Proiect finanţat prin granturile SEE 2009 – 2014, în cadrul Fondului ONG în România.

Raport de audit al accesibilității spațiului public urban

Bucureşti, Râmnicu Vâlcea, Arad

Iulie - August 2014

Proiect derulat de

Echipa de cercetare:

Coord. urb. Ana Drăguțescu

Cristian Ghinea

Adrian Szelmenczi

Irina Zamfirescu

Voluntari: Mădălina Szelmenczi

Oana Ganea

Numele publicației: ***Raport de audit al accesibilității spațiului public urban***

Data elaborării: iulie – august 2014

Locație: București, România

Sursa fotografiilor: Ana Drăguțescu

Layout: Ana Drăguțescu

Raport de audit al accesibilității spațiului public urban

Bucureşti, Râmnicu Vâlcea, Arad
Iulie - August 2014

Cuprins

Un oraș / 7

1. Sumar / 8

2. Metodologia de dezvoltare și implementare a Auditului / 9

2.1 Pași de implementare a Auditului Accesibilității Urbane / 9

2.2 Despre acest document / 11

A

3. Introducere a conceptului de Audit al Accesibilității Urbane / 12

3.1 Accesibilitatea ca punct cheie al mobilității urbane / 12

3.2 Ce este un Audit al Accesibilității Urbane? / 13

3.3 Scopul Auditului Accessibilității Urbane / 14

3.3.1 Experiența unui mediu accesibil – principii de bază / 14

3.3.2. Importanța unei evaluări obiective / 14

B

4. Cadrul legislativ la nivel național și european / 16

4.1 Legislație europeană / 16

4.2 Legislație națională / 17

4.3. Statistici naționale / 21

C

5. Focus Grup / 22

5.1 Focus grup București / 24

5.2 Focus grup Râmnicu Vâlcea / 27

5.3 Focus grup Arad / 28

D

6. Audit urban al spațiului public / 31

6.1 Analiza situației existente / 31

6.1.1 Localizare și demografie / 31

6.1.2 Transport / 34

6.1.3. Calitatea spațiului public – documentare foto / 41

E

6.2 Rezumatul evaluării / 56

F

6.3 Recomandări / 58

6.3.1. De la nevoi speciale la proiectare incluzivă / 64

H

7. Bune practici europene / 66

7.1. Stockholm, Suedia – Locuri de joacă accesibile / 66

7. 2 Londra, UK - Îndrumar pentru Case accesibile persoanelor în fotoliu rulant / 68

7.3. UK și Irlanda – DisabledGo / www.disabledgo.com / 71

7.4. Europa / UK – Parcarea cu Ecuson Albastru /Blue Badge Parking / 73

8. Anexa I
Lista de verificare a conformității spațiului public urban / 75

Definirea barierelor / 75

Trotuare și alei pietonale / 75

Transport public / 77

Clădiri publice / 77

Parcări / 78

9. Anexa II
Lista de întrebări utilizate în timpul Focus Grupurilor / 79

Reprezentanți ai administrației publice locale / 79

Persoane cu dizabilități / 80

10. Bibliografie / 83

Lista cu figuri

Figura 1: *Etape de implementare a procesului de auditare. Sursa:* www.freepik.com */ Ana Drăguțescu / 10*

Figura 2*: Sursa: dreamstime.com / 11*

Figura 3: *Acesibilitate. Sursa: www.freepik.com / 12*

Figura 4: *Numărul persoanelor cu dizabilități pe județe la 31.12.2013. Sursa: Ministrul Muncii* http://www.mmuncii.ro/j33/images/buletin_statistic/dizabilitati_anul_2013.pdf / 21

Figura 6 : *Delimitarea Unității Administrativ Teritoriale a Municipiul București. Sursa: Google Maps / 31*

Figura 10*: Premiul I - Reorganizarea și amenajarea spațiului public central din municipiul Râmnicu Vâlcea. Biroul Individual de Arhitectură Sorin Dragoș Popescu / 35*

Figura 11: *Evoluția numărului de autovehicule în județul Arad. Sursa: Plan de Acțiune privind Energia Durabilă în Municipiul Arad / 36*

Figura 12: *Exemplu de tramvai aflat în flota CTP Arad. Sursa: Wikipedia / 37*

Figura 13: *Accesul persoanelor cu dizabilități în vehiculele Regiei Autonome de Transport București. Sursa: Gândul.info / Valeriu Tanasoff / 40*

Figura 15: *Rampă de acces între trotuar și carosabil. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap / 60*

Figura 16: *Dimensiuni de detectare a obstacolelor joase. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap / 61*

Figura 17: *Exemplu de parcare perpendiculară față de carosabil sau la unghi de 60°. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap / 63*

Figura 18: *Proiectarea unei stații de autobuz. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap / 63*

Figura 19*: De la „nevoi speciale" la „proiectare incluzivă". Sursa: Hanson, Julienne, 2004, The Inclusive City: delivering a more accessible urban environment through inclusive design, London / 65*

Figura 21: *Locatari ai caselor adaptate persoanelor cu dizabilități și nevoi speciale. Sursa: Îndrumar pentru Case accesibile persoanelor în scaun rulant / 68*

Figura 22: *Coperta Îndrumarului pentru Case accesibile persoanelor în fotoliu rulant / 70*

Figura 23: *Pagina dedicată opțiunilor de servicii pw site-ul www.disabledgo.com / 71*

Figura 24: *Pagina principală www.disabledgo.com / 72*

Figura 25: *Condițiile de parcare pentru persoanele cu dizabilități în România. Sursa:* http://www.fiadisabledtravellers.com/en/world_map/europe/europe.htm / 73

Figura 26: *Ecuson Blue Badge. Sursa: http://www.parkingforbluebadges.com/news / 74*

£10
FANCY DRESS
vintage clothing
GOLD BUYING CENTRE

Un oraș

este bun sau rău raportat la modul în care răspunde nevoilor locuitorilor lui. Alegem să locuim aici sau acolo pentru că nevoile noastre sunt dinamice: orașul care azi le satisface poate deveni (într-o anumită perioadă de timp) neîncăpător pentru idealurile noastre. Cu toate acestea, există o „bază minimă obligatorie" pentru orice așezare umană. Nimic sofistificat, lucruri relativ intuitive. De exemplu, una dintre axiomele orașului este accesibilititatea lui: oamenii trebuie să dispună de libertatea de a-l accesa pentru a-și putea desfășura activitățile cotidiene precum educația, activitatea profesională sau viața socială.

Conform normativelor din sfera planificării urbane, accesibil presupune un transport public performant, traversări pietonale cât mai dese sau semafoare care să fie în acord cu ritmul pietonului, fără timpi de așteptare uriași sau un timp de traversare a străzii ridicol de mic. Dar, pentru ca un oraș să fie accesibil, avem nevoie de mai mult decât atât. Orașul poate fi un factor determinant în accentuarea sau eliminarea disparităților sociale, de aceea este important ca aleșii locali să înțeleagă rolul și importanța planificării urbane și sociale.

Acest Audit al Accesibilității a fost realizat pentru a măsura capacitatea orașelor Râmnicu Vâlcea, Arad și București de a-și respecta cetățenii. Un oraș accesibil nu este suficient, însă este necesar pentru a asigura egalitatea accesului la educație sau la piața muncii. Măsura în care un oraș permite „libera circulație" a oamenilor este, în opinia noastră, măsura în care aleșii locali își înțeleg mandatul în termeni de reprezentare. Pentru că, la mai bine de șapte ani de la intrarea în vigoare a Legii 448/ 2006 (privind drepturile persoanelor cu dizabilități), suntem în situația de a discuta în continuare despre lipsa de accesibilizare a orașelor. Acum este momentul ca cei responsabili să își asume poate cele mai importante politici publice locale – dezvoltare socio-economică și incluziunea socială.

O bordură, dincolo de proprietățile tehnice, poate face diferența dintre a fi un membru activ al comunității sau a fi un prizonier în propria locuință.

Irina Zamfirescu

1. Sumar

Pentru a orienta și concentra interesul politicilor urbane dincolo de problemele legate de transport și mobilitate și pentru a accentua latura atât de esențială a accesibilității, trebuie solicitată o schimbare de paradigmă a acestor politici de transport, subliniind nevoia de a reduce preocuparea pentru intensificarea mobilității și extinderea infrastructurii. Mobilitatea trebuie astfel percepută ca un parametru vital al unui obiectiv important: **accesibilitatea**.

Mobilitatea este astfel determinată de gradul în care orașul ca un întreg este accesibil tututor rezidenților săi, inclusiv persoanelor cu dizabilități, celor cu venituri mici, seniorilor, tinerilor, persoanelor cu copii.

Este evident faptul că pietonii și implicit persoanele cu dizabilități, suferă de inegalitate, inechitate și injustiție socială, fiind victime clare ale numărului ridicat de accidente soldate cu leziuni și deces cauzate de infrastructura pietonală deteriorată și de o preocupare constantă față de comportamentul celorlalți participanți la trafic.

O barieră importantă în calea deplasărilor o reprezintă calitatea străzilor: iluminarea slabă, lipsa aleilor pietonale în anumite situații, precum și supra-aglomerarea duc la un mediu pietonal nesigur și neîncăpător, încurajând astfel utilizarea benzilor dedicate autoturismelor.

În plus, nivelul scăzut al sancțiunilor ce vizează viteza excesivă contribuie prea puțin la încurajarea calmării traficului.

Trotuarele sunt cu greu suficiente pentru o singură persoană, prost întreținute, blocate de deșeuri din construcții și șantiere în desfășurare, vehicule parcate sau comercianți informali și pe alocuri cu canalizări descoperite.

Conform statisticilor europene, «peste 80 de milioane de persoane, reprezentând aproximativ 16% din totalul populaţiei Uniunii Europene, au o dizabilitate, de la o formă uşoară până la una gravă, incluzând aici şi persoanele cu probleme de sănătate mintală. Rata şomajului în rândul persoanelor cu dizabilităţi este de două ori mai mare decât rata şomajului din rândul celorlalte persoane.»

(Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități – obligații și provocări pentru instituțiile publice, 2013)

Obiectivul general al acestui Raport de Audit este de a oferi o descriere precisă a cadrului legislativ național și european, o imagine a situației existente în cele trei orașe demonstrative: București, Râmnicu Vâlcea și Arad și recomandări pentru o proiectare integrată favorabilă echității și incluziunii sociale.

2. Metodologia de dezvoltare și implementare a Auditului

Implementarea unui Audit al Accesibilității cuprinde o serie de activități, începând cu cele de informare și obținerea de date, urmată de vizite detaliate ale siturilor prevăzute de proiect: București, Râmnicu Vâlcea, Arad, focus grupuri cu persoanele cu dizabilități, cu cetățenii și cu reprezentanții administrației locale, finalizând Auditul cu elaborarea unui Raport de Audit ce înregistrează și comunică rezultatele auditului.

2.1 Pași de implementare a Auditului Accesibilității Urbane

Un Audit al Accesibilității Urbane reprezintă prima etapă în procesul de identificare, planificare și punere în aplicare a transformărilor urbane. Un audit al accesibilității nu trebuie să fie considerat un produs final, ci mai degrabă un mijloc prin care persoanele responsabile pentru mediul fizic urban sau pentru serviciile oferite cetățenilor să poată avansa în elaborarea unui plan sau a unei strategii de accesibilizare și în punerea efectivă în aplicare a îmbunătățirilor prevăzute, fie ele operaționale, de management sau fizice.

Auditul include o scurtă evaluare a termenilor ce ilustrează nivelul de accesibilitate a unui oraș așa cum sunt ei definiți în legislația națională și internațională.

Cu toate că se va analiza în detaliu situația accesibilității pentru persoanele cu dizabilități, trebuie subliniat și reținut faptul că situațiile considerate în raport afectează confortul accesibilității tuturor pietonilor dintr-o anumită locație la un moment dat.

Capitolul 3 oferă o descriere amplă a conceptului de Audit, subliniind importanța accesibilizării mediului urban pentru îmbunătățirea calității vieții cetățenilor lui și pentru evitarea excluziunii sociale.

Capitolul 4 analizează legislația națională și internațională.

Capitolul 5 evidențiază chestiunile abordate și dezbătute în timpul întâlnirilor Focus Grup.

Capitolul 6 reprezintă nucleul Raportului de Audit prin descrierea analizei situației existente, evaluarea concluziilor și elaborarea recomandărilor.

Capitolul 7 descrie patru cazuri de Bune practici europene ce facilitează accesul persoanelor cu dizabilități în diferite situații.

Capitolul 8 cuprinde lista tuturor aspectelor verificate în spațiul fizic pe durata Auditului pentru o evaluare corectă a spațiului public.

Capitolul 9 cuprinde lista întrebărilor adresate participanților la Focus Grup.

Figura 1: *Etape de implementare a procesului de auditare. Sursa: www.freepik.com / Ana Drăguțescu*

2.2 Despre acest document

Un sistem integrat de politici în domeniul transporturilor ce include un mediu pietonal fără bariere și un transport public accesibil este de importanță fundamentală pentru respectarea drepturilor civile ale persoanelor cu dizabilități.

Deși scopul principal al acestui raport de Audit este de a descrie într-o manieră cât mai clară ce înseamnă un acces facil pentru persoanele cu dizabilități, proiectarea acestor necesități și satisfacerea cerințele lor înseamnă condiții favorabile de deplasare pentru toată plaja de pietoni.

Așa cum reiese și din paragrafele desprinse din Normativul 189/2013, *persoanele care călătoresc cu copii sau transportă bagaje sau cumpărături grele și voluminoase, persoane cu probleme temporare de mobilitate (de ex., un picior în ghips) trebuie să beneficieze de un mediu fizic accesibil.*

Astfel, obiectivul general al acestui Raport de Audit este de a oferi o descriere precisă a cadrului legislativ național și european, o imagine a situației existente în cele trei orașe demonstrative: București, Râmnicu Vâlcea și Arad și recomandări pentru o proiectare integrată favorabilă echității și incluziunii sociale. Există soluții pentru cea mai mare parte a dificultăților de acces în mediul pietonal și în clădirile publice. Adesea, cele mai bune opțiuni nu sunt și cele mai scumpe și nici cele mai invazive.

Un Audit al Accesibilității Urbane poate oferi o analiză detaliată a situației existente la momentul analizei și ar trebui să facă parte din procesul de elaborare a strategiilor, politicilor și planurilor de mobilitate.

***Figura 2**: Sursa: dreamstime.com*

De ce persoanele cu dizabilități?

Conform statisticilor europene, «peste 80 de milioane de persoane, reprezentând aproximativ 16% din totalul populaţiei Uniunii Europene, au o dizabilitate, de la o formă uşoară până la una gravă, incluzând aici şi persoanele cu probleme de sănătate mintală. Rata şomajului în rândul persoanelor cu dizabilităţi este de două ori mai mare decât rata şomajului din rândul celorlalte persoane. Persoanele cu dizabilităţi reprezintă un grup vulnerabil, în rândul căruia rata sărăciei este cu 70% peste medie, iar nivelul de ocupare a forţei de muncă este, de asemenea, foarte scăzut.»

(Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități – obligații și provocări pentru instituțiile publice (2013))

A

3. Introducere a conceptului de Audit al Accesibilității Urbane

3.1 Accesibilitatea ca punct cheie al mobilității urbane

Pentru a orienta și concentra interesul politicilor urbane dincolo de problemele legate de transport și mobilitate și pentru a accentua latura atât de esențială a accesibilității, trebuie solicitată o schimbare de paradigmă a acestor politici de transport, subliniind nevoia de a reduce preocuparea pentru intensificarea mobilității și extinderea infrastructurii. Mobilitatea trebuie astfel percepută ca un parametru vital al unui obiectiv important: **accesibilitatea**.

În timp ce viteza și eficiența deplasărilor sunt importante, esențială este totuși ușurința cu care aceste destinații sunt accesate în termeni de proximitate și comoditate. Transportul și mobilitatea ca cerințe derivate sunt tratate ca mijloace ce permit oamenilor să acceseze alte persoane și alte destinații. Îmbunătățirea accesibilității pentru toți cetățenii orașului este lucrul just ce trebuie făcut pentru a aduce oamenii și dimensiunea spațială umană în nucleul mobilității durabile și pentru incluziune socială în utilizarea serviciilor oferite de oraș.

Mobilitatea este astfel determinată de gradul în care orașul ca un întreg este accesibil tututor rezidenților săi, inclusiv persoanelor cu dizabilități, celor cu venituri mici, seniorilor, tinerilor, persoanelor cu copii. Se pot obține beneficii sociale importante pentru grupurile de utilizatori vulnerabili și în anumită măsură defavorizați, odată cu un nivel ridicat de acoperire oferit de rețelele de mobilitate urbană, cu noi tehnologii și facilități urbane ce reduc izolarea, vulnerabilitatea și dependența.

Figura 3: *Acesibilitate. Sursa: www.freepik.com*

Pentru ca rețeaua de mobilitate să fie benefică și pentru acești utilizatori trebuie să le răspundă nevoilor specifice.

Nici un oraș nu poate pretinde a fi modern și prosper în situația în care grupuri specifice ale populației nu au acces la străzi.

Accesul facil la mijloace de transport ieftine, sigure și ecologice reprezintă o condiție absolută atât pentru confortul tuturor locuitorilor din mediul urban, cât și pentru o funcționalitate echilibrată a orașelor. Deși se poate notifica un anumit nivel al progresului, acest domeniu rămâne o provocare în orașele europene în general și în orașele românești în particular.

Toate categoriile de pietoni și în particular cei cu necesități speciale, se confruntă cu o serie de pericole, care creează condiții

indezirabile mersului pe jos favorizând o stare de nedreptate și inegalitate.

Este evident faptul că pietonii și implicit persoanele cu dizabilități suferă de inegalitate, inechitate și injustiție socială, fiind victime clare ale numărului ridicat de accidente soldate cu leziuni și deces cauzate de infrastructura pietonală deteriorată și de o preocupare constantă a acestora față de comportamentul celorlalți participanți la trafic. O barieră importantă în calea deplasărilor o reprezintă calitatea străzilor.

Iluminarea slabă, lipsa aleilor pietonale în anumite situații, precum și supra-aglomerarea duc la un mediu pietonal nesigur și neîncăpător, încurajând astfel utilizarea benzilor dedicate autoturismelor. În plus, nivelul scăzut al sancțiunilor ce vizează viteza excesivă contribuie prea puțin la încurajarea calmării traficului. Trotuarele sunt cu greu suficiente pentru o singură persoană, prost întreținute, blocate de deșeuri din construcții, vehicule parcate sau comercianți informali și pe alocuri cu canalizări descoperite. Rampele de acces auto de multe ori discriminează persoanele cu dizabilități și cărucioarele pentru copii.

Mai mult, o proporție semnificativă a pietonilor este expusă la praf, noroi și poluare.

Străzile accesibile sporesc echitatea și incluziunea socială a orașelor, promovând conectivitatea dintre locații și accesul la servicii. Spațiul public devine o oportunitate a comunității de a interacționa social, ca o condiție esențială a calității crescute a vieții. Acest lucru dezvoltă sentimentul de apartenență al rezidenților la orașul lor ca unul dintre parametrii principali de evaluare a nivelului de atractivitate al unei străzi și implicit al unui oraș.

3.2 Ce este un Audit al Accesibilității Urbane?

Un audit al accesibilității este un mijloc de a evalua caracteristicile unui mediu urban și serviciile pe care acesta le furnizează utilizatorilor săi. Deși bine conturat în materie de metodologie de elaborare și implementare, Auditul Accesibilității Urbane rămâne un concept în evoluție și poate însemna lucruri diferite pentru oameni diferiți. Este, de asemenea, un proces prin care pot fi identificate și înregistrate potențialele bariere în calea accesului, sugerând îmbunătățiri într-un mod care să permită persoanelor responsabile pentru un sit, o clădire sau un serviciu să acceadă următorul nivel de planificare și implementare a modificărilor recomandate.

Prezentul Audit al Accesibilității Urbane este implementat având ca scop creșterea gradului de accesibilizare a spațiului public din municipiile București, Râmnicu Valcea și Arad prin realizarea unei cercetări amănunțite în cele trei localități.

Acest Audit a fost implementat pentru a evalua gradul de accesibilitate oferit de spațiul public urban din orașele București, Râmnicu Vâlcea și Arad, propunând punerea în aplicare a unor intervenții necesare îmbunătățirii situației existente, în conformitate cu definițiile legislative naționale și internaționale.

Auditul ia în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe de mobilitate și a persoanelor cu deficiente senzoriale, identificând bariere fizice în calea accesului pe baza unor criterii pre-determinate identificate și detaliate în Raportul final de Audit. Auditul ar trebui să fie considerat drept punct de plecare al Planurilor de Mobilitate și ar trebui actualizat în mod constant de către orașe.

3.3 Scopul Auditului Accesibilității Urbane

3.3.1 Experiența unui mediu accesibil – principii de bază

Un mediu urban accesibil este esențial pentru creșterea nivelului de utilizare pietonală, oferind o experiență care vine în întâmpinarea nevoilor tuturor utilizatorilor, indiferent de vârstă, capacități, experiență sau înțelegere.

Fiecare persoană devine pieton la un moment dat, drept urmare, mediul urban trebuie să satisfacă nevoile și dorințele unei verietăți extinse de utilizatori. În timp ce nevoile lor pot varia, pietonii pot fi considerați a avea aceleași cerințe de bază față de un mediu care este considerat prietenos cu utilizatorii lui. El trebuie să fie:

- **Conectat** – trebuie acordată o importanță deosebită destinațiilor atractive. Rutele trebuie proiectate sau îmbunătățite pentru a oferi legături între destinații, în mod direct, în condiții facile și sigure.
- **Convenabil** - dezvoltarea rețelelor pietonale trebuie să devină o prioritate în proiectarea străzilor. Rețelele trebuie să fie conectate, iar traversările implementate în locurile des utilizate de pietoni pentru a minimiza devierile (utilizând așa-numitele «desire line»).
- **Confortabil** – rutele pietonale trebuie să transforme mersul pe jos într-o experiență agreabilă, asigurându-se că ele sunt de înaltă calitate, sigure, fără obstrucții, cu pavaj și lățime acceptabilă.
- **Perceptibil** – străzile trebuie să se transforme în zone sigure prin creșterea nivelului de supraveghere naturală umană, reducând viteza de rulare și atenuând impactul comportamentului anti-social.
- **Convivial** - calitatea mediului pietonal trebuie îmbunătățită pentru a schimba modul în care oamenii îl percep și modul în care ei interacționează în interiorul comunității locale.

3.3.2. Importanța unei evaluări obiective

Acest instrument de auditare a accesibilității urbane a fost dezvoltat pentru a permite evaluarea proiectării stradale existente, a mediului urban în percepția utilizatorilor săi, oferind în același timp o verificare cu privire la standardele de proiectare de bază înainte de dezvoltarea unui sistem sau de planificarea implementării unei măsuri.

Auditul Accesibilității Urbane în spațiul public vizează:

- evaluarea calității spațiului public din punct de vedere al utilizatorului;
- identificarea barierelor ce împiedică deplasarea în spațiul public ce poate restricționa oportunitățile pietonilor de a se mișca liber pe stradă și de a accesa orice clădire publică de-a lungul traseului;
- înregistrarea clară a situației existente, ce rezultă în posibilitatea de a introduce informația într-o bază de date ce va fi utilizată ulterior în proiectare și design;
- testarea conexiunilor între diferite puncte de interes din oraș.

Auditul ia în considerare prioritățile din perspectiva Legii 448/2006 și din Normativul 189/2013 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu dizabilități.

Majoritatea utilizatorilor mediului urban nu examinează nivelul în care acesta respectă standardele de proiectare, ci îl evaluează bazându-se pe modul în care el răspunde nevoilor lor.

În multe cazuri, poate fi potrivită depășirea standardelor (care se bazează de obicei pe oportunitate minimă), pentru a obține o calitate mai bună și o accesibilitate mai ridicată a spațiului public.

Mediul urban ar trebui evaluat din punctul de vedere al utilizatorilor cei mai vulnerabili, incluzând adulții cu copii sau cărucioare, utilizatorii de scaune cu rotile, persoane cu deficiențe de vedere sau de auz, persoanele în etate si copiii.

Obiectul acestui audit este de a aplica o abordare comună unică a mediului pietonal pentru spațiile publice și private în care există deplasări intense. Au fost considerate atât reglementările urbanistice pentru spațiile publice, dar și un nivel minim de accesibilitate în clădirile publice.

B

4. Cadrul legislativ la nivel național și european

4.1 Legislație europeană

Conform legilației europene în calitate de cetățeni cu drepturi depline, persoanele cu dizabilități au drepturi egale și drept la demnitate, la tratament egal, la viață independentă și participare deplină în societate. Uniunea Europeană promovează incluziunea activă și participarea deplină a persoanelor cu dizabilități în societate, în conformitate cu abordarea privind drepturile omului referitor la problematica persoanelor cu dizabilități. Această abordare stă, de asemenea, la baza Convenției ONU privind Drepturile Persoanelor cu Dizabilități (UN Convention on the Rights of People with Disabilities - UNCRPD), pentru care UE este parte semnatară (http://www.un.org/disabilities/default.asp?navid=13&pid=150). Articolul 9 definește și oferă putere termenului de accesibilitate.

Articolul 9

Accesibilitate

1. Pentru a da persoanelor cu dizabilităţi posibilitatea să trăiască independent şi să participe pe deplin la toate aspectele vieţii, Statele Părţi vor lua măsurile adecvate pentru a asigura acestor persoane accesul, în condiţii de egalitate cu ceilalţi, la mediul fizic, transport, informaţie şi mijloace de comunicare, inclusiv la tehnologiile şi sistemele informatice şi de comunicaţii şi la alte facilităţi şi servicii deschise sau furnizate publicului, atât în zonele urbane, cât şi rurale. Aceste măsuri, care includ identificarea şi eliminarea obstacolelor şi barierelor faţă de accesul deplin, trebuie aplicate la:

(a) Clădiri, drumuri, mijloace de transport şi alte facilităţi interioare sau exterioare, inclusiv şcoli, locuinţe, unităţi medicale şi locuri de muncă;

(b) Serviciile de informare, comunicaţii şi de altă natură, inclusiv serviciile electronice şi de urgenţă.

2. Statele Părţi vor lua, de asemenea, măsuri potrivite pentru:

(a) A elabora, promulga şi monitoriza implementarea standardelor minime şi instrucţiunilor pentru accesibilizarea facilităţilor şi serviciilor deschise publicului sau oferite acestuia;

(b) A se asigura că entităţile private care oferă facilităţi şi servicii deschise publicului sau oferite acestuia ţin cont de toate aspectele legate de accesibilitate, pentru persoanele cu dizabilităţi;

(c) A asigura părţilor implicate formare pe probleme de accesibilitate cu care se confruntă persoanele cu dizabilităţi;

(d) A asigura, în clădiri şi alte spaţii publice, semne în limbaj Braille şi forme uşor de citit şi de înţeles;

(e) A furniza forme de asistenţă vie şi de intermediere, inclusiv ghizi, cititori şi interpreţi profesionişti de limbaj mimico-gestual, pentru a facilita accesul în clădiri şi în alte spaţii publice;

(f) A promova alte forme adecvate de asistenţă şi sprijin pentru persoanele cu dizabilităţi în vederea asigurării accesului acestora la informaţie;

(g) A promova accesul persoanelor cu dizabilităţi la noi tehnologii şi sisteme informatice şi de comunicaţii, inclusiv la Internet;

(h) A promova proiectarea, dezvoltarea, producerea şi distribuirea de tehnologii şi sisteme informatice şi de comunicaţii accesibile, încă din fazele incipiente, astfel

încât aceste tehnologii şi sisteme să devină accesibile la costuri minime.»

În 2010, Comisia Europeană a adoptat Strategia europeană pentru persoanele cu dizabilități 2010-2020. Persoanele cu dizabilități au dreptul de a participa pe deplin și în mod egal în societate și economie. Negarea egalității de șanse este o încălcare a drepturilor omului. (http://ec.europa.eu/justice/discrimination/disabilities/disability-strategy/index_en.htm).

Obiectivele acestei strategii sunt realizate prin intermediul a opt arii prioritare. Prima din această listă este:

*«**Accesibilitatea** - accesibilizarea bunurilor și serviciilor pentru persoanele cu dizabilități și promovarea pe piață de dispozitive de asistență.*
„Accesibilitatea" este definită ca fiind posibilitatea oferită persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transporturi, la informații și la sisteme și Tehnologii ale Informației și Comunicațiilor (TIC), precum și la alte infrastructuri și servicii. În aceste domenii există încă bariere importante. Accesibilitatea este o condiție premergătoare participării la viața socială și economică însă UE mai are un drum lung de parcurs până la îndeplinirea acestui obiectiv. Comisia propune utilizarea instrumentelor legislative, dar și a altor instrumente, precum standardizarea, pentru a optimiza accesibilitatea la mediul construit, transporturi și TIC în conformitate cu agenda digitală și cu inițiativa emblematică „O Uniune a inovării".»

(COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR / Strategia europeană 2010-2020 pentru persoanele cu handicap: un angajament reînnoit pentru o Europă fără bariere http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/DF/?uri=CELEX:52010DC0636&from=en)

4.2 Legislație națională

În legislația națională situația persoanelor cu dizabilități este descrisă de Legea 448/2006 - privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap după cum urmează:

Articolul 2

« (1) Persoanele cu handicap, în înțelesul prezentei legi, sunt acele persoane cărora, din pricina unor afecțiuni fizice, mentale sau senzoriale, le lipsesc abilitățile de a desfășura în mod normal activități cotidiene, necesitând măsuri de protecție în sprijinul recuperării, integrării și incluziunii sociale.

Articolul 5

În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile folosite au următoarele semnificații:

*1. **acces neîngrădit al persoanei cu handicap** - accesul fără limitări sau restricții la mediul fizic, informațional și comunicațional;*

*2. **accesibilitate** - ansamblul de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, precum și a mediului informațional și comunicațional conform nevoilor persoanelor cu handicap, factor esențial de exercitare a drepturilor și de îndeplinire a obligațiilor persoanelor cu handicap în societate;*

*3. **adaptare** - procesul de transformare a mediului fizic și informațional, a produselor sau sistemelor, pentru a le face disponibile și persoanelor cu handicap;*

*4. **căi și mijloace de acces** - elementele prin care se asigură accesul in clădirile publice și care asigură posibilitatea deplasării persoanelor cu handicap in interiorul clădirii;*

*5. **clădiri de utilitate publică** - clădirile aparținând instituțiilor publice și private care oferă populației diferite tipuri de servicii;*

*6. **egalizarea șanselor** - procesul prin care diferitele structuri sociale și de mediu, infrastructura, serviciile, activitățile*

informative sau documentare devin disponibile și persoanelor cu handicap;

*7. **incluziune socială -** setul de măsuri și acțiuni multidimensionale din domeniile protecției sociale, ocupării forței de muncă, locuirii, educației, sănătății, informării și comunicării, mobilității, securității, justiției și culturii, destinate combaterii excluziunii sociale;*

*8. **șanse egale** - rezultatul procesului de egalizare a șanselor, prin care diferitele structuri ale societății și mediului sunt accesibile tuturor, inclusiv persoanelor cu handicap;*

*9. **tehnologie asistivă și de acces** - tehnologia care asigură accesul cu șanse egale al persoanelor cu handicap la mediul fizic, informațional și comunicațional.*

Accesibilitate

Articolul 61

În vederea asigurării accesului persoanelor cu handicap la mediul fizic, informaţional şi comunicaţional, autorităţile publice au obligaţia să ia următoarele măsuri specifice:

*a) să promoveze şi să implementeze conceptul **Acces pentru toţi**, pentru a împiedica crearea de noi bariere şi apariţia unor noi surse de discriminare;*

b) să sprijine cercetarea, dezvoltarea şi producţia de noi tehnologii de informare şi comunicare şi tehnologii asistive;

d) să faciliteze accesul persoanelor cu handicap la noile tehnologii;

e) să asigure accesul la informaţiile publice pentru persoanele cu handicap;

f) să asigure interpreţi autorizaţi ai limbajului mimico-gestual şi ai limbajului specific persoanelor cu surdocecitate.

Art. 62

(1) Clădirile de utilitate publică, căile de acces, clădirile de locuit construite din fonduri publice, mijloacele de transport în comun şi staţiile acestora, taxiurile, vagoanele de transport feroviar pentru călători şi peroanele principalelor staţii, spaţiile de parcare, străzile şi drumurile publice, telefoanele publice, mediul informaţional şi comunicaţional vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap.

Articolul 64

(1) Pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport şi călătorie, autorităţile administraţiei publice locale au obligaţia să ia măsuri pentru:

a) adaptarea tuturor mijloacelor de transport în comun aflate în circulaţie;

b) adaptarea tuturor staţiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spaţiilor de acces spre uşa de intrare în mijlocul de transport;

c) montarea panourilor de afişaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual şi auditiv în mijloacele de transport public;

d) imprimarea cu caractere mari şi în culori contrastante a rutelor şi a indicativelor mijloacelor de transport în comun.

(2) Toţi operatorii de taxi au obligaţia să asigure cel puţin o maşină adaptată transportului persoanelor cu handicap care utilizează fotoliul rulant.

(3) Constituie discriminare refuzul conducătorului de taxi de a asigura transportul persoanei cu handicap şi a dispozitivului de mers.

(4) Autorităţile administraţiei publice locale competente au obligaţia să ia măsuri pentru:

a) adaptarea trecerilor de pietoni de pe străzile şi drumurile publice conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil;

b) montarea sistemelor de semnalizare sonoră şi vizuală la intersecţiile cu trafic intens.

(5) Câinele-ghid care însoţeşte persoana cu handicap are acces liber şi gratuit în toate locurile publice şi în mijloacele de transport.

(6) Până la data de 31 decembrie 2010, administratorii infrastructurii feroviare şi operatorii de transport feroviar au următoarele obligaţii:

a) să adapteze cel puţin un vagon şi staţiile principale de tren, pentru a permite accesul persoanelor cu handicap care utilizează fotoliul rulant;

b) să marcheze prin pavaj tactil contrastant căile spre peroanele de îmbarcare, ghişee sau alte utilităţi.

Articolul 65

(1) În spațiile de parcare de pe lângă clădirile de utilitate publică, precum și în cele organizate vor fi adaptate, rezervate și semnalizate prin semn internațional cel puțin 4% din numărul total al locurilor de parcare, dar nu mai puțin de două locuri, pentru parcarea gratuită a mijloacelor de transport pentru persoane cu handicap.

(2) Persoanele cu handicap sau reprezentanţii legali ai acestora, la cerere, pot beneficia de un card-legitimaţie pentru locurile gratuite de parcare. Autovehiculul care transportă o persoană cu handicap posesoare de card-legitimaţie beneficiază de parcare gratuită.

(3) Modelul cardului-legitimaţie va fi stabilit în normele metodologice de aplicare a prevederilor prezentei legi. Eliberarea cardurilor se face de către autorităţile administraţiei publice locale.

(4) Costurile aferente dreptului prevăzut la alin. (2) se suportă din bugetele locale.

(5) În spaţiile de parcare ale domeniului public şi cât mai aproape de domiciliu administratorul acestora se repartizează locuri de parcare gratuite persoanelor cu handicap care au solicitat şi au nevoie de astfel de parcare.

Conform SECȚIUNII a 3-a, Reguli pentru alți participanți la trafic din Codul Rutier:

«Sunt asimilate pietonilor persoanele care conduc un scaun rulant de construcţie specială, cele care conduc vehicule destinate exclusiv tragerii sau împingerii cu mâna, precum şi cele care se deplasează pe patine sau dispozitive cu role.»

Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap definește persoanele cu dizabilități ca fiind:

1. persoane cu handicap

- *Dizabilități motrice ale membrelor – persoane cu dificultăți de deplasare, utilizatori ai fotoliului rulant, persoane cu dificultăți în folosirea brațelor;*
- *Deficiențe vizuale;*
- *Deficiențe auditive;*
- *Capacități fizice și senzoriale diminuate ca urmare a unor afecțiuni.*

2. alte persoane:
a. persoanele aflate în situație de handicap temporar și ocazional (persoane accidentate aflate în situație de handicap temporar ocazional (persoane accidentate aflate în perioada de recuperare și persoane aflate în situații speciale – femei însărcinate, persoane care transportă copii în cărucior și în brațe, copii mici, persoane care transportă obiecte).

DEFINIȚII ȘI TERMENI ai Normativului 189/2013

*1. **Accesibilitate** – compensare tehnică a situațiilor de handicap printr-un tratament al mediului fizic;*

*2. **Accesibilizare** – termen utilizat în literatura internațională de specialitate pentru a defini*

acțiunea de a face accesibil mediul construit pentru nevoile persoanelor cu handicap;

*3. **Adaptare** - acțiunea de a adapta măsurile necesare accesibilizării mediului construit la nevoile persoanelor cu handicap la o situație deja existentă;*

*4. **Circulație liberă** – cale de deplasare pe orizontală sau verticală, fără trepte, dimensionată corespunzător, care este prevăzută cu echipamentele necesare pentru a permite deplasarea persoanelor în fotoliu rulant și elementele de siguranță care permit deplasarea persoanelor cu handicap vizual.*

*5. **Căi și mijloace de acces** – cale de deplasare pe orizontală sau verticală, fără trepte, dimensionată corespunzător, care este prevăzută cu echipamentele necesare pentru a permite deplasarea persoanelor în scaun rulant;*

*6. **Contrast vizual** – o diferență a proprietăților vizuale care face ca un obiect să se distingă în raport cu un alt obiect sau în raport cu fundalul;*

*7. **Deficienţă** – pierdere de substanţă sau alterare a unei funcţiuni psihologice, fiziologice sau anatomice. Această alterare priveşte:*

- *funcţiile perceptive – deficienţe senzoriale precum cecitate, surditate, probleme de percepţie;*
- *funcţiile cognitive – deficienţe privind memoria, limbajul;*
- *funcţiile motrice – deficienţe locomotorii.*

*8. **Handicap** – dezavantajul social rezultat din conjugarea a două grupe de elemente:*

- *interne, legate de individ şi deficienţele sale*
- *externe, independente de individ, legate de mediul fizic şi social sau de o situaţie de incapacitate*

*9. **Persoane cu dificultăți la mers (semiambulanți)** – persoane care nu se pot deplasa fără ajutorul unui echipament sau al unei alte persoane și nu pot depăși diferențe mari de nivel;*

*10. **Persoane cu dificultăți de mișcare a brațelor** - persoane care se folosesc greu de membrele superioare și au o rază limitată de acțiune*

*11. **Persoane cu vedere slabă** – persoane cu un câmp vizual limitat și / sau care percep numai contraste puternice sau conturul obiectelor;*

*12. **Persoane fără vedere** – persoane care depind numai de informații acustice sau tactile;*

*13. **Persoane cu auzul slab** – persoane care utilizează pentru a auzi aparate acustice, echipamente de informare optice și instalații colective de ascultare;*

*14. **Persoane fără auz** – persoane care utilizează în totalitate echipamente de informare optice;*

*15. **Suprafețe de avertizare tactilo-vizuală** – suprafețe realizate cu elemente de pavaj sau pentru pardoseli, profilate conform prevederilor standardelor internaționale, colorate contrastant față de suprafața pe care sunt montate. Acestea permit persoanelor care utilizează bastonul alb și sensibilitatea a călcare sau identificarea vizuală să obțină informații despre un anumit traseu sau despre prezența unui eventual pericol;*

*16. **Suprafața de manevră** – proiecția la nivelul pardoselii a spațiului necesar realizării manevrelor fotoliului rulant.*

4.3. Statistici naționale

La 31 decembrie 2013 numărul total al persoanelor cu dizabilităţi comunicat către Direcţia de Protecţie a Persoanelor cu Dizabilităţi din cadrul Ministerului Muncii, Familiei, Protecţiei Sociale şi Persoanelor Vârstnice, prin direcţiile generale de asistenţă socială şi protecţia copilului judeţene, respectiv locale ale sectoarelor municipiului Bucureşti, a fost de 709.216 persoane.

Dintre acestea, 97,6 % - 692.093 persoane se află în îngrijirea familiilor şi/sau trăiesc independent (neinstituţionalizate) şi 2,4 % - 17.123 persoane se află în instituţiile publice rezidenţiale de asistenţă socială pentru persoanele adulte cu dizabilităţi (instituţionalizate).

Rata persoanelor cu dizabilităţi la populaţia României a fost de 3,52% / 31 decembrie 2013. Situația pe județe este ilustrată în figura următoare:

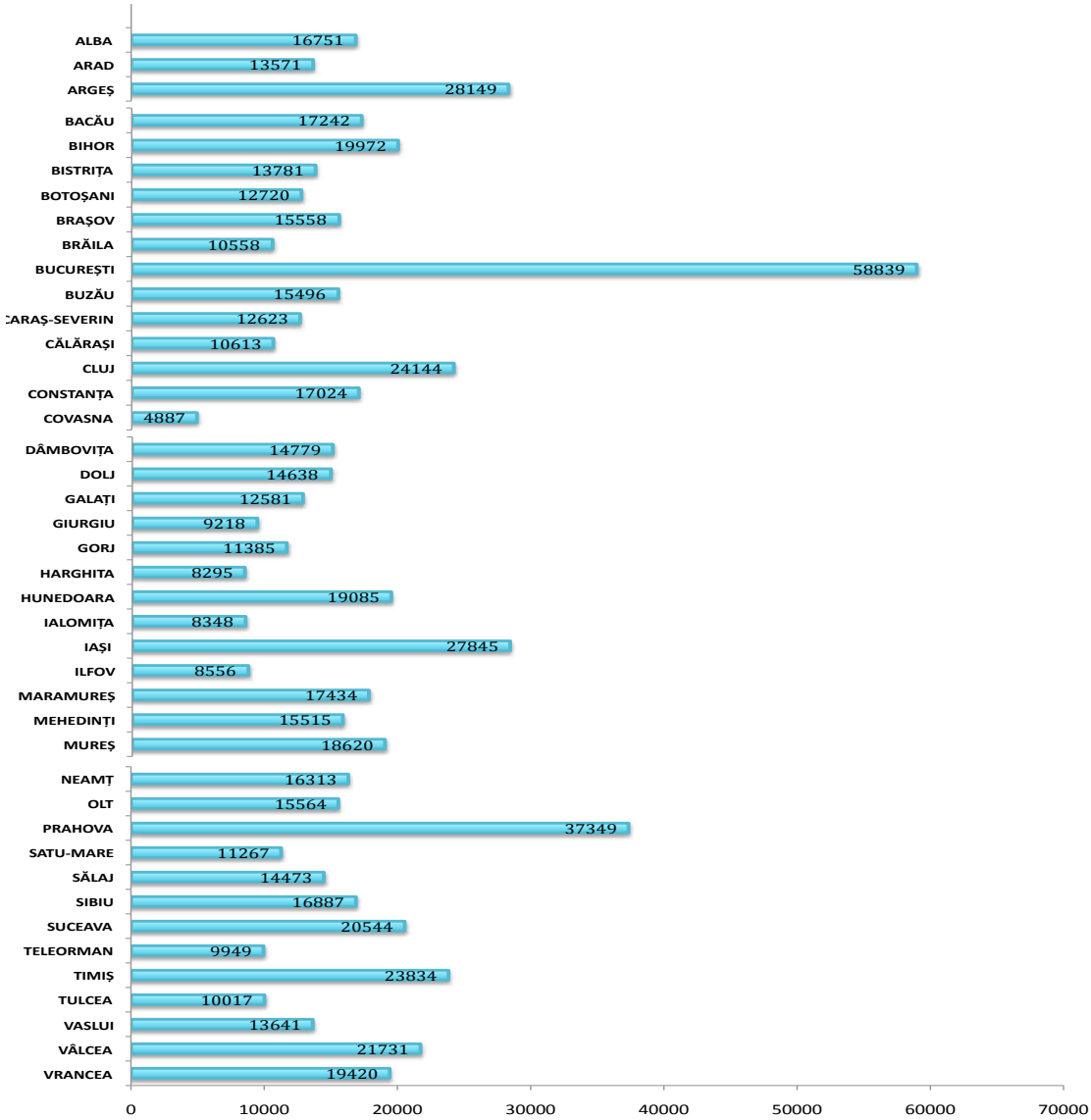


Figura 4: *Numărul persoanelor cu dizabilități pe județe la 31.12.2013. Sursa: Ministrul Muncii http://www.mmuncii.ro/j33/images/buletin_statistic/dizabilitati_anul_2013.pdf*

Numărul persoanelor cu vârsta de peste 50 ani reprezintă 66,18% din totalul persoanelor adulte cu dizabilități, această cifră ilustrând o evidentă îmbătrânire a populației României.

C 5. Focus Grup

«Un Focus grup reprezintă o formă de cercetare calitativă, în care un grup de oameni este întrebat despre percepțiile, opiniile, convingerile și atitudinile pe care le au față de un produs, serviciu, concept, reclamă, idee.» (Wikipedia)

În cadrul acestei documentări a fost implementată o cercetare cu privire la situația accesibilizării spațiilor publice din cele trei localități incluse în proiect: București, Râmnicu Vâlcea și Arad.

Cercetarea a fost realizată la nivelul tuturor actorilor locali implicați în problematică:

- reprezentanți ai administrației publice locale;
- persoane cu dizabilități;
- cetățeni / public general.

Această cercetare a permis colectarea unui set de date despre diferite aspecte relaționate mediului fizic și informațional accesibil tuturor.

Astfel, au fost analizate următoarele aspecte:

Mediul fizic

- Analizarea principalelor bariere cu care se confruntă persoanele cu dizabilități în mediul zilnic - accesibilitatea rețelei stradale, a sistemului de transport public etc;
- Stadiul implementării prevederilor Legii nr. 448/ 2006 și ale Normativului 189 / 2013 în ceea ce privește măsurile de accesibilizare;
- Identificarea principalelor atitudini cu privire la accesibilitatea spațiului public la nivelul populației generale.

Mediul informațional

- Analizarea modului în care site-urile insituțiilor publice sunt accesibilizate pentru a putea fi utilizate de către persoanele cu dizabilități.

Pentru a obține un set de informații cât mai complet au fost realizate întâlniri de tip Focus Grup în toate cele trei orașe demonstrative cu toate cele trei categorii de grupuri țintă: persoane cu dizabilități, cetățeni și reprezentanți ai administrației publice locale.

Focus Grupurile au utilizat ca modalitate de lucru întrebările și discuțiile interactive la care membrii grupului au fost liberi să participe.

Focus Grupul este un instrument valoros pentru dezvoltarea dialogului în cadrul comunităților urbane.

O descriere detaliată a modalității de implementare, a desfășurării și a rezultatelor Focus Grupurilor va fi inclusă în raportul final al proiectului. Pentru acest Raport de Audit au fost selecționate discuțiile relaționate subiectului de accesibilitate/mobilitate în oraș.

Utilizând lista de întrebări din Anexa II, cele trei grupuri țintă - persoane cu dizabilități, cetățeni și reprezentanți ai administrației publice locale – au participat la discuțiile interactive oferind o imagine clară a modului în care fiecare dintre ei percepe orașul din punct de vedere al accesibilității urbane.

***Figura 5**: Abordarea sistemului de întâlniri Focus Grup*

5.1 Focus grup București

Persoane cu dizabilități

• Accesibilitatea orașului

Autoturismele parcate pe trotuar reprezintă una dintre cele mai grave probleme cu care se confruntă persoanele cu dizabilități. Restricționarea accesului trebuie realizată cu bolarzi. Aceștia nu ar trebui să aibă înălțimea sub 1.20 m, altfel pot deveni un pericol pentru persoanele cu deficiențe de vedere. Distanța între bolarzi trebuie să fie potrivită pentru a permite trecerea fotoliului rulant.

Pavajul este deteriorat, există multe canale descoperite, șantiere extrem de periculoase pentru persoane cu deficiențe de vedere. Bordurile sunt instalate diferit, la înălțime diferită, semnele de circulație blochează traversările, canalele trebuie mascate sub bordură.

Panotajele electorale temporare instalate pe trotuar provoacă neplăceri și traseele pietonale devin astfel nesigure pentru persoanele nevăzătoare.

Vegetația netoaletată este de asemenea o problemă.

Semafoarele au fost deteriorate de cetățeni și difuzoarele nu mai funcționează / există semnale acustice doar pe jumătate din traversare. Traversările prin refugiile de tramvai sunt șicanate.

Locurile de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități sunt ocupate de alți utilizatori.

• Transportul public

Nu toate refugiile de tramvai dispun de balustradă de la un capăt la celălalt al stației. Acest lucru este esențial persoanelor cu deficiențe vizuale. Stâlpii cu afișajul informațiilor aferente fiecărei stații sunt situați de cele mai multe ori necorespunzător (pe mijlocul refugiului).

Nu există afișaje cu rute, frecvență, orar, iar informările auditive lipsesc în totalitate. Șoferul este instruit să manevreze scaunul rulant, dar reacțiile sunt diverse, de obicei nu intervine.

La Metrorex nu există gratuitate pentru titlurile de călătorie, ci rambursare o dată la trei luni. Acest lucru face dificilă achiziționarea lor de către persoanele cu dizabilități ce au venituri limitate.

Nu există disponibilitate pentru ajutor oferit persoanelor în fotoliu rulant pentru a accesa vagoanele de călători ale SNCFR.

• Taxi

Firmele de taxi nu dispun de suficiente autoturisme care să poată transporta fotoliul rulant și nu acceptă persoanele nevăzătoare cu câine utilitar. Taximetriștii adeseori îi înșală din punct de vedere al tarifului pe cei cu deficiențe de vedere.

• Acces în instituțiile publice / locuințe

Accesul în spațiile publice este dificil / serviciile publice sunt prestate la un nivel foarte scăzut. Sunt foarte multe probleme cu care se confruntă persoanele cu dizabilități în ceea ce privește contactul cu ceilalți cetățeni. Un procent estimat de doar 30% din instituțiile publice din București sunt accesibilizate.

Universitatea Politehnică din București este inaccesibilă pentru persoanele în fotoliu rulant.

Lipsa interpreților în instituțiile publice.

Accesul în locuință este dificil, în special blocurile cu 4 etaje nu dispun de lift/platformă (există elevatoare speciale cu un cost estimat de cca 3-4000 de euro, pentru care Primăria ar trebui să aloce fonduri).

• Contactul cu ceilalți cetățeni

Lipsesc campaniile de conștientizare prin care persoanele cu dizabilități să poată fi înțelese și incluse în societate.

Concluzia: BUCUREȘTIUL ESTE UN ORAȘ IMPREVIZIBIL.

Reprezentanți ai administrației publice locale

• Accesibilitatea orașului

Bucureștiul nu este accesibilizat corespunzător. Există un număr mare de intervenții care trebuie puse în practică pentru a ridica nivelul de accesibilizare a Capitalei.

Există impedimente în realizarea infrastructurii. S-au dispus și s-au implementat unele măsuri tehnice: lărgirea spațiilor pietonale, teșirea bordurilor, etc. Măsurile au fost luate în mod diferențiat în cele 6 sectoare. Nu există cotinuitate și unitate estetică urbană.

Accesibilizarea este necesară pentru a asigura egalitate în drepturile cetățenilor –persoane cu deficiențe locomotorii, mame cu copii în căruț, persoane în etate, tineri.

Este unanim acceptată nevoia de accesibilizare ridicată a orașului – toți cetățenii vor beneficia de pe urma unor măsuri de acest fel. Este vorba de normalitate urbană.

Persoanele cu deficiențe de vedere sau cu deficiențe locomotorii au probleme foarte mari în deplasare din pricina numărului mare de obstacole.

Trebuie definite foarte clar atribuțiile celor responsabili pentru accesibilizarea orașului. Persoanele cu dizabilități trebuie implicate în procesul de design urban.

Bolarzi montați necorespunzător la accesul către traversările pietonale nu permit trecerea persoanelor în fotoliu rulant.

Bordurile sunt coborâte la nivel doar în zonele principale ale orașului. În zonele rezidențiale nu există aceeași preocupare pentru accesibilizare. Nu există rampe de acces la intrarea în imobilele de locuințe.

Marcajele tactile de la trecerile de pietoni sunt deteriorate.

Parcările nu permit manevrabilitatea persoanelor în fotoliu rulant.

Există probleme mari cu proprietățile private – centre comerciale și alte instituții private. Primăria / poliția nu poate interveni pentru sancționarea persoanelor ce ocupă necorespunzător spațiile de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități. Trebuie sensibilizată conducerea acestor instituții pentru a impune regulamentele.

Autoturismele parcate în întregime pe trotuar reprezintă o problemă gravă în deplasările oricăror categorii de pietoni. E nevoie de o abordare integrată în rezolvarea acestor probleme: gestionarea zonelor de parcare și reabilitarea spațiilor pietonale.

Există un număr destul de redus de sesizări cu privire la locurile de parcare pentru persoanele cu dizabilități ocupate de alte persoane neautorizate. Amenda pentru o asemenea contravenție se situează între limitele de 500 și 1000 lei.

Mai mult de 10 intersecții dispun de semaforizare acustică. Poliția rutieră avizează proiectele întocmite de Primărie, Administrația Străzilor oferind recomandări cu privire la semafoarele acustice, dar proiectele sunt realizate conform bugetelor. Toată amenajarea urbanistică se află în sarcina administrației publice locale. Poliția este chestionată doar la nivel de siguranță.

Accesibilizarea orașului depinde de momentul în care a fost amenajată/reamenajată o anumită zonă. Cea mai mare problemă o ridică zonele rezidențiale care nu dispun de zone de parcare. Numărul mare de autoturisme ce trebuie acomodate în spații reduse duce la eliminarea spațiilor verzi sau a spațiilor publice dedicate comunității.

Cetățenii au recunoscut importanța accesibilității: pentru confort, siguranță și productivitate. Orașele trebuie să aibă permanent accesibilitatea pe agenda politică.

• Transportul public

Situația transportului public este deficitară.

Stațiile sunt anunțate decalat. Persoanele cu deficiențe de vedere au dificultăți în a se

localiza pe rutele RATB.
Șoferii și cetățenii nu cooperează în acordarea asistenței pentru persoanele cu dizabilități locomotorii, aflate în fotoliul rulant. Rampele nu sunt ușor manevrabile. Publicul nu este sensibil la nevoile persoanelor cu dizabilități.
Accesibilitate redusă a tramvaielor în mod excepțional față de autobuzele RATB.
Mijloacele de transport public nu sunt bine semnalizate vizual - nu există numărul traseului, informații cu rută și orar.
Soluții pentru a utiliza mai puțin autoturismul: Park&Ride – necesitatea îmbunătățirii infrastructurii de Transport Public.
Acces în instituțiile publice / locuințe
Accesibilizarea ar trebui să fie prioritară în conceprea unor proiecte urbane, a unor noi dezvoltări urbane, clădiri, etc.
Intervențiile realizate până în prezent la nivel urban nu sunt coerente și continue. Legislația nu este implementată corespunzător. Există o oarecare disponibilitate și receptivitate a operatorilor de transport și a celor care construiesc clădiri noi în acomodarea persoanelor cu dizabilități, dar nivelul măsurilor implementate este la nivel redus.
Accesibilizarea clădirilor – uneori serviciile dedicate persoanelor cu dizabilități se află la parterul clădiriii, uneori nu. Lipsesc lifturile, rampele de acces și toalete adaptate persoanelor cu dizabilități.
Poliția nu are dotări pentru a comunica cu persoanele cu dizabilități în limbaj mimico-gestual.
Rampele de acces sunt impracticabile.
Instituțiile de învățământ nu sunt accesibilizate suficient

- **Contactul cetățenilor cu persoanele cu dizabilități**

Există o bună colaborare cu Organizațiile Non - Guvernamentale. Societatea civilă trebuie să intervină puternic în educarea cetățenilor cu privire la acceptarea și protejarea persoanelor cu dizabilități. Este nevoie de implementarea unor campanii de conștientizare.
Responsabilatea accesibilizării orașului – primăria Capitalei / Ministerul Transporturilor. Nu există o centralizare clară a situației.
Este esențial ca liniile de finanțare dedicate accesibilizării orașului să nu poată fi transferate către alte linii bugetare.
În contactul cu Administrația Străzilor și Primăria, se întâmpină probleme în discuțiile cu alte instituții din punct de vedere al finanțărilor. La acest punct devine discuția delicată.
Comunicarea există, dar dacă limitarea financiară transformă discuția într-o dispută dificilă.
Cetățenii trebuie educați și informați - părinții copiilor cu dizabilități au la rândul lor dificultăți în comunicarea cu proprii copii. Educarea elevilor în școli este necesară – copiii pot avea reacții foarte dure la adresa persoanelor cu dizabilități.
Mass-media reflectă pozitiv situația, dar nu și real neapărat. Comunicarea trebuie îmbunătățită, trebuie implementate campanii. Presa nu este foarte apropiată acestui subiect. Persoanele cu dizabilități și nevoile lor nu reprezintă un subiect de presă.
Pe lângă lipsa dotărilor fizice, există și o problemă comportamentală a cetățenilor în relația cu persoanele cu dizabilități.

Cetățeni

- **Accesibilitatea orașului**

Numărul excesiv al autoturismelor parcate pe trotuar și numărul mare al autoturismelor ieșite din uz care au rămas abandonate pe trotuare sau pe un spațiu ce ar putea să fie dedicat parcării altor autoturisme.
Utilizarea trotuarului este dificilă și a devenit obișnuință utilizarea carosabilului. Trotuarele nu au lățimea necesară. Prezența bicicliștilor pe trotuar ridică probleme pietonilor.

Șantierele nesemnalizate și modul în care acestea sunt gestionate în defavoarea pietonilor.
Zăpada de pe carosabil este de cele mai multe ori adunată pe trotuar.
Cetățenii au observat teama persoanelor cu dizabilități de traficul rutier.

• Transportul public

Stațiile RATB sunt blocate de autoturisme parcate neregulamentar.
Nu este susținută ideea introducerii unor mijloace de transport public la cerere pentru persoanele cu dizabilități.

5.2 Focus grup Râmnicu Vâlcea

Persoane cu dizabilități

• Accesibilitatea orașului

Accesibilitatea stradală este situată la nivel mediu, uneori scăzut. Este totuși unanim acceptat faptul că, spre deosebire de alte orașe din România, există totuși posibilitattea de a accesa zona centrală și alte destinații din oraș.
Deplasările în oraș sunt îngrădite de lățimea redusă a trotuarelor, de autoturismele parcate pe trotuar și de lipsa unei infrastructuri a grupurilor sanitare publice dedicate persoanelor cu dizabilități. Existența pe trotuar a pistelor de biciclete (strada Dem Rădulescu) este periculoasă.
Traversările pentru persoanele cu deficiențe de auz sunt dificile și periculoase, dacă nu sunt semaforizate. Este necesară creșterea numărului de traversări semaforizate. Există autovehicule cu regim de urgență (Ambulanțe, Pompieri) care utilizează doar semnale acustice nu și vizuale, făcând imposibilă observarea lor de către persoanele cu deficiențe de auz.
Parcările reprezintă o problemă. Spațiile dedicate persoanelor cu dizabilități sunt adesea ocupate de alte autoturisme (uneori chiar și autoturisme ale Poliției). Obținerea unui card de parcare pentru persoanele cu dizabilități este un proces foarte dificil.
Șoferii care nu respectă regulile de circulație pentru sens unic reprezintă un pericol pentru persoanele cu deficiențe de auz.

• Transportul public

Transportul public este inaccesibil: rampele sunt inutilizabile.
Anumite companii private resping foile de călătorie prin care persoanele cu dizabilități au drept la reduceri / gratuități.

• Acces în instituțiile publice / locuințe

Rampele de acces în clădiri publice și spații comerciale sunt slab executate, declivitatea fiind prea mare. Sunt anumite servicii care nu pot fi utilizate (de ex. un cabinet stomatologic).
Primăria nu are circulație verticală bine pusă la punct, deci etajele superioare nu sunt accesibile. Pentru a discuta cu un reprezentant al administrației, trebuie solicitată o întâlnire la parterul clădirii.
Pentru persoanele cu deficiențe de auz nu există interpret în cadrul instituțiilor.
Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Râmnicu Vâlcea nu permite persoanelor cu dizabilități accesul cu autoturismul personal în curtea instituției.
În instituțiile de învățământ lipsesc rampele de acces pentru persoane în scaun rulant.

Reprezentanți ai administrației publice locale

• Accesibilitatea orașului

Lipsa Planurilor de Mobilitate este o problemă ce trebuie urgent rezolvată. Aceste planuri trebuie elaborate la nivelul zonei metropolitane pentru a fi inclus transportul metropolitan. Ultimul Studiu de trafic a fost întocmit în anul 2007.
Reprezentanții administrației locale admit lipsa cunoștințelor în domeniul mobilității

și accesibilității. Lipsa comunicației interdepartamentale și între instituții reprezintă o barieră.
S-a realizat un covor tactil prin piatra de pavaj, ca spațiu de ghidaj pentru persoanele cu dizabilități de vedere. Au fost instalate semafoare cu senzori cu avertisement acustic în tot centrul și în cartierul Ostroveni.
Nu există fluiditate și conectivitate pietonală, nu există avertizări ale șantierelor. Există reclamații la la Poliția Locală din partea unei persoane cu dizabilități pentru a elibera căile de acces. Nu este clar dacă există sancționare pentru cei care au obstrucționat accesul.
Bancomatele sunt amplasate necorespunzător, nu sunt la nivelul persoanelor aflate în scaun rulant.

- **Transportul public**

Reprezentanții administrației consideră ca transportul public este accesibil. Autobuzele au marcaj la ușa cu rampă. Există 2 tipuri de autobuze: manuale sau automate. Uneori șoferii creează probleme, se admite. Dependență totală de șofer.

- **Acces în instituțiile publice / locuințe**

Instituțiile publice sunt dotate cu rampe, dar declivitatea le face inutilizabile (sunt mult prea abrupte și de foarte multe ori alunecoase în condiții de umiditate).
Sesizări din partea persoanelor cu dizabilități există. Problemele frecvente: lipsa spațiului de consiliere în instituțiile publice, limbaj Braille pentru nevăzători.
Primăria Municipiului Râmnicu Vâlcea are rampă la intrare, toalete adaptate, punct de informare.

- **Contactul cetățenilor cu persoanele cu dizabilități**

Lipsa educației populației și lipsa campaniilor de informare cu privire la incluziunea socială.

Cetățeni

- **Accesibilitatea orașului**

Există un nivel ridicat de teamă față de traficul motorizat.
Numărul ridicat de autoturisme a devenit o problemă gravă a orașelor. Cetățenii nu sunt încurajați să meargă pe jos. Nu au zone pietonale dedicate. Pietonii sunt chiar obstrucționați.
În cartierul Ostroveni au fost construite locuri de parcare în locul trotuarelor.

- **Transportul public**

Transportul public acoperă bine orașul, tariful este prea ridicat. Frecvență bună, autovehicule confortabile. Persoanele cu dizabilități nu pot urca. Nu au rampe.
Cetățenii cred că locurile de parcare pentru persoanele cu dizabilități sunt ocupate doar de către utilizatorii lor îndreptățiți.

5.3 Focus grup Arad

Persoane cu dizabilități

- **Accesibilitatea orașului**

Centrul orașului este bine accesibilizat, există totuși o problemă în ceea ce privește zonele rezidențiale. Numărul mare al autoturismelor face dificilă și periculoasă deplasarea. Trotuarele, mai ales în zonele rezidențiale, sunt blocate cu autoturisme parcate. Lățimea căilor pietonale nu este suficientă.
Traversările nu sunt semaforizate peste tot și sunt nesigure, mai ales pentru persoanele cu deficiențe de auz sau de văz.
Problema autoturismelor prezente peste tot este des sesizată de participanții la Focus Grup. Mulți dintre ei încurajează deplasările durabile și modificările comportamentale

- **Transportul public**

Tramvaiele sunt foarte vechi, depășite fizic și moral. Nu sunt dotate cu rampe de acces,

au trepte foarte înalte ceea ce face dificilă accesarea lor chiar și de către persoanele care nu au dificultăți de mobilitate sau de altă natură.

• Acces în instituțiile publice / locuințe

Pentru persoanele cu deficiențe de auz nu există interpret în cadrul instituțiilor .

Rampele nu sunt intotdeauna bine proiectate și realizate – declivitatea este prea mare și generează dificultăți.

Reprezentanți ai administrației publice locale

• Accesibilitatea orașului

Nivelul de accesibilizare al orașului Arad din punct de vedere al căilor de rulare pietonale (trotuare) este ridicat. Problema trotuarelor din fața proprietăților – persoane care își realizeză propriile intervenții la nivelul trotuarelor incomodând deplasarea fluentă a pietonilor. Există și instituții / spații comerciale care fac acest lucru.

Semafoarele nu sunt dotate cu avertizoare sonore / vibrații pentru persoanele cu deficiențe de văz.

Autoturismele parcate pe trotuar nu sunt în număr mare. Autoritățile consideră că sunt într-o situație echilibrată din punct de vedere al acestui aspect.

Persoanele care ocupă locurile de parcare pentru persoanele cu dizabilități sunt sancționate. Parcarea este gratuită pe locurile marcate. Cardul este nominal pe persoană. Este modelul european (tip Blue Badge, vezi exemplul de bune practici pagina 75).

• Transportul public

Orașul este bine irigat cu mijloace de transport public, în special trasee de tramvaie care acoperă aproape întreg județul.

Există o problemă foarte mare cu autoturismele care sunt parcate ilegal în stații.

Parcul auto este depășit din punct de vedere al uzurii, drept pentru care accesul persoanelor în scaun rulant este dificil. Nu există facilități pentru celelalte categorii de persoane cu dizabilități. Nu sunt anunțate verbal stațiile.

• Acces în instituțiile publice / locuințe

Există foarte multe instituții care nu au rampe, platforme, lifturi (se discută intens aceste aspecte la nivelul administrației, este un subiect activ). Clădirea Filarmonicii va fi dotată cu lift.

Clădirile Protecției Sociale sunt accesibiizate, există pavaj tactil, există pictograme, și au interpreți mimico-gestuali.

Cetățeni

• Accesibilitatea orașului

Cetățenii Aradului nu sunt încurajați să meargă pe jos. Accesul pietonal lasă de dorit. Locurile de promenadă au fost înglobate de circuitul rutier, chiar și pe faleza Mureșului.

Există o nostalgie a condițiilor pietonale de altădată, când circuația rutieră era restricționată și orașul aparținea oamenilor. Există situații actuale când a fost închisă o stradă și au existat plângeri.

Zone pietonale sunt, dar traseele pietonale pentru deplasările zilnice nu sunt fluente și interconectate.

Parcarea autoturismelor pe trotuar, pe spațiul verde și pe traversările pietonale reprezintă o problemă. Spațiul verde a fost eliminat pentru a amenaja parcări. Oamenii acuză lipsa unei parcări subterane. Nu există sancționări pentru autoturisme parcate pe trotuar.

Pistele de biciclete au fost și ele eliminate pentru a fi realizate parcări. Au reapărut pe trotuare, împărțindu-l cu pietonii și cu stâlpii de electricitate. Cetățenii nu sunt de acord cu pistele pe trotuar – periculozitate ridicată. Trotuarele sunt extrem de înguste.

Persoanele cu dizabilități nu pot utiliza trotuarele din pricina bordurilor.

Nu există semafoare adaptate pentru persoanele cu deficiențe de vedere.
Cartierele rezidențiale au fost amenajate, aleile au fost betonate, au fost create spații de parcare. În zona veche a orașului, accesul lasă de dorit. Persoanele cu deficiențe locomotorii au cu siguranță probleme în deplasare.
Cetățenii Aradului au ridicat problema siguranței în oraș chiar și pentu persoane fără probleme de deplasare sau cu deficiențe senzoriale.

- **Transportul public**

Condițiile transportului public sunt la nivel foarte scăzut. Treptele sunt foarte înalte pentru persoanele în etate sau cu nevoi speciale.

Autobuzele operează doar pe rute speciale. Tramvaiul este principalul mijloc de transport public. Autovehiculele nu sunt igienizate.

D 6. Audit urban al spațiului public

Vizita de studiu a fost inițiată căutând obstacole sau bariere care pot împiedica deplasarea facilă a pietonilor și a persoanelor cu dizabilități. Întreaga vizită pe sit a fost documentată fotografic. Efectuarea auditului a implicat în mod inevitabil hotărâri cu privire la ceea ce constituie o barieră în calea deplasărilor zilnice urbane și ce nu. Auditorul a încercat să rămână cât mai obiectiv posibil, analizând în profunzime oricare dintre punctele discutabile în încercarea de a atinge un nivel cât mai just de evaluare. Calitatea generală a siturilor analizate va fi descrisă utilizând indicatori calitativi și observații generale ale auditorului.

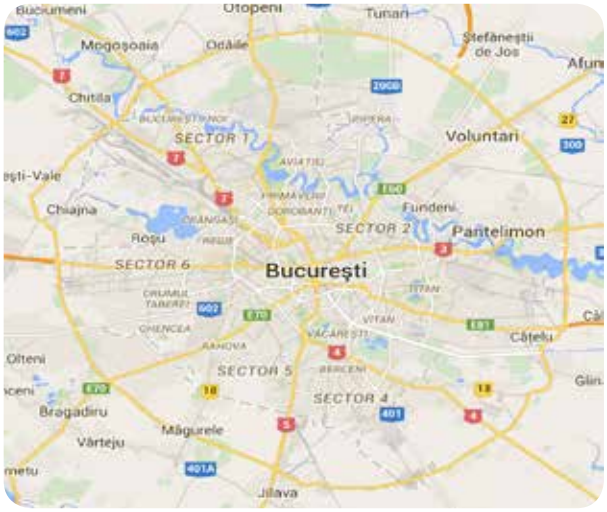


Figura 6 : *Delimitarea Unității Administrativ Teritoriale a Municipiul București. Sursa: Google Maps*

6.1 Analiza situației existente

6.1.1 Localizare și demografie

București

București este capitala României și, în același timp, cel mai populat oraș.

- Suprafața: 228km^2.
- Densitatea populației: 8518.6 locuitori/km^2.
- Populația conform recensământului din anul 2011 este de 1.883.425 de locuitori.

Dintre aceștia, 581.056, respectiv 30,85%, sunt persoane cu vârsta până la 19 ani sau persoane cu vârsta peste 65 ani.

Numărul locuitorilor situează Bucureștiul pe locul zece ca dimensiune a populației din Uniunea Europeană. În realitate Bucureștiul adună zilnic peste trei milioane de oameni, iar specialiștii prognozează că, în următorii cinci ani, totalul va depăși patru milioane.

La acestea se adaugă faptul că localitățile din proximitatea orașului, care vor face parte din viitoarea Zonă Metropolitană, însumează o populație de aproximativ 430.000 de locuitori. Potrivit datelor statistice ale Ministerului Muncii, Familiei și Protecției Sociale, la sfârșitul anului 2013, situația persoanelor cu dizabilități era următoarea:

București (fără zona Ilfov) / situația persoanelor cu dizabilități									
Număr total	58.839								
Persoane cu dizabilități neinstituționalizate	58.283								
	Adulți					Copii			
	54.138					4.145			
Angajați	4.485								
	Fizic	Somatic	Auditiv	Vizual	Mintal	Psihic	Asociat	HIV	Boli rare
	902	1937	453	494	93	265	231	86	20

(http://www.mmuncii.ro/j33/images/buletin_statistic/dizabilitati_anul_2013.pdf)

Râmnicu Vâlcea

Conform Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Râmnicu Vâlcea, orașul Râmnicu Vâlcea, reşedinţa judeţului Vâlcea, este amplasat în partea central-estică a judeţului și în partea central-sudică a României la confluența râurilor Olt şi Olăneşti, făcând parte din Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia.

Este un oraș centru decizional și administrativ, unde se află situate principalele sedii de instituții de rang județean, sediile băncilor și societăților care activează atât la nivel regional, cât și național.

Figura 7: *Delimitarea Unității Administrativ Teritoriale a Municipiul Râmnicu Vâlcea. Sursa: Google Maps*

Municipiul este localizat în raza de polarizare a coridorului de transport IV: Curtici – Nădlac – Arad - Deva - Sebeș - Sibiu – Râmnicu Vâlcea – Pitești – București – Constanța.

- Suprafața Municipiului este de 89.5 km2.
- Densitatea populației este de 1203 locuitori/ km2.
- Numărul total al locuitorilor conform Recensământului din anul 2011 este de 98.776 locuitori, înregistrându-se astfel o scădere a populației cu aproape 9% între cele două recensăminte (2002-2011).

Dintre aceștia, 29.883, respectiv 30,25%, sunt persoane cu vârsta până la 19 ani sau persoane cu vârsta peste 65 ani.

În urma analizării datelor demografice din cadrul Municipiului Râmnicu Vâlcea și a localităților din zona metropolitană, s-a constatat că persoanele inactive reprezintă 56,5% din totalul populației.

Potrivit datelor statistice ale Ministerului Muncii, Familiei și Protecției Sociale, la sfârșitul anului 2013, situația persoanelor cu dizabilități era următoarea:

Județul Vâlcea / situația persoanelor cu dizabilități									
Număr total	21.731								
Persoane cu dizabilități neinstituționalizate	21.134								
	Adulți					Copii			
	19.129					2.005			
Angajați	834								
	Fizic	Somatic	Auditiv	Vizual	Mintal	Psihic	Asociat	HIV	Boli rare
	182	408	101	59	8	44	27	1	1

(http://www.mmuncii.ro/j33/images/buletin_statistic/dizabilitati_anul_2013.pdf)

Arad

Municipiul Arad este reședința și cel mai mare oraș al județului Arad, situat pe cursul inferior al râului Mureș, în vestul României. Municipiul se află la limita regiunilor istorice Crișana și Banat. Aradul este un important nod de transport rutier, cu o poziție critică pe harta infrastructurii europene, fiind situat la intersecţia a două drumuri europene transnaţionale E671 (drumurile naţionale 69 şi 79) în direcţia nord-sud şi E 68 (DN 7) în direcţia est-vest.

Figura 8: *Delimitarea Unității Administrativ Teritoriale a Municipiul Arad. Sursa: Google Maps*

Astfel, Aradul constituie cel mai important nod rutier în vestul Romaniei, inclus în al 4-lea Coridor Paneuropean, ce unește părțile vestice, centrale și de est ale Europei.

- Suprafața Municipiului Arad este de 46.18 km².
- Densitatea populației este de 3.203,16 locuitori/km².
- La recensământul din anul 2011 Aradul a însumat o populație de 159.074 locuitori, fiind al doisprezecelea cel mai mare centru urban al României din punct de vedere demografic.

Orașul Arad a prezentat o creștere a populației până în anul 1992, când a atins un număr de aproape 200.000 de locuitori. Ulterior nu a contrazis tendința generală descendentă din punct de vedere demografic a României. Din numărul total al locuitorilor, 51.690, respectiv 32,36%, sunt persoane cu vârsta până la 19 ani sau cu vârsta peste 65 ani.

Potrivit datelor statistice ale Ministerului Muncii, Familiei și Protecției Sociale, la sfârșitul anului 2013, situația persoanelor cu dizabilități era următoarea:

Județul Arad / situația persoanelor cu dizabilități									
Număr total	**13.571**								
Persoane cu dizabilități neinstituționalizate	**13.368**								
	Adulți					Copii			
	12.074					**1.294**			
Angajați	**554**								
	Fizic	Somatic	Auditiv	Vizual	Mintal	Psihic	Asociat	HIV	Boli rare
	137	**190**	**101**	**64**	**20**	**14**	**21**	**4**	**3**

(http://www.mmuncii.ro/j33/images/buletin_statistic/dizabilitati_anul_2013.pdf)

6.1.2 Transport

Râmnicu Vâlcea

„Transportul de calitate prezintă anumite condiții ce sunt necesar a fi îndeplinite, ca siguranța maximă, rapiditatea în desfășurare, accesibilitatea destinațiilor, regularitate și punctualitate, capacitate crescută de transport, economie a investițiilor inițiale, cât și asupra investițiilor de exploatare și reducerea impactului asupra mediului."
(Strategia de Dezvoltare a Municipiului Râmnicu Vâlcea 2014-2020, 2014)

Municipiul Râmnicu Vâlcea are o lungime totală a străzilor orășenești de 212 km din care rețeaua modernizată acoperă 155 km.

- Jucând rolul de nod important în traficul rutier către ieșirea din țară, Râmnicu Vâlcea este zilnic tranzitat de un număr impresionant de autovehicule. Lipsa unei centuri transformă orașul într-o zonă de tranzit excesiv ce se adaugă utilizărilor locale ale rețelei carosabile;
- Conform Planului Integrat de Dezvoltare Urbană, în anul 2007 erau înmatriculate 54.786 de autoturisme în proprietate privată. Aceasta a condus în timp la modificarea indicatorilor de calitate a aerului, generare a disconfortului locuitorilor în special a pietonilor și la deteriorarea spațiului urban.

Transportul public este asigurat de S.C. ETA S.A. aflată în subordinea Consiliului Local. Rețeaua de transport acoperă 333 km, în sens dublu, cuprinzând autobuze și microbuze. În prezent există 24 de trasee urbane si 3 trasee județene, utilizând 38 de autobuze și 9 microbuze, cuprinzând 119 stații urbane și 30 de stații în exteriorul orașului. Astfel, orașul este bine irigat de rețeaua de transport public.

- Autobuzele sunt marcate vizual ca dispunând de facilități pentru persoane în etate și pentru persoane cu dizabilități, dar utilizarea rampelor din dotare este greoaie, uneori complet nefuncțională și depinzând în totalitate de șoferul autovehiculului;
- Lipsa benzilor dedicate autobuzelor, duce la întârzieri cauzate de traficul auto;
- Parcul auto prezintă o stare de uzură avansată.

„Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării (CNCD) a amendat toate primăriile orașelor reședință de județ pentru modul în care este gestionat accesul persoanelor cu handicap în mijloacele de transport în comun. Râmnicu Vâlcea face parte din grupul de orașe care a reușit să asigure facilități pentru persoanele cu dizabilități pe cel puțin două treimi din mijloacele de transport public. Persoanele cu dizabilități din mai multe localități sunt puse să aștepte până când vine un mijloc de transpot dotat cu facilitățile necesare. Totodată, nu pot utiliza linii întregi pe care circulă doar mijloace neadaptate, ceea ce creează o atmosferă umilitoare privind persoanele cu dizabilități locomotorii, se arată într-un document al CNCD."

(Adevărul, 14.07.2014, www.adevarul.ro)

Prin Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Râmnicu Vâlcea se prevede

o mai bună planificare urbană prin redezvoltarea zonelor cu densitate mare de populaţie şi crearea de spaţii liniştite departe de trafic.

Momentan, situația se prezintă astfel:

- Rutele pietonale sunt de foarte multe ori obstrucționate de diferite obstacole: autoturisme parcate, piste de biciclete care pot deveni un pericol pentru persoane cu deficiențe de văz și auz;
- Traversările nesemaforizate reprezintă o problemă adresată atât de persoanele cu dizabilități, cât și de cetățeni;
- Spațiul public urban dispune de un adevărat potențial în orașul Râmnicu Vâlcea, dar îngrădirea accesului duce la segregare și la descurajarea oamenilor de a-l accesa;

Figura 9 : *Autobuze aparținând Societății EPA S.A. Râmnicu Vâlcea cu facilități pentru persoane cu dizabilități*

- Centrul este tranzitat de un număr mare de autoturisme cu viteză mare de deplasare, rezultând un nivel ridicat de nesiguranță, poluare și lipsă a calității deplasării pietonale.

În anul 2012 a fost lansat Concursul de soluții „Reorganizarea și amenajarea spațiului public central din municipiul Râmnicu Vâlcea". În iunie 2014 Râmnicu Vâlcea a lansat proiectul „Reorganizarea şi amenajarea spaţiului public central din Municipiul Râmnicu Vâlcea" finanţat în cadrul POR Axa prioritară 1 - "Sprijinirea dezvoltării durabile a oraşelor-poli urbani de creştere".

Obiectivele generale ale intervenției în zona centrală sunt:

- Reconsiderarea funcțiunilor spațiului public din interiorul zonei centrale potrivit statutului de municipiu reședință de județ, în vederea conturării unei identități;
- Soluționarea problemelor de trafic existente în scopul funcționalizării zonei și realizării unui traseu pietonal fluent de la zona complexelor comerciale (în care sunt situate Magazinul "Cozia" și Mall River Plaza) spre Scuarul Mircea cel Bătrân și spre zona comercială a Piației Centrale și a Halei;
- Realizarea în perspectivă a unui traseu pietonal continuu și atractiv în zona centrală prin structurarea și amenajarea adecvată a acestuia și etapizarea intervenției;
- Realizarea conexiunilor spațiului public propus cu restul zonei centrale și obiectivele de interes public din zona adiacentă.

Figura 10*: Premiul I - Reorganizarea și amenajarea spațiului public central din municipiul Râmnicu Vâlcea. Biroul Individual de Arhitectură Sorin Dragoș Popescu*

Arad

Cele două drumuri europene E671 și E68 traversează zona centrală a Municipiului Arad prin Bulevardul Revoluției crescând fluxul rutier și transformând cea mai atractivă zonă urbană a orașului într-un coridor de trafic în ciuda restricțiilor de acces aplicate traficului de mare tonaj. Din punct de vedere al volumului de trafic local, Aradul a cunoscut o creștere importantă de-a lungul ultimilor ani.

Numărul de autoturisme individuale, numărul vehiculelor de mare tonaj şi al motocicletelor s-au dublat în perioada de 1990 – 1995.

Categoria de vehicule	Anul							
	1990		1995		2000		2010	
	Număr de vehicule	%	Număr de vehicule	%	Număr de vehicule	%	Număr de vehicule	%
Automobile private	45143	100	100333	222,3	100659	223	98293	217,7
Camioane/mare tonaj	7045	100	16451	233,5	16413	233	14773	209,7
Autobuze / microbuze	525	100	772	147	754	143,6	772	147
Motociclete	552	100	1199	217,2	1357	245,8	2457	445,1

Figura 11: *Evoluția numărului de autovehicule în județul Arad. Sursa: Plan de Acțiune privind Energia Durabilă în Municipiul Arad*

Efectul de separare generat de tranzitarea orașului de către cele două rute europene creează segregare și deplasare dificilă a pietonilor care trebuie să se confrunte astfel cu distanțe mari între zonele de traversare și cu o stare permanentă de nesiguranță.

Utilizarea Bulevardului Revoluţiei ca parte a reţelei primare de drumuri a constituit un punct vulnerabil al actualei infrastructuri, acest aspect putând fi doar parțial remediat odată cu finalizarea centurii rutiere exterioare a Aradului, inclusă în lucrările de execuție a coridorului de autostradă A1 (Deva-Lugoj-Timișoara-Arad-Ungaria).

Această evoluție a utilizării autoturismelor a condus la o dominanţă a fluxului motorizat şi la o disponibilizare a spațiului public urban pentru a fi metamorfozat în spații de parcare, rezultând într-un impact negativ asupra calităţii urbane şi a valorilor de agrement ale spaţiilor publice urbane.

Conform studiilor de trafic recente din Municipiul Arad, aproximativ 40,5% din toate deplasările sunt efectuate cu autovehicule (dintre care 36% autoturisme), în timp ce ponderea transportului public a scăzut la 18%. Transportul Public din Arad este asigurat de către Compania de Transport Public Arad (CTPA). Aceasta asigură servicii urbane și judeţene, în principal cu tramvaie în cadrul municipiului şi alte servicii de transport cu autobuze, atât în exteriorul, cât şi în interiorul municipiului.

Parcul de tramvaie este compus din peste 156 vehicule ce efectuează servicii de transport pe 22 rute de tramvai la nivel municipal, rute care însumează aproximativ 100 km (dintre care 5 rute operează şi în afara oraşului pe o distanţă de 22km.

În cadrul secţiunilor centrale şi pe unele porţiuni ale rutelor radiale, tramvaiele rulează pe căi ferate mediane, separate de traficul motorizat general, ce se desfășoară în paralel. Pe un număr mic de secțiuni liniile de tramvai împart spaţiul de trafic cu automobilele, aceste segmente fiind punctele nevralgice ale sistemului, caracterizate prin întârzieri frecvente cu precădere în intersecțiile nesemnalizate.

În ciuda structurii adecvate a reţelei de tramvai, atractivitatea şi eficienţa sa sunt în prezent insuficiente şi nesatisfăcătoare. Potrivit informaţiilor furnizate de C.T.P. Arad, transportul public se confruntă cu o pierdere rapidă de pasageri, care au trecut către utilizarea autoturismului personal, în special în timpul orelelor de vârf.

Principala cauză a acestor scăderi este starea tehnică slabă a şinelor de tramvai ce forţează tramvaiele să circule cu viteză redusă şi prelungesc astfel durata călătoriilor pasagerilor. De asemenea, vechimea parcului de tramvaie rezultă într-o accesibilitate foarte scăzută pentru persoanele cu dizabilități care întâmpină greutăți reale în utilizarea lor.

Figura 12: *Exemplu de tramvai aflat în flota CTP Arad. Sursa: Wikipedia*

Conform Planului Integrat de Revitalizare a Zonei Protejate din Municipiul Arad, se presupune rebalansarea intereselor, între traficul pietonal și cel motorizat. Prioritatea acordată diferiților utilizatori ai spațiului stradal, în momentul planificării, trebuie să țină cont de această ordine: pietoni / biciclişti / utilizatori ai transportului public / servicii urbane (urgențe, salubritate) / transport motorizat.

Străzile sunt eterogene, cu un grad foarte diferit de reprezentativitate. Unele străzi și-au păstrat calitățile, conferind un caracter propice pentru locuire, prin plantații de aliniament corect îngrijite, prin trotuare doar pentru pietoni și cu locuri de parcare integrate în profilul străzii fără a elimina fâșiile verzi tradiționale.

București

Municipiul București este cel mai mare oraș din România ca suprafață și populație. În prezent, municipalitatea se confruntă cu probleme serioase în asigurarea unui mediu de viață sănătos pentru cetățenii săi.

Este evident că astăzi, automobilele domină străzile Bucureștiului, dictând liniile directoare ale planificării și proiectării urbane.

Peste 1,12 milioane de vehicule figurau ca fiind înmatriculate în Bucureşti la finele anului 2013, iar dintre acestea aproximativ 900.000 erau autoturisme, potrivit datelor Direcţiei Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor, publicate pe propria pagină de Internet, conform Agerpres. Mai exact, în evidenţele Direcţiei de Înmatriculări din cadrul Poliţiei Rutiere, exista un număr de 1.125.591 de vehicule, cele mai multe autoturisme, respectiv 900.707 unităţi. Acestea sunt urmate de autoutilitare, cu 124.237 de unităţi.

Bucureștiul este un oraș în continuă schimbare, care a cunoscut o creștere intensivă în sectorul comercial.

- Noii „dinozauri" comerciali, construiți fără a ține seama de potențialul limitat al traficului urban trebuie să fie asimilați în mod eficient. Cele mai multe dintre aceste locații comerciale sunt situate în zonele periferice ale Bucureștiului și singura manieră de a le accesa o reprezintă autoturismul personal. În acest fel, orașul se îndreaptă către o anihilare totală a comerțului local și către o amplificare a utilizării autoturismelor pentru deplasările la cumpărături.
- Relocarea unui număr tot mai mare de birouri în zona de Nord a Capitalei a crescut lungimea și complexitatea modelelor de călătorie către locul de muncă. Aceste locații nu sunt deservite corespunzător de transportul public sau de piste ciclabile, rezultând astfel într-o singură opțiune a autoturismului privat.

Evaluând situația dinspre exterior spre miezul orașului, problemele de infrastructură au surse diferite. Municipiul București nu dispune de o centură exterioară eficientă. Prin urmare, principalele bulevarde converg spre centru și apoi se dispersează în zonele periferice, transformându-l astfel într-o zonă principală de tranzit. Acest lucru duce la un număr impresionant de autoturisme ce accesează centrul orașului.

Automobilul personal este convenabil, disponibil, oferind deplasări „din ușă-n ușă", devenind un stil de viață.

- Mersul pe jos sau mersul pe bicicletă pot fi considerate acte de curaj, devenind modalități nesigure în accesarea orașului. Cele mai multe dintre trotuare, în special cele din zonele centrale sunt înguste și ocupate de autoturisme. Astfel pietonii sunt obligați să utilizeze partea carosabilă pentru anumite distanțe.
- Semafoarele operează în general pentru a maximiza fluxul de vehicule motorizate. Acest lucru se întâmplă, de obicei, prin creșterea timpilor de semaforizare pe străzile de categorie redusă și de asemenea, a timpilor pentru pietoni. Prin urmare, blocajele de trafic sunt reduse, dar pietonii sunt obligați să aștepte perioade lungi de timp la culoarea roșie și să se grăbească în scurta prioadă a culorii verde.
- Parcarea pe trotuar reduce sau obstrucționează în totalitate traficul pietonal.

Clasamentul mental în trafic al rezidenților Bucureșteni încă plasează utilizatorii de autoturism pe prima poziție în timp ce pietonii îl ocupă pe ultimul. Siguranța și securitatea personală a acestora este amenințată, în special cea a persoanelor cu dizabilități, a persoanelor în vârstă, a copiilor și femeilor cu sau fără copii.

Administrația încă încearcă să adapteze orașul noilor cerințe ale vehiculelor motorizate fără a ține seama în mod serios de nici una dintre alternativele non-motorizate. O problemă apare întotdeauna odată cu adoptarea oricăror măsuri dedicate pietonilor sau bicicliștilor: ele sunt ușor de perceput ca măsuri împotriva conducătorilor auto.

Orasul București dispune de o rețea solidă de mijloace de transport public. Rețeaua de troleibuze si tramvaie oferă avantajele generale ale transportului electrificat.

Principalii operatori de transport public din Bucuresti sunt:

- S.C.T.M.B. METROREX S.A. — responsabil cu operarea rețelei de metrou;
- Regia Autonomă de Transporturi București - R.A.T.B., responsabilă cu administrarea sistemului de transport la suprafață. R.A.T.B. se afla in subordinea Primăriei Generale a Municipiului București.

Rețeaua de tramvaie

Sistemul de tramvaie constă din 134 km (cale dublă) lungime de linie, care acoperă zona centrală a orașului printr-un sistem radial cu un inel semi-central. O parte importantă a rețelei de tramvaie a fost și este în curs de modernizare.

Rețeaua actuală dispune de un nivel mediu de acoperire a orașului, cu variații importante în frecvențele furnizate.

Echiparea sistemului de tramvaie se situează la standarde variate cu un parc de vehicule ce sunt în mare parte depășite moral și fizic din punct de vedere al uzurii. Accesul în tramvaie se realizează utilizând staţii cu un design standard: peroane înguste pe mijlocul străzii cu acces prin treceri de pietoni şi, acolo unde este necesar, acces îngreunat prin subteran.

Facilităţile oferite în staţii sunt limitate, fără zone acoperite sau furnizare de informaţii și unele stații nu dispun de balustrade continue ca semnalizare pentru pesoanele cu deficiențe de vedere.

Urcarea în vehicule se realizează pe scări înalte în cele mai multe dintre cazuri.

Chiar și în vehiculele mai noi, accesul nu este încă realizat la nivel cu refugiul de acces. Rampele de acces pentru persoanele cu deficiențe motorii sunt inexistente.

Rețeaua de metrou

Cei 69.25 km de rețea de metrou, construită încă din anul 1979, asigură o deplasare rapidă, la o capacitate sporită. Rețeaua constă din 4 magistrale care traversează orașul de la Est la Vest și de la Nord la Sud, precum și un inel central, operând în 51 de stații un număr de 600.000 de călători zilnic.

Sistemul de transport public operat prin intermediul metroului este cel mai rapid. Cu toate acestea, el nu nu acoperă complet cererea de transport a locuitorilor oraşului, nefiind încă extins în zone rezidențiale cu cerere ridicată. Acest lucru se reflectă în variaţiile mari de frecventare a acestui sistem de transport pe diferitele linii, unele operând la capacitatea maximă în perioadele de vârf şi în cele imediat anterioare sau ulterioare unei perioade de vârf (ex. linia M2), în timp ce altele transportă semnificativ mai puţin călători (ex. linia M4). Acest lucru poate fi explicat în parte de faptul că liniile de metrou acoperă cu greu principalele zone de cerere.

Cu intervale între trenurile consecutive cu întârzieri considerabile de 5 minute, chiar şi în perioadele de vârf, capacitatea sistemului de a acoperi fluxurile mari de călători este limitată. Infrastructura liniilor şi cea de semnalizare este considerată ca fiind capabilă să asigure intervale de circulaţie semnificativ îmbunătăţite.

(Master Plan General pentru Transport Urban – București, Sibiu și Ploiești / Raport Final București - EuropeAid/123579/D/SER/RO)

La nivel de echipare sistemul se situează la standarde relativ înalte cu staţii de metrou capabile să primească fluxuri mari de călători. Accesul în staţii este realizat mai ales prin intermediul scărilor. Unele staţii de metrou centrale sunt dotate cu lifturi și scări rulante care adeseori nu sunt funcționale.

Nu există bariere formale de gestionare a aglomeraţiei, rezultând în congestionarea călătorilor în perioadele de vârf, cu eventualele implicaţii de securitate care decurg din această situație.

Informarea pasagerilor este limitată la nivel formal. Nu există informații acustice, vizuale sau Braille pentru persoanele cu nevoi speciale.

Rețeaua de autobuze și troleibuze

Rețeaua de troleibuze acoperă 69 km (cale dublă), iar rețeaua de autobuze constă din aproximativ 340 km (cale dublă) acoperind împreună un procent important al orașului. Autobuzele constituie unul dintre cele mai importante mijloace de transport, suportând aproape 32% din totalul călătoriilor urbane și suburbane. teme de transport public, o reprezintă lipsa facilităților oferite în stații, lipsa informațiilor oferite utilizatorilor atât înainte, cât și în timpul călătoriei. Vârsta și uzura vehiculelor duce la un acces îngreunat sau absent al persoanelor cu deficiențe motorii: rampele de acces sunt inutilizabile uneori, iar funcționarea lor depinde în totalitate de acționarea lor de către șofer.

Standardele generale ale stațiilor sunt limitate, fără a fi ierarhizate în funcție de numărul de curse deservite sau de frecvența cu care este deservită stația. Stațiile foarte aglomerate dispun uneori de o singură zonă acoperită.

În termeni generali, nodurile cheie de transport public nu furnizează un transfer de înaltă calitate, cu un nivel important de segregare între mijloacele de transport, de multe ori ducând la un lung traseu pietonal între mijloacele de transport de-a lungul unor rute prost indicate și greu de accesat pentru persoanele cu dizabilități.

Accesul la toate tipurile de informaţii privind călătoriile este deseori neconsecvent sau dificil de găsit ceea ce face ca navigarea în sistem să fie dificilă mai ales pentru noii utilizatori sau pentru utilizatorii cu nevoi speciale.

De asemenea, lipsa benzilor dedicate pentru vehiculele de transport public rezultă într-un sistem afectat de congestionările traficului de pe reţelele de drumuri. Este un lucru întâlnit la scară largă de-a lungul întreagii reţele şi generează dezavantaje operaţionale semnificative ale sistemul public de transport.

Figura 13: *Accesul persoanelor cu dizabilități în vehiculele Regiei Autonome de Transport București. Sursa: Gândul.info / Valeriu Tanasoff*

6.1.3. Calitatea spațiului public – documentare foto

București

Pavajul trotuarelor este în condiții avansate de deteriorare. Bordurile sunt arareori coborâte la nivelul carosabilului și adesea sunt și ele extrem de deteriorate.

Accesul în stația de transport public este dificil și șicanat de panouri sau alte construcții improprii aflate pe trotuar.

De asemenea, reclamele situate pe trotuar sau chiar terasele restaurantelor pot deveni un obstacol periculos, în special pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

Platformele dedicate coborârii/urcării fotoliului rulant situate la gurile de intrare/ieșire din pasaje sunt adeseori deteriorate și nefuncționale. Pornirea lor depinde de diverse persoane dificil de localizat.

Vegetația crescută spontan și netoaletată devine periculoasă în special pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

Există zone agreabil amenajat și care respectă standarde medii de accesibilitate.

Calea pietonală se îngustează neașteptat după conturul clădirii, având o formă asimetrică, pavajul este deteriorat.

Obstacole situate pe trotuar împiedică deplasarea continuă și ușoară.

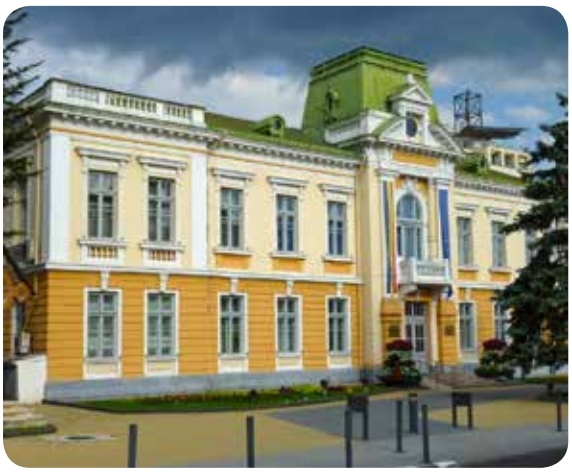
Există spații bine dimensionate și accesibilizate care pot servi drept exemplu pentru buna proiectare a orașului.

Obstacole situate pe trotuar împiedică deplasarea continuă și ușoară. Trotuarul nu are lățimea corespunzătoare și este obstrucționat adesea de stâlpi de electricitate.

O problemă frecventă o reprezintă autoturismele parcate pe trotuar, care nu mai permit trecerea pietonilor, indiferent de categorie.

Șantierele pe trotuar nu sunt corect și vizibil marcate. Nu este pus la dispoziție spațiu alternativ pentru pietoni.

Accesul în incinta Casei Căsătoriilor este facilitat prin trotuarul coborât la nivelul carosabilului. Cu toate acestea pentru a accesa clădirea, nu există nici o rampă, mai ales pentru a ajunge la etajul superior.



Spațiu pietonal generos, cu acces auto restricționat și rampă pentru persoane cu dizabilități la Primăria Municpiului Râmnicu Vâlcea.

Acces auto restricționat cu bolard retractabil

Spațiu incoerent din punct de vedere al traseului pietonal. Există treceri la nivel cu carosabilul fără marcaj pietonal, generând spații cu nivel ridicat de lipsă de siguranță.

Traversarea către Piața Primăriei este coborâtă la nivel cu carosabilul, dar trotuarul Pieței nu este coborât.

Apar diferite situații în care accesul persoanelor cu dizabilități, deși este semnalizat ca în poza de mai sus, este în același timp îngreunat.

Suprafața trotuarelor este neuniformă, accesul dinspre partea carosabilă se realizează prin zone improvizate, parcarea autoturismelor pe trotuar este permisă și chiar marcată.

Accesul locatarilor în blocurile de locuințe se realizează adesea prin intrări de tipul celei semnalizate mai sus. Lipsesc rampele pentru fotoliul rulant și treptele existente de cele mai multe ori sunt greu de parcurs chiar și de către locatari fără nevoi speciale.

Diferențele bruște de tip de pavaj, cu zone deteriorate și neuniforme observate în multe zone ale orașului.

Trotuarele sunt blocate de autoturisme care nu respectă distanța minimă de acces pentru un fotoliu rulant (1.5m). Stâlpii de electricitate sunt adesea localizați pe mijlocul căii pietonale, și așa nepermis de îngustă.

Traversările pietonale sunt bine marcate, trotuarul este coborât la nivelul carosabilului (deși nu întotdeauna respectând înălțimea maximă de 2cm stipulată prin lege).

Vegetația netoaletată devine un obstacol în calea deplasărilor sigure ale pietonilor.

Se observă o diferențiere clară între zonele rezidențiale din țesut și arterele principale la nivel la nivelul calității deplasării zilnice a locuitorilor.

Lipsa accesibilității în anumite spații urbane – în cazul a două locații bancare accesul persoanelor cu dizabilități este clar impropriu / imposibil de atins.

Trotuarele blocate cu autovehicule, ca o problemă perpetuă – zonele comerciale nu reglementează orele de descărcare a mărfii.

Stația de transport public este acoperită și dotată cu locuri de odihnă. Accesul cu fotoliul rulant se poate realiza doar pe la capătul trotuarului. Lipsesc informațiile în timp real – panouri electronice cu dispozitive vocale de informare pentru persoanele cu deficiențe de vedere

Arad

Piața Primăriei prezintă un nivel ridicat de accesibilitate pe toate laturile. Spațiul este generos și pavajul este uniform și bine întreținut. Căile pietonale sunt coborâte la nivelul carosabilului în punctele de acces.

Semafor cu avertizor acustic și cu buton pentru schimbare automată în favoarea pietonilor. Un număr redus de astfel de semafoare în oraș.

Odată dispăruți bolarzii (uneori intenționat eliminați) parcarea pe trotuar se produce automat.

Stație de tramvai localizată în centrul orașului – dispune de accesibilitate ridicată (acces la nivel la ambele capete). Bordura realizată din material diferit de restul pavajului reprezintă un avertisment pentru persoanele nevăzătoare. Nu există afișaj electronic în timp real pentru pasageri. Tipul pavajului îngreunează deplasarea fotoliului rulant și poate îngreuna deplasarea persoanelor cu bastonul alb.

Locuri de parcare bine marcate pentru persoanele cu dizabilități, neocupate de posesori de autoturisme, alții decât persoanele îndreptățite să le utilizeze.

Instalarea teraselor pe trotuar devine un obstacol evident în calea deplasărilor pietonale. Stâlpul de iluminat șicanează de asemenea accesul pietonal.

În zonele rezidențiale se observă un nivel diferit, mai scăzut, de accesibilitate. Pavajele sunt în mare parte deteriorate și învechite.

Situația autoturismelor parcate pe trotuar, obstrucționând total sau îngustând foarte mult calea pietonală este mult agravată. Există totuși zone rezidențiale cu trotuare suficent de late, cu pavaj uniform și parcare amenajată la bordura troturelor.

Lipsa rampelor de acces la urcarea/coborârea podurilor sau pasarelelor face imposibilă utilizarea acestor căi de către persoanele cu diazbilități locomotorii.

Se observă problema evidentă a zonelor rezidențiale cu trotuare deformate, obstrucționate, inaccesibile.

Există și spații pietonale generoase pe măsura apropierii de zona centrală. Zonele rezidențiale rămân o problemă la nivel de accesibilitate pentru locuitorii lor.

Parcarea autoturismelor în unele zone se realizează exclusiv pe trotuar.

6.2 Rezumatul evaluării

Urbanizarea a devenit o condiție umană fundamentală ce se poate reflecta în locuri cu diversitate, vibrante și captivante. Cu toate acestea, multe dintre aceste spații urbane sunt poluate, congestionate și supraaglomerate. Mai precis, în special spațiile pietonale create nu sunt receptive la nevoile persoanelor cu dizabilități și ale altor persoane cu nevoi speciale din oraș: persoane în etate, tineri, părinți cu copii.

Problema accesibilității în mediul urban devine astfel o etapă urgentă în evoluția urbanității pentru a evita agravarea problemelor în anii ce urmează.

Proiectarea mediului fizic reprezintă un factor important care poate facilita sau poate constrânge viața persoanelor cu dizabilități și a celorlalți pietoni.

Accesul în centrul orașului este conceptualizat utilizând termenul „lanțului de transport" și pe parcursul acestui Audit al celor trei orașe: București, Râmnicu Vâlcea și Arad, au fost identificate o serie de verigi lipsă ale acestui lanț ce se dorește neîntrerupt, în asistarea utilizatorilor de fotoliu rulant, a celor cu deficiențe senzoriale sau cognitive.
Multe dintre clădirile comerciale și clădirile publice nu sunt încă accesibile utilizatorilor de fotoliu rulant, câteva dintre aceste clădiri asigurând suport și semnalizare corespunzătoare persoanelor cu deficiențe senzoriale. Cele mai multe sisteme de transport public exclud persoanele cu o gamă largă de dizabilități.

Responsabilitatea generală pentru proiectarea domeniului public urban este adeseori un subiect controversat și astfel îmbunătățirile aduse accesului în spațiul public sunt neuniforme și fragmentate.

Prin urmare, persoanelor cu dizabilități li se refuză posibilitatea de a duce o viață independentă - proiectarea la standarde minime a orașelor și centrelor urbane românești reprezintă bariere în calea accesului către locuințe adecvate, transport public, spații publice și clădiri.

Din punct de vedere al proiectării și designului, călătoria continuă reprezintă Sfântul Graal al mobilității urbane, unde deplasarile origine - destinație fără efort, utilizând diferite moduri de transport să poată fi la îndemâna oricărui utilizator.

Cu toate acestea, în prezent, diferite aspecte ale proiectării mediului construit și spațiului public descurajează persoanele cu dizabilități în utilizarea lor.

Accesul dificil, schimbările bruște de nivel, treptele înalte, abrupte, trotuarele prost întreținute, drumurile aglomerate cu doar câteva traversări pietonale semaforizate, stații de autobuz izolate, neluminate, lipsa locurilor de odihnă și lipsa toaletelor publice sunt principalele puncte pe lista întocmită în timpul implementării Auditului de Accesibilitate Urbană în cele trei orașe demonstrative: București, Râmnicu Vâlcea, Arad. Alte elemente importante evidențiază percepția cetățenilor că mediul urban este nesigur, costurile transportului public sunt ridicate, informațiile lipsesc, conducătorii auto sunt ofensivi și serviciile publice au un nivel scăzut.

Imrie și Hall (2001) au identificat în cercetarea lor despre proiectarea unor medii urbane accesibile patru ipoteze, care, în prezent, împiedică mediul construit și spațiul public să urmeze o linie conceptuală care să reducă presiunea asupra mediului.

Cele patru ipoteze prezente în discursul administrațiilor locale sunt:

1. nu există suficientă cerere din partea persoanelor cu dizabilități pentru a justifica investiții ce furnizează un spațiu public mai accesibil;

2. este extrem de costisitoare proiectarea unor spații urbane pe deplin accesibile;
3. satisfacerea nevoilor utilizatorilor de fotoliu rulant este suficientă pentru a satisface nevoile tuturor persoanelor cu dizabilități;
4. spațiile publice accesibile pot fi furnizate prin simpla specificare a soluțiilor tehnice de proiectare, fără a implica și o modificare corespunzătoare a comportamentului, valorilor sau practicilor sociale.

Având în vedere dimensiunile celor trei orașe auditate este evident că a fost identificat doar un număr limitat de situații pozitive sau conflictuale din punct de vedere al deplasărilor persoanelor cu dizabilități. Diverse referințe fotografice au fost incluse în Capitolul 6.1.3.

Deficiențele evidente rezultate în urma analizei au fost:

- Accesul persoanelor cu dizabilități în clădirile publice este în general slab deservit;
- Îmbunătățitirea semnalizărilor stradale și apariția pictogramelor ar reprezenta un adevărat beneficiu pentru ghidajul utilizatorilor și vizitatorilor;
- Borduri la nivelul carosabilului au fost realizate în diferite puncte ale orașelor, în special în zonele nou amenajate, deși nu pe toate rutele. În zonele rezidențiale, aceste facilități lipsesc de cele mai multe ori;
- Locurile de parcare destinate persoanelor cu dizabilități sunt în cele mai multe dintre cazuri ocupate de alți utilizatori fără nevoi speciale;
- Intrările principale în instituțiile publice au fost prevăzute cu acces, utilizând rampe, în zona parterului. Nu există acces la etajele superioare ale clădirilor;
- S-a observat că în unele cazuri în zonele de studiu bicicletele au fost asigurate utilizând mobilierul stradal, devenind astfel un obstacol neprevăzut pentru persoanele cu deficiențe de vedere și îngustând căile pietonale și așa insuficiente;
- În cazul cafenelelor / restaurantelor situate la parterul căilor pietonale s-au observat situații în care spațiile aferente acestor tipuri de funcționalități este mult extins pe ruta pietonală, îngustând-o și aglomerând-o;
- Poziționarea mobilierului stradal, a bolarzilor, stâlpilor de iluminat, a mesajelor cu informații despre parcări precum și a panourilor cu reclame, devin obstacole în calea deplasărilor persoanelor cu nevoi speciale, a mamelor cu carucior, a persoanelor în etate și a celorlalte categorii de pietoni. În mod frecvent aceste obiecte sunt poziționate central pe zonele pietonale sau în punctele de traversare;
- Traversările semaforizate sunt rareori semnalizate acustic;
- Timpii de semaforizare sunt net favorabili traficului rutier, cauzând situații în care pietonii sunt supuși unei situații conflictuale cu conducătorii auto și riscului de a fi accidentați de autoturisme;
- Deși este clar că există un nivel de angajament în furnizarea și îmbunătățirea serviciilor pentru persoanele cu dizabilități în anumite zone ale orașelor demonstrative, este evident că există zone care trebuie revizuite în mod continuu pentru a atinge nivelul calitativ al standardelor în vigoare.

În plus față de cele enumerate mai sus, Auditorul a observat că cei mai mulți oameni au tendința de a evita marginile căilor pietonale. Ei aleg să se deplaseze pe centrul trotuarelor pentru a evita alunecările de pe bordură (de pe o parte) și vegetația netoaletată (pe cealaltă). Această tendință a pietonilor de a evita marginile duce la o cerință constantă de a crește lățimea necesară a unui trotuar pentru a fi ușor de utilizat.

Spațiul pietonal trebuie bine definite, iar toaletarea gardurilor vii și a vegetației trebuie regulat realizată. Creșterea valorilor traficului individual a generat aglomerarea domeniului public cu automobile staționate, diminuând capacitatea de găzduire oferită de spațiile publice. Atfel, atractivitatea și accesibilitatea domeniului public și a instituțiilor necesită intervenții urgente.

F

6.3 Recomandări

Acest capitol este destinat ilustrării modului în care obstacolele și situațiile enumerate mai sus pot fi eliminate sau cel puțin reduse, extinzându-și relevanța și către alte categorii de pietoni care nu sunt considerați în mod convențional având dizabilități, dar care, se confruntă, de asemenea, cu bariere în calea liberului acces.

Persoanele cu copii mici, persoane care transportă cumpărături voluminoase sau bagaje, persoane suferind de pe urma unor leziuni temporare provenite din accidente și persoanele în etate pot beneficia de o mai bună proiectare a mediului pietonal și de transport. Fără un mediu ce facilitează deplasările, multe dintre aceste persoane devin victimele unei dizabilități.

Autoritățile locale sunt încurajate să elaboreze Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă și Strategii pietonale.

„Lanțul de transport” folosește această metaforă pentru a ilustra modul în care părțile separate ale unei călătorii pot fi conceptual sudate într-un lanț, idealul unei „călătorii continue”, în care fiecare deplasare se poate realiza fără efort, fără pauze și fără rupturi.

În realitate, foarte puține sunt legăturile cu adevărat accesibile și neîntrerupte și multe dintre călătoriile persoanelor cu dizabilități sunt sortite eșecului.

Poiectarea și designul incluziv al spațiului public urban accesibil reprezintă o chestiune de justiție socială, și, în același timp, o chestiune de competitivitate economică.

Până în anul 2020, Europa va cuprinde 100 de milioane de persoane în etate (Roe, 2001), reprezentând o „piață gri” masivă, în timp ce consumatorii cu dizabilități sunt, de asemenea, un sector al pieței activ și vocal.

Întrucât proiectarea unui mediu accesibil pentru persoanele cu dizabilități și pentru alte persoane cu nevoi speciale ale orașului necesită o schimbare a atitudinii, a valorilor și a practicilor sociale este esențial ca profesioniștii din acest domeniu să dobândească și să dispună de cunoștințele, abilitățile și cunoștințele necesare de a deschide calea către schimbare.

Este esențial ca designul pentru persoanele cu deficiențe de mobilitate să atingă cele mai înalte standarde posibile. Acest lucru presupune o amplă cunoaștere a posibilităților diferitelor tipuri de persoane. În proiectarea sau modificarea spațiului public urban este nevoie de generozitate în alocarea spațiului.

Dizabilitatea este un termen cuprinzător. Include persoanele cu dizabilități fizice, senzoriale sau mentale. Există astfel multe aspecte ale proiectării urbane a mediului pietonal, care sunt utile tuturor sau majorității persoanelor cu dizabilități, dar și unele facilități specifice de care au nevoie persoanele cu un anumit tip de dizabilitate.

Utilizatorii de scaune cu rotile manuale necesită spațiu suficient pentru a fi capabili să propulseze scaunul, fără a-și leza coatele și încheieturile în tocurile ușilor sau lovind alte obstacole.

Pietonii cu deficiențe de vedere utilizând bastonul alb, persoanele care utilizează bastoane sau cârje au de asemenea nevoie de mai mult spațiu decât un pieton fără dizabilități. Astfel, furnizarea unui spațiu suficient pe trotuare, în holurile clădirilor publice, prin ușile de acces, reprezintă un beneficiu pentru mulți utilizatori.

În mod similar, persoanele cu deficiențe de vedere au nevoie de un bun nivel de iluminare în clădiri și în altă spații publice și, în cazul în care informațiile despre trenuri sau autobuze

sunt afișate, este indicată utilizarea unor dimensiuni mari ale imprimărilor pentru a fi cu cu ușurință citite.

Toți pietonii beneficiază de o iluminare bună a spațiului, nu în ultimul rând pentru că oferă un sentiment mai mare de securitate.

Acestea sunt doar câteva exemple ale cerințelor de proiectare, esențiale a fi aplicate pentru persoanele cu o anumită deficiență, dar care au relevanță pe scară mult mai mare. O serie de indicații specifice vor fi evidențiate în următoarele fragmente ale Auditului.

Utilizatorii de fotoliu rulant necesită spațiu de manevră pentru o deplasare confortabilă și în siguranță.

Distanțe pietonale

Distanțele pietonale au fost cercetate în detaliu încă de la sfârșitul anilor 1980 și pe baza constatărilor se recomandă următoarele:

- Utilizatori de fotoliu rulant – distanță limită de deplasare fără odihnă: 150m;
- Persoane cu deficiențe de vedere - distanță limită de deplasare fără odihnă: 150m;
- Persoane cu deficiențe locomotorii utilizând baston - distanță limită de deplasare fără odihnă: 50m;
- Persoane cu deficiențe locomotorii fără a utiliza sprijin la mers - distanță limită de deplasare fără odihnă: 100m.

(Department for Transport, Inclusive Mobility, London)

Aceste cifre sunt medii ale înregistrărilor; există multe variații între indivizi. Cotele de nivel, condițiile meteorologice, existența sau inexistența balustradelor etc afectează, de asemenea, distanțele pe care oamenii sunt capabili să le parcurgă.

Trotuare, alei și zone pietonale

Conform Normativului 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, lățimea trotuarelor conformate pentru a fi utilizate de către persoane cu dizabilități va fi de:

- 1,80 m pentru trafic constant în dublu sens;
- 1,50 m pentru trafic frecvent în dublu sens, cu prevederea unor buzunare de așteptare și întoarcere de 1,80 m x 2,00 m la fiecare 25,00 m;
- 1,20 m pentru trafic scăzut în dublu sens, cu prevederea unor buzunare de așteptare și întoarcere de 1,80 m x 2,00 m la fiecare 25,00 m;
- 90 cm pentru trafic într-un singur sens și foarte rar în sens opus, cu prevederea unor buzunare de așteptare și întoarcere de 1,80 m x 2,00 m la fiecare 25,00 m.

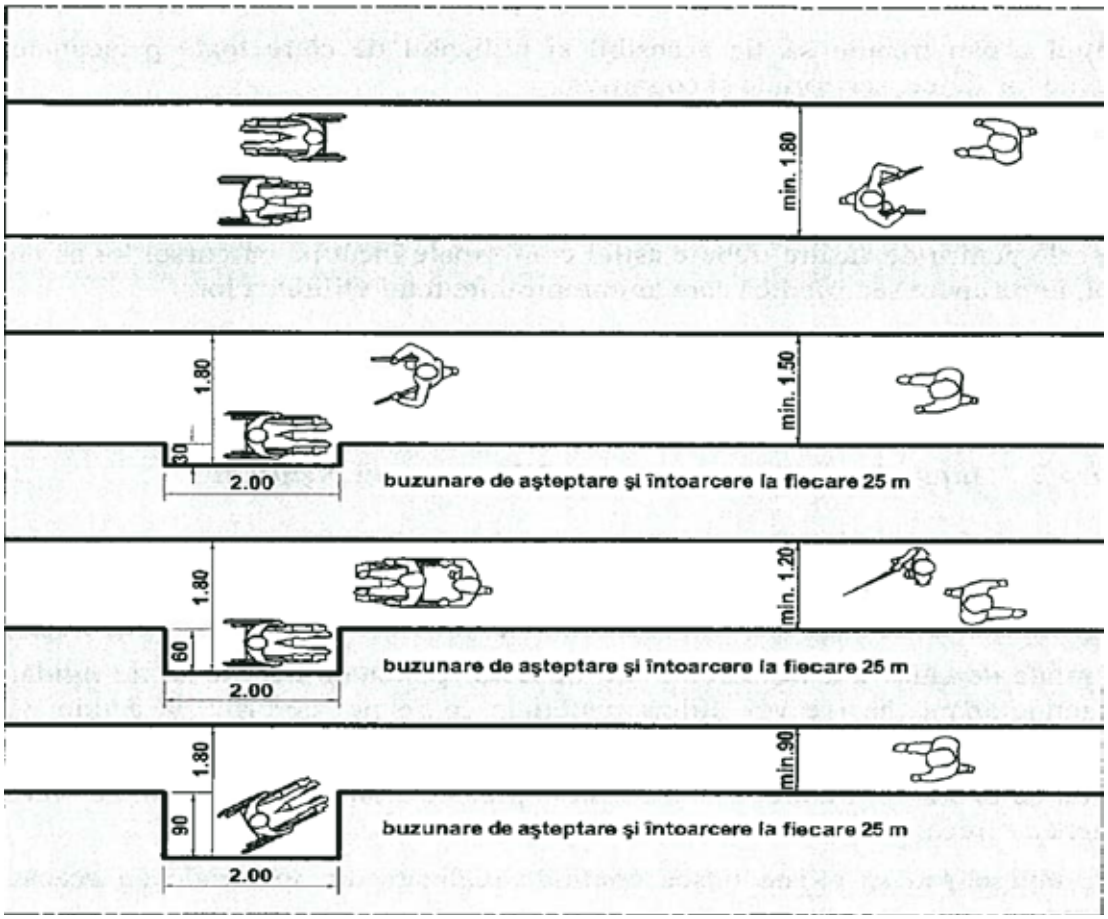


Figura 14: *Reprezentare a celor patru situații de lățime recomandată a trotuarelor. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap*

Declivitate

Este de comun acceptat în îndrumarele elaborate de diferite țări că o pantă de 8% este un maxim utilizabil; orice rampă mai abruptă decât acest maxim va cauza dificultăți utilizatorilor de scaune manuale cu rotile. De asemenea, cele mai multe îndrumare susțin că 5% este o înclinație preferabilă. Pante mai abrupte pot fi gestionate de către unii utilizatori de scaune cu rotile, dar numai pe distanțe foarte scurte (1 m sau mai puțin), de exemplu, pe o rampă situată între ușa autobuzului și trotuar. Chiar și pe aceste distanțe scurte declivitatea maximă utilizată ar trebui să nu fie mai mult de 15%. Cu toate acestea, ca regulă generală, 8% ar trebui să fie utilizat ca un maxim absolut. Pe lângă efortul fizic de a urca o pantă mai abruptă există și riscul răsturnării scaunului cu rotile.

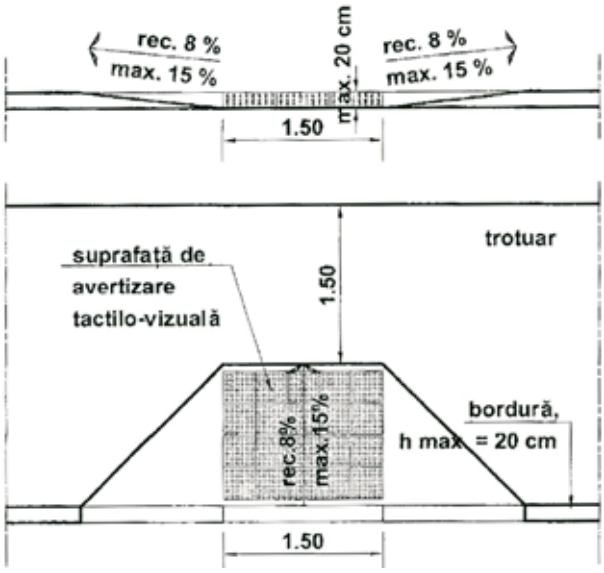


Figura 15: *Rampă de acces între trotuar și carosabil. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap*

Locuri de odihnă

Persoanele cu mobilitate redusă au nevoie de odihnă la intervale destul de frecvente. În zonele pietonale utilizate în mod obișnuit precum și în noduri si stații de transport public, numărul de locuri de odihnă ar trebui să fie implementate la intervale nu mai mari de 50 de metri.

Stațiile de transport public trebuie să fie dotate cu locuri de așteptare. Locurile de odihnă trebuie plasate în apropiere, fără să obstrucționeze traseele pietonale și ar trebui să fie alese culori și materiale contrastante pentru a ajuta persoanele cu deficiențe de vedere să le localizeze.

Mobilier stradal

Mobilierul stradal poate cauza probleme, atât utilizatorilor de scaune cu rotile, cât și persoanelor care au deficiențe de vedere. Este esențială atât evaluarea poziției mobilierului, cât și mijloacele prin care acesta este evidențiat persoanelor cu vedere redusă.

Afișaje, stâlpi, bolarzi etc trebuie astfel poziționați încât să rămână disponibile lățimile minime de trotuar prezentate anterior. Este de ajutor persoanelor cu deficiențe de vedere dacă poziționarea afișajelor este realizată în mod consistent și departe de liniile generale de deplasare.

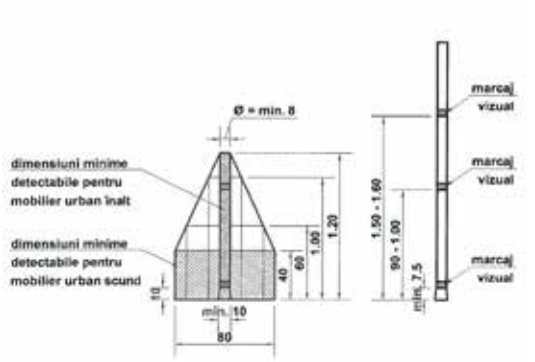


Figura 16: *Dimensiuni de detectare a obstacolelor joase. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap*

Lucrări / șantiere stradale

Lucrările stradale neprotejate în mod corespunzător reprezintă un pericol pentru multe persoane cu dizabilități, în special pentru pietonii nevăzători și cu deficiențe parțiale de vedere. Șantierele stradale trebuie îngrădite pe toată aria de acoperire cu o barieră continuă, cu înălțime minimă de 1 m și maximă de 1,2 m. Îngrădirile trebuie amplasate astfel încât să nu poată fi răsturnate și ar trebui să fie suficient de rigide. Cerințele pentru un nivel de spațiu pietonal în jurul unor lucrări stradale, inclusiv pentru trotuare temporare ar trebui să respecte standardele menționate anterior. Iluminarea șantierelor pe timp de noapte este obligatorie.

Contrast de culoare

Multe ghiduri îndeamnă la utilizarea de culori / tonuri contrastante pentru marcarea mobilierului stradal, balustradelor sau îngrădirea din jurul lucrărilor stradale, schele, pavaj tactil și așa mai departe. Scopul principal în utilizarea marcajelor contrastante este de a ajuta oamenii cu deficiențe parțiale de vedere să evite obstacolele pe care le-ar putea lovi sau călca în deplasarea lor. Contrastul de culori este, de asemenea, necesar și pentru alte obiecte cum ar de exemplu, ușile din sticlă și stațiile de autobuz. Principiile care stau la baza culorilor și contrastului au fost cercetate în detaliu, dar, pe scurt, este esențial să se asigure că ele sunt în contrast cu împrejurimile lor.

Suprafețe

Suprafețele denivelate, golurile dintre dalele de pavaj, etc, fie că sunt localizate în interiorul sau exteriorul clădirilor, pot cauza probleme persoanelor care utilizează bastoane și cârje, bastonul alb pentru deficiențe de vedere și utilizatorilor de scaune cu rotile. Suprafețele trebuie sa fie ferme, rezistente la alunecare (frecare uscată între 35 și 45) în condiții de umezeală și uscate și nu ar trebui să fie făcute

din material reflectorizant. Canalele folosite pentru drenaj nu trebuie să fie incluse în traseele pietonale.

Când sunt folosite dale de pavaj mici, trebuie aplicate cu atenție pentru a asigura o suprafață netedă; orice denivelare poate cauza probleme utilizatorilor de scaune cu rotile și utilizatorilor cu deficiențe de vedere. Din motive evidente, piatra cubică nu este indicată în zonele pietonale.

Alte obstacole

În afară șantierelor stradale și a schelelor, există multe alte obstacole, uneori temporare, care pot cauza probleme persoanelor cu dizabilități, în special celor cu deficiențe de vedere. Panourile publicitare amplasate în afara spațiilor comerciale, scări, ramuri netoaletate ale copacilor, pubele, vehicule și biciclete parcate pe trotuare reprezintă toate potențiale pericole. Ori de câte ori este posibil, obstacolele de acest tip ar trebui menținute la un nivel minim și nu ar trebui să atenteze la spațiul liber (orizontal și vertical) necesar deplasării pietonale în condiții de siguranță. Orice semne și afișaje montate pe podea trebuie să fie numai în incinta spațiilor comerciale. În cazul în care obstacole temporare trebuie să fie amplasate pe un traseu pietonal, lățimea minimă prezentată în secțiunea anterioară trebuie menținută și echipamentul ce devine barieră trebuie marcat cu bandă de culoare contrastantă. Alte structuri temporare, cum ar fi tarabele piețelelor stradale și mesele cafenelelor trebuie să permită deplasarea pietonală.

Borduri coborâte și traversări înălțate

Accesul la nivel este esențial pentru majoritatea utilizatorilor de scaune cu rotile. Un astfel de acces, furnizat fie prin bordură situată la nivel cu carosabilul sau prin traversări pietonale supraînălțate trebuie prevăzute, la toate punctele de trecere pietonală, la accesul pe drumuri secundare, în puncte de acces la zonele de parcare folosite de pietoni. Pe străzi laterale lungi și pe străzile rezidențiale borduri la nivel cu carosabilul ar trebui furnizate la fiecare 100 de metri acolo unde este posibil pentru a evita nevoia utilizatorilor de scaune cu rotile de a face ocoluri lungi pentru traversare, acordând atenția cuvenită «traseelor preferate» de pietoni (așa-numitele «desire line»).

Parcare - Dispoziții generale

Pentru șoferii cu dizabilități, trebuie prevăzute locuri de parcare (identificate prin culori: albastru, anterior portocaliu) ori de câte ori sunt asigurate locuri de parcare convenționale. În parcările subterane sau supraterane operate de o autoritate locală și în parcările oferite uzului public de către companiile private, trebuie furnizate spații pentru persoanele cu dizabilități de preferință la o distanță maximă de 50 de metri de facilitățile deservite de respectiva parcare cu acces la nivel sau prin inetrmediul unei rampe, iar dacă este posibil, acoperită. Dimensiunea spațiului de parcare dedicat persoanelor în fotoliiu rulant este de 3.70m x 5.40m. În zonele de parcare deschise, locurile de parcare trebuie să fie amplasate pe teren solid, neted și stabil cu orice variație a profilului suprafeței ce nu depășește 5 mm. Acolo unde proiectarea locurilor de parcare în proximitatea clădirii nu este posibilă, trebuie asigurat un un punct pentru debarcarea pasagerilor cu dizabilități pe suprafață stabilă, la nivelul carosabilului, aproape de intrarea principală a clădirii. În cazul unor astfel de spații de coborâre, este necesară indicația tactilă pentru a permite persoanelor cu deficiențe de vedere să observe dacă sunt amplasați pe trotuar sau pe partea carosabilă. În cazul parcărilor multietajate, spațiile de parcare dedicate persoanelor cu dizabilități trebuie să fie poziționate la nivelul la care există acces pietonal sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, aproape de un lift utilizabil.

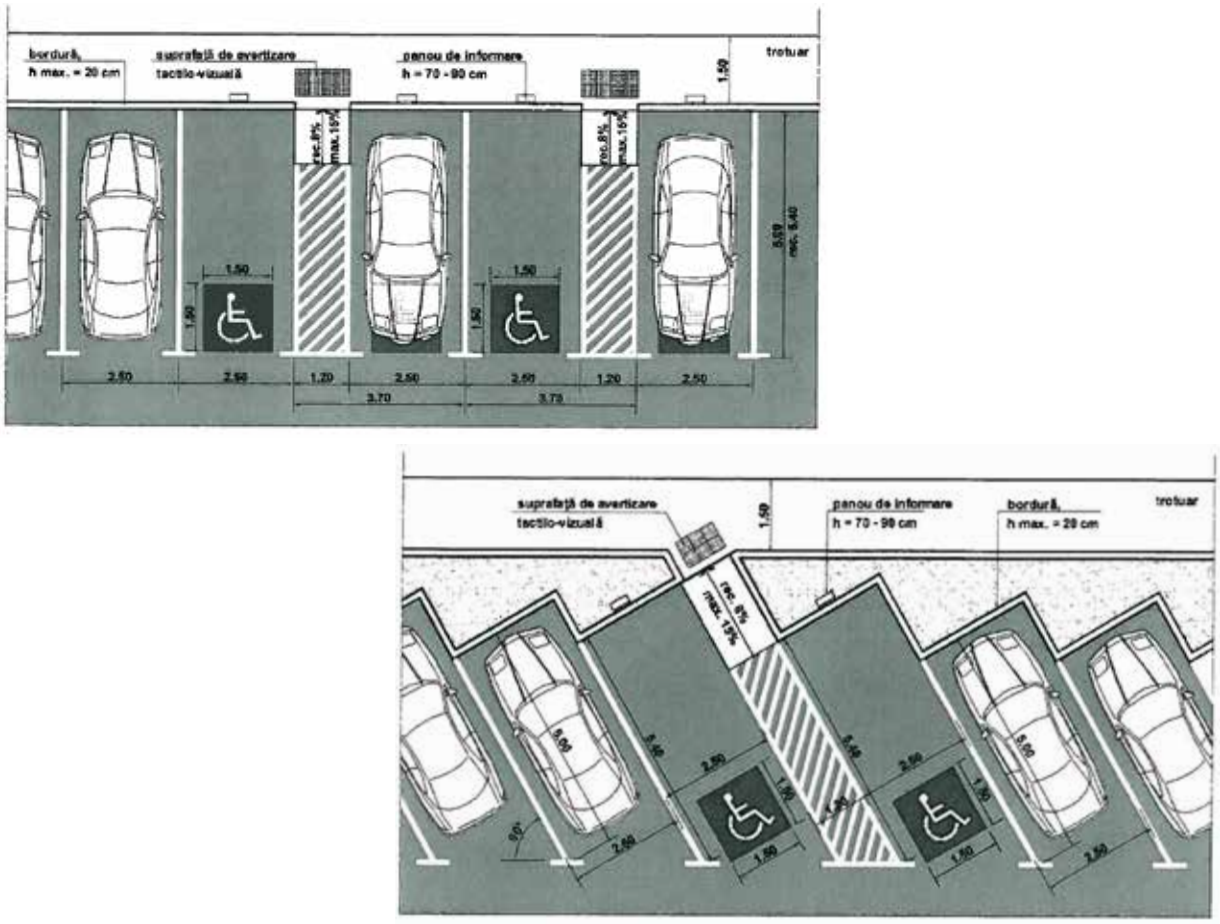


Figura 17: *Exemplu de parcare perpendiculară față de carosabil sau la unghi de 60°. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap*

Stațiile de autobuz

Introducerea autobuzelor cu platformă joasă a îmbunătățit considerabil accesul persoanelor cu dizabilități, dar beneficiul va fi complet numai în cazul în care și stațiile de autobuz vor fi concepute pentru a le satisface nevoile. Secțiunile anterioare au prezentat distanțele scurte pe care categorii specifice de persoane cu dizabilități au capacitatea de a le parcurge. Acestea sunt în esență reduse. În zonele rezidențiale stațiile de autobuz ar trebui să fie ideal situate astfel încât locuitorii cartierului să nu fie nevoiți să parcurgă pe jos mai mult de 400 de metri din punctul de plecare.

Panourile informative ale stațiilor de autobuz trebuie instalate cât mai jos posibi, rămânând în același timp vizibile traficului rutier și oricăror alte obstacole din apropiere. Partea de jos a panoului informativ nu trebuie să fie mai jos de 2.5m deasupra solului. Acesta trebuie să conțină numărul rutelor / numele si direcția de călătorie; pictograma unui autobuz; mesaje speciale și număr de telefon pentru informații.

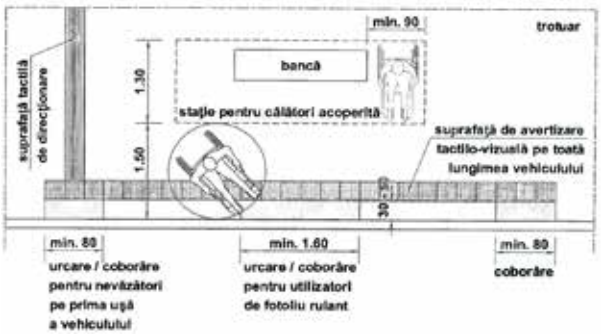


Figura 18: *Proiectarea unei stații de autobuz. Sursa: Normativul 189/2013 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap*

6.3.1. De la nevoi speciale la proiectare incluzivă

În a doua jumătate a secolului XX, modelul medical al dizabilității a fost subliniat în proiectarea urbană prin distincția între nevoile "generale" și nevoile "speciale". Această opoziție încă se află în centrul a numeroase discuții și dezbateri actuale despre proiectarea spațiului public și a mediului construit. Proiectarea pentru nevoi generale presupunea că utilizatorul final al produsul este un adult tânăr, apt fizic, educat, din clasa de mijloc, (de obicei) de sex masculin, care întruchipa stereotipul antropometric. Proiectarea pentru nevoi speciale s-a adresat apoi cerințelor tuturor acelor grupuri care nu se încadrau în definiția anterioară a utilizatorului stereotip, cum ar fi copiii, persoanele în vârstă, persoane cu probleme de sănătate mintală și femeile. Drept urmare, persoanele cu deficiențe fizice, senzoriale sau cognitive sunt, prin definiție, persoane cu nevoi speciale.

La momentul respectiv, abordarea de tip "nevoi speciale" părea o modalitate pragmatică de rezolvare a problemelor practice, prin realizarea unor spații publice și a unor clădiri astfel încât să fie «potrivite perfect» nevoilor fiecărui grup de utilizatori speciali.

Cu toate acestea, în măsura în care acestă atitudine a fost bazată pe nevoi și nu pe drepturi, a dus la o remediere, la o abordare de rezolvare a problemelor, unde, planificatorii operează într-o piață fragmentată orientată către un anumit client, rezultând în spații neatractive, stigmatizante, de remediere care anunță dizabilitățile oamenilor publicului larg.

Mai recent, acest tip de abordare a fost criticată întrucât pleacă de la ideea că procesul de proiectare este împărțit între "noi (designerii / planificatorii) contra lor (utilizatorilor)", spre deosebire de proiectarea pentru "noi toți "(Sklar și Suri, 2001).

Astăzi, abordarea s-a schimbat accentuându-se importanța "proiectării incluzive", a "proiectării universale" sau a "proiectării pentru toți". Proiectarea incluzivă presupune realizarea unui mediu ce poate fi utilizat de către toți, fără a fi nevoie de adaptare sau proiectare specială. Acest obiectiv rezultă din înțelegerea faptului că dizabilitatea este definită social.

Un mediu incluziv este unul în care toți utilizatorii, indiferent de abilitățile lor, sunt în măsură să-și realizeze activitățile zilnice într-o manieră confortabilă, eficientă și în condiții de siguranță, fără a fi limitați de proiectarea, întreținerea sau gestionarea deficitară a mediului construit și a spațiului public. Principiile proiectării incluzive au ca scop acomodarea unei game cât mai ample de forme corporale, de dimensiuni și mișcări, în credința că proiectanții și planificatorii trebuie să se asigure că spațiul public și mediul construit răspunde nevoilor unui public cât mai larg.

***Figura 19**: De la „nevoi speciale" la „proiectare incluzivă". Sursa: Hanson, Julienne, 2004, The Inclusive City: delivering a more accessible urban environment through inclusive design, London*

H 7. Bune practici europene

7.1. Stockholm, Suedia – Locuri de joacă accesibile

Organizația implementatoare
Primăria Orașului Stockholm

Titlul proiectului
Easy Access (Acces facil)

Durata implementării
1999 – 2010

Grupuri țintă
persoane cu diverse deficiențe funcționale: de vedere, locomotorii (utilizatori ai scaunului cu rotile), autism, probleme de percepție.

Sursa finanțării
Primăria orașului Stockholm, cu o sumă în valoare de 100 milioane Coroane suedeze / an (10.9 milioane € / an).

Contextul proiectului
Declarația Națiunilor Unite a Drepturilor Omului (1948), Regulile Standard ale Națiunilor Unite privind Egalizarea Șanselor pentru Persoanele cu Dizabilități (adoptate de Suedia în 1993), De la pacient la Cetățean: Planul Național de Acțiune pentru Politici pentru persoanele cu dizabilități (2000) reprezintă cadrul legal în care operează Suedia.
Acest exemplu de bună practică selectat a presupus cooperarea între Primăria orașului Stockholm (în special Comitetul pentru Străzi, Drumuri și Imobiliare, responsabil pentru proiectul Acces facil) și Organizația Persoanelor cu Dizabilități.

Obiectivele generale ale proiectului
În decembrie 1998, orașul Stockholm a inaugurat un program de promovare a accesibilității ce a urmărit:

***Figura 20**: Sursa: Göran Sehlstedt*

- punerea în aplicare a legislației naționale și internaționale în domeniul accesibilității / persoanelor cu dizabilități;
- eliminarea, nu mai târziu de anul 2010, a tuturor barierelor în calea accesibilității în mediul exterior și în clădirile aflate în proprietatea primăriei;
- transformarea ulterioară a orașului Stockholm în cea mai accesibilă capitală din lume.

Primii pași către un Stockholm mai accesibil s-au concentrat pe eliminarea obstacolelor „ușor de înlăturat”.

Au fost pornite lucrări de accesibilizare a proprietăților deținute de Primărie și la obiectivele culturale și sportive.

Unul dintre domeniile acoperite de acest proiect a fost crearea de locuri de joacă accesibile.

Strategia utilizată pentru a pune în aplicare proiectul

Prima sarcină cu care s-a confruntat proiectul Acces Facil (Easy Access) a fost inventarierea îmbunătățirilor necesare în oraș, de exemplu, în ceea ce privește locurile de joacă. Din acel moment, deficiențele au fost abordate în mod sistematic și propunerile, măsurile luate și măsurile planificate au fost documentate în mod continuu într-o bază de date. Consiliile persoanelor cu dizabilități au luat parte la planificarea activităților și au fost consultate în mod oficial.

Cooperarea cu Organizația Persoanelor cu Dizabilități (DPO) a facilitat adaptarea și îmbunătățirea locurilor de joacă pentru persoanele cu dizabilități. Au fost implementate programe de formare pentru peste 500 de oficiali guvernamentali locali, politicieni locali și consultanți.

Locuri de joacă mai vechi au fost transformate în zone accesibile pentru copii și părinți cu diverse deficiențe funcționale - schimbarea suprafețelor, cum ar fi nisipul și pietrișul, reducerea variațiilor de nivel și înlocuirea anumitor tipuri de aparate – în timp ce alte facilități noi au fost construite. Acestea pot avea, de exemplu, suporturi pentru ședere în nisip, case Wendy cu rampe, grajduri de animale cu rampe, trasee cu obstacole dotate cu balustrade, un bazin accesibil, mobilier de exterior ce poate fi ușor folosit de oricine, leagăne speciale sau poteci tactile.

Rezultate

Proiectul a înregistrat modificări în următoarele arii de implementare:

- Punerea în aplicare a cadrelor normative naționale și internaționale pe tema accesibilității. Mai mult de 40 de locuri de joacă au fost îmbunătățite sau schimbate în totalitate, pentru a le adapta nevoilor copiilor cu dizabilități. Multe arii de joacă deja existente sau noi sunt acum accesibile. Site-ul orașului Stockholm, www.stockholm.se, oferă date pentru mai mult de 200 de zone și terenuri de joacă sub titlul „găsiți și comparați facilități în oraș”.
- Sensibilizarea și creșterea nivelului de conștientizare: Documentele proiectului (vedeți linkurile de mai jos), au dus la creșterea nivelului de conștientizare, în special în rândul politicienilor din oraș, dar și a jurnaliștilor și a cetățenilor.

Materiale de referință

http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Trafikkontoret/Tillganglihetsprojektet/Boken/ (click pe cartea cu titlul în engleză pentru a descărca varianta PDF)

Date de contact

Ewa Samuelsson, Asistent Vice-Primar pe Probleme Sociale, Primăria Stockholm.
E-mail: Ewa.samuelsson@stockholm.se.
Markus Nyman, Secretariat politic, Primăria Stockholm.
E-mail: Markus.nyman@stockholm.se;
tel.: +46 76 12 29 911.

7. 2 Londra, UK - Îndrumar pentru Case accesibile persoanelor în fotoliu rulant

Proiectarea caselor ce pot fi ușor adaptate pentru rezidenți utilizatori de scaun rulant

„Viziunea mea pentru locuințele din Londra este de a îmbunătăți oportunitățile de locuire disponibile pentru londonezi oferind case mai accesibile familiilor, cu un design mai bun și mai ecologic, furnizând mai multe opțiuni și oportunități și comunități mai durabile.

Vreau să mă asigur că fondul de locuințe din Londra promovează incluziunea socială și abordează lipsa unei locuințe și discriminarea în materie de accesibilitate a ei.

Cu toate acestea, multe persoane cu dizabilități și persoane în vârstă încă mai trăiesc în case improprii care îi împiedică să trăiască o viață independentă și demnă. În anul 2005 am publicat un raport cu privire la nevoile de locuințe ale londonezilor, care a inclus și nevoile persoanelor cu dizabilități. Studiile de Suport Strategic ale Londrei și Sub-Regiuni furnizează informații detaliate cu privire la barierele experimentate de către diferite grupuri de oameni cu dizabilități atât în interiorul cât și în afara casele lor, și evidențiază faptul că persoanele cu dizabilități sunt de două ori mai susceptibile de a trăi în locuințe improprii decât persoanele fără dizabilități.

Prin urmare, este imperativ ca 30.500 de case noi, care sunt necesare în Londra în fiecare an, așa cum este subliniat în Planul Londrei, să fie concepute pentru a fi accesibile și ușor de adaptat, pentru ca persoanele cu dizabilități și seniorii să dispună de posibilitatea de a trăi în aceste case noi ca și ceilalți londonezi.
Deoarece multe dintre aceste case noi vor fi construite de către sectorul privat, acest ghid reprezintă un instrument esențial pentru dezvoltatori și planificatori pentru a se asigura că noile case sunt construite cu flexibilitatea și adaptabilitatea de care persoanele cu dizabilități au nevoie.”

Ken Livingstone, primar al Londrei 2000-2008
Îndrumar pentru Case accesibile persoanelor în scaun rulant - Proiectarea caselor ce pot fi ușor adaptate pentru rezidenți utilizatori de scaun rulant

Figura 21: *Locatari ai caselor adaptate persoanelor cu dizabilități și nevoi speciale. Sursa: Îndrumar pentru Case accesibile persoanelor în scaun rulant*

Multe persoane în vârstă si persoane cu dizabilități trăiesc încă în locuințe improprii și mulți trebuie să facă adaptări costisitoare caselor lor, atunci când nevoile se schimbă.

Studiile de Suport Strategic ale Londrei demonstrează nevoia de locuințe mai accesibile și adaptate în capitală. Se estimează că 13% din fondul imobiliar londonez de 3,1 milioane gospodării (412.400 gospodării) includ cel puțin o persoană care este identificată ca aparținând unui „grup cu nevoi speciale".

Aceste grupuri includ persoane fragile, în vârstă, persoane cu deficiențe fizice, persoane care au dificultăți de învățare, persoane care folosesc servicii de sănătate mintală și persoane cu deficiențe senzoriale severe.

Studiul a constatat că aproape o treime din aceste persoane (130.000 de gospodării) trăiesc în locuințe improprii, din care 32% (41.057), trebuie să se mute în locuințe alternative cu adaptări speciale, 20% (26.341 gospodării) necesită acces pentru scaun cu rotile, 19% (25.268 gospodării) au nevoie de lift sau de scară rulantă, 20% (26.461 gospodării) au nevoie de balustrade suplimentare în interiorul casei și 20% (25.543 gospodării) au nevoie de modificări sau adaptări de altă natură.

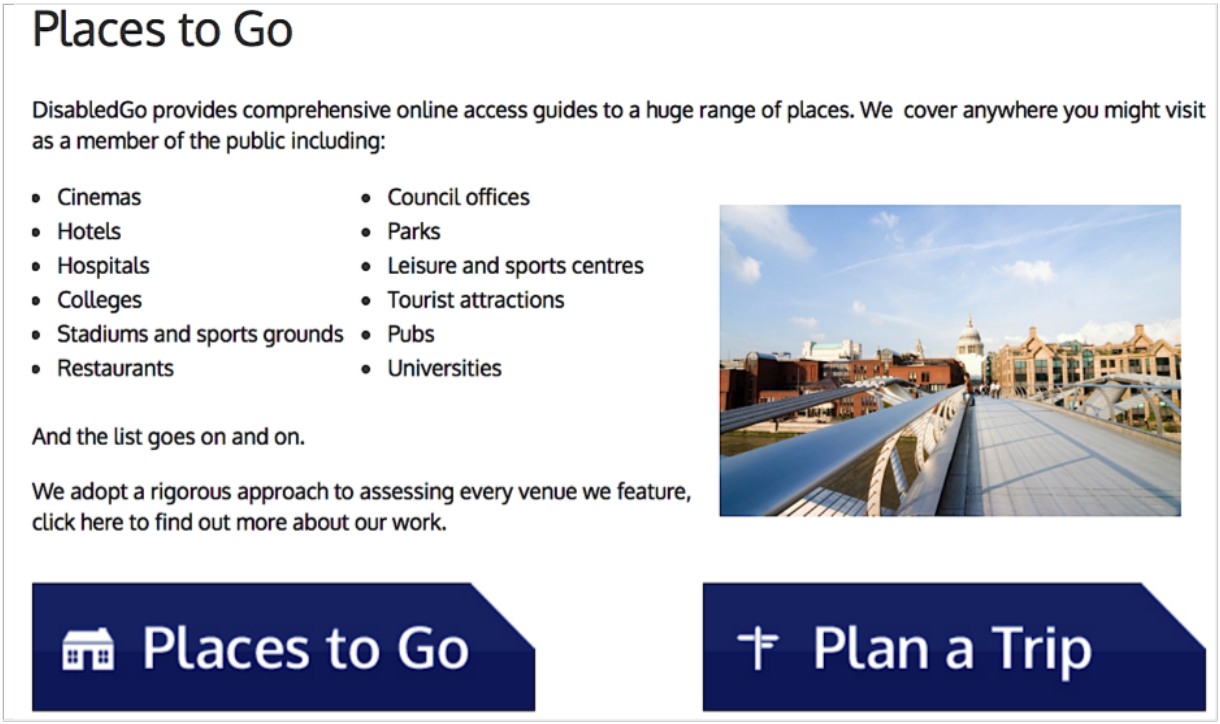
Până de curând nu a existat nici o cerință obligatorie pentru dezvoltatorii de locuințe pentru a construi case adaptate persoanelor ce utilizează scaune cu rotile, chiar dacă există o cerere tot mai mare din partea persoanelor cu dizabilități să-și achiziționeze propriile case. Acest lucru este reflectat în numărul de pagini web dedicate promovării proprietăților de vânzare accesibile și adaptate.

Planul Londrei urmărește să se asigure că 10% din toate locuințele noi sunt accesibile scaunului cu rotile sau ușor de adaptat pentru rezidenți care sunt în scaun cu rotile.

Scopul acestui ghid este de a clarifica care dintre cerințele Ghidului de proiectare a Locuințelor pentru fotoliu rulant ar trebui să fie încorporate în proiectarea celor 10% dintre case accesibile scaunului rulant în etapa de planificare a aplicației.

Figura 22: *Coperta Îndrumarului pentru Case accesibile persoanelor în fotoliu rulant*

7.3. UK și Irlanda – DisabledGo / www.disabledgo.com



Places to Go

DisabledGo provides comprehensive online access guides to a huge range of places. We cover anywhere you might visit as a member of the public including:

- Cinemas
- Hotels
- Hospitals
- Colleges
- Stadiums and sports grounds
- Restaurants
- Council offices
- Parks
- Leisure and sports centres
- Tourist attractions
- Pubs
- Universities

And the list goes on and on.

We adopt a rigorous approach to assessing every venue we feature, click here to find out more about our work.

Places to Go

Plan a Trip

Figura 23: *Pagina dedicată opțiunilor de servicii pw site-ul www.disabledgo.com*

Misiunea DisabledGo este de a oferi persoanelor cu dizabilități independență și putere de a alege. DisabledGo a fost înființată în anul 2000 de Dr. Gregory Burke, care, ca utilizator de scaun rulant de la vârsta de 16 ani, este pe deplin conștient de barierele cu care se confruntă persoanele cu dizabilități atunci când încearcă să acceseze spațiile de relaxare, educație, accesarea locurilor de muncă și a serviciilor în comunitatea lor.

Această pagină a fost născut din dorința lui Gregory Burke de a demola aceste bariere, prin furnizarea de informații detaliate on-line despre accesul persoanelor cu dizabilități la o mare varietate de locuri publice. Puterea de a ști înainte de a pleca de acasă că un anumit loc este potrivit nevoilor speciale ale unui individ, nu poate fi subestimată.

DisabledGo oferă un ghid online detaliat despre accesarea unui mare număr de locuri pe care o persoană cu dizabilități ar dori să le viziteze: cinematografe, magazine, hoteluri, spitalele, colegii, terenuri de sport, restaurante, birouri ale primăriei, parcuri, universități, atracții turistice.

Prin urmare, persoanele cu dizabilități identifică unele locuri pe site care sunt mai bine adaptate nevoilor individuale decât altele, în funcție de circumstanțele personale.

În furnizarea acestor servicii, este trimis pe teren unul dintre inspectorii special instruiți pentru a vizita fiecare loc. Toate răspunsurile pe care inspectorii încearcă să le găsească și datele pe care le colectează au fost stabilite prin consultarea cu persoanele cu dizabilități acoperind o gamă largă de deficiențe.

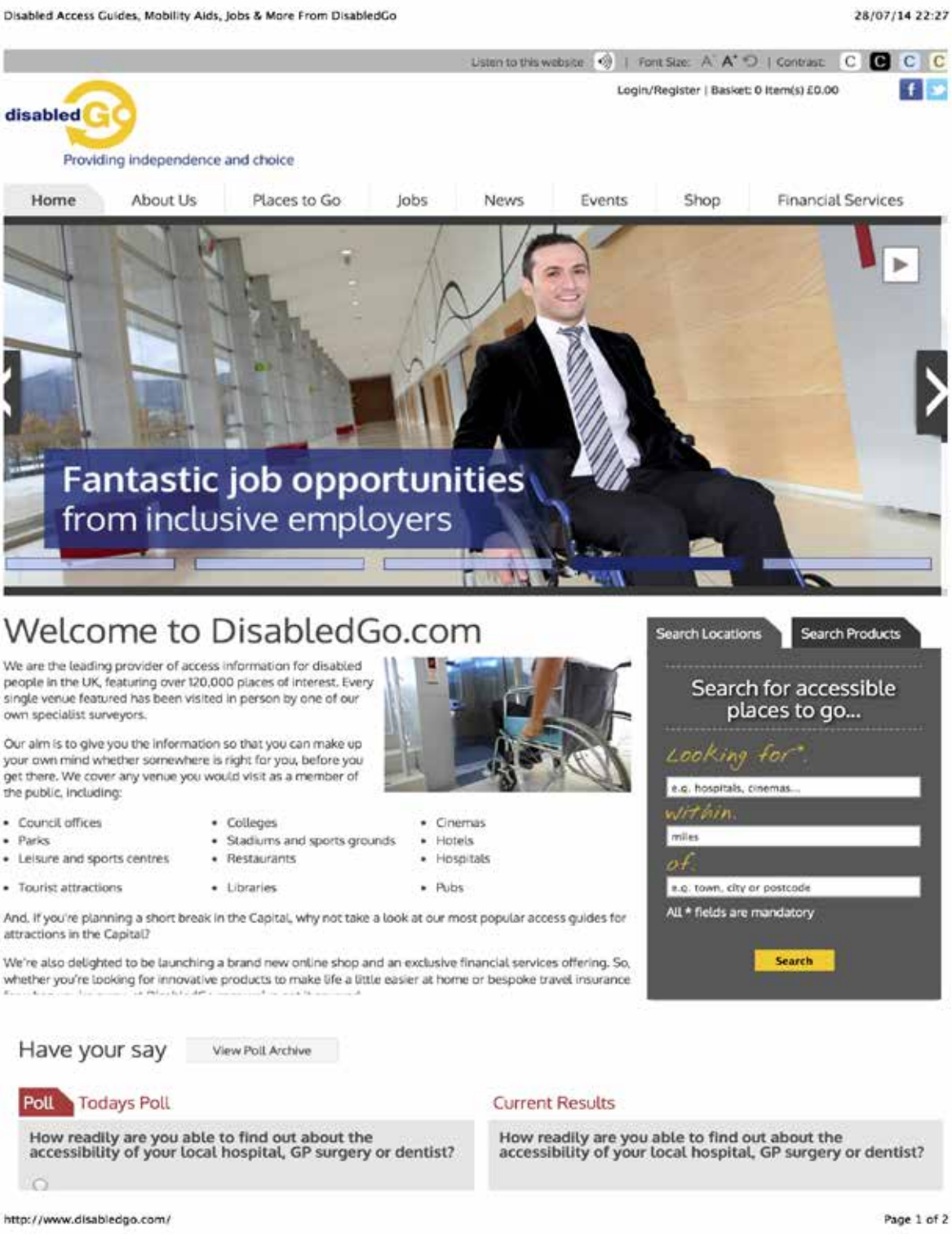


Figura 24: *Pagina principală www.disabledgo.com*

7.4. Europa / UK – Parcarea cu Ecuson Albastru /Blue Badge Parking

Schema de parcare Ecuson Albastru (Blue Badge) este un serviciu important pentru persoanele cu probleme severe de mobilitate, care permite titularilor de ecuson să parcheze cât mai aproape de destinația finală. Sistemul operează pe întreg teritoriul Marii Britanii, și este administrat în Irlanda de Nord de Transport NI.

Pentru întreg teritoriul Europei parcarea rezervată persoanelor cu dizabilități este marcată ca atare. Blue Badge este recunoscută în toate țările europene. Când este afișat pe bordul autoturismului, acesta permite utilizatorului să facă uz de aceleași concesii de parcare pe care i le oferă țara de origine.

Cu toate acestea, concesiile diferă de la țară la țară, conform informațiilor oferite de site-ul de mai jos:

http://www.fiadisabledtravellers.com/en/world_map/europe/europe.htm

Figura 25: *Condițiile de parcare pentru persoanele cu dizabilități în România. Sursa: http://www.fiadisabledtravellers.com/en/world_map/europe/europe.htm*

Schema Ecuson Albastru în Marea Britanie

Concesiile se aplică pentru locurile de parcare pe stradă și includ folosirea gratuită a parcării.

Titularii de ecuson pot fi, de asemenea, scutiți de impunerile legate de timpii de staționare și pot parca până la trei ore pe liniile galbene singulare și duble, atâta timp cât nu cauzează blocaje.

În timp ce schema operează în Marea Britanie, există mici variații în aplicarea sa în Irlanda de Nord.

Figura 26: *Ecuson Blue Badge. Sursa: http://www.parkingforbluebadges.com/news*

Se poate obține un ecuson dacă:

- Persoana primește rata cea mai mare în evaluarea componentei de mobilitate din Alocația pentru Persoanele cu Dizabilități;
- Persoana este înregistrată ca nevăzătoare;
- Persoana primește Supliment de Mobilitate pentru Veteran de Război;
- Persoana are o dizabilitate permanentă și substanțială, presupunând incapacitatea de a se deplasa, total sau parțial;
- Persoana conduce un vehicul în mod regulat, are un handicap sever la ambele brațe sau are dificultăți considerabile de operare.

Organizațiile care au grija de persoanele cu dizabilități și îndeplinesc unul dintre criteriile de mai sus sunt eligibile pentru un ecuson.

Ofițerii de poliție și însoțitorii de trafic au drept de inspecție a Ecusoanelor Albastre. Reprezintă o infracțiune refuzul sau incapacitatea de a prezenta ecusonul pentru inspecție, fără o scuză rezonabilă. Această infracțiune se amendează cu o sumă maximă de 1.000 £.

8. Anexa I
Lista de verificare a conformității spațiului public urban

Definirea barierelor

Implementarea unui Audit al Accesibilității Urbane presupune o opinie și o judecată despre ce anume poate constitui o barieră în deplasare. Auditorul a încercat să dezvolte o judecată cât mai obiectivă cu putință, acționând pe baza acestei liste de verificare. Această listă intenționează să furnizeze un ghid al problemelor investigate pe durata deplasărilor în cele trei locații.

Lista de verificare include indicatori cantitativi și calitativi. Indicatorii cantitativi exprimă situații care pot fi măsurate sau cuantificate (de ex. lățimea unui trotuar). Indicatorii calitativi exprimă în principal calitatea mediului care ține de obicei de judecata sensibilă a Auditorului (de ex. netezimea pavajului).

Trotuare și alei pietonale
• **Dimensiuni**
- Cât de lat este spațiul pietonal “efectiv”? Este suficient pentru fluxul existent de pietoni și persoane cu nevoi speciale? - Este potrivit pentru utilizarea scaunului cu rotile? Respectă standardele? - Este suficient de lat pentru a permite pietonilor să treacă unul pe lângă altul și să evite obstacolele? Există probleme de congestie?
• **Borduri**
- Există bolarzi montați acolo unde este cazul? - Sunt bordurile coborâte la nivel cu carosabilul? Permit traversarea drumului cu ușurință? - Sunt suficient de largi spațiile cu bordură la nivel cu carosabilul? - Este panta potrivită? Au pavajul tactil potrivit?
• **Pavaj tactil**
- Există pavaje tactile în conformitate cu standardele? - Este pavajul deteriorat? - Are pavajul tactil culoarea potrivită? Este culoarea pavajului ștearsă? - Există întreruperi ale pavajului tactil?
• **Trepte / pantă/ rampă / balustradă**

- Există alternativă pentru trepte?
- Există suficient contrast între trepte? Este marcat nasul treptei?
- Există o suprafață texturată? Sunt marcate prima și ultima treaptă?
- Cât de abrupte sunt rampele?
- Există spații de odihnă?
- Există balustradă conform standardelor?
- Există suficient spațiu de manevră pentru scaunul cu rotile?

• Calitatea suprafețelor

- Este suprafața egală și netedă?
- Există obstacole care împiedică deplasarea?
- Suprafața pavajului este conform standardelor?
- Capacele și grilajele sunt la nivel cu strada?

• Drenaj

- Există dovezi de acumulare de apă pe stradă?

• Spații partajate

- Există trasee cu utilizare comună? Sunt acestea bine semnalizate?

• Signalistică

- Există semne stradale și sunt bine întreținute?
- Signalistica este prezentă, clară, concisă și corectă?
- Au fost plasate semnele într-o poziție adecvată pentru a fi vizibile?
- Există panouri de informare / hărți?
- Semnalizarea include timpi și distanțe de călătorie?
- Sunt bine luminate?
- Sunt accesibile tuturor utilizatorilor?

• Mobilier stradal

- Este mobilierul stradal localizat astfel încât să se minimizeze abaterile și obstrucțiile?
- Există un contrast de culoare cu zona înconjurătoare?
- Sunt materiale non-reflectorizante pentru a reduce efectul de orbire?
- Este mobilierul stradal continuu, utilizând același tip de materiale și același cod de proiectare de-a lungul străzii?
- Sunt cabinele telefonice și ATM-urile bancare accesibile tuturor tipurilor de utilizatori?
- Sunt asigurate spații de ședere și proiectate în mod corect?
- Sistemul de iluminat oferă o acoperire uniformă?

• Supraveghere/ Securitate

- Există trasee supravegheate? Există camere de supraveghere?
- Este bine luminat? Este aglomerat?
- Traseele includ deviații unde se pot ascunde oameni?

• **Traversări**
- Traversările sunt sigure? Sunt situate pe traseele agreate de oameni (desire line)? - Traversările sunt marcate cu pavaj tactil? Este în bună condiție? - Bordurile sunt la nivelul carosabilului în zonele de traversare? Au capacitatea necesară? Au panta și înălțimea adecvată? - Există informație tactilă la începutul traversării, în refugiu și la finalul traversării? - Există contrast de culoare care marchează traversarea? - Butoanele situate pe semafoare sunt la îndemâna tuturor utilizatorilor? - Există atenționare acustică pentru utilizatorii cu deficiențe auditive? - Zonele de refugiu / așteptare au suficientă capacitate pentru a acomoda cererea? - Timpii de așteptare la semafor sunt suficienți pentru a traversa strada? - Există traversări subterane? Ar fi mai potrivite unele de suprafață?
• **Obstrucții**
- Există arbori, arbuști, copertine de magazine sau panouri ce reprezintă obstacole deasupra capului? - Spațiile verzi sunt bine întreținute? Sunt la o înălțime acceptabilă? - Afectează, de asemenea, lățimea trotuarului sau vizibilitate? - Există obstacole temporare, cum ar fi mașini parcate, panouri ale magazinelor, terase ale restaurantelor, lucrări pe stradă? Afectează libera deplasare a pietonilor? - Există riscuri specifice pentru persoane cu deficiențe de vedere?
Transport public
• **Stațiile**
- Există stații acoperite dotate cu facilități pentru așteptare (bănci)? - Există informații și hărți accesibile tuturor utilizatorilor? - Există un punct de informare / ajutor audio? - Există suficient spațiu pe trotuar pentru a acomoda utilizatorii în așteptare și trecătorii?
• **Îmbarcarea în autovehicule**
- Autobuzele sunt dotate cu rampe pentru îmbarcare? Este panta accesibilă? - Accesul și ieșirile sunt obstrucționate în vreun fel? - Există pavaj tactil în stații? - Vehiculul se poate poziționa paralel zonei de așteptare?
Clădiri publice
• **Acces**
- Pot toți utilizatorii accesa cu ușurință clădirile? - Treptele sau rampele reprezintă o barieră? - Există uși automate? În ce direcție se deschid? - Există o ușă rotativă? Dacă da, există un acces alternativ?

• **Utilizare**
- Ușile se pot identifica cu ușurință prin semne contrastante? - În cazul ușilor de sticlă, sunt bine marcate pentru a asigura vizibilitatea geamurilor?
Parcări
- Există spații pentru persoane cu dizabilități? Sunt clar marcate? - Sunt accesibile tuturor utilizatorilor cu nevoie speciale? - Sunt realizate în conformitate cu standardele? Asigură un spațiu sigur? - Parcarea este situată în apropierea clădirilor publice? - Este zona bine luminată? - Numărul locurilor de parcare rezervate persoanelor cu handicap este suficient raportat la numărul total al locurilor de parcare?

9. Anexa II
Lista de întrebări utilizate în timpul Focus Grupurilor

Reprezentanți ai administrației publice locale
• **Situația actuală a orașului din punctul de vedere al accesibilizării**
- Din punctul dvs de vedere, orasul este accesibilizat corespunzător pentru cetățeni? - Dar pentru persoanele cu dizabilități? - Ce s-a făcut până acum și care sunt planurile imediate? - Unde sunt probleme? - Autovehiculele de transport public sunt accesibilizate? Se fac instructaje șoferilor?
• **Obstacolele legislative**
- Este nevoie de o îmbunătățire a legislației actuale? - Cunoașteți normele legislative în vigoare?
• **Obstacole bugetare**
- Este nevoie de o îmbunătățire a bugetului actual?
• **Obstacole comunicaționale între instituții**
- Cu ce instituții comunicați în privința accesibilizării spațiului public? - Ce probleme întâmpinați? - Ce ar trebui îmbunătățit în comunicare?
• **Relația cu persoanele cu dizabilități**
- Instituția dvs. asigură interpreţi autorizaţi ai limbajului mimico-gestual pentru cetățenii care au nevoie de asistență? - Există dezbateri publice pentru publicul larg/ persoanele cu dizabilități în privinta accesibilizării spațiului public? - Primiți sesizări de la cetățeni și/sau de la persoanele cu dizabilități?
• **Experiența directă**
- Aveți colegi de serviciu care au o dizabilitate? - Cum se descurcă în clădire, spațiul de lucru etc? Au fost adaptate funcționalitățile pentru necesitățile lui?

Persoane cu dizabilități

• Viața socială

Probleme administrative

- Cum descrieți o zi obișnuită din viața dvs.?
- Cât de greu vă este să vă deplasați pentru a cumpăra ceva, a rezolva o problemă la bancă?
- Cât de accesibile vă sunt serviciile de bază ca intrarea în magazine, bănci, spitale, ATM?
- Ce probleme întâmpinați pe drum?
  - Infrastructura existentă vă cauzează întârzieri în deplasare?
  - Lățimea trotuarului este suficientă, suprafețele sunt de bună calitate?
  - Parcarea pe trotuar este o problemă?
  - Există o problemă cu bicicletele care rulează pe trotuar?
  - Sunt traseele sigure pentru persoanele cu dizabilități?
  - Traversările sunt sigure? Există informație tactilă la începutul traversării, în refugiu și la finalul traversării? Există atenționare acustică pentru utilizatorii cu deficiențe senzoriale?
  - Există semne/indicatoare pietonale? Sunt traseele pietonale clar semnalizate? Sunt clare traseele către magazine, facilități de petrecere a timpului liber sau stații de autobuz?
  - Sunt traseele locale publicate? Există hărți locale și sunt ele incluse în informațiile turistice?
  - Sunt bordurile coborâte la nivel cu carosabilul? Permit ele traversarea drumului cu ușurință? Sunt suficient de largi spațiile cu bordură coborâtă? Este panta potrivită? Au pavajul tactil potrivit? Există informații tactile? În ce măsură sunt întreținute? Are pavajul tactil culoarea potrivita? Există întreruperi ale pavajului tactil? Capacele și grilajele sunt la nivel cu strada?
- Cum vă descurcați cu transportul în comun?
- Folosiți des transportul în comun? Dacă nu, de ce nu?
- Ce reacție au șoferii atunci când vă văd? Vă ajută? Povestiți-ne experiența dvs.
  - Există stații acoperite dotate cu facilități pentru așteptare (bănci)? Există informații și hărți accesibile tuturor utilizatorilor? Există un punct de informare / ajutor audio? Există suficient spațiu pe trotuar pentru a acomoda utilizatorii în așteptare și trecătorii? Autobuzele sunt dotate cu rampe pentru îmbarcare? Accesul și ieșirile sunt obstrucționate în vreun fel? Există pavaj tactil în stații?
- Aveți mașină pe care să o folosiți autonom? Dacă da, cum vă descurcați? Aveți probleme cu parcarea?
- Folosiți servicii de taximetrie? Daca nu, de ce nu? Daca da, povestiți-ne experienta dvs.: timp de așteptare, reacția șoferului etc
- Utilizați metroul? Accesul este ușor sau nu? Orele de funcționare a lifturilor (până la 22.30)? Povestiți-ne experiența dvs.

Relația cu autoritățile - Cum definiți relația pe care o aveți cu autoritățile în acest moment? Ați avut nevoie de asistență și nu ați primit? - Ce faceți atunci când aveți nevoie să intrați în contact cu autoritățile? O faceți singur/ă sau asistat/ă?
Accesul în clădirile instituțiilor publice. Dotările clădirilor - Pentru dvs. personal, cum este accesul în clădirile instituțiilor publice unde aveți nevoie să vă deplasați? Ce probleme ați întâmpinat? Ați fost asistat? - Ați putut accesa cu ușurință clădirile? - A fost greu să vă orientați? - Ce bariere ați întâmpinat? (rampe, uși, ascensor etc)
Accesul la informațiile de pe site-urile instituțiilor publice - Ați avut nevoie de informații de pe anumite site-uri ale instituțiilor publice? A fost ușor pt dvs. să vă descurcați? Ați avut nevoie de asistență? - Există un proces de consultare a cetățenilor și nevoilor lor înainte de luarea deciziilor? Ați participat la astfel de consultări? - Grupurile locale care se preocupă de nevoile persoanelor cu dizabilități sunt implicate în consultările publice? - Este ușor pentru oameni să raporteze defectele din zona pietonală? Ați raportat vreodată un astfel de caz? Dacă da, ce reacții ați avut?
Cazuri de discriminarea socială. Experiențe personale - Au existat cazuri în care v-ați simțit discriminat din cauza dizabilității pe care o aveți? Puteți să ne povestiți aceste cazuri?
Timp liber - Cum vă petreceți timpul liber? Participați la evenimente culturale, evenimente sportive, spectacole etc?
Probleme legate de acces. Accesul în săli de teatru, cinema, concerte etc - Ce probleme ați întâmpinat legat de accesul în sălile de teatru, cinema, concerte etc? Au fost rezolvate sau ați fost nevoit să renunțați la spectacolul respectiv? Povestiți-ne câteva cazuri.
Cazuri de discriminare socială. Experiențe personale - Au existat cazuri în care v-ați simțit discriminat la angajare din cauza dizabilității pe care o aveți? Puteți să ne povestiți aceste cazuri?

• Viața profesională
Probleme la angajare. Experiențe personale - Cât de greu credeți că este pentru persoanele cu dizabilități să se angajeze? - În momentul de față aveți un loc de muncă? Dacă da, cât de greu a fost să vă angajați? Dacă nu, de ce nu?
Accesul la învățământ - Cât de accesibilă este clădirea instituției de învățământ unde sunteți înscris? (ascensoare, rampe de acces, grupuri sanitare, sisteme tehnologice pentru persoane cu deficiențe vizuale, auditive etc) - Cât de accesibil vă este să asistați la cursuri?
Obstacole legate de infrastructură - Pentru cei angajați: Întâmpinați probleme de infrastructură la actualul loc de muncă? - Au fost adaptate funcționalitățile pt dvs.?
Discriminarea la angajare - Au existat cazuri în care v-ați simțit discriminat atunci când ați dorit să vă angajați din cauza dizabilității pe care o aveți? Puteți să ne povestiți aceste cazuri?
Soluții de îmbunătățire a situației actuale - Ce credeți că ar putea face societatea/ autoritățile/ instituțiile publice și private pentru a îmbunătăți accesul persoanelor cu dizabilități la viața socială? - Ce îmbunătățiri pot fi făcute pentru a promova spațiile dedicate pietonilor și persoanelor cu nevoi speciale în centrele urbane?

10. Bibliografie

- Atkins, W.S, 2001, Older People: Their Transport Needs and Requirements, Department of Transport Local Government and the Regions (DTLR), London.
- Imrie, Rob, 1996, Disability and the City: International Perspectives, Paul Chapman, London.
- Imrie, Rob., 2001, Barriered and Bounded Places and the Spatialities of Disability in Urban Studies, Vol. 38, No. 2, pp. 231-237.
- Imrie, Rob and Hall, Peter, 2001, Inclusive Design: designing and developing accessible environments, Spon Press, London and New York.
- Hanson, Julienne, 2004, The Inclusive City: delivering a more accessible urban environment through inclusive design, London
- Institutul pentru Politici Publice (IPP) în parteneriat cu Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării (CNCD), 2013, Accesibilizarea spațiului public pentru persoanele cu dizabilități - obligații și provocări pentru instituțiile publice, București
- Dolton Village Hall, Access Audit Report on the Dolton Village Hall
- Master Plan General pentru Transport Urban – București, Sibiu și Ploiești / Raport Final București - EuropeAid/123579/D/SER/RO
- Strategia de Dezvoltare a Municipiului Râmnicu Vâlcea 2014-2020, Ediție actualizată 2014
- United Nations, Best practices for including persons with disabilities in all aspects of development efforts, 2011,
- Seaman, Brian Destination Access Audit of Brighton City Centre and Seafront Report, 2005, Andover
- Inclusive Design and Placemaking Supplementary Appendix to Kent Design Guide, 2010, Kent County Council, Maidstone Borough Council and Tunbridge Wells Borough Council
- Raport Strategic și Plan de Acțiune privind Energia Durabilă în Municipiul Arad 2012 – 2020, Arad
- Planul de Acțiune privind Energia Durabilă 2010-2020, Primăria Râmnicu Vâlcea
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Arad, 2007, Primăria Municipiului Arad
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Râmnicu Vâlcea, 2007, Primăria Râmnicu Vâlcea

www.orasulestitu.ro

Acces egal în spațiul public este un proiect derulat de ActiveWatch împreună cu Fundația Motivation și Light into Europe, în perioada aprilie 2014 – martie 2015.

Proiect finanțat prin granturile SEE 2009 – 2014, în cadrul Fondului ONG în România.

Conţinutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziţia oficială a granturilor SEE 2009 – 2014.
Pentru informaţii oficiale despre granturile SEE şi norvegiene accesaţi www.eeagrants.org.

Raport editat de ActiveWatch
noiembrie 2014