

Dostępność w strategii rozwoju komunikacji miejskiej cz. I

Utworzono: poniedziałek, 04, czerwiec 2012 08:35 Michał Dębiec



Dostępność bądź jej brak w dużym stopniu wpływa na moje własne życie zawodowe i społeczne, ponieważ jestem osobą niepełnosprawną z ponad 90-procentowym ubytkiem widzenia. Nie mogę prowadzić samochodu, nie zawsze jest przy mnie przewodnik, a cenię sobie niezależność i samodzielność. Gdy potrzebuję się przemieścić, korzystam zatem z transportu publicznego.

Najpierw odczuwałem złość na swój stan, który mocno utrudniał mi podróżowanie. Ponieważ choroba, na którą cierpię (barwnikowe zwyrodnienie siatkówki), nie jest uleczalna, musiałem ją zaakceptować i polubić. Wtedy pojawiła się złość na wszelkie bariery. Myślałem wówczas, że ktoś umyślnie komplikuje mi życie, nie naprawiając krzywych chodników i montując za słabe oświetlenie. W pewnym momencie odkryłem, że tak naprawdę brak dostępności przestrzeni publicznej wynika z tego, że planiści i architekci nie odczuwają skutków realizacji swoich projektów i często nie mają w ogóle świadomości problemów osób niepełnosprawnych. Porzuciłem zatem myślenie o tym, że kierują się oni złą wolą i rozpocząłem działania uświadamiające.

Pamiętam, że kiedy parę lat temu zwiedzałem Brukselę, Hagę i Paryż, wydawało mi się, że miasta te mają na tyle dobry i dostępny transport pasażerski, że chciałbym tam mieszkać na stałe. Byłem pewien, że dzięki tak wysokiemu poziomowi komunikacji miejskiej, osobie niewidomej łatwiej wyjść z domu, znaleźć pracę, dojeżdżać do szkoły. Dzisiaj, kiedy znacznie więcej wiem o dostępności przestrzeni publicznej dla różnych niepełnosprawności i miałem okazję zapoznać się z kilkoma systemami transportowymi w Polsce, stwierdzam, że komunikacji publicznej w Paryżu i Brukseli nie nazwałbym już dostępną. Natomiast rodzime rozwiązania zaczynają mi się coraz bardziej podobać. Pomimo naprawdę świetnej infrastruktury paryskiego metra i autobusów, rozwiązań wspierających niepełnosprawnych zostało

tam zaimplementowanych niewiele. Część stacji podziemnych nie jest wyposażona windy dla osób na wózkach. Do utrudnień należą także schody, przewężenia i inne przeszkody na szlakach węzłów przesiadkowych. Przewoźnicy nie dbają o zapewnienie właściwej informacji pasażerskiej, a rozkłady są zupełnie niedostosowane do wad wzroku. W Polsce systemy komunikacji miejskiej powoli zaczynają spełniać swoją funkcję, którą jest przewóz pasażerów wolny od dyskryminacji. Niestety, zmiany w mentalności urzędników i społeczeństwa następują bardzo powoli i często idą w niewłaściwym kierunku. Samo zainteresowanie tematyką dostępności jest już jednak krokiem naprzód.

Bariery w korzystaniu z transportu

Ze względu na specyfikę niepełnosprawności sensoryczne i motoryczne różnią się od siebie wymaganiami, barierami i warunkami dostępności. Wywołuje to nawet pewne rozbieżności zdań, jak w przypadku krawężników. Osobom korzystającym z wózków przeszkadzają one w przemieszczaniu się, podczas gdy niewidomy rozpoznaje po nich, że wszedł już na obszar jezdni. Na przytoczony problem jest tylko jedno kompromisowe rozwiązanie - obniżanie krawężników przy jednoczesnym zastosowaniu płyty o guzkowatej fakturze przed zejściem na ulicę. Jeżeli myślimy o dostępności dróg i chodników, takie zalecenie powinno być realizowane wszędzie jednakowo. W przypadku komunikacji miejskiej również istnieją pewne ograniczenia i utrudnienia - inne dla osoby z niepełnosprawnością motoryczną, a inne dla tej z uszkodzeniem wzroku i słuchu.

Bariery, które najbardziej przeszkadzają używającym wózka inwalidzkiego i które mogą skutecznie zniechęcić do korzystania z komunikacji miejskiej (a pamiętajmy, że część takich osób może mieć prawo jazdy i własny samochód), to przede wszystkim architektoniczne przeszkody na przystankach - za wąskie przesmyki, słupki, kosze na śmieci i dziury w chodniku. Kiedy już niepełnosprawny dotrze do swojego przystanku, nie odczyta rozkładu jazdy, jeśli ten będzie zawieszony zbyt wysoko. Czasem nawet nie będzie w stanie podjechać dostatecznie blisko tablicy z planem komunikacyjnym, bo na drodze znajduje się na przykład śmietnik. Zwracam też uwagę na rodzaj przystanku. Jeśli zatoczka jest zbyt krótka, autobus podjeżdża za daleko od chodnika i powstaje niebezpieczna, trudna do pokonania szczelina. Pojazdy przegubowe tym bardziej nie wjadą w za ciasną przestrzeń. Przystanki tramwajowe, które nie mają peronu, i gdzie wysiada się prosto na ulicę, również nie należą do dostępnych. Jednak specyfika urbanistyczna jest tu z pewnością trudniejsza do dostosowania niż w przypadku zatoczek autobusowych.

Podczas pokonywania trasy pomiędzy przystankami wózkiem napotyka się na kolejne przeszkody: krawężniki, schody, nieodgarnięty z chodnika śnieg. Sforsowanie ich bywa czasem niemożliwe, zwłaszcza jeśli osoba niepełnosprawna ma tak silny niedowład, że korzysta ze sprzętu umożliwiającego mu przemieszczanie się, który jest na tyle ciężki, że nie da się go podnieść. Miałem okazję napotkać takie osoby w Warszawie i Krakowie. Poruszały się samodzielnie i często nie mogły w ogóle dać sobie rady z tymi utrudnieniami. Aby się o tym przekonać, wystarczy odszukać w Internecie (na przykład na stronie mojego bloga)

filmiki Towarzystwa Przyjaciół Szalonego Wózkowicza. Na jednym z nich mężczyzna na wózku usiłuje pokonać kilka barier w centrum stolicy.

Dla większości organizatorów transportu wybór niskopodłogowego taboru jest już naturalny. To bardzo dobrze, ponieważ w innym przypadku pojazd jest zupełnie niedostępny dla osób na wózkach (zwłaszcza elektrycznych). Dzięki opcji „przykłąku”, możliwy jest łatwy wjazd. Nowoczesne autobusy są także wyposażone w platformy (rozkładane manualnie lub automatycznie). Jednak osoby niepełnosprawne zwracają uwagę na to, że w zatłoczonych pojazdach komunikacji miejskiej i tak nie poświęca się im czasu ani nie umożliwia podjazdu do specjalnej rampy. Należy również pamiętać o tym, by przyciski i kasowniki były umieszczone na właściwej wysokości, czyli nie za wysoko.

Niewidomi i niesłyszący w podróży

Niewidomi i słabowidzący natrafiają na wiele barier w komunikacji publicznej. Oni również mają trudności w poruszaniu się podczas przesiadek na węzłach przystankowych, ale ze względu na ich wadę rolę grają tu inne czynniki. Nieudźwiękowione przejścia dla pieszych, brak krawężników sygnalizujących wejście na jezdnię, dziury w ulicach i chodnikach – to dopiero droga na przystanek.

Kiedy uda się cel osiągnąć, osoba z dysfunkcją wzroku na pewno sama nie skorzysta z rozkładu jazdy, ani nie odczyta numeru linii podjeżdżającego pojazdu. Aby to zmienić, stosuje się tablice świetlne z kontrastującym kolorem czcionki na czarnym tle. Są one też wyposażone w przycisk, po którego naciśnięciu przez głośnik podawane są informacje o tym, jakie linie zaraz podjadą i w jakim kierunku zmierzają. Zdarzają się również pojazdy z zewnętrznym głośnikiem. Jest to ogromna pomoc dla osoby niewidomej. Tablice świetlne są przydatne również dla słabowidzącego. Jeżeli nie ma ich na przystanku, zwykłe karteczki przystankowe mogą być widoczne, o ile są podświetlane zewnętrznym światłem, a czcionka jest bezszeryfowa i lekko powiększona.

Niepełnosprawność wzrokowa wymaga udźwiękawiania również wewnątrz pojazdu, dlatego system audio, informujący o najbliższym przystanku, jest niezwykle ważny. Tam, gdzie występują te formy wsparcia, korzystanie z komunikacji jest łatwiejsze i na pewno mniej frustrujące nie tylko dla osób niewidomych i słabowidzących, ale także dla turystów.

Niewidomi korzystają z białej laski. Słabowidzący, którzy mają zawężone pole widzenia lub inne schorzenie utrudniające poruszanie się, również powinni jej używać. Niestety jest to atrybut osoby z całkowitą dysfunkcją wzroku. Wielu czuje do niej potężną odrazę, mimo że zwiększa ona ich bezpieczeństwo. W pojazdach komunikacji miejskiej biała laska jest pewnym utrudnieniem, ponieważ zajmuje jedną rękę (zwykle tę silniejszą). Podczas jazdy, jeżeli nikt nie ustąpi miejsca, obie ręce mamy zajęte i brakuje trzeciej, by trzymać torbę lub plecak.

Niepełnosprawność wzrokowa powoduje, że nie widzi się zakrętów i nie można się na nie wcześniej przygotować. Jeśli osoba niewidoma usiadzie, będzie to bezpieczniejsze dla niej oraz dla otoczenia. Prowadzenie edukacji pasażerów na temat zwalniania miejsc starszym, niepełnosprawnym lub kobietom w ciąży jest koniecznością, a przykłady stosowania tego typu kampanii (zwykle „naklejkowych”) dają świetne rezultaty.

Przyciski w pojazdach nie zawsze posiadają opis w alfabecie Braille’a. Nawet gdyby miały, to dla niewielu okazałoby się to pomocne. W Polskim Związku Niewidomych na około osiemdziesiąt tysięcy zarejestrowanych członków, osób niewidomych jest około osiem tysięcy. Spośród nich tylko część zna system znaków stworzony na potrzeby ociemniałych. W mojej opinii ważne jest stosowanie pojedynczych sygnalizatorów zamiast dwóch obok siebie (nawet z opisem dla niewidomych) - alarmowego i do otwierania drzwi. Są one często mylone zarówno przez niewidomych, jak i innych pasażerów. Alarm drażni kierowcę, który po pewnym czasie przestaje na niego reagować.

Wady słuchu nie wymagają stosowania specjalistycznych systemów w komunikacji miejskiej. Informacja dźwiękowa jest wykorzystywana dodatkowo, a nie zamiast komunikatów wizualnych. Bariery, które odczuwają osoby niesłyszące, związane są bardziej z zachowaniem się ludzi. Na pewno organizator komunikacji może zadbać o właściwe przeszkolenie kierującego w zakresie wspierania osób z wadami słuchu i innymi. Obsługa pasażera niepełnosprawnego wymaga pewnego wyczucia, zwiększonej cierpliwości i zrozumienia dla specyficznych potrzeb, dlatego edukacja w tym kierunku jest tak istotna.

Michał Dębiec

Źródło: MoimiOczami.pl Komunikacja Publiczna - wydanie specjalne 1/2011