

Dostępny transport kluczem do rehabilitacji społecznej i zawodowej osób niepełnosprawnych cz. II

Utworzono: środa, 13, luty 2013 08:01 Redakcja - edroga.pl



Z uwagi na istniejące bariery, część pasażerów w ogóle nie może uczestniczyć w podróży, lub jest ona utrudniona w znacznym stopniu. Przeszkody te są uciążliwe nie tylko dla osób trwale niepełnosprawnych, niskich i starszych, ale także chwilowo niesprawnych (kobiet w ciąży, osób chorych, cierpiących na urazy kończyn lub kręgosłupa).

Bariery występujące w transporcie publicznym

Jeśli przyjmiemy, że podróż ma nieco szerszy wymiar, niż tylko przemieszczanie się, ale że zaczyna się od zaplanowania odpowiedniego środka transportu – wyodrębniamy następujące etapy podróżowania i występujące bariery:

Wybór odpowiedniego środka transportu

- bariery w dostępie do informacji: strona internetowa niedostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych (nie spełniająca wymogów standardów WCAG 2.0), niekontrastujące i mało czytelne oznaczenie przystanku komunikacji miejskiej, zbyt małe i wybrakowane rozkłady jazdy na przystanku, brak informacji o kursach niskopodłogowym taborem, automaty biletowe bez udźwiękowienia i trybu dużego kontrastu (jasna czcionka na ciemnym tle),
- bariery „ludzkie”: niechęć współpasażerów do udzielenia pomocy lub informacji, telefoniczne biuro informacji niekompetentne lub niepotrafiące udzielić informacji (również o kursach dostosowanym taborem).

Wsiadanie do pojazdu

- bariery infrastruktury przystankowej: zbyt wąskie przejścia i wystające

Dostępny transport kluczem do rehabilitacji społecznej i zawodowej osób niepełnosprawnych cz. II

Utworzono: środa, 13, luty 2013 08:01 Redakcja - edroga.pl

elementy, które uniemożliwiają przedostanie się wózkom inwalidzkim, niekontrastująca kolorystyka słupów, wiat przystankowych i innych elementów wyposażenia (śmietniki, ławki),

- bariery wejścia/wyjścia: pojazd zbyt daleko od peronu, zbyt duża wysokość pomiędzy poziomem wsiadania a podłogi pojazdu, niewidoczny i nieoznaczony przycisk otwierania drzwi, wąskie drzwi do pojazdu, stopnie wewnątrz pojazdu (zwłaszcza nieoznakowane kontrastująco),
- bariery informacji: wyświetlacze w pojeździe zbyt jaskrawe, bądź niepodświetlone, niekontrastujące, brak informacji dźwiękowej o numerze i kierunku linii.

Poruszanie się trasą

- bariery w pojeździe: kilka poziomów podłogi, nieoznakowane skrajnie, niekontrastujące uchwyty i rurki, niedostępne miejsca specjalne, brak wyposażenia zabezpieczającego miejsca dla wózków, brak takich miejsc, niedostępne lub słabo opisane przyciski akcji, słabe oświetlenie,
- bariery informacji: brak informacji o numerze linii, kierunku oraz trasie i kolejnych przystankach – wizualnej oraz dźwiękowej, informacja pasażerska niekontrastująca lub mało czytelna, umiejscowiona w słabo widocznym miejscu,
- bariery „ludzkie”: niechęć współpasażerów do zwalniania miejsc i udzielania informacji, niechęć lub nieumiejętność udzielania informacji przez kierowcę.

Przesiadka

- bariery infrastruktury węzłów przesiadkowych: brak udźwiękowienia przejść dla pieszych lub niewłaściwy i niejednoznaczny dźwięk sygnalizacji (zalecany jest „klekot bociana” z dźwiękiem o niższej częstotliwości na świetle czerwonym), brak kontrastujących i wyraźnych pasów zabezpieczających wejście na jezdnię, brak ścieżek dla niewidomych, stopnie uniemożliwiające przedostanie się osobie na wózek,
- bariery informacji: brak informacji (wizualnej i dźwiękowej) o możliwości przesiadki, brak informacji (lub jej słabe wyeksponowanie) o drodze do przystanku przesiadkowego i kierunku przesiadki,
- bariery „ludzkie”: niechęć współpasażerów do zwalniania miejsc i udzielania informacji, niechęć lub nieumiejętność udzielania informacji przez kierowcę.

W powyższym rozróżnieniu możemy zauważyć, że bariery dotyczą informacji pasażerskiej, infrastruktury przystankowej i przesiadkowej, taboru oraz czynnika ludzkiego. Na wszystkie wpływ mają urzędnicy miejscy, pracownicy organizatora transportu oraz przewoźnika, a nawet dostawcy i producenci rozwiązań.

Kto odpowiada za dostępność?

29 listopada 2010 roku Sejm RP uchwalił ustawę o Publicznym Transporcie Zbiorowym. Prezydent Bronisław Komorowski podpisał ją 23 grudnia 2010 roku.

Dostępny transport kluczem do rehabilitacji społecznej i zawodowej osób niepełnosprawnych cz. II

Utworzono: środa, 13, luty 2013 08:01 Redakcja - edroga.pl

Zawiera ona kilka ważnych dla środowiska osób niepełnosprawnych postanowień i określa odpowiedzialność.

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.

Plan transportowy jest opracowywany przez organizatora transportu na danym terenie. Możemy zatem wymagać od niego, aby w sposób kompleksowy i precyzyjny określił wymagania dostępności usług przewozowych. Powinny być one również obecne w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) obsługi danej linii, a następnie w umowie z przewoźnikiem. Wówczas jeśli nie będzie on wykonywał transportu w sposób dostępny, odpowiedzialność za ten fakt leży po jego stronie:

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.

Do motywowania organów władzy państwowej i lokalnej w celu zwiększania dostępności transportu, Rada Europy wydała swój zbiór zaleceń. 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

Dostępny transport kluczem do rehabilitacji społecznej i zawodowej osób niepełnosprawnych cz. II

Utworzono: środa, 13, luty 2013 08:01 Redakcja - edroga.pl

w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006-2015, przyjęty 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 niepełnosprawnościami;
- 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.

Zalecenia środowiska osób niepełnosprawnych

Poniżej zamieszczam kilka zasad, które z mojego punktu widzenia są bardzo ważne przy tworzeniu polityki dostępnego transportu:

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 wnętrza, 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.
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. Dużą 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

Dostępny transport kluczem do rehabilitacji społecznej i zawodowej osób niepełnosprawnych cz. II

Utworzono: środa, 13, luty 2013 08:01 Redakcja - edroga.pl

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 zasadach uniwersalnego projektowania. 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.

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.

Wielu urzędników pytało mnie, gdzie można znaleźć zalecenia odnośnie transportu, które pochodziłyby od osób niepełnosprawnych. Niestety nie powstał taki zbiór, który kompleksowo i uniwersalnie mógłby służyć planistom. Aby zorganizować transport w sposób dostępny należy zapoznać się z różnymi publikacjami na ten temat:

- Zalecenia dotyczące udźwiękowienia sygnalizacji świetlnej oraz pasów zabezpieczających i ścieżek dla osób niepełnosprawnych znajdują się w Informatorze Polskiego Związku Niewidomych [„Przestrzeń publiczna”](#)
- Zalecenia dotyczące komunikacji miejskiej znajdują się w publikacji Fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego pt. [„Dostępna komunikacja miejska”](#)
- Audycja Tyflopodcast w Radiu EN o dostępności transportu: www.moimioczami.pl
- Precyzyjne i dokładne zalecenia względem taboru opracowaliśmy wewnątrz Powiatowej Społecznej Rady Osób Niepełnosprawnych w Krakowie (zalecenia prezentuję w załączonym poniżej PDF).

Michał Dębiec

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

Materiał publikowany: [Tyfloświat 4 \(17\) 2012](#)

[Wymagane przez osoby o ograniczonej mobilności parametry techniczne taboru \(autobusowego i tramwajowego\) \(PDF\)](#)