



Anna ZAMKOWSKA

ZAPEWNIENIE DOSTĘPU DO TRANSPORTU PUBLICZNEGO OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM - JAKO SPOŁECZNY ASPEKT MOBILNOŚCI

Streszczenie

W artykule przedstawione zostały problemy związane z zapewnieniem dostępu do transportu publicznego osobom niepełnosprawnym, napotykającym na pewne ograniczenia w swobodnym korzystaniu z tego rodzaju usług przewozowych. Rozwiązanie tego problemu wymaga dokładnego rozeznania różnego rodzaju ograniczeń, zarówno wynikających z różnorodnych przejawów niepełnosprawności, jak też z niedostosowania urządzeń transportowych. Artykuł przedstawia także zalecenia i przykłady rozwiązań usprawniających obsługę transportową osób niepełnosprawnych, zapewniając im równe szanse w korzystaniu włączając transport publiczny w strategię działań społecznych UE, zapewniających realizację wszystkim członkom społeczeństwa tych aktywności życiowych, które wymagają przemieszczania.

WSTĘP

Transport publiczny stanowi znaczący element prospołecznych działań. Realizacja tej idei polega, między innymi, na zapewnieniu dostępu do transportu publicznego wszystkim grupom społecznym. Jedną z takich grup stanowią osoby niepełnosprawne, dla których odbywanie podróży wymaga stworzenia odpowiednich warunków przemieszczania, a dodatkowo odpowiedniej nad nimi opieki.

W europejskiej wizji dotyczącej pasażerów transportu zbiorowego istnieje konieczność zapewnienia pasażerom niepełnosprawnym, w tym pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej, możliwości korzystania z usług transportu zbiorowego, z uwzględnieniem odpowiednich systemów informacji, rezerwacji, dostępu do punktów komunikacyjnych, dostępu do pojazdów i do całej intermodalnej sieci. Potwierdzeniem w tej sprawie może być oficjalne stanowisko UITP (Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego), w którym sednem jest zapewnienie ruchliwości wszystkim mieszkańcom poprzez umożliwienie sprawnego przemieszczania się, ze szczególnym uwzględnieniem specjalnych potrzeb osób z ograniczeniami. Zadanie to wynika nie tylko z publicznego charakteru usług świadczonych przez przedsiębiorstwa, ale także z ogólnej troski o klienta, która powinna być priorytetem. Usługi zaspokajające potrzeby specjalne mogą oferować nowe możliwości handlowe i nowe źródła dochodów, ale są też formą zwalczania nierówności społecznych.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie z jednej strony ograniczeń występujących u osób niepełnosprawnych, które stanowią barierę w ich mobilności, natomiast z drugiej -

wskazanie warunków dla swobodnego korzystania przez osoby niepełnosprawne z usług publicznego transportu zbiorowego. Ten ostatni aspekt, związany z realizacją przez transport publiczny misji społecznej, wymaga dodatkowego finansowania m.in. w odpowiednie wyposażenie transportu w środki taborowe i punkty komunikacyjne, zwiększające dostępność transportową dla tej grupy społecznej.

1. RODZAJE NIEPEŁNOSPRAWNOŚCI OKREŚLAJĄCE STOPIEŃ TRUDNOŚCI W KORZYSTANIU Z TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Aby przygotować właściwą ofertę przewozową dla osób niepełnosprawnych należy przede wszystkim posiadać wiedzę na temat różnych rodzajów ograniczeń, stanowiących barierę w korzystaniu przez te osoby z transportu publicznego. Na przykład inne ograniczenia mają osoby niewidzące, a inne niesłyszące, czy z niesprawnościami ruchowymi lub z niepełnosprawnością intelektualną. Każdy rodzaj niepełnosprawności stawia inne wymagania wobec mobilności. Ich znajomość jest bardzo ważna, zarówno dla organizatorów usług transportowych, jak też dla podmiotów realizujących te usługi.

Nie istnieje jedna, powszechnie uznana definicja niepełnosprawności. Światowy Program Działań na rzecz Osób Niepełnosprawnych (The World Programme of Action for Disabled Persons) oraz Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych (The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities) podkreślają, iż niepełnosprawność jest problemem społecznym i nie ogranicza się do konkretnej osoby. Mówiąc o niepełnosprawności bierze się pod uwagę relację między zdrowiem człowieka (uwzględniając jego wiek, płeć i wykształcenie), a społeczeństwem i środowiskiem, które go otacza.

Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) wprowadziła w roku 1980 następujące pojęcia określające wymiary niepełnej sprawności, uwzględniając stan zdrowia człowieka:

- Uszkodzenie narządów organizmu (*impairment*) – jest to każda utrata sprawności lub nieprawidłowość w budowie czy funkcjonowaniu organizmu pod względem psychologicznym, psychofizycznym lub anatomicznym;
- niepełnosprawność (*disability*) – oznacza każde ograniczenie bądź niemożność (wynikające z niesprawności) prowadzenia aktywnego życia w sposób lub zakresie uznawanym za typowe dla człowieka;
- ograniczenia w pełnieniu ról społecznych (*handicap*) – to ułomność określonej osoby wynikająca z uszkodzenia lub niepełnosprawności, ograniczająca lub uniemożliwiająca pełną realizację roli społecznej odpowiadającej wiekowi, płci oraz zgodnej ze społecznymi i kulturowymi uwarunkowaniami [5, s. 11].

Przyjęta w 2001 roku przez WHO Międzynarodowa Klasyfikacja Funkcjonowania, Niepełnosprawności i Zdrowia, która jest obecnie przyjmowana za wzorzec rozumienia kwestii niepełnosprawności, wprowadza jednak pewne zmiany w rozumieniu terminu „niepełnosprawność”. Zmiany te polegają na odchodzeniu od koncentrowania się jedynie na biologicznych uszkodzeniach i ich funkcjonalnych konsekwencjach w kierunku wskazywania na faktyczne możliwości realizowania przez osobę niepełnosprawną różnych zadań i osiągnięcia przez nią potencjalnej autonomii oraz możliwości jej niezależnego funkcjonowania w różnych sferach życia [10]. Stąd też w klasyfikacji tej zdefiniowano dwa nadrzędne pojęcia: funkcjonowanie i niepełnosprawność. Funkcjonowanie, odnosi się do trzech poziomów funkcjonowania człowieka:

- poziomu biologicznego (wykazu uszkodzeń),
- poziomu osobistego – „aktywność”- (wykazu działań, czyli wszystkiego, co człowiek robi, od wykonywania bardzo prostych czynności do realizacji zadań złożonych

i skomplikowanych. Istotne dla realizacji podróży jest możliwość komunikowania się z innymi ludźmi i korzystania ze środków transportowych),

- poziomu społecznego („uczestniczenie”), który określa rodzaj i zakres działania człowieka w środowisku społecznym.

Natomiast niepełnosprawność, określa konsekwencje wynikające z uszkodzenia stanu zdrowia (np. choroby, zaburzenia czy urazu) dla funkcjonowania człowieka na poziomie biologicznym, osobistym i społecznym w postaci wszelkiego rodzaju upośledzenia funkcjonowania, limitowanie aktywności i ograniczenia uczestniczenia [2].

W odniesieniu do poszczególnych elementów funkcjonowania osoby niepełnosprawnej należy brać pod uwagę czynniki środowiskowe, które dla danej osoby z niepełną sprawnością mogą stanowić różnego stopnia ułatwienie lub barierę. Czynniki te powinny być one opisywane z perspektywy indywidualnej osoby niepełnosprawnej, np. płytki krawężnika bez karbowanej powierzchni można zakodować jako czynnik ułatwiający dla użytkownika wózka inwalidzkiego ale jako barierę dla osoby niewidomej.

Jedną z dziedzin aktywności i uczestnictwa określoną w klasyfikacji jest „Poruszanie się przy pomocy środków transportu”, które obejmuje m.in. kategorię „używanie publicznych, zmotoryzowanych środków transportu”, rozumiane jako korzystanie w charakterze pasażera ze zmotoryzowanych pojazdów poruszających się po lądzie, morzu lub w powietrzu, zaprojektowanych dla transportu publicznego, takich jak np. autobus, pociąg, metro lub samolot [7].

Przemieszczanie się za pomocą środków transportu uwarunkowane jest czynnikami środowiskowymi, stanowiącymi dla pasażera różnego typu ułatwienie lub barierę. Do czynników występującym w obszarze usług, systemów i polityki transportowej, umożliwiających przemieszczanie się osób z jednego miejsca na inne zaliczono:

- Usługi i programy ukierunkowane na przewóz osób drogą lądową po szosach, drogach, torach, drogą powietrzną lub wodną, środkami transportu publicznego lub prywatnego z uwzględnieniem osób, które dostarczają te usługi.
- Systemy transportowe, czyli administracyjnie kontrolowane i monitorowane mechanizmy, które regulują zarówno przemieszczanie się osób środkami transportu publicznego, jak i jak systemy uprawniające do obsługi pojazdów i wdrażanie i monitorowanie wymogów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa w związku z używaniem różnych środków transportu.
- Politykę transportową obejmująca ustawodawstwo, przepisy i standardy, które regulują przemieszczanie się osób za pomocą środków transportu publicznego, jak i politykę i ustawy związane z planowaniem przewozu, politykę określającą zapewnienie i dostęp do transportu publicznego [7].

Różny poziom niepełnosprawności wpływa na stopień trudności przy realizacji działań, w tym związanych z korzystaniem ze środków transportu publicznego. Stąd też została przyjęta 4-punktowa skala oceniająca możliwości wykonywania zadania przez osobę niepełnosprawną. Może być taka sytuacja, że pomoc dla osoby niepełnosprawnej nie będzie potrzebna (poziom 0), ponieważ bez większego trudu może ona funkcjonować, w tym korzystać ze środków komunikacji publicznej. Przy poziomie 1 potrzebna jest pomoc techniczna dla realizacji zadania, np. wózek inwalidzki, biała laska, adaptacja pomieszczeń. To wymusza przygotowanie odpowiednich konstrukcji taborowych oraz punktów komunikacyjnych, uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych. Na poziomie 2 konieczna jest pomoc osobista innej osoby (np. asystenta). Natomiast na poziomie trzecim wymagane są obie formy pomocy, zarówno pomoc techniczna, jak też pomoc osobista [2, s. 20].

Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych zalicza do osób niepełnosprawnych osoby z długotrwałą obniżoną sprawnością fizyczną, umysłową, intelektualną lub sensoryczną, która w interakcji z różnymi barierami może ograniczać ich pełne i efektywne uczestnictwo w życiu społecznym, na równych zasadach z innymi obywatelami [4].

W polskich przepisach prawnych określone zostały trzy stopnie niepełnosprawności: znaczny, umiarkowany i lekki [8]. Do znacznego stopnia niepełnosprawności zalicza się osobę z naruszoną sprawnością organizmu wymagającą, w celu pełnienia ról społecznych, stałej lub długotrwałej opieki i pomocy innych osób w związku z niezdolnością do samodzielnej egzystencji. Do umiarkowanego stopnia niepełnosprawności zalicza się osobę z naruszoną sprawnością organizmu wymagającą czasowej albo częściowej pomocy innych osób, w celu pełnienia ról społecznych. Do lekkiego stopnia niepełnosprawności zalicza się osobę mającą ograniczenia w pełnieniu ról społecznych dające się kompensować przy pomocy wyposażenia w przedmioty ortopedyczne, środki pomocnicze lub środki techniczne.

Szczególne utrudnienie w zakresie przemieszczania się stanowi niższy poziom sprawności ruchowej (lokomocyjnej i/lub manipulacyjnej). Jest on cechą charakterystyczną nie tylko dla osób z niepełnosprawnością ruchową, ale też m.in. niektórymi zespołami genetycznymi (np. zespołem Downa), dla osób starszych czy z niepełnosprawnością sprzężoną.

Niepełnosprawność ruchowa w różnym stopniu przekłada się na samodzielność osób nią dotkniętych, w zależności od rodzaju schorzenia oraz zakresu uszkodzenia. Można wymienić tu osoby o bardzo niewielkim uszkodzeniu narządu ruchu, które mogą samodzielnie się poruszać i obsługiwać, ale także osoby o bardzo obniżonej sprawności motorycznej oraz istotnym ograniczeniu w samodzielnym funkcjonowaniu.

2. PROGRAMY I SPOSOBY LIKWIDACJI BARIER MOBILNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Do niedawna jeszcze problemy mobilności osób niepełnosprawnych były traktowane raczej pobieżnie. Stąd też niewiele robiono dla ich rozwiązania. Jednakże od lat dziewięćdziesiątych nastąpiła widoczna poprawa, kiedy obsługę transportową osób niepełnosprawnych włączono do obszarów polityki społecznej, a także polityki transportowej, co znajduje odzwierciedlenie w wielu aktach prawnych i programach ONZ, Unii Europejskiej oraz międzynarodowych organizacji, w tym transportowych. Należą do nich, między innymi:

- *Światowy Program Działania na Rzecz Osób Niepełnosprawnych (The World Programme of Action Concerning Disabled Persons)* - opracowany w 1982 roku. Celem tego Programu są działania prewencyjne i ochrona osób niepełnosprawnych, a także wspieranie pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz wyrównywanie szans. Wyrównywanie to oznacza między innymi usuwanie barier kulturowych i fizycznych, które uniemożliwiają powszechne uczestnictwo osobom niepełnosprawnym w życiu społecznym, co wymaga rozszerzenia usług oferowanych przez państwo na rzecz tej grupy obywateli oraz podniesienia ich standardu.
- *Standardowe zasady wyrównywania szans osób niepełnosprawnych*”, przyjęte 20 grudnia 1993 roku przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych, które traktowane są, jako normy zwyczajowe prawa międzynarodowego i stanowią podstawę tworzenia prawodawstwa oraz inspirację dla programów działania na rzecz osób z niepełnosprawnością w wielu krajach, w tym w krajach członkowskich Unii Europejskiej, a więc także w Polsce [9].
- *Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych*, która została przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w grudniu 2006 roku, a weszła w życie 3 maja 2008 roku. Do połowy marca 2012 r. podpisały ją 153 państwa, a jej stronami jest 112 krajów. Polska podpisała dokument w marcu 2007 roku, natomiast 6 września 2012 roku Prezydent RP ratyfikował tę Konwencję. W 2010 roku ratyfikował ją Parlament

Europejski. Jest to pierwszy międzynarodowy akt prawny całościowo ujmujący prawa osób niepełnosprawnych. Konwencja zawiera przepisy zakazujące dyskryminowania niepełnosprawnych, a także nakazujące: tworzenie warunków do korzystania przez nich z praw na równi z innymi osobami oraz wprowadzenie rozwiązań specjalnie do nich adresowanych, w tym komunikacyjnych.

- *Karta praw podstawowych Unii Europejskiej (2007/C, 303/01)* – która jest dokumentem zawierającym katalog praw, jakie przysługują obywatelom UE, w tym osobom niepełnosprawnym, na równi z innymi obywatelami.

Głównym celem strategii UE wobec niepełnosprawności jest tworzenie społeczeństwa otwartego i dostępnego dla wszystkich. Opiera się ona na pojęciu prawa i poszanowaniu różnic indywidualnych. Strategia podkreśla potrzebę nowego podejścia do kwestii niepełnosprawności, koncentrującego się na rozpoznaniu i usunięciu różnych barier, które utrudniają lub wręcz uniemożliwiają osobom z niepełnosprawnością osiągnięcie równych szans i uczestnictwo we wszystkich dziedzinach życia.

Ponadto, w przyjętym przez Unię Europejską podejściu do niepełnosprawności uznaje się, że bariery środowiskowe stanowią większą przeszkodę w społecznej partycypacji, niż funkcjonalne ograniczenia. Usuwanie barier poprzez legislację, przystosowanie, uniwersalne projektowanie i inne środki zostały zidentyfikowane, jako klucz do równych szans osób z niepełnosprawnością [3]. W wielu aktach podkreśla się prawo do pełnego uczestnictwa niepełnosprawnych w różnych sferach życia publicznego i społecznego, stosownie do zainteresowań [1]. Jednakże uczestnictwo to jest w większości przypadków uwarunkowane dostępnością transportu.

W roku 2003, który był ogłoszony rokiem ludzi niepełnosprawnych, Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (International Association of Public Transport) prowadziła bardzo intensywną kampanię na rzecz ułatwienia im dostępu do transportu publicznego. Działania te zaowocowały licznymi zmianami w organizacji transportu. Wydanych zostało wiele oficjalnych dokumentów, które regulują zasady dostępu ludzi niepełnosprawnych do transportu publicznego. Opracowany został też specjalny zbiór zaleceń UITP, w którym zwrócono uwagę na następujące konieczne działania:

- w strefach miejskich powinno się wprowadzać pojazdy niskopodłogowe lub też wyposażać pojazdy starego typu w specjalne platformy do podnoszenia wózków inwalidzkich,
- zapewnienie ludziom na wózkach inwalidzkich dostępu do metra oraz stworzenie dla nich specjalnych procedur ewakuacyjnych,
- nawiązanie współpracy z władzami lokalnymi i samorządowymi oraz wdrażanie standardów ISO w dziedzinie obsługi niepełnosprawnych,
- surowa egzekucja zakazu parkowania pojazdów blisko przystanków autobusowych,
- szkolenie personelu,
- zapewnienie jasnej i zrozumiałej informacji na każdym etapie podróży (szerzej) [6].

Biorąc pod uwagę zarówno zalecenia prawne, jak też wnoszone postulaty i rozwiązania praktyczne, można wskazać na kilka podstawowych elementów dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych. Należą do nich:

1. Rozwój i dostępność systemów informacji, z wykorzystaniem nowoczesnej technologii,
2. Infrastruktura komunikacyjna dla potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym infrastruktura dworców i przystanków,
3. Modernizacja tras i ciągów pieszych,
4. Dodatkowe urządzenia i elementy ułatwiające bezpieczne poruszanie się,
5. Odpowiednio przygotowane węzły integracyjne w obsłudze podróży intermodalnej,
6. Odpowiednio przygotowane miejsca parkingowe,
7. Pojazdy niskopodłogowe lub z opuszczoną platformą,

8. Wyznaczone miejsca z systemami blokad dla wózków inwalidzkich w środkach transportu,
9. Odpowiednie oznakowanie pojazdów piktogramami,
10. Zapewnienie informacji głosowej i poprzez wyświetlacze elektroniczne,
11. Uruchomienie komunikacji na zasadach typu „drzwi-drzwi” oraz linii specjalnych,
12. Inne.

W przytoczonej wcześniej Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych czytamy (art. 9), że aby umożliwić osobom niepełnosprawnym samodzielne życie i pełne uczestnictwo we wszystkich sferach życia, Państwa - Strony Konwencji podejmą stosowne kroki celem zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępu, na równych zasadach z innymi obywatelami, do środowiska fizycznego, transportu, informacji i komunikacji międzyludzkiej, w tym technologii i systemów komunikacyjnych i informacyjnych, oraz do innych udogodnień i usług oferowanych całemu społeczeństwu, zarówno w środowiskach miejskich, jak i wiejskich. Te działania, włącznie z rozpoznawaniem i usuwaniem przeszkód i barier na drodze do dostępności, będą dotyczyć między innymi:

- budynków, dróg, środków transportu oraz innych obiektów, w tym szkół, mieszkalnictwa, ośrodków medycznych i miejsc pracy;
- usług informacyjnych, komunikacyjnych i innych, w tym usług elektronicznych, jak również usług w zakresie pomocy w nagłych wypadkach.

Uważa się także za konieczne (art. 19) zagwarantowanie osobom niepełnosprawnym dostępu do szerokiego zakresu usług wspierających funkcjonowanie w środowisku domowym, lokalnym i innym, w tym indywidualnej opieki koniecznej do życia i integracji w społeczeństwie i zapobiegającej izolacji i segregacji osób niepełnosprawnych. Ogólnie dostępne usługi i obiekty powinny być dostępne na równych zasadach dla osób niepełnosprawnych oraz dostosowane do ich potrzeb.

Ponadto (art. 20) Państwa-Strony powinny podjąć skuteczne działania, mające na celu umożliwienie osobom niepełnosprawnym mobilności i możliwie największej samodzielności w tym zakresie, m.in. poprzez:

- ułatwienie mobilności osobom niepełnosprawnym w sposób i w czasie przez nie określonym, oraz po dostępnych kosztach;
- ułatwienie osobom niepełnosprawnym dostępu do dobrej jakości urządzeń ułatwiających poruszanie się, technologii pomocniczych i różnych form opieki i pośrednictwa, w tym poprzez obniżenie kosztów nabycia powyższych produktów i usług;
- zapewnienie szkoleń z zakresu przemieszczania się osobom niepełnosprawnym oraz specjalistom pracującym z osobami niepełnosprawnymi;
- zachęcanie producentów urządzeń pomocniczych, aby brali pod uwagę wszelkie aspekty związane z mobilnością osób niepełnosprawnych.

Ważnym elementem dostępności do usług transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych jest informacja, ułatwiająca podjęcie decyzji odnośnie do wyboru określonego środka transportu, ułatwiająca lokalizację w terenie i pozwalająca na rozeznanie możliwości skorzystania z urządzeń ułatwiających odbywanie podróży. Informacja jest dla podróżnego pierwszym etapem realizacji polityki mobilności. Ze względu na różne rodzaje niepełnosprawności informacja powinna być również przekazywana w formie dostosowanej do jej odbioru przez osoby niepełnosprawne. I tak np. dla osób niewidomych i niedowidzących najlepsza w odbiorze jest wyraźna informacja głosowa. Natomiast dla osób niesłyszących i niedosłyszących w formie wyświetlacza elektronicznego.

Niezależnie od w/w form przekazywania informacji ważne jest także stosowanie odpowiednich oznakowań, w tym oznakowań pojazdów piktogramami, oznakowań pasów jezdnych i ruchu pieszego, czy wydzielonych miejsc do parkowania pojazdów, ze słupkami ograniczającymi ruch. Wszelkiego rodzaju oznakowania powinny być umieszczone w

odpowiedniej wysokości i wyróżniać się od otoczenia kontrastującym kolorem lub podświetleniem. Jednym z rodzajów oznakowań są oznakowania miejsc przejścia w poziomie jezdni, które mogą być łatwe do identyfikacji wówczas, gdy będzie dokonana w tym miejscu zmiana faktury jezdni. Innym sposobem oznakowania przejść w poziomie jezdni są sygnały akustyczne.

Ważny jest także zakres podawanych informacji i ułatwień dla osób niepełnosprawnych. Oprócz informacji o liniach komunikacyjnych oraz godzinach kursowania pojazdów istotna jest także informacja o godzinach kursowania np. autobusów niskopodłogowych lub przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, zwłaszcza w komunikacji miejskiej. Przy obecnie wykonywanych remontach dróg konieczne są objazdy. Stąd też powinna być w odpowiedniej formie podawana informacja o objazdach lub alternatywnych trasach w sytuacjach awaryjnych. Istotna jest informacja o kolejnych przystankach, przekazywana w środkach transportu.

Pomocne dla osób niepełnosprawnych jest również funkcjonowanie właściwie zorganizowanego systemu informacyjnego w punktach przesiadkowych, prowadzącego podróżnego do celu, poprzez czytelne drogowskazy, piktogramy, mapy i precyzyjną informację. Taka informacja powinna znaleźć się w miejscach, w których jest najczęściej poszukiwana przez podróżnego (perony, przejścia, tunele). Czytelny system informacji powinien zapewnić podróżnemu także identyfikację wyjścia do poszczególnych dzielnic miasta.

Każda informacja, aby była właściwie wykorzystana, powinna być podawana w czasie rzeczywistym, co jest ważne szczególnie w sytuacjach opóźnień. Konieczne jest także zapewnienie dostępu do informacji na temat urządzeń i pomocy umożliwiających mobilność, technologii pomocniczych, w tym najnowszych osiągnięć techniki.

W zakresie dostosowania infrastruktury komunikacyjnej dla osób o ograniczonej mobilności należy zwrócić uwagę na architekturę obiektów dworcowych i przystanków. Barię w odbywaniu podróży transportem zbiorowym może być brak odpowiedniego dla tych osób technicznego dostosowania dworców kolejowych, czy autobusowych, a w szczególności brak wind, podjazdów, zbyt wąskie drzwi, zbyt wysokie blaty kasowe, brak dostosowanych toalet, zbyt wysoko umieszczone tablice informacyjne, czy automaty telefoniczne. Niezbędne jest zatem stworzenie przyjaznych warunków dojścia do punktów komunikacyjnych. Na ciągach pieszych nie powinno być schodów, co ułatwia osobom niepełnosprawnym ruchowo swobodniejsze poruszanie się, a także powinna być odpowiednia szerokość dróg oraz ścieżek o gładkiej powierzchni i bez przeszkód, ułatwiająca swobodną komunikację. W ciągach, gdzie istnieje konieczność dojścia „pod górkę” powinny być usytuowane ławki lub inne siedziska, umożliwiające osobom niepełnosprawnym odpoczynek. Szczególnie ważne są wygodne rozwiązania w węzłach przesiadkowych zwłaszcza, jeśli chodzi o przejście do innego środka transportu. W tej sytuacji zaleca się np. w transporcie kolejowym stworzenie możliwości przesiadania się przy tym samym peronie.

Jeśli chodzi natomiast o usytuowanie miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, to powinny znajdować się jak najbliżej głównych wejść do obiektów dworcowych, a także powinny być dobrze oznakowane.

Kolejnym obszarem dostosowań transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych są środki transportu. Autobusy powinny posiadać obniżoną podłogę lub zainstalowaną odpowiednią pochylnię (rampe), umożliwiającą wjazd wózka inwalidzkiego oraz pasy bezpieczeństwa dla pasażerów na wózkach inwalidzkich. Ponadto pomocne jest czytelne oznakowanie pojazdów (np. poprzez użycie kontrastowych kolorów na tablicach informacyjnych linii autobusowych), a także zainstalowanie elektronicznych wyświetlaczy w środkach komunikacji oraz informacji głosowych, mówiących o zbliżającym się przystanku.

W dużych aglomeracjach zalecane jest uruchomienie komunikacji typu „drzwi-drzwi”, jako oferty uzupełniającej, przeznaczonej do pojedynczych przejazdów, niemającej charakteru regularności, a także komunikacji na liniach specjalnych. Linie specjalne stanowić powinny połączenia osiedli mieszkaniowych z zakładami pracy chronionej, ośrodkami rehabilitacji i obiektami administracji publicznej w porach dnia o największym zapotrzebowaniu na usługę przewozową. Najbardziej do tego celu nadają się minibusy przeznaczone do przewozu 20 osób, z przestrzenią na 2 - 3 wózków inwalidzkich, odpowiednimi ich umocowaniami i windą. Pojazdy te, w miarę wolnych miejsc oraz w innych porach dnia, mogą rozszerzyć swoją usługę, obsługując także osoby pełnosprawne, co zwiększa efektywność wykorzystania tych pojazdów, wpływając na zmniejszenie kosztów eksploatacji. Natomiast specjalne mikrobusy przeznaczone do przewozu 3 osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i tyle samo osób im towarzyszących są wykorzystywane w dowozach „drzwi-drzwi”.

Do innych barier, które powodują utrudnienia lub nawet brak dostępności dla osób niepełnosprawnych do transportu publicznego, można zaliczyć bariery kompetencyjne czy ekonomiczne. Bariery mogą dotyczyć braku odpowiednich kompetencji i przychylności w stosunku do osób niepełnosprawnych ze strony instytucji usługowych, a także mogą być związane z brakiem przeszkolenia kadry w zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym ruchowo. Personel instytucji transportowych powinien więc być odpowiednio przeszkolony w kontaktach z osobami o różnym zakresie niepełnosprawności, aby im pomóc w korzystaniu z komunikacji publicznej. Ponadto ceny oferowanych usług transportowych również powinny być w miarę niskie, gdyż często dochody osiągane przez osoby niepełnosprawne są, w porównaniu do innych konsumentów, relatywnie niskie.

Obsługa osób niepełnosprawnych powinna mieć charakter kompleksowy, natomiast nie zawsze jest w taki sposób zapewniona. Zdarzają się sytuacje, że osoba niepełnosprawna może za pomocą windy wjechać na peron, ale ma trudności z wejściem do pociągu o zbyt dla niej wysoko umieszczonych schodach. Również nie zawsze wyposażenie konstrukcji taborowych jest dostosowane dla osób niepełnosprawnych.

PODSUMOWANIE

Aby komunikacja publiczna, która uważana jest za najbardziej efektywną i przyjazną dla środowiska formę komunikacji, mogła spełniać swoje społeczne funkcje i być w pełni wykorzystana, musi być dostępna dla wszystkich mieszkańców, w tym również dla osób niepełnosprawnych. W ramach wsparcia tego rodzaju mobilności winno być podjętych szereg działań, w celu stworzenia dogodnych warunków do korzystania przez tę grupę społeczeństwa z usług publicznego transportu zbiorowego. Działania te powinny być prowadzone zarówno w sferze polityki społeczno-gospodarczej i transportowej, dającej podstawy do podejmowania stosownych działań, jak też w sferze wymiernych efektów.

Do głównych działań, stwarzających dogodne warunki dostępności osobom niepełnosprawnym do usług transportu publicznego, należą w szczególności:

- zmiany w infrastrukturze transportowej, zwłaszcza przystankowej i dworcowej,
- zmiany konstrukcyjne w taborze,
- zmiany w układzie komunikacyjnym, w tym tworzenie linii specjalnych,
- zmiany w organizacji obsługi podróży,
- przekazywanie w dostępnych formach niezbędnych informacji dla podróżnych o ograniczonej mobilności,
- udzielanie pomocy w poruszaniu się w obiektach transportowych,
- przygotowanie wszelkich innych ułatwień, aby podróż osób niepełnosprawnych była bezstresowa, użyteczna i efektywna, przystosowana do ich potrzeb i możliwości życiowych.

W zapewnieniu wyżej wspomnianych warunków mobilności dla osób niepełnosprawnych istnieje konieczność zaangażowania całej gamy instrumentów, tym finansowych, organizacyjnych i technicznych, służących usuwaniu wszelkich barier ograniczających ten sposób mobilności.

W efekcie dobrze zorganizowanej mobilności osoby niepełnosprawne mogą w pełni realizować swoje aktywności życiowe, wzbogacając swoją egzystencję oraz mając możliwość pełnego uczestnictwa w życiu społecznym, jako równoprawni jego obywatele.

ENSURING ACCESS TO PUBLIC TRANSPORT TO PEOPLE WITH DISABILITIES - AS A SOCIAL ASPECT OF MOBILITY

Abstract

The article presents the issues related to ensuring access to public transport for people with disabilities, who encounter some restrictions when it comes to free use of this kind of transport services. Solving this problem requires careful discernment of different types of constraints, both resulting from various forms of disability, and from maladjustment of transport equipment. The article presents the recommendations and examples of solutions that improve transport services for the disabled, providing them with equal opportunities in using public transport, including public transport into the strategy of the EU social activities, ensuring the implementation of those life activities that require movement to all members of society.

BIBLIOGRAFIA

1. *Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 r.* (M.P. z 13.08.1997 r. Nr 50 poz. 475)
2. Kirenko J., Gindrych P.: *Odkrywanie niepełnosprawności wzrokowej w nauczaniu włączających*, Lublin, Wyd. UMCS, 2007
3. *Komunikat Komisji skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. W kierunku Europy bez barier dla osób z niepełnosprawnością*, Komisja Wspólnoty Europejskiej, Bruksela, 12 maja 200r., COM(2000) 284fnal.
4. *Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych*, dostępna dnia 8.10.2012: http://translate.google.com/translate?hl=pl&langpair=en%7Cpl&u=http://en.wikipedia.org/wiki/Convention_on_the_Rights_of_Persons_with_Disabilities.
5. Majewski T.: *Rehabilitacja zawodowa osób niepełnosprawnych*, Warszawa, Wyd. Centrum Badawczo-Rozwojowe Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Zakład Badań, 1995.
6. Meyer W.: *Access to public transport*, Eurotransport 2004, nr 1.
7. *Międzynarodowa Klasyfikacja Funkcjonowania Niepełnosprawności i Zdrowia (ICF)* Światowa Organizacja Zdrowia, 2009.
8. *Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych* (Dz.U. Nr 123, poz. 776 z późn. zm.) art. 3. 1.
9. *Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Pełnosprawnych* (Rezolucja 48/96), dostępne: http://www.opc.uj.edu.pl/poradnik/links/pdf/Standardowe_Zasady.pdf
10. Wapiennik E., Piotrowicz R.: *Niepełnosprawny- pełnoprawny obywatel Europy*, Warszawa, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, 2002.

Autor:

dr hab. prof. UTH Anna ZAMKOWSKA – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny
im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu