



# ОГРАНИЧЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ, МОБИЛЬНОСТЬ И ДОРОЖНЫЕ РИСКИ В МОЛДОВЕ



АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛУБ МОЛДОВЫ



United Nations  
MOLDOVA



Восточный альянс безопасного  
и устойчивого транспорта



Ограниченные возможности, мобильность и дорожные риски в Молдове

Все права защищены © 2016

Восточный альянс за безопасность и устойчивое развитие транспорта

[www.easst.co.uk](http://www.easst.co.uk)

Автомобильный Клуб Молдовы

[www.acm.md](http://www.acm.md)

[www.saferoads.md](http://www.saferoads.md)

## СОДЕРЖАНИЕ:

---

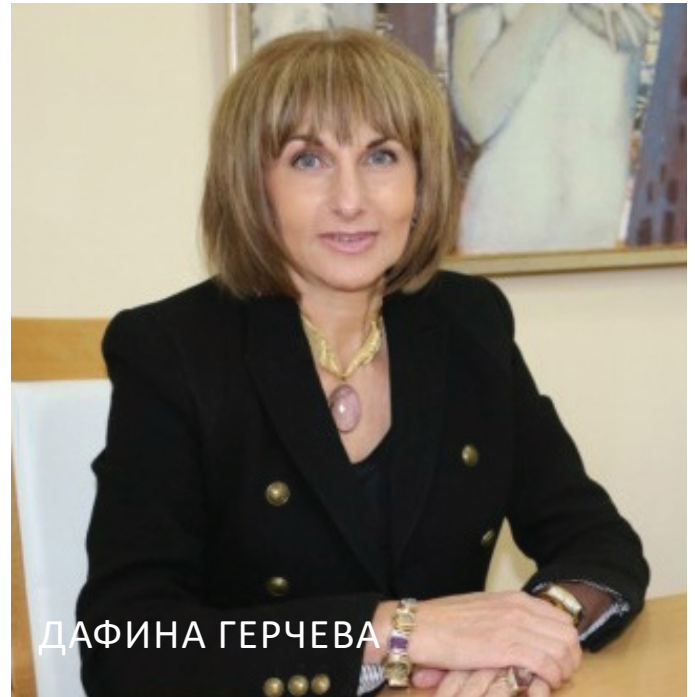
ПРЕДИСЛОВИЕ	СТР. 4
ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА	СТР. 6
ВВЕДЕНИЕ	СТР. 8
РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ	СТР. 12
ВОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ МОБИЛЬНОСТИ	СТР. 16
РЕКОМЕНДАЦИИ	СТР. 20
ВЫВОДЫ	СТР. 25

---

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Безопасные транспортные средства и доступность дорог - это, прежде всего, вопросы прав человека. Международное право, осуществляемое под эгидой ООН, возлагает на каждое государство обязательства по обеспечению безопасной и доступной инфраструктуры для всех людей - независимо от уровня развития страны.

Во время своего визита в страну в 2014 году бывший специальный докладчик ООН по вопросам ограниченных возможностей Комиссии социального развития Шуаб Чалклен охарактеризовал Молдову как одну из наименее доступных стран, которые он когда-либо посещал. Его заявление должно стать сигналом к "пробуждению" общества, потому что отсутствие доступности ведет к драматическим последствиям для каждого из нас. Это означает, что девочки и мальчики с ограниченными возможностями, проживающие в сельских районах, пропускают занятия в школе из-за отсутствия безопасного и доступного транспорта, люди с ограниченными возможностями отказываются от предложений о работе из-за



ДАФИНА ГЕРЧЕВА

невозможности добраться до места работы, а пожилые люди с низкой мобильностью не могут получить доступ к основным медицинским услугам. Это негативно сказывается не только на непосредственно пострадавших людях, но также на социальной интеграции и сплоченности граждан Республики Молдова и стремлении страны к устойчивому развитию.

Новые цели устойчивого развития, которые были приняты всеми государствами-членами ООН в сентябре 2015 года, подчеркивают очевидную связь между правом на развитие, доступностью и безопасностью на дорогах и ставят масштабные задачи - к 2020 году сократить вдвое число смертей и травм от дорожно-транспортных происшествий в мире, а к 2030 году обеспечить безопасные, приемлемые, доступные и устойчивые транспортные системы для всех, в том числе и для людей с ограниченными возможностями.

Цели устойчивого развития дали нам понимание направления и дорожную карту на будущее, и мы можем реализовать



эти амбициозные планы посредством практических шагов и целенаправленных действий на местах. Поэтому представительство ООН в Молдове использует комплексный подход к улучшению доступности дорог в Молдове. Подавая личный пример, мы обновляем помещения ООН внутри и снаружи, чтобы улучшить доступ к ним людей с ограниченными возможностями. Мы оказываем техническую поддержку государственным учреждениям и частному бизнесу по всей стране в целях повышения доступности и безопасности их собственных помещений. Работа ООН в Молдове также направлена на расширение возможностей общества активно участвовать в управлении общественно-политическими делами и влиять на принятие политических решений, гарантируя, что «никто не останется в стороне».

Более того, мы стремимся к полному выполнению рекомендаций, данных стране специальным докладчиком ООН по правам людей с ограниченными возможностями Каталиной Девандас Агилар, изложенных на заседании

Совета по правам человека в марте этого года. Значительная часть этих рекомендаций связана с доступностью дорог, транспорта и других общественных услуг, а также с вовлечением людей с ограниченными возможностями в консультации и процесс принятия решений, особенно по вопросам, представляющим для них непосредственный интерес.

Нормативная и оперативная работа ООН опирается на правозащитный подход и руководствуется принципами участия, подотчетности, недопущения дискриминации, инклюзивности и расширения прав и возможностей. Вместе с нашими партнерами в правительстве, гражданском обществе, частном секторе и международном сообществе мы продолжим прилагать усилия по достижению цели создания безопасной и доступной для всех инфраструктуры и транспортных услуг в Молдове.

Дафина Герчева  
Координатор-резидент ООН  
Постоянный представитель ПРООН

## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Ограниченные возможности и дорожные риски тесно взаимосвязаны. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно от 20 до 50 миллионов человек получают травмы, а 1,24 миллиона человек гибнут на дорогах по всему миру. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной травм головы, и, по имеющимся оценкам, около 30% пострадавших на дорогах остаются инвалидами навсегда.<sup>1 2</sup>

Дорожно-транспортный травматизм - это не просто основная причина постоянной утраты трудоспособности - люди с ограниченными возможностями также более подвержены риску на дорогах. Во «Всемирном докладе об ограниченных возможностях» ВОЗ отмечается, что «Люди с ограниченными возможностями подвергаются более высокому риску несмертельного, непреднамеренного травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий» и по другим причинам.<sup>3</sup> В ряде исследований было выявлено, что люди с различными тяжелыми заболеваниями сталкиваются с более значительными рисками - например, коэффициент травматизма в

два раза выше у детей с аутизмом, чем у других детей.<sup>4</sup>

Однако статистические данные о специфических дорожных рисках, с которыми сталкиваются люди с ограниченными возможностями, и о том, как они влияют на их жизнь, малочисленны. Базы данных о дорожно-транспортных происшествиях обычно не содержат информацию о подверженности людей с ограниченными возможностями дорожным рискам даже в странах с хорошо развитыми системами сбора данных, таких как Великобритания.<sup>5</sup>

Как правило, не регистрируется и то, в какой мере люди с ограниченными возможностями могут воздерживаться от поездок в связи с низкими условиями безопасности дорожного движения и плохой доступностью транспорта. Однако источники, такие как «Национальный туристический обзор Великобритании»<sup>6</sup>, показывают, что люди, сталкивающиеся с проблемами мобильности, в частности те, кто испытывает трудности с перемещением пешком или на автобусе, в среднем совершают меньше поездок в своих возрастных группах. Анализ данных из «Обзора национальных путешествий США» показал, что:

1 Opinion of the Committee on the Rehabilitation and Integration of People with Disabilities (CD-P-RR) on Parliamentary Assembly Recommendation 1597 (2003) on Fifty years of the ECMT (European Conference of Ministers of Transport): transport policies for greater Europe, Parliamentary Assembly of the Council of Europe, Communication from the Committee of Ministers Doc. 10007 – 1 December 2003, Appendix.

2 ВОЗ и Всемирный банк отметили, что показатели инвалидности после аварии колеблются от 2 до 87%, World Report on Disability, 2011, p.34.

3 WHO and World Bank, там же., p.60.

4 BK Lee et al, Increased Risk of Injury and Accident in Children, John Hopkins Bloomberg School of Public Health and CAD-DE, 2008.

5 См. K.Williams, T.Savill and A.Wheeler, Review of the Road Safety of Disabled Children and Adults, Prepared for Road Safety Division, Department of Transport, TRL Report TRL559, 2002.

6 Department for Transport, National Travel Survey England 2013, Statistical Release, 29 July 2014 p.11.



**Проблемы, связанные с дорожными авариями, перегруженностью дорог, ценами на поездки, агрессивными или рассеянными водителями, доступом к транзиту и отсутствием дорожек для пешеходов - это важные вопросы для значительной части населения, но они, как правило, более важны для людей с ограниченными возможностями или с тяжелыми заболеваниями...<sup>7</sup>**

В том же исследовании было установлено, что люди с ограниченными возможностями совершают меньше поездок в день, чем остальная часть населения, хотя необязательно по собственному желанию. Среди тех опрошенных, кто за последнюю неделю вообще не совершал никаких поездок, люди с тяжелыми заболеваниями или ограниченными возможностями, в большинстве своем, хотели бы чаще выходить из дома, указывая на то, что для многих из них отсутствие мобильности снижает качество их жизни.

Новая концепция целей устойчивого развития ООН поставила сложную задачу сокращения к 2020 году смертности и травматизма от дорожно-транспортных происшествий на 50%. В ней также заложено обязательство перед людьми с ограниченными возможностями, что правительства:

<sup>7</sup> Jeremy Mattson, 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.

**К 2030 году обеспечат доступ к безопасным, приемлемым, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, с акцентом на улучшение безопасности дорожного движения, особенно за счет увеличения числа общественного транспорта, с особым вниманием к потребностям тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, людей с ограниченными возможностями и пожилых людей.<sup>8</sup>**

Конвенция ООН о правах людей с ограниченными возможностями признает:

**Важность доступности физической, социальной, экономической и культурной среды, услуг здравоохранения и образования, информации и связи, позволяющей людям с ограниченными возможностями в полной мере пользоваться всеми правами человека и основными свободами.<sup>9</sup>**

Если мобильность человека настолько ограничена, что он не может полноценно участвовать в жизни общества или реализовать свой собственный потенциал, ему отказывают в его правах.

<sup>8</sup> United Nations, Transforming Our World: The 2030 agenda for sustainable development, Outcome Document for the UN Summit to adopt the post-2015 development agenda, August 2015, goal 3.6, p. 16 and Goal 11.2, p. 20.

<sup>9</sup> Конвенция ООН о правах инвалидов, преамбула, (v).

## ВВЕДЕНИЕ

### ИССЛЕДОВАНИЕ В МОЛДОВЕ

---

**Сегодня люди с ограниченными возможностями по зрению и другие категории инвалидов не видны (в Молдове): после получения начального образования в немногих специализированных школах 93% незрячих детей выпадают из общества.<sup>10</sup>**

По имеющимся оценкам, в Молдове проживает 183 000 человек с ограниченными возможностями (5,2% населения), из которых около 30 000 живут с тяжелой формой инвалидности.<sup>11</sup> Около 15000 молдаван с ограниченными возможностями являются детьми. В Молдове, как и во всех странах мира, люди с ограниченными возможностями сталкиваются с дискриминацией и препятствиями, влияющими на их экономическую и социальную включенность. Однако небезопасная дорожная обстановка и отсутствие надлежащего транспорта могут создавать дополнительные серьезные препятствия для их передвижения и участия.

Настоящий документ основан на опросе 100 лиц с ограниченными возможностями в Республике Молдова. Целью исследования было зафиксировать проблемы, с которыми сталкиваются люди с различными видами инвалидности, проживающие в Молдове, и то, связаны ли эти проблемы с безопасностью дорожного движения. Исследование предназначалось для сбора информации о том, как легко люди с ограниченными

возможностями могут пользоваться молдавскими дорогами, что они думают о безопасности дорожного движения, и о том, с какими проблемами они сталкиваются как участники дорожного движения. Эта информация важна для эффективного управления вопросами безопасного дорожного движения, и наш отчет содержит ряд рекомендаций для государственных политических деятелей в Молдове.

Настоящее исследование является совместным проектом Автомобильного клуба Молдовы (АСМ) и Восточного альянса за безопасность и устойчивое развитие транспорта (EASST). Исследование было проведено, а опросные листы разработаны и заполнены благодаря огромной помощи следующих организаций:

- Центр «Tony Hawks» в Кишиневе
- Ассоциация «Motivație»
- Союз организаций инвалидов Республики Молдова
- Общественный центр для детей и молодежи с физическими особенностями в Кишиневе
- Общество слепых Молдовы
- Центр «Speranța» в Кишиневе
- Армия спасения
- Ассоциация «Женщина и ребенок – защита и поддержка»
- Ассоциация поддержки детей с ограниченными возможностями «Dorința» в Калараше
- Ассоциация поддержки детей с физическими отклонениями в Пересечина и др.

<sup>10</sup> L.Dobiani et al, Handbook: Employment and Self-Employment Services for Visually Impaired Persons, Moldova 2010-2012, p.6.

<sup>11</sup> National Bureau of Statistics of the Republic of Moldova, Situation of Persons with Disabilities, 28.11.2013



Представительство ООН в Республике Молдова предоставило полезные контакты организаций и частных лиц, которые работают с людьми с ограниченными возможностями и для них. АСМ и EASST выражают особую благодарность ПРООН за поддержку этого проекта, и в частности, г-же Дафине Герчевой, координатору-резиденту ООН и постоянному представителю ПРООН в Молдове.

Мы также хотели бы поблагодарить бывшего координатора-резидента ООН Никола Харрингтон-Бухай, исполнительного директора ассоциации «Мотивация» Игоря Мериакре, Диану Ковальчук из Центра «Tony Hawks», Сергея Афанасенко из Республиканского центра для детей и молодежи «ARTICO» (бывший министр молодежи и спорта и человек с ограниченными возможностями на инвалидной коляске) и многих других, кто сделал этот отчет возможным.

## ЦЕЛЕВАЯ ГРУППА

В этом исследовании отражены мнения и жизненные ситуации 100 человек, проживающих в Молдове. 100 участников опроса не обязательно представляют собой репрезентативную выборку людей с ограниченными возможностями. Тем не менее, они являются представителями многих членов активных организаций, поддерживающих людей с ограниченными возможностями в Молдове и работающих с ними. Таким образом, эта выборка может содержать предвзятость и тенденции тех, кто

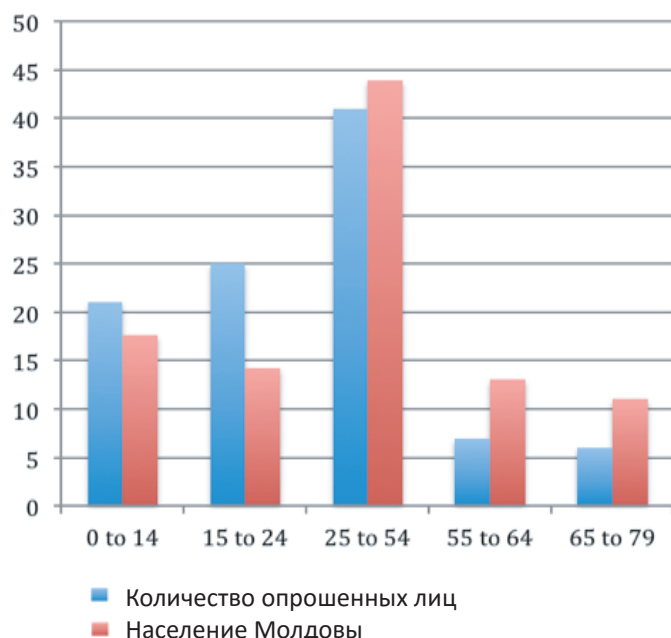
может легче получать услуги и активнее участвовать в общественной жизни. Поэтому результаты нашего исследования могут недооценивать проблемы мобильности, с которыми сталкиваются люди с ограниченными возможностями в Молдове.

Исследование было разработано EASST и АСМ в сотрудничестве с Ассоциацией «Motivație». Опросы проводились в период с сентября 2014 года по март 2015 года, при этом особое внимание уделялось тому, чтобы установить контакт с респондентами в сельской местности. Участники опроса были из Кишинева (55 человек), но также из Оргевского, Каларашского, Криулянского, Унгенского, Хынчештского, Комратского, Единецкого, Бендерского и Бессарабского районов.

Возраст участников опроса варьируется от 3 до 73 лет. Треть опрошенных - дети и молодые люди в возрасте от 3 до 19 лет (21% составили дети в возрасте 14 лет и младше). Более половины опрошенных были в возрасте от 20 до 55 лет, а 13 человек старше 55 лет дали интервью. По сравнению с демографическим возрастом в Молдове<sup>12</sup>, детей и юношей было на 12 человек больше. Женщин и девочек также было больше: более двух третей опрошенных - женщины. Маленьким детям и некоторым взрослым участникам опроса с особыми потребностями родители или лица, осуществляющие за ним основной уход, помогали заполнить опросный лист: при содействии сиделки или помощника было заполнено 35

12 Index Mundi, Moldovan Demographics Profile 2014.

## Возраст участников



опросных листов.

Люди с нарушением способности к передвижению составили большинство опрошенных. Три четверти опрошенных с расстройствами опорно-двигательного аппарата использовали инвалидное кресло, в то время как остальные полагались на другие вспомогательные средства для ходьбы или помощь сиделки. В целом, четверо из пяти опрошенных были либо зависимыми от инвалидного кресла, либо испытывали другие физические трудности при ходьбе.

Другими участниками опроса были пять человек с нарушениями зрения, тринадцать с некоторым видом психических расстройств или заболеваний, один человек с потерей слуха и один с задержкой речи. Из общей группы опрошенных семьдесят шесть человек использовали вспомогательные средства для передвижения, в том числе: инвалидные кресла, трости, белые трости, опорные ходунки или детские коляски. Хотя законодательством Молдовы предусмотрено выделение специального пособия для людей с

тяжелыми заболеваниями опорно-двигательного аппарата на приобретение специальных транспортных средств, только у одного из опрошенных был специально адаптированный автомобиль.

Ни один из опрошенных не был жителем дома престарелых или другого учреждения. Чуть более половины проживали в квартирах (53), а остальные в частных домах. Почти половина (49) заявили, что они работают, 28 - студенты или школьники, а остальные - маленькие дети или пенсионеры, домохозяйки или не работающие. Все девятнадцать из шестидесяти одного участника опроса трудоспособного возраста (от 19 до 64 лет) - почти одна треть - заявили, что они безработные. Так как наша выборка была небольшой, эти показатели плохо сопоставимы с общим уровнем безработицы в Молдове, который в 2014 году составил 5,1% (6,03% - для мужчин, 4,14% - для женщин).<sup>13</sup>

<sup>13</sup> National Bureau of Statistics of the Republic of Moldova, Labour Force of the Republic of Moldova, Employment and Unemployment 2014.



## АНАЛИЗ КОНКРЕТНОЙ СИТУАЦИИ

---

**Николае - юрист и талантливый музыкант, играющий на нескольких музыкальных инструментах. Он работает начальником отдела по связям с общественностью в «Обществе слепых Молдовы», организуя социальные, культурные и спортивные мероприятия по всей Молдове, включая Национальный конкурс литературы Брайля.**

Он профессор и заведующий кафедрой специального образования по системе Брайля в Педагогическом университете Молдовы «Ион Крянгэ». Мужчина сделал впечатляющую карьеру с 1969 года, включая то время, когда он работал директором Республиканской студии звукозаписи, где он разработал книги для незрячих людей, а в 1989 году вышел его первый аудио-альбом на румынском языке - «Птицы твоей юности».

Незрячие от рождения Николае и его жена (которая не видит с 11 лет) во время поездок пользуются троллейбусами. Они пережили несколько неприятных ситуаций. Возвращаясь домой по улице Албишоара, они с женой попали в яму; спускаясь по улице Александри, Николае споткнулся об устанавливаемые каменные плиты; пытаясь войти в троллейбус в районе Телецентра, они с женой шагнули в открытый уличный водосток без решетки, поранившись и испачкав одежду.

Николае рассказывает о многих проблемах безопасности дорожного движения, которые создают трудности для незрячих людей, например: припаркованные на тротуарах машины, которые блокируют дорогу; военный гарнизон, огражденный цепью на улице Тигина, облегчающий передвижение; киоски в нелегальных местах; ненужные рекламные плакаты и вывески, на которые можно наткнуться. Он разочарован безразличием властей к этой проблеме, многое, по его мнению, ухудшилось за последние десять лет.

Николае хотелось бы видеть отремонтированные дороги и тротуары и меры, принятые против незаконной парковки автомобилей. Установка аудио/голосовых и больших и ярких объявлений в общественном транспорте значительно облегчило бы жизнь незрячих людей. На перекрестках должно быть больше голосовых и звуковых светофоров, а также предупреждающих знаков для участников дорожного движения в районах и вблизи зданий, часто посещаемых незрячими людьми. Николае хотел бы, чтобы в маршрутках и автобусах были ремни безопасности и поручни, и транспорт не был таким переполненным, чтоб были места для каждого пассажира. Он расстроен тем, что государство не обеспечивает всех незрячих людей в Молдове белыми тростями или не оказывает им всем содействие. Он обратился к властям с просьбой оказать специальную помощь незрячим пассажирам в аэропорту и на железнодорожных станциях, но до сих пор не получил ответа.

**Он разочарован безразличием властей к этой проблеме, многое, по его мнению, ухудшилось за последние десять лет.**

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

### ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ И В ШКОЛУ

---

В дополнение к дискриминации на рынке труда серьезным препятствием для трудоустройства могут стать проблемы, связанные с невозможностью добраться до места работы и, безусловно, это будет негативно сказываться на самой работе. Из 58 человек, которые заявили, что ездили не менее одного раза в месяц на работу, 20 рассказали, как тяжело им было туда добираться. Они столкнулись со следующими проблемами: агрессивные водители, плохая видимость пешеходного перехода и плохие дорожные знаки, отсутствие пешеходных переходов и недостаточно безопасные перекрестки, плохое качество тротуаров, тротуары, используемые под незаконную парковку, места без тротуаров, недоступность общественного транспорта, крутые уклоны на дорогах, а 10 из 15 работающих инвалидов в инвалидных колясках отметили отсутствие - или плохое качество - пандусов, что затрудняло доступ к зданиям. Среди других упомянутых проблем были: отсутствие белой трости, помогающей передвигаться (для одного незрячего человека) и отсутствие необходимого сопровождения во время поездок (для других с умственными расстройствами).

Люди, едущие в школу или учебные заведения, сталкивались с подобными проблемами. Тринадцать школьников или студентов с ограниченными возможностями испытывали определенные сложности при посещении занятий. В числе упомянутых проблем были опасные дорожные перекрестки, отсутствие пандусов, недоступность общественного транспорта, необходимость в сопрово-

ждении во время поездок и (для родителей) проблемы транспортировки ребенка в инвалидном кресле.

### СОЦИАЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ И ПОЕЗДКИ

---

Сложные дорожные условия также могут мешать участию в социальной жизни. Шестнадцать опрошенных отметили, что им сложно встречаться с друзьями или посещать развлекательные мероприятия, а двенадцать сказали, что у них есть проблемы с выходами за покупками. В дополнение к многочисленным, уже перечисленным, жалобам (плохие пешеходные переходы, заблокированные тротуары, отсутствие пандусов, агрессивные водители и недоступность общественного транспорта) также упоминались: интенсивность движения, опасное поведение водителей, трудность использования маршруток, отсутствие Брайлевских знаков или информации для людей с нарушениями зрения, а также лестницы или узкие проходы, препятствующие передвижению пользователей инвалидных колясок.

Участие в социально-экономической жизни также включает в себя возможность ездить в другие города и страны по работе или для развлечения. Двадцать четыре опрошенных - каждый четвертый - сообщили о конкретных проблемах, связанных с поездкой за пределы их родного города. Шестнадцать, все передвигающиеся на коляске, сказали, что они никогда не путешествовали. В целом, почти половина опрошенной группы (49%) охарактеризовала трудности, которые они испытывают, путешествуя в другие города или страны, как уме-

ренно-серьезные (от 6 до 10 баллов по 10-бальной шкале (1 = не проблема, а 10 = невозможно)). Среди основных причин назывались: переполненный общественный транспорт, опасные дорожные условия и недоступные, неприемлемые или не предоставляющие сопровождения транспортные услуги между городами.

## ДОСТУПНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННЫХ УСЛУГ И МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

Те, кто каким-то образом может пользоваться транспортом, также сталкиваются с проблемами доступа к общественным зданиям и социальным учреждениям. В докладе Министерства регионального развития и строительства от 2014 года было установлено, что 70% общественных зданий не оборудованы для въезда на инвалидных колясках, в то время как по информации, предоставленной общественными организациями, этот показатель был почти на уровне 99%.<sup>14</sup> Опрос, проведенный в августе 2015 года в Кишиневе, показал, что только 10 из 131 публичных и коммерческих зданий доступны людям на инвалидных колясках.<sup>15</sup> Конечно, личные резиденции, возможно, едва ли будут иметь соответствующие приспособления. Из нашей группы опроса 34% отметили умеренные и серьезные трудности, с которыми они сталкивались, покидая место своего проживания.

Особую потребность все участники нашей исследовательской группы испы-

<sup>14</sup> IPN, 'Persons with disabilities have limited access to institutions and public transport,' 10 July 2015, <http://www.ipn.md/en/societate/70605>

<sup>15</sup> IM Fair Trade, "Moldova fails the 'accessibility' test," 19 August 2015, <http://global.manniskohjalp.se/news/2015/08/moldova-fails-accessibility-test>

тывали в возможности посетить доктора или врача-специалиста. Опрошенные 21 человек испытывали трудности с посещением врачей-специалистов. Проблемы мобильности были теми же, что и во всех остальных случаях, связанных с транспортом. Кроме того, три сиделки упомянули о трудностях, связанных с необходимостью нести детей, которые обычно используют инвалидные коляски, по лестницам, в необорудованных медицинских учреждениях и в неприспособленном общественном транспорте.

## ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Участникам нашего опроса был задан вопрос, какие виды транспорта они используют на регулярной основе. Мало кто имел доступ к автомобилям - всего 15 человек из ста опрошенных были пользователями автомобилей, включая одного участника с адаптированным автомобилем. Их конкретные жалобы заключались в малом количестве мест для парковки инвалидов, что ограничивало возможность поездок на автомобиле. Такси также использовались реже, возможно, потому, что они исключены из перечня общественного транспорта, за пользование которого положена компенсация из местных бюджетов для лиц с тяжелыми формами инвалидности. Наиболее часто использовались следующие средства передвижения:

- троллейбусы (54% опрошенных: 52% пользователей инвалидных колясок);
- пешие прогулки или на инвалидной коляске (47%);
- автобусы (37%);
- маршрутки (35%).



Популярность троллейбусов и автобусов, возможно, обусловлена наличием приспособлений в некоторых из этих новых транспортных средствах, облегчающих использование инвалидных колясок. Троллейбусная компания (RTEC) приобрела 349 новых троллейбусов, уделив особое внимание их доступности: не менее 120 троллейбусов в Кишиневе и 32 в Бельцах адаптированы для людей с ограниченными возможностями.<sup>16</sup> Автобусы, управляемые частными компаниями, как правило, не адаптированы для инвалидов (не считая дверей). Некоторые НПО также предлагают свои собственные микроавтобусы, но они используются для конкретных программ и проектов, а не в качестве общественного транспорта.

Чуть более половины опрошенных (51%) сообщили о трудностях - от умеренных до серьезных - при использовании общественного транспорта, в том числе 13% отметили, что он им вообще недоступен. Они описали ряд трудностей, с которыми столкнулись при использовании общественного транспорта. Это отсутствие приспособлений во многих транспортных средствах для обеспечения доступа; переполненность; отсутствие сидячих мест; трата времени, необходимого для ожидания адаптированных транспортных средств; необходимость в детских средствах безопасности; отсутствие специальных обозначений; отсутствие вспомогательного транспорта для людей с потребностью в мобильности. К сожалению, также отмечалась явная дискриминация со стороны водителей общественного транспорта, которые иногда отказываются брать людей с ограниченными возможностями, и неуважение со стороны других пользователей обще-



ственного транспорта.

## ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Почти половина опрошенных респондентов регулярно передвигались пешком или использовали инвалидные коляски как пешеходы. Агрессивные водители, незаконная парковка и некачественные пешеходные переходы вызывают неудобства и представляют опасность для всех пешеходов. Однако сильнее это сказывается на людях с ограниченными возможностями. Разбитые и заблокированные тротуары могут представлять опасность падения для всех пешеходов, но являются большим препятствием для людей с нарушениями зрения или способности к передвижению. Опасные дорожные перекрестки, безусловно, представляют проблему для всех пешеходов, но она усугубляется для тех, кто не может быстро перейти дорогу, включая пожилых людей и тех, кто пользуется ходунками или белыми тростями при передвижении. 40% опрошенных респондентов отметили, что испытывают трудности - от умеренных до серьезных - просто переходя дорогу.

<sup>16</sup> Информация предоставлена Кишиневским транспортным управлением и НПО «Motivatie».

## АНАЛИЗ КОНКРЕТНОЙ СИТУАЦИИ

---

**Максим очень общительный и способный 20-летний студент факультета журналистики Государственного университета. Он живет в квартире со своей матерью и сестрой. Так как у него церебральный паралич, ему приходится передвигаться с помощью многоопорной трости-краба.**

Максим часто расстраивается, пытаясь добраться от дома до университета на маршрутке, потому что водители не останавливаются, когда видят его с тростью. В университете лифт часто ломается, но Максим не считает это проблемой и пользуется лестницей.

Когда Максим работал летом, у него были определенные проблемы, связанные с поездкой в офис. Он отправлялся на работу очень рано, но ни один водитель маршрутки обычно не останавливался. Однажды один таксист увидел, как ему сложно, и решил ему помочь, посигналив водителю маршрутки. Маршрутка остановилась, но когда водитель понял, кто на самом деле был пассажир, он пришел в ярость и отказался взять Максима. Разгорелся ожесточенный спор, и Максим, чувствуя себя ужасно, вынужден был ловить еще одну маршрутку. Он написал жалобу в полицию о дискриминации, с которой столкнулся, но, в конце концов, ему ответили, что «полиция не расследует такие дела и не накладывает штрафы». Он передал свое дело в Совет по предупреждению и ликвидации дискриминации и выиграл дело, но затем последовало обращение в Верховную палату Молдовы. Ожидается решение.

**Водители не останавливаются,  
когда видят его с тростью.**

## ВОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ МОБИЛЬНОСТИ

### ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ И В ШКОЛУ

---

Участников исследования спросили, какие изменения существенно повлияли бы на них лично относительно улучшения мобильности и доступности. Их ответы отражают их конкретные потребности и положение их дел.

Респонденты с ограниченными возможностями по зрению определили следующие улучшения, которые облегчили бы их мобильность: поручни и пандусы у входа их дома; более качественные тротуары; больше и лучше дорожных знаков, адаптированных к потребностям незрячих пешеходов; улучшение качества дорог; объявление всех остановок в общественном транспорте, при этом входные двери в троллейбусах и автобусах должны располагаться ближе к тротуару; больше внимания к потребностям незрячих пассажиров и более уважительное отношение со стороны водителей, особенно водителей такси; и, в целом, больше внимания и уважения со стороны всех водителей в отношении участников дорожного движения с ограниченными возможностями.

Пользователи инвалидных колясок также упоминали о приспособлениях у входа их дома, которые облегчили бы их мобильность. Почти треть - 19 из 60 человек в инвалидных колясках - сказали, что пандусы и более широкие тротуары с поручнями вне их дома улучшили бы положение вещей. Более половины из них ратовали за увеличение более защищенных тротуаров и пандусов в обществен-

ных местах, что обеспечивало бы достаточно пространства, и многие указывали на проблему парковки автомобилей на тротуарах, блокирующих движение. Недоступные тротуары без спущенных бордюров также создавали проблемы. Безопасность дорожных перекрестков оказалась острой проблемой, наряду с улучшением качества дорожных указателей и другими изменениями, призванными привлечь внимание водителей к необходимости остановиться. Многие пользователи инвалидных колясок жаловались на плохие дороги, при этом дорожные покрытия были такого качества, что участникам движения с ограниченными возможностями было трудно и болезненно по ним передвигаться. Они также указывали на отсутствие соответствующих приспособлений во всех видах общественного транспорта – в том числе необходимость в специальных сиденьях, увеличение количества такси, адаптированных для инвалидных колясок, и специальных транспортных услуг, включая адаптированные автомобили и места для парковки людей с ограниченными возможностями. Наконец, многие упоминали о поведении некоторых водителей на дороге: превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, агрессивное отношение и отсутствие внимания, терпения и уважения к уязвимым участникам дорожного движения.

Ответы людей с другими затруднениями с передвижением (не в инвалидном кресле) были очень похожими. Чуть менее трети (6 из 20 человек) сказали, что приспособления у входа их дома улучшит их мобильность, включая более пологие ступени, перила и пандусы. Они также жаловались на плохие тротуары и опасность падения в ямы; опасные и не-



видимые дорожные перекрестки; плохое освещение и недостаточное количество дорожных указателей; и ратовали за более адаптированный общественный транспорт.

Респонденты с особенностями психического развития (или психосоциальными нарушениями) также ссылались на необходимость лучших и безопасных дорожных перекрестков. Превышение скорости, агрессивное вождение и общее отсутствие уважения к пешеходам сделали для них перекрестки опасным местом. Переполненный общественный транспорт также считается проблемой. Большинство из них надеялись на большее количество доступного общественного транспорта и лучшее качество дорог.

## ПОСЛЕДСТВИЯ НИЗКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Почти половина опрошенных, 48 человек, почувствовали, что на отношение людей к ограниченным возможностям в Молдове пагубное воздействие оказывает отсутствие мобильности у людей с ограниченными возможностями. Из 100 опрошенных 41 человек считали, что возможности людей с ограниченными возможностями ограничены, а 28 сказали, что их собственный жизненный потенциал ограничен из-за проблем с мобильностью. Они указали на низкий процент социализации и общения с другими людьми; отсутствие заботы и уважения со стороны широкой общественности; общее пренебрежение их потенциалом и их правами; психологический стресс, недоверие и ощущение себя «аутсайдером» в обществе; недостаток в обще-

нии с остальной частью общества; слабая поддержка со стороны других пассажиров (при этом некоторые бросают косой взгляд или удивляются, почему они вообще выходят из дома); отсутствие понимания со стороны властей и недостаточная информированность общественности. Один из участников обобщил эту точку зрения, сказав, что «нет возможности быть нормальным человеком».

Эта ситуация пагубно влияет не только на отдельных людей, но и на общество в целом. Каждый двадцатый человек в Молдове живет с ограниченной возможностью. В нашем исследовании около трети лиц трудоспособного возраста были безработными – это соотношение в шесть раз выше, чем такое же к общей численности населения. Другие исследования также показали более высокий уровень безработицы среди людей с ограниченными возможностями в Молдове, что указывает на то, что у взрослых людей с ограниченными возможностями на 60% меньше шансов устроиться на работу - этот показатель выше, чем во многих странах мира.<sup>17</sup> Как отмечается во Всемирном докладе ВОЗ «Об ограниченных возможностях», равные возможности трудоустройства для людей с ограниченными возможностями имеют большое значение для того, чтобы:

- максимально использовать людские ресурсы, способствуя индивидуальному благосостоянию и экономическому росту;
- уважать человеческое достоинство и стимулировать социальную сплоченность, позволяя людям в полной мере развивать свои способности и вносить вклад в жизнь общества;

<sup>17</sup> Michael Morris, "Disability and Economics: The nexus between disability, education and employment," DESA Briefing Seminar Series, 1 July 2011, UN Headquarters.

- включать растущее число людей с ограниченными возможностями в трудоспособное население – в частности, как возраст населения мира.<sup>18</sup>

Какой-нибудь бессердечный аналитик, возможно, возразит, что поощрение активного участия людей с ограниченными возможностями во всех сферах жизни общества поможет уменьшить «процент иждивенцев», живущих на государственные пособия. Кроме того, изучение опыта работодателей в отношении использования работников с ограниченными возможностями выявило, что они обладают соответствующими навыками, высокой лояльностью и низким уровнем прогулов.<sup>19</sup>

Молдова справедливо отмечает феноменальные способности молдавских параолимпийских спортсменов, таких как Сергей Афанасенко и Оксана Спатару. Но Сергей, будучи главой Параолимпийского комитета Молдовы, является ярким поборником необходимости повышения мобильности, способствующей полному участию людей с ограниченными возможностями в жизни общества.<sup>20</sup> Опрос более 1000 людей с ограниченными возможностями из 83 населенных пунктов Молдовы показал, что почти половина из них (49,2%) столкнулась с трудностями в получении доступа к избирательным участкам из-за недоступности маршрута от их дома. Несмотря на это, почти четыре из пяти опрошенных (79,9%) проголосовали на местных выборах в июне 2015 года, продемонстрировав высокий уровень общественного сознания и непод-

дельное стремление к использованию своего избирательного голоса.<sup>21</sup> Люди, которые принимали участие в нашем исследовании, дали четко понять, что они хотят жить полной и насыщенной жизнью как неотъемлемая часть общества, имея возможности использовать и развивать свои таланты в полной мере.

18 WHO and World Bank, "World Report on Disability," 2011, p. 236.

19 Там же.

20 См.: [http://www.realitatea.md/dizabilitatea-o-povara-grea-in-moldova-sute-de-oameni-imobiliza-i-in-scaunul-cu-rotile-onevoi-i-sa-lupte-cu-sistemul\\_12782.html](http://www.realitatea.md/dizabilitatea-o-povara-grea-in-moldova-sute-de-oameni-imobiliza-i-in-scaunul-cu-rotile-onevoi-i-sa-lupte-cu-sistemul_12782.html)

21 Vitor Koroli, "Participation of people with disability from Moldova in Political Life," <http://www.unite-it.eu/profiles/blogs/participation-of-people-with-disability-from-moldova-in-political>

## АНАЛИЗ КОНКРЕТНОЙ СИТУАЦИИ

---

**Раиса - добрая и заботливая мать двух прекрасных пятилетних близнецов. Один из ее мальчиков, Георге, родился с пороками развития, из-за чего он не может ходить.**

Он передвигается на специальной коляске для детей с инвалидностью и полностью зависит от своей мамы, которая отвозит его туда, куда ему нужно. Для них безопасность движения является большой проблемой. Перейти дорогу очень сложно; тротуары дорожного разбиты, и тяжело преодолевать препятствия; перекрестки небезопасны, а агрессивное отношение водителей часто еще более усугубляет ситуацию.

Каждый день у Раисы и ее ребенка возникают проблемы с тем, чтобы войти и выйти из квартиры. Коляска Георге тяжелая и громоздкая, и ее сложно передвигать по лестнице или в лифте. Раиса ходит во многие места в районе города, «толкая» коляску с Георге в Центр «Tony Hawks» на физиотерапию и упражнения, в магазины или в гости к близким родственникам. Когда ей нужно ехать куда-то дальше, она пользуется только троллейбусами - например, чтобы посетить врача один раз в месяц. Но поскольку не все троллейбусы адаптированы для людей с ограниченными возможностями, Раисе и Георге часто приходится пропускать три троллейбуса, прежде чем прибывает новый адаптированный троллейбус.

Раиса и ее дети не ездят в другие города или села. Ей хотелось бы отправиться летом на море, но у нее нет средств на такси, чтобы отвезти туда детей, а других транспортных средств, которые она могла бы использовать, просто нет. Раиса не может работать из-за необходимости все время быть рядом с Георге, пока ее муж работает в Российской Федерации и отправляет деньги домой на содержание семьи.

**- Что бы Раисе хотелось изменить для улучшения мобильности Георге?**

**- Сделать более безопасные перекрестки и предоставить больше адаптированного транспорта.**



## РЕКОМЕНДАЦИИ

### ВВЕДЕНИЕ

---

Цель данного отчета - освещение конкретных вопросов дорожной безопасности и мобильности, с которыми сталкиваются люди с ограниченными возможностями в Молдове. Многие из этих вопросов являются острыми для всех участников дорожного движения – это и плохие дорожные покрытия, и переполненность общественного транспорта, и опасное поведение водителей. Однако эти неудобства, опасности и трудности с удвоенной силой сказываются на людях с особыми потребностями, в том числе на инвалидах и пожилых людях.

Будучи членом ЕЭК ООН, Республика Молдова подписала Амстердамскую декларацию, приоритетом которой является:

Поощрение политики и действий, направленных на использование исправных и безопасных видов транспорта, путем проектирования и модернизации населенных пунктов в целях улучшения условий для безопасной и физически активной мобильности, включая инфраструктуру для пешеходного и велосипедного движения, а также эффективный и доступный общественный транспорт, в частности ориентированный на такие уязвимые группы населения, как дети и лица с ограниченной мобильностью.<sup>22</sup>

Молдова ратифицировала Конвенцию ООН о правах людей с ограниченными возможностями 30 марта 2007 года. Координационным центром Конвенции ООН является Секретариат, расположенный в Департаменте по экономическим

---

22 UNECE/WHO, "Amsterdam Declaration: Transport choices for health, environment and prosperity," 22-23 January 2009.

и социальным вопросам ООН. ДЭСВ ООН опубликовал всеобъемлющее «Руководство по проектированию без барьерной среды для людей с ограниченными возможностями», содержащее подробную информацию об улучшении доступа к тротуарам, зданиям, дорогам и перекресткам.<sup>23</sup>

Наш отчет об исследовании не является подробным руководством по усовершенствованию инженерных решений, необходимых для обеспечения лучшей мобильности людей с ограниченными возможностями в Молдове. Следующие далее вопросы, поднятые участниками нашего исследования, рассматриваются как перечень приоритетных областей, требующих повышенного внимания со стороны политических деятелей.

### ДОСТУПНЫЕ ЗДАНИЯ

---

Люди совершают поездки, чтобы добраться до места назначения. Если они не смогут легко выйти из дома или добраться до других зданий и мест, их участие будет ограничено.

В Молдове действуют строительные нормы и правила, которые в настоящее время предусматривают доступность зданий, но нет сильной системы контроля или санкций за несоблюдение этих норм.<sup>24</sup> Соблюдение закона, предусматривающего доступ людей с ограниченными возможностями к общественным зданиям и всем объектам нового стро-

---

23 См.: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html>

24 Стандарты можно найти в электронной форме на сайте: [www.ednc.gov.md](http://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>

ительства, должно рассматриваться как первоочередной вопрос. Однако многие здания уже старые и не подлежат инспекции, поэтому необходимо предпринимать дополнительные шаги, чтобы сделать их доступными.

Проблемы доступности воспринимаются более серьезно, когда в процессе планирования участвуют люди с ограниченными возможностями. Необходимо сделать обязательным включение людей, представляющих интересы людей с ограниченными возможностями, в состав комиссий, ответственных за выдачу разрешений, согласований и сертификацию зданий и проектов. В настоящее время так обстоит дело в Бендерах, и эта система должна быть распространена по всей Молдове.

## ТРОТУАРЫ

Неровные, недоступные и разбитые тротуары представляют особую опасность для людей с ограниченными возможностями, иногда вынуждая их выходить на саму дорогу, что создает еще большую опасность. Внимание необходимо уделить следующим вопросам:

- строительство безопасных пешеходных дорог по всем городским улицам для обеспечения безопасной пешеходной мобильности;
- ремонт неровных поверхностей и поврежденных дорог, устранение щелей, выбоин и других дефектов;
- обеспечение доступа инвалидных колясок к тротуарам и создание достаточной ширины проходов для обеспечения маневренности;
- установка «тактильных тротуаров» и тротуаров, контрастирующих по цвету,

чтобы помочь незрячим и слабовидящим пешеходам везде, где это возможно;

- установка заборов и ограждений там, где существует опасность того, что люди могут выбежать на улицу или упасть;
- надлежащая защита любых уличных работ, чтобы люди не попадали в ямы или не натыкались на строительные леса;
- установка пандусов там, где это необходимо или, если это невозможно, подъемников для обеспечения нормального доступа к важным услугам;
- проведение проверок безопасности пешеходов для определения приоритетных областей для рассмотрения.

## ДОРОЖНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

Безопасный пешеходный переход оказался общей проблемой для наших респондентов. Многие факторы влияют на эту проблему, включая проектирование дорог, дорожные знаки, поведение водителей. Это область, где риск травмы и смерти может быть значительно снижен. Есть настоятельная необходимость в следующем:

- улучшение качества дорожных знаков для предупреждения водителей о пешеходных переходах;
- использование качественной краски на дорогах, чтобы сделать зебры более видимыми;
- установка пропущенных бордюров на пешеходных переходах для людей с нарушениями передвижения;
- установка «тактильных тротуаров» на перекрестках и, там, где это возможно, звуковых светофоров;
- рассмотрение проекта - насколько позволяют ресурсы – о предоставлении

дополнительного времени пожилым людям и людям с нарушениями опорно-двигательного аппарата для перехода улицы;<sup>25</sup>

- контроль за соблюдением скоростного режима - особенно на опасных дорожных переездах и в районах повышенного риска (например, вблизи медицинских учреждений, домов престарелых или школ);
- принятие мер против незаконной стоянки для сокращения количества проблем, связанных с транспортными средствами, блокирующими тротуары;
- проведение кампаний по повышению информированности водителей для лучшего понимания проблем, с которыми сталкиваются пешеходы со специальными потребностями.

## БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ

В последние годы Республика Молдова уделяет больше внимания проектированию безопасных дорог, что в значительной степени стало возможным благодаря спонсорским организациям. Автомагистраль M2 является примером современной инфраструктуры, которая помогла связать микрорайоны без ущерба для безопасности, а новые дороги строятся или старые реконструируются с повышенным вниманием к проектированию безопасных дорог. Однако многое еще предстоит сделать, особенно в городских районах и сельских поселениях. Улучшения в проектировании дорог важны для всех граждан Молдовы, но особенно для участников дорожного движения с ограниченными возможностями. Внимание необходимо уделять следующему:

<sup>25</sup> Смотрите пример из Сингапура: <http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=830c5cd6-f3cf-4624-b35b-f0f84dbb441d>

- дорожные покрытия - устранение рисков падения на перекрестках и уменьшение уровня опасности и неудобства для пассажиров;
- видимые дорожные знаки - соответствующие стандартам ЕЭК ООН и гарантирующие четкие направления для всех участников дорожного движения;
- качественная дорожная разметка, особенно на пешеходных переходах;
- регулярный контроль безопасности дорожного движения.

## ДОСТУПНЫЙ ТРАНСПОРТ

Наличие доступного общественного транспорта – это настоятельная просьба всех участников нашего исследования. Хотя многие новые троллейбусы и автобусы адаптированы для пассажиров с особыми потребностями, они все еще составляют меньшинство транспортного парка.

В Молдове все таксомоторные компании должны иметь парк автомобилей, оборудованных для перевозки людей в инвалидных колясках. На практике этот закон не соблюдается, и хотя Министерство Транспорта обязало все таксомоторные компании купить адаптированные автомобили к 2016 году, пока результаты не видны. Другие программы поддержки или полное/частичное покрытие расходов на общественный транспорт ограничены.<sup>26</sup>

В Молдове также отсутствует технический центр по установке специальных средств управления и аксессуаров для автомобилей, который может проводить техническую экспертизу такого оборуду-

<sup>26</sup> Как исключительный пример – мэрия Единец выделила один из своих автомобилей в качестве социального такси, но его могут использовать только люди, способные самостоятельно сидеть на небольшом сиденье, то есть многим пользователям инвалидных кресел оно не подходит.



дования. Это означает, что некоторые люди с низким уровнем мобильности используют адаптированные автомобили с самодельными приводными механизмами, подвергая тем самым и себя, и других участников дорожного движения опасности. Существует явная потребность в специализированной службе по адаптации транспортных средств для людей с ограниченными возможностями. Кроме того, автошколы для людей с ограниченными возможностями в большей степени позволят использовать грамотно адаптированные транспортные средства.

Расходы на обновление и адаптацию всех видов общественного транспорта могут означать, что на эти изменения потребуется определенное время. По мере поступления ресурсов и обновления парка транспортных средств, потребности пассажиров с ограниченными возможностями должны становиться приоритетом. Тем временем, чтобы улучшить использование транспорта людьми с особыми потребностями, можно сделать следующее:

- меры по снижению переполненности общественного транспорта облегчат жизнь людям с ограниченными возможностями, в частности тем, кто пользуется инвалидными или детскими колясками;
- специальное обучение водителей для лучшего понимания и удовлетворения потребностей пассажиров с ограниченными возможностями;
- анонсы всех остановок на транспортных маршрутах;
- безопасные и доступные места остановки общественного транспорта;
- больше парковочных мест для людей с ограниченными возможностями;
- обеспечение выполнения таксомотор-

ными компаниями своих обязательств по предоставлению услуг лицам, пользующимся инвалидными колясками;

- рассмотрение специальных программ, позволяющих людям с низким уровнем мобильности совершать поездки на такси;
- разработка плана доступных междугородных поездок и доступного туризма в Молдове.

## ПОВЕДЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ И ОБЩЕСТВЕННОЕ СОЗНАНИЕ

Многие из наших участников исследования отмечали неудовлетворительное поведение водителей как препятствие для их мобильности. Превышение скорости и пьяные или агрессивные водители представляют опасность для всех участников дорожного движения, однако уязвимые категории пешеходов, в том числе люди с ограниченными возможностями, пожилые люди, дети и родители с колясками, не так быстро могут отойти в сторону, и часто менее заметны на дорогах. Установка дорожных камер видеонаблюдения, операция по выявлению пьяных водителей «Белые ночи» и регулярная кампания по повышению информированности о безопасности дорожного движения, проводимая государственными органами и НПО, помогли значительно сократить число жертв дорожно-транспортных происшествий во всей Молдове. Однако результаты нашего исследования показывают, что необходимо предпринимать больше усилий, чтобы сохранить положительную динамику относительно изменения поведения водителей. Все органы власти в Молдове должны оказать безоговорочную поддержку программам по сокращению

дорожно-транспортных происшествий. Сюда необходимо включить повышение информированности водителей о потребностях уязвимых участников дорожного движения, особенно с ограниченными возможностями.

В Кишиневе усилиями добровольной Рабочей группы по безопасности дорожного движения также было сокращено число жертв в общественном транспорте. Мы рекомендуем местным органам власти на всей территории Молдовы подготовить планы по сокращению числа жертв и доступной мобильности, начав с улучшения подготовки кадров и управления, для всех компании общественного транспорта и крупных частных транспортных парков. Добровольные программы стимулирования эффективной практики могут сыграть полезную роль, при этом предпочтение будет отдаваться государственным контрактам, а не коммерческими компаниями, которые отвечают самым высоким стандартам доступности и безопасности дорожного движения.<sup>27</sup> Такие планы должны составляться в диалоге с организациями, представляющими людей с различными видами ограниченных возможностей.

## УЧАСТИЕ В ПОЛИТИЧЕСКОМ ПРОЦЕССЕ

Отмечается высокая доля людей с ограниченными возможностями, которые голосовали на местных выборах в 2015 году. Каждый двадцатый человек в Молдове с ограниченными возможностями, однако это не никак не отражается на Парламенте Республики Молдова. Низ-

кая мобильность, вероятно, является одной из причин недостаточного представительства людей с особыми потребностями в общественной жизни. Это не только растрата талантов и интеллекта - это означает, что общественно-политические вопросы, затрагивающие людей с ограниченными возможностями, не могут эффективно обсуждаться. Государственные органы, в том числе Парламент Республики Молдова и политические партии, должны пересмотреть свою кадровую политику и предпринять какие-то меры для привлечения к работе людей с ограниченными возможностями, чтобы обеспечить лучшее представление их взглядов в процессе выработки политических решений.

В краткосрочной перспективе министры правительства и партийные лидеры должны взяться за решение проблем, связанных с передвижением на общественном транспорте или, в качестве пешеходов в Молдове, с помощью инвалидного кресла или белой трости. Учебные информационные мероприятия для политических деятелей, призванные повысить их осведомленность о проблемах людей с ограниченными возможностями в ключевых областях, помогли бы лучше понять важность доступной мобильности. Без такого понимания шаги, которые необходимо предпринять для улучшения мобильности, не будут рассматриваться в качестве приоритетной задачи.

<sup>27</sup> Смотрите пример Системы поощрений автотранспортных предприятий FORS в Лондоне: <http://www.fors-online.org.uk/cms/>

## ВЫВОДЫ

---

В настоящем отчете основное внимание уделяется потребности в мобильности для людей с ограниченными возможностями в Молдове. Результаты нашего опроса 100 молдавских граждан с различными особыми потребностями выявили множество серьезных препятствий на пути обеспечения полной мобильности.

Переполненный общественный транспорт, опасные перекрестки и плохие дороги опасны для всех граждан Молдовы. Но для людей с ограниченными возможностями эти опасности являются еще более серьезными. Многие из участников нашего опроса сообщили, что общественный транспорт часто недоступен или его невозможно использовать на практике. Это ограничивает их полноценное участие в социально-экономической жизни и не позволяет играть активную роль в обществе.

Обеспечение доступной мобильности – это вызов всему мировому сообществу. Нам могут возразить, что необходимые изменения для Молдовы являются дорогостоящими и невозможными в настоящее время. Но не следует забывать, что Молдова несет правовую и моральную ответственность перед своими гражданами в соответствии с Конвенцией ООН о правах инвалидов. Наше исследование показывает, что выбор средства передвижения для людей с ограниченными возможностями в Молдове по-прежнему серьезно ограничен. Рассказы, мнения и предьявления людей с ограниченными возможностями должны более серьезно рассматриваться политическими деятелями, которые гарантировали бы, что этим важным вопросам уделяется приоритетное внимание.

**Переполненный общественный транспорт, опасные перекрестки и плохие дороги опасны для всех граждан Молдовы. Но для людей с ограниченными возможностями эти опасности являются еще более серьезными.**

НАСТОЯЩИЙ ОТЧЕТ БЫЛ ПОДГОТОВЛЕН СОВМЕСТНО С:

ЦЕНТР «TONY HAWKS» В КИШИНЕВЕ

АССОЦИАЦИЯ «MOTIVAȚIE»

СОЮЗ ОРГАНИЗАЦИЙ ЛЮДЕЙ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ РЕСПУБЛИКИ  
МОЛДОВА

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ ДЕТЕЙ И МОЛОДЕЖИ С ФИЗИЧЕСКИМИ ОСОБЕННОСТЯМИ В  
КИШИНЕВЕ

ОБЩЕСТВО СЛЕПЫХ МОЛДОВЫ

ЦЕНТР «SPERANȚA» В КИШИНЕВЕ

АРМИЯ СПАСЕНИЯ

АССОЦИАЦИЯ «ЖЕНЩИНА И РЕБЕНОК – ЗАЩИТА И ПОДДЕРЖКА»

АССОЦИАЦИЯ ПОДДЕРЖКИ ДЕТЕЙ И МОЛОДЕЖИ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ  
«DORINȚA» ИЗ КАЛАРАША

АССОЦИАЦИЯ ПОДДЕРЖКИ ДЕТЕЙ С ФИЗИЧЕСКИМИ ОТКЛОНЕНИЯМИ ИЗ ПЕРЕСЕЧИНО



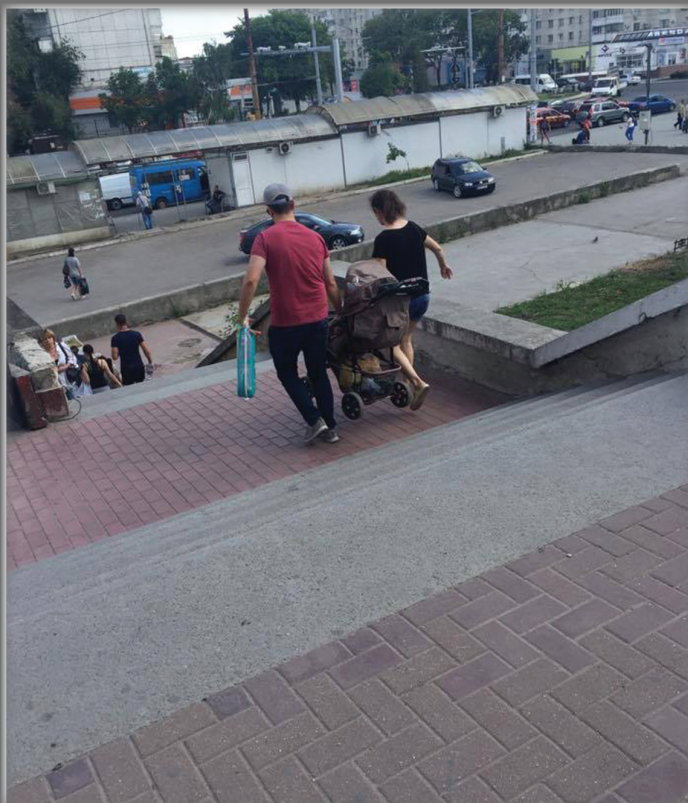
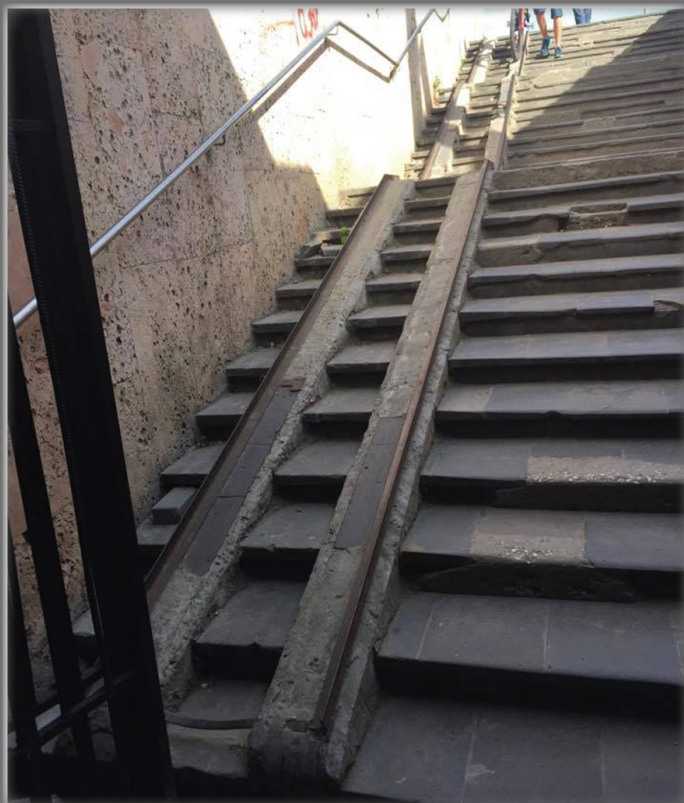
Asociația  
“MOTIVAȚIE”  
din Moldova



EASST И АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛУБ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:







Некоторые фотографии были предоставлены общественной ассоциацией „Motivație”



