

BEI JASPERS
CONSOLIDAREA CAPACITĂȚII DE ELABORARE A PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ
DURABILĂ

Mobilitate incluzivă și accesibilitate

23-24 Septembrie 2024

Declinare a răspunderii: versiunea în limba română este o traducere a originalului în limba engleză doar în scop informativ. În cazul unei discrepanțe, originalul în limba engleză va prevala.

Cuprins

- Cartografierea cetățenilor aflați în situații vulnerabile
- Abordarea dificultăților, tendințelor și politicilor în domeniul incluzivității
- Identificarea problemelor tangibile și intangibile în materie de mobilitate și soluții pentru aceste provocări
- Prezentarea principiilor PMUD și a celor 4 etape în contextul planificării mobilității incluzive și accesibile
- Prezentarea de exemple de studii de caz pentru crearea unor sisteme de transport mai favorabile incluziunii

Această prezentare nu reprezintă în mod necesar punctul de vedere al Băncii Europene de Investiții (BEI), al Comisiei Europene (CE) sau al altor instituții și organisme ale Uniunii Europene (UE). Opiniile exprimate în prezentarea de față, inclusiv interpretarea (interpretările) regulamentelor, reflectă opiniile actuale ale autorului (autorilor), care nu corespund în mod necesar cu opiniile BEI, ale CE sau ale altor instituții și organisme ale UE. Opiniile exprimate aici pot diferi de opiniile prezentate în alte documente, inclusiv în studii similare, publicate de BEI, de CE sau de alte instituții și organisme ale UE. Conținutul acestei prezentări, inclusiv opiniile exprimate, este valabil la data publicării prezentei, dată menționată mai sus, iar acestea se pot modifica fără o notificare prealabilă. Nicio declarație sau garanție, expresă sau implicită, nu este sau nu va fi formulată și nicio răspundere sau responsabilitate nu este sau nu va fi acceptată de BEI, de CE sau de alte instituții și organisme ale UE în ceea ce privește acuratețea sau caracterul complet al informațiilor conținute în prezentarea de față și orice astfel de răspundere este exclusă în mod explicit. Niciun element din prezentarea de față nu poate fi asimilat unei forme de consultanță în materie de investiții, juridică sau fiscală și nici nu poate fi folosit ca reprezentând o astfel de consultanță. Consultanța profesională specifică trebuie întotdeauna solicitată separat înainte de a întreprinde orice acțiune bazată pe această prezentare. Reproducerea, publicarea și retipărirea se pot realiza numai cu permisiunea prealabil exprimată în scris din partea BEI.

Versiunea în română este o traducere a originalului în limba engleză doar în scop informativ. În cazul unei discrepanțe, originalul în limba engleză va prevala.

Obiectivele învățării

- Înțelegerea principalelor concepte și a celor mai recente evoluții pe această temă, precum și creșterea nivelului de conștientizare cu privire la cele mai importante centre de resurse publice disponibile.
- Conștientizarea modalităților multiple prin care sistemele de mobilitate pot ajunge să fie inadecvate pentru diversitatea de cerințe venite din partea cetățenilor.
- Înțelegerea cerințelor fundamentale pentru asigurarea unei mobilități incluzive și accesibile în proiectarea infrastructurii, pentru exploatarea vehiculelor și pentru sistemele de informare.
- Oferirea unei surse de inspirații pentru ca participanții să poată să încadreze aspectele legate de incluziune în contextul unui PMUD.

Reflecție / Încălzire

Video

Materiale ajutătoare

- Ați lucrat pe probleme de incluziune socială în planurile urbane?
 - În ce domenii ați constatat cele mai dificile provocări/obstacole?
 - În cazul unui răspuns negativ, care credeți că sunt principalele motive pentru această absență?



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Inclusive and accessible



© European Commission, Ambassadors for Diversity in Transport (EC, 2023)

Materialul video propus a fost pregătit de serviciile BEI pentru a prezenta vizual o misiune de asistență tehnică desfășurată de un consorțiu care a inclus NKE pentru a sprijini TMB (operatorul de transport public din Barcelona) în procesul de implementare a strategiei sale de combatere a hărțuirii sexuale și de prevenire a comportamentelor anti-LGBTIQ. Ambele planuri includ un pachet de 21 de măsuri al căror scop este ca serviciile de transport ale TMB să fie accesibile, confortabile și sigure pentru toți călătorii, aliniate la obiectivele PMUD publicate de Àrea Metropolitana de Barcelona în 2022 (https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/barcelona-updates-its-urban-mobility-plan-2024-2022-11-10_en?prefLang=lv)

Context | Înțelegerea conceptelor principale

- Mobilitatea și accesibilitatea nu sunt același lucru, nu trebuie utilizate intersanjabil

Accesibilitate - capacitatea de a utiliza sau de a accesa ceva, de exemplu, un serviciu. Depinde de:

- Ușurința de a ajunge la acel serviciu (fizic sau digital)
- Înțelegerea cognitivă
- Accesibilitatea financiară
- Accesibilitatea emoțională

Mobilitate - deplasarea cu ușurință între două puncte sau destinații, adesea definită prin specificații tehnice privind frecvența circulației sau economiile de timp ale unui mijloc de transport.

- În general, mobilitatea nu este un scop în sine, ci un mijloc pentru accesul la bunuri și servicii

Mobilitatea și accesibilitatea sunt concepte distincte, iar în procesul de elaborare a PMUD trebuie prezentate în mod clar obiectivele aferente fiecăruia.

PMUD **nu trebuie doar să se concentreze asupra aspectelor legate de mobilitate, ci mai degrabă să pună accentul pe accesibilitate**, în special pentru persoanele cu mobilitate redusă și alte categorii vulnerabile. Prin urmare, în procesul de integrare a perspectivei incluziunii în toate etapele procesului de planificare, trebuie avute în vedere câteva concepte de bază, în special cele trei dimensiuni ale accesibilității (NOTĂ: este important să se facă trimitere la modulul 9 și să se evidențieze importanța luării în considerare a acestor dimensiuni la elaborarea analizei cererii):

1. **Accesibilitatea funcțională:** Această dimensiune se referă la aspectele fizice ale accesibilității, de exemplu, dacă un spațiu sau un serviciu este accesibil din punct de vedere fizic și poate fi de utilizat, indiferent de abilitățile fizice ale utilizatorilor. Includem aici elemente precum rampele și ușile late pentru utilizatorii de scaune rulante, precum și semnalizarea accesibilă pentru persoanele cu deficiențe de vedere.
2. **Accesibilitatea tehnică:** Această dimensiune pune accentul pe accesibilitatea digitală, pentru a asigura că informațiile și serviciile electronice și online sunt accesibile tuturor utilizatorilor, inclusiv celor cu dizabilități. În acest sens, este necesară respectarea standardelor tehnice, cum ar fi Ghidul privind accesibilitatea conținutului web (WCAG), pentru a face site-urile web, aplicațiile și documentele

digitale perceptibile, utilizabile și inteligibile pentru toată lumea, astfel încât o persoană cu deficiențe de vedere, de exemplu, să poată înțelege cum funcționează sistemul de transport public datorită suportului audio.

3. **Accesibilitatea emoțională:** Această dimensiune are în vedere aspectele psihologice și emoționale ale accesibilității, subliniind importanța creării unor medii și interacțiuni primitoare, incluzive, fără discriminare sau stigmatizare. În acest sens, este necesară promovarea unui sentiment de apartenență și acceptare pentru persoane cu identități diverse, din medii diverse, a empatiei, respectului și înțelegerii în rândul tuturor utilizatorilor.

Întrebare pentru stimularea dialogului, la începutul sesiunii (abordare inversă). Întrebați participanții: *folosiți adesea conceptele de accesibilitate și mobilitate ca sinonime în activitatea dumneavoastră de zi cu zi?*

Context | Provocări și tendințe în materie de incluziune

Politicile privind transportul și serviciile în domeniul trebuie să țină seama de egalitatea de gen și de diversitate, deoarece sistemul de transport este un factor deosebit de important pentru

■ **Genul** – un factor determinant major în opțiunile de transport.

- Femeile au caracteristici specifice, preferând adesea să grupeze rezolvarea mai multor probleme într-o singură deplasare.
- Femeile apelează mai mult la transportul în comun (TC) sau la mersul pe jos decât bărbații, însă sunt deficitar reprezentate în forța de muncă din domeniul transporturilor.

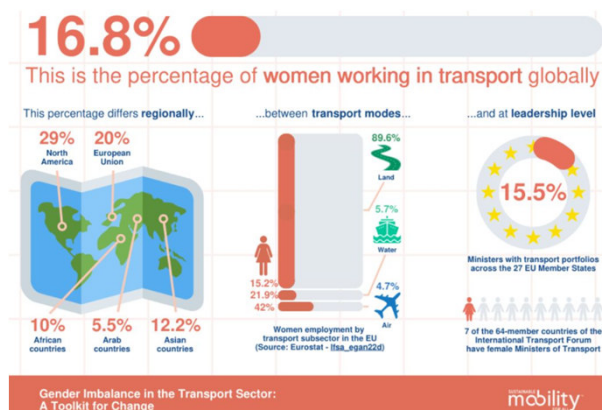
■ **Categoriile vulnerabile** sunt expuse la riscuri mai mari decât majoritatea populației.

- De asemenea, acestea sunt adesea „mai dificil de accesat”.

Este chiar mai dificil în cazul „dizabilităților ascunse”.



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Inclusive and accessible mobility



Gender Imbalance in the Transport Sector – a toolkit for change, *SUM4All*, Banca Mondială (2023)



Mult timp, specialiștii și cercetătorii din domeniul transporturilor au perceput **obstacolele în calea accesului la transportul public ca fiind legate în principal de elemente fizice**. Însă și obstacolele mai puțin tangibile au un impact la fel de semnificativ ca și accesibilitatea fizică. Există deja numeroase cercetări care arată că **femeile și persoanele cu alte identități de gen folosesc transportul în comun mai mult decât bărbații și au tipare de deplasare mai complexe, care necesită mai mult timp, și care nu sunt întotdeauna avute în vedere în procesul de elaborare a politicilor privind mobilitatea**. De exemplu, este mai probabil ca femeile să **parcurgă distanțe mai scurte și să se oprească mai frecvent** în timpul deplasărilor. Acest lucru se datorează în principal alocării predominante în funcție de gen a rolurilor și responsabilităților casnice, care afectează mobilitatea individuală.

Categoriile „greu accesibile” se referă la segmente ale populației care sunt adesea marginalizate sau deservite deficitar și, prin urmare, nu pot participa activ la procesul de planificare. Aceste categorii cuprind diverse caracteristici demografice, inclusiv, dar fără a se limita la acestea, familii numeroase, familii monoparentale, imigranți și alte comunități marginalizate. Implicarea acestor grupuri este esențială pentru a asigura că inițiativele în domeniul planificării urbane sunt incluzive și echitabile. În diapozitivul 22, când descriem metode de comunicare pentru PMUD-uri incluzive, menționăm câteva opțiuni de implicare a acestor categorii.

Merită menționat faptul că studiile [FRA](#) (Agenția pentru Drepturi Fundamentale a UE) indică transportul public drept una dintre cele mai frecvente situații în care comunitățile

LGBTIQ sunt expuse atacurilor fizice sau sexuale.

Un alt aspect mai puțin vizibil sau cercetat vizează hărțuirea sexuală și discriminarea persoanelor LGBTIQ, inclusiv a femeilor și a persoanelor având identități de gen. Într-adevăr, chiar dacă orașele europene sunt percepute ca fiind sigure, cercetările privind aspectele intersecționale arată că anumite cartiere și zone urbane nu sunt percepute ca fiind sigure, în special în timpul nopții, și mai ales de către femei și populația LGBTIQ. Într-adevăr, încă persistă discriminarea împotriva persoanelor LGBTIQ în Uniunea Europeană. În 2021, au fost raportate infracțiuni motivate de ură împotriva persoanelor LGBTIQ în aproape toate statele membre. Cele mai recente informații raportate de societatea civilă arată că, la nivel european, 2022 a fost cel mai violent an pentru persoanele LGBTIQ în ultimul deceniu (Hortelano, Alejandro Ortega, et al, 2021, *Women in Transport Research and Innovation: A European Perspective*, Sustainability, 13, 6796. https://www.researchgate.net/publication/352482425_Women_in_Transport_Research_and_Innovation_A_European_Perspective and Song Ying, 2023, *Advancing equity in accessibility and travel experiences: the role of gender and identify*, department of transportation, University of Minnesota, www.mdl.mndot.gov/items/202310)

Context | Identificarea categoriilor vulnerabile

- Categoriile vulnerabile nu sunt bine reprezentate în procesele de coordonare în cadrul PMUD; de asemenea, le este dificil să își facă cunoscute nevoile. Astfel, sistemele de transport nu oferă întotdeauna facilitățile necesare pentru asigurarea accesibilității.
- **Politicile privind planificarea în domeniul transporturilor** trebuie să garanteze **accesibilitatea** sistemelor de transport pentru:
 - Persoane cu mobilitate redusă temporar sau permanent (MRP);
 - Copii și tineri (pentru a încuraja utilizarea independentă a transportului public);
 - Persoane în vârstă;
 - Migranți și minorități etnice;
 - Persoane cu venituri mici și șomeri;
 - Persoane care locuiesc în zone rurale sau defavorizate;
 - Persoane cu competențe digitale precare, care nu le permit să utilizeze noile servicii de mobilitate și persoane fără acces la internet.
- Orientările privind designul universal descriu în detaliu aceste aspecte
- Transportul accesibil trebuie, de asemenea, să contribuie la obiective mai ample legate de sănătate și bunăstare.



Categorii de utilizatori care vor beneficia de accesibilitatea mijloacelor de transport. Sursa: Rebbstock, Markus (Ed.) (2017): *Economic benefits of improved accessibility to transport* (ITF)

Dizabilitățile în UE

Datele la nivelul Uniunii Europene puse la dispoziție de Eurostat arată că aproape 1 din 4 cetățeni europeni se confruntă cu obstacole fizice și psihologice în calea accesării transportului public, iar 1 din 2 cetățeni cu vârsta peste 65 de ani din UE sunt considerați persoane cu dizabilități.

- Disponibilitatea datelor dezagregate privind cererea pentru aceste segmente sociale este adesea o problemă, ceea ce limitează capacitatea de a analiza problematica și de a identifica soluții. Acest lucru se datorează, de exemplu, dispozițiilor RGPD care limitează capacitatea de a identifica aceste categorii în activitățile de colectare a datelor. De asemenea, dizabilitățile ascunse îngreunează acest proces. De exemplu, intersecțiile colorate pot reprezenta un obstacol pentru persoanele cu dizabilități ascunse, cum ar fi autismul sau daltonismul, deoarece acestea pot fi derutate din cauza lipsei de contrast al culorilor, astfel încât nu se simt în siguranță

- În ceea ce privește ultimul punct, este important de remarcat faptul că obiectivele privind sănătatea și bunăstarea se află în mare măsură în afara domeniului de aplicare al aspectelor analizate în mod tradițional în planificarea transporturilor.

- Este la fel de important să înțelegem că mediul accesibil nu este doar un factor esențial pentru persoanele cu dizabilități și necesar pentru până la 40% din populație, ci și o chestiune de confort pentru toți utilizatorii. Statisticile privind dizabilitățile în UE evidențiază faptul că acestea constituie un motiv de îngrijorare pentru toată lumea, deoarece oricine poate ajunge în această categorie din cauza unei probleme de sănătate, a unui accident sau pur și simplu a îmbătrânirii.

Mesajul important care trebuie transmis se referă la adoptarea orientărilor privind proiectarea universală (proiectare pentru toți) și la faptul că, atunci când abordăm accesibilitatea, contribuim și la obiective mai largi legate de sănătate și bunăstare

- Datele colectate pentru unele dintre aceste categorii „greu accesibile” sunt deficitare. De exemplu, există puține cercetări privind **etnia** și echitatea transportului. Pentru „minoritari”, inclusiv persoane de culoare sau aparținând unor minorități etnice, transportul public poate fi un mediu ostil. Potrivit cunoștințelor în domeniul PMUD, un sfert dintre tinerii de culoare și aparținând unor minorități etnice au fost hărțuiți din cauza culorii pielii, rasei sau religiei lor în transportul public (DfT, 2012). De asemenea, se raportează mai multe victime și vătămări corporale în trafic în rândul persoanelor din aceste categorii, comparativ cu celelalte.

- La proiectarea sistemelor de transport, trebuie acordată o atenție specială comunităților LGBTIQ și, în special, aspectelor de **intersecționalitate**. De exemplu, persoanele cu venituri mai mici pot avea o sănătate mai precară, un nivel mai redus de alfabetizare și pot să nu locuiască în zone deservite de servicii de transport regulate.

- Este important să nu considerăm de la sine înțeleasă capacitatea oamenilor de a se deplasa în interiorul orașului. Nevoile și interesele locuitorilor diferă, în funcție de etapa la care se află în viață, de realitățile și de mediul local. Anumiți **factori** precum vârsta, dizabilitatea și, într-o măsură diferită, deplasarea cu copii mici sau cu bagaje grele, reprezintă obstacole în calea mobilității persoanelor și, în consecință, a capacității acestora de a avea acces la locuri de muncă, servicii și alte activități

Context | Sărăcia din perspectiva transporturilor

- Regulamentul CE 2023/955 descrie sărăcia din perspectiva transporturilor ca fiind rezultatul unei combinații de factori precum venituri mici, costuri mari cu combustibilul sau lipsa unui mijloc de transport accesibil sau la prețuri accesibile.
- Există persoane cu venituri mici care se deplasează cu mașina deoarece transportul public nu poate răspunde nevoilor zilnice de mobilitate (locul de muncă, clienți, asistență medicală) ale acestora. Adesea, mașinile pe care le folosesc sunt vechi și generează volume mari de emisii de gaze cu efect de seră și poluanți.
 - Politicile privind decarbonizarea pot interzice astfel de mașini sau le pot impozita suplimentar.
 - Trebuie acordată o atenție specială acestor cazuri în cadrul „tranziției echitabile” (pentru a nu lăsa pe nimeni în urmă).

Availability: Accessibility: Affordability:

No suitable transport option available



Transport options do not reach destinations and opportunities



High cost burden



Time budget:

Excessive amount of time in travel



Adequacy:

Travel conditions are dangerous, unsafe or unhealthy for the individual



- Specialiștii din domeniul transporturilor trebuie să garanteze „dreptul la acces la oraș” și să evite situațiile în care normele și metodele de planificare a transporturilor privilegiază deplasarea celor mai capabili. Există numeroase măsuri pe care le pot alege autoritățile locale atunci când își propun să abordeze problemele de gen sau să promoveze incluziunea în mobilitate, care pot fi grupate în cinci categorii principale: **disponibilitate, accesibilitate, accesibilitate financiară, timp și adecvare**. Aceste perspective trebuie utilizate de specialiștii din domeniul transporturilor ca o listă de verificare, aplicată atunci când se analizează și se propun măsuri și pachete de măsuri: de exemplu, vehiculele și stațiile de transport public, precum și spațiile publice adiacente, sunt corespunzător proiectate și accesibile? Există spațiu rezervat cărucioarelor pentru copii sau scaunelor rulante? Subvențiile acordate pentru categorii specifice de utilizatori ai transportului public sau instituirea unui sistem integrat de tarife ating obiectivele stabilite? (a se vedea diapozitivul cu lista de verificare)

În cazul persoanelor defavorizate social, corelația cu dificultăți de accesare a transportului poate conduce la sărăcie din perspectiva transporturilor

- Spre deosebire de sărăcia energetică, un concept consolidat, definit la nivel european și beneficiind de orientări în materie de politici (https://energy.ec.europa.eu/news/commission-publishes-recommendations-tackle-energy-poverty-across-eu-2023-10-23_en), cercetările privind sărăcia din perspectiva transporturilor în UE sunt rare și fragmentate (Mari Martiskainen, et al. https://www.researchgate.net/publication/347463852_New_Dimensions_of_Vulnerability)

ty_to_Energy_and_Transport_Poverty și „Transport poverty : a systematic literature review in Europe“, JRC Science for Policy Report). Cu toate acestea, au fost elaborate definiții de lucru în contextul unor proiecte finanțate de UE (după cum menționează Tobias Kutler), iar Comisia a publicat, de asemenea, o primă definiție oficială preliminară în Regulamentul 2023/955.

- Pentru a ilustra cel de al treilea punct, se poate pune în discuție cazul cetățenilor care lucrează în industria serviciilor (cum ar fi personalul de curățenie din hoteluri), care încep programul de lucru foarte devreme dimineața și au opțiuni de transport public limitate la orele respective. În afara orelor de vârf, orarele mijloacelor de transport public și conceptele de mobilitate (la cerere, în locul serviciilor regulate) trebuie să pună accentul pe cererea nesatisfăcută, având în vedere în special rutele de noapte care pot fi relevante pentru cetățenii care lucrează în ture de noapte.

Prin urmare, orarele mijloacelor de transport public, în special în afara orelor de vârf, trebuie să pună accentul pe cererea nesatisfăcută, în special în timpul turelor de noapte.

Context | Cadrul general de politici și inițiative pe mai multe fronturi

Politici și strategii UE

- Strategia privind egalitatea de gen (2020)
- Planul de acțiune al UE de combatere a rasismului pentru perioada 2020-2025
- Cadrul strategic al UE pentru egalitatea, incluziunea și participarea romilor (2020)
- Strategia privind egalitatea pentru persoanele LGBTIQ (2020-2025)
- Strategia UE privind drepturile persoanelor cu handicap (2021-2030)
- Cartea verde privind îmbătrânirea populației (2021)
- Planul de acțiune privind Pilonul european al drepturilor sociale (2021)
- Cardul european pentru dizabilitate (2023)
- AccessibleEU (2023)
- Fondul social pentru climă (2023)

Inițiative pentru crearea unor rețele de colaborare și advocacy

Exemple de inițiative la nivel național

- Les femmes à vélo (FR)
- Mujeres en Movimiento (ES)

Exemple de inițiative la nivel sectorial

- Femei pe bicicletă
- European Pride in Aviation Network

Exemple de inițiative la nivel de segment al societății

- European Disability Forum
- Age Platform Europe

Exemple de inițiative multitematice

- Ambasadorii diversității în transporturi (CE)

- **Obiectivul planificării incluzive a transportului** este asigurarea accesibilității de înaltă calitate, în condiții de siguranță, la o varietate de destinații urbane, pentru toate categoriile de populație, indiferent de circumstanțele personale ale acestora, în conformitate cu strategiile UE, inclusiv cu Pilonul UE al drepturilor sociale.

- Accesul la educație, locuri de muncă, unități sanitare, printre alte activități de bază, este considerat o nevoie umană fundamentală și, adesea, este tratat ca un drept al omului. Elementul central al eforturilor de planificare a mobilității la nivel de oraș este (sau ar trebui să fie) asigurarea transportului și mobilității care să permită satisfacerea acestor nevoi. Aceste demersuri sunt ancorate în strategiile și legislația UE, care s-au axat, pe rând, asupra problematicii de gen (relevante în ultimii 40 de ani), nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă (în special în ultimii 20 de ani) și diversității și aspectelor intersecționale (în ultimii 5 ani); în acest sens, s-au creat și sunt active în Europa mai multe rețele și inițiative de promovare.

- În contextul politicii sale „nimeni nu poate fi lăsat în urmă”, corelată cu dubla tranziție (digitală și ecologică), CE a salutat și a stimulat elaborarea unor politici și strategii ale UE pentru promovarea unor medii mai favorabile incluziunii pentru grupurile vulnerabile. Cardul UE pentru dizabilitate este un exemplu de astfel de strategii. Pentru a asigura că persoanele cu dizabilități pot circula liber în UE, Comisia a propus în 2023 crearea: i) unui nou card european pentru dizabilitate și; ii) unui card european de parcare îmbunătățit pentru persoanele cu dizabilități

- i) Acesta servește drept certificare a dizabilității în toate țările UE. Acordă titularilor acces egal la **condiții speciale și tratamente preferențiale** oriunde în UE, inclusiv acces prioritar și tarife reduse
- ii) Garantează utilizarea locurilor de parcare și a facilităților rezervate persoanelor cu dizabilități în toate țările UE.

- Accessible EU este un alt exemplu concret de centru de resurse în care specialiștii din domeniul transporturilor pot găsi rezultate ale unor cercetări aplicate și surse de inspirație pentru crearea a unor medii urbane mai favorabile incluziunii. Acesta este un centru de resurse care se concentrează asupra accesibilității, în domeniile mediului construit, transporturilor, tehnologiilor informației și comunicațiilor și politicilor pentru a asigura participarea persoanelor cu dizabilități în toate domeniile vieții, în condiții de egalitate cu ceilalți.

- Între timp, au fost create rețele de cooperare pentru a pleda în favoarea categoriilor vulnerabile din societate și pentru a contribui la crearea unor orașe mai egale și mai incluzive. Un exemplu în acest sens este Age Platform (Platforma vârstelor), care își propune să atragă atenția asupra opiniilor și drepturilor persoanelor în vârstă.

- De asemenea, există numeroase resurse create în cadrul proiectelor finanțate de Uniunea Europeană, disponibile online. Avem aici exemplul proiectului Trips, care oferă aplicația TRIPS MDI (<https://trips-project.eu/deliverables/#toolkit>) pentru evaluarea caracterului incluziv al mobilității urbane (poate fi utilizată de oricine, inclusiv de persoanele cu deficiențe de auz sau de vedere), sau al instrumentului INDIMO (<https://www.indimoproject.eu/indimo-digital-mobility-toolbox/>) care oferă specialiștilor din domeniul transporturilor posibilitatea de a evalua caracterul incluziv și accesibilitatea unui serviciu de transport digital din perspectiva proiectării universale și de a primi un set de recomandări pentru eliminarea punctelor slabe.

Cum ar trebui să acționeze orașele? | Formularea generală a problemei

- Responsabilii de întocmirea PMUD trebuie să se gândească: **cum poate procesul PMUD să abordeze accesibilitatea în cazul persoanelor aflate în situații vulnerabile?**
- Pentru a asigura că toate categoriile de populație beneficiază în mod egal și că nu se perpetuează inegalitatea, **PMUD trebuie să integreze dimensiunea de gen și diversitatea.**
 - Acest lucru presupune evaluarea implicațiilor oricărei acțiuni planificate, atât pentru femei, cât și pentru bărbați (a se vedea EIGE*)
 - Preocupările și experiențele femeilor, precum și ale bărbaților trebuie să constituie o dimensiune integrală a elaborării, implementării, monitorizării și evaluării politicilor și programelor.
- Procesul poate fi **extins pentru a răspunde diversității tuturor categoriilor vulnerabile**, permițându-le să își satisfacă nevoile de mobilitate în mod liber și în mod autodeterminat.
- Nevoile trebuie avute în vedere în toate etapele, planificare, analiză, implementare
- Selecția indicatorilor adecvați este esențială

- Pentru o abordare receptivă în planificarea strategică a transportului urban, PMUD trebuie să integreze dimensiunea incluziunii. Aceasta presupune colectarea și examinarea sistematică a informațiilor privind diferențele de gen și alți indicatori aferenți relațiilor sociale, ca instrument de sprijinire a planificării mobilității pentru orașe mai bune și mai incluzive.

- Ca sugestii/recomandări pentru specialiștii din domeniul transporturilor, este esențială interacțiunea cu asociațiile care reprezintă interesele grupurilor vulnerabile, atunci când nu este posibilă includerea unei varietăți de profiluri în echipa de bază (în ceea ce privește genul, etnia, veniturile, vârsta etc.). Aceste asociații ar trebui să se numere printre organismele consultative pentru PMUD, astfel încât să poată contribui pe tot parcursul procesului PMUD. Această abordare oferă mai multe avantaje practice, cum ar fi acuratețea diagnosticului situației mobilității și evaluarea dacă măsurile propuse răspund în mod adecvat nevoilor de deplasare ale categoriilor vulnerabile.

Cum ar trebui să acționeze orașele? | Spații publice și sisteme digitale

- Proiectarea unui oraș pentru toți necesită **planificare integrată și implicare și monitorizare continuă**: de exemplu, chiar dacă clădirile noi sunt accesibile, există numeroase aspecte legate de proiectarea și întreținerea spațiilor publice care îngreunează accesul persoanelor cu mobilitate redusă la clădiri.
- Sistemele digitale și telefoanele mobile sunt importante pentru îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă
 - Prin tranzacții integral digitale în multe tipuri de atribuții și servicii administrative.
 - Prin livrări de bunuri și prestările de servicii la domiciliu, prin intermediul unei aplicații.
 - Prin dialog personalizat cu utilizatorii.
- Majoritatea deciziilor publice privind sistemele digitale se adoptă la nivel național, dar orașele pot acționa, de exemplu, prin proiectarea străzilor astfel încât să permită o utilizare facilă și sigură de către persoanele cu mobilitate redusă.
- De asemenea, orașele pot aplica experimental soluții digitale inovative, precum semafoarele incluzive.



- În contextul proiectului Indimo (https://www.indimoproject.eu/wp-content/uploads/2022/09/INDIMO_Toolbox_UDM_Best-practices-to-transfer.pdf), orașul Antwerp a testat semafoare incluzive, în care poziționarea GPS oferită de o aplicație mobilă, alături de sistemul de semnalizare la fața locului, a permis localizarea cu precizie a persoanelor nevăzătoare sau a utilizatorilor de scaune rulante la semafor, permițând extinderea timpului, pentru a putea traversa.

- Digitalizarea și alte progrese tehnologice au deschis calea pentru furnizarea unor opțiuni de transport mai flexibile, mai favorabile incluziunii și mai ușor de utilizat. Cercetările efectuate de Forumul internațional al transporturilor arată că transportul la cerere poate contribui la accelerarea tranziției către mobilitatea durabilă în zonele rurale și periurbane, atât timp cât serviciul constituie un mod de transport acceptabil pentru majoritatea utilizatorilor. Aceasta reprezintă o provocare în zonele cu densitate redusă a populației, unde transportul public, dacă există, poate satisface doar punctual anumite nevoi specifice de mobilitate, excluzând persoanele în vârstă și pe cele cu dizabilități, care nu pot utiliza anumite mijloace de transport din cauza lipsei de accesibilitate.

- Cu toate acestea, este de remarcat că digitalizarea facilitează implementarea transportului la cerere prin îmbunătățirea coerenței, calității și siguranței serviciilor de transport, precum și prin adaptarea acestora, în funcție de nevoi. De asemenea, permite utilizarea eficientă a resurselor, prin colectarea și analiza datelor privind tiparele de trafic și utilizarea transportului public. Această abordare bazată pe date nu numai că optimizează fluxurile de trafic, dar reduce și congestionarea și poluarea, îmbunătățind

astfel eficiența generală a sistemului de transport. Mai mult, aceste tehnologii îmbunătățesc accesul cetățenilor la informații, facilitând planificarea deplasărilor, achiziționarea biletelor, selectarea rutelor și mijloacelor de transport, în funcție de preferințe.

Cum ar trebui să acționeze orașele? | Includerea EIS în procesul de proiectare a PMUD

- Evaluarea impactului social (EIS): metodă de analiză a efectelor măsurilor planificate în domeniul transportului și mobilității asupra diferitelor sectoare ale societății.
- Contribuie la asigurarea faptului că toate activitățile incluse în PMUD sunt planificate, implementate și evaluate acordând atenție diversității.
- **EIS nu este un exercițiu separat, ci constituie parte integrantă a procesului PMUD:**
 - Selectarea și implicarea părților interesate
 - Colectarea datelor de referință în domeniul asigurărilor sociale
 - Anticipați impactul (probabil) asupra diferitelor categorii țintă
 - Măsuri de atenuare în etapa de proiectare
 - Monitorizare și urmărire

Orice aspect care afectează oamenii, direct sau indirect, este relevant pentru EIS.



Londra, Ghid privind efectuarea evaluării impactului social

Acest diapozitiv prezintă **evaluarea impactului social (EIS)**, o metodă care ne ajută să ne asigurăm că PMUD răspunde nevoilor tuturor cetățenilor. EIS poate îmbrăca o varietate de forme. De exemplu, instruirea echipei de bază cu privire la colectarea datelor dezagregate în funcție de gen și efectuarea analizei intersecționale poate constitui o formă practică de operaționalizare a unei EIS.

EIS pornește de la principiul că decidenții trebuie să înțeleagă pe deplin consecințele probabile ale deciziilor lor înainte de a acționa și că persoanele care pot fi afectate trebuie să aibă posibilitatea de a participa la proiectarea viitorului lor plan urbanistic.

- Accesul la resursele de transport facilitează accesarea locurilor de muncă, unităților de învățământ sau sanitare, spațiilor de agrement etc. Prin urmare, este important să se ia în considerare modul în care resursele de transport pot fi descrise ca oportunități (sau riscuri) pentru diferite categorii la nivelul societății. În acest scop, EIS poate constitui un instrument pertinent pentru îmbunătățirea proiectării și operaționalizării măsurilor de transport durabil. EIS prioritizează necesitatea identificării și analizării efectelor intersecționale ale transportului și a modalităților în care planurile de transport pot afecta în mod semnificativ calitatea vieții oamenilor, în funcție de circumstanțele diferite în care se regăsesc aceștia. Kronoberg (Suedia) oferă exemple practice de aplicare a EIS în proiectarea PMUD, care sprijină includerea tuturor perspectivelor sociale în planificarea transporturilor.

Un alt exemplu practic al unui efect neintenționat: De exemplu, un drum nou cu două

benzi de circulație poate accelera fluxul de trafic spre și dinspre un oraș, îmbunătățind timpul de deplasare al navetiștilor, după cum poate izola comunitățile locale unele de altele și de facilități, reducând astfel semnificativ calitatea vieții pentru cei din imediata sa proximitate. Astfel de efecte pot fi răspândite în timp și în spațiu. Discriminarea în ceea ce privește accesul la transport sau utilizarea transportului poate fi multiplă și cumulativă, conducând la acumulări ale diferitelor tipuri de impact și defavorizare, astfel încât unele categorii beneficiază de o mobilitate mai mare decât altele.

În ceea ce privește afirmația evidențiată cu albastru, pentru a înțelege ce este relevant pentru o EIS, este important să avem în vedere principiile internaționale pentru efectuarea

EIS:

(<https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.3152/147154603781766491?needAccess=true>),

O modalitate practică de conceptualizare a impactului social constă în modificările constatate în cazul unuia sau al mai multora dintre următoarele aspecte: • modul de trai al oamenilor - cum trăiesc, muncesc, se joacă și interacționează între ei zi de zi; • cultura acestora - limba sau dialectul, credințele, obiceiurile, valorile lor comune; • comunitatea - coeziunea, stabilitatea, caracterul, serviciile și facilitățile acesteia; • sistemele lor politice - măsura în care pot participa la deciziile care le afectează viața, nivelul de democratizare și resursele puse la dispoziție în acest scop; • mediul - calitatea aerului și a apei pe care o folosesc; disponibilitatea și calitatea alimentelor pe care le consumă; nivelul de pericol sau risc, praful și zgomotul la care sunt expuși, salubritatea corespunzătoare, siguranța fizică și accesul și controlul acestora asupra resurselor; • sănătatea și bunăstarea - sănătatea este o stare de bunăstare fizică, mintală, socială și spirituală deplină, nu doar absența bolii sau a infirmității; • drepturile lor personale și de proprietate - în special dacă sunt afectați din punct de vedere economic sau se confruntă cu dificultăți personale care pot include o încălcare a libertăților lor civile; • temerile și aspirațiile lor - percepțiile lor privind siguranța, temerile lor privind viitorul comunității lor și aspirațiile lor pentru propriul viitor, precum și pentru cel al copiilor lor

În orașul **Kronoberg din Suedia**, PMUD are în vedere:

- nevoile diferitelor categorii de populație în materie de infrastructură, transport public și puncte țintă.
- accesibilitatea diverselor categorii de populație la infrastructură, transport public și puncte țintă.
- consecințele deciziilor legate de planificarea transporturilor pentru diferite categorii de populație.
- capacitatea diferitelor categorii de populație de a participa la procesele de planificare legate de transport.

- facilitarea întâlnirilor între oameni și sprijinirea vieții active.

PMUD Valleta (în Malta) | Integrarea EIS

- Identificați persoanele interesate și afectate, facilitați și coordonați participarea părților interesate (important pentru etapa 1);
- Colectați datele de referință (profilul social) pentru a permite evaluarea și auditarea procesului de evaluare a impactului și a intervenției planificate în sine (important pentru etapa 3);
- Documentați și analizați contextul istoric local al intervenției planificate pentru a putea interpreta reacțiile la intervenție și pentru a evalua impactul cumulativ;
- Înțelegeți valorile comunității locale, în special legăturile acestora cu intervenția planificată;
- Identificați și descrieți activitățile susceptibile să producă impact (delimitarea domeniului de aplicare);
- Anticipați (sau analizați) impactul probabil și posibilele reacții ale părților interesate;
- Sprijiniți procesele de evaluare și selectare a alternativelor (inclusiv a opțiunii „nu se realizează intervenția”) (important pentru etapa 4);
- Recomandați măsuri de atenuare;
- Sprijiniți procesul de evaluare și oferiți sugestii privind compensațiile (financiare și nefinanciare);
- Descrieți posibilele conflicte dintre părțile interesate și oferiți sfaturi cu privire la procesele de soluționare;
- Identificați strategii de adaptare pentru a face față impactului rezidual sau impactului care nu poate fi atenuat;
- Contribuiți la dezvoltarea competențelor și la consolidarea capacităților în cadrul comunității
- Asigurați consiliere cu privire la aranjamentele instituționale și de coordonare adecvate pentru toate părțile;
- Contribuiți la elaborarea și punerea în aplicare a programelor de monitorizare și management.

Un exemplu notabil de lobby al societății civile în favoarea EIS este oferit de Asociația de Sociologie din Malta, care a sugerat asigurarea unui rol mai important al EIS pe tot parcursul procesului de elaborare a PMUD din Valleta:

<https://www.maltasociologicalassociation.com/2022/12/public-consultation-sustainable-urban.html>

Activitate interactivă

- Aveți cunoștință de vreo măsură adoptată de orașul dvs. pentru a integra aspectele în materie de gen și diversitate în planificarea mobilității?
 - Au existat presiuni publice în acest sens?
- Dar evaluări ale impactului social aferent unor măsuri în materie de mobilitate sau în alte domenii de decizie publică?



Formatorul care încearcă să obțină răspunsuri legate de cel de al doilea punct trebuie să aibă în vedere că, în cadrul etapei 3, este esențială înțelegerea mobilității în contextul local. Sunteți în măsură să definiți profilul grupurilor țintă vizate de anumite măsuri de mobilitate? Există date privind comunitățile LGBTIQ, categoriile PMR sau orice alt indicator social? Sunt disponibile cel puțin date dezagregate în funcție de gen pentru principalele coridoare de transport?

Alte puncte de discuție pertinente pentru faza 1 a PMUD: care sunt grupurile de interese cu care vă consultați în mod obișnuit? Care sunt grupurile pe care le-ați implica, la modul ideal? Ce anume vă împiedică să interacționați mai mult cu acestea?

NOTĂ: Acest exercițiu poate fi înlocuit de o discuție care pornește de la o ierarhizare a problemelor cu ajutorul [sli.do](#) (aspect care va fi agreat cu formatorul)

Alegeți din lista de mai jos aspectele care reprezintă cel mai bine principalele probleme pe care le anticipați pentru evaluarea impactului social în cadrul PMUD

- Profilarea grupurilor țintă ale anumitor măsuri de mobilitate
- datele privind comunitățile LGBTIQ
- Datele privind grupurile PMR sau orice alt indicator social

- datele dezagregate în funcție de gen pentru principalele coridoare de transport
- Implicarea categoriilor vulnerabile/greu accesibile
- Elaborarea indicatorilor EIS
- Planificarea măsurilor
- Monitorizare

Integrarea PMUD pentru incluziune | Întrebări structurale esențiale



Pregătire și analiză

Identificăm diferitele grupuri țintă și le implicăm în procesul de planificare?

Elaborarea strategiei

Facilităm participarea reprezentanților categoriilor vulnerabile la procesele decizionale?

Planificarea măsurilor

Includem în planul de acțiune măsuri care vizează creșterea accesibilității pentru femei, persoane cu alte identități, persoane cu mobilitate redusă și alte categorii vulnerabile?

Implementare și monitorizare

Instituim sisteme de monitorizare și evaluare care oferă dovezi clare privind integrarea diversității și nivelurile de accesibilitate?

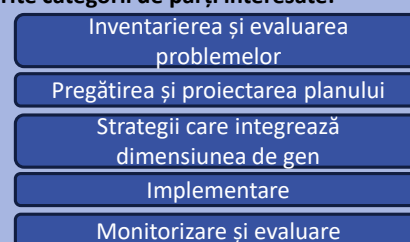
Ciclul PMUD sintetizează procesul pe care trebuie să îl parcurgă o autoritate locală pentru a elabora și implementa măsuri de mobilitate durabilă într-un oraș. În ansamblul său, ciclul este constituit din patru faze și douăsprezece etape ale planificării. Pentru un proces eficient de planificare, trebuie inclusă de la bun început perspectiva care integrează dimensiunea diversității și ține cont de toți utilizatorii și de toate nevoile, impunând o abordare transversală.

Pentru a oferi un exemplu practic, în etapa de planificare este important să se prezinte soluții privind mobilitatea pietonilor care asigură confortul și siguranța tuturor, în special, a copiilor și persoanelor în vârstă. Acestea includ, de exemplu, treceri de pietoni sigure și rampe între trotuar și carosabil. Adesea, atunci când sunt avute în vedere aceste aspecte la proiectarea sistemelor de transport, se eficientizează utilizarea lor de către populație. Un caz bine cunoscut este cel al autobuzelor cu podea joasă, care au facilitat îmbarcarea scaunelor rulante și, în paralel, au redus semnificativ durata urcării/coborârii în general, îmbunătățind astfel eficiența operațională a autobuzelor.

Integrarea PMUD pentru incluziune | Etapa 1: Pregătire și analiză

- Includeți în structurile de planificare experți în categoriile vulnerabile respective (știu ce presupune viața zilnică a PMR).
 - Contribuiți la evaluarea sistemului de transport actual într-o zonă funcțională din punctul de vedere al grupurilor vulnerabile.
 - Asigurați-vă că mecanismele de colectare a datelor răspund nevoilor și reflectă experiențele acestor grupuri.
 - De exemplu, luați în calcul implicarea cetățenilor influenți, a universităților locale sau a ONG-urilor (de exemplu, cele care militează pentru drepturile omului) care lucrează cu persoane care se confruntă cu diverse vulnerabilități.
- Sfaturi practice:
 - Cartografiați instituțiile și departamentele locale care au capacitatea de a implementa planuri în domeniul accesibilității care integrează dimensiunea diversității.
 - Înființați organisme consultative (de exemplu, „comitetul grupului de experți”) constituite din reprezentanți ai categoriilor vulnerabile pentru a le solicita contribuția pe tot parcursul ciclului de viață al PMUD.
 - Nu aveți date cantitative? Explorați sursele de date calitative.

Etape de parcurs atunci când interacționați cu diferite categorii de părți interesate:



- Părțile interesate - categorii vulnerabile sau nu - pot fi afectate în mod diferit de o anumită măsură și pot avea priorități și perspective diferite cu privire la modul în care sunt alocate resursele. Prin urmare, se impune includerea de la bun început a unor perspective multiple în organismele de planificare.

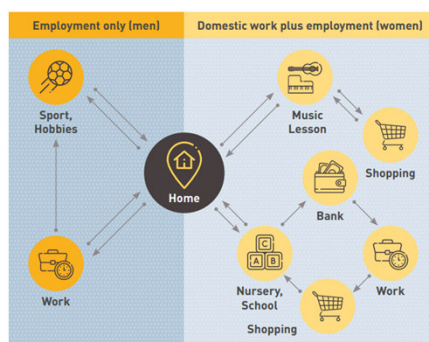
- Echipele diverse oferă mai multă creativitate, cunoștințe aprofundate, o gamă mai largă de competențe și experiență, ceea ce sporește probabilitatea de a elabora acțiuni și instrumente incluzive și accesibile. În acest sens, Institutul European pentru Egalitatea de Gen (EIGE) oferă cursuri de formare în domeniul egalității de gen pe care angajații administrației publice le pot urma în faza 1 a procesului PMUD (https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/toolkits/gender-equality-training?language_content_entity=en). Proiectul TInnGO oferă, de asemenea, o foaie de parcurs și o serie de instrumente în sprijinul planificării acțiunilor în materie de gen (www.tinngo.eu).

- În timpul fazei 1 a PMUD este, de asemenea, important să ne asigurăm că înțelegem contextul cultural și principalele comportamente în materie de mobilitate din perspectiva categoriilor vulnerabile. Pe scurt, să îmbunătățim planificarea bazată pe dovezi legate de categoriile vulnerabile. Adesea, nu sunt disponibile date specifice privind femeile și alte categorii de utilizatori vulnerabili, iar anumiți utilizatori rămân neidentificați. Acest aspect afectează diagnosticul și adoptarea unor măsuri specifice. Dacă nu sunt disponibile date cu privire la modalitățile în care utilizează categoriile

vulnerabile sistemul de transport, PMUD constituie ocazia de a corecta acest aspect.

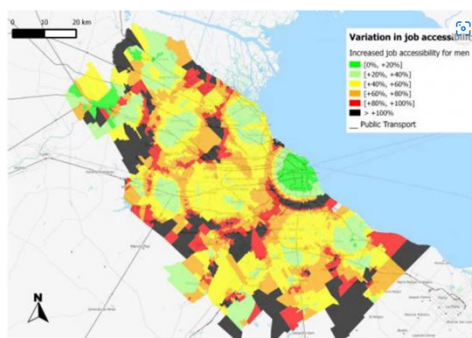
Dintre exemplele de surse de date calitative, menționăm analiza țăintelor privind mass-media și rețelele de socializare (în prezent, inteligența artificială poate constitui un instrument important în sprijinul acestui tip de analiză), analiza rapoartelor organismelor naționale de aplicare a legii privind reclamațiile legate de transporturi, evaluările orașelor privind opiniile cetățenilor etc. De asemenea, focus-grupurile cu reprezentanți ai unor categorii specifice vă permit să colectați feedback și opinii importante, foarte utile în sprijinul analizei

Integrarea PMUD pentru incluziune | Etapa 1: Pregătire și analiză | Bune practici



O zi normală pentru femeile din Europa Occidentală

Sursa: CIVITAS Policy Note. Maffii, S., Malgeri, P., Di Bartolo, C. Gender equality and mobility: mind the gap!



Exemplu de accesibilitate la locuri de muncă în Buenos Aires în funcție de gen

(<https://blogs.worldbank.org/en/transport/are-women-forced-work-closer-home-due-other-responsibilities-does-contribute-gender-wage>)



Exemplu de hartă adnotată manual în timpul unui exercițiu de cartografiere derulat pe parcursul discuțiilor unui focus-grup în Londra (Sursa: London Gov.UK)

Faza de pregătire și analiză presupune cartografierea și înțelegerea caracteristicilor socio-demografice ale persoanelor care ar putea fi afectate de noile măsuri în domeniul transporturilor. Acestea se realizează prin planificarea implicării părților interesate și a cetățenilor pe parcursul întregului proces, ori prin analiza rezultatelor recensământului, ori prin efectuarea de anchete și activități comune, cum ar fi interviuri și analiza jurnalelor, cu persoanele care, potrivit prognozelor, vor fi afectate.

Instrumentele de vizualizare a datelor, cum sunt hărțile accesibilității, constituie elemente importante în sprijinul acestui proces.

Câteva exemple

Barcelona este un bun exemplu. Aici, autoritățile locale și operatorii de transport efectuează analize care verifică integrarea dimensiunii de gen, realizate de femei, și acordă o pondere mai mare acestui factor în sondajele privind nivelul de satisfacție.

- ❑ Această abordare contribuie la înțelegerea caracteristicilor acelor zone în care sunt mai frecvente incidentele de hărțuire sexuală și la identificarea domeniilor pentru consolidarea măsurilor de prevenire (iluminat, amenajarea stațiilor de autobuz etc.).
- ❑ Astfel de analize sunt frecvente și în alte orașe din UE, precum [Dublin](#) or [Brussels](#).

Un alt exemplu din Eskilstuna, Suedia, ilustrează importanța consolidării capacității în cadrul echipei, descriind modul în care un oraș mic din Uniunea Europeană a integrat de mult timp dimensiunea de gen în organismele decizionale. Alte orașe, precum Viena și Umea, au creat departamente sau comisii pentru egalitatea de gen, care contribuie la asigurarea integrării diversității în toate activitățile de planificare.

Exemplul Regatului Unit ilustrează o situație în care există numeroase surse de date publice, utilizate pentru a fundamenta deciziile în materie de planificare, pe când exemplul Barcelonei descrie o situație în care PMUD poate genera noi tehnici de colectare a datelor inițiate de cetățeni (care integrează dimensiunea diversității)

Integrarea PMUD pentru incluziune | Etapa 2: Strategie și dezvoltare

- Scenariile pe termen lung elaborate ca parte a etapei 2 ar trebui să ia în considerare megatendințele la nivel UE. Printre acestea se numără, de exemplu, necesitatea de a recunoaște importanța tot mai mare a migrației la scară largă și efectele în lanț asupra recomunerii socio-demografice.
- În această etapă, este recomandabil să se **formuleze obiective strategice incluzive, care țin cont de diferitele categorii vulnerabile, pentru a răspunde diferitelor nevoi ale utilizatorilor**.
 - Un exemplu de astfel de obiectiv strategic este crearea unui oraș al distanțelor mici.
- **Selectarea țințelor și indicatorilor** definiți în această etapă a PMUD trebuie să **reflecte diverse aspecte legate de echitate pentru grupurile vulnerabile de persoane**.
 - Includerea unor indicatori calitativi care pot furniza informații cu privire la atitudini și opinii.

De-a lungul anilor, Comisia Europeană a lucrat la elaborarea unui set comun de indicatori privind mobilitatea urbană durabilă (IMUD). Odată cu adoptarea noului regulament TEN-T, colectarea datelor și transmiterea IMUD pentru nodurile urbane au devenit obligatorii. În prezent, CE lucrează la un set revizuit de indicatori privind mobilitatea urbană (IMU), lista finală a indicatorilor și metodologia urmând a fi stipulate într-un act de punere în aplicare, care va fi adoptat în termen de un an (din iulie).

- În faza de elaborare a strategiei trebuie să se organizeze discuții și consultări cu cetățenii și părțile interesate pentru a elabora și evalua posibile scenarii privind evoluțiile viitoare, pentru a crea o viziune comună, pentru a conveni asupra obiectivelor și pentru a aborda principalele probleme.

Discuțiile trebuie să ia în considerare megatendințele, adică acele forțe motrice care acționează pe termen lung, pot fi observate în prezent și vor continua să aibă impact global în anii următori

- De asemenea, trebuie să țină seama de obiective și indicatori măsurabili, care trebuie să fie conveniți, în funcție de nevoile și cerințele diverselor părți interesate, cum sunt femeile, persoanele cu dizabilități și alte categorii vulnerabile

Multe dintre instrumentele și practicile de evaluare utilizate în prezent nu iau în calcul dimensiunea de gen, aspect valabil adesea și în cazul evaluării mobilității urbane. Prin urmare, este esențial să se definească un set corespunzător de indicatori care să susțină orice analiză a echității în domeniul transporturilor efectuată. Astfel, în **etapa 6**, este important ca specialiștii din domeniul transporturilor să renunțe la evaluările impactului bazate exclusiv pe cuantificarea performanței pentru a înțelege modul în care afectează mobilitatea și calitatea vieții măsurile adoptate în acest domeniu.

De exemplu, noțiunea de „oraș cu distanțe care pot fi parcurse în 15 minute” descrie un oraș care reduce volumul traficului prin încurajarea densității și a structurilor cu utilizare

mixtă. Un astfel de oraș îmbunătățește experiența creșterii copiilor, a cumpărăturilor și a utilizării serviciilor.

Indicatorii calitativi pot include, de exemplu

Percepția privind siguranța/securitatea în mediul urban

Percepția privind calitatea nivelului de trai, în funcție de stradă (1)

Evaluarea riscurilor efectuată în cadrul unor reuniuni specifice (categorii / tematică)

Accesibilitatea percepută

(1) Straatvinken, Citizen science project Straatvinken: Straatvinken traffic counts and straat-O-sfeer liveability survey, <https://straatvinken.be/about-straatvinken/>

Cetățenii, oameni de știință | Straatvinken și Straat-O-Sfeer

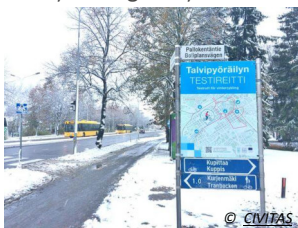
„Cetățenii, oameni de știință” este o inițiativă în cadrul căreia cetățenii sunt întrebați ce i-ar spune unui prieten sau unei cunoștințe care intenționează să se mute pe strada lor. Într-o relatare succintă, cetățenii își descriu experiențele de zi cu zi pe acea stradă, precizând dacă aceasta oferă un mediu prietenos. În plus, răspund la o serie de întrebări legate de relatarea lor, referitoare la trafic, interacțiuni sociale, mediu și proiectare. Principalul rezultat intermediar este un indice compozit al percepției privind calitatea nivelului de trai pentru strada respectivă, bazat pe evaluarea a 20 de parametri la nivelul străzii și care valorifică relatările și datele privind traficul. Deși inițial s-a pus accentul pe regiunea orașului Antwerp și pe orașul Leuven, proiectul s-a extins din punct de vedere geografic și acoperă acum regiunea Flandrei, inclusiv zonele cu densitate redusă. Prin urmare, această inițiativă constituie un drept exemplu viu al unui instrument de monitorizare inițiat de cetățeni pentru a evalua tendințele obiective și subiective, actuale și pe termen lung în domeniul mobilității, în toate teritoriile.

Integrarea PMUD pentru incluziune | Etapa 3: Planificarea măsurilor

| Exemple de bună practică



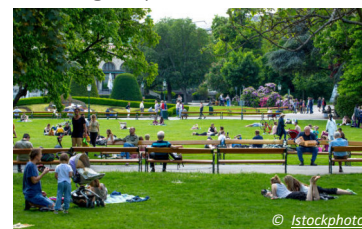
Mers pe jos și cu bicicleta în condiții de siguranță în Turku



Câștigătorul premiului Access City Award 2024



Parcuri sigure și incluzive în Viena



Centre de mobilitate în Bremen.



- Rețea de tramvai complet accesibilă.
- Semafoare acustice și pavaj tactil pentru a ghida persoanele nevăzătoare.
- Orange Point, un spațiu cu resurse pentru evenimente incluzive.
- Interpreți de limbaj mimico-gestual și personal calificat, precum și materiale accesibilizate.
- Consiliul pentru persoane cu dizabilități și avocatul poporului pentru persoane cu dizabilități.

Peroane accesibile, SBB



În acest diapozitiv, ne concentrăm asupra acțiunilor care pot fi evidențiate ca exemple bune, deoarece ar putea spori caracterul incluziv al PMUD. Un aspect relevant în toate aceste cazuri a fost existența unei viziuni politice privind orașele accesibile și incluzive, creată în strânsă colaborare cu actorii relevanți și, cel mai important, a unui proces continuu - de exemplu, orașul câștigător după criteriul accesului în 2024 a inițiat procesul în 2021. Din nou, toate exemplele arată că, atunci când planificarea integrează accesibilitatea și incluziunea, impactul general se extinde și mai mult, astfel încât toată lumea beneficiază de un mediu mai sigur și mai incluziv

Mers pe jos și cu bicicleta în condiții de siguranță pe tot parcursul anului în orașul **Turku**. În cadrul unui proiect de cercetare și inovare, orașul Turku a studiat mecanismele cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor pentru promovarea mersului pe jos și cu bicicleta în condiții de siguranță în orice anotimp, inclusiv în sezonul ninsorilor.

Metoda cea mai potrivită a fost curățarea cu sare a pistelor de biciclete pentru a le menține fără zăpadă: inițial, s-a aplicat experimental, pe un traseu pilot având lungimea de 12 km.

În orașul **Bremen**, au fost construite 10 centre mari de mobilitate cu 4-12 vehicule pentru transport partajat, cunoscute și sub denumirea de „mobil.punkte“, în zone centrale, în apropierea stațiilor de transport în comun, în locuri sigure, bine iluminate. Au fost construite alte astfel de centre mai mici în zone periferice, de obicei cu două-trei vehicule pentru transport partajat, precum și parcuri pentru biciclete

La **Viena**, au fost accesibilizate parcurile pentru femei (mai multe trotuare, introducerea altor activități decât cele sportive). Au fost amenajate spații publice care asigură egalitatea de gen în ceea ce privește mobilitatea, precum și mai multe căi pietonale, pentru a oferi facilități mai bune pietonilor și mersului pe jos. Proiectarea spațiului public constituie, de asemenea, un aspect important: trebuie să permită un anumit control social. Viena oferă, de asemenea, un exemplu de sinergii eficiente între amenajarea teritoriului și planificarea transporturilor, deoarece orașul a investit în îmbunătățirea iluminatului stradal în spațiile publice, în lărgirea trotuarelor pentru a crea o rețea de trasee pentru mersul pe jos accesibile, fără obstacole și interconectate cu transportul public; alte exemple locale includ, de asemenea, zone de calmare a traficului sau trotuare mai late în fața grădinițelor, școlilor și a altor instituții, pentru a spori nivelul de siguranță.

Construirea unor peroane de tren incluzive (atât pentru femei și copii, cât și pentru persoanele cu dizabilități). Stațiile accesibile facilitează vizitarea prietenilor, mersul la magazine sau la serviciu. Accesibilitatea este benefică pentru toată lumea: persoane cu probleme de sănătate sau deficiențe, persoane cu copii, bagaje sau cumpărături grele ori voluminoase, persoane în vârstă. Și, la fel de important, nu este de-ajuns să le oferiți, trebuie să și informați publicul larg cu privire la aceste beneficii. Autocolantul cu scaun rulant plasat pe ușile mijloacelor de transport în comun este un bun exemplu de semnalizare; există și alte mecanisme de orientare pentru a ghida călătorii care utilizează platformele de transport.

Includerea femeilor în operațiunile de transport public este, de asemenea, considerată adesea un exemplu util pentru îmbunătățirea securității spațiilor publice.

În cazul orașului San Cristóbal de La Laguna din Spania, câștigătorul Access City 2024, a existat o prioritizare clară a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în spațiile urbane, sistemele de transport și activitățile sociale, precum și un set cuprinzător de măsuri puse în practică începând din 2021, când a fost implementat punctul portocaliu

De asemenea, este important să subliniem că fondurile puse la dispoziție de UE (de exemplu, misiunile UE în cadrul programului Orizont Europa, Urbact, EIT Mobilitate urbană, Inițiativa urbană europeană etc.) au integrat dimensiunea de gen, incluziunea și diversitatea ca parte a criteriilor de evaluare a proiectelor. Există, de asemenea, premii specifice acordate orașelor UE care se remarcă prin abordările privind accesibilitatea și îmbunătățirea calității vieții persoanelor cu dizabilități în spațiile urbane, sistemele de transport și activitățile sociale. În 2024, premiul a fost acordat orașului San Cristóbal de La Laguna din Spania, insula Tenerife.

Integrarea PMUD pentru incluziune | Etapa 3: Planificarea măsurilor

- Potrivit EIGE, **bugetarea care ține cont de dimensiunea de gen** constituie o abordare adecvată pentru asigurarea egalității de gen.
 - Ar putea face parte din **etapa a treia** a PMUD (în special etapa 9), cu o evaluare a bugetelor care ține cont de dimensiunea de gen, restructurarea veniturilor și cheltuielilor.
 - Bugetarea care ține cont de dimensiunea de gen nu înseamnă bugete separate pentru femei sau bărbați, ci un buget care asigură că sunt avute în vedere nevoile persoanelor din diferite categorii sociale.
- În această etapă se efectuează o **preselecție a măsurilor**, utilizând atât instrumente calitative, cât și cantitative. Evaluarea ex-ante și selecția măsurilor sunt adesea o consecință a preocupărilor legate de eficacitatea din punctul de vedere al costurilor.
- Cu toate acestea, identificarea beneficiilor legate de echitatea socială sau regenerarea urbană generate de transportul durabil necesită abordări mai calitative decât ECB - AMC sau EISE (dreapta).

Analiza multicriterială poate fi o opțiune, dar o alternativă mai bună ar putea fi **evaluarea impactului socio-economic (SEIA)**, care cuantifică beneficiile și costurile preconizate ale diferitelor măsuri pentru diferite categorii. (ITF, 2021)

- În cea de a **treia fază**, procesul de planificare trece de la nivelul strategic la cel operațional.

- Bugetul constituie unul dintre cele mai importante instrumente de politici în cadrul unui PMUD, deoarece afectează succesul implementării tuturor celorlalte politici. De asemenea, este important să se clarifice faptul că bugetele care țin cont de dimensiunea de gen nu înseamnă bugete separate pentru femei sau bărbați, ci un buget care asigură că politicile de venituri și cheltuieli iau în calcul nevoile persoanelor din diferite categorii sociale (în funcție de gen, vârstă, rasă, etnie, amplasare geografică). Prin urmare, vorbim despre o integrare a priorităților care țin cont de dimensiunea de gen, ținând cont de la bun început de principiul egalității între toate segmentele societății. Există mai multe exemple de aplicare a bugetării care ține cont de dimensiunea de gen în Europa. De exemplu, potrivit raportului URBACT privind orașele transpun în practică egalitatea de gen, municipalitatea din Ixelles, semnată încă din 2016 a Cartei europene pentru egalitatea dintre bărbați și femei, este prima din regiunea Bruxelles care a pus în aplicare bugetarea care ține cont de dimensiunea de gen. În bugetul localității Ixelles există trei categorii de cheltuieli: Neutre, diferențiate în funcție de gen, diferențiabile în funcție de gen. Categoria celor diferențiabile în funcție de gen cuprinde cheltuieli care afectează direct sau indirect oamenii și pot avea impact diferențiat asupra femeilor și bărbaților, fetelor și băieților. Acestea pot include investiții în infrastructura de transport sau în iluminatul public. Aceste preocupări au fost adoptate și în Good Move, cel mai recent plan de mobilitate regională pentru regiunea Bruxelles-capitală (<https://mobilitate->

mobiliteit.brussels/en/good-move).

- Pentru adoptarea accesibilității ca obiectiv central al politicilor și utilizarea evaluării impactului social (EIS), se poate recurge la abordarea EISE, care permite demonstrarea impactului accesibilității și mobilității asupra bunăstării socioeconomice a populației urbane sărace. Aceasta utilizează date din anchetele în gospodării pentru a deriva indicatori privind accesibilitatea, mobilitatea și bunăstarea socioeconomică.
- Activitatea ITF arată că îmbunătățirea accesibilității pentru categoriile vulnerabile generează beneficii economice. Acestea sunt adesea suficient de substanțiale pentru a compensa costurile, dacă se iau în calcul anumite efecte economice mai ample (de exemplu, participarea sporită la activitățile economice). Acesta este un aspect important care trebuie avut în vedere în procesele de identificare și descriere a măsurilor incluse în PMUD (și de evaluare a rezultatelor acestora, într-o etapă ulterioară).

Activitate interactivă

- Care sunt cele mai dezagregate informații privind ponderea diferitelor tipuri de mijloace de transport disponibile în orașul dumneavoastră?
- Gândiți-vă la măsura emblematică în domeniul mobilității care abordează incluziunea și diversitatea, implementată în orașul dvs. în ultimii doi ani.
 - Ce impact a avut asupra categoriilor vulnerabile?



În cadrul etapei 3, este esențială înțelegerea mobilității în contextul local. Prezentăm mai jos exemple de întrebări pe care le poate adresa formatorul pentru a încuraja participanții să ofere mai multe răspunsuri (dacă timpul o permite):

Î1. Sunteți în măsură să definiți profilul grupurilor țintă vizate de anumite măsuri de mobilitate? Există date privind comunitățile LGBTIQ sau orice alt indicator social? Sunt disponibile cel puțin date dezagregate în funcție de gen pentru principalele coridoare de transport?

Alte puncte de discuție pertinente pentru faza 1 a PMUD: care sunt grupurile de interese cu care vă consultați în mod obișnuit? Care sunt grupurile pe care le-ați implica, la modul ideal? Ce anume vă împiedică să interacționați mai mult cu acestea?

Î2 stimulează participanții să reflecteze nu numai asupra impactului pozitiv direct, ci și asupra oricărui impact negativ și/sau neintenționat și/sau pe termen lung asupra categoriilor vulnerabile și a persoanelor fără vulnerabilități

Integrarea PMUD pentru incluziune | Etapa 4: Implementare și monitorizare

Implementarea măsurilor și acțiunile aferente

- Pot fi utilizate procesele de achiziții publice pentru a impune cerințe de echitate în materie de diversitate
- Monitorizarea, evaluarea și comunicarea sistematice sunt absolut esențiale!

Serviciul de transport public răspunde în mod echitabil nevoilor categoriilor de persoane vulnerabile?

- Există vreo legătură între serviciul de transport public și obiectivele în materie de diversitate și echitate stabilite de pe care autorități?
- Există indicatori statistici publicați privind serviciile de transport public (cel puțin), dezagregați în funcție de gen?

Metodele utilizate pentru a **comunica și interacționa sistematic** sunt esențiale.

SFATURI

- Organizați întâlniri și evenimente:
 - seara, sau cu opțiune de supraveghere a copiilor, astfel încât să poată participa și părinții;
 - utilizați clădiri și infrastructură accesibile;
- Introduceți un program pentru tinerii cetățeni pentru a proiecta un oraș al viitorului, încurajați implicarea civică în viitor.
- Echilibrați raportul de forțe prin limbajul utilizat (de exemplu, evitați jargonul) și formulați problemele astfel încât să le poată înțelege cetățenii;

A **patra și ultima etapă** se concentrează asupra implementării măsurilor și a acțiunilor conexe definite în PMUD, precum și a achizițiilor publice aferente. Aceasta este însoțită de monitorizare, evaluare și comunicare sistematice.

Caseta prezintă câteva întrebări esențiale care pot fi adresate în această etapă - rețineți că puteți profita de procesele de achiziții publice pentru a impune anumite cerințe (dacă acestea nu existau deja)

Toate cele de mai sus vor contribui la procesul de învățare.

Ca și în alte etape, este important să se mențină metodele sistematice de comunicare și interacțiune. În această casetă prezentăm câteva sfaturi utile atunci când încercați să interacționați cu categorii „greu accesibile”.

De asemenea, pentru detalii suplimentare, vă recomandăm să consultați modulul „Interacțiunea și comunicarea cu cetățenii/părțile interesate” (#7).

Sinteză

1 Pregătire și analiză

- Statistici detaliate
- Metode participative
- Implicarea categoriilor vulnerabile

2 Elaborarea strategiei

- Obiective strategice incluzive
- Indicatori care reflectă judecățile de valoare, opiniile și experiențele
- Evaluarea impactului asupra categoriilor vulnerabile și liste de verificare

3 Planificarea măsurilor

- Metode de bugetare care țin cont de dimensiunea de gen
- Includerea EISE în etapa de definire a măsurii
- Infrastructură & servicii accesibile
- Accesibilitate, timp, informații

4 Implementare și monitorizare

- utilizarea inteligentă a metodelor de achiziții
- implicarea categoriilor vulnerabile în comunicarea sistemică
- metode de interacțiune

Procesele PMUD incluzive merg dincolo de simpla planificare fizică și devin o abordare co-creativă care ține cont de nevoile tuturor cetățenilor.

În cadrul unor proiecte inovatoare la nivelul UE au fost create resurse în sprijinul specialiștilor din domeniul transporturilor, pentru a învăța cum să elaboreze în comun măsuri de proiectare pentru toți cetățenii. O astfel de resursă este cursul de formare disponibil pe Coursera „Co-Design for All”: <https://www.coursera.org/learn/co-design-for-all>

Aceste resurse pot și trebuie să fie aplicate în toate etapele PMUD

Pregătire și analiză

- Colectați statistici intersecționale și utilizați metode participative pentru a identifica performanțele actuale în materie de mobilitate
- integrați asociațiile care reprezintă categoriile vulnerabile în cadrul mecanismelor de lucru pentru monitorizarea continuă a PMUD
- Sensibilizare

Elaborarea strategiei

- Formulați obiective strategice incluzive, care țin cont de categoriile vulnerabile

- utilizați indicatori subiectivi pentru a surprinde judecățile de valoare, opiniile și experiențele oamenilor.
- Evaluați impactul asupra categoriilor vulnerabile și listele de verificare utilizate în analize

Planificarea măsurilor

- Adoptați metode de bugetare care țin cont de dimensiunea de gen
- Adoptați EISE, în completarea metodelor mai tradiționale de selecție inițială a pachetului de măsuri.
- Includeți măsuri legate de infrastructură: Creșterea nivelului de siguranță și securitate, Îmbunătățirea calității căilor pietonale și pistelor de bicicletă, Îmbunătățirea accesibilității în vehicule, gări și stații (beneficii mai ample pentru toată lumea)
- Dar nu uitați de măsurile în materie de servicii, cum ar fi asigurarea unor tarife accesibile și flexibile pentru călătorii multiple, precum și a unor orare adecvate pentru deplasările în afara orelor de vârf
- Furnizați informații complete privind serviciile de transport (în limba maternă și în engleză, Braille, accesibile pentru persoanele cu tulburări de vedere...)

Implementare și monitorizare

- utilizarea inteligentă a metodelor de achiziții publice pentru atingerea țintelor în materie de diversitate și incluziune
- implicarea categoriilor vulnerabile în comunicarea sistematică

Concluzie

- Planificarea urbană, amenajarea teritorială și politicile în materie de mobilitate, toate au efect asupra capacității fiecărei persoane de a ajunge confortabil la destinație.
- Există numeroase categorii sociale care au cerințe diferite în materie de mobilitate, iar acestea trebuie luate în considerare în mod incluziv.
 - Asigurați-vă că structurile de planificare țin cont de dimensiunea diversității.
 - Proiectați atent infrastructura, vehiculele și sistemele de informare pentru a le face ușor de utilizat pentru aceste categorii
- Mecanismele precum EIS și EISE contribuie la integrarea perspectivei care ține cont de dimensiunea diversității în fiecare etapă a procesului de planificare a PMUD.
 - Prin stabilirea priorităților, termenelor, obiectivelor, rezultatelor preconizate și/sau țințelor pentru promovarea egalității de gen și a incluziunii.



© LF4HE.blog

Pentru a asigura luarea în considerare corespunzătoare a nevoilor și preferințelor acestora, reprezentanții acestor categorii trebuie incluși pe tot parcursul ciclului de viață al PMUD.

Trebuie să admitem că este imposibil să proiectăm fiecare componentă a sistemului de transport astfel încât să răspundă nevoilor „tuturor” oamenilor

- Însă accesul este unul dintre drepturile fundamentale, iar accesul la anumite funcții specifice poate fi bine asigurat, de exemplu, prin mijloace digitale
- Fiecare cetățean trebuie să se poată bucura de cel puțin o formă de acces la fiecare tip de funcție/loc

În cadrul planificării pentru mobilitate incluzivă, este esențială adoptarea unei abordări integrate, pluraliste, extinse în toate departamentele. Competențele și aptitudinile în materie de planificare incluzivă, care integrează dimensiunea diversității, fac parte integrantă din expertiza în planificare, care contribuie la crearea unor orașe mai durabile. Este necesară consolidarea capacității la nivelul orașelor, de exemplu, prin formare privind utilizarea EIS și EISE, ilustrată prin exemple de cazuri reale, relevante pentru fiecare oraș.

Interactiv

- În esență, am acoperit patru categorii
 - Accesibilitate / Mobilitate
 - Identificarea categoriilor vulnerabile
 - Evaluarea impactului social
 - Includerea aspectelor legate de incluziune în fiecare dintre cele 4 etape ale PMUD
- Dintre aceste subiecte, care a generat cele mai multe întrebări?