Dostępność transportu publicznego (II) Wiedeńskie i londyńskie przemiany

Utworzono: wtorek, 11, grudzień 2012 08:39 Michał Dębiec



W Wiedniu dostępność dla grup niepełnosprawnych użytkowników istniejących wewnątrz i na zewnątrz stacji w transporcie badał Roland Krpata. Grupę uczestników badań testowych podzielono na trzy zespoły odpowiadające ich niepełnosprawności: motorycznej (osoby starsze, słabo poruszające się i na wózkach), wzrokowej (osoby słabowidzące, niewidome) i słuchowej (osoby słabosłyszące, niesłyszące). Wszyscy uczestnicy przeprowadzonych testów posługiwali się tymi samymi wyznacznikami dostępności, które sprawdzali pod kątem swoich ułomności.

Dostępność wiedeńskiego transportu

Audytowi przeprowadzonemu w Wiedniu podlegały: rozkłady jazdy, informacja pasażerska i turystyczna, pojazdy, skrzyżowania, przejścia, chodniki i wiele innych elementów przestrzeni. Bariery, które obnażyły badania, należą do najczęściej spotykanych w każdym mieście. Poruszanie się utrudniały wszystkim: źle zlokalizowane stojaki na rowery, auta parkujące na chodniku, nieogrodzone ogródki barowe, słupki, czyste (pozbawione naklejek i koloru) szyby w drzwiach, reklamy i śmietniki na środku ciągu komunikacyjnego. Perony, schody i wejścia do budynków nierzadko częściowo były zablokowane niestarannie umiejscowionymi przedmiotami. Barierą były też świecąca podłoga odbijająca sufit i niekontrastująca powierzchnia (podłoga, ściany i sufit w tym samym kolorze). Poważną przeszkodą jest również brak wind, bez których niekiedy nie da się przemierzyć trasy.

Część barier doczekała się propozycji rozwiązań, rekomendowanych architektom miejskiej przestrzeni. Przyjęto standard kontrastujących oznaczeń szklanych drzwi, kolorystycznego oznaczania linii metra, utrzymywania właściwej kolejności informacji pasażerskiej. Informacje tekstowe zastępowane są piktogramami o zrozumiałym przekazie. Dzięki temu można wykorzystać większe symbole (małe nie

Phoca PDF

odnoszą pożądanego efektu) i zniwelować bariery językowe.

Ścieżki dla niewidomych, które dopiero zaczynają pojawiać się w Polsce, w Wiedniu stosowane są z powodzeniem już od kilku lat. Wypracowano także unikatowy sposób informacji dla osób niewidomych – na ścieżkach, w polach uwagi, po liczbie wypukłych punktów można się zorientować gdzie jest wyjście, schody i winda. Ważne są także oznaczenia skrajni i stopni pasami medialnymi oraz kontrastującymi kolorami.

Podnoszeniu dostępności transportu w Wiedniu towarzyszą naukowe sesje i ankietowe badania, często przeprowadzane przez Internet.

Londyn bez barier

Z badań użytkowników komunikacji miejskiej w Londynie, przeprowadzonych przez Stevena Goldena, wynika, że 6 procent londyńczyków ma problemy z mobilnością. Spośród tej grupy 14 procent porusza się na wózku inwalidzkim i tyle samo ma dysfunkcje wzrokowe. Różne dysfunkcje pojawiają się głównie u osób po 65. roku życia (48 procent). Tylko 20 procent niepełnosprawnych mieszkańców Londynu pracuje lub uczy się, 23 procent osób dotkniętych niepełnosprawnością i poszukujących pracy poddało się jeszcze przed rozmową kwalifikacyjną ze względu na niedostatecznie dostępny transport w regionie pracodawcy. Aż 50 procent uczestników badania twierdzi, że widuje znajomych i rodzinę rzadziej niż by tego chcieli, ponieważ mają poważne trudności w korzystaniu z transportu.

W Londynie dokonano już wielu zmian w zakresie poprawy dostępności transportu dla niepełnosprawnych, a ich lista jest imponująca zarówno pod kątem obszerności, jak i jakości. Trwają ciągłe prace nad poprawą oświetlenia (w całym mieście) oraz nad czyszczeniem ciągów komunikacyjnych ze wszelkich przeszkód. 65 stacji metra jest już wolnych od stopni (w tym 30 przesiadkowych), a do 2015 roku ta liczba powiększy się do 113. Wagony metra wyposażone są w elektryczne platformy wjazdowe dla wózków. Cała flota autobusowa jest nieskopodłogowa (z możliwością przyklęku) i rozkładanymi platformami wjazdowymi. Pojazdy wyposażone są w miejsca przystosowane dla wózków inwalidzkich i informację audiowizualną. Przewozy realizowane przez promy rzeczne również są wolne od stopni. Wszystkie londyńskie taksówki (tzw. „black cabs”) są przystosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, a kierowcy przeszkoleni na okoliczność obsługi osób niepełnosprawnych. Świadczone są specjalne przewozy „od drzwi – do drzwi”. W planowaniu podróży pomagają tablice informacji dynamicznej na przystankach i w serwisie internetowym, infolinia i SMSy (prezentujące na żądanie najbliższe odjazdy z przystanku). Warto podkreślić, że prowadzone są regularne i kompleksowe szkolenia kierowców i obsługi stacji metra w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym.

Mieszkańcy stolicy Wielkiej Brytanii, których dotknęła niepełnosprawność, chcą podróżować niezależnie i bezpiecznie. Samodzielność jest szczególnie upragniona przez przedstawicieli grupy wiekowej 15-35 lat. Środowisko organizacji działających

Phoca PDF

na rzecz osób niepełnosprawnych zgłosiło również takie żądania, jak informowanie pasażerów w sposób dostępny o wszystkim, co dotyczy przewozu i problemów na trasie, aby w ten sposób uniknąć stresujących i kłopotliwych sytuacji. Obsługa transportu powinna być wykwalifikowana, przeszkolona i przyjazna pasażerom, a „podróże wolne od stopni" mają być równie szybkie i bezproblemowe, jak dla każdego innego pasażera (sytuacja, w której czekamy godzinę na przyjście kogoś, kto obsłuży wciągarkę lub windę są nie do przyjęcia).

Obecnie spółka Transport for London, mimo ograniczonego kryzysem budżetu, realizuje kilka zadań jeszcze bardziej podnoszących świadomość. Zwiększana jest rola obywateli w ustalaniu priorytetów dla transportu poprzez angażowanie zainteresowanych w prace Rady Obywatelskiej oraz Niezależnej Doradczej Grupy ds. Niepełnosprawności. Prowadzone są badania nad redukcją czasu podróży i wzrostem solidności przewozów. Na transport patrzy się globalnie – jako podróż z punktu A do punktu B, a nie tylko z przystanku do przystanku przesiadkowego. Z tego powodu poprawiane są i wzbogacane w dodatkowe funkcje wszystkie środki przekazu informacji pasażerskiej. Dzięki kampaniom informacyjnym skierowanym do środowiska osób niepełnosprawnych i filmom instruktażowym w Internecie, zwiększa się świadomość niepełnosprawnych na temat dostępnego transportu i przysługujących im form wsparcia. Ważnym zadaniem jest także uwolnienie od stopni całej przestrzeni miejskiej, aby umożliwić wygodne podróżowanie wszystkimi środkami transportu, a nie tylko najbardziej dostępnym – metrem. Londyn dąży do usunięcia barier mentalnych poprzez cykliczne programy edukacyjne dla użytkowników transportu oraz komórek obsługi.

Przy okazji olimpiady i paraolimpiady znoszono kolejne bariery w poruszaniu, a regularne badania potrzeb środowiska osób niepełnosprawnych kontynuowano, aby nowe rozwiązania nie stanowiły przeszkód w dostępie do przewozów. W najbliższej przyszłości dopracowany zostanie Plan Wdrażania Dostępności (Accessibility Implementation Plan).

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;
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). Materiał tej części artykułu powstał właśnie na podstawie ich referatów Rolanda Krpata i Stevena Goldena.

Roland Krpata jest planistą i menadżerem projektów budowy wind i podnośników w przestrzeni publicznej. Jest także menadżerem odpowiadającym za dostępność wiedeńskiego metra dla osób niepełnosprawnych. Współpracuje z roboczym zespołem austriackiego Instytutu Standardów. W 2008 roku otrzymał nagrodę państwową za swoje badania nad technikami wspierania niepełnosprawnych pasażerów.

Steven Golden jest szefem zespołu odpowiadającego za rozwój i wdrożenie strategii dostępnego transportu w głównym przedsiębiorstwie komunikacyjnym Transport for London. Wcześniej realizował wiele projektów dotyczących eliminowania dyskryminacji w dostępie do usług w transporcie lotniczym. Jest anglikańskim księdzem, służył jako kapelan w armii w latach dziewięćdziesiątych.

Phoca PDF