και πρωτοβουλίας χρειάζεται την επιστημονική καθοδήγηση και στήριξη μιας επιστήμης σαν την κοινωνική εργασία και ενός επιστήμονα όπως είναι ο κοινωνικός λειτουργός που «ζει» τον πολίτη από κοντά (κοινότητα - γειτονιά - ομάδα - άτομο). (Ο. Στασινοπούλου 1986 σελ. 147 - 153).

3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥ.

Όπως αναφέρθηκε και σε άλλο μέρος αυτής της εργασίας, η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι ένας θεσμός πρώτιστα κοινωνικός. Συνεπώς, ο κοινωνικός της αυτός ρόλος είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί σαφώς στο τμήμα αυτό.

Μερικοί λοιπόν από τους γενικούς σκοπούς και στόχους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι:

- Η αναβάθμιση και προαγωγή ποιότητας ζωής των πολιτών και του κοινωνικού επιπέδου του πληθυσμού.
- Η στήριξη και ενίσχυση επιμέρους πληθυσμιακών ομάδων και ατόμων, που χρήζουν ιδιαίτερης βοήθειας, όπως οι ηλικιωμένοι, Α.Μ.Ε.Α. κ.λ.π.
- Η προαγωγή της ποιότητας ζωής και των συνθηκών διαβίωσης και ό,τι αυτό συνεπάγεται: πολιτιστική στάθμιση, κοινωνική ανάπτυξη, υγεία με την ευρεία έννοια του όρου, περιβαλλοντική αναβάθμιση κ.ο.κ.
- Η προαγωγή και ανάπτυξη υποβαθμισμένων περιοχών και συνοικιών.

Τους στόχους αυτούς η Τοπική Αυτοδιοίκηση, τους επιτυγχάνει με την υλοποίηση κοινωνικών προγραμμάτων, δράσεων και τη δημιουργία κοινωνικών υπηρεσιών (με την ευρεία έννοια του όρου), που τίθενται στη διάθεση και την υπηρεσία των πολιτών. Προγράμματα πρόληψης, διορθωτικής παρέμβασης και

αναπτυξιακής δράσης, έρχονται να προστεθούν και να ενισχύσουν το ρόλο και την αποδοτικότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην επίτευξη των στόχων.

Ο εντοπισμός, η διερεύνηση και η ταξινόμηση των κοινωνικών θεμάτων και αναγκών, που απασχολούν τους επιμέρους Δήμους, καθώς και των πληθυσμικών ομάδων, που πλήττονται ή βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης, μέσα από την εκπόνηση κοινωνικών ερευνών και μελετών, είναι ένα στοιχείο, που συμβάλλει καθοριστικά στο σχεδιασμό δράσης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση παίζει τέτοιο καταλυτικό ρόλο στη ροή και εξέλιξη των κοινωνικών διαδικασιών, ώστε να είναι ο παράγοντας που θα συμβάλλει στην ανατροπή κακώς κειμένων, στην ανακοπή παθολογικών κοινωνικών φαινομένων, στη μετεξέλιξη και το μετασχηματισμό, γιατί όχι και στην αλλαγή της κοινωνικής συνείδησης και πραγματικότητας. Με τη δημιουργία μιας υγιούς κοινωνίας πολιτών, που θα συμμετέχει, θα καθορίζει, θα παρεμβαίνει, θα οδηγεί τα πράγματα και τις καταστάσεις και δεν θα οδηγείται από αυτά, θα είναι γνώστες των δικαιωμάτων τους και των τρόπων διεκδίκησής τους και θα μπορούν να δημιουργούν μόνοι τους τις προϋποθέσεις και τους τρόπους επίλυσης των προβλημάτων τους. Κι αυτό θα επιτευχθεί, όταν η πολιτεία και η εκάστοτε κυβέρνηση δεν μπορεί, δεν θέλει, δεν έχει τους τρόπους ή δεν συμφωνεί ιδεολογικά με το να παράσχει τους τρόπους και τα μέσα, που απαιτούνται γι' αυτό το σκοπό.

Για να επιτευχθούν βέβαια αυτά, χρειάζονται χρόνια σωστής

δουλειάς, καθώς οι διαδικασίες μετεξελιίσσονται και αλλάζουν με αργούς ρυθμούς.

Καθώς τόσο τα κοινωνικά συστήματα όσο και η ανθρώπινη συμπεριφορά υπόκεινται σε αλλαγές, δεν είναι αμετάβλητα και αναλλοίωτα τα στοιχεία της πραγματικότητας. Τη μεγαλύτερη απόδειξη γι' αυτό αποτελούν τα επιτεύγματα του ανθρώπινου γένους.

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι για το συγκεκριμένο ζήτημα έχουν υποστηριχθεί διάφορες θεωρίες - εξελικτικές, κοινωνικής σύγκρουσης, κοινωνικής συναίνεσης κ.α.

Συγκεκριμένα ο John Stuart Mill είπε: «οι οικονομικές και κοινωνικές δυνάμεις περνούν από πάνω μας σαν παλίρροια. Σοφοί είναι εκείνοι, οι οποίοι προβλέπουν τα κοινωνικά γεγονότα και προσπαθούν να δημιουργήσουν τους θεσμούς και να στρέψουν τη σκέψη του λαού, σύμφωνα με την πιο εποικοδομητική αλλαγή. Μωροί είναι εκείνοι που δεν μαθαίνουν τίποτα από τα γεγονότα, λόγω άγνοιας και άγονης αντίδρασης». (Σταθόπουλος Π. 1987, σελ. 48).

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω συνειδητοποιεί κανείς πως ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού στην τοπική αυτοδιοίκηση είναι σύνθετος. Σε προηγούμενα κεφάλαια εξηγήθηκε γιατί ο κοινωνικός λειτουργός είναι σημαντικός στην άσκηση της κοινωνικής πολιτικής και στην ενεργή συμμετοχή για κοινωνικό σχεδιασμό. Αυτός ο σύνθετος ρόλος του γίνεται ολοκληρωμένος με την παρουσία του στην κοινότητα και πιο ειδικά ως στέλεχος ενός οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης.

Μια άλλη διάσταση στη δράση του κοινωνικού λειτουργού στην τοπική αυτοδιοίκηση είναι η ακόλουθη:

- Ο Κοινωνικός λειτουργός συμμετέχει στη δημιουργία νέων δικτύων κοινωνικών παροχών για σύγχρονα προβλήματα, όπως π.χ. μόλυνση περιβάλλοντος, ατύχημα κλπ.
- Ο Κοινωνικός λειτουργός συμβάλλει στην αποτελεσματικότητα του έργου των ήδη υπάρχουσών οργανώσεων (βελτίωση προγραμμάτων).
- Ο Κοινωνικός λειτουργός συμμετέχει στην κοστολόγηση προγραμμάτων (οργάνωση υλικού προγράμματος - κόστος).
- Ο Κοινωνικός λειτουργός συντονίζει ή παίζει συντονιστικό ρόλο μεταξύ των φορέων κοινωνικής πρόνοιας και υγείας στο τοπικό επίπεδο.
- Ο Κοινωνικός λειτουργός συμμετέχει στην έρευνα για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από την εφαρμογή των προγραμμάτων.
- Ο Κοινωνικός λειτουργός επιτυγχάνει ισορροπία μεταξύ διαθέσιμων πόρων και μεγέθους προγράμματος (Βάγια Χ. 1987, σελ. 118 - 122).

Ο Κοινωνικός λειτουργός μέσα στην κοινότητα πρέπει με σωστά δημιουργούμενα κέντρα πληροφόρησης να κάνει ενημέρους τους καταναλωτές των υπηρεσιών υγείας, που θα βρουν τις υπηρεσίες και πόσο καλά θα τις χρησιμοποιήσουν. Το πρόβλημα πληροφόρησης παρουσιάζεται σε ασθενείς οικονομικά τάξεις που δεν ξέρουν να έρθουν σ' επαφή με τις υπηρεσίες που το κράτος

προσφέρει.

Αντιμετωπίζοντας σφαιρικά το ρόλο του κοινωνικού λειτουργού στην τοπική αυτοδιοίκηση, ο κοινωνικός λειτουργός πρέπει να βρει τρόπους για το πως θα διατηρήσει ή ακόμα και να αυξήσει τις κοινωνικές παροχές σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης, είτε σε τοπικό είτε σε εθνικό επίπεδο. Η συμμετοχή ολοένα και περισσότερων κοινωνικών λειτουργών στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης είναι πλέον επιτακτική ανάγκη, αν αναλογισθεί κανείς το μέγεθος των ολοένα και αυξανόμενων προβλημάτων, αλλά και το αδιέξοδο, στο οποίο έρχονται οι τοπικοί φορείς. Ο κοινωνικός λειτουργός έχει τις λύσεις μέσα από μεθοδικές και επιστημονικές διεργασίες, ώστε ο θεσμός της τοπικής αυτοδιοίκησης να έχει την υπόσταση, που χρειάζεται στα μάτια του απλού πολίτη.

Η εκπαίδευση των κοινωνικών λειτουργών για να σταθούν σε τέτοιο επίπεδο, δυστυχώς είναι ανεπαρκής. Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση προγραμμάτων για την ευημερία της κοινότητας δεν απαιτούν τεχνικές που αποκτώνται μόνο με μια πιθανή επαγγελματική εμπειρία. Χρειάζεται και η γνώση ή ακόμη περισσότερο, η εξειδίκευση (Υφαντόπουλος Χ. 1981, σελ. 89).

Η Φ. Κατσαρού επισημαίνει: «Είναι ανάγκη οι επαγγελματίες κοινωνικοί λειτουργοί να διαθέτουν μια σταθερή, καθολική, ποιοτική παρουσία για να καλλιεργηθεί η εμπιστοσύνη της κοινωνίας στο πρόσωπό τους. Αναφερόμαστε στην κοινωνική επικύρωση ή ακόμα και καταξίωση, που είναι έργο και αποτέλεσμα τόσο του κάθε επαγγελματία όσο και του συνόλου του σώματος» (Κατσαρού Φ.

1992, σελ. 15).

Προσωπική εκτίμηση είναι ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι πρόκληση. Ο ρόλος του κοινωνικού λειτουργού είναι σημαντικός και πρωταγωνιστικός.

Αφού πραγματοποιήθηκε η θεωρητική προσέγγιση της κοινωνικής πολιτικής, του κοινωνικού σχεδιασμού και της τοπικής αυτοδιοίκησης, θα ακολουθήσει ο σχεδιασμός του κέντρου, αφού προηγηθεί έρευνα για την ύπαρξη αντίστοιχου προγράμματος από επίσημους φορείς της ΠΑΤΡΑΣ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΡΕΥΝΑ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Σκοπός της μελέτης είναι να εξετασθεί η θεωρία του κοινωνικού σχεδιασμού παράλληλα με τις σύγχρονες τάσεις κοινωνικής πολιτικής στα πλαίσια των αναγκών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Με αυτές τις θεωρητικές βάσεις προτείνεται πρόγραμμα (σύσταση κέντρου) που θα έχει σαν κύριο στόχο την απόκτηση κυκλοφοριακής συνείδησης απ' τον «ΠΑΤΡΙΝΟ ΠΟΛΙΤΗ» καθώς και την υποστήριξη του σε θέματα κυκλοφοριακής ενημέρωσης, νομικής κάλυψης και κοινωνικής επανένταξης (θύματα τροχαίων).

α. Είδος έρευνας

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε είναι διερευνητική. Η επιλογή αυτού του είδους έγινε γιατί:

1. «Όταν ο πρωταρχικός σκοπός μιας έρευνας είναι η διατύπωση ενός προβλήματος για ακριβέστερη εξέταση ή τη διατύπωση υποθέσεων ή η ιεράρχηση προτεραιοτήτων για παραπέρα έρευνα, η έρευνα είναι διερευνητική» (Φίλιας, 1977, σελ. 27).

2. Οι μελετητές δεν διέθεταν τις εξειδικευμένες γνώσεις και της κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή για μια περισσότερο

εξειδικευμένη έρευνα.

β. Σκοπός έρευνας

Σκοπός της έρευνας είναι να εντοπισθεί εάν άλλος επίσημος φορέας στην περιοχή των Πατρών ασχολείται μεθοδικά σχετικά με το τροχαίο ατύχημα στο δήμο της Πάτρας.

Ειδικότερα, οι στόχοι της έρευνας είναι:

1. Η διαπίστωση ύπαρξης στατιστικών στοιχείων για το τροχαίο ατύχημα στα όρια του Δήμου Πάτρας.

2. Η διαπίστωση λειτουργίας προγραμμάτων για θύματα τροχαίων (ψυχολογική υποστήριξη - κοινωνική επανένταξη).

γ. Υποθέσεις

Στην έρευνα διαμορφώθηκαν οι ακόλουθες υποθέσεις:

α) Ο μεγάλος αριθμός τροχαίων ατυχημάτων στην Πάτρα.

β) Ανυπαρξία υπηρεσιών στην περιοχή για την κάλυψη ενός τέτοιου προβλήματος.

γ. Η συνεργασία των φορέων.

δ. Πληθυσμός και δείγμα έρευνας

Τον πληθυσμό της έρευνας αποτέλεσαν οι επίσημοι φορείς του Δήμου Πάτρας. Ο κάθε φορέας εκπροσωπήθηκε από επιστήμονα

κατάλληλο να δώσει συγκεκριμένες πληροφορίες (κοινωνικός λειτουργός, παιδαγωγός, κοινωνιολόγος, ιατρός, νοσηλευτής, νομικός).

ε. Ερωτηματολόγιο

Το ερωτηματολόγιο της έρευνας αποτελείται σε γενικές γραμμές από τις εξής ερωτήσεις:

- Αν ασχολούνται οι φορείς της Πάτρας με τα τροχαία καθώς και ποιοί είναι οι σκοποί και στόχοι τους.
- Αν οι φορείς διαθέτουν στοιχεία για τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων.
- Ποιός ο αριθμός αυτών και πόσα απ' τα τροχαία είναι θανατηφόρα.
- Ποιά είναι κυρίως τα θύματα των τροχαίων.
- Ποιά εποχή παρατηρούνται περισσότερα τροχαία ατυχήματα.
- Αν οι φορείς γνωρίζουν τον αριθμό των τροχαίων σε ορισμένες ηλικιακές ομάδες.
- Αν οι φορείς γνωρίζουν τον αριθμό των θυμάτων ετησίως σε άνδρες και γυναίκες.
- Τι ποσοστό τροχαίων αναλογεί τις ημέρες Δευτέρα - Παρασκευή και Παρασκευή - Κυριακή.
- Τι ποσοστό τροχαίων αναλογεί σε συγκεκριμένη ώρα.
- Ποιά τα αίτια του προβλήματος.
- Αν εφαρμόζει κάποιος φορέας ειδικό πρόγραμμα για την

αντιμετώπισή τους.

- Αν η υπηρεσία υλοποιεί κάποιο πρόγραμμα, ποιός ο φορέας χρηματοδότησης.
- Αν η υπηρεσία συνεργάζεται μ' άλλους φορείς και με ποιούς.
- Με ποιούς τρόπους πιστεύουν ότι ο Δήμος Πατρέων μπορεί να παρέμβει στο πρόβλημα.
- Αν η υπηρεσία ασχολείται με την εξέλιξη της ψυχοκοινωνικής και σωματικής υγείας του ασθενούς από τροχαίο.
- Προτάσεις για αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος.

στ. Γενικό πλαίσιο μελέτης

Για την προσέγγιση της εργασίας αυτής βοήθησαν ιδιαίτερα τα παρακάτω:

1. Μελέτη βιβλιογραφικών συγγραμμάτων για την πορεία ανάπτυξης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσα στο πλαίσιο του Κράτους Πρόνοιας, και τη μορφή που έχει σήμερα η εφαρμογή της Κοινωνικής Πολιτικής.

2. Η εργαστηριακή πρακτική άσκηση στο Δήμο Πατρέων και η ενεργή συμμετοχή μας στο Γραφείο ενημέρωσης και εξυπηρέτησης του Πολίτη στον Κοινωνικό τομέα του Δήμου, με την υποστήριξη του Τ.Ε.Ι. Πάτρας. Κατά την διάρκεια της εργαστηριακής πρακτικής άσκησης, είχαμε τη δυνατότητα για:

- συνεργασία με υπευθύνους πολλών Υπουργείων και άλλων

υπηρεσιών και φορέων (π.χ. ΚΕΔΚΕ, ΕΟΠ).

- συμμετοχή στην υλοποίηση των Ευρωπαϊκών Κοινοτικών Προγραμμάτων του Δήμου Πατρέων: Environment, Urban. Το σύνολο των ερωτήσεων είναι 20. Το είδος των ερωτήσεων είναι γνώμης ή πίστης. Ο τύπος των ερωτήσεων είναι κλειστές, ανοικτές και προκατασκευασμένες.

ζ. Ανάλυση συλλεχθέντων στοιχείων

Για την ανάλυση των συλλεχθέντων στοιχείων πραγματοποιήθηκε η ποσοτική και ποιοτική ανάλυση.

η. Αποτελέσματα έρευνας

Ερώτηση 1: Ασχολείται η υπηρεσία σας με τα τροχαία ατυχήματα. Αν ναι ποιοι οι σκοποί και στόχοι της υπηρεσίας.

Στο σύνολο των 18 ερωτηθέντων φορέων απάντησαν:

5 φορές ΝΑΙ (27%) και 13 φορές ΟΧΙ (72%).

Ερώτηση 2: Διαθέτει η υπηρεσία σας στοιχεία για τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων στην πόλη της Πάτρας.

Από τους 18 φορείς που ερωτήθηκαν απάντησαν:

1 φορέας ότι διαθέτει στατιστικά στοιχεία (5,5%).

1 φορέας ότι διαθέτει στοιχεία κατά προσέγγιση (5,5%) και

16 φορείς δεν διαθέτουν στοιχεία (88%).

Ερώτηση 3: Ποιός ο αριθμός των τροχαίων στην Πάτρα τα

τελευταία πέντε χρόνια. Πόσα από αυτά ήταν θανατηφόρα.

Από κανέναν φορέα δεν δόθηκε ακριβής απάντηση.

Ερώτηση 4: Ποιά είναι κυρίως τα θύματα των τροχαίων.

Στο σύνολο των 18 ερωτηθέντων φορέων απάντησαν: 10 φορείς ότι θύματα τροχαίων είναι κυρίως οι πεζοί (55,5%). 5 φορείς ότι θύματα αποτελούν οι συνοδηγοί (27,7%). 3 φορείς δεν απάντησαν καθόλου (16,6%).

Ερώτηση 5: Ποιά εποχή παρατηρούνται τα περισσότερα τροχαία.

Από τους 18 φορείς που ερωτήθηκαν απάντησαν: 12 φορείς κυρίως το χειμώνα (66,5%) και 6 φορείς κυρίως το καλοκαίρι (33,5%).

Ερώτηση 6: Ποιός ο αριθμός των θυμάτων σε ορισμένες ηλικιακές ομάδες ετησίως.

Από κανέναν φορέα δεν δόθηκε απάντηση.

Ερώτηση 7: Ποιός ο αριθμός των θυμάτων ετησίως σε άνδρες και γυναίκες.

Από κανέναν φορέα δεν δόθηκε απάντηση.

Ερώτηση 8: Ποιό το ποσοστό των τροχαίων τις ημέρες Δευτέρα - Παρασκευή και Παρασκευή - Κυριακή.

Από κανέναν φορέα δεν δόθηκε απάντηση.

Ερώτηση 9: Ποιό το ποσοστό των τροχαίων σε διάφορες ώρες ημερησίως.

Από κανέναν φορέα δεν δόθηκε απάντηση.

Ερώτηση 10: Ποιά τα αίτια του προβλήματος:

Στο σύνολο των 18 ερωτηθέντων φορέων απάντησαν: 6 φορείς ότι αιτία του προβλήματος αποτελεί η παραβίαση του Κ.Ο.Κ. (33,3%), 4 φορείς τη μη χρήση ζώνης/κράνους (22,2%), 3 φορείς την επήρεια τοξικών ουσιών (π.χ. αλκοόλ) (16,6%) και 5 φορείς τις άσχημες καιρικές συνθήκες (27,7%).

Ερώτηση 11: Αν εφαρμόζει η υπηρεσία κάποιο ειδικό πρόγραμμα για την «αντιμετώπιση» των τροχαίων ατυχημάτων.

Από τους 18 φορείς που ερωτήθηκαν απάντησαν: 1 φορέας ΝΑΙ (5,5%) και 17 φορείς ΟΧΙ (94,5%).

Ερώτηση 12: Τι αφορά το πρόγραμμα.

Στο σύνολο των 18 ερωτηθέντων φορέων απάντησαν: 1 φορέας ερευνητικά προγράμματα (5,5%). Οι υπόλοιποι φορείς δεν απάντησαν (94,5%).

Ερώτηση 13: Αν η υπηρεσία υλοποιεί κάποιο πρόγραμμα και ποιός ο φορέας χρηματοδότησης.

Από τους 18 ερωτηθέντες φορείς απάντησαν: 1 φορέας το Κράτος (5,5%) και 17 φορείς δεν απάντησαν (94,5%).

Ερώτηση 14: Αν η υπηρεσία συνεργάζεται με άλλους φορείς. Κι αν ναι με ποιούς.

Στο σύνολο των 18 ερωτηθέντων φορέων απάντησαν: 1 φορέας ότι συνεργάζεται με την τροχαία και τη Νομαρχία (5,5%) και 17 υπηρεσίες ότι δεν συνεργάζονται με κανέναν φορέα (94,5%).

Ερώτηση 15: Με δεδομένη την εφαρμογή κάποιου προγράμματος αν θεωρείται αναγκαίο να παρέμβουν κάποιοι φορείς.

Η ερώτηση δεν απαντήθηκε.

Ερώτηση 16: Με ποιούς τρόπους πιστεύουν ότι μπορεί ο Δήμος Πατρέων να παρέμβει στο πρόβλημα.

Από τους 18 φορείς που ερωτήθηκαν και οι 18 έδωσαν προτεραιότητα στη σύσταση ειδικής υπηρεσίας (σύσταση κέντρου).

Ερώτηση 17: Αν η υπηρεσία ασχολείται με την εξέλιξη της ψυχοκοινωνικής και σωματικής υγείας του ασθενούς από τροχαίο μετά το πρώτο στάδιο νοσηλείας.

Κανένας φορέας δεν απάντησε.

Ερώτηση 18: Ποιός ο προσδιορισμός του χρονικού διαστήματος.

Κανένας φορέας δεν απάντησε.

Ερώτηση 19: Προτάσεις για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος.

Από τους 18 φορείς που ερωτήθηκαν απάντησαν: 7 φορείς προγράμματα πρόληψης - ενημέρωσης (38,8%), 2 φορείς ομάδες υποδοχής (διεπιστημονική ομάδα), όταν ένα τροχαίο λαμβάνει χώρα (11,1%), 3 φορείς πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής (16,6%), 5 φορείς δουλειά με την παιδική ηλικία (27,7%) και 1 φορέας ομάδες επείγουσας ιατρικής (5,5%).

Λαμβάνοντας υπόψη τα ποσοτικά αποτελέσματα της έρευνας, καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα:

Ελάχιστοι είναι οι φορείς που ασχολούνται με τα τροχαία ατυχήματα στα όρια της πόλης των Πατρών, ακόμη και στην ευρύτερη περιφέρεια, έστω και αποσπασματικά. Επίσης σημαντικό είναι ότι ακόμη λιγότερο είναι το ποσοστό (5,5%) που διαθέτει

επίσημα στατιστικά στοιχεία για το τροχαίο τοπικά.

Τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων είναι κυρίως πεζοί σε ποσοστό 55,5%, στοιχείο που κάνει πιο επιτακτική την ανάγκη για απόκτηση κυκλοφοριακής παιδείας.

Όσον αφορά στα αίτια του προβλήματος, το μεγαλύτερο ποσοστό (33.3%) αντιστοιχεί στην παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, γεγονός που ενισχύει την ανάγκη βελτίωσης της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς.

Όλοι οι φορείς της Πάτρας τόνισαν στις προτάσεις τους ότι μόνο ο Δήμος Πατρέων μπορεί να δώσει ουσιαστική λύση στο πρόβλημα. Κι αυτό γιατί ο Δήμος Πάτρας και ειδικότερα ο κοινωνικός τομέας του είναι πιά κοντά στον Πατρινό πολίτη, γνωρίζοντας σαν τοπικός οργανισμός καλύτερα τις ανάγκες του από κάθε άλλον φορέα. Η σύσταση ενός ειδικού κέντρου για την αντιμετώπιση του τροχαίου ατυχήματος θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών, στοχεύοντας στην καρδιά του προβλήματος, έχοντας συνεχείς βραχυπρόθεσμους στόχους όπως: ενημερωτικές ημερίδες, επαφές με σχολεία και γειτονιές, συγκρότηση ομάδων ψυχολογικής υποστήριξης θυμάτων από τροχαία κλπ., καταλήγοντας στον μεγάλο και μακροπρόθεσμο στόχο, όπου η ύπαρξη ενός τροχαίου ατυχήματος θα αποτελεί ένα μεμονωμένο και περιστασιακό γεγονός.

ΚΕΝΤΡΟ ΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΑΣ.

1. Σχεδιασμός του Κέντρου.

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο III, ο σχεδιασμός αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια:

α) Στάδιο ανάλυσης: Το στάδιο αυτό αποτελεί μια διαγνωστική εργασία που βασίζεται στη συλλογή και ανάλυση στοιχείων για το πρόβλημα, το περιβάλλον και τη χάραξη κοινωνικής πολιτικής. Στο στάδιο ανάλυσης εξετάζονται το περιβάλλον, οι συνθήκες και τα αίτια που στοιχειοθετούν το πρόβλημα, καθώς και οι εναλλακτικές λύσεις, που μπορεί να υπάρξουν (Ιατρίδης Δ. 1992, σελ. 37).

Στο στάδιο αυτό περιλαμβάνονται:

Ο προσδιορισμός του προβλήματος (αιτία, λύση προβλήματος).

Εξακρίβωση αν η λύση του προβλήματος μπορεί να επιτευχθεί χωρίς τη χρησιμοποίηση μέσων, που δεν υπόκεινται στο εκάστοτε είθισται.

Διατύπωση συγκεκριμένων σκοπών της παρέμβασης και των αποτελεσμάτων που επιδιώκονται.

Εξέταση και σύγκριση των εναλλακτικών λύσεων.

Επιλογή της κατάλληλης λύσης σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια (Ιατρίδης Δ. 1990, σελ. 99).

β) Στάδιο πραγματοποίησης: Εδώ η πολιτική παίρνει υπόσταση

με κατανομή του έμψυχου και άψυχου υλικού και με καθορισμό τον χρόνο, που απαιτείται για την υλοποίηση ενός συγκεκριμένου σχεδίου.

Περιεχόμενο του σταδίου αυτού είναι:

- Σύσταση σχεδίου εφαρμογής της πολιτικής που χαράχθηκε.
- Ανάλυση και κατανομή των αναγκαίων πόρων.
- Αξιολόγηση των δραστηριοτήτων και της διάθεσης πόρων.

γ) Στάδιο αξιολόγησης: περιλαμβάνει μια διαρκή διαδικασία από την έναρξη του προγράμματος και καθ' όλη την διάρκεια της λειτουργίας του. Στο στάδιο αυτό:

- ι) Διασφαλίζεται η διαφάνεια της υπηρεσίας και
- ιι) Εντοπίζονται τα δύσκολα σημεία της παρέμβασης, τα αποτελέσματά της στο χώρο και τον πληθυσμό και γίνεται επαναπροσδιορισμός των στόχων και ενεργειών όπου και όταν είναι αναγκαίο.

δ) Στάδιο ανατροφοδότησης: στο στάδιο αυτό γίνεται κατανοητό, αν οι ενέργειες που έγιναν, είχαν τα επιθυμητά αποτελέσματα (λύση του προβλήματος), ώστε να υπάρξει η ευελιξία για γρήγορη προσαρμογή στα νέα δεδομένα, με σκοπό την ουσιαστική παρέμβαση κατά επανάληψη (ό.π., σελ. 101 - 102).

2. Στάδιο ανάλυσης - προσδιορισμός προβλήματος - Στόχοι και σκοπός της παρέμβασης

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν σήμερα τη δεύτερη με τρίτη αιτία θανάτου σε νέους κυρίως ανθρώπους. Οι κοινωνικές επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων εντοπίζονται και στο οικονομικό κόστος, που προκύπτει με την πτώση της παραγωγικότητας, καθώς οι άνθρωποι που πλήττονται ανήκουν κατά κύριο λόγο στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό και τέλος στην εκτίμηση του κόστους από την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Μήπως όταν λαμβάνει χώρα ένα τροχαίο ατύχημα δεν ξεκινάει μια αλυσίδα οικονομικής αφαίμαξης; το κόστος της νοσοκομειακής νοσηλείας, της φαρμακευτικής περίθαλψης, του χειρουργείου, των διαγνωστικών υπηρεσιών (ακτινογραφίες, μικροβιολογικές εξετάσεις, φυσιοθεραπείες) είναι μερικοί από τους κρίκους της αλυσίδας. Αλλά και αυτός ακόμα ο άκρατος συγκεντρωτισμός στα νοσοκομεία από θύματα, δίνει διαστάσεις πανικού στο όλο θέμα (συμφόρηση εξωτερικών ιατρείων). Κι αν το κόστος αυτό είναι οικονομικά προσδιορισμένο, ποιος μπορεί να καθορίσει «ποσοτικά» το ψυχολογικό κόστος μετά από ένα τροχαίο ατύχημα για το άτομο και την οικογένειά του;

Με βάση τα στοιχεία που προκύπτουν από αρμόδιους φορείς, με τους οποίους πραγματοποιήθηκε επαφή στο διερευνητικό στάδιο, η πόλη μας δεν μπορεί να ξεφύγει από τη δυσάρεστη συνολικά εικόνα των Δήμων όλης της χώρας, όσον αφορά στα τροχαία

ατυχήματα. Οι παγίδες μέσα στην πόλη αλλά και προαστιακά καθώς και τα περιστατικά είναι εκατοντάδες, ενώ παρατηρείται έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής. Η κάλυψη των θυμάτων, υλική και ηθική, από τροχαία περιστατικά είναι σε μέτριο επίπεδο, ενώ ο συντονισμένος σχεδιασμός είναι σχεδόν ανύπαρκτος. Οι σπασμωδικές κινήσεις απλά καθυστερούν και άλλα - μοιραία ίσως για τους συμπολίτες μας - περιστατικά.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι:

α) Τα τελευταία χρόνια συνέβησαν στην περιοχή Πατρών 1248 τροχαία ατυχήματα με 1422 παθόντες και 65 νεκρούς.

β) Σε ποσοστό 36% τα παραπάνω ατυχήματα αφορούν παρασύρσεις πεζών (με ή χωρίς τραυματισμούς), γεγονός που πιστοποιεί την ανάγκη για λήψη κατάλληλων μέτρων προστασίας και ασφαλούς κίνησης των πεζών.

γ) Τα ατυχήματα εμφανίζονται ιδιαίτερα αυξημένα κατά τους μήνες Μάρτιο, Ιούλιο και Οκτώβριο και κατά τις πρώτες απογευματινές (12:00 - 16:00) και πρώτες πρωινές (24:00 - 04:00) ώρες.

δ) Ιδιαίτερα επικίνδυνες παρουσιάζονται οι διασταυρώσεις Κων/πόλεως και Φαβιέρου, Ναυαρίνου και Γ. Ολυμπίου και Νικήτα Ερενστρώλε. Η οδός Μαραγκοπούλου και οι οδοί περιμετρικά της πλ. Υψηλών Αλωνίων, παρουσιάζουν την υψηλότερη επικινδυνότητα. Στη Λ. Γούναρη αξιοσημείωτο είναι ότι συμβαίνουν κατά έτος περίπου 30 τροχαία ατυχήματα (διασταυρώσεις, οδικά τμήματα).

Οι βασικοί παράγοντες που συντελούν στη δημιουργία

ατυχημάτων στα μελανά σημεία του δικτύου είναι:

- Ο ανεπαρκής έλεγχος των διασταυρώσεων, ιδιαίτερα όταν γίνεται με σήμα STOP.
- Η κακή ορατότητα στις διασταυρώσεις.
- Οι ελλείψεις στη σήμανση ή η κακή ορατότητα των σημάτων.
- Ο ολισθηρός τάπητας του οδοστρώματος.
- Τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα κοντά στις διασταυρώσεις.
- Η έλλειψη διαβάσεων πεζών και οι επικίνδυνες διελεύσεις πεζών από σημεία που δεν υπάρχει διάβαση.

Κανείς βέβαια δεν μπορεί να αγνοήσει και μεγάλους βασικούς παράγοντες, που επιβαρύνουν την κυκλοφορία στις πόλεις, όπως το λιμάνι (νταλίκες, περαστικά αυτοκίνητα), η διέλευση της γραμμής του ΟΣΕ από βορρά προς νότο, άρα και την πιθανή αύξηση ατυχημάτων.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία και λαμβάνοντας υπόψη την έκταση των τροχαίων σε καθημερινή βάση, είναι πλέον φανερή η ανάγκη για το σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός συντονισμένου και ολοκληρωμένου προγράμματος για τα τροχαία ατυχήματα από το Δήμο της Πάτρας, τέτοιου που θα στοχεύει στη δημιουργία ώριμων πολιτών. Αυτό μπορεί να γίνει ουσιαστικά και απερίσπαστα μόνο με τη σύσταση γραφείου με ειδικές αρμοδιότητες και δράση σε σχέση με το πρόβλημα και τις κοινωνικές του διαστάσεις.

Στόχοι του Κέντρου αυτού θα είναι:

- Κοινωνικο - Οικονομική μελέτη του προβλήματος.
- Απόκτηση κυκλοφοριακής συνείδησης - αγωγής από τους πολίτες.

- Πρότυπη κυκλοφοριακή συμπεριφορά των πολιτών.
- Πολεοδομικός σχεδιασμός σύμφωνα με την οπτική αντίληψη του προβλήματος.
- Μείωση των ατυχημάτων στα όρια πρώτα της πόλης.
- Εξοικείωση των πολιτών με τις σύγχρονες μεθόδους δράσης για τα ατυχήματα.
- Δημιουργία ομάδων δράσης εθελοντών πολιτών από γονείς, μαθητές και άτομα που έχουν υποστεί ατύχημα, οι οποίοι θα δρουν προς την κατεύθυνση της ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης του κοινωνικού συνόλου.
- Ριζική καταπολέμηση των ατυχημάτων στην περιφέρεια.
- Συντονισμός κάθε ενέργειας για τα τροχαία από το γραφείο για όλη την Ν.Δ. περιοχή και πανελλαδικά.

3. Στάδιο πραγματοποίησης (ανάλυση προγράμματος)

Οι δράσεις του κέντρου θα περιλαμβάνουν τους εξής τομείς:

1. Προγράμματα πρόληψης και ανάπτυξης.

1. Παροχή πληροφοριών στους πολίτες για όλα τα θέματα που αφορούν τα ατυχήματα όπως:

- Νομικές διατάξεις για τα τροχαία, κατάθεση δικαιολογητικών για κάποιο ατύχημα, ενημέρωση για τον Κ.Ο.Κ., πληροφόρηση για αλλαγή σημάτων, οδικών σχεδίων στην πόλη κ.λ.π.
- Ανανέωση πληροφοριών που επιτυγχάνεται μέσα από την επικοινωνία με τις υπηρεσίες, αλλά και με την προσωπική

ενημέρωση για τις αλλαγές των νόμων, τις κρατικές ενέργειες κλπ.

- Οργάνωση και κωδικοποίηση των συλλεχθέντων στοιχείων.
- Συνεργασία με υπηρεσίες και φορείς, ώστε οι πολίτες να φτάνουν κατευθείαν στην πηγή εξυπηρέτησης ενημερωμένοι πλήρως για τα δικαιώματά τους.
- Προώθηση της ιδέας ποδηλατοδρόμων μέσα στην πόλη.
- Στατιστική καταγραφή του προβλήματος.

Η διασύνδεση του Κέντρου Πρόληψης και Αγωγής Ατυχημάτων με κεντρικούς φορείς, όπως Υπουργεία Συγκοινωνιών, Υγείας - Πρόνοιας και τις αρμόδιες υπηρεσίες σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο θα επιτρέψει τη συνεχή οργάνωση και συντονισμό των δραστηριοτήτων, τη συλλογή πληροφοριών και τη διοχέτευσή τους στους δημότες.

2. *Έκδοση φυλλαδίου και αφίσας*, ώστε οι πολίτες να γνωρίσουν γρήγορα το κέντρο αλλά και να συνειδητοποιήσουν ότι ο Δήμος είναι ευαισθητοποιημένος για το συγκεκριμένο πρόβλημα. Η ενημέρωση και απ' τον τοπικό γραπτό και ηλεκτρονικό τύπο θα είναι μέσο προβολής της δράσης του νέου γραφείου, αλλά και του σκοπού που θα εκπληρώσει. Το φυλλάδιο θα κυκλοφορεί ευρέως και σε μόνιμη βάση σε δημόσιους οργανισμούς, υπηρεσίες, σχολεία, συλλόγους αλλά και άλλους δήμους.

3. *Ένας οδηγός αγωγής* θα αποτελέσει την αρχή για να γίνει ο οδική συμπεριφορά συνείδηση και παιδεία από τις πιο μικρές ηλικίες μέχρι την 3^η ηλικία. Η κυκλοφοριακή αγωγή αποτελεί το πιο

σημαντικό και ευαίσθητο κομμάτι, στο οποίο θα κινηθεί το κέντρο. Στην ηλικία 4 και 5 ετών το παιδί είναι σε θέση να δεχθεί τα πρώτα ερεθίσματα για την κίνησή του στο σταθμό κυρίως, αλλά και να ξεχωρίσει με απλές μεθόδους (χρώματα - σχέδια) το «καλό και κακό» της κυκλοφοριακής αγωγής. Μεγαλώνοντας θα έχουν μπει οι βάσεις για πιο πολύπλοκα ερεθίσματα με μεγαλύτερο όμως δείκτη κατανόησης. Τα ερεθίσματα αυτά μπορεί να είναι: θεωρία, οπτικά μέσα - προβολή, βίντεο, έξυπνα φυλλάδια με σχήματα και διαλόγους, διαφήμιση και συζήτηση με πολίτες που έχουν σχέση με το πρόβλημα και πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής (μικρουπόλεις).

4. Οργανωμένα προγράμματα πρόληψης στα σχολεία, όπως οι επιπτώσεις του ποτού στην οδήγηση, προφύλαξη αλλά και τρόποι αντιμετώπισης σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, αν επέλθει το μοιραίο (τραύματα, πρώτες βοήθειες). Τα προγράμματα αυτά θα υλοποιούνται σε συνεργασία με εκπαιδευτικούς, που παρακολουθούν προγράμματα αγωγής υγείας και με αρμόδιες υπηρεσίες και ειδικούς.

5. Η δημιουργία πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής με μακροπρόθεσμο στόχο τη δημιουργία του πρότυπου πολίτη αγωγής 2000 (πρωτοπόρος ο Δήμος της Πάτρας). Σε πληθυσμούς δε με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως η 3^η ηλικία, η αγωγή έχει να κάνει με τήρηση κανόνων για την προστασία της ίδιας τους της ζωής, ενώ για τις μικρές ηλικίες είναι διαδικασία παιδείας, άρα στάσης απέναντι στη ζωή.

6. Η συνεργασία με τα διαμερίσματα κρίνεται απαραίτητη ως

κίνηση αποκεντρωτική αλλά και πιο λειτουργική. Οι Διαμερισματικοί Σύμβουλοι γνωρίζουν καλύτερα τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής και θα δρουν πιο ουσιαστικά και άμεσα, συντονισμένοι πάντα απ' το κέντρο, καθώς θα είναι από τους πρώτους που θα εκπαιδευτούν στη δράση και τη φιλοσοφία του.

7. Συνεργασία και ανοιχτές ημερίδες με τα μέλη των συλλόγων τροχοφόρων (μότο, αυτοκίνητα) καθώς και με τις σχολές οδηγών.

8. Πολεοδομική παρέμβαση σε συνεργασία πάντα με φορείς, όπως τμήμα έργων υποδομής Δήμου, Νομαρχίας αλλά και συλλόγων σε επίπεδο γειτονιάς (κοινότητας), ώστε να ελαττώνονται σιγά - σιγά οι παγίδες θανάτου ανά την πόλη.

9. Γεωγραφικός Χάρτης, όπου θα καταγράφονται όλα τα τροχαία με ενδεικτικά χρώματα για την πιο σωστή μελέτη και παρέμβαση στην περιοχή. Η εικόνα που θα υπάρχει θα είναι συνολική, αλλά και ιδιαίτερα βοηθητική για να εξετάζονται τα μελανά σημεία των χώρων κυκλοφοριακής συμπεριφοράς σε σχολεία, υπηρεσίες κ.λ.π.

10. Προσδιορισμός χρονοδιάγραμμα ατυχημάτων, ώστε να φαίνεται καθαρά η μείωση/αύξηση των τροχαίων και κατ' επέκταση και ο ρόλος του κέντρου στο όλο θέμα.

Ο ρόλος της τροχαίας θα είναι καταλυτικός και μέσα από τη συνεργασία με το κέντρο θα υπάρχει ένα σχέδιο δράσης (από τα σχολεία ως τις γειτονιές) για την πιο σωστή κυκλοφοριακή συμπεριφορά. Πρόταση του κέντρου είναι η χρησιμοποίηση πολιτών -

εθελοντών (π.χ. συνταξιούχοι), ύστερα από εκπαίδευση που θα λειτουργούν ως τροχονόμοι για την προστασία των παιδιών στις διαβάσεις των σχολείων (εφόσον δεν επαρκεί η ενεργός δύναμη τοπικά της τροχαίας).

II. Τομέας Στήριξης

Η λήψη ιστορικού μέσα από τη συλλογή στοιχείων για την κατάσταση του παθόντος πριν και μετά το ατύχημα θα δίνει μια πλήρη εικόνα για τη ζωή του στο συγκεκριμένο χρονικό σημείο. Οι διαστάσεις που έχει ένα ατύχημα είναι πολλές. Επηρεάζει τη μετέπειτα ζωή του παθόντος της οικογένειας αλλά και του κοινωνικού περιβάλλοντός του (εργασία, γειτονιά, φίλοι).

Το κέντρο θα μεριμνά για τη διεκπεραίωση των όποιων προβλημάτων, παρέχοντας συμβουλευτική υποστήριξη στον ίδιο και στην οικογένειά του. Άλλωστε, ένας θάνατος, αν αυτό θα υφίσταται αλλάζει τη ζωή μιας ολόκληρης οικογένειας. Ο Δήμος μπορεί και πρέπει να ενδιαφέρεται, ώστε αυτά τα άτομα να τύχουν της φροντίδας μιας πιο εξειδικευμένης υπηρεσίας, όπως θα την παρέχει το κέντρο, - παρά να «τρέχουν» από τον ένα φορέα στον άλλο, - σύμφωνα πάντα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα παρέμβασης.

Επίσης, θα υπάρχει συνεργασία με ειδικούς άλλων υπηρεσιών, όπως με την ψυχιατρική κλινική «Αγίου Ανδρέα», ΚΨΥ, Ρίο, κλπ. Η κοινωνική εργασία με άτομα και οικογένειες θα περιλαμβάνει και επισκέψεις κατ' οίκον για τη διαπίστωση των πραγματικών αναγκών, καθώς και τη ψυχολογική στήριξη και ενίσχυση των ατόμων.

III. Κοινοτικός Τομέας

Το κέντρο θα ασχολείται σε συνέχεια της στήριξης των θυμάτων και με το στάδιο επανένταξης τους στην κοινότητά μας, ώστε να τύχουν ίσης μεταχείρισης ως πολίτες αυτής της πόλης και να αποτελούν αναπόσπαστο ενεργό κομμάτι της. Το κέντρο θα λειτουργεί ενθαρρυντικά για τη σύσταση ομάδων, ατόμων που έχουν υποστεί τροχαίο ατύχημα, με σκοπό τα μέλη να αντιμετωπίζουν από κοινού τις δυσκολίες που θα προκύπτουν στη ζωή τους. Θα βοηθηθούν, ώστε να συνειδητοποιήσουν ότι το πρόβλημά τους δεν είναι και ούτε λύνεται ατομικά αλλά συλλογικά.

Η συνεργασία σε μόνιμη βάση με την τροχαία, την εισαγγελία, τα δημόσια νοσοκομεία και ιδιωτικές κλινικές θα στοχεύει στην άμεση παρέμβαση του κέντρου σε σχέση με παθόντες αλλά και την ανανέωση στοιχείων ή καταγραφή νέων για την κατάσταση που επικρατεί. Η συνεργασία με την εισαγγελία θα είναι ένα κομμάτι που θα αφορά την νομική κάλυψη και κατοχύρωση «θυμάτων» από τροχαία. Πρέπει επίσης, να τονισθεί ότι το κέντρο θα πραγματοποιεί κοινωνικές έρευνες, τα αποτελέσματα των οποίων θα αξιολογούνται και θα εντοπίζονται πλήρως όλες διαστάσεις του μεγάλου κεφαλαίου ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ. Επίσης, η υλοποίηση Ευρωπαϊκών προγραμμάτων θα εντάσσεται στον τομέα δράσης του κέντρου.

Οι δραστηριότητες του κέντρου θα υπόκεινται σε μια συνεχή αξιολογική διαδικασία, προκειμένου να επιτυγχάνεται η ανανέωση και η προσαρμογή του στα νέα δεδομένα που εμφανίζονται. Ένα στέλεχος από την τροχαία, από κάθε διαμέρισμα, από σχετική

ερευνητική ομάδα του Πανεπιστημίου Πατρών, με την παρουσία του υπευθύνου του κέντρου και υπό την εποπτεία της Δημοτικής Αρχής, να αποτελούν την ομάδα αξιολόγησης της πορείας του κέντρου σε τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να υπάρχει διαφάνεια για τη λειτουργικότητα αυτής της υπηρεσίας αλλά και ανατροφοδότηση των ενεργειών της.

IV. ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Για την υλοποίηση των παραπάνω ενεργειών απαιτείται το ποσό των 4.000.000. δρχ. Το ποσό αυτό θα διατεθεί για:

- α. Μισθοδοσία ενός ατόμου σε πρώτη φάση.
- β. Εξοπλισμό γραφείου (βιβλιοθήκη, καρέκλες, γραφική ύλη κλπ).
- γ. Μετακινήσεις των στελεχών για τη διεκπεραίωση συνεργασιών και την εφαρμογή των προγραμμάτων.
- δ. Διενέργεια κοινωνικών ερευνών και επεξεργασία στατιστικών δεδομένων.
- ε. Έκδοση και διανομή έντυπου υλικού (π.χ. φυλλάδια, αφίσες κ.α).
- στ. Άλλες έκτακτες ανάγκες.

Εκτός από την επιχορήγηση του Δήμου μπορεί να βρεθούν και πόροι με τη μορφή χορηγίας από επώνυμες επιχειρήσεις της πόλης των Πατρών. Ήδη έχει συσταθεί ένας πλήρης κατάλογος υποψηφίων χορηγών και έχει αποσταλεί ένα πρώτο επίσημο έγγραφο. Στη συνέχεια η επικοινωνία σε προσωπικό επίπεδο θα βοηθήσει για μία

συνέχεια η επικοινωνία σε προσωπικό επίπεδο θα βοηθήσει για μία ουσιαστική συνεργασία με τους χορηγούς.

Για την υλοποίηση της παραπάνω δράσης και τη λειτουργία του κέντρου κρίνεται απαραίτητη η Full - time απασχόληση ενός Κοινωνικού Λειτουργού καταρχήν, ο οποίος θα ενεργεί για την παράλληλη ενίσχυση και διεκπεραίωση των ευρύτερων προγραμμάτων αγωγής υγείας, που λειτουργούν ή σχεδιάζονται να λειτουργήσουν στον Κοινωνικό Τομέα.

Η επιλογή της ειδικότητας του Κοινωνικού Λειτουργού γίνεται λόγω της αρμοδιότητας που έχει από το επάγγελμα να παρέμβει στους τομείς δράσης που περιγράφηκαν (προγράμματα πρόληψης, συμβουλευτική στήριξη, κοινωνική επανένταξη).

4. Συμπεράσματα

Στα πλαίσια ενασχόλησης με τις δραστηριότητες του Κοινωνικού Τομέα και της διερεύνησης του Κοινωνικού θέματος «Ατυχήματα» αξίζει να σημειωθεί ότι εκτός των άλλων υπάρχουν ήδη συνεργασίες με φορείς, όπως το Ε.Δ.Υ.Κ. παράρτημα Πάτρας, ο Δήμος Βόλου (Δ.Ο.Υ.Κ.) αλλά και ερευνητικές ομάδες του Πανεπιστημίου Πατρών της Ορθοπαιδικής Κλινικής Νοσοκομείου Ρίου, του Γενικού Νοσοκομείου Αγ. Ανδρέα και του Κ.Α.Τ. Αθήνας.

Μία ολοκληρωμένη κοινωνική πολιτική από το Δήμο Πάτρας σε θέματα όπως:

α. Αναγκαίες επενδύσεις για βελτίωση του οδικού δικτύου.

β. Προώθηση προγραμμάτων αγωγής και εκπαίδευσης του πληθυσμού.

γ. Τακτική συνεργασία με τους τοπικούς φορείς,

θα δώσει το έναυσμα για την καταπολέμηση αυτής της «νόσου» που σαν νόσος πρέπει να αντιμετωπισθεί και να προληφθεί από τον Τοπικό Μηχανισμό. Σε ένα έως δύο χρόνια υπάρχει η αισιοδοξία ότι τα αποτελέσματα θα είναι τέτοια που θα καταστήσουν το Δήμο της Πάτρας πρωτοπόρο και σ' αυτόν τον τομέα.

Αυτό το σχέδιο δράσης αποτελεί μία «μακροπρακτική» κίνηση που θα ενισχύσει περισσότερο το προφίλ των κοινωνικών δραστηριοτήτων του Δήμου Πατρέων στους δημότες μας, αλλά και θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής και την ωρίμανση του κοινωνικού επιπέδου του πληθυσμού.

Ποιός μπορεί να αγνοήσει το γεγονός ότι το κέντρο με το σωστό προγραμματισμό που θα δοθεί δεν θα αποτελεί το πρότυπο συντονιστικό κέντρο όλης της Ελλάδας, γιατί όχι και της Ευρώπης, αφού όμοια συντονισμένη ενέργεια δεν υπάρχει ούτε σε τοπικό, ούτε σε κεντρικό επίπεδο. Ενδεικτικός είναι ο Β' τομέας στο στάδιο πραγματοποίησης που αποτελεί πρότυπη παροχή υπηρεσιών για την Ελλάδα σε οργανωμένο επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού. Είναι μια καινοτομία γνωστή σαν σκέψη, μη συντονισμένη όμως σαν δράση σε τέτοια ομάδα πληθυσμού (τομέας στήριξης).

Το κέντρο όμως μπορεί να επεκτείνει και τις δραστηριότητές του γενικότερα. Εάν οι αρχικοί στόχοι που τέθηκαν πραγματοποιηθούν επιτυχώς, τότε το κέντρο είναι δυνατόν να ασχοληθεί με τα ατυχήματα και ευρύτερα. Πρέπει να τονιστεί ότι το πρόγραμμα αυτό αποτελεί μια ολοκληρωμένη κίνηση ζωής και όχι μια αποσπασματική ενέργεια.

Ο Δήμος Πατρέων χρόνια τώρα ετοιμάζει σταθερά και προσεκτικά τους πολίτες του «2000». Το γραφείο ατυχημάτων μπορεί και πρέπει να είναι κομμάτι του Κοινωνικού Τομέα του ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ και χρειάζεται η στήριξη της νεοσύστατης δομής όχι μόνο της δημοτικής αρχής αλλά και των υπόλοιπων κοινωνικών και επώνυμων φορέων της πόλης μας, ως μία αναπτυξιακή διαδικασία παρέμβασης.

Τέλος, να επισημανθεί ότι τα στάδια ανάλυσης και πραγματοποίησης βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Ήδη από τα μισά Απριλίου 1996 έχει ξεκινήσει η διαδικασία συλλογής πληροφοριών

και στοιχείων που θα βοηθήσουν στη συγκρότηση του κέντρου.

Η διαδικασία αυτή (επικοινωνία, συλλογή στοιχείων) διήρκεσε ως το Σεπτέμβρη του 1996 και στη συνέχεια θα είναι πλέον μόνο απόφαση της δημοτικής αρχής να τεθεί σε εφαρμογή το πρόγραμμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Όνομα φορέα:

Τμήμα:

οδός

Τηλ:

Fax:

1. Ασχολείται η υπηρεσία σας με τα τροχαία ατυχήματα και εάν ναι, ποιοι οι σκοποί και στόχοι της υπηρεσίας για το θέμα αυτό:

α.

β.

γ.

δ.

ε.

2. Διαθέτει η υπηρεσία σας στοιχεία για τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων στη πόλη της Πάτρας.

α. Στατιστικά στοιχεία

β. Κατά προσέγγιση στοιχεία

γ. Δεν διαθέτει στοιχεία

3. Ποιός ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων στη πόλη της Πάτρας τα τελευταία πέντε (5) χρόνια και πόσα απ' αυτά ήταν θανατηφόρα;

	Χρονολογία	Αριθμός τροχαίων ατυχημάτων	Αριθμός θανατηφόρων τροχαίων
α.	1992		
β.	1993		
γ.	1994		
δ.	1995		
ε.	1996		

4. Ποιά είναι κυρίως τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων (απαντήστε κατά προτεραιότητα δηλ. α,β,γ....)

- α. οι πεζοί
- β. οι οδηγοί
- γ. οι συνοδηγοί
- δ. άλλο, προσδιορίστε

5. Μεγαλύτερη συχνότητα των τροχαίων ατυχημάτων παρατηρείται: (απαντήστε κατά προτεραιότητα δηλ. α,β,γ,....)

- α. Το Καλοκαίρι
- β. Το Φθινόπωρο
- γ. Το Χειμώνα
- δ. Την Άνοιξη
- ε. Δεν γνωρίζω

6. Γνωρίζετε ποιός ο αριθμός (ή το ποσοστό) των θυμάτων των τροχαίων στις παρακάτω ηλικιακές ομάδες ετησίως;

	Χρονολογία	0-12	12-18	18-30	30-60	60 +
α.	1992					
β.	1993					
γ.	1994					
δ.	1995					
ε.	1996					
στ.	Δεν γνωρίζω					

7. Γνωρίζετε ποιός ο αριθμός (ή το ποσοστό) των θυμάτων των τροχαίων ετησίως σε άνδρες και γυναίκες:

	Χρονολογία	Άνδρες	Γυναίκες
α.	1992		
β.	1993		
γ.	1994		
δ.	1995		
ε.	1996		
στ.	Δεν γνωρίζω		

8. Γνωρίζετε τι ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων αναλογεί στις παρακάτω κατηγορίες;

	Ημέρες	Ποσοστό
α.	Δευτέρα-Παρασκευή	
β.	Παρασκευή-Κυριακή	
γ.	Δεν γνωρίζω	

9. Γνωρίζετε τι ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων αναλογεί στις παρακάτω κατηγορίες;

	Ωρες	Ποσοστό
α.	Πρωινές 6π.μ.- 12μ.μ.	
β.	Μεσημερ. 12μ.μ.- 6μ.μ.	
γ.	Απογ./Βράδυ 6μ.μ.-12π.μ.	
δ.	Νυχτερινές 12π.μ.-6π.μ.	
ε.	Δεν γνωρίζω	

10. Ποιά από τα παρακάτω θεωρείτε ότι αποτελούν αιτία του προβλήματος; (απαντήστε κατά προτεραιότητα δηλ. α,β,γ...).

- α. Ασχημες καιρικές συνθήκες
- β. Κακή κατασκευή δρόμων
- γ. Μη χρήσης ζώνης/κράνους
- δ. Παραβίαση Κ.Ο.Κ
- ε. Ανεπαρκής τεχνικός έλεγχος αυτοκινήτου
- στ. Επήρρεια τοξικών ουσιών (π.χ. αλκοόλ)
- ζ. Ελλειψη ενημέρωσης/εκπαίδευσης:
 - πεζών
 - οδηγών

11. Εφαρμόζει η υπηρεσία σας κάποιο ειδικό πρόγραμμα για την "αντιμετώπιση" των τροχαίων ατυχημάτων;

ΝΑΙ ΟΧΙ

12. Προσδιορίστε σε τι από τα παρακάτω αφορά το πρόγραμμα.

	Προγράμματα	Γενικό πληθυσμό	Γειτονίες	Σχολεία	Άλλες ομάδες πληθυσμού
α.	Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη				
β.	Ενημέρωση/ευαισθητοποίηση				
	1. με τα Μ.Μ.Ε.				
	2. με έντυπο υλικό				
	3. με διαλέξεις/ομιλίες				
γ.	Ψυχολογική στήριξη				
	1. των θυμάτων				
	2. των οικογενειών τους				
δ.	Κοινωνική επανάταξη /αποκατάσταση				
ε.	Οικονομ. κάλυψη (αποζημίωση)				
στ.	Ερευνητικά προγράμματα				
ζ.	Άλλο, προσδιορίστε				

13. Εάν η υπηρεσία σας υλοποιεί κάποιο πρόγραμμα, ποιός είναι ο φορέας χρηματοδότησης;

- α. Κράτος
- β. Τοπική Αυτοδιοίκηση
- γ. Ένωση
- δ. Χορηγίες
- ε. Άλλο, προσδιορίστε

14. Για τα ανωτέρω προγράμματα η υπηρεσία σας συνεργάζεται με άλλους φορείς και εάν ναι προσδιορίστε με ποιούς;

- α.
- β.
- γ.
- δ.
- ε.

15. Εάν εφαρμόζετε προγράμματα της κατηγορίας α ή β, θεωρείτε ότι είναι αναγκαίο να παρέμβουν κάποιοι από τους παρακάτω φορείς για την αντιμετώπιση του προβλήματος;

α. Κεντρική εξουσία

β. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση

γ. Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμος)

δ. Μ.Μ.Ε

ε. Όλοι οι παραπάνω

στ. Φορείς/οργανώσεις

Προσδιορίστε.....

ζ. Κάτι άλλο, προσδιορίστε.....

16. Με ποιους τρόπους θεωρείτε ότι μπορεί ο Δήμος Πατρέων, συγκεκριμένα, να παρέμβει στο πρόβλημα; (απαντήστε κατά προτεραιότητα δηλ. α,β,γ,.....)

α. Με προγράμματα πρόληψης, όπως:

1. Ενημέρωση/ευαισθητοποίηση πληθυσμού μέσω:

α) ΜΜΕ

β) έντυπου υλικού

2. Εκπαιδευτικά προγράμματα σε σχολεία

3. Προγράμματα σε γειτονιές

β. Προγράμματα ψυχολογικής στήριξης

γ. Προγράμματα κοινωνικής επανένταξης /αποκατάστασης

δ. Ειδική υπηρεσία που θα ασχολείται με όλα τα παραπάνω

ε. Κάτι άλλο, συμπληρώστε.....

17. Η υπηρεσία σας ασχολείται με την εξέλιξη της ψυχοκοινωνικοσωματικής υγείας του ασθενούς από τροχαίο ατύχημα μετά το πρώτο στάδιο νοσηλείας;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

18. Εάν ναι, προσδιορίστε το χρονικό διάστημα:

α. για 3 μήνες

β. για 6 μήνες

γ. για 1 χρόνο

δ. άλλο, κάτι άλλο προσδιορίστε.....

19. Τι άλλο προτείνετε για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος:

α.

β.

γ.

δ.

20. Γενικά σχόλια:

α. Ερωτώμενου.....

.....

β. Συνεντευκτού.....

.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

ΤΟΠΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Οι φορείς που συμμετείχαν στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είναι οι ακόλουθοι:

- Ορθοπαιδική Κλινική Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Ρίου.
- Κέντρο στήριξης Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες.
- Κίνηση Πρόταση.
- Κοινωνική Υπηρεσία «Άγιος Ανδρέας».
- Κοινωνική Υπηρεσία Καραμανδάνειο Νοσοκομείο Παίδων.
- Τροχαία Πατρών.
- Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.
- Νομαρχία Αχαΐας (Τμήμα Υγείας και Πρόνοιας).
- Κοινωνική Πρόνοια Πάτρας.
- Τμήμα Νοσηλευτικής - ΤΕΙ Πάτρας.
- Νομαρχία Αχαΐας (Τμήμα Χωροταξίας, Περιβάλλοντος, Συγκοινωνιών και Ποιότητα Ζωής).

- Κοινωνική Υπηρεσία - ΙΚΑ Πατρών.
- Διεύθυνση Συγκοινωνιών Νομού Αχαΐας.
- ΕΚΑΒ
- Ε.Ι.Α.Α.
- Κοινωνικός Τομέας Δήμου Πάτρας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

ΣΥΝΟΨΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝA. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1. Ο πληθυσμός τη Περιοχής Μελέτης αυξάνεται τα τελευταία είκοσι χρόνια με ένα μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 2,5% για να φθάσει το 1993 τους 190.000 κατοίκους.
2. Η απασχόληση των κατοίκων της Περιοχής Μελέτης υπολογίζεται σε 61.000 άτομα, ή το 1/3 περίπου του συνολικού πληθυσμού. Η απασχόληση σαν ποσοστό του συνολικού πληθυσμού μειώνεται με χαμηλούς ρυθμούς τις τελευταίες δεκαετίες, και ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1981-1993, λόγω της απώλειας σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας στον βιομηχανικό κυρίως τομέα, με συνέπεια την αύξηση του ποσοστού ανεργίας.
3. Το ποσοστό απασχόλησης του δευτερογενούς τομέα έχει μειωθεί στο μισό περίπου του αντίστοιχου ποσοστού κατά το 1981 (21% συγκριτικά με 43% το 1981), και συνεπώς η Περιοχή Μελέτης αντιμετωπίζει σήμερα πρόβλημα αποβιομηχάνισης. Αντίθετα, αυξάνεται η σχετική βαρύτητα του τριτογενούς τομέα στην διάρθρωση της απασχόλησης κατά την περίοδο 1971-1993, και ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία γεγονός που αναδεικνύει την πόλη της Πάτρας σε σημαντικό διοικητικό κέντρο, καθώς και σημαντικό κέντρο παροχής υπηρεσιών με προεξάρχουσες τις διαμετακομιστικές υπηρεσίες.
4. Οι συνολικές θέσεις εργασίας κατά το 1993 στην Περιοχή Μελέτης εκτιμώνται σε 55.000 περίπου. Το 1/3 (22.500) των θέσεων αυτών βρίσκονται στον τομέα της Κεντρικής Περιοχής, γεγονός που φανερώνει την σημασία της Κεντρικής Περιοχής στην απασχόληση των κατοίκων της Πάτρας.
5. Το σύνολο των νοικοκυριών στην Περιοχή Μελέτης ανέρχεται σε 62.000 περίπου και το μέσο μέγεθος νοικοκυριού υπολογίζεται σε 3,1 άτομα.
6. Το 25% των κατοικιών στην Περιοχή Μελέτης είναι μονοκατοικίες, το 20% διπλοκατοικίες και το 55% διαμερίσματα πολυκατοικιών. Οι τομείς 1 και 6 (Κεντρική Περιοχή - Γλυφάδα - Στάδιο Παναχαϊκής) χαρακτηρίζονται από ανάπτυξη με βάση την πολυκατοικία, ενώ οι τομείς 2, 3 και 5 (Τριτάκη, Αρχ. Ωδείο, Σκαγιοπούλειο, Ζαρουχλαϊκά, Ψάχου, Αρόη, Γηροκομείο, Εγλυκάδα) περιέχουν συγκριτικά τις περισσότερες μονοκατοικίες και διπλοκατοικίες.
7. Το 65% των κατοικιών είναι ιδιόκτητες, το 33% ενοικιάζονται, ενώ το υπόλοιπο 2% παρέχεται δωρεάν.
8. Σημαντικές χρήσεις γης άμεσα συνδεδεμένες με την Περιοχή Μελέτης και για τις οποίες υπάρχει ανάγκη σωστής εξυπηρέτησης από τα δίκτυα μεταφορών είναι οι εξής : το Λιμάνι, το Πανεπιστήμιο, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, οι ζώνες αναψυχής και παραθεριστικής κατοικίας βόρεια και νότια της Περιοχής Μελέτης και η Βιομηχανική Περιοχή του Αγ. Στεφάνου.
9. Το σύνολο των οχημάτων στο Νομό Αχαΐας αυξήθηκε περίπου 2,5 φορές μεταξύ 1980 και 1992, ενώ ανάλογη είναι και η αύξηση για την πόλη της Πάτρας. Η ιδιοκτησία επιβατικών ΙΧ στην Περιοχή Μελέτης έφθασε το 1993 τα 180 ΙΧ/1.000 κατοίκους, ενώ στο σύνολο των οχημάτων έφθασε τα 280 οχ./1.000 κατ. Οι περιοχές της Πάτρας με τον μεγαλύτερο δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων ή επιβατικών ΙΧ είναι οι βόρειες. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το υψηλό μέγεθος ιδιοκτησίας δικύκλων που φθάνει τα 84 δικ./1.000 κατ., δηλαδή ο αριθμός των δικύκλων στην Περιοχή Μελέτης πλησιάζει τα 16.000.

10. Η μέση ηλικία των ΙΧ στην Περιοχή Μελέτης είναι 7,7 έτη, ενώ των εμπορικών οχημάτων (ταξί, ημιφορτηγά, φορτηγά) είναι περίπου 9 έτη.

B. ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

1. Η μορφή του κυρίου οδικού δικτύου μπορεί να χαρακτηριστεί σε γενικές γραμμές ακτινική. Υπάρχουν δηλαδή αρτηρίες, όπως : η Η. Πολυτεχνείου, Νοταρά/Ε. Στρατιώτου, Ν.Ε.Ο., Πανεπιστημίου, Κοζάνης, Γηροκομείου/ Δαμασκηνού, Εγγυκάδος, Τσερτίδου/Πατρών-Κλάους, Καλαβρύτων/ Ακρωτηρίου, Ευβοίας, Αγ. Τριάδος/Πράτσικα και Ακτή Δυμαίων που συγκεντρώνουν την κυκλοφορία και συμβάλλουν στο κέντρο της πόλης.
2. Το οδικό δίκτυο πάσχει από έντονη έλλειψη συνδετηρίων οδών ανάμεσα στις ακτινικές αρτηρίες, κυρίως όσον αφορά τις νότιες και ανατολικές περιοχές. Εξάλλου, είναι φανερό η έλλειψη παρακαμπτήριων αρτηριών, τόσο για την παράκαμψη της ευρύτερης αστικής περιοχής, όσο και για την παράκαμψη του κέντρου. Ο άξονας Παναχαΐδος Αθηνάς/Αλυσίου/28ης Οκτωβρίου εξυπηρετεί μόνον μερικώς, και όχι αποτελεσματικά, τις ανάγκες παράκαμψης της κεντρικής περιοχής.
3. Το δίκτυο της κεντρικής εμπορικής περιοχής χαρακτηρίζεται από την απλότητα της μορφής (Ιπποδάμειο σύστημα), την μεγάλη πυκνότητα και την λειτουργία κυρίως με ζεύγη μονοδρόμων. Η μεγάλη πυκνότητα του δικτύου και οι μονοδρομήσεις αποτελούν συνέπεια των αυξημένων αναγκών σε χωρητικότητα που παρουσιάζει η περιοχή αυτή.
4. Εκτός κεντρικής περιοχής το δίκτυο παρουσιάζει μεμονωμένα προβλήματα ασυνέχειας αξόνων (π.χ. Ανθείας - Αυλίδος - Αυλώνος), πολυπλοκότητα μορφής, κακής συνέχειας αξόνων και γεωμετρίας (π.χ. πλατεία Βούδ, διασταύρωση Πέντε Δρόμων, κόμβος Ταμπαχάνων, πλατεία Γιαννιά, κ.α.), ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις η συνέχεια αξόνων δεν είναι σαφής, με αποτέλεσμα να υπάρχει ουσιαστικά διάχυση της κυκλοφορίας (π.χ. περιοχή Βούδ, περιοχή μεταξύ Παπαφλέσσα και Β. Ηπείρου, κ.α.).
5. Το Λιμάνι λόγω της θέσης του επιβαρύνει με διερχόμενη κυκλοφορία την πόλη, ενώ το οδικό δίκτυο δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις σημερινές ανάγκες οδικών προσβάσεων του Λιμανιού, ιδιαίτερα από βορρά.
6. Η διέλευση της γραμμής του ΟΣΕ κατά μήκος της πόλης, από βορρά προς νότο, διακόπτει την συνέχεια μεγάλου αριθμού τοπικών οδών, αλλά και σημαντικών δρόμων του κυρίου δικτύου, όπως : Όθωνος/Αμαλίας, Α. Δυμαίων, Αγυιάς, Παπαφλέσσα, Β. Ηπείρου, Ανθείας, κ.α.
7. Σχεδόν το 56% του συνολικού μήκους του κυρίου οδικού δικτύου έχει πλάτος (περιλαμβανομένων και των πεζοδρομίων) μικρότερο από 10 μ, ενώ το 86% έχει πλάτος μέχρι 15 μ. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι σχεδόν 6% του συνολικού μήκους έχει πλάτος μέχρι 5 μ, γεγονός το οποίο σημαίνει μεγάλη δυσχέρεια στην κίνηση οχημάτων και πεζών. Τα παραπάνω είναι ενδεικτικά της μικρής ικανότητας και των περιορισμένων δυνατοτήτων του υπάρχοντος οδικού δικτύου.
8. Περίπου το 30% του συνολικού μήκους των αρτηριών αποτελείται από μονοδρόμους. Το ποσοστό αυτό δείχνει έλλειψη έκτασης μονοδρομήσεις που έχουν γίνει για να μειώσουν τα κυκλοφοριακά ρεύματα στις διασταυρώσεις και να βελτιστοποιήσουν έτσι την κυκλοφοριακή τους ικανότητα. Στο κέντρο της πόλης το αντίστοιχο ποσοστό φτάνει το 90% περίπου. Σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι το μισό περίπου του συνολικού μήκους των μονοδρόμων λειτουργεί ουσιαστικά με

μία λωρίδα κυκλοφορίας, καθώς το υπόλοιπο πλάτος καταλαμβάνεται από νόμιμη ή παράνομη στάθμευση.

9. Περίπου 90.000 οχήματα διασχίζουν καθημερινά το όριο της Περιοχής Μελέτης και στις δύο κατευθύνσεις. Σε ποσοστό 52% τα οχήματα διέρχονται από το νότιο όριο, 41% από το βόρειο, ενώ τα υπόλοιπα 7% διέρχονται από το ανατολικό ή το όριο του Λιμανιού. Περίπου 7.700 από τα παραπάνω οχήματα, ή ποσοστό περίπου 17% των εισερχομένων οχημάτων στην Περιοχή Μελέτης είναι διερχόμενα από την περιοχή αυτή (περιλαμβάνονται και 1500 περίπου οχήματα με προέλευση ή προορισμό το Λιμάνι).
10. Περίπου 200.000 οχήματα διασχίζουν καθημερινά και στις δύο κατευθύνσεις την εσωτερική περίμετρο της Περιοχής Μελέτης, δηλαδή την ευρύτερη κεντρική περιοχή. Η Α. Δυμαίων, η οδός Κορίνθου και η Αγ. Σοφίας αποτελούν τις βασικές πύλες της περιμέτρου αυτής και εξυπηρετούν το 45% των παραπάνω οχημάτων. Περίπου 39.000 οχήματα, ή ποσοστό 38 % των εισερχομένων οχημάτων στην κεντρική περιοχή είναι διερχόμενα από αυτή (περιλαμβάνονται και 2.750 οχήματα με προέλευση ή προορισμό το Λιμάνι).
11. Περίπου 3.200 οχήματα εισέρχονται και εξέρχονται καθημερινά στο Λιμάνι, με τις πύλες 1 (Γούναρη) και 5 (Νόρμαν) να παρουσιάζουν την υψηλότερη κίνηση.
12. Οι βασικές αιχμές της κυκλοφορίας στην Περιοχή Μελέτης παρουσιάζονται το πρωί 8-9 και το μεσημέρι 1-3. Η αιχμή στην κεντρική περιοχή παρουσιάζεται χρονικά ανάμεσα στις δύο προηγούμενες (11-12 π.μ.), ενώ μία δεύτερη αιχμή παρουσιάζεται αργά το απόγευμα (7-9 μ.μ.).
13. Στην κεντρική περιοχή, με εξαίρεση την οδό Παπαφλέσσα και τμήματα της Δ. Γούναρη, όλοι οι δρόμοι με κατεύθυνση ανατολής-δύσης (π.χ. Αγ. Νικολάου, Ερμού, Καρόλου, κλπ.) παρουσιάζουν μέσες ταχύτητες κυκλοφορίας κατά την απογευματινή ώρα αιχμής, που συχνά είναι κάτω από 10 χλμ/ώρα και σπάνια υπερβαίνουν τα 15 χλμ/ώρα. Στην ίδια περιοχή, με εξαίρεση την οδό Κανακάρη που παρουσιάζει ταχύτητες 10-17 χλμ/ώρα, όλοι οι δρόμοι με κατεύθυνση βορρά-νότου (π.χ. Κορίνθου, Μαιζώνος, Αγ. Ανδρέου) παρουσιάζουν συνήθως ταχύτητες 15-30 χλμ/ώρα. Εκτός κεντρικής περιοχής, με εξαίρεση μεμονωμένα παραδείγματα όπως η Δ. Γούναρη, η Φαβιέρου, η Καλαβρύτων και τμήματα του δικτύου κοντά στα Υψηλά Αλώνια, οι ταχύτητες κυκλοφορίας είναι μεγαλύτερες. Οι υψηλότερες ταχύτητες μετρήθηκαν στην Εθνική Οδό (35-79 χλμ/ώρα), και στις οδούς Α. Δυμαίων (20-65 χλμ/ώρα), Πανεπιστημίου (10-70 χλμ/ώρα), Πατρών-Κλάους (34-64 χλμ/ώρα) και Σ. Παναγοπούλου (54-57 χλμ/ώρα).
14. Η Πάτρα, με εξαίρεση την κεντρική περιοχή, χαρακτηρίζεται γενικώς από ανεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας. Εκτός κεντρικής περιοχής χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης παρουσιάζονται μόνο σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, αλλά και σε ορισμένες βασικές διασταυρώσεις που έχουν φθάσει ή έχουν ξεπεράσει την χωρητικότητά τους, με πιο χαρακτηριστικές τις περιπτώσεις των διασταυρώσεων στις πλατείες Γιαννιά και Ταμπαχάνων, τον κόμβο Κουρτέση, τις διασταυρώσεις Καλαβρύτων - Τσερτίδου, Α. Σοφίας - Ελλ. Στρατιώτου, Α. Δυμαίων - Β. Ηπείρου και Αμερικής - Νοταρά. Στην κεντρική περιοχή οι ευρείας έκτασης μονοδρομήσεις έχουν απαλείψει αντικρουόμενα κυκλοφοριακά ρεύματα στις διασταυρώσεις και έχουν εξασφαλίσει ανεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης στους δρόμους με κατεύθυνση βορρά - νότου. Ωστόσο, τα επίπεδα εξυπηρέτησης στους δρόμους με κατεύθυνση ανατολή - δύση είναι πολύ χαμηλά (π.χ. Αγ. Νικολάου, Ερμού, Καρόλου, Ζαΐμη, κ.α.).

15. Κατά την περίοδο του καλοκαιριού, παρά τις άδειες εργασίας και την διακοπή λειτουργίας των σχολείων και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, οι κύριοι οδικοί άξονες εκτός κεντρικής περιοχής παρουσιάζουν σημαντικά υψηλότερους φόρτους κυκλοφορίας συγκριτικά με την χειμερινή περίοδο, με αυξήσεις κατά περίπτωση μεταξύ 8% και 43%. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση των διερχομένων μετακινήσεων στην οποία συμμετέχει σημαντικά και το Λιμάνι.

Γ. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

1. Από την έρευνα στα νοικοκυριά της Περιοχής Μελέτης προέκυψε ότι σε καθημερινή βάση πραγματοποιούνται συνολικά στην Πάτρα περισσότερες από 315.000 μετακινήσεις ατόμων.
2. Είναι προφανής ο κυρίαρχος ρόλος του επιβατικού αυτοκινήτου, καθώς το 41% περίπου των παραπάνω μετακινήσεων πραγματοποιείται με το μέσο αυτό.
3. Υψηλό ποσοστό έχουν επίσης οι μετακινήσεις με τα πόδια (διάρκειας μεγαλύτερης των 15'), που ξεπερνούν το 21% των μετακινήσεων. Το ποσοστό αυτό δικαιολογείται φυσικά από την κλίμακα της πόλης και είναι ενδεικτικό της προσοχής που πρέπει να δοθεί για την ικανοποίηση των αναγκών των πεζών στην Πάτρα.
4. Είναι χαρακτηριστικά υψηλό το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιείται με δίκυκλο, και το οποίο φθάνει το 14% περίπου του συνόλου. Για λόγους σύγκρισης αναφέρεται ότι το αντίστοιχο ποσοστό στο Ηράκλειο Κρήτης (1989) είναι περίπου το μισό.
5. Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιείται με τα αστικά λεωφορεία είναι περίπου 15%. Το χαμηλό αυτό ποσοστό δικαιολογείται εν μέρει από την κλίμακα της πόλης, αλλά αφήνει αρκετά περιθώρια ανάπτυξης των δημοσίων συγκοινωνιών στο μέλλον. Να σημειωθεί ότι το αντίστοιχο ποσοστό στην Αθήνα ήταν το 1983 (μελέτη ΟΑΣ) περίπου 39%.
6. Το χαμηλό ποσοστό των μετακινήσεων (περίπου 1,3%) με ημιφορτηγό/αγροτικό είναι ενδεικτικό του καθαρώς πλέον αστικού χαρακτήρα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας. Για σύγκριση αναφέρεται ότι το αντίστοιχο ποσοστό στο Ηράκλειο Κρήτης ανέρχεται στο 7% περίπου.
7. Η κατοικία αποτελεί σε μεγάλο βαθμό το κέντρο των μετακινήσεων, καθώς το 50% περίπου από αυτές έχουν σαν προέλευση την κατοικία.
8. Ο μέσος χρόνος μετακίνησης είναι μικρός συγκρινόμενος με αυτούς μεγάλων πόλεων όπως η Αθήνα, ή η Θεσσαλονίκη, και φθάνει τα 19 λεπτά περίπου, ενώ στη συντριπτική τους πλειοψηφία (ποσοστό περίπου 92%) οι μετακινήσεις έχουν διάρκεια μικρότερη της μισής ώρας. Εάν δεν ληφθούν υπόψη οι εξωτερικές μετακινήσεις, ο μέσος χρόνος μετακίνησης πέφτει στα 17 λεπτά.
9. Υπάρχει μεγάλη αλληλεξάρτηση της Περιοχής Μελέτης από τις περιοχές, ή σημαντικές χρήσεις γής, εκτός αυτής. Το γεγονός αυτό καταδεικνύεται από το μεγάλο πλήθος των μετακινήσεων οχημάτων που εισέρχονται καθημερινά στην Περιοχή Μελέτης. Έτσι, περίπου 38.000 οχήματα διασχίζουν καθημερινά το όριο της Περιοχής Μελέτης με κατεύθυνση την περιοχή αυτή. Το μέγεθος αυτό φανερώνει, εξάλλου, ότι η Πάτρα αποτελεί πόλο έλξης για την ευρύτερη περιοχή του Νομού σαν εμπορικό κέντρο και τόπος παροχής υπηρεσιών.

Δ. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

1. Το αστικό ΚΤΕΛ Πατρών αντιμετωπίζει μεγάλα διαχειριστικά και οικονομικά προβλήματα που δεν επιτρέπουν, στην παρούσα φάση το ξεκίνημα νέων επενδύσεων στις αστικές μεταφορές. Εξάλλου, η οργάνωση του φορέα δεν επιτρέπει σχεδιαστική και λειτουργική ευελιξία.
2. Η μέση ηλικία των 89 λεωφορείων του ΚΤΕΛ είναι περίπου 17 χρόνια και συνεπώς υπάρχει ανάγκη ανανέωσης του στόλου των λεωφορείων.
3. Το ΚΤΕΛ δεν διαθέτει σύγχρονο αμαξοστάσιο που να παρέχει ικανοποιητική ασφάλεια και χώρους για εργασίες συντήρησης και επισκευής των λεωφορείων. Τα σταθμαρχεία είναι πρόχειρα οργανωμένα και δεν διαθέτουν χώρους παραμονής και εξυπηρέτησης του προσωπικού. Εξάλλου η ύπαρξη αφετηριών/σταθμαρχείων σε 8 διαφορετικά σημεία της πόλης δεν επιτρέπει την κεντρική οργάνωση και δυσχεραίνει την διαχείριση των εφεδρικών λεωφορείων.
4. Συνολικά από τις γραμμές του ΚΤΕΛ διακινούνται περισσότεροι από 53.000 επιβάτες την ημέρα σε 743 δρομολόγια, ή περίπου 71 επιβάτες ανά δρομολόγιο.
5. Η δικτύωση των λεωφορειακών γραμμών έχει ξεπεραστεί από την πολεοδομική εξέλιξη του αστικού συγκροτήματος και γίνεται κατά τρόπο εμπειρικό και αναποτελεσματικό. Υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές ανά γραμμή, σε μία προσπάθεια κάλυψης όσο γίνεται περισσότερων περιοχών, αλλά αυτό γίνεται σε βάρος της ποιότητας εξυπηρέτησης των χρηστών και της ελκτικότητας του δικτύου. Εξάλλου πολλές από τις γραμμές αυτές διαθέτουν τόσο χαμηλή συχνότητα που φαίνεται να λειτουργούν σαν υπεραστικές. Η οργάνωση και η λειτουργία των γραμμών θα πρέπει να επανεξεταστεί και κατά το δυνατόν να απλοποιηθεί το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών.
6. Παρόλο που η μεγάλη πλειοψηφία των επιβατών έχει προέλευση ή προορισμό την κεντρική περιοχή, 7 από τις 19 λεωφορειακές γραμμές (και μάλιστα οι πιο σημαντικές σε αριθμό δρομολογίων) διασχίζουν διαμπερώς την κεντρική περιοχή έχοντας αφετηρία και τέρμα εκτός αυτής. Αυτό όμως σημαίνει ότι η διάρθρωση των γραμμών με αφετηρίες εκτός κέντρου δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στα στοιχεία της ζήτησης, οι γραμμές έχουν μεγάλα μήκη διαδρομής και το αποτέλεσμα είναι να μην γίνεται σωστή διαχείριση και αξιοποίηση του στόλου των λεωφορείων.
7. Είναι εμφανής η έλλειψη μίας περιφερειακής γραμμής που να συνδέει μεταξύ τους τις περιοχές εκτός κέντρου. Η πραγματοποίηση μίας τέτοιας γραμμής δυσχεραίνεται από την έλλειψη κατάλληλης περιφερειακής οδικής αρτηρίας που να συνδέει τις περιοχές αυτές.
8. Υπάρχουν ακόμη μέσα στην Πάτρα, πολλές περιοχές με ελλιπή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση (απόσταση βαδίσματος από την στάση μεγαλύτερη από 250 μ.), όπως είναι τα Ζαρουχλαίικα, η Τέρψη, η Αγυιά, κ.α.

Ε. ΤΑΞΙ

1. Ο συνολικός αριθμός των κυκλοφορούντων ταξί στην Πάτρα είναι περίπου 660. Η κυκλοφορία των ταξί είναι ιδιαίτερα υψηλή κατά την διάρκεια της ημέρας και κυμαίνεται από περίπου 900 διελεύσεις προς/από την κεντρική περιοχή στην εκτός αιχμής περίοδο (15:00 - 16:00), μέχρι 1500 διελεύσεις περίπου κατά την αιχμή της κυκλοφορίας τους (11:00 -12:00).
2. Η μέση πληρότητα των ταξί (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού) κυμαίνεται από 1,7 μέχρι 2,1 περίπου.
3. Τα περισσότερα ταξί εισέρχονται ή/και εξέρχονται από την κεντρική περιοχή από τις οδούς Κορίνθου, Γούναρη και Π.Π. Γερμανού (περίπου το 60% του συνόλου).
4. Το μέσο μήκος διαδρομής κατά την μεταφορά επιβατών είναι περίπου 5 χιλιόμετρα. Δεδομένης της κλίμακας της πόλης συμπεραίνεται ότι το ταξί στην Πάτρα χρησιμοποιείται κυρίως για μέσου μήκους μετακινήσεις.
5. Υπάρχουν στην Πάτρα 40 σταθμοί ταξί. Από αυτούς οι 10 περίπου είναι ουσιαστικά ανενεργοί, καθώς σπάνια σταθμεύουν ταξί, ενώ τις θέσεις τους καταλαμβάνουν συνήθως σταθμευμένα ΙΧ.

ΣΤ. ΦΟΡΤΗΓΑ

1. Είναι σημαντικό το μέγεθος της διαμερούς κυκλοφορίας των φορτηγών μέσα από την πόλη, καθώς δεν υπάρχει δυνατότητα παράκαμψης της αστικής περιοχής. Έτσι, από το όριο της Περιοχής Μελέτης (Γλαύκος και Χάραδρος) εισέρχονται καθημερινά περίπου 3500 φορτηγά από τα οποία 1650, ή το 47%, είναι διερχόμενη κυκλοφορία που δεν έχει προέλευση ή προορισμό εντός της περιοχής.
2. Καθημερινά εισέρχονται προς την ευρύτερη κεντρική περιοχή περισσότερα από 5100 φορτηγά, εκ των οποίων το 25% περίπου είναι πολυαξονικά. Το πλήθος αυτό των φορτηγών θεωρείται ιδιαίτερα υψηλό και είναι ενδεικτικό του μεγέθους των προβλημάτων που παρουσιάζονται στον πυρήνα της αστικής περιοχής της Πάτρας από την κυκλοφορία των φορτηγών.
3. Το Λιμάνι προσθέτει στα παραπάνω μεγέθη κυκλοφορίας φορτηγών περίπου 770 μετακινήσεις την ημέρα (από/προς), από τις οποίες το 95% περίπου είναι διερχόμενες από την Περιοχή Μελέτης με προέλευση ή προορισμό εκτός αυτής. Είναι φανερό λοιπόν η σημασία του Λιμανιού σαν υπερτοπικού πόλου έλξης των φορτηγών τα οποία αναγκαστικά διέρχονται μέσα από την αστική περιοχή λόγω της θέσης του.
4. Οι άξονες με την μεγαλύτερη κυκλοφορία φορτηγών είναι αυτοί που διασχίζουν την Περιοχή Μελέτης κατά την έννοια βορρά-νότου. Οι άξονες αυτοί διασχίζουν αναγκαστικά την κεντρική περιοχή της πόλης με το ζεύγος των μονοδρόμων Όθωνος/Αμαλίας και Αγ. Ανδρέου (το ποσοστό των φορτηγών είναι δυνατόν να ξεπερνά το 10% στους δρόμους αυτούς) προκαλώντας σημαντικά προβλήματα στην κυκλοφορία και το περιβάλλον της περιοχής αυτής.
5. Περίπου 2 στα 3 φορτηγά σταθμεύουν στο δρόμο (κυρίως στην παραλιακή ζώνη) προκαλώντας προβλήματα στην κυκλοφορία και το αστικό περιβάλλον. Δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης φορτηγών εκτός οδού, με εξαίρεση ίσως το Λιμάνι που χρησιμοποιείται για στάθμευση από τα φορτηγά που χρησιμοποιούν τα ferries της Αδριατικής (προβλήτες Γλυφάδας και Άστιγγος).

Ζ. ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΩΝ

1. Το Λιμάνι της Πάτρας αποτελεί σήμερα την βασική πύλη της χώρας προς τη Δ. Ευρώπη. Η σχετική του σημασία για την εξυπηρέτηση τουριστικών και εμπορευματικών αναγκών αυξήθηκε κατακόρυφα μετά την κρίση στη Γιουγκοσλαβία, η οποία προκάλεσε συνολική ανακατανομή των ροών οχημάτων και εμπορευμάτων μεταξύ των χερσαίων διαδρομών και του πορθμειακού άξονα της Αδριατικής. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά τα προηγούμενα τρία χρόνια (1991-1993) η κίνηση φορτηγών οχημάτων σχεδόν διπλασιάστηκε. Ιδιαίτερα οι διελεύσεις φορτηγών κατά το 1993 αυξήθηκαν σε ποσοστό 54% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος και ξεπέρασαν τις 170.000 διελεύσεις. Τα παραπάνω μεγέθη είναι ενδεικτικά των αυξημένων αναγκών που καλείται να εξυπηρετήσει σήμερα το Λιμάνι, αναγκών που κυρίως στις περιόδους αιχμής ξεπερνούν κατά πολύ τις δυνατότητές του.
2. Οι συνολικές κινήσεις του Λιμανιού εμφανίζουν πολύ υψηλή αιχμή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, οπότε εξυπηρετείται το 80% περίπου της ετήσιας επιβατικής κίνησης. Αντίθετα, η μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγά παρουσιάζει ήπιες διακυμάνσεις κατά την διάρκεια του έτους.
3. Σημαντικό πρόβλημα λειτουργίας του Λιμανιού και εξυπηρέτησης των αναγκών προσπέλασης προς τη λιμενική εγκατάσταση είναι η συμπύεση όλων των αναχωρήσεων για Ιταλία μεταξύ 18:00 και 22:00, με αποτέλεσμα την εμφάνιση πολύ υψηλών φόρτων προς επιβίβαση σε μικρό χρονικό διάστημα. Ο προγραμματισμός αυτός δεν είναι δυνατόν να αλλάξει με διοικητικά μέτρα, καθώς οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι ελεύθερες στη διαμόρφωση των δρομολογίων τους.
4. Η συνολική διεκπεραιωτική ικανότητα του Σταθμού Υποδοχής Επιβατών στο Λιμάνι είναι κατά πολύ μικρότερη της απαιτούμενης για την εξυπηρέτηση των αναγκών αιχμής, με αποτέλεσμα το σχηματισμό μεγάλων ουρών αναμονής και μεγάλες καθυστερήσεις κατά την περίοδο του καλοκαιριού.
5. Το διατιθέμενο δυναμικό στάθμευσης μέσα στη λιμενική ζώνη επαρκεί για την στάθμευση 250 περίπου φορτηγών, και υπολείπεται κατά πολύ των εμφανιζομένων αναγκών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση παράνομης στάθμευσης επί της οδού σε όλη σχεδόν την παραλιακή ζώνη. Εξάλλου, σημαντική παράμετρος επιβάρυνσης της κυκλοφορίας στην παραλιακή ζώνη κατά τους μήνες τουριστικής αιχμής είναι η έλλειψη πρόσθετου δυναμικού στάθμευσης για την ικανοποίηση της ζήτησης που προκύπτει από τους επισκέπτες.

ΟΣΕ

1. Η σιδηροδρομική γραμμή διασχίζει την πόλη κατά τον άξονα βορρά-νότου, διασπάζοντας ουσιαστικά τον οικιστικό ιστό της πόλης από το Ρίο μέχρι το Λιμάνι, και διακόπτει την συνέχεια σημαντικών δρόμων του κύριου οδικού δικτύου (π.χ. Αγυιάς, Η. Πολυτεχνείου, Α. Δυμαίων, Παπαφλέσσα, Ανθείας, κ.α.). Υπάρχει εξάλλου μεγάλος αριθμός αφύλακτων ισόπεδων διασταυρώσεων με τοπικές οδούς μικρής κυκλοφορίας, ιδιαίτερα στις περιοχές επέκτασης της πόλης κατά τα τελευταία χρόνια, οι οποίες ενέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας ατυχημάτων.
2. Όσον αφορά τον ΟΣΕ, το μετρικό πλάτος του δικτύου της Πελοποννήσου και η έλλειψη συμβατότητας με το δίκτυο της υπόλοιπης Ελλάδας αποτελεί ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα των σιδηροδρομικών μεταφορών της Χώρας, τόσο από πλευράς μεταφορικής ικανότητας όσο και από πλευράς συνθηκών εκμετάλλευσης. Έτσι, η εμπορευματική κίνηση του ΟΣΕ στην γραμμή Αθήνα - Πάτρα διατηρείται σε

πολύ χαμηλά επίπεδα, παρά τις αυξημένες ανάγκες λόγω των εξελίξεων στην Βαλκανική, και παρά το γεγονός ότι η Πάτρα είναι η μοναδική δυτική πύλη (λιμάνι) της Χώρας που διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση. Σχετικά με την επιβατική κίνηση υπάρχει από το έτος 1991 μία σαφής ανάκαμψη της εμπορικής εκμετάλλευσης, εξ αιτίας της δρομολόγησης νέων συρμών (intercity) με περισσότερο ανταγωνιστικούς χρόνους διαδρομής.

Η. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

1. Παρά την έλλειψη κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων της κεντρικής περιοχής (περιοχή μεταξύ Καρόλου, Κανακάρη, Τριών Ναυάρχων και Όθωνος/Αμαλίας) σχεδόν το 86% της νόμιμης προσφοράς θέσεων στάθμευσης βρίσκεται κατά μήκος των οδών, δυσχεραίνοντας έτσι ακόμη περισσότερο τις συνθήκες κυκλοφορίας στην περιοχή αυτή. Υπάρχουν, λοιπόν, στην κεντρική περιοχή συνολικά 2.840 νόμιμες θέσεις στάθμευσης, από τις οποίες οι 460 (περίπου το 16%) βρίσκονται σε σταθμούς αυτοκινήτων. Να σημειωθεί ότι στις περισσότερες πόλεις της Ευρώπης και της Β. Αμερικής η αναλογία μεταξύ θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού είναι σχεδόν η αντίστροφη.
2. Οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης σε παρκόμετρα είναι συνολικά 1.045, ή το 44% περίπου των συνολικών θέσεων παρά την οδό. Το ποσοστό αυτό, παρόλο που υπάρχει δυνατότητα αύξησής του, κρίνεται για τις παρούσες συνθήκες ικανοποιητικό.
3. Η αιχμή της συσσώρευσης των οχημάτων στην κεντρική περιοχή παρουσιάζεται στις 11:00 - 12:00 π.μ. και φθάνει τα 3.828 οχήματα, δηλαδή είναι περίπου 35% υψηλότερη από την νόμιμη προσφορά. Συνεπώς, η διαφορά ανάμεσα στην προσφορά και στην αιχμή της ζήτησης για στάθμευση φθάνει τις 987 θέσεις για όλη την περιοχή. Η διαφορά αυτή καλύπτεται κυρίως από παράνομες σταθμεύσεις παρά την οδό.
4. Τα προβλήματα στάθμευσης αρχίζουν να παρουσιάζονται από τις 8:00 μέχρι τις 14:00 και από τις 17:00 μέχρι τις 21:00, δηλαδή στις περιόδους που η ζήτηση υπερβαίνει την νόμιμη προσφορά. Ουσιαστικά, δηλαδή, προβλήματα στάθμευσης αντιμετωπίζει η κεντρική περιοχή καθ'όλη την διάρκεια της ημέρας που είναι ανοικτά τα καταστήματα.
5. Από τις 1.000 περίπου θέσεις που λείπουν στην κεντρική περιοχή οι 550 εντοπίζονται στις ζώνες που περιβάλλουν την πλ. Γεωργίου, δηλαδή στην περιοχή μεταξύ Κανακάρη, Όθωνος/Αμαλίας, Αγ. Νικολάου και Δ. Γούναρη.
6. Ποσοστό μικρότερο από το 1% του συνόλου των μετακινήσεων της Περιοχής Μελέτης που δημιουργούν ανάγκες στάθμευσης (ΙΧ, ημιφορτηγά, φορτηγά) καταλήγει για στάθμευση σε σταθμούς αυτοκινήτων, ενώ το ποσοστό των μετακινήσεων που καταλήγουν να σταθμεύουν με πληρωμή (παρκόμετρα και σταθμοί αυτοκινήτων) είναι 5%. Έτσι, το μέσο κόστος στάθμευσης ανά μετακίνηση είναι περίπου 10 δρχ.
7. Περίπου 2 στα 3 φορτηγά σταθμεύουν στο δρόμο, γεγονός που φανερώνει την έλλειψη χώρων στάθμευσης για τα οχήματα αυτά και την ενόχληση που προκαλούν στο αστικό περιβάλλον.
8. Οι δύο στεγασμένοι σταθμοί αυτοκινήτων της Πάτρας παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά από τους ανοικτούς σταθμούς με βασικό χαρακτηριστικό τα υψηλά ποσοστά σταθμεύσεων μεγάλης διάρκειας και τους μικρούς δείκτες εναλλαγής. Ιδιαίτερα ο σταθμός της οδού Κανάρη λειτουργεί σχεδόν αποκλειστικά με μόνιμους πελάτες που αφήνουν τα αυτοκίνητά τους για διανυκτέρευση στον

σταθμό, παρουσιάζει πολύ μικρή εναλλαγή και δεν έχει ουσιαστική συμμετοχή στην εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης της ευρύτερης περιοχής του κέντρου.

9. Βασικά χαρακτηριστικά της στάθμευσης σε παρκόμετρα είναι η μικρή διάρκεια και η μεγάλη εναλλαγή (περίπου 5,7 οχήματα/θέση). Ειδικά για την πορτοκαλί ζώνη, όπου δεν επιτρέπονται μέσης και μεγάλης διάρκειας σταθμεύσεις των κατοίκων, η εναλλαγή φθάνει περίπου τα 6,5 οχήματα/θέση. Τα παραπάνω δείχνουν την σπουδαιότητα που έχει το είδος αυτό της στάθμευσης στις προβληματικές περιοχές της κεντρικής περιοχής, καθώς και την ουσιαστική συμβολή του Σχεδίου Στάθμευσης του Δήμου στην κατεύθυνση επίλυσης των προβλημάτων στάθμευσης της περιοχής αυτής.
10. Η αυστηρή αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης στο δρόμο λειτουργεί ευνοϊκά όσον αφορά την διάρκεια και την εναλλαγή της στάθμευσης. Έτσι, στην περιοχή του Σχεδίου Στάθμευσης του Δήμου, όπου υπάρχει ικανοποιητική αστυνόμευση, τα χαρακτηριστικά της παράνομης στάθμευσης είναι σχετικά συγκρίσιμα με αυτά των παρκομέτρων, με σχετικά μικρή διάρκεια και μεγάλη εναλλαγή (περίπου 5 οχήματα/θέση).
11. Τα χαρακτηριστικά της ελεύθερης στάθμευσης στην περιοχή του Σχεδίου Στάθμευσης του Δήμου είναι η μεγάλη διάρκεια και η σχετικά μικρή εναλλαγή. Λόγω της δυσκολίας ανεύρεσης θέσης στάθμευσης στην περιοχή αυτή και λόγω της ύπαρξης μεγάλου αριθμού παρκομέτρων, στις θέσεις αυτές κατευθύνονται κυρίως οι σταθμεύσεις μέσης ή μεγάλης διάρκειας.
12. Σε όλες τις επιμέρους περιοχές του εμπορικού κέντρου η συσσώρευση ξεπερνά την νόμιμη χωρητικότητα των κρασπέδων για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας. Το φαινόμενο αυτό δεν παρατηρείται εκτός κεντρικής περιοχής, με εξαίρεση τα Υψηλά Αλώνια, όπου ιδιαίτερα το απόγευμα η συσσώρευση πλησιάζει αρκετά την χωρητικότητα.

Θ. ΠΕΖΟΙ

1. Η κλίμακα της πόλης δικαιολογεί το υψηλό ποσοστό μετακινήσεων που γίνονται με τα πόδια. Έτσι, ποσοστό μεγαλύτερο από το 21% του συνόλου των μετακινήσεων ατόμων γίνεται με τα πόδια (περιλαμβάνονται μόνο οι μετακινήσεις πεζή διάρκειας μεγαλύτερης των 15 λεπτών). Το ποσοστό αυτό συνηγορεί στην λήψη ουσιαστικών μέτρων για την εξυπηρέτηση των πεζών.
2. Η μεγάλη πλειοψηφία των πεζοδρομίων στην Περιοχή Μελέτης είναι μικρού πλάτους (συνήθως 1-2 μ.). Στο κέντρο, όπου συχνά τα πεζοδρόμια σχηματίζονται κάτω από τα κτίρια με στοές, παρατηρείται γενικά ομοιόμορφο πλάτος πεζοδρομίων. Εκτός κέντρου, ωστόσο, υπάρχουν περιοχές, όπου λόγω απουσίας ρυμοτομικού σχεδίου τα πεζοδρόμια αλλάζουν συχνά πλάτος ή διακόπτονται.
3. Στις παρυφές της πόλης δεν υπάρχουν γενικώς πεζοδρόμια, αλλά αυτό δεν συνιστά μέχρι σήμερα ουσιώδη έλλειψη, καθώς στις περιοχές αυτές δεν υπάρχει μεγάλη κυκλοφορία πεζών. Πιο σημαντικό είναι ίσως το γεγονός ότι τα ερείσματα κατά μήκος των δρόμων αυτών έχουν σχεδόν μηδενικό ή ελάχιστο πλάτος, γεγονός που φανερώνει την δυσκολία στη δημιουργία πεζοδρομίων μελλοντικά, προιούσης της αστικοποίησης των περιοχών αυτών.
4. Παρά την επιθυμία του Δήμου για βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των πεζών με την δημιουργία πεζοδρόμων στην κεντρική κυρίως περιοχή της Πάτρας, τα αποτελέσματα μέχρι σήμερα είναι περιορισμένα. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αδυναμία επιλογής κατάλληλων δρόμων που θα μπορούσαν να αποδοθούν στους

πεζούς. Οι σημαντικότερες πεζοδρομήσεις που έχουν γίνει μέχρι σήμερα στην κεντρική περιοχή είναι αυτές των οδών Τριών Ναυάρχων και Γεροκωστοπούλου. Όμως οι πεζόδρομοι αυτοί δεν περιλαμβάνονται στους κύριους άξονες κυκλοφορίας των πεζών, γεγονός που υποδηλώνει την μειωμένη σχετικά αποτελεσματικότητα των πεζοδρόμων αυτών στην ικανοποίηση βασικών αναγκών των πεζών.

5. Αρκετά μεγάλη κυκλοφορία πεζών, που σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπερνά τους 1.000 πεζούς την ώρα, παρατηρείται στα πεζοδρόμια της Μαιζώνας (Αρσάκειο, πλ. Όλγας, Ευαγγελίστρια), της Κορίνθου (π.χ. Νομαρχία) και της Δ. Γούναρη.
6. Παράγοντες που συντελούν θετικά για την ασφαλή κίνηση των πεζών στην κεντρική περιοχή είναι η λειτουργία των μονοδρόμων, οι χαμηλές γενικά ταχύτητες των οχημάτων, και το μικρό πλάτος των δρόμων. Αντίθετα, ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στις περιπτώσεις των οδών Αγ. Νικολάου και Γούναρη (διπλής κατεύθυνσης και σχετικά μεγάλου πλάτους), γεγονός που αντανακλάται στον σχετικά μεγάλο αριθμό ατυχημάτων στους παραπάνω δρόμους που αφορούν τους πεζούς.

I. ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

1. Κατά την τριετία 1990-1992 συνέβησαν στην Περιοχή Μελέτης 1.248 τροχαία ατυχήματα με παθόντα πρόσωπα που αφορούσαν 1.422 παθόντες, με 65 νεκρούς.
2. Σε ποσοστό 36% τα παραπάνω ατυχήματα αφορούν παρασύρσεις πεζών (με ή χωρίς τραυματισμό), γεγονός που πιστοποιεί την ανάγκη για λήψη κατάλληλων μέτρων προστασίας και ασφαλούς κίνησης των πεζών.
3. Η ανάλυση διακυμάνσεων των ατυχημάτων έδειξε ότι τα ατυχήματα εμφανίζονται ιδιαίτερα αυξημένα κατά τους μήνες Μάρτιο, Ιούλιο και Οκτώβριο, και κατά τις πρώτες απογευματινές (12:00 - 16:00) και πρώτες πρωινές (24:00 - 04:00) ώρες.
4. Τα ποσοστά εμπλοκής δικύκλων στα τροχαία ατυχήματα και στα παθόντα πρόσωπα είναι ιδιαίτερα ανησυχητικά και φθάνουν το 70% περίπου των θανάτων ή τραυματισμών. Εξάλλου, ένας στους δύο θανάτους πεζών προκαλείται από δίκυκλο. Το μέσον αυτό θα πρέπει επομένως να αντιμετωπισθεί με ξεχωριστή προσοχή στην προσπάθεια μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων.
5. Οι πλέον επικίνδυνες θέσεις του δικτύου (μελανά σημεία) αφορούν 19 διασταυρώσεις και 17 οδικά τμήματα. Το σύνολο των ατυχημάτων στις θέσεις αυτές ανέρχεται σε 371 για την τριετία 1990-92, ή ποσοστό 30% περίπου των ατυχημάτων στην Περιοχή Μελέτης.
6. Ιδιαίτερα επικίνδυνες παρουσιάζονται οι διασταυρώσεις Κων/πόλεως - Φαβιέρου, Ναυαρίνου - Γ. Ολυμπίου και Νικήτα Ερενστρώλε. Όσον αφορά τα οδικά τμήματα, η οδός Μαραγκοπούλου και οι οδοί περιμετρικά της πλατείας Υψηλών Αλωνίων παρουσιάζουν την υψηλότερη επικινδυνότητα.
7. Αξίζει να προσεχθεί ιδιαίτερα η περίπτωση της Δ. Γούναρη, όπου τόσο στις διασταυρώσεις, όσο και στα οδικά τμήματα του δρόμου αυτού συμβαίνουν συνολικά κατ'έτος περί τα 30 ατυχήματα με παθόντα πρόσωπα.
8. Οι βασικοί παράγοντες που βρέθηκε να συντελούν στην δημιουργία ατυχημάτων στα μελανά σημεία του δικτύου είναι :

- ο ανεπαρκής έλεγχος των διασταυρώσεων, ιδιαίτερα όταν γίνεται με σήμα STOP,

- η κακή ορατότητα στις διασταυρώσεις,
- οι ελλείψεις στη σήμανση, ή η κακή ορατότητα των σημάτων,
- ο ανεπαρκής φωτισμός,
- ο ολισθηρός τάπητας του οδοστρώματος,
- τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα κοντά στις διασταυρώσεις,
- η έλλειψη διαβάσεων πεζών και οι επικίνδυνες διελεύσεις πεζών από σημεία που δεν υπάρχει διάβαση.

9. Η ηχητική ρύπανση στην Περιοχή Μελέτης είναι ιδιαίτερα ενοχλητική στους περισσότερους δρόμους του κυρίου δικτύου. Σε ποσοστό 70% των μετρήσεων στο δίκτυο τα επίπεδα θορύβου L_{eq} είναι ιδιαίτερα υψηλά, δηλαδή μεγαλύτερα από 70 dB(A)), όταν τα ανεκτά επίπεδα θορύβου σε περιοχές κατοικίας είναι 55-60 dB(A).
10. Υψηλές συγκεντρώσεις ρύπων μονοξειδίου του άνθρακα (CO) παρουσιάζονται σε πολλά οδικά τμήματα της κεντρικής κυρίως περιοχής, όπως στις οδούς Γούναρη, Αγ. Νικολάου, Κορίνθου, Πανεπιστημίου (κόμβος Κουρτέση) και Καλαβρύτων (στην περιοχή του Γ. Κ. Νοσοκομείου).

2.000 νεκροί στην άσφαλτο

ΚΑΘΕ ΧΡΟΝΟ ΚΑΙ 32.000 ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μια ολόκληρη κωμόπολη χάνουμε κάθε χρόνο στην άσφαλτο και αυτό αποδειχθή- κει πλέον και με τη... βούλα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία, που έπειτα από πολυμήνη έρευνα ολοκλήρωσε το έργο της.

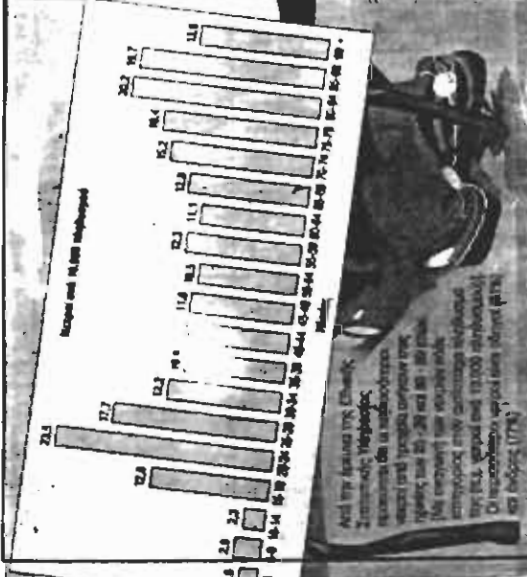
Κατά μέσο όρο 2.000 νεκροί ετησίως και περισσότεροι από 32.000 τραυματίες, από τους οποίους οι 4.000 με μόνιμη ή μερικώς ανικανότητα, είναι ο θλιβερός απολογισμός του συγχρονου εμφύλιου που πλήττει τη χώρα, σύμφωνα με το πόρνο της διακομματικής επιτροπής που δόθηκε χθες στη δημοσιότητα. Η τραγωδία της χώρας, γίνεται εμφανέστερη αν αναλογισθεί κανείς ότι τα μισά από τα θύματα των τροχών, είναι νέοι, στην πιο παραγωγική ηλικία: από 20-44 ετών.

Αναλογικά η χώρα μας κατέχει τη δεύτερη θέση από πλευράς νεκρών σε τροχαία ατυχήματα, μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

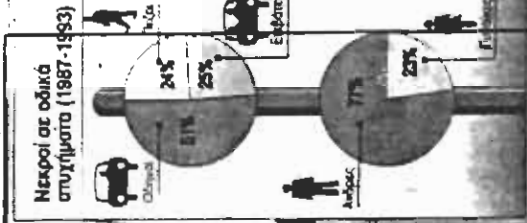
Στην Ελλάδα παρατηρείται αύξηση 110% στους αριθμούς των νεκρών από τα τροχαία, ενώ σε χώρες όπως η Ολλανδία, η Γερμανία και το Λουξεμβούργο παρατηρείται μείωση 35-50% κατά μέσο όρο. Μείωση κατά 15% παρατηρείται και στις χώρες Βρετανία, Γαλλία, Δανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Βέλγιο και Πορτογαλία. Η Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, εμφανίζει αύξηση, όπως αύξηση εμφανίζει και η Ισπανία (51%).

Το πορίσμα της επιτροπής καταρτίζεται ένα μήνο σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα. Διαπιστώνεται ότι οι Έλληνες σκοτώνονται μέσα

σε κατοικημένες περιοχές κι ότι κακώς πιστεύεται ως τώρα ότι τα τροχαία συμβαίνουν στις εθνικές οδούς.



Η ελληνική τραγωδία περιγράφεται ανάλογα από τους αριθμούς: από το 1975 που είχαμε 1.060 νεκρούς, φτάσαμε στον υπερδιπλασιασμό τους το 1995.



κές από τις αιτίες που προκαλούν ατυχήματα, καθώς αναφέρει το πόρισμα, όλες οι προηγούμενες αιτίες επιδρούν κατασταλαχτικά στο νεοεισπλεγμένο σύστημα του οδηγού με αποτέλεσμα να μειώνουν τα αντανακλαστικά του. Οι Έλληνες δεν φορούν ζώνες ασφαλείας. Αν τις φορούσαν, οι συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων θα είχαν μειωθεί κατά 50%, τα δε θανατηφόρα τροχαία ή αυτά που επιφέρουν βαριές κακώσεις θα είχαν μειωθεί κατά 35%.

Σύμφωνα με το πόρισμα, το 30% των νεκρών από τροχαία ατυχήματα θα μπορούσε να είχε σωθεί στην πρώτη ώρα μετά το ατύχημα αν υπήρχε άμεση κινητοποίηση του μηχανισμού πρώτων βοηθειών - αντί της περιφοράς των τραυματιών από νοσοκομείο σε νοσοκομείο.

Σύμφωνα με την επιτροπή, ούτε το κράτος δεν εφαρμόζει την νομοθεσία που εκείνο έχει θεσμοθετήσει για την κίνηση στους δρόμους. Είναι ενώ κάθε χρόνο η Τροχαία

κόβει 1,7 εκατομμύρια κλήσεις για παραβάσεις κάθε μαρφής, ένα μεγάλο ποσοστό αβήθονται, με αποτέλεσμα το μη συνειδητό των οδηγών. Ο έλεγχος κατά του αλκοόλ, το περιφημο αλκοτέστ, γίνεται αποσπασματικά και χωρίς πρόγραμμα. Ακόμη κι όταν οδηγεί συλλεγμένα να και να οδηγούν υπό την επίβλεψη των αστυνομικών, πάντα εφαρμόζεται εναντίον τους το προβλεπόμενο νομοθετικό πλαίσιο (συλλήψη, παραπομπή στο αυτόφωρο, αφαίρεση πινακίδων κλπ.). Οι εθνικές οδοί δεν αστυνόμευονται επαρκώς, όπως δεν υπάρχει αστυνόμευση του αστικού οδικού δικτύου, όπου σημειώνεται το μεγαλύτερο μέρος των τροχαίων ατυχημάτων.

αρισμό τους το 1995, οπότε σκοτώθηκαν 2.168 άνθρωποι - η ποσοστιαία αύξηση ήταν της τάξεως του 105%, έναντι μείωσης 32% σε όλη την Ευρώπη.

Κατά την επιτροπή, η βασικότερη αιτία παρακλήσης θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων είναι το αλκοόλ: το 7,5% των συμβαντών αποδίδονται στη χρήση αλκοόλ, ποσοστό όμως που προξενεί το 43% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Κι ακόμη το πολύ φαγητό, η πολύωρη οδήγηση, το κούρασμα στο αυτοκίνητο, η κακή λειτουργία του καλοριφέρ, είναι μερι-

Πορτογαλία αναπτυσσόταν και ολόκληρη θέρωπα για την κακή ποιότητα των εθνικών δρόμων. Μπορεί όντως η κατάσταση του εθνικού οδικού δικτύου να μην είναι ικανοποιητική παντού, αλλά δεν είναι αυτή που σκοτώνει. Σύμφωνα με την επιτροπή, το 67,6% των ατυχημάτων συμβαίνει σε δημόσιες ή κοινοτικές οδούς και το 73% σε κατοικημένες περιοχές το μέσο σε κατοικημένες περιοχές το 73% των ατυχημάτων, ποσοστό εξαιρετικά μεγάλο, αν υπολογίσει κανείς, ότι σε άλλες χώρες, όπως η Ισπανία, το σχετικό ποσοστό είναι μόλις 20%.

Αναγκαίο το έργο της Εθνικής οδού Πατρών-Τριπόλεως

***Τι απαντά το ΥΠΕΧΩΔΕ στον κ. Σπηλιωτόπουλο**

Η πορεία των έργων διαπλάτυνσης της οδού Ακρωτηρίου στην Πάτρα καθώς και το έργο της Εθνικής οδού Πατρών-Τριπόλεως ήταν το αντικείμενο ερώτησης του βουλευτή Σπ. Σπηλιωτόπουλου προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ.

Στην απάντηση ο υφυπουργός:

“Στο τμήμα της ΕΟ Πατρών Τριπόλεως από Εργατικές κατοικίες Ταρμπούρα (ΧΘ0+000) μέχρι τη θέση “Ρίτσι” (-ΧΘ1+780) δεν εκτελέστηκαν εργασίες βάσει της υπάρχουσας εγκεκριμένης μελέτης δεδομένου ότι κατά το παρελθόν έγινε ήδη βελτίωση-συντήρηση για την ασφαλέστε-

ρη κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Οι πιστώσεις του έργου βελτίωσης την ΕΟ Πατρών-Τριπόλεως, του Περιφερειακού Προγράμματος είναι πολύ περιορισμένες και με αυτές προβλέπεται:

α: Η ολοκλήρωση του τμήματος από πλατεία Μαρούδα μέχρι Νοσοκομείο συμπεριλαμβανομένου του κόμβου Νοσοκομείου καθώς και οι συμπληρωματικές εργασίες τοπικών βελτιώσεων στην υπόλοιπη ΕΟ προϋπολογισμού 600.000.000δρχ έργο το οποίο εκτελείται.

β. Η διαπλάτυνση της γέφυρας του Γλαύκου επί της ΕΟ Πατρών-Τρι-

πόλεως μετά διαμορφώσεως ισόπεδου κόμβου στο τμήμα της οδού από ΧΘ0+800 έως ΧΘ 1-365 προϋπολογισμού 150.000.000δρχ έργο το οποίο διακηρύχθηκε. Σημειώνεται ότι οι ανάγκες της ΕΟ Πατρών-Τριπόλεως είναι πράγματι τεράστιες και για την βελτίωση της απαιτούνται πιστώσεις πολλών δισ. δρχ. Έτσι είναι φυσικό να αντιμετωπίζονται εκάστοτε οι πλέον επείγουσες ανάγκες εξυπηρέτησης του γενικότερου κυκλοφοριακού προβλήματος της περιοχής βάσει και των αντικειμενικά καθορισμένων προτεραιοτήτων.

23-7-96

Η «Π» ΑΠΟ ΣΗΜΕΡΑ ΨΑΧΝΕΙ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ - ΚΑΡΜΑΝΙΟΛΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Φακέλος με παγίδες θανάτου

Κάθε ημέρα ζώες «χορώνω-χραμματο»...

Δρόμοι χωρίς σήμανση, χωρίς φωτισμό, χωρίς διαβάσεις. Κακοτράχιες, κακοί σχεδιασμοί, έλλειψη προληπτικών μέτρων «διαζύγιο» με τους κανόνες της οδικής ασφάλειας.

Από τα σημάδια αυτά στο οδικό δίκτυο, εντός και εκτός Πάτρας, Ακρωτηρίου και αλλοιούδα, συμβαλλουν στην αντιμετώπιση της δραματικής ανάγκης για μείωση των περιπτώσεων που έληξαν με θάνατο ή ατυχήματα από σπινθηροειδή καρμανιόλες, ελαττώματα που στην ηρωική βουλή κάποιους θα υποχρεώσουν να ανασκουμπωθούν και να κάνουν επί τέλους το καθήκον τους.

Αυτά γέρκοι και δεκάδες τραυματίες είναι συνολικά 6 απολογισμός, από την έλλειψη φωτεινής σηματοδότησης στη Συμβολή των οδών Ακρωτηρίου και Μιλιτού. Οι περαστικοί από τους περιόικους γινονται τραυματίες, μάρτυρες τροχών ατυχημάτων σε ένα δρόμο που καθημερινά περνούν εκατοντάδες μαθητών βαζόντας «ει κίνουνο» τη ζωή τους.

τά γινονται για κάποιον στίβει στην Ακρωτηρίου από την Μιλιτού χροιά και έπειτα για την παρκαρνού αυτοσύντηα επί της

ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΔΡΟΜΟΣ ΧΑΡΙΣ ΚΑΜΜΙΑ ΔΙΑΒΑΣΗ

κρώτη, δηλαδή δεν υπάρχει κανένα ορατό σημάδι. Κίνδυνος από χημάτας παραμονεύει επίσης (στην ίδια συμβολή) από τη διεύθυνση φορητών

μέσα από τις εργατικές κατοικίες παραμπύρα, αν και υπάρχει απαγορευτική πινακίδα. Τεράστιες ουρές αυτοκινήτων δημιουργούνται καθημερινά τις ώρες αιχμής αν κάποιος θέλει να περάσει προσημένια παρακατηφόρα. Αν θέλει να περάσει ούλους «κάποιος στήνι», ανέλεαν λακκάβες από την αρμόδια ΔΕΚΕ, να μπορεί σηματοδοτήσει αλλά δεν υπήρξε άδεια από τότε. Δηλώνει ο Γιώργος Ντρούλας, που διατηρεί κατάστημα επί της οδού Ακρωτηρίου. Μόλις τότε θα μπορούσε να χημάτα. Ρωτούν μερικά από τα παιδιά που παρακολουθούν πιο πέρα, περιμένοντας απάντηση.



Α ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΑΜ ΚΑΙ ΜΙΝΙ ΜΠΑΣ ΣΤΑ... ΤΡΑΙΝΑ Συγκοινωνιακά... όνειρα!



Τα μίνι μπας είναι μεν στις προθέσεις του Δήμου αλλά... ξεχάστηκαν. Τώρα, έρχεται ο αστικός... σιδηρόδρομος.

Σωστή η σκέψη της Δημοτικής Αρχής να αναλάβει πρωτοβουλία για τη δημιουργία περιφερειακής γραμμής με τρέινα που θα ενώνουν Βροχινεία - Πάτρα - Ρίο, αν και πολύ αμφιβάλλουμε αν μια τέτοια γραμμή υλοποιηθεί ποτέ.

Τα τρομακτικά ελείμματα του Αστικού ΚΤΕΛ, οι αναμενόμενες αντιδράσεις των ταξιτζήδων, θα αποτελέσουν σίγουρα τροχοπέδη σ' ένα τέτοιο εγχείρημα, όσο κι αν

είναι σωστό και κοινωφελές σε μια πόλη που έμεινε το Πάσχα (πάλι) χωρίς λεωφορεία. Όμως υπάρχει και η... προίστορία. Το τρέινακι στις σκάλες Αγίου Νικολάου ξεχάστηκε πα, ενώ το ελαφρύ τραμ που σχεδίαζε ο Δήμος, το πήρε ο... αέρας (τόσα ελαφρύ ήταν). Όσα για το μίνι-μπας ήλθε στην Πάτρα μόνο για... δοκιμή!

ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Στην Αθήνα βεβαίως τα πράγμα-

τα είναι σαφώς ευκολότερα και καλύτερα. Ένα πολύχρωμο τρέινακι φερμένο από το παραμύθια και τις ταινίες του Ντίσνεϋ, ενώνει ήδη την παραλία Γλυφάδας. Και όπως αναφέρει ο Τύπος:

‘Το τρέινακι τύπου ‘Datto’, που έρχεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα, κινείται κατά μήκος της παραλίας στον πεζόδρομο, διανύοντας διαδρομή τεσσάρων χιλιομέτρων.

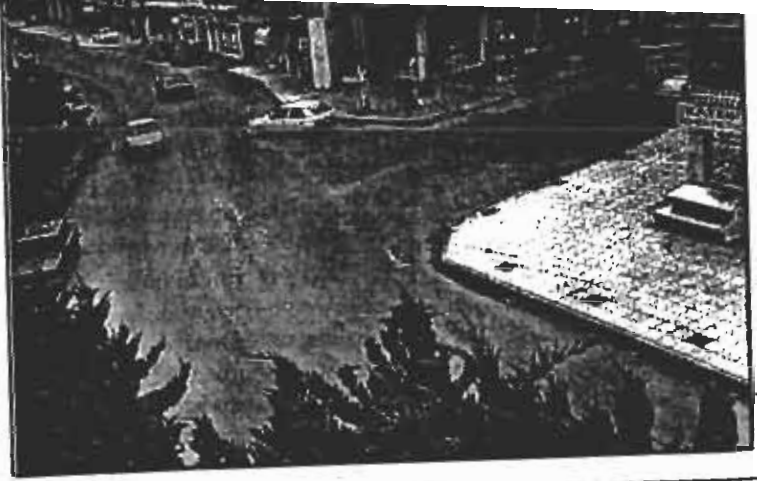
Ανάμεσα στους λουόμενους και τους ερασιπένες ψαράδες της παραλίας, κινούνται τρία βαγόνια μεταφέροντας δεκάδες επιβάτες της γραμμής.

Το τρέινακι αυτό, που σήμερα κοσμεί τα μεγαλύτερα εκθεσιακά κέντρα της Αμερικής και της Ευρώπης, ουσιαστικά είναι ένα λεωφορείο ντυμένο σαν τα παλιά τρέινα που διέσχισαν την Αμερική. Σε κάθε δρομολόγιο μπορεί να εκυπηρευτεί 54 επιβάτες και θεωρείται από τα πιο ασφαλή μεταφορικά μέσα’.

Αυτά, στην Αθήνα. Εδώ στην Πάτρα, αρκούμαστε σε... λόγια του αέρος...

**ΜΕ ΠΑΓΙΔΕΣ
ΘΑΝΑΤΟΥ**

**Ορατότης
...μηδέν στον
Αγιο Ιωάννη
Πράτσικα**



Οι παγίδες για τους οδηγούς δεν βρίσκονται μόνο στα εθνικά οδικά δίκτυα ή τις λεωφόρους, αλλά ακόμη και σε δρόμους πέραν του κέντρου, οι οποίοι όμως έχουν αρκετή κίνηση. Μία από τις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι η διασταύρωση των οδών Αγίου Ιωάννη Πράτσικα και Α. Παπαναστασίου.

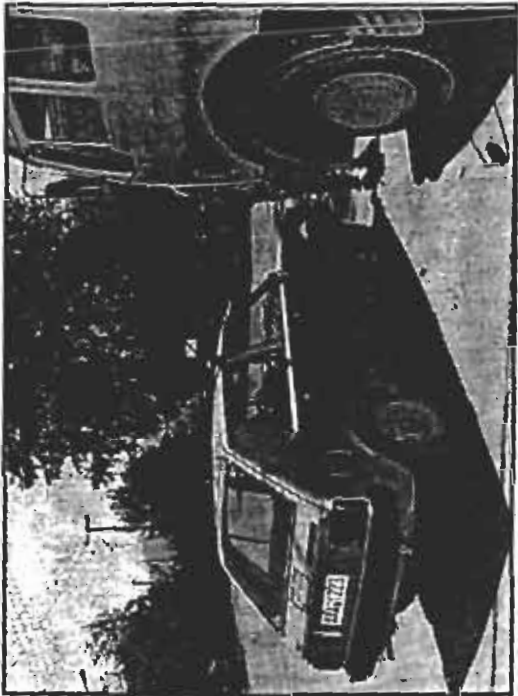
Στο σημείο αυτό ανοίχθηκε πριν από λίγα χρόνια η Α. Παπαναστασίου για να εξυπηρετήσει όσους θα ήθελαν να βρουν διέξοδο προς το Νοσοκομείο και την οδό Καλαβρύτων.

Όμως οι οδηγοί που φθάνουν στην διασταύρωση επικαλούνται τον Θεό και την τύχη τους για να μην πέσουν θύματα τροχαίων. Και τούτο διότι η ορατότητα από την δυτική πλευρά είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Απία ένα σπύτι που βρίσκεται λίγο πριν από την διασταύρωση των οδών, εκεί που υπάρχει και μικρή στροφή, με αποτέλεσμα όποιος θέλει να μπει από την Α. Παπαναστασίου στην Αγίου Ιωάννη Πράτσικα να μην βλέπει αν έρχεται αυτοκίνητα. Και αν το δει, θα το δει την τελευταία ακριβώς στιγμή.

Φαίνεται λοιπόν ότι οι κατασκευαστές του δρόμου δεν έλαβαν καθόλου υπ' όψιν τους το πρόβλημα αυτό, ώστε να πάρουν τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία των οδηγών, ευελπιστώντας προφανώς στην καλή τύχη των διερχομένων. Οι οποίοι είναι ουκ ολίγοι, αφού η Αγίου Ιωάννου Πράτσικα είναι σχεδόν ο μοναδικός δρόμος που συνδέει το κέντρο της

Φαικελος
με παγίδες
θανάτου

Ο φακός
αξίζει όσο
1000 λέξεις!



ΠΑΙΓΝΙΔΙ ΤΗΣ ΤΥΧΗΣ (Ή ΤΗΣ ΑΤΥΧΙΑΣ) ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΑΤΡΩΝ-ΚΛΑΟΥΣ

Παιχνίδι της τύχης. Ή της ατυχίας... Την ώρα που η «Π» όδευε προς μια ακόμα «παγίδα - θανάτου», στην πασίγνωστη διασταύρωση της Πατρών - Κλάους στα Κουκούλι, ένα φορτηγό... διεμβόλιζε αυτοκίνητο που σημειωτέον ανήκει σε... Σχολή Οδηγών. Ευτυχώς η σύγκρουση προκάλεσε μόνο υλικές ζημιές και τίποτα περισσότερο. Η παγίδα όμως караδοκει διαρκώς. Τα αυτοκίνητα που έρχονται από σημεία που δεν δίνουν προτεραιότητα, υποχρεώνονται συχνά σε επικίνδυνες πρωτοβουλίες προκειμένου να περάσουν στην Πατρών - Κλάους. Απαραίτητη η τοποθέτηση σηματοδότη, όμως χρόνια τώρα οι αρμόδιοι δεν παίρνουν κανένα μέτρο και αφήνουν τα πράγματα στην τύχη τους...

Περιοδικά 26-4

ΑΛΛΑΓΗ 30-4-96

Α Πεζοδρόμια - παγίδες

Πολλά πεζοδρόμια σε κεντρικούς δρόμους της Πάτρας έχουν φτάσει πλέον σε απερίγραπτη κατάσταση.

Στη Μαιζώνος, Ρ. Φερραίου, Κανακάρη, Καραϊσκάκη και αλλού, σε αρκετά σημεία έχουν σπάσει τα πλακάκια και έχουν δημιουργηθεί επικίνδυνες λακούβες.

Ο Δήμος ασφαλώς γνωρίζει την κατάσταση αυτή και θα πρέπει, το συντομώτερο, να προγραμματίσει την επισκευή τους.

Μπροστά στον κίνδυνο να σπάσουν χέρια και πόδια, οι πεζοί αναγκάζονται να περπατούν στο δρόμο, για να αποφεύγουν τις παγίδες που κρύβουν τα φθαρμένα πεζοδρόμια.

7ειληνο 7ου 4102 30-4-96



Φακελος
με παγίδες
θανάτου

Φως... φανάρι ότι χρειάζεται σηματοδότης

Συνεχίζει την παρουσίαση των παγίδων θανάτου η «Π», αυτή τη φορά πηγαινόντας στη συμβολή των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Αγίου Κωνσταντίνου, στην περιοχή της Αγίας

Στα συγκεκριμένα σημεία έχουν σημειωθεί αρκετά τροχαία ατυχήματα στο παρελθόν. Ο βαθμός επικινδυνότητας έχει αυξηθεί κατά πολύ από τότε που δόθηκε στην κυκλοφορία η οδός Κανελλοπούλου, οπότε και μετατράπηκε η Ηρώων Πο-

λυτεχνείου (ατύπως) σε ταχείας κυκλοφορίας.

Το πρόβλημα γίνεται οξύ για τους οδηγούς που κινούνται στην οδό Αγίου Κωνσταντίνου και επιθυμούν να στρέψουν στην Ηρώων Πολυτεχνείου με κατεύθυνση το κέντρο της Πάτρας. Όπως φαίνεται και στη φωτογραφία, η ορατότητα σε αυτή την περίπτωση είναι περιορισμένη καθώς μεσολαβεί κλίση της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου.

Εξίσου σοβαρό είναι το γεγονός ότι δεν έχει περάσει

στη συνείδηση αρκετών οδηγών βαρέων οχημάτων ότι δεν πρέπει να διέρχονται πλέον από την οδό Αγίου Κωνσταντίνου, αλλά να κατευθύνονται εντός ή εκτός της Πάτρας μόνο μέσω της οδού Κανελλοπούλου.

Θα πρέπει τέλος να επισημανθεί ότι ο εκπολιτιστικός σύλλογος της περιοχής έχει κατ'επανάληψη ζητήσει την τοποθέτηση φωτεινής σηματοδότησης στο συγκεκριμένο σημείο.

M.E.B.

ΑΠΛΑΓΗ 2-5-96



ΕΠΕΛΕΞΑΝ

ΘΑΝΑΤΩ

ΙΣΧΡΙΑ ΤΟΥ

ΥΠΟΚΑΤΑ

Πραγμά, τούτο είναι
υπό καταστάσει
το οποίο η θύρα είναι
κατάστασις...

Γνωρίζετε...

μενο αγροτικό...

Εννοείται...

τον αναστασία...

πρωτοκλάσει...

χρόνια...

Ισούλου.

ΛΑΒΕΤΕ ΜΕΤΡΑ ΣΤΗ Ν.Ε.Ο. ΠΑΤΡΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Παγίδες θανάτου στο οδικό δίκτυο

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΑΡΧΗ ΑΧΑΪΑΣ

Τις... παγίδες της ασφάλ-
του στη Νέα Εθνική οδό
Πατρών - Κορίνθου,
επισημαίνει με επιστολή
του προς τα υπουργεία
ΠΕΧΩΔΕ και Δημόσιας
Τάξης, ο Νομάρχης Αχαΐας
κ. Στ. Αθανασόπουλος -
Σερέτης, επισημαίνοντας
πως τις τελευταίες
εβδομάδες έχουν σημειω-
θεί αρκετά τροχαία
ατυχήματα, πολλά εξ' αυ-
τών θανατηφόρα.

Ιδιαίτερα τονίζεται η ανά-
γκη αποτελεσματικής βελτιώ-
σης των συνθηκών οδήγη-
σης, καθώς οι κίνδυνοι ελο-
χεύουν λόγω της κακής κα-
τάστασης του οδοστρώματος,
της έλλειψης διαχωριστικών
νηοίδων και της ανεπαρκούς
σήμανσης, όπως αναφέρεται
στην επιστολή.

Ο Νομάρχης Αχαΐας, εντο-
πίζει τις "παγίδες θανάτου"
στο τμήμα της Εθνικής οδού,
από το Ρίο Πατρών έως το

Αίγιο, και από την Ακράτα
έως το Κιάτο Κορινθίας.

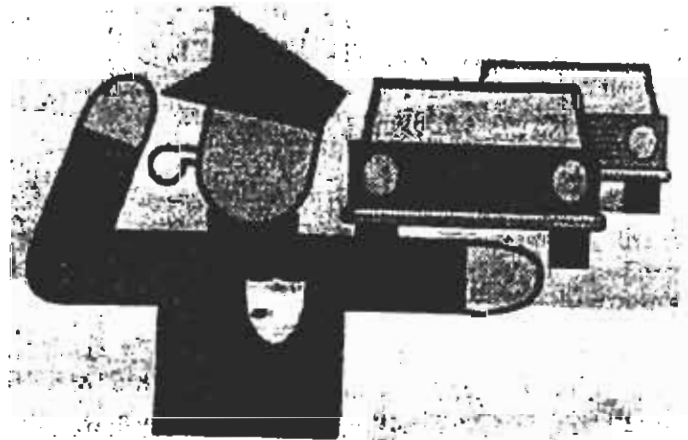
Αφού αποσαφηνίζεται πως
μετά από συνενόηση με τη
Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση
Αχαΐας, έχει αποφασισθεί οι
ενέργειες να γίνουν από κοι-
νού, ο κ. Στ. Αθανασόπουλος
- Σερέτης εκ μέρους της Νο-
μαρχιακής Αυτοδιοίκησης
Αχαΐας εισπνείται την λήψη
των ακόλουθων μέτρων:

Για το ΥΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Την κατασκευή διαχωριστι-
κής νηοίδας ο'όλο το μήκος
της οδού από την Πάτρα έως
την Κόρινθο ώστε ν'αποφεύ-
γονται οι μετωπικές συ-
γκρούσεις, οι οποίες ευθύνο-
νται για την συντριπτική
πλειοψηφία των θανάτων.

Βελτίωση του οδοστρώμα-
τος σε σημεία όπου αυτό έχει
υποστεί ζημιές.

Βελτίωση της σήμανσης
ώστε εγκαίρως οι οδηγοί να
προειδοποιούνται για τα ση-
μεία "παγίδες" και προσαρ-



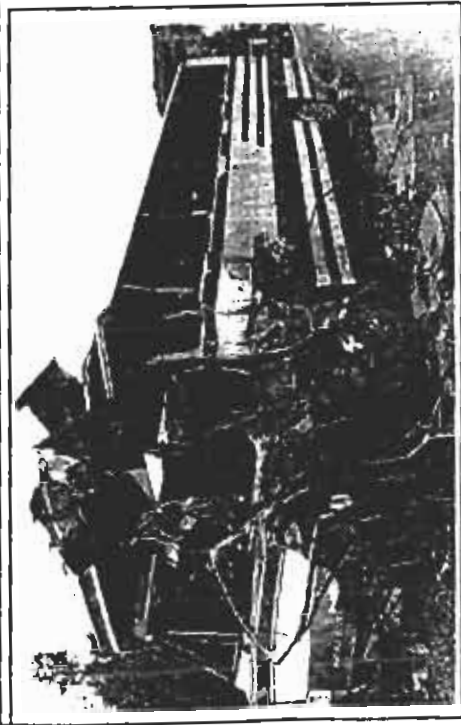
μογή της σήμανσης στις σύγ-
χρονες απαιτήσεις οδήγησης.

Για το υπουργείο Δημόσιας
Τάξης

Αυστηρός έλεγχος των
οδηγών σε ό,τι αφορά στο
όριο ταχύτητας, την ψυχο-
λογική και εν γένει βιολογι-
κή τους κατάσταση, την αρ-
τιότητα του οχήματός τους,
την εφαρμογή του μέτρου
της ζώνης ασφαλείας ή του
κράνους για τους μοτοσυκλε-

να ευρύτερο πλαίσιο συνερ-
γασίας μας. Η Νομαρχιακή
Αυτοδιοίκηση Αχαΐας, πέραν
αυτών, και σε συνάρτηση με
τις δυνατότητές της προτί-
θεται να προχωρήσει και σε
άλλες πρωτοβουλίες ώστε ο
δείκτης των τροχαίων ατυ-
χημάτων στην εθνική οδό να
σημειώσει δραστική μείωση",
καταλήγει στην επιστολή του
ο νομάρχης Αχαΐας κ. Ευστ.
Αθανασόπουλος - Σερέτης

96-5-96
ΡΑΡΗΤΗ*



Την λήψη μέτρων για τη μερική βελτίωση της Εθνικής οδού Πατρών - Κορίνθου, έως ότου αντιμετωπισθεί συνολικά το πρόβλημα, ζητά από τα υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Δημοσίων Έργων η Νομαρχία Αχαΐας.

Ο Νομάρχης Στάθης Αθανασόπουλος - Σερρέτης με έγγραφό του προς τους κ. Κ. Λαλιώτη και Κ. Γεϊτόνα, εισηγείται τη λήψη σειράς μέτρων, έτσι ώστε ο δείκτης των τροχαίων ατυχημάτων στην Εθνική οδό να σημειώσει δραστική μείωση. Συγκεκριμένα, ο κ. Σερρέτης

ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΗ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΗΣΙΔΑΣ

Μέτρα για το σφαγείο της Πατρών - Κορίνθου

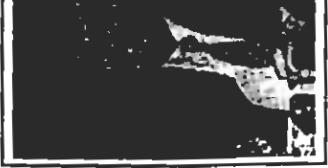
ΖΗΤΑΕΙ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΜΟΔΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ Η ΝΟΜΑΡΧΙΑ

αναφέρει: 'Τα συχνά τροχαία ατυχήματα στην Εθνική οδό Πατρών - Αθηνών, πολλά εκ των οποίων είναι θανατηφόρα, έχουν αναδείξει τις τελευταίες εβδομάδες την ανάγκη αποτελεσματικής βελτίωσης των συνθηκών οδήγησης στη συγκεκριμένη οδό.

Είναι γνωστό πως η διαδρομή από την Πάτρα ως την Κορίνθο σε πολλά σημεία της κρύβει 'παγίδες' για τους διερχόμενους οδηγούς, είτε λόγω της κακής κατάστασης του οδοστρώματος και της έλλειψης διαχωριστικών νησίδων, είτε λόγω της ανεπαρκούς σημάδεψης. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας σχεδόν σε καθημερινή βάση δεχέ-

ται τις παρατηρήσεις των πολιτών του Νομού αλλά και προαποφαισεις για τους πολλούς κινδύνους που υπάρχουν κατά μήκος της εθνικής οδού. Αξίζει δε να σημειωθεί πως οι περισσότερες παρατηρήσεις αφορούν στο τμήμα της Εθνικής οδού από Ρίο μέχρι Λίγια και από Ακράτα ως το Κιάτο Κορινθίας. Για το λόγο

Συνέχεια στη 2η σελ.



Τραυματίστηκαν δύο σοβαρά

Το πέρασμα ενός αυτοκινήτου στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και η σύγκρουσή του με

λεωφορεία, έγινε αφορμή να τραυματιστούν δύο άτομα. Το τροχαίο ατύχημα έγινε

προχθές το θράδυ στην επαρχιακή οδό Ριόλου - Καγκαδίου, όταν ΙΧ αυτοκίνητο που οδηγούσε ο 48χρονος Θοδ. Γ. Τζαμάκος, ζαχαροπλάστης από την Πάτρα, ξέφυγε από την πορεία του, μπήκε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και συγκρούστηκε μετωπικά με λεωφορείο του ΚΤΕΛ Αχαΐας, που οδηγούσε ο 39χρονος Αλ. Δημόπουλος. Αποτέλεσμα της αφορδής σύγκρουσης ήταν να τραυματιστεί σοβαρά ο οδηγός του αυτοκινήτου και ο συνεπιβάτης του Περ. Θ. Πλέγας 51 χρόνων λιμενικός, οι οποίοι διεκομίσθηκαν και νοσηλεύονται στο ΠΠΝΠ.

Ο οδηγός του λεωφορείου και οι επιβάτες που συνέχισαν με άλλο λεωφορείο του ΚΤΕΛ δεν έποθαν τίποτα.

Αλεξάνδρος Κώργκος 10-5-96

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελίδης Μ. Κοινοτική Ανάπτυξη, 1980, σελ. 165 - 166, Εκδόσεις Ράμμος.
- Βάγια Χ. Α` Πανελλήνιο Συνέδριο Κοινωνικών Λειτουργιών - Πρακτικά, 1981, σελ. 48 - 51, 151.
- Βάγια Χ. Β` Πανελλήνιο Συνέδριο Κοινωνικών Λειτουργιών - Πρακτικά, 1987, σελ. 48 - 51, 118 - 122.
- Δαγτόγλου Π. Η Κοινοτική Ανάπτυξη στην Ελλάδα - Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, τεύχος 66, 1991, σελ. 24 - 27.
- Ζάννας Δ. και Συνεργάτες. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα, 1976, σελ. 58 - 59, 86. Εκδόσεις Ταμασός.
- Ζωγράφου Α. Κοινωνική Εργασία με Κοινότητα, 1992, σελ. 115, 119, 120 - 122.
- Ιατρίδης Δ. Β` Πανελλήνιο Συνέδριο Κοινωνικών Λειτουργιών - Πρακτικά, Αθήνα 1981, σελ. 32 - 34, 58, 64 - 65.
- Ιατρίδης Δ. Σχεδιασμός Κοινωνικής Πολιτικής, 1990, σελ. 18, 30 - 32, 37, 51 - 56, 67, 69, 99 101 - 102, 264 - 269, 276.
- Καλογεράκη Π. Εκλογή, Αύγουστος 1978, σελ. 37 - 39.

- Κατσαρού Φ. Κοινωνική Πρόνοια και Κοινωνικές Υπηρεσίες στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, 1992, σελ. 1 - 2, 7, 15.
- Κλειώσης Χ. Ιστορία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα 1977, σελ. 102 - 104, 109 - 111.
- Κρεμαλής Κ. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση στο Σταυροδρόμι της Ανάπτυξης, 1990, σελ. 16 - 18.
- Κρεμαλής Κ. Ανθρώπινα και Κοινωνικά δικαιώματα - Κοινωνική Εργασία - τεύχος 24^ο, 1991, σελ. 65.
- Μαλούτση Θ. Οικονόμου Δ. Τοπική Αυτοδιοίκηση και Αποκέντρωση, τόμος 17, 1988, σελ. 15, 32 - 37, 45 - 47.
- Μαστρογιάννης Ι. Τοπική Αυτοδιοίκηση - Νέοι Θεσμοί, Αθήνα 1960, σελ. 137.
- Μαστρογιάννης Ι. Τοπική Αυτοδιοίκηση - Νέοι Θεσμοί, Β' έκδοση, 1968, σελ. 42 - 48.
- Mathieu M. Theories of Community, 1985, σελ. 20 - 22, 56 - 60.
- Paulo Freire. Η αγωγή του καταπιεζόμενου, 1991 σελ. 14 - 16, 19, 34 - 36.

- Παπαφλέσσα Θ. Οργάνωση και Διοίκηση Κοινωνικών Υπηρεσιών, 1986, σελ. 57 - 68.
- Prefontaine N. Development Theory, 1985, σελ. 134 - 135.
- Σταθόπουλος Π. Γ` Πανελλήνιο Συνέδριο Κοινωνικών Λειτουργιών. Πρακτικά, 1987, σελ. 41, 48, 108.
- Σταθόπουλος Π. Κοινοτική Εργασία - Θεωρία και Πράξη, 1990, σελ. 37.
- Στασινοπούλου Ο. Κοινωνική Εργασία, τεύχος 3^ο, 1986, σελ. 143 - 144, 147 - 153.
- Στασινοπούλου Ο. Κράτος Πρόνοιας 1990, σελ. 32, 54, 80 - 81, 103 - 104.
- Στασινοπούλου Ο. Κράτος Πρόνοιας Β` έκδοση, 1992, σελ. 24, 26, 84, 92.
- Stuesz O. Community Development, 1982, σελ. 181.
- Τόμος II της Unesco, σελ. 443.
- Ταυλαρίδου Α. Καλούτση. Συμβούλιο της Ευρώπης, Εκλογή 1981, σελ. 177.

- Τσαούσης Δ. Χρηστικό Λεξικό Κοινωνιολογίας, 1987, σελ. 426.
- Τσαούσης Δ. Η κοινωνία του Ανθρώπου, 1984, σελ. 201.
- Υφαντόπουλος Χ. Γ' Πανελλήνιο Συνέδριο Κοινωνικών Λειτουργιών - Πρακτικά, 1981, σελ. 89.
- ΦΙΛΙΑΣ Β. Εισαγωγή στη μεθοδολογία και τις τεχνικές των κοινωνικών ερευνών, 1977, σελ. 27.

