**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ**

**Ανακοίνωση Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία**

**Στη Βουλή για την Οδική Ασφάλεια η Ε.Σ.Α.με.Α.**

Στην Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια του Ελληνικού Κοινοβουλίου μίλησε η κ. Μαρίλυ Χριστοφή, Εμπειρογνώμονας Προσβασιμότητας, συνεργάτιδα Ε.Σ.Α.μεΑ., που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 7 Ιουλίου. Θέμα της ημερήσιας διάταξης ήταν «Η οδική ασφάλεια υπό το πρίσμα των φορέων: της Ελληνικής Αστυνομίας, των ειδικών επιστημόνων του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.) και των πολιτών που έχουν υποστεί τις συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων.

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ. Βλάσιος Βαλατσός, Ταξίαρχος, Διευθυντής Τροχαίας Αττικής, Γεώργιος Ελευθεράκης, Αστυνομικός Διευθυντής στη Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνόμευσης / Α.Ε.Α., Νίκος Ηλιού, Αναπλ. Καθηγητής Οδοποιίας και Διευθυντής του Εργαστηρίου Οδοποιίας του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Θεόδωρος Σεραφίδης, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Αναπλ. Γενικός Γραμματέας της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και Μαρίλυ Χριστοφή, Εμπειρογνώμων Προσβασιμότητας – συνεργάτης της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία.

**Η οδική ασφάλεια στον αστικό ιστό, πρωτεύον ζήτημα για την εξίσωση των ευκαιριών για τα Άτομα με Αναπηρία**

Τα άτομα με αναπηρία αποτελούν κατηγορία που -βάσει στοιχείων του European Disability Forum- αποτελεί περίπου το 15% του πληθυσμού (άνω των 80εκ ευρωπαίων πολιτών). Βάσει δε στοιχείων του 2002 της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής το 18,2 % του πληθυσμού της χώρας αντιμετωπίζει κάποιο πρόβλημα υγείας ή κάποια αναπηρία , ποσοστό που με βάση την έρευνα υγείας του 2014 ανέρχεται στο 29,7% του πληθυσμού ηλικίας 15 ετών και άνω ο οποίος δηλώνει ότι έχει περιορίσει τις δραστηριότητές του λόγω προβλημάτων υγείας ή/και αναπηρίας. Στους περιορισμούς περιλαμβάνονται και περιορισμοί λόγω εκ γενετής προβλημάτων υγείας, καθώς και περιορισμοί που προκλήθηκαν από ατυχήματα/ τραυματισμούς.

Παράλληλα δε, πρόσφατα στοιχεία της EUROSTAT καταγράφουν αύξηση του πληθυσμού άνω των 65 ετών- πληθυσμιακή κατηγορία με ανάγκες σταδιακά παρόμοιες με τα άτομα με αναπηρία - σε ποσοστό το οποίο προσεγγίζει πλέον το 30% του συνολικού πληθυσμού με συνεχή αυξητική τάση, γεγονός που επιτείνει την ανάγκη άμεσης διασφάλισης κατάλληλων περιβαλλόντων και υποδομών, με στόχο την κατά το δυνατόν και επί μακρότερον αυτόνομη, ασφαλή και αξιοπρεπή διακίνηση και διαβίωση σχεδόν του 1 στους 2 πολίτες!

Η επικύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία τόσο από την ΕΕ όσο και από την χώρα, καθώς και το ισχύον ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο, συνηγορούν στην παραπάνω ανάγκη. Η Σύμβαση (Ν.4074/2012) μάλιστα περιλαμβάνει το άρθρο 20 - “Κινητικότητα του ατόμου” που αναφέρει ότι “Τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν αποτελεσματικά μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν την κινητικότητα του ατόμου, με τη μέγιστη δυνατή ανεξαρτησία για τα άτομα με αναπηρίες”.

Είναι σε όλους γνωστό ότι δυστυχώς οδική ασφάλεια και αναπηρία είναι άρρηκτα και πολλαπλά συνδεδεμένες. Η ίδια η ΕΕ αναγνωρίζει ότι “οι ηλικιωμένοι αντιστοιχούν σε 20% των θυμάτων θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων (40% ως πεζοί) το 2008. Η γήρανση του πληθυσμού επιβάλλει να δοθεί έμφαση στην εκτίμηση των αναγκών της ευάλωτης αυτής κατηγορίας οδικών χρηστών. Επίσης, τα άτομα µε αναπηρίες διατρέχουν σηµαντικό κίνδυνο”.

Συμπερασματικά λοιπόν δεν νοείται πολιτική για την προώθηση της οδικής ασφάλειας χωρίς μέριμνα για την οριζόντια ενσωμάτωση σε αυτή της διάστασης της αναπηρίας, αλλά και χωρίς τη συμμετοχή στο σχεδιασμό και εφαρμογή της των ίδιων των ατόμων με αναπηρία, μεγάλο ποσοστό των οποίων προέρχεται ακριβώς από την έλλειψη αυτής.

Η Ε.Σ.Α.με.Α. θεωρεί ότι οι πολιτικές για την οδική ασφάλεια, αναφορικά με τα άτομα με αναπηρία, πρέπει να αναπτύσσονται γύρω από δύο βασικούς άξονες:

* Την πρόληψη συνθηκών που δημιουργούν αναπηρία και
* Τη λήψη μέτρων για την ασφάλεια των ατόμων με αναπηρία ως χρηστών του αστικού ιστού και των συστημάτων μεταφορών.

Οι άξονες αυτοί εξειδικεύονται περαιτέρω στις παρακάτω δράσεις:

* Στο σωστό σχεδιασμό του αστικού ιστού ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες του μέγιστου δυνατού αριθμού χρηστών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία
* Στο σωστό σχεδιασμό των συστημάτων μεταφορών ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες του μέγιστου δυνατού αριθμού χρηστών συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία
* Στην ανάπτυξη δράσεων για την ενημέρωση των ατόμων με αναπηρία σε θέματα οδικής ασφάλειας.
* Στην ενημέρωση των λοιπών ομάδων χρηστών, συμπεριλαμβανομένων όσων ασχολούνται με το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων, για τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία ως ισότιμων και αυτόνομων χρηστών του αστικού ιστού και των συστημάτων μεταφορών.
* Στη θέσπιση συγκεκριμένων θεσμικών και επιχειρησιακών μέτρων που θα προωθούν την αυτονομία και ασφάλεια των πολιτών με αναπηρία ως οδηγών, χρηστών των συστημάτων μεταφορών, πεζών κ.λπ.
1. **Καθολικός αστικός σχεδιασμός**

Είναι γνωστό ότι κατά το σχεδιασμό του αστικού ιστού μέχρι σήμερα έχει ακολουθηθεί το μοντέλο του «μέσου χρήστη», το οποίο εμποδίζει κάθε πολίτη που αποκλίνει από τον εξιδανικευμένο και ουσιαστικά ανύπαρκτο «μέσο χρήστη» και οδηγεί μέχρι και τον πλήρη αποκλεισμό από τις κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες μεγάλες κοινωνικές ομάδες όπως τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα μειωμένης κινητικότητας γενικότερα . Η εφαρμογή των αρχών του «Καθολικού Σχεδιασμού» («Universal design» ή «Design For All»), που προωθείται τόσο διεθνώς όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση , αποδεδειγμένα οδηγεί στη δημιουργία αειφόρων περιβαλλόντων, ασφαλέστερων και χωρίς διακρίσεις που προάγουν την οδική ασφάλεια όλων των πολιτών.

1. **Καθολικός σχεδιασμός των συστημάτων μεταφορών**

Αντίστοιχα με το σχεδιασμό του αστικού ιστού, οι αρχές του «Καθολικού Σχεδιασμού» έχουν εφαρμογή και στα μεταφορικά συστήματα και τις τεχνολογίες με τα ίδια αποτελέσματα. Σειρά νεότερων Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ.181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν κ.λπ.) προωθούν ουσιαστικά το σχεδιασμό των συστημάτων μεταφορών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζονται τα δικαιώματα και η ασφάλεια των επιβατών με αναπηρία.

Στο σημείο αυτό επισημαίνουμε το εξής παράδοξο: τα άτομα με αναπηρία παραδοσιακά προέρχονται από τις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις λόγω του υψηλότατου ποσοστού ανεργίας που χαρακτηρίζει την ομάδα τους. Ταυτόχρονα όμως ο κακός σχεδιασμός των συστημάτων μεταφορών, η αδυναμία προσέγγισης των στάσεων, η υπερφόρτωση των οχημάτων, η έλλειψη ενημέρωσης των οδηγών των ΜΜΜ (π.χ. κανείς οδηγός δε γνωρίζει πως να συνδιαλλαγεί με άτομα με αναπηρία) και η κακή συμπεριφορά των συμπολιτών τους σχεδόν τους επιβάλλει την απόκτηση αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης για να μπορέσουν να μετακινηθούν μέσα στην πόλη, με ότι αυτό συνεπάγεται εκτός των άλλων και σε θέματα κυκλοφοριακού φόρτου, περιβαλλοντικής επιβάρυνσης κ.λπ.

1. **Δράσεις ενημέρωσης των ατόμων με αναπηρία για την οδική ασφάλεια**

Ουδέποτε μέχρι σήμερα, καμία δράση ενημέρωσης για την οδική ασφάλεια δεν είχε λάβει μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία, τα οποία κατά κοινή ομολογία αποτελούν με τα παιδιά και τους ηλικιωμένους τους πλέον ευπαθείς χρήστες του οδικού περιβάλλοντος. Ουδέποτε π.χ. μελετήθηκαν από την ελληνική Πολιτεία τα προβλήματα και οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν π.χ. τα κωφά ή/και τα τυφλά άτομα ή/και τα άτομα με νοητικά προβλήματα (κατ΄ αντιστοιχία οι υπερήλικες, τα άτομα με νόσο Alzheimer κ.λπ.) κατά τις μετακινήσεις τους στην πόλη ή πολύ περισσότερο τα άτομα με αναπηρία εν γένει κατά τις μετακινήσεις τους στην ύπαιθρο, ούτε αναπτύχθηκε κάποιο πρόγραμμα ενημέρωσης αυτών για θέματα οδικής ασφάλειας σε μορφές προσβάσιμες από αυτά. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κανένα τηλεοπτικό spot -ή ελάχιστα- δεν περιείχε ποτέ υπότιτλους ή διερμηνεία στη νοηματική ούτε κανένα κείμενο ή διαφημιστικό έντυπο για την οδική ασφάλεια παρήχθη σε γραφή Braille. Πολύ δε περισσότερο καμία στοχευμένη δράση δε δρομολογήθηκε από την Πολιτεία για την προετοιμασία/ εκπαίδευση των ατόμων αυτών σε θέματα οδικής ασφάλειας.

1. **Δράσεις ενημέρωσης των λοιπών ομάδων χρηστών**

Η ασφάλεια όμως των ατόμων με αναπηρία κατά τη χρήση του οδικού περιβάλλοντος δεν αποτελεί αποκλειστική ευθύνη αυτών. Ευτυχώς ή δυστυχώς, συνυπεύθυνοι είναι και όλοι οι υπόλοιποι χρήστες (οδηγοί ΙΧ και ΜΜΜ κ.λπ.), συμπεριλαμβανομένων όμως σε αυτούς και όσων ασχολούνται με το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων αλλά και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας (π.χ. τροχαία κ.λπ.). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι οδηγοί των Μ.Μ.Μ. στη συντριπτική πλειοψηφία τους αγνοούν βασικές ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα γενικότερα που σχετίζονται π.χ. με χρόνους αντίδρασης, ταχύτητα αντίδρασης, τρόπους επικοινωνίας και συναλλαγής, τρόπους υποστήριξης κ.λπ. Μεταξύ των βασικότερων πάγιων αιτημάτων του εθνικού αναπηρικού κινήματος και της Ε.Σ.Α.μεΑ. συγκαταλέγονται

* η σύνδεση της απόκτησης άδειας οδήγησης και ιδιαίτερα επαγγελματικού διπλώματος με την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών σε θέματα συναλλαγής και υποστήριξης επιβατών με αναπηρία,
* η αξιοποίηση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής για την εκπαίδευση νέων με ή χωρίς αναπηρία σε θέματα οδικής ασφάλειας, με στόχο τη δημιουργία νέων γενεών με σεβασμό στις ανάγκες και την ποικιλομορφία των πολιτών. Αντ΄ αυτού σχεδόν κανένα πάρκο δε διαθέτει ομοιώματα ράμπας ή οδηγών τυφλών ούτε προβλέπει συνθήκες βιωματικής εκπαίδευσης παιδιών χωρίς αναπηρία στις ανάγκες παιδιών και ατόμων με αναπηρία. Σε όσα δε, έχουν συμπεριληφθεί τα παραπάνω αυτό οφείλεται σε παρεμβάσεις της Ε.Σ.Α.μεΑ. σε τοπικό επίπεδο.
1. **Θέσπιση συγκεκριμένων θεσμικών και επιχειρησιακών μέτρων για την αυτονομία και ασφάλεια των πολιτών με αναπηρία**
* Εκτός των παραπάνω η προώθηση της οδικής ασφάλειας των πολιτών με αναπηρία πρέπει να υποστηριχθεί από συγκεκριμένα στοχευμένα μέτρα, όπως π.χ.
* τοποθέτηση φωτεινών/ ηχητικών σηματοδοτών σε όλους τους κεντρικούς δρόμους και τα επικίνδυνα σημεία των πόλεων,
* αστυνόμευση όλων των μέτρων (ράμπες, οδηγοί τυφλών, προεξοχές/στάσεις Μ.Μ.Μ. κ.λπ.) για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία,
* ανάπτυξη συστήματος δεικτών παρακολούθησης της οδικής ασφάλειας ατόμων με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα εν γένει,
* διασφάλιση της εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία στις εθνικές οδούς (χώροι στάσης/ στάθμευσης, ανάπαυσης, προσβάσιμες έξοδοι διαφυγής σε σήραγγες κ.λπ.),
* τακτική συντήρηση οδών για την αποφυγή ισχυρών κραδασμών στα οχήματα, οι οποίοι επιβαρύνουν υπέρμετρα άτομα με κινητικές αναπηρίες που μετακινούνται με οχήματα,
* δημιουργία συνεχών δικτύων προσβάσιμων διαδρομών πεζών χωρίς εμπόδια μέσα στον αστικό ιστό, σωστά υλοποιημένων και τακτικά συντηρούμενων,
* δημιουργία δικτύου θέσεων στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία, ιδιαίτερα πλησίον χρήσεων μεγάλης επισκεψιμότητας από τα άτομα αυτά
* λήψη μέτρων για την ασφάλεια των πεζών με αναπηρία και όλων γενικότερα των πεζών, σε περιπτώσεις εκτέλεσης έργων επί των πεζοδρομίων/ πεζοδρόμων κ.λπ. Υπάρχει ήδη Υπ. Απόφαση αριθμ. 6952/2011/ΦΕΚ 420 Β “Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών” που δεν εφαρμόζεται!
* αξιοποίηση των υπηρεσιών του διεθνούς αριθμού 112 για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των ατόμων με αναπηρία (π.χ. διασφάλιση της δυνατότητας πρόσβασης σε αυτόν των ατόμων με προβλήματα ακοής, σύνδεση με κατάλληλες υπηρεσίες υποστήριξης, σύστημα eCall κ.λπ.)
* συμπερίληψη των αναγκών όλων των κατηγοριών των ατόμων με αναπηρία στις προδιαγραφές σχεδιασμού του αστικού εξοπλισμού (άτομα με κινητικά προβλήματα, άτομα με προβλήματα όρασης ή/και ακοής, άτομα με αναπηρίες νοητικές/γνωστικές/ αντίληψης κ.λπ.),
* βελτίωση του φωτισμού των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων και λοιπών χώρων κίνησης πεζών,
* βελτίωση μη σηματοδοτούμενων και σηματοδοτούμενων κόμβων ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες των χρηστών με αναπηρία (π.χ. κατά τον προσδιορισμό της ορατότητας μέριμνα για την ικανοποίηση των αναγκών χρήστη αμαξιδίου κ.λπ.),
* κατάργηση της πολυσήμανσης και δημιουργία περιβαλλόντων εύκολα αντιληπτών με χαρακτηριστικά τοπόσημα που διευκολύνουν τις μετακινήσεις ατόμων με προβλήματα αντίληψης,
* διασφάλιση ύπαρξης ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης αναπηρικών αμαξιδίων στα οχήματα των Μ.Μ.Μ.,
* διασφάλιση της απρόσκοπτης εισόδου σκύλων-οδηγών ή/και συνοδών ατόμων με αναπηρία, η οποία είναι πλέον θεσμοθετημένη και στη χώρα μας (βλ. Ν.3868/2010/ΦΕΚ 129Α/03.08.2010 άρθρο 16, παραγρ.7) στα Μ.Μ.Μ. εν γένει,
* αξιοποίηση της τηλεματικής για την πληροφόρηση ατόμων με προβλήματα όρασης και ακοής εντός των οχημάτων, στις στάσεις, σταθμούς κ.λπ.,
* προώθηση της ταυτόχρονης χρήσης οπτικής και ηχητικής πληροφόρησης και της απλουστευμένης πληροφόρησης τύπου easy-to-read,
* προώθηση της προσβασιμότητας των ΚΤΕΛ και ΤΑΧΙ για τη διασφάλιση της ασφαλούς μεταφοράς επιβατών με αναπηρία,
* επανεξέταση/συμπλήρωση/βελτίωση του συστήματος αδειών οδήγησης οδηγών με αναπηρία (π.χ. κωφών ατόμων κ.λπ.)

Η Ε.Σ.Α.μεΑ. μέσα από τη συνεργασία και δικτύωσή της με τα ευρωπαϊκά και διεθνή αναπηρικά κινήματα έχει πλέον αποκτήσει τεχνογνωσία και εμπειρία ικανές να υποστηρίξουν τις παραπάνω προτάσεις της, τις οποίες θέτει στη διάθεση της Επιτροπής σας.