



DIZABILITATE, MOBILITATE SI RISCUL RUTIER ÎN MOLDOVA



AUTOMOBIL CLUB DIN MOLDOVA



FOUNDATION



United Nations
MOLDOVA



Eastern Alliance for Safe
and Sustainable Transport

Disability, Mobility, and Roadrisk in Moldova

All rights reserved © 2016

Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport

www.easst.co.uk

Automobile Club of Moldova

www.acm.md

www.saferoads.md

CONȚINUT

CUVÂNT ÎNAINTE	PAG. 4
CONTEXT	PAG. 6
INTRODUCERE	PAG. 8
REZULTATELE STUDIULUI	PAG. 12
ASPECTE PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA MOBILITĂȚII	PAG. 16
RECOMANDĂRI	PAG. 20
CONCLUZIE	PAG. 25

CUVÂNT ÎNAINTE

Mijloacele sigure de transport și accesibilitatea drumurilor țin în primul și în primul rând de domeniul drepturilor omului. Dreptul internațional, sub auspiciile ONU, impune obligația fiecărui Stat să asigure o infrastructură sigură și accesibilă pentru toți oamenii – indiferent de nivelul de dezvoltare al țării.

În vizita sa din 2014 în Republica Moldova, fostul Raportor Special al ONU privind dizabilitatea al Comisiei speciale pentru Dezvoltare Socială, Dl. Shuaib Chalklen, a caracterizat Moldova, în raport cu celelalte țări vizitate, drept una cu o infrastructură dintre cele mai puțin accesibile. Declarația trebuie să fie un semnal de alarmă pentru societate, pentru că lipsa de accesibilitate are consecințe dramatice pentru fiecare dintre noi. Sub această descriere cad persoane de gen masculin și feminin cu dizabilități, din mediul rural, care nu frecventează școala din lipsa unui transport sigur și accesibil, persoane cu dizabilități care renunță la oferte de muncă din cauza inabilității



DAFINA GERCHEVA

de a se deplasa la destinație, sau persoane în etate cu mobilitate limitată care nu pot accesa serviciile medicale esențiale. Aceasta este nu doar în detrimentul celor afectați direct, dar și a situației naționale din punctul de vedere al incluziunii și coeziunii sociale și al efortului țării pentru o dezvoltare durabilă.

Noile Obiective de Dezvoltare Durabilă, adoptate de toate Statele Membre ale ONU în septembrie 2015, pun accent pe legătura evidentă dintre dreptul la dezvoltare, accesibilitate și siguranța rutieră, dar și stabilesc o țintă ambițioasă de a reduce în jumătate numărul de decese și traumatisme cauzate de accidente rutiere pe întreg globul până în 2020, iar până în 2030 de a asigura un sistem de transport sigur, accesibil (inclusiv din punct de vedere economic) și durabil pentru toți – inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ne-au oferit o înțelegere a direcției și o cale de parcurs pentru a putea progresa, iar noi

putem realiza acest program ambițios prin pași practici și acțiuni punctuale care să rezolve situații concrete la nivel local. Drept consecință, Oficiul ONU în Moldova a adoptat o abordare complexă și cuprinzătoare în vederea îmbunătățirii accesibilității în Republica Moldova. Înaintând cu propriul exemplu, am renovat sediul ONU pentru a îmbunătăți accesibilitatea acestuia pentru persoanele cu dizabilități. Oferim asistență tehnică instituțiilor guvernamentale și întreprinderilor private din întreaga țară pentru o accesibilitate și siguranță mai bună a sediilor ce le aparțin. Totodată, activitatea ONU în Moldova se concentrează pe abilitarea comunităților pentru ca acestea să se implice activ în gestionarea treburilor publice și să influențeze deciziile de politici, astfel încât nimeni să nu fie exclus.

Mai mult ca atât, depunem efortul pentru a garanta tot posibilul să promovăm implementarea plenară a recomandărilor de țară făcute de Raportorul Special ONU privind drepturile persoanelor cu diza-

bilități, Dna. Catalina Devandas Aguila, prezentate în cadrul întrunirii Consiliului pentru Drepturile Omului, în martie curent. O bună parte a acestor recomandări sunt legate de accesibilitatea drumurilor, transportului și a altor servicii publice, precum și de implicarea persoanelor cu dizabilități în procesele de consultare și luare a deciziilor, în special privind subiectele care îi afectează direct.

Activitatea normativă și operațională a ONU este determinată de o abordare bazată pe drepturile omului și ghidată de principii precum participarea, responsabilitatea, nediscriminarea, incluziunea și abilitarea. Împreună cu partenerii noștri din Guvern, societatea civilă, sectorul privat și comunitatea internațională, ne vom continua eforturile de a face infrastructura și serviciile de transport în Republica Moldova, sigure și accesibile pentru toți.

Dafina Gercheva
Coordonatoare Rezidentă ONU
Reprezentanta Permanentă PNUD

Dizabilitatea și riscul rutier sunt puternic conectate între ele. Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), între 20 și 50 de milioane de oameni suferă traumatisme și alți 1,24 milioane decedază anual pe autostrăzile din lume. Coliziunile rutiere sunt principala cauză a traumatismelor cranio-cerebrale și este estimat că aproximativ 30% dintre cei traumatizați pe drumurile rutiere rămân cu dizabilități permanente.^{1 2}

Traumatismele rutiere nu sunt doar o cauză majoră a dizabilității permanente – persoanele cu dizabilități sunt expuse totodată, unui risc mai mare pe drumurile auto. Raportul Mondial al OMS privind dizabilitatea, remarcă faptul că: „Persoanele cu dizabilități sunt expuse unui risc sporit de traumatisme nefatale neintenționate de pe urma accidentelor rutiere”, precum și din alte cauze.³ Mai multe studii au indicat un risc sporit la care sunt expuse persoanele cu diferite condiții de dizabilitate – de exemplu, o rată de vătămare de două ori mai mare în cazul copiilor cu autism, decât în cel al altor copii.⁴

1 Opinia Comitetului privind reabilitarea și integrarea persoanelor cu dizabilități (CD-P-RR) cu privire la Recomandarea Adunării Parlamentare 1597 (2003) despre a 50-a aniversare a Conferinței Europene a Miniștrilor Transportului (CEMT): politici de transport pentru o Europă lărgită, Adunarea Parlamentară a Consiliului Europei, Comunicare din partea Comitetului de Miniștri Doc. 10007 – 1 decembrie 2003, Anexă.

2 OMS și Banca Mondială au notat faptul că estimările dizabilității post-accident variază între 2 și 87%, Raportul Mondial privind dizabilitatea, 2011, p.34.

3 OMS și banca Mondială, Ibid., p.60.

4 BK Lee et al, Riscul sporit de vătămare și accidente în rândul copiilor, John Hopkins Bloomberg School of Public Health and CADDE, 2008.

Cu toate acestea, există puține date statistice privind riscurile rutiere specifice la care sunt expuse persoanele cu dizabilități și impactul acestora asupra vieților lor. Bazele de date privind accidentele rutiere nu colectează în mod sistematic informații privind expunerea riscurilor rutiere a persoanelor cu dizabilități, nici măcar în statele cu sisteme de colectare a datelor bine dezvoltate, cum ar fi Regatul Unit.⁵

Măsura în care persoanele cu dizabilități pot evita călătoriile din cauza situației cu siguranța rutieră și a accesului redus la transport este de asemenea, bine documentată. Totuși, unele surse precum Sondajul Național al Regatului Unit privind Călătoriile (UK National Travel Survey)⁶, indică faptul că persoanele care se confruntă cu dificultăți de mobilitate – în special cei cărora le este dificil să călătorească pe jos sau cu autobusul – fac mai puține călătorii, decât ceilalți din categoria de vârstă respectivă. O analiză a datelor din Sondajul național al gospodăriilor casnice privind călătoriile (National Household Travel Survey), făcut în SUA, a demonstrat că:

5 Vezi K.Williams, T.Savill și A.Wheeler, Review of the Road Safety of Disabled Children and Adults, Prepared for Road Safety Division, Department of Transport, TRL Report TRL559, 2002 (Analiza Siguranței Rutiere a Copiilor și Adulților cu Dizabilități, elaborat pentru)

6 Departmentul de Transport, Sondajul național al Angliei privind călătoriile 2013 (National Travel Survey England 2013), Statistical Release, 29 iulie 2014 p.11.

Teama de a nimeri într-un accident, ambuteiajele, costul călătoriei, șoferii agresivi sau neatenți, accesul la mijloacele de tranzit și lipsa trotuarelor sunt probleme importante pentru un procentaj mare al populației, dar ele tind să fie mai importante pentru persoanele cu dizabilități sau probleme de sănătate...⁷

Același studiu a constatat că persoanele cu dizabilități întreprind mai puține călătorii decât celelalte persoane, deși nu în mod necesar din propria alegere. Printre cei chestionați care nu au făcut nicio călătorie în ultima săptămână, persoanele care suferă de maladii sau cei cu dizabilități își doresc să iasă mai des, ceea ce indică la faptul că, în cazul multor persoane, lipsa de mobilitate afectează calitatea vieții.

Noul cadru al Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă al ONU a stabilit o țintă ambițioasă, de a reduce cu 50% numărul de decese și traumatisme rutiere până în 2020. Totodată, acestea sunt un angajament față de persoanele cu dizabilități, prin care guvernele trebuie:

⁷ Jeremy Mattson, Comportamentul în călătorii și mobilitatea transportului – populații dezavantajate: date din Sondajul național al gospodăriilor casnice privind călătoriile (Travel Behavior and Mobility of Transportation – Disadvantaged Populations: Evidence from the National Household Travel Survey), Small Urban & Rural Transit Center, North Dakota State University, 2012, p.47.

Până în anul 2030, să asigure accesul la sisteme de transport sigure, accesibile (inclusiv din punct de vedere economic) și durabil pentru toți, îmbunătățind siguranța rutieră, în special prin extinderea transportului public, cu o atenție sporită față de necesitățile persoanelor vulnerabile, a femeilor, copiii, persoanelor cu dizabilități și a celor în etate.⁸

Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități recunoaște:

Importanța accesibilității la mediul fizic, social, economic și cultural, la sănătate și educație și la informare și comunicare, pentru a oferi posibilitate persoanelor cu dizabilități să se bucure pe deplin de toate drepturile și libertățile fundamentale ale omului.⁹

Dacă opțiunile de mobilitate ale persoanei sunt limitate într-un mod atât de grav încât acesteia îi este imposibil să participe plenar în viața publică sau să-și valorifice propriul potențial, acestei persoane îi sunt negate drepturile.

⁸ Națiunile Unite, Transformând Lumea: Agenda pentru 2030 pentru dezvoltare durabilă, Document Final pentru Summitul ONU pentru adoptarea agendei de dezvoltare post-2015 (Transforming Our World: The 2030 agenda for sustainable development, Outcome Document for the UN Summit to adopt the post-2015 development agenda), august 2015, obiectivul 3.6, p. 16 și obiectivul 11.2, p. 20.

⁹ Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, Preambul, (v).

INTRODUCERE

SONDAJUL REALIZAT ÎN MOLDOVA

Astăzi, persoanele cu deficiențe vizuale și alte categorii de persoane cu dizabilități nu sunt observate (în Moldova): după ce primesc educație primară, în una din cele câteva școli, 93% dintre copiii cu deficiențe vizuale se pierd în societate.¹⁰

Conform estimărilor, în Republica Moldova locuiesc în jur de 183000 de persoane cu dizabilități (5,2% din populație), dintre care aproximativ 30,000 trăiesc cu o dizabilitate gravă.¹¹ Aproximativ 15000 de moldoveni cu dizabilități sunt copii. În Moldova, la fel ca și în oricare altă țară din lume, persoanele cu dizabilități se confruntă cu discriminarea și cu obstacole în incluziunea lor economică și socială. Pe lângă acestea, lipsa siguranței rutiere și a transportului adecvat ar putea prezenta piedici adiționale și semnificative în ce privește mobilitatea și participarea acestora.

Prezenta lucrare are la bază un sondaj realizat în rândul a 100 de persoane cu dizabilități din Republica Moldova. Scopul sondajului a fost de a documenta dificultățile cu care se confruntă persoanele cu diferite dizabilități care locuiesc în Moldova și dacă aceștia reclamă unele legate de siguranța rutieră. Sondajul a fost structurat astfel încât să culeagă informații despre cât de ușor le este persoanelor cu dizabilități să utilizeze dru-

murile din Republica Moldova, care este părerea lor despre situația siguranței rutiere și care sunt problemele cu care se confruntă ca utilizatori ai infrastructurii rutiere. Această informație este importantă pentru gestionarea efectivă a siguranței rutiere și prezentul raport face o serie de recomandări pentru factorii de decizie din Republica Moldova.

Sondajul este un proiect comun al Automobil Club din Moldova și al Alianței Estice pentru Transport Sigur și Durabil (Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport (EASST)). Sondajul a fost desfășurat și chestionarele elaborate și completate cu ajutorul enorm oferit de următoarele organizații:

- Centrul Tony Hawks din Chișinău
- Asociația „Motivație”
- Alianța Organizațiilor pentru Persoanele cu Dizabilități din Moldova
- Centrul Comunitar pentru Copii și Tineri cu Dizabilități Fizice din Chișinău
- Asociația Nevăzătorilor din Moldova
- Centrul „Speranța” din Chișinău
- Armata Salvării
- Asociația „Femeia și Copilul – Protecție și Sprijin”
- Asociația de sprijin a copiilor și tinerilor cu dizabilități „Dorința” din Călărași
- Asociația de Sprijin al Copiilor cu Handicap Fizic din Peresecina.

Oficiul ONU în Republica Moldova a oferit datele de contact ale organizațiilor și persoanelor care lucrează cu și pentru persoanele cu dizabilități. ACM și EASST

¹⁰ L.Dobiani et al, Manual: Practici și provocări în incluziunea persoanelor cu deficiențe vizuale, Moldova 2010-2012 (Handbook: Employment and Self-Employment Services for Visually Impaired Persons, Moldova 2010-2012, p.6.), p.6.

¹¹ Biroul Național de Statistică, Situația Persoanelor cu Dizabilități, 28.11.2013

își exprimă, în special, recunoștința și mulțumirile Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, pentru sprijinul acestuia în implementarea acestui proiect, în special ES Dafina Gercheva, Coordonatoarea Rezidentă ONU în Moldova.

Totodată, ne exprimăm gratitudinea față de fosta Coordonatoare Rezidentă a ONU, Doamna Nicola Harrington-Buhay, Directorul Executiv al Asociației „Motivație” Igor Meriacre, Diana Covalciuc din cadrul Centrului Tony Hawks, Dlui Serghei Afanassenko din cadrul Centrului pentru Copii și Tineri ARTICO (fost Ministru al Tineretului și Sportului și utilizator al scaunului cu roțile) și mulți alții care au făcut posibilă apariția acestui raport.

RESPONDENȚII SONDAJULUI

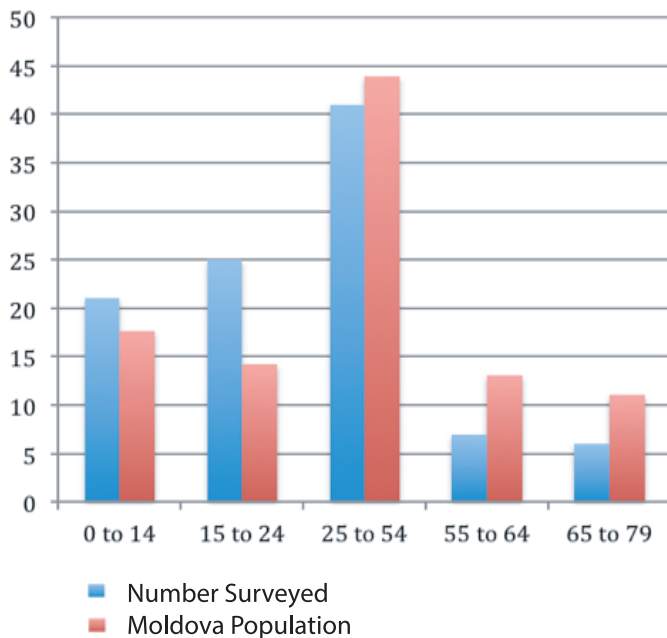
Sondajul documentează opiniile și circumstanțele a 100 de persoane care locuiesc în Republica Moldova. Cei 100 de participanți nu sunt, în mod necesar, un eșantion reprezentativ al populației persoanelor cu dizabilități. Cu toate acestea, ei sunt reprezentativi pentru mulți membri ai organizațiilor active ale persoanelor cu dizabilități sau care lucrează în beneficiul persoanelor cu dizabilități din Republica Moldova. Eșantionul ar putea reprezenta preponderent pe cei care pot mai ușor accesa servicii sau a se implica în viața publică. Rezultatele acestui sondaj ar putea astfel subestima problemele de mobilitate cu care se confruntă persoanele cu dizabilități în Republica Moldova.

Sondajul a fost elaborat de EASST și ACM în cooperare cu Asociația „Motivație”. Acesta a fost desfășurat în perioada septembrie 2014 și martie 2015, fiind depuse eforturi pentru a aborda și respondenții din zonele rurale. Participanții la sondaj sunt din Chișinău (55 de persoane), dar și din orașele Orhei, Călărași, Criuleni, Ungheni, Hâncești, Comrat, Edineț, raioanele Bender și Basarabeasca.

Vârstele participanților la sondaj sunt cuprinse între 3 și 73 de ani. O treime dintre respondenți au fost copii și tineri cu vârstele cuprinse între 3 și 19 ani (21% cu vârsta de 14 ani și mai puțin). Mai mult de jumătate aveau vârsta între 20 și 55, iar 13 – peste 55. Comparativ cu situația demografică a Moldovei,¹² se poate spune că copiii și tinerii au fost, într-o oarecare măsură, supra-reprezențați. Femeile și fetele, de asemenea, au fost reprezentate mai mult: peste două treimi dintre respondenți sunt de sex feminin. În cazul copiilor și a unor respondenți mai în vârstă și cu necesități speciale, părinții sau îngrijitorii primari ai acestora au ajutat la îndeplinirea chestionarului: în total 35 de chestionare au fost completate cu susținerea unui îngrijitor sau ajutor.

¹² Index Mundi, Profilul Demografic al Republicii Moldova 2014.

Vârsta Participanților



Majoritatea persoanelor chestionate au dizabilități locomotorii. Trei pătrimi dintre cei cu deficiențe locomotorii utilizau scaune cu rotile, iar restul foloseau alte dispozitive de mers sau erau ajutați de un îngrijitor. În total, patru din cinci persoane chestionate, fie utilizau un scaun pe rotile sau aveau alte dificultăți fizice de locomoție.

Dintre ceilalți participanți la sondaj, 5 aveau deficiențe vizuale, 13 – un tip de dizabilitate sau boală mentală, o persoană - fără auz și una cu mutism. Din întregul grup chestionat, 76 utilizau dispozitive care să le faciliteze locomoția (inclusiv scaune cu rotile, bastoane și cadre de mers, bastoane albe sau cărucioare pentru copii). Deși legislația moldovenească prevede o indemnizație specială pentru persoanele cu dificultăți locomotorii severe pentru ca aceștia să-și procure vehicule speciale, doar una dintre persoanele chestionate dispunea de un automobil adaptat.

Niciuna dintre persoanele chestionate nu era rezidentă a vreunei instituții de îngri-

jire. Mai mult de jumătate trăiau în apartamente (53), iar restul în case. Aproape jumătate (49) au afirmat că sunt angajați, 28 erau studenți sau elevi, iar restul erau copii mici, pensionari, casnici sau șomeri. În total, 19 din 61 de participanți la sondaj, cu vârstă de muncă (de la 19 la 64) – aproape o treime – s-au identificat drept șomeri. În pofida eșantionului mic, cifrele demonstrează o stare proastă a lucrurilor comparându-le cu rata generală a șomajului în Republica Moldova, care a fost de 5,1% în 2014 (6,03% pentru bărbați și 4.14% pentru femei).¹³

¹³ Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova, Forța de Muncă a Republicii Moldova, Ocuparea și Șomajul 2014.

STUDIU DE CAZ

Nicolae este un jurist și un muzician talentat care cântă la câteva instrumente muzicale. El lucrează ca șef pe comunicații și relații cu publicul la Asociația Nevăzătorilor din Moldova, organizând evenimente sociale, culturale și sportive pe întreg teritoriul Moldovei, inclusiv Concursul Național de Literatură Braille.

El este profesor și șef al catedrei de educație specială în tehnicile Braille la Universitatea Pedagogică „Ion Creangă” din Republica Moldova. El a avut o carieră impresionantă din 1969. A fost un timp director al Studioului Republican de Înregistrare Audio, în cadrul căruia a participat la elaborarea cărților audio pentru persoanele nevăzătoare, iar în 1989 a publicat prima carte audio în Română – „Păsările tinereții noastre”.

Nevăzător de la naștere, Nicolae și soția sa (nevăzătoare de la vârsta de 11 ani) folosesc troleibuzul pentru a se deplasa prin oraș. Ei au avut unele experiențe neplăcute. Pe strada Albișoara, atunci când mergeau spre casă, Nicolae și soția sa au căzut într-o groapă; altă dată, mergând pe strada Alecsandri, el s-a împiedicat de caldarâmul care era instalat pe stradă; încercând să intre în troleibuz în sectorul telecentru, el și soția sa au călcat într-o gaură de scurgere pluvială care nu era acoperită, rănindu-se și rupându-și hainele.

Nicolae vorbește despre multe probleme de siguranță a drumurilor care creează impedimente pentru persoanele cu dificultăți de vedere: de exemplu, trotuarele ocupate de automobilele care blochează accesul; unitatea militară îngrădită cu lanțuri de pe strada Tighina, de care persoanele cu deficiențe de vedere se pot ușor împiedica; chioșcurile în locurile neautorizate; posterele și bannerele publicitare inutile, de care aceștia se pot ciocni. El este frustrat de atitudinea autorităților care, după părerea sa, s-a înrăutățit în ultimii 10 ani.

Nicolae ar vrea ca pavajele și trotuarele să fie mai bune și să fie luate măsuri împotriva parcarilor ilegale a automobilelor. Introducerea anunțurilor audio și a semnelor de dimensiuni mari și culori aprinse în transportul public ar face lucrurile mult mai ușoare pentru persoanele cu deficiențe vizuale. Ar trebui să existe mai multe semafoare cu voce la intersecții, precum și semne de avertizare a participanților la trafic în zonele și lângă clădirile frecventate de persoanele nevăzătoare. Nicolae ar vrea să vadă centuri de siguranță și bare de rezemare în maxi-taxiuri și autobuze, dar și mai puțină aglomerare, astfel încât să fie suficiente locuri de șezut pentru fiecare pasager. El este nemulțumit de faptul că Statul nu asigură bastoane albe sau ajutoare pentru persoanele cu dificultăți vizuale din Republica Moldova. El s-a adresat în scris autorităților, atenționându-le despre necesitatea de a oferi sprijin special persoanelor cu deficiențe de vază, la Aeroport și la gările de tren, dar încă nu a primit un răspuns.

**El este frustrat de atitudinea autorităților care,
după părerea sa,
doar s-a înrăutățit în ultimii 10 ani.**

REZULTATELE STUDIULUI

DEPLASAREA LA MUNCĂ SAU ȘCOALĂ

Pe lângă discriminarea cu care se confruntă pe piața muncii, dificultățile în deplasare spre locul de muncă pot acționa negativ și cu siguranță demotivează persoanele de la opțiunea de a avea un loc de muncă. Din 58 de persoane care au spus că au călătorit cel puțin odată pe lună pentru a merge la muncă, 20 au raportat probleme în deplasare. Aceste probleme includeau: șoferii agresivi, vizibilitatea proastă a marcajelor rutiere și a trecerilor de pietoni, lipsa trecerilor de pietoni și insuficiența punctelor de traversare sigure, calitatea proastă a trotuarelor, blocarea trotuarelor din cauza parcărilor ilegale, zone fără trotuare, transportul public inaccesibil, înclinări mari ale drumurilor și, în cazul a 10 din 19 utilizatori ai scaunului cu roțile angajați, lipsa sau calitatea precară a rampelor care face dificil accesul în clădiri. Alte probleme menționate includ, în cazul unei persoane nevăzătoare, faptul că nu dispune de un baston alb care să-l ajute în deplasare, iar în cazul mai multor respondenți cu dizabilități mentale – nevoia de sprijin în călătorii.

Cei care se deplasau la școală sau alte instituții de învățământ s-au confruntat cu obstacole similare. 13 elevi și studenți cu dizabilități au avut probleme cu deplasarea la ore. Aceste dificultăți includ intersecțiile periculoase, lipsa rampelor de acces, transportul public inaccesibil, necesitatea de asistență în călătorii și, în cazul părinților, greutățile în transportarea unui copil în scaun cu roțile.

PARTICIPAREA SOCIALĂ ȘI CĂLĂTORIILE

O situație dificilă a drumurilor poate crea bariere și în participarea socială. 16 dintre respondenți au afirmat că le este dificil să-și viziteze prietenii sau să iasă la distracții, iar 12 au spus că au probleme atunci când merg la cumpărături. Pe lângă o varietate de plângeri deja descrise (treceri pietonale necalitative, trotuare blocate, lipsa rampelor, șoferii agresivi și transportul public neaccesibil) a fost menționată și intensitatea traficului, comportamentul periculos la volan, dificultatea în folosirea maxi-taxiurilor, lipsa semnelor Braille sau a informațiilor pentru persoanele cu deficiențe vizuale și scările sau trecerile înguste care previn accesul persoanelor care folosesc scaunul cu roțile.

Participarea în viața socială și economică implică și abilitatea de a călători în alte orașe sau alte țări, cu scop de muncă sau odihnă. 24 dintre respondenți – fiecare al patrulea – a reclamat probleme specifice atunci când călătorește în afara orașului natal. 16 utilizatori ai scaunului cu roțile, au spus că nu au călătorit niciodată. În general, aproape jumătate din grupul chestionat (49%) au afirmat că ar avea parte de dificultăți de transport medii spre grave dacă ar călători spre alte orașe sau țări (marcând un răspuns între 6 și 10 pe o scară în care 1=nu e o problemă; iar 10=imposibil). Printre motivele enunțate sunt transportul supraaglomerat, starea proastă a drumurilor și serviciile de transport interurban inaccesibile, indisponibile sau neasistate.

ACCESUL LA SERVICII PUBLICE ȘI ÎNGRIJIRE MEDICALĂ

Pentru cei care au posibilitatea de a se folosi de transport, accesul în clădirile publice și instituțiile sociale de asemenea prezintă probleme. Un raport din 2014 al Ministerului Dezvoltării Regionale și a Construcțiilor a constatat că 70% dintre edificiile publice nu erau accesibile pentru persoanele în scaun cu rotile, în timp ce informația oferită de organizațiile societății civile arată că această cifră e mai aproape de 99%.¹ Un sondaj desfășurat în luna august 2015 în Chișinău a constatat că doar 10 din 131 clădiri publice și comerciale erau accesibile². Desigur, probabilitatea ca locuințele private să aibă adaptări adecvate este și mai mică. Din persoanele chestionate, 34% au raportat dificultăți medii până la severe în părăsirea locuinței lor.

O necesitate specială, a tuturor persoanelor chestionate, a fost mersul la doctor sau la un specialist. 21 dintre respondenți au întâmpinat dificultăți în vizitarea unui specialist medical. Dificultățile de mobilitate au fost aceleași ca și în cazul celorlalte necesități de transport. Pe lângă aceasta, trei îngrijitori au menționat și dificultatea de a transporta copiii care utilizează scaunul cu rotile, pe scări, precum și încăperile medicale inaccesibile și transportul public neadaptat.

1 IPN, „Accesul persoanelor cu dizabilități în instituții și transportul public este îngreunat”, 10 iulie 2015, <http://www.ipn.md/ro/societate/70605>

2 IM Fair Trade, “Moldova fails the ‘accessibility’ test,” („Moldova pică testul accesibilității”) 19 august 2015, <http://global.manniskohjalp.se/news/2015/08/moldova-fails-accessibility-test>

MIJLOACELE DE TRANSPORT

Participanții la sondaj au fost întrebați ce mijloace de transport folosesc în mod regulat. Puțini au avut acces la automobile – doar 15 persoane din cele 100 chestionate erau utilizatori de automobile, inclusiv un respondent care dispunea de un vehicul adaptat. Aceștia s-au plâns, în special de numărul mic de locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități care limitează viabilitatea călătoriilor cu automobilul. Serviciile taxi, de asemenea au fost utilizate rar, probabil din cauza că cei mai mulți dintre participanți nu sunt eligibili pentru indemnizațiile de călătorie oferite din bugetele locale persoanelor cu dizabilități severe. Cele mai utilizate mijloace de transport au fost:

- troleibuzele (54% dintre respondenți: 52% dintre utilizatorii scaunului cu rotile);
- mersul pe jos sau în scaunul cu rotile (47%);
- autobuze (37%);
- maxi-taxi (35%).

Popularitatea troleibuzelor și autobuzelor se poate datora adaptărilor făcute în unele vehicule noi care permit accesul scaunului cu rotile. Întreprinderea municipală Regia Transport Electric Chișinău (RTEC), dispune de 349 troleibuze noi, procurate cu cerința expresă ca acestea să fie accesibile: cel puțin 120 în Chișinău și 32 în Bălți sunt adaptate necesităților persoanelor cu dizabilități.³ Autobuzele

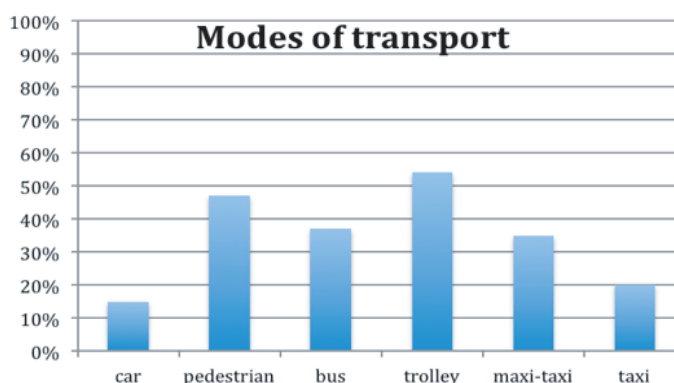
3 Informație oferită de Direcția generală transport public și căi de comunicație a Primăriei Municipiului Chișinău și Asociația „Motivație”

operate de companiile private sunt în general neadaptate, în afară de uși. Unele ONG-uri pun la dispoziția persoanelor cu dizabilități propriile minibusuri, dar acestea sunt utilizate pentru programe și proiecte particulare și nu pentru transportul public.

Mai mult de jumătate – 51% - dintre persoanele chestionate au reclamat dificultăți de la medii la severe în utilizarea transportului public, inclusiv 13% care au spus că utilizarea acestuia este imposibilă. Aceștia au descris mai multe dificultăți cu care se confruntă în utilizarea transportului public, inclusiv: lipsa adaptării multor vehicule care să asigure accesul; supraaglomerarea; indisponibilitatea scaunelor; durata de timp petrecută în așteptarea transportului adaptat; necesitatea centurilor speciale de siguranță pentru copii; lipsa semnelor speciale și lipsa transportului asistat pentru persoanele cu necesități de mobilitate. Cu părere de rău, discriminarea șoferilor mijloacelor de transport public, care uneori refuză să ia persoanele cu dizabilități și lipsa de respect din partea celorlalți utilizatori ai transportului public, de asemenea au fost menționate de respondenți.

MIJLOACE DE TRANSPORT

Aproape jumătate dintre cei chestionați s-au deplasat în mod regulat ca pietoni mergând pe jos sau folosind scaunul cu roțile. Șoferii agresivi, parcare ilegală și trecerile de pietoni neadaptate cauzează neplăceri continue și pericole tuturor pietonilor. Impactul acestora este cu mult mai grav în cazul persoanelor cu dizabilități. Trotuarele necalitative sau blocate pot fi un pericol de împiedicare pentru oricine și devin un obstacol deosebit de mare pentru persoanele cu deficiențe de vază sau dizabilități de mobilitate. Trecerile de pietoni periculoase sunt cu siguranță o problemă pentru toți pietonii, dar problema este mai mare în cazul celor care nu pot traversa carosabilul repede, inclusiv persoanele în etate și cei care utilizează cadre de mers sau bastoane albe ca dispozitive de mers. Din respondenții noștri, 40% au reclamat dificultăți de la medii la severe în traversarea străzii.



STUDIU DE CAZ

Maxim este un tânăr foarte sociabil și capabil, student al Facultății de Jurnalism al Universității de Stat, cu vârsta de 20 de ani. El locuiește într-un apartament cu mama și sora sa. Din cauza paraliziei cerebrale, utilizează un baston cu 4 picioare pentru a se deplasa.

Maxim se simte adesea descurajat atunci când încearcă să ajungă la Universitate utilizând maxi-taxiurile, fiindcă șoferii nu opresc atunci când îl văd în baston. Ascensorul din universitate este adesea disfuncțional, dar Maxim nu consideră acest lucru o problemă și utilizează scările.

Pe timpul verii, când avea un loc de muncă, Maxim se ciocnea cu probleme de deplasare către oficiu. Se pornea devreme, dar șoferii de maxi-taxi nu opreau când îl vedeau. Într-o zi, un șofer de taxi a văzut dificultățile prin care este nevoit să treacă și a încercat să-l ajute oprind un maxi-taxi. A reușit să oprească unul, dar atunci când șoferul de maxi-taxi a înțeles cine era pasagerul adevărat, acesta s-a enervat și a refuzat să-l ia pe Maxim. A început o ceartă dură și Maxim, simțindu-se teribil, a fost nevoit să ia un alt maxi-taxi. El a scris o reclamație la poliție despre discriminarea la care a fost supus, dar i s-a spus că acesta “nu e un caz în care poliția ar putea începe o investigație sau impune o sancțiune”. S-a adresat, ulterior, Consiliului pentru prevenirea și eliminarea discriminării și asigurarea egalității și a câștigat, dar decizia a fost contestată în instanța de judecată. Decizia pe acest caz încă nu a fost pronunțată.

**Șoferii nu opresc atunci
când îl văd cu bastonul său.**

ASPECTE PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA MOBILITĂȚII

DEPLASAREA LA SERVICIU ȘI LA ȘCOALĂ

Participanții la sondaj au fost întrebați care schimbări ar face cea mai mare diferență pentru ei în îmbunătățirea mobilității și accesului lor. Răspunsurile reflectă necesitățile și circumstanțele particulare ale fiecăruia. Respondenții cu deficiențe vizuale au identificat un șir de îmbunătățiri care le-ar face mobilitatea mai ușoară. Acestea includ prize pentru mâini și rampe la intrările în locuințe; adaptarea trotuarelor; semnale de trecere a străzii adaptate la necesitățile pietonilor nevăzători; calitatea mai bună a drumurilor; anunțarea tuturor stațiilor în transportul public; alinierea mai apropiată a intrărilor din troleibuze și autobuze de trotuar; o atenție mai mare la necesitățile persoanelor cu deficiențe vizuale și o atitudine mai bună din partea șoferilor, în special a celor din maxi-taxiuri; în general, mai multă grijă și respect din partea tuturor șoferilor față de persoanele cu dizabilități.

Utilizatorii scaunelor cu rotile, de asemenea au menționat, în calitate de soluție, adaptarea intrărilor în locuințe care le-ar facilita mobilitatea. Aproape o treime – 19 din cei 60 de respondenți în scaune cu rotile – au afirmat că rampele și trotuarele mai late, cu balustrade la intrarea în casă ar ajuta mult. Peste jumătate de respondenți își doresc trotuare și mai multe rampe calitative în locurile publice. Mulți au menționat problema automobilelor parcate care blochează trotuarele. Trotuarele inaccesibile, neînzestrate cu

borduri coborâte, de asemenea creează probleme. Trecerile de pietoni mai sigure a fost o altă temă importantă, la fel ca și necesitatea semnelor și altor îmbunătățiri care să atragă atenția șoferilor și să asigure faptul că aceștia vor opri. Mulți utilizatori ai scaunelor cu rotile au reclamat și calitatea proastă a străzilor, suprafața cărora face dificilă și dureroasă deplasarea persoanelor cu dizabilități. Au indicat și lipsa adaptărilor în toate tipurile de transport public – inclusiv necesitatea scaunelor speciale, mai multor mașini de taxi adaptate pentru utilizarea de către persoanele în scaune cu rotile și a serviciilor speciale de transport, inclusiv a automobilelor adaptate și mai multor locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități. Comportamentul altor șoferi în trafic a fost menționat de mulți respondenți, inclusiv depășirea vitezei, șofatul în stare de ebrietate, atitudinea agresivă și neatenția, lipsa de răbdare și respect față de persoanele cu dizabilități din trafic.

Răspunsurile persoanelor cu alte dificultăți de mobilitate (cei care nu foloseau un scaun cu rotile) au fost foarte similare. Mai puțin de o treime (6 din 20) au spus că adaptarea intrărilor în locuințele lor le-ar facilita mobilitatea, inclusiv scările mai joase, balustradele și rampele. Totodată, aceștia au reclamat calitatea proastă a trotuarelor și pericolul de a cădea în gropi; trecerile de pietoni periculoase sau invizibile; iluminarea proastă și semnele rutiere inadecvate și au cerut un transport public mai adaptat.

Respondenții cu probleme de sănătate mentală (sau dizabilități psiho-sociale), de asemenea s-au referit la necesitatea trecerilor de pietoni mai calitative și mai sigure. Depășirea limitei de viteză, șofa-

tul agresiv și lipsa generală de respect față de pietoni - fac periculoasă trecerea străzii pentru acești respondenți. Transportul public supraaglomerat, de asemenea este văzut ca o problemă. Cei mai mulți dintre chestionați își doresc să existe mai mult transport public disponibil și o calitate mai bună a drumurilor.

IMPACTUL MOBILITĂȚII REDUSE

Aproape jumătate dintre cei chestionați, 48 de persoane, considerau că în Republica Moldova, lipsa de mobilitate a persoanelor cu dizabilități, determină atitudinea negativă față de dizabilitate. Din cele 100 de persoane chestionate, 41 credeau că oportunitățile persoanelor cu dizabilități sunt reduse, iar 28 au afirmat că propriile lor oportunități au fost limitate ca rezultat al problemelor de mobilitate. Aceștia au menționat oportunitățile lor reduse de a socializa și a interacționa cu alții; lipsa grijii sau a respectului din partea publicului general; neglijarea generală a potențialului lor și a drepturilor de care dispun; stresul psihologic, lipsa de încredere și sentimentul că sunt „outsideri” în societate; comunicarea insuficientă cu restul comunității; sprijinul insuficient din partea celorlalți pasageri (inclusiv unii care îi „privesc rău” sau se întrebă de ce aceștia ar trebui, în genere, să iasă din casă); lipsa înțelegerii din partea autorităților și informarea insuficientă a comunității. Unul dintre participanți și-a rezumat opinia spunând, că „nu există oportunități ca să fii considerată o persoană normală”.

Această situație are un impact negativ nu doar asupra persoanelor vizate, dar și a societății în întregime. Fiecare a do-

uăzecea persoană din Republica Moldova trăiește cu o dizabilitate. În sondajul realizat, aproape o treime din cei cu vârstă de muncă erau șomeri – o proporție de 6 ori mai înaltă decât cea a populației generale. Alte studii indică o rată a șomajului și mai înaltă în rândul persoanelor cu dizabilități din Republica Moldova, sugerând că adulții cu dizabilități au o probabilitate cu 60% mai mică de a fi angajați decât alți adulți – o rată mai mare decât în multe alte țări. Conform Raportului Global privind Dizabilitatea al OMS, oportunitățile egale de angajare pentru persoanele cu dizabilități sunt importante în:

- Maximalizarea resurselor umane – contribuind la bunăstarea individuală și productivitatea economiei;
- Promovarea demnității umane și coeziunii sociale – permițând persoanelor să-și dezvolte plenar capacitățile și să contribuie la binele societății;
- Acomodarea numărului în creștere a persoanelor cu dizabilități în populația cu vârstă de muncă – în special odată cu îmbătrânirea populației pe glob⁴.

Un analist „cu inimă de piatră” ar putea spune că încurajarea participării active a persoanelor cu dizabilități în toate sferele societății va ajuta la reducerea „ratei de dependență” a persoanelor care sunt legate de stat în ce privește veniturile lor. Mai mult ca atât, studiile despre experiența angajatorilor în utilizarea muncii persoanelor cu dizabilități au constatat că aceștia dau dovadă de aptitudini necesare, o loialitate puternică și rate joase de absentism⁵.

4 OMS și Banca Mondială, Raportul Mondial privind dizabilitatea, 2011, p.236

5 Ibid.

Moldova pe bună dreptate celebrează abilitățile fenomenale ale atleților paraolimpici naționali, precum Serghei Afa-nasenko și Oxana Spataru. Serghei, ca Președinte al Comitetului Paraolimpic al Moldovei, este un susținător înverșunat al necesității unei mobilități mai bune pentru a reduce barierele în calea participării plene în societate⁶. Un sondaj a peste 1.000 de persoane cu dizabilități din 83 de localități din Moldova a constatat că aproape jumătate dintre respondenți (49.2%) s-au confruntat cu greutate în deplasarea către secțiunile de votare din cauza inaccesibilității drumului de acasă. În pofida acestui fapt, aproape 4 din 5 (79,9%) au votat în cadrul alegerilor locale din iunie 2015 – dând dovadă de un grad sporit de conștiință publică și determinare în a-și face auzită preferința electorală.⁷ Un mesaj puternic din partea respondenților din cadrul sondajului a fost dorința de a trăi o viață împlinită ca parte a comunității, de a fi lăsați să-și folosească și dezvolte talentele la maxim.

⁶ Vezi http://www.realitatea.md/dizabilitatea-o-povara-grea-in-moldova-sute-de-oameni-imobiliza-i-inscaunul-cu-rotile-Onevoi-i-sa-lupte-cu-sistemul_12782.html

⁷ Vitor Koroli, "Participation of people with disability from Moldova in Political Life," („Participarea persoanelor cu dizabilități din Moldova în viața politică”) <http://www.unite-it.eu/profiles/blogs/participation-of-people-with-disability-from-moldova-in-political>

STUDIU DE CAZ

Raisa este o mamă bună și grijulie a doi gemeni adorabili de 5 ani. Unul dintre băieții ei, Gheorghe, s-a născut cu malformații care-l fac incapabil să meargă.

El utilizează un cărucior special pentru copii cu dizabilități și este ajutat la deplasare de mama sa. Siguranța rutieră este o problemă importantă pentru ei. Traversarea străzii este foarte dificilă; trotuarele sunt pline de gropi și greu de străbătut, trecerile sunt periculoase, iar atitudinea agresivă a șoferilor doar agravează situația.

În fiecare zi, Raisa și copilul ei se confruntă cu probleme de acces în apartamentul lor. Căruciorul lui Gheorghe este greu și dificil de mișcat pe scări sau în ascensor. Raisa merge pe jos în diferite locuri din împrejurime, împingând căruciorul lui Georghe către Centrul Tony Hawks pentru fizioterapie și exerciții, la magazine sau pentru a vizita rudele din vecinătate. Când are nevoie să se deplaseze mai departe, Raisa folosește doar troleibuzul – de exemplu, pentru a merge la medic o dată în lună. Din cauza că nu toate troleibuzele sunt adaptate, Raisa și Gheorghe adesea sunt nevoiți să aștepte ca să treacă trei vehicule învechite, înainte ca să urce într-un troleibuz nou, adaptat.

Raisa și copiii ei nu merg în alte orașe sau sate. Ea ar fi încântată să meargă la mare în vacanță, dar nu își poate permite un taxi în care să încapă copiii și ea, iar alte mijloace de transport pe care le-ar putea utiliza, nu există. Raisa nu poate avea un loc de muncă din cauza necesităților lui Gheorghe. Soțul ei lucrează în Federația Rusă și trimite bani acasă pentru a sprijini familia.

- Ce schimbări ar dori să vadă Raisa care să îmbunătățească mobilitatea lui Gheorge?

- Treceri pietonale mai sigure și mai mult transport adaptat.

RECOMANDĂRI

INTRODUCERE

Scopul acestui raport este să scoată în evidență problemele particulare de siguranță rutieră și mobilitate cu care se confruntă persoanele cu dizabilități în Republica Moldova. Multe dintre aceste probleme îngreunează viața tuturor celor care utilizează drumurile, precum: calitatea proastă a suprafețelor drumurilor, supraaglomerarea transportului public, sau comportamentul periculos al conducătorilor mijloacelor de transport. Totuși, disconfortul, pericolul și dificultățile sunt accentuate în cazul persoanelor cu necesități speciale, inclusiv persoanelor cu dizabilități și celor în etate.

Ca membră a Comisiei Economice a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa, Republica Moldova este parte la Declarația de la Amsterdam, una dintre prioritățile căreia este:

De a promova politici și acțiuni care să conducă la modalități de transport sănătos și sigur, prin planificarea și modernizarea așezărilor umane în scopul îmbunătățirii condițiilor pentru o mobilitate sigură și fizic activă, inclusiv a infrastructurii pentru mers și ciclism și a transportului public eficient și accesibil, în particular concentrat pe nevoile grupurilor vulnerabile precum copiii și persoanele cu mobilitate redusă ¹.

Moldova a ratificat Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități pe 30 martie 2007. Punctul focal pentru Convenția ONU este Secretariatul, care se află în cadrul Departamentului pen-

tru Afaceri Economice și Sociale al ONU (DESA). DESA a publicat un „Manual de design pentru un mediu fără bariere” pentru persoanele cu dizabilități, care conține informații detaliate pentru îmbunătățirea accesibilității trotuarelor, edificiilor, drumurilor și trecerilor de pietoni².

Raportul sondajului nostru nu a fost conceput ca un ghid cuprinzător pentru elaborarea îmbunătățirilor necesare pentru promovarea unei mobilități mai largi pentru persoanele cu dizabilități din Moldova. Următoarele domenii menționate de participanții la sondaj sunt aduse ca o listă de bază de probleme care necesită mai multă atenție din partea autorilor de politici și a factorilor de decizie:

CLĂDIRI ACCESIBILE

Oamenii călătoresc pentru a ajunge la o destinație. Dacă nu sunt în stare să iasă ușor din casă sau nu au acces la alte clădiri și locuri, participarea lor va fi afectată. În prezent, în Republica Moldova există reglementări în construcții care stipulează cerințe privind accesibilitatea, dar nu există un sistem consolidat de control sau sancționare pentru cazurile de neconformitate cu aceste condiții³. Prevederile legislative care cer asigurarea accesului persoanelor cu dizabilități în clădirile publice și toate construcțiile noi, trebuie să fie executate în mod prioritar. Cu toate acestea, multe edificii sunt vechi și nu sunt supuse inspecției, de aceea trebuie luate măsuri pentru a le face accesibile.

² Vezi: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html>

³ Standardele pot fi accesate în formă electronică pe www.ednc.gov.md: a) NCM C.01.06-2014 - <http://ednc.gov.md/default.aspx?id=556#breadcrumbs> b) CP C.01.02-2014 - <http://ednc.gov.md/default.aspx?id=556#breadcrumbs>

¹ CEE/OMS, „Declarația de la Amsterdam: Opțiuni de transport pentru sănătate, mediu și prosperitate”, 22- 23 ianuarie 2009.

Barierile de acces sunt abordate mai serios atunci când persoanele cu dizabilități sunt reprezentate în procesele de planificare. Trebuie să fie o regulă obligatorie ca organele/comisiile responsabile pentru autorizarea, aprobarea și certificarea construcțiilor să includă și reprezentanți ai persoanelor cu dizabilități. Acest lucru se întâmplă la moment în Bender și acest sistem ar trebui să fie extins în întreaga țară.

TROTUARELE

Trotuarele denivelate, inaccesibile și accidentate sunt un pericol deosebit pentru persoanele cu dizabilități, uneori forțându-le să meargă pe carosabil, creând un pericol și mai mare. Următoarele aspecte necesită atenție în mod deosebit:

- Construcția trotuarelor sigure de-a lungul tuturor drumurilor urbane pentru a încuraja mobilitatea pietonală sigură;
- Repararea suprafețelor denivelate și accidentate ale trotuarelor, acoperirea gropilor și eliminarea altor pericole;
- Asigurarea accesului scaunelor cu roțile pe trotuare și asigurarea faptului că trecerile sunt suficient de largi pentru a permite manevrabilitatea;
- Amplasarea pavajului tactil și a pavajului marcat cu culori contrastante pentru a ajuta pietonii nevăzători și cu deficiențe vizuale oricând este posibil;
- Amplasarea gardurilor și parapetelor în locurile în care există pericolul ca oamenii să nimerească pe carosabil sau să cadă;
- Protejarea minuțioasă a oricăror lucrări stradale pentru a preveni pericolul de a cădea în gropi sau a se ciocni de schelele de construcții;
- Instalarea rampelor unde este nevoie sau, dacă aceasta nu este posibil, a as-

censoarelor pentru a facilita accesul deplin la serviciile importante;

- Desfășurarea auditului/cartografierii siguranței pietonilor pentru a identifica arii prioritare de intervenție.

TRECERILE DE PIETONI

Una dintre îngrijorările comune ale participanților la sondaj a fost dificultatea în traversarea în siguranță a străzilor. Există mai mulți factori care contribuie la această problemă, inclusiv proiectarea drumurilor, semnele rutiere și comportamentul conducătorilor auto. Acesta este un aspect în care riscul de traume și decese poate fi redus semnificativ. Pentru aceasta este nevoie de:

- Semne rutiere mai bune care să atenționeze șoferii despre trecerile de pietoni;
- Folosirea vopselei de calitate în marcarea trecerilor de pietoni, pentru a le face mai vizibile;
- Coborârea bordurelor la intersecții pentru persoanele cu deficiențe de mobilitate;
- Amplasarea pavajului tactil la intersecții și, oriunde e posibil, a semafoarelor cu semnal sonor;
- Examinarea posibilității unor scheme – după disponibilitatea resurselor – care să permită o durată mai lungă de timp pentru traversarea străzii pentru persoanele în etate și cele cu dificultăți locomotorii⁴;
- Asigurarea respectării limitelor de viteză - mai ales la intersecțiile periculoase și regiunile cu risc sporit (de exemplu, lângă spitale, instituții de îngrijire sau școli);
- Măsuri împotriva parcării ilegale pen-

⁴ Vezi acest exemplu din Singapore: <http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=830c5cd6-f3cf-4624-b35b-f0f84dbb441d>

tru a reduce problema blocării trotuarelor;

- Campanii de sporire a conștientizării conducătorilor auto a provocărilor cu care se confruntă pietonii cu necesități speciale.

DRUMURI MAI SIGURE

În ultimii ani, cu sprijinul agențiilor donatoare, Republica Moldova a atras mai multă atenție proiectării drumurilor sigure. Autostrada M2 este un exemplu de infrastructură de ultimă oră care ajută la conectarea comunităților fără a plăti prețul siguranței în trafic. Drumurile noi sunt construite, iar cele vechi reabilitate cu o atenție sporită la proiectarea drumurilor cu accent pe siguranță. Totuși mai este mult de făcut, în special în zonele urbane și în sate. Îmbunătățirea proiectării drumurilor este importantă pentru toți oamenii din Republica Moldova, dar mai ales pentru persoanele cu dizabilități. Este nevoie de o atenție sporită asupra următoarelor aspecte:

- Suprafețele drumurilor – înlăturarea pericolelor de împiedicare la intersecții și reducerea pericolului și disconfortului pentru pasageri;
- Semne rutiere vizibile – respectarea standardelor CEE și asigurarea unor instrucțiuni clare pentru toți participanții la trafic;
- Marcaje rutiere calitative, mai ales la intersecții;
- Audituri regulate ale siguranței rutiere.

TRANSPORT ACCESIBIL

Necesitatea unui transport public mai accesibil a fost unul dintre mesajele cele mai întâlnite în rândul participanților la sondaj. Deși multe dintre troleibuzele și autobuzele noi au fost adaptate pentru uzul persoanelor cu necesități speciale, acestea încă sunt o minoritate în parcurile de transport. În Republica Moldova, toate companiile de taxi sunt obligate să dispună de un număr de automobile echipate astfel încât să poată transporta persoane în scaune cu rotile. În mod practic această lege nu se respectă și chiar dacă Ministerul Transportului a obligat companiile de taxi să procure vehicule adaptate până în 2016, rezultatele nu sunt vizibile. Alte programe de sprijin și reducerile sau gratuitățile pentru transport sunt limitate⁵.

În Republica Moldova lipsește un centru tehnic pentru instalarea dispozitivelor și accesoriilor speciale pentru automobile și care ar executa și examinarea tehnică a utilajului de acest tip. Aceasta înseamnă că unele persoane cu dificultăți de mobilitate utilizează vehicule adaptate cu mecanisme de condus improvizate, care-i pun în pericol atât pe cei care le conduc, cât și pe ceilalți participanți la trafic. Există o necesitate evidentă a unui serviciu special pentru adaptarea automobilelor pentru persoanele cu dizabilități. Pe lângă aceasta, existența unei școli de condus pentru persoanele cu dizabilități, le-ar permite unui număr mai mare de persoane, să folosească automobile adaptate corespunzător.

⁵ Ca un exemplu - Primăria din Edineț a alocat una din mașinile lor ca un taxi social, dar mașina poate fi utilizată numai de către persoane capabile să stea independent într-un scaun mic.

Costurile de renovare și adaptare a tuturor tipurilor de transport public pot însemna că progresul în acest domeniu va necesita timp. Dacă resursele o permit și în măsura în care parcurile de vehicule sunt reînnoite, necesitățile pasagerilor cu dizabilități trebuie să fie o prioritate. Între timp, se pot face multe pentru a îmbunătăți experiența persoanelor cu necesități speciale:

- Acțiuni care să reducă supraaglomerarea în transport și care să faciliteze accesul persoanelor cu dizabilități, mai ales a celor în scaune cu rotile și cărucioare;
- Instruiri speciale de informare pentru șoferi, pentru a le spori înțelegerea și sprijinul acordat persoanelor cu dizabilități;
- Anunțarea tuturor stațiilor pe rutele de transport public;
- Stații ale transportului public sigure și accesibile;
- Mai multe locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități ;
- Asigurarea îndeplinirii obligațiilor companiilor de taxi de a oferi servicii persoanelor care utilizează scaune cu rotile;
- Aranjamente speciale care să permită călătoria cu taxi a persoanelor cu necesități de mobilitate;
- Elaborarea unui plan pentru călătoria interurbană accesibilă și turismul accesibil în Republica Moldova.

COMPORTAMENTUL ȘOFERILOR ȘI INFORMAREA PUBLICULUI

Comportamentul necorespunzător al șoferilor a fost identificat de către mulți respondenți ca un obstacol pentru mobilitatea lor. Depășirea limitelor de viteză și șoferii în stare de ebrietate sau agresivi sunt un risc pentru toți participanții la trafic, însă pietonii vulnerabili – inclusiv persoanele cu dizabilități, cele în etate, copiii și părinții cu cărucioare – sunt mai puțin capabili să reacționeze la un pericol de accident și sunt adesea mai puțin vizibili pe drum.

Introducerea camerelor de supraveghere în trafic, programul de prevenire a șofatului în stare de ebrietate - „Noaptea albe” și campaniile de informare regulate la subiectul siguranței rutiere, organizate de autorități și ONG-uri, au contribuit la reducerea accidentelor rutiere. Cu toate acestea, sondajul de față arată că este nevoie de mai multe eforturi, pentru a menține procesul de îmbunătățire a comportamentului la volan. Autoritățile trebuie să acorde un sprijin plener programelor orientate spre reducerea accidentelor rutiere. Acestea trebuie să includă elemente de informare specifică despre necesitățile persoanelor vulnerabile, în particular ale celor cu dizabilități.

În Chișinău, eforturile Grupului de lucru voluntar privind siguranța rutieră ocupațională, de asemenea au ajutat la reducerea numărului victimelor în transportul public. Recomandăm autorităților din întreaga țară să elaboreze planuri de reducere a riscului rutier și asigurarea mobilității accesibile, începând cu instruirea corespunzătoare și îmbunătățirea managementului tuturor prestatorilor serviciilor de transport public și a principalelor

parcuri auto comerciale. Schemele voluntare de stimulare a bunelor practici ar putea juca un rol benefic, dând preferință contractelor publice cu companiile comerciale care întrunesc cele mai înalte standarde de accesibilitate și gestionare a siguranței rutiere⁶. Astfel de planuri trebuie să fie realizate în consultare cu organizațiile care reprezintă persoane cu diferite dizabilități.

PARTICIPAREA ÎN ELABORAREA POLITICILOR IN POLICYMAKING

Am menționat deja proporția mare a persoanelor cu dizabilități care au votat în alegerile locale din 2015. Unul din 20 de oameni din Republica Moldova are o dizabilitate, totuși nu există nici un deputat cu dizabilități în Parlamentul Republicii Moldova. Mobilitatea redusă e posibil să fie unul dintre motivele lipsei unei reprezentări a persoanelor cu dizabilități în viața publică. Aceasta nu este doar o irosire a talentului și inteligenței, ci înseamnă că politicile publice care afectează persoanele cu dizabilități nu pot fi discutate în mod eficient. Autoritățile publice, inclusiv Parlamentul Republicii Moldova și partidele politice trebuie să-și examineze politicile de racolare și angajare și să facă mai multe pentru a încuraja recrutarea persoanelor cu dizabilități, pentru a asigura faptul că viziunile acestora sunt mai bine reprezentate în procesul de elaborare a politicilor.

Pe termen scurt, miniștrii din guvern și liderii de partide trebuie să accepte provocarea de a călători cu transportul public sau a fi în rol de pieton, folosindu-se de scaunul cu roțile sau de un baston alb. Instruirile de informare privind dizabilitatea ar fi benefice pentru cei care elaborează politici în domeniile cheie, pentru a conștientiza importanța unei mobilități accesibile. În lipsa unei astfel de conștientizări, pașii care urmează a fi făcuți pentru a ameliora mobilitatea nu vor fi tratați cu diligența pe care o merită.

⁶ Vezi de exemplu FORS Fleet Operator Recognition Scheme în Londra: <http://www.fors-online.org.uk/cms/>

CONCLUZIE

Acest raport s-a concentrat pe necesitățile de mobilitate a persoanelor cu dizabilități din Republica Moldova. Rezultatele sondajului, desfășurat în rândul a 100 de cetățeni moldoveni cu diferite dizabilități, au arătat o varietate largă de piedici importante în calea unei mobilități plenare.

Transportul public supraaglomerat, trecerile pietonale periculoase și drumurile de calitate proastă prezintă un risc pentru oricine. În cazul persoanelor cu dizabilități aceste pericole sunt accentuate. Mulți dintre respondenți au atenționat că transportul public este adesea inaccesibil sau imposibil în practică. Or, aceasta le-a împiedicat participarea în viața socială și economică și nu le-a permis să joace un rol activ în comunitățile din care fac parte.

Asigurarea mobilității accesibile este o provocare pentru toate statele. Se va susține că schimbările necesare în Republica Moldova sunt costisitoare și imposibil de implementat la moment. Nu trebuie să uităm, însă, că Republica Moldova și-a asumat angajamente legale și morale prin Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități. Sondajul de față demonstrează faptul că opțiunile de mobilitate a persoanelor cu dizabilități din Moldova sunt încă grav limitate. Experiențele prin care trec persoanele cu dizabilități trebuie să fie abordate mai serios de către factorii de decizie pentru a asigura faptul că aceste probleme sunt tratate cu prioritatea pe care o merită.

Transportul public supraaglomerat, trecerile pietonale periculoase și drumurile de calitate proastă prezintă un risc pentru oricine. În cazul persoanelor cu dizabilități aceste pericole sunt accentuate.

THIS REPORT WAS PRODUCED IN COLLABORATION WITH:

TONY HAWKS CENTER IN CHISINAU

“MOTIVAȚIE” ASSOCIATION

ALLIANCE OF ORGANISATIONS OF PERSONS WITH DISABILITIES IN MOLDOVA

COMMUNITY CENTER FOR CHILDREN AND YOUTH WITH PHYSICAL DISABILITIES IN CHISINAU

ASSOCIATION OF BLIND PERSONS OF MOLDOVA

“SPERANȚA” CENTER IN CHISINAU

SALVATION ARMY

ASSOCIATION “WOMAN AND CHILD – PROTECTION AND SUPPORT”

ASSOCIATION OF SUPPORTING CHILDREN AND YOUTH WITH DISABILITIES “DORINȚA” IN CALARASI

ASSOCIATION FOR SUPPORT OF CHILDREN WITH PHYSICAL DISABILITIES IN PERESECIINA

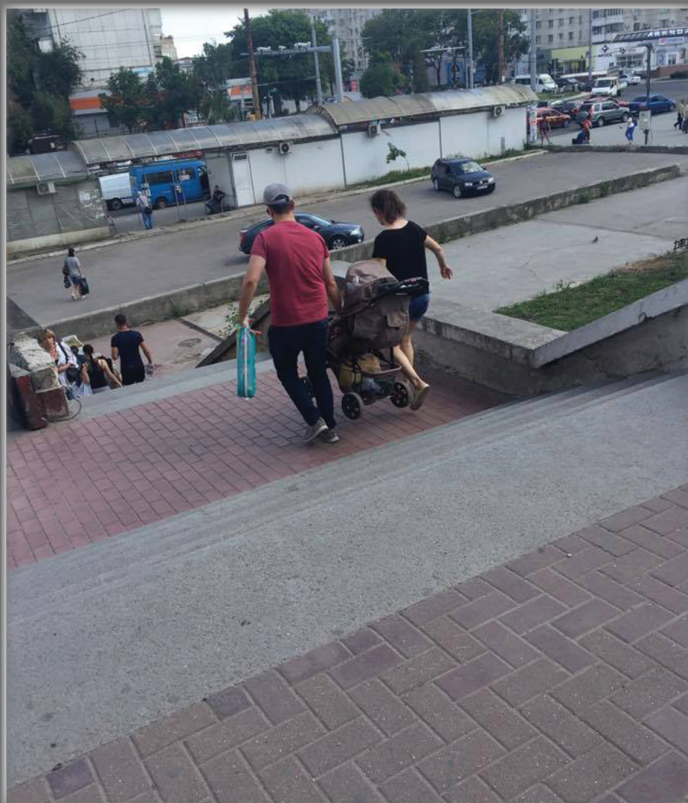
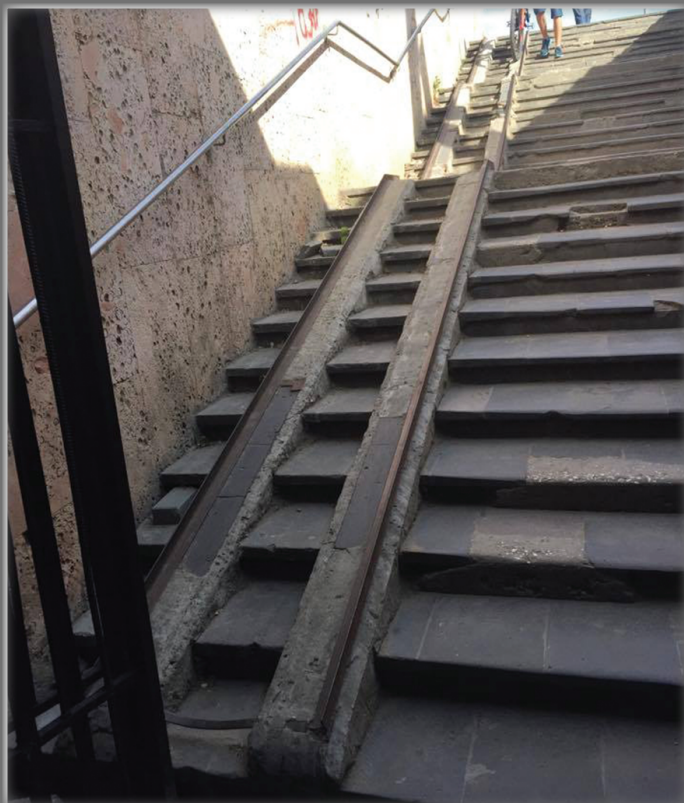


Asociația
“MOTIVAȚIE”
din Moldova



EASST AND THE AUTOMOBILE CLUB OF MOLDOVA ARE SUPPORTED BY:





O parte din pozele prezentate în acest raport au fost oferite de către Asociația „Motivație”.

