



Po 40 latach stosowania polityki dostępnego transportu rezultaty i wyniki miast europejskich są imponujące i dalece wyprzedzające naszą rodzimą rzeczywistość. My jesteśmy dopiero na początku tej drogi. Usiłujemy przekonać władze i urzędników, że warto nią podążać.

Najistotniejsze wytyczne, jakimi powinien się kierować organizator transportu i przewoźnik są następujące:

1. Dostępność transportu jest potrzebna ogromnej grupie osób – służy ona nie tylko osobom niepełnosprawnym, ale także turystom i mieszkańcom gminy.
2. Dostępność dla jednej niepełnosprawności = niedostępność; nie można traktować na przykład niskiej podłogi jako jedynego uznanego elementu dostępności pojazdu.
3. Internet i przystanek to także części systemu komunikacyjnego, których nie można pomijać w planowaniu dostępnego transportu.
4. Dostępny transport to piramida zależności – zamawianie przez gminę dostępnych rozwiązań wpływa na zwiększenie dostępności dostarczanych przez przewoźników i producentów usług i produktów przewozowych.
5. Dostępność to ludzie – pracownicy i współpasażerowie, których należy edukować w zakresie wspierania niepełnosprawnych podróżnych.
6. Konsultacje z osobami niepełnosprawnymi i tworzenie przyjaznych standardów to właściwa ścieżka planowania zrównoważonego rozwoju transportu.
7. Uniwersalne projektowanie systemu transportowego powinno być nadrzędną

zasadą planisty.

8. Promocja dostępności powinna towarzyszyć działaniom na rzecz dostępności usług, ponieważ dzięki niej popularyzują się standardy i wiedza o dobrych praktykach.

## **Niepełnosprawny pasażer**

Niepełnosprawnością wzrokową dotknięte są nie tylko osoby niewidome, ale także osoby słabowidzące ze względu na niedające się skorygować wady. Przykładami dysfunkcji wzroku są: całkowita ślepota, jedynie poczucie światła, zaburzenie widzenia centralnego, zaburzenie widzenia obwodowego (tzw. widzenie tunelowe), ubytki w polu widzenia, zaburzenie ostrości widzenia (np. krótkowzroczność, dalekowzroczność), zaburzenie widzenia barw, ślepota zmierzchowa. Bariery, z jakimi zmagają się osoby z niepełnosprawnością wzrokową to:

\* niedostępność lub ograniczony dostęp do:

- informacji wizualnych (oznaczeń, kierunkowskazów, gestykulacji, mimiki itp.),
- materiałów drukowanych (informatorów, formularzy),
- informacji o zachowaniu w razie zagrożenia (oznaczeń dróg ewakuacyjnych, instrukcji drukowanych),

\* trudności w poruszaniu się w nieznanym miejscu bez wcześniejszych wskazówek,

\* trudności w samodzielnej obsłudze urządzeń (np. windy bez specjalnego oprzyrządowania),

\* trudności z odnalezieniem drogi, jeśli zmienia się jej bieg.

Niepełnosprawność narządu słuchu również posiada bardzo wiele odmian. Osoby niesłyszące mogą posługiwać się językiem migowym lub nie. Niedosłyszące wykorzystują całą gamę różnych aparatów słuchowych lub w ogóle nie chcą z nich korzystać. Największe bariery w transporcie, z którymi zmagają się osoby z dysfunkcjami słuchu to:

- niedostępność lub ograniczony dostęp do informacji dźwiękowej (np. komunikaty głosowe, informacje ustne, sygnalizacje dźwiękowe),
- trudności w korzystaniu z informacji wizualnej w niekorzystnych warunkach (słabe oświetlenie),
- w przypadku osób korzystających z resztek słuchu, utrudniona lub całkowicie niemożliwa komunikacja w niekorzystnych warunkach (tłok, hałas),
- często ograniczone zrozumienie skomplikowanego słownictwa i pojęć abstrakcyjnych.

Niepełnosprawnością ruchową są dotknięte nie tylko osoby na wózkach, lecz także poruszające się o kulach, o lasce, z balkonikiem, mające problem z kończynami: górnymi, dolnymi, górnymi i dolnymi jednocześnie. Bariery, odczuwane przez tę grupę pasażerów niepełnosprawnych to:

- niedostępność lub ograniczony dostęp do ciągów komunikacyjnych,
- schody,
- zbyt małe windy,
- zbyt wąskie przejścia i drzwi,
- ciężkie drzwi, szczególnie z mechanizmem samozamykającym,
- drzwi obrotowe,
- śliskie bądź pokryte grubym dywanem podłogi,
- niedostępność lub utrudniony dostęp do przycisków i przedmiotów znajdujących się na niewłaściwej wysokości,
- brak wystarczającej przestrzeni do swobodnego przemieszczania się osoby na wózku, o kulach lub z balkonikiem,
- brak wyposażenia ułatwiającego lub umożliwiającego samodzielność w pojeździe (np. uchwyty, poręcze),
- trudności w uzyskaniu właściwej pomocy w pokonaniu istniejących barier.

Również osoby mające istotne problemy z mową i artykulacją (np. jąkające się, sepleniące, z silną mową nosową) natrafiają na bariery w transporcie:

- trudności w porozumieniu się z kierowcą, konduktorem lub współpasażerami,
- trudności wypowiedzianiu długich i skomplikowanych wyrazów i zdań,
- trudności w szybkim komunikowaniu się,
- czasem występująca niechęć do podejmowania komunikacji werbalnej.

---

## **Czy można się łatwo przemieszczać?**

W transporcie, jak w każdej gałęzi wspólnej przestrzeni konieczne jest kierowanie się w planowaniu filozofią uniwersalnego projektowania. Odnosi się ona do takiego projektowania produktów, usług i otoczenia, aby mogły być one wykorzystywane przez wszystkich ludzi, w maksymalnie szerokim zakresie i bez konieczności adaptacji lub specjalnego oprzyrządowania.

Najważniejsze zasady uniwersalnego projektowania, o których możemy przeczytać na stronie Center of Universal Design, to:

- identyczne zastosowanie (equitable use),
- elastyczność użycia (flexibility in use),
- prosta i intuicyjna obsługa (simple and intuitive),
- zauważalna informacja (perceptible information),
- tolerancja dla błędów (tolerance for errors),
- niski poziom wysiłku fizycznego (low physical effort),
- wymiary i przestrzeń dla podejścia i użycia (size and space for approach and

use).

Przykłady uniwersalnego projektowania w kontekście przestrzeni publicznej to:

- gładkie ciągi komunikacyjne, bez stopni,
- szerokie wejścia i korytarze,
- odpowiednio jasne oświetlenie,
- udźwiękowanie informacji wizualnych,
- wizualne odpowiedniki informacji dźwiękowych,
- wykorzystanie intuicyjnych piktogramów w uzupełnieniu do treści tekstowych,
- przejrzyste zagospodarowanie przestrzeni (aby nie musieć polegać jedynie na słuchu).

Utrudnienia w korzystaniu z transportu da się zakwalifikować do głównych rodzajów barier: fizycznych, systemowo-proceduralnych, informacyjnych oraz mentalnych (tworzonych przez personel świadczący usługę oraz współpasażerów). Każda bariera może oddziaływać w inny sposób na osoby dotknięte różnymi dysfunkcjami. Schody są niedostępne dla osób na wózkach inwalidzkich, ale mogą być przemierzane przez osoby niewidome i słabowidzące, pod warunkiem właściwego oznakowania (kontrastującego i dotykowego), zwiększającego bezpieczeństwo. Brak piktogramów nie musi być przeszkodą dla pasażera z dobrą orientacją, ale da się we znaki osobie z niepełnosprawnością intelektualną.

Schemat zależności elementów transportu ma kształt zamkniętego pierścienia, w którym każdy element (informacja, droga na przystanek, oczekiwanie na przystanku, wsiadanie, podróż, wysiadanie i dotarcie do celu) determinuje kolejny.

Uzyskanie informacji jest kluczowe dla każdej podróży, dlatego przynajmniej rozkład jazdy, strona internetowa i komunikaty bezpieczeństwa powinny być zawsze dostępne dla każdego. Niepełnosprawny pasażer powinien być powiadamiany przez operatora transportu o możliwym wsparciu. Pożądane byłoby, żeby personel umiał udzielić jasnej i wyczerpującej informacji. Wskazane jest, aby organizator transportu przeprowadzał regularne audyty dostępności informacji.

Infrastruktura również wymaga uwagi, aby nie stanowiła bariery w podróżowaniu. Perony, ciągi komunikacyjne i wejścia do budynków powinny być wolne od stopni. Przejścia dla pieszych i skrzyżowania powinny być dostępne i bezpieczne. Konieczne jest, aby przestrzeń wewnątrz budynków oraz przejścia podziemne były dobrze oświetlone i właściwie opisane. Poprawianie dostępności infrastruktury przystankowej powinno być zawsze kierunkiem wpisanym w strategię systemu transportowego. Niezwykle ważna jest współpraca ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, które mogą wskazywać kolejne bariery do eliminacji. Pożądane jest, aby nowo tworzona infrastruktura z założenia była pozbawiona znanych barier, które potrafią wskazać przeszkoleni do tego celu kontrolerzy.

W przypadku taboru istnieją zalecenia, których wdrożenie podnosi znacznie poziom

# Dostępność transportu publicznego (I) Projektowanie dla wszystkich

Utworzono: poniedziałek, 10, grudzień 2012 08:33 Michał Dębiec

---

dostępności i bezpieczeństwa. Standardy dostępności (krajowe i międzynarodowe) powinny być uwzględnione w specyfikacjach przetargowych każdego zakupu taboru. Operatorzy transportu i przewoźnicy powinni poszukiwać dostępnych rozwiązań na całym świecie i obserwować rozwój projektów badawczych w tej dziedzinie. Dobrze byłoby, gdyby cała flota stopniowo stawała się bardziej dostosowana, dzięki okresowym wymianom taboru na wolny od barier i wyposażany w dostępną informację.

Michał Dębiec

- ekspert ds. niepełnosprawności i dostępności przestrzeni publicznej Fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego, członek Powiatowej Rady Osób Niepełnosprawnych w Krakowie

Literatura:

1. [www.MoimiOczami.pl](http://www.MoimiOczami.pl);
2. M. Dębiec, „Transport publiczny dla każdego”, Komunikacja publiczna – wydanie 2,3/2012

W marcu 2012 r. w Urzędzie Miasta w Krakowie odbyła się konferencja CATALIST poświęcona dostępności transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności. Organizatorem konferencji „Dostępność i bezpieczeństwo w transporcie publicznym osób o ograniczonej mobilności” był Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa. Zaplanowanie warsztatów, prowadzenie i moderację dyskusji powierzono Michałowi Dębcowi z Fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego. Współprowadzącym konferencję był także Bogdan Dąsal – pełnomocnik prezydenta Krakowa ds. osób niepełnosprawnych.

Konferencja była spotkaniem planistów transportu, pragnących dowiedzieć się więcej o barierach towarzyszących życiu osób z ograniczoną mobilnością (stwierdzenie to odnosi się do wszystkich pasażerów, którzy tymczasowo lub trwale są niepełnosprawni sensorycznie lub motorycznie). Jej częścią były warsztaty, podczas których uczestnicy w ćwiczeniach symulujących mogli bezpośrednio odczuć i zrozumieć trudności, na jakie natykają się niepełnosprawni w transporcie publicznym.

Podczas konferencji prezentacje wygłosili uznani w środowisku międzynarodowym eksperci ds. dostępności przestrzeni publicznej i transportu: Steven Golden (Transport for London), Eva Rödsta (Vasttraffik Goteborg), Roland Krpata (Wiener Linien GmbH & Co KG), Wolfgang Lagath (VAG transport-corporation Nuremberg) oraz Graham Lightfoot (Mandes Limited, Irlandia). Graham Lightfoot omówił cytowane w tym artykule zasady uniwersalnego projektowania oraz podał wskazówki, jakimi należy kierować się w likwidacji barier w transporcie (część materiału pt. „Czy można się łatwo przemieszczać?” powstała na podstawie jego konferencyjnej prezentacji). Graham Lightfoot – jego działania obejmują nie tylko Irlandię, ale także Wielką Brytanię i Australię. Jest dyrektorem zarządzającym w

# Dostępność transportu publicznego (I) Projektowanie dla wszystkich

Utworzono: poniedziałek, 10, grudzień 2012 08:33 Michał Dębiec

---

firmie konsultingowej Mendes Limited. Ma prawie 40-letnie doświadczenie w pracy nad dostępnością transportu. Był zaangażowany w wiele projektów Unii Europejskiej, związanych z tą tematyką. Jest także honorowym członkiem Sekcji Zachodniej Instytutu Logistyki i Transportu w Irlandii.