Dostępność w strategii rozwoju komunikacji miejskiej cz. II

Utworzono: wtorek, 05, czerwiec 2012 08:21 Michał Dębiec



Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu osoby niepełnosprawne są istotną grupą pasażerów, której potrzeby należy brać pod uwagę. Wokół tej tezy zaczęły pojawiać się konkretne normy i zasady.

Zrównoważony rozwój transportu

W punkcie 3.7. zalecenia nr Rec(2006)5 Komitetu Ministrów dla państw członkowskich Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006-2015, przyjętego przez Komitet Ministrów 5 kwietnia 2006 podczas 961 posiedzenia zastępców ministrów, przedstawiono zalecenia dotyczące transportu. Wśród celów działania wymienia się:

- zwiększenie uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie poprzez wdrażanie polityki dostępnego transportu;
- zapewnienie, aby przy wdrażaniu polityki dostępnego transportu uwzględniano potrzeby wszystkich osób z różnego rodzaju dysfunkcjami i niepełnosprawnością;
- promowanie dostępności istniejących usług transportu pasażerskiego dla wszystkich osób niepełnosprawnych i zapewnienie dostępności wszystkich nowych usług transportowych i związanej z nimi infrastruktury;
- promowanie wdrażania zasady uniwersalnego projektowania w sektorze transportu.

29 listopada 2010 roku Sejm RP uchwalił ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. Senat RP zatwierdził ją 16 grudnia 2010 roku. Prezydent Bronisław Komorowski podpisał ją 23 grudnia 2010 roku.

Phoca PDF

W mojej opinii ta ustawa dosyć słabo koresponduje z zaleceniem Rady Europy, ale zawiera kilka ważnych dla środowiska osób niepełnosprawnych postanowień:

Rozdział 2 – „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”

Art. 12.

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności:

4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;

Rozdział 3 – „Organizowanie publicznego transportu zbiorowego”

Art. 21.

1. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia można uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

3) standard wyposażenia środków transportu.

Art. 25.

3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się w szczególności:

5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

Art. 62.

1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 66.

W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. nr 50, poz. 601, z późn. zm.15) wprowadza się następujące zmiany:

Phoca PDF

4) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportowych”.

Wszystkie podmioty w systemie transportowym powinny uwzględniać w swojej polityce potrzeby osób niepełnosprawnych, dotyczące nie tylko niepełnosprawności motorycznej, ale także sensorycznej – osób niewidomych, słabowidzących, niesłyszących i niedosłyszących. Warto umieścić dostępność w polityce przedsiębiorstwa komunikacyjnego i dbać o to, by nie był to pusty slogan. Instrumentem kluczowym dla dostępności jest Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ). Powinna ona zawierać wytyczne dla przewoźnika w zakresie stosowania dostępnego taboru, kolorystyki wnętrz i specjalnego przeszkolenia kierowcy z obsługi osób niepełnosprawnych. Usługa może być dostępna, jeśli zostanie właściwie zdefiniowana i egzekwowana przez zamawiającego organizatora transportu na danym terenie. Ustawa daje do tego pewne podstawy prawne, ale ponieważ zapisy nie są uszczegółowione, dobrze szukać podpowiedzi w publikacjach o dostępności oraz w środowisku osób niepełnosprawnych.

Zdaję sobie sprawę z tego, że dostępność trudno osiągnąć z dnia na dzień i potrzeba do tego lat. Jest już najwyższy czas, by podjąć działania zmierzające do zwiększania satysfakcji pasażerów i unowocześnienia komunikacji miejskiej. Najlepszą do tego okazją są tworzone obecnie na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plany komunikacyjne, które powinny uwzględniać potrzeby każdej niepełnosprawności. Inne okazje do osiągania tego celu to okresowe wymiany taboru autobusowego i szynowego.

***

Jako podsumowanie problemu warto przytoczyć kilka zasad, które wynikają z rezolucji Rady Europy, Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zdrowego rozsądku i opinii osoby niepełnosprawnej:

1. Z dostępnych rozwiązań korzysta ogromna liczba pasażerów. Ich stosowanie podnosi bezpieczeństwo każdego pasażera i poprawia jakość usługi dla osób niepełnosprawnych – trwale i chwilowo.

2. Dostępność dla jednego tylko rodzaju niepełnosprawności nie jest pełną dostępnością. Nie wystarczy zadbać o zapewnienie niskopodłogowego taboru, liczy się także alternatywna informacja pasażerska, kolorystyka wnętrz, oświetlenie i oznakowanie stopni.

3. Podróż zaczyna się w Internecie i na przystanku. Informacje o połączeniach, komunikaty o zastępczych liniach i taborze wyszukiwane są na stronach internetowych. Przystanki również należą do systemu transportowego, mimo że odpowiada za nie gmina. Należy zadbać o ich dostępność tak samo jak o dostępny tabor.

Phoca PDF

4. Transport będzie dostępny, jeśli dostępność zostanie sprecyzowana przez organizatora komunikacji, spełniona przez przewoźnika i wykonawcę (na przykład strony www), dostarczona przez producenta taboru i sprzętów, a jej wdrożenie będzie monitorowane.

5. Duża część zagadnienia dostępności to ludzie – pracownicy organizatora transportu (infolinia), przewoźnika (kierowcy, motorniczy) oraz współpasażerowie. Należy edukować wszystkich poprzez szkolenia, naklejki, kampanie wspierające.

6. Końcowymi użytkownikami komunikacji miejskiej są pasażerowie. Kierunki zmian dostępnościowych powinny być wprowadzane po konsultacjach ze środowiskiem niepełnosprawnych i przetestowaniu przez nie. Dostępność w wyobraźni zdrowego człowieka różni się od tej rzeczywistej, oczekiwanej przez osoby z różnymi dysfunkcjami.

7. W sektorze transportu należy pamiętać o zasadzie uniwersalnego planowania. Przestrzeń publiczna i system transportowy powinny być tak projektowane, aby mogły być dostępne dla wszystkich pasażerów, w możliwie najszerszym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalnych zamienników. Zasada ta mówi również o tym, że jeśli jakieś nowe rozwiązanie nie będzie spełniało wymogu dostępności, należy poczekać, aż się takie pojawi.

8. Należy promować osiągniętą dostępność, stawać w obronie rozwiązań służących osobom z niepełnosprawnością i informować o nich. W ten sposób partnerzy organizatora transportu, przewoźnicy, użytkownicy komunikacji miejskiej mogą lepiej zrozumieć potrzeby komunikacyjne niepełnosprawnych pasażerów.

Michał Dębiec

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

Phoca PDF