

## NIK o dostępności komunikacji miejskiej dla niepełnosprawnych

2016-10-15 10:30:00



Pomimo podejmowanych działań i nieznacznej poprawy komunikacja miejska wciąż nie jest jeszcze w pełni dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. We wszystkich skontrolowanych miastach osoby niepełnosprawne napotykały na poważne bariery w dostępie do publicznego transportu zbiorowego. Najpowszechniejszym problemem pozostaje wciąż zbyt mała w stosunku do potrzeb liczba kursów pojazdów niskopodłogowych. W ocenie NIK większość trudności z dostępem niepełnosprawnych do komunikacji miejskiej wynika z nierzetelnej analizy potrzeb przewoźników mieszkańców.

Publiczny transport zbiorowy powinien być dostępny dla wszystkich jego użytkowników. Brak lub niepełne dostosowanie komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych stanowi dla nich barierę w swobodnym przemieszczaniu się w granicach miasta. Ogranicza także dostęp tych osób do leczenia, nauki, kultury, a niekiedy jest przeszkodą w znalezieniu zatrudnienia. Z trudnościami spotykają się także osoby o ograniczonej zdolności poruszania się, w tym ludzie starsi, którzy mają m.in. kłopoty w korzystaniu z pojazdów wysokopodłogowych.



[zobacz galerię zdjęć >>](#)

Działania podejmowane od 2013 do I połowy 2015 r. przyniosły niestety tylko nieznaczną poprawę w zakresie dostępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych. Wynika to głównie z nierzetelnie prowadzonych przez miasta analiz co do faktycznych potrzeb przewoźników mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych. Przykładem braku wystarczającej dbałości o te potrzeby jest fakt, że tylko cztery z 10 skontrolowanych miast konsultowały swoje plany transportowe ze środowiskami osób niepełnosprawnych. Należy podkreślić, że nierespektowanie potrzeb niepełnosprawnych przy tworzeniu oferty przewoźniczej na terenie miasta zmniejsza komfort korzystania z tych usług także przez pozostałych użytkowników o ograniczonej zdolności poruszania się, w szczególności osoby starsze i rodziców z wózkami dziecięcymi.

Kontrola NIK wykazała **cztery istotne bariery** w zapewnieniu osobom niepełnosprawnym możliwości korzystania z komunikacji miejskiej:

### Bariera nr 1 - Tabor

Tylko w trzech z 10 skontrolowanych miast wszystkie kursy komunikacji miejskiej odbywały się pojazdami niskopodłogowymi i niskowejściowymi. W pozostałych siedmiu miastach autobusy niskopodłogowe obsługiwały od 47% do 97% kursów, a tramwaje - wykorzystywane w Bydgoszczy i Szczecinie - odpowiednio 4% i 36% kursów. W badanym okresie tylko w dwóch objętych kontrolą miastach wzrosła liczba kursów wykonywanych autobusami niskopodłogowymi. W pozostałych przypadkach liczba kursów autobusów niskopodłogowych utrzymywała się na stałym poziomie.

## Bariera nr 2 - Informacja przewozowa

W pięciu miastach stwierdzono przypadki braku oznaczenia w rozkładach jazdy kursów, które wykonywane są przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ponadto tylko w Wałbrzychu wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej były wyposażone w zewnętrzne i wewnętrzne systemy przekazujące i wyświetlające informacje m.in. o trasie przejazdu czy o najbliższym przystanku. W pozostałych dziewięciu miastach odsetek autobusów wyposażonych w systemy zewnętrznej informacji głosowej wynosił od 83% w Rzeszowie do 0% w Suwałkach, Przemyślu i Szczecinie. Brak systemów wewnętrznej informacji głosowej, niezbędnej osobom niewidomym i słabowidzącym, stwierdzono natomiast w siedmiu skontrolowanych miastach. Dotyczyło to od 97% autobusów w Legnicy do 17% autobusów w Rzeszowie. Według danych na 30 czerwca 2015 r. brak wewnętrznej informacji wizualnej, wykorzystywanej przez osoby niesłyszące i niedosłyszące, stwierdzono w pięciu miastach - nie posiadało jej od 100% (w Przemyślu) do 9% (w Suwałkach) autobusów komunikacji miejskiej.

## Bariera nr 3 - Infrastruktura przystankowa

Zastrzeżenia Izby dotyczą również braku albo niewłaściwego stosowania udogodnień dla osób niepełnosprawnych na przystankach komunikacyjnych. Na przykład:

- pasy żółtych płytek ryflowanych pełniących rolę ostrzegawczą dla osób niewidomych i słabowidzących skierowano w miejsca niebezpieczne (np. w Bydgoszczy - bezpośrednio w torowisko),
- na terenie tego samego miasta stosowano różny układ płytek ostrzegających, co ograniczało ułatwiającą funkcję tych elementów (Białystok i Włocławek),
- część rozkładów jazdy zawieszono za wysoko i osoby poruszające się na wózku inwalidzkim nie mogły ich odczytać. Przypadki takie stwierdzono w czterech miastach: w Białymstoku, Bydgoszczy, Wałbrzychu i Włocławku.

W wyniku kontroli NIK zwróciła się do Ministra Infrastruktury i Budownictwa o:

- podjęcie działań w celu ujednoczenia funkcjonalności przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem zasad ich uniwersalnego projektowania i w konsultacji z osobami niepełnosprawnymi,
- uzupełnienie przepisów o wymogi dotyczące umieszczania na przystankach autobusowych wystandaryzowanych pasów ostrzegawczych i ścieżek dotykowych dla osób niewidomych, a także zwiększenia minimalnej szerokości peronu przystankowego.

Dostępność publicznego transportu zbiorowego zarówno dla osób niepełnosprawnych, jak i osób o ograniczonej zdolności poruszania się jest w znacznym stopniu uzależniona od wsparcia i właściwej postawy osób bezpośrednio zajmujących się podróżnymi: kierowców, motorniczych oraz kontrolerów i sprzedawców biletów. W tym zakresie Izba negatywnie oceniła fakt, że tylko dwóch operatorów publicznego transportu zbiorowego przeprowadziło dla pracowników kompleksowe szkolenie uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych, w tym wagę i konsekwencję barier, z jakimi się stykają, oraz utrudnienia w komunikacji z osobami niepełnosprawnymi sensorycznie.

**W ocenie NIK, w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym możliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego, na takim poziomie dostępności z jakiego korzystają osoby w pełni sprawne, konieczne jest zintensyfikowanie działań zmierzających do zapewnienia pełnej obsługi linii komunikacyjnych przez pojazdy wyposażone w systemy przykłąku i pochylnie oraz w systemy informacji wizualnej i głosowej. Niezbędne są również stałe konsultacje ze środowiskiem osób niepełnosprawnych, m.in. w sprawie aktualizacji planów transportowych. NIK zwraca uwagę, że występowanie licznych barier w dostępie osób niepełnosprawnych do komunikacji publicznej stanowi przejaw dyskryminacji na tle osób w pełni sprawnych, którego zakaz zawiera zarówno Konstytucja RP, jak i Konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności.**