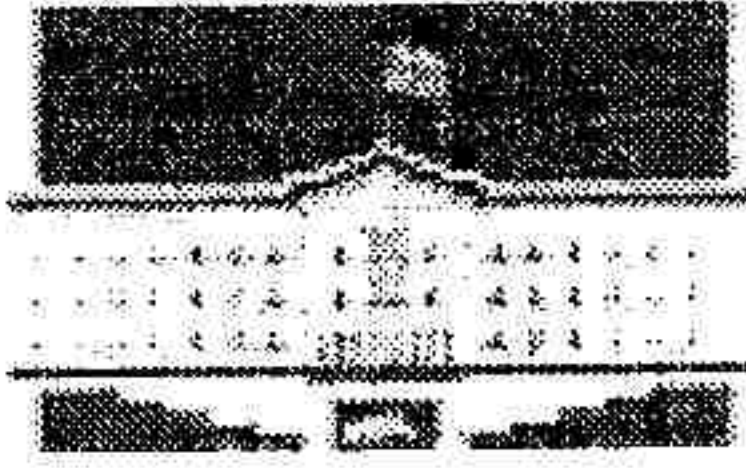




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Σχετικά με άρθρο δημοσιευμένο στην ΙΣΟΤΙΜΙΑ τον Απρίλιο του 2014 με θέμα την προσβασιμότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Ο Αναφέρων Βουλευτής,

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος

Μετρό – Ηλεκτρικός – Τραμ: Είναι «Προσβάσιμα» για όλους;



Της Βασιλικής Κοφινάκου – Κασιόπη
Μηχανολόγος – Μηχανικός
Γεν. Γραμματέας Δ.Σ. ΠΑΣΥΠΚΑ

Τα Μεταφορικά Μέσα Σταθερής Τροχιάς στην Αττική, δηλαδή το Μετρό, ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος και το Τραμ ανήκουν όλα πλέον στην εταιρεία ΣΤΑΣΥ Α.Ε., που δηλώνει ότι είναι προσβάσιμα για τα Άτομα με Αναπηρία.

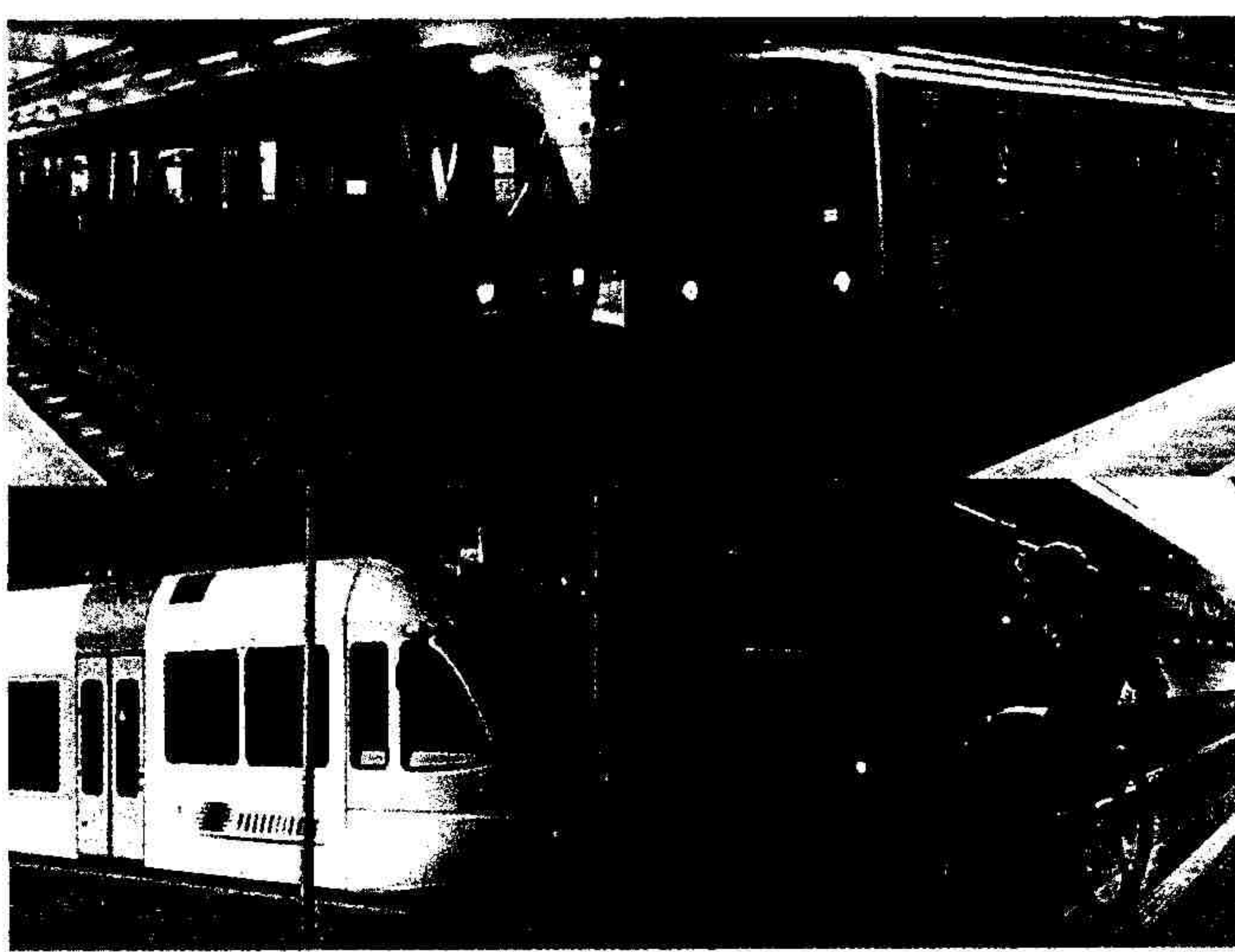
Στην Ιστοσελίδα της www.stasy.gr στις Χρήσιμες Οδηγίες στο «Διευκολύνσεις ΑμεΑ» μπορούμε να βρούμε τις αντίστοιχες πληροφορίες.

Σας παραθέτουμε μια βιωματική εμπειρία κατά τη χρήση των Μέσων Μεταφοράς Σταθερής Τροχιάς, διερωτώμενοι:

Είναι τελικά τα Μέσα Μεταφοράς Σταθερής Τροχιάς προσβάσιμα για όλους; Προσφέρουν την ίδια εξυπηρέτηση σε όλους τους επιβάτες τους; Μπορούμε όλοι χωρίς ταλαιπωρία να πάμε στον προορισμό μας;

Κινούμαι με αναπηρικό αμαξίδιο, χρησιμοποιώ το «προσβάσιμο» Μετρό από το 2004 (έτος παράδοσης του μέσου στο κοινό) και έχω διαπιστώσει ότι πολύ συχνά έχει χαλασμένους ανελκυστήρες σε διάφορους σταθμούς του ή, ακόμη χειρότερα, τους συντηρεί σε ώρες λειτουργίας του συρμού. Το αποτέλεσμα είναι να γίνεται άβατο για τους χρήστες αμαξιδίων ή στην καλύτερη περίπτωση μας ταλαιπωρεί αναγκάζοντάς μας να πηγαίνουμε σε επόμενους σταθμούς για να αλλάξουμε κατεύθυνση και να επιστρέψουμε στον σταθμό που επιθυμούμε. Το αναβατόριο για ΑμεΑ που έχει τοποθετηθεί στο σταθμό Λαρίσης, είναι, «εντυπωσιακά» συχνά, «προσωρινά» χαλασμένο. Ένα «προσωρινά» που κρατάει 5 – 6 μέρες μέχρι να επισκευασθεί και σύντομα βέβαια να ξαναχαλάσει. Θα συνέβαινε άραγε αυτό αν ήταν για την εξυπηρέτηση όλων των επιβατών και όχι μόνο για τα ΑμεΑ; Δεν θα είχε αντικατασταθεί μετά από δέκα χρόνια που παρουσιάζει προβλήματα και έχει αποδειχθεί ότι είναι αδύνατον να εκπληρώσει το έργο του;

Δηλώνει η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. ότι υπάρχουν ράμπες στα πεζοδρόμια των σταθμών, όμως έχω παρατηρήσει ότι υπάρχουν πεζοδρόμια και νησίδες σε φανάρια οδών σε σταθμούς, ακόμη και δίπλα από τους ανελκυστήρες Μετρό που δεν έχουν ράμπες,



όπως για παράδειγμα: Στη λεωφόρο Συγγρού δίπλα στον ανελκυστήρα Μετρό (στα 10 μέτρα) και απέναντι από τον πεζόδρομο της οδού Δράκου.

Όταν οι σταθμοί αυξάνονται (επέκταση Μετρό) και δίνονται σε λειτουργία νέοι τερματικοί σταθμοί, από την πρώτη μέρα έχουν αλλάξει οι ταμπέλες στους χώρους έκδοσης εισιτηρίων, στις σκάλες και στις αποβάθρες, όχι όμως στους ανελκυστήρες (ταμπελάκια στα κομβία και ηχητικά μηνύματα), όπου για βδομάδες αργότερα να δημιουργούν σύγχυση και πρόβλημα στην πληροφόρηση των

επιβατών που τα χρησιμοποιούν.

Στις ώρες αιχμής είναι αδύνατον να χωρέσει ένας επιβάτης που χρησιμοποιεί αναπηρικό αμαξίδιο, ούτε καν στο βαγόνι που φέρει τη σήμανση ότι είναι για ΑμεΑ γιατί δεν δηλώνεται πουθενά η προτεραιότητα που έχουμε. Πολλές φορές έχω μείνει να περιμένω τον επόμενο συρμό, βλέποντας είναι αλήθεια κάποιους άλλους επιβάτες να κοιτάνε ο ένας τον άλλο με απορία...

Οι πρώτοι σταθμοί που παραδόθηκαν το 2004 δεν έχουν ακόμη πλάκες – οδηγούς τυφλών και οι προειδοποιητικές κόκκινες λωρίδες στις αποβάθρες, που δεν πρέπει να ξεπερνάνε οι επιβάτες, έχουν γίνει γκρι.

Οι ανακοινώσεις που γίνονται στους σταθμούς ηχητικά, δεν έχει προβλεφτεί να γίνονται και σε φωτεινούς πίνακες στην αποβάθρα ώστε να ενημερώνονται και οι κωφοί. Αυτοί, αν είναι τυχεροί, αν έρθει και επιβιβαστούν σε «νέου τύπου» συρμό, θα τις διαβάσουν - όσες αναγράφονται - στους φωτεινούς πίνακες που διαθέτουν εντός τους.

Ίσως θεωρηθεί υπερβολή η παρατήρησή μου, αλλά ο διάδρομος ασφαλείας στα τούνελ για έκτακτες περιπτώσεις, δεν έχει το κατάλληλο πλάτος για τα αμαξίδια (αναπηρικά, καρότσι διδύμων κλπ) και καταλήγει σε σκαλάκια στους σταθμούς.

Τον Ηλεκτρικό σιδηρόδρομο τον χρησιμοποιώ τα δύο τελευ-

ταία χρόνια και για συγκεκριμένες μικρές διαδρομές. Θα σας περιγράψω την πρώτη μου εμπειρία, με την ελπίδα να μην σας κουράσω, επειδή αναδεικνύει πολλά προβλήματα:

Όταν βρέθηκα στην αποβάθρα του σταθμού Ομόνοιας, ρώτησα στις πληροφορίες που πρέπει να σταθώ και σε πιο βαγόνι πρέπει να μπω, με πληροφόρησαν λοιπόν ότι πρέπει να περιμένω στο πρώτο βαγόνι. Όμως ήρθε «παλαιού τύπου» τρένο (αυτό που έχει στη μέση του ανοίγματος της πόρτας κάθετο στύλο και δεν χωράει το αμαξίδιο), οπότε άρχισα να πηγαίνω προς τα πίσω, βαγόνι – βαγόνι, για να βρω αυτό που έχουν βγάλει το στύλο (υπάρχει ένα τουλάχιστον σε κάθε τρένο) όπως με ενημέρωσε ένας παρατηρητικός συνεπιβάτης. Ευτυχώς ο οδηγός με περίμενε και έτσι πέτυχα την επιβίβαση!

Κατέβηκα στο σταθμό «Βικτώρια» ανέβηκα στην πλατεία, διεκπεραίωσα την εργασία μου και επιστρέφοντας να μπω στον ανελκυστήρα «προς Πειραιά» για να γυρίσω, είδα ότι είναι χαλασμένος και μάλιστα όχι «προσωρινά» γιατί ήταν σπασμένα τα τζάμια του και είχε χειρόγραφη ταμπέλα που δήλωνε τη βλάβη. Φυσικά δεν είχε ακουστεί καμιά ενημέρωση όταν ερχόμουν, ούτε στην αποβάθρα ούτε στο τρένο. Πήρα πάλι το τρένο «προς Κηφισιά» και κατέβηκα στο σταθμό «Αττική» και για πολύ μεγάλη ατυχία μου(;) εκεί επισκευαζόταν ο ανελκυστήρας (σε ώρες λειτουργίας) και δεν μπορούσα να κατέβω από την αποβάθρα. Οπότε πήρα το επόμενο τρένο και πήγα στο σταθμό «Άγιο Νικόλαο» για να κάνω την αλλαγή κατεύθυνσης. Στην υπόγεια διάβαση του σταθμού βρέθηκα σε μια ράμπα με ανεπίτρεπτη κλίση (περίπου 20%), ευτυχώς με βοήθησαν άλλοι επιβάτες και την κατέβηκα.

Η ιστορία που σας περιγράφω είναι αληθινή, μια μικρή διαδρομή, όπου όμως προέκυψαν τόσες δυσκολίες! Μάλιστα συζητώντας με άλλους επιβάτες με πληροφόρησαν ότι ο ανελκυστήρας του σταθμού Βικτωρίας με κατεύθυνση «προς Πειραιά» είναι πολύ συχνά χαλασμένος και δεν είναι λίγες οι φορές που είναι χαλασμένος και ο ανελκυστήρας της άλλης κατεύθυνσης.

Γυρνώντας στην Ομόνοια και πηγαίνοντας να πάρω τον ανελκυστήρα για την έξοδό μου είδα και την ταμπέλα που ενημερώνει τα ΑμεΑ, είναι όμως σε λάθος μέρος – στον τοίχο δίπλα από την πόρτα του ανελκυστήρα και φυσικά όποιος έρχεται στην αποβάθρα δεν μπορεί να τη δει (είναι στη πλάτη του) και αναγκάζεται να πάρει «ελλιπείς» πληροφορίες, από ανεκπαιδευτο για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ, προσωπικό.

Δυστυχώς κάθε φορά που χρησιμοποιώ τον Ηλεκτρικό σιδηρόδρομο αντιμετωπίζω δυσκολίες, γιατί οι αποστάσεις τρένου και αποβάθρας και η υψομετρική τους διαφορά, είναι πολύ διαφορετικές στους διάφορους σταθμούς, αλλά και σε διάφορες θέσεις επιβίβασης - αποβίβασης (ανάλογα από το βαγόνι που επιλέγει κανείς) μέσα στον ίδιο σταθμό.

Οι αποστάσεις αυτές είναι πολύ μεγάλες, έχω συναντήσει απόσταση μεγαλύτερη των 20 εκατοστών και υψομετρική διαφορά μεγαλύτερη των 15 εκ. Οι υπεύθυνοι θα πρέπει να μελετήσουν την τοποθέτηση «ελαστικών προεξοχών έξω από τις ακραίες θύρες των συρμών, για εύκολη επιβίβαση αμαξιδίων στο συρμό» όπως και στο Μετρό, να ορίσουν ένα συγκεκριμένο βαγόνι (σε όλους τους τύπους τρένων), που θα πρέπει να χρησιμοποιούμε και να φροντίσουν να διαμορφώσουν κατάλληλα την αποβάθρα στις θέσεις επιβίβασης – αποβίβασης ώστε να γίνονται αυτές με ασφάλεια. Ακόμη να φροντίσουν για την κατάλληλη σήμανση ώστε να έχουμε σωστή πληροφόρηση.

Αν και η βόλτα μου με το **Τραμ** ήταν πολύ μικρή, δυστυχώς δι-

απίστωσα και εκεί προβλήματα στην προσβασιμότητα. Ξεκίνησα από το σταθμό «Δάφνη» του Μετρό με προορισμό τη στάση στην πλατεία «Νέας Σμύρνης» του Τραμ. Φεύγοντας από το σταθμό μετεπιβίβασης «Νέος Κόσμος» του Μετρό και πηγαίνοντας για την αποβάθρα του Τραμ, δεν υπάρχει «συνέχεια» στις ράμπες των πεζοδρομίων, γιατί ακριβώς απέναντι από τη στάση του Τραμ στο πεζοδρόμιο δεν υπάρχει ράμπα. Η μόνη λύση είναι να γυρίσουμε πίσω ένα τετράγωνο, να κατέβουμε σε δρόμο συχνής κυκλοφορίας, ώστε να φτάσουμε στην πλευρά της αποβάθρας που ευτυχώς έχει ράμπα. Παρατήρησα ότι και στις στάσεις του Τραμ υπάρχει μεγάλη απόσταση οχήματος – αποβάθρας και μεγάλη υψομετρική διαφορά, διαφορετικές σε κάθε στάση.

Όταν βρέθηκα «στη θέση εντός του οχήματος με ιδιαίτερο σχεδιασμό για την καλύτερη εξυπηρέτηση ΑμεΑ», όπως χαρακτηρίστικά αναφέρει η εταιρεία, είδα δύο κομβία (ένα κόκκινο και ένα κίτρινο) για χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων (έφεραν τον ειδικό συμβολισμό), που υπάρχουν δίπλα στη θέση και μου δημιουργήθηκε η απορία: σε τι μας εξυπηρετούν; Η αλήθεια είναι ότι όταν σταμάτησε σε μια στάση το όχημα, τα πάτησα αλλά δεν έγινε τίποτα. Ούτε ηχητικό μήνυμα ή ερώτηση από τον οδηγό άκουσα (που υποτίθεται ότι είναι εκπαιδευμένος στην εξυπηρέτησή ΑμεΑ), ούτε βγήκε κάποια αυτόματη ράμπα κάτω από την πόρτα για την εξάλειψη του σκαλοπατιού κατά την αποβίβασή μας, όπως δηλώνει η εταιρεία στην ιστοσελίδα της.

Χρησιμοποιώντας και τα τρία μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς, που έχουν κοινούς σταθμούς μετεπιβίβασης και γνωρίζοντας ότι ανήκουν στην ίδια εταιρεία, μου φαίνεται περίεργο που δεν συνεργάζονται ώστε να υπάρχει κοινή ενημέρωση για τα μέσα, παράδειγμα, αν κάποιος πάρει το Μετρό και επιθυμεί να αποβιβαστεί σε αποβάθρα του Ηλεκτρικού, δεν μπορεί από την αρχή να ενημερωθεί αν λειτουργεί ο ανελκυστήρας της ή είναι χαλασμένος, ακόμα και αν ρωτήσει στις πληροφορίες.

Όλα αυτά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις τους τα άτομα με αναπηρία, εκτός από την πρόσθετη ταλαιπωρία τους, έχουν σαν αποτέλεσμα την αναστολή της μετακίνησής τους και τη συνέχιση του αποκλεισμού τους από τη μόρφωση, την εργασία, την διασκέδαση και όλων των δραστηριοτήτων ενός ενεργού πολίτη.

Πριν από ένα χρόνο περίπου, ο Πανελλαδικός Σύνδεσμος Παραπληγικών και Κινητικά Αναπήρων, έστειλε επιστολή στον πρόεδρο της ΣΤΑΣΥ Α.Ε. με παρατηρήσεις μας. Παρουσιάσαμε με απλά λόγια μερικές από τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουμε στα μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς και επειδή σίγουρα υπάρχουν πολλές ακόμα που δεν έχουμε επισημάνει, του ζητήσαμε μια συνάντηση με τους υπεύθυνους της εταιρείας, για να συζητήσουμε και να βρούμε από κοινού τον τρόπο που θα μπορούσαμε να διαπιστώσουμε όλα τα εμπόδια, σε όλα τα μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς και σε όλους τους σταθμούς.

Απώτερος σκοπός μας είναι η άρση αυτών των εμποδίων, ώστε οι μεταφορές σταθερής τροχιάς να εξυπηρετούν όλους τους πολίτες και να είναι σύμφωνες με τη «Σύμβαση για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία» (Ν.4074, ΦΕΚ 88/11-4-12), που υποχρεώνει την πολιτεία μας αλλά και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις εξυπηρέτησης κοινού, για τη «μη διάκριση» των πολιτών, «την πλήρη, αποτελεσματική συμμετοχή & ένταξη στην κοινωνία» των ΑμεΑ και τη «δυνατότητα πρόσβασης» παντού.

Δεν πήραμε όμως ακόμη καμία απάντηση !!!