



ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅՈՒՆԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՍԱՐ
EUROPEAN UNION FOR ARMENIA



Այս հետազոտությունը պատրաստվել է Եվրոպական միության ֆինանսական աջակցությամբ, «Ինֆորմացիայի ազատության կենտրոն» ՀԿ-ի կողմից իրականացվող «Տեղեկատվության մատչելիություն և հետաքննական լրագրություն առավել իրազեկված քաղաքացիների համար» ծրագրով տրամադրված ենթադրամաշնորհի շրջանակում: Դրա բովանդակության համար պատասխանատվություն է կրում «Հայկական ճամբար» ՀԿ-ն և պարտադիր չէ, որ այն արտահայտի Եվրոպական միության և/կամ Ինֆորմացիայի ազատության կենտրոնի տեսակետները:

Երևան քաղաքում տեղաշարժման դժվարություններ ունեցող անձանց տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման արդյունավետությունը

Վարդուհի Արամյան

Սամվել Ռոստոմյան

Հերմինե Կարապետյան

Հետազոտության արդիականություն

ՀՀ-ն 2010 թվականին վավերացրել է ՄԱԿ-ի Հաշմանադամություն ունեցող անձանց իրավունքների մասին կոնվենցիան, որում ամրագրված է հաշմանադամություն ունեցող անձանց ազատ տեղաշարժի իրավունքը: Մյուս կողմից առկա է իրավիճակ, երբ հանրային տրանսպորտի անմատչելիությունը խոչընդոտում է տեղաշարժման դժվարություններ ունեցող քաղաքացիների անկախությունը, հանրային կյանքին նրանց լիակատար մասնակցությունը:

2014-2016 թվականներին Երևանի համայնքային բյուջեից գումարներ են տրամադրվել (մոտ 90 մլն դրամ) Երևան քաղաքի տրանսպորտային միջոցների հարմարեցման նպատակով: Ըստ Երևանի քաղաքապետարանի տրամադրած տեղեկությունների՝ սայլակներով տեղաշարժվող քաղաքացիների, մյուսների հետ համահավասար սպասարկելու նպատակով 2014-2016թթ. Չինաստանից ներկրված

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

հատուկ վերելակներով կահավորված, «Հիգեր» մակնիշի թվով 25 ավտոբուսներ են հանձնվել շահագործման 4 երթուղիներում (հ.հ.14, 20, 22, 28):

Ծրագիրը պետք է շարունակվեր նաև հաջորդ տարիներին, նախատեսվում էր ևս 5 քաղաքային ավտոբուսներ կահավորել վերելակներով:

Քանի որ ծրագիրն իր բնույթով առաջին անգամ է իրականացվում Հայաստանում, այս հետազոտության շրջանակներում փորձ է արվում գնահատել 2014-2016թթ տրանսպորտի հարմարեցման նպատակով իրականացված ծրագրի արդյունավետությունը:

Հետազոտությունն ունի երկու բաղադրիչ՝

- Երևան քաղաքի 2014-2018 թթ. բյուջեի տրանսպորտի մատչելիության ապահովման տողով բյուջետային ծախսերի մշտադիտարկում,
- 25 վերելակներով կահավորված «Հիգեր» մակնիշի ավտոբուսների հաշմանդամություն ունեցող անձանց սպասարկման որակի, ծառայության հասանելիության և աշխատանքի գնահատում:

Ծառայության հասանելիության և որակի գնահատման համար իրականացվել են խորքային հարցազրույցներ տեղաշարժման դժվարություններով պայմանավորված հաշմանդամություն ունեցող անձանց հետ, ինչպես նաև մատչելի տրանսպորտի ապահովման գործընացում ներգրավված անձանց հետ:

Իրականացվել են նաև հարմարեցված ավտոբուսների աշխատանքների սպասարկման դիտարկումներ նախապես մշակված դիտարկման քարտի միջոցով: Դիտարկվել են 2014-2016թթ. Չինաստանից ներկրված հատուկ վերելակներով կահավորված, «Հիգեր» մակնիշի թվով 25 ավտոբուսներ 4 երթուղիներում (հ.հ.14, 20, 22, 28):

Հետազոտության սահմանափակումներ: Հետազոտության շրջանակներում նախատեսված է եղել նաև խորին հարցազրույցների իրականացում մատչելի ավտոբուսների վարորդների հետ, պարզելու համար նրանց աշխատանքային պարտականությունների բովանդակությունը կապված վերելակների աշխատանքի հետ: Սակայն նրանց աշխատանքային գրաֆիկի սեղմության պատճառով դրանք իրականացնել չհաջողվեց: Վարորդների աշխատանքի մասին կարծիքներ ստացվել են հաշմանդամություն ունեցող անձանցից:

Հետազոտության արդյունքների հակիրճ նկարագիր

«Մատչելի» կամ «անարգել» միջավայր հասկացությունը կիրառվում է ֆիզիկական, զգայական կամ մտավոր խնդիրներ ունեցող մարդկանց տեղաշարժման «Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

համար անհրաժեշտ շրջակա ֆիզիկական միջավայրի բնութագրման, նրանց տեղաշարժման իրավունքի իրացման համար անհրաժեշտ պայմանների նկարագրության համար: Բնակչության առավել դժվար տեղաշարժվող խմբերի թվին դասվում են՝ հենաշարժողական, տեսողության և լսողության խնդիրներով մարդիկ, տարեցները, մանկասայլակներով մարդիկ, նախադպրոցական տարիքի երեխաները: Ինչպես տեսնում եք, բնակչության դժվար տեղաշարժվող խմբերի թվին, հաշմանդամություն ունեցող անձանցից բացի, դասվում են նաև բազմաթիվ այլ սոցիալական խմբեր: Հարկ է նշել, որ այն, ինչ արվում է հաշմանդամություն ունեցող անձանց հարմարության համար, շատ հարմար է նաև մնացած բոլոր մարդկանց համար, նույնիսկ եթե նրանք չունեն ֆիզիկական սահմանափակումներ:

«Մենք պետք է հաշվի առնենք նաև ծնողներին ովքեր մանկասայլակով են...պետք է չանտեսենք նաև այն փաստը որ մենք բոլորս հասակի հետ կապված խնդիրներ ունենանալու ենք...աստիճաններ տրանսպորտ բարձրանալ իջնել, ու սա մի խնդիր է, որը բոլորինս է դառնալու: Կան հաշմանդամություն ունեցողներ և կան մարդիկ ովքեր դեռևս չունեն...սա այն մասին է, որ հաշմանդամությունը բոլորի մասին է...առաջին հաշմանդամությունը, որը թակում է մարդու դուռը դա 40 տարեկանն է, երբ հեռուն սկսում էս ավելի լավ տեսնել...»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Այլ կերպ սա անվանում են ունիվեսալ կամ համընդահնուր դիզայնով միջավայր, որի պարագայում ծառայություններն ու ապրանքները կիրառելի են դառնում բոլոր մարդկանց համար առանց խտրականության: Ռոն Մեյզը, ով մանկուց պոլիոմելիտ ուներ և անվասայլակ էր օգտագործում, ասում էր, որ ունիվերսալ Դիզայնը «ոչ մի նոր գիտություն, ոճ կամ յուրահատկություն չէ: Այն միայն պահանջում է կարիքի և շուկայի վերաբերյալ իրազեկվածություն և ողջախոհ մոտեցում այն ամենի նկատմամբ, ինչ մենք նախագծում ենք և արտադրում, որպեսզի դրանք առավելագույնս օգտագործելի լինեն բոլորի կողմից»:

Տրանսպորտի, կրթության, բնակարանային և աշխատատեղերի մատչելիությունը սահմանափակող միջավայրերը նպաստում են հաշմանդամություն ունեցող անձանց մարզինալացմանն ու բացառմանը, ինչպես նաև աղքատության բարձր մակարդակի պահպանմանը:

«Կենտրոնում քիչ թե շատ բարվոք է, բայց շատ մեծ խնդիրներ կա, որովհետև քաղաքաշինական տեսանկյունից չի պահպանվում ունիվերսալ դիզայնի սկզբունքը: Խորհարդային միությունից եկած ժառանգություն,... երկար տարիներ մենք գործ ունենք հետևանքների վերացման հետ բայց դրանք ծնող պայմանները մենք չվերացրեցինք: Քաղաքաշինության կանոններն, օրինակ ցավոք պետք է նշենք, որ հսկայական ժառանգություն ունենք որ ոչ մի տեսակ մատչելիություն չի ապահովատում

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առագաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

հաշմանդամություն ունեցող տեղաշարժման դժվարություններով մարդկանց համար : Մա բացի տեղաշարժման իրավունքի խախտում լինեուց այլ ծառայություններից օգտվելու սահմանափակում է առաջացնում, կյանքի որակի և դրա հետ կապված հարցեր:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Տեղաշարժման դժվարություններով մարդկանց իրավունքի իրացման խնդիրները խիստ արդիական են շարունակում մնալ, քանի որ համաձայն հետազոտությունների¹ բացակայում է տեղաշարժման դժվարություններ ունեցող անձանց կարիքների վրա հիմնված քաղաքականությունների մշակումը և առհասարակ համապատասխան ռազմավարական մոտեցումը այդ հիմնախնդրի լուծմանը:

2014-2016թթ. ընթացքում Չինաստանից ներկրվեցին և «Հիգեր» մակնիշի ավտոբուսների վրա տեղադրվեցին վերելակներ՝ Երևանում տեղաշարժման դժվարություններ ունեցող մարդկանց տրանսպորտային ծառայություններ մատուցելու նպատակով: Դրանք հանձնվել են «Երևանի ավտոբուս» ՓԲԸ-ին:

Ավտոբուսների մատչելիությունը ապահովելու համար ուսումնասիրվել է միջազգային փորձը, որն իրականացրել է Կամար ՍՊԸ-ն: Արդյունքում վերելակների պատրաստումը իրականացվել է Չնաստանում՝ հաշվի առնելով դրա ֆինանսական շահավետությունը:

«Իրանցից ստացած տվյալներով տեսանք որ չի բավարարում մեր ավտոբուսներին չափերի տեսանկյունից: Տեխնիկական, բարձրություն ցածրություն լայնություն պետք է հարմար լինի: Ուղղակեցինք ,թե ինչ ենք մենք ուզում, նրանք մեր պայմանների հիման վրա պրոյեկտ կազմեցին, թե ինչպիսի հարմարանք պետք է լինի:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Ընդհանուր առմամբ հետազոտության ընթացքում վերելակների տեղադրման գործընթացի հետ կապված խնդիրներները կարելի է խմբավորել հետևյալ կերպ.

- Առաջին հերթին վերելակների տեխնիկական ապահովման համար անհրաժեշտ մասնագետների բացակայությունն էր երկրում:

«Քաղաքապետարանը մի քանի տարի առաջ սկսել էր նախաձեռնությունը: Չէր գտնում կազմակերպություն, որը կմասնակցեր այդ գործունեությանը: Ինչ մասնագիտական խնդիրներ կային ...չկային մասնագետները. ասենք շենքի լիֆտով զբաղնվողներ կան...

¹ «Մատչելի քաղաք» քաղաքացիական նախաձեռնության համաերևանյան մոնիթորինգի արդյունքների զեկույց

Էքսկյւաւտորների հետ կապված հարմարեցում , իսկ վերելակը դա միքիչ բարդ պրոցես է:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

- Տեղում մասնագետի բացակայության պատճառով վերելեկաների պատրաստումն ու դրանց փորձարկումն իրականացվել է Չինաստանում, ինչն էլ հիմք է հանդիսացել հետագայում այլ խնդիրների առաջացմանը:

«Ծրագիրը , երբ որ մենք սկսում էինք փորձնական Չինաստանում նույն ավտոբուսի վրա իրանց երկրում տեղադրեցին փորձնական նմուշը ու մեզ ցույց տվեցին: Մենք գնացինք տեսանք աշխատեց ու մինչև այսօր էլ աշխատում են այդ փորձարկման նմուշները:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

- Վերելակների աշխատանքի վերահսկում: Վերելակների նորոգման աշխատանքերի ծախսատարություն, անարդյունավետություն, քաղաքային ենթակառուցվածքների հետ անհամապատասխանություն:

Հետազոտության ընթացքում պարզվեց, որ վերելեկաները վերանորոգվել են 2017-2018 թթ. , 23-ը՝ 2017 թվականին, ևս 6-ը՝ 2018 թվականին, ծախսելով լրացուցիչ ընդհանուր՝ 12 մլն 134, 650 դրամ: Սակայն 2019թ. մայիս հունիս ամիսներին իրականացված դիտարկումները ցույց են տալիս, որ հարմարեցված ավտոբուսներն իրենց ողջ ներուժով չեն օգտագործվում: Իրականացված դիտարկման արդյունքները փաստում են, որ երթուղիներում շահագործվող «հարմարեցված» ավտոբուսների գերակշիռ մասը չունեն վերելակներ, թեև ավտոբուսների վրա առկա են սայլակից օգտվող անձանց տեղափոխող տրանսպորտային միջոցի տարբերանշանը: Առկա 1 դեպքի եզակիությունը թույլ չի տալիս խոսել սպասարկման համատեքստում երևույթի մասին ավելի ընդգրկուն:

«Դիտարկված 25 ավտոբուսներից միայն մեկն է ունեցել շահագործվող վերելակ: երկրորդն ունեցել է խնդիր, քանի որ մինչև վերջ չի բացվել, երրորդն անջատված էր հոսանքից՝ վարորդի պնդմամբ այն աշխատում է, սակայն հենց միացնում են ավտոբուսը հեսանքազրկվում է...»

«Չի կարող մի գծում մի քանի ավտոբուս լինել մատչելի որովհետև երբ աձնը մտնենում է կանգառին պետք է վստահ լինի, որ եկող տրանսպորտը մատչելի է և ինքը կկարողանա օգտվել դրանից: Բնականաբար մեր ռեսուրսները սահամանփակ են և մենք ի գործու չենք միանգամից լուծելու խնդիրը ուստի մենք պետք է իրավիճակային

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

լուծում տանք: Մենք պետք է գիծ գիծ մատչելիություն ապահովենք...ամբողջ գիծը, այլ ոչ թե դրա մեջ մի քանիսը:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

➤ Մատչելի տրանսպորտի անկանոն գրաֆիկ

Եթե հաշվի առնել, որ կան շահագործումից դուրս մնացած ավտոբուսներ և մյուս կողմից այն, որ միևնույն երթուղում ոչ բոլոր ավտոբուսներն են մատչելի, ապա պարզ է, դառնում, որ մատչելի տրանսպորտի աշխատանքային գրաֆիկը հաշմանդամություն ունեցողի համար անկանոն է:

Հարցվողները նշում են, այդ մասին են փաստում նաև հետազոտության արդյունքները, որոնք ի հայտ են բերում խնդիրներ կապված ավտոբուսների ժամանման, կանգառներում թեքահարթակների, ինչպես նաև ցուցատախտակների բացակայության հետ:

«Ես 16 թաղամասից ամեն օր գալիս եմ աշխատանքի: 28 համարի մեջ 4 ավտոբուս ունի վերելակ: Ամեն օր կարող է դրանիցի մեկը լինել վթարված: Մի շրջապատույտը ավտոբուսի 2 ժամ է: Եթե օրինակի համար 10.30 դուրս եմ գալիս կարող է կանգնել ավտոբուսին և ինձ այն մոտենա 2 ժամից քանի որ մեկն արդեն անցել է: Դա ինչպես է հնարավոր: Իսկ եթե յուրաքանչյուր 15 րոպեն մեկ անցնում է դա նշանակում է որ ես կարողանում եմ երթնեկել:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

➤ Երթևեկության մասին միասնական տեղեկատվական աղբյուրի բովանդակության խնդիր է առկա:

Երևանի քաղաքապետարանի կայքում նշվում է², որ «Հիգեր» մակնիշի թվով 25 հարմարեցված ավտոբուսները շահագործվում են 4 երթուղիներում (հ.հ.14, 20, 22, 28): Սակայն հետազոտության տվյալները փաստում են, որ դրանք ուղղակի չկան:

Գրեթե բոլոր վարչական շրջաններից հատուկ կարիքներով անձինք քաղաքի կենտրոն տեղափոխվելու և հակառակ ուղղությամբ վերադառնալու հնարավորություն ունեն: Ըստ այդմ, հ.14 երթուղին գործում է Զեյթուն Արաբկիր, Կենտրոն ուղղությամբ՝ հասնելով Շենգավիթ վարչական շրջան, հ.20 երթուղին Ավան վարչական շրջանից կհասնի Կենտրոն վարչական շրջան, հ.22 երթուղին Նոր Նորքից

² <https://www.yerevan.am/am/news/erewanowm-kownenank-bolorovin-nor-transportayin-hamakarg-och-t-e-p-op-okhowt-yowner-k-aghak-apeti-a/>

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

Կենտրոն վարչական շրջանով կհասնի Էրեբունի, հ.28 երթուղին Նոր Նորքից Զեյթունով կհասնի Արաբկիր, Աջափնյակ վարչական շրջաններ, այնուհետ նաև «Գրացիա» Հայկական Կարմիր Խաչի ընկերության միջազգային վերականգնողական կենտրոն:

Ստացվում է, որ երթևեկության մասին համակարգված տեղեկատվության աղբյուրը սխալ բովանդակություն է պարունակում, քանի որ նախորդ խնդրից արդեն պարզ է դառնում, որ ընդամենը մեկ վերելակով ավտոբուս է լիարժեք գործում:

Վերելակների աշխատանքի հետ կապված առկա մյուս խնդիրները կարելի է խմբավորել այսպես՝

- Ավտոբուսների ներքին կահավորման բացակայություն:
- Երևանի տեղանքի, ճանապարհների և վերելակի շահագործման ֆիզիկական պայմանների անհամապատասխանություն:
- Վերելակի աշխատանքի երկարատև ընթացք՝ մոտ երկու րոպե:
- Վերանորոգման վնասի հատուցման մեծ ծախսեր:

Մատչելի տրանսպորտի հետ կապված խնդիրների մյուս խումբը կապված է վարորդների հետ:

Նշենք, որ կարիք կա հավելյալ տեղեկատվության, թե ինչ հավելյալ պարտականություններ ունեն այն վարորդներն, ովքեր աշխատում են վերելակով ավտոբուսներում: Այս հետազոտությունը անդրադառնում է նրանց աշխատանքին հաշմանդամություն ունեցող անձանց տեսանկյունից:

Վարորդների հետ աշխատանքը հիմնականում կապված է հետևյալ հիմնախնդիրների հետ:

- Նրանց աշխատանքի գրաֆիկը:

Հարցվողները նշեցին, որ վարորդները շատ դեպքերում հրաժարվում են վերցնել իրենց ու դա պայմանավորված է վերելակի հետ ժամանակատար աշխատանքով, որի արդյուքնում նա էտ է ընկնում երթուղուց:

«Շատ դեպքերում ուշ էին մոտենում շրջապատյոցի պատճառով: Եթե մի գծի մեջ լինեն բոլոր մատչելի ավտոբուսները այդպես ավելի լավ է ու մարդակենտրոն: 28 կամ 22 համարները կարելի էր, ամբողջ գիծն ապահովել վերելկաներով, որ հարցնեին, օրինակ, որ ավտոբուսն է մատչելի, ասեինք...հիմա ասում ենք մատչելի է մասամբ ու չգիտես երբ է գալու:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

Պլանի գերակատարումը հաճախ հանգեցնում է գերծանրաբեռնված տրանսպորտի առկայության, որի այդպիսով հաշմանդամություն ունեցող անձի համար տեղ լինելու մասին խոսք գնալ չի կարող:

«Դուք գիտեք, որ մարդիկ ռաժուկով են նստում տրանսպորտ, ուր մնաց հաշմանդամը... իրա տեղը 4 հոգի ավել կվերցնի վարորդը:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

- Մյուս խնդիրը կապված է մատչելի ավտոբուսների հետ հաղորդակցման միասնական մոտեցման բացակայության հետ:

Մշակված մոտեցումն այն է, որ հաշմանդամություն ունեցող անձը ինքն է կապ հաստատում Երևան ավտոբուսի համապատասխան աշխատակցի՝ (դիսպետչեր կամ վարորդ) հետ և ճշտում կանգառին մոտենալու հավանական ժամանակը: Ու դա տատանվող ժամանակահատված է և երբեմն կարող է երկար տևել:

- Հաշմանդամություն ունեցող անձ-վարորդ կոմունիկացիա:

Հարցվողների հետ հարցազրույցների արդյունքում պարզ է դարձավ, որ վարորդները թեև տեղեկացված են եղել վերելակների աշխատանքի մասին, բայց նրանք տեղյակ չեն թե ինչպես է պետք հաղորդակցվել հաշմանդամություն ունեցող անձանց հետ: Խոսքը գնում է շփման՝ հավասարը հավասարին սկզբունքի բացակայության մասին:

«Նախկինում վարորդը չէր կանգնում, հիմա ուղղակի մոտենում եմ կանգառին, կապ չունի ես իրան չեմ սպասում բայց ինքը կկանգնի... իմ պես երկրորդին տեսնի կկանգնի բայց սկզբի շրջանում լիքը մարդու ես հասկանում էի նայում էին ինձ ու ասում ոնց եմ առհասարակ տնից դուրս եկել...»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Հարցման արդյունքները վկայում են, որ շփման շնորհիվ շատ դեպքերում կոտրվել են կարծատիպերը, որոնք եղել են մինչ այդ:

«Ավելի հեշտ է նման հարաբերությունների միջոցով կարգավորել իրավիճակը, քան բողոքների միջոցով:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Եղել են դեպքեր, երբ օրինակ վարորդը չի իմացել, ինչպես պետք է կարգավորել վերելակի աշխատանքը:

Հացազրույցների արդյունքում պարզ դարձավ, որ վարորդների աշխատանքը ունի կանոնակարգման կարիք ու խիստ վերահսկման: Դեպք էր, եղել երբ հարցվողին վարորդը հրաժարվել է վերցնել, և քաղաացին դիմել է «Երևանի ավտոբուս» ՓԲԸ-ին,

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

նրան աշխատանքից հեռացնելու պահանջով: Իսկ նրան տույժի նկատողության չէին արժանացրել՝ հիմնավորելով միայն, որ նրան փոխարինող չկա:

«Մտացվում է, որ եթե մի տեղ դուք աշխատեք ու իմանաք անփոխարինելի եք մեկա ձեր նկատմամբ որևէ բան չի կիրառվի: Դուք կաշխատեք ձեր քմահաճությամբ ոչ թե պարտականությունների իրականացման համար: Ը կարգն այն վարորդական իրավունքի տեսակն է, որը թույլ է տալիս վարել ավտոբուս և այս դեպքում կարգապահական տույժ չկիրառվեց:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Խնդիրների հաջորդ խումբը կապված է հաշմանդամություն ունեցող անձանց ինտեգրացիայի հետ: Առհասարակ նրանց սոցիալական միջավայրում ինտեգրաման խնդիր կա, ինչի մասին փաստում է նաև փորձագետը:

«Մատչելիություն ենթակառուցվածքների և հաշմանդամություն ունեցող մարդկանց իրավունքների շահերի պաշտպանությունը կարծարացած չէ և ամբողջ աշխարհում այն կա: Հարցը նրանում է որ նոր խնդիրներ չստեղծենք: Անտեսումը, գոյության մերժումը, խնդիրների տեսանելի չլինելը և էդ հատվածի նկատմամբ ոչ հարգալից մոտեցումը բերել է էս ամենին: Բայց մեր օրերում սա չպետք է տեղի ունենա: Օրենքների կանոնների բարելավման կարիք ունենք:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Հանրային տրանսպորտի մատչելիությունից օգտվում են նաև հաշմանդամություն չունեցող անձինք: Տրանսպորտի, կրթության, բնակարանային և աշխատատեղերի մատչելիությունը սահմանափակող միջավայրերը նպաստում են հաշմանդամություն ունեցող անձանց մարզինալացմանը: Նշենք, որ հարցվողները շատ հաճախ նշում էին, որ հաշմանդամություն ունեցող անձանց վերաբերվող ծրագրերում հաճախ կա մտահոգություն քիչ մասնակցության: Տրանսպորտի հետ կապված բարոփոխումը իրականացնելիս ևս եղել է մտահոգություն, որ հաշմանդամություն ունեցող անձիք չեն օգտվի: Բայց հանրային քաղաքականության իրականացման համար նման մոտեցումը սխալ է, քանի որ հնարավոր է սահմանափակ հնարավորություններով անձանց բացառում և հետագայում դժվար ինտեգրում իրականացվող գործընթացներում:

«Հոռմում բոլորը ավտոբուսները ցածր են: Հարց չկա հարամանեցված է թե ոչ, մարդուն պետք է լիարժեք գործող տրանսպորտ: Էական չի օգտվող կա, չկա, պետք է լինի մատչելի և վերջ: Խնդիրն այսպես պետք է դրվի: Փող չունենլաու խնդիրն էլ կա: Ասում եք ամիսը մեկ հոգի է նստում դրա համար չարժի տրանսպորտ գնել:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

Երևան քաղաքում մատչելիության ապահովման ռազմավարական մոտեցումը ևս կապված է այս հիմնախնդրի խորացման հետ: 2006 թվականի դեկտեմբերի 13-ին ՄԱԿ-ն ընդունեց հաշմանդամություն ունեցող անձանց իրավունքների մասին կոնվենցիան, որին միացավ նաև Հայաստանը: Սակայն դեռևս բավականին բացթողումներ կան կոնվենցիայի դրույթների իրականացման հետ կապված: Կոնվենցիայի հիմնական սկզբունքներից մեկը մատչելիությունն է, որը հաշմանդամություն ունեցող անձանց անկախ ապրելու և կյանքի բոլոր բնագավառներում լիակատար մասնակցության հնարավորություն ընձեռելու նպատակով ձեռնարկվող համապատասխան միջոցներն են, որպեսզի նրանց համար մյուսների հետ հավասար հիմունքներով ստեղծվի բոլոր հարմարությունների ու ծառայությունների մատչելիությունը, որոնք հասանելի են հասարակությանը և՛ քաղաքներում, և՛ գյուղական վայրերում: Երևանում առկա մատչելի վայրերի ներկայացման նպատակով «Մատչելի քաղաք» նախաձեռնության շրջանակներում ստեղծվել է matcheli.am կայքը, որտեղ տեղեկատվություն կարող է տեղադրել ցանկացած օգտատեր: Մուտք գործելով կայքի «Մատչելիության քարտեզ» բաժինը՝ հենց քարտեզի վրա երևում է «ավելացնել նոր օբյեկտ» գրառումը, որտեղից էլ հնարավոր է տեղադրել տեղեկատվությունը: Այսպես յուրաքանչյուրն իր ներդրումը կունենա ստեղծելու մի համակարգ, որը թույլ կտա տեղաշարժման խնդիրներ ունեցող մարդկանց գտնել իրենց համար մատչելի ուղղությունն ու վայրերը:

«Կայքում ներկայացված են, թե ինչին է պետք ուշադրություն դարձնել տեղանքի մատչելիությունը նկարագրելիս: Իսկ մատչելիություն ասելով հասկանում ենք ոչ միայն ֆիզիկական մատչելիությունը, այլև փոխադրամիջոցների, տեղեկատվության և այլ ծառայությունների հասանելիությունը: Երբ որ հաշմանդամություն ունեցող անձը դուրս է գալիս փողոց, նա բախվում է շատ կարծրատիպերի, իր հանդեպ տարբեր վերաբերմունքի: Եթե մենք ուզում ենք ունենալ համընդհանուր մատչելիություն, խնդիր ենք դնում նաև կոտրել հաշմանդամություն ունեցող մարդկանց հանդեպ եղած կարծրատիպերը, որպեսզի առհասարակ բոլորս հասկանանք, որ այդ մարդիկ մեկն են մեզանից, որ հաշմանդամությունը դիտարկենք պարզապես որպես բազմազանություն և փորձենք հասկանալ, թե ինչ ներդրում կարող են ունենալ այդ մարդիկ մեր հասարակության կյանքում:»

Մեջբերում հարցվողի խոսքից

Համաձայն «Մատչելի քաղաք» քաղաքացիական նախաձեռնության համաերևանյան մոնիթորինգի արդյունքների զեկույցի՝ 2013-2014 թթ. կառուցված թեքահարթակների 11 տոկոսը: Դրանք մեծամասամբ համապատասխանում են նորմերին և 2014 թ-ին կառուցված թեքահարթակները ավելի լավն են, քան նախկինները:

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

Մատչելի տրանսպորտի հետ կապված ընդհանուր եզրակացություններն ու առաջարկները

- **Տրանսպորտի հարմարեցումն իրականացվել է հաշվի չառնելով մեր տեղանքն ու պայմանները:**

Առաջարկություն

- Անհրաժեշտ է բոլոր հանրային նախաձեռնություններում՝ այդ թվում տրանսպորտային ցանցի ներդրման աշխատանքներում մատչելիությունը սահմանել որպես կարևորագույն նորմ:
- Անհրաժեշտ է ակտիվ համագործակցություն հաշմանդամություն ունեցող անձանց խմբերի/կազմակերպությունների հետ, նրանց դիտարկելով որպես փորձագիտական ռեսուրս:
- Հանրային քաղաքականություններ մշակելիս, անհրաժեշտ է ի սկզբնաէ բացառել, որևէ խմբի մեկուսացումը և քայլեր ձեռնարկել հետագայում դա բացառելու համար:
- Հանրային տրանսպորտում ապահովել համապատասխան տարածություն օժանդակ սարքերի և/կամ պարագաների համար:

- **Վերելակների կիրառման համակարգը ճկուն չէ**

Առաջարկություն

- Ավտոբուսների դիզայնը պետք է համապատասխանի անհատական կարիքների լայն շրջանակի համար:
- Վերապատրաստել վարորդներին լրացուցիչ պարտականությունների իրականացմանը թե՛ հոգեբանորեն թե՛ ֆիզիկապես:
- Ապահովել լրացուցիչ սարքերի օգտագործման մատչելիություն և պարզություն թե՛ վարորդների և թե՛ ուղևորների համար:

- **Վերելակների կիրառման գործընացը պարզ չէ**

Կիրառման եղանակը հասկանալի չէ ուղևորների ու երբեմն նաև վարորդների համար: Դա հանգեցնում է խմբերի մարզինսլացման և ծրագրի անարդյունավետության:

Առաջարկություններ

- Անհրաժեշտ է լինել հետևողական վարորդների աշխատանքում:

«Հայկական ճամբար» լեզվի և առազաստանավի դպրոց» ՀԿ

“Armenian Camp” NGO

- Անհրաժեշտ է ապահովել առավելագույն գրագիտություն և լեզվական հմտություններ:
- Անհրաժեշտ է վերապատրաստել վարորդներին:
- Անհրաժեշտ է իրականացնել ներառական քաղաքականություն և հաշմանդամություն ունեցող անձանց ընդգրկել մարզինալացված խմբերի սոցիալական ներառման աշխատանքներում:

- **Հանդուրժողականություն / կայունություն սխալների նկատմամբ**

Առաջարկություններ

- Անհրաժեշտ է լինել ճկուն և կայուն սխալ կամ պատահական օգտագործման դեպքում առաջացող վտանգների ու վթարների նկատմամբ:
- Պետք է բացառել այլ անձանց կողմից ֆիզիկական միջամտությունը հաշմանդամություն ունեցող անձնաց տրանսպորտ տեղափոխելու հարցում: