



LËVIZJA E LIRË E PERSONAVE ME AFTËSI TË KUFIZUARA NË EVROPËN JUGLINDORE:

E Drejtë e Paaksesueshme?

2006

SQARIM

Materialet e publikuara në serinë e iniciativës së Monitorimit të Aftësisë së Kufizuar nuk janë publikime zyrtare të Handicap International. Ato janë prodhuar nga Zyra Rajonale për Evropën Juglindore të Handicap International, si pjesë e një iniciative rajonale për të rritur njohuritë mbi aftësinë e kufizuar në tranzicion. Raportet dhe materialet paraqesin analizat fillestare që u janë dhënë vendimmarrësve me qëllim nxitjen e diskutimit dhe debatit. Rezultatet, interpretimet dhe konkluzionet e shprehura në këtë raport janë tërësisht ato të autorëve dhe ato, në asnjë mënyrë, nuk duhet të cilësohen si të Handicap International, të donatorëve ose partnerëve të tyre. Për kopje të këtij Raporti ju lutemi kontaktoni Zyrën Rajonale për Evropën Juglindore të Handicap International, ose vizitoni faqen në internet të iniciativës së Monitorimit të Aftësisë së Kufizuar.

© Kopjet e publikimit janë falas, por Handicap International ka të drejtën e autorit mbi publikimin, prandaj duhet përmendur burimi.

INICIATIVA E MONITORIMIT TË AFTËSISË SË KUFIZUAR

www.disabilitymonitor-see.org
editor@disabilitymonitor-see.org

ZYRA RAJONALE E HANDICAP INTERNATIONAL PËR EVROPËN JUGLINDORE

Velisava Vulovica 1
11040 Belgrade
Serbia
office@hi-see.org

ZYRAT E HANDICAP INTERNATIONAL NË EVROPËN JUGLINDORE

Beograd, office.belgrade@hi-see.org
Prishtinë, office.pristina@hi-see.org
Sarajevë, office.sarajevo@hi-see.org
Shkup, office.skopje@hi-see.org
Tiranë, office.tirana@hi-see.org

FALËNDERIME

Projekti u drejtua nga

Alexandre Côte

Autorët

Raphaëlle Sestranetz and Lisa Adams

Studimi

Raphaëlle Sestranetz

Redaktore

Lisa Adams

Kontribues

Ekipi i Handicap International i Evropës Juglindore, Qendra për Jetesë të Pavarur e Serbisë, iC Lotos, Polio Plus, Shoqata e Studentëve me aftësi të Kufizuara e Serbisë, Miodrag Počuč, Srđan Doroški, Eric Plantier-Royon, Suad Zahirovic, Damjan Tatic, Carlotta Besozzi (EDF), Shoqata e Studentëve me Aftësi të Kufizuara e Malit të Zi, Handikos Kosova, Shoqata e Distrofisë Muskulore Beograd, Shoqata e Paraplegjikëve Shqipëri, Qendra për Zhvillimin e Shoqërisë Përfshirëse Serbi, Shoqata e Studentëve me Aftësi të Kufizuara Maqedoni, Ardhmëria, Shoqata e të Verbërve Kosovë, Fondacioni Shqiptar i të Drejtave të Aftësisë së Kufizuar, Unioni i Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara Kroatë, Shoqata e të Verbërve në Maqedoni, Shoqata Paraplegjike, Paralizat tek fëmijët dhe Dëmtimet Fizike të Dobj, Bosnjë dhe Hercegovinë, Qendra Ziveti Uspravno, Novi Sad, Nagy Bendeguz, Aktivistët e të Drejtave të Aftësisë së Kufizuar (ADAK) Hungari dhe Erzebet Szollosi, Federata Kombëtare e Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara, Hungari (MEOSZ)

Korrektor

Daniela Nikolic, Dragan Matic dhe Charlotte Axelsson

Layout dhe design

Suzana Markovic

Përkthimi

Jelena Milosevic, Merita Myftari dhe Petro Plasa

Fotoja e kapakut

Raphaëlle Sestranetz, Rrugët në Prishtinë, Provinca e Kosovës e Administruar nga OKB

Raporti u publikua me mbështetjen financiare të

Departamentit për Zhvillim Ndërkombëtar i Mbretërisë së Bashkuar (DFID), Iniciativa Evropiane për Demokraci dhe të Drejtat e Njeriut (EIDHR)*

*Ky raport u publikua me asistencën e Bashkimit Evropian. Përmbajtja e këtij raporti është nën përgjegjësinë e vetme të Handicap International i Evropës Juglindore dhe nuk reflekton në asnjë rast këndvështrimin e Bashkimit Evropian.

PARATHËNIE

Ndërsa drafti i Konventës së OKB mbi të Drejtat e Personave me aftësi të kufizuara pritet të miratohet nga Asambleja e Përgjithshme e OKB, ne e dimë se, aktualisht shumë njerëz me aftësi të kufizuara, janë të privuar nga të drejtat e tyre bazë dhe ndeshen me pengesa të mëdha në drejtim të pjesëmarrjes sociale. Ky kufizim ndodh jo vetëm për shkak të politikave të perceptuara si proteksioniste, por sepse edhe vetë shoqëria i injoron të drejtat e personave me aftësi të kufizuara.

Zgjimi, bërja e një dushi, dalja nga apartamenti, kalimi i rrugës, përshkimi i një parku, teksa shkon për në punë, kapja e autobusit, përshëndetja me kolegët në hyrje të zyrës, ngjitja e shkallëve për të shkuar në mbledhjen e mëngjesit të së hënës...për shumicën, janë pjesët elementare të jetës së përditshme, por për mijëra persona në Evropën Jug-Lindore, ato janë të drejta të paaksesueshme.

Sfidat janë të shumta dhe shumë shpesh të pakapërcyeshme. Mungesa e shërbimeve të asistencës sociale, kostot tejet të larta të ndihmave teknike, pajisjeve ndihmëse dhe miliona pengesa arkitektonike janë të gjitha realitet në këtë rajon. Përveç kësaj, ekziston pak ose aspak vullnet politik për ti vënë në jetë standardet e aksesueshmërisë në ndërtim, e shoqëruar ndërkohë me prirjen për ta parë aftësinë e kufizuar në këndvështrimin mjekësor ose si bamirësi. Politikat mbi aftësinë e kufizuar bazuar në veçimin dhe tej-mbrojtjen dhe jo mbi përfshirjen dhe mundësitë e barabarta, janë rrënjët e kësaj situatë të papranueshme.

Megjithatë, në të gjithë Evropën Jug-Lindore shoqëria civile bashkë me aktorët e tjerë të sektorëve privat, publik dhe jofitimprurës kanë iniciuar disa ndryshime: nga shërbimet e individualizuara, tek fushatat e avokatisë, nga reformat legjislative tek trajnimet; këto përpjekje synojnë të thyejnë status quo dhe të gjejnë zgjidhje kur është e mundur. Megjithatë, këto iniciativa janë ndërmarrë në mënyrë të veçuar nga njëra-tjetra duke ndikuar mbi një pakicë personash. Edhe pse këto iniciativa janë ende shumë sporadike apo të një shkalle të vogël për të sjellë ndryshime të gjëra, ky raport synon të tregojë vlerat që dëshmojnë disa nga iniciativat, të cilat provojnë se **lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara nuk është as utopi, as luks; është një parakusht i mundshëm drejt përfshirjes së plotë në shoqëri.**

Për të arritur ndryshimet e nevojshme, personat me aftësi të kufizuara, autoritetet lokale, universitetet, autoritete kombëtare, agjencitë e ndërtimit, arkitektët, planifikuesit urban, qendrat për punë sociale, biznesi privat, midis të tjerave, duhet të bashkojnë përpjekjet për ta bërë realitet lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuar. Çdo aktor është i detyruar të marrë përsipër përgjegjësitë e veta dhe të bëhet pjesë në këtë përpjekje të nevojshme.

Blerja e autobusëve me dysheme të ulët, ndërtimi që në fillim sipas standardeve të aksesueshmërisë, zhvillimi i shërbimeve mbështetëse në nivelin lokal dhe trajnimi i stafit dhe profesionistëve të ardhshëm janë disa nga veprimet që, nëse kryhen siç duhet, planifikohen dhe mbështeten me buxhet, mund të sjellin ndryshime të mëdha në jetën e personave me aftësi të kufizuara. Këto nuk janë iniciativa të vështira për tu ndërmarrë dhe, për rrjedhojë, **nuk ka justifikim për mosveprimin.**

Shumë pyesin se çfarë ndikimi do të ketë konventa e OKB mbi jetën e personave me aftësi të kufizuara. Iniciativa e Monitorimit të Aftësisë së Kufizuar synon të tregojë se asgjë në konventë nuk është e pamundur dhe brenda këtij kuadri, raporti "Lëvizja e Lirë e Personave me Aftësi të Kufizuara" provon se, ky është një synim i arritshëm.

Ndërthurja e të drejtave, që është në themel të konventës, është gjithashtu thelbësore për lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara; një individ duhet të ketë shërbimet e veta mbështetëse, shtëpi të aksesueshme, transport të aksesueshëm dhe ambient të aksesueshëm në mënyrë që të krijojë **zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes** në të cilin një individ mund të lëvizë pa probleme kudo ku dëshiron të shkojë.

Ky zinxhir i pandërprerë i lëvizjes nxjerr njëkohësisht në pah rolin drejtues që autoritete publike luajnë në zhvillimin e strategjive gjithëpërfshirëse që mund të marrin në konsideratë kompleksitetin e çështjeve. Zbatimi i zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes nuk ka të bëjë kryesisht me harxhim më të madh parash, por me konsultimin dhe bashkëpunimin me të gjithë aktorët, në mënyrë që të zhvillohen dhe zbatohen plane gjithëpërfshirëse dhe strategjitë që i përgjigjen realisht sfidave të ndryshme, me të cilat ndeshen personat me aftësi të kufizuara, gjatë përpjekjes së tyre për të marrë pjesë në shoqëri si të barabartë me të tjerët.

Handicap International dhe të gjitha organizatat e personave me aftësi të kufizuara (OPAK), që kanë kontribuar në këtë raport, dëshirojnë të falënderojnë Departamentin për Zhvillim Ndërkombëtar të MB dhe iniciativën Evropiane për Demokraci dhe Të Drejta të Njeriut nga Bashkimi Evropian* për mbështetjen e tyre financiare për këtë raport. Kjo mbështetje i bën problemet që duhen adresuar, të dukshme dhe zgjidhjet ekzistuese të mundshme për tu zbatuar.

Ndërtimi i shoqërisë përfshirëse me mjedis mbështetës dhe pa pengesa për të gjithë, përfshirë personat me aftësi të kufizuara, po bëhet një detyrë e pranuar botërisht nga të gjitha shtetet. Megjithatë, është përgjegjësi e të gjithë vendimmarrësve të garantojnë realizimin e saj. Shpresojmë se ky raport do të kontribuojë në këtë përpjekje.

Alexandre COTE
Drejtor Rajonal i Programit
Handicap International
i Evropës Juglindore

PËRMBAJTJA

Parathënie	5
Akronime dhe Shkurtime	9
FJALORI	11
PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE	15
HYRJE	19
PJESA I - LËVIZJA E LIRË E PERSONAVE ME AFTËSI TË KUFIZUARA	23
1. Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes	24
2. Politikat e duhura lokale dhe shtetërore të nevojshme për të zbatuar zinxhirin	24
3. Projektim për të Gjithë dhe Projektimi Universal: Zbatimi i zinxhirit të pandërprerë	25
4. Standardet ndërkombëtare dhe të BE, si dhe direktivat në lidhje me lëvizjen e lirë	26
5. Situata në Evropën Juglindore në lidhje me lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara...	28
PJESA II - NDËRTIMI I HALLKAVE TË ZINXHIRIT TË PANDËRPRERË TË LËVIZJES: VËSHTRIM MBI PRAKTIKAT NË RAJON	31
1. Shërbimet mbështetëse të individualizuara përfshirë pajisjet ndihmëse dhe asistencën personale: hallka e parë e zinxhirit	32
1.1 Pajisjet ndihmëse	34
Praktikë e mirë 1: Rritja e trajnimit profesional për teknikët e orto-prostetikës në Rumani	34
1.2 Asistenca personale	36
Praktikë e mirë 2: Të mundësosh Shërbimet e Asistencës Personale të kontrolluara nga përdoruesi, në Serbi	36
1.3 Më tej	38
2. Banesë e Aksesueshme: Hallka e dytë e zinxhirit	38
2.1 Strehim i aksesueshëm në Evropën Juglindore	38
Praktikë e mirë 3: Përshtatje e shtëpisë që plotëson nevojat e individit, por e realizuar me shpenzimet e atij vetë	40
Praktikë e mirë 4: Përshtatje e shtëpisë e bërë me burimet e disponueshme	40
Praktikë e mirë 5: Vështrim mbi një shtëpi të përshtatur për një person të verbër	41
2.2 Vështrim krahasues mbi shërbimet e shtëpive të aksesueshme në shtete të tjera	43
Praktikë e mirë 6: Qendër këshilluese për strehim të aksesueshëm e hapur nga OPAK, Kroaci	44
Praktikë e mirë 7: Bërja e godinave të banimit të aksesueshme	44
2.3 Më tej	44
3. Ndërtesa publike: hallka e tretë e zinxhirit	46
3.1 Ndërtesat publike në Evropën juglindore	46
Shembull i mirë 8: Vështrim mbi zgjidhjet e ndryshme për ti bërë ndërtesat publike më të aksesueshme	48
3.2 Kostoja e përshtatjes të një ndërtese publike ekzistuese kundrejt kostonë së ndërtimit sipas standardeve të aksesueshmërisë në procesin e projektimit	51
3.3 Më tej	52
4. Mjedisi i jashtëm: Hallka e katërt e zinxhirit	52
4.1 Mjedisi i jashtëm në Evropën Juglindore	52
Praktikë e mirë 9: Ta bësh mjedisin jashtë shtëpisë të aksesueshëm në Novi Sad, Serbi: Analizë e thellë se si ti bësh mjediset e jashtme realisht pa pengesa	58
Praktikë e mirë 10: Plazh i aksesueshëm në Kroaci – por, mos ndoshta mjedise të jashtme të aksesueshme kontribuojnë në veçim të mëtejshëm?	60
4.2 Më tej	61
5. Transporti: hallka e pestë e zinxhirit	60
5.1 Transporti në Evropën Juglindore	62
Praktikë e mirë 11: bërja realitet i transportit publik në Bosnje-Hercegovinë	64
Praktikë e mirë 12: Transport i specializuar për studentët me aftësi të kufizuara për herë të parë në Maqedoni	65
Praktikë e mirë 13: Trajnimi i grave me aftësi të kufizuara për të drejtuar makina të përshtatura në provincën e Kosovës të administruar nga OKB	65
5.2 Më tej	67
6. Konkluzion	68

PJESA III - GARANTIMI I EKZISTENCËS DHE SHPËRNDARJES SË GJERË TË HALLKAVE TË ZINXHIRIT TË PANDËRPRERË TË LËVIZJES	71
1. Rritja e ndërgjegjësimit: rëndësia e përfshirjes së lëvizjes së lirë në axhendën sociale	72
1.1 Rritja e ndërgjegjësimit në Evropën Juglindore	73
Praktikë e mirë 14: fushatë në shkallë të gjerë për rritjen e ndërgjegjësimit në Maqedoni	73
Praktikë e mirë 15: Rritje e ndërgjegjësimit që synon përfshirjen e autoriteteve lokale për të pasur ndikim konkret: vështrim mbi një iniciativë në Bosnje-Hercegovinë	74
Praktikë e mirë 16: Rritje e ndërgjegjësimit në shkallë të vogël- e vogël por e dukshme	75
Praktikë e mirë 17: Zhvillimi i një guide mbi aksesueshmërinë në qytet ofron një shembull interesant të monitorimit të lëvizjes së lirë	75
1.2 Më tej	76
2. Kuadri i nevojshëm ligjor për të garantuar lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara .	77
2.1 Vështrim mbi legjisllacionin: Kuadro ligjore të papërshtatshëm pengojnë hapat konkrete drejt zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes në Evropën Juglindore	77
2.2 Evropa Juglindore: kuadrot aktuale ligjore që rregullojnë mjedisin e ndërtuar	78
Praktikë e mirë 18: Fushatë për të përfshirë aksesueshmërinë në ligjin mbi ndërtimet në Maqedoni	79
Praktikë e mirë 19 në provincën e Kosovës të administruar nga OKB: Krijimi i informacionit mbi standartet teknike për aksesueshmërinë në bashkëpunim me autoritetet lokale	79
Praktikë e mirë në Serbi 20: Ndërtimi i një kuadri të duhur ligjor për lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara	80
Praktikë e mirë 21: Realizimi i ndryshimeve në legjisllacion në nivel lokal në Bosnje dhe Hercegovinë	80
Praktikë e mirë në Shqipëri 22: Krijimi i Strategjisë Kombëtare të Aftësisë së Kufizuar dhe vendosja e prioriteteve për mjedisin pa pengesa	81
2.3 Më tej	84
3. Trainimi mbi Projektimin Universal ose Projektimin për të Gjithë dhe standartet e aksesueshmërisë	85
3.1 Trainimi në Evropën Jug-Lindore	85
Praktikë e mirë në Novi Sad 23: Projektimi Universal i përfshirë në kurikulat zyrate për studentët e arkitekturës	85
3.2 Më tej	87
4. Rëndësia e planifikimit pjesëmarrës lokal në Evropën Jug-Lindore	87
4.1 Planifikimi pjesëmarrës në Evropën Jug-Lindore	87
4.2 Vështrim mbi shembujt e planifikimit pjesëmarrës nga vendet e tjera.	88
Praktikë e mirë 24: Heqja e pengesave arkitekturore në mjedisin e jashtëm nëpërmjet konsultimit në Serbi	88
4.3 Më tej	90
REKOMANDIME PËR TA BËRË REALITET LËVIZJEN E LIRË TË PERSONAVE ME AFTËSI TË KUFIZUARA NË EVROPËN JUG-LINDORE	91
BIBLIOGRAFIA	95
ANEKS	97
Aneks 1 - Access 2006, annual international accessibility conference in South East Europe.....	98
Aneks 2 - The Principles Of Universal Design	107
Aneks 3 - The legislative framework for the free movement of people with disabilities in South East Europe	109

LISTA E KUTIVE

Kutive

- Kutia 1** Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes
- Kutia 2** Një mjedis pa pengesa garanton një shoqëri më përfshirëse
- Kutia 3** Platformat e pjerrëta nuk janë gjithçka
- Kutia 4** Të thyesh mendimin e përgjithshëm: aksesueshmëria kushton më shumë
- Kutia 5** Rregullat standarde të OKB
- Kutia 6** Draft Konventa e OKB mbi të drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara
- Kutia 7** Plani i Veprimit Evropian mbi të drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara
- Kutia 8** Shërbimet mbështetëse
- Kutia 9** Procesi i plotë i masave të shërbimeve sociale, përfshirë mekanizmat rregullatorë
- Kutia 10** Koncepti i Asistencës Personale
- Kutia 11** Krijimi i hapësirës publike që është vërtetë e aksesueshme për të gjithë: udhëzues i shkurtër
- Kutia 12** Akses politik: Bërja e aksesueshme e institucioneve publike dhe qendrave të votimit në provincën e Kosovës të administruar nga OKB
- Kutia 13** Kostot e përshtatjes së godinave kundrejt bërjes së ndërtimit të aksesueshëm që në fillim
- Kutia 14** Qëllimet e mira nuk mjaftojnë
- Kutia 15** Projektimi për të gjithë krijon mundësi të reja për rritjen e turizmit
- Kutia 16** Transporti derë më derë i zbatuar në qytetin e Beogradit
- Kutia 17** Kostoja e përshtatjes së automjetit
- Kutia 18** Bërja e transportit publik të aksesueshëm: Projektim Universal në punë në Barcelonë, Spanjë
- Kutia 19** Trajnim ndërgjegjësues për aftësinë e kufizuar për shoferët, faturinot dhe drejtuesit e tjerë të mjeteve të transportit: vështrim mbi praktikën në MB
- Kutia 20** Projekte të vogla pilot që shoqërojnë rritjen e ndërgjegjësimit janë hapa fillestare të rëndësishëm
- Kutia 21** Kuadri ligjor i nevojshëm për të zbatuar lëvizjen e lirë
- Kutia 22** Rëndësia e standardeve teknike
- Kutia 23** Aksesueshmëria dhe jo-diskriminimi në Evropë: Arritja e mjedisit të aksesueshëm përmes gjykatave në Hungari, Nagy Bendeguz, Aktivistët e të Drejtave të aftësisë Kufizuar (ADAK)
- Kutia 24** Vështrim i zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes sipas perspektivës ligjore
- Kutia 25** Prokurim publik dhe aksesueshmëri për të gjithë: intervistë me Carlotta Besozzi, Drejtore e Forumit Evropian të Aftësisë së Kufizuar (FEAK)
- Kutia 26** Prokurimi publik sipas perspektivës së avokatisë: intervistë me Erzebet Szollosi, Federata Kombëtare e Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara, Hungari (MEOSZ)
- Kutia 27** Shembull i një ligji mbi aksesueshmërinë gjithëpërfshirëse të miratuar në nivel lokal në Kanada
- Kutia 28** Suad Zahirović, President i Qendrës së Informimit Lotos, Tuzla, Bosnjë dhe Hercegovinë mbi rëndësinë e Projektimit Universal
- Kutia 29** Përfshirja e sektorit privat, në proces, në Serbi

Histori jetësore

- Histori jetësore 1** Rëndësia e pajisjeve ndihmëse cilësore për të lehtësuar lëvizshmërinë e pavarur
- Histori jetësore 2** Asistenca personale ndihmon për të kapërcyer pengesat ekzistuese në mjedisin e ndërtuar, të cilat çojnë në izolim
- Histori jetësore 3** Vështrim mbi një nga zgjidhjet për përshtatjen e shtëpisë
- Histori jetësore 4** Të jetosh në një shtëpi të paaksesueshme
- Histori jetësore 5** Të kapërcesh pengesat si student me aftësi të kufizuara për të ndjekur Universitetin
- Histori jetësore 6** Sfida e lëvizjes së lirë në një zonë urbane të paaksesueshme
- Histori jetësore 7** Kapërcimi i pragut në një mjedis rural-për një përdorues të karriges me rrota është luftë e përditshme
- Histori jetësore 8** Vështirësia e gjetjes së transportit publik të aksesueshëm që të plotësojë nevojat e përdoruesit

AKRONIME DHE SHKURTIME

AAAK - Akti i Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara
AAKD - Akti i Aftësisë së Kufizuar dhe Diskriminimit
ADAK - Aktivistët e të Drejtave të Aftësisë së Kufizuar
AKOAK - Akti i Aksesueshmërisë për Ontarianët me Aftësi të Kufizuara
BE - Bashkimi Evropian
BH - Bosnja dhe Hercegovina
CHF - Community Habitat Finance
CIDA - Agjensia e Zhvillimit Ndërkombëtar e Kandasë
CVI/Rio - Qendra për Jetesë të Pavarur, Rio
EJL - Evropa Juglindore
FEAK - Forumi Evropian i Aftësisë së Kufizuar
FShDAK - Forumi Shqiptar i të Drejtave të Aftësisë së Kufizuar
GPAK - Granti për Pajisjet e Aftësisë së Kufizuar
IEAKP - Instituti Evropian për Aftësinë e Kufizuar dhe Projektimin
IRD - Ndihma dhe Zhvillimi Ndërkombëtar
ISO - Standarti Ndërkombëtar i Veprimit
OBSH - Organizata Botërore e Shëndetit
OJQ - Organizatë Jo-qeveritare
OKB - Kombet e Bashkuara
OPAK - Organizatat e Personave me Aftësi të Kufizuara
OSBE - Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë
Q.I. Lotos - Qendra e Informimit Lotos
QJP - Qendra për Jetesë të Pavarur
ShKPSH - Shërbimet e Këshillimit të Përshtatjes së Shtëpisë
ShSAK - Shoqata e Studentëve me Aftësi të Kufizuara
UKShPAKF - Unioni Kroat i Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara Fizike
USAID - Agjensia e Zhvillimit Ndërkombëtar të Shteteve të Bashkuara të Amerikës

Aksesueshmëria

Për qëllimin e këtij raporti, aksesueshmëri do të thotë - çdo njeri ka akses të njëjtë në mjedisin e ndërtuar, pa u diskriminuar, bazuar në nivelin e aftësisë së tij. Mund të përcaktohet si, mundësia që ka një individ, në çfarëdo vendi dhe me çfarëdo aftësie, të marrë pjesë në një aktivitet të veçantë ose në një numër aktivitësh brenda mjedisit të ndërtuar*. Do të thotë që mjedisi i ndërtuar duhet të jetë realisht i përdorshëm për të gjithë.

*Jones M P, 1975, Accessibility, Mobility and Travel Need: Some Problems of Definition and Measurement, Dokument i paraqitur në I.B.G. Transport Geography Study Group Conference, University of Birmingham, September 11-12, 1975. Jones S R, 1981, Accessibility Measures: A Literature Review, Transport and Road Research Laboratory, Berkshire.

Auditimi i aksesueshmërisë

Analizë e thelluar e një ndërtimi ose hapësire për të vlerësuar se, çfarë duhet të përshtatet apo ndryshohet, për ta bërë hapësirën ekzistuese pa pengesa për të gjithë. Ky lloj vlerësimi zakonisht kryhet nga profesionistët përfshirë terapistët, arkitektët, planifikuesit urban dhe inxhinierët, përfshirë personat me aftësi të kufizuara.

Forca Mbikëqyrëse

Është grup i përbërë nga aktorë të ndryshëm nga shoqëria civile për të monitoruar situatën specifike për të garantuar zbatimin e politikave dhe për të rritur vëmendjen e publikut në rast të mos zbatimit ose dhunimit të legjislacionit. Kjo lloj force vepron si një monitorues transparent për të kontrolluar që ligji dhe politikat po zbatohen si duhen dhe se personat përgjegjës po përmbushin detyrimet e tyre.

Kodet e ndërtimit

Janë paketë rregullash që specifikojnë standardet minimale të sigurisë për objektet e ndërtuara përgjithësisht mbi bazën e shëndetit publik, sigurisë dhe mirëqenies së përgjithshme. Kodet e ndërtimit kthehen në ligje kur miratohen nga autoritetet përkatëse.

Komunitet

Mjedisi përreth një individi përfshirë popullsinë dhe të gjithë vendimmarrësit e ndryshëm (publik ose privat), në një hapësirë të caktuar gjeografike, persona që ndajnë me njëri tjetrin të mira të përbashkëta dhe që përjetojnë kufizime dhe përfitime të përbashkëta.

Lëvizja

Lëvizja i referohet lehtësisë me të cilën mund të lëvizë një person. Lidhet me aftësisë e veçanta të një individi, aksesueshmërinë e mjedisit të ndërtuar dhe shërbimet mbështetëse dhe burimet e disponueshme për personat e interesuar.

Lëvizja e Aftësisë së Kufizuar

Në këtë raport lëvizja e aftësisë së kufizuar përcaktohet, në radhë të parë, si një grup i të gjitha organizatave të personave me aftësi të kufizuara dhe incidentëve në nivel lokal, kombëtar dhe ndërkombëtar. Në një perspektivë më të gjerë, përfshin gjithashtu, vendimmarrësit e tjerë dhe aleatët e tyre për nxitjen e të drejtave të personave me aftësi të kufizuara në përputhje me parimin e drejtimit nga vetë personat me aftësi të kufizuara brenda lëvizjes.

Mjedisi i ndërtuar

Janë mjedise të krijuara ose modifikuara nga njerëzit në mënyrë që njerëzit të jetojnë në to, si ndërtesa, sheshe, zona ku luajnë fëmijët, monumentet, parqet natyrore, rrugica dhe vendet ku ofrohen shërbime të tilla si platforma të pjerrëta, trotuare dhe lehtësi urbane.

Mjedisi

Mjedisi përmbledh të gjitha dimensionet fizike dhe sociale që përcaktojnë një organizim dhe kontekst shoqëror.

Mjedisi pa pengesa

Mjedisi pa pengesa, në kuptimin e këtij raporti, nënkupton që çdo person, pavarësisht nga mosha apo lëvizshmëria, mundet të lëvizë në të gjithë mjedisin pa u përballur me pengesa në mjedisin e ndërtuar.

Organizata e Personave me Aftësi të Kufizuara (OPAK)

Term i përdorur zakonisht për organizatat e personave me aftësi të kufizuara. Karakteristika kryesore e OPAK është që drejtuesit e organizatave (në pozicionin drejtues të saj) duhet të jenë personat me aftësi të kufizuara. Për më tepër, misioni i organizatave duhet të orientohet drejt përfaqësimit të personave me aftësi të kufizuara dhe promovimit të të drejtave të tyre.

Përfaqja paralele

Në këtë raport, përcaktohet si mbajtja parasysh e të drejtave të personave me aftësi të kufizuara përmes rrymëzimit të aftësisë së kufizuar në të gjitha politikat ndërkohë që garantohet zbatimi i masave specifike për të zgjidhur nevojat e veçanta të personave me aftësi të kufizuar dhe për rrjedhojë arritjen e fuqizimit të tyre*.

*Ky është i njëjti përcaktim i përfaqjes paralele për aftësinë e kufizuar dhe zhvillimin marrë nga DFID në "Aftësia e Kufizuar, Varfëria dhe Zhvillimi" (Londër: Shkurt 2000): 11.

Pjesëmarrja (pjesëmarrja e plotë)

Parimi i pjesëmarrjes së plotë është përcaktuar si mundësia e personave me aftësi të kufizuara për të marrë pjesë në të gjitha aspektet e jetës përfshirë proceset e vendimmarrjes, në mënyrë të barabartë. Mundësitë e barabarta janë pjesë e arritjes së pjesëmarrjes së plotë të të gjithë individëve.

Planifikimi pjesëmarrës

Ky kuadër synon të garantojë që të gjitha ndërhyrjet të zhvillohen në bazë të nevojave dhe problemeve të përfituesve, kapaciteteve lokale dhe mësimëve të nxjerra nga përvojat e mëparshme. Procesi pjesëmarrës nënkupton që të gjithë vendimmarrësit përkatës punojnë së bashku për të zhvilluar një objektiv të përbashkët dhe se secili merr pjesë në procesin e vendimmarrjes.

Platforma e pjerrët

Plan i pjerrët i instaluar në krah ose në vend të shkallëve. Platformat e pjerrëta u lejojnë përdoruesve të karrocave me rrota si dhe personave që shtyjnë karroca ose pajisje të tjera ndihmëse të kenë akses më të lehtë në ndërtesa.

Projektim për të Gjithë

Nënkupton projektimin, zhvillimin dhe marketingun e produkteve, shërbimeve, sistemeve dhe mjediseve të frymëzuara, me qëllim që ato të jenë të aksesueshme dhe të përdorshme nga një numër sa më i madh i mundshëm përdoruesish*.

*Burimi: Dokument Bazë I Konferencës Evropiane "Diskriminimi nga Projektimi" mbajtur në Ditën Evropiane të Personave me Aftësi të Kufizuara, 3 Dhjetor 2001..

Projektimi Universal*

"Projektimi Universal është projektimi i produkteve dhe mjediseve në mënyrë të tillë që të jenë të përdorshme nga të gjithë njerëzit, sa më shumë që të jetë e mundur, pa nevojën për të përshtatur apo për projektim të specializuar. Qëllimi i projektimit universal është të thjeshtësojë jetën e të gjithëve duke i bërë produktet, komunikimin dhe mjedisin e ndërtuar më të përdorshme nga sa më shumë njerëz që të jetë e mundur me pak ose pa kosto shtesë. Projektimi universal u shërben të gjithë njerëzve dhe të gjitha moshave." Ajo se çfarë nënkupton ky koncept është fakti që hapësirat nuk duhet të përshtaten por duhet të projektohen dhe ndërtohen në mënyrë më përfshirëse duke plotësuar nevojat e të gjithë njerëzve, përfshirë atyre me aftësi të kufizuara.

Ai bazohet në shtatë parime:

- Përdorim të barabartë
- Fleksibilitet në përdorim
- Përdorim të thjeshtë dhe intuitiv
- Informacion të perceptueshëm
- Tolerancë për gabimet
- Përpjekje fizike të pakta
- Madhësi dhe hapësirë për përdorim

*Sipas Ron Mace, Qendra për Projektim Universal, NC State University, North Carolina, 1997

Prokurimi publik

Ky është një term i përdorur për blerjen e punëve, të mirave dhe shërbimeve nga njësitë publike kombëtare, rajonale ose lokale përfshirë qeverinë qendrore, autoritete lokale, autoritetet e policisë dhe zjarrfikësve, mbrojtjes, shërbimeve shëndetësore, konsorciumeve të përbashkëta të njërive publike dhe mjeteve publike dhe private*.

*Përcaktimi i BE mbi prokurimin publik gjendet në: <http://www.publictender.co.uk/eu-procurement.html>.

Rrymëzimi

Rrymëzimi i aftësisë së kufizuar është procesi përmes të cilit shteti dhe komuniteti garanton që personat me aftësi të kufizuara mund të marrin pjesë plotësisht dhe janë mbështetur për ta arritur një gjë të tillë brenda çdo tipi të strukturave dhe shërbimeve të zakonshme të tilla si arsimimi, shëndeti, punësimi dhe shërbimet sociale. Nënkupton se aftësia e kufizuar merret parasysh në të gjithë sektorët e legjislativitetit dhe reformave.

Shërbimet mbështetëse

Janë shërbime që synojnë mbështetjen e individit me aftësi të kufizuara për të arritur pavarësinë më të madhe të mundshme dhe për të lehtësuar pjesëmarrjen e tyre në shoqëri duke e ndihmuar personin me aftësi të kufizuara të përmbushë potencialin e tij si një pjesëtar aktiv i komunitetit. Ato mund të përfshijnë shërbimet e asistencës personale, rehabilitimin, pajisjet ndihmëse dhe shërbimet e interpretimit (gjuhën e shenjave).

Skuteri

Ky mjet ndihmës është i ngjashëm me një karrige me rrota por është konfiguruar si një motoçikletë dhe ka një ndenjësë mbi dy rrotat e pasme, një taban të sheshtë për të vendosur këmbët, dhe doreza në pjesën e përparme për të kthyer një ose dy rrotat dhe që janë lehtësisht të manovrueshme. Skuteri është mjaft praktik për personat e dobët ose që nuk kanë fleksibilitetin e nevojshëm në krahë ose në shpatulla për të përdorur karrige me rrota manuale. Skuteri është shumë i nevojshëm për personat me kushte aftësie të kufizuara sistemike ose të të gjithë trupit, të cilët ende mund të çohen në këmbë dhe të ecin disa hapa, si edhe të ulen në pozicion drejt.

Standardet e aksesueshmërisë

Janë standarde minimale për projektimin e hapësirave të aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara, veçanërisht për personat me dëmtime fizike.

VNADMB-EJL

Vetë-ndihma dhe Advokacia për të Drejtat dhe Mundësitë e Barabarta në Evropën Jug-lindore është projekt rajonal i iniciuar në Janar 2003, që synon forcimin e lëvizjes së aftësisë së kufizuar përmes ndërtimit të kapaciteteve të Organizatave të Personave me Aftësi të kufizuara (OPAK) për të mundësuar nxitjen më të efektshme të mundësive të barabarta dhe pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara në Evropën jug-lindore. Projekti po zbatohet nga Handicap International në partneritet me OPAK nën sloganin "Asgjë për ne pa ne".

Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes

Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes nënkupton që, një person me çfarëdo lloj aftësie të kufizuar, mundet të lëvizë lirisht brenda shtëpisë së tij dhe shkon nga fshati i tij në qytet, tek çdo ndërtesë apo hapësirë që dëshiron përmes çdo lloj mjeteve transporti dhe kthehet në shtëpi pa ndeshur pengesa apo duke u ndjerë tepër i lodhur. Një element që mungon mund të mjaftojë për ti fshirë të gjitha përpjekjet dhe përmirësimet dhe mund të çojë drejt përjashtimit të personave me aftësi të kufizuara duke ua bërë ambientin të paaksesueshëm. "Vijimësia" e "zinxhirit të lëvizjes" për rrjedhojë duket se është elementi kyç për të lehtësuar lëvizjen e lirë brenda mjedisit të ndërtuar për të gjithë.

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Aftësia e kufizuar është një çështje unike brenda kuadrit të gjerë të të drejtave njerëzore. Për shkak të natyrës së shumëllojshme të aftësisë së kufizuar, ajo kërkon ndryshime të gjithanshme në mjedis si parakusht për përbushjen e plotë të të drejtave të njeriut përfshirë një komunitet tërësisht të aksesueshëm dhe shërbimet e duhura mbështetëse. Në krahasim me grupet e tjera që përballen me diskriminimin, të tilla si gratë ose minoritetet etnike, personat me aftësi të kufizuara ndeshen me pengesa të shumëllojshme për të arritur pjesëmarrjen e plotë; që nga ato të mohimit të aksesit në edukim dhe punësim tek mungesa e shërbimeve mbështetëse të nevojshme për të plotësuar aktivitete ditore.

Mohimi i aksesit në mjedisin e ndërtuar dhe pengesa e lëvizjes së lirë nuk është vetëm një veprim diskriminues ndaj personave me aftësi të kufizuara por edhe një dhunim i të drejtës së një individi për të marrë pjesë në shoqëri në mënyrë të barabartë me të tjerët. Një person që është përdorues i karriges me rrota nuk mund të ushtrojë të drejtën e tij për të marrë pjesë në jetën politike dhe sociale, nëse nuk është në gjendje të hyjë në godinat qeveritare apo të shkojë në zyrat postare për shkak të pengesave fizike. Kjo është gjithashtu çështje dobësie. Kur një person me aftësi të kufizuara nuk mund të dalë dot nga shtëpia, për të shkuar në ambientet e kujdesit shëndetësor, arsimit dhe punësimit, për shkak se mungojnë¹ shërbimet e duhura mbështetëse, kjo gjë e bën atë të ndihet i dobët.

Mjedisi i paaksesueshëm në të gjithë Evropën Juglindore i bën personat me aftësi të kufizuara të jetojnë të përjashtuar me mundësi të kufizuara për të eksploruar mundësitë e tyre si pjesëtarë aktivë të shoqërisë. Për rrjedhojë, **izolimi i nxit keqkuptime mbi aftësinë e kufizuar** nga shumica e njerëzve në rajon përfshirë vendimmarrësit, të cilët i klasifikojnë personat me aftësi të kufizuara si të paafte dhe në nevojë për ti mbrojtur dhe kujdesur jashtë shoqërisë së rrymëzuar sipas modelit mjekësor të aftësisë së kufizuar. Ka ardhur koha që lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuar² të shihet si një çështje e të drejtave njerëzore që të mos ndodhin dhunime të mëtejshme të të drejtave dhe dinjitetit njerëzor.

Izolimi që personat me aftësi të kufizuara ndeshen **mund të kapërcehet** përmes krijimit të **zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes**. Ky zinxhir fillon me shërbimet mbështetëse të individualizuara dhe me një shtëpi të aksesueshme dhe vazhdon me të gjitha godinat publike, transportin dhe mjedisin jashtë shtëpisë. Duke qenë se zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes është koncept holistic, ky raport do të ndalet tek çdonjëri prej nyjeve për të parë se kur zbatohen, ku ka boshllëqe dhe se cilat janë politikat e nevojshme për të mbështetur procesin për ta bërë zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes të kudondodhur dhe të qëndrueshëm.

MBI KËTË RAPORT

Në kuadrin e iniciativës së Monitorimit të Aftësisë së Kufizuar, ky raport analizon politikat aktuale dhe praktikatat që rrjedhin prej tyre në rajonin e Evropës Juglindore dhe se si ndikojnë ato mbi jetët e **personave me aftësi të kufizuara** duke patur parasysh pengesat me të cilat ndeshen në përpjekjen për të marrë pjesë në jetën e komunitetit me pengesat e shumta në mjedisin e ndërtuar. Ky dokument studion edhe **praktikat e mira** në këtë fushë për të ndryshuar mjedisin në mënyrë pozitive duke hequr pengesat si edhe duke krijuar shërbime mbështetëse të individualizuara, të nevojshme për një pavarësi më të madhe dhe kapacitetin e tyre për ndryshime të gjera. Po kaq i rëndësishëm është vlerësimi i hapave të nevojshme për ta bërë realitet lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara në Evropën Juglindore, duke analizuar përgjegjësi të ndryshme, që kanë vendimmarrësit në procesin e reformave me **rekomandime** konkrete.

¹ Shërbimet mbështetëse të tilla si asistencë personale, pajisjet ndihmese ose shërbimet e interpretit të gjuhës se shenjave.

² Ky term, "lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara" nuk duhet të ngatërrohet me lirinë e lëvizjes, koncepti ligjor i të drejtës së shtetasve për të ikur nga shteti kudo ku janë të mirëpritur dhe të kthehen pa nderhyrjen e shtetit. Në këtë kuptim, lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara është e drejta e personave me aftësi të kufizuara të lëvizin në mjedisin e ndërtuar pa pengesa apo diskriminim nga shtetasit e tjerë..

Studimi u realizua nga Handicap International në partneritet me OPAK nga i gjithë rajoni përmes vlerësimeve në terren në Shqipëri, Bosnje dhe Hercegovinë, në Provincën e Kosovës të administruar nga OKB, Maqedoni, Mal të Zi dhe Serbi. Bazat për informacion vijnë nga intervistat e marra në 2005-2006 me vendimmarrës të ndryshëm përfshirë autoritete lokale dhe kombëtare, profesionistët që punojnë në fushën e ndërtimit dhe planifikimit, ofruesit e shërbimeve, OPAK dhe personat me aftësi të kufizuara.

Ky raport analizon veçanërisht mjedisin e ndërtuar dhe për rrjedhojë aksesit tek informacioni, komunikimi dhe teknologjitë e reja nuk janë pjesë e qëllimit të këtij studimi. Megjithatë, duhet thënë se informacioni dhe komunikimi duhet të jepen në format të aksesueshëm për personat që kanë dëmtime shikimi të tilla si tekstet në brejllë dhe regjistrimet auditive ose interpretët e shenjave të cilët mund të komunikojnë informacion të rëndësishëm për personat me dëmtime dëgjimore si dhe formatet "të thjeshta për tu lexuar" për personat me aftësi të kufizuara intelektive.

RAVIJËZOHET KUADRI NDËRKOMBËTAR PËR LËVIZJEN E LIRË TË PERSONAVE ME AFTËSI TË KUFIZUARA

Në nivel ndërkombëtar përcaktimi i aftësisë së kufizuar ka evoluar, duke marrë parasysh rëndësinë e faktorëve mjedisor në jetën e personave me aftësi të kufizuara. Si në preambulën dhe në nenin 1 të draft Konventës së OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara thuhet se, konventa pranon që:

...aftësia e kufizuar është një koncept evolutiv dhe se aftësia e kufizuar rezulton nga ndërveprimi mes personave me dëmtime dhe pengesave qëndrore dhe mjedisore që pengojnë pjesëmarrjen e tyre të plotë dhe efektive në shoqëri në mënyrë të barabartë me të tjerët³.

Në fakt, si lëvizja e aftësisë së kufizuar ashtu edhe komuniteti ndërkombëtar, kanë përcaktuar si, prioritare në axhendë, heqjen e pengesave mjedisore. Si Rregullat Standarde të OKB mbi Barazimin e Mundësive për Personat me Aftësi të Kufizuara⁴ ashtu edhe Draft Konventa e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara citojnë aksesueshmërinë dhe lëvizshmërinë personale si parakusht të nevojshëm për pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara⁵ dhe si të tilla duhet të trajtohen si prioritare nga shtetet. Kjo është pranuar gjithashtu edhe nga Klasifikimi Ndërkombëtar i Funksionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit e Organizatës Botërore të Shëndetit (OBSH), e cila u rishikua për të shtuar një seksion për të përkufizuar se si "Faktorët mjedisorë ndërveprojnë me një kusht shëndetësor për të krijuar një aftësi të kufizuar apo për të rikthyer një funksion, në varësi të faktit se faktori mjedisor është lehtësues apo pengues⁶." Disa shtete janë përpjekur të adresojnë këtë çështje përmes legjislacionit anti-diskriminim si p.sh Akti i Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara (AAAK), ose Akti i Diskriminimit të Aftësisë së Kufizuar në MB. BE e adresoi këtë çështje duke rrymëzuar aftësinë e kufizuar duke përdorur anti-diskriminimin si bazë për formulimin e politikave.

SFIDAT PËR EVROPËN JUGLINDORE

Në Evropën Juglindore sfidat për të garantuar lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara janë të shumëfishta: ka një mungesë të përgjithshme të investimeve publike në infrastrukturë, mungesë të masave ligjore dhe standardeve në ndërtimin dhe planifikimin dhe një deficit të përgjithshëm në drejtim të ndërgjegjësimit të vendimmarrësve mbi aftësinë e kufizuar dhe çështjet e aksesueshmërisë. Në nivelin e politikave, aftësia e kufizuar ende trajtohet përmes kuadrit mjekësor dhe kryesisht mbetet nën varësinë e shëndetësisë dhe/ose politikave të mirëqenies. Mungesa e ndërgjegjësimit të aktorëve në të gjitha nivelet mbi modelin social për aftësinë e kufizuar pengon kuadrin ndërsektorial të formulimit të politikave të nevojshme për tu marrë me këto çështje.

Megjithatë, pavarësisht nga sfidat e shumëfishta në rajon, ekziston një shans për ndryshim për shkak të asociimit me BE dhe proceseve të para-pranimit dhe axhendave për reformë të parashikuara në Dokumentet e Strategjisë për Zvogëlimin e Varfërisë (DSZV) në shumë prej shteteve. Bashkëshoqërues të këtyre proceseve janë shumë shembuj të praktikave të mira të zbatuara në nivelin bazë, të realizuara kryesisht nga OPAK. Ka tregues të qartë se lëvizja e aftësisë së kufizuar po bëhet më e fuqishme teksa shumica e organizatave të aftësisë së kufizuar po llobojnë tashmë për përfshirje dhe mundësi të barabarta.

ZINXHIRI I PANDËRPRERË I LËVIZJES: KUADRI HOLISTIK

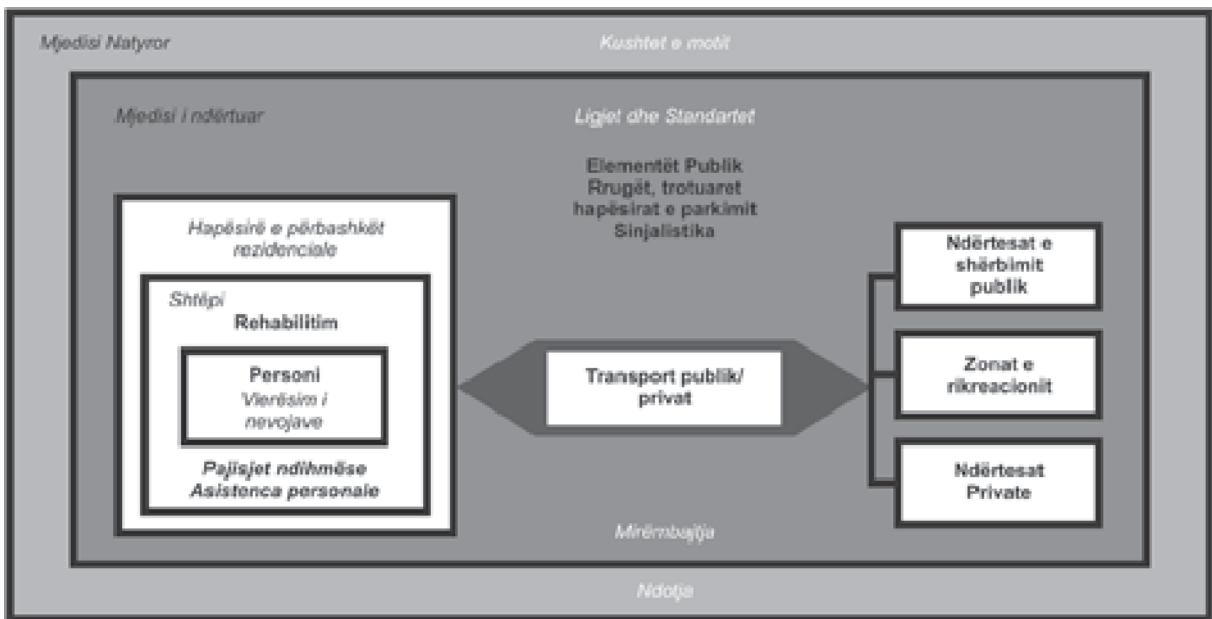
Lëvizja e lirë është koncept holistik dhe kërkon që të kuptohet se hapi i parë në krijimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes hidhet duke siguruar lëvizje personale më të madhe. Kjo mund të arrihet përmes shërbimeve mbështetëse individuale të tilla si karrige me rrota, interpret të gjuhës me shenja, ose një asistent personal. Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes nuk ka të bëjë vetëm me bërjen të aksesueshme të objekteve të ndërtuara, por nënkupton që një person me çfarëdolloj aftësie të kufizuar mund të lëvizë nëpër shtëpinë e tij, nga shtëpia e tij në qytet, në mjedisin ku punon dhe në çdo godinë apo vend ku dëshiron, përmes çdo lloji mjeteve transporti dhe të

³ Tekst Drafti i plotë i Draft Konventës të OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara, që pritet të miratohet në Dhjetor 2006, gjendet në: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/rights/ahc8adart.htm>.

⁴ Teksti i plotë i Rregullave Standarde të OKB gjendet në: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/dissre00.htm>.

⁵ Aksesueshmëria ndryshon nga lëvizja personale pasi merret specifikisht me aksesin në mjedisin e ndërtuar, informimin dhe komunikimin, ndërsa lëvizja personale merret me shërbimet e mbështetjes personale për të cilat ka nevojë një person për të mundur që të lëvizë, të tilla si asistencë personale, pajisjet ndihmëse dhe shërbimet e interpretit.

⁶ Klasifikimi Ndërkombëtar i Funksionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit (KNFAKSh) gjendet në: <http://www.who.int/classifications/icf/en/>.



Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes

kthehet në shtëpi pa hasur pengesa, pa përjetuar diskriminim dhe pa u lodhur. Kjo mund të krijohet pasi është ndërtuar mjedisi pa pengesa bashkë me shërbimet mbështetëse individuale.

POLITIKAT E DUHURA TË NEVOJSHME PËR ZBATIMIN E ZINXHIRIT

Sipas eksperiencës, në mënyrë që të ekzistojë zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes, duhet të zbatohen politikave e duhura me mekanizma detyrues efektivë. Procesi i gjerë i politikave për zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes përfshin: 1. kuadrin ligjor përfshirë standardet, ligjet dhe rregullat dhe mekanizmat zbatues, të tilla si legjislacioni antidiskriminim mbi aftësinë e kufizuar, mekanizmat rregullatorë për shërbimet sociale, ligjet mbi ndërtimet, planifikimi urban dhe transporti, si dhe masat e forta për zbatimin e tyre dhe standardet e aksesueshmërisë në kuadrin ligjor të prokurimit publik; 2. Planifikimi i aksesueshmërisë, të tilla si planet e veprimit kombëtar të aftësisë së kufizuar me direktiva të qarta të aksesueshmërisë, buxhete të alokuara për planifikimin e aksesueshmërisë si për godinat ekzistuese ashtu edhe për godinat e reja dhe njësi qeveritare të ngritura për zbatimin e planeve të aksesueshmërisë; dhe 3. Trajnim mbi Projektimin Universal dhe standardet e aksesueshmërisë për arkitektët, ndërtuesit, inxhinierët, planifikuesit urban dhe autoritetet lokale.

RITJA E NDËRGJEGJËSIMIT DHE PLANIFIKIMI PJESËMARRËS: PJESËT KYÇ PËR TË SHOQËRUAR PROCESIN E POLITIKAVE

Pika kritike për suksesin e çdo procesi politikash është **ritja e ndërgjegjësimit** të publikut të gjerë dhe vendimmarrësve kyç përgjegjës për mjedisin e ndërtuar përfshirë: arkitektët, inxhinierët, firmat e ndërtimit dhe projektuesit urban. Rritja e ndërgjegjësimit duhet gjithashtu të realizohet edhe për rëndësinë e shërbimeve sociale përfshirë shërbimet mbështetëse individuale.

Megjithatë, rritja e ndërgjegjësimit nuk mjafton. Proceset e pjesëmarrjes janë thelbësore për zbatimin e politikave efektive. Personat me aftësi të kufizuara duhet të përfshihen në procesin e planifikimit për zhvillimin e shërbimeve mbështetëse dhe të gjithë planifikimin që ka lidhje me projektimin urban, transportin publik dhe ndërtimin. Për rrjedhojë, **partneriteti dhe konsultimi** mes të gjithë vendimmarrësve është kritik për vazhdimësinë e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe përfshin të gjithë aktorët përkatës, përfshirë: personat me aftësi të kufizuara dhe organizatat që i përfaqësojnë, autoritete lokale, sektorin privat përfshirë investitorët, autoritet kombëtare, aktorët në mjedisin e ndërtuar dhe shoqërinë civile të kësaj fushe.

MUNDËSITË PËR NDRYSHIM NË RAJON: MIRATIMI I LIGJEVE DHE STANDARDEVE TË AKSESUESHMËRISË

Aktualisht ekziston një moment i mirë politik për ndryshim në Evropën Juglindore. Forca e rritur e lëvizjes së aftësisë së kufizuar në rajon do të thotë më shumë presion mbi qeveritë për të sjellë ndryshime. Bashkë me këtë është edhe tendenca drejt investimeve në ndërtimin e institucioneve si rezultat i asociimit me BE dhe proceseve të para-pranimit që sjellin mundësi dhe burime për reformat e sistemit të mbrojtjes sociale si dhe ndryshime në mjedis. Planet e zhvillimit kombëtar dhe strategjitë e zvogëlimit të varfërisë po zbatohen në të gjithë rajonin duke ofruar mundësi të tjera për të punuar me vendimmarrësit lokal mbi çështjet e aftësisë së kufizuar. **Ndërhyrja në këtë proces është thelbësore për të garantuar se aftësia e kufizuar është në axhendë.** Lobimi i qeverive për të rrymëzuar aftësinë e kufizuar në strategjitë e zhvillimit të vendit duke i bërë qeveritë të angazhohen për krijimin e mjediseve pa pengesa është thelbësore.

Ekzistojnë **iniciativa të mira në nivelin bazë** që po zbatohen në të gjithë rajonin por ato duhet të përshkallëzohen duke fituar mbështetjen qeveritare në mënyrë që të shtrihen më gjerë dhe të sjellin efekte më të gjera. **Legjislacioni antidiskriminim** mbi aftësinë e kufizuar sapo u miratua në Serbi dhe ky duhet të shërbejë si një moment për vendet e tjera të rajonit për të miratuar akte të ngjashme ligjore. Në nivelin qeveritar, Shqipëria dhe Kroacia kanë miratuar **strategjitë kombëtare të aftësisë së kufizuar**, ndërsa Serbia dhe Mali i Zi janë në proces të miratimit të tyre. Në nivelin lokal, shumë iniciativa zhvilluese po zbatohen nga organizatat e shoqërisë civile që kanë nevojë për mbështetje më të fortë nga autoritetet publike.

Duhet **vënë theksi tek miratimi i legjislacionit dhe standardeve të aksesueshmërisë** në rajon. Pavarësisht nga përpjekjet për të reformuar politikën dhe miratuar ligje të reja, nëse ato nuk zbatohen ato nuk bëjnë asgjë për të ndryshuar situatën e personave me aftësi të kufizuara. Shoqëria civile duhet të bëjë përpjekje të mëdha për të vepruar si mbikëqyrëse për të monitoruar zbatimin dhe rastet e mosrespektimit të ligjit, për të garantuar respektimin e tij.

Për më tepër, ka një keqkuptim mes investitorëve dhe ndërtuesve në rajon sipas të cilëve aksesueshmëria kushton më shumë. Ky **mit i kostove shtesë duhet të thyhet** duke qenë se, kostot, për të shtuar karakteristikën të aksesueshmërisë kur planifikohet një godinë janë shumë të ulëta dhe kostot për përshtatjen gjithashtu janë mbivlerësuar. Fakti është që, si përshtatjet e godinave ekzistuese ashtu edhe planifikimi i godinave të reja me standarde aksesueshmërie janë jashtëzakonisht të parëndësishme, krahasuar me koston e gjithë ndërtesës.

Pjesëmarrja në planifikim është gjithashtu një çështje kyç në rajon që duhet të trajtohet. Shumë nga OPAK në rajon kanë tashmë lidhje me interlokutorë në ministritë dhe mes autoriteteve lokale përmes punës së tyre për të nxitur barazimin e mundësive për personat me aftësi të kufizuara. Megjithatë, dialogu dhe bashkëpunimi me vendimmarrës të tjerë që merren me mjedisin e ndërtuar dhe zhvillimin e shërbimeve mbështetëse duhet të forcohet më shumë për tu bërë një proces i vërtetë pjesëmarrës ku personat me aftësi të kufizuara do të jenë partnerë aktivë, këshillues dhe monitorues të ndryshimit.

MË TEJ

Një platformë e pjerrët për karrocën dhe një autobus i aksesueshëm nuk mjaftojnë; shërbimet mbështetëse individuale duhet të jenë të gatshme për këdo që i kërkon. Së bashku me shërbimet mbështetëse, korridoret, tualetet, dyert, ashensorët, rrugët, sinjalistika dhe trotuarët duhet të jenë gjithashtu të aksesueshme. Kuptohet që kjo kërkon shumë ndryshime në nivelin e politikave që duhet të bëhen në partneritet me autoritete lokale dhe OPAK. Megjithatë mungesa e thellë e standardeve të aprovuara të aksesueshmërisë si dhe mungesa e shërbimeve mbështetëse individuale në rajon e bën procesin e reformave një sfidë reale.

Ndryshimet kryesore që duhet të kryhen në mënyrë që lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara të bëhet realitet përfshijnë:

- Një kuadër të ri ligjor me mekanizma të fortë detyrues dhe legjislacion anti-diskriminim;
- Mekanizmat rregullatorë për shërbimet sociale përfshirë shërbimet mbështetëse të individualizuara
- Njësitë monitoruese për të kontrolluar që këto standarde po zbatohen;
- Buxhetet e miratuara për ta bërë mjedisin pa pengesa me njësitë përgjegjëse për këtë detyrë dhe;
- Afate të qarta dhe të arsyeshme kohore për zbatimin;
- Trajnime dhe ritrajnime mbi Projektimin Universal dhe standardet e aksesueshmërisë për aktorët që punojnë në mjedisin e ndërtuar të tillë si ndërtuesit, kontraktorët, arkitektët, projektuesit urban, inxhinierët dhe autoritetet lokale;
- Standardet e aksesueshmërisë dhe Projektimi Universal duhet të bëhen pjesë e kurrikulave zyrtare për fakultetet e arkitekturës, inxhinierisë, planifikimit urban dhe projektimit;
- Rritje e ndërgjegjësimit të publikut si edhe politikbërësve mbi rëndësinë e mjedisve pa pengesa dhe shërbimeve mbështetëse të individualizuara për të lehtësuar pjesëmarrjen e personave me aftësi të kufizuara në jetën e komunitetit.

Me këtë klimë të ndryshimit në rajon, aftësia e kufizuar si çështje e të drejtave të njeriut duhet të vendoset në axhendën e të gjithë vendimmarrësve. Roli dhe prezenca e OPAK është jetësore në të gjitha hapat e procesit të zhvillimit për të advokuar, takuar me vendimmarrësit, zbatuar e monitoruar. Mundësinë e madhe për të marrë pjesë në procesin e ndryshimit e kemi shumë afër kështu që reformat po ndërmerren duke siguruar një lëvizje të pandërprerë në mjedisin pa pengesa për të gjithë.

Aksesueshmëria për të gjithë është një e drejtë themelore dhe çdo pengesë mjedisore e cila mohon aksesin dhe lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara ose personave të tjerë më lëvizshmëri të kufizuar është dhe duhet të njihet si diskriminim.

Richard Hoëtt, Anëtar i Parlamentit Evropian, President i Ndërgrupit të Aftësisë së Kufizuar në parlamentin evropian, Qershor 2003

Kur personat me aftësi të kufizuara nuk mund të kenë akses në mjedisin e ndërtuar atyre de facto u mohohet aksesin tek shërbimet si dhe pjesëmarrja në jetën e komunitetit. Kur godinat publike, institucionet qeveritare dhe vendet e punës janë të paaksesueshme për personat me aftësi të kufizuara, do të thotë se ata nuk mund të ushtrojnë të drejtat e tyre si qytetarë në të njëjtën mënyrë si personat pa aftësi të kufizuara. Më e rëndësishme, kur zyrtarët qeveritarë, planifikuesit urban, arkitektët dhe projektuesit nuk janë të ndjeshëm ndaj çështjeve të aftësisë së kufizuar, i hap rrugën diskriminimit ndaj personave me aftësi të kufizuara. Mungesa e aksesit në mjedisin e ndërtuar ruan më tej përjashtimin me të cilin ndeshen personat me aftësi të kufizuara ndërsa aksesueshmëria do ti lejonte personat me aftësi të kufizuara të shkonin në shkollë, të gjenin strehim, punë dhe të krijojnë familje.

Personat me aftësi të kufizuara në të gjithë globin vazhdojnë të ndeshen me pengesat që i ndalojnë ata të gëzojnë të drejtat e tyre civile, politike dhe njerëzore në mënyrë të barabartë me qytetarët e tjerë- një prej të cilave janë pengesat e lëvizjes brenda mjedisit të ndërtuar. Ka ardhur koha të kuptojmë se si këto pengesa të hiqen për të lehtësuar krijimin e mundësive të barabarta për personat me aftësi të kufizuara.

Aftësia e Kufizuar në axhendën ndërkombëtare

Aftësia e kufizuar po njihet si prioritet në të gjithë botën përmes Rregullave Standarde të OKB mbi Barazimin e Mundësive për Personat me Aftësi të Kufizuara (Rregullat Standarde të OKB) të miratuara në 1993 dhe plotësimin të procesit negociues për draft Konventën e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara në Gusht 2006 e cila duhet të miratohet në Dhjetor 2006. Rëndësia në rritje e aftësisë së kufizuar si e drejtë e njeriut sjell një zhvendosje në paradigmen e aftësisë së kufizuar nga modeli mjekësor në atë social, duke mos e parë më aftësinë e kufizuar si një çështje mjekësore me të cilën merren vetëm mjekët ekspertë dhe politikantë e mirëqenies, por si një çështje të të drejtave të njeriut me të cilën duhet marrë duke përdorur masat pozitive dhe politikantë e përfshirjes. Kjo zhvendosje e paradigmes sjell ndryshim në besueshmërinë nga konsiderimi i aftësisë së kufizuar si një përgjegjësi e individit në të cilën personi duhet të trajtohet nga mjekë profesionistë tek shikimi i aftësisë së kufizuar si një përgjegjësi e shoqërisë; një individ nuk është me aftësi të kufizuara, por është shoqëria që i bën ata të paafte dhe duhet ndryshuar. Synimi i modelit social është shkatërrimi i pengesave sociale dhe mjedisore për ti lejuar personat me aftësi të kufizuara të jetojnë të pavarur dhe të gëzojnë të njëjtat të drejta si edhe qytetarët e tjerë. Ky ndryshim i paradigmes thekson më shumë faktorët mjedisor që ndikojnë mbi personat me aftësi të kufizuara, veçanërisht pengesat në mjedisin e ndërtuar që pengojnë aksesin tek shërbimet dhe zbehin pjesëmarrjen e tyre në jetën sociale.

Në nivelin ndërkombëtar, përcaktimi i aftësisë së kufizuar ka evoluar në drejtim të pranimit të rëndësisë së faktorëve mjedisorë në jetën e personave me aftësi të kufizuara. Si në preambul ashtu edhe në nenin 1 të draft Konventës së OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara thuhet se konventa njeh që:

...aftësia e kufizuar është një koncept evolutiv dhe se aftësia e kufizuar rezulton nga ndërveprimi mes personave me dëmtime dhe pengesave qëndrore dhe mjedisore që frenojnë pjesëmarrjen e tyre të plotë dhe efektive në shoqëri në mënyrë të barabartë me të tjerët⁷.

⁷ Tekst Drafti i plotë i Draft Konventës të OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të kufizuara, <http://www.un.org/esa/socdev/enable/rights/ahc8adart.htm>.

Në fakt, si lëvizja e aftësisë së kufizuar ashtu edhe komuniteti ndërkombëtar kanë përcaktuar si prioritare në axhendë heqjen e pengesave mjedisore. Si Rregullat Standarde të OKB mbi Barazimin e Mundësive për Personat me Aftësi të kufizuara⁸ ashtu edhe Draft Konventa e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të kufizuara citojnë aksesueshmërinë dhe lëvizshmërinë⁹ personale si parakusht të nevojshëm për pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara dhe si të tilla duhet të trajtohen si prioritare nga shtetet. Kjo është pranuar gjithashtu edhe nga Klasifikimi Ndërkombëtar i Funksionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit e Organizatës Botërore të Shëndetit (ËHO), e cila u rishikua për të shtuar një seksion për të përkufizuar se si "Faktorët mjedisorë ndërveprojnë me një kusht shëndetësor për të krijuar një aftësi të kufizuar apo për të rikthyer një funksion, në varësi të faktit se faktori mjedisor është lehtësues apo pengues¹⁰." Shumë shtete janë përpjekur të adresojnë këtë çështje përmes legjislacionit antidiskriminim si p.sh Akti i Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara (AAAK)¹¹ ose Akti i Diskriminimit të Aftësisë së Kufizuar në MB. BE e adresoi këtë çështje duke rrymëzuar aftësinë e kufizuar duke përdorur antidiskriminimin si bazë për formulimin e politikave.

Për një rajon në tranzicion, shtetet e Evropës Juglindore (EJL) janë në një pozicion unik për të rishikuar politikat dhe praktikën e tyre në drejtim të personave me aftësi të kufizuara veçanërisht nën dritën e asociimit/para-hyrjes në BE dhe proceseve të Stabilizimit Asociimit. Të gjitha shtetet e rajonit po përmirësojnë infrastrukturën dhe zhvillojnë ekonominë dhe kushtet sociale, dhe në këtë mënyrë ato kanë një mundësi të madhe të përfshijnë aftësinë e kufizuar në këtë axhendë.

Objektivi i raportit

Në kuadrin e iniciativës së Monitorimit të aftësisë së Kufizuara (IMAK) për Evropën Juglindore ky raport ndjek vlerësimin e parë vjetor, "Përtej deinstitutionalizimit- Nga një Tranzicion i Paqëndrueshëm drejt një Sistemi Aftësues në Evropën Juglindore" në të cilën aksesin në mjedisin e ndërtuar dhe lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara u indentifikua nga advokuesit e aftësisë së kufizuar si prioritet dhe parakushte për ndërtimin e një shoqërie përfshirëse.

Termi "lëvizje e lirë e personave me aftësi të kufizuara" nënkupton që një person me çdo lloj tipi të aftësisë së kufizuar mund të lëvizë në të gjithë mjedisin e ndërtuar duke përdorur shërbimet e veta mbështetëse, nëse janë të nevojshme, pa ndeshur ndonjë pengesë, pa u ndjerë i lodhur apo i diskriminuar. Lëvizja e lirë mund të përshkruhet si një zinxhir i pandërprerë i lëvizjes në të cilën një person me aftësi të kufizuara mund të dalë nga shtëpia, të udhëtojë kudo duke përdorur çdo lloj tipi transporti që zgjedh dhe të shkojë kudo në mjedisin e ndërtuar dhe të kthehet në shtëpi pa hasur pengesa të rëndësishme.

Synimi i raportit, për rrjedhojë, është që vështrojë në mënyrë të thelluar të gjitha lidhjet që përbëjnë zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes, duke i krahasuar me situatën aktuale në rajon teksa analizon praktikën më të mira që po zbatohen në nivelin lokal. **Objektivi** është të vlerësojë hapat e nevojshme për ta bërë realitet lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuar në Evropën Juglindore duke analizuar përgjegjësitë e ndryshme që kanë vendimmarrësit në procesin e reformës. Në fundi, raporti do të analizojë politikën në Evropën Juglindore në lidhje me aftësinë e kufizuar dhe aksesueshmërinë duke bërë rekomandime për hapat e nevojshme për të prodhuar ndryshimet konkrete në mjedis. Në të gjithë raportin, jeta e personave me aftësi të kufizuara nga rajoni është prezantuar si dëshmi të pengesave me të cilat ata ndeshen dhe kapërcejnë çdo ditë brenda mjedisit të ndërtuar.

Qëllimi i raportit

Ky raport fokusohet specifikisht në lëvizjen brenda mjedisit të ndërtuar dhe për këtë qëllim aksesin ndaj informacionit, komunikimit dhe teknologjive të reja nuk është pjesë e qëllimit të këtij studimi. Megjithatë, duhet theksuar se aksesin ndaj informacionit, komunikimit dhe teknologjive të reja duhet të jetë i disponueshëm në formate të aksesueshme për të gjithë. Tekstet në Bregjell dhe lexuesit e ekraneve të kompjuterëve duhet të jenë të disponueshëm dhe gjuha e shenjave duhet tu ofrohet për tu komunikuar informacion të rëndësishëm personave me dëmtime dëgjimi ose përkthimi në gjuhën e shenjave në programet televizive. Formatet "Të thjeshta për tu lexuar" për informacione të rëndësishme publike duhet të jenë të disponueshme edhe për personat me aftësi të kufizuara intelektuale. Ky raport analizon veçanërisht ambientin e ndërtuar dhe për rrjedhojë aksesin tek informacioni, komunikimi dhe teknologjitë e reja nuk janë pjesë e qëllimit të këtij studimi. Megjithatë, duhet thënë se informacioni dhe komunikimi duhet të jepen në format të aksesueshëm për personat që kanë dëmtime shikimi të tilla si tekstet në bregjell regjistrimet auditive ose interpretet e shenjave¹², të cilët mund të komunikojnë informacion të rëndësishëm për personat me dëmtime dëgjimore, si dhe formatet "të thjeshta për tu lexuar"¹³ për personat me aftësi të kufizuara intelektuale.

⁸ Teksti i plotë i Rregullave Standarde të OKB gjendet në: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/dissre00.htm>.

⁹ Klasifikimi Ndërkombëtar i Funksionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit (KNFAKSh) gjendet në: <http://www.who.int/classifications/icf/en/>.

¹⁰ Klasifikimi Ndërkombëtar i Funksionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit (KNFAKSh) gjendet në: <http://www.who.int/classifications/icf/en/>.

¹¹ Standartet e Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara për Projektimin e Aksesueshëm gjendet në: <http://www.usdoj.gov/crt/ada/stdspdf.htm>

¹² Titrimi i lejon personat me dëmtime dëgjimi që të kenë akses në programacionin televiziv duke shfaqur pjesën audio të programit si tekst në ekranin e televizionit. Më shumë informacion gjendet në: <http://www.fcc.gov/cgb/consumerfacts/closedcaption.html>.

¹³ Është një mënyrë për të komunikuar në format të shkruar në mënyrë të lehtë dhe të thjeshtë për tu kuptuar, që është e aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara intelektuale. Shpesh përfshijnë pamje dhe simbole lehtësisht të kuptueshme.

Organizimi i raportit

Ky raport ka për qëllim të analizojë **politikat** dhe **praktikat** në zbatim që ndikojnë mbi lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara. Pjesa I fillon me një këndvështrim teorik të lëvizjes së lirë dhe se çfarë nënkupton ajo për personat me aftësi të kufizuara në të gjithë botën. Kjo pjesë përmbledh gjithashtu legjislacionin kyç përkatës ndërkombëtar. Pjesa II shkon më tej duke bërë një përmbledhje të përbërësve të veçantë të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes në Evropën juglindore. Pjesa III bën analizë të procesit të politikave të nevojshme për të zbatuar zinxhirin e lëvizjes duke vlerësuar se cila praktika më të mira po zbatohen në rajon. Ai vë theksin në praktikat më të mira që po zbatohen në nivelin bazë për ta bërë mjedisin të aksesueshëm ndërsa ndalet në **jetën reale** të njerëzve duke sjellë dëshmi të pengesave që ata ndeshin dhe se çfarë duhet të kalojnë për ti kapërcye ato çdo ditë.

Metodologjia e raportit

Përcaktimi i termit – praktikat e mira: Të vëna përballë praktikës më të mirë, iniciativat në raport nuk përmbushin të gjitha parimet e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe për rrjedhojë klasifikohen si praktika të mira. Organizatat dhe iniciativat e cituara në këtë raport si praktika të mira tregojnë potencialin për të arritur disa parime kyç të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes. Parimet kyç janë:

- Lëvizja e lirë shihet si një e drejtë themelore e të gjithë individëve;
- Një person ka mbështetjen e duhur për të patur lëvizje autonome dhe të lirë;
- Nga njëra pikë në një tjetër, lëvizja e një individi është e lirë pa hasur pengesa fizike;
- Mjedisi i ndërtuar është i lehtë të përdoret pa kërkuar përpjekje shtesë fizike dhe pa diskriminim sipas aftësisë. Këto iniciativa për ndryshim shkojnë përtej aksesueshmërisë për të sjellë ndryshime në drejtim të mundësisë të lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuara. Në kuadrin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes një praktikë e mirë duhet të zbatohet shumicën e kriterëve të mëposhtme:
- Iniciativat që kanë potencialin për të sjellë ndryshime më të gjera në mjedisin e ndërtuar ndjekin konceptin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes;
- Ndryshimet e bëra për ta bërë më të aksesueshëm mjedisin nuk stigmatizojnë personat me aftësi të kufizuara dhe lehtësojnë lëvizjen autonome;
- Iniciativat janë holitistike, nuk krijojnë vetëm aksesueshmëri të pjesshme;
- Ato zbatojnë parimet e Projektimit për të Gjithë ose Projektimit Universal;
- Ato janë pjesëmarrëse në metodologji dhe përfshijnë të gjithë aktorët përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe organizatat përfaqësuese të tyre.
- Projektet mund të nxisin projekte të tjera.

Iniciativat e cituara në këtë raport tregojnë mundësinë që të bëhen praktikat më të mira me zhvillime të mëtejshme pasi shumë shpesh ato plotësojnë pjesë të kriterëve por u mungojnë disa nga elementët thelbësorë. Ndërsa qëllimet e mira janë të admirueshme, ato nuk mjaftojnë. Për rrjedhojë, në këtë vlerësim do të identifikohen iniciativa që kanë mundësinë të jenë më të fuqishme dhe nënvizojnë se cilat janë pjesët që u mungojnë ose si mund të përmirësohet projekti.

Metodologjia empirike e raportit

Stafi i Handicap International i Evropës Juglindore ka vizituar të gjitha iniciativat dhe organizatat gjatë këtij vlerësimi në bashkëpunim me partnerët tanë. Larg të qenit një listë e plotë e të gjithë aktiviteteve dhe praktikave të realizuara, ky është një vështrim i shkurtër që jep shembuj të detajuar të disa ndryshimeve të reja sociale të ndodhura në rajon.

Historitë jetësore: Gjatë vlerësimit rajonal, u realizuan një numër intervistash me personat me aftësi të kufizuara për të diskutuar aspektet e ndryshme të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe se si zbatohet aktualisht në jetën e tyre të përditshme. Çdo histori jetësore tregon mbi eksperiencat individuale të hasura, kapërcimin e pengesave arkitekturore dhe urbane si dhe nënvizojnë se cilat janë të rëndësishme për ta në drejtim të aksesueshmërisë dhe lëvizjes së lirë.

Qëllimi i Raportit

Koha për ndryshim ka ardhur dhe ky raport do të ndihmojë për të treguar se reformat janë të mundshme dhe të arritshme edhe me burime të kufizuara. Mundësimi i lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuara nuk mund të shihet më si një çështje e dëshirës së mirë, por si një nevojë dhe detyrim. Nëse lëvizja e lirë e aftësisë së kufizuar nuk shihet nga të gjithë vendimmarrësit si një e drejtë themelore, mbetet të pyetet, a është lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara një e drejtë e paaksesueshme?

PJESA I

LËVIZJA E LIRË E PERSONAVE ME AFTËSI TË KUFIZUARA

Lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara ka të bëjë me ndërtimin e një shoqërie më përfshirëse dhe me ndihmën për të parandaluar pengesat në mjedis që mund të shkaktojnë diskriminim. Ajo është gjithashtu një çështje kyç për pavarësinë dhe autonominë e personave me aftësi të ndryshme dhe është thelbësore për përfshirjen. Kjo nuk është thjesht një çështje e bërjes së mjedisit të aksesueshëm. Është çështje e zbatimit të politikave dhe praktikave efikente që mund të lehtësojnë një **zinxhir të pandërprerë të lëvizjes** në mënyrë që personat me aftësi të kufizuara të mundin të lëvizin lirshëm kudo që dëshirojnë.

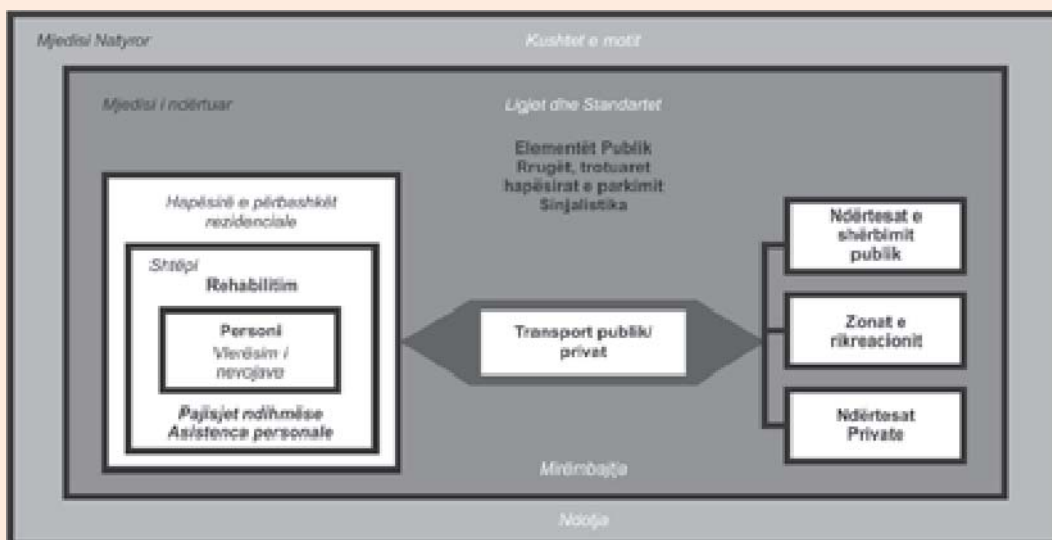
KUTIA 1

Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes

Kjo diagramë ilustron natyrën holistike të zinxhirit të pandërprerë në të cilën çdo pjesë e zinxhirit duhet të përfshihet, me qëllim që personat të lëvizin lirshëm nga shtëpia në çdo pjesë të mjedisit të ndërtuar. Çdo hallkë e zinxhirit duhet të ekzistojë dhe të aplikohet Brenda kontekstit lokal ose më të gjerë të mjedisit të ndërtuar, qoftë ky qytet, qytezë ose bashki.

Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes mund të ndërpritet në këto hallka të mëposhtme:

- Shërbimet mbështetëse individuale që përfshijnë:
 - asistencën personale
 - rehabilitimin dhe
 - pajisjet ndihmëse
- Shtëpi ose banesë të aksesueshme
- Ndërtesa të aksesueshme për të gjithë (publike, private dhe ndërtesa të shërbimit publik)
- Mjediset e jashtme nuk kanë pengesa (rrugët, parqet, shërbimet urbane siç janë ndriçimi dhe telefonat publik)
- Transporti është plotësisht i aksesueshëm (makinat, autobusët, trenat, taksitë, metrotë)



1. Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes

Lëvizja e lirë është koncept holistik dhe kërkon të kuptuarin që hapi i parë në krijimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes arrihet duke patur lëvizje më të madhe personale. Kjo mund të bëhet përmes shërbimeve mbështetëse të individualizuara të tilla si karrigia me rrota, interpreti i gjuhës me shenja ose asistenti personal. Zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes nuk ka të bëjë vetëm me bërjen e objekteve tashmë të ndërtuara të aksesueshme, por nënkupton se personi me çdo lloj aftësie të kufizuar mund të lëvizë nëpër shtëpi dhe prej shtëpisë në qytet, në mjedisin e punës dhe në çdo ndërtesë apo hapësirë që zgjedh, përmes çdo lloj mjeti transporti dhe të kthehen në shtëpi pa hasur barriera, pa u ndeshur me diskriminim dhe pa u ndjerë i lodhur. Kjo mund të krijohet vetëm në çastin që është ngritur mjedisi pa pengesa së bashku me shërbimet e mbështetjes individuale.

2. Politikat e duhura lokale dhe shtetërore të nevojshme për të zbatuar zinxhirin

Bazuar në përvojë, në mënyrë që zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes të ekzistojë duhet të zhvillohen politikat dhe rregullat e nevojshme. Kuadri i gjerë i politikave për zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes përfshin elementët kyç të mëposhtëm:

- Vazhdimësia e lëvizjes kërkon jo vetëm **një mjedis pa pengesa**, por gjithashtu **shërbimet e duhura mbështetëse** të tilla, si: asistencë personale, pajisjet ndihmëse, shërbimet e interpretit të gjuhës së shenjave për të garantuar që, personave që u nevojiten shërbimet e specializuara të kenë akses në to për të arritur pavarësinë;
- Kuadri legjislativ që përfshin standardet, ligjet, nënligjet dhe mekanizmat zbatues:
 - Legjislatiioni antidiskriminim për aftësinë e kufizuar
 - Ligjet mbi ndërtimin, planifikimin urban dhe transportin si dhe masat e forta për zbatimin e tyre
 - Standardet e aksesueshmërisë në kuadrin ligjor të prokurimit publik
 - Mekanizmat rregullatorë për shërbimet sociale në nivelin e komunitetit¹⁴
- Planifikimi i aksesueshmërisë
 - Plane kombëtare për aftësinë e kufizuar me direktiva të qarta për aksesueshmërinë
 - Buxhete të alokuara për planifikimin e aksesueshmërisë si për ndërtesat ekzistuese dhe për ato të reja
 - Ngritja e Njërive qeveritare, përgjegjëse për zbatimin e planeve të aksesueshmërisë
- Proceset pjesëmarrëse janë jashtëzakonisht të rëndësishme për planifikimin urban, transportin dhe planifikimin e ndërtimit ku përfshihen edhe organizatat e personave me aftësi të kufizuara në procesin e planifikimit
- Trajnimi mbi projektimin Universal dhe standardet e aksesueshmërisë për arkitektët, ndërtuesit, inxhinierët dhe planifikuesit urban

Rritja e ndërgjegjësimit dhe planifikimi pjesëmarrës: pjesët kyç për të shoqëruar procesin e politikave

Për suksesin e çdo procesi politikash e rëndësishme është rritja e ndërgjegjësimit të publikut të gjerë dhe vendimmarrësve kryesorë, përfshirë hartuesit e politikave dhe aktorët e sektorit privat, mbi rëndësinë e mjedisit pa pengesa. Rritja e ndërgjegjësimit gjithashtu duhet të kryhet mbi rëndësinë e shërbimeve mbështetëse individuale për lehtësimin e pjesëmarrjes së personave me aftësi të kufizuara në jetën e komunitetit.

Vullneti politik nuk mjafton. Ndryshimet e qëndrueshme në mjedis duhet të zbatohen me **pjesëmarrjen aktive të advokuesve të aftësisë së kufizuar** dhe vetë personave me aftësi të kufizuara për të drejtuar procesin dhe për të garantuar që masat e ndërmarra janë praktike dhe në përputhje me nevojat e përdoruesve. Personat me aftësi të kufizuara duhet të përfshihen në proceset e planifikimit për zhvillimin e shërbimeve mbështetëse dhe gjithë planifikimin që ka lidhje me projektimin urban, transportin publik dhe ndërtimet. Përveç qenies aktiv gjatë planifikimit, organizatat e personave me aftësi të kufizuara bashkë me shoqërinë civile të kësaj fushe duhet të formojnë **një forcë aktive monitoruese** për të garantuar që ndërtimet e reja dhe mjetet e reja të transportit të jenë të aksesueshme. Për rrjedhojë, **partneriteti dhe konsultimi** mes të gjithë vendimmarrësve është thelbësor për qëndrueshmërinë e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe përfshin të gjithë aktorët përkatës:

- personat me aftësi të kufizuara dhe organizatat e tyre përfaqësuese
- autoritetet lokale
- sektorin privat, përfshirë investitorët
- autoritete kombëtare
- aktorët në mjedisin e ndërtuar
- shoqërinë civile të linjës

Një proces pjesëmarrës garanton respektimin e **diversitetit** dhe faktin që mjedisi është më përfshirës ndaj të gjitha nevojave të njerëzve. Së fundi, një mjedis pa pengesa është më i aksesueshëm ndaj të gjithëve dhe është hapi i parë në ndërtimin e një **shoqërie më përfshirëse**.

¹⁴ Për më shumë informacion shih dokumentin: Chiriacescu, Diana, "Ensuring Access of People with Disabilities to Social Services: The Need for Regulatory Mechanisms in South East Europe", (Belgrade: Handicap International, 2006).

KUTIA 2

Një mjedis pa pengesa garanton një shoqëri më përfshirëse

Në fund të fundit, nga një mjedis më i aksesueshëm përfitojnë të gjithë. Një mjedis pa pengesa është më komod dhe më pak i rrezikshëm për të gjithë. Nuk janë vetëm personat me aftësi të kufizuara ata që përfitojnë nga një mjedis i ndërtuar në mënyrë komode. Për shembull, një hyrje pa shkallë ku përdoret një platformë e pjerrët është më komode për tu përdorur nga të gjithë, veçanërisht për fëmijët, të moshuarit, ata që përjetojnë një gjymtim të përkohshëm të tillë si, këmbë e thyer dhe personat me aftësi të kufizuara. Tipare të tilla si, ashensorë të gjerë, rrugë pa trafik për këmbësorët, sinjale të dëgjueshme në kryqëzime dhe shkallë më pak të pjerrëta, me parmakë që i bëjnë hapësirat më të sigurta dhe më të përdorshme për të gjithë.

Në fakt, **më shumë se çereku i popullsisë në Evropë ndeshet me problemet e lëvizshmërisë çdo ditë.** Në këtë mënyrë, një mjedis pa pengesa është i rëndësishëm për një grup të madh të shoqërisë, përfshirë:

- personat me dëmtime të përkohshme
- personat me aftësi të kufizuara
- të moshuarit
- familjet ose kujdestarët me fëmijë të vegjël
- gratë shtatzëna

Në rajon, vendimmarrësit po bëhen gjithnjë e më të ndërgjegjshëm mbi rëndësinë e mbështetjes së **diversitetit**. Me plakjen e shoqërisë dhe rritjen e diversitetit në të gjithë Evropën, është thelbësore që autoritetet të njohin rëndësinë e ndërtimit të një shoqërie më përfshirëse. Prandaj, një mjedis pa pengesa nuk mund të shihet më si ndikues vetëm mbi grupet në minorancë, por përkundrazi politikbërësit, projektuesit planifikuesit dhe arkitektët duhet ta shohin atë si një mënyrë për t'ju përshtatur shfaqjeve të ndryshme të diversitetit. Lehtësimi i lëvizjes së lirë për këtë grup të madh të popullsisë me probleme lëvizshmërie përfshirë personat me aftësi të kufizuara, kërkon ndryshime të gjera në mjedisin e ndërtuar për ti bërë të gjitha hapësirat të aksesueshme dhe të përdorshme për të gjitha moshat dhe aftësitë, në mënyrë që të kontribuojë në krijimin e një **zinxhiri të pandërprerë të lëvizjes.**

Burimet: raport nga Grupi i Ekspertëve ngritur nga Komisioni Evropian, "2010: Një Evropë e Aksesueshme për të Gjithë," (Bruksel 2003) : 6-7) dhe Koncepti Evropian për Aksesueshmërinë: Manuali i Asistencës Teknike (Bruksel 2003)

3. Projektim për të Gjithë dhe Projektimi Universal: Zbatimi i zinxhirit të pandërprerë

Koncepte të tilla si, Projektimi Universal ose Projektim për të Gjithë janë rrugë të reja të planifikimit nga e cila mund të përfitojnë shumë përdorues të nevojave dhe aftësive të ndryshme, duke u krijuar të gjithëve mundësinë për të marrë pjesë në shoqëri, ndërkohë që u krijojnë mundësi përdoruesve për të pasur akses dhe të kuptojnë pjesët e ndryshme të mjedisit të ndërtuar në mënyrë të pavarur, pavarësisht nga mosha, aftësia, gjinia ose formimi kulturor. Në këtë mënyrë Projektim për të Gjithë dhe Projektimi Universal planifikohen duke pasur në mend të gjithë njerëzit dhe duke pranuar ndryshimet që të gjithë përjetojnë gjatë ciklit të jetës.

Projektimi universal është projektimi i produkteve dhe mjediseve që do të përdoren sa më shumë që të jetë e mundur nga të gjithë njerëzit pa pasur nevojën e projekteve ose përshtatjeve të specializuara . Projektimi për të gjithë, i zhvilluar në fillim të viteve 1991 në Irlandë, është i ngjashëm me Projektimin Universal dhe është projekti për diversitetin njerëzor, përfshirjen dhe barazinë sociale. Projektim për të gjithë synon tu japë të gjithë njerëzve mundësi të barabarta për pjesëmarrje në çdo aspekt të shoqërisë. Për të arritur këtë, mjedisi i ndërtuar, objektet e përditshme, shërbimet, kultura dhe informacioni- pra gjithçka që është projektuar dhe ndërtuar nga njerëzit



Ndërtesë krejtësisht e arritshme në Kosovë, administruar nga OKB, ndërtuar sipas parimit të Projektimit për të Gjithë



Ndërtesa është pa pengesa në brendësi

për tu përdorur nga njerëzit- duhet të jetë e aksesueshme, e përshtatshme për çdo pjesëtar të shoqërisë dhe ti përgjigjet diversitetit njerëzor në zhvillim. Kjo mënyrë e re dhe holistike paraqet një sfidë krijuese dhe etike për të gjithë planifikuesit, projektuesit, sipërmarrësit, administratorët dhe udhëheqësit politik. Praktika e Projektim për të gjithë ose Projektimi universal përdor në mënyrë të kujdesshme analizën e nevojave njerëzore dhe aspiratave, si dhe kërkon përfshirjen përdoruesve në çdo hap të procesit të projektimit¹⁵.

Ndërtesë plotësisht e aksesueshme në provincën e Kosovës të administruar nga OKB Mjediset e brendshme të ndërtesës janë pa pengesa

Projektimi Universal dhe Projektim për të Gjithë udhëhiqen nga koncepti i planifikimit holistik që do të thotë se, një platformë e pjerrët ose një derë më e gjerë nuk mjafton për të garantuar aksesueshmërinë, megjithatë godinat me platforma të pjerrëta dhe karakteristika të tjera aksesueshmërie të pjesshme përdoren zakonisht si një zgjidhje përfundimtare, si në rajon edhe më gjerë. Duhet theksuar se, platformat e pjerrëta nuk mjaftojnë dhe se, projektimi dhe planifikimi duhet të shkojnë përtej përshtatjeve të pjesshme.

KUTIA 3

Platformat e pjerrëta nuk janë gjithçka

Shumë shpesh aksesueshmëria lidhet me ndërtimin e platformave të pjerrëta për përdoruesit e karrigeve me rrota. Shpesh ndërmerren zgjidhje afatshkurtra të aksesueshmërisë për të shtuar platforma të pjerrta në hyrjet e godinave, por projektet mbeten me kaq. Ndërsa shtimi i platformave të pjerrëta në ndërtesa është e rëndësishme, duhet nënvizuar se ato nuk mjaftojnë për ti bërë ndërtesat të aksesueshme. Në pjesët e brendshme ndërtesat duhet të jenë plotësisht të aksesueshme, të pajisura me tualete, ashensorë, parmacë të aksesueshëm dhe sinjalistikë audio-vizive për personat që kanë dëmtime shikimi dhe/ose dëgjimi. Njerëzit shpesh e lidhin aftësinë e kufizuar me platformat e pjerrëta dhe shumë projekte ndërmerren me këtë ide. Ajo që është problematike në lidhje me këtë është konkluzioni që arrijmë se aksesueshmëria u arrit me vendosjen e platformës së pjerrët. Megjithatë, aksesimi në hyrjen e godinës është vetëm një hap në bërjen tërësisht të aksesueshme të hapësirës.

Përveç trajtimit të planifikimit pa pengesa sipas perspektivës holistike, vendimmarrësit duhet të ndërjegjësohen se këto ndryshime nuk do të kenë kosto më të lartë. Në fakt, ekziston një keqkuptim që ndodh rëndom - investitorët mund të kursejnë duke eliminuar standardet e aksesueshmërisë.

KUTIA 4

Të thyesh mitin: aksesueshmëria kushton më shumë

Është një keqkuptim fakti që, elementët e aksesueshmërisë kushtojnë më shumë. Në fakt, është llogaritur që, kur shton standardet e aksesueshmërisë në planifikimin e godinave të reja, **kostot shtesë mund të jenë sa 1% e kostos totale për të gjithë ndërtesën** (sipas një studimi të kryer në Zvicër). Madje edhe përshtatjet e ndërtesave ekzistuese zakonisht janë të mbivlerësuara si kosto. Sipas një studimi të kryer në SHBA, nga 436 përshtatje të bëra nga një kompani, 69% e tyre nuk patën asnjë kosto, 28% kushtuan më pak se 1,000\$ dhe vetëm 3% kushtuan më shumë se 1,000\$ (shih pjesën II 3.2). Këto kosto shtesë janë tepër të ulëta dhe duhet të mbahen parasysh nga aktorët që duan të kursejnë para duke hequr standardet e aksesueshmërisë.

Megjithatë, është shumë më pak e kushtueshme ndërtimi i një godine të aksesueshme, që në fillim të procesit të planifikimit, se sa përmes përshtatjeve pasi ndërtimi ka përfunduar, prandaj është në të mirë të investitorëve që të përfshijnë aksesueshmërinë që në fillim.

Për më tepër, shpesh është nënvlerësuar **përfitimi që aksesueshmëria e gjerë** mund të sjellë në drejtim të rritjes së numrit të klientëve me aftësi të kufizuara. Për shembull, në Barcelonë, qyteti përjetoi një rritje të fuqishme të turizmit pasi qyteti u bë më i aksesueshëm. Shumë shtete të tjera që kanë ndërmarrë programe turistike të aksesueshme patën rritje të ndjeshme të biznesit. Për shembull, në Portugal, disa qytete bregdetare filluan ti bëjnë të aksesueshme plazhet e tyre dhe për shkak të rritjes së turizmit, shumë qytete të tjera po fillojnë të zbatojnë ndryshime të ngjashme.

4. Standardet ndërkombëtare dhe të BE, si dhe direktivat në lidhje me lëvizjen e lirë

Në nivel ndërkombëtar, përcaktimi i aftësisë së kufizuar ka evoluar në drejtim të njohjes dhe rëndësisë së faktorëve mjedisorë në jetën e personave me aftësi të kufizuara. Si në preambulën ashtu edhe në nenin 1 të Draft Konventës së OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara thuhet se, konventa njihet që:

...aftësia e kufizuar është një koncept evolues dhe rrjedh nga ndërveprimi mes personave me dëmtime dhe pengesave në qëndrim dhe mjedisore të cilat pengojnë pjesëmarrjen e tyre të plotë dhe efektive në shoqëri në mënyrë të barabartë me të tjerët¹⁶.

¹⁵ Instituti Evropian i Projektimit dhe Deklarata e Stokolmit për Aftësinë e Kufizuar, 9 Maj 2004.

¹⁶ Tekst Drafti i plotë i Draft Konventës të OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara, gjendet në: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/rights/ahc8adart.htm>.

Në fakt, si Rregullat standarde të OKB ashtu edhe Draft Konventa e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të kufizuara përcaktojnë aksesueshmërinë dhe lëvizshmërinë personale¹⁷ si parakusht për pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara. Rregullat Standarde të OKB merren me çështjet përmes masave mbi aksesueshmërinë dhe shërbimet mbështetëse. Draft Konventa e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara trajton zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes përmes neneve mbi aksesueshmërinë, jetesën në komunitet dhe lëvizshmërinë personale. Kjo njihet gjithashtu nga Klasifikimi i Funkcionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit e Organizatës Botërore të Shëndetit (WHO), e cila u përditësua për të përfshirë një seksion që përcakton se si "Faktorët mjedisorë ndërveprojnë me një gjendje shëndetësore për të krijuar një aftësi të kufizuar, ose për të rikthyer një funksion, në varësi të faktit se faktorët mjedisor janë lehtësues ose pengues¹⁸."

KUTIA 5

Rregullat Standarde të OKB

Rregulli 4 Shërbimet mbështetëse: Shtetet duhet të garantojnë zhvillimin dhe dhënien e shërbimeve mbështetëse, përfshirë pajisjet ndihmëse për personat me aftësi të kufizuara për të ndihmuar ata në rritjen e nivelit të pavarësisë së tyre në jetën e përditshme dhe për të ushtruar të drejtat e tyre. Shtetet duhet të garantojnë sigurimin e pajisjeve ndihmëse dhe të mjeteve, asistencës personale dhe shërbimeve të interpretit, sipas nevojave të personave me aftësi të kufizuara si masa të rëndësishme për të arritur barazimin e mundësive.

Rregulli 5 Aksesueshmëria: Shtetet duhet të njohin rëndësinë e aksesueshmërisë në procesin e barazimit të mundësive në të gjitha sferat e shoqërisë. Për personat me aftësi të kufizuara të çfarëdo lloji, Shtetet duhet (a) të lançojnë programe veprimi, për ta bërë mjedisin fizik të aksesueshëm; dhe (b) të ndërmarrin masa për të siguruar akses tek informacioni dhe komunikimi.

KUTIA 6

Draft Konventa e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara

Neni 9 Aksesueshmëria: Për të krijuar mundësinë që personat me aftësi të kufizuar të jetojnë të pavarur dhe për të marrë pjesë plotësisht në të gjitha aspektet e jetës, shtetet nënshkruese duhet të marrin masat e duhura për të garantuar aksesin e personave me aftësi të kufizuara, në mënyrë të barabartë me të tjerët, në mjedisin fizik, në transport, informacion dhe komunikim, përfshirë teknologjitë dhe sistemet e informacionit dhe komunikimit, në shërbime si dhe lehtësira të tjera të hapura apo të ofruara ndaj publikut si në zonat urbane ashtu dhe ato rurale.

Neni 19 Jetesa e pavarur dhe përfshirja në komunitet: Shtetet palë në Konventë njohin të drejtat e barabarta të personave me aftësi të kufizuara, për të jetuar në komunitet me të drejtën e zgjedhjes së barabartë me të tjerët, dhe duhet të marrin masa efektive dhe të përshtatshme për të lehtësuar përmeshjen e plotë të kësaj të drejte nga personat me aftësi të kufizuara, si dhe përfshirjen dhe pjesëmarrjen e tyre të plotë në komunitet.

Neni 20 Lëvizja personale: Shtetet palë duhet të marrin masa të efektshme për të siguruar lëvizshmërinë personale me pavarësinë më të madhe të mundshme për personat me aftësi të kufizuara.

Në nivelin kombëtar, shumë shtete në botë ndeshin sfida më të mëdha në lidhje me lëvizjen e lirë¹⁹ të personave me aftësi të kufizuara në mjedisin e ndërtuar. Edhe pse shumë shtete përpiqen ta adresojnë këtë çështje përmes legjislacionit antidiskriminim, Akti i Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara²⁰ dhe Akti Kundër diskriminimit të Aftësisë së Kufizuar të MB²¹ janë dy shembujt më të mirë për të detyruar ndryshimet në mjedis. BE trajton këtë çështje përmes rrymëzimit të aftësisë së kufizuar në formulimin e politikave.

Lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara në axhendën e Bashkimit Evropian (BE)

BE e ka përcaktuar si prioritet aksesueshmërinë në formulimin e politikave të aftësisë së kufizuar duke e cilësuar si parakusht për pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara. Kjo është artikuluar më tej nga një grup ekspertësh, të ngritur nga Komisioni Evropian, në raportin e tyre, "2010: Evropë e aksesueshme për të gjithë"²² dhe e theksuar më tej përmes rrymëzimit të aftësisë së kufizuar në politikat e BE dhe direktivat e reja të prokurimit publik, të cilat përfshijnë kriteret e aksesueshmërisë. Politikbërësit në Evropë kanë filluar gjithashtu

¹⁷ International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF) available at: <http://www.who.int/classifications/icf/en/>.

¹⁸ Klasifikimi Ndërkombëtar i Fuksionimit, Aftësisë së Kufizuar dhe Shëndetit (KNFAKSh) gjendet në <http://www.who.int/classifications/icf/en/>.

¹⁹ Ky term, "lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara" nuk duhet të ngatërrohet me lirinë e lëvizjes, koncepti ligjor i të drejtës së shtetasve për të ikur nga shteti kudo ku janë të mirëpritur dhe të kthehn pa nderhyrjen e shtetit. Në këtë kuptim, lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara është e drejta e personave me aftësi të kufizuara të lëvizin në mjedisin e ndërtuar pa pengesa apo diskriminim nga shtetasit e tjerë.

²⁰ Teksti i plotë i Aktit të Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara gjendet në: <http://www.usdoj.gov/crt/ada/adahom1.htm>

²¹ Teksti i plotë i Aktit të Aftësisë së Kufizuar dhe Diskriminimit gjendet në: <http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1995/1995050.htm>.

²² Raport i Grupit të Ekspertëve të ngritur nga Komisioni Evropian, "2010: A Europe Accessible for All", (Brussels: 2003).

të zhvendosin aftësinë e kufizuar nga modeli mjekësor për të adresuar aksesueshmërinë e mjedisit të ndërtuar në plan-veprimet e aftësisë së kufizuar kombëtare dhe lokale. Viti Evropian i personave me aftësi të kufizuara në 2003 çoi në theksimin e ri mbi rrymëzimin e aftësisë të kufizuar në politikbërje. Megjithatë, pavarësisht nga vëmendja më e fundit, mbi aftësinë e kufizuar si çështje e të drejtave të njeriut, pjesëmarrja aktive e personave me aftësi të kufizuar në jetën sociale dhe kulturore është ende tepër e kufizuar për shkak të mbajtjes së personave me aftësi të kufizuar si një nga grupet më të marginalizuara në drejtim të integritimit socio-ekonomik²³.

KUTIA 7

Plani i Veprimit Evropian mbi të drejtat e personave me aftësi të kufizuara

Në Prill të këtij viti, Këshilli i Evropës miratoi rekomandimet e Këshillit të Ministrave, Rek (2006)5 mbi një plan të Veprimit Evropian për të nxitur të drejtat dhe pjesëmarrjen e plotë në shoqëri të personave me aftësi të kufizuara : përmirësimi i cilësisë së jetës së personave me aftësi të kufizuara në Evropë 2006-2015. Ky plan veprimi synon të transmetimin e synimeve të Këshillit të Evropës në lidhje me të drejtat e njeriut, mos-diskriminimin, mundësitë e barabarta , pjesëmarrjen dhe qytetarinë e plotë të personave me aftësi të kufizuara në një kuadër politikash Evropiane mbi aftësinë e kufizuar për dekadën e ardhshme. Ky plan veprimi jep një kuadër të gjerë që mund të përshtatet sipas kushteve specifike të shteteve dhe synon të shërbejë si udhërrëfyes për politikbërësit në shtetet anëtare të BE-së. Plani përbëhet nga 15 linja veprimi që mbulojnë fusha të ndryshme.

Mjedis i aksesueshëm dhe pa pengesa nënvizuar në fushën e veprimit nr. 6 – Mjedis i ndërtuar, i përgjigjet parimeve të projektimit Universal për krijimin e mjedisit pa pengesa. Zhvillimi dhe zbatimi i transportit të aksesueshëm në të gjitha nivelet (fusha e veprimit nr.7-Transporti) është ngritur si parakusht për pjesëmarrje aktive dhe akses në punësim. Lëvizja drejt jetës në komunitet (fusha e veprimit nr.8- jeta komunitare) kërkon politika strategjike për tu zhvendosur nga jeta në institucione drejt jetës së mbështetur me bazë komuniteti me masat për shërbimet e orientuar drejt përdorimit komunitar dhe shërbimet mbështetëse të individualizuara.

Angazhimet Evropiane në drejtim të reformës së politikës së aftësisë së kufizuar

Në 2003, BE u angazhua për ta bërë Evropën të aksesueshme për të gjithë deri në 2010²⁴. Sipas raportit të BE, për një BE të aksesueshme për të Gjithë deri në 2010, përcaktimi i aksesueshmërisë njihet rëndësinë e planifikimit holistik:

"Aksesueshmëri" do të thotë të sigurosh ndërtesa dhe ambiente, të cilat janë projektuar dhe menaxhuar për të qenë të sigurt, të shëndetshme, të përshtatshme dhe të përdorshme nga të gjithë anëtarët e shoqërisë. Do të thotë që, godinat duhet të jenë të aksesueshme, duhet të jenë vërtet "të përdorshme" që nga kati i parë deri në tarracë dhe se duhet të sigurohen mënyrat e përshtatshme të daljeve autonome."

Ky angazhim i BE-së përfshiu rrymëzimin e aksesueshmërisë në politikbërje, përfshirë direktivat e prokurimit publik. Një nga arritjet më të mëdha të kësaj iniciative është Rezoluta ResAP (2001)1 mbi futjen e parimeve të Projektimit Universal në kurikulën dhe trajnimet zyrtare për të gjitha profesionet që kanë lidhje me mjedisin e ndërtuar. Të tjera baza të rëndësishme janë **direktivat e reja të prokurimit publik**, të cilat përfshijnë standardet e aksesueshmërisë dhe aksesin tek të mirat, shërbimet dhe tregjet për të gjithë në kriteret e prokurimit publik²⁵. Përveç këtyre ndryshimeve, për shkak të lobimit nga lëvizja e aftësisë së kufizuar përfshirë Forumin Evropian të Aftësisë së Kufizuar (FEAK), BE miratoi direktiva që i bëjnë standartet e aksesueshmërisë të detyrueshme për blerjen e ashensorëve dhe autobusëve të rinj (shih shtojcën 3 të këtij raporti).

5. Situata në Evropën Juglindore në lidhje me lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara

Në Evropën Juglindore, pengesat në mjedisin e ndërtuar ndaj lëvizjes së lirë janë shumë të përhapura dhe ekzistojnë shumë elemente në mjedisin e ndërtuar që diskriminojnë personat me aftësi të kufizuara duke u mohuar atyre aksesin edhe në shërbimet bazë publike të tilla si zyrat postare, godinat qeveritare dhe spitale. Kjo nxitet nga fakti që në rajon, aftësia e kufizuar është parë për shumë kohë sipas modelit mjekësor si dhe sipas kuadrit të mirëqenies duke synuar mbrojtjen e personave me aftësi të kufizuara dhe mbajtjen e tyre të izoluar nga shoqëria. Nën këtë paradigmë, njerëzit me aftësi të kufizuara trajtohen në spitale dhe institucione ose qëndronin në shtëpi me familjarët e tyre, pra nuk kishte nevojë që të ndërtohej mjedisi i aksesueshëm, meqenëse këta persona shiheshin, dhe në fakt ende shihen, rrallë në mjedise publike. Që në fillim të viteve '90, në rajon, aftësia e kufizuar filloi të shihej brenda kuadrit social dhe sipas perspektivës së të drejtave të njeriut, duke u fokusuar në mundësitë e barabarta dhe përfshirjen sociale në sajë të punës së avokatëve të aftësisë së kufizuar. Megjithatë është sfidë të realizosh barazinë sociale kur mjedisi i ndërtuar është shumë i paaksesueshëm.

Aktualisht për shumicën e Evropës Juglindore mjedisi i ndërtuar është gjerësisht i paaksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara si dhe për të moshuarit ose për të tjerët që përjetojnë ndryshime në aftësinë për të lëvizur

²³ Banka Botërore vlerëson se personat me aftësi të kufizuara janë më të varfërit e të varfërve, veçanërisht në vendet në zhvillim.

²⁴ Raport i Grupit të Ekspertëve të ngritur nga Komisioni Evropian "2010: A Europe Accessible for All", (Brussels: 2003).

²⁵ Për më shumë informacion mbi direktivat e prokurimit publik të BE vizito: http://www.edf-feph.org/en/policy/publicpro/pubpro_news_co.htm

(gjymtime të përkohshme, sëmundje, shtatzëni, moshë etj.) Shumica e godinave publike kanë shkallë pa platforma të pjerrëta, transporti publik është i vjetruar dhe i paaksesueshëm dhe shërbimet mbështetëse të nevojshme në nivelin individual për të lehtësuar lëvizjen personale, të tilla si asistencë personale ose shërbimet rehabilituese, ekzistojnë në mënyrë sporadike dhe gjithmonë me mbështetjen e donatorëve ndërkombëtarë.

Megjithatë, sfidat për ndryshimin e mjedisit janë të shumëllojshme; ekziston një mungesë e përgjithshme e investimeve publike në infrastrukturë, mungesë të rregullave dhe standardeve ligjore në ndërtim dhe planifikim dhe një deficit i përgjithshëm në drejtim të ndërgjegjësimit të vendimmarrësve mbi çështjet e aftësisë së kufizuar dhe aksesueshmërisë. Për më tepër, ndërtimi është një nga ekonomitë që sot po rritet më shpejt në Evropën Juglindore, por për shkak të sfidave të rregullave ligjore dhe mungesës së përgjithshme të ndërgjegjësimit mbi standardet e aksesueshmërisë, godinat e reja janë ndërtuar në mënyrë të paaksesueshme. Në nivelin e politikave, aftësia e kufizuar nuk është trajtuar si një çështje thelbësore dhe ende nuk po trajtohet në nivelin ndërinstitucional (përfshirë ministrinë përkatëse për arsimin, punësimin, mbrojtjen sociale, shëndetin, investimet kapitale, ndërtimi dhe projektimi) Në rajon, koordinimi mes ministrive ose kuadri ndërmintorror për politikën sociale në përgjithësi nuk është i zhvilluar mirë, duke i bërë reformat në lidhje me aftësinë e kufizuar të vështira për tu zbatuar në mënyrë ndër-sektoriale.

Një tjetër sfidë është rritja e korrupsionit në sektorin e ndërtimit dhe lidhjet e pashmangshme mes investitorëve, kompanive të ndërtimit dhe autoriteteve lokale. Tendencat në rritje të korrupsionit të industrisë së ndërtimit lejon që godinat të vazhdojnë të ndërtohen pa marrë parasysh kodet dhe standardet e ndërtimit dhe pa u ndëshkuar për këtë gjë. Përveç kësaj, ekziston një keqkuptim i zakonshëm që aksesueshmëria kushton më shumë, i cili është një mit që duhet të thyhet.

Aktorëve lokalë dhe kombëtarë u mungon ndërgjegjësimi mbi çështjet e aftësisë së kufizuar përfshirë rëndësinë e mjedisit pa pengesa dhe shërbimet e duhura mbështetëse. Në përgjithësi, aktorët lokalë, përfshirë sektorin privat, nuk janë të angazhuar sa duhet në procesin e përgjithshëm të reformës dhe ata janë vendimmarrësit kyç që do të luajnë një rol thelbësor në zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes. Angazhimi lokal në planifikimin pa pengesa është i vështirë për sa kohë që Projektimi Universal dhe Projektimi për të gjithë nuk janë të përfshira në kurikulat zyrtare të fakulteteve të arkitekturës dhe kur nuk ka trajnim mbi standardet e aksesueshmërisë për ndërtuesit, inxhinierët dhe projektuesit urban.

Pavarësisht nga vështirësitë, ekziston një moment politik i mirë për ndryshim në Evropën Juglindore. Vendimmarrësit e aftësisë së kufizuar në rajon janë të fuqishëm, tregojnë shenja të qarta të lëvizjes drejt një zëri të bashkuar për të kërkuar përfshirje dhe mundësi të barabarta. Ka një tendencë drejt investimit në ndërtimin e institucioneve si rezultat i asociimit në BE dhe proceseve të para-pranimit, që sjell mundësi për reformat e sistemit të mbrojtjes sociale si dhe për ndryshime në mjedis. Ndërsa planet e veprimt të zhvillimit lokal dhe strategjitë kombëtare të uljes së varfërisë po zbatohen në të gjithë rajonin, ato ofrojnë mundësi të tjera për të punuar me vendimmarrësit lokal mbi çështjet e aftësisë së kufizuar. Ndërhyrja në procese për të siguruar që aftësia e kufizuar është në axhendë është e një rëndësie tepër të madhe.

Më i rëndësishëm është fakti që, pavarësisht nga vështirësitë në rajon, po zbatohen iniciativa të rëndësishme në nivelin bazë, për të zbatuar zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes. Pjesa II e raportit do të studiojë më në thellësi këto iniciativa për të analizuar sfidat dhe sukseset e eksperiencës së OPAK në bërjen e lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuara pjesë të axhendës së reformave.

PJESA II

NDËRTIMI I HALLKAVE TË ZINXHIRIT TË PANDËRPRERË TË LËVIZJES: VËSHTRIM MBI PRAKTIKAT NË RAJON

Kjo pjesë e raportit do të analizojë të gjitha pjesët që krijojnë zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes në kontekstin e Evropës Juglindore duke analizuar se, cilat pjesë të zinxhirit kanë filluar të zbatohen në rajon, dhe se çfarë duhet bërë për ta bërë zinxhirin vërtet të pandërprerë. Në këtë pjesë raporti do të sjellë histori të individëve se si ata ndeshen me mjedisin e paaksesueshëm çdo ditë. Ai do të prezantojë gjithashtu histori të suksesshme se si persona me aftësi të kufizuara kanë arritur të lëvizin nëpër mjedisin e ndërtuar me pengesa të kufizuara.

Pjesa II ndahet në pesë pjesë: shërbimet mbështetëse individuale, shtëpi të aksesueshme, ndërtesat publike, mjedisi përreth dhe transporti – secila pjesë e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes. Çdo pjesë shoqërohet me praktikat më të mira dhe histori reale.

Situata në Evropën Juglindore: Sfidat dhe mundësitë për zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes në rajon

Mjedisi i ndërtuar është larg përmbushjes së nevojave të personave me aftësi të kufizuara; në veçanti, ndërtesat ekzistuese private dhe shumë ndërtesa publike - edhe ato të reja - nuk janë të aksesueshme dhe informacioni për ti udhëzuar njerëzit brenda ndërtesave është shumë i varfër. Për më tepër, infrastruktura përreth vështirë se është e aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara dhe mungesa e mirëmbajtjes vetëm se e vështirëson gjendjen. Përveç kësaj, mjetet e transportit që ekzistojnë në qytete e mëdha kryesisht janë të paaksesueshme dhe pa ndonjë informacion për personat me dëmtime sensoriale. Në të njëjtën kohë, zonat rurale, në përgjithësi, nuk kanë ndonjë rrjet eficient ose të aksesueshëm transporti.

Detyrimet e legjisllacionit ekzistues dhe standardet e aksesueshmërisë mbi ndërtimet dhe projektimin që ekzistojnë në ligje pothuajse nuk zbatohen kurrë. Njësitë përgjegjëse për zbatimin e standardeve në ndërtim dhe projektim nuk monitorojnë në mënyrë sistematike ndërtesat dhe ndërtimet e reja. Nëse ato monitorojnë mjedisin e ndërtuar, pothuajse asnjëherë nuk rregullojnë zbatimin e kërkesave të aksesueshmërisë. Kjo bëhet edhe më e rëndë nga fakti që planifikimi urban është i dobët në rajon dhe se shumë gjëra në mjedisin e ndërtuar nuk janë planifikuar në mënyrë të koordinuar por janë ndërtuar në mënyrë informale. Mungesa e rregullave dhe planifikimit është rënduar më shumë nga rritja shumë e shpejt e industrisë së ndërtimit që është shoqëruar me korrupsion në të gjithë rajonin gjë që e bën të vështirë të kontrollohet dhe monitorohet.

Zbatimi i një mjedisi pa pengesa është edhe më i vështirë për shkak të faktit që aksesueshmëria dhe Projektimi Universal nuk janë përfshirë zyrtarisht në kurikulat e fakulteteve të arkitekturës, planifikimit urban dhe projektimit ose në trajnimet për ndërtuesit dhe ose transportuesit²⁶. Shumica e aktorëve përgjegjës për mjedisin e ndërtuar nuk janë të familjarizuar me standardet e aksesueshmërisë ose çështjet e aftësisë së kufizuar në përgjithësi. Pengesat fizike rezultojnë përgjithësisht nga ndërtimet e pakujdesshme ose planifikimi i pavëmendshëm. Kjo përforcohet nga fakti që personat me aftësi të kufizuara në përgjithësi nuk janë të dukshëm në komunitet duke i bërë një komponent të harruar të procesit të projektimit.

Në të njëjtën kohë, për shkak të asocimit në BE dhe proceseve të para-pranimit që po zbatohen bashkë me decentralizimin dhe ndërtimin e institucioneve, duhet të kapet mundësia për të sjellë ndryshime reale në mjedisin e ndërtuar. Klima aktuale e ndryshimit hap gjithashtu dyer të reja për zhvillimin e politikave kombëtare të aftësisë së kufizuar dhe rrymëzimin e aftësisë së kufizuar në formulimin e politikave. Ndërsa shtetet përcaktojnë strategjitë e zhvillimit kombëtar, është e rëndësishme që personat me aftësi të kufizuara të përfshihen në këto politika specifike në programet arsimore, planet e punësimit dhe akses në kujdesin shëndetësor me angazhim të qartë ndaj aksesit në mjedisin e ndërtuar dhe aksesin tek komunikimi dhe informacioni për të gjithë.

Edhe pse ekziston momenti politik që, vjen për shkak të reformave të BE-së, zbatimi i zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes mund të ndodhë vetëm kur projektet dhe iniciativat të ndërmerren në nivelin lokal në bashkëpunim me autoriteteve lokale, vendimmarrësit e mjedisit të ndërtuar dhe personave me aftësi të kufizuara, duke pasqyruar rritjen e pushtetit, jo vetëm të autoriteteve lokale, por edhe të shoqërisë civile. Vendimmarrësit lokal kanë rastin që

²⁶ Kur standartet e aksesueshmërisë janë pjesë e kurikulës ato përfshihen zakonisht në nivelin pas-universitar.

të sjellin ndryshim në mjedisin e tyre duke punuar në bashku me OPAK dhe pjesëtarët e shoqërisë civile të fushës përkatëse.

Shumë OPAK në rajon kanë tashmë lidhjet me ministrinë dhe autoritetet lokale përmes punës së tyre për të nxitur barazimin e mundësive të personave me aftësi të kufizuara. Megjithatë dialogu dhe bashkëpunimi me vendimmarrës të tjerë që merren specifikisht me mjedisin e ndërtuar duhet të rforcohet për tu bërë një proces real pjesëmarrës që, arrihet kur personat me aftësi të kufizuara të bëhen partnerë aktivë, këshillues dhe monitorues të proceseve.

1. Shërbimet mbështetëse të individualizuara përfshirë pajisjet ndihmëse dhe asistencën personale: hallka e parë e zinxhirit

Shërbimet e asistencës personale të tilla si: asistencë personale, pajisjet ndihmëse dhe shërbimet e interpretimit janë një parakusht thelbësor për lëvizje të lirë për personat me aftësi të kufizuara. Ato përbëjnë hallkën e parë të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe janë thelbësore për arritjen e pavarësisë. E thënë thjesht, si mundën përdoruesit e karriges me rrota të dalin nga shtëpitë e tyre nëse nuk kanë pajisjet e duhura ndihmëse për tu ngritur nga shtrati dhe për të lëvizur nëpër shtëpinë e tyre? Si mundën personat me aftësi të kufizuara të rënda, të planifikojnë të shkojnë në teatër nëse nuk kanë shërbimin e asistencës personale për ti ndihmuar në shtëpi për tu bërë gati?

KUTIA 8

Shërbimet mbështetëse

Shërbimet mbështetëse janë një grup i specializuar shërbimesh që synojnë arritjen e vetëvendosjes dhe pjesëmarrjes së personave me aftësi të kufizuara në shoqëri dhe lehtësojnë aksesin në shërbimet e zakonshme përfshirë arsimin dhe punësimin. Ato janë elementë kyç për rrymëzimin e aftësisë së kufizuar dhe përfshijnë ekzistencën **e pajisjeve orto-prostetike dhe ato ndihmëse, asistencën personale, transportin e specializuar dhe interpretët për personat me aftësi të kufizuara sensoriale.**

Sipas Rregullave Standarte të OKB, lëvizja personale e lehtësuar nga aksesin e pajisjeve ndihmëse përkatëse, përfshirë asistencën personale është parakusht që, personat me aftësi të kufizuara të marrin pjesë në jetën sociale. Në Evropën juglindore, shërbimet mbështetëse ekzistojnë vetëm në mënyrë rastësore dhe zbatohen kryesisht nga organizatat jo-qeveritare që mbështeten nga donatorët ndërkombëtar²⁷. Në shumë raste, shërbimet e asistencës personale në të cilat përdoruesi kontrollon shërbimin, si dhe ofruesi i shërbimit nuk ekzistojnë fare dhe shteti nuk është përgjegjës për zbatimin e shërbimeve të transportit derë më derë, por janë OPAK që ofrojnë këto shërbime mbi baza informale. Strukturat shtetërore në këto vende nuk marrin përgjegjësitë e tyre për të garantuar masat e nevojshme si dhe shërbimet e asistencës personale dhe pajisjet ndihmëse, të cilat janë të cilësive dhe standardeve të ndryshme.

Përveç mungesës së shërbimeve mbështetëse individuale, mekanizmat rregullatorë që garantojnë efektshmërinë e sektorit të shërbimeve sociale mungojnë në të gjithë rajonin. Shërbimet sociale mund të veprojnë si levë drejt pjesëmarrjes së plotë nëse u përgjigjen nevojave të përdoruesve:

- në mënyrë të individualizuar
- në nivelin e komunitetit
- në mënyrë të rrymëzuar
- me mënyrën e përfaqesjes paralele tek shërbimet cilësore të specializuara
- Rritja e pjesëmarrjes së të gjithë vendimmarrësve në ofrimin e shërbimeve²⁸.

Mekanizmat rregullatorë janë instrumente që garantojnë respektimin e këtyre parimeve themelore në dhënien e shërbimeve sociale dhe për rrjedhojë, thelbësore për garantimin e efektivitetit të sektorit të shërbimit social²⁹. Mekanizmat rregullatorë përfshijnë:

- **Referimi parësor**- sistemi i vendimmarrjes që drejton gjetjen e shërbimeve efektive dhe eficientë për personat me aftësi të kufizuara dhe grupe të tjera të dobëta³⁰
- **Standardet e cilësisë** janë kriteret ose tregues të pranuar nga të gjithë për të vlerësuar nivelin e dëshirueshëm të realizimit të shërbimit të ofruar³¹;
- **Licënsimi** (autorizimi) është procedura, e cila njeht të drejtën e një organizate për tu ofruar, një shërbim të caktuar përdoruesve, duke ndjekur respektimin e standardeve minimale të përcaktuara nga ligji³².
- **Akreditimi** është një proces vullnetar që u ofron siguruesve të shërbimeve njohjen e arritjes së standardeve të cilësisë të përcaktuara nga një agjenci akredituese³⁴.

²⁷ Për më shumë shih, Chiriacescu, Diana, "Ensuring Access of People with Disabilities to Services: The Need for Regulatory Mechanisms in South East Europe", Disability Monitor Initiative (Belgrade: Handicap International, 2006).

²⁸ Shoqata Evropiane e Ofruesve të Shërbimeve për Personat me Aftësi të Kufizuara, prezantim në konferencën e tretë rajonale mbi shërbimet sociale, organizuar nga Handikap Internacional i Evropës Jug-lindore, Beograd, Shtator 2005

²⁹ Chiriacescu, 12-13.

³⁰ Bilson, A., Harwin J. "Gate Keeping Services for Vulnerable Children and Families", (Florence: Innocenti Centre, UNICEF and World Bank, 2003).

³¹ Wright and Whittington (1992) në Chiriacescu (2006).

³² Bilson, A., Gotestam, R. "Improving Standards of Child Protection Services", (Florence: Innocenti Centre, UNICEF and the World Bank: 2003).

³³ Bilson, A., Gotestam, ibid.



Nga të paktët përdorues të karriges elektrike me rrota në provincën e Kosovës, të administruar nga OKB

1.1 Pajisjet ndihmëse

Pajisjet ndihmëse përfshijnë pajisjet orto-prostetike, karriget me rrota, patericat, ndihmën teknike dhe kontrolluesit e përshtatur të makinave. Pajisjet e duhura ndihmëse shpesh janë të paaksesueshme financiarisht për shumë përdorues për shkak të kostos së tyre të lartë, pavarësisht se ata duhet të mbulojnë nga skemat sociale dhe sigurimeve. Nën sistemin aktual, shumë pajisje ndihmëse mbulojnë vetëm pjesërisht nga shteti dhe kërkojnë bashkë-financimin e përdoruesit, gjë që mund të jetë e papërbalueshme si kosto³⁴. Nën sistemin socialist, pajisjet ndihmëse përgjithësisht jepeshin falas nga sistemi publik shëndetësor³⁵. Kjo është çështje thelbësore për Evropën Juglindore ku pengesa më e madhe e aksesit në pajisjet ndihmëse është ajo financiare. Pajisjet orto-prostetike pjesërisht mbështeten nga shteti dhe në shumë vende, janë ngritur sisteme të bashkëfinancimit, por vështirësia financiare është ende e lartë, veçanërisht për familjarët me të ardhura të ulëta ose të mesme. Për shembull, në Bosnje-Hercegovinë bashkëfinancimi varion nga 10-50%, që shkon nga 100-1000 euro në varësi të pajisjes. Në Provincën e Kosovës, të administruar nga OKB, mungon sistemi i financimit të kujdesit shëndetësor, prandaj pacientët duhet të paguajnë të gjithë çmimin e karriges me rrota apo pajisjes ndihmëse³⁶.

Një tjetër çështje madhore në lidhje me sektorin orto-prostetik është prodhimi i kufizuar i pajisjeve, i shoqëruar me mungesën e stafit profesional të trajnuar për ti prodhuar ato, gjë që çon në cilësi të ndryshme nga një prodhues në një tjetër. Kjo është e lidhur kryesisht me faktin që ka një njohje të kufizuar të vetë profesionit dhe mungesë në programet zyrtare arsimore. Për më tepër, ka një **kontroll të kufizuar të cilësisë së ndërmarrjeve që prodhojnë pajisjet**³⁷. Për rrjedhojë, edhe për personat që kanë paratë mund të jetë e vështirë që të gjejnë pajisjen e përshtatshme dhe ndihmën orto-prostetike që i përshtatet nevojave të tyre. Kjo është çështje e rëndësishme në drejtim të lëvizshmërisë. Nëse një përdorues ka pajisje që nuk përshtaten plotësisht dhe nuk i përgjigjen plotësisht nevojave të tij individuale, ato vështirë se mund të përdoren.

Praktikë e mirë 1: Rritja e trajnimit profesional për teknikët e orto-prostetikës në Rumani

Zhvillimi i teknikave të larta të orto-prostetikës është parakusht për përmirësimin e cilësisë së pajisjeve ndihmëse. Kjo kërkon programe arsimore të përshtatshme për të rritur aftësitë aktuale të teknikienëve duke i trajnuar ata mbi standardet ndërkombëtare. Rumania inicioi në vitin 2003 një program arsimor tre vjeçar për teknikienët e orto-prostetikës. Programi zhvillohet pas mbarimit të shkollës së mesme dhe Ministria e Arsimit dhe Kërkimeve miratoi kurikulin sipas standardeve profesionale të Evropës Perëndimore. Ministria shtoi gjithashtu në listën zyrtare të profesionistëve edhe teknikët e lartë të orto-prostetikës. Përpara kësaj iniciative, teknikët që punonin në punishtet e orto-prostetikës ishin teknikë të nivelit të ulët pa arsim përkatës. Rumania është vendi i parë në rajon (përveç Sllovenisë) që krijoi një program zyrtar trajnues për teknikë të lartë sipas standardeve profesionale.

³⁴ Handicap International "Përtej De-Institucionalizimit: Nga një tranzicion i paqëndrueshëm drejt një sistemi aftësues në Evropën Jug-Lindore", Iniciativa e Monitorimit të aftësisë së kufizuar (Belgrade: Handicap International: 2004): 58.

³⁵ Ibid: 58.

³⁶ Handicap International and UNICEF, "Landmine Victim Assistance in Bosnia and Herzegovina – working paper to support the elaboration of a long-term strategy," (Bosnia and Herzegovina: Handicap International and UNICEF, 2004).

³⁷ Handicap International "Përtej De-Institucionalizimit: Nga një tranzicion i paqëndrueshëm drejt një sistemi aftësues në Evropën Jug-Lindore", 58-59.

HISTORI JETËSORE 1

RËNDËSIA E PAJISJEVE NDIHMËSE CILËSORE PËR LEHTËSIMIN E LËVIZJES SË PAVARUR

NEXHATI, NË BOSNJE-HERXEGOVINE, DUKE ECUR ÇDO DITË NË QYTET PËR TË MBAJTUR TRUPIN NË FORMË

Isha shofer kamioni për një kompani ndërtimi nga Beogradi. Udhëtoja në shtete të ndryshme, si Rusia, Turqia dhe Iraku, si shofer i kamionëve të mëdhenj.

Megjithatë në 4 prill 1992 isha i detyruar të përfshihesha në ushtri dhe kur filloi lufta shërbeva si ushtar pranë Tuzlës. Në 22 gusht, shkela mbi një minë. Kur pësova aksidentin humba vetëm gishtin e këmbës. Megjithatë na rrethuan dhe m'u desh të vrapoja mes pyllit për 13 orë duke u përpjekur të shpëtoja. Kur së fundi arrita në spital, ata vendosën të më prisnin gjysmën e këmbës për të frenuar gangrenizimin. Pas gjashtë ditësh u detyruan të më prisnin edhe pjesën mbi gju. Periudha kohore mes aksidentit dhe spitalit kishte qenë shumë e gjatë, duke shpejtuar kështu gangrenizimin."

Dhjetë ditë pas operacionit të dytë Nexhati u kthye në shtëpinë e tij, pa proteza; në 1993 ai mori një palë proteza për ti përdorur si mbështetje. Më pas, si pjesëtar i një grupi pacientësh të spitalit të dërguar në Zenicë, ai siguroi protezën e tij të parë. Pas dhjetë ditë rehabilitimi për të mësuar se si të ecte me të, ai mundi të ecte pa ndihmën e patericave. "Isha këmbëngulës, duhej shumë durim. Megjithatë, protezat nuk ishin të mira dhe më shkaktonin plagë, kështu që më vonë i hoqa dhe vendosa të përdorja në vend të tyre dy paterica."

Së fundi, në 1997, me përfundimin e luftës, të plagosurit gjatë shërbimit ushtarak mundën të merrnin proteza përmes Ministrisë së re për invalidët e Luftës. Nexhati mori një palë nga Ministria dhe i mbajti deri në 2002. Në fakt që nga 1999 ai kishte të drejtë të merrte një palë të reja çdo tre vjet dhe një palë këpucë ortopedike çdo vit.

Gjatë viteve të luftës për mua ishte e vështirë ecja me paterica, pasi duke qenë se nuk kisha makinë dhe nuk kishte as karburant më duhej të ecja 5-6 km në ditë dhe shumë njerëz nuk m'i ndanin sytë. Për më tepër kisha plagë për shkak të patericave. Tani e kam shumë më të lehtë.

Nuk e përfytyroj dot se si mund të jetoj pa protezë

"As dua ta mendoj një gjë të tillë: thjesht e vesh protezën si të ishte këpucë në mëngjes, vesh çorapen sipër saj dhe e heq në mbrëmje."

"Nuk është njësoj si para aksidentit, por mund të kryej pothuajse të gjitha aktivitetet. Për shembull, mund ti jap makinës, nëse është me kamio automatike. Nuk punoj, por shumë njerëz edhe më të rinj se unë gjithashtu nuk punojnë, prandaj është edhe më e vështirë për mua të gjej punë. Në vend të saj, marr pension, i cili mjafton vetëm sa për të jetuar. Në fakt, pasi shtëpia jonë u shkatërrua në 1992, morëm përkohësisht një shtëpi që na e dha Ministria e Mbrojtjes. Më pas bleva një shtëpi të vjetër dhe e rregullova kështu që mund të jetoja bashkë me gruan time, e cila nuk punon, si dhe me djalin tonë që studion. Gjatë dimrit lëvizëm në një apartament dhe këtu ka ashensor."

"Pas luftës, gjithçka në Tuzla u bë e aksesueshme. Nuk kam pengesa. Jo të gjitha ndërtesat e vjetra kanë ashensor, por kur duhet, si në rastin e një ish-komshiut tim, bashkia ndërton një ashensor personal. Për më tepër, shërbimet kryesore publike kanë hyrje të aksesueshme, autobusët janë me dysheme të ulët dhe trotualet kanë pjesë të ulura."

"Gjatë ditës, ulem në kafenenë time të preferuar dhe shkoj zakonisht në zyrën postare dhe në bankë. Eci në këmbë ose hipi në autobus. Pavarësisht nga gjithçka, eci çdo ditë nëpër qytet për të mbajtur trupin në formë dhe për të mos shtuar peshë, pasi në të kundërt protezat nuk do të më bënin më."

1.2 Asistenca personale

Si në Rregullat Standarde të OKB, ashtu edhe në Konventën e OKB, shërbimet e asistencës personale konsiderohen si një nga parakushtet për jetesë të pavarur duke mundësuar lëvizje më të madhe.

KUTIA 10

Koncepti i Asistencës Personale

Shërbimi kryhet si vijon: asistenti personal zgjidhet dhe punësohet nga përdoruesi për të ofruar shërbimet e individit sipas nevojave të tij. Plani i punës për tipin e mbështetjes për Asistencën personale zhvillohet nga përdoruesi në përputhje me ligjet lokale të punës. Asistenti personal mund të punojë në shtëpinë e personit për ta ndihmuar atë, me detyra të tilla, si: veshja, gatimi ose përgatitja për të dalë nga shtëpia. Ata mund të punësohen gjithashtu për ta ndihmuar përdoruesin për të zhvilluar aktivitete ditore në komunitet, p.sh bëjnë pazarin, shkojnë në takime, apo në punë në varësi të nevojave të përcaktuara nga vetë përdoruesi.

Kjo lloj asistence personale e kontrolluar nga përdoruesi për të mbështetur jetesën e pavarur nuk mbështetet nga ndonjë prej shteteve të Evropës Juglindore. Në vend të saj, shtetet u japin para kesh personave të tretë për asistencën ndaj një personi tjetër. Ky përfitim në para përdoret përgjithësisht nga një pjesëtar i familjes si shtesë e totalit të të ardhurave familjare.

Praktikë e mirë 2: Të mundësosh Shërbimet e Asistencës Personale të kontrolluara nga përdoruesi, në Serbi

Qendra për Jetesë të Pavarur, në Serbi (QJP, Serbi) zhvilloi Shërbimet e Asistencës Personale (SH.A.P) që kryhet aktualisht në disa bashki në të gjithë Serbinë me mbështetjen e Shërbimit Mbështetëse Katolike dhe Kooperacioni i Zhvillimit të Irlandës. Në fund të vitit 2005 kishte afërsisht 70 përdorues dhe 72 asistentë personalë. Aktualisht, janë afërsisht 55 përdorues, duke qenë se financimi u zvogëluar nga qeveria irlandeze. Projekti i shërbimit të asistencës personale filloi si projekt pilot në 2000-2001, i mbështetur nga OXFAM si një formë alternative e shërbimit mbështetës për personat me aftësi të kufizuara. Faza pilot përfshiu një studim që vlerësoi kërkesën për shërbim, duke identifikuar ndryshimet në jetën e përdoruesve të shërbimit të asistencës personale dhe duke analizuar cilësinë e shërbimit. Në fund të fazës pilot, mbi bazën e rezultateve të studimit, me mbështetjen e qeverive irlandeze dhe Serbe, si edhe Shërbimit Mbështetës Katolik, QJP e Serbisë zbatoi një Shërbim të ri të Asistencës Personale të quajtur SHAPS, projekti Shërbimet e Asistencës Personale Serbe i vitit 2003. Në vitin 2006 projekti SHAPS u mbështet më tej financiarisht nga Qeveria irlandeze për një numër më të vogël përdoruesish deri në vitin 2006.

Kjo iniciativë e QJP në Serbi është shërbimi i parë në rajon i Asistencës Personale, i kontrolluar nga konsumatori, që do të thotë se përdoruesi ka në kontroll të plotë shërbimin. Parimi është që personi me aftësi të kufizuara vendos për veten e tij/saj për mënyrën se si e jeton jetën e vet, gjë që përbën bazën e filozofisë së Jetesës së Pavarur.

Përdoruesit e Asistencës Personale përfitojnë nga shërbimi duke qenë në gjendje të marrin pjesë më lehtë në shoqëri. Ata shpesh përjashtohen nga pjesëmarrja pa pasur ndihmën e një personi tjetër, për shkak të një numri të madh pengesash në ambientin e ndërtuar përveç gjërave të tjera. Këta 40 përdorues mund të mbushin boshllëkun që i ka ndarë nga fqinjët, miqtë, evenimentet sociale, mundësitë arsimore dhe të aktiviteteve të tjera që bashkëqytetarët e tyre i gëzojnë lehtësisht. Për shembull, një përdorues në Jagodinë që e kishte kaluar jetën duke lexuar libra në shtëpi apo me ndonjë vizitë të rrallë në qendër të fshatit apo në ndonjë aktivitet sportiv është një nga drejtuesit më aktiv të lëvizjes së aftësisë së kufizuar. Bashkë me një grup miqsh, gjithashtu përdorues të shërbimit të AP, ai arriti të fitojë nga bashkia e Jagodines një ambient pune për degën lokale të QJP të Serbisë. Edhe pse përdorues i karriges me rrota, ai udhëton tashmë tre herë në javë me asistentin e tij tridhjetë kilometra në çdo drejtim për të drejtuar grupin në projektet dhe aktivitetet e tij³⁸.

Për të vazhduar Shërbimin e Asistencës Personale, QJP Serbi duhet të gjejë zgjidhjet me Ministrinë e Punës, Punësimin dhe Çështjeve Sociale. Në fakt, aktualisht po negocion me këtë Ministri për të rrymëzuar asistencën personale në shërbimet sociale. Ajo ka marrë financimi të pjesshëm për vitin 2006 nga Kooperacioni i Zhvillimit irlandez, por kjo do të thotë se do të ketë financim të reduktuar dhe shërbime të reduktuara në të ardhmen pavarësisht se gjen burime të tjera financimi. Projekti do të fokusohet më shumë në zhvillimin e standardeve dhe studime të mëtejshme.

Në 2005, QJP angazhoi institutin G17 për të realizuar një analizë të kostos së shërbimeve të asistencës personale sipas eksperiencës së SHAPS të quajtur "Kostoja e Pavarësisë" dhe një ekip studiuesish për të realizuar një studim mbi pjesëmarrjen të quajtur "Eksperienca e Pavarësisë". Të dy dokumentet u publikuan dhe treguan se, jo vetëm që ishte e mundshme të realizohej ky lloj shërbimi mbështetës në Serbi, por edhe se SHAPS ka kontribuar ndjeshëm në përmirësimin e cilësisë së jetës së përfituesve.

QJP Serbi realizoi kohët e fundit një vlerësim të jashtëm të projektit SHAPS 2003-2005 dhe po negocion me ministrinë për vazhdimësinë afat-gjatë të asistencës personale në Serbi. Ajo ka marrë mbështetjen e ministrisë për të mbuluar një pjesë të kostove për vitin 2007.

³⁸ Ky informacion vjen nga Raporti i Aktiviteteve të Projektit Interim të QJP Serbi, Janar 2004-Janar 2005

HISTORI JETËSORE 2

ASISTENCA PERSONALE NDIHMON NË KAPËRCIMIN E PENGESAVE EKZISTUESE QË ÇOJNË NË IZOLIM NË MJEDISIN E NDËRTUAR

SRXHAN, ANËTAR I SHOQËRISË SË SKLEROZËS SHUMËFISHE DHE QJP SERBI, SI DHE PËRDORUES I ASISTENCËS PERSONALE
Marrë nga një intervistë

Srxhan, 33 vjeç ka 22 vjet që jeton me sklerozën shumëfishe (SSH). Ai filloi të vinte re disa ndryshime, kur u kthye nga shërbimi ushtarak, të cilave nuk u dha shumë rëndësi. Në atë kohë, ai lëvizte lirisht dhe nuk i shkonte në mendje se jetonte në një ndërtesë totalisht të paaksesueshme me shkallë spirale dhe pa ashensor.

Kur godina u prish, 15 vjet më parë, u vendos në një apartament ku jeton edhe tani. Pesë vjet më parë, sëmundja e tij kronike u përkeqësua dhe atij ju desh të përdorte karrige me rrota.

Srxhan mund të lëvizë me karrigen me rrota, por jo për një kohë të gjatë pasi lodhet shumë shpejt.

Shikimi i është dobësuar dhe gjithçka i duket e turbullt "sikur të isha nën ujë"; megjithatë arrin ti shohë objektet kur i ka pranë. Mund të përdorë kompjuterin pasi i jep mundësinë të zmadhoj geramat, prandaj lexon libra nga interneti, shkruan shkrime për gazetat e SSH të tilla, si: "Bota ime SH", sheh filma, komunikon me miqtë dhe dëgjon muzikë, veçanërisht kitarën akustike dhe muzikë klasike.

Megjithatë, siç thotë Srxhan, "Për të gjitha fushat e jetës, nuk mund t'ia dilja mbanë vetë". Në sajë të projektit të QJP Serbisë, financuar nga Qeveria irlandeze, ai mund të mbështetet aktualisht nga një asistent personal, shpenzimet e të cilit ai nuk mund ti përballonte vet me pensionin që merr nga shteti.



Srxhan me asistentin e tij personal

Kështu, Milutini, një fizioterapist 5 ri, vjen 6 orë në ditë, 30 orë në javë për të asistuar Srxhan në aktivitetin e tij ditor.

"Kemi mundësi të largohemi nga qyteti, për seminare apo pushime, pasi kemi rënë dakord së bashku."

"Mundem të eci nëpër shtëpi pasi e kemi përshtatur duke instaluar doreza në mure; por unë nuk i përdor ato në dhomën e gjumit pasi muri është në kushte të këqija dhe kam frikë se mund të rrëzohem. Preferoj ato që janë vendosur në dyert prej druri pasi janë të forta."

"Po kështu kam një krevat të veçantë me sistem ngritës nga spitali. Njësoj si karrigia me rrota, e përfitova përmes sistemit të sigurisë sociale pasi kalova një procedurë të gjatë për ta marrë. Tualeti është shumë i vogël dhe vaska e dushit shumë e lartë prandaj bleva një karrige dhe Milutini më ndihmon të hyj dhe të dal. Ime më merret me gatimin, ndërsa ai me pastrimin."

"Shpesh dua të dal nga shtëpia, por pa të jam si në burg."

1.3 Më tej

Skemat e shërbimeve të asistencës personale që kontrollohen nga përdoruesit dhe të cilësisë së mirë duhet të zbatohen nga shtetet në rajon me ndihmën dhe konsultimin e OPAK dhe personave me aftësi të kufizuara. Projekti pilot në Serbi, SHAPS, i realizuar nga QJP Serbi është një shembull i shkëlqyer se si mund të projektohen dhe zbatohen këto shërbime. Me mbështetjen e shtetit, shërbime si asistenca personale mund tu nënkontraktohen OPAK-ve dhe ofruesve të tjerë të shërbimeve në nivelin lokal që kanë njohuritë dhe kapacitetin për të dhënë shërbime cilësore.

2. Banesë e Aksesueshme: Hallka e dytë e zinxhirit

E ngjashme me shërbimet e mbështetjes së individualizuar, një shtëpi e aksesueshme është parakusht për jetesë të pavarur apo vetëvendosje, pasi i mundëson individit të bëjë atë që do dhe krijon mundësi të jenë të pavarur brenda hapësirës ku jetojnë. Ky përcaktim u drejtohet të gjithë njerëzve që ndeshin vështirësi në kryerjen e aktiviteteve ditore në shtëpi për shkak të një aftësie të kufizuar. Do të thotë që, jo vetëm njerëzit me aftësi të kufizuara fizike, njerëzit që kemi automatikisht në mendje kur flasim për aksesueshmëri, por edhe njerëzit me aftësi të kufizuara sensoriale, ose intelektuale, ose edhe personat më të moshuar që mund të kenë humbur ndonjë kapacitet dhe për rrjedhojë ndeshin pengesa në shtëpinë e tyre - të gjithë ata kanë nevojë për shtëpi të aksesueshme³⁹. Për disa, kjo mund të arrihet përmes disa elementeve që vendosen në mënyrë permanente të tilla, si: **dyer të gjera, parruzë për tu mbajtur, vaska me ndenjësë në banjë**, ose duke përdorur disa mjete që përshtaten shpejt pa përdorur ndryshime strukturore ose materiale. Për individët me aftësi të kufizuara sensoriale, një të verbër për shembull, nevojitet **shenja me prekje që tregojnë ndryshime në nivelin e dyshemesë, shenja në Brejll, në aparaturë**. Individët me dëmtime dëgjimi kanë nevojë për **përshtatje pamore** për shembull, gjëra të tilla, si: **zilja e telefonit, zilja e derës dhe sensorët e alarmit në rast zjarri**. Për përdoruesit e karrocave me rrota, aksesi mund të kërkojë **platforma të pjerrëta në hyrje, banakë të ulët, shtëpi pa pragje, banja të gjera**, dush në vend të vaskës dhe garantimi që ka **ashensor** nëse apartamenti është mbi katin e parë⁴⁰.

Shtëpia e aksesueshme ndihmon për të lehtësuar jetesën e pavarur dhe për të siguruar një mënyrë që njerëzit me aftësi të kufizuara të jetojnë në komunitet. Me dhënien e Asistencës Personale dhe një shtëpi të aksesueshme, një person me aftësi të kufizuara mund të jetojë në mënyrë të pavarur. Në mjedisin aktual shumë njerëz me aftësi të kufizuara jetojnë në shtëpi të papërshtatshme - ose në institute, ose u mbetet të jetojnë në një shtëpi me familjarët e tyre edhe pse janë në moshë madhore. Shtëpitë e papërshtatshme për personat me aftësi të kufizuara kanë pasoja serioze. Në Britani për shembull, një studim tregoi se janë 4 milion njerëz me kufizime në lëvizje, por vetëm 80000 prej tyre kanë shtëpi të aksesueshme. Në fakt, në periudhën 1980-1988 numri i personave me aftësi të kufizuara pa shtëpi u rrit në 92% dhe këtu nuk përfshihen ata që jetonin në institucione apo në shtëpi me familjarët e tyre⁴¹.

Shtëpi private përkundër ndërtesave rezidenciale kolektive

Për ndërtesat rezidenciale kolektive ekzistuese parimi i Projektimit Universal ose Projektim për të Gjithë duhet të zbatohet nëse godina është duke u modifikuar për t'u përshtatur ose për t'u bërë e aksesueshme. Për shtëpitë private të individëve, ato duhet të përshtaten në përputhje me nevojat e individëve që banojnë atje. Për sa i përket përshtatjeve individuale, krijimi i një hapësire private të aksesueshme kërkon projektim të saktë në përputhje me nevojat e personave, gjë që duhet të kryhet nga një **ekip i fushave të ndryshme** përfshirë këtu edhe një terapist profesionist. Kur planifikohen ndryshime, evolucioni ose ndryshimet në aftësitë e banorit duhet të merren parasysh që më parë në mënyrë që përshtatja të jetë e qëndrueshme për një kohë të gjatë. Për shembull, shtëpia ekzistuese nuk do të përshtatet në të njëjtën mënyrë nëse personi i përdor pjesërisht këmbët e tij ose nuk i përdor aspak.

Godinat ekzistuese kundrejt të reja

Megjithatë, standardet e ndërtimit që duhet të zbatohen në godinat e reja dhe shtëpitë private janë të ndryshme. Projektimi Universal dhe Projektimi për të Gjithë duhet të zbatohet për shtëpitë e reja në mënyrë që të gjitha hapësirat e reja të mund të përshtaten me lehtësi.

2.1 Strehim i aksesueshëm në Evropën Juglindore

Ka pak shembuj në rajon të strehimit të aksesueshëm dhe ato që ekzistojnë janë përgjithësisht përshtatje që vetë individët kryejnë me shpenzimet e tyre sipas nevojave specifike që kanë. Në shumë shtete të Evropës ekzistojnë shërbimet e konsulencës së strehimit të aksesueshëm, të cilat analizojnë shtëpinë dhe udhëzojnë individët se si ti kryejnë përshtatjet e shtëpisë në mënyrë të efektshme dhe me sa më pak kosto. Në përgjithësi, këto lloj shërbimesh në rajon nuk ekzistojnë duke i lënë shumë njerëz që dëshirojnë të bëjnë përshtatjen e shtëpisë pa burim informacioni profesional që mund ti ndihmojë.

Megjithatë, fakti më shqetësues është që, në Evropën Juglindore, shumë njerëz me aftësi të kufizuara janë të izoluar në shtëpitë e tyre. Një nga arsytet për këtë izolim janë pengesat e mëdha që ndesh personi kur përpiqet të dalë nga shtëpia. Në fakt, pengesat më të shumta që ndeshin njerëzit me aftësi të kufizuara kur dalin nga shtëpia janë hapësirat e përbashkëta, si: ashensorët, korridoret dhe hyrjet e godinave që janë shpesh të paaksesueshme.

³⁹ "Consumer's Guide to Accessible Housing" gjendet në: http://www.abledata.com/abledata_docs/icg-hous.htm.

⁴⁰ ABLEDATA, "Informed Consumer's Guide to Accessible Housing" (1995), gjendet në: http://www.abledata.com/abledata_docs/icg-hous.htm.

⁴¹ French S. and Swain J., "Housing, the User's Perspective", në Clutton S. and Grisbrooke J. (eds.) An Introduction to Occupational Therapy in Housing, (Whurr Publishers Ltd. London: 2006): 4.

Ky cikël vicioz izolimi mund të fillojë të ndryshojë shumë lehtë duke ndërtuar shtëpi të reja dhe godina banimi të aksesueshme. Megjithatë, duke qenë se investitorët privat si rregull kanë pak njohuri mbi çështjet e aftësisë së kufizuar dhe standardet e aksesueshmërisë, shumë godina të reja banimi janë tashmë të paaksesueshme. Kjo përforcohet nga fakti që **pjesa më e madhe e legjislacionit mbi aksesueshmërinë zbatohet vetëm tek godinat publike**, kështu që investitorët që ndërtojnë hapësirat private nuk ndëshkohen për mos zbatim ligji.

Ndërtesat e banimit kolektive

Shumë nga godinat ekzistuese të banimit, në rajon, (ndërtesa masive me apartamente dhe blloqe të larta me apartamente) janë të paaksesueshme. Në përgjithësi, godinat kolektive kanë shkallë në hyrjet kryesore, të gjitha godinat nën katër kate nuk kanë ashensor dhe kur ka ashensor ai është shumë i ngushtë për përdoruesit e karrigeve me rrota dhe/ose ato janë të aksesueshme vetëm përmes disa shkallëve. Një person me aftësi të kufizuara nga Bor, Serbi shpjegon: "...në shumicën e rasteve, personat me aftësi të kufizuara, që kanë vështirësi në lëvizje, ose personat që kanë nevojë për ndihmën e të tjerëve nuk dalin në qytet, por qëndrojnë në shtëpi. Për rrjedhojë ne ndeshemi me problemin e vetë-izolimit social dhe mbylljes në vetvete. Kur njerëzit mund të lëvizin vetë në apartamentet e tyre shpesh janë hapësirat kolektive brenda ndërtesave që janë të paaksesueshme." Një përdorues i karriges me rrota nga Beogradi shtoi, "Ashensorët janë shpesh shumë të vegjël dhe kthehen në problem kur përpiqesh të lëvizësh në ta ose të mbash gjëra me vete."



Godinë me apartamente në Gorazhde, Bosnje-Hercegovinë



Godinë me apartamente në Novi Beograd, Serbi



Godina banimi kolektive në provincën e Kosovës të administruar nga OKB



Godinë me apartamente në Shkup, Maqedoni

Shtëpitë private

Duke qenë se investitorët dhe ndërtuesit pothuajse asnjëherë nuk i zbatojnë standardet e Projektimit Universal, në ndërtesat rezidenciale private ka pak ose aspak shembuj të shtëpive të aksesueshme të zbatuar në procesin e projektimit të ndërtimeve të reja. Siç u shpjegua më parë shtëpitë e aksesueshme bëhen zakonisht mbi baza individuale dhe në shumicën e rasteve në formën e përshtatjeve dhe zakonisht me shpenzimet e vet individit. Siç shpjegon "Ardhmëria"⁴², një organizatë e grave me aftësi të kufizuara në Prizren, në provincën e Kosovës të administruar nga OKB: "Kur ndërtojnë shtëpinë, familjet që nuk kanë një pjesëtar me aftësi të kufizuara nuk mendojnë për ta bërë shtëpinë të aksesueshme. Po kështu, familjet që kanë një pjesëtar të tyre me aftësi të kufizuara shpesh

⁴² Ky grup nuk është organizatë e pavarur por një grup interesi Brenda degës së Handikos Prizren.

nuk e bëjnë shtëpinë e tyre të aksesueshme. Në vend që të përmirësojnë lëvizjen personale të pjesëtarit me aftësi të kufizuara në familjen e tyre duke përshtatur shtëpinë ata e kompenzojnë shpesh duke lëvizur vetë personin nëpër shtëpi." Shpesh familjet vendosin ta përshtatin shtëpinë e tyre dhe e bëjnë këtë me ndihmën e OPAK, siç shpjegon drejtori i Handikos në Prishtinë, "Duke qenë se apartamentet janë private, ato ofrojnë këshillim për përshtatjen e shtëpisë së dikujt. Megjithatë, askush nuk kujdeset për hapësirat e përbashkëta pasi kontraktorët privat ndërtojnë dhe shesin pronën." Megjithatë ka disa shembuj të mirë në të gjithë rajonin të përshtatjes së shtëpive.

Në rajon përshtatjet e shtëpive janë shpesh të kufizuara për shkak të burimeve dhe mbështetjes së pamjaftueshme.

Praktikë e mirë 3: Përshtatje e shtëpisë që plotëson nevojat e individit, por e realizuar me shpenzimet e atij vetë

Në Sarajevë, Bosnje-Hercegovinë, një përdorues i karriges me rrota që jeton vetëm përshtati shtëpinë e tij për ta bërë tërësisht të aksesueshme. Ai i bëri të gjitha përshtatjet me shpenzimet e tij. Që nga banja deri në kuzhinë, nga ballkoni në dhomën e gjumit- çdo cep i shtëpisë së tij është i aksesueshëm. Megjithatë, pavarësisht nga kjo, duke qenë se ai banon në katin e katërt dhe ndërtesa nuk ka ashensor ai ndihej sikur jetonte në kafaz. Mendoi të investonte paratë e tij për të ndërtuar një ashensor të aksesueshëm nga ballkoni i tij deri në rrugë. Mësoi se Bashkia e Sarajevës kishte përfshirë në buxhet një zë për nxitjen e aksesueshmërisë, kështu ai kërkoi fonde për të bërë përshtatjen. Ju desh shumë kohë të mblidhte të gjitha dokumentet për të përgatitur një dosje, por pas dy vitesh përpjekje pa asnjë ndihmë nga administratorët e bashkisë, ai arriti të plotësonte kushtet e kërkuara për financimin. Ashensori do të ndërtohet së shpejti dhe do të jetë hapi i fundit për ta bërë shtëpinë e tij të aksesueshme. Ai është shumë i kënaqur që më në fund ia doli mbanë, por thekson se sa të vështirë e pati që ta arrinte.



Dush i përshtatur



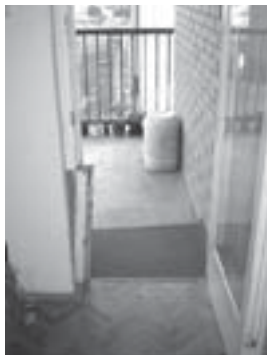
Dyer të zgjeruara dhe guzhinë e përshtatur



Paltformë e pjerrët në ballkon

Praktikë e mirë 4: Përshtatje e shtëpisë e bërë me burimet e disponueshme

Një grua në Leskovac, në Serbi, e cila përdor karrigen me rrota, përshtati shtëpinë e saj duke përdorur kryesisht burimet e saj. Përshtatjet janë modeste, por efektive. Në disa raste ajo i realizoi përshtatjet vetë duke përdorur materiale që dispononte me ndihmën e miqve të saj. Përshtatje të tjera kërkonin punë më profesionale të tilla, si: dyer rrëshqitëse për në ballkon dhe karrige me rrota të përshtatur për në banjë. Përveç këtyre përshtatjeve modeste ajo instaloi një ashensor të jashtëm pasi ndërtesa kishte vetëm një ashensor të paaksesueshëm.



Kornizë dere e lëvizshme



Karrige me rrota e përshtatur



Ashensor

Praktikë e mirë 5: Vështrim mbi një shtëpi të përshtatur për një person të verbër

Në Sarajevë, një grua e verbër, që jeton në një apartament me të ëmën, i ka bërë shumë përshtatje shtëpisë së saj. Në kuzhinë ka shenja Brajell të vendosura në pajisje të ndryshme kështu që ajo mund ti përdorë lehtësisht ato, si dhe shenjat Brajell në termostat kështu që mund të kontrollojë temperaturën. Rrobat i ka të organizuara kështu që mund të zgjedhë lehtë veshjet që shkojnë me njëra-tjetrën pa kërkuar ndihmën e së ëmës. Librat, revistat, letrat i ka të regjistruara në kaseta për lexim si dhe ka sistem leximi në kompjuter. Ndërsa për të dalë nga apartamenti përdor një Shkop për të lëvizur dhe i ka mësuar të gjitha rrugët e lagjes kështu që mund ta gjej lehtë rrugën. .

HISTORI JETËSORE 3

VËSHTRIM MBI NJË ZGJIDHJE PËR PËRSHTATJET NË SHTËPI

FARUKU, SFIDA E LËVIZJES NË PRISHTINË

Faruku emigroi në provincën e Kosovës, të administruar nga OKB, bashkë me familjen e tij në vitin 1968. Me origjinë ai është nga një fshat i vogël shqiptar, në Mal të Zi, dhe erdhën në Prishtinë ku gjendja ekonomike ishte më e mirë. Faruku ka lindur me aftësi të kufizuara, paraplegjik, por familja e tij ishte në gjendje të mirë ekonomike dhe ishte në gjendje ti krijonte një mjedis të favorshëm për tu rritur. Për shembull, ai ishte një nga të parët në rajon që pati karrige elektrike me rrota. Duke pasur atë, ai u bë shumë i pavarur që në moshë të re. ishte në gjendje të mbaronte shkollën fillore pa ndonjë problem, por u përball me shumë paragjykime kur u përpoq të hynte në shkollë të mesme. Për rrjedhojë, ai vendosi të vazhdonte shkollën, por nga shtëpia. E ëma e ndihmoi në mësimet dhe shkonte në shkollë për të marrë mësimet dhe librat. Mësuesit, megjithatë, nuk e mbështetën këtë lloj iniciative.

Aktualisht Faruku jeton me prindërit të cilët janë shumë të moshuar. Deri dy javë më parë, ata e ngrinin në krah për të hyrë në godinë, pasi ajo ishte tërësisht e paaksesueshme. Tani kanë ndërtuar një platformë të pjerrët për të hyrë në apartament dhe kanë zgjeruar derën për karrigen e tij me rrota. Nuk patën probleme me bashkinë për të marrë lejen për këto ndryshime. Kur e pyetën nëse donte ta përshtaste akoma më shumë shtëpinë ku jeton, Faruku u përgjigj se gjëja më e rëndësishme për të ishte që ta kishte kompjuterin në një vend të aksesueshëm. Përveç kësaj, ai e ka të vështirë p.sh të hyjë vetë, pa ndihmën e prindërve, në banjë, e cila nuk është e përshtatur për karrigen me rrota.



Platformë e pjerrët, e gjerë, e ndërtuar jashtë shtëpisë së Farukut në provincën e Kosovës, të administruar nga OKB

Për të shkuar nga shtëpia për në vendin e punës ai përdor karrigen elektrike me rrota si mjet transporti. Udhëton nëpër rrugët kryesore të Prishtinës, në mes të trafikut. Faruku shpjegon: "Nuk ndeshem me shumë pengesa kur lëviz nga shtëpia për në punë. Megjithatë një problem me të cilin ndeshem çdo ditë janë trotualet që nuk janë të aksesueshme." Për rrjedhojë tre herë e ka goditur makina.

Përmes punës që bën për Këshillimin e Arsimit dhe Shkencës ai shkon në takimet e tyre dy herë në muaj. Megjithatë atij i duhet që ta mbajnë për të hyrë në godinë dhe të ndjek mbledhjet. Si shumë godina të bashkisë, kjo është tërësisht e paaksesueshme dhe, siç shpjegon ai, "Edhe kur ndërtohen për të qenë të aksesueshme, vetëm kati i parë është zakonisht i përshtatur"; për më tepër,

"Kur dua të hyj në një dyqan apo kafene, duhet të kërkoj ndihmën e të tjerëve, pasi vetëm pak prej tyre janë të aksesueshme, ndërsa në dimër janë tërësisht të paaksesueshme për shkak të dëborës."

Nga ana tjetër, gjatë kohës së lirë, atij i pëlqen të luajë shah, të lexojë libra dhe të kalojë kohën mbi kompjuter. Teatri kombëtar është i aksesueshëm për karrigen me rrota, por thotë Faruku, "Nuk më pëlqejnë shfaqjet teatrale dhe do të preferoja më shumë të shkoja në kinema, të cilat, për fat të keq, janë të gjitha të paaksesueshme."

Pavarësisht nga disa iniciativa të mira për të përshtatur hapësirën e jetesës së dikujt ka shumë shembuj në rajon në të cilat një person përshtat vetëm shtëpinë e tij pjesërisht, duke u detyruar të mbështetet në ndihmën e të tjerëve për të përdorur banjën, për të dalë nga shtëpia dhe për të lëvizur nga njëra dhomë në tjetrën. Në një vlerësim mbi shtëpitë e përshtatura të realizuar nga programi i Handicap international i Evropës Juglindore (HIEJL) në vitin 2005, një numër i madh i personave me aftësi të kufizuara ndjenin se gjendja e tyre në shtëpi nuk ishte e nevojshme të ndryshonte edhe pse çdo ditë ndesheshin me pengesa⁴³. Ky është një fenomen që ndeshet në shumë vende kur pa mbështetjen e duhur njerëzit besojnë se nuk ekzistojnë opsione të tjera, kështu që "e lënë veten" në situata të papërshtatëshme⁴⁴.

Burimet e shtetit për mbështetjen e përshtatjeve të shtëpisë janë të kufizuara dhe shumë njerëz nuk e dinë se fonde të tilla ekzistojnë apo si ti kërkojnë këto fonde. Burimet e kufizuara janë një nga sfidat më të mëdha për të zbatuar përshtatjen e shtëpive, për ti bërë më praktike për personat me aftësi të kufizuara që janë në gjendje të bëjnë vetëm ndryshime modeste. Përveç burimeve të kufizuara, kur shërbimet e këshillimit për përshtatjen e shtëpisë nuk ekzistojnë dhe informacioni për të bërë shtëpitë e aksesueshme nuk është shumë i përhapur, shumë pronarë shtëpish e kanë të vështirë të bëjnë ndryshimet e duhura në shtëpitë e tyre që të jenë të qëndrueshme dhe funksionale. Për më tepër, legjislacioni në rajon nuk e bën të detyrueshme aksesueshmërinë për ndërtesat private duke e bërë të vështirë kërkesën që ndërtesat e reja të jenë të aksesueshme.

2.2 Vështrim krahasues mbi shërbimet e shtëpive të aksesueshme në shtete të tjera

Kanadaja dhe MB ofrojnë shërbime këshilluese

Një tjetër problem i përbashkët që ndeshin njerëzit në rajon kur përshtatin një apartament të paaksesueshëm është **mungesa e shërbimeve për të dhënë udhëzim dhe këshillim** në kryerjen e përshtatjeve. Në Kalgari, Kanada, ekziston Shoqëria e Shtëpive të aksesueshme që ofron shërbime këshilluese për personat që dëshirojnë të përshtatin shtëpitë e tyre. Me këtë shërbim, **një terapist profesionist dhe një arkitekt** vizitojnë shtëpinë për të vlerësuar nevojat për përshtatje që përputhen me nevojat e individit dhe më pas përgatisin projektin për modifikimin. Ata ofrojnë gjithashtu informacion të tillë si emrat e shitësve dhe kontraktorëve përkatës, prodhimet dhe standardet e aksesueshmërisë. Klienti nuk paguan asgjë për shërbimin nëse kualifikohet si përfitues i programeve të financuara nga qeveria, që përfshijnë: programi i Modifikimit të Aksesit Rezidencial, Programi i Asistencës së Rehabilitimit Rezidencial, Përshtatja e Shtëpisë për Pavarësinë e të rriturve sipas programeve qeveritare të mbështetjes për shtëpi në Alberta⁴⁵. Sipas këtyre programeve aplikantët që kualifikohen marrin grant për të bërë përshtatjet e duhura. Programet qeveritare të mbështetjes për strehimin përmbajnë një **regjistër për shtëpitë e aksesueshme** për personat që synojnë apartamente pa pengesë. Ky regjistër u referon klientëve shtëpi të aksesueshme ekzistuese ndërsa dokumenton nevojat e shtëpive për projekte dhe ndërtime të ardhshme.

Në MB, Qendra për Mjedise të Aksesueshme ofron Shërbimet këshilluese për Përshtatjen e Shtëpive (SHKPSH) për klientët që ndërmarrin përshtatje të mëdha sipas Grantit të Lehtësimit të Personave me Aftësi të Kufizuara (GLPAK). Ky lloj granti, GLPAK, u jepet personave me aftësi të kufizuara që duan të përshtatin shtëpitë e tyre mbi bazën e vlerësimit të një terapisti profesionist. Shuma e parave jepet mbi bazën e rrethanave financiare të personit të përcaktuar përmes testit të të ardhurave⁴⁶. SHKPSH i ndihmon njerëzit të përshtatin shtëpitë e tyre në mënyrë të sigurt, në mënyrën e duhur dhe sa më të pavarur. Shërbimi ofrohet pa pagesë⁴⁷. Thelbi i politikave të strehimit në këto vende është fakti që grantet qeveritare u jepen personave me aftësi të kufizuara për ti ndihmuar të përballojnë shpenzimet e përshtatjes së shtëpisë së tyre.

Strehim i aksesueshëm sipas legjislacionit të SHBA

Vështirësia e garantimit të strehimit të aksesueshëm në shumë shtete është fakti që ndërtesat rezidenciale janë private dhe nuk janë subjekt i të njëjtave kërkesa si godinat publike. Në SHBA kështu ndodh për shtëpitë e familjeve me një prind por Akti i Strehimit të Barabartë përfshin masa që ndihmojnë në garantimin e përfshirjes së standardeve të aksesueshmërisë në godinat kolektive ose familjet me dy prindër:

Udhëzimi mbi aksesueshmërinë e Strehimit të barabartë (efektive për banorët e parë pas 3/13/91) Këto udhëzime përshkruajnë kërkesat për përmbushjen e standardeve të aksesueshmërisë sipas neneve të Aktit të Strehimit të barabartë të vitit 1998. Udhëzimet japin orientime teknike mbi projektimin dhe ndërtimin e godinave shumëkatëshe që kanë katër ose më shumë apartamente, ose për ndërtesa njëkatëshe me katër ose më shumë apartamente: Udhëzimet trajtojnë:

- Hyrjet e godinave të aksesueshme në rrugë të aksesueshme;
- mjedise publike dhe të përbashkëta të aksesueshme
- Dyer të përdorshme për kalimin e karrigeve me rrota;
- Rrugë të aksesueshme për në apartament dhe brenda apartamenteve;
- çelësa elektrike, priza elektrike, termostate, dhe kontrollues të tjerë mjedisorë;

⁴³ Vlerësim mbi përshtatjen e shtëpive në të gjithë rajonin realizuar nga Handikap Internacional i Evropës Jug-Lindore në 2005

⁴⁴ Kama Soles, "Affordable, accessible housing needs assessment at the North Saskatchewan Independent Living Center", (Saskatchewan: Community-University Institute for Social Research, 2003): 3.

⁴⁵ Për më shumë informacion shih: http://www.ahscalgary.ca/services_design.html.

⁴⁶ Proces investigues që ndërmerret për të përcaktuar nëse një familja plotëson apo jo kushtet për të përfituar nga shteti. "Testi" mund të konsistojë në llogaritjen e të ardhurave ose asetëve ose të kombinimit të të dyjave.

⁴⁷ Për më shumë informacion shih: <http://www.cae.org.uk/HAAS.html>.

- Mure të përforcuara me parmakë mbajtës;
- Kuzhinë dhe banjë të përdorshme.

Praktikë e mirë 6: Qendër këshilluese për strehim të aksesueshëm e hapur nga OPAK, Kroaci

Në Kroaci kemi një shembull të mirë të shërbimeve të këshillimit për përshtatjen e shtëpive. Unioni Kroat i Shoqatave të Personave me Aftësi të kufizuara fizike (UKSHPAKF) hapi një qendër këshilluese arkitekturore në 2001 të quajtur "Për një Jetë Cilësore pa Pengesa" si një qendër burimore për të këshilluar personat se si ta bëjnë shtëpinë e tyre të aksesueshme. Duke qenë se një qendër e tillë mungon në rajon UKSHPAKF e inicioi këtë qendër si projekt pilot. "Për një Jetë Cilësore pa Pengesa" ka një staf arkitektësh të rinj që kryejnë shërbimin ushtarak, të cilët në këmbim ofruan mbi 1250 këshillime pa pagesë në të gjithë Kroacinë. Në fillim qendra këshilluese jepte kryesisht këshilla për përshtatjen e shtëpive private por që nga 2005, shërbimet e saj u zgjeruan duke përfshirë spitalet, plazhet publike dhe shkollat.

Projekti pilot ka fituar ndërkohë financim nga shteti përmes institutit Kombëtar për Mbrojtjen e Nënës dhe të rinjve. Tashmë ofron shërbime këshillimi të përhershme mbi zgjidhjet e aksesueshmërisë⁴⁸.

Praktikë e mirë 7: Bërja e godinave të banimit të aksesueshme

Në Doboj, Bosnje-Hercegovinë, shumë nga godinat ekzistuese janë të paaksesueshme. Megjithatë, në vitin 2004 u miratua një standard i quajtur "Rregullimi i Kushteve të Planifikimit dhe Ndërtimit pa Pengesa për Lëvizjen e Fëmijëve dhe Personave me lëvizje të Reduktuar fizike", ky standard po zbatohet aktualisht. Sipas këtij rregulli të ri të gjitha apartamentet duhet të jenë të aksesueshme, që do të thotë se jo vetëm hyrja dhe hapësirat e përbashkëta por edhe apartamentet e kateve të para duhet të jenë të aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara. Pesë godina të reja janë ndërtuar tashmë në Doboj në përputhje me këto standarde. Ky standard u hartua nga Ministria e Shëndetit dhe Mirëqenies Sociale, Ministria e planifikimit Urban dhe Ekologjisë së republikës Srpska në bashkëpunim me OPAK lokale gjatë një numri tryezash të rumbullakëta mbi çështjet e aksesueshmërisë. Kjo është një zgjidhje ligjore për të garantuar që godinat e reja rezidenciale të ofrojnë strehim të aksesueshëm; megjithatë është e rëndësishme që të pasohet nga trajnime dhe fushata ndërgjegjësuere për ata që janë përgjegjës për ndërtimin dhe planifikimin.

2.3 Më tej

Për ta bërë strehimin të aksesueshëm, shërbimet duhet të ekzistojnë në nivelin lokal për t'i ndihmuar njerëzit që të kryejnë përshtatjet e shtëpisë në mënyrë korrekte dhe të efektshme. Duhet të vihen në dispozicion fonde lokale për përshtatjen e shtëpive në mënyrë që qeveria të bashkëfinancojë. Së fundi, duhet të ketë më shumë sensibilitet nga ana e ndërtuesve, investitorëve (si atyre publik dhe atyre privat) dhe planifikuesve urban mbi aksesueshmërinë e shtëpisë gjatë procesit të planifikimit dhe më pas në ndërtimin e godinave të reja të banimit. Për ndërtesat shumëkatëshe është thelbësore që disa apartamente të jenë të aksesueshme. Një nga mënyrat për ta realizuar këtë është krijimi i regjistrave lokalë për njerëzit që kërkojnë shtëpi të aksesueshme. Në këtë mënyrë ndërtuesit dhe investitorët kanë një ide për kërkesën për shtëpi pa pengesa dhe i përfshijnë ato në projektet e tyre.

⁴⁸ Për më shumë informacion shih: <http://www.hsuti.hr/EasyWeb.asp?pcpid=36>.

HISTORI JETËSORE 4

TË JETOSH NË NJË SHTËPI TË PAAKSESUESHME

SI JETOHET NË NJË SHTËPI TË PAAKSESUESHME:
JASMIN, 23 VJEÇ NGA SARAJEVA, B-H

"Po kryej studimet e larta, por mbeta në provime vitin e kaluar"

"Çfarë ndodhi?"

"Nuk i ndoqa dot leksionet"

"Përse?"

"Nuk dilja dot nga oborri i shtëpisë"

Jasmin është 23 vjeç dhe ka filluar të përdorë karrigen me rrota që kur ishte i vogël; ajo është bërë pjesë e tij. Ai jeton me të motrën, e cila punon dhe e ndihmon financiarisht. Pagesa që ai merr për aftësinë e kufizuar nuk mjafton që ai të jetoj siç duhet. Shumë shpejt ajo do të martohet dhe Jasmin do të përpiqet të jetoj vetëm. Shtëpia e tyre është në Sarajevë dhe rrethohet nga një kopsht i vogël.

Ai ka mësuar të jetoj në mënyrë të pavarur si të gjithë të tjerët edhe pse ka nevojë për karrigen me rrota për të lëvizur. Por për të, pavarësia ka edhe kosto financiare, madje të lartë. Pagesa e ulët që merr për aftësinë e kufizuar nuk e lejon që të përshtatë shtëpinë e tij në mënyrë të tillë që ta lejojë të kryej aktivitetin e tij të përditshëm. Kështu ai është i detyruar ti kryej vetë përshtatjet në mënyrë që të uli koston.

Jasmin ndjek studimet në Universitetin e Sarajevës. Kur u pyet nëse dikush e ndihmonte që të dilte nga shtëpia ai u përgjigj:

"Jo, pasi ime motër punon gjatë gjithë ditës. Duhet të dal vetë"

Për të dalë nga shtëpia, e cila ka shkallë para se të dalësh në rrugë, ai shpjegon, "zbres nga karrigia dhe ulem në fillim të shkallëve dhe ngjitem apo zbres nëpër shkallë me ndihmën e krahëve."

Sa për karrigen me rrota ai shpjegon se duhet ta marrë edhe atë, "Oh, më falni, harrova fare... padyshim që duhet ta mbaj edhe atë se kur dal në rrugë i hipi sërish. Kjo është e vetmja mënyrë për dalë nga shtëpia! Në dimër është pothuajse e pamundur pasi ka dëborë, që nuk mund ta pastroj vetë. Për fat të keq në të tilla raste më duhet të qëndroj në shtëpi gjatë gjithë ditës."

3. Ndërtesa publike: hallka e tretë e zinxhirit

Në të gjithë rajonin, shumica e ndërtesave ekzistuese publike nuk janë të aksesueshme dhe është pothuajse gjithnjë e njëjta gjendja me ndërtesat e reja. Ato përfshijnë zyrat postare, bankat, spitalet, Bashkitë dhe qendrat e punës sociale, teatrot dhe shkollat. Sipas të dhënave të cituara në Dokumentin e Strategjisë së Uljes së Varfërisë (DSUV) në Serbi, ndërtesat e shërbimeve publike të tilla si ndërtesat e bashkisë, zyrat postare dhe të policisë janë të paaksesueshme për 35% të personave me aftësi të kufizuara⁴⁹. Arsytet e kësaj gjendje janë të shumta, përfshirë mos respektimin e rregullave në ndërtesat dhe ndërtimet, si dhe mungesën e ndërgjegjësimit mbi standardet e aksesueshmërisë dhe çështjet e aftësisë së kufizuar në përgjithësi.

Ekzistojnë shumë përcaktime të përdorura për ndërtesa publike por në këtë raport, termi përfshin të gjitha ndërtesat dhe mjediset që i shërbejnë publikut në përgjithësi, me përjashtim të shtëpive private⁵⁰. 2. Ndërtesat publike të tilla si shkollat, spitalet, bankat, ndërtesat qeveritare, zyrat postare, kafenetë dhe restorantet duhet të jenë plotësisht të aksesueshme nga të gjithë.

Megjithatë, duhet bërë dallimi mes ndërtesave që zotërohen nga privatët dhe presin publikun, ambienteve të hapura për publikun si kafenetë ose restorantet dhe një ndërtesë të shërbimit publik të tilla si spitalet ose ndërtesat bashkiake që janë ndërtuar me fonde publike. Të dyja këto lloj ndërtesash duhet të jenë të aksesueshme. Nëse një personi me aftësi të kufizuara i mohohet aksesit tek ndërtesat e shërbimit publik për shkak të paaksesueshmërisë, ky nuk është vetëm diskriminim por edhe pengesë që një person të ushtrojë të drejtat e tij bazë njerëzore si dhe nga aksesit në shërbimet themelore të tilla si kujdesi shëndetësor dhe arsimit. Për më tepër, kur ndërtesat e shërbimit publik, të tilla si zyrat postare ose ndërtesat qeveritare janë të paaksesueshme për personat me aftësi të kufizuara, ato kufizojnë aftësinë e tyre për të marrë pjesë në detyrat civile të tilla, si votimi ose pjesëmarrja në debate publike mbi legjislacionin.

KUTIA 11

Krijimi i hapësirës publike të aksesueshme realisht për të gjithë: udhëzues i shkurtër

Kur projektohet një hapësirë publike ka një sërë aspektesh që duhet të merren në konsideratë për ta bërë ndërtesën të aksesueshme nga të gjithë. Këtu përfshihen:

- Hyrjet qendrore duhet të jenë në nivelin e rrugës dhe kur kjo nuk është e mundshme, duhet të vendosen platforma të pjerrëta me pjerrësi të ulët. Pikat hyrëse alternative duhet të eliminohen sa më shumë që të jetë e mundur pasi krijojnë stigmatizim;
- Dorezë me krah dhe jo dorezë rrumbullake për hapjen e deryeve; hyrjet pa pragje;
- Informacion mbi ndërtesën ku të tregohet numri i kateve, vendndodhja e ashensorit, shkallët, platformat e pjerrëta dhe daljet e emergjencës duhet të ndodhen pranë hyrjes së ndërtesës. Informacioni mbi shërbimet duhet të jepet gjithashtu në katin e parë të ndërtesës.
- Duhet të ofrohen sistemet udhëzuese dhe/ose asistencë personale ;
- Ashensorët duhet të jenë të aksesueshëm dhe të pajisur me informacion akustik dhe shkrim Bregjell për personat me dëmtime dëgjimi dhe shikimi;
- Korridorët duhet të jenë mjaftueshëm të gjerë për të mundësuar shkëmbimin e lehtë të përdoruesve të ndryshëm;
- Dyert e brendshme dhe të zyrave duhet të jenë mjaftueshëm të gjera për tu dhënë mundësinë të gjithëve për të kaluar dhe ndërkohë duhet të lejojnë përdoruesit e karrigeve me rrota që të lëvizin lirshëm brenda zyrës.
- Duhet të ketë tualete të përshtatshme dhe të aksesueshme në çdo kat me hapësirë të mjaftueshme për përdoruesit e karrigeve me rrota dhe me pajisje si lavamanë dhe mbajtëse letrash higjienike të aksesueshme për persona të gjatësive dhe kapaciteteve manovruese të ndryshme;
- Për evakuime emergjente, kur ashensorët nuk mund të përdoren, duhet të sigurohen rrugë alternative të aksesueshme për të gjithë. Duhet të vendosen alarmet vizuale dhe akustikë;
- Sinjalistika duhet të jetë e qartë dhe e kuptueshme për të gjithë dhe duhet të sigurohet në Bregjell për personat me dëmtime në shikim;
- Muret nuk duhet të kenë pengesa në mënyrë që personat ti përdorin ato si udhëzues;
- Elementë të panevojshëm dhe të rrezikshëm nëpër ndërtesa duhet të eliminohen dhe këtu përfshihen dyshemetë e lyera me dyll, të cilat janë të rrëshqitshme, si dhe qilima të pafiksuar në dysheme, të cilat mund të bllokojnë lëvizjen e personave me karrige me rrota.

Burimi: Këto udhëzime janë marrë nga manuali mbi konceptin Evropian për aksesueshmërinë dhe Asistencën Teknike, 2003, 70-75

3.1 Ndërtesat publike në Evropën juglindore

Aktualisht shumica e ndërtesave publike në rajon kanë shkallë në hyrje, ashensorët ekzistues nuk plotësojnë standardet e aksesueshmërisë dhe tualetet nuk janë pothuajse asnjëherë të përshtatura. Në fakt, "në shumë ndërtesa kolektive, gjen shkallë dhe ashensorë të paaksesueshëm, prandaj personat me aftësi të kufizuara duhet ti mbajnë për të hyrë apo dalë," raporton Presidentin i Shoqatës së Paraplegjikëve në Tiranë, Shqipëri. Edhe kur një platformë e pjerrët me pjerrësi të vogël është e vendosur jashtë ndërtesës, pasi hyn brenda, personi me aftësi

⁴⁹ Republika e Serbisë, Shtojca e DSUV për Serbinë (Beograd, 2004):27

⁵⁰ Ky është përcaktim për ndërtesat publike që përdoret në manualin referues teknik të Konceptit Evropian të Aksesueshmërisë



Zyrë postare e paaksesueshme në Smederevo, Serbi



Ashensori i paaksesueshëm në fakultetin ekonomik në Sarajevë, B-H



Universiteti i paaksesueshëm në Shkup, Maqedoni

të kufizuar, bllokohet pasi nuk ka akses vertikal në katet e tjera dhe tualetet zakonisht nuk janë të përshtatura. Siç thotë një anëtar i Q.I. Lotos, Tuzla: "Mund ta gjej shërbimin ose ndërtesën që kërkoj, por gjithmonë me ndihmën e dikujt tjetër. Zyrat ndodhen zakonisht në katet lart dhe shumë rrallë mund të gjej ndërtesa publike që janë të aksesueshme në brendësi."

Në shumë raste, kur një ndërtesë ka hyrje të aksesueshme, pothuajse nuk bëhet asgjë për pjesën e brendshme të saj për ta bërë pa pengesa. **Aksesueshmëria nuk shihet si një zinxhir i pandërprerë ose i vazhdueshëm i lëvizjes**, siç shpjegon një anëtar i Shoqatës së Paraplegjikëve në Tiranë, "Shumë ndërtesa publike janë të aksesueshme jashtë, por kur hyn në ndërtesë bllokohesh." Në Prishtinë një advokues i aftësisë së kufizuar konfirmon një sjellje të ngjashme, "Tani shkollat kanë platforma të pjerrëta, por jo ashensorë, as tualete

të aksesueshme dhe dritaret nuk janë të aksesueshme për përdoruesit e karrigeve me rrota, që do të thotë se ato janë mbi nivelin e shikimit të një përdoruesi të karriges me rrota duke i penguar ata që të shohin nga dritarja apo ta hapin atë.

Shoqata e të Rinjve me Aftësi të Kufizuara në Malin e Zi realizoi një anketim për ndërtesat publike në kryeqytet dhe arriti në konkluzionin se: "Është veçanërisht tregues i mungesës së njohurive të shoqërisë mbi aftësinë e kufizuar fakti që të gjitha institucionet e drejtësisë (gjykatat, zyrat e prokurorisë etj.), parlamenti, Asambleja e Republikanëve, Zyra e Punësimit dhe shumë ndërtesa të tjera publike nuk janë të aksesueshme. Sipas anketimit tonë, rreth 97% e ndërtesave në kryeqytetin e Malit të Zi, Podgoricë, nuk janë të aksesueshme ose nuk janë në përputhje me standardet e kërkuara të ndërtimit."



Shkollë me platformë të pjerrët por pa asgjë të aksesueshme në brendësi të ndërtesës. Gorazhde, B-H

Megjithatë, një numër transformimesh të vlefshme janë ndërmarrë kryesisht përmes iniciativës së OPAK, ose arkitektëve, të cilët janë të ndërgjegjshëm për problemin. Kjo ndodh kryesisht në qytetet ku janë kryer fushata të fuqishme për rritjen e ndërgjegjësimit. Kështu ka ndodhur në Svrliq, Serbi, ku rreth 80% e ndërtesave publike janë tashmë të aksesueshme si rezultat i lobimit të fortë të shoqatës Sizif.

Shembull i mirë 8: Vështrim mbi zgjidhjet e ndryshme për ti bërë ndërtesat publike më të aksesueshme

Ndërtesat kulturore: Rikonstruksioni i Sallës së Koncerteve të Orkestrës Filarmonike

Një projekt interesant i përshtatjes së Sallës së Koncerteve të Orkestrës Filarmonike të Beogradit u realizua gjatë rikonstruksionit të ndërtesës në 2003. QJP Serbi lloboi me menaxherin e sallës së koncerteve për të zbatuar standardet e aksesueshmërisë gjatë procesit të rikonstruksionit. Pavarësisht nga vështirësitë e konsiderueshme teknike, godina e rikonstruktuar u bë e aksesueshme. Hyrja ishte në nivelin e rrugës, pa shkallë dhe në katin e parë mund të hysh përmes platformave të përdorura me kujdes, duke mos çenuar korridoret e ngushta të ndërtesës. Duke qenë se tualetet e vjetra ndodheshin mes dy kateve dhe për rrjedhojë ishin të paaksesueshme, u ndërtua një tualet i ri në katin e parë në përputhje me standardet e aksesueshmërisë. Brenda Sallës së Koncerteve, rreshti i parë dhe u bë i aksesueshëm për përdoruesit e karrigeve me rrota. Delegacioni i QJP –së Serbi ishte prezent në ceremoninë e përpunimit dhe ngjarja u pasqyrua gjerësisht nga media. Një anëtar i QJP, Serbi, i përfshirë në projekt shpjegoi se ata kishin pasur bashkëpunim të mirë me drejtorin e Sallës së Koncerteve filarmonike si dhe me arkitektët që punonin për projektin. Arkitektët ishin veçanërisht entuziast nga puna me anëtarët e QJP të Serbisë, pasi nuk ishin të familjarizuar me çështjet e aksesueshmërisë.



Ashensor i aksesueshëm në sallën e Koncerteve Filarmonike, Beograd



Hyrje e aksesueshme e zyrës postare në Beograd, Serbi



Zonë e aksesueshme për tu ulur brenda Sallës së Koncerteve

për hyrjen kryesore të universitetit, së bashku me instalimin e një ashensori të aksesueshëm. Një firmë ndërtimi nga Beogradi instaloi ashensorin, ndërsa anëtarët e këshillit komunitar morën pjesë me punime dhe kontribute të tjera. Projekti u shoqërua me një fushatë mediatike mbi rëndësinë e aksesueshmërisë.

Ndërtesat e shërbimit publik: zyrë postare e aksesueshme

Gjatë procesit të rinovimit të një zyre postare në Beograd, hyrja e ndërtesës u bë tërësisht e aksesueshme dhe shumë përshtatje u bënë në pjesën e brendshme për të zvogëluar pengesat. Gjatë restaurimit të ndërtesës, drejtori i zyrës postare punësoi një arkitekt për ta bërë ndërtesën të aksesueshme. Drejtori i zyrës postare ishte sensibilizuar për çështjet e aftësisë së kufizuar, pasi një mik i tij i afërt ishte përdorues i karrigës me rrota. Arkitekti kontaktoi me Shoqatën e Distrofisë Muskulare (SHDM) për tu konsultuar dhe bashkëpunoi me ta gjatë procesit të projektimit. SHDM e këshilloi arkitektin mbi standardet e aksesueshmërisë, të cilat u zbatuan me sukses në procesin e rikonstruksionit.

Edhe pse, jo të gjitha zyrat postare në Beograd janë të aksesueshme, ky është një shembull i mirë se si ndërgjegjësimi mbi çështjet e aftësisë së kufizuar është thelbësor për planifikimin e aksesueshmërisë. Për më tepër, duke qenë se arkitekti bashkëpunoi me një organizatë të personave me aftësi të kufizuara, të cilët i njihnin standardet e aksesueshmërisë, karakteristikat e aksesueshmërisë u zbatuan ashtu siç duhet.

Universitetet: Përvoja malazeze

Shoqata e Studentëve me Aftësi të Kufizuara në Malin e Zi realizoi një projekt të quajtur "Fakultet për të gjithë" që synonte ta bënte Universitetin e Malit të Zi të aksesueshëm për të gjithë studentët. Pasi hartuan projektin e tyre ata gjetën mbështetje përmes partneritetit me Qeverinë e Republikës së Malit të Zi, Ministrinë e

Punës dhe Mirëqenies Sociale, Bankën Qendrore të Malit të Zi, Ministrinë e Kulturës, Bankën e Mundësive si edhe universitetin e Malit të Zi që ofruan asistencë logjistike. Bashkë me këtë mbështetje, shoqata e studentëve tentoi të kërkonte pjesën e mbetur të fondeve të nevojshme nga donatorët ndërkombëtarë që zbatonin projektin e quajtur "ringjallje e Komunitetit përmes Veprimtimit demokratik", financuar nga USAID dhe zbatuar nga Ndiha dhe Zhvillimi ndërkombëtar (NZHN-IRD) në pjesën qendrore dhe jugore të Malit të Zi. Ky program po zbatohet, në atë periudhë, në disa këshilla komunitare ku secili përfaqëson një apo disa komunitete. Shoqata e Studentëve siguroi mbështetjen e NZHN (IRD) dhe arriti të përfshinte në projekt disa anëtarë të këshillit komunitar. Vlera totale e projektit ishte 20,476€ për një periudhë kohore tre mujore dhe rezultati i projektit ishte ndërtimi i një platforme të pjerrët, të veçantë,

HISTORI JETËSORE 5

TË NDESHESH ME PENGESAT SI STUDENT ME AFTËSI TË KUFIZUARA QË KRYEN STUDIMET UNIVERSITARE

BORJANA: NJË DITË E JETËS SIME SI STUDENTET E VITIT TË DYTË NË FAKULTETIN FILOLOGJIK TË SHKUPIT

Dita ime nis zakonisht në 7:40 të mëngjesit. Shkoj në fakultet me një autobus të veçantë për personat me aftësi të kufizuara; më saktë për studentët me aftësi të kufizuara. Shumicën e rasteve ime më vjen me mua si asistente personale.

Në varësi se sa kohë duhet për të marrë të gjithë studentët në autobus, mbërrij në universitet rreth orës 9.00. Për fat të mirë, Fakulteti i filologjisë ka një platformë të pjerrët dhe ashensor dhe jam në gjendje të lëviz për të plotësuar disa nga detyrimet e mia, si takime dhe diskutime me mësuesit dhe studentët e tjerë.

Megjithatë, ende kam probleme me zyrat e paaksesueshme të profesorëve dhe klasave, kur më duhet tu kërkoj të tjerëve të lëvizin tavolinën që të arrij të hyj për të ndjekur mësimin. Ndonjëherë më duhet tu kërkoj profesorëve që ta kryej provimin në katin e parë pasi dyert e brendshme si dhe dërrasat janë tërësisht të paaksesueshme për përdoruesit e karrigeve me rrota, pasi karriget me rrota nuk hyjnë.

Më pas zakonisht pi kafe në kafenenë e fakultetit, e cila për fat është e aksesueshme Gjithashtu nëse më duhet të shkoj në bankë, është një e tillë në Fakultet dhe unë mund të hyj pa vështirësi.

Rreth orës 1 të pasdites kthehem në shtëpi me të njëjtin autobus.

Në këndvështrimin tim, unë shpenzoj shumë energji për ta jetuar jetën njësoj si të tjerët. Sipas mendimit tim qeveria Maqedonase duhet të marrë përgjegjësitë që i takojnë për të sjellë ndryshime në sa më shumë aspekte të jetës së personave me aftësi të kufizuara.

Për shembull, shtëpia jonë është përshtatur dhe është tërësisht e aksesueshme për t'ju përgjigjur nevojave të mia me aftësi të kufizuar fizike. Është në kontrast me ndërtesa kolektive që kanë shkallë.



Borjana gjatë rrugës për të shkuar në Universitet, Shkup, Maqedoni

Kudo në qytet ndeshem me lloje të ndryshme të pengesave arkitekturore, veçanërisht në mjediset kulturore publik të tilla si, Teatri Kombëtar i Maqedonisë dhe kinematë.

Përveç kësaj si përdoruese e karriges me rrota e kam të vështirë të gjej rrugën pa ndihmën e dikujt. Prandaj sugjeroj që të ketë sinjalistikë të mirë, platforma të pjerrëta në hyrje dhe zvogëlim të pengesave në të gjithë qytetin për ta bërë mjedisin urban më të aksesueshëm.

Së fundi, si përdoruese e karriges me rrota, nuk mund të përdor transportin publik. Prandaj, para se të kishim autobusin e veçantë për studentët me aftësi të kufizuara, që e përdor tani çdo ditë, mjete im i vetëm i transportit ishte taksia. Kuptohet që taksia ishte shumë e shtrenjtë për t'u përballuar nga familja ime dhe unë.

KUTIA 12

Aksesi në politikë: Ti bësh të aksesueshme institucionet publike dhe qendrat e votimit në Provincën e Kosovës, të administruar nga OKB

Mungesa e infrastrukturës publike të aksesueshme pengon personat me aftësi të kufizuara që të kenë akses të plotë në institucionet e ndryshme në provincën e Kosovës të administruar nga OKB. Për më tepër që ky problem ka ndikuar mbi brezat pasi mungesa e ambienteve dhe pajisjeve të aksesueshme i ka frenuar të rinjtë me aftësi të kufizuara që ta identifikojnë veten me sistemet demokratike dhe qeverisjen civile. Për rrjedhojë, Handikos, një OPAK në provincën e Kosovës, të administruar nga OKB, ndërmori një iniciativë për të garantuar pjesëmarrjen e plotë dhe aksesin më të madh për personat me aftësi të kufizuara gjatë procesit të regjistrimit dhe zgjedhjeve për zgjedhjet vendore të vitit 2002 dhe zgjedhjet e përgjithshme të 2004 me mbështetjen e World Vision dhe Handicap International.

Sipas Handikos, nga mungesa e aksesit në institucionet shtetërore rrjedhin dy pasoja: së pari, nën përfaqësimin e personave me aftësi të kufizuara në të gjitha fushat e sistemeve demokratike dhe zgjedhore, si për shembull në votime, kandidimi dhe zgjedhja në funksione publike; dhe së dyti, rrezikun e mos përfshirjes dhe adresimin e nevojave të komunitetit të personave me aftësi të kufizuara në vendimmarrje dhe zbatimin e politikave, që në vetvete ndikojnë te nënpjesëmarrja dhe nënpërfaqësimi.

Një nga përparësitë kryesore të projektit ishte që t'i bënte të aksesueshme të gjitha qendrat e votimit në provincën e Kosovës të administruar nga Kombet e Bashkuara duke siguruar që hyrjet të ishin të pajisura me platforma të pjerrëta. Stafi lokal i Handikos identifikoi hyrjet e paaksesueshme dhe OSBE-ja mbështeti financiarisht ndërtimin e platformave të pjerrëta në këto godina. U ndërtuan në total 96 platforma të pjerrëta dhe si rrjedhojë u bënë plotësisht të aksesueshme 38 qendra votimi për personat me aftësi të kufizuara. U planifikua një sasi prej 1000 Euro për çdo qendër votimi me qëllim realizimin e ndryshimeve të nevojshme. Secila nga 38 qendrat e votimit u pajis me 2 karrige me rrota që u përdorën për të ndihmuar personat me aftësi të kufizuara dhe të tjerë (për shembull të moshuarit).

Gjatë procesit zgjedhor ekzistonte nevoja për një staf profesional në gjendje që të sqaronte votuesit persona me aftësi të kufizuara, të ndërgjegjësonte shoqërinë, dhe ndërkohë, të këshillonte dhe mbështeste personat me aftësi të kufizuara duke i përfshirë ata drejtpërdrejt në procesin zgjedhor. U krijua ekipi i Ditës së Votimit për të mbështetur në mënyrë të drejtpërdrejtë personat me aftësi të kufizuara në qendrat e votimit.

Gjatë procesit të votimit, Handikos prodhoi materiale sensibilizuese për fushatën si postera, dhe broshura si edhe fushata në media mbi përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara në procesin e votimit.

Përse nuk funksionojnë disa zgjidhje mbi aksesueshmërinë: Një vështrim mbi Kroacinë dhe Bosnjën dhe Hercegovinën

Një zgjidhje e thjeshtë për krijimin e hyrjeve të aksesueshme në ndërtesat publike është instalimi i platformave të pjerrëta elektronike për karrocet me rrota, të cilat kërkojnë edhe asistencën e një personi tjetër për tu vënë në punë. Ndërkohë që kjo pajisje u krijon akses përdoruesve të karrigeve me rrota, ajo është problematike pasi ndalon lëvizjen e pavarur të personit që hyn në këtë ndërtesë publike. Në Zagreb, Unioni i Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara të Kroacisë, USPAKK, zbatoi një projekt, i cili synonte përdorimin e fondeve publike për të siguruar hyrje të aksesueshme në ndërtesat publike. U instaluan ashensorë elektronikë për karriget me rrota në hyrjet e disa ndërtesave publike, përfshirë dy zyrat kryesore postare të Zagrebit, ndërsa një platformë e pjerrët u instalua në hyrjen e një farmacie në qendër të qytetit. Pavarësisht qëllimeve të mira të këtij projekti, përdoruesit e karrigeve me rrota shpjeguan se kur dëshironin të hynin në postë atyre u duhej ti kërkonin dikujt që ti ndihmonte pasi ashensori ishte pothuajse gjithmonë jashtë funksionit, por edhe kur punonin ashensorët ishin funksionale vetëm gjatë ditëve me mot të keq. Platformat e pjerrëta janë edhe më stigmatizuese për personat me aftësi të kufizuara. Në Sarajevë, ekzistojnë shumë ndërtesa publike me platforma të pjerrëta elektronike që përdoren



Postë në Zagreb me ashensor elektronik



Teatër në Sarajevë, ashensori elektronik i bllokuar nga një makinë



Ashensor elektronik në Sarajevë

shumë rrallë, dhe shpeshherë janë të paaksesueshme si rezultat i këtij përdorimi të rrallë.

Siç është theksuar edhe më lart, aksesueshmëria nuk zgjidhet vetëm nëpërmjet një platforme me pjerrësi të butë. Platforma është vetëm një element që i bën ndërtesat të aksesueshme. Mënyrat e aksesueshme të hyrjes në ndërtesa janë po aq të nevojshme sa edhe dyert e brendshme, banjat apo ashensorët e aksesueshëm.

3.2. Kostoja e përshtatjes të një ndërtese publike ekzistuese kundrejt koston së ndërtimit sipas standardeve të aksesueshmërisë në procesin e projektimit

Studimet e kryera jashtë rajonit tregojnë se, është jashtëzakonisht më pak e kushtueshme ta bësh një ndërtesë të aksesueshme që në fillim të planit të projektimit, sesa nëpërmjet përshtatjeve pasi ndërtesa është e përfunduar. Megjithatë, në rastet kur një ndërtesë duhet të përshtatet, studimet tregojnë se kostot e përshtatshmërisë zakonisht fryhen. Në një studim të kryer nga Korporata Sears në Shtetet e Bashkuara, tregohet se nga 436 përshtatje të bëra nga kjo kompani nën AAK, 69% e kishin koston zero, 28% më pak se 1000 dollarë, dhe vetëm 3% e kishin koston më shumë se 1000 dollarë⁵¹. Në Mbretërinë e Bashkuar,

në vlerësimin mbi kostot për ndërtimet e reja dhe zgjerimet në përputhje me standardet e aksesueshmërisë, kostoja është rreth 173 milion Euro në vit, që është 0.01% së totalit të GDP⁵².

Një studim i ngjashëm u krye edhe në Zvicër për të vlerësuar kostot e zbatimit të Aktit të Barazisë për Personat me Aftësi të Kufizuara (ABPAK) dhe kostove të nevojshme për ta bërë Zvicrën pa barriera. Si pjesë e këtij studimi, u analizuan dhe vlerësuan rreth 140 ndërtesa në të gjithë Zvicrën, për të krahasuar kostot dhe për të bërë të aksesueshme një godinë ekzistuese kundrejt kostove të ndërtimeve të reja që përdorin standardet e aksesueshmërisë⁵³. Rezultatet e të dhënave treguan kursimet e mëdha që bëheshin kur përdoreshin që në fillim të projektimit standardet mbi aksesueshmërinë. Tabela e mëposhtme tregon ndryshimet në kosto për përshtatjen e godinave të banimit për ti bërë ndërtesat të aksesueshme në krahasim me kostot origjinale të ndërtimit.

KUTIA 13

Kostot e përshtatjes së ndërtesës për ta bërë ndërtesën të aksesueshme që në fillim

	2.0 < 5.0 milion	5.0 < 15.0 milion	> 15.0 milion	Mesatarja
Godinë banimi e përshtatur	6.99%	6.17%	3.96%	5.89%
Godinë banimi e re	3.40%	2.49%	1.65%	2.64%
Ndërtesë publike e përshtatur	1.69%	0.58%	0.28%	2.63%
Ndërtesë publike e re	1.47%	0.44%	0.12%	1.73%

Burimi: Ndërtim për Personat me Aftësi të Kufizuara: Probleme në procesin e Projektimit

Studimi zviceran tregoi se, një ndërtesë e re sipas standardeve të aksesueshmërisë është dukshëm më pak e shtrenjtë në kosto, sesa përshtatja e hapësirës për t'iu përshtatur kërkesave të ndërtimeve të reja. Në fakt, kostoja totale e vlerësuar për vënien në zbatim të mjedisit pa pengesa, në Zvicër, ishte më i ulët nga ç'pritej: 0.45 miliard franga zvicerane (0.29 miliard euro) në vit, dhe këto më tepër përfshinin kostot e rinovimit të ndërtesave ekzistuese sesa ndërtimet e reja. Me kalimin e kohës, kostot vjetore shtesë për ndërtimin e mjedisit pa pengesa do të shkojnë drejt zeros pas përfundimit të modifikimeve dhe me godinat e reja që përdorin zgjidhje të zgjuara arkitekturore që lidhen me aksesueshmërinë.

⁵¹ Burimi: Departamenti Amerikan i Drejtësisë të dhëna të AAK

⁵² 2010: Evropë e aksesueshme për të gjithë, fq. 8.

⁵³ Manser, Joe A., Meyer-Meierling, Paul, Huber, Manfred, Curschellas, Paul, Christen, Kurt, Frei-Reichel, Denise, Dr. Gutscher, Heinz, Dr. Siegrist, Michael, "Building for the disabled: problems in the planning process", Raport i realizuar në kuadrin e "Problems of the Welfare State" in the National Research Programme 45, (Zurich, 2003): 3-5.

3.3 Më tej

Përshtatja e ndërtesave dhe hapësirave ekzistuese: auditimet e aksesueshmërisë

Ndërtesat dhe hapësirat ekzistuese kanë nevojë të auditohen për përshtatje aksesueshmërie. **Mekanizmat e auditimit të aksesit** dhe pjesëmarrja e avokatëve të aftësisë së kufizuar janë thelbësore. Më përfundimin e këtyre vlerësimeve periodha kohore që nevojitet për kryerjen e përshtatjeve duhet të kombinohet me alokimet e duhura buxhetore dhe organizmat përgjegjëse si për shembull: **komisioni i aksesueshmërisë** që caktohet për të menaxhuar procesin e zbatimit. Rekomandohet fuqishëm që këto transformime të kryhen me pjesëmarrjen e avokatëve të aftësisë së kufizuar dhe personave me aftësi të kufizuara nga komuniteti, të cilët do të ndihmojnë me përcaktimin e prioriteteve dhe do të japin siguri që këto ndryshime të jenë të zbatueshme dhe të dobishme.

Një nga rekomandimet e bëra nga grupi i ekspertëve të ngritur nga Komisioni Evropian në raportin Evropa 2010 e Aksesueshme për të Gjithë kërkon që **auditimet mbi**, për godinat ekzistuese, të kryhen në mënyrë të detyrueshme çdo pesë vjet⁵⁴. Në këtë mënyrë shtetet do të jenë vazhdimisht të ndërgjegjshëm mbi atë që duhet bëjnë në lidhje me aksesueshmërinë e godinave ekzistuese brenda një periudhe të arsyeshme.

Projekte dhe ndërtime të reja

Të gjitha ndërtimet e reja dhe planifikimet urbane, përfshi këtu edhe transportin publik duhet të jenë në përputhje me standardet e aksesueshmërisë. Ngritja e një **komisioni lokal të pavarur mbi aksesueshmërinë, me pjesëmarrjen e personave me aftësi të kufizuara dhe të profesionistëve**, ndihmon në monitorimin e përputhjes së standardeve të aksesueshmërisë dhe legjisllacionit. Gjithashtu ky organizëm mund të llojë për përfshirjen e standardeve të tjera mbi aksesueshmërinë, në projektim dhe planifikim, si për shembull Projektimi Universal apo Projektimi për të Gjithë. Përfshirja e standardeve të aksesueshmërisë në legjisllacionin mbi prokurimet publike është një garanci më shumë, sepse të gjitha ndërtimet e reja publike do të kryhen duke marrë në konsideratë nevojat e personave me aftësi të kufizuara.

Bizneset private

Ndoshta mjeti më i efektshëm për bërjen e bizneseve private të aksesueshme do të ishte një lobim i fuqishëm në drejtim të pronarëve të dyqaneve dhe të bizneseve, bazuar në përcaktimin e përgjegjësive të tyre për vënien në zbatim të kodit mbi aksesueshmërinë. Kjo do të rezultonte në hartimin e një lloj kontrate apo "Konvente" midis OPAK-ve, të gjithë pronarëve të dyqaneve dhe bizneseve, ku të bihej dakord që ta bëjnë pronën e tyre të aksesueshme. Kjo mund të arrihet nëpërmjet publikimit të një **kodi praktikash**, si në Britaninë e Madhe, ku ofruet e shërbimeve dhe bizneset private gjejnë këshilla të vlefshme mbi mënyrën se si ti transformojnë dhe ti bëjnë mjediset e tyre të aksesueshme. Informacion përkatës dhe i saktë mbi çështje që lidhen me aksesueshmërinë duhet të sigurohet nëpërmjet qendrave informuese të menaxhuara nga POAK-ët dhe profesionistët, si për shembull arkitektët, planifikues; ku ndërmarrjet e ndërtimit të mund të konsultohen në lidhje me këtë çështje. Këto qendra duhet gjithashtu të qarkullojnë dhe shpërndajnë të rejat më të fundit në lidhje me çështjet mbi aksesueshmërinë në sa më shumë biznese private që të jetë e mundur.

Megjithatë, një nga mënyrat më të efektshme për të siguruar se bizneset private i vënë në zbatim standardet mbi aksesueshmërinë është nëpërmjet **legjisllacionit kundër diskriminimit**. Legjisllacioni kundër diskriminimit mbi aftësinë e kufizuar ka fuqinë që të sjellë ndryshime në mjedisin e ndërtuar duke sugjeruar se një hapësirë publike e paaksesueshme është një formë diskriminimi dhe shkelje e ligjit. Në legjisllacionin kundër diskriminimit të miratuar kohët e fundit në Serbi thuhet se ndërtimet dhe shërbimet publike duhet të sigurojnë akses për personat me aftësi të kufizuara. Atje gjithashtu theksohet se, nëse një personi me aftësi të kufizuara i refuzohet aksesit në transportin publik, ky përbën një akt diskriminimi.

Ashtu siç shpjegon Damjan Tatiç, ekspert ligjor mbi aftësinë e kufizuar dhe të drejtat e njeriut si edhe anëtar i CIL Serbi dhe avokat i lëvizjes së aftësisë së kufizuar, kundër-diskriminimi është gjithashtu i rëndësishëm edhe për një arsye tjetër: ai inkurajon një perceptim të ri mbi aftësinë e kufizuar dhe mbi rëndësinë e një mjedisi pa pengesa. Në ligjet kundër diskriminimit, shprehet shumë qartë se nëse mjedisi aktual nuk është i aksesueshëm, të gjitha ndërtimet e reja duhet të jenë të aksesueshme, dhe se afatet dhe burimet duhet t'i përkushtohen përshtatjes së mjedisit të ndërtuar ekzistues. Zoti Tadiç shpjegon se fuqia e shembujve është e rëndësishme për të pranuar anti diskriminimin. Ndryshim real mund të vijë nëse ndaj një aktori merrem masa kur ai nuk vepron në përputhje me legjisllacionin kundër diskriminimit. Legjisllacioni kundër diskriminimit do të hyjë në fuqi në Serbi në janar 2007.

4. Mjedisi i jashtëm: Hallka e katërt e zinxhirit

4.1 Mjedisi i jashtëm në Evropën Juglindore

Në pjesën më të madhe të tyre, rrugët, trotualet, parqet, në vendet e Evropës Juglindore janë të paaksesueshme. Mjedisi i jashtëm është një pjesë e gjerë dhe komplekse e mjedisit në të cilin jetojmë. Ai përfshin pjesën e mjedisit të ndërtuar që na çon drejt destinacionit tonë, qoftë ndërtesë publike, dyqan, apartament apo transport publik. Ai përfshin: rrugët, pragjet e pjerrëta, vend parkimet, vijat e bardha, ndriçimin rrugor, kabinat telefonike, kalimet për këmbësorët, trotualet, parqet, stolat, sinjalistikën, sinjalet akustike për personat me vështirësi në shikim, dhe sinjalistikën vizuale për personat më dëmtime dëgjimi. Në qytetet e mëdha në të gjithë Evropën Juglindore

⁵⁴ 2010 Një Evropë e Aksesueshme për të Gjithë : Raport i Grupit të ekspertëve krijuar nga Komisioni Evropian, tetor 2003, gjendet në: <http://www.eca.lu/upload/egafin.pdf>.



Rrugë në qytetin e Shtimjes, Kosovë



Mjedis i jashtëm në Tiranë, Shqipëri



Rrugë në Tuzla, ku makinat nuk i lejojnë këmbësorët të ecin në trotuar



Qyteti i vjetër i Herceg Novit në Mal të Zi mund të arrihet vetëm nëpërmjet shkallëve të pjerrëta

ka pragje të pjerrëta dhe hapësira të rezervuara parkimi, por ato janë të shpërndara në mënyrë sporadike dhe jo gjithmonë në përputhje të plotë me standardet.

Ja vlen të përsërisim në këtë pikë se krijimi i mjediseve të jashtme pa pengesa është më i qëndrueshëm dhe më jetëgjatë dhe është pjesë e ndërtimit të një shoqërie më përfshirëse.

Në vende si Kosova, Bosnjë dhe Hercegovina, rrjeti rrugor është ende tepër i papërshtatshëm, sidomos në zonat rurale. Edhe në qytete të mëdha ku ka rrugë dhe trotuare të shtruara, gjendja e tyre lë shumë për të dëshiruar për shkak të mirëmbajtjes së pakët, gjë që e bën më të vështirë përdorimin e tyre jo vetëm nga ana e personave me aftësi të kufizuara, por për të gjithë popullsinë.

Në Malin e Zi, shumë qytete të vjetra në bregdet janë të ndërtuara në zona kodrinore dhe mund të kalohen vetëm me shkallë. Me rrugët e ngushta me kalldrëm, shkallët prej guri, këto pjesë të vjetra të qyteteve i bëjnë pothuajse të pamundura lëvizjet e personave me vështirësi në lëvizje. Ndërkohë që shumë nga këto qytete mesdhetare paraqesin rëndësi historike, disa transformime mund ti bëjnë këto qytete të aksesueshme pa dëmtuar integritetin e ndërtimeve të vjetra.

Zonat urbane

Shumë qytete ende kanë trotuare të larta pa pragje të pjerrëta por në qytetet kryesore trotuaret po fillojnë të bëhen të aksesueshme, megjithëse kjo vetëm në zonat qendrore të tyre. Pragjet e pjerrëta rrallëherë ndërtohen në të gjithë hapësirën e qytetit duke kufizuar në këtë mënyrë lëvizjen e personave me aftësi të kufizuara, prandërs me karroca bebesh, të moshuarve si dhe të atyre që përjetojnë dëmtime të përkohshme. Një anëtar i Shoqatës të Studentëve me Aftësi të Kufizuara në Beograd shpjegon: "Lëviz me vështirësi pasi shumë rrugë që fillojnë të aksesueshme në qendër përfundojnë në mjedise të paaksesueshme." Një vështirësi tjetër që paraqet mjedisi i jashtëm është se ka shumë shembuj në të gjithë rajonin të platformave të pjerrëta që janë ndërtuar pa kuptuar standardet e aksesueshmërisë dhe janë tepër të pjerrëta për tu përdorur. Një anëtar i Shoqatës së Qytetarëve me Dëmtime Cerebrale dhe Distrofi Muskulare, në Gorazhde, thotë: "Ka trotuare të rregulluara për personat me aftësi të kufizuara, po ne i quajmë ato 'Platforma të kota' pasi ato janë shumë të pjerrëta për ne. Thjesht ndërtojnë pa marrë parasysh standardet e duhura mbi aksesueshmërinë."

Përveç kësaj, në shumë qytete të rajonit, përparësi iu është dhënë makinave në vend të këmbësorëve. Është bërë rregull që makinat të parkohen mbi trotuare, duke pakësuar në këtë mënyrë hapësirën dhe njëkohësisht duke krijuar pengesa për lëvizjen e këmbësorëve, për të mos folur për përdoruesit e karrigeve me rrota, skuterat

HISTORI JETËSORE 6

VËSHTIRËSIA E LËVIZJES SË LIRË NË NJË MJEDIS URBAN TË PAAKSESUESHËM

TË KAPËCESH PRAGUN PA NDIHMËN E DUHUR: ERVIN DEMIRI, ANËTAR I SHOQATËS SË TË VERBËRVE, SHQIPËRI

Qihem Ervin Demiri dhe jam 28 vjeç. Jam diplomuar për Sociologji dhe filozofi në Fakultetin e Shkencave Sociale, në Tiranë. Para saj kam kryer shkollën e mesme në Tiranë. Besoj se është e rëndësishme të përmend faktin që kam kryer shkollën fillore për fëmijët e verbër.

Por më lejoni të them diçka për dy probleme në Shqipëri, të dyja rrjedhin nga mungesa e burimeve. Duket se janë tërësisht të pamundura për t'u kapërcyer dhe janë të vetmet burim varësie për personat e verbër.

Problemi i parë është nevoja për tu shoqëruar gjatë gjithë kohës kur ecën nëpër rrugë. E kam të vështirë të lëviz vetëm nëpër qytet madje edhe në lagjen time sepse asistencë personale ose shërbimet e drejtimit nga qeni nuk ekzistojnë. Gjithashtu, në lidhje me pengesat fizike për shkak të bllokimeve të trafikut, gjendjes së keqe të rrugëve dhe mungesës së sinjalistikës zanore në kryqëzime është shumë e vështirë lëvizja e pavarur. Për të gjitha këto arsye të verbrit kanë tendencën për të qëndruar në shtëpi.

Jam i detyruar të lëviz vetëm me miqtë dhe familjen time dhe në fakt nuk kam autonomi.

Problemi i dytë është fakti që nuk kam akses tek librat, gazetatat, revistat dhe materialet e tjera, sepse rrallë janë të shkruara në Bregjell apo të regjistruara në kasete. Të verbrit e tjerë dhe unë jemi të detyruar të regjistrojmë diçka vetë - me ndihmën e të tjerëve kuptohet.

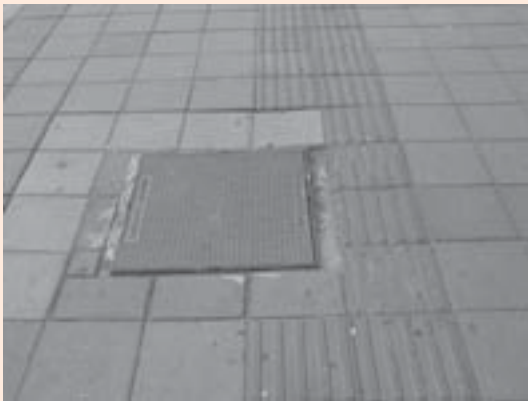
Së fundi, më lejoni të them se, deri tani kam bërë disa gjëra në mënyrë të pavarur, me përjashtim të lëvizjes vetëm në rrugë dhe shkrimin e leximit kur formati Bregjell ose audio ekziston. Kohët e fundit megjithatë kam blerë një kompjuter që më krijon mundësinë të bëj gjëra që nuk kam mundur ti bëj më parë.

KUTIA 14

Qëllimi i mirë nuk mjafton

The critical part of implementing the unbreakable chain of movement is ensuring that when steps are Pjesa kritike e zbatimit të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes është garancia se, kur ndërmeren hapat për ta bërë një ndërtesë të aksesueshme, ato duhet të zbatohen në përputhje me standartet e aksesueshmërisë.

Në Evropën Juglindore ndodh shpesh që burimet përdoren për të bërë platforma të pjerrëta ose kurba në trotuare pa zbatuar standartet. Për rrjedhojë këto nuk janë të përdorshme nga personat me aftësi të kufizuara, burimet janë shpenzuar kot dhe janë shembull i **planifikimit të pakujdesshëm**. Platformat e pjerrëta janë shpesh shumë të pjerrëta dhe nuk mund të përdoren nga përdoruesit e karrikeve me rrota. Në Sarajevë, një platformë e pjerrët ishte ndërtuar jashtë ndërtesës së bashkisë, por ishte shumë e pjerrët për tu përdorur. Në Shkup u instaluan në një kryqëzim sinjale audio për personat e verbër apo me dëmtime shikimi, por ato nuk egzistojnë në ndonjë pjesë tjetër të qytetit. Shumë rrugë në Beograd janë ndërtuar së fundmi me trotuare që kanë pjesë edhe për personat e verbër, por në disa vende pusetat janë vendosur në mënyrë të tillë që pengojnë kalimin e lirshëm në trotuar. Për më tepër, "ishujt" e ndërtuar përgjatë shinave të tramvajit, janë ndërtuar pa pragje të pjerrëta në pikat e kalimit, gjë që nuk lejon kalimin e përdoruesve të karrikeve me rrota.



Manhole built on textPlatformë e ndërtuar në Beogradin e



Rrugë të reja në Beograd



Rrugë e re në Beograd, pragjet nuk janë të prerë në të dy anët e rrugës dhe shenjat pengojnë rrugën



HISTORI JETËSORE 7

TË KAPËRCESH DERËN NË NJË ZONË RURALE: PËR NJË PËRDORUES TË KARRIGES ME RROTA ËSHTË LUFTË E PËRDITSHME

ENVERI ËNDËRRON PËR ASFALTIN NË PROVINCËN E KOSOVËS TË ADMINISTRUAR NGA OKB

Quhem Enver Kosumi dhe kam lindur në 1976 bë fshatin Burrnik në bashkinë e Ferizajt.

Në Burrnik nuk kishte shkollë të mesme prandaj mu desh të ndiqja shkollën në një fshat fqinj, Gaqkë. Fillimisht kjo nuk përbënte problem, por kur u bëra 12 vjeç, gjendja ime shëndetësore u bë e dukshme. Në atë kohë u shfaqën simptomat e para të sëmundjes sime, distrofi muskulare. Nuk e kuptoja se çfarë po më ndodhte. Rritesha çdo ditë, por për fat të keq, shihja që muskujt më bëheshin gjithnjë e më të dobët në vend që të forcoheshin.

Çdo ditë e kisha akoma më të vështirë të ecja tre kilometra për të shkuar në shkollë e për tu kthyer. Jo vetëm distanca, por edhe rruga ishte në kushte të vështira, veçanërisht gjatë vjeshtës dhe dimrit, kur binte shi dhe dëborë. Përveç kësaj klasa ime ishte në katin e katërt dhe më duhej të ngjitja shumë shkallë. Ishte një lodhje e përditshme. Së fundi, në 1991-1992, përfundova shkollën e mesme, por përmes shumë dhimbjeve fizike.

Megjithatë periudha më e vështirë për mua ishte viti 1994 kur u operova nga apandesiti, që u pasua nga komplikacione shëndetësore. Pasi dola nga spitali dhe sëmundja ime avanconte u bëra përfundimisht përdorues i karriges me rrota.

Që nga lufta nuk kam marrë asnjë trajtim rehabilitues pasi fizioterapisti i caktuar nga shteti vdiq dhe janë vetëm dy qendra rehabilituese private, të cilat nuk i përballoj dot financiarisht.

Tani punoj vullnetar në Shoqatën e Personave me Distrofi Muskulare (DM) në provincën e Kosovës, të administruar nga OKB, si dhe koordinator aktivitetesh për rajonin e Ferizajt ku mjedisi i përgjithshëm është ende i paaksesueshëm. Mendoj se përshtatja duhet të filloj që nga shtëpia dhe oborri i gjithsecilit.

Në lidhje me mjedisin urban, ka disa përmirësime në drejtim të aksesueshmërisë të tilla si platformat e pjerrëta. Megjithatë për personat me DM është shumë e vështirë lëvizja, edhe me karrige veçanërisht në rrugët e provincën e Kosovës të administruar nga OKB, të cilat janë përgjithësisht në gjendje të keqe. Shteti duhet ti riparojë rrugët, por me sa duket ata nuk e venë ujët në zjarr.

Shteti gjithashtu deklaroi se, nuk ka buxhet, apo ndonjë formë tjetër mbështetje. Ne varemi shumë nga personat e tretë, sikurse edhe unë, që jam në varësi të ndihmës së tim vëllai çdo ditë dhe shteti nuk ndihmon në asnjë drejtim madje as për të kompensuar për shërbimet e tyre.



Enveri duke hipur në makinë me ndihmën e vëllait të tij
– Ferizaj, provinca e Kosovës, e administruar nga OKB

Duke qenë se nuk lëviz dot më vetë, në mënyrë të pavarur, sepse familja ime nuk ka makinë dhe mbi të gjitha, nuk ka transport publik nga fshati ynë, kur duhet të shkoj në Ferizaj, më duhet ti kërkoj një mikut tim që është shofer taksie të më shoqëroj. Arrij të përballoj një pagesë të ulët, por nuk jam i lirë sepse varem nga gatishmëria e tij.

Prandaj, personalisht, në vend që të përshtat shtëpinë më mirë të ndryshoj shtëpinë në një tjetër vend dhe nëse arrij të shes një copë tokë.

Do të isha i lumtur të shkoja në qytet ku ka rrugë të asfaltuara.

Praktikë e mirë 9: Ta bësh mjedisin jashtë shtëpisë të aksesueshëm në Novi Sad, Serbi: Analizë e thellë se si ti bësh mjediset e jashtme realisht pa pengesa

Në vitin 2000 në qytet u krijua një grup pune me qëllim reduktimin e pengesave arkitekturore, i cili përfshinte disa OPAK si anëtare. Që nga 2002-2003 e në vazhdim, bashkia pranoi të mbështeste bordin dhe filloi zbatimin e ndryshimeve në qytet. Ata vendosën të fillonin me zonën rreth Teatrit Kombëtar të Serbisë, duke qenë se kjo ishte një nga pjesët e qytetit e identifikuar si prioritet i komunitetit nga OPAK. Një tjetër arsye për këtë prioritet ishte fakti që është një nga teatrot më të vjetër të ish Jugosllavisë dhe si i tillë totalisht i paaksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara pavarësisht nga fakti që ishte rinovuar në 1981. Në 2003, instituti për Ndërtimet urbanë, njësi kryesore përgjegjëse për hapësirat publike, pranoi projektin dhe miratoi të mbështeste kostot nga buxheti i qytetit. Projekti kryesisht konsistoi në ndërtimin e një platforme të pjerrët në hyrje dhe shtimin e një garazhi parkimi pas teatrit.

Megjithatë, problemi qëndronte në faktin se pavarësisht nga dëshira e treguar nga ana e autoriteteve lokale për të bërë diçka, ata nuk bënë përpjekje për të konsultuar OPAK as gjatë procesit të planifikimit dhe as gjatë atij të zbatimit. OPAK nuk patën mundësinë që të jepnin opinionin e tyre mbi problemet që kishin të bënin me projektin dhe projekti kishte përfunduar më parë se ata të mund të ndërhyjnë. Për rrjedhojë ndryshimet përreth Teatrit ishin të papërshtatshme dhe të pamjaftueshme. Për shembull, platforma e pjerrët në hyrjen e teatrit nuk mund të përdoret në kushte të këqija atmosferike. Nga analiza e aksesueshmërisë u pa qartë se mungesa e hapësirave të aksesueshme të dymave ishte rrjedhojë e masave të papërshtatshme si dhe mungesa e njohurive mbi standardet e aksesueshmërisë dhe mungesa e kuadrit sistematik dhe multidisiplinor ndaj këtyre çështjeve.

Realizimi i studimit të thelluar të aksesueshmërisë

Në vijim të këtij projekti, një inxhinier trafiku i përfshirë në iniciativë, realizoi një studim të aksesueshmërisë të ambienteve jashtë për të gjetur se çfarë mbetej për të bërë në mënyrë që të hiqeshin pengesat tërësisht. Vlerësimi i tij e ndau mjedisin e jashtëm në pesë elementë:

1. Trotualet që të çonin në Teatër
2. Kryqëzimet në zonat përreth dhe pragjet e ulura të trotuareve
3. Aksesueshmëria në parkim
4. Pajisjet urbane
5. Hyrja kryesore për në ndërtesë.

Trotualet dhe rrugicat që të çonin në Teatër

Trotualet që të çojnë në teatër janë përgjithësisht jo sa duhet të gjera dhe ato kanë pengesa nga një numër elementësh urbanë, të tillë si stacionet e autobusëve, reklammat dhe kioskat. Këto janë të vendosura në mënyrë kaotike duke i bërë trotualet edhe më të vogla dhe shpesh të rrezikshme për personat me dëmtime shikimi ose dëgjimi. Për përdoruesit e karrigeve me rrota, të verbrit ose ata me dëmtime shikimi, të moshuarit ose personat që përdorin pajisje të tjera ndihmëse, lëvizja në mjedise të tilla është e kufizuar. Për më tepër, trotualet ekzistuese që të çojnë në Teatër kanë shumë kurba dhe pragje. Diferenca në lartësi përgjatë këtyre trotuareve e bën lëvizjen e një numri të gjerë përdoruesish të hapësirave publike më të vështirë.

Kryqëzimet

Problemi më i madh me kryqëzimet është fakti që kurbat nuk janë të prera dhe nuk mund të kalohen nga

Fotot: Srđan Doroški



"Ishujt" nuk janë të prerë për përdoruesit e karrigeve me rrota



Trotualet nuk janë të pjerrëta

përdoruesit e karrigeve me rrota. Përveç kësaj, "ishujt" në mes të rrugës nuk kanë kurba të prera, prandaj përdoruesit e karrigeve me rrota nuk mund të kenë akses në to dhe duhet të presin në semafor në nivelin e rrugës. "Ishujt" janë pengesë serioze dhe shumë përdorues të karrigeve me rrota u vijnë rrotull duke vënë jetën në rrezik. Nëse përdoruesit e karrigeve me rrota vendosin të rrotullohen rreth

"ishujve" rrugorë, duhet të kenë aftësi manovruese të shkëlqyera dhe shpejtësi të madhe. Përreth zonës pranë Teatrit nuk ka sinjalistikë akustike për personat me dëmtime shikimi dhe as trotuare për personat me aftësi të kufizuara që u tregojnë këmbësorëve pikat ku duhet të kalojnë rrugën. Së fundi, në vijat e bardha semafori ndryshon shumë shpejt për personat që kanë vështirësi në lëvizje për të kaluar rrugën.



Telefonat nuk kapen dot
Foto nga: Srđan Doroški

Zona e parkimit

Garazhi i parkimit pranë teatrit nuk ishte planifikuar duke mbajtur parasysh lëvizjen e personave me karrige me rrota, prindërit ose ata që kanë fëmijë të vegjël, ose të tjerë që përdorin pajisje ndihmëse. Nuk ka hyrje të aksesueshme në garazhe dhe lidhja me Teatrin është tërësisht e paaksesueshme. Ka hapësira parkimi për personat me aftësi të kufizuara, me shenja të verdha, por përmasat e tyre janë shumë të vogla, duke e bërë pothuajse të pamundur manovrimin nga personat përdorues të karrigeve me rrota.

Akses në telefonat publik

Përdoruesit e karrigeve me rrota, fëmijët dhe prindërit me gjatësi të ndryshme nuk mund të arrijnë telefonin në kabinat telefonike përreth teatrit. Për më tepër, nuk ka sinjalistikë Bregjell ose me prekje tek telefonat për personat me dëmtime shikimi dhe as vulum të përshtatshëm të telefonit për personat me dëmtime dëgjimi.

Hyrja për në teatër

Platforma e pjerrët jashtë hyrjes është 32 metra e gjatë me pjerrësi 8%⁵⁵. Problemi qëndron në faktin që në disa vende platforma e pjerrët është në fakt më e pjerrët se 8%. Pjerrësia dhe ngushtësia e bën më të vështirë përdorimin e saj pa asistencë.

Si përfundim, ky vlerësim nxjerr qartë në pah se ka ende pengesa serioze në mjedisin përreth. Sipas advokuesve lokalë të aftësisë së kufizuar, sfida kryesore me projektet e ngjashme me këtë është mungesa e ndërgjegjësimit për nevojën e konsultimit me OPAK, që në fillim. Përfshirja e tyre në procesin e planifikimit dhe ndërtimit duhet të jetë hapi tjetër. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për projekte të zhvilluara në nivelin lokal ku ka mundësi reale për të punuar në partneritet për të zbatuar standardet e duhura të aksesueshmërisë.

Një nga përfitimet kyçe të kësaj iniciative ishte analiza e detajuar diagnostike që u realizua më pas për të vlerësuar profesionalisht punën e bordit të qytetit për heqjen e pengesave mjedisore. Më e rëndësishme, ky lloj vlerësimi mund të përdoret si model për projektet e ardhshme përmes mësimave të marra, me shpjegime edhe më të detajuara të elementëve, të nevojshme për tu marrë parasysh, gjatë heqjes së pengesave në mjedisin e jashtëm. Ai tregon rëndësinë e vazhdimësisë për krijimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes.



Platforma është e gjatë, e ngushtë dhe shumë e pjerrët në shumë vende
Fotot: Srđan Doroški



⁵⁵ Për më shumë detaje shihni direktivat e aksesueshmërisë së AAK: <http://www.access-board.gov/adaag/html/adaag.htm>

Praktikë e mirë 10: Plazh i aksesueshëm në Kroaci – por, mos ndoshta mjedise të jashtme të aksesueshme kontribuojnë në veçim të mëtejshëm?

Organizata SIOH në Zagreb realizoi një projekt për të bërë të aksesueshëm një plazh në Liqenin Jarun. Si pjesë e këtij projekti të shkëlqyer, u ndërtua një tualet, përveç tualeteve të tjera të zakonshme, trotuare të përshtatura në të gjithë zonën e plazhit dhe një platformë e pjerrët që të çonte nga plazhi drejt e në ujë, kështu përdoruesit e karrigeve me rrota kanë akses në liqen. Përveç këtyre u ndërtua një kënd lojrash për fëmijët me aftësi të ndryshme. Plazhi është pajisur gjithashtu edhe me ambiente parkimi dhe ka sinjalistikë të qartë që u jep informacion të gjithë përdoruesve.



Platformë e pjerrët nga plazhi drejt ujit



Dushe dhe çezma të aksesueshme



Tualete të aksesueshme pranë tualeteve të zakonshme



Kënde lojrash për fëmijët e të gjitha aftësive

Edhe pse karakteristikat e aksesueshme të këtij plazhi janë të mrekullueshme, duhet thënë se nuk ka tualete të tjera të aksesueshme, trotuare ose parkime në plazhe të tjera përgjatë liqenit. Ndërkohë që është e shkëlqyer që në këtë plazh ka një platformë për aksesin e përdoruesve të karrigeve me rrota në ujë, duhet të ketë elementë të aksesueshëm në të gjitha plazhet në mënyrë që personat me aftësi të kufizuara të mund të zgjedhin se ku të shkojnë dhe jo të jenë të detyruar të shkojnë në të vetmin plazh të aksesueshëm të liqenit.

KUTIA 15

Projektimi për të gjithë krijon mundësi të reja për rritjen e turizmit në Barcelonë

Barcelona u angazhua për ti bërë ambientet publike të aksesueshme brenda një periudhe kohore 10 vjeçare, nga 1996-2006. Plani i aksesueshmërisë lindi kur autoritetet e qytetit po planifikonin Lojërat Olimpikë të 1992 dhe kuptuan se sa e vështirë ishte për personat me aftësi të kufizuara që të lëviznin nëpër qytet. U krijua një grup për aksesueshmërinë i përbërë nga arkitektë, planifikues, inxhinierë, autoritete politike dhe përfaqësuesit e OPAK, me qëllim koordinimin e planit. Rreth 85% e autobusëve të Barcelonës janë tashmë të aksesueshëm dhe pjesa tjetër vazhdon të bëhet e tillë. Sistemi i metrosë është përshtatur në mënyrë që shumica e stacioneve të jenë të aksesueshme. Shumë ndërtesa dhe hapësira publike janë rinovuar dhe janë gjithashtu tërësisht të aksesueshme. (burimi: Adams-Spink, Geoffrey, "Evropa: Akses në të gjitha zonat?" BBC, 31 Korrik, 2004, gjendet në: <http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk/3930873.stm>).

Sipas një studimi të kryer nga Instituti Evropian për projektimin dhe Aftësinë e Kufizuar (EIDD-IIEPAK), turizmi u rrit jashtëzakonisht shumë pasi qyteti u bë i aksesueshëm. Para se qyteti të bëhej i aksesueshëm në 1990, numri i qëndrimeve në hotel për natë ishte 1,732,902. Në vitin 2003, pasi qyteti zbatoi standardet e Projektimit për të Gjithë, numri i qëndrimeve për natë u rrit në 3,848,187.

Ndërtimi i zonave turistike të aksesueshme për të gjithë ka një vlerë ekonomike si dhe të drejtash njerëzore, sidomos meqenëse shumë kultura po ndeshen në popullsi të moshuar me më shumë nevoja për mjedise të aksesueshme. Australia, për shembull, ka iniciuar një fushatë për të zhvilluar turizëm të aksesueshëm duke ofruar vizat turistike të aksesueshme për të gjithë. Në Portugali, një fushatë e gjerë për ti bërë plazhet të aksesueshme, sollti një rritje aq të madhe të turizmit sa që komunitetet lokale në bregdet po i bëjnë plazhet gjithnjë e më shumë të aksesueshme.

4.2 Më tej

Në përpjekjen për të bërë ndryshime në mjedisin e jashtëm, bashkëpunimi dhe partneriteti mes të gjithë vendimmarrësve, në planifikim dhe zbatim, është thelbësor. Kjo është veçanërisht e rëndësishme duke qenë se shumica e rajonit është në procesin e zhvillimit të infrastrukturës dhe rinovimit të qyteteve. Procesi i ndërtimit urban përfshin rrugë të reja, trotuare, parkime dhe elementë të tjerë të ambientit të jashtëm. Duke qenë se në përgjithësi hapësirat urbane në qytete po zhvillohen është e domosdoshme që autoritetet lokale, planifikuesit urban, inxhinierët të bashkëpunojnë me OPAK të ndryshme për të garantuar zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë sa më shumë dhe vazhdimisht që të jetë e mundur në hapësirat e reja. Komisionet lokale të zhvillimit, përgjegjëse për iniciativat rinovuese dhe rikonstruktuese ofrojnë mundësi dhe objekt të shkëlqyer për lobim në përfshirjen e standardeve të aksesueshmërisë në të gjitha projektet e rinovimit urban.

Gjithashtu thelbësore për planifikimin e aksesueshmërisë së mjedisve të jashtme është marrja parasysht e elementëve të ndryshëm që përbëjnë mjedisin e jashtëm. Kjo është një nga hallkat më të mundimshme dhe të komplikuar në krijimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe kërkon kompetenca dhe aktorë të ndryshëm që të marrin pjesë në procesin e planifikimit dhe të zbatimit.

5. Transporti: hallka e pestë e zinxhirit

Transporti që mbështet lëvizjen e lirë do të thotë që, një individ ka një lloj kontrolli në zgjedhjen e shërbimit të transportit, i cili kryesisht nënkupton që ai të shkojë atje ku dëshiron dhe kur të dëshirojë të udhëtojë. Kjo përfshin informimin për shërbimet, të dijë se si mund ti përdorë ato, të jetë në gjendje ti përdorë ato dhe të ketë mjetet financiare për ta përballuar⁵⁶.

Njësoj si në zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes, një koncept i rëndësishëm për planifikimin e transportit të aksesueshëm është ai që duhet konsideruar si një **lëvizje e vazhdueshme** në të ashtuquajturin "**hallka e udhëtimit**", ku një udhëtim përbëhet nga shumë hallka të tilla, si: nga shtëpia në pragjet e ulëta, pragje të ulëta në makinë, udhëtimi me makinë, nga makina në pragje të ulëta, pragje të ulëta në trotuar, dhe nga trotuari në hyrjen e ndërtesës. Nëse njëra prej këtyre hallkave është e paaksesueshme, udhëtimi bëhet i pamundur. Çdo hallkë në zinxhir duhet të merret parasysht dhe të zhvillohet ashtu siç duhet⁵⁷. Në të njëjtën kohë planifikimi i transportit duhet të marrë parasysht, jo vetëm mjetin e transportit, por gjithashtu edhe periudhat e ndërmjetme nëpër udhëtime në mënyrë që, udhëtimi të jetë pa ndërprerje për të gjithë pasagjerët me informacione të qarta, në formate të aksesueshm⁵⁸.

Që transporti të jetë i përdorshëm nga të gjithë duhet të plotësohen kushtet e mëposhtme:

- transporti publik duhet të jetë i aksesueshëm për të gjithë
- Termialet, stacionet, ndalesat duhet gjithashtu të jenë të aksesueshme,
- Drejtuesit e mjeteve duhet të jenë të sensibilizuar për nevojat e përdoruesve me aftësi të kufizuara për t'u

⁵⁶ Suen, Ling S., "Accessible Transportation and Mobility" in Transportation for the New Millennium no. 4, (Transportation Research Board:): 1.

⁵⁷ Ibid, 3.

⁵⁸ Stanbury, J. and J.S. Hugo, "Formulation of policy for transportation of Special Needs passenger", Proceedings from the 9th Conference on Urban and Regional Transport in Developing Countries (CODATU), Mexico City, 2000.

dhënë këtyre kohën dhe mbështetjen e duhur për të hipur në mjetet e transportit;

- Informacioni mbi udhëtimin duhet të jetë i përdorshëm për personat me dëmtime sensoriale, dëmtime kognitive ose gjuhësore.

Transporti publik ofrohet më mirë përmes një shumëllojshmërie shërbimesh, por që përmbledhen në dy grupe kryesore:

- **Transport publik i rrymëzuar** i aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara: përdorues të karrigeve me rrota, të verbër, të shurdhër ose ata me dëmtime shikimi dhe/ose dëgjimi, si dhe për ata me aftësi të kufizuara intelektuale.
- **Shërbimet e veçanta të transportit derë më derë**, për pasagjerët që nuk mund të përdorin të vetëm mjetet e transportit publik.

5.1 Transporti në Evropën Juglindore

Përgjithësisht transporti publik nuk është i aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara në rajon. Karrige të përshtatura, platforma të pjerrëta ose hyrje pa pragje, dalje të pavarura dhe sinjalistikë për personat me dëmtime sensoriale nuk ekzistojnë në tipe të ndryshme të transporteve publike ekzistuese të tilla, si: autobusët, tramet dhe trenat. Për më tepër, stacionet e autobusëve dhe të trenave janë në shumicën e rasteve gjithashtu të paaksesueshme. Shumë persona me aftësi të kufizuara që, përqipen të hipin në autobusë ose tram varen nga ndihma e të tjerëve, si dhe në dëshirën e drejtuesit të mjetit për ti lënë të hyjnë. Ekzistojnë disa mjete të aksesueshme transporti, por ato janë përgjithësisht vetëm në kryeqytet dhe shpesh janë shumë të kufizuara në shërbimet e tyre. Sipas Shoqatës së Paraplegjikëve në Doboj në B-H, "Në zonat rurale, duke qenë se nuk ka autobusë të aksesueshëm fëmijët nuk mund të shkojnë në shkollë nëse prindërit e tyre nuk i çojnë me makinat e tyre, por shumë prej familjeve nuk mund të përballojnë ekonomikisht një gjë të tillë." Në Novi Sad, Serbi nga 200 autobusë publik, vetëm 5 kanë bazament të ulët. Në provincën e Kosovës, të administruar nga OKB, sipas grupit "Ardhmëria", një grup i grave me aftësi të kufizuara, shumë persona me aftësi të kufizuara nuk përdorin fare transport publik pasi është i paaksesueshëm."

Një tjetër problem i zakonshëm në rajon është ai se, kur transporti publik është i aksesueshëm, shërbimi është shumë i kufizuar. Ato pak autobusë me bazament të ulët, në Zagreb, lëvizin jo në orare të caktuara dhe vetëm në



Autobus i paaksesueshëm në Novi Sad, Serbi



Qëndrim autobusi pa informacionin për transportin në Mitrovicë, Provinca e Kosovës, e administruar nga OKB

disa linja autobusësh, gjë që i bën ato të papërshtatshme për përdorim më të gjerë. Duke qenë se transporti publik është kaq i kufizuar, çdo udhëtim është i komplikuar dhe krijon vonesa për një person me aftësi të kufizuara, duke e penguar të lëvizë lirshëm, nga një vend në një tjetër, ku dëshiron të shkojë. Siç thotë një anëtar i Shoqatës së Personave me Aftësi të Kufizuara nga Beogradi, "Pothuajse të gjithë autobusët e zakonshëm, tramet dhe trenat në territorin e Beogradit janë të paaksesueshëm gjë që dëmton seriozisht lirinë time të lëvizjes. Një tjetër problem është fakti që, informacioni mbi vendin dhe kohën se kur lëviz autobusi i aksesueshëm nuk jepet, të paktën për mua."

Shumë stacione autobusësh dhe trenash nuk janë të aksesueshme dhe pothuajse nuk gjen kurrë informacion dhe tabela orarësh në formatet audio ose me prekje. Tabelat e orareve pothuajse nuk ekzistojnë asnjëherë, veçanërisht kur ndodhesh larg qendrës së qytetit. Një tjetër problem në rajon lidhet me faktin që stacionet e autobusëve nuk janë ndërtuar siç duhet për autobusët me dysheme të ulët, duke e bërë të vështirë aksesin e përdoruesve të karrigeve me rrota. "Problemi qëndron në faktin që, jo vetëm autobusët por edhe stacionet e autobusëve dhe ndalesat e autobusëve duhet të jenë të aksesueshme. Ato duhet të përshtaten në atë mënyrë që një përdorues i karrigës me rrota të arrijë të hipë në autobus. Përveç kësaj, drejtuesit e autobusëve duhet të trajnohen mbi aftësinë e kufizuar," komenton një anëtar i Shoqatës së Distrofisë Muskulare të Beogradit. Drejtuesit e autobusëve dhe trenave duhet të trajnohen se si të ndihmojnë personat me aftësi të kufizuara për të hipur në mjet. Trajnimi duhet të përfshijë gjithashtu një komponent për rritjen e ndërgjegjësimit për të arritur ndjeshmëri më të madhe.

HISTORI JETËSORE 8

VËSHTIRËSIA E GJETJES SË TRANSPORTIT PUBLIK TË AKSESUESHËM QË PLOTËSON NEVOJAT E PËRDORUESVE

VESNA, NJË DITË NËPËR BEOGRAD DUKE PËRDORUR TRANSPORTIN PUBLIK

Quhem Vesna dhe jam përdoruese e karriges me rrota. Pavarësisht nga ky fakt, jetoj shumë aktivisht: kam familje (tre fëmijë), punë dhe miq... Dy kushte janë të nevojshme që unë të jetoj aktivisht:

- Të kem dëshirë për të qenë grua aktive, dhe
- Të kem disa kushte të përmbushura në mënyrë që të realizojë këtë dëshirë.

Secili bën zgjedhjen e tij për jetën, pavarësisht nga gjinia, raca, mosha, aftësia e kufizuar ose statusi social. Ne zgjedhim vetë nëse duam të përmirësojmë vetveten ose të mbetemi brenda katër mureve. Kështu që unë vendosa shumë kohë më parë të ec përpara dhe për fat kam disa kushte personale që më lejojnë këtë gjë: dëshirën time, energjinë, mbështetjen e familjes dhe mundësinë të jap kontributin tim në përmirësimin e gjendjes së personave me aftësi të kufizuara.

Kushti thelbësor për të pasur jetë aktive, veçanërisht nëse je person me aftësi të kufizuara, është transporti 5 mirë, veçanërisht kur jeton në një qytet të madh.

Një ditë e jetës sime kur përdor autobusin

Sot kam shumë punë për të bërë! Në mëngjes, më duhet të shkoj në qendrën tregtare, më pas në një konferencë për shtyp dhe në mbrëmje do të shkoj në një ditëlindje.

Qendra tregtare, e cila është tërësisht e aksesueshme për mua, është 5 km larg shtëpisë sime. Megjithatë, nuk ka autobusë të aksesueshëm me dyshe me ulët, prandaj në vend të tij do të shkoj me një mikrobus të aksesueshëm.

Dje, i telefonova menaxherit të mikrobusit; isha me fat, më thanë se kishin shumë kohë të lirë dhe mund të planifikonin udhëtimin tim, prandaj planifikova që mikrobusi të vij në shtëpinë time në orën 10.00. Rrallë përdor shërbimin taksit, pasi shumicën e rasteve, shoferët e taksisë nuk duan të vijnë në shtëpinë time kur u telefonoj, duke thënë se distanca është shumë e vogël dhe për rrjedhojë jo fitimprurëse.

Mikrobusi arrin në orar, shoferi më ndihmon të ngjitem dhe shkoj në qendrën tregtare me asistenten personale (shpesh bashkëshortit tim i pëlqen të vij me mua për të bërë pazarin.) Kaloj rreth një orë në permanent për tu përgatitur për konferencën e shtypit. Pas kësaj do të marr autobusin me dyshe me ulët nr. 65 që nga qendra tregtare deri tek salla e konferencës për shtyp. Në këtë linjë autobusësh pothuajse të gjithë autobusët janë me dyshe me ulët, prandaj nuk më duhet të pres gjatë për mbërritjen e njërit prej tyre. Asistenti personal më ndihmon të hyj në autobus pasi trotuari në stacion nuk është i lartë sa duhet dhe shoferi nuk di se si aktivizohet sistemi i uljes që ta kisha të lehtë hyrjen në autobus ... Por, jam e lumtur dhe nuk dua të mërzitem nga këto probleme të vogla.

Konferenca për shtyp shkon shumë mirë dhe më mbetet ende kohë deri sa të vijë ora e festës së ditëlindjes. Vendos të shkoj për një kafe, të vizitoj një ekspozitë dhe të pres derisa të filloj festa pasi duhet shumë kohë pritje për autobusin me dyshe me ulët për tu kthyer në shtëpi. Gjithashtu, nuk na lejohet të përdorim mikrobusin më shumë se dy herë në ditë prandaj e kam rezervuar mikrobusin për të më kthyer në darkë në shtëpi.



Vesna duke përdorur transportin e aksesueshëm në Beograd

Së fundi, pas pak orësh, shkoj në stacionin e autobusit për të marrë linjën që më çon pranë shtëpisë së kushërirës sime ku do të jetë festa. Pres 30 minuta për autobusin...

Festa e ditëlindjes është fantastike: muzika, barbekyja dhe festa në kopsht e bëjnë atmosferën të shkëlqyer, por duhet të kthehem në shtëpi shpejt pasi dita e punës së mikrobusit të qytetit përfundon në orën 22.00. Ora është 21.30, mikrobusi po pret në hyrje të shtëpisë.

Pas 15 minutash udhëtimi të këndshëm arrijmë në shtëpi.

Transporti derë më derë

Transporti derë më derë për personat me aftësi të kufizuara që kërkon shërbime të specializuara ekziston në disa vende të rajonit, por sigurohet kryesisht nga OPAK me fonde të kufizuara.

Megjithatë, në qytetet më të mëdha, ka firma të vogla transporti që ofrojnë transport të aksesueshëm me mikrobus. Për shembull, në Beograd janë 10 mikrobus të përshtatur që sigurojnë shërbimin derë më derë, brenda sistemit të transportit publik. Megjithatë ky numër është tepër larg nevojave reale. Një anëtar i Shoqatë së Distrofisë Muskulare shpjegon, "Ato që ne përdorim si mjete transporti janë 10 mjete të përshtatura posaçërisht, të cilat janë pjesë e transportit publik të qytetit. Sipas disa të dhënave janë 150,000 persona me aftësi të kufizuara që jetojnë në Beograd, krahasuar me këto 10 mjete del që numri i tyre është i vogël, i papërfillshëm. Për fat të keq aktualisht është e vetmja zgjidhje e mirë për përdoruesit e karriges me rrota. Ekziston një listë e të ashtuquajturve pasagjerë të rregullt (studentë, punonjës etj) dhe nëse ti nuk je një prej tyre dhe ke nevojë për këtë lloj transporti, duhet ta prenotosh mjetin 24 orë më parë. Edhe në këtë rast, zakonisht nuk të vjen makina që ke kërkuar në orën fiks, por duhet të bësh një kompromis me pasagjerët e tjerë dhe orarin."

Pak histori për shërbimet e transportit derë më derë

Shërbimet e transportit derë më derë filluan të shfaqen në 1970 në Suedi dhe MB për tu shërbyer njerëzve me aftësi të kufizuara dhe shpejt u përhapën në pjesë të tjera të Evropës dhe Amerikës së Veriut. Këto shërbime u krijuan për ti ofruar njerëzve me aftësi të kufizuara, transport, nga shtëpia e tyre në çdo destinacion. Sistemet e transportit derë më derë janë të detyrueshme në SHBA nga ADA dhe çmimet për këto shërbime zakonisht përballohen nga fondet e dhëna nga qeveria lokale ose ajo qendrore. Është thelbësore që shoferët e këtyre shërbimeve të trajnohen për të siguruar që ata janë të ndjeshëm ndaj nevojave të pasagjerëve me aftësi të kufizuara, përfshirë këtu edhe për mekanikët, për mënyrën se si të hipin në mjet dhe si të sigurojnë personat me aftësi të kufizuara⁵⁹.

Shërbimet e transportit derë më derë

Shërbimet e transportit taksi dhe privat përgjithësisht nuk janë të aksesueshme. Shqetësimi më i madh në lidhje me transportin privat është fakti që, shoferët nuk janë aspak të sensibilizuar për çështjet e aftësisë së kufizuar dhe nuk dinë se si të ndihmojnë një person me aftësi të kufizuara që të hipë në mjet. Megjithatë, me transport me akses të kufizuar dhe mungesë të shërbimeve të transportit derë më derë, personat me aftësi të kufizuara shpesh mbeten në varësi të taksive si mjeti i vetëm i transportit që mund ti përshtatet nevojave të tyre. Siç pranon një student nga Beogradi, "Taksitë janë e vetmja formë e transportit publik që mund ta përdor menjëherë, por kushton sa 20-fishi i çmimit të biletës së autobusit, prandaj nuk mund ta përballoj gjithnjë financiarisht. Ekzistojnë disa shërbime transporti publik, pa pagesë, për personat me aftësi të kufizuara që ofrohen nga Kompania e Shërbimit Publik të qytetit dhe disa organizata të personave me aftësi të kufizuara, por këto shërbime nuk janë fleksibël dhe përdorimi i tyre shpesh do të thotë të sakrifkohësh lirinë e zgjedhjes, prandaj rrallë i përdor. "Në një zonë rurale të provincës së Kosovës, të administruar nga OKB, një person me aftësi të kufizuara të rënda, tha gjithashtu se, mbetej në varësi të taksisë, si e vetmja formë e transportit derë më derë që ekziston. Ai i përdor pavarësisht nga kostoja shumë e lartë, pasi shërbimet e specializuara derë më derë nuk ekzistojnë në fshatin e tij.

Praktikë e mirë 11: Bërja realitet i transportit publik në Bosnje-Hercegovinë

Në Tuzla, kanton i Bosnje-Hercegovinës, shteti bleu vetëm autobusë me dysheme të ulët pas një fushate të fortë lotuese, të realizuar nga QI-Lotos, në vitin 1999. Kjo iniciativë filloi kur QI Lotos mësoi se kompania kantonale e transportit publik po planifikonte blerjen e autobusëve të rinj. QI Lotos kontaktoi me drejtorin e kompanisë dhe filloi lobimin për blerjen e autobusëve me dysheme të ulët. Pas lobimit të fuqishëm, kompania e transportit publik pranoi të blinte 8 autobusë me dysheme të ulët dhe se të gjitha blerjet e ardhme do të ishin autobusë me dysheme të ulët. Gjashtë vjet më vonë, Tuzla është i vetmi qytet në Bosnje-Hercegovinë, në të cilin qytetarët brenda qytetit dhe ata që jetojnë në periferitë e tij udhëtojnë me autobusë me dysheme të ulët.

Kjo iniciativë shpjegon rëndësinë e marrëdhënies së aksesueshmërisë me **prokurimin publik**. Nëse standartet e aksesueshmërisë përfshihen në kriteret e prokurimit publik do të garantohet që të gjitha mjetet e transportit, të blera me fondet publike, do të jenë të aksesueshme. Këtë do ta shikojmë me hollësi në Pjesën e III-të. Megjithatë, autobusët e aksesueshëm nuk janë gjithçka: stacionet duhet të jenë pa pengesa, dhe shoferët duhet të trajnohen dhe ndërgjegjësohen për të mësuar se si duhet ti shërbejnë një qytetari me aftësi të kufizuara që udhëton me mjetet e transportit publik.

KUTIA 16

Transporti derë më derë në qytetin e Beogradit

Ekziston vetëm një mikrobus i aksesueshëm nga përdoruesit me rrota, për transportin derë më derë, si pjesë e Transportit Publik të Qytetit, në Beograd. Përveç kësaj, që në prill të 2006, dy operatorë të transportit publik në Beograd, Transporti Publik i Qytetit të Beogradit dhe "Lasta" që punon në pjesën periferike të qytetit, janë të detyruara nga Sekretariati për Transportin në Qytet të pranojnë personat e verbër të shoqëruar nga qentë drejtues për të hipur në mjetet publike.

⁵⁹ Rickert, Tom, "Mobility for All: Accessible Transportation Around the World", (San Francisco: Access Exchange International, 1998): 13.

Praktikë e mirë 12: Transport i specializuar për studentët me aftësi të kufizuara për herë të parë në Maqedoni

Në Shkup, Maqedoni, Shoqata e Studentëve me Aftësi të kufizuara të Shkupit krijoi një shërbim të specializuar transporti për studentët me aftësi të kufizuara që kërkonin shërbimin derë më derë, si pjesë të projektit të titulluar "Shërbimet informuese për Studentët me Aftësi të Kufizuara", mbështetur nga Share-EJL, në 2005⁶⁰ dhe në partneritet me Polio Plus. Organizata realizoi një studim mbi nevojat e studentëve me aftësi të kufizuara dhe transporti i aksesueshëm doli se ishte prioritar. Pasi kjo gjë u konsiderua si prioritare, shoqata filloi negociatat me këshillin bashkiak për të përfituar autobusë që kompania e shërbimit të transportit publik nuk i përdorte. Pas një muaj lobimi të fuqishëm, qyteti i dhuroi një autobus shoqatës dhe pranoi të përballonte shpenzimet për shoferin dhe mirëmbajtjen për një vit (përfundimi në 2006).

Autobusi u përshtat plotësisht dhe udhëton çdo ditë pune të javës. Autobusi ndalon në vende të ndryshme të qytetit dhe i informon pasagjerët për kohën e saktë të marrjes dhe zbritjes së pasagjerëve. Intervistat me studentët nxjerrin në pah përshtypjet e tyre pozitive. Kjo përbën një bazë shumë të mirë për zbatimin e mëtejshëm si dhe motivim për të vazhduar në të njëjtin drejtim, ndoshta edhe për ta zgjatur këtë projekt. Për më tepër, shoqata e studentëve me aftësi të kufizuara do të ofrojë asistencë personale si një hap tjetër drejt krijimit të kushteve për mundësi të barabarta: ndjekja dhe përbushja e shkollës së mesme dhe arsimit universitar të rrymëzuar.

Një studente nga Shkupi shpjegon se sa i rëndësishëm është autobusi i aksesueshëm për të, "para këtij autobusi të veçantë për studentët me aftësi të kufizuara, që unë e përdor çdo ditë, përdorja vetëm taksinë. ishte tepër e shtrenjtë për mua dhe familjen time."



Autobus i përshtatur për përdoruesit e karriges me rrota dhe pjesa e brendshme e autobusit ka hapësira të rezervuara për përdoruesit e karriges me rrota

Praktikë e mirë 13: Trajnimi i grave me aftësi të kufizuara për të drejtuar makina të përshtatura në provincën e Kosovës të administruar nga OKB

Për të rritur pavarësinë e personave me aftësi të kufizuara, Ardhmëria, një grup i grave në Prizren inicioi një shkollë për drejtim automjeti në mbështetje, si të grave me aftësi të kufizuara nga qyteti ashtu dhe atyre nga fshati që, të mësonin si të drejtonin një automjet të përshtatur. Janë 20 gra që ndjekin kursin aktualisht. Ideja e kësaj iniciative ishte që duke qenë se transporti publik është gjerësisht i paaksesueshëm në provincën e Kosovës të administruar nga OKB, personat me aftësi të kufizuara mund të rritnin pavarësinë dhe lëvizshmërinë e tyre duke përshtatur makinat e tyre dhe duke mësuar se si ti drejtonin ato.

Duke shkuar përtej mësimit të makinës, organizata lobi me Ministrinë e Transportit për ti dhënë çdo autoshkollë në provincën e Kosovës të administruar nga OKB të paktën një makinë të përshtatur. Ato dështuan në përpjekjen për të bindur Ministrinë, por arritën të bindin një autoshkollë private që të blinte një makinë të përshtatur me argumentin se, edhe personat me aftësi të kufizuara, janë klientë.

Në Evropë dhe Amerikën e Veriut numri i personave me aftësi të kufizuara fizike që drejtojnë një automjet është rritur shumë shpejt për shkak të trajnimeve efektive të specialistëve rehabilitues të drejtimit të automjeteve, në programet zyrtare. Për më tepër, rritja e inovacioneve teknike për makinat e rinovuara ka ndihmuar në bërjen e drejtimit të mjetit më të aksesueshëm⁶¹. Në SHBA, ekzistojnë specialistët rehabilitues të drejtimit të mjetit për ti ndihmuar personat që të vlerësojnë nevojat e tyre dhe për të gjetur profesionistët e duhur për të modifikuar makinat e tyre me pajisjet e përshtatura⁶². Këto pajisje të përshtatura përfshijnë platformën e pjerrët që mund të vendoset në makinë për pasagjerët me karrige me rrota, parmakët për tu mbështetur dhe për të mbajtur drejt peshimin, dorezat mbi timon që lejojnë drejtuesin e mjetit, që nuk mund të veprojnë me të dyja këmbët, të drejtojnë mjetin ose dhe pajisje për të personat me vështirësi shikimi dhe dëgjimi⁶³.

⁶⁰ Share-EJL – Vetë Ndihma dhe Advokacia për të drejtat dhe Mundësitë e Barbarta në Evropën Jug-Lindore, projekt rajonal për të forcuar lëvizjen e aftësisë së kufizuar, zbatuar nga Handikap Internacional dhe katër partnerë lokal, QJP Serbi, Shoqata e Studentëve me Aftësi të kufizuara të Beogradit, Qendra e Informimit Lotos dhe Polio plus. Për më shumë informacion shih www.share-see.org

⁶¹ Suen, Ling S., "Accessible Transportation and Mobility" in Transportation for the New Millennium no. 4, (Transportation Research Board:): 5.

⁶² Për më shumë informacion shih: <http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/adaptive/brochure/brochure.html>

⁶³ Për më shumë informacion shih: <http://www.dynamic-living.com/news-car-accessories.htm>



Makinë e përshtatur në Mitrovicë, provinca e Kosovës, e administruar nga OKB

KUTIA 17

Kostoja e përshtatjes së një makine

Kostot e përshtatjes së një makine private janë si më poshtë: nëse makina është me kamio automatike, përshtatja është më e lirë dhe kushton rreth 500 euro; nëse makina është me kamio manuale, përshtatja është më e vështirë dhe çmimi është nga 800-1000 Euro.

KUTIA 18

Transport publik i aksesueshëm: Projektim për të Gjithë në Barcelonë, Spanjë

Barcelona miratoi një plan për ta bërë qytetin të aksesueshëm brenda 10 vjetëve. Planu u pa si vazhdim i rinovimit urban që ndodhi për ta përgatitur qytetin të priste Lojërat Olimpike të vitit 1992. Qëllimi i planit 10 vjeçar, që i përket periudhës 1996-2006, është bërja e zonave publike në qytet të aksesueshme për të gjithë, përfshirë edhe sistemin e transportit publik. Përgjegjësia e përgatitjes së planit ju dha institutit Bashkiak për Planifikimin e Qytetit dhe Konsorciumit të aksesueshmërisë të përbërë nga një staf prej 500 personash përfshirë arkitektët, projektuesit urban, inxhinierët dhe ergoekonomistët. Bordi përbëhet nga përfaqësuesit e organizatave të personave me aftësi të kufizuara si dhe politikanë. Në praktikë, një nga drejtuesit e iniciativës së aksesueshmërisë është OPAK më i madh në Spanjë, Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), Organizata Kombëtare Spanjolle e të Verbërve.

Procesi i planifikimit filloi me vlerësimin e aksesueshmërisë së qytetit. Në lidhje me transportin publik vlerësimi tregoi se, vetëm 27% e linjave të autobusëve publikë dhe vetëm 8% e stacioneve të metrosë ishin të aksesueshme. Është vendosur që viti 2008 të jetë afati i fundit i bërjes së tyre plotësisht të aksesueshme. Në vitin 2002, 50% e autobusëve, në Barcelonë, ishin me dysheme të ulët (Institut Evropian për Projektim dhe Aftësinë e Kufizuar, informacion në: <http://www.design-for-all.org/>). Që nga viti 1992, me adoptimin e planit të aksesueshmërisë, u hartua një plan financimi nga ana e qeverisë qendrore për të mbuluar pjesën kryesore të diferencës në çmim midis autobusëve me dysheme të ulët dhe atyre me dysheme të lartë dhe që nga viti 1992 të gjithë autobusët e rinj, të blerë në Barcelonë, janë me dysheme të ulëta dhe të pajisur me platformë të pjerrët në derën qendrore.

Në këndvështrimin e të interesuarit, elementi që ka ndihmuar që sistemi i transportit në Barcelonë të bëhet plotësisht i aksesueshëm është se të gjithë aktorët e transportit dhe të gjitha burimet e financimit u morën në konsideratë në procesin e planifikimit duke përfshirë këtu kompanitë private dhe publike të transportit si edhe agjencitë jofitim prurëse.

Vëzhgimet e kryera në Spanjë mbi konsumatorët tregojnë se autobusët më cilësorë me dysheme të ulëta, u vlerësuan shumë nga përdoruesit, duke specifikuar këtu aksesueshmërinë më të madhe, në veçanti për shkak të rritjes së numrit të pasagjerëve të moshuar dhe të personave me aftësi të kufizuara. Në vazhdim të kësaj, ka rezultuar një rritje e vazhdueshme e numrit të pasagjerëve të regjistruar gjatë viteve të fundit në shkallën 2% çdo vit (Lozana, Oscar Sbert, "Autobusët me dysheme të ulët: Përvoja e Barcelonës, Të gjithë në bord: Rasti për Autobusë të Aksesueshëm (Liverpool: 1998): 4-8). Pas përfundimit të rikonstruksionit të një prej stacioneve hekurudhore në Barcelonë, dhe bërjes së tij plotësisht të aksesueshëm, ka rezultuar një rritje e menjëhershme në numrin e përdoruesve me 14%. Për më tepër, është vërtetuar se përdorimi i autobusëve me dysheme të ulët rrit numrin e pasagjerëve me fëmijë të vegjël, karroca fëmijësh, bagazhe

KUTIA 18 (Vazhdim)

si edhe numrin e pasagjerëve të moshuar (Fondacioni Projektim për të Gjithë, Barcelonë, ky informacion u prezantua nga instituti Evropian për Aftësinë e Kufizuar në konferencën mbi Projektimin për të Gjithë, në Beograd, Serbi, 2006).

Dekreti mbi Përkufizimin e Kodit të Aksesueshmërisë në Spanjë, në vitin 1995, kërkonte që të gjitha mjetet e transportit publik të përshtateshin në përputhje me nevojat, dhe akoma më e rëndësishme ishte se, bënte të detyrueshme që të gjithë autobusët që këtej e tutje të ishin me dysheme të ulëta. Ky dekret shënon pikën e vërtetë të fillimit për ndryshime të rëndësishme për aksesueshmërinë në transport, në nivel rajonal, për faktin se kërkon krijimin e Këshillit për Promovimin e Aksesueshmërisë si edhe fondin e financimeve kryesisht për qëllime arkitekturore në nivel lokal dhe se përkufizon procedurat që lidhen me të (Lozana, Oscar Sbert, "Autobusët me dysheme të ulët: Përvoja e Barcelonës në Të gjithë në bord: Rasti për Autobusë të Aksesueshëm (Liverpool: 1998):3).

Rëndësia e shërbimeve të transportit derë më derë

Përveç aksesit në të gjitha transportet publike, e rëndësishme është që të sigurohen shërbimet e specializuara për ata persona që kanë nevojë për shërbimet derë më derë duke përdorur **kuadrin e përfaqes paralele**, rrymëzimin e aksesueshmërisë në planifikimin e transportit publik, si dhe mbështetjen e zhvillimit të shërbimeve të specializuara derë më derë, të përdorshme nga të gjithë përdoruesit me kërkesën e tyre. Përveç aksesit të të gjithë transportit, shërbimet e specializuara të transportit do të vazhdojnë të jenë të kërkuara për personat që kanë nevojë për shërbimin derë më derë. Siç shpjegon presidenti i QI-Lotos në Tuzla,, "Përveç përfshirjes në transportin publik të autobusëve me dysheme të ulët, do të jetë gjithashtu e nevojshme edhe mikrobusi me platformë të lëvizshme. Ky mikrobush duhet të funksionojë sipas nevojave të shprehura nga ata që u nevojitet një shërbim i tillë bashkë me asistencën personale."

Personat me aftësi të kufizuara më të rënda do të kenë gjithnjë nevojë për shërbimet e transportit të specializuar edhe pasi të gjitha mjetet e transportit publik të jenë bërë plotësisht të aksesueshme.

5.2 Më tej

Kornizat ligjore mbi transportin e aksesueshëm

Shumë vende kanë zbatuar legjislacion dhe rregulla që kërkojnë shërbime transporti të aksesueshme. Kanadaja, SHBA dhe Australia kanë legjislacion antidiskriminim që e bën të detyrueshëm transportin e aksesueshëm përmes kodeve praktike dhe standardeve për zbatim dhe nëpërmjet mekanizmave efektive të ankimimit për rastet e mosrespektimit të tyre.

Në 1990, Akti i Amerikanëve me Aftësi të Kufizuara (AAAK/ADA) e bëri transportin e aksesueshëm dhe të përdorshëm një të drejtë civile të kualifikuar. Në 1995, Akti i Diskriminimit të Aftësisë së Kufizuara (ADAK/DDA) në MB krijoi kuadrin e përgjithshëm për legjislacionin dhe rregullat e aksesueshmërisë që tani zbatohet në të gjitha mjetet e reja hekurudhore dhe për autobusët. Në Kanada, Akti i Transportit Kombëtar i vitit 1987 zbatoi konceptin e aksesit të barabartë të të gjithëve dhe Agjencia Kanadeze e Transportit investigoi ankesat dhe kryen analiza të ankimeve bazuar në Aktin e Transportit Kombëtar dhe Kodeve të Praktikave të përcaktuara për fluturimin, hekurudhat, linjat ndërqytetase të autobusëve, komunikimin dhe çështjet që kanë lidhje me aksesueshmërinë⁶⁴. Në Evropë direktiva për autobusët u miratua në 2004 dhe përcakton që të gjithë autobusët në BE duhet të bëhen të aksesueshëm deri në vitin 2007⁶⁵.

Përveç kuadrin ligjor për transportin publik të aksesueshëm, planifikimi dhe zbatimi janë thelbësore për ta bërë sistemin e transportit realisht të aksesueshëm, të përdorshëm, të përballeshëm dhe të përshtatshëm për të gjithë.

Çfarë është e nevojshme përveç legjislacionit?

1. Planifikim gjithëpërfshirës mbi aksesueshmërinë e transportit duke marrë parasysh jo vetëm mjetet por edhe këmbimin e linjave të transportit dhe informacionin
2. Prokurimin publik të mjeteve të transportit publik për të përfshirë kriteret e aksesueshmërisë për të gjitha blerjet e reja,
3. Trajnim i drejtuesve të mjeteve të transportit
4. Informacion tërësisht i aksesueshëm mbi vetë autobusët, në stacionet e autobusëve dhe informacion i gjindshëm në internet.

⁶⁴ Suen, Ling S., 2.

⁶⁵ Rezoluta legjislative e Parlamentit Evropian mbi tekstin e përbashkët miratuar nga Komiteti i Pajtimit për një direktivë të Këshillit dhe Parlamentit Evropian në lidhje me masa të veçanta për mjetet që përdoren për transportin e pasagjerëve me më shumë se tetë vende përveç atij të drejtuesit të mjetit dhe amendimi i Direktivave 70/156/EEC and 97/27/EC (C5-0278/2001 - 1997/0176(COD))

Rëndësia e trajnimit të drejtuesve të mjeteve të transportit

Trajnimi i drejtuesve të mjeteve të transportit për ndërgjegjësimin mbi çështjet e aftësisë së kufizuar është thelbësor për ta bërë transportin publik tërësisht të aksesueshëm për të gjithë. Në Evropën Juglindore shumë persona me aftësi të kufizuara ndeshin vështirësi kur përpiqen të hipin në autobus, tram ose edhe në taksi pasi drejtuesit e mjetit refuzojnë ti pranojnë ose i lejojnë të hipin, por nuk dinë si ta ndihmojnë si duhet këtë person. Për më tepër, me ndihmën e teknologjive të reja për të rritur aksesueshmërinë, drejtuesit e mjeteve duhet të trajnohen se si ti drejtojnë si duhet autobusët e përshtatur. Veçanërisht i rëndësishëm në rajon është fakti se mund të bëhen përmirësime të ndryshme me kosto të ulët në transportit në lidhje me praktikën e drejtuesit. Atyre u duhet gjithashtu trajnim sensibilizues për të garantuar që sjellja dhe qëndrimi ndaj pasagjerëve me aftësi të kufizuara të mos krijojnë pengesa më të mëdha⁶⁶. Nga ndërgjegjësimi dhe aftësimi më i madh mund të përfitojnë një numër i madh pasagjerësh që nuk kanë dëmtime të rënda⁶⁷.

KUTIA 19

Trainim ndërgjegjësuës mbi aftësinë e kufizuar për drejtuesit e mjeteve të transportit, faktorinot dhe operatorët e tjerë të transportit: vështrim mbi praktikën në MB

Trainimi i stafit të transportit publik ka ardhur si një përbërës i rëndësishëm i planifikimit të transportit të aksesueshëm në Evropë. Shumë shtete Evropiane realizojnë tashmë kurse trainuese mbi ndërgjegjësimin për aftësinë e kufizuar dhe trajnojnë rregullisht drejtuesit e autobuzëve, taksive dhe mikrobusëve. Komiteti Konsulativ i Transportit të Personave me Aftësi të Kufizuara të MB rekomandon që kurset trajnuese mbi ndërgjegjësimin për aftësinë e kufizuar duhet të përfshijnë: (KKTPAK/DPTAC, Shtator 2000):

- pengesat që ndeshin personat me aftësi të kufizuara, qëndrimi, mjedisi dhe organizimi
- parimet e auditimit të aksesit
- sygjerime për heqjen e pengesave që ndeshin personat me aftësi të kufizuara
- informacion mbi të gjitha aftësitë e kufizuara, përfshirë aftësitë e kufizuara të fshehura
- aftësimi i stafit për tu marrë me situata të papritura – “mendo si ta zgjidhësh” kur del një problem
- Aftësitë komunikuese dhe ndërpersonale për komunikimin me personat me aftësi të kufizuara, veçanërisht për ata me dëmtime dëgjimi ose me aftësi të kufizuara të të nxënurit.

Burimi: ky informacion vjen nga (KKTPAK/DPTAC), shtator 2000

6. Konkluzion

Aktualisht, zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes po zbatohet vetëm në mënyrë sporadike në të gjithë rajonin, përgjithësisht i iniciuar nga OPAK në nivelin bazë. Kur zbatohen pjesët e zinxhirit, ato kryhen vetëm në mënyrë të pjesshme, duke hequr vetëm disa pengesa në pjesët e zgjedhura të mjedisit të ndërtuar pa sjellë ndryshime të kudondodhëshme në aksesueshmëri. Siç u theksua në të gjithë këtë pjesë, **zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes nënklupton planifikim gjithëpërfshirës duke garantuar që të gjitha hallkat e zinxhirit janë përfshirë** – një platformë e pjerrët dhe një autobus i aksesueshëm nuk mjaftojnë; tualetet; dyert; ashensorët; rrugët; sinjalistika dhe trotualet duhet gjithashtu të jenë të aksesueshme. Kjo kërkon shumë ndryshime në nivelin e politikave si për ndërtimet dhe zhvillimet e reja ashtu edhe për përshtatjen e mjedisit ekzistues që duhet të kryhet në partneritet me autoritetet lokale dhe OPAK. Pjesa III do të analizojë të gjithë elementët kyç legjislativë të nevojshëm për të zbatuar zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes.

Më poshtë janë listuar ndryshime në shkallë të gjerë që janë prioritete dhe disa iniciativa konkrete që mund të ndërmerren në nivelin lokal. Të gjitha aktivitetet e nënvizuara mund të arrihen pa shuma të mëdha burimesh por duke mobilizuar të gjithë aktorët përkatës.

Ndryshimet në shkallë të gjerë të nevojshme:

- Zhvillimi i shërbimeve mbështetëse të individualizuara që gjenden në nivelin lokal përfshirë asistencën personale, pajisjet ndihmëse, shërbimin interpretit të gjuhës me shenja
- të gjitha planifikimet në lidhje me projektet urbane, infrastrukturën, hapësirat e mjedisit të jashtëm duhet të marrin parasysh standardet e aksesueshmërisë,
- të gjitha ndërtesat dhe hapësirat e reja duhet të jenë të aksesueshme duke respektuar të gjitha standardet e aksesueshmërisë
- inspektim më rigoroz në kontrollin e ndërtimit të godinave të reja
- krijimi i planeve dhe buxheteve për përshtatjen e ndërtesave ekzistuese publike (prioritizimi i ndërtesave publike të shërbimeve) duke i bërë si pjesët e brendshme dhe të jashtme të aksesueshme plotësisht
- transporti publik të bëhet i aksesueshëm sa herë që kërkohen mjete të reja transporti
- shërbime transporti derë më derë më të rregullta dhe fleksibël për personat që nuk janë në gjendje të përdorin transport publik të aksesueshëm

⁶⁶ Venter, Rickert, Maunder, “From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries”, 2002: 5.

⁶⁷ Venter, 7.

Disa iniciativa konkrete që mund të ndërmerren në nivel lokal:

- regjistra për personat në komunitet që kanë nevojë për banesa të aksesueshme
- "Konventa tregtare" të hartohet dhe nënshkruhet nga pronarët e dyqaneve dhe bizneseve për ti bërë mjediset e tyre të aksesueshme
- shërbime në vend dhe të përdorshme për auditimin e aksesueshmërisë dhe konsultime mbi përshtatjen e shtëpive
- shërbime në vend dhe të përdorëshme për përshtatjen e automjeteve për personat me aftësi të kufizuara dhe trajnimin e personave për të drejtuar automjetet
- lobim për prokurimin e transportit lokal që të përfshijë autobusë të aksesueshëm
- Lobim për përfshirjen e Projektimit Universal gjatë planifikimit të ndërtesave të reja
- Advokaci për planifikimin pa pengesa kur planet urbane bëhen objekt i debateve publike
- Lobim për aksesueshmërinë gjatë rikonstruksionit dhe rinovimit të ndërtesave publike
- Krijimi i një komisioni të pavarur lokal të aksesueshmërisë që përfshin personat me aftësi të kufizuara që mund të ndihmojë në monitorimin e zbatimit të standardeve të aksesueshmërisë dhe legjislacionit ekzistues. Kjo lloj njësie mund të llojë gjithashtu për përfshirjen e standardeve të tjera mbi aksesueshmërinë në planifikim, projektim dhe ndërtim.

Më e rëndësishme, personat me aftësi të kufizuara dhe organizatat përfaqësuese të tyre duhet të jenë pjesë e procesit të planifikimit dhe zbatimit për të garantuar zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë dhe se ato plotësojnë nevojat e tyre. Ndërsa mjedisi pa pengesa po bëhet më evident në rajon, advokuesit e aftësisë së kufizuar duhet të punojnë bashkë me profesionistët dhe autoritete për të siguruar që zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes po zbatohet vërtet dhe është perceptuar siç duhet për t'iu përgjigjur nevojave të të gjithë njerëzve me aftësi të ndryshme.

Megjithatë, OPAK duhet të informohen mirë nga autoritetet në mënyrë që të mund të marrin pjesë në procesin e planifikimit. Duhet të zbatohen mekanizmat e transparencës në mënyrë që kur të hartohet një plan i ri urban qytetarët të mund të marrin pjesë në debatin publik. Përveç kësaj, vetë OPAK kanë nevojë për trajnim mbi standardet e aksesueshmërisë në mënyrë që të mund të monitorojnë me efektivitet. OPAK mund të përfitojnë duke caktuar një person me përvojën e duhur të tillë si inxhinier ose arkitekt që të jetë këshilltar mbi çështjet e monitorimit të aksesueshmërisë. OPAK të mirëinformuara me një këshilltar kompetent mbi çështjet e aftësisë së kufizuar mund ta bëjë monitorimin e zbatimit të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes me efektive dhe të qëndrueshme.

PJESA III

GARANTIMI I EKZISTENCËS DHE SHPËRNDARJES SË GJERË TË HALLKAVE TË ZINXHIRIT TË PANDËRPRERË TË LËVIZJES: PROCESI POLITIK QË NEVOJITET PËR TË VËNË NË ZBATIM ZINXHIRIN E PANDËRPRERË TË LËVIZJES

Për të arritur zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes duhet të zbatohen ndryshime të politikave kyç bashkë me rritjen e ndërgjegjësimit, trajnimin dhe partneritetin mes komunitetit me aftësi të kufizuara dhe autoriteteve lokale.

“Paketa” e politikave duhet të përfshijë një kuadër të ri ligjor që përbëhet nga **legjislacioni anti-diskriminim, ligjet e prokurimit publik me standardet e aksesueshmërisë, dhe ligjet mbi ndërtimin dhe planifikimin me standardet e detyrueshme të aksesueshmërisë** në të njëjtën linjë me shtetet evropiane dhe standartet ndërkombëtare. Legjislacioni duhet të shoqërohet me mekanizma detyrues dhe njësi monitoruese. Pjesë të buxhetit duhet të miratohen specifikisht për aksesueshmërinë me njësitë përgjegjëse të caktuara për këtë detyrë dhe të caktohen **afate kohore**.

Përveç legjislacionit duhet të realizohet **një trajnim dhe ritrajnim më i madh**, i ndërmarrë për aktorët e përfshirë në mjedisin e ndërtuar të tillë si ndërtuesit, kontraktorët, arkitektët, planifikuesit urban dhe autoritete lokale si dhe për OPAK, mbi standardet e aksesueshmërisë. Përveç trajnimit, aksesueshmëria dhe Projektimi Universal ose Projektimi për të Gjithë duhet të bëhen pjesë të kurikulave zyrtare për fakultetet e arkitekturës, inxhinierisë së ndërtimit, planifikimit dhe projektimit urban.

Së fundi, **planifikimi pjesëmarrës i aksesueshmërisë** duhet të bëhet praktikë e zakonshme. Angazhimi i të gjithë aktorëve dhe përfshirja e personave me aftësi të kufizuara dhe organizatave përfaqësuese të tyre mund të garantojë shumë më tepër ekzekutim gjithëpërfshirës. Planifikimi pjesëmarrës është veçanërisht faktor i rëndësishëm në kontekstin e decentralizimit pasi burimet shpërndahen për t’ju përgjigjur më mirë nevojave lokale. Zhvillimi lokal ofron mundësitë për garantimin që mjedisi pa pengesa është pjesë e procesit të reformës.

Situata në Evropën juglindore

Kuadër ligjor i përshtatshëm për të zbatuar zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes: ndërtimi dhe planifikimi urban

Në Evropën Juglindore standardet e aksesueshmërisë kanë përfshirë në legjislacion por ato rrallë zbatohen dhe shumë vendimmarrës as nuk janë në dijeni se ato ekzistojnë. **Monitorimi dhe detyrimi** nuk janë të zakonshme në praktikë, duke lehtësuar kulturën e mosrespektimit të standardeve. Legjislacioni antidiskriminim mbi aftësinë e kufizuar është gjithashtu i nevojshëm në rajon për të detyruar ndryshime në mjedis kur njerëzve u mohohet akses.

Në kushtet aktuale mos respektimi i gjerë i standardeve të aksesueshmërisë në legjislacionin ekzistues manifestohet kur ndërtohen ndërtesat dhe hapësirat e reja ose kur zbatohet transport i ri pa njësitë kontrolluese përkatëse që monitorojnë gjendjen. Për më tepër, kur miratohet ligji, zakonisht nuk shoqërohet me formulim **të plotë të politikave** që caktojnë njësitë përgjegjëse, buxhetet e miratuara për zbatimin financiar, kuadrin rregullues me procedurat dhe standardet dhe me afatet kohore të përcaktuara për zbatimin. Një shembull i standardeve të aksesueshmërisë të përcaktuara në ligj mund të gjendet në shtojcë.

Planifikimi urban i pamjaftueshëm mbizotëron në rajon

Ka një mungesë të madhe të planifikimit të duhur urban në rajon. Ndërtesat e ndërtuara pa leje janë përhapur gjerësisht dhe kjo çon në mos përputhje të rëndë me rregullat ekzistuese. Për më tepër, njësitë përgjegjëse për dhënien e lejeve dhe kryerjen e inspektimeve shpesh dështojnë në zbatimin e standardeve zyrtare sepse ka shumë ndërtesa që ndërtohen, të bëra jashtë standardeve teknike dhe jo në përputhje me planifikimin zyrtar urban.

Për të ndihmuar të kuptuarin e kësaj situatë një arkitekt nga Beogradi shpjegon, “Çdo bashki ka një drejtori të planifikimit urban të përbërë nga projektues urban dhe autoritete lokale, por në shumë bashki, studio private arkitektësh ngarkohen me planifikimin urban. Këto bëhen më pas pjesë e debateve publike. Në teori, duhet të ketë

një masterplan për një bashki dhe më pas plane rregulluese të detajuara për çdo rajon brenda zonës. Megjithatë shumë bashki nuk kanë ndonjë plan urban. Për më tepër, edhe kur ato ekzistojnë ato nuk përputhen me planet ekzistuese dhe të dhënat shpesh janë të mbivendosura. Çdo plan ose projekt i shkon një komisioni që duhet të garantojë që ai përputhet me kërkesat ligjore, por në shumicën e rasteve ato nuk janë në përputhje me të gjitha standardet. E gjitha kjo shoqërohet nga fakti që dhënia e lejes së ndërtimit shoqërohet shpeshherë nga rryshfeti dhe korrupsioni.”

Në konfuzionin e planifikimit urban të papërshtatshëm dhe mungesës së detyrimit të zbatimit të rregullave mes zyrtarëve, lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara mbetet shqetësimi i fundit për ata që merren me mjedisin e ndërtuar.

Ndërlikimet e industrisë së ndërtimit në rritje në Evropën Juglindore

Industria e ndërtimit në të gjithë Evropën juglindore është një nga industritë që po rritet më shpejt. Ndërsa ajo përfshin një numër ndërtesash pa leje ose ndërtesash pa lejen e duhur, për shkak të korrupsionit Brenda kësaj industrie, ka një numër të madh lejesh ndërtimi të dhëna për projekte që nuk i përmbushin të gjitha standardet. Pjesë e problemit është fakti që ata që i japin lejet dhe ata që inspektojnë dhe monitorojnë në përgjithësi “mbyllin sytë” ndaj rregullave të aksesueshmërisë ndër standardet e tjera të kërkuara nga ligji. Përveç kësaj, shumë nga njerëzit që punojnë në industrinë e ndërtimit sot nuk kanë trajnimin profesional mbi planifikimin urban ose inxhinierinë e ndërtimit. Shumë krijojnë firma ndërtimi ose bëhen investitorë pasi kjo është industri fitimprurëse dhe u mungon çdo lloj formimi ose trajnimi mbi standardet e ndërtimit përfshirë ato që janë përcaktuar nga ligji mbi aksesueshmërinë.

Mungesa e ndërgjegjësimit të investitorëve mbi standardet e aksesueshmërisë

Përveç vështirësive të tjera në rajon ka edhe një mungesë ndërgjegjësimi akute dhe të thellë të investitorëve dhe kontraktuesve mbi çështjet e aftësisë së kufizuar. Me njohuri dhe interesim të kufizuar mbi aftësinë e kufizuar, investitorët pothuajse asnjëherë nuk përfshijnë standardet e aksesueshmërisë në produktet e kërkuara kur projekttojnë ose hartojnë specifikimet teknike të tenderave për ndërtesat e reja ose hapësirat publike. Kjo është një çështje thelbësore dhe duhet të ndërmerret një ndërgjegjësim më i madh në drejtim të investitorëve të interesuar në krijimin e mjediseve të aksesueshme për të gjithë.

Profesionistët përgjegjës për mjedisin e ndërtuar nuk janë të trajnuar mbi standardet e aksesueshmërisë

Për ta komplikuar edhe më shumë gjendjen, ekziston një deficit njohurish ose kuptimi të çështjeve të aftësisë së kufizuar dhe standardeve të aksesueshmërisë mes arkitektëve, ndërtuesve, projektuesve, planifikuesve, punonjëseve të transportit dhe vetë inxhinierëve. Në fakt, shumë profesionistë përgjegjës për mjedisin e ndërtuar nuk e njohin Projektimin universal dhe Projektimin për të Gjithë. Ata pothuajse nuk kanë marrë trajnim formal mbi standardet e aksesueshmërisë në përgjithësi, le pastaj ti përdorin ato në praktikë. Në shumë fakultete të arkitekturës, projektimit urban dhe inxhinierisë së ndërtimit, projektimi Universal dhe Projektimi për të Gjithë nuk janë të përfshira në kurikulën zyrtare. Ka disa iniciativa për ta ndryshuar gjendjen por për masën më të madhe, çështjet e aftësisë së kufizuar dhe aksesueshmërisë nuk janë pjesë e ndonjë trajnimi profesional në nivelin para diplomimit. Ka disa fakultete të arkitekturës që përfshijnë projektimin universal dhe standardet e aksesueshmërisë në kurikulat e tyre por vetëm në nivelin pasdiplomimit.

Planifikimi pjesëmarrës po mbetet prapa

Rajoni ka mbetur prapa në drejtim të planifikimit pjesëmarrës mbi aksesueshmërinë mes OPAK, autoriteteve lokale, sektorit privat dhe profesionistëve përgjegjës për mjedisin e ndërtuar. Bën përjashtim fakti që autoritetet konsultohen me OPAK mbi çështjet e aftësisë së kufizuar herë pas here, por kjo ndodh vetëm në fazat fillestare dhe përfundimtare të zbatimit. Shumicën e rasteve, aktorët e ndryshëm punojnë në bashkëpunim me njëri-tjetrin kur është iniciativë e drejtuar nga OPAK.

Për fat të mirë, ka disa shenja ndryshimi; ligji anti-diskriminim u miratua kohët e fundit në Serbi dhe një ligj gjithëpërfshirës mbi të drejtat e personave me aftësi të kufizuara po diskutohet në qeverinë Maqedonase aktualisht. Në Shqipëri është miratuar Strategjia Kombëtare e Aftësisë së Kufizuar e hartuar me pjesëmarrjen aktive të OPAK dhe një tjetër po hartohet në Serbi gjithashtu në bashkëpunim me advokuesit e aftësisë së kufizuar. Standardet e aksesueshmërisë dhe Projektimi për të gjithë po fillojnë të bëhen pjesë e disa kurikulave të arkitekturës edhe pse në nivelin pas universitar dhe ka një numër iniciativash në nivel bazë që po realizohen për të zbatuar ndryshimet në formulimin e politikave. Këto shembuj të praktikave të mira drejtohen kryesisht nga OPAK.

1. Rritja e ndërgjegjësimit: rëndësia e përfshirjes së lëvizjes së lirë në axhendën sociale

Duhet të ndërmerret gjerësisht rritja e ndërgjegjësimit rreth çështjes së aksesueshmërisë për vendimmarrësit përgjegjës për mjedisin e ndërtuar si dhe për publikun e gjerë. Sigurimi i mbështetjes së gjerë publike është një mjet shumë efektiv për ta shtyrë qeverinë drejt ndërmarrjes së ndryshimeve të duhura. Me këtë qëllim, po realizohen shumë shembuj të fushatave për rritjen e ndërgjegjësimit mbi aksesueshmërinë.

Megjithatë, ajo që vërtet është e nevojshme është advokacia efektive dhe e pareshtur për të arritur përfshirjen e lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuar në axhendën e hartimit të politikave. Në vendet ku është arritur progres me çështjet e aftësisë së kufizuar, procesi është karakterizuar nga advokacia energjike e vetë OPAK.

1.1 Rritja e ndërgjegjësimit në Evropën Juglindore

Ajo që nevojitet më shumë në rajon është shoqëria e civile si **forcë mbikëqyrëse** që monitoron zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë në legjislacionin ekzistues.

OPAK së bashku me shoqërinë civile të kësaj fushe duhet të gjejnë një rrugë efektive për të monitoruar të gjitha ndërtesat e reja për të garantuar që standardet e aksesueshmërisë janë zbatuar dhe për të vënë në dijeni autoritete dhe publikun kur ato nuk janë zbatuar. Në fakt, në vendet ku është shënuar një progres i rëndësishëm në zhvillimin e mjediseve të aksesueshme, ka patur advokaci të fortë nga vetë OPAK. Në vendet ku OPAK luajnë si rolin e mbikëqyrësit dhe atë të advokuesit, janë arritur edhe ndryshimet më të suksesshme në mjedisin e ndërtuar⁶⁸.

Ka një mungesë të përgjithshme të ndërgjegjësimit mbi çështjet e aftësisë së kufizuar në rajon. Veçimi kontribuon gjithashtu në pengesat që personat me aftësi të kufizuara ndeshin çdo ditë. Ndërgjegjësimi më i madh publik është thelbësor për të ndryshuar qëndrimin e njerëzve mbi aftësinë e kufizuar dhe me qëllim krijimin e solidaritetit



Fushatë mbi aksesueshmërinë në Prishtinë

mbi të drejtat e aftësisë së kufizuar. Përveç rritjes së ndërgjegjësimit publik, advokacia e vazhdueshme dhe e fokusuar është thelbësore në rajon për të përfshirë lëvizjen e lirë në axhendën politike. Për të bërë ndryshime konkrete në mjedisin e ndërtuar advokuesit e aftësisë së kufizuar duhet të bëhen forcë politike. Për ta realizuar këtë ata duhet të gjejnë konsensusin politik mes organizatave të ndryshme.

Influenca politike e personave me aftësi të kufizuara duket se po rritet. Në shumë vende në rajon janë krijuar zyrat për çështjet e aftësisë së kufizuar Brenda qeverisë dhe janë hartuar dhe po miratohen **strategjitë dhe planet e veprimit të aftësisë së kufizuar**. Lëvizja e aftësisë së kufizuar po tregon shenja të forcimit dhe bashkimit në kërkesën e saj për të drejta dhe përfshirje sociale. Influenca politike e personave me aftësi të kufizuara duket se po rritet në shumë vende bashkë me krijimin e

departamenteve ose zyrave mbi çështjet e aftësisë së kufizuar si pjesë e qeverisë. Për shembull, sektori i Mbrojtjes së Personave me Aftësi të Kufizuara në Ministrinë e Punës, Punësimit dhe Çështjeve Sociale të Serbisë u krijua disa vite më parë. Në Shqipëri ekziston një departament qeveritar i angazhuar me çështjet e aftësisë së kufizuar i quajtur sekretariati për Aftësinë e Kufizuar, pjesë e Ministrisë së Punës, Çështjeve Sociale dhe Mundësive të Barabarta pjesë e Departamentit të Barazimit të të Drejtave të Njeriut krijuar në Qershor 2006.

Megjithatë, pavarësisht nga shenjat e dukshme dhe inkurajuese të përmirësimit, ajo që mungon në të gjithë rajonin është, siç u përshkrua më parë, **një forcë mbikëqyrëse**, që të monitorojë zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes dhe që të vë alarmin sa herë shkelen ligjet dhe standardet.

Praktikë e mirë 14: fushatë në shkallë të gjerë për rritjen e ndërgjegjësimit në Maqedoni

Polio Plus nga Shkupi realizoi një fushatë të suksesshme për rritjen e ndërgjegjësimit në 2003 të quajtur "Një Hapësirë Parkimi e Quajtur Dëshirë". Dy objektivat kryesore ishin mbështetja dhe nxitja e lëvizjes dhe aksesit të personave me aftësi të kufizuara në mjedisin e ndërtuar si e drejtë e njeriut si dhe lehtësimi i edukimit qytetar që synonte nxitjen e shpirtit të përgjegjësive kolektive për këto të drejta.

Iniciativa "Një Hapësirë Parkimi e Quajtur Dëshirë" përbëhej nga tre pjesë: lobimi për **ndryshimet në legjislacion** mbi parkimin e projektuar për personat me aftësi të kufizuara, **trajnim** i policisë dhe **rritje e ndërgjegjësimit publik** mbi rëndësinë e kësaj çështje.

1. Lobimi për legjislacion më të fuqishëm

Polio Plus kuptoi se për të patur dhe respektuar hapësirat e parkimit të përcaktuara për personat me aftësi të kufizuara duhet të ketë legjislacion më të fuqishëm me mekanizmat përkatës për zbatim dhe mjete më të forta ndëshkimi për mos respektim të ligjit. Prandaj ata përqendruan një pjesë të iniciativës në një analizë krahasuese mes legjislacionit të BE dhe atij në Maqedoni në këtë fushë dhe përdorën rezultatet e studimit për të hartuar amendamentet. Pas përfundimit të analizës, një komitet me këshilltarë ligjorë lloboi me njësitë përkatëse mbi amendamentet e hartuara. Njësitë e targetuara përfshinin: departamentet ligjore të ministrive përkatëse të linjës, departamentin e Trafikut në Ministrinë e Brendshme dhe Këshillin për Sigurinë në Trafik që është pjesë e parlamentit dhe përgjegjëse për promovimin e politikave në këtë fushë. Përveç kësaj, lobimi u ndërmor për hapësirat e caktuara të parkimit në katër zona që përfshinin 7 qytete: Shkup, Tetovë, Gostivar, Prilep dhe zonat përreth, Manastir, Ohër dhe Strugë.

2. Trainimi i sektorit publik

U realizua një seminar trajnues për pjesëtarët e forcave të policisë në bashkëpunim me Departamentin e Trafikut në Ministrinë e Brendshme për të rritur ndërgjegjësimin mbi rëndësinë e respektimit të hapësirave të caktuara të parkimit nga popullsia e gjerë. Një nga lektorët është një polic që gjatë luftës së Fundit Civile pësoi aftësi të kufizuara dhe tjetri Dekani i Fakultetit të Arkitekturës në Shkup.

⁶⁸ Burimi: Venter, Rickert, Maunder, "From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries", 2002 pg. 3.

Një tjetër hap përpara, u krijua një patrullë publike për të plotësuar punën e forcave të policisë në përputhje me nenet e Ligjit mbi Trafikun e Sigurt. Roli i patrullës publike në këtë projekt ishte të ndihmonte policët në zbatimin e ndryshimeve të reja ligjore dhe nënligjore. Forcat e policisë dhe patrulla publike u ndihmuan nga një grup të rinjsh. Ky grup përbëhej nga të rinj vullnetarë, si me dhe pa aftësi të kufizuara. Grupi ndihmoi në shënimin e hapësirave të parkimit, monitorimin që ato të respektohen nga publiku dhe në shpërndarjen e letrave informuese.

3. Rritja e ndërgjegjësimit publik

Inicimi zyrtar i fushatës së ndërgjegjësimit u bë përmes një konference për shtyp në të cilën Polio Plus njoftoi hapjen e një konkursi për bashkinë më të suksesshme në shënimin dhe mbrojtjen e hapësirave të parkimit të përcaktuara duke ofruar një çmim për komunitetin më të suksesshëm.

Më qëllim arritjen e rezultatit maksimal të këtij konkursi Polio Plus siguroi një marrëveshje bashkëpunimi me dekanin e fakultetit të arkitekturës në Shkup. Dekani përgatiti udhëzimin mbi shënimin e hapësirës së parkimit sipas standardeve ndërkombëtare dhe caktoi një nga pjesëtarët e stafit të tij si këshilltar i bashkive në këtë fushë. Qendra e grupit të të rinjve ishte në Shkup por anëtarët e saj udhëtuan në të gjithë vendin, duke punuar bashkë me moshatarët e tyre të komunitetit lokal në shënimin e hapësirave të parkimit. Drejtuesit e Grupeve u caktuan në secilën prej 4 zonave kyç me qëllim nxitjen e frymës së punës në grup mes vullnetarëve dhe për të ndërmarrë aktivitetet lobuese në bashkitë përkatëse.

Në total, u shënuan 300 hapësira parkimi gjatë kësaj iniciative, nga të cilat vetëm 100 hapësira parkimi të caktuara u financuan nga fondet e projektit ndërsa 200 të tjerat u financuan nga sektori i biznesit Brenda çdo komuniteti. Pasi hapësirat e parkimit u shënuan, në tre muajt që pasuan, Grupi i të Rinjve monitori respektimin e ligjit dhe nxori paralajmërime dhe gjopa për personat që kishin cënuar ligjin. Gjatë fazës së monitorimit ju shpërndanë publikut materiale informuese mbi lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara.

Si pjesë e fushatës për rritjen e ndërgjegjësimit, u prodhuan dhe u shpërndanë fletëpalosje, postera, reklama, spote radiofonike, spote televiziv dhe një dokumentar i shkurtër. Spoti televiziv nxirrte në pah vështirësitë që ndeshnin personat me aftësi të kufizuara në gjetjen e hapësirave të parkimit dhe kjo u financua nga qeveria Britanike përmes ambasadës britanike. Një spot radiofonik mbështetës u publikua gjithashtu duke përdorur sloganin dhe mesazhin e projektit. Dokumentari i shkurtër u përdor si mjet mësimi në seminarin që u realizua për policët. Një element i rëndësishëm në fushatën në media ishte lidhja me



Fushatë posterash për Një Hapësirë Parkimi të Quajtur Dëshirë

mediat. Si një nga rezultatet, marrëdhëniet e vendosura me median do të ndihmojnë për të "ushqyer" rregullisht përmes njoftimeve për shtyp dhe bisedave me gazetarët, duke informuar kështu publikun e gjerë dhe ruajtjen e interesimit të tyre mbi çështjet e aftësisë së kufizuar.

Së fundi, një konferencë e dytë për shtyp u mbajt në fund të projektit duke prezantuar sukseset e iniciativës dhe ku u shpërndanë çmimet për bashkitë më të rëndësishme dhe u shfaqën pamje nga projekti.

Polio Plus ndërmori gjithashtu edhe një tjetër fushatë ndërgjegjësuere të quajtur "**trajtimi i Pabarabartë është i Barabartë me Trajtimin Joligjor**" gjatë së cilës ata vendosën karrige me rrota jashtë Fakultetit Juridik, Qendrës për Punësim dhe Qendrës për Mbrojtjes Sociale- të gjitha ndërtesa publike të paaksesueshme. Pas realizimit të demonstrimit, Polio Plus vendosi stikers që tregonin ku ndërtesa ishte e aksesueshme apo jo në ndërtesat e bizneseve dhe ato publike duke punuar drejtpërdrejt me ata që shprehën një interes të fortë në bërjen të aksesueshme të ndërtesave duke u dhënë udhëzime për instalimin e platformave të pjerrëta. 85 platforma të pjerrëta u ndërtuan në total si rezultat i drejtpërdrejt i protestës. Rreth 30 të tjera janë tashmë në ndërtim dhe ka premisa që 40 të tjera të ndërtohen në të ardhmen e afërt.

Praktikë e mirë 15: Rritje e ndërgjegjësimit që synon përfshirjen e autoriteteve lokale për të pasur ndikim konkret: vështrim mbi një iniciativë në Bosnje-Hercegovinë

Në Doboj, Bosnje Hercegovinë, Shoqata Doboj Jug, realizoi një fushatë ndërgjegjësimi mbi aksesueshmërinë në bashkëpunim me autoritetet lokale dhe Ministrinë e planifikimit Urban dhe Ekologjisë. Fushata "Gradimo Scream" (Ndërtojmë me Zemër) u ndërmor në 2003 me mbështetjen e Share-EJL. Si pjesë e fushatës ata realizuan 5 seminare edukuese në pese rajone, me 233 pjesëmarrës nga 53 bashki. Shoqata përgatiti materiale të ndryshme promovuese të tilla si udhëzues me zgjidhje teknike për aksesueshmërinë si edhe udhëzues arkitekturorë. Ata përgatitën gjithashtu një spot televiziv të quajtur "Ndërtojmë me Zemër" mbi rëndësinë e një mjedisi të aksesueshëm, i cili u transmetua dy herë në ditë për 21 ditë. Si rezultat i fushatës ndërgjegjësuere, autoritetet lokale ranë dakord të punonin me OPAK për të garantuar zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë në legjislacionin për projektimin dhe ndërtimin urban. Siç do të tregohet në seksionin vijues kjo iniciativë sensibilizoi autoritete lokale duke shtruar rrugën për reforma të tjera ligjore në lidhje me aksesueshmërinë e mjedisit të ndërtuar.

Praktikë e mirë 16: Rritje e ndërgjegjësimit në shkallë të vogël- e vogël por e dukshme

"**Ky është edhe qyteti im**" ishte një projekt i zbatuar nga **Shoqata e Paraplegjikëve** të Distriktit të Nisavës, Nish, financuar nga SHARE-EJL. Qëllimi i tij ishte të rriste ndërgjegjësimin mbi çështjet e aftësisë së kufizuar duke e vënë theksin tek heqja e pengesave arkitekturore. Projekti filloi me një anketim të 100 personave mbi vështrimin e përgjithshëm mbi aksesueshmërinë në Nish dhe zgjati pesë muaj. Shumica



Ndeshje basketbolli me karrige me rrota në Nish, Serbi, pjesë e fushatës së rritjes së ndërgjegjësismit

e të anketuarve nuk kishin kuptim të qartë mbi aksesueshmërinë por shumë ndjenin se qyteti nuk ishte i aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara. Shoqata e Paraplegjikëve të distriktit të Nisavas organizoi një diskutim publik mbi projektimin universal në Fakultetin e Arkitekturës, moderuar nga një inxhinier trafiku me përvojë në aksesueshmëri. Organizata planifikoi gjithashtu një ndeshje basketbolli me karrige me rrota në sheshin kryesor të qytetit, që u ndoq nga qindra njerëz përfshirë shumë politikanë të lartë të Nishit. Ky aktivitet në rrugë pati një rëndësi të veçantë në bërjen të dukshme të projektit. Mbulimi mediatik i fushatës ishte solid, veçanërisht për ndeshjen e basketbollit me karrige me rrota, e cila pati një mbulim të gjerë nga media e shkruar dhe ajo elektronike. Me burime të kufizuara Shoqata e Paraplegjikëve arriti ti bënte çështjet e aftësisë së kufizuara të dukshme për komunitetin dhe inicioi dialogun me autoritete lokale, të dyja këto të rëndësishme për nxitjen e ndryshimeve afatgjata.

Praktikë e mirë 17: Zhvillimi i një guide mbi aksesueshmërinë në qytet ofron një shembull interesant të monitorimit të lëvizjes së lirë

SOIH, Unioni i Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara në Kroaci, realizoi një guidë për qytetin e Zagrebit për të vlerësuar aksesueshmëribnë e ndërtesave publike. Guida përdori **piktograma** për të klasifikuar ndërtesat sipas nivelit të aksesueshmërisë, tërësisht, pjesërisht ose aspak të aksesueshme. Pasi u përgatit, kjo guidë jo vetëm që ishte e përdorshme për personat me aftësi të kufizuara në lidhje me turizmin e pavarur, por edhe si një mjet advokacie i përdorur për të kryer një lloj roli mbikëqyrës. Në çdo qytet ku është përgatitur një udhëzues, OPAK lokale organizuan një prezantim publik për të rishikuar zgjidhjen e aksesueshmërisë me autoritetet lokale, administratën dhe median lokale. Me ndihmën e udhëzuesit, ata nxorën në pah se çfarë duhet modifikuar dhe integruar në strategjitë kombëtare dhe lokale për aksesueshmërinë. OPAK përdorën udhëzuesin për të lobuar autoritetet lokale për të përcaktuar burimet për bërjen e hapësirave publike të aksesueshme dhe në 2005 ata arritën të mbështeteshin me 200,000 Euro nga qeveria për heqjen e pengesave arkitekturore në Zagreb.

1.2 Më tej

Mungesa në rajon e një force mbikëqyrëse mbi lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara

Një forcë mbikëqyrëse mes advokuesve të aftësisë së kufizuar po vonon në rajon. .Kjo është një pjesë e rëndësishme në procesin advokues pasi ndihmon në rritjen e influencës politike të lëvizjes së aftësisë së kufizuar duke i kërkuar qeverisë të marrë përgjegjësitë e saj. Në Amerikën latine në veçanti , OPAK të tillë si Mexico Libre Acceso dhe Qendra Për Jetesë të Pavarur e Rio de Janiero (CVI) kryen si rolin mbikëqyrës dhe atë advokues. Një çështje juridike e paraqitur nga CVI solli, për shembull, vendimin e gjykatës që bëri të mundur bërjen e stacionit të metrosë të aksesueshëm. CVI luajti gjithashtu një rol drejtues në projektet për të realizuar infrastrukturën e aksesueshme për këmbësorët në qytet⁶⁹.

Ka shumë shembuj të pjesëmarrjes së suksesshme në planifikimin e aksesueshmërisë dhe zhvillimin lokal nga vendet në zhvillim. Në Brazil, ONG Vida, një OJQ lokale për të drejtat e njeriut dhe la Cocas, një OPAK lokale e formuar nga 15 organizatat që punojnë në fushën e aftësisë së kufizuar dhe të drejtave të njeriut , realizuan një studim pilot mbi aksesueshmërinë për qytetin e Salvadorit me pjesëmarrjen e personave me aftësi të kufizuara, arkitektëve dhe profesionistëve të projektimit urban. Për studimin u krijuan grupe dyshe me pjesëmarrjen e një personi me aftësi të kufizuara dhe të një teknikieni të mjedisit të ndërtuar për të realizuar së bashku vlerësimin. Periudha kohore për studimin pilot ishte tre vjet për të realizuar analizën e plotë të qytetit në fund të vitit të tretë por studime të vogla u realizuan çdo vit. Çdo grup dysh u trajnuar mbi standardet e aksesueshmërisë përpara kryerjes së vlerësimit. La Cocas po shfaqet tani si aktor dhe specialist kryesor në fushën e aksesueshmërisë në Salvador.

Mesazhi i advokacisë duhet të nënvizojë konceptin holistik të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes

Është e rëndësishme kur ndërmerren fushat ndërgjegjësuese dhe advokacia e veprimet lobuese **që të integrohet në komunikim koncepti i plotë i zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes** në mënyrë që të parandalohet parja e jashtme dhe e reduktuar e çështjes (për shembull, aksesueshmëri=platformë e pjerrët). Fushatat dhe veprimet duhet të japin një mesazh të qartë të rëndësisë së kuadrit holistik të lëvizjes së lirë duke përfunduar faktin që qëllimet e mira nuk mjaftojnë.

Rritja e ndërgjegjësimit duhet të bëhet e shumëllojshme

Ka nevojë që fushatat e rritjes së ndërgjegjësimit të bëhen të shumëllojshme duke zhvilluar aktivitete të llojeve të ndryshme përmes të cilave të arrihet një audiencë e gjerë. Këto janë demonstrime, evenimente kulturore, seminare, konferenca, si dhe artikuj në gazeta, intervista dhe raportime lajmesh në Radio ose TV, dokumentarë dhe spote televizive. Për shembull, seminari ose konferenca janë të përshtatshme për trajnimin ose sensibilizimin e aktorëve mbi procesin e reformës të tilla si vetë advokuesit e aftësisë së kufizuar, ofruesit e shërbimeve, autoritete lokale, pjesëtarë të medias, ministrive të linjës ose OPAK të kësaj fushe. Një demonstrim është më i përshtatshëm për të tërhequr vëmendjen e publikut mbi një çështje politike ndërsa një aktivitet kulturor është një mënyrë e mirë për të fituar mbështetjen e komunitetit mbi çështjet e aftësisë së kufizuar.

Megjithatë, shumë advokues të aftësisë së kufizuar nxorën në pah nevojën për më shumë **vëmendjes të medias mbi çështjet e aftësisë së kufizuar** sipas perspektivës së të drejtave të njeriut. Është thelbësore që zëri i lëvizjes së aftësisë së kufizuar të reflektohet në media dhe se çështjet e aftësisë së kufizuar të përfaqësohen siç duhet. Një ide e sugjeruar nga advokues të ndryshëm të aftësisë së kufizuar në rajon është publikimi i artikujve mbi çështjet e aftësisë së kufizuar në gazetën ku punojnë nga **gazetarët që janë trajnuar nga advokuesit e aftësisë së kufizuar** në mënyrë që të rritet ndërgjegjësimi publik. Mbulimi mediatik i lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuara është shumë i rëndësishëm për advokaci efektive dhe për të fituar mbështetjen publike mbi këtë çështje.

Fushatat e suksesshme ndërgjegjësuese dhe veprimet advokuese duhet të çojnë në **"hapat e parë"** drejt zbatimit të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes: platformat e harkuara, platformat e pjerrëta në ndërtesa, gërma të mëdha në shenja dhe fillimin e shërbimeve derë më derë. Këto hapa të parë janë të rëndësishme për të fituar publicitet në nivelin lokal⁷⁰. Pa dyshim që advokuesit nuk duhet të ndalen këtu por ndryshimet fillestare në mjedisin e ndërtuar mund të jenë një fillim i mirë dhe mjet promovues për ndryshime të kudondodhura.

⁶⁹ Venter, C.J., Bogopane, H.I., Rickert, T.E., Camba, J., Venkatesh, A., Mulikita, N., Maunder, D.A.C., Savill, T., Stone, J., "Improving Accessibility for People with Disabilities in Urban Areas". United Kingdom Department for International Development (DFID) Engineering Knowledge and Research: Project R8016 (2002): 21.

⁷⁰ Rickert, Tom, "Mobility for All: Accessible Transportation Around the World", Access Exchange International, 3.

KUTIA 20**Projekte të vogla pilot që shoqërojnë rritjen e ndërgjegjësimit janë hapa të parë të rëndësishëm**

Megjithatë, vetëm rritja e ndërgjegjësimit nuk mjafton. Gjëja e rëndësishme është të fillohet me projekte të vogla të tilla si projektet pilot paralel me rritjen e ndërgjegjësimit. Në këtë mënyrë, njerëzit mund të kenë një shans për të punuar bashkë dhe për të kuptuar se si të zbatojnë si duhet standardet e aksesueshmërisë dhe ndërkohë të fitojnë rezultate konkrete të tilla si një park të ri të aksesueshëm ose një rrugë që mund të përdoren për rritje të mëtejshme të ndërgjegjësimit.

2. Kuadri i nevojshëm ligjor për të garantuar lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara

Për të shoqëruar zhvillimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes, është i nevojshëm një **kuadër ligjor i fortë** për të hequr pengesat dhe për të detyruar ndryshimet në mjedis. Kuadri duhet të përfshijë mjetet e mëposhtme ligjore:

- Ligj anti-diskriminim gjithëpërfshirës mbi aftësinë e kufizuar;
- Projektimi Universal ose Projektimi për të gjithë i përfshirë në ligjet specifike mbi ndërtimin dhe projektimin, (standardet e aksesueshmërisë dhe nënligjet mbi infrastrukturën urbane dhe mjedisore), transporti publik dhe informacioni publik me mekanizmat detyrues të tilla si sanksionet në rast mos respektimi ose heqjen e licencës së profesionit.
- Auditimet e aksesueshmërisë si pjesë e inspektimeve të rregullta të planifikimit urban;
- Aksesit tek të mirat, shërbimet dhe punët publike të përfshira në legjislacionin e prokurimit publik,
- Legjislacioni dhe veprimi anti-korrupsion për të parandaluar anashkalimin e tenderave publikë dhe kryerja e prokurimeve publike nëpërmjet marrëveshjeve të drejtpërdrejta.
- I gjithë legjislacioni duhet të shoqërohet me mekanizma detyrues dhe njësi monitoruese dhe të miratohet me afate kohore të përcaktuara qartë.

KUTIA 21**Kuadri ligjor i nevojshëm për të zbatuar një mjedis pa pengesa dhe për të lehtësuar lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara****2.1 Vështrim mbi legjislacionin: Kuadro ligjore të papërshtatshëm pengojnë hapat konkrete drejt zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes në Evropën Juglindore⁷¹****Legjislacioni antidiskriminim mbi aftësinë e kufizuar**

Deri tani Serbia është i vetmi shtet në rajon që ka miratuar legjislacionin antidiskriminim mbi aftësinë e kufizuar dhe kjo ndodhi në mesin e prillit 2006. Ka një nevojë urgjente që të miratohet legjislacioni antidiskriminim në rajon në bashkëpunim me advokuesit e aftësisë së kufizuar. Legjislacioni antidiskriminim është i rëndësishëm për disa arsye: përmes rasteve të të drejtave civile dhe gjobave ndëshkuese, ndryshimet në mjedisin e ndërtuar mund të prezantohen: aftësia e kufizuar do të fillojë të rrymëzohet në programet qeveritare dhe për rrjedhojë në hartimin e politikave, por gjithashtu kuadri ligjor i bazuar tek të drejtat do të zhvillojë ndryshimet në qëndrime.

Ligjet mbi ndërtimin dhe planifikimin

Në të gjitha vendet e rajonit, mungesa e zbatimit të standardeve ekzistuese të aksesueshmërisë, me **rregulla dhe mekanizma ndëshkuese jo efektive për mos respektim ligjor**, janë problemet më të mëdha me legjislacionin aktual në lidhje me ndërtimin dhe projektimin. Siç shpjegon një advokues i aftësisë së kufizuar në Bosnje Hercegovinë, "asnjë rast i mos respektimit të standardeve të aksesueshmërisë nuk ka shkuar në gjykatë! Shefi i inspektorëve për ndërtimet lejon dhënien e licensave edhe kur kërkesat e inxhinierisë së ndërtimit nuk plotësohen."

⁷¹ Një grafik i gjerë që tregon kuadrin ligjor në çdo shtet/rajon sipas zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes jepet në shtojcën 1.

Legjislacioni i prokurimit publik

Së fundi standardet e aksesueshmërisë dhe, më saktë, kriteret e kërkuara teknike nuk përfshihen në ligjet e prokurimit publik në asnjë shtet të rajonit. Ky mund të jetë një mjet i rëndësishëm për të garantuar që ndërtesat e reja publike, transporti publik, shërbimet dhe punët e realizuara me fondet publike në fakt ti përgjigjen standardeve të aksesueshmërisë. Sërish kuadro rregullatorë më të detajuara nevojiten për të kërkuar karakteristika të aksesueshmërisë mbi mjetet e reja të transportit si dhe për përshtatjen e mjeteve të vjetra për të bërë tërësisht të aksesueshme.

Mundësitë për të hedhur hapat e parë për zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes shpesh shfaqen gjatë prokurimit për rindërtimin ose rifreskimin e sistemit të transportit publik. Kjo është një mundësi e shkëlqyer për OPAK që të lobojnë për autobusë me dyshe me ulët dhe mjete të tjera të aksesueshme të transportit duke e vënë lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara në axhendën e planifikimit të transportit siç shihet nga një shembull në Tuzla.

Standardet dhe kuadret rregullatore: boshllëqet në EJK

Hallka që mungon në të gjithë rajonin janë kornizat rregullatorë me standardet e detajuara teknike mbi aksesueshmërinë. Një mekanizëm i rëndësishëm për zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes është **proces i standartizimit** me një paketë rregullash brenda mjedisit të ndërtuar. Duke ju rikthyer Spanjës, një përpjekje e rëndësishme standardizimi u realizua nga organizatat profesioniste përfshirë një union arkitektësh, zyrtarët përgjegjës për inspektimin e projekteve të ndërtimit bashkë me specialistë dhe institucione të tjera⁷². Megjithatë legjislacioni antidiskriminim dhe politikat me bazë të drejtat janë veçanërisht të rëndësishme në garantimin që çështjet që lidhen me aftësinë e kufizuar të rrymëzohen në programet qeveritare.

KUTIA 22

Rëndësia e standardeve teknike

Standardet teknike janë rezultat i procesit universal të zbatuar nga një proces standardizimi i miratuar. Sipas Organizatës Ndërkombëtare për Standardizimin (ISO), një standard teknik është një dokument, i hartuar me konsensus dhe miratuar nga një organizatë e miratuar që siguron përputhje të rregullave, direktivave ose karakteristikave të aktiviteteve ose rezultateve të tyre për të arritur një nivel optimal rregullor brenda një konteksti të caktuar (më shumë informacion për sistemin ISO e gjeni në <http://www.iso.org/iso/en/ISOOnline.frontpage>) Standardet teknike duhet të bazohen në rezultatet e marra nga shkenca, teknologjia dhe eksperiencia dhe nxisin përfitime komunitare optimale. Zbatimi sistematik i aksesueshmërisë përcaktuese në procesin e vendosjes së standardeve teknike do të gjenerojë mbështetjen e duhur teknike për termat e referencës publike dhe private. Kështu, një standard teknik mund të sigurojë udhëzime mbi karakteristikat teknike për ndërtimin ose prokurimin publik, për shembull, një mjet transporti të veçantë. Standardet teknike si ISO vendosin një metodologji universale duke ndihmuar në sigurimin e vazhdimësisë së zbatimit. Direktivat mbi aksesueshmërinë gjenerojnë ndryshime në specifikimet teknike dhe kushtet ligjore. Nga ana e tyre, këto ndryshime sjellin rezistencë në zbatimin e drejtpërdrejtë të këtyre specifikave teknike që gjenerojnë probleme dhe mos-përputhje. Kjo është e vërtetë në Evropën juglindore ku standarde teknike si ISO nuk janë gjenerua ende. Një standard teknik i arritur me konsensus me pjesëmarrjen e të gjithë të interesuarve dhe institucioneve që përfshijnë standardet e aksesueshmërisë përçon pranimin social të një instrumenti ligjor që mund të aplikohet në mënyrë uniforme. (Alvarez, Eduardo, "Rrugët drejt Aksesueshmërisë: Aftësia e Kufizuar dhe Mjedise Fizik në Amerikën Latine dhe në Karaibe", Banka Ndër-Amerikane e Zhvillimit: 6)

2.2 Evropa Juglindore: kuadrot aktuale ligjorë që rregullojnë mjedisin e ndërtuar

Në Mal të Zi, ligji mbi ndërtimin përcakton se ndërtesat e reja publike duhet të garantojnë aksesin e plotë të personave me aftësi të kufizuara dhe se në ndërtesat e rikonstruktura të banimit me më shumë se 10 apartamente, standardet e aksesueshmërisë duhet të respektohen në mjediset e përbashkëta dhe se të paktën një apartament duhet të jetë i aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara.

Megjithatë, ligji në Mal të Zi nuk përcakton ndonjë gjë mbi përshtatjen e ndërtesave ekzistuese. Duhet theksuar gjithashtu se ana diskriminuese e këtij ligji është fakti që ai lidhet vetëm me nevojat e personave me aftësi të kufizuara fizike dhe nuk thuhet asgjë mbi personat me dëmtime sensoriale dhe mbi, për shembull, sinjalistikën zanore ose përshtatjen e kalimeve për këmbësorët për personat me dëmtime shikimi. Sipas advokuesve të aftësisë së kufizuar, ky ligj nuk respektohet edhe kur disa ndërtues përpiqen ta zbatojnë pasi mungojnë standardet e përcaktuara qartë. Siç shpjegon një pjesëtar i Shoqatës së të Rinjve me Aftësi të kufizuara të Malit të Zi, "Puna e inspektorëve të ndërtimit duhet të mbikëqyret dhe rregullohet. Ata nuk duhet të japin leje teknike për ndërtesat që nuk përmbushin standardet e aksesueshmërisë. Vetëm sanksionet e rrepta që zbatohen nga inspektorët të tilla si gjokat ose heqja e licensës profesionale për mospërmbushje të të gjitha standardeve, mund të sjellë ndryshime reale."

Në provincën e Kosovës të administruar nga OKB, edhe pse qeveriset nga UNMIK dhe njësitë e brendshme qeveritare, ekzistojnë ende boshllëqe në standardet dhe nënligjet që lidhen me lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara brenda mjedisit të ndërtuar. Ka vetëm një ligj mbi ndërtimin që përmend aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara, por neni flet për ndërtesat në përgjithësi, pa bërë dallim midis atyre publike

⁷² Lozana, Oscar Sbert, "Low Floor Buses: the Barcelona Experience" in All aboard: The Case for Accessible Buses (Liverpool: 1998): 4.

dhe atyre të banimit, dhe specifikimet teknike janë shumë të shkurtra dhe jo përshkruese. Përveç kësaj planet urbane zbatohen pak dhe sipas një arkitekti që punon në një zyrë bashkie për planifikimin urban, **komisioni i inspektimit** që duhet të caktohet për të kontrolluar kantieret e ndërtimit nuk ekziston për shkak të mungesës së fondeve.

Në Bosnje-Hercegovinë, pamja legislative është gjithashtu e papërshtatshme për të trajtuar çështjen e lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuara. Si në shumë shtete të tjera në rajon. edhe këtu nuk ekziston legjislacioni antidiskriminim mbi aftësinë e kufizuar. Përveç kësaj, ndryshe nga zonat e tjera të zëjnit, Bosnja dhe Hezevovina ka një sistem të decentralizuar qeverisjeje kompleks i cili, është i ndarë në 10 kantone, 2 njësi, federata e Bosnjë Hercegovinës dhe Republika Srpska, si dhe distrikti i Brçkos. Sipas këtij sistemi, kantonet kanë autonomi të gjerë dhe mund të miratojnë dhe zbatojnë vetë ligjet e tyre për sa kohë që këto nuk bie ndesh me ligjet federale. Megjithatë, për shkak të diferencimeve të mëdha financiare mes kantoneve dhe bashkive, krijohet një bollëk i rëndësishëm në zbatimin e ligjeve dhe standardeve në të gjithë vendin. Për shembull, Ligji Federal mbi Ndërtimin u miratua në 2002, ndërsa në kantonin e Tuzlës u miratua vetëm në 2005. Pasi ligji federal miratohet, kantonet duhet ta zbatojnë atë; por duke qenë se zakonisht ato nuk kanë fonde për ta bërë një gjë të tillë, procesi është shumë i ngadaltë. Shumë herë në praktikë është shoqëria civile që shtyn drejt zbatimit të legjislacionit.

Ligji federal mbi ndërtimet i miratuar në 2002 në Bosnje Hercegovinë, që rregullon ndërtesat e banimit kolektive me apartamente (sidoqofshin fondet publike ose private) dhe ndërtesat publike, ka në përbërje të tij një nen në lidhje me "eliminimin e pengesave arkitekturore për personat me dëmtime trupore më të vogla." Ligji ka edhe mekanizma detyrues për moszbatimin. Megjithatë, në praktikë në përgjithësi ka pak detyrim për të ndjekur kodet e ndërtimit. Një arkitekt në Sarajevë që punon si profesor në Fakultetin e Arkitekturës shpjegon gjendjen aktuale: "Në ligjin federal. Neni 27 ka lidhje me aksesueshmërinë dhe detyrimet; por duke mos patur mekanizma detyrues që funksionojnë siç duhet, askush nuk kujdeset dhe askush nuk ndjen presion për të zbatuar standardet e aksesueshmërisë. Për më tepër, nuk ka ndërgjegjësim mbi aftësinë e kufizuar dhe kjo përforcohet nga fakti që nuk ka kurse ku të jepet mësim mbi aksesueshmërinë në Fakultetin e Arkitekturës."

Në lidhje me ndërtesat ekzistuese, ka një nen të ri në Ligjin federal mbi Ndërtimet që nga 2002 që përcakton se të gjitha ndërtesat duhet të përshtaten për të qenë të aksesueshme në pesë vitet e ardhshme. Brenda kësaj periudhe individët dhe organizatat duhet tu drejtohen njërive përgjegjëse për të nxitur zbatimin e tij.

Në Shqipëri, mungesa e standardeve, si dhe ekzistenca e shumë pak nënligjeve me rregulla specifike mbi aksesueshmërinë mund të shpjegojë pjesërisht mungesën e zbatimit të ligjeve ekzistuese që janë kryesisht deklarativë dhe pa mekanizmat detyrues. Gjendja në Shqipëri si dhe në shtete të tjera është e ngjashme, ka një vakum ligjor në lidhje me aftësinë e kufizuar dhe nevojë për legjislacion antidiskriminim sa më të gjerë.

Praktikë e mirë 18: Fushatë për të përfshirë aksesueshmërinë në ligjin mbi ndërtimet në Maqedoni

Para 2005 në Maqedoni, Ligji mbi ndërtimet nuk kishte ndonjë nen në lidhje me aksesueshmërinë hapësinore. Ligji mbi Planifikimin urban dhe hapësinor përfshin parimet mbi aksesueshmërinë por pa ndonjë masë ndëshkuese për mos zbatimin e tij. Polio Plus, një OPAK në Maqedoni ndërmori hapa konkrete për të arritur reformat legislative si Brenda Ligjit mbi planifikimin urban hapësinor dhe Ligjin mbi ndërtimet (shpjeguar më në detaje në Pjesën III, seksioni 2).

Në 2005, Polio Plus hartoi amendamentet e ligjit mbi ndërtimin për të përfshirë uljen e pengesave në mjedisin e ndërtuar për personat me aftësi të kufizuara. Amendamentet u shpërndanë për debat publik në fund të Marsit 2005. Si rezultat parimi i kapërcimit të pengesave arkitekturore në lidhje me personat me aftësi të kufizuara është tashmë thënë në mënyrë eksplicite duke përfshirë edhe parimet e përmendura në ligj mbi planifikimin urban dhe hapësinor në lidhje me aksesueshmërinë. Megjithatë është për të ardhur keq që pavarësisht nga përpjekjet lobuese, dispozitat për masa ndëshkuese në rast mos-zbatimi, të hartuar nga Polio Plus, nuk u përfshinë.

Praktikë e mirë 19 në provincën e Kosovës të administruar nga OKB: Krijimi i informacionit mbi standartet teknike për aksesueshmërinë në bashkëpunim me autoritetet lokale

Në 2004, OPAK Handikos punoi me studentët e Fakultetit të Arkitekturës në Universitetin e Prishtinës për të publikuar një manual të quajtur, "Aksesueshmëria e Ndërtesave për Personat me Aftësi të Kufizuara" me specifikime teknike mbi standartet e aksesueshmërisë, për tu përdorur si udhëzues në ndërtimin e godinave. Handikos e shpërndau manualin tek autoritetet përgjegjëse lokale dhe kombëtare për ndërtim dhe projektim, por ai u pranua nga qeveria si udhëzues zyrtar dhe ata po marrin në konsideratë miratimin e tij brenda vitit të ardhshëm duke qenë se po planifikojnë zbatimin e standarteve të reja në ndërtim.

Praktikë e mirë në Serbi 20: ndërtimi i një kuadri të duhur ligjor për lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara

Për të garantuar zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë, **legjislacioni** në lidhje me ndërtimin dhe planifikimin duhet të citojë qartë se standardet e aksesueshmërisë janë të detyrueshme. Në Serbi, ligji mbi planifikimin dhe ndërtimin u amendua së fundi siç duhet dhe përcakton që projektuesit, arkitektët, investitorët dhe ndërtuesit që nuk zbatojnë këto standarde në planifikim dhe ndërtimin e hapësirave të reja publike do të jenë subjekt i sanksioneve ekonomike. Në realitet, ajo çfarë thotë në fakt Ligji mbi Ndërtimin dhe Planifikimin është se standardet teknike duhet të zbatohen **por pa specifikuar se cilat dhe pa thënë në mënyrë të drejtpërdrejtë se ato janë të detyrueshme**. Vetëm në aktin nënligjor përmenden standardet e aksesueshmërisë kështu që ligji mund të interpretohet në mënyrë të tillë që standardet teknike të përfshijnë standardet e aksesueshmërisë nga akti nënligjor. Megjithatë, shpesh nuk ndodh në praktikë pasi standardet ose nuk zbatohen aspak ode zbatohen jo siç duhet (p.sh ndërtohet një platformë e pjerrët, por që është shumë e pjerrët), që është edhe më keq sepse fondet shpenzohen dhe aksesueshmëria nuk zbatohet në realitet.

Ky amendament u iniciua nga departamenti i Personave me Aftësi të kufizuara në Ministrinë e Punës, Punësimit dhe Çështjeve Sociale në bashkëpunim me OPAK dhe në konsultim me Ministrinë e Investimeve Kapitale. Fillimisht amendamentet nuk u miratuan por më pas OPAK, departamenti i Personave me Aftësi të kufizuara dhe Shoqata e projektuesve Urban lobuan së bashku, amendamentet u pranuan nga Komiteti parlamentar dhe u miratuan në Parlament. Tani që amendamentet janë miratuar, është e nevojshme që të zbatohen bashkë me OPAK dhe aktorët e tjerë. Janë OPAK që duhet të punojnë me njësitë përkatëse monitoruese shtetërore për të vlerësuar procesin e zbatimit në lidhje me standardet e aksesueshmërisë.

Përveç kësaj, u miratua nga Ministria e Punës, Punësimit dhe Çështjeve Sociale, nga ajo e investimeve kapitale dhe ajo e Administrimit Shtetëror një plan kohor për të përshtatur tre ndërtesa të vjetra publike në të gjitha bashkitë e Serbisë, gjithshka në përputhje me propozimin e OPAK. Së fundi, disa bashki dhe qytete, si Beogradi, përfshin përshtatjen e kryqëzimeve rrugore dhe shënjimin e hapësirave të parkimit në programet vjetore të aktiviteteve të tyre.

Pavarësisht nga të gjitha ndryshimet pozitive në legjislacion, ato nuk kanë kuptim nëse nuk zbatohen në praktikë në nivelin lokal. Planet urbane lokale, lejet e ndërtesave lokale dhe planet e zhvillimit lokal duhet të përfshijnë standardet e aksesueshmërisë. Siç u përmend më parë, një nga arsyt kryesore që standardet e aksesueshmërisë nuk janë zbatuar është mungesa e ndërgjegjësimit mes autoriteteve lokale. Aktorët lokalë të tillë si inspektorët e ndërtimit dhe ata që japin lejet e ndërtimit duhet të trajnohen mbi standardet e aksesueshmërisë si dhe se si monitorohet respektimi i ligjit. Për rrjedhojë, ka nevojë të madhe për të punuar me aktorët local për të rritur ndërgjegjësimin e tyre rreth çështjeve të aksesueshmërisë. OPAK në Serbi po përpiqen aktualisht të nxisin Ministrinë e Investimeve Kapitale që tu dërgojë një qarkore autoriteteve lokale mbi zbatimin e standardeve të aksesueshmërisë në bashkëpunim me OPAK.

Në Prill 2006 legjislacioni antidiskriminim i aftësisë së kufizuar u miratua në Serbi, duke përcaktuar që çdo mos respektim i aksesit në ndërtesat publike, transport dhe shërbimet përbën të dënueshëm të diskriminimit ndaj personave me aftësi të kufizuara. Ai përkrahur gjithashtu se shteti dhe autoritete publike duhet të marrin masa për të garantuar aksesin në mjedisin e ndërtuar për personat me aftësi të kufizuara. Ministria e Punës, Punësimit dhe Çështjeve Sociale e inicioi këtë ligj pas një lobimi të fortë të OPAK dhe ai u hartua në bashkëpunim me advokuesit e aftësisë së kufizuar. Ky është ligji i parë antidiskriminim i aftësisë së kufizuar që miratohet në rajon dhe jep një shembull të shkëlqyer për të ndjekur nga të gjitha vendet e tjera. Ligji do të hyjë në fuqi në Janar 2007.

Ka dy pika kritike që duhet të kihet parasysh në legjislacion. Së pari, ligji përcakton se vetëm një **organizatë nuk mund të ngrejë padi, për rrjedhojë** e vendos përgjegjësinë vetëm mbi individët. Ky faktor mund të frikësojë individët që të ngrenë padi. Së dyti, ligji i ri antidiskriminim nuk përmban **barrën e provës** që vendos këtë barrë mbi personin paditës i cili duhet ta provojë se mbi të është kryer akt diskriminimi. Përsëri, kjo mund ta frenojë paditësin veçanërisht në rajone ku çështjet gjyqësore lidhur me antidiskriminimin janë të pazakonta.

Duke marrë Hungarinë si shembull, OPAK kanë filluar të përdorin ankimet në gjykata për të kërkuar ndryshimet në mjedisin e ndërtuar.

Praktikë e mirë 21: Realizimi i ndryshimeve në legjislacion në nivel lokal në Bosnje dhe Hercegovinë

Në Doboj, Bosnje dhe Hercegovinë, një grup i OPAK në partneritet me njësitë e Bashkisë hartuan një rregull të ri të quajtur "Rregullimi i Kushteve të Planifikimit dhe Ndërtimit pa Pengesa për Lëvizjen e Fëmijëve dhe Personave me Lëvizje Fizike të Reduktuar" që u miratua në 2004. Sipas këtij rregulli të ri, të gjitha ndërtesat e reja duhet të jenë të aksesueshme; jo vetëm hyrjet dhe hapësirat e përbashkëta, por gjithashtu edhe apartamentet e kateve të para duhet të jenë të aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara. Ndërkaq, 5 ndërtesa në Doboj janë ndërtuar kohët e fundit sipas këtyre standardeve.

KUTIA 23

Aksesueshmëria dhe jo diskriminimi në Evropë: Arritja e një mjedisi të aksesueshëm përmes çështjeve gjyqësore në Hungari, Nagy Bendeguz, Aktivist i të Drejtave të Aftësisë së Kufizuara (ADAK)

OJQ-të në Hungari kanë filluar të përdorin ankimmimet në Gjykata për të detyruar biznesin privat të hapoet ndaj publikut duke ë bërë mjedisin e tyre të aksesueshëm. Duke bërë këtë, OJQ-të po përdorin modelin amerikan. Në SHBA, ankimimi në gjykatë për mos zbatimin e aksesueshmërisë është përdorur gjatë dy dekadave të fundit që kur hyri në fuqi Akti i Amerikanë me Aftësisë Kufizuara (AAAK). Për shembull është një rast i fundit në SHBA ku Target, një korporatë tregtare amerikane me një sistem shitjesh nëpërmjet internetit u denoncu nga Federata Kombëtare e të Verbërve për mungesë aksesimi në faqen e tyre në internet nga personat e verbër apo që kanë dëmtime shikimi, si dhunim i Aktit të Kalifornisë mbi të drejtat civile si dhe të AAK. Duke përdorur shembullin amerikan, Fondacioni de Jure, një OJQ hungareze, dhe aktorë të tjerë lokalë nisën të bëjnë ankimmime ndaj bizneseve që nuk plotësonin kodet e aksesueshmërisë. Ky rast ka të bëjë më shumë me aksesin në teknologjitë e reja, se sa me mjedisin fizik.

Procesi i parë gjyqësor i këtij lloji në Hungari ishte rasti i Nagy Bendeguz kundër Kafenesë Qendrore, një kafene shumë popullore në Budapest, e cila ishte e paaksesueshme. Benderuz e fitoi gjyqin por pas vendimit Kafeneja Qendrore nuk e bëri mjedisin të aksesueshëm dhe as gjykata nuk e detyroi zbatimin e vendimit. Pavarësisht nga vëmendja e medias dhe fushatat për rritjen e ndërgjegjësimit, Kafeneja Qendrore vazhdon të jetë e paaksesueshme.

Pas këtij rasti, Fondacioni De Jure hartoi një denoncim ndaj terminalit të ri kombëtar të autobusëve të ndërtuar në Budapest që ishte i paaksesueshëm për personat e verbër dhe personat me dëmtime shikimi. Megjithatë ndërtesa është e aksesueshme për personat me dëmtime lëvizshmërie por vetë autobusët nuk janë të aksesueshëm për përdoruesit e karrigeve me rrota. Fundi i këtij rasti nuk është vendosur ende, por nga këto shembuj ka disa probleme kyç që duhen analizuar në lidhje me efektivitetin e gjykatave në një vend pa legjislacion antidiskriminim për personat me aftësi të kufizuara.

Problemet e përdorimit të ankimmimit në gjykatë për të arritur aksesueshmëri më të madhe:

- Gjykatësit e kanë të vështirë të gjejnë lidhjen e përshtatshme mes fushave të legjislacionit që janë larg njëra-tjetrës, të tilla si kodet që rregullojnë arkitekturën dhe ndërtimin nga njëra anë dhe ligjeve mbi mundësitë e barabarta nga ana tjetër.
- Shumë gjykatësve dhe juristëve në Hungari u mungojnë njohuritë mbi çështjet e aftësisë së kufizuar dhe nuk e shohin atë si çështje të të drejtave civile.
- Nëse një vendim shpall dënimin për mos-respektim të kodeve të aksesueshmërisë, është e vështirë të detyrohet i pandehuri të respektojë vendimin.

Praktikë e mirë në Shqipëri 22: Krijimi i Strategjisë Kombëtare të Aftësisë së Kufizuar dhe vendosja e prioritetëve për mjedisin pa pengesa

Në 2000, Fondacioni Shqiptar i të Drejtave të Aftësisë së Kufizuar (FShDAK) në Tiranë mbështeti iniciativën e një grupi shoqatash dhe individësh për të ngritur një grup advokuesish si një instrument aktiv i përfshirë në fushatat për përmirësimin dhe zbatimin e legjislacionit dhe për të punuar për përfshirjen e personave me aftësi të kufizuara në jetën sociale. Prioriteti i grupit advokues ishte lobimi për heqjen e pengesave në mjedisin e ndërtuar si parakusht për pjesëmarrjen e plotë. Për të filluar këtë proces, FShDAK nxiti ndryshimet në kuadrin ligjor që lidhej me lëvizjen e lirë. U ngrit një grup ekspertësh me përfaqësues të Ministrisë së Rregullimit të Territorit dhe Turizimit, Ministrisë së Punës dhe Çështjeve Sociale, Institutit të Projektimit Urban dhe Studimeve, Fakultetit të Inxhinierisë së Ndërtimit, Shoqatës së Arkitektëve Shqiptarë, Shoqatës së Ndërtuesve Shqiptarë dhe ekspertëve të FShDAK. Grupi hartoi një amendament për ligjin mbi ndërtimin për të shtuar një klauzolë për uljen e pengesave për personat me aftësi të kufizuara. Kjo klauzolë pritet ende për tu miratuar. Grupi hartoi gjithashtu "**Rregullat Urbane dhe Arkitektonike dhe Normat për Personat me Aftësi të Kufizuara**", miratuar në qershor 2004 me vendim të Këshillit të Ministrave si kapitull i veçantë i Rregullave Urbane, duke e bërë këtë dokumentin më të fuqishëm në lidhje me detyrimet ligjore për projektimin dhe zbatimin e ndërtesave publike. Përveç kësaj, grupi përgatiti një udhëzues-draft për normat e përcaktuara në këtë dokument për të gjitha këshillat e Rregullimit të Territorit, të cilat janë njësitë përgjegjëse për planifikimin urban në nivelin lokal. Ministria e Rregullimit të territorit e shpërndau udhëzimin tek të gjitha njësitë. Në fund, grupi mbështeti propozimin e FShDAK për të bërë të aksesueshme të gjitha shkollat e ndërtuara osë të rikonstruara.

Në 2005, Strategjia Kombëtare mbi Aftësinë e Kufizuar u miratua nga Këshilli i Ministrave. Kjo strategji u hartua me pjesëmarrjen e OPAK nga i gjithë vendi dhe u bazua në Rregullat Standarte të OKB. Si pjesë e procesit të hartimit, u krijua një grup ndërministrial me përfaqësues të Ministrisë së Rregullimit të Territorit dhe FShDAK për të zhvilluar kuadrin e duhur ligjor për krijimin e mjedisit pa pengesa.

Për të plotësuar hartimin e strategjisë kombëtare, FShDAK u përpoq të ndërtonte një dialog konstruktiv me shoqërinë civile dhe institucionet qendrore mbi rëndësinë e një zinxhiri të pandërprerë të lëvizjes. Sipas FShDAK realiteti i një zinxhiri të pandërprerë të lëvizjes kërkon shtrirjen e këtij dialogu në nivelin lokal.

KUTIA 24

Vështrim mbi zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes sipas prespektivës ligjore:

Intervistë me Damjan Tatiç, ekspert ligjor mbi aftësinë e kufizuar dhe të drejtat e njeriut, anëtar i QJP Serbi

Roli i legjislativës anti-diskriminim: Legjislativi anti-diskriminim mbi aftësinë e kufizuar ka fuqinë të detyrojë ndryshime në mjedisin e ndërtuar duke konsideruar që një hapësirë e paaksesueshme ndaj publikut është formë diskriminimi. Anti-diskriminimi është gjithashtu i rëndësishëm edhe për një arsye tjetër: ai mund të nxisë një perceptim të ri të aftësisë së kufizuar dhe rëndësinë e mjedisit pa pengesa. Ligjet anti-diskriminim e bëjnë shumë të qartë që nëse mjedisi aktual nuk është i aksesueshëm, të gjitha ndërtesat e reja duhet të jenë të tilla, me afate kohore dhe burime të caktuara për përshtatjen e mjedisit tashmë të ndërtuar. Forca e shembullit është vendimtare me miratimin e anti-diskriminimit. Ndryshimi real do të ndodhë vetëm pasi një aktor të ndëshkohet për mos respektim të ligjit. Megjithatë, është gjithashtu e rëndësishme që publiku të jetë shumë i ndërgjegjësuar për rastet dhe që të ketë akses tek informacion se si të paraqesin në gjykatë një çështje që lidhet me anti-diskriminimin nëpërmjet një gjuhe që të jetë e kuptueshme për të gjithë.

Si mund të ndikojë Konventa e OKB mbi të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara në mjedisin e ndërtuar? Konventa mund të ndikojë mbi aksesueshmërinë e mjedisit në dy mënyra: ligjërisht shtetet që nënshkruajnë dhe ratifikojnë marrëveshjen do të kenë një detyrim ligjor për të zbatuar standartet e aksesueshërisë, por këtë herë detyrimi i përket nivelit ndërkombëtar. Duke qenë se aksesueshmëria është një nga elementët kyç të konventës, është e natyrshme që duhet të jetë një nga pikat kryesore në procesin e monitorimit. Për rrjedhojë, **çdo raport mbi zbatimin e konventës duhet të adresojë çështjen e aksesueshmërisë.** Kjo do të krijojë një tjetër presion mbi shtetet për ta bërë mjedisin të lirë nga pengesat.

Së dyti, Konventa e OKB do të sjellë një rritje të madhe të ndërgjegjësimit ndaj çështjeve të aftësisë së kufizuar në përgjithësi. Do të ketë shumë forcë kur dikush do të thotë vendimtarëve përkatës dhe institucioneve se **aksesueshmëria është tashmë një detyrim ndërkombëtar.** Nëse një shtet ka pak ose aspak aksesueshmëri, kjo do të ndikojë për keq në nivelin ndërkombëtar.

Sipas ligjit mbi ndërtimet të miratuar në 2003 në Shqipëri, të gjitha ndërtesat e reja duhet të kenë "akses për përdorim", si dhe "ndërtesat e institucioneve shëndetësore, institucionet e kujdesit social dhe ato publike duhet të përshtaten për tu përdorur nga personat e verbër dhe paraplegjikë"⁷³. Një nen i ligjit mbi statusin e Paraplegjikëve dhe Tretraplegjikëve thotë se "të gjithë personat përgjegjës për projektimin e ndërtesave publike (spitale, ndërtesa banimi kolektive dhe shkolla) duhet të përshtatin mjedisin e jashtëm sipas nevojave të invalidëve dhe personave me aftësi të kufizuara." Pra, lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara përmendet vetëm në lidhje me vendet publike (aerportet, stacionet e trenit, stadiumet, hotelet etj)⁷⁴. Në lidhje me rrugët, sinjalistikën dhe ambientet publike, një ligj i vetëm përmend se përshtatjet duhet të kryhen por vetëm për personat e verbër⁷⁵. Megjithatë nuk ka akte nënligjore që të specifikojnë standartet dhe rregullimet, as buxhete të vëna në dispozicion për të zbatuar ligjet egzistuese dhe as plane kohore të specifikuar për përshtatjet e aksesueshmërisë.

Prokurimi publik

Siç u tha më parë, asnjë nga vendet në rajon nuk ka legjislativ të prokurimit publik që të përfshijë masat për aksesueshmërinë. Megjithatë, siç shihet në Tuzla (shih praktikë e mirë 11), fushatat në nivelin lokal për të garantuar që të gjitha mjetet e reja të transportit të jenë të aksesueshme mund të jenë një rrugë efektive për ta sjellë aksesueshmërinë në axhendën e prokurimit publik.

Në BE, direktivat e reja të prokurimit publik u miratuan në 2004 me parashikimet për të përfshirë aksesueshmërinë në procesin e prokurimit. Forumi Evropain i Aftësisë së Kufizuar (FEAK) luajti një rol të madh në përfshirjen e aftësisë së kufizuar në axhendën e BE dhe Carlotta Besozzi, Drejtorja e FEAK shpjegon rëndësinë e këtyre direktivave të reja.

Nëse autoritetet publike kontraktuese janë në dijeni të faktit se prokurimet publike duhet ti shërbejnë komunitetit dhe të jenë të aksesueshme për çdo anëtar të shoqërisë atëhere edhe një numër i vogël i referencave për aftësinë e kufizuar në Aktin Hungarez mund të kontribuojnë në përfshirjen më të madhe të personave me aftësi të kufizuara. Por, nëse nuk egziston angazhim i fortë nga ana e autoriteteve publike për vendosjen e barazisë së vërtetë për qytetarët, atëhere përdorimi rregullave të prokurimit publik në përfitim të personave me aftësi të kufizuara do të vihej në rrezik

Funksioni i prokurimit publik në bërjen e transportit publik të aksesueshëm

Legjislativi i prokurimit publik në rajon është shumë i përgjithshëm, gjë që e bën të vështirë amendimin e tij. Megjithatë, standartet e aksesueshmërisë në transportin publik mund të futen përmes rregullimeve të prokurimit publik. Legjislativi i prokurimit publik mund të jetë shumë efektiv në sjelljen e ndryshimeve të kudondodhura në transportin publik pasi garanton që transporti i ri i të jetë i aksesueshëm. Standartet e aksesueshmërisë në legjislativën e prokurimit publik mundet gjithashtu të luajnë një rol mbështetës në lëvizjen drejt një mjedisi pa pengesa duke garantuar që këto standarte të përmbushen në projektim dhe ndërtim⁷⁶.

⁷³ Ligji Nr. 9143 mbi Statusin e Invalidëve të Punës, dt 16.10.2003.

⁷⁴ Ligji nr 8626, dt 22.06.2000.

⁷⁵ Ligji nr. 8098, dt 28.03.1996.

⁷⁶ Arkitektët Këshilli i Evropës, CEMR, CO.IN, CEN, Eurocities, FIEC, EDF, EIDD, ELA, AGE, Info-Handicap, Neumannconsult, ProASolutions, The City of Gdynia, "Good intentions are not enough: a guide to the implementation of best practices in accessibility in public procurement", Build-for-All Reference Manual, (Brussels: EU Commission, 2006): 8.

KUTIA 25

Prokurimi publik dhe aksesueshmëria për të gjithë:

intervistë me Carlotta Besozzi, Drejtore e Forumit Evropian të Aftësisë së Kufizuar (FEAK)

Si ndikon prokurimi publik në aksesueshmërinë e mjedisit të ndërtuar?

Autoritetet publike duhet të garantojnë që e gjithë infrastruktura dhe shërbimet egzistuese ndaj publikut të gjerë të jenë të aksesueshme për të gjithë, përfshirë personat me aftësi të kufizuara. Nga ana tjetër, nëse shqetësimi për aksesueshmërinë e personave me aftësi të kufizuara nuk merret parasysh që në fillimin, zbatimi i tyre mund të çojë më vonë në kosto të larta. Nga ana tjetër, kur planifikohen në zhvillimin e një projekti ndikimi i tyre mund të jetë më i madh.

Përmes prokurimit publik autoritetet publike janë të ngarkuara për blerjen e të mirave, shërbimeve dhe punëve publike. Autoritetet lokale dhe rajonale dhe ato publike rregullisht blejnë punë të tilla si, përmirësimet në mjedisin urban, infrastrukturë e re në transportin publik, ndërtimi i ndërtesave të reja, shërbime të tilla si shpërndarja e ushqimit apo pastrimi; dhe të mira të tilla si kompjuterat, pajisjet e zyrave ose mjetet e transportit publik. Këto janë të gjitha aktivitetet që kanë ndikim në jetën e përditëshme të personave me aftësi të kufizuara dhe prokurimi publik i duhur mund të sjellë një ndryshim rrënjësor në mundësitë e tyre për të patur akses në arsim, punësim, kulturë dhe pjesëmarrje në shoqëri në përgjithësi.

Përveç kësaj, prokurimi publik financohet përmes taksave të paguara nga komuniteti, përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe familjet e tyre. Nuk është e pranueshme që fondet publike të mos përdoren për përfitimin e publikut, pasi fondet publike nuk duhet të përdoren në të mira dhe shërbime që pengojnë pjesëmarrjen e njerëzve në komunitet. Për rrjedhojë, autoritetet publike kanë një mjet të rëndësishëm në duart e tyre për të luftuar diskriminimin që ndeshin personat me aftësi të kufizuara. Edhe nëse në disa raste karakteristikat e aksesueshmërisë mund të kërkojnë kosto më të larta ka mundësi që ato të reduktojnë kosto të tjera, të tilla si kostot e shërbimeve speciale ose të përfitimeve të punësimit në aspektin afatgjatë.

Si i paraqesin standartet e aksesueshmërisë direktivat e reja të prokurimit publik të BE?

Rregullat e prokurimit publik janë pjesë e kompetencave të Bashkimit Evropian pasi lidhen në funksionimin e tregut të brendshëm. Dy direktiva të reja të Bashkimit Evropian **u miratuan në 2004 dhe ende duhet të transportohen në legjislacionin kombëtar** në shumë prej vendeve.

Këto rregulla të reja përfshijnë një numër masash që prekin personat me aftësi të kufizuara, sepse **konsideratat sociale dhe të aksesueshmërisë** mund të përfshihen në fazat e ndryshme të direktivave të prokurimit publik.

Gjatë përgatitjes së thirrjes për tender, **autoritetet publike duhet të identifikojnë numrin e karakteristikave që produkti, puna ose shërbimi duhet të plotësojnë**. Rregullat dhe një përshkrim i këtyre karakteristikave janë specifikuar në specifikat teknike të tenderit. Në veçanti, Direktiva e BE (shih shtojca 3) i referohet veçanërisht specifikimeve teknike që lidhen me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe kërkesave të projektimit për të Gjithë. Këto kushte duhet të vendosen në thirrjen e tenderit. Kompanitë që nuk respektojnë legjislacionin social (të tilla si legjislacionin anti-diskriminim), mund të përjashtohen nga vazhdimi i tenderit.

Konsideratat sociale të tilla si, aksesueshmëria (përtej kërkesave legjislative) mund të merren parasysh në përzgjedhjen përfundimtare të tenderit. Në praktikë autoritetet publike mund të vendosin të përfshijnë aksesueshmërinë si një nga kriteret e fituesit, specifikuar në thirrjen e tenderit, që do të përdoret për vlerësimin përfundimtar, përveç çmimit dhe specifikimeve të tjera teknike dhe ekonomike të ofertës.

Cili ishte procesi i miratimit të këtyre direktivave të reja dhe çfarë mesimesh keni nxjerrë që mund ti ndani me advokuesit lobues për miratimin e standarteve të ngjashme?

Forumit Evropian i Aftësisë së Kufizuar (FEAK) e ngriti këtë çështje sapo draft propozimi për legjislacionin u vu në tavolinë në 2000 nga Komisioni Evropian. FEAK arriti të ndikojë mbi vendimarrësit, Parlamentin Evropian dhe Këshillin e Bashkimit Evropian që përfshin përfaqësuesit e shteteve anëtare.

FEAK kuptoi menjëherë se për të arritur suksesin ishte e rëndësishme që të punohej me një numër të gjerë partnerësh, që kishin shqetësime të ngjashme. Në veçanti FEAK ishte pjesë e një koalicioni që përfshinte organizatat kryesore të mjedisit të tilla si, Greenpeace dhe Fondacionin Botëror për Kafshët e Egra, Bashkimin Tregtar Evropian, OJQ-të kryesore sociale të tilla si, OXFAM dhe organizatat e tjera tregtare. Në fakt FEAK ndeshi pengesa të ngjashme me organizatat e mjedisit në përfshirjen e kërkesave të aksesueshmërisë. Kjo aleancë ishte thelbësore në drejtim të ndikimit politik dhe shkëmbimit të informacionit. Në të njëjtën kohë FEAK gjithmonë i vendos çështjet e aftësisë së kufizuar në krye të axhendës, në mënyrë që të jenë gjithnjë pjesë e diskutimeve.

Mësimi kryesor i nxjerrë nga kjo eksperincë është që FEAK u përfshi kur drafti ishte prezantuar tashmë. Organizatat e mjedisit arritën të fitojnë më shumë pasi ato lobuan papushim në fazën e hartimit të draftit.

A kanë tashmë këto direktiva ndonjë ndikim mbi aksesueshmërinë e mjedisit dhe nëse po, si?

Procesi i transportimit të legjislacionit në ligjin kombëtar është në process, por ndërkohë nuk është kryer ndonjë vlerësim i zbatimit të ligjeve. Prandaj është ende shpejt për të matur efektin. Është gjithashtu e rëndësishme që organizatat kombëtare të monitorojnë nga afër këtë çështje me ministrinë përkatëse të financave, në mënyrë që të garantohet përfshirja e çështjeve të aftësisë së kufizuar.

FEAK po merr pjesë gjithashtu në projektin evropian të nxitur nga federata kombëtare e personave me aftësi të kufizuara në Luksemburg mbi përcaktimin e kërkesave të aksesueshmërisë për punët publike në ndërtim i quajtur "Ndërto për të Gjithë". Ky projekt po zhvillohet në partneritet me industrinë e ndërtimit, arkitektët dhe rrjetin evropian të qyteteve dhe Bashkitë. Ne shpresojmë që kjo do të sjellë rritje më të madhe ndërgjegjësimi për nevojën dhe rrugët e trajtimit të çështjeve të aksesueshmërisë në prokurimin publik.

Projektet zhvilluese ndërkombëtare ofrojnë një mundësi për rrymëzimin e aftësisë së kufizuar

Në shumë vende të rajonit, ka një numër projektesh ndërkombëtare zhvilluese që po zbatohen dhe që përfshijnë ndërtimin e godinave dhe hapësirave të reja. Donatorët ndërkombëtar shpesh (po jo gjithnjë) kërkojnë që të përfshihen standartet e aksesueshmërisë në këto projekte. Për shembull, në provincën e Kosovës të administruar nga OKB që realizohet një projekt i ri nga OKB-Habitat dhe financohet nga qeveria suedeze për të përmirësuar procesin e decentralizimit dhe për të vendosur planifikimin urban zyrtar. Në Provincën e Kosovë të administruar nga OKB qytetet dhe qytezat janë tashmë në procesin e përgatitjes së planeve të zhvillimit bashkiak dhe urban sipas legjislacionit të ri parlamentar. Këto plane synojnë të japin një drejtim të ri planeve rregulluese urbane, si dhe të drejtojnë investimet publike dhe private. Qëllimi i projektit të OKB-HABITAT është ndërtimi i kapaciteteve të autoriteteve lokale për të zhvilluar plane urbane dhe për të menaxhuar urbanizimin në përgjithësi, përfshirë ndërtimet e paligjshme⁷⁷. Në të njëjtën kohë projekti ofron një mundësi të shkëlqyer për rrymëzimin e çështjeve të aftësisë së kufizuar në lidhje me lëvizjen e lirë. Kjo është shumë e rëndësishme duke patur parasysh boshllëkun e madh në planifikimin urban që ka përzjetuar rajoni, duke qenë se ky është një nga sfidat e zbatimit të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes.

KUTIA 26**Prokurimi publik sipas prespektivës së advokacisë**

Intervistë me Erzbet Szollosi, Federata Kombëtare e Shoqatave të Personave me Aftësi të Kufizuara, Hungari (MEOSZ)

Është thelbësore që **specifikimet teknike për një thirrje për tender të përmbajnë kriteret e Projektimit për të Gjithë**. Duke theksuar parimin e "Projektim për të Gjithë" në prokurimin publik komuniteti me aftësi të kufizuara shpreson të shmangë shpenzimet e panevojshme publike në zgjidhjet arkitekturore ose planifikim për personat pa aftësi të kufizuara dhe që japin zgjidhje të veçanta për personat me aftësi të kufizuara. Personat me aftësi të kufizuara nuk dëshirojnë privilegjin e hyrjes në një derë të veçantë dhe të përdorin pajisje të veçanta kur mjedisi mund të ndërtohet në një mënyrë ku të gjithë mund ta përdorin.

Ka filluar Hungaria të miratojë direktiva të prokurimit publik të ngjashme me ato të BE?

Lëvizja e Aftësisë së Kufizuar në Hungari ka lobuar në mënyrë aktive për të përfshirë kriteret e Projektimit për të Gjithë në dhënien e kontratave publike dhe ka arritur rezultatet e mëposhtme:

Akti Hungarez 2003/CXXIX (i amenduar) mbi prokurimet publike përmban tashmë një referencë që kërkon që të mirat, shërbimet dhe punët publike të përmbushin nevojat e personave me aftësi të kufizuara. Në ligjin e amenduar, përkufizimi i specifikave teknike të prokurimeve publike thotë se të mirat, punët dhe shërbimet publike duhet të krijojnë akses të barabartë për personat me aftësi të kufizuara.

Ligji citon se në përgatitjen e thirrjes për tender publik, autoritetet duhet të japin specifikimet teknike të tenderit në fjalë dhe ato do të përcaktohen në përputhje me parimin e aksesit të barabartë për personat me aftësi të kufizuara-ku është e mundur. "Ku është e mundur", sigurisht që dobëson këtë detyrim pasi kërkon një njohje të thellë të nevojave të personave me aftësi të kufizuara, si edhe të të drejtave të njeriut bazuar në perspektivën e aftësisë së kufizuar. Është shumë e rëndësishme, për këtë arsye, që autoritetet publike dhe zyrtarët e tyre që përpilojnë thirrjen për tender të konsultohen me organizatat e personave me aftësi të kufizuara gjatë përcaktimit të tenderit

Pavarësisht nga kjo, duhet theksuar se shumë herë ndihma ndërkombëtare nuk përfshin prespektivën e aftësisë së kufizuar prandaj, kur përdoren fondet e ndërkombëtarëve për ndërtimin shkollave ose spitaleve të reja, investimet kryhen për të përmirësuar infrastrukturën por shpesh standartet e aksesueshmërisë nuk merren parasyh. Është e rëndësishme që advokuesit tu kujtojnë donatorëve ndërkombëtarë që fondet e asistencës të mos ndërtojnë pengesa më të mëdha për personat me aftësi të kufizuara.

2.3 Më tej

Prioriteti kryesor në rajon është vendosja e kuadrit ligjor efektiv për të mundësuar lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara. Përveç miratimit të ligjeve të përshtatshme janë të nevojshme edhe mjetet e duhura për të garantuar zbatimin:

- krijimi i njësie brenda qeverisë përgjegjëse për zbatimin e ligjeve, që lejojnë pjesëmarrjen aktive të personave me aftësi të kufizuara dhe përfaqësimin e tyre,
- mekanizmat detyrues, të tilla si Avokati i Popullit, që është i sensibilizuar mbi çështjet e aftësisë së kufizuar duhet të kenë autoritetin e vendosjes së sanksioneve në rast mos respektimi të rregullave,
- buxhetet specifike të miratuara për zbatimin e ligjeve
- zhvillimi i planeve realiste për zbatim me fondet e vëna në dispozicion dhe njësitë e caktuara me këtë detyrë,
- Krijimi i një mekanizmi efektiv monitories i arritur me pjesëmarrjen aktive nga përdoruesit.

Duke patur parasyh rëndësinë e konsultimit të përdoruesit në zbatimin e legjislacionit, shembulli i Kanadasë (shih kutia 27) jep një prespektivë të mirë në planifikimin në nivelin lokal, me përfshirjen aktive të komunitetit me aftësi të kufizuara në zbatimin e standarteve.

⁷⁷ http://www.unchcs.org/UN_administered_province_of_Kosovo_municipal_programme.asp

KUTIA 27**Një shembull i aktit gjithpërfshirës të aksesueshmërisë miratuar në nivelin lokal në Kanada**

Akti mbi Aksesueshmërinë për Personat me Aftësi të Kufizuara në Ontario (AAPAKO), miratuar në 2004 jep standartet për heqjen e pengesave me masat përkatëse për mosrespektimin e tij deri në 100,000 dollarë kanadezë. Sipas David Lepofsky, një nga advokuesit drejtues të aksesueshmërisë në provincë, "AAPAKO trajton gjerësisht pengesat si në sektorin publik, ashtu dhe atë privat. Ai kërkon që standartet e aksesueshmërisë të zhvillohen në të gjithë sektorët. Këto standarte do të plotësojnë Kodin e të Drejtave të Njeriut të Ontarios për ta bërë të detyrueshme heqjen dhe parandalimin e pengesave. Ai garanton që këto standarte do të zhvillohen përmes një procesi konsultativ që përfshin të gjithë vendimarrësit e prekur, përfshirë komunitetin e aftësisë së kufizuar." (David Lepofsky, Komiteti i Aktit të Aftësisë së Kufizuar në Ontario, 24 maj, 2005, ese në e-mail) AAPAKO mundëson gjithashtu realizimin e procesit monitorues për të parë se sa në mënyrë efektive është zbatuar legjislacioni së bashku me konsultimet e detyrueshme nga komuniteti i personave me aftësi të kufizuara dhe të tjera për të matur progresin dhe për të sygjerruar përmirësimet. Ky proces monitorues do të realizohet katër vjet pas hyrjes në fuqi të ligjit dhe më pas çdo tre vjet (Qyteti i Kingstonit: Plani i Aksesueshmërisë Viti 3, shpërndarë në Këshillin Bashkiak në 20 Shtator 2005.)

3. Trainimi mbi Projektimin Universal ose Projektimin për të Gjithë dhe standartet e aksesueshmërisë**3.1 Trainimi në Evropën Jug-Lindore**

Është e qartë se ka mungesë njohurish mbi standartet e aksesueshmërisë dhe pothuajse aspak ndërgjegjësim dhe kuptim të koncepteve të Projektimit Universal ose të Projektimit për të Gjithë. Vendimarrësit përgjegjës për mjedisin e ndërtuar dhe sektori i biznesit i përfshirë në fazën përfundimtare të ndërtimeve aktuale, përgjithësisht kanë ndjeshmëri të ulët ndaj çështjeve të aftësisë së kufizuar dhe janë shpesh të paditur ndaj koncepteve dhe parimeve të aksesueshmërisë. Në fakultetet e arkitekturës dhe projektimit ose fakultetet e planifikimit urban zhvillohet një kurs shumë i shkurtër mbi aksesueshmërinë ose Projektimin Universal. Siç shpjegon një projektuese urbane nga Beogradi, ajo nuk ka mësuar asnjëherë për aksesueshmërinë ose Projektimin Universal në fakultet, por thotë se kishte ndjekur një leksion, por që ishte jo i detyrueshëm. Për më tepër, standartet e aksesueshmërisë që nuk egzistojnë në legjislacion janë të paqarta dhe të ilustruara shumë pak duke i bërë të vështira për tu zbatuar.

Rëndësia e Projektimit Universal në trainim u përforcua nga ICF i 2001 që jep një platformë që mbështet Projektimin Universal si një prioritet ndërkombëtar për zvogëlimin e përjetimit të aftësisë së kufizuar dhe ndërkohë përforcon eksperimentin dhe performancën e të gjithëve.

Një nga çështjet kyç në Evropën Jug-Lindore është dërgimi i informacionit mbi Projektimin Universal dhe Projektimin për të Gjithë tek vendimarrësit përgjegjës për mjedisin e ndërtuar dhe përfshirjen e tij në kurikulat e shkollës së mesme dhe në nivelin universitar në arkitekturë, inxhinieri, inxhinieri trafiku dhe studimet e projektimit. Në shumë fakultete të arkitekturës, planifikimit urban dhe inxhinierisë, Projektimi Universal dhe Projektimi për të Gjithë nuk janë të përfshira në kurikulat zyrtare. Ka disa iniciativa për të ndryshuar gjendjen por për pjesën më të madhe, çështjet e aftësisë së kufizuar dhe aksesueshmërisë nuk janë pjesë e trainimit zyrtar.

Praktikë e mirë në Novi Sad 23: Projektimi Universal i përfshirë në kurikulat zyrate për studentët e arkitekturës

Në Novi Sad, parimet e Projektimit Universal dhe standarteve të aksesueshmërisë janë përfshirë në kurikulat zyrate të Departamentit të Arkitekturës në Fakultetin e Shkenaceve Teknike. Departamenti i Arkitekturës mbajti një seminar mbi aksesueshmërinë në bashkëpunim me OPAK përfshirë Shoqatën e Studentëve me Aftësi të Kufizuara (ShSAK) të Novi Sadit që ndoqën një numër leksionesh për të sjellë dëshmitë personale dhe për të diskutuar pengesat arkitekturore që ata ndeshin. Thjesht fakti që anëtarët e ShSAK folën rreth këtyre çështjeve ndihmoi në ndërgjegjësimin e profesorëve të ndryshëm dhe i frymëzoi për të përfshirë aksesueshmërinë në kurikula. Në 2006 u hap për herë të parë në Departamentin e Arkitekturës një kurs për projektimin e hapësirave për personat me aftësi të kufizuara. Qëllimi i kursit është të tregojë numrin e ndryshëm të pengesave që ndeshin çdo ditë personat me aftësi të kufizuara në mjedisin e ndërtuar dhe zgjidhjet për ti bërë tërësisht të aksesueshme, me fokus në parimet e Projektimit Universal. Ndërsa një kurs i veçantë mbi aksesueshmërinë është një hap i mirë, një zgjedhje më e përshtatshme mund të jetë përfshirja e Projektimit Universal dhe Projektimit për të Gjithë në kurikulën e përgjithshme në mënyrë që të gjithë studentët të mund të kenë shansin për të mësuar mbi parimet e projektimit të hapësirave për personat me aftësi të kufizuara.

Në një intervistë Suad Zahiroviç, Drejtori i Qendrës Informuese Lotos në Tuzla, Bosnje-Hecegovinë, shpjegon rëndësinë e Projektimit Universal për të sjellë ndryshime reale në mjedisin e ndërtuar dhe eksperiencën e tyre në përhapjen e informacionit.

KUTIA 28

Rëndësia e Projektimit Universal:

intervistë me Suad Zahiroviç, President i Qendrës Informuese Lotos, Tuzla, Bosnje Hercegovinë

Çfarë është Projektimi Universal dhe pse është i rëndësishëm?

Është një filozofi e re, një koncept i organizimit të komunitetit, mjedisit, shërbimeve dhe informacionit në një mënyrë të tillë që i gjithë projekti ofron aksesin e sa më shumë personave që të jetë e mundur (përfshirë personat me të gjitha tipet e aftësisë së kufizuar, persona të moshuar dhe persona me dëmtime të përkohëshme) pa patur nevojë për të kryer ndonjë përshtatje. Ideja që fshihet pas Projektimit Universal është ajo që çdo hapësirë, ndërtesë, produkt, shërbim dhe informacion është projektuar në mënyrë të tillë që të jetë i aksesueshëm, i përdorshëm, i kuptueshëm dhe i përbalueshëm nga të gjithë njerëzit. Ky parim nuk diferencon në projektim mes personave të aftë-trupërisht dhe personave me aftësi të kufizuara. Në këtë mënyrë, Projektimi Universal nuk kërkon pajisje shtesë, hapësira të veçanta dhe shërbime të veçanta për një grup të caktuar personash pasi mban parasysh diversitetin që në fillim të projektimit. Kjo është një ide e re dhe inovative e zhvilluar në SHBA dhe **është pjesë e Rezolutës së Këshillit të Evropës ResAP (2001)1 mbi futjen e parimeve të Projektimit Universal në kurikulat e të gjitha vendeve të punës mbi mjedisin e ndërtuar.**

Projektimi universal mund të jetë një mjet për hartimin e standarteve që lejojnë të gjithë personat, përfshirë ata me aftësi të kufizuara të hyjnë në mjedisin e ndërtuar dhe të kenë akses në shërbimet dhe informacionin. Ai mund të jetë gjithashtu një mënyrë që vendimarrësit dhe autoritetet lokale përgjegjëse për mjedisin e ndërtuar të mësojnë të krijojnë shoqëri që janë të pranueshme dhe të arritshme për shumicën e popullsisë pa patur nevojë që të investohen burime shtesë për përshtatjen. Për shoqëritë që kanë arritur një nivel të caktuar të përfshirjes, Projektimi Universal mund të jetë një mënyrë për ti bërë këto vlera më të qëndrueshme.

Projektimi Universal mund të shihet si çështje e të drejtave të njeriut: Ai u mundëson personave të ndryshëm dhe aftësive të ndryshme që të arrijnë të drejtat e tyre pa u veçuar për shkak të pengesave në mjedisin e ndërtuar. Në Evropën Jug-Lindore, një rajon në tranzicion, Projektimi Universal mund të jetë veçanërisht i rëndësishëm për shkak të rikonstruksioneve të vazhdueshme të qyteteve dhe komuniteteve dhe programeve të shumta të zhvillimit që po ndërmerren në kuadrin e proceseve integruese në BE. Tani egziston një mundësi e mirë që parimet e Projektimit Universal të prezantohen brenda axhendës së zhvillimit për të parandaluar ndërtimin e hapësirave të reja në formë të paaksesueshme.

Përse kjo çështje është e vështirë për tu zbatuar?

Formalisht, egzistojnë ligje dhe nën-ligje të mira por për shkak të shkallës së lartë të korrupsionit në fushën e ndërtimit ato rrallë herë zbatohen. Ky korrupsion rezulton në lidhje të fuqishme midis institucioneve publike, ndërmarjeve publike dhe aktorëve të përfshirë në fushën e ndërtimit, dhe planifikimit (për shembull, investitorët, firmat e ndërtimit, etj). Pothuajse është e pamundur që të ushtrohet trysni mbi këto grupe që të zbatojnë Projektimin Universal. Vështirësia qëndron se Projektimi Universal nuk përfshihet në masën e duhur në kurikulat mësimore të fakulteteve dhe universiteteve. Në Bosnjë dhe Hercegovinë, për shembull, studentët e fakultetit të arkitekturës mësojnë mbi Projektimin Universal dhe aksesueshmërinë vetëm në nivel pasuniversitar. Në shkollat e mesme industriale, Projektimi Universal mësohet vetëm nëse profesori është i interesuar në këtë çështje, por kurikula zyrtare mbi këtë çështje nuk egziston.

Si i keni përhapur parimet e Projektimit Universal në Bosnje?

Qendra e Informacionit Lotos zbatoi një projekt të financuar nga Instituti Urban Kanadez përmes Agjensisë Ndërkombëtare Kanadeze të Zhvillimit (CIDA) për të ndihmuar komunitetet lokale që të përcaktojnë standarte për planifikimin urban. Objektivi i projektit ishte që të përhapte parimet e projektimit Universal mes komuniteteve lokale në Bosnje Hercegovinë. Ne e nisëm nga përkthimi i parimeve të projektimit Universal në gjuhën vëndase, bashkë me mbledhjen e praktikave të mira nga fusha të ndryshme të tilla si transporti, strehimi, mjete dhe informimi. U përkthye gjithashtu Rezoluta ResAp (2001)1 e Këshillit të Evropës dhe u përgatitën fletëpalosje mbi projektimin universal dhe të drejtat e njeriut.

Pas publikimit të këtij materiali, Qendra e Informimit Lotos organizoi një seminar tre ditor për pjesëmarrjen e arkitektëve, kompanive të ndërtimit, ndërtuesve, universiteteve, fakulteteve të arkitekturës, fakulteteve të projektimit industrial, Bashkisë së Tuzlës dhe njësiteve lokale me përgjegjësinë e dhënies së lejeve të ndërtimit, si edhe, OFF dhe OPAK-ve të rajonit. Ata e përdorën seminarin për të promovuar idenë e Projektimit Universal ndërkohë që treguan se si mund të përdoret ai në fusha të ndryshme si mjedisi i ndërtuar, shërbimet, informacioni dhe projektimi. Pas përfundimit të seminarit, Qendra e Informimit Lotos e shpërndau materialin tek të gjithë të interesuarit në rajon.

Mundësitë për ndryshim në rajon

Ndërsa vendet e rajonit po përgatiten për hyrje në BE, egzistojnë **disa direktiva të BE-së mbi aksesueshmërinë që mund të përdoren si mjete të përshtatshme për të lobuar me shtetin** që të adoptojë standarte të ngjashme. Direktivat e BE-së mbi aksesin ndaj telekomunikacionit dhe informacionit, direktiva e BE-së për autobuzët me dysheme të ulët dhe direktivat evropiane për ashensorët, të gjitha prezantojnë standartet e Projektimit Universal dhe Projektimit për të Gjithë në blerjen e të mirave publike. Këto direktiva të prokurimeve publike janë mjete të përshtatshme për ndërgjegjësimin e investitorëve mbi parimet e Projektimit Universal. Në të njëjtën kohë, Këshilli i Evropës ResAP (2001) 1 është një instrument i mirë për të lobuar me universitetet që ata të përfshijnë këto parime në kurikulat e tyre mësimore.

3.2 Më tej

Projektimi Universal dhe/ose Projektimi për të Gjithë duhet të pranohet si standart në ndërtim dhe planifikim. Me qëllim që të arrihet kjo, parimet e Projektimit Universal/Projektimit për të Gjithë duhet të jenë pjesë e kurrikulës së sistemit arsimor dhe programeve të trainimeve profesionale. Bashkëpunimi i OPAK me profesionistët, si për shembull, arkitektët, projektuesit dhe inxhinierët dhe fakultetet e arkitekturës lidhur me Projektimin Universal dhe Projektimin për të Gjithë mund të jetë një mënyrë e mirë që OPAK të ndërgjegjësojnë profesionistët mbi rëndësinë e projektimit pa pengesa. Kjo mund të jetë gjithashtu një mundësi e mirë për OPAK që ato të mësojnë më shumë rreth procesit të projektimit dhe ndërtimit dhe mbi mënyrën se si ti aplikojnë këto standarte në praktikë, gjë që do të jetë me shumë vlerë për punën e tyre të mëtejshme lidhur me monitorimin e aksesueshmërisë.

4. Rëndësia e planifikimit pjesëmarrës lokal në Evropën Jug-Lindore

Planifikimi i aksesueshëm lokal është një proces i rëndësishëm për vënien në zbatim të ndryshimeve të nevojshme në mjedis që lehtësojnë lëvizjen e lirë për personat me aftësi të kufizuara. Planifikimi lokal i aksesueshmërisë përfshin aktorë të ndryshëm, OPAK dhe autoritetet lokale që analizojnë mjedisin përfshirë këtu rrugët dhe transportin publik dhe përcaktojnë se ku janë më të nevojshme të kryhen ndryshimet. Me përfundimin e saj, mund të hartohet në bashkëpunim plani i veprimit lokal, ndërkohë që hartohet plani për shpërndarjen e fondeve.

Ky lloj planifikimi pjesëmarrës lokal është i rëndësishëm për vënien në praktikë të mjediseve të aksesueshme pasi pjesëmarrja e OPAK-ve dhe personave me aftësi të kufizuara mund të ndihmojë në sensibilizimin e autoriteteve lokale, ndërkohë që siguron se masat e marra në ndërtimin e mjedisit të aksesueshëm me të vërtetë janë në përputhje me nevojat e personave me aftësi të kufizuara (për shembull, platformat e pjerrëta të jenë të përshtatshme dhe parrakët mbajtës të jenë në lartësinë e duhur). Sa më pjesëmarrës të jetë procesi, aq më shumë të gjithë aktorët do ta kuptojnë se si ti vënë në zbatim të gjitha hallkat e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes për aktivitetet e ardhshme të zhvillimit të komunitetit. Kjo është një çështje kritike në rajon veçanërisht gjatë kryerjes së programeve të zhvillimit në komunitetet lokale në kuadrin e anëtarësimit në BE. Është e qartë se krijimi i partneritetit midis OPAK dhe autoriteteve lokale është i nevojshëm në rajon.

4.1 Planifikimi pjesëmarrës në Evropën Jug-Lindore

ANjë zyrtar i Institutit për Planifikimin Urban në Beograd shpjegon se sipas ligjit, qytetarët mund të marrin pjesë në procesin e hartimit e planeve urbane kur ato i paraqiten për diskutim publikut të gjerë, një proces që quhet akses publik. Megjithatë ajo shpjegon se në praktikë, kjo është e vështirë të arrihet: "gjatë gjithë përvojës sime askush nuk është ankuar për aksesueshmërinë. Përgjithësisht kërkohen parametra më të mëdhenj në ndërtime me qëllim që ti shesin këto ndërtime me çmime më të larta në të ardhmen. Kohët e fundit filluam të bëjmë prezantime nëpër bashki të ndryshme dhe zyra të komuniteteve lokale dhe këto u kryen në fazën e hartimit të konceptimit, por situata është e njëjtë. Mendoj se personat me aftësi të kufizuara dhe organizatat e tyre duhet të monitorojnë rastet kur kryhet akses publik dhe të bëjnë vlerësimet e tyre atje. Këto të dhëna zakonisht botohen në shtypin e përditshëm".

Megjithatë, në mënyrë që të ndërhyet në procesin e planifikimit, OPAK dhe qytetarët e tjerë duhet të informohen në kohë mbi procesin për pjesëmarrje publike. Veç kësaj, OPAK duhet të përgatiten të llojnë për përfshirjen e standarteve të aksesueshmërisë në mënyrë efektive duke siguruar që një ekspert mbi Projektimin Universal ose Projektimin për të Gjithë të marrë pjesë në procesin e lobimit për të komunikuar ndryshimet e nevojshme.

Në Akses 2006 (shih shtojcën 2), Konferenca Vjetore Ndërkombëtare e Aksesueshmërisë në Evropën Jug-Lindore në Shkurt të 2006, Instituti i Planifikimit Urban në Beograd pranoi se egziston një mungesë e përgjithshme e njohurive mbi aksesueshmërinë dhe çështjet që lidhen me aftësinë e kufizuar midis profesionistëve dhe autoriteteve lokale që punojnë në mjedisin e ndërtuar dhe rekomandoi që vendimarrësit e aftësisë së kufizuar në nivel lokal të caktojnë një delegat për të marrë pjesë në procesin e vendimarrjes në të gjitha nivelet e planifikimit. U sygjera gjithashtu se një mënyrë pr të siguruar se çështjet e aftësisë së kufizuar do të përfshihen në planet urbane është formimi i një njësie me pjesëmarrjen e anëtarëve nga organizatat e personave me aftësi të kufizuara, të cilët duhet të paraqesin sygjerimet e tyre për përmirësimin e planit në lidhje me aksesueshmërinë. Ja disa nga konkluzionet e arritura:

- Egziston një nevojë e rëndësishme për rritjen e ndërgjegjësisë mbi standartet e aksesueshmërisë midis të gjithë personave të përfshirë në proces, vendimarrësve, njësisë të monitorimit publik dhe të licensimit, investitorëve, arkitektëve, ndërtuesve dhe kompanive të ndërtimit;
- Një fushatë e fuqishme për informimin e publikut duhet të kryhet me pjesëmarrjen e OPAK dhe autoriteteve publike; kjo fushatë duhet të bazohet në përfitimet që vijnë nga një mjedis i aksesuar nga të gjithë dhe brenda kësaj, mesazhi duhet të targetojë në mënyrë specifike investitorët privat mbi përfitimet e mundshme që ata do të nxjerrin kur ndërtimi i tyre është i aksesueshëm;
- Informimi mbi standartet egzistuese të aksesueshmërisë duhet të jetë i qartë dhe i qarkullueshëm;
- Konsultimet me OPAK duhet të jenë pjesë e amendimit dhe përditësimit të strukturave ligjore egzistuese, si dhe të procesit të planifikimit dhe zbatimit;
- Një rrjet i autoriteteve lokale, profesionistëve dhe OPAK për aksesueshmërinë nevojitet të ndërtohet pasi rrjetet mungojnë, ndërkohë që janë shumë të rëndësishme;

Siç u shpjegua më lart, vlerësimi provon se rajoni ka mbetur mjaft mbrapa në lidhje me planifikimin pjesëmarrës. Pothuajse nuk ka fare shembuj të iniciativave me të vërtetë pjesëmarrëse në të cilat anëtarët e komuniteteve të personave me aftësi të kufizuara tu kërkohet të ndajnë ekspertizën e tyre në procesin e planifikimit të aksesueshmërisë. Në shumicën e rasteve kur personat me aftësi të kufizuara bashkëpunojnë me autoritetet lokale dhe/ose profesionistët përgjegjës për mjedisin e ndërtuar, kjo kryhet me nxitjen e vetë avokatëve të aftësisë së kufizuar dhe jo të përgjegjësve për vënien në zbatim të procesit të planifikimit.

4.2 Vështrim mbi shembujt e planifikimit pjesëmarrës nga vendet e tjera

Planifikimi i një qyteti pa pengesa në Toronto, Kanada

Shërbimet për Planifikimin dhe Zhvillimin Urban në Toronto inicuan një proces planifikimi zyrtar për vënin në zbatim të mejdisit pa pengesa. Për të kryer procesin e planifikimit, Shërbimet për Planifikimin dhe Zhvillimin Urban u nxitën nga OPAK për deklaratën e vizionit si dhe për vetë planin zyrtar. Vizioni u zhvillua nga dy aktivitetet të lidhur me njëri-tjetrin që u ndërmorrën nga Komiteti i Përbashkët i Qytetarëve të Torontos për Personat me Aftësi të Kufizuara (KPQTAK)

KPQTAK realizoi fillimisht një seri takimesh konsultative me individë dhe organizata të përfshira ose të interesuara mbi çështjet e aksesueshmërisë, si dhe me stafe nga departamente të ndryshme të Bashkisë së Torontos. Pas kësaj KPQTAK punësoi një konsulent planifikimi, i cili intervistoi një nga një të gjithë vendimarrësit e përfshirë në takimet konsultative përfshirë këtu edhe personat me aftësi të kufizuara. Konsulenti, gjithashtu kreu studimin mbi praktikën më të mira në planifikimin pa pengesa.

Rezultatet e kësaj punë u përdorën për të krijuar deklaratën e vizionit mbi kuadrin e procesit të planifikimit pa pengesa të shoqëruar nga 12 parime planifikimi për të informuar autoritetet mbi atë që është e nevojshme për të siguruar ndryshime pozitive në mjedis. Një nga 12 parimet e deklaratës së vizionit është pjesëmarrja e qytetarëve, profesionistëve, si dhe autoriteteve lokale në të gjitha fazat e zbatimit të iniciativave pa pengesa duke përfshirë vazhdimin e bashkëpunimit me OPAK dhe organizatat e tjera të komunitetit mbi praktikën më të mira në lidhje me projektimin pa pengesa.

Këto parime të planifikimit pjesëmarrës reflektojnë mënyrën e re për planifikimin përfshirës në qytetin e Torontos të quajtur "Kuadri i Partneritetit në Ndërtimet në Qytet". Ai citon se anëtarët e komunitetit kanë mundësi të shprehin shqetësimet e tyre gjatë procesit të planifikimit⁷⁸. Ajo që është e rëndësishme në lidhje me këtë iniciativë është fakti se ajo tregon se zyrtarët e qytetit patën vullnetin ta ndryshojnë procesin e planifikimit në drejtim të një plani më përfshirës dhe pjesëmarrës. Parimet e planifikimit kërkojnë gjithashtu monitorim të vazhdueshëm dhe rivlerësimi duhet të kryhet krahas krahas zhvillimit të fushatave për ndërgjegjësimin publik.

Sipas KPQTAK është thelbësore mënyra pjesëmarrëse e planifikimit pa pengesa për asrjet e mëposhtme:

- Lejon **vendimarrës të ndryshëm** të negociojnë zgjidhje efektive
- Shmang duplikime, duke siguruar se burimet e kufizuara sjellin rezultate maksimale,
- **lejon pjesëmarrjen e drejtpërdrejtë** në procesin e planifikimit të individëve që ndikohen negativisht nga statuskvoja dhe pozitivisht nga rezultatet e arritura.
- Njeh se **asnjë grup i vetëm nuk ka juridiksionin** mbi të gjitha problemet dhe zgjidhjet.

Pë rrjedhojë, anëtarët e komunitetit dhe përfaqësuesit si të sektorit publik ashtu dhe atij privat duhet të bashkëpunojnë për të vënë në zbatim ndryshimet e nevojshme. Pjesëmarrja është hapi i parë në drejtim të krijimit të një vizioni të përbashkët dhe të zhvillimit të strategjive për të adresuar shqetësimet e personave me aftësi të kufizuara. Kjo është një marrëdhënie me përfitim të dyanshëm ku anëtarët e komunitetit dhe zyrtarët e Bashkisë ndajnë përgjegjësitë, autoritetin dhe besueshmërinë për arritjet e tyre⁷⁹.

Praktikë e mirë 24: Heqja e pengesave arkitekturore në mjedisin e jashtëm nëpërmjet konsultimit në Serbi

Në vitin 2002 Shoqata e Studentëve me Aftësi të Kufizuara të Serbisë bashkëpunoi me Bashkinë e qytetit të Beogradit dhe partnerët e tyre ndërtues për të respektuar standartet e aksesueshmërisë gjatë rikonstruktimit të rrugëve dhe trotuareve në qendrën e qytetit, në projektin e quajtur "Heqja e pengesave arkitekturore në Beograd." Projekti filloi duke bërë hartën statistikore të pikave më të rëndësishme të qytetit që për momentin janë të paaksesueshme duke u kushtuar vëmendje të veçantë zonave përreth institucioneve publike, qendrave kulturore dhe shkollave. Në fillim ata studiuan kryqëzimet, vendparkimet, trotualet dhe rrugët që të çojnë në ndërtesat publike.

Përgatitja e hartës së qytetit koençidon me përpjekjet e Bashkisë për të rikonstruktuar rrugët e financuara nga Këshilli Bashkiak. ShSAK skicoi rrugët të cilat Bashkia kishte planifikuar ti rikonstruktonte duke treguar se si të bëheshin ato të aksesueshme në mënyrë që të siguronin që standartet e aksesueshmërisë të respektoheshin dhe zbatoheshin siç duhet. Skica iu dorëzua Sekretariatit të Qytetit për Transportet dhe kompanisë "Beograd Put", e cila ishte kontraktuar për të kryer punimet rikonstruktuese. Me fillimin e rikonstruksionit ShSAK ju kërkua të ishte konsulente e projektit. Midis ShSAK dhe shefit të planifikimit urban, si dhe tre kolegëve të tij u vendos një bashkëpunim i shkëlqyer. Shefi i planifikimit urban, i cili është dhe pedagog në Fakultetin e Arkitekturës në Beograd pranoi që ajo dhe anëtarët e ShSAK që janë të familjarizuar në këtë fushë do të japin leksione të rregullta mbi rëndësinë e heqjes së pengesave arkitekturore për përdoruesit e karrigeve me rrota dhe personat me dëmtime shikimi.

Në fund të projektit, aktorët që punuan në konsultim me ShSAK i zbatuan siç duhet standartet e aksesueshmërisë dhe kështu të gjitha trotualet janë të pjerrëta siç duhet dhe lejojnë ecjen e personave me aftësi të kufizuara. Në total, u rikonstruktuan 20 kalime për këmbësorët, që përfshijnë 40 trotuare të përshtatura. Pllakat e shtrimit për trotualet e aksesuara (30cm x30cm) u shtruan gjatë gjithë gjatësisë së trotuareve. Vlen të theksohet fakti se çmimi i këtyre pllakave është i njëjtë me çmimin e asfaltit që përdoret për të shtruar trotualet. .

⁷⁸ Shane Holten, "Planning a Barrier-free city of Toronto: A Statement of Planning Principles", përgatitur për Komitetin e Përbashkët të Qytetarëve të Torontos për Personat me Aftësi të Kufizuara. (Toronto: Revised May, 2003): 6-12.

⁷⁹ Ibid, 13-14.

KUTIA 29

Përfshirja e aktorëve privatë në proces në Serbi

Një nga elementët e "Heqjes së pengesave Arkitekturore" ishte lobimi i institucioneve publike për ti bërë ndërtesat e tyre të aksesueshme duke instaluar platforma të pjerrëta përmes edukimit mbi standartet e aksesueshmërisë të kompanive private që kryejnë punën. Për ta realizuar këtë ata kryen një takim me aktorët publik si dhe me kompanitë private të ndërtimit. Qëllimi i këtij takimi ishte të merrnin angazhimin e institucioneve publike dhe miratimin e zbatimit të planeve, si dhe firmosjen e kontratave me firmat që mund të zbatonin punën përfshirë:

- Ministrinë e Ndërtimit dhe planifikimit Urban të Republikës së Serbisë,
- Ministrinë e Arsimit dhe Sporteve të Republikës së Serbisë,
- Sekretariatit e Transportit të qytetit,
- Kompaninë "Beograd Put"
- Zyrën për Mbrojtjen e Trashëgimisë Kulturore të Serbisë,
- Zyrën për Mbrojtjen e Trashëgimisë Kulturore të Beogradit,
- VMJ Commerce.

ShSAK arriti sukses në nxitjen e angazhimit të institucioneve publike për ti bërë ndërtesat e tyre më të aksesueshme përfshirë:

- Bibliotekën e qytetit të Beogradit,
- Dom omladine (Qendrën Rinore),
- Dom sindikata (Sindikatat),
- Zyrën postare në rrugën Takovska
- Zyrën postare në rrugën Zmaj Jovina
- Zyrën postare në rrugën Njegoseva
- Ndërtesën e pensioneve dhe Aftësisë së Kufizuar
- Këshilli Bashkiak i qytetit të Beogradit,
- Ndërtesat e ministrive
- Qendra tregtare "Milenium",
- Bashkia në Zvezdara.

Si rezultat i bashkëpunimit të tyre me "VMJ Komerc" në zbatimin e këtij projekti, ShSAK pati sukses jo vetëm në rritjen e ndërgjegjësisë së tyre mbi standartet e aksesueshmërisë, por edhe në realizimin e platformave të pjerrëta funksionale. Para fillimit të projektit asnjë kontraktor tregtar nuk prodhonte dhe instalonte platforma të pjerrëta në Beograd. ShSAK arriti të instruktonte këtë kompani mbi mënyrën e ndërtimit të platformave të pjerrëta duke përdorur standartet e duhura dhe VMJ Komerc është për momentin e vetmja kompani private në këtë fushë, që i prodhon dhe instalon ato.

Kjo iniciativë tregon rëndësinë e angazhimit jo vetëm të aktorëve të sektorit publik, por edhe atij privat në këtë proces në mënyrë që ata të informohen dhe të pajisen për të marrë pjesë në krijimin e një mjedisi pa pengesa. Ata mund të jenë gjithashtu aktorë të rëndësishëm në financimin dhe zhvillimin e projekteve të aksesueshmërisë.

Një shembull nga Rio De Zhaneiro, Brazil

Në vitin 1994, Projekti Rio Cidade u zbatua me qëllim transformimin e fytyrës së Rio De Zhaneiros, me objektiv rigjallërimin e zonave publike të qytetit duke përfshirë vendosjen e rregullave dhe përmirësimin e standarteve urbane. Gjatë zbatimit të projektit, nën presionin e personave me aftësi të kufizuara, Bashkia e qytetit dhe Instituti Brazilian i Arkitekturës kuptuan se plani i përgjithshëm kishte lënë pa përmenduar aksesueshmërinë. Duke mos patur përvoja të mëparëshme në këtë çështje, zyrtarët e Bashkisë kërkuan që Qendra për Jetesë të Pavarur e Rio De Zhaneiros të përcaktonte se si të përfshinte aksesueshmërinë në këtë plan.

Gjatë fazës së parë tre vjeçare, QJP Rio rishikoi projektet e aksesueshmërisë dhe këshilloi zbatimin e tyre përmes takimeve javore të stafit; vizitave ditore në kantieret e ndërtimit, dhe raportimit në Këshillin Bashkiak. Organizata më e madhe braziliane për personat me dëmtime shikimi Benjamin Constant u konsultua gjithashtu mbi përfshirjen e sinjalistikës për personat me shikim të dëmtuar në projekt. Planifikimi u realizua duke patur parasyh të gjithë përdoruesit pavarësisht nga aftësitë e tyre dhe zgjidhjet përfshinë: platformat e pjerrëta, kalime rrugore për personat me aftësi të kufizuara, rrugë të aksesueshme përgjatë trotuareve të rikonstruara për të përmbushur standartet e aksesueshmërisë.

Pavarësisht nga rezistenca fillestare për përshtatjet, mungesës së trainimit të ekspertëve në aksesueshmërinë, profesionistët gradualisht filluan të kuptojnë çështjet dhe të formojnë aleanca për veprim. Për herë të parë ata po merren me çështjen e eliminimit të pengesave arkitekturore për qytetarët në 14 rajone të qytetit. Shumë persona me aftësi të kufizuara janë zhvendosur në zonat e rikonstruara, ndërkohë që profesionistët nga i gjithë vendi e vizitojnë projektin dhe po planifikojnë rikonstrukcionin e 14 rajoneve të tjera.

Nuk janë vetëm autoritetet dhe profesionistët që luajnë një rol të rëndësishëm në vënin e në zbatim të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes, por edhe sektori privat ka përgjegjësi të rëndësishme si edhe burimet për të ndihmuar iniciativën. Më poshtë është një shembull se si aktorët privat mund të përfshihen në zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes.

4.3 Më tej

Aleancat dhe partneritetet që nevojitet të formohen mes OPAK dhe profesionistëve janë hap i parë në lëvizjen drejt planifikimit të aksesueshmërisë pjesëmarrëse. OPAK kanë rol në formimin e aleancave, si dhe në rritjen e ndërgjegjësimit si të profesionistëve, autoriteteve lokale dhe aktorëve të sektorit privat mbi rëndësinë e përfshirjes së personave me aftësi të kufizuara në procesin e planifikimit për të siguruar se projektet e aksesueshmërisë zbatohen në përputhje të nevojave të përdoruesve.

REKOMANDIME PËR TA BËRË REALITET LËVIZJEN E LIRË TË PERSONAVE ME AFTËSI TË KUFIZUARA NË EVROPËN JUG-LINDORE

Edhe pse analiza jonë tregoi një zhvillim të dobët të politikave që lejojnë zbatimin e një zinxhiri të pandërprerë të lëvizjes, ka iniciativa të mira që po zbatohen në të gjithë rajonin, por ato duhet të përshkallëzohen për të sjellë ndryshime më të mëdha. Legjislacioni anti-diskriminim sapo është miratuar në Serbi dhe kjo përbën një nxitës për vendet e tjera në rajon për të miratuar një kaudër të ngjashëm ligjor. Me pranimin në BE dhe zvogëlimin e varfërisë në axhendë në të gjitha shtetet e Evropës Juglindore, qeveritë kanë mandatin për të zbatuar reformat brenda kuadrit të decentralizimit. Në nivelin qeveritar, Shqipëria dhe Kroacia kanë miratuar Strategjitë Kombëtare të aftësisë së kufizuar dhe si Serbia dhe Mali i Zi janë në procesin e formulimit të strategjive të tyre. Në Shqipëri, Bosnje Hercegovinë, Mal të Zi, Maqedoni dhe Serbi ministratë kanë filluar të fusin standartet evropiane në legjislacionin kombëtar dhe të shprehin mbështetjen e tyre. Në nivelin lokal po zbatohen shumë iniciativa zhvilluese në kaudrin e programeve të para-pranimit në BE, që përfshijnë investime në rikonstrukcion dhe ndërtim dhe zhvillimin e infrastrukturës. Në nivelin Evropian, organizatat e personave me aftësi të kufizuara dhe aleatët e tyre, veçanërisht FEK po advokojnë për të rrymëzuar aftësinë e kufizuar në Instrumentin e Asistencës së Para-Pranimit (IAP) që po përpunohet aktualisht.

Konteksti aktual i reformave politike dhe zhvillimi i infrastrukturës krijon mundësi unike për politikëbërësit dhe shoqërinë civile që të bashkëpunojnë për vënin në zbatim të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes. Lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara si një e drejtë njerëzore duhet të jetë pjesë e axhendës së të gjithë vendimarrësve dhe OPAK kanë një përgjegjësi të madhe për të siguruar që ai është i përfshirë. Megjithatë, zyrtarët përgjegjës dhe profesionistët e mjedisit të ndërtuar duhet të sigurojnë që OPAK dhe anëtarët e komunitetit të personave me aftësi të kufizuara konsultohen në mënyrë aktive gjatë fazës së planifikimit, zbatimit dhe monitorimit për të dhënë ekspertizën e tyre mbi mënyrat më efektive të zbatimit të zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes.

Fushat prioritare në Evropën jug-lindore: kuadri ligjor, shërbimet dhe pjesëmarrja e të gjithë aktorëve duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara në vendimarrje

Siç u tregua gjatë gjithë raportit, egziston nevoja për ti vënë theksin forcimit të legjislacionit dhe standarteve në rajon. Pavarësisht nga përpjekjet për të reformuar politikën dhe miratuar legjislacionin e ri, nëse ai nuk vihet në zbatim ai nuk do të ndikojë në ndryshimin e gjendjes të personave me aftësi të kufizuara. Shoqëria civile duhet të bëjë përpjekje të mëdha që të veprojnë si një forcë mbikqyrëse për të monitoruar zbatimin duke kërkuar respektimin dhe masat ndëshkuese për mos respektimin e tyre.

Megjithatë, asnjë nga hallkat e zinxhirit të lëvizjes nuk do të jetë efektive pa **zhvillimin e shërbimeve të duhura mbështetëse** në veçanti asistencë personale dhe pajisjet cilësore ndihmëse që lejojnë lëvizjen më të madhe personale. Shërbimi i asistencës personale i eksperimentuar në Serbi (shih Praktikë e mirë 2) është një shembull i shkëlqyer se si sigurimi i shërbimeve të individualizuara është i mundshëm, veçanërisht kur merren në konsideratë përfitimet shtesë mbi jetët e personave me aftësi të kufizuara të përfshirë në program. Këto tipe shërbimesh duhet të mbështeten nga shtetet si hapi i parë në garantimin e lëvizjes së lirë të personave me aftësi të kufizuara.

Nga raporti del qartë se zinxhiri i pandërprerë i lëvizjes po zbatohet në mënyrë sporadike në të gjithë rajonin, përgjithësisht i iniciuar nga OPAK në nivel bazë. Kur zbatohen hallkat e zinxhirit, ato kryhen pjesërisht, duke eliminuar disa pengesa në pjesë të veçanta të mjedisit të ndërtuar pa sjellë ndryshime të gjera për të zbatuar konceptin holistik që nevojitet në planifikim dhe ndërtim. Ndryshimet që tregojnë mendime inovative janë kryer në Tuzla, Bosnjë dhe Hercegovinë, ku të gjithë autobuzët publikë janë blerë me dyshe me ulët falë përpjekjeve lobuese të OPAK lokalë (shih Praktikë e Mirë 11). Miratimi i rregullores së re që kërkon që të gjitha ndërtesat e reja të jenë të aksesueshme në Doboj, Bosnjë dhe Hercegovinë (shih Praktikë e Mirë 6) dhe trainimi i grave me aftësi të kufizuara për të drejtuar automjetet e përshtatura në Provincën e Kosovës të administruar nga OKB (shih Praktikë e Mirë 13). Duhet të theksohet se **natyra holistike e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes duhet të merret në konsideratë gjatë proceseve të planifikimit dhe zbatimit** nga asistencë personale tek strehimi i

aksesueshëm dhe autobuzë me dysheme të ulët. Nëse nuk angazhohen të gjitha hallkat e zinxhirit komunitet do të venë në rrezik procesin e reformës që synon lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara, ndërkohë që egziston rreziku se personat me aftësi të kufizuara do të mbeten sërisht të përjashtuar dhe të diskriminuar.

Për të zbatuar zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes në praktikë, **trainimi mbi Projektim Universal dhe Projektimin për të Gjithë duhet të prezantohet** në rajon si në nivel fakulteti, ashtu edhe për profesionistët e përfshirë në ndërtim dhe planifikim. Kjo është e mundshme të zbatohet si në rastin e Novi Sad, Serbi ku projektimi Universal është përfshirë në kurikulën zyrtare të Departamentit të Arkitekturës (shih praktikë e mirë 23).

Për më tepër, ky vlerësim tregon qartë rëndësinë e planifikimit pjesëmarrës për të siguruar që përshtatjet e kryera tu përputhen nevojave të personave me aftësi të kufizuara dhe që pengesat që egzistojnë ende të identifikohen siç duhet. Kjo mund të zgjidhet lehtë duke **u konsultuar me OPAK dhe personat me aftësi të kufizuara** që nga fillimi i procesit të planifikimit. Kjo është kryer me sukses në Shqipëri ku OPAK dhe autoritetet kombëtare bashkëpunuan për të zhvilluar Stretgjinë Kombëtare të Aftësisë së Kufizuar. (shih praktikë e mirë 21) dhe gjithashtu me studentët me aftësi të kufizuara në Serbi që shërbyen si konsulentë për rikonstrukcionin e rrugëve të Beogradit. (shih praktikë e mirë 24). Kjo është veçanërisht e rëndësishme për projektet e zhvillimit lokal ku egziston mundësia reale për të punuar në partneritet për vënien në zbatim të standarteve të aksesueshmërisë.

Planifikimi lokal i aksesueshmërisë është një proces kritik për vënien në zbatim të ndryshimeve të nevojshme në mjedis që lehtësojnë lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara, duke përfshirë anëtarët e komunitetit, autoritetet lokale, njerëzit me aftësi të kufizuara, ndërtuesit, arkitektët, planifikuesit urban, investitorët dhe përfaqësuesit e sektorit publik dhe privat. Tryezat e rrumbullakëta dhe konferencat mbi aksesueshmërinë si Akses 2006 me të gjitha aktorët e fushës përkatëse kryhen, por planifikimi pjesëmarrës real nuk është ende realitet në rajon. Pjesëmarrja është hapi i parë drejt **krijimit të një vizioni të përbashkët** dhe zhvillimit të strategjive për të adresuar shqetësimet e personave me aftësi të kufizuara. Kjo është një marrëdhënie me përfitim të dyanshëm.

Planifikimi pjesëmarrës është çështje kyç në rajon, pavarësisht se shumë OPAK në rajon tashmë kanë krijuar lidhje me Ministrinë dhe autoritetet lokale përmes punës së tyre advokuese. Megjithatë **dialogu dhe bashkëpunimi** me vendimarrësit e tjerë në lidhje me mjedisin e ndërtuar është ende i dobët dhe personat me aftësi të kufizuara nuk shihen ende si burim në të cilin ata të mund të marrin pjesë si partnerë, këshilltarë dhe monitorues në procesin e ndryshimit.

Bashkëshoqëruese në këto hapa të procesit është nevoja për **rritje më të mëdha** të ndërgjegjësimit në çështjet kyç dhe në shohim shumë shembuj të mirë në rajon si ai i Maqedonisë, ku OPAK bën fushatë për të ndryshuar ligjin mbi ndërtimet (shih praktikë e mirë 18). Këto përpjekje advokuese duhet të vazhdojnë dhe të përshejtohen, në mënyrë që publiku i gjerë të jetë më i ndërgjegjësuar për çështje që lidhen me aftësinë e kufizuar, ndërkohë që vendimarrës kyç fillojnë të kuptojnë më mirë se ku qendron rreziku.

Përmes këtij raporti, u nënvizuan prioritetet për rajonin si dhe ndryshimet e nevojshme në nivel lokal dhe kombëtar. Megjithatë, është e rëndësishme të theksohet se këto ndryshime janë të mundshme kur ndërmerren nga aktorë të ndryshëm në të gjithë rajonin. Reformat që nevojiten nuk janë të komplikuar apo me kosto të larta, por ato mund të kenë ndikim të madh në jetën e personave me aftësi të kufizuara.

Hapa konkrete për të ecur përpara:

Reforma të gjera të nevojshme për zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes:

- Theks i veçantë duhet të vihet mbi zhvillimin e shërbimeve mbështetëse të duhura, veçanërisht asistencës personale, sigurimit të pajisjeve ndihmëse dhe shërbimeve të interpretimit në gjuhën e shenjave, për të lehtësuar lëvizjen e lirë të personave me aftësi të kufizuara brenda komunitetit;
- Të gjitha planifikimet në lidhje me planet urbane, infrastrukturën, rrugët dhe hapësirat e jashtme duhet të marrin në konsideratë standartet e aksesueshmërisë;
- Të gjitha ndërtimet dhe hapësirat e reja duhet të jenë të aksesueshme dhe të respektojnë të gjitha standartet e aksesueshmërisë
- Inspektim më i kujdesshëm gjatë ndërtimit të ndërtesave të reja
- Plane dhe buxhete të miratuara për përshtatjen e ndërtesave publike egzistuese (prioritizimi i ndërtesave të shërbimeve publike) për të bërë si pjesët e brendshme dhe ato të jashtë tërësisht të aksesueshme
- Transporti publik të bëhet i aksesueshëm kurdo që kërkohen mjete të reja transporti
- Shërbime të transportit derë më derë më të rregullta dhe fleksibël për personat që nuk kanë mundësi të përdorin transportin publik të aksesueshëm

Disa iniciativa konkrete që mund të ndërmerren në nivel lokal:

- Krijimi i rregjistrave për personat që kanë nevojë për strehim të aksesueshëm
- Hartimi i "Konventës së Tregtarëve" dhe nënshkrimi i saj nga pronarët e dyqaneve dhe bizneseve për ti bërë pronat e tyre të aksesueshme
- egzistenca e shërbimeve për auditimin e aksesueshmërisë dhe konsulencë për përshtatjen e banesave

- egzistenca e shërbimeve për përshtatjen e automjeteve të personave me aftësi të kufizuara dhe trainimi i shoferëve për ti drejtuar ato
- lobimi për prokurimin e transportit lokal për të përfshirë autobuzë të aksesueshëm
- lobimi për përfshirjen e Projektimit Universal gjatë hartimit të Planeve për një ndërtesë të re publike
- Advokacia për planifikim urban pa pengesa bëhet pjesë e debatit publik
- lobimi për aksesueshmëri gjatë rikonstruksionit ose rinovimit të ndërtesave publike
- ngritja e komisioneve lokale të pavarura mbi aksesueshmërinë që përfshin personat me aftësi të kufizuara që mund të ndihmojnë në monitorimin e zbatimit të standarteve të aksesueshmërisë dhe legjislacionit egzistues. Kjo lloj njësie mund të llojë gjithashtu për përfshirjen e standarteve të tjera të aksesueshmërisë në planifikim, projektim dhe ndërtim.

Iniciativa në shkallë të gjerë të nevojshme për të shoqëruar zbatimin e zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes:

- rritje e fuqishme e ndërgjegjësimit e realizuar brenda komunitetit mbi lëvizjen e lirë si një çështje e të drejtave të njeriut, si edhe ndërgjegjësim më i targetuar për profesionistët dhe autoritetet lokale përgjegjës për mjedisin e ndërtuar si detyrë e tyre për të zbatuar zinxhirin e pandërprerë të lëvizjes;
- zhvillimi i forcës mbikqyrëse të shoqërisë civile për të monitoruar zbatimin e standarteve të aksesueshmërisë dhe për të njoftuar publikun dhe autoritetet përgjegjëse kur egziston mosrespektimi i tyre;
- krijimi i kuadrit të duhur ligjor me mjetet e duhura që sigurojnë zbatimin e ligjeve dhe standarteve;
- miratimi i Projektim për të Gjithë/Projektim Universal si standart për ndërtimi dhe planifikimin dhe përfshirja zyrtare e këtyre parimeve në shkollimin dhe trainimin e profesionistëve përmes ndërgjegjësimit dhe përhapjes së informacionit të qartë mbi këto standarte.
- ndërtimi i aleancave dhe rrjeteve midis komuniteteve të personave me aftësi të kufizuara dhe atyre përgjegjës për mjedisin e ndërtuar përfshi sektorin e transportit, autoritet lokale dhe profesionistët;
- përgjegjësit duhet të takohen për të qenë më insitues në përgjegjesinë e tyre për të detyruar sanksionet, veçanërisht në rastet e mosrespektimit të standarteve egzistuese;
- bashkë me forcimin e legjislacionit, masat qeveritare duhet të prezantohen për ti bërë fre korrupsionit në sektorin e ndërtimit, në mënyrë që investitorët privatë dhe ndërtuesit të jenë të përgjegjshëm;
- Planifikimi pjesëmarrës duhet të bëhet praktikë e zakonshme në rajon veçanërisht në nivel lokal duke përfshirë të gjithë aktorët për një shumëllojshmëri kompetencash dhe reflektim të nevojave të larmishme.

Me klimën egzistuese të ndryshimit në rajon, lëvizja e lirë e personave me aftësi të kufizuara si çështje e të drejtave të njeriut duhet të jetë në axhendën e të gjithë vendimarrësve. Ndërtimi i zinxhirit të pandërprerë të lëvizjes është një çështje e bashëkpunimit midis shumë vendimarrësish dhe një planifikimi të thellë. Ashtu siç tregoi pjesa më e madhe e analizave në këtë raport, zhvillimi i shërbimeve të duhura mbështetëse dhe eliminimi i pengesave nuk përmbëjnë një investim shumë të kushtueshëm nëse planifikohen mirë dhe integrohen në të gjitha strategjitë dhe politikat. Me rritjen e nivelit të ndërgjegjësimit dhe me konventën e pritëshme ndërkombëtare mbi të drejtat e personave me aftësi të kufizuara, nuk ka asnjë arsye tu shmagesh angazhimeve për realizimin e këtyre të drejtave dhe kushteve kyç për pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara.

BIBLIOGRAFIA

- Adams-Spink, Geoffrey. 31 July, 2004. "Europe: Access all areas?" <http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk/3930873.stm>.
- Aragall, Francesc with the support of EuCan members. 2003. European Concept for Accessibility: Technical Assistance Manual. Luxembourg: EuCan.
- Architects Council of Europe, CEMR, CO.IN, CEN, Eurocities, FIEC, EDF, EIDD, ELA, AGE, Info-Handicap, Neumannconsult, ProASolutions, the City of Gdynia. 2006. "Good Intentions are Not Enough: a Guide to the Implementation of Best Practices in Accessibility in Public Procurement". Build-for-All Reference Manual, Brussels: EU Commission. 2006.
- Bilson, A. and Gotestam, R. "Improving Standards of Child Protection Services". Florence: Innocenti Centre, UNICEF and the World Bank: 2003.
- Bilson, A. and Harwin J. "Gate Keeping Services for Vulnerable Children and Families". Florence: Innocenti Centre, UNICEF and World Bank, 2003.
- Chiriacescu, Diana. "Ensuring Access of People with Disabilities to Services: The Need for Regulatory Mechanisms in South East Europe". Disability Monitor Initiative, Belgrade: Handicap International, 2006.
- French S. and Swain J. 2006. "Housing, the User's Perspective", in Clutton S. and Grisbrooke J. (eds.) An Introduction to Occupational Therapy in Housing. London: Whurr Publishers Ltd.
- Government of Serbia. 2003. Poverty Reduction Strategy Paper for the Republic of Serbia. Government of Serbia: Belgrade.
- Handicap International. "Beyond De-Institutionalisation: The Unsteady Transition to an Enabling System in South East Europe". Disability Monitor Initiative. Belgrade: 2004.
- Handicap International and UNICEF. 2004. "Landmine Victim Assistance in Bosnia and Herzegovina", a working paper to support the elaboration of a long-term strategy. Bosnia and Herzegovina: Handicap International and UNICEF.
- Holten, Shane. 2003. "Planning a Barrier-free city of Toronto: A Statement of Planning Principles". Toronto: The Toronto Joint Citizens Committee for People with Disabilities.
- Jones, M P. 1975. "Accessibility, Mobility and Travel Need: Some Problems of Definition and Measurement". Paper Presented at the I.B.G. Transport Geography Study Group Conference. Birmingham: University of Birmingham.
- Jones, S R. 1981. "Accessibility Measures: A Literature Review", Research report 352. Berkshire: Transport and Road Research Laboratory.
- Kama Soles. 2003. "Affordable, Accessible Housing Needs Assessment at the North Saskatchewan Independent Living Center". Saskatchewan: Community-University Institute for Social Research.

BIBLIOGRAFIA

Lozana, Oscar Sbert. 1998. "Low Floor Buses: the Barcelona Experience" in All aboard: The Case for Accessible Buses seminar. Liverpool: The Department of Environment, Transport and the Regions.

Manser, Joe A., Meyer-Meierling, Paul, Huber, Manfred, Curschellas, Paul, Christen, Kurt, Frei-Reichelt, Denise, Dr. Gutscher, Heinz, Dr. Siegrist, Michael. 2003. "Building for the disabled: problems in the planning process", report carried out in the framework of Problems of the Welfare State in the National Research Programme 45, Zurich.

Rickert, Tom. 1998. "Mobility for All: Accessible Transportation around the World". San Francisco: Access Exchange International.

Stanbury, J., J.S. Hugo. 2000. "Formulation of Policy for Transportation of Special Needs Passengers", Proceedings from the 9th Conference on Urban and Regional Transport in Developing Countries (CODATU), Mexico City.

Suen, Ling S. 1999. "Accessible Transportation and Mobility" in Transportation for the New Millennium (4), United Kingdom: Committee on Accessible Transportation.

Venter, C.J., Bogopane, H.I., Rickert, T.E., Camba, J., Venkatesh, A., Mulikita, N., Maunder, D.A.C., Savill, T., Stone, J. 2002. "Improving Accessibility for People with Disabilities in Urban Areas". United Kingdom: Department for International Development (DFID) Engineering Knowledge and Research: Project R8016.

Venter, Rickert, Maunder. 2003. "From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries" in Transportation Research Record No. 1848. Washington D.C.: Transportation Management and Public Policy.

Faqe në Internet:

ABLEDATA, "Informed Consumer's Guide to Accessible Housing"
http://www.abledata.com/abledata_docs/icg-hous.htm.

Americans with Disabilities Act technical standards
<http://www.usdoj.gov/crt/ada/stdspdf.htm>

Build-for-All reference manual
<http://www.build-for-all.net/>

The Center for Universal Design
http://www.design.ncsu.edu/cud/newweb/about_ud/udprinciples.htm.

Consumer's Guide to Accessible Housing
http://www.abledata.com/abledata_docs/icg-hous.htm

Designing for the Twenty-first Century
<http://www.designfor21st.org/>

European Concept of Accessibility: Technical Assistance Manual
www.eca.lu/documents/eca_full.pdf

European Institute for Design and Disability
<http://www.design-for-all.org>.

International Classification of Functioning, Disability and Health, Literature on review on environmental factors
www.who.int/icf/icftemplate.cfm

International Classification of Functioning and Disability (ICF)
(<http://www.who.int/classifications/icf/en/>).

ANNEXES

ANNEX 1 - Access 2006, annual international accessibility conference in South East Europe

ANNEX 2 - The principles of Universal Design

ANNEX 3 - The legislative framework for the free movement of people with disabilities in South East Europe

ANNEX 1

Access 2006, annual international accessibility conference in South East Europe February 23-24, 2006 Belgrade, Serbia and Montenegro

Access 2006, in its fifth year, is an annual conference gathering a diversity of stakeholders from around the region as well as Western Europe to discuss accessibility issues. Since its beginning in 2001, the Access conference has grown from a local to an international gathering and is now an annual event in the region. This year's conference was organised by CIL Serbia in cooperation with the Association of Paraplegics and Quadriplegics of Serbia, and with the financial support of Handicap International South-East Europe. Access 2006 examined the question, 'freedom of movement of people with disabilities; is it an inaccessible right?' The aim was to tackle the issue of creating a barrier-free built environment in South East Europe looking at obstacles, opportunities and best practices. The previous conference, Access 2004, was divided into three topics: enforcement of rules on accessibility to the built environment, access to education and access to new technology. It gathered experts from 12 countries around the region and Western Europe including representatives from the Council of Europe (CoE), EDF (European Disability Forum) and DPI (Disabled People International).

At this year's conference, the right to freedom of movement of people with disabilities was discussed in terms of an **unbreakable chain of movement** meaning that an individual with disabilities can move from their bed to the shop to the theatre and back to their home using any form of transport they choose without facing any barriers. Using the idea of the unbreakable chain, participants discussed issues such as, anti-discrimination legislation related to accessibility, public procurement as a tool for including accessibility standards, the role of local authorities in creating a **barrier-free environment**, and getting **Universal Design** included in university curricula.

This year, there were seventy participants at the conference from Albania, Bosnia and Herzegovina, France, Hungary, Macedonia, Serbia and Montenegro and Switzerland including representatives from the CoE, the Ministry of Capital Investments of Serbia, the Ministry of Labor, Employment and Social Affairs of Serbia, local authorities, professors, architects and urban planners as well as numerous organizations of persons with disabilities (DPOs) from the region. Slađana Marković, Deputy Minister for Labor, Employment and Social Affairs of Serbia, Professor Miodrag Ralević, Deputy Minister of Capital Investments of Serbia, and the Council of Europe expert Aleksandar Stojanović delivered the opening remarks.

Year of Equal Opportunities

Introductory remarks by Slađana Marković, Deputy Minister for Labor, Employment and Social Affairs of Serbia

The Ministry for Labor, Employment and Social Affairs of Serbia announced that 2006 will be the year of equal opportunities for persons with disabilities. An accessible physical environment and access to information and communication are among the key pre-conditions for full and equal participation of persons with disabilities in all spheres of society. In cooperation with organizations of persons with disabilities and the Ministry of Capital Investments of Serbia, the Sector for the Protection of Persons with Disabilities initiated amendments to the Law on Planning and Construction, that would provide for mandatory application of accessibility standards in planning, designing and construction of new public buildings and for sanctions against architects, investors and builders who fail to implement these standards for new public buildings. The Sector also provided 100 "Unreader" computer software programs for blind persons, primarily those who study, enabling them to access written electronic information in audio format. The National Disability Strategy shall also address the issue of accessibility in detail.

Introductory remarks by Professor Miodrag Ralević, Deputy Minister of Capital Investments of Serbia

Professor Ralević welcomed the initiative for amendments to the Law on Planning and Construction, and expressed the Ministry's determination to ensure application of accessibility standards and invited DPOs to participate in this joint effort. The first opportunity for cooperation would be the amendments of municipal and city urban plans that would take place in 2006. This should also provide for the implementation of accessibility standards in plans that have not included them so far.

Momentum for Change in South East Europe,

Introductory remarks by Gordana Rajkov, CIL Serbia

There is momentum in the region currently for change. EDF is currently implementing an initiative on capacity building of disability organisations in the Western Balkans under the CARDS programme. At the same time, the UN Department of Economic and Social Affairs (UN DESA) is organising a regional consultative meeting on the draft UN convention on the rights of people with disabilities. Finally, the Centre for Independent Living Serbia is celebrating its 10th anniversary and will hold a seminar on Independent Living in March of this year. On a

government level, the Ministry of Labour, Employment and Social Affairs of Serbia is currently drafting a national disability strategy which will be reviewed by DPOs and will enter public debate in April. In addition, the Ministry of Capital Investments of Serbia expressed their support to DPOs and called for their participation in amending laws as they try to introduce European standards into national legislation.

Access is a human right and it must be on the agenda of all decision makers. The role of our organisations is even more important as there is a need to participate in all stages: to advocate, meet with decision makers, implement and monitor. We have the opportunity to take part in the process.

Council of Europe and Europe accessible for all

Aleksandar Stojanović, legal advisor to the office of the Council of Europe (CoE) in Belgrade

On the European level, within EU anti-discrimination policy, a directive on equality in employment was passed in 2000 which includes the prohibition of discrimination on the grounds of disability in employment and promotes equal opportunities. Many countries have begun to adopt and implement this directive.

The equal opportunities directive has two components: 1) the issue of equal opportunities to employment and 2) integration into the working environment including a provision on reasonable accommodation. Under the directive, the provision on reasonable accommodation makes it compulsory for an employer to take whatever steps are 'reasonable' to enable people with disabilities to work, advance in their careers and participate in training, so long as this does not involve excessive financial and other costs. These changes in the workplace can also include the removal of architectural barriers and adaptation of the workspace so that it is accessible.

There are serious barriers in our society and everyday life for people with disabilities based on stigma and prejudice. Removing these stigmas is a key to solving the problem inaccessibility. Removing psychological barriers is the basis for removing the architectural ones.

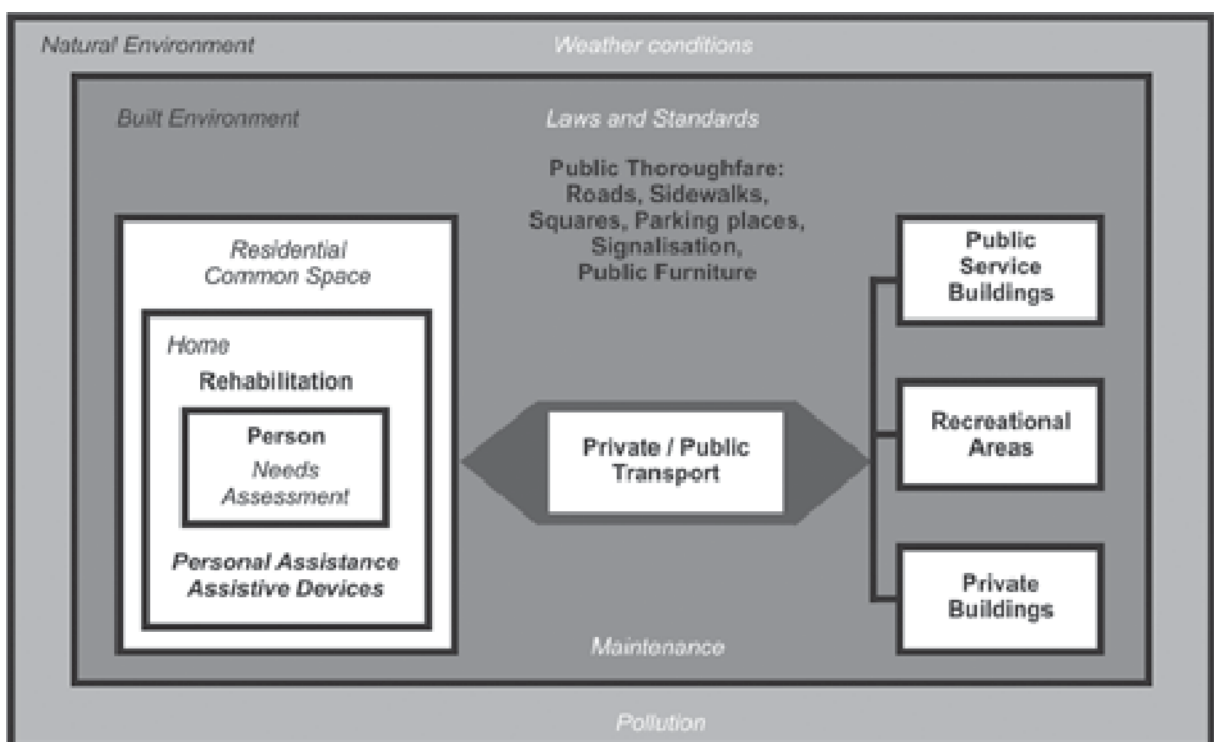
Disability Monitor Report for South East Europe Raphaëlle Sestranetz, Handicap International South East Europe

Handicap International South East Europe is completing a regional assessment of best practices and lessons learned in making the built environment fully accessible called, "Free Movement of People with Disabilities: An Inaccessible Right?" The aim of the report is to show what is needed to implement an unbreakable chain of movement. The unbreakable chain of movement, as stated earlier, means that a person with any type of disability can move freely within their home and go from their bed to town to any building or space they choose by any means of transport and return home without facing barriers or being exhausted. The unbreakable chain of movement can only be created once a barrier-free environment has been established with the proper support services for personal mobility.

The unbreakable chain of movement:

The unbreakable chain of movement can be broken into the following elements:

- Individual support services including:



- personal assistance,
- rehabilitation and,
- assistive devices
- An individual's home or dwelling is accessible
- Buildings are accessible to all (public, private and public service buildings)
- The outdoors pose no barriers (parks, urban furniture, thoroughfare)
- Transportation is fully accessible (cars, buses, trains, taxis, subways, transportation interchanges)

In other words, the unbreakable chain of movement is when the built environment has been made fully accessible. Yet, in order for the unbreakable chain of movement to exist, proper policies and enforcements need to be developed. This policy process for achieving the unbreakable chain of movement includes:

- Awareness raising
- The development of proper support services
- Legislative framework including standards, laws and by-laws:
 - Anti-discrimination legislation
 - Laws on construction, urban planning, and transportation
 - Accessibility standards in public procurement directives
 - Regulatory mechanisms for social services including support services
- Implementation:
 - Responsible bodies
 - User's information and consultation
 - Budgets allocated to implementing a barrier-free environment
 - Law enforcement
 - Monitoring
- Training on universal design and accessibility standards

Underlining all of the elements in the policy process is the need for partnership and consultation amongst all stakeholders including:

- people with disabilities and their representative organisations
- local authorities
- private sector
- national authorities
- professionals in the built environment
- mainstream civil society

In this report, it is clear that a barrier-free environment does not yet exist in South East Europe and that there are many steps needed to move towards the realization of free mobility. However, there are best practices throughout the region occurring that show that it is possible.

Some examples of best practices in the region:

Personal Assistance Service by CIL Serbia

An adapted home in Tuzla with an external lift

Transformation of the Philharmonic Orchestra building in Belgrade

An accessible medical centre in Sarajevo

A beach with wheelchair access and textured pathways in Croatia

A low-floor bus in Macedonia for students with disabilities

A media advocacy campaign on accessible parking in Macedonia

Changes in legislation on construction in Doboj

Information Centre Lotos, resources on implementing accessibility, Tuzla

The necessary involvement of local authorities in accessibility planning and development

Eric Plantier-Royon, Technical Advisor on Accessibility, HI France

There are two main challenges in implementing accessibility, integrating all of the links in the chain of movement and engaging the diverse actors in a participatory process. Participatory processes are made of four elements: information, consultation, participation and decision-sharing. Local participation is essential for implementing local development and urban planning projects in which accessibility is well planned and implemented by all actors. However, it can also be used for small projects when a building or a space is being made accessible. There are two-preconditions for successful participatory accessibility planning:

- local authorities are already sensitized to disability issues and accessibility standards and
- local authorities are competent in accessibility planning and have the proper means in the frame of clear legislation on de-centralisation
- organisations of people with disabilities are trained on accessibility standards
- DPOs have a unified voice
- DPOs continue their advocacy work but begin implementing participatory initiatives with diverse actors

Mr. Plantier-Royon emphasized to the group that a rights-based approach reminds local authorities of their rights and duties to the community and its citizens. As duty-bearers, elected officials have the responsibility to

implement accessibility themselves to set a good example for others to follow. The major of a city or town also has the responsibility and duty to implement accessibility laws and to ensure they are enforced.

The key components for successful participation in accessibility planning:

- There should be a structure in place for participation as a mechanism or platform for exchange,
- This structure should be governed according to rules set by all participants,
- Clarity of communication and transparency should be up-held to facilitate participation of all. Learning participation is a long process,
- Remember to begin with small projects in order to learn progressively how to work together to get concrete results,
- Begin a project by addressing the needs that are a priority,
- Establish participatory initiatives as soon as possible,
- Implement workshops gathering main actors including local authorities, civil servants, professionals, DPOs and other civil society groups.

As part of new legislation in France on equal opportunities of people with disabilities, it establishes a community accessibility commission composed of the mayor, people with disabilities and organisations of people with disabilities. As part of the commission's mandate, it must carry out a local accessibility assessment of the current built environment including the outdoors, thoroughfare and transportation. Making a local situational analysis allows not only for awareness raising of all actors involved but it facilitates exchange and learning amongst the group. Local situational analyses also provide a framework for prioritising activities within the planning process. It is also a tool for measuring progress as a form of monitoring. With the participation of local authorities and DPOs in making a situational analysis it becomes a real tool for implementing accessibility according to the needs and priorities of the community.

There are many examples of successful participation in accessibility planning and local development from developing countries. In Brazil, ONG Vida a local human rights NGO and la Cocas a local DPO formed of 15 organizations working in the field of disability and human rights, carried out a pilot study on accessibility of the city of Salvador with the participation of people with disabilities, architects, and urban planning professionals. For the study, pairs were formed of a person with disabilities and a built environment technician to carry out the assessment together. The time-frame for the pilot study is three years for a full analysis of the city to be made at the end of the three years and smaller surveys carried out each year. Each pair received training on accessibility standards prior to making the assessment. La Cocas is now emerging as the principle actor and specialist on accessibility in Salvador.

Accessibility and non-discrimination in Europe: Reaching an accessible environment through court litigation in Hungary **Nagy Bendeguz, DRA Hungary**

NGOs in Hungary have begun to use court litigation to force private businesses open to the public to make their environments accessible. In the US, court litigation for accessibility non-compliance has been used for the past two decades since the Americans with Disabilities (ADA) was enacted. For example, there was a recent case in the US where Target, a large US corporation, was sued by the National Foundation of the Blind for lack of access to their website for people who are blind or have sight impairments as a violation of the California civil rights act as well as the ADA. Using the U.S. De Jure Foundation, an NGO in Hungary, and other local actors have begun filing lawsuits against businesses that are in non-compliance of accessibility codes.

The first lawsuit of this kind to be filed in Hungary was the case of Nagy Bendeguz against Central Café a popular coffee house in Budapest for inaccessibility. Beneguz won the lawsuit but after the verdict, Central Café was not made accessible and the court has not enforced compliance with the ruling. Despite media attention and awareness raising campaigns around the issue, Central Café remains inaccessible.

Following this case, De Jure Foundation filed a lawsuit against a new national bus terminal built in Budapest on the grounds that it was inaccessible to blind persons and people with visual impairments. The building is however accessible to people with mobility impairments but the buses themselves are not wheelchair accessible. The outcome of this case is yet to be decided but from these examples, there are some key challenges to be examined regarding the effectiveness of court litigation in a country without anti-discrimination legislation for people with disabilities.

Challenges:

- It is difficult for judges to find an adequate connection between very distant fields of legislation such as codes regulating architecture and construction on the one hand and the law on equal opportunities on the other.
- Many judges and lawyers in Hungary lack knowledge on disability issues and do not view it as a civil rights issue.
- If a lawsuit passes for non-compliance with accessibility codes, it is difficult to get the defendant to comply with the ruling.

Role of local authorities – cities and municipalities in creating an accessible environment: Working

group

Natasa Danilovic-Hristic, Institute for Urban Planning in Belgrade

The aim of this working group was to discuss how local authorities in planning and construction sectors can play a role in making the environment accessible. In addition, the workshop looked at opportunities for collaboration with people with disabilities and DPOs as well as critical points of intervention in the planning and building process for achieving full accessibility.

The Institute for Urban Planning in Belgrade stated that what is most critical to ensure an accessible environment is that for all building projects, investors themselves must demand accessibility criteria including both public and private investors. Throughout the past 10 years in Belgrade, only two investors demanded accessibility criteria; one of which was the embassy of Great Britain. There has been 10-15 years of neglect of all standards within planning and development in Serbia. The investors should also be aware and informed that making a building accessible will not cost them a lot more.

However, there are accessibility standards that exist in the rule books on planning, construction and transportation in much of the region but they are rarely implemented. In Serbia, for example, the Institute for Urban Planning noted that the rule book on transportation state that at least 5% of parking spaces must be available to people with disabilities and there is a rule book on the unhindered movement of young, old and disabled people.

Opportunities for lobbying in the planning and building processes:

Construction permits:

Construction permits are issued by the competent authorities and there are inspection authorities who are part of local government. There are communal utility services that carry-out inspections as well and they are also part of the local government. However, enforcement of accessibility standards isn't working partially because standards have been ignored for so long. When you go to other countries, you see more people in wheelchairs in town or using public transportation etc....In this region, people with disabilities are obliged to stay home unless they plan far in advance how they will move from their dwelling to other locations. On the other hand, accessibility technical specifications and standards are difficult to explain to people who are unfamiliar with them and they require drawings explaining specific technical requirements for authorities such as inspectors to be able to follow.

The procedure for adopting an urban plan:

1. When the planning begins, all citizens can add their suggestions or proposals that should be included in the plan. These can be submitted to the urban planning team. However, citizens need to be informed of this and there is not sufficient communication on these processes.
2. The next phase is public discussion of the plan. During this phase, the public can see the plan and it is used as a way of informing citizens (usually a month before the plan will be implemented). Usually the public discussions are published in the town hall or the municipal building. This is another opportunity for all stakeholders to give their suggestions.
3. All of the suggestions are discussed at a public meeting and the conclusions are made and the ideas that are accepted are incorporated into the plan.
4. When the plan has passed it can still be amended before going to the Municipality or City Hall.

Involvement of DPOs and people with disabilities in the decision-making processes is vital:

The Institute of Urban Planning acknowledged that there is a general lack of knowledge on accessibility and disability issues amongst the professionals and local authorities working in the built environment and recommended that stakeholders at the local level from the disability movement nominate a delegate to participate in the decision-making processes on all of the levels of planning. Members of the group also suggested that one way to ensure disability issues are included in urban plans is to form a body made up of members from organizations of people with disabilities to submit their suggestions to improve the plan in terms of accessibility.

Conclusions:

- Raising awareness of professionals, citizens as well as DPOs in the case of where and when they can intervene and who they can talk to is vital. Decision-makers must be educated on accessibility issues as well. Awareness raising is vital in order to reach decision-makers.
- Information on accessibility standards needs to be developed and circulated.
- There are physical barriers that have to be removed but also accessibility of information needs to be addressed as well.
- We need to standardise the procedure.
- Legislative frameworks and rulebooks need to be amended, modernised and explained.
- Legislation needs to make accessibility mandatory.
- Private investors need to know what kind of benefits they will have when their facility is made accessible.
- A campaign on including accessibility in all levels of planning and building should be carried out with the participation of DPOs and all responsible bodies.
- An aggressive campaign should be built upon the idea that the adaptation of public buildings will benefit everyone.
- A network of local authorities needs to be built – networking is lacking and very important.
- Consultation with people with disabilities in creating standards and carrying out accessibility audits and in decision-making is vital.

Accessibility and non-discrimination in Europe: public procurement as a powerful tool for equality

Erszebet Szollosi, MEOSZ, Hungary*EU legislative framework towards disability:*

There are important EU tools for enforcing equality and accessibility. There are two main EU anti-discrimination laws on disability:

- Amsterdam treaty (anti-discrimination legislation)
- EU Council Directive 2000/78/EC

The framework for employment directive uses social model and introduced the concept of reasonable accommodation. Reasonable accommodation makes it mandatory for the employer to take necessary reasonable steps to make the workplace accessible for the employee with disabilities. In addition, the employer has to provide the proper workplace environment so that the person with disabilities can perform their work properly. Until 2003 however, only a few states have implemented this directive so now it is the EU Commission's task to ensure states adopt this.

In addition to these anti-discrimination measures, in 2004 the EU adopted new public procurement measures, a general directive that combines public supplies, works and services (2004/18/EC), and a utilities directive that covers energy (electricity, gas and heat) water transport (including airports and harbours) and postal services (2004/17/EC). These new directives ensure non-discriminatory access to markets introducing accessibility into the procurement process. For the first time, EU public procurement legislation will address accessibility issues and employment of people with disabilities.

What does public procurement mean? Public procurement is defined as when goods, services or public works are bought from public money by governments and public utilities. In practical terms this means that public procurement is something of or being in the service of the community which is accessible or shared by all members of the community. Essentially, public procurement contracts have a large impact on most of the things within the built environment such as, public transport, infrastructure, urban planning, services, food distributed in school canteens, equipment (computers, furniture, etc) in public offices, water supplies, and waste treatment.

However, it is not only the things that make up the built environment which are influenced by public procurement. It also affects a much wider scope of the community including the environment, employment conditions, human rights in local community and globally, health, social inclusion of disadvantaged or discriminated groups such as people with disabilities, social acceptance of people with disabilities by society.

Public procurement plays a role in sustainable development as it can either facilitate or limit sustainable development. It can contribute to greater sustainability by including requirements on accessibility for all, employing disabled people, and by changing practices both in the private and public sector. Neglecting these issues at the contracting state of a project often leads later additional costs later for public authorities.

Consequently, public authorities play a decisive role in these new public procurement directives because they guarantee that all citizens can benefit from their investments of public resources. They must also ensure that these investments contribute to healthy and environmentally sound communities which are accessible to all and have a high level of employment and social inclusion for all members.

The public procurement directives from a disability perspective:

These new directives offer a new scope for contracting authorities to consider social and accessibility issues in design and construction work. Therefore when drawing up a call for tender, public authorities must identify a number of standards which the products, works or services will have to meet. In particular, the EU directives refer specifically to technical specifications for accessibility requiring Design-for-All standards. Tools and an outline of these standards are specified in various articles and annexes relating to technical specifications of a tender⁷⁹. These technical specifications shall be formulated according to those defined in the annex of the directives and, in order of preference, according to national standards transposing European ones, common technical specifications, international standards or when these do not exist, to national standards. Therefore, it is important that national legislation should include definitions of accessibility and Design-for-All criteria. Along with accessibility, additional stipulations such as employment of people with disabilities can be included in a tender.

Public authorities can also decide to impose **contract performance conditions** on the company that wins a call for tender that include accessibility criteria. These may range from environmental requirements to the obligation to employ a certain percentage of disabled people to do the job. According to the directives, contract performance conditions can be set to recruit more people with disabilities than required by national legislation or to implement training measures for people with disabilities who are unemployed. Similarly, public authorities could impose performance conditions according to international standards such as the International Labour Organisation convention assuming that such provisions have not been implemented in national law. Finally, companies who do not respect environmental or social legislation (such as non-discrimination) or who have been found guilty of fraud can be excluded from tenders.

Social considerations such as employment of disabled people and accessibility can be taken into account in the final choice of a tender through the **award criteria**. A contracting authority may use award criteria to meet social requirements in response to particular needs of a disadvantaged group or groups receiving or using the works, supplies or services defined in the contract.

⁷⁹ The technical specifications are specified in Article 23 and elaborated in Annex VI of the directive.

Why is it so important to have public procurement as a tool to enforce Design-for-All?

- Ageing society,
- Promotes social inclusion,
- Contributes to full employment,
- Saves public money,
- Fosters economic growth,
- Respects human diversity, social inclusion and equal opportunities.

Universal design and accessibility included in the curricula: the Architecture Department at the Faculty of Technical Sciences, Novi Sad:

Ljiljana Vukajlov, MSc Department of Architecture of the Faculty of Technical Sciences, Novi Sad

The department of architecture at the faculty of technical sciences in Novi Sad held a seminar on accessibility in cooperation with DPOs including the Association of Disabled Students (ADS) of Novi Sad who came to several lectures to discuss the architectural barriers they face. When ADS spoke about these issues, it raised the awareness of various professors and inspired them to introduce curricula on accessibility.

In 2006 a course on designing spaces for people with disabilities was formally introduced into the department of architecture in Novi Sad. The course was introduced informally in 2005 and the goal was to show the different number of barriers people with disabilities face every day in the built environment and solutions for making it completely accessible. A large percentage of the students at the faculty were not familiar with accessibility standards or disability issues so by introducing this topic, the professors are not only training people but changing their minds and perspectives. Instead of learning standards you learn a new approach. When they teach they ask students to reconsider the norms and standards according to the user of the building especially as standards change to encompass human diversity. In addition, people with disabilities participate in lectures discussing the different types of barriers they face in the built environment according to different types of impairments and life habits. The aim is to find a solution to create a safe, functional, comfortable and pleasant environment for all.

Students are asked to design accessible units and flats and they must choose the profile of the family in order to show their ability to build a space according to individual needs. One student designed an accessible family house and another one did a project using Universal Design norms to design a centre for blind and sight impaired. The objective of the course is to introduce Universal Design norms and to consider them for all plans, not only for buildings for people with disabilities. In the urban planning course, all urban spaces are turned into accessible ones and all spaces are designed to be accessible to every user.

Education as a key tool for changing people's perceptions of disability:

Despite these changes in curricula, the department of architecture and the faculty of technical sciences are not accessible. However, they have adapted the curbs on campus and installed a ramp. Still the toilets are not accessible and there is no lift in the building. What is needed is a real change in people's minds to accept disability as a part of everyday life. In order to facilitate this paradigm shift, disability and accessibility studies should be mainstreamed in all levels of education, not only at the university level. Children should be taught at an early age to accept differences and the community in general needs to be educated to accept a diversity of abilities. More people with disabilities should be educators because they are the main stakeholders in educating people on disability and accessibility issues. More critically, spaces for education should be accessible to all including information, educational materials and curricula. Finally, people with disabilities should be in regular schools and should not be separated into different ones.

C O N C L U S I O N S given by the participants of the Sixth International Conference "Access 2006"

1. **Full accessibility is a human rights issue:** Persons with disabilities are entitled to all human rights that belong to other human beings, including the freedom of movement, guaranteed by article 13 of the Universal Declaration of Human Rights, article 12 of the International Covenant of Civil and Political Rights, as well as by the highest constitutional acts of each country. An accessible physical environment is one of basic preconditions for the freedom of movement, equality and full participation of persons with disabilities in all spheres of society.

2. **The unbreakable chain of movement** for persons with disabilities consists of support services, technical aids, an accessible physical environment, accessible housing, accessible public buildings and spaces and public transport, and access to services, information and communication.

3. **Accessibility must be mainstreamed in all development programmes:** New development programs and projects cannot create new barriers and accessibility must be incorporated in all development initiatives. Consistent application of accessibility standards and principles of Universal Design may increase costs of construction of a new building but only slightly. It is estimated that costs for including accessibility standards range from between 0 and 2 %. On the other hand, additional and subsequent adaptations of already existing buildings may require considerable investments. Some research shows that adaptations can increase costs by up to 30 %, depending on the type of project. Therefore, one may consider the timely application of accessibility standards not just as an issue of civil rights and legal obligations, but as a profitable investment as well. In promoting an accessible built environment, an emphasis should be put on educating investors that it is not just an interest of cost but of common interest and benefit to the entire community.

4. **Accessibility is a non-discrimination issue:** A lack of accessibility must also be considered from the perspective of discrimination against persons with disabilities. Planning, designing and construction of new buildings and spaces as well as the provision of services and goods that are not accessible for all constitute

acts of discrimination and should be sanctioned as such. Sanctions for inaccessibility should be provided in anti-discrimination legislation or in legislation on construction and planning as is the case in Croatia, Bosnia and Herzegovina. Practice in Serbia and Montenegro proves that legislation with accessibility standards but without enforcement measures is not sufficient. The law has to provide an efficient judicial mechanism of protection for persons who had been exposed to discrimination. Architects, engineers, investors, and contractors who fail to implement accessibility standards must bear responsibility for this omission. Legislation also must explicitly require that those responsible for violations of accessibility standards must adapt the spaces and make them accessible.

5. Public procurement as a tool for implementing accessibility standards: Including principles of Universal Design and accessibility standards in public procurement is an efficient tool for implementing a barrier-free environment. This will ensure that everything that is paid for from the public funds, either state or local authorities, must be accessible for all citizens of that respective community. Acquisition of new low floor buses in the Tuzla canton in Bosnia is a good example of how procurement can be used to facilitate changes in accessibility. All countries in the region in the EU pre-accession process have already begun implementing EU directive on public procurement that guarantee the minimum standards of accessibility for persons with disabilities through their national legislation on public procurement, provision of goods and services to the public and on public works. Finally, this topic was identified as one which DPOs need further training and information on in order to lobby effectively.

6. Public funds for building must be used to build accessible environments: Any project funded from public sources has to ensure accessibility standards for persons with disabilities through the application of principles of Universal Design. The same goes for foreign and domestic investors who invest in objects and services designed for general public. Practice of implementation of development and reconstruction programs in Bosnia and Herzegovina, Serbia and Montenegro demonstrates clearly how much the application of accessibility standards can contribute to ensuring equality for persons with disabilities. On the other hand, failure to implement the above-mentioned standards creates new barriers and leads to social exclusion of persons with disabilities.

7. International organisations must incorporate equal opportunities and full participation principles in their mandates: International agencies and organizations must incorporate principle of creating equal opportunities and full participation of people with disabilities and apply accessibility standards, in accordance with international ones in all the programs and projects implemented in the South East Europe.

8. Accessible transportation and the twin-track approach: Accessible public transportation is most appropriately dealt with by using a twin-track approach: On the one hand, all new buses must be low floor and all new rail and tram carriages as well as all new stations must be accessible. While the transportation system becomes accessible, there must be gradual adaptation of the existing non-accessible stations and terminals planned. Within the twin-track concept, alongside accessible public transportation, specialised transport should be available to provide "door to door" accessible van services. This model of specialised accessible transportation is already being implemented in some of capitals of region, such as Belgrade, Skopje and Zagreb.

9. Participation is critical for accessibility planning and implementation: The existence of appropriate legislation is just the first step in guaranteeing the unbreakable chain of movement. Since accessibility norms are primarily implemented at local levels, DPOs need to build and systematically maintain partnerships while local authorities should leverage the expertise of DPOs on accessibility issues. It is critical that the implementation of the unbreakable chain of movement is participatory ensuring the involvement of representatives of DPOs in decision-making processes working either in the capacity of observers that monitor the process, as members of commissions in charge of construction and urban planning, or with an active decision-making capacity as municipal councillors. Participation of people with disabilities in the building and planning processes will also help to sensitise stakeholders on disability and accessibility issues. The formal participation of people with disabilities in the development of the built environment will ensure their contribution in the monitoring process as well from the adoption of urban plans to the issuing of building permits, as well as monitoring the planning and adoption of budgets and distribution and use of public resources.

10. Accessibility standards need to be disseminated to all relevant local stakeholders: In order to ensure uniform and systematic implementation of legislation on the local level, state organs responsible for architecture, urban planning, construction and transportation have to send local authorities clear and well illustrated guidelines for the implementation of accessibility standards. At the same time, legislation ensuring the unbreakable chain of movement of persons with disabilities needs to be disseminated to local actors working in the built environment.

11. Adaptation of existing inaccessible spaces must take place alongside new construction: Besides the consistent implementation of accessibility standards for all new buildings, adaptation of the existing inaccessible public buildings must take place systematically. The first step is to make a thorough analysis of the existing situation and then to set forth the priorities for reconstruction in cooperation with DPOs, state and local authorities, and experts. Adaptations of public buildings in Croatia, Bosnia and Herzegovina, and Serbia since 2001 provide good guidelines for participation and consultation. Once priorities have been set, resources for reconstruction need to be secured with a combination of funds from different sources such as, the state budget, funds from local authorities, international development programs, and private and public investments. Adaptation of the built environment can be carried out in phases over time but they cannot be done only partially. Furthermore, one must bear in mind that persons with disabilities don't face just physical barriers, there are other

barriers in the living environment that have to be overcome such as stigmas and social isolation.

12. Wide-spread awareness raising on the unbreakable chain of movement is needed: In order to ensure consistent that accessibility standards and the principles of Universal Design are implemented in practice, widespread awareness raising on the need for an accessible environment must take place. In addition to awareness raising, relevant stakeholders in the built environment need to be educated on the importance of a barrier-free environment. These stakeholders include: users of the built environment, experts, citizens, and local authorities. This process should take place at all levels and must be a two-way communication. Users have to be informed about the process in which local authorities function, the manner in which their civil rights can be realized and the decision-making processes (e.g. procedure of public insight into urban plans and other similar documents). Citizens have to be informed about these issues and made aware that creating a barrier-free environment is a matter of public interest that should be done for the common good of all members of society.

13. Universal Design must be part of the curricula: Accessibility standards and the principles of Universal Design have to be incorporated into the curricula at faculties of architecture, construction, transport, technical sciences and applied arts. These standards and principles must also be a part of state examinations for architects, engineers, and urban planners.

14. Partnership in research is vital in building a barrier-free environment: Relevant institutions and expert associations of architects, engineers, and urban planners have to develop and maintain partnerships with DPOs in the implementation and promotion of accessibility standards and principles of Universal Design. DPOs must initiate projects, studies and research in the fields of Universal Design in partnership with institutions and expert associations working in the field of building and planning.

15. Media is essential for promoting a barrier-free environment: People with disabilities and their representative organisations need to work with the media to promote the concept of the unbreakable chain of movement and the creation of a barrier-free environment. Media must promote examples of good practice and point out cases of violation of accessibility standards. As access to information and communication is one of basic preconditions for equality and full participation of persons with disabilities in society, the media itself has to be open and accessible to people with disabilities.

16. The next Access conference: The Access conferences so far have not dealt in depth with the individual components of the unbreakable chain of movement such as assistive technologies, accessible public transport and support services for persons with disabilities, the seventh annual conference, "Access 2007" may deal with these issues. "Access 2007" may also serve as forum for presenting good examples of access to culture for persons with disabilities.

Participants:

The Ministry of Labour, Employment and Social Affairs of Serbia, The Ministry of Capital Investments of Serbia, The Council of Europe, Urban Planning Institute of Belgrade, Association of Paraplegics and Quadriplegics, Montenegro, Association of Urban Planners of Serbia, Faculty of Architecture in Tirana, Faculty of Architecture of Belgrade, Handikos, Pristina, Faculty of Transport in Belgrade, Faculty of Architecture, Pristina, Faculty of Engineering of Belgrade, Swiss Agency for Development and Cooperation, Handicap International, UNDP, EHO Resource Centre for Persons with Disabilities, Novi Sad, MEOSZ, Hungary, Council of People with Disabilities, Novi Sad, Polio +, Macedonia, Association of Paraplegics and Quadriplegics of Serbia, IC Lotos, Tuzla, Bosnia and Herzegovina, Muscular Dystrophy Association of Serbia, Centre for Independent Living Serbia, Association of Blind, Serbia, New Belgrade Municipal Council, Association of Disabled Students, Serbia,

ANNEX 2

THE PRINCIPLES OF UNIVERSAL DESIGN

Version 2.0 - 4/1/97

Compiled by advocates of universal design, listed in alphabetical order:

Bettye Rose Connell, Mike Jones, Ron Mace, Jim Mueller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story, and Gregg Vanderheiden

Major funding provided by: The National Institute on Disability and Rehabilitation Research, U.S. Department of Education

Copyright 1997 NC State University, The Center for Universal Design

UNIVERSAL DESIGN:

The design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design.

The authors, a working group of architects, product designers, engineers and environmental design researchers, collaborated to establish the following Principles of Universal Design to guide a wide range of design disciplines including environments, products, and communications. These seven principles may be applied to evaluate existing designs, guide the design process and educate both designers and consumers about the characteristics of more usable products and environments.

The Principles of Universal Design are presented here, in the following format: name of the principle, intended to be a concise and easily remembered statement of the key concept embodied in the principle; definition of the principle, a brief description of the principle's primary directive for design; and guidelines, a list of the key elements that should be present in a design which adheres to the principle. (Note: all guidelines may not be relevant to all designs.)

PRINCIPLE ONE: Equitable Use

The design is useful and marketable to people with diverse abilities.

Guidelines:

- 1a. Provide the same means of use for all users: identical whenever possible; equivalent when not.
- 1b. Avoid segregating or stigmatizing any users.
- 1c. Provisions for privacy, security, and safety should be equally available to all users.
- 1d. Make the design appealing to all users.

PRINCIPLE TWO: Flexibility in Use

The design accommodates a wide range of individual preferences and abilities.

Guidelines:

- 2a. Provide choice in methods of use.
- 2b. Accommodate right- or left-handed access and use.
- 2c. Facilitate the user's accuracy and precision.
- 2d. Provide adaptability to the user's pace.

PRINCIPLE THREE: Simple and Intuitive Use

Use of the design is easy to understand, regardless of the user's experience, knowledge, language skills, or current concentration level.

Guidelines:

- 3a. Eliminate unnecessary complexity.
- 3b. Be consistent with user expectations and intuition.
- 3c. Accommodate a wide range of literacy and language skills.
- 3d. Arrange information consistent with its importance.
- 3e. Provide effective prompting and feedback during and after task completion.

PRINCIPLE FOUR: Perceptible Information

The design communicates necessary information effectively to the user, regardless of ambient conditions or the user's sensory abilities.

Guidelines:

- 4a. Use different modes (pictorial, verbal, tactile) for redundant presentation of essential information.
- 4b. Provide adequate contrast between essential information and its surroundings.
- 4c. Maximize "legibility" of essential information.
- 4d. Differentiate elements in ways that can be described (i.e., make it easy to give instructions or directions).
- 4e. Provide compatibility with a variety of techniques or devices used by people with sensory limitations.

PRINCIPLE FIVE: Tolerance for Error

The design minimizes hazards and the adverse consequences of accidental or unintended actions.

Guidelines:

- 5a. Arrange elements to minimize hazards and errors: most used elements, most accessible; hazardous elements eliminated, isolated, or shielded.
- 5b. Provide warnings of hazards and errors.
- 5c. Provide fail safe features.
- 5d. Discourage unconscious action in tasks that require vigilance.

PRINCIPLE SIX: Low Physical Effort

The design can be used efficiently and comfortably and with a minimum of fatigue.

Guidelines:

- 6a. Allow user to maintain a neutral body position.
- 6b. Use reasonable operating forces.
- 6c. Minimize repetitive actions.
- 6d. Minimize sustained physical effort.

PRINCIPLE SEVEN: Size and Space for Approach and Use

Appropriate size and space is provided for approach, reach, manipulation, and use regardless of user's body size, posture, or mobility.

Guidelines:

- 7a. Provide a clear line of sight to important elements for any seated or standing user.
- 7b. Make reach to all components comfortable for any seated or standing user.
- 7c. Accommodate variations in hand and grip size.
- 7d. Provide adequate space for the use of assistive devices or personal assistance.

Please note that the Principles of Universal Design address only universally usable design, while the practice of design involves more than consideration for usability. Designers must also incorporate other considerations such as economic, engineering, cultural, gender, and environmental concerns in their design processes. These Principles offer designers guidance to better integrate features that meet the needs of as many users as possible.

Copyright 1997 NC State University, The Center for Universal Design

ANNEX 3

The legislative framework for the free movement of people with disabilities in South East Europe

Albania

	Policy process									
	Legislation			Implementation process				Socio-cultural context		
	Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation
Unbreakable chain of movement	YES 1S	YES 1*	YES 1a*	Ministry of Labour and Social Affairs, Inst.of Social Insurance	YES 1c*	NO	NO 1e*	NO	YES 1g*	YES 1h*
	YES 2S	YES 2*	YES 2a*	Ministry of Labour and Social Affairs, Institute of Social Insurance	YES 2c*	NO 2d*	NO	YES	NO	NO
	YES 3S	YES 3*	YES 3a*	Ministry of Territorial Management	NO	YES 3d*	NO	NO	NO	NO
Buildings	NO 4S	YES 4*	YES 4a*	Ministry of Territorial Management	NO	NO	NO	YES 4f*	NO	NO
	YES 5S	YES 5*	YES 5a*	Ministries of Labour and Social Affairs, Education and Health	NO	YES 5d*	NO	YES 5f*	NO	NO
	YES 6S	YES 6*	YES 5a*	Depends under which Ministry the service is	NO	YES 6d*	NO 6e*	NO	NO	NO
Outdoors	YES 7S	YES 7*	NO	Ministry of Territorial Management, Min. decentralization	NO	NO 7d*	NO	NO	NO	NO
	YES 8S	NO	NO	Ministry of Transport Telecommunication	NO	NO 8d*	NO	NO	NO	NO
Transportation	NO	NO	NO	Ministry of Transport Telecommunication	NO	NO	NO	NO	NO	NO
	NO	NO	NO	Ministry of Transport Telecommunication	NO	NO	NO	NO	NO	NO
	NO	NO	NO	Ministry of Transport Telecommunication	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Transport Interchange	NO	NO	NO	Ministry of Transport Telecommunication	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Notes	
1S	Law 9143, 16.10.2003, on the Status of Labour Disabled, article nr. 8, it stipulates that they can benefit from: a) moving devices including cars and orthopedic devices; b) audio and visual devices; c) cardiac accessories, and other devices.
	Law nr 8626, 22.06.2000, on the Status of paraplegics and tetraplegics stipulates in article 16 that: State Social Services administers assistive devices for paraplegics and tetraplegics. Paraplegics are exempt from custom taxes on the vehicles that help their integration, including adapted cars for their use.
	Law nr. 8098, 28.03.1996 on the Status of the Blind, article 15 stipulates that: Blind persons as defined in the first article of this law benefit all the rights foreseen the Law on Labour Disabled nr.9143, 16.10.2003.
2S	Standards on personal assistance are not clearly set forth because this type of service is not developed in Albania.
	Law Nr.9143 on the Status of Labour Disabled, article 10 states that: For paraplegics and heavily wounded people not able to move, medical services shall be provided in the home free of charge.
	Law nr. 8098, 28.03.1996 on the Status of the Blind, article 5 says that: in addition to other revenues from government sources, blind people receive an additional benefit due to their status as blind. The Council of Ministers decides the amount and the same sum will be paid to a guardian, chosen by the blind person.
3S	Law nr. 8098, 28.03.1996 on The Status of the Blind, article 2 states: The government and the society will provide blind persons all conditions for normal integration into the social life. By integration, it is meant the fulfillment of certain conditions including the provision of accessible housing, adapted living space.
4S	There is no clear definition what is public and private building, but the standards are only named in general, without specifying them.
	It is implicit that private buildings should fulfill the same criteria as public ones. In practice, no standards are applied for private buildings, except the obligation to construct a building in the approved zone (the municipality and the Local Territory Management Council, approve this).
5S	There are no standards mentioned in the Law on Construction but within the special laws on the status of people with disabilities, it is mentioned that existing public buildings should be adapted and new buildings should be accessible for people with disabilities.
6S	Idem 1f*
	Law nr 8626, 22.06.2000, on the Status of Paraplegics and tetraplegics, article 20: In public places (airports, train stations, stadiums, hotels, etc.) there are spaces created for the free movement and comfort of people with paraplegia, based on the law on the Labour Disabled.
7S	Law nr. 8098, 28.03.1996 on the Status of the Blind, in article 7 it says: Territory Management Councils and the urban planning institutions do not approve any project for roads and public places, if in there is not foreseen the necessary adaptations and accessibility features for blind people.
8S	New law on construction not yet adopted
1*	Constitutional Law and special laws on the status of people with disabilities
2*	There is no law on personal assistance in Albania, but special laws on the Status of people with disabilities partially address the issue.
3*	The special laws on the status of people with disabilities state that builders are obliged to respect the special needs of people with disabilities while building new spaces. However, the law is not implemented in practice because there are no enforcement mechanisms.
4*	Idem 5S
5*	The special laws on the status of people with disabilities mention that existing public buildings should be adapted and the new buildings should be accessible and adapted for people with disabilities.
6*	The law on the status of the labour disabled and the law on the status of the blind state that health institutions, social care institutions and public institutions should be adapted to be used by blind people and paraplegics.
	Law nr 8626, 22.06.2000, on the Status of Paraplegics and tetraplegics, it states in article 20: In public places (airports, train stations, stadiums, hotels, etc.) there are spaces created for the free movement and comfort of people with paraplegia, based on the law on the Labour Disabled.
7*	Idem 7S
1a*	An Order of the Minister of Social Affairs, charges the Institute of Social Insurance to provide funds for the assistive devices (wheelchairs for the paraplegics who are labour disabled.) This order is based on the Law on the status of the Labour Disabled. Other assistive devices are not produced in Albania. The cost of imported assistive devices is not reimbursed by the Health Insurance Institute.

2a*	The Council of Ministers Decision nr. 457, 21.8.1995 on disability benefits states that when a disabled person is unable to care for themselves and perform daily functions due to a disability, the Medical Commission for the Assessment of Work Ability (KMCAP), assigns the person a guardian who helps the disabled person fulfill minimum vital needs for basic care, like hygiene and feeding.
	Decision nr. 457, 21.8.1995 on disability benefits, point 12 states : People that are born disabled or became so prior to the age 21, or 24 if attending university, if they do not benefit from any day-care service or special education nearby their home, and if the KMCAP considers that the person needs continual assistance, they can have a care-taker from their own family and chosen by them, if the family member does not receive personal revenues. The amount given for the care-taker is 60 percent of the minimum official wage.
3a*	The Decision nr. 407, 29.8.2002 on housing demands of paraplegics, point 9 states: Until the norms for the building plans are drafted, for the category of people with special needs, there should be ground floor dwellings provided for them by the National Buildings Entity.
4a*	Decision nr. 632, 21.11.2001, on the payment of the private building for blind people benefiting from the National Housing Body, point 2 states: Each blind person, of the first category, benefits from a room free of charge with the dimensions of 12.5-14 m above the norm and benefit from the adaptation of the building according to their physical condition. Existing building standards are used, until new norms on building for the blind are approved. All costs related to the adaptation of the living space are state covered.
5a*	Decree Nr. 199, 3.5.1995 on facilities for people with disabilities in public buildings, based on the Law on the Status of people with disabilities states: All new public buildings made after the enforcement of Law nr. 7889, 14.12.1994, on the status of people with disabilities and after this decree, should provide the adapted conditions to the needs of people with disabilities, free from architectonic barriers.
1c*	Since 2004, the Social Insurance Institute provides funds for wheelchairs.
2c*	The Ministry of Social Affairs provides the funds to pay the guardian or care-taker based on the categorization commission decision of KMCAP. The payment is equal to the disability allowance which is 60 percent of the minimum official wage.
2d*	The Medical Commission assessing Work Ability, KMCAP, that categorizes all people with disabilities except those that are blind, decides each year whether the disabled person needs a care-taker or not.
3d*	Accessible housing is foreseen in the National Strategy on People with Disabilities in the annex, first matrix box "Life without barriers"
5d*	The adaptation of existing residential and non-residential buildings and the accessibility for all new buildings are stated in the National Strategy on People with Disabilities in the annex, first matrix box "Life without barriers".
6d*	Idem 5d*
7d*	No time plan on the national level, only the Tirana Municipality has approved a time plan for partial access in Tirana.
8d*	No time plan on the national level, only the Tirana Municipality has approved a time plan for signalization in Tirana, but not for urban furniture.
1e*	No Public awareness on a large national scale is done about assistive devices. Some DPOs provide information to the community.
6e*	No Public awareness on a large national scale is done about accessibility of public service buildings.
4f*	ADRF, a local DPO, provides training to architects in 6 municipalities.
5f*	Idem 4f*
1g*	User's information is done only in a sporadic way, through DPOs.
1h*	Government consults people with disabilities only formally.

Federation of Bosnia and Herzegovina

	Policy process									
	Legislation			Implementation process				Socio-cultural context		
	Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation
Unbreakable chain of movement	Assistive devices	YES 1*	YES 1a*	Health Insurance Agency	YES		YES	YES	YES 1g*	YES 1h*
	Personal assistance	NO	NO		NO 2c*	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Accessible housing	YES 2S	YES 2*	YES 2a*	NO	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Private buildings	YES 2S	YES 2*	YES 2a*		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Buildings	Residential/non-residential buildings	YES 2S	YES 2*	Federal Ministry of Physical Planning 4.b*	YES	YES 2d*	YES	YES 2f*	YES 2g*	YES 2h*
	Public service buildings	YES 2S	YES 2*	Federal Ministry of Urban Planning	YES	N/A	YES	YES 2f*	YES 2g*	YES 2h*
	Sidewalks, Roads, Parks, Squares	YES	YES 3*	Federal Ministry of Physical Planning	YES	N/A	N/A	YES 2f*	YES 3g*	YES 2h*
Outdoors	Signalization, Urban Furniture	YES	YES 3*	Federal Ministry of Physical Planning	YES	N/A	N/A	YES 2f*	YES 3g*	YES 2h*
	Buses	NO	YES/NO 4*	State & Federal Ministry of transportation and Communication	YES	N/A	NO	N/A	YES 4g*	NO
Transportation	Taxis	NO	YES/NO 4*	State & Federal Ministry of Transport and Communication	YES	N/A	NO	N/A	YES 4g*	NO
	Trains	NO	NO	State & Federal Ministry of Transport and Communication	YES	N/A	NO	N/A	N/A	NO
	Transport Interchange	NO	NO	State & Federal Ministry of Transport and Communication	YES	N/A	N/A	N/A	N/A	NO

Notes	
1*	Law on Health Insurance for the FBiH
1a*	Cantonal level: Law on Assistive Devices
1g*	Information to users is mainly provided by DPOs
1h*	Mainly DPOs distribute information to those who are interested, such as authorities, but real consultation does not exist.
2S	Standard JUS.UA.9 from former Yugoslavia: This standard applies to collective buildings with flats whether or not the funds are private or public ones.
2*	The Law on Construction from 2002 applies to public buildings and collective buildings, privately or publically funded, but not private houses. Article 27 of this law stipulates the elimination of architectural barriers for people with lower body impairments. However this law is currently suspended; so, the only reference is the standard JUS.UA.9. Unfortunately this standard is rarely implemented in practice.
2a*	No by-laws at the federal level. It is up to each canton to implement the Federal Law at the cantonal/local level.
2b*	Landmine Survivors Network funds the adaptation of homes through their health counselling programme
2c*	The Federal Ministry on Physical Planning and Environment, sector of Physical Planning and Construction
2d*	A new article in the law on Construction stipulates that all buildings have to be accessible in the next five years. Within this period, individuals and organisations have to address the bodies responsible for making them accessible. It began at the federal level in 2001 but due to constitutional problems between the three governmental entities, it is presently in status quo. At the cantonal level, in Tuzla for instance, it has just begun in March 2005. The other cantons are applying federal by-laws and are in status quo.
2f*	Within the faculty of architecture there is a post-graduate master course on accessibility
2g*	Information to users is mainly provided by DPOs
2h*	Mainly DPOs distribute information to key stakeholders such as local and national authorities, planning offices but real consultation with users does not exist in the opening of tenders, public examination of projects and full participation in public planning meetings.
3*	The law on Spatial Planning
3g*	Information to users is mainly provided by DPOs
4*	The law on Internal Road Traffic FBiH
4g*	Information to users is mainly provided by DPOs

Republika Srpska

	Policy process									
	Legislation			Implementation process				Socio-cultural context		
	Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation
Unbreakable chain of movement	Home									
	Assistive devices	N/A	YES 1*	N/A	Trust Fund for Health	YES	N/A	N/A	N/A	N/A
	Personal assistance	N/A	YES 2*	N/A	Ministry of Social Protection	YES	N/A	N/A	N/A	N/A
	Accessible housing	N/A	YES 3*	N/A	Ministry of Urban planning, environment and construction	YES	N/A	YES 3e*	N/A	N/A
	Private buildings	YES 3S	N/A	N/A	Ministry for Urban Planning, Environment and Construction	YES	N/A	YES 3e*	N/A	N/A
	Residential/non-residential buildings	YES 3S	YES 3*	N/A	Ministry for Urban planning, environment and construction	YES	N/A	YES 3e*	N/A	N/A
	Public service buildings	YES 3S	YES 3*	N/A	Ministry for Urban planning, environment and construction	YES	N/A	YES 3e*	N/A	N/A
	Sidewalks, Roads, Parks, Squares	YES 3S	YES 3*	N/A	Ministry for Urban planning, environment and construction	YES	N/A	YES 3e*	N/A	N/A
	Signalization, Urban Furniture	YES 3S	YES 3*	N/A	Ministry for Urban planning, environment and construction	YES	N/A	YES 3e*	N/A	N/A
	Buses	N/A	N/A	N/A	Ministry for transport and communication	YES	N/A	N/A	N/A	N/A
Taxis	N/A	N/A	N/A	Ministry for transport and communication	YES	N/A	N/A	N/A	N/A	
Trains	N/A	N/A	N/A	Ministry for transport and communication	YES	N/A	N/A	N/A	N/A	
Transport Interchange	N/A	N/A	N/A	Ministry for transport and communication	YES	N/A	N/A	N/A	N/A	
Transportation										

Notes	
1*	Law on Health and Education
2*	Law on Social Protection
3S	Standard regulating the conditions for planning and constructing buildings without barriers for children and persons with physically reduced mobility from the 18.1.2003
3*	The law on Urban Planning, Environmental and Construction
3e*	Public awareness is fairly strong amongst authorities in relevant ministries

Macedonia

	Policy process									
	Legislation			Implementation process				Socio-cultural context		
	Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan awareness	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation
Unbreakable chain of movement	Assistive devices	YES	YES 1*	YES 1a*	Ministry of Health	YES	N/A	YES	YES 1g*	YES
	Personal assistance	N/A	YES 2*	YES 2a*	Ministry of Labour and Social Policy	YES	N/A	YES	N/A	N/A
	Accessible housing	YES	YES 3*	YES 3a*	Ministry of Transportation and Communication	N/A	N/A	YES	N/A	N/A
Buildings	Private buildings	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Residential/non-residential buildings	YES	YES 3a*	YES 3a*	Municipality Committee	YES	N/A	YES	N/A	N/A
Outdoors	Public service buildings	YES	N/A	N/A	Municipality Committee	YES	N/A	YES	N/A	YES/NO 5h*
	Sidewalks, Roads, Parks, Squares	YES	N/A	N/A	Municipality	YES	N/A	YES	N/A	YES/NO 5h*
	Signalization, Urban Furniture	YES	N/A	N/A	Municipality	YES	N/A	YES	N/A	N/A
	Buses	N/A	N/A	N/A	Municipality	N/A	N/A	YES	N/A	N/A
Transportation	Taxis	N/A	N/A	N/A	Municipality	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Trains	N/A	N/A	N/A	Ministry of Transportation	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Transport Interchange	N/A	N/A	N/A	Ministry of Transportation	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Notes	
1*	The law on Health Insurance (Official Gazette 31/2003)
1a*	By-law on indications for the realisation of the right to prosthetics and other aids (2000, with supplements from 2001 and 2003)
1g*	Information is spread mainly through DPOs and their informative journals and magazines
2*	Law on Social Protection (Official Gazette 65/2004)
2a*	By-law on assessing the need and compensation for assistance and care by a third person (2004)
3*	Law for Spacial planning and Construction (2002)
3a*	By-law on Standards and Norms for Spacial Planning (2002)
5*	Draft Law on Urban planning (2005)
5h*	Consultations with citizens have been a regular practice even before this new law on Construction. That means that the general urban plans have been available to the public for comment. Relevant commissions and organisations including NGOs, can submit their suggestions as well. Ultimately, the administrative organs (i.e. authorised commissions or bodies defined in various legal acts) have the final decision. However, there is mechanism in the law for Construction (article 11) and the law for Spatial and Urban Planning (article 4) which ensures that their decision has to comply with the above mentioned laws with respect to physically accessible environments and buildings.

Montenegro

	Policy process										
	Legislation			Implementation process				Socio-cultural context			
	Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan awareness	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation	
Unbreakable chain of movement	Assistive devices	YES 1	NO	Ministry of Health - Health Fund	YES	-	NO	NO	Poor	NO	
	Personal assistance	YES/NO 2	NO	Ministry of Labour and Social Welfare	YES	-	NO	NO	Poor	NO	
Buildings	Accessible housing	YES 3	NO	Ministry of Construction and Protection of the Environment	-	-	NO	NO	NO	NO	
	Private buildings	NO	NO	Ministry of Construction and Protection of the Environment	-	-	NO	NO	NO	NO	
	Residential/non-residential buildings	YES 4	YES 4a*	Ministry of Construction and Protection of the Environment	-	-	NO	NO	NO	NO	
	Public service buildings	YES 4	NO	Ministry of Construction and Protection of the Environment	-	-	NO	NO	NO	YES 4h*	
Outdoors	Sidewalks, Roads, Parks, Squares	NO	NO	Ministry of Construction and Protection of the Environment	-	-	NO	NO	NO	NO	
	Signalization, Urban Furniture	NO	NO	Ministry of Construction and Protection of the Environment	-	-	NO	NO	NO	NO	
Transportation	Buses	YES 5	NO	Ministry of Labour and Social Welfare	-	-	NO	NO	NO	NO	
	Taxis	NO	NO	Ministry of Labour and Social Welfare	-	-	-	-	-	-	
	Trains	YES 5	NO	Ministry of Labour and Social Welfare	-	-	NO	NO	NO	NO	
	Transport Interchange	NO	NO	-	-	-	NO	NO	NO	NO	

Notes	
1	Law on Health Protection (Official Gazette No 39/04)+ Regulations on orthotic and prosthetic devices, dental aids, seeing and hearing aids, medical and sanitary aids
2	The new law on social and child protection is still waiting to be adopted.
3	Law on the construction of buildings (Official Gazette No 55/00) Article No 11 has provisions for accessible housing to be provided for people with disabilities.
4	The law on construction of buildings (Official Gazette No 55/00) very generally proclaims accessibility of public buildings.
4a*	Article 27, line 5 of the by-law on the law on construction assures that buildings must be harmonized with building regulations specified by the law but none are stated explicitly. Article 61, line 3, point 2 of the by-law, determines technical standards but only refers to the law on construction which very generally proclaims accessibility of common spaces.
4h*	For projects of public interest there are public debates, mainly to get Municipal Assembly approval. DPOs are not asked to attend, nor directly consulted, but they can attend and give suggestions as it is open to public.
5	Law on privileges for persons with disability in internal traffic (Official Gazette No 47/99) + Law on protection of soldiers and disabled people (Official Gazette No 69/03) have provisions on providing accessible transportation.

Serbia

		Policy process									
		Legislation			Implementation process			Socio-cultural context			
		Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation
Unbreakable chain of movement	Home	Assistive devices	YES 1*	YES 1a*	YES 1b*	YES/NO 1c*	N/A	Virtually non existent 1.e*	N/A	YES/NO 1g*	YES 1h*
		Personal assistance	YES 2*	N/A	YES/NO 2b*	YES 2c	YES 2d*	YES/NO 2e*	N/A	YES/NO 2g*	YES/NO 2h*
		Accessible housing	YES 3S*	YES 3S*	YES 3b*	YES/NO 3c*	NO	YES/NO 3e*	N/A	N/A	N/A
Buildings	Private buildings	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	Residential/non-residential buildings	YES 3S*	YES 4*	YES 3S*	YES 3b*	NO	YES/NO 3e*	YES/NO 3e*	N/A	YES 4g*	YES 4h*
	Public service buildings	YES 3S*	YES 4*	YES 3S*	YES 3b*	YES 4c*	YES/NO 3e*	YES/NO 3e*	N/A	YES 4g*	YES 4h*
Outdoors	Sidewalks, Roads, Parks, Squares	YES 3S*	YES 4*	YES 3S*	YES 3b*	YES 4c*	YES/NO 3e*	YES/NO 3e*	N/A	YES 4g*	YES 4h*
	Signalization, Urban Furniture	YES 3S*	YES 4*	YES 3S*	YES 3b*	YES 4c*	YES/NO 3e*	YES/NO 3e*	N/A	YES 4g*	YES 4h*
	Buses	NO	YES/NO 5*	YES/NO 6*	YES 5b*	YES 5c*	NO	YES 5e*	N/A	YES/NO 5g*	YES/NO 5h*
Transportation	Taxis	NO	YES/NO 5*	N/A	YES 5bb*	NO	NO	NO	N/A	YES/NO 5g*	N/A
	Trains	NO	YES/NO 6*	N/A	YES 6b*	N/A	NO	NO	N/A	NO	NO
	Transport Interchange	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Notes	
1*	1. Law on Health Insurance 2. Law on Health Care
1a*	Regulation on Indications for Orthopedic Aids
1b*	Ministry of Health of Serbia - specialized commissions
1c*	Health Insurance Fund that is not sufficient & periodic foreign donations
1g*	Information available to people with disabilities through DPOs
1h*	DPOs communicate to Ministry of Health, Ministry of Labour, Employment and Social Affairs (MOLESA), and Ministry of Education and to the Council for Disability Affairs
2*	Draft Law on Employment of People with Disabilities
2b*	CIL Serbia is implementing a pilot project, in cooperation with MOLESA, Fund for Social Innovations and social care centers in 9 municipalities to deliver Personal Assistance (PA) services
2c*	The pilot project has been financed by Irish Government, Catholic Relief Service with small contributions from the Social Innovation Fund. For 2007, MOLESA will partially fund the project.
2d*	A 2 year pilot project from 2003- 2005, with possibility of an extension subject to continued foreign funding.
2e*	PA service pilot project team launched massive visibility campaign in order to lobby for the inclusion of PA service as an option within framework of the social security system
2g*	PA service pilot project team made necessary information available to potential users
2h*	Participatory research is a part of the PA service pilot project
3S*	Regulation on Conditions of Planning pertaining to Non-restricted Movement of Children, Elderly and Disabled Persons 1997
3*	1. Law on Planning and Construction. 2. Draft Law on Social Housing
3b*	Ministry of Capital Investments, Local authorities in charge of Planning and Construction
3c*	Housing funds for buildings funded by public authorities
3e*	Some of the professors at faculties of architecture and engineering teach accessibility standards but it is not a standard part of formal curriculum
4*	1. Law on Planning and Construction 2003 prescribes that technical standards must be implemented in all new buildings. The Ministry's interpretation is that technical standards include those on accessibility from the regulation. The issuing of building licenses and permits is conditioned by the application of all technical standards and there are fines for those who fail to implement plans and designs in accordance with technical documentation however this is rarely the case in practice for accessibility non-compliance. 2. Antidiscrimination Law for people with disabilities, 2006
4c*	The budget and other public funds from which new public buildings are funded, foreign grants
4d*	The Ministries of Labour, Employment and Social Affairs, Capital Investments and the state administration plan to adapt 3 existing public buildings in all municipalities of Serbia, in accordance with the proposals of DPOs
4dd*	Some municipalities and cities, like Belgrade, include adaptation of street crossings and marking of parking spaces in the annual programs of activities on a regular basis
4g*	Campaigns against architectural barriers, accessibility conferences and seminars
4h*	DPOs were consulted and their amendments were taken into account in the process of drafting the legislation and local urban planning
5*	The law on Transport in Road Traffic contains no provisions on accessibility
5a*	General Conditions of Transport in Road Traffic provide for possibility of provision of assistance to people with disabilities and for people with disabilities to get priority tickets
5b*	Ministry for Capital Investments and public bus transport companies
5bb*	Ministry for Capital Investments, local authorities in charge of public transport, taxi drivers' associations
5c*	The budget and other public funds and foreign donations for some adapted vans for people with disabilities
5e*	DPOs use round table discussions and press conferences to point out unsatisfactory situation with public bus transport for people with disabilities in majority of cities of Serbia
5g*	People with disabilities receive information from DPOs
5h*	In some major cities like Belgrade and Nis local DPOs work with local authorities to attempt to organize accessible public transport in cities for people with disabilities
6*	The law on Railroads contains no specific provision on accessibility, except that transport is offered to all persons under equal conditions and that the railroad infrastructure has to be built in accordance with provisions in the Law on Planning and Construction
6b*	The Ministry for Capital Investments, Direction for Railroads

The UN administered province of Kosovo

	Policy process									
	Legislation			Implementation process				Socio-cultural context		
	Standards	Laws	By-laws	Responsible Bodies	Public funding allocated	Time plan	Public awareness	Training of professionals on Universal Design and/or accessibility standards	User's information	Participatory process and/or consultation
Unbreakable chain of movement	N/A	N/A	N/A	N/A	YES 1c*	N/A	YES 1c*	YES	YES	YES
	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Home	N/A	YES 2*	N/A	Municipality	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	N/A	YES 2*	N/A	Municipality	YES	N/A	YES	N/A	N/A	N/A
	N/A	YES 2*	N/A	Municipality	YES	N/A	YES	N/A	YES	YES
Buildings	N/A	N/A 3*	N/A	Municipality	YES	N/A	YES	N/A	N/A	N/A
	N/A	N/A	N/A	Municipality	YES	N/A	YES	N/A	N/A	N/A
	N/A	N/A	N/A	Municipality	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Outdoors	N/A	N/A	N/A	Municipality	N/A	N/A	N/A	N/A	YES	N/A
	N/A	N/A	N/A	Municipality	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	N/A	N/A	N/A	Municipality	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Transportation	N/A	N/A	N/A	Ministry of Transportation and Telecommunication	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	N/A	N/A	N/A	Ministry of Transportation and Telecommunication	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	N/A	N/A	N/A	Ministry of Transportation and Telecommunication	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Notes	
1c*	There is a "National Orthoprosthetics Center - NOPC" for the production of assistive devices such as prosthesis for lower limbs, ortesis, splints, orthopedic shoes, longets, etc. The status of this center is not yet defined. This center is funded by the Ministry of Health. So far no law exists to regulate the centre's services or the supply of assistive devices. For the moment all products of the center are free of charge.
2*	The law on Construction, article 31 paragraph 31.1 says: Depending on the type of building, the building inspectorate confirms the mechanical sustainability and stability of the object, sound isolation and temperature isolation, fire safety, measures for energy saving, requests regarding health environment, and elimination of the barriers to allow access to people with disabilities. However, the law mentions buildings in general without specifying the type. The law on Disability Pension stipulates in article 13 paragraph 13.5 that all new public buildings built after the law comes into effect shall provide access and offer the possibility of use to permanently disabled persons.
3S	There is no law to regulate this but there are some improvements in recent years mainly due to awareness raising campaigns that were organized by DPO's. Some roads and pavements recently built are accessible and are based on standards which were imposed by DPO's .

