



This project is funded
by the European Union



GUIDË

MBI AKSESUESHMËRINË NË TRANSPORT

Ky botim është prodhuar me mbështetjen financiare të Bashkimit Evropian në kuadrin e projektit “Forcimi i kapaciteteve të shoqërisë civile për zbatimin e të drejtave të personave me aftësi të kufizuara në Shqipëri”, i cili zbatohet nga “World Vision Albania”, “Fondacioni Shqiptar për të Drejtat e Personave me Aftësi të Kufizuara” (FShDPAK), dhe “Shoqata për Mbrojtjen e të Drejtave të Personave me Aftësitë Kufizuar” (MEDPAK).

Përmbajtja e tij është përgjegjësia e vetme e ADRF dhe WVA dhe nuk pasqyron domosdoshmërisht pikëpamjet e Bashkimit Evropian.

Tiranë, 2020

HYRJE

Përgatitja e këtij dokumenti ka për qëllim të informoj dhe udhëzojë palët e interesit mbi kuadrin ligjor për eliminimin e pengesave apo barrierave në transport, që kufizojnë pjesëmarrjen e plotë të personave me aftësi të kufizuara (PAK), në ushtrimin e të drejtës së tyre për akses efektiv në transport, të të gjithë kategorive të këtyre personave.

Kjo guidë nuk synon të përmbajë të gjithë informacionin e disponueshëm mbi aksesueshmërinë, sikurse dhe nuk synon të mbulojë çdo aspekt të fushës së transportit, por ka si qëllim të ndihmojë të gjithë individët ose organizatat të cilët dëshirojnë të krijojnë informacion të aksesueshëm në formate të ndryshme, përfshirë këtu dhe informacionin për te drejtat dhe lehtësitë në transport.

Ky dokument mund të konsiderohet si një pikënisje për ekspertët e transportit, pasi përmban udhëzime përmbledhëse mbi mënyrën e implementimit të kuadrit ligjor dhe mjeteve të aksesueshme të transportit, duke iu përshtatur standardeve ndërkombëtare.

Ky dokument udhëzues:

- ◆ ka për qëllim të sensibilizojë të gjithë organizmat publike dhe private përkatëse për marrjen e masave për një transport publik të qëndrueshëm dhe të aksesueshëm nga të gjithë përdoruesit, veçanërisht atyre me kufizim të lëvizshmërisë për arsye të invaliditetit.

- ◆ përqendrohet në një përshkrim të përgjithshëm të termave kryesorë; duke vazhduar me hapat që duhet të ndiqen për të bërë informacionin të aksesueshëm dhe duke përfunduar me shembuj të aksesueshmërisë për formate të ndryshme;
- ◆ është një bazë e mirë orientuese edhe për punonjësit e institucioneve qendrore dhe vendore, të cilët duhet të përgatisin dokumente të aksesueshme.

Aksesueshmëria në këtë udhëzues përcaktohet sipas përshkrimit në nenin 9, të Konventës së Kombeve të Bashkuara, ku citohet se:

“...masat e duhura për të siguruar që personat me aftësi të kufizuara, ashtu si gjithë të tjerë të kenë akses në ambientet fizike, ndaj transportit, informacionit dhe komunikimit, duke përfshirë edhe teknologjitë dhe sistemet e informacionit dhe komunikimit, si dhe në facilitete apo shërbime të tjera të disponueshme apo të ofruara për publikun, si në zonat urbane dhe ato rurale”.

AKSESUESHMËRIA NË TRANSPORT

Për këdo, mungesa e transportit apo pamundësia për ta përdorur atë është një barrierë drejt punësimit, edukimit, kujdesit shëndetësor dhe jetës sociale. Është një kosto personale gjithashtu, e cila lidhet me humbjen e pavarësisë. Mungesa apo pamundësia për të përdorur sistemin e transportit përbën një kosto të shtuar për shtetin, për shkak të rritjes së varësisë së PAK ndaj pagesave e jo punësimit, ndaj familjarëve të tyre, ndaj qendrave të përkujdesit shoqëror.

Transporti i aksesueshëm përbën diferencën mes të ndjerit i izoluar apo i përfshirë në shoqëri. Ai nuk ka të bëjë vetëm me sigurimin e aksesueshmërisë në transportin për të gjithë, por edhe me mundësimin e tij në komunitetet, ku PAK jetojnë, përmes shërbimeve që duhet të ngrihen e menaxhohen nga pushteti vendor dhe nga ofrues të shërbimeve.

Ofrimi i transportit të aksesueshëm për PAK, është një nga tre shtyllat e Platformës së Aksesueshmërisë, të cilën Qeveria Shqiptare do ta verë në zbatim në tre vitet e ardhme. Ky dokument, parashikon masa të rëndësishme, zbatimin e të cilave do të mundësojë që PAK të përdorin në mënyrë të pavarur transportin e aksesueshëm.

OBJEKTIVAT

Objektivi 1. Të aplikohen standarde e BE dhe të përafrohet kuadri ligjor për të mundësuar realizimin e të drejtave të PAK në udhëtimet me autobusë, trena, (brenda qyteteve dhe ndërqyteteve), avionë dhe anije.

Objektivi 2: Përmirësimi i qëndrimeve dhe sjelljeve ndaj udhëtarëve me aftësi të kufizuara.

Fokusi i aktiviteteve nën këtë objektivi do të jetë fuqizimi i kapaciteteve të stafit të angazhuar në transportin rrugor të udhëtarëve (qytetas, rrethqytetas dhe ndërqytetas) dhe transportin hekurudhor për trajtimin, komunikim dhe dhënien e shërbimit përkatës për PAK, si edhe përgatitja e një Kodi Etike, me synim përmirësimin e komunikimit dhe terminologjisë gjatë ndërveprimit me personat me aftësi të kufizuara, kur ato janë udhëtarë.

Përmirësimi i aksesit në transport dhe lëvizshmërisë nuk duhet kuptuar si një qëllim përfundimtar në vetvete, por në një qëllim më të gjerë që të kontribuojë në rritjen e pjesëmarrjes të PAK në komunitet dhe angazhimin e tyre në veprimtari të ndryshme të shoqërisë.

Transformimi i zhvillimit urban që, kur integrohet në mënyrë efektive me planifikimin urban, ka potencialin për të lehtësuar përfshirjen më të madhe dhe pjesëmarrjen e plotë të të gjithë personave me aftësi të kufizuara.

Aksesueshmëria ka qenë një nga shqetësimet kryesore për përdoruesit me kufizime lëvizshmërie, institucionet politighbërse, operatorët e transportit publik dhe autoritetet përgjegjëse për lëshimin e dokumenteve përkatëse të transportit, si licenca, certifikata, etj.

Përdoruesit dhe përfituesit e transportit janë dëshmitarë të rezultateve të arritura vitet e fundit në përmirësimin e elementeve të infrastrukturës dhe sigurisë rrugore, kushteve dhe hapësirave përkatëse në autobusët e transportit të udhëtarëve, stacioneve dhe vendeve të parkimeve të dedikuara për PAK, etj.

Përrjashtimi i PAK nga tregu i punës vjen edhe për shkak të mungesës së transportit për në vendin e punës ose për shkak të mungesës të infrastrukturës së nevojshme/të përshtatshme, etj.

Aktivitete, të cilat janë parashikuar për zbatimin e objektivave të sipercituara, duhet të fokusohen në përmirësimin e kuadrit ligjor që mundëson transportin e aksesueshëm për të gjitha kategoritë e PAK. Po ashtu, ato duhet të fokusohen në hartimin e kriterëve të aksesueshmërisë për transportin qytetas, rrethqytetas dhe ndërqytetas, si edhe në sigurimin e aksesueshmërisë në terminalët/stacionet e autobusëve, hekurudhore, detare dhe ajrore.

Me qëllim që, të gjitha kategoritë e PAK të kenë akses në transport, duhet të punohet për të siguruar pajisjen e një pjese të konsiderueshme të mjeteve të transportit publik me platforma të dedikuara për këta persona, me kamera sigurie, pajisje GPS dhe opsione/teknika audiovizuale në të gjitha mjetet që ofrojnë transport publik, si edhe të hartohen guida, harta, udhëzues për të lehtësuar aksesin në transport të PAK. Aty ku nuk është i mundur, ofrimi i transportit të aksesueshëm (përfshirë zona të largëta periferike), duhet të rregullohet baza ligjore dhe të financohen projekte ose subjekte transportuese, që ofrojnë transport “derë më derë” për PAK në karrige me rrota.

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 përqasjes paralele, nëpërmjet planifikimit dhe aksesueshmërisë në

transportin 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”.

Rëndësi duhet t’i kushtohet informimit elektronik, duke ndërtuar një website, i cili do të informojë publikun në përgjithësi, përfshirë dhe PAK, mbi linjat, oraret ndalesat dhe kohëzgjatjen e udhëtimeve. Gjithashtu, duhet të realizohet zhvillimi i një aplikacioni të shkarkueshëm falas, i cili mundëson informacion në kohe reale në aparatet celular, mbi të gjitha udhëtimet. Kjo do ta bëjë transportin e udhëtarëve, përfshirë dhe PAK, më të aksesueshëm dhe do t’i lejojë atyre ta planifikojnë udhëtimin sipas dëshirës.

Aktivitete të tjera, duhet të fokusohen në organizimin e fushatave të ndërgjegjësimit për të drejtat në transport për personat me aftësi të kufizuara, në bashkëpunim me institucionet përgjegjëse, palët e interesit dhe mediat. Në veçanti, transporti publik i sigurt dhe i arritshëm kontribuon dhe mundëson pjesëmarrjen me të gjerë në jetën e përditshme të personave me aftësi të kufizuara.

Transporti publik është një ndër problematikat kryesore me të cilin PAK përballen çdo ditë në qytetet kryesore të vendit. Ata kanë vështirësi të përdorin transportin publik sepse pranë stacioneve nuk ka rampë, sinjale akustike dhe tabelë itinerari. Gjithashtu, stacionet e autobusit nuk kanë elementët e përshtatshmërisë dhe vështirësojnë lëvizjen e personave me aftësi të kufizuara. Disa nga mjetet e transportit urban janë të pajisur me rampë, por në shumicën e rasteve personat përgjegjës nuk e kanë vëmendjen e duhur për të hapur atë, çka bën që përdoruesit e karrigeve me rrota ta kenë të pamundur të përdorin transportin publik.

Ndërsa personat me aftësi të kufizuara në shikim kanë vështirësi në perceptimin e vendodhjes së tyre, në mungesë të sistemeve akustike.

Mungojnë elemente te sinjalistikës horizontale, si pllaka:

- ◆ me gunga për vija me reliev që paralajmërojnë rrugë me rrezik;
- ◆ pllaka me kanale për vija me reliev që informojnë për rrugë të vazhdueshme;
- ◆ pllaka me gunga të gjera për vija me reliev që paralajmërojnë për rrugë me rrezik.

Stacioni i autobusit nuk janë të pajisur me plane të pjerrëta (rampa), platforma të lëvizshme ose mjete të tjera të përshtatur për ngritje, me qëllim që të lehtësojnë hyrjen e personave me vështirësi në lëvizje. Në çdo rast duhet të rezervohet një numër i caktuar vendesh për personat me aftësi të kufizuara.

- ◆ Në bazë të Udhëzimit nr. 5627, datë 18.11.2016, “Për përcaktimin e kritereve, rregullave dhe dokumentacionit për lëshimin e licencave dhe certifikatave për ushtrimin e veprimtarisë në transportin rrugor të udhëtarëve brenda vendit”, të ndryshuar, Neni 14, pika 5:

Subjekti transportues është i detyruar të zbatojë legjislacionin në fuqi për personat me aftësi të kufizuara dhe t’i krijojë sa më shumë lehtësira për transport kësaj kategorie udhëtarësh. Mos zbatimi i legjislacionit në fuqi për transportin e personave me aftësi të kufizuara përbën shkelje të rëndë, e cila shkon deri në pezullimin ose heqjen e licencës dhe, ose certifikatës së autobusit).

- ◆ Në bazë të ligji nr. 142/2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, dhe akteve në zbatim të tij, në transportin hekurudhor janë të përcaktuara mënyrat, vendet dhe mjetet ndihmëse gjatë hipjes dhe zbritjes në vagon të pajisjeve ndihmëse për këta persona.
- ◆ Në bazë të nenit 85, të ligjit nr. 8308, datë 18.3.1998 “Për transportet rrugore”, të ndryshuar:

“Është e detyrueshme të kryhet përkujdesja dhe transporti me përparësi, kundrejt të gjitha lehtësive që jep ligji, për të gjitha subjektet që i përfitojnë këto lehtësi në transportin qytetës dhe

jashtë qytetit, duke përcaktuar me shënim të veçantë edhe vendet e ndenjjes për ta.

Udhëtarët që përfitojnë lehtësi me ligje të veçanta, duhet të paraqesin në çdo rast udhëtimi dokumentin që përcakton ligji për ta.

Fondet për kompensimin e tarifës së transportit të kategorive të personave, që përfitojnë nga legjislacioni në fuqi për transportin qytetas, përballohet nga institucionet përgjegjëse, sipas ligjit. Masa, kriteret dhe procedurat për kompensimin e kësaj tarife përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave”

- ◆ Në bazë të Udhëzimi nr. 446, datë 10.5.2018 “Për kategorizimin, kushtet që duhet të plotësojë terminali i autobusëve, autorizimi, mënyra e mbajtjes së dokumentacionit, tarifat dhe detyrimet e tjera të terminalit të autobusëve”:
1. Transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit të autobusëve duhet të bashkëpunojnë në mënyrë që të sigurojnë ndihmë për personat me lëvizshmëri të kufizuar, me kusht që:
 - a) nevoja e personit për ndihmë t’i njoftohet transportuesit, njësisë menaxhuese të terminalit, agjentëve të udhëtimit në 36 orët e fundit përpara se ndihma të jetë e nevojshme, dhe
 - b) personat e interesuar paraqiten vetë në pikën e caktuar:
 - i) në kohën e përcaktuar paraprakisht nga transportuesi, që duhet të jetë jo më shumë se 60 minuta para kohës së publikuar të nisjes, ose në një periudhë më të shkurtër nëse është rënë dakord ndërmjet transportuesit dhe udhëtarit; ose
 - ii) në qoftë se nuk ka kohë të përcaktuar, jo më vonë se 30 minuta para kohës së publikuar të nisjes.
 2. Përveç sa parashikohet në pikën 1, personat me lëvizshmëri të kufizuar, njoftojnë transportuesin, agjentin e udhëtimeve ose operatorin turistik në kohën e rezervimit, ose paraprakisht bëjnë blerjen e biletës të përcaktuar për nevojat e tyre të veçanta, me kusht që nevoja të jetë e njohur në atë kohë.

3. Transportuesit, njësia e menaxhimit të terminalit, agjentët e udhëtimit dhe operatorët turistikë do të marrin të gjitha masat e nevojshme për të lehtësuar marrjen e njoftimeve të nevojës për ndihmë të realizuara për personat me lëvizshmëri të kufizuar. Ky detyrim do të zbatohet në të gjitha terminalet e caktuara dhe pikat e tyre të shitjes, duke përfshirë shitjen me telefon dhe përmes internetit.
4. Nëse njoftimi nuk bëhet në përputhje me shkronjën (a), të paragrafit 1 dhe paragrafit 2, transportuesit, njësia e menaxhimit të terminalit, agjentët e udhëtimit dhe operatorët turistikë, do të bëjnë çdo përpjekje të arsyeshme për të siguruar që, ndihma është dhënë në një mënyrë të tillë, që personat me lëvizshmëri të kufizuar janë në gjendje të hipin në shërbimin e rezervuar, duke ndryshuar shërbimin përkatës apo të zbresin nga shërbimi i mbërritjes, për të cilën ata kanë blerë një biletë.

Njësia e menaxhimit të terminalit do të caktojë një pikë brenda ose jashtë terminalit, në të cilën personat me lëvizshmëri të kufizuar mund të lajmërojnë ardhjen e tyre dhe të kërkojnë ndihmë. Pika duhet sinjalizuar në mënyrë të qartë dhe të ofrojë informacion bazë për terminalin dhe ndihmën e dhënë, në formate të pranueshme.

Kompensimi lidhur me karriget me rrota dhe pajisjeve të tjera të lëvizshmërisë të personave me lëvizshmëri të kufizuar

1. Transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit do të jenë përgjegjës, në rastet kur ata janë shkaktar të humbjeve ose dëmtimit të karrigeve me rrota, pajisjeve të tjera të lëvizshmërisë ose pajisjeve ndihmëse. Humbja ose dëmtimi do të kompensohen nga transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit, përkatësisht përgjegjës për atë humbje ose dëmtim.
2. Kompensimi referuar paragrafit 1, do të jetë i njëjtë me koston e zëvendësimit ose riparimit të pajisjeve të humbura ose të dëmtuara.

3. Kur është e nevojshme çdo përpjekje do të ndërmerret me shpejtësi duke ofruar zëvendësimin e përkohshëm të pajisjeve. Karriget me rrota, pajisjet e tjera të lëvizshmërisë ose pajisjet ndihmëse, kur është e mundur, do të kenë të njëjtat tipare dhe funksion teknik, me ato të humbura ose dëmtuara.

Transportuesit ose, sipas rastit, njësia e menaxhimit të terminalit, do të sigurojnë që personat me lëvizshmëri të kufizuar të marrin informacionin e kërkuar sipas paragrafëve 1 dhe 2 në formate të mundshme për t'u përdorur.

4. Kur është e mundur, informacioni i kërkuar sipas paragrafit 1 dhe 2 do të sigurohet me mjete elektronike për të gjithë udhëtarët, duke përfshirë edhe ato që nisen nga stacionet e autobusëve, brenda afatit të përcaktuar në paragrafin 1, nëse udhëtari e ka kërkuar këtë dhe janë kusht që detajet e nevojshme të kontaktit t'i jepen transportuesit.

Për një udhëtim të një kohëzgjatjeje të caktuar prej më shumë se 3 orë, transportuesi, në rast të anulimit ose vonesës në nisje nga një terminal prej më shumë se 90 minuta, i ofrojnë udhëtarëve pa pagesë:

- a) në mënyrë të përshtatshme me ushqim dhe pije freskuese gjatë kohës së pritjes apo vonesës, me kusht që ato të jenë në dispozicion në autobus ose në terminal, ose të mund të furnizohen në mënyrë të përshtatshme.
- b) një dhomë hoteli apo strehimi, si dhe ndihma për të rregulluar transportin midis terminalit dhe vendit të akomodimit, në rastet kur një qëndrim nga 1 ose më shumë netë bëhet i nevojshëm. Për çdo udhëtar, transportuesi mund të kufizojë koston totale të akomodimit, duke mos përfshirë transportin nga terminali për në vendin e akomodimit, për një natë dhe në një maksimum prej 2 netësh.

Një vëmendje të veçantë transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit, do t'i kushtojnë nevojave të personave të paafte ose personave me lëvizshmëri të kufizuar, si dhe çdo personi shoqëruar të tyre.

E drejta e informimit për udhëtimin

Transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit, brenda zonave të tyre përkatëse të përgjegjësisë, i sigurojnë udhëtarëve informacion të përshtatshëm gjatë gjithë udhëtimit të tyre. Kur është e mundur, ky informacion do t'i sigurohet në formate të mundshme për t'u përdorur, sipas kërkesës.

Informacion mbi të drejtat e udhëtarëve

1. Transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit, brenda zonave/territorit të tyre përkatëse të përgjegjësisë, sigurojnë që udhëtarë të jenë të pajisur me informacionin e duhur dhe të kuptueshëm në lidhje me të drejtat e tyre, sipas rregullores së brendshme të funksionimit të terminalit, për vonesën në nisje. Ky informacion duhet të sigurohet në terminale dhe kur është e aplikueshme, në internet. Me kërkesë të një personi me lëvizshmëri të kufizuar, informacioni do t'i ofrohet, kur është e mundur, në një format të përshtatshëm. Ky informacion do të përfshijë detajet e kontaktit të organit të zbatimit apo organeve të caktuara nga autoriteti kompetent.
2. Me qëllim plotësimin e informacionit të kërkuar në paragrafin 1, transportuesit dhe njësia e menaxhimit të terminalit mund të përdorin një përmbledhje të dispozitave të këtij udhëzimi në gjuhën shqipe dhe në gjuhën angleze dhe të bëjnë të vlefshme për të interesuarit.

Mbështetja për personat me lëvizshmëri të kufizuar

(a) Ndihma në terminale të caktuara

Ndihma dhe masat e nevojshme për t'ju mundësuar personave me lëvizshmëri të kufizuar, në:

- ◆ komunikimin e ardhjes së tyre në terminal dhe kërkesën e tyre për ndihmë në pika të caktuara,
- ◆ lëvizjen nga pika e caktuar kontrolluese, duke pritur në dhomën dhe zonën e hipjes,
- ◆ hipjen në automjet, me ofrimin e ashensorëve, karrigeve me rrota ose ndihmë tjetër të nevojshme, sipas rastit,
- ◆ ngarkesën e bagazheve të tyre,
- ◆ rimarrjen e bagazheve të tyre,
- ◆ zbritjen nga mjeti,
- ◆ caktimin e një posti parkimi për këta persona pa pagesë/ose për disa orë,

(b) Mbështetje në bordin e autobusit

Ndihma dhe masat e nevojshme për të mundësuar personat me lëvizshmëri të kufizuar në:

- ◆ pajisjen me informacion thelbësor në një udhëtim në formate të mundshme për t'u përdorur, në varësi të kërkesës së udhëtarit,
- ◆ hipjet/ uljet gjatë pushimeve në një udhëtim, nëse ka personel tjetër si drejtues në bord.

Trajnimi në lidhje me aftësitë e kufizuara

Transportuesi dhe, kur është e nevojshme, njësia e menaxhimit të terminalit, do të vendosin procedurat e trajnimit për t'u ardhur në ndihmë personave me lëvizshmëri të kufizuar, duke përfshirë udhëzimet dhe duke siguruar që, personeli i tyre:

- a) i ndryshëm nga drejtuesit, duke përfshirë ato të punësuar nga çdo palë tjetër, duke siguruar ndihmë të drejtpërdrejtë për personat me lëvizshmëri të kufizuar janë trajnuar ose janë udhëzuar në mënyrë të përshtatshme, dhe
- b) duke përfshirë edhe drejtuesit, të cilët merren drejtpërdrejt me udhëtimet publike apo në lidhje me publikun që udhëton, janë të trajnuar ose të udhëzuar, siç përshkruhet në shkronjën (a) të Shtojcës II.

Ndërgjegjësimi për trajnimin lidhur me aftësitë e kufizuara

Trajnimi i stafit që merret direkt me publikun që udhëton, përfshin:

- ◆ ndërgjegjësimin dhe përgjigjet e përshtatshme për udhëtarët me paaftësi fizike, shqisore (dëgjimit dhe vizuale), të fshehura, duke i mundësuar të bërit e dallimit në mes të aftësive të ndryshme të personave të cilët lëvizshmërinë, orientimin, ose komunikimin e kanë të reduktuar,
- ◆ pengesat me të cilat ballafaqohen personat e paaftë ose personat me lëvizshmëri të kufizuar, duke përfshirë pengesat në qëndrim, mjedisore/fizike dhe organizative,
- ◆ njohjen e qenve ndihmës, duke përfshirë rolin dhe nevojat e një qeni ndihmës,
- ◆ dukuritë e papritura,
- ◆ aftësitë personale dhe metodat e komunikimit me njerëzit që nuk dëgjojnë dhe njerëzit me dëmtime dëgjimi, njerëzit me dëmtime shikimi, njerëzit me dëmtime në të folur, dhe njerëzit me aftësi të kufizuar të të mësuarit,
- ◆ se si të merren me karrige me rrota dhe mjetet e tjera lëvizëse duke patur kujdes në mënyrë që të shmangen dëmtime, (nëse ka, për të gjithë stafin të cilët janë përgjegjës për trajtimin e bagazhit);

Ndihma për trajnimin e aftësisë së kufizuar

Trajnimi i stafit i përfshirë drejtpërdrejtë në ndihmën ndaj personave me lëvizshmëri të reduktuar ku përfshin:

- ◆ si të ndihmojnë përdoruesit e karrigeve me rrota të bëjnë lëvizje brenda dhe jashtë një karrige me rrota,
- ◆ aftësitë për ofrimin e ndihmës për personat me lëvizshmëri të kufizuar, që të udhëtojnë me një qen ndihmës të njohur, duke përfshirë rolin dhe nevojat e këtyre qenve,

- ◆ teknikat për shoqërimin e udhëtarëve me shikim të dëmtuar dhe për trajtimin dhe transportin e qenve të ndihmës të njohur,
- ◆ të kuptuarit e llojeve të pajisjeve, të cilat mund të ndihmojnë personat me lëvizshmëri të kufizuar dhe një njohuri se si trajtohet një pajisje e tillë,
- ◆ njohja e procedurave të asistencës që ruajnë sigurinë dhe dinjitetin e personave me lëvizshmëri të kufizuar,
- ◆ Të kuptuarit e nevojës për ndihmë të besueshme dhe profesionale.
- ◆ Njohja e ndihmës së parë.

Rekomandime për veprime që duhet të ndërmerren

- ◆ Forcimi i kuadrit ligjor, bazuar në evidentimin e arritjeve të deritanishme dhe nëpërmjet procesit të përfshirjes së të gjitha palëve të interesit.
- ◆ Promovovimi i një qasje të integruar për të siguruar një lëvizshmëri gjithëpërfshirëse, sidomos duke përmirësuar shërbimin dhe mjetet e transportit publik të udhëtarëve.
- ◆ Lehtësimi i pjesëmarrjes së të gjitha grupeve të personave me aftësi të kufizuara, në modelim, zbatimin dhe monitorimin e politikave qendrore dhe vendore, si në dhe projektet për planifikimin e lëvizjes urbane.
- ◆ Parashikimi dhe përcaktimi i nevojave afatshkurtra dhe afatgjata, duke theksuar rëndësinë e aksesit në të gjitha llojet e transportit nëpërmjet pjesëmarrjes së barabartë të të gjithë grupeve të PAK për të siguruar që askush të mos mbetet pa shërbim.
- ◆ Forcimi dhe përmirësimi i metodave dhe teknologjisë për krijimin e një databaze të të dhënave për shpërndarjen gjeografike dhe kërkesën për transport të personave me aftësi të kufizuara, si dhe mbështetja e kërkimeve mbi pengesat infrastrukturore dhe kosto / përfitimet e aksesit, sigurisë dhe përfshirjes të kësaj kategorie në shërbimet e transportit.

- ◆ Monitorimi dhe raportimi në mënyrë efektive të ndikimit në nivel kombëtar të politikave qendrore dhe vendore lidhur me të drejtat dhe lehtësirat e PAK në shërbimet e transportit.
- ◆ Angazhimi i shumë aktorë në dialogun dhe ndarjen e njohurive dhe përvojave mbi një transportit publik të arritshëm në të gjitha nivelet, dhe me qëllim sjelljen e këtyre çështjeve më tej në agjendën e institucioneve të pushtetit vendor, etj.
- ◆ Rritja e buxhetit në nivel qendror dhe vendore për mbështetjen financiare dhe subvencionin për PAK dhe subjektet transportuese, si dhe nëpërmjet skemave të lehtësirave fiskale për biznesin që ofron shërbimet e transportit për këto kategori personash.
- ◆ Ndërtimi i stacioneve të pritjes të udhëtarëve të përshtatura me elementet e sinjali stikës për PAK dhe autobusë të përsheshëm dhe të aksesueshëm për këta persona.
- ◆ Organizimi i fushatës së ndërgjegjësimit për të drejtat në transport për PAK, në bashkëpunim me institucionet përgjegjëse, palët e interesit dhe mediat.
- ◆ Bashkëpunim me autoritete vendore për të rritur ndërgjegjësimin dhe promovuar praktika të mira të transportit të aksesueshëm për personat me aftësi të kufizuara.
- ◆ Kontraktimi dhe vënia në dispozicion të mjeteve rrugore, mikrobuse të përshtatur që sigurojnë shërbimin “derë më derë”, brenda sistemit të transportit publik. Megjithatë ky numër është tepër larg nevojave reale.
- ◆ Vendosja e një kriteri/kushti, që një përqindje/numër i autobusëve të kompanive të licencuara për transportin rrugor të udhëtarëve në linjat e rregullta dhe në ato të shërbimeve të rastit /turistike, të kenë platformë/pajisje të përshtatshme për të siguruar aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara.
- ◆ Plotësimi i të gjitha kushteve për PAK në терминаlet e autobusëve, терминаlet/stacionet hekurudhore, detare dhe ajrore.
- ◆ Sigurimi i opsioneve/teknikave audiovizuale në të gjitha mjetet që ofrojnë transport publik.

- ◆ Shtimi i numrit dhe kualifikimit të stafit të organeve të kontrollit rrugor si, Task-Forcës, Policisë Rrugore, Policisë Bashkiake, etj, me qëllim monitorimin në terren të zbatimit të kuadrit ligjor përkatës nga subjektet që ofrojnë transport publik.