



Πληροφορίες: Αντωνία Παυλή, Φανή Προβή

Αθήνα: 30.12.2022  
Αρ. Πρωτ.: 1882

**ΠΡΟΣ:** κα Μ. Κοντού, Υπηρεσιακή Γραμματέας, Σημείο Αναφοράς  
Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών,  
κ. Π. Γεωργαντόπουλο, Σημείο Αναφοράς Υπουργείου Υποδομών &  
Μεταφορών

**ΚΟΙΝ:** «Πίνακας Αποδεκτών»

**ΘΕΜΑ:** «Δράση του Παρατηρητηρίου Θεμάτων Αναπηρίας της  
Ε.Σ.Α.μεΑ. για την υποστήριξη του Σημείου Αναφοράς του  
Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την ορθή εφαρμογή  
των απαιτήσεων της Σύμβασης και των Τελικών  
Παρατηρήσεων της Επιτροπής των Η.Ε. για τα Δικαιώματα των  
Ατόμων με Αναπηρίες»

*Αξιότιμη κυρία Κοντού,*

*Αξιότιμε κύριε Γεωργαντόπουλε,*

Η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ) -που αποτελεί την τριτοβάθμια κοινωνική και συνδικαλιστική οργάνωση των ατόμων με αναπηρία, χρόνιες παθήσεις και των οικογενειών τους στη χώρα και επίσημα αναγνωρισμένο δια του ν. 2430/96 (ΦΕΚ 156Α/10.7.96) Κοινωνικό Εταίρο της ελληνικής Πολιτείας σε ζητήματα αναπηρίας- στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση 2014-2020», υλοποιεί το Έργο «Παρατηρητήριο Θεμάτων Αναπηρίας»,<sup>1</sup> το οποίο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και την Ελλάδα. Σκοπός του Παρατηρητηρίου είναι η παραγωγή έγκυρης πληροφόρησης, τεκμηρίωσης και επιστημονικής γνώσης για τα

<sup>1</sup> Εφεξής «Παρατηρητήριο»



θέματα της αναπηρίας στην Ελλάδα και η συμβολή στη διαμόρφωση πολιτικών που θα εξασφαλίσουν ίσα δικαιώματα και ευκαιρίες για τα άτομα με αναπηρία, χρόνιες παθήσεις και τις οικογένειές τους.

Το Παρατηρητήριο, λαμβάνοντας υπόψη τον κρίσιμο ρόλο της τομεακής και περιφερειακής διάστασης των πολιτικών υλοποίησης της Σύμβασης των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (CRPD),<sup>2</sup> που η Ελλάδα κύρωσε με το ν. 4074/2012 και δεσμεύεται να εφαρμόσει τις απαιτήσεις που αυτή περιλαμβάνει, σχεδίασε και υλοποιεί κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο τη δράση ΠΕ9, με αντικείμενο την «Παροχή υποστήριξης στα Επιμέρους Σημεία Αναφοράς (Υπουργεία και Περιφέρειες) για την ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης και των Τελικών Παρατηρήσεων της Επιτροπής σε Κεντρικό και Περιφερειακό Επίπεδο».

Στο πλαίσιο των απαιτήσεων της Σύμβασης, τον Σεπτέμβριο του 2019 η Επιτροπή προέβη σε εποικοδομητικό διάλογο με την αντιπροσωπία του ελληνικού κράτους, κατά τη διάρκεια του οποίου εξετάστηκε κατά πόσο το ελληνικό κράτος έχει εναρμονιστεί με τις διατάξεις της Σύμβασης. Απόρροια αυτού του εποικοδομητικού διαλόγου ήταν η δημοσίευση των Τελικών Παρατηρήσεων και Συστάσεων<sup>3</sup> της Επιτροπής προς την Ελλάδα, μέσω των οποίων επισημαίνονταν τα σημεία εκείνα στα οποία η ελληνική Πολιτεία όφειλε να εργαστεί περαιτέρω, στο πλαίσιο τήρησης των δεσμεύσεων που απορρέουν από την κύρωση της Σύμβασης. Η δημοσίευση των Τελικών Παρατηρήσεων σε συνδυασμό με τους διαρκείς αγώνες για την ικανοποίηση των πάγιων αιτημάτων του αναπηρικού κινήματος, οδήγησαν το 2020 στην υιοθέτηση του πρώτου *Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία* (εφεξής ΕΣΔ),<sup>4</sup> που παρά τις όποιες αδυναμίες του, αποτελεί έναν οδικό χάρτη για την άρση των εμποδίων και

---

<sup>2</sup> Εφεξής «Σύμβαση»

<sup>3</sup> Οι Τελικές Παρατηρήσεις και Συστάσεις της Επιτροπής είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα των Ηνωμένων Εθνών στο:

<https://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2fPPRiCAqhKb7yhskOcz9c06iPa1r3wEJzoMtZPRIsn2F8be6qzYChDHrmBTMH%2bqHKEyy9lkIKsnfl7vYm%2b%2fX3mXiOTCPBgssnHiOpTdzNgr31DcGr9iV91p4N2>. Επίσης, η ΕΣΑμεΑ, με δική της πρωτοβουλία, μετέφρασε τις Τελικές Παρατηρήσεις της Επιτροπής στην [ελληνική γλώσσα](#) αλλά και σε [κείμενο εύκολο για ανάγνωση](#) (easy-to-read) για την περαιτέρω διάχυση τους στην ελληνική κοινωνία.

<sup>4</sup> Εφεξής «ΕΣΔ»



των διακρίσεων που βιώνουν τα άτομα με αναπηρία σε όλους τους τομείς ζωής με περισσότερο συστηματικό τρόπο.

Αξιοποιώντας το υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας και την πολυετή εμπειρία που η ΕΣΑμΕΑ και το «Παρατηρητήριο» διαθέτουν στα ζητήματα αναπηρίας, η δράση μας έχει σκοπό να συνδράμει την Πολιτεία και τα Επιμέρους Σημεία Αναφοράς στην ορθή και αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Ειδικότερα, ως προς τα Επιμέρους Σημεία Αναφοράς των Υπουργείων, η δράση στοχεύει να συνδράμει στη βέλτιστη υλοποίηση των Τελικών Παρατηρήσεων της Επιτροπής, μέσω:

- Της εξειδίκευσης της δικαιωματικής οπτικής της αναπηρίας, στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Υπουργείου αναφοράς.
- Της αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης των ατόμων με αναπηρία στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Υπουργείου σας υπό το πρίσμα της δικαιωματικής προσέγγισης της αναπηρίας.
- Του προσδιορισμού των κενών και των προκλήσεων που απορρέουν από τον υφιστάμενο πολιτικό σχεδιασμό και την έως σήμερα πορεία υλοποίησης του ΕΣΔ και των τομεακών σχεδίων δράσης του Υπουργείου αναφοράς.
- Της διατύπωσης συγκεκριμένων προτάσεων και συστάσεων, καθώς και της διάθεσης συνοδευτικού υλικού και πληροφόρησης που μπορεί να φανούν χρήσιμα και να διευκολύνουν την υλοποίηση του έργου του Επιμέρους Σημείου Αναφοράς του εκάστοτε Υπουργείου.

Λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των νομικών και πολιτικών δεσμεύσεων της χώρας, όπως αυτές απορρέουν από το εθνικό και ευρωπαϊκό/διεθνές πλαίσιο για την αναπηρία,<sup>5</sup> στο παρόν κείμενο, επικεντρωνόμαστε στα ζητήματα που άπτονται της αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών και αφορούν στην *πρόσβαση* των ατόμων με αναπηρία στις μεταφορές.

---

<sup>5</sup> Οι νομικές και πολιτικές δεσμεύσεις της χώρας, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο είναι οι ακόλουθες: Η Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες (ν. 4074/2012), οι κατευθυντήριες και οργανωτικές διατάξεις για την εφαρμογή της Σύμβασης στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο (ν. 4488/2017), ο [Χάρτης Θεμελιωδών δικαιωμάτων της Ε.Ε.](#), ο [Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων](#), η [Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2021-2030](#), το [Κανονιστικό Πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων \(ΕΔΕΤ\)](#), η [Agenda 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη](#) και το [Κανονιστικό Πλαίσιο για τα Δικαιώματα των Επιβατών](#).



Μέσω αυτής της επικοινωνίας μας, πέραν των άλλων, ευελπιστούμε να εγκαινιάσουμε έναν σταθερό δίαυλο επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ της ΕΣΑμεΑ και του Σημείου Αναφοράς του Υπουργείου σας.

### *Συνοπτική περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης*

#### *Προσβασιμότητα ΜΜΜ*

Η προσβασιμότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) εξακολουθεί να αποτελεί ένα σημαντικό εμπόδιο για τα άτομα με αναπηρία σε ότι αφορά το δικαίωμα τους στην ανεμπόδιστη μετακίνηση. Πιο συγκεκριμένα, ως προς την προσβασιμότητα του δημόσιου συστήματος μεταφορών τα περισσότερα προβλήματα εντοπίζονται στην ελληνική περιφέρεια, χωρίς, ωστόσο, αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν προβλήματα και στο σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών της Αττικής και της Θεσσαλονίκης. Παραδείγματος χάρη, στην Αθήνα αν και τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός και τραμ) είναι σε ικανοποιητικό βαθμό προσβάσιμα, το ίδιο δεν ισχύει για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ, στα οποία και εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα σχετικά με τη προσβασιμότητά τους.

Μολονότι στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο ισχύουν οι Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την προσβασιμότητα των Μέσων Μεταφοράς, π.χ. ο Κανονισμός 1107/2006 για τις αεροπορικές μεταφορές,<sup>6</sup> ο Κανονισμός 1177/2010 για τις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα,<sup>7</sup> ο Κανονισμός 1371/2007 για τις σιδηροδρομικές μεταφορές<sup>8</sup> και ο Κανονισμός 181/2011 για τις μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία,<sup>9</sup> παρ' όλα αυτά δεν εφαρμόζονται πλήρως. Απόρροια της ελλιπούς εφαρμογής τους είναι η αρκετά περιορισμένη προσβασιμότητα των τρένων και η παντελής απουσία αυτής στα υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ), ενώ σε ότι αφορά τη διαθεσιμότητα των προσβάσιμων ΤΑΧΙ στη χώρα, ο αριθμός τους δυστυχώς είναι πολύ περιορισμένος.

---

<sup>6</sup> Βλ. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/398c5d9c-5c74-44e0-8419-9cb1b326a47b/language-el/format-PDF>

<sup>7</sup> Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010R1177&from=EL>

<sup>8</sup> Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1371&from=EN>

<sup>9</sup> Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011R0181&from=EL>



Σε ότι αφορά την προσβασιμότητα των τρένων στους χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου, υπάρχει διαθέσιμος μόνο ένας περιορισμένος αριθμός προσβάσιμων τρένων, με τα εν λόγω τρένα να μπορούν να εξυπηρετούν μόνο δυο χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου ανά δρομολόγιο. Σε περίπτωση μη διεξαγωγής του δρομολογίου του τρένου και αντικατάστασής του από λεωφορεία του παρόχου, τα διαθέσιμα λεωφορεία δεν είναι προσβάσιμα και συνεπώς δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τους χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου.

#### *Προσβασιμότητα ΜΜΜ και συντήρηση*

Η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΜΜΜ εξαρτάται και από την τακτική συντήρηση όλων των παρεμβάσεων εξυπηρέτησης για τα άτομα με αναπηρία στο περιβάλλον των μεταφορών, π.χ. οχήματα, δομημένο περιβάλλον κ.λπ. Δηλαδή, δεν είναι αρκετό, απλά, να υπάρχει η ράμπα στα λεωφορεία ή ύπαρξη προσβάσιμων ανελκυστήρων στους σταθμούς των ΜΜΜ. Άλλα οι εν λόγω υποδομές πρέπει να συντηρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να είναι διαθέσιμες και να μπορούν να χρησιμοποιηθούν με ασφάλεια ανά πάσα στιγμή από το επιβατικό κοινό με αναπηρία. Για παράδειγμα, ενώ υπάρχουν λεωφορεία και τρόλεϊ που διαθέτουν ράμπες για τη διευκόλυνση της εισόδου των ατόμων με κινητική αναπηρία εντός του οχήματος, πολλές φορές λόγω της κακής ή/και ανύπαρκτης συντήρησης τους είναι πολύ πιθανόν να μην λειτουργούν ή οι οδηγοί των οχημάτων να μην γνωρίζουν πως να τις χρησιμοποιήσουν. Επιπρόσθετα, έχει παρατηρηθεί ότι η συντήρηση των διάφορων υποδομών του δομημένου περιβάλλοντος, όπως οι ανελκυστήρες ή οι κυλιόμενες σκάλες στους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ και του ηλεκτρικού, να συντηρούνται κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας των σταθμών έχοντας σαν συνέπεια να παρακωλύεται/εμποδίζεται η μετακίνηση του επιβατικού κοινού με αναπηρία.

#### *Προσβασιμότητα των υποδομών στο περιβάλλον των Μεταφορών*

Τα εμπόδια ως προς την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στις μεταφορές δεν περιορίζονται μόνο σε ότι αφορά την προσβασιμότητα αυτών καθ' εαυτών των οχημάτων. Προβλήματα εντοπίζονται και στις υποδομές που συν-διαμορφώνουν το ευρύτερο περιβάλλον των μεταφορών. Προβλήματα προσβασιμότητας διαπιστώνονται τόσο στους σταθμούς και στις στάσεις των αστικών (λεωφορείων και τρόλεϊ) όσο και των υπεραστικών (ΚΤΕΛ) συγκοινωνιών, με την κατάσταση να είναι χειρότερη στην ελληνική περιφέρεια εν συγκρίσει με τα μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).



### *Μεταφορές και πρόσβαση στη πληροφορία*

Ως προς την πρόσβαση στην πληροφορία, οι επιβάτες με αναπηρία ακοής και όρασης αντιμετωπίζουν εμπόδια στην πρόσβαση τους σε πληροφορίες που αφορούν τη μετακίνησή τους. Για παράδειγμα, στην Αθήνα παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει προσπάθειες για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων των αστικών λεωφορείων και των τρόλεϊ με την εγκατάσταση οπτικής ή ηχητικής αναγγελίας μέσω των οποίων μπορεί να ενημερωθεί ο/η επιβάτης για την άφιξη ή την αναχώρηση ενός λεωφορείου/τρόλεϊ, παρ' όλα αυτά η διαθεσιμότητα αυτής της υπηρεσίας δεν παρέχεται σε όλες τις στάσεις. Επιπλέον, μπορεί οι προαναφερθείσες υπηρεσίες να είναι εν μέρει διαθέσιμες (αν και σε περιορισμένη κλίμακα) στην πρωτεύουσα, δεν ισχύει όμως το ίδιο για την ελληνική περιφέρεια.

Επιπρόσθετα, στην Αθήνα, αν και στα αστικά λεωφορεία και τρόλεϊ έχουν εγκατασταθεί εντός του οχήματος οθόνες που παρέχουν οπτική ενημέρωση των επιβατών σχετικά με το δρομολόγιο της συγκεκριμένης γραμμής, π.χ. τρέχουσα και επόμενες στάσεις, παρ' όλα αυτά η υπηρεσία αυτή δεν είναι πάντα διαθέσιμη ή σε κάποιες περιπτώσεις το περιεχόμενο που παρουσιάζει είναι παραπλανητικό και δεν συνάδει με το δρομολόγιο της γραμμής. Επίσης, διατίθεται και η υπηρεσία της ηχητικής αναγγελίας για την ενημέρωση όλων των επιβατών και πόσο μάλλον των επιβατών με αναπηρία όρασης, ωστόσο, όπως και στην περίπτωση της οπτικής ενημέρωσης δεν είναι πάντα διαθέσιμη. Η μη συνεχόμενη παροχή των υπηρεσιών της οπτικής και ηχητικής αναγγελίας προς τους επιβάτες με αναπηρία όρασης και ακοής έχει συνέπειες στο να μπορούν να ασκούν το δικαίωμα τους στην ελεύθερη μετακίνηση.

Μια σημαντική δράση που ξεκίνησε να λειτουργεί εντός του 2021 ήταν η εγκατάσταση σταθμού βιντεοεπικοινωνίας στο σταθμό του Μετρό Συντάγματος<sup>10</sup> η οποία απευθυνόταν στους κωφούς-βαρήκοους πολίτες. Η δράση αυτή λειτούργησε πιλοτικά από το Εθνικό Ίδρυμα Κωφών σε χώρο που παραχώρησε η ΣΤΑΣΥ. Το σύστημα βιντεοεπικοινωνίας βασίζεται στη χρήση μιας συσκευής tablet στην οποία έχει εγκατασταθεί η εφαρμογή IRIS-RELAY SERVICE που λειτουργεί σε 24ωρη βάση. Μέσω του σταθμού αυτού, το κωφό-βαρήκοο

---

<sup>10</sup> Βλ. <https://ypergasias.gov.gr/leitourgia-stathmou-vinteopikoinonias-gia-kofous-kai-varikoous-ston-stathmo-metro-syntagmatos/>



άτομο μπορεί να συνδεθεί με τους κωδικούς του σε αυτή και με τη χρήση είτε της νοηματικής γλώσσας είτε της χειλεοανάγνωση να ζητήσει πληροφορίες σχετικά με τα ΜΜΜ.

#### *Ψηφιακό περιβάλλον του τομέα των μεταφορών και προσβασιμότητα*

Εκτός από τα προβλήματα της προσβασιμότητας των ΜΜΜ στο δομημένο περιβάλλον, προβλήματα εντοπίζονται και στο ψηφιακό περιβάλλον του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των οργανισμών που αφορούν τις μεταφορές, των ΚΤΕΛ κλπ. Αν και από το 2019 έχει ενσωματωθεί η Οδηγία 2016/2012 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «για την προσβασιμότητα των ιστότοπων και των εφαρμογών για φορητές συσκευές των οργανισμών του δημόσιου τομέα»,<sup>11</sup> η καθολική εφαρμογή της παρουσιάζει σημαντικές καθυστερήσεις. Ειδικότερα, σε ότι αφορά τον τομέα μεταφορών, σε μελέτη που πραγματοποιήσαμε,<sup>12</sup> παρατηρήσαμε ότι οι περισσότερες ιστοσελίδες του δείγματος των οργανισμών που σχετίζονται με τις μεταφορές δεν ήταν πλήρως προσβάσιμες, ωστόσο το ποσοστό με το οποίο οι περισσότερες αξιολογήθηκαν ήταν πάνω από το 80% (με το 100% να είναι το πλήρως προσβάσιμο).<sup>13</sup>

Μερικά από τα ευρήματα μας ήταν τα ακόλουθα: i) στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Μεταφορών, ενώ στο Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου για το έτος 2022 και συγκεκριμένα στον Υπο-Στόχο 6.4 προβλεπόταν η «Εξασφάλιση προσβασιμότητας των Ατόμων με Αναπηρία, στον διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))»<sup>14</sup> μέσω της ενσωμάτωσης εργαλείων για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε

---

<sup>11</sup> Η Οδηγία 2016/2012 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είχε ενσωματωθεί στο εθνικό θεσμικό πλαίσιο αρχικά με τον ν. 4591/2019 (ΦΕΚ Α' 19/12.02.2019) και στη συνέχεια με τον ν. 4727/2020 «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις».

<sup>12</sup> Το δείγμα που επιλεξάμε για να ελέγξουμε το επίπεδο προσβασιμότητάς τους προς τα άτομα με αναπηρία αποτελούταν από: τον ιστότοπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον ιστότοπο της ΣΤΑ.ΣΥ, τον ιστότοπο του ΟΑΣΑ, τον ιστότοπο του ΟΑΣΘ, τον ιστότοπο του ΟΣΕ, τους ιστοτόπους των ΚΤΕΛ Αττικής, Θεσσαλονίκης, Αχαΐας, Λάρισας, και Ηρακλείου.

<sup>13</sup> Τα αποτελέσματα της μελέτης προσβασιμότητας που διενεργήσαμε είναι διαθέσιμα στο συνοδευτικό αρχείο της εν λόγω επιστολής στις σσ. 21-24. Για την διενέργεια της μελέτης χρησιμοποιήσαμε το εργαλείο εργαλείο Lighthouse v.9.6.6.

<sup>14</sup> Το Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι διαθέσιμο στο: [https://government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp\\_upodomon\\_2022.pdf](https://government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp_upodomon_2022.pdf) (βλ. σ. 63).



αυτή, παρ' όλα αυτά μέχρι και τη στιγμή που γραφόταν το παρόν κείμενο (Δεκέμβριος 2022), η ιστοσελίδα του Υπουργείου δεν ήταν πλήρως προσβάσιμη, και ii) στους ιστοτόπους των ΚΤΕΛ όπως και του τρένου, και συγκεκριμένα στις καρτέλες που αφορούσαν την ηλεκτρονική αγορά εισιτηρίων, το ποσοστό προσβασιμότητάς τους κυμαινόταν μεταξύ 63% με 74% με εξαίρεση να αποτελούν οι ιστότοποι των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και Αχαΐας που αξιολογήθηκαν με 81% και 78% αντίστοιχα. Λαμβάνοντας υπόψη την τάση που υπάρχει στο επιβατικό κοινό να αγοράζει τα εισιτήρια του ηλεκτρονικά, τα παραπάνω ευρήματα δείχνουν ένα ακόμη εμπόδιο με το οποίο έρχεται αντιμέτωπο το επιβατικό κοινό με αναπηρία στην προσπάθεια του να ασκήσει το δικαίωμα πρόσβασης στις μεταφορές.

#### *Μεταφορές, καταστάσεις κρίσης και άτομα με αναπηρία*

Σημαντικότερος τομέας, με πάρα πολλά κενά και ελλείψεις, εξακολουθεί να παραμένει ο τομέας που αφορά την προστασία, ασφάλεια και διαφυγή επιβατών με αναπηρία και εν γένει εμποδιζόμενων χρηστών του μεταφορικού τομέα τόσο στα/από τα οχήματα όσο και τους σταθμούς. Παραδείγματος χάρη, δεν προβλέπεται ούτε κατάλληλος εξοπλισμός ούτε και διαδικασίες απομάκρυνσης ατόμων με αναπηρία από σταθμούς όλων των μέσων μεταφοράς σε έκτακτες περιπτώσεις, όπως σε περίπτωση φωτιάς, σεισμού, τρομοκρατικού χτυπήματος κ.λπ. Επιπλέον, το προσωπικό αυτών στην πλειοψηφία του δεν έχει λάβει καμία κατάρτιση σχετικά με τις ανάγκες των επιβατών με αναπηρία. Ομοίως, τα ίδια άτομα με αναπηρία δεν έχουν καμία ενημέρωση από τους μεταφορικούς φορείς για τυχόν εξειδικευμένες προβλέψεις και διαδικασίες για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων ή ακόμη και για την ενδεδειγμένη αντίδραση των ίδιων των ατόμων ως επιβατών των διαφόρων μέσων. Επίσης, στη συντριπτική τους πλειονότητα οι έξοδοι διαφυγής και οι αντίστοιχοι χώροι καταφυγής των σιδηρόδρομων της χώρας δεν είναι προσβάσιμες στα άτομα με αναπηρία, με αποτέλεσμα τον βέβαιο αποκλεισμό τους σε περίπτωση ατυχημάτων, με όποιες συνέπειες μπορεί να έχει αυτό.

#### *Νομικές και Πολιτικές Δεσμεύσεις*

Από το 2019, χρονιά κατά την οποία το ελληνικό κράτος εξετάστηκε από την Επιτροπή των ΗΕ, μέχρι και σήμερα, έχουν προκύψει συγκεκριμένες δεσμεύσεις για τη χώρα, οι οποίες αφορούν:

- στην εφαρμογή των Τελικών Παρατηρήσεων της Επιτροπής των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες,





- στην υλοποίηση των δράσεων που περιλαμβάνονται στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, η εκπόνηση του οποίου ολοκληρώθηκε το 2020,
- στην υλοποίηση των δράσεων που περιλαμβάνονται στα Ετήσια Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2022.

Το περιεχόμενο των συγκεκριμένων δεσμεύσεων προς την χώρα έχει απεικονιστεί στον Πίνακα που ακολουθεί. Πιο συγκεκριμένα, οι Τελικές Παρατηρήσεις της Επιτροπής (πρώτη στήλη) συσχετίζονται με τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου Δράσης (δεύτερη στήλη), ενώ στην τρίτη και τέταρτη στήλη του πίνακα αποτυπώνεται η αντιστοιχία τους με τα Ετήσια Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη του 2021 και το 2022, όπως αυτά έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης.

*Πίνακας 1. Αντιστοίχιση των συστάσεων της Επιτροπής των ΗΕ με τους στόχους και δράσεις του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών*

Συστάσεις Επιτροπής CRPD	Στόχοι και Δράσεις στο Εθνικό Σχέδιο για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία	Ετήσιο Σχέδιο Δράσης Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (2021) <sup>15, 16</sup>	Ετήσιο Σχέδιο Δράσης Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (2022) <sup>17</sup>
Προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος	<b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και	-	<b>Στόχος 2:</b> Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στις μεταφορές

<sup>15</sup> Στο Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2021 δεν υπήρχε σαφής αντιστοιχία των προβλεπόμενων δράσεων με το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, σε αντίθεση με το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης για το 2022.

<sup>16</sup> Το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2021 είναι διαθέσιμο στο: [https://gscg.gov.gr/wp-content/uploads/2023/03/Υπουργείο-Υποδομών-και-Μεταφορών\\_ΕΣΔ\\_2021.pdf](https://gscg.gov.gr/wp-content/uploads/2023/03/Υπουργείο-Υποδομών-και-Μεταφορών_ΕΣΔ_2021.pdf)

<sup>17</sup> Το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2022 είναι διαθέσιμο στο: [https://www.government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp\\_upodomon\\_2022.pdf](https://www.government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp_upodomon_2022.pdf)



	<p>Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.1:</b> Θέτουμε τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας στον αστικό ιστό</p>		<p>Υπο-στόχος 2.4: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)</p>
<p>Προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος</p>	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.2 –</b> Εξασφαλίζουμε καθολική πρόσβαση σε όλες τις κτιριακές υποδομές του τομέα μεταφορών</p>	-	
<p>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</p>	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.3:</b> Πρωθούμε την κινητικότητα στον αστικό και περιαστικό ιστό και διασφαλίζουμε καλύτερη ποιότητα ζωής για όλους</p>	<p><b>Στόχος 5.</b> Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και της οδικής ασφάλειας</p> <p>Υπο-στόχος 5.1: «Νέο Θεσμικό Πλαίσιο για την Προώθηση της Οδικής Ασφάλειας», αποτελούμενο από διαδοχικές, θεσμικού τύπου, παρεμβάσεις</p>	<p><b>Στόχος 3.</b> Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας</p> <p>Υπο-στόχος 3.6: Προώθηση της κινητικότητας στον αστικό ιστό και περιαστικό ιστό και διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής για όλους</p>



<i>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</i>	<b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου <b>Υπο-στόχος 21.4:</b> Εντατικοποιούμε τους ελέγχους και τις δράσεις ευαισθητοποίησης για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης στον αστικό ιστό για όλους	-	<b>Στόχος 3.</b> Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας  Υπο-στόχος 3.7: Εφαρμογή μέτρων για τη διευκόλυνση της κινητικότητας των ατόμων με αναπηρία στις αστικές συγκοινωνίες
<i>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</i>	<b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου <b>Υπο-στόχος 21.6:</b> Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές	-	<b>Στόχος 4.</b> Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών  <b>Υπο-στόχος 4.4:</b> Εξασφάλιση της προσβασιμότητας και της ατομικής κινητικότητας στις αεροπορικές μεταφορές
<i>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</i>	<b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου  <b>Υπο-στόχος 21.6:</b> Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις	-	<b>Στόχος 4.</b> Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών  <b>Υπο-στόχος 4.5:</b> Εξασφάλιση της προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία στις εγκαταστάσεις του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών



	αεροπορικές μεταφορές		
	<b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου  <b>Υπο-στόχος 21.6:</b> Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές	-	<b>Στόχος 6.</b> Αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών  <b>Υπο-στόχος 6.4:</b> <i>Εξασφάλιση προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στον διαδικτυακό τόπο των Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών</i>
<i>Εκπαίδευση και κατάρτιση σε όλους τους παρόχους υπηρεσιών, μηχανικούς, αρχιτέκτονες και πολεοδόμους για τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία</i>	<b>Στόχος 28:</b> Ενημέρωση, Κατάρτιση και Επιμόρφωση της Δημόσιας Διοίκησης  <b>Υπο-στόχος 28.2:</b> Σχεδιάζουμε και εκπονούμε μέσω του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης και σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία στοχευμένες δράσεις για την ενημέρωση και την κατάρτιση της Δημόσιας Διοίκησης	-	-

### **Αξιολογώντας την πορεία υλοποίησης των δεσμεύσεων**

Η ενσωμάτωση στους Στόχους του ΕΣΔ των περισσότερων Συστάσεων της Επιτροπής που αφορούν στα ζητήματα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στις



μεταφορές, αποτελεί θετική εξέλιξη. Οι δράσεις που εστιάζουν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία στις μεταφορές και στην κινητικότητα είναι συγκεντρωμένες στον Στόχο 21 του ΕΣΔ «Προσβασιμότητα στις μεταφορές και στην κινητικότητα». Πιο αναλυτικά, μέχρι και το Δεκέμβριο του 2022 ένας σημαντικός αριθμός από τις δράσεις που είχαν συμπεριληφθεί στο **Στόχο 21** υλοποιήθηκαν. Πιο συγκεκριμένα, μεταξύ των δράσεων που υλοποιήθηκαν ήταν:

- η έγκριση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας το οποίο έχει ορίζοντα υλοποίησης από το 2021 μέχρι το 2030 και αποσκοπεί στο να συμβάλλει στην ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση όλων των πολιτών με ή χωρίς αναπηρία (υπο-στόχος 21.3),
- η αυστηροποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ως προς τις ποινές προς τους οδηγούς που έχουν σταθμεύσει παράνομα σε θέσεις πάρκινγκ που είναι για άτομα με αναπηρία (υπο-στόχος 21.3),
- η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην απόκτηση άδειας οδήγησης και συγκεκριμένα η πρόβλεψη της δυνατότητας δημιουργίας κέντρων αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα από φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, η θεωρητική εξέταση των υποψηφίων κωφών-βαρήκοων οδηγών και η διαδικασία της πρακτικής εξέτασης των κωφών-βαρήκοων έχοντας δυνατότητα να κάνουν χρήση της υπηρεσίας εξ αποστάσεως διερμηνείας ή χειλεανάγνωσης του Εθνικού Ιδρύματος Κωφών μέσω βιντεοκλήσης πριν από την έναρξη της πορείας ή να χρησιμοποιούν διερμηνέα ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειλεανάγνωσης, η δαπάνη του οποίου βαρύνει τον/την ίδιο/α τον/την εξεταζόμενο/η (υπο-στόχος 21.3),
- η αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στα όποια πλέον λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες κινητικότητας ευάλωτων κατηγοριών πολιτών, όπως τα άτομα με αναπηρία (υπο-στόχος 21.3),
- η καθιέρωση ενιαίου e-pass σε όλους τους οδικούς άξονες, για την ελεύθερη διέλευση των οχημάτων των ατόμων με ή χωρίς αναπηρία από τους σταθμούς διόδων όλων των αυτοκινητόδρομων της χώρας με ενιαίο τρόπο (ν. 4782/2021) (υπο-στόχος 21.3),
- η αναθεώρηση του υφιστάμενου πλαισίου μέσω του οποίου πλέον δεν είναι υποχρεωτική η παρουσία του ίδιου του ατόμου με αναπηρία στο όχημα κατά τη διέλευση του από διόδια, όπως ίσχυε στο παρελθόν, που



αποτελούσε και ένα διαχρονικό αίτημα της ΕΣΑμεΑ και η οποία άσκησε ιδιαίτερη πίεση προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να αναθεωρηθεί η εν λόγω πρόβλεψη (άρθρο 11, ν. 4903/2022). Ωστόσο, από τον Μάρτιο του 2022 που ψηφίστηκε η εν λόγω ρύθμιση, αν και πραγματοποιήθηκαν αρκετές συναντήσεις μεταξύ των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εκπροσώπων της ΕΣΑμεΑ σχετικά με τη διαδικασία έκδοσης της κάρτας των ατόμων με αναπηρία για τη διέλευσή τους από τα διόδια όπου και συμφωνήθηκε το περιεχόμενο της Υπουργικής Απόφασης, μέχρι και το Δεκέμβριο του 2022 ήταν ακόμη σε εκκρεμότητα η έκδοσή αυτής.

Ωστόσο, εκτός από τις δράσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω και έχουν ολοκληρωθεί, υπάρχουν ακόμη δράσεις που είτε βρίσκονται σε εκκρεμότητα είτε η υλοποίησή τους δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Ειδικότερα, οι δράσεις αυτές αφορούν τη(ν):

- βελτίωση της προσβασιμότητας στον αστικό ιστό (υπο-στόχος 21.1),
- καθολική πρόσβαση σε όλες τις κτιριακές υποδομές του τομέα των μεταφορών (υπο-στόχος 21.2)
- αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου που αφορά το Δελτίο Στάθμευσης των ατόμων με αναπηρία (υπο-στόχος 21.3),
- διευκόλυνση της κινητικότητας των ατόμων με αναπηρία στις αστικές συγκοινωνίες (υπο-στόχος 21.3),
- εντατικοποίηση των ελέγχων και την υλοποίηση δράσεων ευαισθητοποίησης σχετικά με τη διασφάλιση της απρόσκοπτης μετακίνησης των ατόμων με αναπηρία στον αστικό ιστό (υπο-στόχος 21.4),
- εξασφάλιση της προσβασιμότητας και της ατομικής κινητικότητας στις αεροπορικές μεταφορές (υπο-στόχος 21.6), και
- την εκπαίδευση και κατάρτιση όλων των εργαζόμενων στο χώρο των μεταφορών στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες (υπο-στόχος 28.1).

### **Ειδικές Συστάσεις**

Οι πολιτικές που αφορούν στα άτομα με αναπηρία στην περιοχή των Μεταφορών είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστούν απόλυτα με το υφιστάμενο πλαίσιο για την αναπηρία. Πιο συγκεκριμένα, το Υπουργείο οφείλει να λάβει υπόψη στον πολιτικό του σχεδιασμό το σύνολο των Άρθρων της Σύμβασης, και ειδικότερα τις απαιτήσεις του Άρθρου 9 της Σύμβασης, την Agenda 2030 για τη Βιώσιμη



Ανάπτυξη, για την εφαρμογή της οποίας η χώρα μας έχει δεσμευτεί, τον Ευρωπαϊκό Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων και ιδιαίτερα την αρχή 17 «Ένταξη ατόμων με αναπηρία» και την αρχή 20 «Πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες», την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 2021-2030 καθώς και το κανονιστικό πλαίσιο για τα δικαιώματα των επιβατών.<sup>18</sup>

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω, καθώς και την παρ. 1 του άρθρου 60 του ν. 4488/2017, απαιτείται η οριζόντια ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας σε κάθε νομοθετική πρωτοβουλία, διαδικασία, δράση, μέτρο και πρόγραμμα, με στόχο τη διασφάλιση του δικαιώματος των ατόμων με αναπηρία πρόσβασης στις μεταφορές.

Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των ατόμων με αναπηρία, όπως αυτή έχει αποτυπωθεί πιο αναλυτικά στο Συνοδευτικό Αρχείο της παρούσας Επιστολής, σε ότι αφορά το δικαίωμα πρόσβασης στις μεταφορές, καθώς και τις ισχύουσες διεθνείς και εθνικές δεσμεύσεις του ελληνικού κράτους και τη μέχρι σήμερα πορεία υλοποίησης αυτών, η ΕΣΑμεΑ και το «Παρατηρητήριο» προτείνουν τα εξής:

- Την πλήρη και ουσιαστική εφαρμογή των Ευρωπαϊκών Κανονισμών για τα ΜΜΜ προκειμένου τα άτομα με αναπηρία να μπορούν ανεμπόδιστα να ασκούν το δικαίωμα στην κινητικότητα.
- Την εφαρμογή της καθολικής προσβασιμότητας στο σύνολο των υπηρεσιών του τομέα των μεταφορών τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές.
- Τη μεθοδική και τακτική συντήρηση όλων των παρεμβάσεων εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία σε ώρες που είναι εκτός ωραρίου λειτουργίας προκειμένου να μην εμποδίζεται η μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία.
- Την ανάπτυξη και εφαρμογή/υλοποίηση πολιτικών και μέσων/υπηρεσιών διαφυγής των ατόμων με αναπηρία από τους σταθμούς και τα οχήματα σε περιπτώσεις έκτακτων συνθηκών και τη σχετική εκπαίδευση του προσωπικού των μεταφορικών φορέων σε αυτή.

---

<sup>18</sup> Για μια συνοπτική παρουσίαση του πλαισίου, βλ. σσ. 7-15, του Συνοδευτικού Αρχείου.



### Οριζόντιες Συστάσεις

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα οριζόντιου ενδιαφέροντος, το οποίο συνδέεται με την εφαρμογή μιας ενιαίας και ολοκληρωμένης στρατηγικής για την εξάλειψη των διακρίσεων εις βάρος των ατόμων με αναπηρία στη χώρα, αφορά στη χρήση της γλώσσας, και ειδικότερα στην ορολογία που χρησιμοποιείται στον επίσημο δημόσιο λόγο για την αναπηρία. Το ζήτημα αυτό αφορά στο σύνολο των πολιτικών και στην παραγωγή λόγου, προφορικού και γραπτού, των κρατικών φορέων καθώς και στη νομοπαραγωγική διαδικασία. Η χρήση λανθασμένης γλώσσας βασίζεται στην πολύχρονη επικράτηση του ιατροκεντρικού μοντέλου που προσεγγίζει την αναπηρία ως ασθένεια που χρήζει θεραπείας.

Προκειμένου να εμποδωθεί η αλλαγή παραδείγματος και η μετάβαση στη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας, η ορθή χρήση της γλώσσας αποτελεί προϋπόθεση προς την κατεύθυνση αυτή, καθώς η γλώσσα αυτή καθ' αυτή αποτελεί κύριο διαμορφωτή της κουλτούρας και των κυρίαρχων στάσεων και αντιλήψεων.

Στο πλαίσιο της δικαιωματικής προσέγγισης της αναπηρίας, η γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται για τα άτομα με αναπηρία πρέπει να είναι μια γλώσσα συμπεριληπτική (inclusive language), που δίνει έμφαση πρώτα στο άτομο και όχι στην αναπηρία του, παραμερίζοντας ξεπερασμένες και πολλές φορές υποτιμητικές έννοιες για τα άτομα με αναπηρία προερχόμενες από εμποδωμένα στερεότυπα και προκαταλήψεις.

Για το λόγο αυτό είναι αναγκαίο να εξαλειφθεί από τη νομοθεσία και γενικότερα από τον γραπτό και τον προφορικό δημόσιο λόγο, η απαρχαιωμένη και μη συμβατή με τη δικαιωματική προσέγγιση ορολογία. Ως «Παρατηρητήριο» εργαζόμαστε συστηματικά στο πεδίο της ορθής χρήσης της γλώσσας στη βάση της δικαιωματικής προσέγγισης. Με στόχο να διευκολύνουμε το έργο σας, παραθέτουμε στο Συνοδευτικό Αρχείο της παρούσας επιστολής (Παράρτημα ΙΙ)<sup>19</sup> τις βασικές αρχές της συμπεριληπτικής γλώσσας και συστάσεις ενδεδειγμένης ορολογίας όταν αναφερόμαστε στα άτομα με αναπηρία τόσο στον προφορικό, όσο και στον γραπτό λόγο. Το εν λόγω κείμενο βασίστηκε στις Οδηγίες Συμπεριληπτικής Γλώσσας για την Αναπηρία (Disability-inclusive language guidelines) που δημοσίευσαν το 2019 τα ΗΕ

<sup>19</sup> Βλ. σσ. 44-46 του Συνοδευτικού Αρχείου.





στο πλαίσιο εφαρμογής της Στρατηγικής για την ένταξη των ατόμων με αναπηρία (Disability Inclusion Strategy).

Ως οριζόντιο μέτρο που θα διευκολύνει σημαντικά την ορθή υλοποίηση των δεσμεύσεων, προτείνεται η εκπαίδευση όλων των στελεχών της δημόσιας διοίκησης αλλά και των εποπτευόμενων φορέων των υπουργείων, στη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας και στην ορθή/βέλτιστη εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία. Στην επίτευξη αυτού του σκοπού μπορεί να συνδράμει αποτελεσματικά το Ινστιτούτο της ΕΣΑμεΑ (ΙΝ-ΕΣΑμεΑ), το οποίο κατέχει την απαραίτητη τεχνογνωσία και το εξειδικευμένο προσωπικό για την παροχή ολοκληρωμένης εκπαίδευσης στα ζητήματα της αναπηρίας.

Τέλος, με δεδομένη την κατευθυντήρια αρχή της Σύμβασης, «Τίποτα για εμάς χωρίς εμάς», όπως αυτή ορίζεται στο Άρθρο 4.3 και αποσαφηνίζεται περαιτέρω στο Γενικό Σχόλιο 7 της Επιτροπής,<sup>20</sup> απαιτείται από κάθε φορέα άσκησης δημόσιας πολιτικής η συνεχής διαβούλευση και συνεργασία με τα ίδια τα άτομα με αναπηρία, προκειμένου αυτά να συμμετέχουν τόσο στη διαμόρφωση και παραγωγή των πολιτικών που τους αφορούν, όσο και στην παρακολούθηση της υλοποίησής τους. Μέσω της συνεχούς διαβούλευσης με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις του αναπηρικού κινήματος, και ιδιαίτερα με την τρίτοβάθμια οργάνωσή τους, την ΕΣΑμεΑ, μπορεί να διασφαλιστεί η συμπερίληψη των αναγκών των ατόμων με αναπηρία στο σύνολο των πολιτικών που τους αφορούν.

Κλείνοντας, θα θέλαμε να επισημαίνουμε ότι επιδίωξη της ΕΣΑμεΑ και του «Παρατηρητηρίου» είναι η σταθερή συνεργασία με το Υπουργείο σας προκειμένου να συμβάλλουμε στο μέγιστο των δυνατοτήτων μας, στην ορθή υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων και πολιτικών, με γνώμονα πάντα την ανεμπόδιστη άσκηση και απόλαυση των δικαιωμάτων των πολιτών με αναπηρία και χρόνιες παθήσεις που εκπροσωπούμε.

---

<sup>20</sup> UN CRPD Committee (2018). General Comment 7: on the participation of persons with disabilities, including children with disabilities, through their representative organizations, in the implementation and monitoring of the Convention. Διαθέσιμο στο:

<https://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2fPPRiCAqhKb7yhsnbHatvuFkZ%2bt93Y3D%2baa2piFYzWLBu0vA%2bBr7QovZhbuyqzjDN0plweYI46WXrJJ6aB3Mx4y%2fspT%2bQrY5K2mKse5zjo%2bfvBDVu%2b42R9iK1p>



## Με εκτίμηση

Ο Πρόεδρος

Ο Γεν. Γραμματέας

Ι. Βαρδακαστάνης

Β. Κούτσιανος

### Πίνακας Αποδεκτών:

- κ. Γ. Γεραπετρίτη, Υπουργό Επικρατείας
- κ. Κ. Καραμανλή, Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

### Συνημμένα:

- Παρατηρητήριο Θεμάτων Αναπηρίας (2022) – Άτομα με Αναπηρία και Πρόσβαση στις Μεταφορές (Συνοδευτικό Αρχείο)



#### Προσβάσιμο αρχείο Microsoft Word (\*.docx)

Το παρόν αρχείο ελέγχθηκε με το εργαλείο **Microsoft Accessibility Checker** και δε βρέθηκαν θέματα προσβασιμότητας. Τα άτομα με αναπηρία δε θα αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην ανάγνωσή του.



Επιχειρησιακό Πρόγραμμα  
Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού,  
Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση  
Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης  
Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης





## ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ ΤΗΣ ΕΣΑμ.ε.Α

# ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ & ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ



Επιχειρησιακό Πρόγραμμα  
Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού,  
Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση  
Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης  
Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή: Η Δράση ΠΕ9 του Παρατηρητηρίου Θεμάτων Αναπηρίας της ΕΣΑμεΑ .....	4
Ο Οδικός Χάρτης .....	4
Μεθοδολογία Υλοποίησης.....	4
Η δομή και το Περιεχόμενο του Οδικού Χάρτη.....	5
1 Το Πλαίσιο για την Αναπηρία.....	7
1.1 Σύνταγμα της Ελλάδας .....	7
1.2 Σύμβαση των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (CRPD) .....	7
1.3 Οι κατευθυντήριες και οργανωτικές διατάξεις για την εφαρμογή της Σύμβασης στο ελληνικό νομικό πλαίσιο (ν. 4488/2017).....	7
1.4 Κανονιστικό πλαίσιο Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ).....	11
1.5 Κανονιστικό πλαίσιο για τα δικαιώματα των επιβατών .....	12
1.6 Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ε.Ε.....	12
1.7 Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων.....	13
1.8 Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία «Ένωση Ισότητας-Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 2021-2030».....	13
1.9 Agenda 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη.....	15
2 Οι Συστάσεις Προς τη Χώρα Από την Επιτροπή των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες .....	16
Άρθρο 9: Προσβασιμότητα .....	16
3 Προσβασιμότητα στις μεταφορές: Υφιστάμενη Κατάσταση.....	18
3.1 Άτομα με αναπηρία και προσβασιμότητα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς .. ..	18
3.2 Συντήρηση των υποδομών.....	19
3.3 Προσβασιμότητα υποδομών του χώρου των μεταφορών και πρόσβασης στην πληροφορία .....	19
3.4 Προσβασιμότητα των ψηφιακών περιβαλλόντων του τομέα των Μεταφορών.....	20
3.5 Μεταφορές, καταστάσεις κρίσης και άτομα με αναπηρία .....	25
4 Στρατηγικές Δεσμεύσεις, Πολιτικές και Δράσεις της Ελληνικής Πολιτείας στο Πεδίο Αρμοδιοτήτων του Υπουργείου για την Υλοποίηση της Σύμβασης ....	26
4.1 Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία...29	

4.2	Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2022 .....	36
5	Κενά και Προκλήσεις για τον Πολιτικό Σχεδιασμό: Προτάσεις Πολιτικής, Οριζόντιες και Στοχευμένες Παρεμβάσεις για την Υλοποίηση των Συστάσεων .	37
5.1	Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί και προσβασιμότητα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς .....	37
5.2	Εκπαίδευση των εργαζομένων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.....	37
5.3	Εφαρμογή της καθολικής προσβασιμότητας στο σύνολο των υπηρεσιών του τομέα των μεταφορών .....	38
5.4	Συντήρηση των υποδομών.....	39
5.5	Μεταφορές, καταστάσεις κρίσης και άτομα με αναπηρία .....	39
5.6	Υιοθέτηση μιας συμπεριληπτικής γλώσσας για την αναπηρία .....	40
	Παράρτημα I: Αναλυτική Παρουσίαση του Άρθρου 9 (Προσβασιμότητα).....	42
	Παράρτημα II: Συμπεριληπτική Γλώσσα για την Αναπηρία.....	44

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η ΔΡΑΣΗ ΠΕ9 ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΗΡΙΑΣ ΤΗΣ ΕΣΑΜΕΑ

Το Παρατηρητήριο Θεμάτων Αναπηρίας της ΕΣΑμεΑ, λαμβάνοντας υπόψη τον κρίσιμο ρόλο της τομεακής και περιφερειακής διάστασης των πολιτικών υλοποίησης της Σύμβασης, σχεδίασε και υλοποιεί κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο τη **δράση ΠΕ9**, με αντικείμενο την «Παροχή υποστήριξης στα επιμέρους σημεία αναφοράς (Υπουργεία και Περιφέρειες) για την ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης και των Τελικών Παρατηρήσεων της Επιτροπής σε Κεντρικό και Περιφερειακό Επίπεδο».

Σκοπός της δράσης είναι να συνδράμει την πολιτεία στην ορθή και αποτελεσματική εφαρμογή της Σύμβασης στη χώρα σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο μέσω της εξειδίκευσης της δικαιωματικής προσέγγισης της αναπηρίας, στα πεδία αρμοδιοτήτων των κεντρικών και επιμέρους σημείων αναφοράς.

### Ο ΟΔΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ

Βασική εκροή της δράσης αποτελεί το ανά χείρας κείμενο, που επιχειρεί να αποτελέσει έναν περιεκτικό Οδικό Χάρτη με συστάσεις, οδηγίες και κατευθύνσεις για την ορθή ενσωμάτωση και εφαρμογή των Τελικών Παρατηρήσεων της Επιτροπής<sup>1</sup> και των απαιτήσεων της Σύμβασης, στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του κάθε ωφελούμενου (Υπουργείο ή Περιφέρειας).

### ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η γενική μεθοδολογική προσέγγιση για την εκπόνηση του «Οδικού Χάρτη» στη δράση αυτή, συνοψίζεται ως «**ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας**» (**disability mainstreaming**). Πρόκειται για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση βάσει της οποίας: τα **δικαιώματα**, οι **ανάγκες και οι εμπειρίες των ατόμων με αναπηρία συμπεριλαμβάνονται**, ως αναπόσπαστο κομμάτι, στον **σχεδιασμό**, την **εφαρμογή**, την **παρακολούθηση** και **αξιολόγηση πολιτικών και προγραμμάτων** (σε **όλους** τους **πολιτικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς τομείς**), έτσι που τα άτομα με αναπηρία να ωφελούνται εξίσου, και να **επιτυγχάνεται** η ισότιμη συμμετοχή τους στην κοινωνία.

Η γενική αυτή προσέγγιση εξειδικεύεται σε τρεις διακριτές και αλληλοξαρτώμενες κατευθύνσεις.

<sup>1</sup> Οι τελικές παρατηρήσεις είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα των Ηνωμένων Εθνών στην [αγγλική γλώσσα](#) αλλά και στην [ελληνική γλώσσα](#) όπως μεταφράστηκαν ύστερα από πρωτοβουλία της ΕΣΑμεΑ και του Παρατηρητηρίου Θεμάτων Αναπηρίας της.

- 1) Οριζόντια ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας σε κάθε δημόσια πολιτική, νομοθεσία, διοικητική διαδικασία, δράση, μέτρο και πρόγραμμα.
- 2) Θέσπιση και εφαρμογή στοχευμένων παρεμβάσεων ανά τομέα αρμοδιότητας με στόχο την άρση των εμποδίων και την ενδυνάμωση των ατόμων με αναπηρία.
- 3) Ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας στο επίπεδο λειτουργίας του φορέα/οργανισμού (οργανωτικά και διοικητικά θέματα, κατανόηση της δικαιωματικής προσέγγισης από τη διοίκηση και το προσωπικό κ.ά.)

Η μεθοδολογία υλοποίησης της δράσης περιλαμβάνει διαφορετικές τεχνικές έρευνας, όπως:

- έρευνα γραφείου,
- επεξεργασία διαθέσιμων στατιστικών δεδομένων και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης ανά τομέα,
- επικοινωνία και λήψη ανατροφοδότησης από τα αρμόδια σημεία αναφοράς.

#### Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΧΑΡΤΗ

- Στην **πρώτη ενότητα** αποτυπώνεται το γενικό πλαίσιο που διέπει τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και πιο ειδικά στα πεδία αρμοδιοτήτων του Υπουργείου σας. Ειδικότερα, αντικείμενο της ενότητας αποτελούν οι νομικές και πολιτικές δεσμεύσεις της χώρας όπως αυτές απορρέουν από: το Σύνταγμα της Χώρας, τη Σύμβαση των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (CRPD)<sup>2</sup>, τον ν. 4488/2017, το κανονιστικό πλαίσιο ΕΔΕΤ, τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, τον Ευρωπαϊκό Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων, την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία «Ένωση Ισότητας-Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 2021-2030», την Agenda 2030 και άλλες Συμβάσεις και κανονισμούς της ΕΕ αναφορικά με το πεδίο ενδιαφέροντος του Υπουργείου.
- Στη **δεύτερη ενότητα** παρουσιάζονται οι Τελικές Παρατηρήσεις και Συστάσεις της Επιτροπής των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (2019)<sup>3</sup> προς τη χώρα μας αναφορικά με την πρόοδο που έχει επιτευχθεί ως προς την υλοποίηση της Σύμβασης και ποια σημεία είναι εκείνα στα οποία πρέπει να δοθεί βαρύτητα/προτεραιότητα την επόμενη περίοδο.

<sup>2</sup> Εφεξής «Σύμβαση»

<sup>3</sup> Εφεξής «Επιτροπή των Η.Ε.»

- Η **τρίτη ενότητα** παρουσιάζει συνοπτικά την υφιστάμενη κατάσταση αναφορικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, συγκεκριμένα του τομέα των μεταφορών, επισημαίνοντας τα θετικά και τα αρνητικά σημεία. Η ενότητα, αποτυπώνει αφενός τις θετικές εξελίξεις και ρυθμίσεις που αφορούν τα πλαίσια άσκησης των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία αφετέρου αναδεικνύει τα εμμένοντα εμπόδια και τις προκλήσεις που ανακύπτουν σε επίπεδο πολιτικού σχεδιασμού.
- Η **τέταρτη ενότητα** αποτυπώνει και αξιολογεί τις στρατηγικές δεσμεύσεις, τις πολιτικές και τις δράσεις της ελληνικής πολιτείας κατά την τρέχουσα περίοδο αναφορικά με την υλοποίηση των Συστάσεων της Επιτροπής στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Υπουργείου. Ειδικότερα εξετάζεται το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία<sup>4</sup> καθώς και τομεακές στρατηγικές και σχέδια δράσης.
- Η **πέμπτη ενότητα** καταλήγει σε προτάσεις πολιτικής καθώς και σε οριζόντιες και στοχευμένες παρεμβάσεις για την υλοποίηση των συστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα κενά και τις ελλείψεις σε επίπεδο δεσμεύσεων και δράσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως αποτυπώνονται στην ενότητα 4.

---

<sup>4</sup> Εφεξής «ΕΣΔ»



## 1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 1.1 Σύνταγμα της Ελλάδας

Σύμφωνα με την παράγραφο 6 του Άρθρου 21 του Συντάγματος της Ελλάδας,

Τα άτομα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα να απολαμβάνουν μέτρων που εξασφαλίζουν την αυτονομία, την επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή τους στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας.

### 1.2 Σύμβαση των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες (CRPD)

Η σημασία και ο αντίκτυπος της Σύμβασης, που κυρώθηκε από την ελληνική πολιτεία με τον ν. 4074/2012, στην πολιτική για την αναπηρία είναι καθοριστική. Η Σύμβαση αποτέλεσε τη θεσμική αποτύπωση της μεταστροφής παραδείγματος στα ζητήματα της αναπηρίας σηματοδοτώντας τη μετάβαση από την παρωχημένη ιατροκεντρική και φιλανθρωπική αντίληψη, στη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας. Η Σύμβαση αναγνωρίζει τα άτομα με αναπηρία ως ενεργά υποκείμενα με πλήρη δικαιώματα και ελευθερίες και δεσμεύει τα κράτη να άρουν όλα τα εμπόδια που αυτά αντιμετωπίζουν ώστε να διασφαλιστεί και να προαχθεί η πλήρης υλοποίηση των δικαιωμάτων τους, χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς. Η Σύμβαση, πέραν του ότι επαναδιατυπώνει τα θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες υπό την οπτική των ατόμων με αναπηρία, διαφέρει επίσης από άλλες Συμβάσεις δικαιωμάτων ως προς το ότι αποδίδει ιδιαίτερα βαρύτητα στην εθνική εφαρμογή και την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησής της από τα Κράτη-Μέλη.

Το άρθρο 9 «Προσβασιμότητα» της Σύμβασης επικεντρώνεται ιδιαίτερα σε θέματα καθολικής προσβασιμότητας στα οποία συμπεριλαμβάνεται και η πρόσβαση στις μεταφορές σε αστικό και αγροτικό περιβάλλον.

### 1.3 Οι κατευθυντήριες και οργανωτικές διατάξεις για την εφαρμογή της Σύμβασης στο ελληνικό νομικό πλαίσιο (ν. 4488/2017)

Στη χώρα μας, με το Δ' μέρος του ν. 4488/2017 εξειδικεύονται οι κατευθυντήριες και οργανωτικές διατάξεις για την εθνική εφαρμογή της Σύμβασης.

#### Κατευθυντήριες διατάξεις:

**Σύμφωνα με το άρθρο 61 του νόμου**, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υποχρεούται να διασφαλίζει την ισότιμη άσκηση των

δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία στο πεδίο των αρμοδιοτήτων ή δραστηριοτήτων του, και ειδικότερα υποχρεούται:

- Να αφαιρεί εμπόδια κάθε είδους.
- Να τηρεί τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού σε κάθε τομέα της αρμοδιότητάς τους.
- Να παρέχει, όπου απαιτείται, εύλογες προσαρμογές υπό τη μορφή εξατομικευμένων και κατάλληλων τροποποιήσεων και ρυθμίσεων.
- Να απέχει από πρακτικές, κριτήρια και συμπεριφορές που συνεπάγονται διακρίσεις σε βάρος των ατόμων με αναπηρία.
- Να προάγει με θετικά μέτρα την ισότιμη συμμετοχή και άσκηση των δικαιωμάτων στον τομέα της αρμοδιότητάς/δραστηριότητάς τους.

Ειδικότερα, **τα διοικητικά όργανα και οι αρχές**, σύμφωνα με το **άρθρο 62**,<sup>5</sup> απαιτείται να συμπεριλάβουν τη διάσταση της αναπηρίας σε κάθε δημόσια πολιτική, διοικητική διαδικασία, δράση, μέτρο και πρόγραμμα της αρμοδιότητάς τους με στόχο την εξάλειψη, αποκατάσταση και αποτροπή ανισοτήτων μεταξύ ατόμων με και χωρίς αναπηρίες.

Για το σκοπό αυτό:

- Υποβάλλουν εκθέσεις στα οικεία σημεία αναφοράς του άρθρου 71 σχετικά με τις δράσεις, τα μέτρα και τα προγράμματα που υιοθετούν για την επίτευξη της ισότητας των ατόμων με αναπηρία.
- Υιοθετούν ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες ώστε να καθίσταται δυνατή η μέτρηση και η αξιολόγηση της ένταξης της διάστασης της αναπηρίας.
- Συλλέγουν και τηρούν επιμέρους στατιστικά στοιχεία για την αναπηρία ως προς τους τομείς ευθύνης τους.

**Με το άρθρο 63** θεσμοθετείται η υποχρέωση των διοικητικών οργάνων και αρχών να τηρούν τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού διοικητικών προϊόντων, περιβαλλόντων και υπηρεσιών καθώς και να παρέχουν εύλογες προσαρμογές. Ειδικότερα, σε ότι αφορά το πεδίο αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το **άρθρο 63** ορίζει ότι:

1. Τα διοικητικά όργανα και οι αρχές, σε συνεργασία με τα Επιμέρους Σημεία Αναφοράς του άρθρου 71, υποχρεούνται να τηρούν τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού του άρθρου 2 της Σύμβασης, όπως εξειδικεύονται και επικαιροποιούνται κάθε φορά, κατά το σχεδιασμό

<sup>5</sup> Με κοινή απόφαση των καθ' ύλην αρμόδιων Υπουργών κατόπιν συνεργασίας με το Συντονιστικό Μηχανισμό του άρθρου 69 και κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης εξειδικεύονται οι υπόχρεοι φορείς, οι διαδικασίες υλοποίησης καθώς και κάθε άλλο θέμα τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου.

δημοσίων πολιτικών, διοικητικών υπηρεσιών και προϊόντων, διαδικασιών, περιβαλλόντων και οργανωτικών δομών, που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλους στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, χωρίς να απαιτούνται ειδικές προσαρμογές ή εξειδικευμένος σχεδιασμός. Για την επικαιροποίηση προδιαγραφών και οδηγιών εφαρμογής των αρχών του καθολικού σχεδιασμού οι υπόχρεοι τελούν σε διαβούλευση με αναγνωρισμένες αντιπροσωπευτικές οργανώσεις του αναπηρικού κινήματος, με άτομα και με ομάδες ατόμων που έχουν εύλογο ενδιαφέρον για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.

2. Τα διοικητικά όργανα και οι αρχές υποχρεούνται να λαμβάνουν ενδεδειγμένα μέτρα προσαρμοσμένα στις ιδιαίτερες ανάγκες ενός ή περισσότερων ατόμων με αναπηρία προκειμένου να διασφαλιστεί η αρχή της ίσης μεταχείρισης. Στις ως άνω εύλογες προσαρμογές, οι οποίες παρέχονται υπό την προϋπόθεση της μη επιβολής δυσανάλογου ή αδικαιολόγητου βάρους, περιλαμβάνονται ενδεικτικά, μέτρα παροχής υποστηρικτικής τεχνολογίας, προσωπικής βοήθειας και ενδιάμεσων, εξατομικευμένη προσαρμογή διαδικασιών ή πρακτικών, εξειδικευμένες υπηρεσίες και βοηθητικές υπηρεσίες για την επικοινωνία.

**Με το άρθρο 64**, τα διοικητικά όργανα και οι αρχές υποχρεούνται να μεριμνήσουν για την πρόσβαση στο φυσικό, δομημένο και ηλεκτρονικό περιβάλλον στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους (σε συνήθεις αλλά και έκτακτες συνθήκες).

**Με το άρθρο 65** ορίζεται η υποχρέωση των διοικητικών αρχών να παρέχουν στα συναλλασσόμενα άτομα με αναπηρία προσβάσιμα μέσα και τρόπους επικοινωνίας. Επιπροσθέτως αναγνωρίζεται η ελληνική νοηματική γλώσσα ως ισότιμη με την ελληνική γλώσσα και η ελληνική γραφή Braille ως ο τρόπος γραφής των τυφλών Ελλήνων πολιτών.

Επίσης το **άρθρο 66** «Ενημέρωση, ευαισθητοποίηση, εκπαίδευση και κατάρτιση σε θέματα δικαιωμάτων ατόμων με αναπηρία»<sup>6</sup> στην παράγραφο 2 ορίζει ότι:

2. Προς το σκοπό της [...] **κατάρτισης στελεχών του δημόσιου τομέα** [...] σε **θέματα δικαιωμάτων και ίσης μεταχείρισης των ατόμων με αναπηρία** [...] το **Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης** [...] μεριμν[ά] για τη **συμπερίληψη στα προγράμματα σπουδών και στα επιμορφωτικά τους σεμινάρια εκπαιδευτικών ενοτήτων που αφορούν στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, όπως αυτά απορρέουν από τη Σύμβαση**. Με αποφάσεις των οικείων

<sup>6</sup> Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να τονίσουμε ότι παρά το γεγονός ότι στον τίτλο του άρθρου υπάρχει το ακρωνύμιο «ΑμεΑ» ώστε να αναφερθεί στα άτομα με αναπηρία επιλέξαμε να το αντικαταστήσουμε με το «άτομα με αναπηρία».

Υπουργών, σε συνεργασία με το Συντονιστικό Μηχανισμό του άρθρου 69 και το Κεντρικό Σημείο Αναφοράς του άρθρου 70, ρυθμίζονται οι επιμέρους θεματικές ενότητες, το περιεχόμενο των εκπαιδευτικών ενοτήτων, καθώς και κάθε άλλο θέμα τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα.

**Με το άρθρο 68**, θεσμοθετείται η ανάλυση συνεπειών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία κατά την νομοπαραγωγική διαδικασία, καθώς και η υποχρέωση του ελληνικού στατιστικού συστήματος για παραγωγή επίσημων στατιστικών για τα άτομα με αναπηρία, σε διαβούλευση με το Παρατηρητήριο Θεμάτων Αναπηρίας της ΕΣΑμεΑ.

**Οι οργανωτικές διατάξεις του ν.4488** προβλέπουν ότι:

Ο **Υπουργός Επικρατείας**, αρμόδιος για τη συνοχή του κυβερνητικού έργου, ορίζεται ως **Συντονιστικός Μηχανισμός** σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 33 της Σύμβασης (**άρθρο 69**).

Η **Γενική Γραμματεία Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων** ορίζεται ως **Κεντρικό Σημείο Αναφοράς** για θέματα σχετιζόμενα με την εφαρμογή της Σύμβασης (**άρθρο 70**).

Τα **Επιμέρους Σημεία Αναφοράς** για την παρακολούθηση εφαρμογής της Σύμβασης (**άρθρο 71**) καθορίζονται σε επίπεδο υπουργείων, περιφερειών και δήμων. Ειδικότερα, ως προς τα Επιμέρους Σημεία Αναφοράς των Υπουργείων, με απόφαση των οικείων Υπουργών, ορίζεται σε κάθε Υπουργείο ο Γενικός ή Διοικητικός Γραμματέας ως Σημείο Αναφοράς ή με απόφαση του Γενικού ή Διοικητικού Γραμματέα οι αρμοδιότητες του Σημείου Αναφοράς μπορεί να μεταβιβασθούν σε οργανική μονάδα επιπέδου Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης ή Τμήματος.

Βάσει του νόμου, οι αρμοδιότητες των Σημείων Αναφοράς αφορούν την παρακολούθηση υλοποίησης των υιοθετούμενων κατ' εφαρμογή της Σύμβασης δημόσιων πολιτικών στα οικεία Υπουργεία και στους εποπτευόμενους από αυτά φορείς, την προώθηση στο Κεντρικό Σημείο Αναφοράς του **άρθρου 70**, προτάσεων και νομοθετικών ρυθμίσεων βέλτιστης εφαρμογής της Σύμβασης, τη σύνταξη ετήσιων εκθέσεων προόδου και την προώθηση δημόσιας διαβούλευσης για τα ως άνω θέματα.

Με το **άρθρο 72** θεσμοθετείται το **πλαίσιο για την προαγωγή της Σύμβασης** που αποτελείται από τον **Συνήγορο του Πολίτη** ο οποίος **υποχρεούται να τελεί σε**

**συνεργασία με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ) ως ανεξάρτητο μηχανισμό της κοινωνίας των πολιτών.**

#### **1.4 Κανονιστικό πλαίσιο Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ)**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, σε όλα τα στάδια εφαρμογής των ΕΔΕΤ, αποσκοπεί στην εξάλειψη των ανισοτήτων και στην **προώθηση της ισότητας** μεταξύ ανδρών και γυναικών και την ενσωμάτωση της διάστασης του φύλου, καθώς και στην **καταπολέμηση των διακρίσεων λόγω φύλου, φυλής, εθνότητας, θρησκειότητας ή πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού**, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ), του άρθρου 10 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και του άρθρου 21 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **λαμβάνοντας ειδικότερα υπόψη την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία.**

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το **Κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 2021<sup>7</sup>** για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων», προβλέπονται τα ακόλουθα:

α) στην **παρ. 3 του άρθρου 9 «Οριζόντιες αρχές»**, αναφέρεται ότι **«Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέψουν κάθε διάκριση λόγω φύλου, φυλετικής ή εθνοτικής καταγωγής, θρησκείας ή πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού κατά την προετοιμασία, υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση των προγραμμάτων, καθώς και κατά την υποβολή των σχετικών εκθέσεων.**

<sup>7</sup> Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 2021 για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων είναι διαθέσιμος στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1060&from=EL>

Ειδικότερα, η **προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρίες** λαμβάνεται υπόψη σε όλα τα στάδια της προετοιμασίας και της υλοποίησης των προγραμμάτων»,

β) στην **παρ. 1 του άρθρου 73 «Επιλογή πράξεων από τη Διαχειριστική Αρχή»**, αναφέρεται ότι «Για την **επιλογή των πράξεων, η διαχειριστική αρχή καταρτίζει και εφαρμόζει κριτήρια και διαδικασίες που δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι διαφανή, εξασφαλίζουν την πρόσβαση από άτομα με αναπηρίες**, διασφαλίζουν την ισότητα των φύλων, και λαμβάνουν υπόψη τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, και την ενωσιακή πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος, σύμφωνα με το άρθρο 11 και το άρθρο 191 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.».

Επιπρόσθετα, **τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, και ειδικότερα η προσβασιμότητα**, ενισχύονται περαιτέρω με τη συμπερίληψη στον ως άνω Κανονισμό ειδικού οριζόντιου αναγκαίου πρόσφορου όρου (βλ. Παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού) για την «Υλοποίηση και εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες σύμφωνα με την απόφαση 2010/48/ΕΚ του Συμβουλίου».

### 1.5 Κανονιστικό πλαίσιο για τα δικαιώματα των επιβατών

Οι ευρωπαϊκοί Κανονισμοί για τα δικαιώματα των επιβατών (Κανονισμοί 1107/2006, 1371/2007, 181/2011) θεσμοθετούν το δικαίωμα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα γενικότερα να γίνονται δεκτά στις μεταφορές, η δε αναπηρία ή η αδυναμία τους αυτή δεν θα πρέπει να αποτελεί λόγο άρνησης της μεταφοράς τους, εξαιρουμένων των δικαιολογημένων λόγων ασφαλείας που ορίζει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Παράλληλα, επιβάλλουν σειρά εξυπηρετήσεων, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης εκπαίδευσης του προσωπικού των αντίστοιχων φορέων, σε θέματα εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία.

### 1.6 Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ<sup>8</sup>

Η διακήρυξη του **Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ**, που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2009, επιβεβαιώνει -λαμβάνοντας υπόψη τις αρμοδιότητες και τις δράσεις της ΕΕ, καθώς και την αρχή της επικουρικότητας- τα δικαιώματα που προκύπτουν ιδίως από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις και τις κοινές διεθνείς υποχρεώσεις των χωρών της ΕΕ, τη σύμβαση για την προάσπιση των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών, τους κοινωνικούς χάρτες που έχουν ψηφιστεί από την ΕΕ και από το Συμβούλιο της Ευρώπης και τη νομολογία

<sup>8</sup> Ο Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ε.Ε. είναι διαθέσιμος στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l33501&from=EL>

του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου. Ο χάρτης, παρέχοντας διαφάνεια και σαφήνεια στα θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες, δημιουργεί νομική ασφάλεια στην ΕΕ. Μάλιστα, το **άρθρο 26** του Χάρτη, εστιάζει στην **ένταξη των ατόμων με αναπηρία** τονίζοντας ότι αυτά **πρέπει να επωφελούνται μέτρων που θα τους εξασφαλίζουν την αυτονομία, την κοινωνική και επαγγελματική ένταξη και τη συμμετοχή στον κοινοτικό βίο.**

### 1.7 Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων<sup>9</sup>

Το 2017 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρώπης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διακήρυξαν τον **Ευρωπαϊκό Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων** ως την «**πυξίδα**» για το **σχεδιασμό των πολιτικών απασχόλησης και των κοινωνικών πολιτικών**. Συγκεκριμένα, η **Αρχή 17 «Ένταξη των Ατόμων με Αναπηρία»** προβλέπει ότι:

«τα άτομα με αναπηρία έχουν δικαίωμα σε εισοδηματική στήριξη που διασφαλίζει αξιοπρεπή διαβίωση, υπηρεσίες που τους επιτρέπουν να συμμετέχουν στην αγορά εργασίας και στην κοινωνία, και εργασιακό περιβάλλον προσαρμοσμένο στις ανάγκες τους.»<sup>10</sup>

Επιπρόσθετα, σε ότι αφορά το δικαίωμα στις μεταφορές η **Αρχή 20 «Πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες»** του Ευρωπαϊκού Πυλώνα προβλέπει ότι:

«Κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες καλής ποιότητας, στις οποίες περιλαμβάνονται η ύδρευση, η αποχέτευση, η ενέργεια, οι μεταφορές, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και οι ψηφιακές επικοινωνίες. Παρέχεται η δυνατότητα υποστήριξης για την πρόσβαση στις εν λόγω υπηρεσίες σε όσα άτομα την έχουν ανάγκη.»<sup>11</sup>

### 1.8 Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία «Ένωση Ισότητας-Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 2021-2030»

Σε συνέχεια της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αναπηρία 2010-2020 που έθεσε τις βάσεις για την άρση των εμποδίων και των αποκλίσεων που βιώνουν 87 εκ. Ευρωπαίοι πολίτες με αναπηρία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την άνοιξη του

<sup>9</sup> Ο Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων είναι διαθέσιμος στο: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights/european-pillar-social-rights-20-principles\\_el](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights/european-pillar-social-rights-20-principles_el)

<sup>10</sup> Ο.π.

<sup>11</sup> Ο.π.

2021 την νέα **Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2021-2030**.<sup>12</sup> Η νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία προτείνει την **ανάληψη συντονισμένων δράσεων σε εθνικό και σε ενωσιακό επίπεδο**, με την ΕΕ είτε να μοιράζεται την αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη της είτε να έχει υποστηρικτικό ρόλο, προς την περαιτέρω άρση των εμποδίων που αντιμετωπίζουν οι Ευρωπαίοι πολίτες με αναπηρία.

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αναπηρία 2021-2030 αναγνωρίζει ότι η προσβασιμότητα σε δομημένα και εικονικά περιβάλλοντα, σε τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), σε αγαθά και υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών και των υποδομών, αποτελεί παράγοντα διευκόλυνσης της άσκησης των δικαιωμάτων και προαπαιτούμενο για την πλήρη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία σε ίση βάση με τους άλλους. Επίσης, τονίζει ότι τα δικαιώματα των επιβατών εγγυώνται α) το δικαίωμα πρόσβασης στις μεταφορές χωρίς διακρίσεις και β) το δικαίωμα δωρεάν παροχής συνδρομής σε επιβάτες με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν με αεροπορικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια μέσα μεταφοράς, με λεωφορείο ή πούλμαν.

Μεταξύ των ενεργειών στις οποίες θα προβεί η ΕΕ στο πλαίσιο υλοποίησης της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αναπηρία είναι: η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής και η αξιολόγηση όλων των ενωσιακών κανόνων που ρυθμίζουν την προσβασιμότητα και τον εντοπισμό των ελλείψεων και των αναγκών ενόψει περαιτέρω νομοθετικών ενεργειών. Η δράση σε ενωσιακό επίπεδο θα περιλαμβάνει εργασίες αναφορικά με την τυποποίηση και τις τεχνικές προδιαγραφές.

Η Επιτροπή θα επανεξετάσει, σύμφωνα με τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, το κανονιστικό πλαίσιο για τα δικαιώματα των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, κατά τις αεροπορικές μεταφορές, τις πλωτές μεταφορές και τις μεταφορές με λεωφορείο ή πούλμαν, θα δρομολογήσει την απογραφή των περιουσιακών στοιχείων των σιδηροδρομικών υποδομών, π.χ. των προσβάσιμων τμημάτων σιδηροδρομικών σταθμών, με σκοπό τον εντοπισμό των υφιστάμενων εμποδίων και φραγμών στην προσβασιμότητα, θα επανεξετάσει τον κανονισμό περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με στόχο την ενίσχυση της διάταξης για την προσβασιμότητα, θα αναθεωρήσει τη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα με στόχο την ενίσχυση του σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας που απαιτεί την έγκριση τοπικών σχεδίων

<sup>12</sup> Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία 2021-2030 είναι διαθέσιμη στα ελληνικά στον ακόλουθο σύνδεσμο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM:2021:101:FIN#PP4Contents>



κινητικότητα από τα κράτη μέλη, στα οποία θα λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες διαφόρων κοινωνικών ομάδων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.

### 1.9 Agenda 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη<sup>13</sup>

Η **Ατζέντα 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη**, για την εφαρμογή της οποίας έχει δεσμευτεί η χώρα μας, προάγει μεταξύ άλλων τον **καθολικό σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της ισότητας και της μη διάκρισης**. Η Ατζέντα 2030 δεσμεύεται ότι θα ενισχύσει τα ευάλωτα άτομα, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία.

Η πρόσβαση στις μεταφορές από όλους τους πολίτες είναι μια περιοχή που ενσωματώνεται και στην Ατζέντα 2030 για την Βιώσιμη Ανάπτυξη. Πιο συγκεκριμένα, ο **Στόχος 11 «Βιώσιμες Πόλεις και Κοινότητες»** εστιάζει στη μετατροπή των πόλεων και των κοινοτήτων σε πόλεις και κοινότητες χωρίς αποκλεισμούς που θα είναι βιώσιμες και ασφαλείς για τους πολίτες, με τον **υπο-στόχο 11.2 να αποσκοπεί στη δημιουργία ασφαλών, οικονομικά προσιτών, προσβάσιμων και βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων για όλους βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια κυρίως με την ανάπτυξη δημόσιων μεταφορών με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των ευάλωτων ομάδων γυναικών, παιδιών, ατόμων με αναπηρία και ηλικιωμένων.**

<sup>13</sup> Η Ατζέντα 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη είναι διαθέσιμη στο: <https://unric.org/el/17-στοχοι-βιωσιμησ-αναπτυξησ/>

## 2 ΟΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΧΩΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΗΕ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ

Τον Σεπτέμβριο του 2019, για πρώτη φορά στην ιστορία, η Ελλάδα εξετάστηκε από την Επιτροπή των ΗΕ, σε μια εφ' όλης της ύλης δημόσια ακρόαση, στην έδρα των Η.Ε. στη Γενεύη, σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους προς τα άτομα με αναπηρία, όπως αυτές απορρέουν από τη Σύμβαση που κύρωσε η χώρα μας με το ν. 4074/2012.

Σε όλη τη διαδικασία της εξέτασης η ΕΣΑμεΑ ήταν παρούσα, καταδεικνύοντας την πραγματικότητα που βιώνουν τα άτομα με αναπηρία στην Ελλάδα. Η ΕΣΑμεΑ συμμετείχε ενεργά και σε όλες τις προπαρασκευαστικές διαδικασίες,<sup>14</sup> ενώ στις 26 Ιουλίου 2019 κατέθεσε την ολοκληρωμένη *Εναλλακτική Έκθεση* της (Alternative Report) στην Επιτροπή των ΗΕ.

Η Επιτροπή των ΗΕ υιοθέτησε τις Τελικές Παρατηρήσεις προς τη χώρα κατά την 506<sup>η</sup> συνεδρίασή της, που έγινε στις 18 Σεπτεμβρίου 2019 και τις οποίες η ΕΣΑμεΑ με δική της πρωτοβουλία της μετέφρασε στην ελληνική γλώσσα αλλά και ως κείμενο εύκολο για ανάγνωση (easy-to-read).<sup>15</sup>

Σχετικά με την πρόοδο της χώρας ως προς την προοδευτική υλοποίηση των Άρθρων 12 και 13, η Επιτροπή εξέφρασε την ανησυχία της για τα εξής:

### Άρθρο 9: Προσβασιμότητα<sup>16</sup>

13. Η Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της για τα εξής:

α) Την αργή πρόοδο στην εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου για την προσβασιμότητα, συμπεριλαμβανομένης της καθυστέρησης στην υιοθέτηση της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας, ιδίως της δευτερογενούς νομοθεσίας που ορίζει ο νόμος 4030/2011 και ο νόμος 4067/2012 σε σχέση με την μελέτη

<sup>14</sup> Πιο συγκεκριμένα, στις 11 Φεβρουαρίου 2019, η ΕΣΑμεΑ υπέβαλλε στην Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες την «εναλλακτική έκθεση» ενόψει της 11<sup>ης</sup> Προ-Συνεδριακής Συνάντησης της Επιτροπής για τη Σύμβαση των Δικαιωμάτων των Ατόμων με Αναπηρίες που έλαβε χώρα στις 9-11 Απριλίου 2019 στη Γενεύη, συμμετείχε στην 11<sup>η</sup> Προ-Συνεδριακή Συνάντηση, στις 26 Ιουλίου 2019 υπέβαλλε στην Επιτροπή την τελική «εναλλακτική έκθεση», και στις 2-4 Σεπτεμβρίου 2019 βρέθηκε στη Γενεύη τόσο για να παραβρεθεί στην ιδιωτική συνάντηση με την Επιτροπή όσο και για να παρακολουθήσει τον εποικοδομητικό διάλογο μεταξύ της αντιπροσωπίας του ελληνικού κράτους και της Επιτροπής των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες

<sup>15</sup> Οι Τελικές Παρατηρήσεις της Επιτροπής των ΗΕ είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα της ΕΣΑμεΑ στα [ελληνικά](#) και σε [κείμενο εύκολο για ανάγνωση](#) (easy-to-read).

<sup>16</sup> Βλ. [Παράρτημα Ι](#) (σσ. 42-43) για μια σύντομη ανάλυση του Άρθρου 9 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες

προσβασιμότητας για την έκδοση οικοδομικών αδειών και την προσαρμογή υφιστάμενων κτιρίων. Ανησυχεί, επίσης, για την καθυστέρηση στη θέσπιση των αναγκαίων μηχανισμών εφαρμογής, ιδίως των Επιτροπών Προσβασιμότητας με βάση τον νόμο 4495/2017.

(β) Την απουσία εθνικής στρατηγικής για την εφαρμογή των προτύπων προσβασιμότητας που διέπουν το δομημένο περιβάλλον, τα αγαθά και τις υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, των μέσων ενημέρωσης και των υπηρεσιών πληροφόρησης και επικοινωνίας, τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα.

14. Η Επιτροπή συνιστά στο συμβαλλόμενο Κράτος, με βάση το γενικό σχόλιο Αρ. 2 (2014) για την προσβασιμότητα, και λαμβάνοντας υπόψη τους υποστόχους 9 και 11 των Στόχων για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, και ιδιαίτερα τους υποστόχους 11.2 και 11.7:

(α) Να θεσπίσει τα **απαραίτητα νομικά και άλλα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της υιοθέτησης κανονισμών και ενός ολοκληρωμένου εθνικού σχεδίου δράσης και μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την προσβασιμότητα**, με επαρκείς πιστώσεις προϋπολογισμού, συγκεκριμένες προθεσμίες, και έναν αποτελεσματικό μηχανισμό παρακολούθησης, σε στενή διαβούλευση και με την ενεργό συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία, μέσω των αντιπροσωπευτικών τους οργανώσεων.

(β) Να λάβει τα **απαραίτητα μέτρα ώστε να εγγυηθεί την προσβασιμότητα** του δομημένου περιβάλλοντος, των αγαθών και υπηρεσιών, και **ιδίως του συστήματος μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές**, και στα δημόσια και κοινωνικά μέσα επικοινωνίας, και να **παρέχει κατάρτιση σε παρόχους υπηρεσιών, μηχανικούς, αρχιτέκτονες και πολεοδόμους για τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία**.

Όπως παρατηρείται, σε ότι αφορά τις Παρατηρήσεις και Συστάσεις της Επιτροπής των ΗΕ για το Άρθρο 9, και ειδικότερα για τις μεταφορές, δίνεται έμφαση στην ανάγκη λήψης των απαραίτητων μέτρων από την Πολιτεία ώστε να εγγυηθεί την προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος, των αγαθών και υπηρεσιών, και ιδίως του συστήματος μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές.

### 3 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

#### 3.1 Άτομα με αναπηρία και προσβασιμότητα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)

Η προσβασιμότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM) εξακολουθεί να αποτελεί ένα σημαντικό εμπόδιο για τα άτομα με αναπηρία σε ότι αφορά το δικαίωμα τους στην ανεμπόδιστη μετακίνηση. Πιο συγκεκριμένα, σε ότι αφορά την προσβασιμότητα του δημόσιου συστήματος μεταφορών τα περισσότερα προβλήματα εντοπίζονται στην ελληνική περιφέρεια, χωρίς, ωστόσο, αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν προβλήματα και στο σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών της Αττικής και της Θεσσαλονίκης. Παραδείγματος χάρη, στην Αθήνα αν και τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός και τραμ) είναι προσβάσιμα σε ικανοποιητικό βαθμό, το ίδιο δεν ισχύει για τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ, στα οποία και εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα ως προς την προσβασιμότητά τους.

Μολονότι στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο ισχύουν οι Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την προσβασιμότητα των Μέσων Μεταφοράς, π.χ. ο Κανονισμός 1107/2006 για τις αεροπορικές μεταφορές,<sup>17</sup> ο Κανονισμός 1177/2010 για τις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα,<sup>18</sup> ο Κανονισμός 1371/2007 για τις σιδηροδρομικές μεταφορές<sup>19</sup> και ο Κανονισμός 181/2011 για τις μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία,<sup>20</sup> παρ' όλα αυτά δεν εφαρμόζονται πλήρως στη χώρα μας. Απόρροια της ελλιπούς εφαρμογής τους είναι η αρκετά περιορισμένη προσβασιμότητα των τρένων και η παντελής απουσία αυτής στα υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ), ενώ σε ότι αφορά τη διαθεσιμότητα των προσβάσιμων ΤΑΧΙ στη χώρα, αριθμός τους δυστυχώς είναι πολύ περιορισμένος.

Σε ότι αφορά την προσβασιμότητα των τρένων στους χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου, υπάρχει διαθέσιμος ένας περιορισμένος αριθμός προσβάσιμων τρένων. Ωστόσο, τα εν λόγω τρένα μπορούν να εξυπηρετήσουν μόνο δυο χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου ανά δρομολόγιο. Επιπλέον, σε περίπτωση μη διεξαγωγής του δρομολογίου του τρένου και αντικατάστασής του από λεωφορεία του παρόχου, τα διαθέσιμα λεωφορεία δεν είναι προσβάσιμα και συνεπώς δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τους χρήστες αναπηρικού αμαξιδίου.

<sup>17</sup> Βλ. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/398c5d9c-5c74-44e0-8419-9cb1b326a47b/language-el/format-PDF>

<sup>18</sup> Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010R1177&from=EL>

<sup>19</sup> Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1371&from=EN>

<sup>20</sup> Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011R0181&from=EL>

### 3.2 Συντήρηση των υποδομών

Η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΜΜΜ εξαρτάται και από την τακτική συντήρηση όλων των παρεμβάσεων εξυπηρέτησης για τα άτομα με αναπηρία στο περιβάλλον των μεταφορών, π.χ. οχήματα, δομημένο περιβάλλον κ.λπ. Δηλαδή, δεν είναι αρκετό, απλά, να υπάρχει η ράμπα στα λεωφορεία ή ύπαρξη προσβάσιμων ανελκυστήρων στους σταθμούς των ΜΜΜ, άλλα οι εν λόγω υποδομές πρέπει να συντηρούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να είναι διαθέσιμες και να μπορούν να χρησιμοποιηθούν με ασφάλεια ανά πάσα στιγμή από το επιβατικό κοινό με αναπηρία. Για παράδειγμα, ενώ υπάρχουν λεωφορεία και τρόλεϊ που διαθέτουν ράμπες για τη διευκόλυνση της εισόδου των ατόμων με κινητική αναπηρία εντός του οχήματος, πολλές φορές λόγω της κακής ή/και ανύπαρκτης συντήρησης τους είναι πολύ πιθανόν να μην λειτουργούν ή οι οδηγοί των οχημάτων να μην γνωρίζουν πως να τις χρησιμοποιήσουν. Επιπρόσθετα, έχει παρατηρηθεί ότι η συντήρηση των διάφορων υποδομών του δομημένου περιβάλλοντος, όπως οι ανελκυστήρες ή οι κυλιόμενες σκάλες στους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ και του ηλεκτρικού, να συντηρούνται κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας των σταθμών έχοντας σαν συνέπεια να παρακωλύεται/εμποδίζεται η μετακίνηση του επιβατικού κοινού με αναπηρία.

### 3.3 Προσβασιμότητα υποδομών του χώρου των μεταφορών

Τα εμπόδια ως προς την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στις μεταφορές δεν περιορίζονται μόνο σε ότι αφορά την προσβασιμότητα αυτών καθ' εαυτών των οχημάτων. Προβλήματα εντοπίζονται και στις υποδομές που συν-διαμορφώνουν το ευρύτερο περιβάλλον των μεταφορών. Προβλήματα προσβασιμότητας διαπιστώνονται τόσο στους σταθμούς και στις στάσεις των αστικών (λεωφορείων και τρόλεϊ) όσο και των υπεραστικών (ΚΤΕΛ) συγκοινωνιών, με την κατάσταση να είναι χειρότερη στην ελληνική περιφέρεια εν συγκρίσει με τα μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).

### 3.4 Μεταφορές και πρόσβαση στην πληροφορία

Ως προς την πρόσβαση στην πληροφορία, οι επιβάτες με αναπηρία ακοής και όρασης αντιμετωπίζουν εμπόδια στην πρόσβαση τους σε πληροφορίες που αφορούν τη μετακίνησή τους. Για παράδειγμα, στην Αθήνα παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει προσπάθειες για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων των αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ με την εγκατάσταση οπτικής ή ηχητικής αναγγελίας μέσω των οποίων μπορεί να ενημερωθεί ο/η επιβάτης για την άφιξη ή την αναχώρηση ενός λεωφορείου/τρόλεϊ, παρ' όλα αυτά η διαθεσιμότητα αυτής της υπηρεσίας δεν παρέχεται σε όλες τις στάσεις. Επιπλέον, μπορεί οι προαναφερθείσες υπηρεσίες να είναι εν μέρει διαθέσιμες στην πρωτεύουσα, ωστόσο, δεν ισχύει το ίδιο για την ελληνική περιφέρεια.

Επιπρόσθετα, στην Αθήνα, αν και στα αστικά λεωφορεία και τρόλεϊ έχουν εγκατασταθεί εντός του οχήματος οθόνες που παρέχουν οπτική ενημέρωση των επιβατών σχετικά με το δρομολόγιο της συγκεκριμένης γραμμής, π.χ. τρέχουσα και επόμενες στάσεις, παρ' όλα αυτά η υπηρεσία αυτή δεν είναι πάντα διαθέσιμη ή σε κάποιες περιπτώσεις το περιεχόμενο που παρουσιάζει είναι παραπλανητικό και δεν συνάδει με το δρομολόγιο της γραμμής. Επίσης, διατίθεται και η υπηρεσία της ηχητικής αναγγελίας για την ενημέρωση όλων των επιβατών και πόσο μάλλον των επιβατών με αναπηρία όρασης, ωστόσο, όπως και στην περίπτωση της οπτικής ενημέρωσης δεν είναι πάντα διαθέσιμη. Η μη συνεχόμενη παροχή των υπηρεσιών της οπτικής και ηχητικής αναγγελίας προς τους επιβάτες με αναπηρία όρασης και ακοής έχει συνέπειες στο να μπορούν να ασκούν το δικαίωμα τους στην ελεύθερη μετακίνηση.

Μια θετική πρωτοβουλία που ξεκίνησε να λειτουργεί εντός του 2021 ήταν η εγκατάσταση σταθμού βιντεοεπικοινωνίας στο σταθμό του Μετρό Συντάγματος<sup>21</sup> η οποία απευθυνόταν στους κωφούς-βαρήκοους πολίτες. Η δράση αυτή λειτούργησε πιλοτικά από το Εθνικό Ίδρυμα Κωφών σε χώρο που παραχώρησε η ΣΤΑΣΥ. Το σύστημα βιντεοεπικοινωνίας βασίζεται στη χρήση μιας συσκευής tablet στην οποία έχει εγκατασταθεί η εφαρμογή IRIS-RELAY SERVICE που λειτουργεί σε 24ωρη βάση. Μέσω του σταθμού αυτού, το κωφό-βαρήκοο άτομο μπορεί να συνδεθεί με τους κωδικούς του σε αυτή και με τη χρήση είτε της νοηματικής γλώσσας είτε της χειλιοανάγνωση να ζητήσει πληροφορίες σχετικά με τα ΜΜΜ.

### 3.5 Προσβασιμότητα των ψηφιακών περιβαλλόντων του τομέα των Μεταφορών

Εκτός από τα εμπόδια ως προς την προσβασιμότητα των ΜΜΜ στο δομημένο περιβάλλον, εμπόδια εντοπίζονται και στο ψηφιακό περιβάλλον του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των οργανισμών που αφορούν τις μεταφορές, των ΚΤΕΛ κ.λπ. Αν και από το 2019 έχει ενσωματωθεί η Οδηγία 2016/2012 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «για την προσβασιμότητα των ιστότοπων και των εφαρμογών για φορητές συσκευές των οργανισμών του δημόσιου τομέα» (αρχικά με τον ν. 4591/2019 (ΦΕΚ Α' 19/12.02.2019) και στη συνέχεια με τον ν. 4727/2020 «Ψηφιακή Διακυβέρνηση (Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό Δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις», παρ' όλα αυτά η εφαρμογή της παρουσιάζει καθυστερήσεις.

<sup>21</sup> Βλ. <https://ypergasias.gov.gr/leitourgia-stathmou-vinteoepikoinonias-gia-kofous-kai-varikoous-ston-stathmo-metro-syntagmatos/>

Στον Πίνακα που ακολουθεί, επιλέχθηκαν ενδεικτικά οι ιστότοποι του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της ΣΤΑΣΥ, του ΟΑΣΑ, του ΟΑΣΘ, του ΟΣΕ, των ΚΤΕΛ Αττικής, Θεσσαλονίκης, Αχαΐας, Λάρισας, και Ηρακλείου προκειμένου να ελεγχθεί το επίπεδο προσβασιμότητας τους στα άτομα με αναπηρία.

**Πίνακας 1: Αποτελέσματα προσβασιμότητας ιστοτόπων του χώρου των μεταφορών<sup>22</sup>**

Υπουργείο/ Φορέας	Συνολική Βαθμολογία σε ποσοστό %	Προβλήματα
Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	81	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα κουμπιά δεν έχουν προσβάσιμα ονόματα</li> <li>- Τα στοιχεία φόρμας δεν σχετίζονται με ετικέτες</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> </ul>
ΣΤΑΣΥ	95	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> </ul>
ΟΑΣΑ	82	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Το [user-scalable = "όχι"] χρησιμοποιείται στο στοιχείο &lt;meta name = "viewport"&gt; ή το χαρακτηριστικό [maximum-scale] είναι μικρότερο από 5</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> </ul>
ΟΑΣΑ telematics	89	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα στοιχεία &lt;frame&gt; ή &lt;iframe&gt; δεν έχουν τίτλο</li> <li>- Το [user-scalable = "όχι"] χρησιμοποιείται στο στοιχείο &lt;meta name = "viewport"&gt; ή το χαρακτηριστικό [maximum-scale] είναι μικρότερο από 5</li> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> </ul>

<sup>22</sup> Ο έλεγχος προσβασιμότητας των ιστοτόπων του Πίνακα έγινε μέσω της χρήσης του εργαλείου Lighthouse v9.6.6 -το ίδιο εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε και στον έλεγχο που πραγματοποιήσαμε το 2020- και έλαβε χώρα τον Δεκέμβριο του 2022.

ΟΑΣΑ ath.ena.card	89	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα στοιχεία &lt;frame&gt; ή &lt;iframe&gt; δεν έχουν τίτλο</li> <li>- Το [user-scalable = "όχι"] χρησιμοποιείται στο στοιχείο &lt;meta name = "viewport"&gt; ή το χαρακτηριστικό [maximum-scale] είναι μικρότερο από 5</li> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> </ul>
ΟΑΣΘ	78	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Τα στοιχεία φόρμας δεν σχετίζονται με ετικέτες</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> </ul>
ΟΑΣΘ (καρτέλα για άτομα με αναπηρία)	81	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Τα στοιχεία φόρμας δεν σχετίζονται με ετικέτες</li> </ul>
ΚΤΕΛ Αττικής	84	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> </ul>
ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης	87	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Τα στοιχεία &lt;frame&gt; ή &lt;iframe&gt; δεν έχουν τίτλο</li> </ul>
ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης – Έκδοση Εισιτηρίων	81	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Το [user-scalable = "όχι"] χρησιμοποιείται στο στοιχείο &lt;meta name</li> </ul>



		<p>= "viewport"&gt; ή το χαρακτηριστικό [maximum-scale] είναι μικρότερο από 5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> </ul>
<b>ΚΤΕΛ Αχαΐας</b>	<b>95</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> </ul>
<b>ΚΤΕΛ Αχαΐας - Έκδοση Εισιτηρίων</b>	<b>78</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Το [user-scalable = "όχι"] χρησιμοποιείται στο στοιχείο &lt;meta name = "viewport"&gt; ή το χαρακτηριστικό [maximum-scale] είναι μικρότερο από 5</li> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> </ul>
<b>ΚΤΕΛ Λαρίσης</b>	<b>65</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Τα στοιχεία κεφαλίδας δεν είναι σε διαδοχική φθίνουσα σειρά</li> <li>- Το [user-scalable = "όχι"] χρησιμοποιείται στο στοιχείο &lt;meta name = "viewport"&gt; ή το χαρακτηριστικό [maximum-scale] είναι μικρότερο από 5</li> </ul>
<b>ΚΤΕΛ Λαρίσης - Έκδοση Εισιτηρίων</b>	<b>74</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Τα στοιχεία φόρμας δεν σχετίζονται με ετικέτες</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης</li> </ul>
<b>ΚΤΕΛ Ηρακλείου - Λασιθίου</b>	<b>63</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt]</li> <li>- Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα</li> <li>- Τα στοιχεία φόρμας δεν σχετίζονται με ετικέτες</li> <li>- Τα κουμπιά δεν έχουν προσβάσιμα ονόματα</li> </ul>

		- Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης
<b>ΚΤΕΛ Ηρακλείου - Λασιθίου - Έκδοση Εισιτηρίων</b>	<b>74</b>	- Τα κουμπιά δεν έχουν προσβάσιμα ονόματα - Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα - Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt] - Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης
<b>ΟΣΕ</b>	<b>90</b>	- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt] - Οι σύνδεσμοι δεν έχουν διακριτό όνομα
<b>tickets.trainose.gr</b>	<b>67</b>	- Οι εικόνες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα [alt] - Τα στοιχεία φόρμας δεν σχετίζονται με ετικέτες - Τα χρώματα φόντου και προσκηνίου δεν έχουν επαρκή λόγο αντίθεσης - Το στοιχείο <html> δεν έχει χαρακτηριστικό [lang]

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα που λάβαμε από τον έλεγχο που πραγματοποιήσαμε με το εργαλείο Lighthouse v.9.6.6, (βλ. παραπάνω Πίνακα), οι περισσότεροι ιστοτόποι των οργανισμών που σχετίζονται με τις μεταφορές μπορεί να μην είναι πλήρως προσβάσιμοι αλλά βρίσκονται πάνω από το 80% (στήλη 2) και στη στήλη 3 του Πίνακα μπορούμε να δούμε τα βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν ως προς την προσβασιμότητα των εν λόγω ιστοτόπων.

Σε ότι αφορά την ιστοσελίδα του Υπουργείου Μεταφορών, ενώ στο Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου για το έτος 2022 και συγκεκριμένα στον Υπο-Στόχο 6.4 προβλεπόταν η «Εξασφάλιση προσβασιμότητας των Ατόμων με Αναπηρία, στον διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (www.yme.gr)»<sup>23</sup> μέσω της ενσωμάτωσης εργαλείων για την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε αυτή, παρ' όλα αυτά μέχρι και τη στιγμή που γραφόταν το παρόν κείμενο (Δεκέμβριος 2022), η ιστοσελίδα του Υπουργείου δεν ήταν πλήρως προσβάσιμη.

<sup>23</sup> Το Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι διαθέσιμο στο: [https://government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp\\_upodomon\\_2022.pdf](https://government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp_upodomon_2022.pdf) (βλ. σ. 63).

Ωστόσο, ενδιαφέρον έχουν τα ευρήματα που λάβαμε σχετικά με την προσβασιμότητα των καρτελών των ιστοτόπων που αφορούν αποκλειστικά την αγορά εισιτηρίων τόσο στα ΚΤΕΛ όσο και στα τρένα. Με βάση λοιπόν τον παραπάνω πίνακα, παρατηρούμε ότι με εξαίρεση το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και το ΚΤΕΛ Αχαΐας η καρτέλα που αφορά στην ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων αξιολογήθηκε με 81% και 78% αντίστοιχα, οι αντίστοιχες καρτέλες των υπολοίπων προς εξέταση ΚΤΕΛ καθώς και της Hellenic Train το ποσοστό προσβασιμότητας κυμαινόταν μεταξύ 63% με 74%. Λαμβάνοντας υπόψη την τάση που υπάρχει στο επιβατηγό κοινό τείνει να αγοράζει τα εισιτήρια του ηλεκτρονικά, τα παραπάνω ευρήματα δείχνουν ένα ακόμη εμπόδιο με το οποίο έρχεται αντιμέτωπο το επιβατικό κοινό με αναπηρία στην προσπάθεια του να ασκήσει το δικαίωμα πρόσβασης στις μεταφορές.

### 3.6 Μεταφορές, καταστάσεις κρίσης και άτομα με αναπηρία

Σημαντικότερος τομέας, με πάρα πολλά κενά και ελλείψεις, εξακολουθεί να παραμένει ο τομέας που αφορά την προστασία, ασφάλεια και διαφυγή επιβατών με αναπηρία και εν γένει εμποδιζόμενων χρηστών του μεταφορικού τομέα τόσο στα/από τα οχήματα όσο και τους σταθμούς. Παραδείγματος χάρη, δεν προβλέπεται ούτε κατάλληλος εξοπλισμός ούτε και διαδικασίες απομάκρυνσης ατόμων με αναπηρία από σταθμούς όλων των μέσων μεταφοράς σε έκτακτες περιπτώσεις, όπως σε περίπτωση φωτιάς, σεισμού, τρομοκρατικού χτυπήματος κ.λπ., το δε προσωπικό αυτών στην πλειοψηφία του δεν έχει λάβει καμία κατάρτιση σχετικά με τις ανάγκες των επιβατών με αναπηρία. Επιπλέον, τα άτομα με αναπηρία δεν έχουν καμία ενημέρωση από τους μεταφορικούς φορείς για τυχόν εξειδικευμένες προβλέψεις και διαδικασίες για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων ή ακόμη και για την ενδεδειγμένη αντίδραση των ίδιων των ατόμων ως επιβατών των διαφόρων μέσων. Επίσης, στη συντριπτική τους πλειονότητα οι έξοδοι διαφυγής και οι αντίστοιχοι χώροι καταφυγής των σηράγγων της χώρας δεν είναι προσβάσιμες στα άτομα με αναπηρία, με αποτέλεσμα τον βέβαιο αποκλεισμό τους σε περίπτωση ατυχημάτων, με όποιες συνέπειες μπορεί να έχει αυτό.

#### 4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Από το 2019, χρονιά κατά την οποία το ελληνικό κράτος εξετάστηκε από την Επιτροπή των ΗΕ, μέχρι και σήμερα, έχουν προκύψει συγκεκριμένες δεσμεύσεις για τη χώρα, οι οποίες αφορούν:

- την εφαρμογή των Τελικών Παρατηρήσεων της Επιτροπής των ΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες,
- την υλοποίηση των δράσεων που περιλαμβάνονται στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, η εκπόνηση του οποίου ολοκληρώθηκε το 2020,
- την υλοποίηση των δράσεων που περιλαμβάνονται στα Ετήσια Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2022.

Το περιεχόμενο των συγκεκριμένων δεσμεύσεων προς την χώρα έχει απεικονιστεί στον Πίνακα που ακολουθεί. Πιο συγκεκριμένα, οι Τελικές Παρατηρήσεις της Επιτροπής (πρώτη στήλη) συσχετίζονται με τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου Δράσης (δεύτερη στήλη), ενώ στην τρίτη και τέταρτη στήλη του πίνακα αποτυπώνεται η αντιστοιχία τους με τα Ετήσια Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτά έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης.

**Πίνακας 2. Αντιστοίχιση των συστάσεων της Επιτροπής των ΗΕ με τους στόχους και δράσεις του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία και το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών**

Συστάσεις Επιτροπής CRPD	Στόχοι και Δράσεις στο Εθνικό Σχέδιο για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία	Ετήσιο Σχέδιο Δράσης Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (2021) <sup>24,25</sup>	Ετήσιο Σχέδιο Δράσης Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών (2022) <sup>26</sup>
Προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.1:</b> Θέτουμε τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας στον αστικό ιστό</p>	-	<p><b>Στόχος 2:</b> Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στις μεταφορές</p> <p><b>Υπο-στόχος 2.4:</b> Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)</p>
Προσβασιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.2 –</b> Εξασφαλίζουμε καθολική πρόσβαση σε όλες τις κτιριακές υποδομές του τομέα μεταφορών</p>	-	
Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και</p>	<b>Στόχος 5.</b> Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και	<b>Στόχος 3.</b> Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου

<sup>24</sup> Στο Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2021 δεν υπήρχε σαφής αντιστοιχία των προβλεπόμενων δράσεων με το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία, σε αντίθεση με το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης για το 2022.

<sup>25</sup> Το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2021 είναι διαθέσιμο στο: [https://gscg.gov.gr/wp-content/uploads/2023/03/Υπουργείο-Υποδομών-και-Μεταφορών\\_ΕΣΔ\\_2021.pdf](https://gscg.gov.gr/wp-content/uploads/2023/03/Υπουργείο-Υποδομών-και-Μεταφορών_ΕΣΔ_2021.pdf)

<sup>26</sup> Το Ετήσιο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2022 είναι διαθέσιμο στο: [https://www.government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp\\_upodomon\\_2022.pdf](https://www.government.gov.gr/wp-content/uploads/2021/12/yp_upodomon_2022.pdf)

<p>αγροτικές περιοχές</p>	<p>Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.3:</b> Πρωθούμε την κινητικότητα στον αστικό και περιαστικό ιστό και διασφαλίζουμε καλύτερη ποιότητα ζωής για όλους</p>	<p>της οδικής ασφάλειας</p> <p><b>Υπο-στόχος 5.1:</b> «Νέο Θεσμικό Πλαίσιο για την Προώθηση της Οδικής Ασφάλειας», αποτελούμενο από διαδοχικές, θεσμικού τύπου, παρεμβάσεις</p>	<p>και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας</p> <p><b>Υπο-στόχος 3.6:</b> Προώθηση της κινητικότητας στον αστικό ιστό και περιαστικό ιστό και διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής για όλους</p>
<p>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</p>	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.4:</b> Εντατικοποιούμε τους ελέγχους και τις δράσεις ευαισθητοποίησης για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης στον αστικό ιστό για όλους</p>	<p>-</p>	<p><b>Στόχος 3.</b> Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας</p> <p><b>Υπο-στόχος 3.7:</b> Εφαρμογή μέτρων για τη διευκόλυνση της κινητικότητας των ατόμων με αναπηρία στις αστικές συγκοινωνίες</p>
<p>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</p>	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.6:</b> Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές</p>	<p>-</p>	<p><b>Στόχος 4.</b> Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών</p> <p><b>Υπο-στόχος 4.4:</b> Εξασφάλιση της προσβασιμότητας και της ατομικής κινητικότητας στις αεροπορικές μεταφορές</p>
<p>Προσβασιμότητα του συστήματος των μεταφορών στις αστικές και αγροτικές περιοχές</p>	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.6:</b> Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και</p>	<p>-</p>	<p><b>Στόχος 4.</b> Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών</p> <p><b>Υπο-στόχος 4.5:</b> Εξασφάλιση της προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία στις εγκαταστάσεις</p>

	την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές		του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών
	<p><b>Στόχος 21:</b> Προσβασιμότητα στις μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου</p> <p><b>Υπο-στόχος 21.6:</b> Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές</p>	-	<p><b>Στόχος 6.</b> Αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών</p> <p><b>Υπο-στόχος 6.4:</b> Εξασφάλιση προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία στον διαδικτυακό τόπο των Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών</p>
Εκπαίδευση και κατάρτιση σε όλους τους παρόχους υπηρεσιών, μηχανικούς, αρχιτέκτονες και πολεοδόμους για τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία	<p><b>Στόχος 28:</b> Ενημέρωση, Κατάρτιση και Επιμόρφωση της Δημόσιας Διοίκησης</p> <p><b>Υπο-στόχος 28.2:</b> Σχεδιάζουμε και εκπονούμε μέσω του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης και σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία στοχευμένες δράσεις για την ενημέρωση και την κατάρτιση της Δημόσιας Διοίκησης</p>	-	-

Η ενσωμάτωση των περισσότερων Συστάσεων της Επιτροπής που αφορούν στα ζητήματα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στη Μεταφορές στους Στόχους του ΕΣΔ, αποτελεί θετική εξέλιξη.

#### 4.1 Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία

Οι δράσεις που σχετίζονται με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι συγκεντρωμένες στους **Στόχους 21 και 28** του ΕΣΔ. Ο **Στόχος 21** σχετίζεται με την **προσβασιμότητα στις μεταφορές και την κινητικότητα του ατόμου**, ενώ ο

**Στόχος 28** σχετίζεται με την **ενημέρωση, κατάρτιση και επιμόρφωση στελεχών της δημόσιας διοίκησης**, όπως τα στελέχη τους τομέα των μεταφορών.

Πιο αναλυτικά:

**Στόχος 21: Προσβασιμότητα στις Μεταφορές και Κινητικότητα του Ατόμου**

1. Θέτουμε τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της κινητικότητας στον αστικό ιστό

- Θεσπίζουμε ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την Πολυεπίπεδη Διακυβέρνηση και τον ανα-καθορισμό αρμοδιοτήτων μεταξύ κρατικής διοίκησης και ΟΤΑ.
- Ελαχιστοποιούμε στο απολύτως αναγκαίο μέτρο τη συναρμοδιότητα φορέων σε θέματα προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία σε δρόμους, πεζοδρόμια και γενικώς κοινόχρηστους χώρους.
- Καταγράφουμε όλα τα θέματα που άπτονται της εξασφάλισης προσβασιμότητας στον αστικό ιστό, στις 'Τεχνικές Οδηγίες για τον Σχεδιασμό Αστικών Οδών και Υπαίθριων Δημόσιων Χώρων' (Κοινή Υπουργική Απόφαση).

**Χρονοδιάγραμμα:** Εντός του 2020

**Υπεύθυνος και εμπλεκόμενοι φορείς:** Υπουργείο Εσωτερικών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας – Γενική Γραμματεία Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ΟΤΑ

2. Εξασφαλίζουμε καθολική πρόσβαση σε όλες τις κτηριακές υποδομές του τομέα μεταφορών (στάσεις, σταθμούς, αεροδρόμια, σταθμούς λιμένων, parking, πιάτσες ταξί, κόμβους μετεπιβίβασης, σταθμούς κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς, στάσεις τουριστικών λεωφορείων)

**Χρονοδιάγραμμα:** Έως τον Δεκέμβριο 2022

**Υπεύθυνος και εμπλεκόμενοι φορείς:** Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας – Γενική Γραμματεία Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ΟΤΑ, Φορείς Μεταφορικού Έργου, ιδιώτες

3. Προωθούμε την κινητικότητα στον αστικό και περιαστικό ιστό και διασφαλίζουμε καλύτερη ποιότητα ζωής για όλους

- Συντάσσουμε το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο θα συμπεριλαμβάνει περαιτέρω δράσεις για την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση του συνόλου των πολιτών, και κατά συνέπεια και των ατόμων με αναπηρία.

**Χρονοδιάγραμμα:** Εντός του 2021

*Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας (με ορίζοντα υλοποίησης 2021-2030) εγκρίθηκε στα τέλη του 2022 και έχει σαν στόχο τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων στη χώρα κατά 50% μέχρι και το 2030.*



- Τροποποιούμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για να εξασφαλίσουμε την ασφαλή μετακίνηση ατόμων με αναπηρία και την αντιμετώπιση της παραβατικότητας.

Χρονοδιάγραμμα: Εντός του 2021

Σύμφωνα με την τελευταία τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ), αυστηροποιήθηκε το πλαίσιο σχετικά με την ποινή όταν κάποιος/α έχει σταθμεύσει το όχημα του/της παράνομα σε θέση στάθμευσης ατόμου με αναπηρία. Ειδικότερα, εκτός από την κλήση προς τον οδηγό γίνεται και αφαίρεση των πινακίδων του αυτοκινήτου. Επιπλέον, όταν ο/η οδηγός προσέλθει για την παραλαβή των πινακίδων του αυτοκινήτου που έκανε την παράβαση, του/της αφαιρείται και η άδεια οδήγησης για δυο μήνες.

- Καθορίζουμε το νομοθετικό πλαίσιο και δρομολογούμε την έκδοση ηλεκτρονικής κάρτας διοδίων των δικαιούχων ατόμων με αναπηρία για την απλούστευση της διαδικασίας διέλευσής τους από τους σταθμούς διοδίων, με την οποία παράλληλα οι δικαιούχοι γίνονται αποδέκτες όλων των ισχυουσών ευνοϊκών ρυθμίσεων χρέωσης.

Χρονοδιάγραμμα: Εντός του 2021

Το 2021, όταν ψηφίστηκε ο νόμος 4782 «Εκσυγχρονισμός, απλοποίηση και αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου των δημοσίων συμβάσεων, ειδικότερες ρυθμίσεις προμηθειών στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας και άλλες διατάξεις για την ανάπτυξη, τις υποδομές και την υγεία», ένα θέμα που είχε αναδειχθεί αφορούσε στη δωρεάν διέλευση των οχημάτων των ατόμων με αναπηρία από τους σταθμούς με ή χωρίς την παρουσία του ατόμου με αναπηρία στο όχημα, αφού σύμφωνα με την παρ. 17 του άρθρου 211, το άτομο με αναπηρία πρέπει να επιβαίνει στο όχημα κατά τη διέλευση των οχημάτων προκειμένου να είναι δωρεάν.

Ωστόσο, όπως επισήμανε η ΕΣΑμεΑ με επιστολές που απέστειλε προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, η εν λόγω διάταξη το μόνο που θα επέφερε ήταν να επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τον ήδη βεβαρημένο οικονομικό προϋπολογισμό των ατόμων με αναπηρία, αφού εξαιτίας της έλλειψης μη προσβάσιμων μεταφορικών μέσων μεταφοράς η πλειοψηφία των ατόμων με αναπηρία δεν έχει άλλη επιλογή από το να κάνουν χρήση των ιδιωτικών τους οχημάτων για τις μετακινήσεις τους. Επιπρόσθετα, αρκετά συχνά τα μέλη των οικογενειών των ατόμων με αναπηρία επωμίζονται τον ρόλο του οδηγού τους μεταφέροντας τους σε διάφορες υπηρεσίες ή/και δομές που χρειάζεται να μεταβούν, όπως νοσοκομεία, θεραπευτήρια, εργασία, χώρους ψυχαγωγίας/άθλησης, εκπαίδευσης, δημιουργικής απασχόλησης κ.λπ.. Μάλιστα, υπάρχουν και περιπτώσεις που χρειάζεται να αφήσουν το άτομο με αναπηρία στον τόπο προορισμού του, π.χ. σε ένα νοσοκομείο, στην εργασία του/της κ.λπ. και να επιστρέψουν αργότερα ώστε να τους παραλάβουν και να επιστρέψουν στην κατοικία τους. Δηλαδή, αν και το αναπηρικό όχημα κυκλοφορεί προς εξυπηρέτηση του ατόμου με αναπηρία, αρκετά συχνά το άτομο με αναπηρία είναι

πιθανό να μην βρίσκεται εντός αυτού. Μια σημαντική διάσταση που όμως η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου το 2021 δεν έλαβε υπόψη της όταν άλλαξε το πλαίσιο διέλευσης των ατόμων με αναπηρία από τους σταθμούς διοδίων.

Με πίεση διαρκείας από την ΕΣΑμεΑ προς το Υπουργείο Μεταφορών, το 2022 άλλαξε το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και πλέον προβλέπεται η ελεύθερη διέλευση του αναπηρικού οχήματος χωρίς την παρουσία του ατόμου με αναπηρία. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν.4903/2022, το όχημα του ατόμου με αναπηρία μπορεί να περνά από τα διόδια δωρεάν χωρίς να είναι υποχρεωτική η παρουσία του ίδιου του ατόμου με αναπηρία στο όχημα, όπως ίσχυε στο παρελθόν.

Όμως, αν και από τον Μάρτιο του 2022 ψηφίστηκε η εν λόγω ρύθμιση και αρκετές συναντήσεις έλαβαν χώρα μεταξύ των αρμόδιων υπηρεσιών του υπουργείου Μεταφορών και εκπροσώπους της ΕΣΑμεΑ σχετικά με τη διαδικασία έκδοσης της κάρτας διέλευσης των ατόμων με αναπηρία από τα διόδια όπου και συμφωνήθηκε το περιεχόμενο της Υπουργικής Απόφασης (ΥΑ), μέχρι και το Δεκέμβριο του 2022 ήταν ακόμη σε εκκρεμότητα η έκδοση αυτής. Μάλιστα, από τα τέλη Μαΐου (όταν και ξεκίνησε η διαδικασία επεξεργασίας των τεχνικών θεμάτων για την ψηφιοποίηση και έκδοση της προαναφερόμενης κάρτας από το υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης) μέχρι το Δεκεμβρίου του 2022, που συντάχθηκε το εν λόγω κείμενο, δεν υπήρχε καμία ενημέρωση αναφορικά με την πορεία έκδοσής της προαναφερθείσας ΥΑ.

- Αναμορφώνουμε το θεσμικό πλαίσιο απόκτησης Άδειας Οδήγησης.  
Χρονοδιάγραμμα: Εντός του 2021

Ως προς την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου απόκτησης Άδειας Οδήγησης, εντός τους 2021 ψηφίστηκε ο ν. 4850/2021. Σε ότι αφορά τα ζητήματα οδήγησης των ατόμων με αναπηρία, οι αλλαγές που επήλθαν αφορούν: α) τη δυνατότητα δημιουργίας κέντρων αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα από φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου (άρθρο 24), β) την θεωρητική εξέταση των υποψηφίων κωφών-βαρήκοων οδηγών (βλ. άρθρο 11), και γ) τη διαδικασία της πρακτικής εξέτασης αυτών όπως και τη δυνατότητα να κάνουν χρήση της υπηρεσίας εξ αποστάσεως διερμηνείας ή χειλεανάγνωσης του Εθνικού Ιδρύματος Κωφών μέσω βιντεοκλήσης πριν από την έναρξη της πορείας ή να χρησιμοποιούν διερμηνέα ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειλεανάγνωσης η δαπάνη του οποίου βαρύνει τον/την ίδιο/α τον/την εξεταζόμενο/η (άρθρο 14).

- Αναμορφώνουμε το νομοθετικό πλαίσιο για το Δελτίο Στάθμευσης ατόμων με αναπηρία.  
Χρονοδιάγραμμα: Εντός του 2021

*Η εν λόγω δράση δεν έχει υλοποιηθεί ακόμη.*

- Αναθεωρούμε το θεσμικό πλαίσιο και δημιουργούμε ηλεκτρονική πλατφόρμα για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ανάγκες κινητικότητας των ευάλωτων κατηγοριών πολιτών.

**Χρονοδιάγραμμα:** Εντός του 2022

*Το 2020 ολοκληρώθηκε από Ομάδα Εργασίας που συνέστησε το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος, με τη συμμετοχή και εκπροσώπου της ΕΣΑμεΑ, η μελέτη και συγγραφή τεύχους για τον αστικό σχεδιασμό για τη στήριξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο στοχεύει μεταξύ άλλων και στην προώθηση του προσβάσιμου σχεδιασμού των αστικών περιβαλλόντων. Το 2021, ολοκληρώθηκε η αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου για τα ΣΒΑΚ στα όποια πλέον λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες κινητικότητας ευάλωτων κατηγοριών πολιτών, όπως τα άτομα με αναπηρία.*

- Διευκολύνουμε την κινητικότητα των ατόμων με αναπηρία στις αστικές συγκοινωνίες.

*Ενδεικτικά: Προεξοχές πεζοδρομίου πλησίον των στάσεων του ΟΑΣΑ, ηχητική αναγγελία αφίξεων.*

**Εμπλεκόμενοι φορείς:** ΟΣΥ ΑΕ, ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ ΑΕ, ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ, ΟΣΕΘ, ΟΑΣΘ

*Ως προς τη διευκόλυνση της κινητικότητας των ατόμων με αναπηρία, από το 2020 έχουν παρατηρηθεί σημαντικές βελτιώσεις που συμβάλλουν θετικά στην άσκηση και απόλαυση του δικαιώματος τους στις μεταφορές, π.χ. η προσθήκη σε μερικές στάσεις ηχητικής αναγγελίας για τα άτομα με αναπηρία όρασης όπως και οθόνες με οπτική αναγγελία της άφιξης των αστικών λεωφορείων ή τρόλεϊ για τους κωφούς-βαρήκοους είναι μερικά παραδείγματα αυτών των βελτιώσεων. Ωστόσο, οι δράσεις αυτές πρέπει να συνεχιστούν προκειμένου να είναι διαθέσιμες σε όλες τις υφιστάμενες στάσεις. Επιπλέον, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών λειτουργεί Επιτροπή που εξετάζει τα εμπόδια ή τους περιορισμούς που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία στις Μεταφορές στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι από την ΕΣΑμεΑ, τις Ομοσπονδίες μέλη της ΕΣΑμεΑ και τους μεταφορικούς φορείς.*

- Εντάσσουμε παραμέτρους σχετικές με την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία στον σχεδιασμό και την εκτέλεση έργων σιδηροδρομικής υποδομής.

**Εμπλεκόμενος φορέας:** ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ

**Υπεύθυνοι φορείς:** Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και εποπτευόμενοι φορείς, ΟΤΑ

4. Εντατικοποιούμε τους ελέγχους και τις δράσεις ευαισθητοποίησης για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης στον αστικό ιστό για όλους

- Ενισχύουμε το ρόλο του εθνικού φορέα ελέγχου εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία σε λεωφορεία (ΟΣΥ ΑΕ, ΟΑΣΘ ΑΕ, ΤΛΔΧ, αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ).
- Εντατικοποιούμε την τροχαία αστυνόμευση και τους ελέγχους στους δημόσιους χώρους, προστατεύουμε τους χώρους στάθμευσης, τα κεκλιμένα επίπεδα κ.ο.κ..
- Προβάλλουμε κοινωνικό μήνυμα στα ΜΜΕ και διοργανώνουμε ενημερωτική ημερίδα σε κάθε περιφέρεια της επικράτειας.

**Χρονοδιάγραμμα:** Εντός του 2021

**Υπεύθυνοι φορείς:** Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη – Ελληνική Αστυνομία

*Ως προς αυτή την ενίσχυση του εθνικού φορέα ελέγχου εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία σε λεωφορεία δεν έχουμε πληροφόρηση σχετικά με το στάδιο υλοποίησης του.*

*Αναφορικά με την παράνομη χρήση των θέσεων στάθμευσης των ατόμων με αναπηρία από άλλους οδηγούς, όντως η Ελληνική Αστυνομία είχε θέσει σε λειτουργία το πρόγραμμα «Ελεύθερη κυκλοφορία των πολιτών στις πόλεις» που ήταν ένα ειδικό επιχειρησιακό πρόγραμμα τροχονομικής αστυνόμευσης και το οποίο λειτούργησε από το Σεπτέμβριο του 2019 μέχρι και το τρίτο τρίμηνο του 2020. Μέσα από την υλοποίηση του προγράμματος αυτού γινόταν καταγραφή, σε μηνιαία βάση, των παραβάσεων που αφορούσαν την παράνομη στάθμευση α) σε ράμπα διάβασης ατόμων με αναπηρία, β) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης ατόμων με αναπηρία, και γ) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία. Σύμφωνα με τα ευρήματα των καταγραφών αυτών υπήρχε εκτεταμένη καταπάτηση των θέσεων στάθμευσης για τους πολίτες με αναπηρία, η οποία υποδηλώνει το σοβαρό έλλειμμα ευαισθητοποίησης των Ελλήνων/Ελληνίδων οδηγών ως προς το σεβασμό του δικαιώματος των ατόμων με αναπηρία στις μετακινήσεις. Η δράση αυτή ωστόσο δεν συνεχίστηκε το 2021 και το 2022.*

[...] 6. Εξασφαλίζουμε την προσβασιμότητα και την ατομική κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές

- Ελέγχουμε τους φορείς διαχείρισης αερολιμένων και τους αερομεταφορείς ως προς τη συμμόρφωσή τους με τα κριτήρια προσβασιμότητας.

- Μεριμνούμε για την προσβασιμότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.  
Ενδεικτικά:

Εκσυγχρονίζουμε τα υπάρχοντα και αυξάνουμε τα καθορισμένα σημεία παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία, προβλέπουμε την προσθήκη κειμενογράφου και τη δημιουργία καθορισμένων χώρων φροντίδας

σκύλων-οδηγών, προσθέτουμε ηχητική ειδοποίηση για άφιξη σε όροφο σε όλους τους ανελκυστήρες.

**Χρονοδιάγραμμα:** 2020-2023

**Υπεύθυνος φορέας:** Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

**Εμπλεκόμενος φορέας:** Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ

*Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Πορείας Υλοποίησης Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία,<sup>27</sup> σε ότι αφορά τις αερομεταφορές έχει ολοκληρωθεί η συγγραφή εγχειρίδιου της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας για την εκπαίδευση των στελεχών της στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία. Επίσης, διενεργούνται έλεγχοι στα αεροδρόμια της χώρας σχετικά με την προσβασιμότητά τους, όπως γίνονται έλεγχοι στις αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη χώρα για το κατά πόσο εφαρμόζουν την ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά στα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία. Τέλος, πραγματοποιούνται διάφορες δράσεις στον Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών σε ζητήματα προσβασιμότητας, τόσο του δομημένου περιβάλλοντος όσο και σε ότι αφορά την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στην ενημέρωσή τους.*

## **Στόχος 28: Ενημέρωση, Κατάρτιση και Επιμόρφωση της Δημόσιας Διοίκησης**

### **1. Σχεδιάζουμε και εκπονούμε μέσω του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης και σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία οριζόντιες δράσεις για την ενημέρωση και κατάρτιση της Δημόσιας Διοίκησης σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία**

- Προβαίνουμε σε ανίχνευση των αναγκών κατάρτισης και ενημέρωσης της Δημόσιας Διοίκησης.
- Καταρτίζουμε βάσει των εκπαιδευτικών αναγκών προγράμματα επιμόρφωσης και αναζητούμε από το Μητρώο του ΕΚΔΔΑ κατάλληλους επιμορφωτές.
- Εκπονούμε τα επιμορφωτικά προγράμματα.
- Αξιολογούμε τα επιμορφωτικά προγράμματα.

**Υπεύθυνοι και εμπλεκόμενοι φορείς:** Υπουργείο Εσωτερικών, Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ), Όλα τα Υπουργεία και εμπλεκόμενοι φορείς

<sup>27</sup> Η Ετήσια Έκθεση Πορείας Υλοποίησης Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία είναι διαθέσιμη ηλεκτρονικά στο: <https://amea.gov.gr/action-report>

## 4.2 Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2022

Στα σχέδια δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2022, οι δράσεις που αφορούν σε ζητήματα που σχετίζονται με την αναπηρία έχουν συμπεριληφθεί στο Στόχο 5: «Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και της οδικής ασφάλειας» του Σχεδίου Δράσης για το 2021 και στους Στόχους 2: «Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στις μεταφορές», 3: «Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας», 4: «Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών», και 6: «Αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών».

Ειδικότερα, α) τα ζητήματα της προσβασιμότητας του συστήματος μεταφορών, συσχετίζονται με το Στόχο 5 «Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και της οδικής ασφάλειας» του Σχεδίου Δράσης για το 2021, και με τους Στόχους 3 «Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας», 4 «Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών» και 6 «Αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών» του Σχεδίου Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το έτος 2022, και β) τα ζητήματα της προσβασιμότητας του δομημένου περιβάλλοντος των μεταφορών με τους Στόχους 3 «Αναμόρφωση του μεταφορικού έργου και μετάβαση σε νέες μορφές κινητικότητας», 4 «Εκσυγχρονισμός αερομεταφορών» και 6 «Αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών» του Σχεδίου Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το έτος 2022. Στα Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2022 δεν εντοπίστηκε δράση που να αφορά στην παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης στους εργαζόμενους του χώρου αυτού.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Ως προς την υλοποίηση των δράσεων που περιλαμβάνονται στα Ετήσια Σχέδια Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα έτη 2021 και 2020, βλ. το σχολιασμό που προηγήθηκε στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες. Αξίζει να επισημανθεί ότι στο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το 2022 υπήρχε άμεση συσχέτιση των δράσεων του με το ΕΣΔ εν αντιθέσει με το Σχέδιο Δράσης για το έτος 2021 όπου κάτι αντίστοιχο δεν υπήρχε. Επίσης, στο Σχέδιο Δράσης του Υπουργείου για το 2021 οι δράσεις που αφορούσαν το δικαίωμα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία στις Μεταφορές ήταν αρκετά περιορισμένες.

## 5 ΚΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΣΕΩΝ

### 5.1 Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί και προσβασιμότητα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)

Η προσβασιμότητα των MMM είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα άτομα με αναπηρία προκειμένου να μπορούν αυτόνομα να ασκήσουν και να απολαύσουν το δικαίωμα τους στις μεταφορές και στην κινητικότητα. Μάλιστα, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η σημασία της προσβασιμότητας των MMM σε όλους τους Ευρωπαίους πολίτες με ή χωρίς αναπηρία αποτελεί ζήτημα προτεραιότητας και για το λόγο αυτό το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο έχει εκδώσει συγκεκριμένους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς ανά μέσο μεταφοράς. Ωστόσο, παρά τους προαναφερθέντες Κανονισμούς που αποσκοπούν στο να συμβάλλουν σημαντικά στη προώθηση και προστασία των δικαιωμάτων των ευρωπαϊών επιβατών -με ή χωρίς αναπηρία- στη χώρα μας, αυτοί δυστυχώς δεν εφαρμόζονται πλήρως. Χαρακτηριστικό αυτού είναι η ελλιπής ή σχεδόν ανύπαρκτη προσβασιμότητα των τρένων και των υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ), στερώντας συνεπώς του δικαιώματος χρήσης αυτών από τα άτομα με αναπηρία. Για το λόγο αυτό προτείνουμε:

- Την πλήρη και ουσιαστική εφαρμογή των Ευρωπαϊκών Κανονισμών για τα MMM προκειμένου τα άτομα με αναπηρία να μπορούν ανεμπόδιστα να ασκούν το δικαίωμα τους στην κινητικότητα.

### 5.2 Εκπαίδευση των εργαζομένων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία

Ένα από τα πιο σημαντικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία κατά τις μετακινήσεις τους με τα MMM σχετίζεται με τη συμπεριφορά των εργαζομένων σε αυτά προς τα άτομα με αναπηρία, η οποία, αρκετά συχνά, δεν είναι συμβατή με τη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας. Παραδείγματος χάρη, είναι συχνό το φαινόμενο οι εργαζόμενοι των MMM, όπως οι οδηγοί, οι υπάλληλοι στους σταθμούς εξυπηρέτησης των πολιτών κ.λπ., να μην γνωρίζουν πως να συμπεριφερθούν προς τα άτομα με αναπηρία όταν συναλλάσσονται μαζί τους. Σε κάποιες περιπτώσεις αισθάνονται άβολα και αμήχανα απέναντί τους γιατί δεν γνωρίζουν πως να αλληλεπιδράσουν μαζί τους ή μπορεί να αναπτύσσουν και διάφορες φοβίες. Σε άλλες περιπτώσεις, μπορεί να εκδηλώσουν συμπεριφορές υπερ-προστατευτισμού απέναντι σε αυτά, να μην γνωρίζουν πως να επικοινωνήσουν με τα άτομα που ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες αναπηρίας ή/και πως να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους ή τη στήριξη τους κατά τη συνδιαλλαγή τους με αυτά.

Οι βασικές αιτίες πίσω από την εκδήλωση αυτής της συμπεριφοράς των εργαζομένων στα ΜΜΜ προς τα άτομα με αναπηρία συσχετίζονται: α) με τις προκαταλήψεις και τα στερεότυπα που έχουν επικρατήσει από παλαιότερες δεκαετίες και οι οποίες δεν αντιμετώπιζαν τα άτομα με αναπηρία ως «πολίτες» που έχουν ακριβώς τα ίδια δικαιώματα με τα άτομα χωρίς αναπηρία, και β) με τη μη εξοικείωση των δημοσίων λειτουργιών με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων που συναλλάσσονται και ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες αναπηρίας όπως και το πως να επικοινωνήσουν μαζί τους.

Συνεπώς, τόσο για την άρση των προκαταλήψεων και των αρνητικών στερεοτύπων για τα άτομα με αναπηρία όσο και για την εξοικείωση των εργαζομένων με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία κατά τη διάρκεια της εξυπηρέτησής τους είναι σημαντική η επιμόρφωση των εργαζομένων στο χώρο των μεταφορών σε εκείνα τα στοιχεία και τις λεπτομέρειες που χρειάζεται να ακολουθούν κατά τις συναλλαγές τους με τα άτομα με αναπηρία. Για το λόγο αυτό προτείνουμε:

- Την παροχή συνεχούς εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης σε όλους τους εργαζόμενους στο χώρο των δημόσιων μεταφορών στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.
- Τη συνεργασία μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Ινστιτούτου της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία και Χρόνιες Παθήσεις (IN-ΕΣΑμεΑ) στο σχεδιασμό και διοργάνωση επιμορφωτικών σεμιναρίων στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.

### 5.3 Εφαρμογή της καθολικής προσβασιμότητας στο σύνολο των υπηρεσιών του τομέα των μεταφορών

Τα εμπόδια ως προς την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία στις μεταφορές δεν περιορίζονται μόνο σε ότι αφορά την προσβασιμότητα αυτών καθ' εαυτών των οχημάτων. Προβλήματα υφίστανται και στις υποδομές που συν-διαμορφώνουν το ευρύτερο πλαίσιο/περιβάλλον των μεταφορών. Παραδείγματος χάρη, ζητήματα, ως προς την προσβασιμότητα τους, εντοπίζονται στους σταθμούς και στις στάσεις των αστικών (λεωφορείων και τρόλεϊ) όσο και των υπεραστικών (ΚΤΕΛ) συγκοινωνιών, με την κατάσταση να είναι χειρότερη στην ελληνική περιφέρεια εν συγκρίσει με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Προβλήματα εντοπίζονται επίσης και σε ότι αφορά στην πρόσβαση του επιβατηγού κοινού σε πληροφορίες σχετικά με τις μεταφορές. Παραδείγματος χάρη, στην Αθήνα αν και έχουν γίνει προσπάθειες για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων των αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ μέσω οπτικής ή ηχητικής αναγγελίας σχετικά με την άφιξη ή την αναχώρηση ενός



λεωφορείου/τρόλεϊ, παρ' όλα αυτά η ενημέρωση αυτή δεν είναι διαθέσιμη σε όλες τις στάσεις. Αν και οι προαναφερθέντες υπηρεσίες της οπτικής και ηχητικής αναγγελίας είναι έως ένα βαθμό διαθέσιμες στην Αθήνα, οι ίδιες υπηρεσίες δεν είναι διαθέσιμες σε όλα τις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας.

Εκτός από τη διασφάλιση της προσβασιμότητας του δομημένου περιβάλλοντος του χώρου των μεταφορών, εξίσου σημαντική είναι και η διασφάλιση της προσβασιμότητας του ψηφιακού περιβάλλοντος του χώρου των μεταφορών. Με άλλα λόγια είναι σημαντικό τόσο ο ιστότοπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όσο και οι ιστότοποι που σχετίζονται με τις μεταφορές, όπως οι ιστοσελίδες των ΚΤΕΛ, των αστικών λεωφορειών, των αεροδρομίων, του ΟΣΕ κ.λπ. καθώς και οι εφαρμογές για την έκδοση των εισιτηρίων (τόσο αυτές που είναι διαθέσιμες στους σταθμούς έκδοσης εισιτηρίων όσο και αυτών που είναι διαθέσιμες για κινητά smartphones) να είναι πλήρως προσβάσιμες στα άτομα με αναπηρία. Για το λόγο αυτό προτείνουμε:

- Την εφαρμογή της καθολικής προσβασιμότητας στο σύνολο των υπηρεσιών του τομέα των μεταφορών τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές.

#### 5.4 Συντήρηση των υποδομών

Η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΜΜΜ εξαρτάται και από την τακτική συντήρηση όλων των παροχών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία στο περιβάλλον των μεταφορών. Δηλαδή, δεν είναι αρκετό απλά να υπάρχει η ύπαρξη ραμπών στα λεωφορεία ή ύπαρξη προσβάσιμων ανελκυστήρων στους σταθμούς των ΜΜΜ, αλλά όλες αυτές οι παροχές να συντηρούνται μεθοδικά και τακτικά προκειμένου να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανά πάσα στιγμή από τους χρήστες με αναπηρία. Επιπλέον, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι η συντήρηση όλων των σχετικών υποδομών θα πραγματοποιείται σε ώρες εκτός του ωραρίου λειτουργίας προκειμένου να μην παρακωλύεται/εμποδίζεται η μετακίνηση του επιβατηγού κοινού με αναπηρία. Για το λόγο αυτό προτείνουμε:

- Τη μεθοδική και τακτική συντήρηση όλων των παρεμβάσεων εξυπηρέτησης των ατόμων με αναπηρία και σε ώρες που είναι εκτός ωραρίου προκειμένου να μην εμποδίζεται η μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία.

#### 5.5 Μεταφορές, καταστάσεις κρίσης και άτομα με αναπηρία

Η προστασία, ασφάλεια και διαφυγή επιβατών με αναπηρία και εν γένει εμποδιζόμενων χρηστών του συνολικού μεταφορικού τομέα τόσο στα/από τα οχήματα όσο και τους σταθμούς -ιδιαίτερα σε καταστάσεις κρίσης- έχει

αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα και παραμένει η μεγάλη αδυναμία των μεταφορικών συστημάτων της χώρας. Η απουσία κατάλληλων σχετικών προδιαγραφών, μέσων και υπηρεσιών καθώς και η άγνοια του προσωπικού σε θέματα σχετικά με την αναπηρία και τις ιδιαίτερες ανάγκες ενημέρωσης και συναλλαγής με άτομα με αναπηρία αποτελούν τους βασικούς τομείς προς άμεση διερεύνηση και αντιμετώπιση από τους μεταφορικούς τομείς. Για το λόγο αυτό προτείνουμε:

- Την ανάπτυξη και εφαρμογή/υλοποίηση πολιτικών και μέσων/υπηρεσιών διαφυγής των ατόμων με αναπηρία από σταθμούς και οχήματα σε έκτακτες συνθήκες και τη σχετική εκπαίδευση του προσωπικού των μεταφορικών φορέων.

## 5.6 Υιοθέτηση μιας συμπεριληπτικής γλώσσας για την αναπηρία

Η λανθασμένη χρήση γλώσσας, όταν γίνεται αναφορά σε ζητήματα που σχετίζονται με την αναπηρία όπως και όταν γίνεται αναφορά στα ίδια τα άτομα με αναπηρία, είναι ένα πρόβλημα που πολύ συχνά συναντιέται τόσο στην ελληνική νομοθεσία όσο και στον καθημερινό λόγο όταν συνδιαλεγόμαστε με τα άτομα με αναπηρία. Βασική αιτία αυτού του προβλήματος είναι ότι η γλώσσα αυτή προέρχεται κυρίως από το ιατρικό μοντέλο της αναπηρίας που προσεγγίζει την αναπηρία ως μια ασθένεια που χρειάζεται θεραπεία και η οποία δεν συνάδει με τη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας. Μάλιστα, η λανθασμένη χρήση της γλώσσας για την αναπηρία που χρησιμοποιείται στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο αποτέλεσε και μια από τις Παρατηρήσεις και Συστάσεις της Επιτροπής των ΗΕ. Ειδικότερα, η Παρατήρηση αφορούσε στην υποτιμητική γλώσσα που χρησιμοποιείται για τα άτομα με αναπηρία και στην ανάγκη εξάλειψης της από την ελληνική νομοθεσία.<sup>29</sup>

Στο πλαίσιο της δικαιωματικής προσέγγισης της αναπηρίας η γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται για τα άτομα με αναπηρία είναι μια γλώσσα συμπεριληπτική (inclusive language) που θα δίνει έμφαση πρώτα στο άτομο και όχι στην αναπηρία του, παραμερίζοντας ξεπερασμένες και πολλές φορές υποτιμητικές έννοιες για τα άτομα με αναπηρία προερχόμενες αφενός από την ιατρική προσέγγιση για την

<sup>29</sup> Σύμφωνα με την Παρατήρηση της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες «1. Η Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της για την έλλειψη στη νομοθεσία του συμβαλλόμενου Κράτους μιας εναρμονισμένης προσέγγισης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, και ότι το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, [...] εμπεριέχει υποτιμητική γλώσσα για τα άτομα με αναπηρία [...]. Η Επιτροπή συνιστά στο συμβαλλόμενο Κράτος, σε στενή διαβούλευση και με την ενεργό εμπλοκή των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία: [...] (2γ) Να εξάλειψει στη νομοθεσία του την υποτιμητική γλώσσα που αναφέρεται στα άτομα με αναπηρία». Οι Τελικές Παρατηρήσεις της Επιτροπής των ΗΕ είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα της ΕΣΑμεΑ στα [ελληνικά](#) και σε [κείμενο εύκολο για ανάγνωση](#) (easy-to-read).

αναπηρία, αφετέρου από στερεότυπα και προκαταλήψεις για αυτά. Για το λόγο αυτό, προτείνουμε:

- Να εξαιρεθεί από την υφιστάμενη νομοθεσία η μη συμβατή με τη δικαιωματική προσέγγιση της αναπηρίας ορολογία που χρησιμοποιείται για τα άτομα με αναπηρία και την αναπηρία εν γένει όπως και να σταματήσει η αναπαραγωγή της κατά τη διαμόρφωση και σύνταξη νέων νομοθετικών πρωτοβουλιών ή και άλλων εκδόσεων στο πεδίο των μεταφορών.



Ως Παρατηρητήριο Θεμάτων Αναπηρίας εργαζόμαστε ήδη συστηματικά στο πεδίο της ορθής χρήσης της γλώσσας στη βάση της δικαιωματικής προσέγγισης. Με στόχο να διευκολύνουμε το έργο σας, στο **Παράρτημα ΙΙ<sup>30</sup>** παρουσιάζουμε τις βασικές αρχές της συμπεριληπτικής γλώσσας και συστάσεις ενδεδειγμένης ορολογίας όταν αναφερόμαστε στα άτομα με αναπηρία τόσο στον προφορικό όσο και στον γραπτό λόγο. Το εν λόγω κείμενο βασίστηκε στις Οδηγίες Συμπεριληπτικής Γλώσσας για την Αναπηρία (Disability-inclusive language guidelines) που δημοσιεύτηκαν το 2019 τα ΗΕ στο πλαίσιο εφαρμογής της Στρατηγικής για την ένταξη των ατόμων με αναπηρία (Disability Inclusion Strategy).<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Βλ. σσ. 44-46 του παρόντος αρχείου.

<sup>31</sup> United Nations (2019). *Disability-inclusive language guidelines*. Available at: <https://www.ungeneva.org/sites/default/files/2021-01/Disability-Inclusive-Language-Guidelines.pdf>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΆΡΘΡΟΥ 9 (ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ)

### Άρθρο 9 Προσβασιμότητα

1. Προκειμένου να επιτρέψουν στα άτομα με αναπηρίες να ζουν ανεξάρτητα και να συμμετέχουν πλήρως σε όλες τις πτυχές της ζωής, τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν στα άτομα με αναπηρίες την πρόσβαση, σε ίση βάση με τους άλλους, στο φυσικό περιβάλλον, τα μέσα μεταφοράς, την πληροφορία και τις επικοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων και των τεχνολογιών και συστημάτων πληροφορίας και επικοινωνιών και σε άλλες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που είναι ανοικτές ή παρέχονται στο κοινό, τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές. Τα μέτρα αυτά, που θα συμπεριλαμβάνουν τον προσδιορισμό και την εξάλειψη των εμποδίων και κωλυμάτων προσβασιμότητας, θα ισχύουν, μεταξύ άλλων, για:

α. τα κτίρια, τους δρόμους, τις μεταφορές και λοιπές εσωτερικές και υπαίθριες εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των σχολείων, των κατοικιών, των ιατρικών εγκαταστάσεων και των εργασιακών χώρων,

β. τις πληροφορίες, τις επικοινωνίες και λοιπές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων και των ηλεκτρονικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης.

2. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη λαμβάνουν επίσης κατάλληλα μέτρα προκειμένου:

α. να αναπτύξουν, διαδώσουν και παρακολουθούν την εφαρμογή των ελάχιστων προτύπων και κατευθυντήριων οδηγιών για την προσβασιμότητα των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που είναι ανοικτές ή παρέχονται στο κοινό,

β. να διασφαλίζουν ότι οι ιδιωτικοί φορείς, οι οποίοι προσφέρουν εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που είναι ανοικτές ή παρέχονται στο κοινό, λαμβάνουν υπόψη τους όλες τις μορφές της προσβασιμότητας για τα άτομα με αναπηρίες,

γ. να παρέχουν κατάρτιση τους άμεσα ενδιαφερόμενους, σε σχέση με τα ζητήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρίες,

δ. να παρέχουν, στα κτίρια και τις λοιπές εγκαταστάσεις που είναι ανοικτές στο κοινό, σύστημα σήμανσης σε Μπράιγ και σε ευανάγνωστες και κατανοητές μορφές,

ε. να παρέχουν μορφές «ζωντανής» βοήθειας και ενδιάμεσων, συμπεριλαμβανομένων των οδηγών, των αναγνώστων και των επαγγελματιών διερμηνέων της νοηματικής γλώσσας, προκειμένου να διευκολύνουν την προσβασιμότητα στα κτίρια και σε άλλες εγκαταστάσεις που είναι ανοικτές στο κοινό,

στ. να προάγουν άλλες κατάλληλες μορφές βοήθειας και υποστήριξης προς τα άτομα με αναπηρίες, προκειμένου να διασφαλίζουν την πρόσβασή τους στην πληροφορία,

ζ. να προάγουν την πρόσβαση, για τα άτομα με αναπηρίες, στις νέες τεχνολογίες και τα συστήματα πληροφορίας και επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένου και του Διαδικτύου,

η. να προάγουν το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διανομή προσιτών τεχνολογιών και συστημάτων ενημέρωσης και επικοινωνιών σε αρχικό στάδιο, έτσι ώστε αυτές οι τεχνολογίες και συστήματα να καταστούν προσιτές με ελάχιστο κόστος.

Το Άρθρο 9 της Σύμβασης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες θέτει ουσιαστικά το πλαίσιο της «καθολικής προσβασιμότητας». Το Άρθρο 9 αποτελείται από 2 παραγράφους.

Στην πρώτη παράγραφο αναδεικνύεται ο οριζόντιος χαρακτήρας της προσβασιμότητας και η ανάγκη διασφάλισης αυτής σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών σε αστικές και αγροτικές περιοχές προκειμένου τα άτομα με αναπηρία να ζουν ανεξάρτητα και να συμμετέχουν πλήρως σε όλες τις πτυχές της ζωής.

Στη δεύτερη παράγραφο περιγράφονται ενδεικτικά μέτρα τα οποία καλούνται να υιοθετήσουν τα συμβαλλόμενα κράτη τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα.

Το Άρθρο αυτό, ακριβώς λόγω του οριζόντιου χαρακτήρα της προσβασιμότητας, πρέπει να μελετηθεί σε συνδυασμό με σειρά άλλων άρθρων της Σύμβασης όπως ενδεικτικά τα Άρθρα 2 «Ορισμοί», 3 «Γενικές Αρχές», 4 «Γενικές υποχρεώσεις», 5 «Ισότητα και μη διάκριση», 12 «Ισότητα ενώπιον του νόμου», 13 «Πρόσβαση στη δικαιοσύνη», 19 «Ανεξάρτητη διαβίωση και ένταξη στην κοινωνία», 20 «Κινητικότητα του ατόμου» κ.λπ. αυτής.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

Μια από τις Παρατηρήσεις και Συστάσεις της Επιτροπής, όπως προέκυψε ύστερα από τον εποικοδομητικό διάλογο με την αντιπροσωπεία του ελληνικού κράτους, αφορούσε στη γλώσσα που χρησιμοποιείται στην ελληνική νομοθεσία για τα άτομα με αναπηρία. Ειδικότερα, η Παρατήρηση αφορούσε στην υποτιμητική γλώσσα που χρησιμοποιείται για τα άτομα με αναπηρία και στην ανάγκη εξάλειψης της από την ελληνική νομοθεσία.<sup>32</sup>

Η βασική αρχή που εισάγεται με τη Σύμβαση είναι ότι η γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται για τα άτομα με αναπηρία είναι μια γλώσσα συμπεριληπτική (inclusive language) που θα δίνει έμφαση πρώτα στο άτομο και όχι στην αναπηρία του, παραμερίζοντας ξεπερασμένες και πολλές φορές υποτιμητικές έννοιες για τα άτομα με αναπηρία προερχόμενες αφενός από την ιατρική προσέγγιση για την αναπηρία, αφετέρου από στερεότυπα και προκαταλήψεις για τα άτομα με αναπηρία.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Συμπεριληπτικής Γλώσσας για την Αναπηρία (*Disability-inclusive language guidelines*) που δημοσιεύσαν το 2019 τα ΗΕ στο πλαίσιο εφαρμογής της Στρατηγικής για την ένταξη των ατόμων με αναπηρία (*Disability Inclusion Strategy*),<sup>33</sup> η γλώσσα που οφείλουμε να χρησιμοποιούμε όταν αναφερόμαστε στα άτομα με αναπηρία πρέπει να βασίζεται στις ακόλουθες πέντε αρχές:

1. Έμφαση στο άτομο και όχι στην αναπηρία
2. Αποφυγή χρήσης «ετικετών» και στερεοτύπων
3. Μη χρήση συγκαταβατικών ευφημισμών
4. Η αναπηρία δεν είναι ασθένεια ή πρόβλημα
5. Χρήση ορθής γλώσσας όχι μόνο στον γραπτό λόγο αλλά και στον προφορικό και ανεπίσημο λόγο

<sup>32</sup> Σύμφωνα με την Παρατήρηση της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες «1. Η Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της για την έλλειψη στη νομοθεσία του συμβαλλόμενου Κράτους μιας εναρμονισμένης προσέγγισης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, και ότι το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, [...] εμπεριέχει υποτιμητική γλώσσα για τα άτομα με αναπηρία [...]. Η Επιτροπή συνιστά στο συμβαλλόμενο Κράτος, σε στενή διαβούλευση και με την ενεργό εμπλοκή των οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία: [...] (2γ) Να εξαλείψει στη νομοθεσία του την υποτιμητική γλώσσα που αναφέρεται στα άτομα με αναπηρία». Οι Τελικές Παρατηρήσεις της Επιτροπής των ΗΕ είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα της ΕΣΑμεΑ στα [ελληνικά](#) και σε [κείμενο εύκολο για ανάγνωση](#) (easy-to-read).

<sup>33</sup> United Nations (2019). *Disability-inclusive language guidelines*. Available at: <https://www.ungeneva.org/sites/default/files/2021-01/Disability-Inclusive-Language-Guidelines.pdf>

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η **ορολογία που προτείνεται να χρησιμοποιείται** όταν αναφερόμαστε στα άτομα με αναπηρία όπως και η **ορολογία που είναι καλό να αποφεύγεται**.

Προτεινόμενοι όροι για την αναπηρία		Όροι που θα πρέπει να αποφεύγονται	
	άτομο/α με αναπηρία		άτομα/α με ειδικές ανάγκες, άτομο/α με ειδικές ικανότητες, ανάπηρος/η, ανάπηρο/α άτομο/α, ΑμεΑ, ΑμΕΑ, αφανείς ήρωες της καθημερινότητας, ήρωες της ζωής ήρωες με αναπηρία
	άτομο/α χωρίς αναπηρία, το υπόλοιπο του πληθυσμού		κανονικός/η, υγιής, φυσιολογικός, αρτιμελής
	έχει αναπηρία...		υποφέρει από, πάσχει από ταλαιπωρείται από, χτυπήθηκε από
	άτομο με νοητική αναπηρία		καθυστερημένος, καθυστερημένο άτομο, αργός, ανισόρροπος, χαμηλής νοημοσύνης,
	άτομο με ψυχοκοινωνική αναπηρία		παράφρων, τρελός, μανιακός, ψυχικά διαταραγμένος, συναισθηματικά διαταραγμένος ψυχικά άρρωστος
	κωφός βαρήκοος άτομο/α που είναι κωφό/α άτομο με αναπηρία ακοής τυφλοκωφός		κουφός, κωφάλαλος, μουγγός

	άτομο με αναπηρία λόγου άτομο που χρησιμοποιεί συσκευή επικοινωνίας άτομο που χρησιμοποιεί εναλλακτική μέθοδο επικοινωνίας		άλαλος, δεν μπορεί να μιλήσει
	τυφλός, άτομο που είναι τυφλό, άτομο με αναπηρία όρασης τυφλοκωφός		αόμματος, στραβός
	άτομο με κινητική αναπηρία άτομο με αναπηρία στα άνω άκρα άτομο με αναπηρία στα κάτω άκρα		σακάτης, κουτσός, παράλυτος, κουλός
	χρήστης/τρια αναπηρικού αμαξιδίου, άτομο που χρησιμοποιεί αναπηρικό αμαξίδιο		καθηλωμένος/η σε αναπηρικό καροτσάκι
	άτομο με σύνδρομο down		άτομο με ειδικές ανάγκες μογγόλος
	άτομο που έχει λέπρα		λεπρός
	άτομο με μικρό ανάστημα μικρό άτομο άτομο με αχονδροπλασία (αν ανήκει σε αυτή την κατηγορία)		νάνος

[Πηγή: *Disability-inclusive language guidelines*,  
Available at:  
<https://www.ungeneva.org/sites/default/files/2021-01/Disability-Inclusive-Language-Guidelines.pdf>]