



Przez ostatnie kilkanaście lat, od kiedy dostrzeżono potrzebę osób niepełnosprawnych do samodzielnego korzystania z komunikacji miejskiej, nastąpił duży postęp w dostosowywaniu infrastruktury transportu zbiorowego do ich specyficznych wymagań. Wciąż jednak jest wiele do zrobienia.

Osoby niepełnosprawne nie są już postrzegane jako potrzebujące ciągłej opieki, będące obciążeniem dla zdrowych członków ich rodzin i opiekunów. Stały się pełnowartościowymi członkami społeczeństwa aktywnie uczestnicząc w życiu społecznym, ucząc się i pracując. Z szacunków Rady Europy wynika, że ludzie z różnymi rodzajami niepełnosprawności stanowią już około 10-15% ogółu społeczeństwa. Ta liczba będzie wciąż wzrastać z powodu wydłużania się średniego wieku życia. To też jest zasadniczym argumentem za tym, by tym ludziom tworzyć odpowiednie warunki do samodzielnego funkcjonowania w życiu, a więc też wprowadzać rozwiązania poprawiające im dostęp do korzystania z komunikacji publicznej.

„Oprócz podanych powyżej powodów, dla których należy dostosować komunikację miejską dla potrzeb osób niepełnosprawnych, nie bez znaczenia jest fakt, że usprawnienia takie jak niska podłoga, czy odpowiedni układ poręczy, służą także innym grupom z tzw. ograniczoną mobilnością: rodzicom z wózkami dziecięcymi, pasażerom z kontuzjami i osobom starszym. Również rozwiązania poprawiające komfort wzrokowy pasażerów, takie jak żółte poręcze i odpowiednie oświetlenie pojazdów mają ogromne znaczenie. Według danych GUS odsetek osób mających różnego rodzaju problemy ze wzrokiem sięga blisko 30% populacji. Rozwiązania kojarzone niegdyś jako przeznaczone wyłącznie dla osób niepełnosprawnych, na przykład systemy audiowizualnej informacji pasażerskiej, dziś coraz częściej pomagają także turystom nieznającym miasta i mogą służyć jako nośniki

materiałów promocyjnych i reklamowych” – podkreśla Paweł Zadrożny, autor opracowania pt. „Dostępna komunikacja miejska”, opublikowanego przez Fundację Instytut Rozwoju Regionalnego.

W jaki więc sposób zmienia się współczesna infrastruktura komunikacyjna i środki transportu? Jakie są optymalne rozwiązania dla osób niepełnosprawnych i cierpiących na różne dolegliwości ograniczające motorykę? Za przykład mogą posłużyć przystanki autobusowe. W Polsce dotąd lokalizuje się je w zatokach będących dodatkowym odcinkiem jezdni obok pasa ruchu. W tak wygospodarowaną zatokę zjeżdża autobus, by zabrać pasażerów z przystanku. Od pewnego czasu w Zachodniej Europie, a zwłaszcza w Niemczech, widoczna jest tendencja odchodzenia od budowy przystanków zatokowych na korzyść przystanków przyławkowych, znajdujących się na odcinku skrajnego pasa ruchu. Zmianę dyktują względy bezpieczeństwa. W przypadku przystanków „zatokowych” istniała groźba potrącenia pasażerów przez pojazd manewrujący podczas podjeżdżania blisko do krawężnika. Natomiast w sytuacji, kiedy kierujący pojazdem chcąc uniknąć takich zagrożeń podjeżdżał i ustawiał się w pewnej odległości od krawężnika, z kolei uniemożliwiał wsiadanie i wysiadanie osobom z dysfunkcją, a szczególnie inwalidom na wózkach. Przystanki zatokowe ponadto charakteryzują się szeregiem innych wad stanowiących przeszkodę w sprawnym i bezpiecznym obsłudze wszystkich pasażerów.

„W przypadku przystanków przyławkowych te problemy znikają i kierowcy mogą bez trudności i w bezpieczny sposób podjechać do samego krawężnika. Kolejnym elementem podwyższającym bezpieczeństwo jest brak przeciążeń bocznych działających na pasażerów znajdujących się wewnątrz pojazdów, podczas podjeżdżania i odjeżdżania z przystanku. Należy pamiętać, że pasażerowie przemieszczają się po pojeździe najczęściej tuż przed przystankiem lub zaraz po wejściu do autobusu. Brak przeciążeń bocznych znacząco zmniejsza możliwość upadków i kontuzji pasażerów” – Paweł Zadrożny podaje argumenty za tym rozwiązaniem.

Tabor komunikacji publicznej systematycznie wymieniany jest na niskopodłogowy, a więc dający możliwość bezproblemowego wejścia do pojazdów osobom niepełnosprawnym i wjazdu osobom na wózkach inwalidzkich. Jego wykorzystanie wymaga jednak wyraźnego oznaczania skrajni, czyli przestrzeni bezpiecznej dla pasażerów. Do jej oznakowania stosuje się płytki chodnikowe w żółtym kolorze i o innej fakturze - z tzw. guzami. W opracowaniu „Dostępna komunikacja miejska”, jako wzorcowy przykład kompleksowej modernizacji przytaczana jest przebudowa linii tramwajowej Goćławek – Banacha w Warszawie. Tam nie tylko w znakomity sposób oznaczono skrajnie, ale także zastosowano system udźwiękowionych tablic informacyjnych, przystosowanych do potrzeb osób niewidomych. „Wyraźne oznakowanie skrajni niewątpliwie znacząco wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących. Dzięki pojawieniu się na przystankach znaczników wykonanych z płytek chodnikowych o kontrastującej barwie i fakturze, osoby z dysfunkcją narządu wzroku są w stanie zarówno wyczuć, gdzie zaczyna się obszar przystanku, jak i gdzie nie należy stawać, a co za tym idzie, są bezpieczne na

przystanku, a prowadzący pojazd ma znacznie ułatwioną pracę, gdyż znika zagrożenie zahaczenia lusterkiem niewidomego” – Paweł Zadrożny wyjaśnia istotę rozwiązania.

W opracowaniu opublikowanym przez FIRR Paweł Zadrożny zwraca też uwagę na szereg innych rozwiązań ułatwiających codzienne podróże niewidomym i słabowidzącym, w tym między innymi na oznaczenie tzw. ścieżek do najważniejszych miejsc na przystankach czy stacjach. „Rozwiązania te stosuje się głównie na stacjach metra czy kolei i są realizowane w podobny sposób jak oznakowanie skrajni czyli poprzez zastosowanie płytek o innej barwie i fakturze niż reszta nawierzchni. Takie ścieżki prowadzą najczęściej do wind (które powinny mieć oznakowanie w alfabecie brajla), schodów ruchomych oraz wejść i wyjść z peronów. Ostatnio coraz częściej pojawiają się także ścieżki na przystankach, które mają prowadzić niewidomych bezpośrednio do drzwi pojazdu. Rozwiązanie to jednak wymaga od prowadzących pojazdy pewnej dyscypliny i precyzji, o co szczególnie ciężko przy wzmożonym ruchu, zwłaszcza w dużych miastach. Ogromne znaczenie ma stosowanie ścieżek zwłaszcza w dużych węzłach przesiadkowych, które posiadają skomplikowany układ architektoniczny” – podkreśla Paweł Zadrożny.

Publikacja FIRR pt. „Dostępna komunikacja miejska” jest materiałem kompleksowo ujmującym zagadnienia infrastruktury komunikacyjnej dostosowywanej dla potrzeb osób niepełnosprawnych, poczynając od unijnych i krajowych regulacji prawnych, po konkretne przykłady technicznych rozwiązań i ich praktycznych efektów. Publikacja pozwala dostrzec to wszystko, z czego nie zdaje sobie sprawy człowiek zdrowy. Publikacja daje wiele wskazówek tym, którzy chcą w sposób odpowiedzialny podejmować decyzje inwestycyjne jako przedstawiciel administracji publicznej. Autor publikacji - Paweł Zadrożny - od kilku lat zajmuje się dostępnością transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych. Przygotowane przez niego opracowanie konsultował Michał Dębiec - ekspert ds. niepełnosprawności i dostępności przestrzeni publicznej Fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego.

Publikacja [„Dostępna komunikacja miejska”](#) ukazała się w ramach realizacji przez FIRR projektu „Samorząd równych szans” współfinansowanego ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.