

Aktywność społeczna i zawodowa osób z niepełnosprawnościami:

analiza wpływu projektów transportowych
realizowanych z dofinansowaniem funduszy UE



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Raport końcowy

Zamawiający:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Opracowała:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Koordynatorka ds. dostępności w Centrum Unijnych Projektów Transportowych

W raporcie wykorzystano wyniki badania wykonanego wspólnie ze Spółdzielnią Socjalną FADO pt. Potrzeby transportowe osób z niepełnosprawnościami w świetle aktywności społecznej i zawodowej.

Warszawa, maj 2023

Spis treści:

● Wprowadzenie	9
Cele analizy	12
Zakres przedmiotowy analizy	13
Kryteria badawcze	13
● Opis metodologii badania	14
Metody badawcze	15
Analiza dokumentów – danych zastanych	17
Kwestionariusz ankiety	17
Indywidualny wywiad pogłębiony (IDI)	18
Grupowe wywiady pogłębione (FGI)	19
Panel ekspercki	21
Biały wywiad	21
● Aktywność zawodowa i społeczna osób z niepełnosprawnościami	22
Aktywność zawodowa osób z niepełnosprawnościami	26
Przyczyny niepodejmowania pracy przez osoby z niepełnosprawnościami	30
Wpływ transportu na aktywność osób z niepełnosprawnościami w dotychczasowych badaniach	34

Badanie ankietowe potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami 35

Struktura respondentów według cech demograficznych36

Potrzeby transportowe w kontekście aktywności zawodowej i społecznej44

Zauważalność finansowania rozwoju transportu publicznego z funduszy Unii Europejskiej.....58

Wpływ transportu na aktywność społeczną osób z niepełnosprawnościami 61

Dostępność transportu a sposoby przemieszczania się.....62

Wybierane rodzaje transportu publicznego – komunikacja miejska 67

Wybierane rodzaje transportu publicznego – komunikacja międzymiastowa..... 70

Transport publiczny w małych miejscowościach.....71

Wpływ rozwoju narzędzi aktywności zdalnej na potrzeby transportowe..... 73

Wpływ transportu publicznego na aktywność osób z niepełnosprawnością 75

Dostępność transportu publicznego versus potrzeby osób z niepełnosprawnościami.80

Ocena rozwoju dostępności transportu w ostatnich latach100

Informacja o dostępności transportu 103

Zalecenia osób z niepełnosprawnościami dotyczące kierunków rozwoju transportu publicznego.....106

Dostępny tabor i przystanki / perony	107
Dostępna informacja pasażerska	108
Transport „door-to-door” (od drzwi do drzwi).....	110
Dodatkowa asysta w pociągach na długich trasach	111
Zwiększanie połączeń, szybkości, obniżanie kosztów.....	111
Szkolenia personelu transportowego	112
Zwiększanie świadomości nt. dostępności.....	114
Włączanie osób z niepełnosprawnościami na wszystkich etapach realizacji projektów transportowych	115

Wnioski z badania wpływu transportu na aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami 117

Rola transportu publicznego	118
Wybór środków transportu publicznego.....	119
Dostępność transportu publicznego w małych miejscowościach	120
Zdalne formy aktywności a transport publiczny	120
Ocena dostępności transportu publicznego i zdiagnozowane problemy	121
Tabor niskopodłogowy	121
System informacji pasażerskiej.....	122
Organizacja przystanków	122
Usługa asysty.....	123
Obsługa pasażerska	123
Zauważalność finansowania projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej.....	124

● Wskazówki na przyszłość.....	125
Dalsze zwiększanie dostępności transportu.....	126
Tabor niskopodłogowy	126
Informacja pasażerska	126
Usługa asysty.....	128
Wdrażanie kolejnych rozwiązań dostępnościowych w transporcie.....	129
Transport door-to-door.....	129
Zwiększanie dostępności transportu w małych miejscowościach.....	130
Włączanie osób z niepełnosprawnościami	130
Poszerzanie świadomości społecznej nt. dostępności.....	131
Zwiększanie dostępności i powszechności informacji o finansowaniu projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej.....	132
Szkolenia z zapewniania dostępności	133
Wypracowanie oraz ujednoczenie standardów zapewnienia dostępności w transporcie	133
Prowadzenie dalszych badań pogłębiających tematykę wpływu transportu na poszczególne aspekty życia osób z niepełnosprawnościami	134
● Bibliografia.....	135
● Załączniki.....	137

Wykaz skrótów

Skrót	Wyjaśnienie
CAWI	Wywiady internetowe wspomagane komputerowo/ telefonicznie
CEF	Instrument „Łącząc Europę”
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ETR	(z ang. easy to read) tekst łatwy do czytania i rozumienia
FGI	(z ang. focus group interview) – zogniskowany wywiad grupowy
FS	Fundusz Spójności
IDI	(z ang. in-depth interview) – indywidualny wywiad pogłębiony
IP	Institucja Pośrednicząca
IZ	Institucja Zarządzająca
KE	Komisja Europejska
MFIPR	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
OzN	Osoby z Niepełnosprawnością
PFRON	Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych
PJM	Polski język migowy

Skrót	Wyjaśnienie
PO	Program Operacyjny
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
POPW	Program Operacyjny Polska Wschodnia
PUP	Powiatowy Urząd Pracy
TSI PRM	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności odnoszące się do dostępności systemu kolei Unii Europejskiej dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się
SIP	System informacji pasażerskiej
UE	Unia Europejska
Ustawa o dostępności	Ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. 2019 poz. 1696, z dnia 19 lipca 2019)
WCAG	Web Content Accessibility Guidelines
Wytyczne	Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020



Wprowadzenie

Zgodnie z definicją autorstwa Światowej Organizacji Zdrowia niepełnosprawność stanowi ograniczenie bądź całkowity brak zdolności do podejmowania pewnego rodzaju aktywności, a także ograniczenie zdolności do uczestnictwa w różnych obszarach życia, będące wynikiem wystąpienia uszkodzenia bądź upośledzenia funkcji organizmu. W Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych (dalej: Konwencja) uchwalonej 13 grudnia 2006 roku przez Organizację Narodów Zjednoczonych niepełnosprawność jest opisywana jako stan, w którym jednostka boryka się z ograniczeniem sprawności różnych funkcji organizmu, które wchodzi w interakcje z różnymi barierami oraz w znaczny sposób utrudniają jednostkom z niepełnosprawnością aktywne uczestnictwo w różnych sferach życia.

Konwencja wskazuje, że do osób z niepełnosprawnościami zalicza się osoby z długotrwałą obniżoną sprawnością fizyczną, umysłową, intelektualną lub sensoryczną, która w interakcji z różnymi barierami może ograniczać pełne i efektywne uczestnictwo tych osób w życiu społecznym na równych zasadach z innymi obywatelami.

Istnieje przy tym bardzo dużo rodzajów niepełnosprawności, wśród których można wymienić m.in.: osoby niewidome lub słabowidzące, osoby głuche lub słabosłyszące, osoby głuchoniewidome, osoby z niepełnosprawnością ruchową, osoby poruszające się na wózku inwalidzkim, osoby z zaburzeniami mowy, osoby z protezą ręki lub nogi, osoby z zaburzeniami psychicznymi, osoby niskiego wzrostu, osoby ze schorzeniami przewlekłymi, osoby z niepełnosprawnością intelektualną, osoby ze schorzeniami neurologicznymi, osoby z epilepsją, osoby ze spektrum autyzmu.

W grudniu 2020 roku w Polsce było 2,4 mln osób pobierających świadczenia emerytalno-rentowe i/lub ubezpieczonych przez płatników składek

w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, które posiadały orzeczenie o stopniu niepełnosprawności (wydane przez zespoły ds. orzekania o niepełnosprawności) lub orzeczenie o stopniu niezdolności do pracy. **Nie ma jednak oficjalnych danych ile rzeczywiście jest osób z niepełnosprawnościami. Szacuje się, że jest od 4 do 7 mln. Nie wszyscy kwalifikują się lub też po prostu nie chcą ubiegać się o stosowne orzeczenie.**

Wraz z wiekiem rośnie prawdopodobieństwo wystąpienia niepełnosprawności (nie zawsze musi ona wystąpić u osoby starszej) oraz maleje sprawność ruchowa człowieka. Na koniec 2017 roku ponad 24% (ponad 9 mln) ludności Polski stanowiły osoby w wieku 60 lat i więcej. Wyniki Prognozy ludności na lata 2014–2050¹ wskazują na dalsze postępowanie procesów starzenia się społeczeństwa. **Przewiduje się, że w 2050 roku populacja osób powyżej 60 lat będzie stanowiła ponad 40% ogółu ludności Polski.**

Zagadnienia i problemy aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami są zawsze aktualne. Jest to także ogromne wyzwanie dla współczesnej edukacji, gospodarki, polityki społecznej, kultury ale również dla transportu w dobie kryzysu i dokonujących się zmian w zróżnicowanych obszarach aktywności. Z powodu swoich dysfunkcji osoby z niepełnosprawnością znajdują się w pewnym sensie na marginesie społecznego i często także zawodowego i rodzinnego życia. Jednocześnie biorąc pod uwagę trendy aktywizacja zawodowa i społeczna powinna stanowić bardzo ważny aspekt w politykach i strategiach państwowych. Jest jednocześnie ogromnym wyzwaniem.

¹ Główny Urząd Statystyczny, dostępne na:

<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosci/prognoza-ludnosci-na-lata-2014-2050-opracowana-2014-r-1,5.html>, dostęp: 31.03.2023

Pamiętać trzeba, że osoby z niepełnosprawnością mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia, a w szczególności, mają również prawo do dostępu do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym. Podstawą włączania do życia społecznego – szkolnictwa, zatrudnienia, życia prywatnego, powinien być równy dostęp do systemu transportu publicznego.

W porządku prawnym zasady dostępności poszczególnych elementów systemu transportu publicznego regulowane są przez rozporządzenia i ustawy o różnym stopniu szczegółowości, nakładające różne inne obowiązki na przewoźników zbiorowego transportu publicznego lub przeciwnie – nienakładające żadnych zobowiązań mających na celu zapewnienie równego dostępu do usług transportowych, będących przecież podstawą życia społecznego.



Ograniczenie dostępu do systemu transportu publicznego jest przejawem dyskryminacji i rodzi największe wykluczenie społeczne, uniemożliwiając dojazd do pracy, do szkoły i normalne funkcjonowanie w życiu prywatnym.

Wykluczenie to ma także wymiar finansowy – będąc zmuszonymi do korzystania z samochodu, osoby z niepełnosprawnością są równocześnie zmuszone do ponoszenia znacząco wyższych kosztów życia.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT) jako Instytucja Pośrednicząca (dalej: IP) dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIiŚ) w latach 2014–2020 oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: POPW) 2014–2020 a także jako Instytucja Wdrażająca (dalej: IW) dla Instrumentu „Łącząc Europę” (dalej: CEF) ma na celu realizację projektów najbardziej efektywnych i przydatnych dla wszystkich grup społecznych. Powiązania infrastrukturalne oraz dostęp do transportu publicznego mają również wpływ na aktywność społeczną osób z niepełnosprawnościami. Zdaniem CUPT konieczne jest wprowadzanie rozwiązań, które będą miały na celu eliminację barier, tak aby wszyscy (bez względu na stopień sprawności i potrzeby funkcjonalne) bez wyjątku mogli w pełni korzystać w pełni z przysługujących im wolności i praw.

Biorąc pod uwagę powyższe, CUPT postanowił przeanalizować wpływ projektów transportowych finansowanych z funduszy UE na aktywność społeczną i zawodową osób z niepełnosprawnościami.

Cele analizy

Celem badania było określenie wpływu projektów transportowych finansowanych z funduszy UE na aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami oraz zdiagnozowanie potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami z punktu widzenia aktywizacji zawodowej i społecznej tych osób. Jednocześnie badana była znajomość i identyfikacja zmian w transporcie z finansowaniem tych zmian z funduszy UE. Dodatkowo badanie miało dostarczyć wniosków na kolejną perspektywę finansową.

Głównym celem badania była analiza wpływu realizacji zasady niedyskryminacji osób z niepełnosprawnościami w projektach dla których CUPT pełni funkcję IP na aktywność tych osób oraz porównanie oferowanych rozwiązań do potrzeb podróżnych z niepełnosprawnością.

Cel główny został osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

Cele szczegółowe analizy:



Diagnoza potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami z punktu widzenia ich aktywizacji zawodowej i społecznej



Ocena wpływu zrealizowanych w ramach POIiŚ 2014-2020 i POPW 2014-2020 inwestycji transportowych na aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami.



Ocena projektów transportowych realizowanych w ramach POIiŚ 2014-2020 i POPW 2014-2020 oraz innych programów / mechanizmów komplementarnych w kontekście sposobu uwzględnienia potrzeb osób z niepełnosprawnościami



Ocena identyfikacji przez osoby z niepełnosprawnościami finansowania z funduszy UE

Źródło: opracowanie własne.

Zakres przedmiotowy analizy

Przedmiotem badania były wszystkie przedsięwzięcia zrealizowane i realizowane w obszarze infrastruktury transportowej finansowane z POIiŚ 2014-2020 i POPW 2014-2020 ze szczególnym uwzględnieniem:

- **infrastruktury drogowej** – inwestycje drogowe POIiŚ;
- **infrastruktury kolejowej** – inwestycje kolejowe POIiŚ 2014-2020 i POPW 2014-2020, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury dworcowej i taborowej;
- **infrastruktury transportu publicznego** – zwłaszcza projekty realizowane w zakresie zakupu i modernizacji taboru, budowy i rozbudowy stacji, przystanków, metra i węzłów przesiadkowych.

Kryteria badawcze

Podczas formułowania problemów badawczych wynikających z zadań badawczych, uwzględnione zostały następujące kryteria badawcze:

Kryteria badawcze przyjęte do analizy:



Trafność – pozwoliła ocenić adekwatność wyboru rozwiązań projektowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.



Skuteczność – pozwoliła ocenić, w jakim stopniu zrealizowane projekty wpłynęły na aktywność społeczną i zawodową osób z niepełnosprawnościami.



Użyteczność – pozwoliła odnieść uzyskane efekty (zrealizowane projekty) interwencji POIiŚ 2014-2020 i POPW 2014-2020 do potrzeb osób z niepełnosprawnościami w kontekście ich aktywności zawodowej i społecznej.

Źródło: Źródło: opracowanie własne.

Dodatkowym punktem była diagnoza identyfikacji zmian w kontekście źródeł ich finansowania.



Opis metodologii badania

W tym rozdziale przedstawiono metodologię, która została zastosowana w przeprowadzonym badaniu. Opiera się na wykorzystaniu zarówno danych wtórnych, jak i danych pierwotnych, co pozwoliło na osiągnięcie wszechstronnej wiedzy. Zastosowane metody zbierania danych umożliwiły uzyskanie informacji ilościowych oraz jakościowych, uwzględniającymi perspektywę różnych grup zainteresowanych.

Metody badawcze

Badanie zostało oparte o dane wtórne (analiza dokumentów i danych zastanych, w tym danych z monitoringu) oraz o dane pierwotne gromadzone przy użyciu różnych metod. W trakcie realizacji badania wykorzystanych zostało wiele metod zbierania danych. Dzięki takiemu postępowaniu było możliwe zgromadzenie informacji zarówno ilościowych, jak i jakościowych oraz dokonanie analizy z uwzględnieniem punktów widzenia różnych grup interesariuszy. Schemat badawczy zastosowany w badaniu przebiegał według następujących etapów:

1. Wskazanie problemu przyczynowo – skutkowego, będącego przedmiotem weryfikacji.
2. Opracowanie teorii zmiany.

Ustalenie teorii zmiany i łańcucha rezultatów interwencji, w tym określenie poziomu szczegółowości analizy, oczekiwanego wpływu programów, wskazanie założeń dla teorii programów, uwzględnienie innych czynników mogących wpływać na rezultaty działań. Ustalenie w jakim stopniu teoria zmiany jest kwestionowana oraz ocena schematu według jakiego interwencja ma oddziaływać.

3. Zgromadzenie istniejących dowodów, służących do weryfikacji teorii zmiany.

Zgromadzenie dowodów służących do weryfikacji teorii zmiany (np. wyników ewaluacji, analiz, badań, danych, informacji itp.). Na tym etapie analizie poddane zostały dane zastane, w tym dokumentacja programowa i konkursowa oraz projektowa, jak również wyniki dostępnych badań ewaluacyjnych.

4. Ocena schematu oddziaływania interwencji.

Ocena logiki powiązań występujących w teorii zmiany, wiarygodności ogólnego sposobu jej działania oraz możliwych braków w teorii. Sprawdzenie, czy główni aktorzy związani z realizacją interwencji zgadzają się co do sposobu w jaki powinna ona działać.

5. Poszukiwanie dodatkowych dowodów empirycznych.

Określenie, jakie nowe dane są potrzebne do pełnej oceny. Zgromadzenie dodatkowych dowodów (np. za pomocą studiów przypadku, wywiadów z interesariuszami). Na tym etapie zrealizowane zostały właściwe prace badawcze, służące pozyskaniu dodatkowych danych wtórnych (wywiady, CAWI, IDI itd.).



Zastosowana metodologia była oparta o następujące metody i narzędzia:

- 1. Analiza danych zastanych** w zakresie dokumentów źródłowych.
- 2. Kwestionariusz ankiety** skierowany do osób z niepełnosprawnościami (badanie ilościowe).
- 3. Pogłębione wywiady indywidualne oraz wywiady grupowe** z przedstawicielami osób z niepełnosprawnościami (badanie jakościowe).
- 4. Panel ekspercki.**
- 5. Biały wywiad** (analiza informacji prasowych, określenia odbioru społecznego efektów podjętych działań).

Koncepcja badawcza opierała się na triangulacji polegającej na wzajemnej weryfikacji i komplementaryzacji danych na dwóch poziomach ich gromadzenia:

- na poziomie technik badawczych – poprzez zastosowanie różnych, uzupełniających się wzajemnie metod zbierania danych wskazanych powyżej;
- na poziomie źródeł informacji – zbieranie informacji od różnych grup respondentów w celu zebrania różnorodnych informacji na dany temat od osób, które potencjalnie mogły prezentować różny punkt widzenia na badaną kwestię (np. użyteczności zrealizowanych projektów).

Multiplikacja technik miała na celu zebranie jak najpełniejszych i wzajemnie weryfikujących się informacji. Każda z technik badawczych miała swoje zalety ale również i wady. Dlatego też użycie różnorodnych metod pozwoliło na przewyciężenie ich wad, a wykorzystanie ich zalet.

Analiza dokumentów – danych zastanych

Analiza dokumentów zrealizowana jako jeden z integralnych elementów badania, dostarczyła informacji pozwalających na ocenę projektów z uwzględnieniem wszystkich wskazanych powyżej kryteriów, w szczególności zaś była użyteczna do oceny skuteczności projektów w kontekście wpływu aktywności społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami.

Kwestionariusz ankiety

Wykorzystanie ankiety pozwoliło na zebranie informacji zwrotnych od osób z niepełnosprawnościami. W badaniu brały udział osoby spełniające w chwili badania jednocześnie dwa warunki:

- posiadają orzeczoną niepełnosprawność (ruchu, słuchu, wzroku, intelektualną, związaną z doświadczeniem choroby psychicznej), stopnia umiarkowanego lub znacznego;
- są w wieku od 14 do 60 lat.

Do badania dopuszczono także osoby opiekujące się osobą z niepełnosprawnością, spełniającą powyższe warunki, ze względu na to, że w niektórych przypadkach niepełnosprawność stopnia znacznego może uniemożliwiać samodzielne wzięcie udziału w badaniach.

Kwestionariusz ankietowy został przygotowany w formie elektronicznej (ze względu na popularność narzędzia i dostępność dla osób korzystających z czytników ekranu). Ankieta miała trzy wersje: podstawową, w polskim języku migowym oraz w tekście łatwym do czytania i rozumienia. w ten sposób zapewniliśmy dostępność tej formy badania dla osób z niepełnosprawnościami. Ankieta była upowszechniana za pomocą narzędzi cyfrowych.

Osoby wypełniające ankietę zostały dobrane losowo, nie było żadnych (poza założeniami badania) kryteriów doboru osób. w badaniu wzięło udział 241 osób (w tym 222 osoby z niepełnosprawnością i 19 osób opiekujących się niesamodzielną osobą z niepełnosprawnością).

Badanie ilościowe obejmowało całą Polskę.

Indywidualny wywiad pogłębiony (IDI)

Badanie jakościowe przeprowadzono na przykładzie trzech województw (dolnośląskie, łódzkie, lubelskie). Dobór respondentów miał charakter celowy z uwagi na specyfikę badania. Osoby uczestniczące w badaniach jakościowych zostały dobrane ze względu na takie cechy jak: rodzaj i stopień niepełnosprawności, wiek, miejsce zamieszkania (wielkość miejscowości wyrażona liczbą ludności). Celem było uzyskanie zróżnicowanej grupy respondentów, tak by uchwycić potrzeby osób z niepełnosprawnościami możliwie przekrojowo.

Wywiady IDI prowadzone były w formie online, trwały do 1 godziny i miały formę swobodnej rozmowy osoby z niepełnosprawnością z moderatorem / moderatorką według założonego scenariusza. w wywiadach indywidualnych wzięło udział 18 osób z niepełnosprawnościami. Każdej osobie został przypisany indywidualny kod respondenta, tak aby zachować anonimowość osób przy postugiwaniu się cytatami z ich wypowiedzi. Skrót kodu należy interpretować na przykładzie „IDI-9W” następująco: IDI – nazwa rodzaju wywiadu (indywidualny), 9 – numer wywiadu, w – rodzaj niepełnosprawności (W – wzroku, R – ruchu, P – związana z doświadczeniem choroby psychicznej, G – osoba Głucha, RW – niepełnosprawność sprzężona ruchowo-wzrokowa, MNI – sprzężona: choroby układu moczowo-płciowego, choroby neurologiczne, inne).

Struktura respondentów wywiadów indywidualnych według rodzaju niepełnosprawności przedstawiała się następująco:

- osoby z niepełnosprawnością ruchu: 4 osoby (w tym osoby poruszające się na wózku elektrycznym, poruszające się na wózku manualnym, osoby z trudnościami w poruszaniu się, ale nie korzystające ze sprzętów);
- osoby z niepełnosprawnością wzroku: 6 osób (w tym osoby niewidome, osoby słabowidzące, poruszające się przy pomocy laski, poruszające się z psem przewodnikiem;
- osoby Głuche: 3 osoby (posługujące się polskim językiem migowym, wywiad prowadzony przy wsparciu tłumacza polskiego języka migowego);
- osoby z niepełnosprawnością sprzężoną (w tym 1 osoba z niepełnosprawnością ruchowo-wzrokową oraz 1 z niepełnosprawnością sprzężoną: choroby układu moczowo-płciowego, choroby neurologiczne, inne);
- osoby z niepełnosprawnością związaną z doświadczeniem choroby psychicznej: 3 osoby.

Grupowe wywiady pogłębione (FGI)

Wywiady FGI prowadzone były stacjonarnie w trzech miastach: Wrocławiu, Lublinie i Łodzi. Respondentami byli mieszkańcy trzech województw: łódzkiego (5 osób), dolnośląskiego (5 osób), lubelskiego (6 osób), w sumie 16 osób z niepełnosprawnościami. Wywiad grupowy miał formę ustrukturyzowanej dyskusji w grupie osób z niepełnosprawnością, prowadzonej przez moderatora.

Każdej osobie biorącej udział w wywiadzie grupowym został przypisany indywidualny kod, tak aby zachować anonimowość osób przy posługiwaniu się cytatami z ich wypowiedzi. Skrót kodu należy interpretować na przykładzie „FGI-Lub-9W” następująco: FGI - nazwa rodzaju wywiadu (grupowy), Lub (skrót miejscowości, gdzie był prowadzony wywiad: Wro - Wrocław, Lub - Lublin, Ldz - Łódź), 9 - numer osoby uczestniczącej, w - rodzaj niepełnosprawności (W - wzroku, R - ruchu, P - związana z doświadczeniem choroby psychicznej, G - osoba Głucha, a - osoba w spektrum autyzmu).

Struktura respondentów wywiadów grupowych według rodzaju niepełnosprawności przedstawiała się następująco:

- osoby z niepełnosprawnością ruchu: 5 osób (w tym osoby poruszające się na wózku elektrycznym, poruszające się na wózku manualnym, osoby z trudnościami w poruszaniu się, ale nie korzystające ze sprzętów, osoba z niepełnosprawnością dłoni);
- osoby z niepełnosprawnością wzroku: 5 osób (w tym osoby niewidome / osoby słabowidzące, poruszające się przy pomocy laski, poruszające się z psem przewodnikiem);
- osoby Głuche: 4 osoby (posługujące się polskim językiem migowym, wywiad prowadzony przy wsparciu tłumacza PJM);
- osoba z niepełnosprawnością związaną z doświadczeniem choroby psychicznej: 1 osoba;
- osoba w spektrum autyzmu: 1 osoba.

Do badań jakościowych nie zostały pozyskane osoby z niepełnosprawnością intelektualną, co mogło być związane z ogólnym niedoreprezentowaniem tej grupy w badaniu. Osoby z niepełnosprawnością intelektualną stopnia umiarkowanego lub znacznego mogły czuć obawę przed wzięciem udziału w badaniu. Potrzebny byłby czas na zbudowanie relacji z tymi osobami, wyjaśnieniem kontekstu i celu badania oraz opracowaniem metodycznym udziału w badaniu osób im asystujących czy sprawujących opiekę. Wskazane byłoby dalsze pogłębianie badań, np. opracowanie badania umożliwiającego udział większej liczby osób z niepełnosprawnością intelektualną (poprzez m.in. uwzględnienie osób ze stopniem lekkim niepełnosprawności w badaniach, uwzględnienie perspektywy osób asystujących / sprawujących opiekę).

Scenariusz wywiadów indywidualnych, jak i grupowych, koncentrował się wokół następujących obszarów:

- rozpoznanie sposobów korzystania z transportu (potrzeby korzystania z transportu, wybierane rodzaje transportu);
- ustalenie motywów korzystania z transportu (wyboru środków transportu);
- ocena dostępności wybieranych środków transportu;
- doświadczenie korzystania z wybranych środków transportu;
- ocena wpływu transportu na aktywność zawodową i społeczną respondenta / respondentki;
- transport idealny – jaki by był dla danej osoby;
- rekomendacje respondentów na temat kierunków rozwoju transportu.

Panel ekspercki

W celu weryfikacji informacji zebranych w badaniach ilościowych i jakościowych, przeprowadzone zostało spotkanie z ekspertami i ekspertkami w zakresie aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami oraz dostępności. W panelu eksperckim wzięło udział 7 osób.

Biały wywiad

Badanie opierało się również na doniesieniach medialnych: telewizyjnych, prasowych, internetowych które wskazywały kierunki szczegółowych analiz. Analiza publikacji związanych z celem badania, pozwoliła na uszczegółowienie przyjętej metodologii.



Aktywność zawodowa i społeczna osób z niepełnosprawnościami

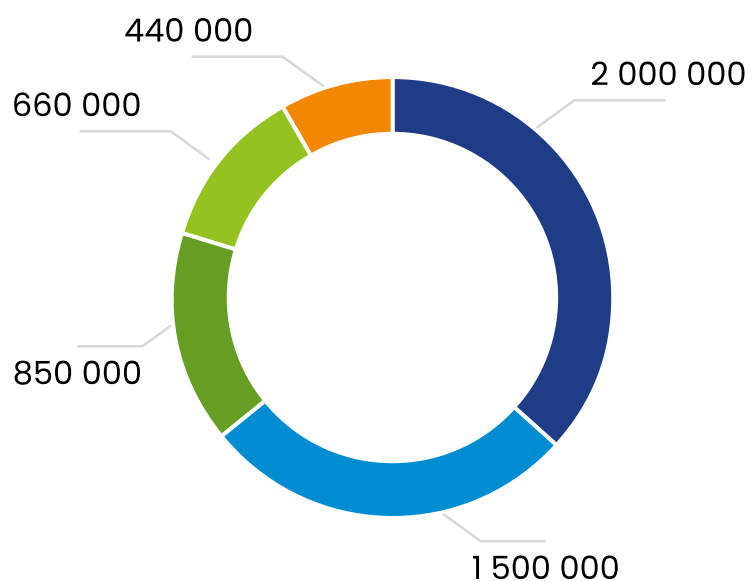
Kogo uznajemy za osobę
z niepełnosprawnością?

Wśród różnych typów niepełnosprawności można wyróżnić niepełnosprawność:

- sensoryczną;
- ruchową;
- związane z zaburzeniami neurologicznymi;
- związane z przewlekłymi schorzeniami narządów wewnętrznych;
- związane z chorobami psychicznymi intelektualną (upośledzenie umysłowe);
- sprzężoną.

Powiatowe Zespoły ds. Orzekania o Niepełnosprawności orzekają niepełnosprawność osób dorosłych i dzieci dla celów pozarentowych, przyznając im jeden z następujących stopni niepełnosprawności:

- **znaczny** – do niego zalicza się osobę z naruszoną sprawnością organizmu, niezdolną do pracy albo zdolną do pracy jedynie w warunkach pracy chronionej i wymagającą, w celu pełnienia ról społecznych, stałej lub długotrwałej opieki i pomocy innych osób, w związku z niezdolnością do samodzielnej egzystencji. Niezdolność do samodzielnej egzystencji oznacza naruszenie sprawności organizmu w stopniu uniemożliwiającym zaspokajanie – bez pomocy innych osób – podstawowych potrzeb życiowych, za które uważa się przede wszystkim samoobsługę, poruszanie się i komunikację.
- **umiarkowany** – do niego zalicza się osobę z naruszoną sprawnością organizmu, niezdolną do pracy albo zdolną do pracy jedynie w warunkach pracy chronionej lub wymagającą czasowej albo częściowej pomocy innych osób w celu pełnienia ról społecznych.
- **lekki** – do niego zalicza się osobę o naruszonej sprawności organizmu, powodującej w sposób istotny obniżenie zdolności do wykonywania pracy, w porównaniu do zdolności, jaką wykazuje osoba o podobnych kwalifikacjach zawodowych z pełną sprawnością psychiczną i fizyczną, lub mająca ograniczenia w pełnieniu ról społecznych dające się kompensować przy pomocy wyposażenia w przedmioty ortopedyczne, środki pomocnicze lub środki techniczne.



- trudności w poruszaniu się
- problemy ze wzrokiem
- trudności w nauce i zrozumieniu informacji
- trudności w samodzielnej egzystencji
- problemy ze zdrowiem psychicznym

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego¹, liczba osób z niepełnosprawnościami w Polsce według rodzajów i stopni niepełnosprawności wynosi:

- trudności w poruszaniu się: około 2 miliony osób, co stanowi około 45% wszystkich osób z niepełnosprawnościami;
- problemy ze wzrokiem, słuchem i mową: około 1,5 miliona osób;
- trudności w nauce i zrozumieniu informacji: około 850 tysięcy osób;
- trudności w samodzielnej egzystencji: około 660 tysięcy osób;
- problemy ze zdrowiem psychicznym: około 440 tysięcy osób.

¹ źródło: raport GUS [Osoby niepełnosprawne w Polsce w 2020 roku](#), publikacja z 12.2021



Najczęściej występującymi stopniami niepełnosprawności są umiarkowany i znaczny stopień, które stanowią razem około 80% wszystkich stopni niepełnosprawności. Ponadto w Polsce funkcjonuje jeszcze stopień lekki. Osoby posiadające znaczny stopień niepełnosprawności nie są zdolne do pracy lub mogą pracować w warunkach chronionych. Osoby ze stopniem umiarkowanym są niezdolne do pracy lub zdolne do pracy jedynie w warunkach pracy chronionej oraz, wymagające czasowej albo częściowej pomocy innych osób w celu pełnienia ról społecznych. Osoby ze stopniem lekkim są zdolne do samodzielnej egzystencji, pełnienia ról społecznych i zatrudnienia w odpowiednich warunkach.

Podział osób z niepełnosprawnościami ze względu na obszar zamieszkiwania:

- w gminach miejskich 1 987 800 osób,
- w gminach wiejskich 1 418 800,
- w gminach miejsko-wiejskich 1 576 300.

Aktywność zawodowa osób z niepełnosprawnościami

Osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności narażone są na istnienie utrudnień w życiu codziennym, które mogą skutkować obniżeniem jakości ich życia oraz rzutować na szeroko rozumiany dobrobyt społeczny tych jednostek. Jednostki z niepełnosprawnością ruchową, sensoryczną bądź intelektualną, zazwyczaj nie mają możliwości pełnego uczestnictwa w życiu społecznym na równi z osobami pełnosprawnymi, co może stanowić rezultat istnienia barier natury fizycznej, społecznej, edukacyjnej bądź kulturowej, a także związanych z transportem, które wpływają na sposób postrzegania jednostek niepełnosprawnych w społeczeństwie oraz przyczyniają się do ich marginalizacji, w tym również na rynku pracy.

Z przytaczanego raportu GUS wynika, że w 2020 roku zatrudnienie miało około 410 tysięcy osób z niepełnosprawnościami. Osób niepracujących było około 2,7 miliona, co stanowi około 60% wszystkich osób z niepełnosprawnościami.

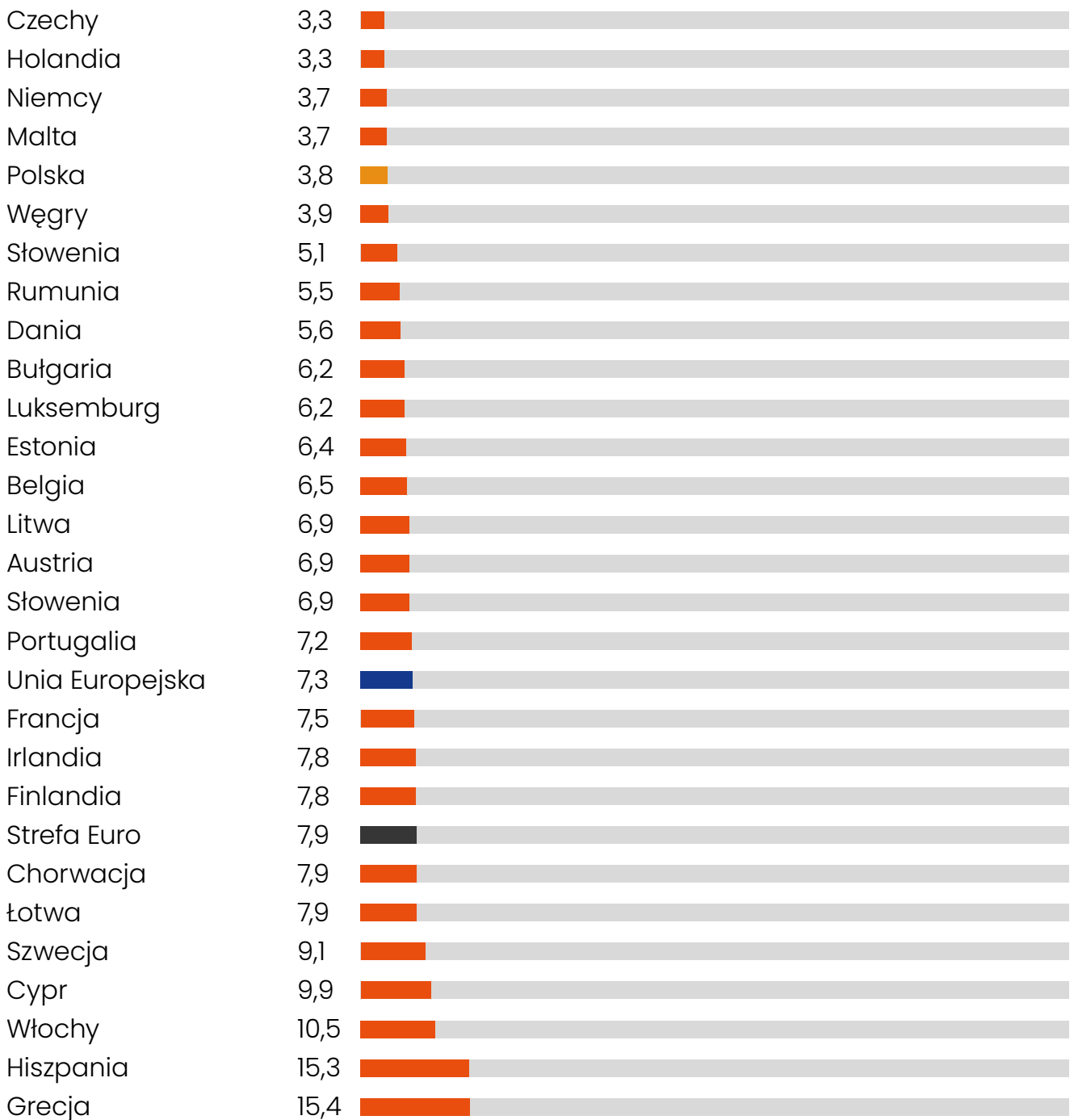
Osoby z niepełnosprawnościami zarejestrowane w Powiatowych Urzędach Pracy:

- w miastach na prawach powiatu: 34 474 osoby,
- w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców: 19 865 osób,
- w miastach od 20 do 100 tys. mieszkańców: 19 150 osób,
- w miastach od 10 do 20 tys. mieszkańców: 20 154 osoby,
- w miastach od 5 do 10 tys. mieszkańców: 17 470 osób,
- w miastach do 5 tys. mieszkańców: 22 009 osób,
- na obszarach wiejskich: 16 766 osób.

Dla osób z niepełnosprawnością, praca zawodowa jest nie tylko źródłem dochodów, ale również formą terapii i rehabilitacji zawodowej. Dzięki pracy, Osoba z niepełnosprawnością staje się bardziej niezależna, jej poczucie własnej wartości wzrasta, a kontakty z innymi ludźmi stają się częstsze i lepsze. Dlatego ważne jest wspieranie zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami. Każdy człowiek ma prawo wyboru ścieżki zawodowej. Tego prawa nie mogą być pozbawione osoby z niepełnosprawnościami.

Obecnie Polska ma jeden z najniższych wskaźników bezrobocia w UE, a od 2010 roku liczba osób bezrobotnych ogółem spadła trzykrotnie. Podobna tendencja utrzymuje się dla osób z niepełnosprawnością.

Stopa bezrobocia w Unii Europejskiej (w procentach)



Źródło: dane Eurostatu dotyczące stopy bezrobocia.

▮ Jednocześnie zatrudnienie osób z niepełnosprawnością od lat utrzymuje się na bardzo niskim poziomie. Pod względem wskaźnika
○ bierności zawodowej osób z niepełnosprawnością Polska plasuje się na piątym miejscu w Europie.

W latach 2010–2020 wskaźnik ten był w ich przypadku niemal dwukrotnie wyższy niż dla całej populacji osób powyżej 15. roku życia.

Mimo znacznych nakładów, zwłaszcza z Funduszu Pracy, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz PFRON, wskaźniki zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami od kilkunastu lat wzrosły tylko o ok. 2% w ciągu 10 lat: z 14,4% w 2010 roku do 16,7% w 2020 roku. Wsparcie dla zatrudnienia osób z niepełnosprawnością obejmuje refundację wynagrodzeń, dotacje dla pracodawców oraz refundację składek na ubezpieczenie społeczne. Wzrost wsparcia dla Zakładów Aktywności Zawodowej oraz Warsztatów Terapii Zawodowej przyczynia się do zwiększenia zatrudnienia i umiejętności zawodowych osób z niepełnosprawnością, choć nadal w niezadowalającym stopniu.

Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności² pokazuje, że w 2019 roku aktywność zawodowa osób z niepełnosprawnością wzrosła o 0,5 pkt. proc. do 28,8% w porównaniu z rokiem poprzednim. w ciągu ostatnich 10 lat (2009–2019) współczynnik aktywności zawodowej tej grupy wzrósł o 4,2 pkt. proc. Stopa bezrobocia osób z niepełnosprawnością utrzymała się na poziomie 7,2%, a wskaźnik zatrudnienia wzrósł o 0,6 pkt. proc. do 26,8% w 2019 roku. w sumie 92,8% aktywnych zawodowo osób z niepełnosprawnością pracowało.

Jednak aktywność zawodowa osób z niepełnosprawnością nadal znacząco odbiega od osób sprawnych, których współczynnik aktywności zawodowej wyniósł 81,0%, wskaźnik zatrudnienia 78,4%, a stopa bezrobocia 3,4% w 2019 roku. Dla osób z niepełnosprawnością powyżej 16 roku życia wskaźniki kształtowały się następująco: współczynnik aktywności zawodowej – 17,1%, wskaźnik zatrudnienia – 16,0%, stopa bezrobocia – 6,5%. w porównaniu z 2018 rokiem współczynnik aktywności zawodowej oraz wskaźnik zatrudnienia nieznacznie spadły o 0,2 pkt. proc., a stopa bezrobocia pozostała bez zmian.

² <https://niepelnosprawni.gov.pl/p,80,rynek-pracy>



Aktywność zawodową osób z niepełnosprawnością różnicuje posiadane wykształcenie. Istnieje powiązanie: im wyższy poziom wykształcenia posiadanego przez osoby z niepełnosprawnością, tym wyższy współczynnik aktywności zawodowej tych osób, jak też wskaźnik zatrudnienia. Najwyższą aktywnością zawodową cechują się osoby z wyższym i średnim poziomem wykształcenia. Chociaż osoby z niepełnosprawnością są nadal znacznie gorzej wykształcone niż osoby sprawne, to w ciągu ostatnich lat obserwowano stopniowy wzrost udziału osób z niepełnosprawnością z co najmniej średnim poziomem wykształcenia. Przy czym trzeba od razu wskazać, że również na tę aktywność wpływa transport.

- ▮ **Osoby z niepełnosprawnościami, które chcą podnosić swoje kwalifikacje (edukować się), muszą mieć możliwość swobodnego przemieszczania się i korzystania z dostępnego dla nich transportu publicznego.**

Przyczyny niepodejmowania pracy przez osoby z niepełnosprawnościami

W opracowaniach dotyczących problematyki aktywizacji społeczno-zawodowej osób z niepełnosprawnościami eksperci podejmują próbę zdefiniowania i określenia czynników, które wywierają znaczący wpływ na funkcjonowanie osób z niepełnosprawnościami na współczesnym rynku pracy. Przyczyny niskiej aktywności zawodowej osób z dysfunkcjami są złożone. Równolegle przenika się wiele czynników, które w istotny sposób determinują występowanie i dokuczliwość określonych barier różnego typu. Do czynników, które utrudniają osobom niepełnosprawnym wejście na otwarty rynek pracy badacze zaliczają:

- brak wiedzy o osobach niepełnosprawnych ze strony pracodawców;
- nieprawidłowe postawy społeczne;
- utożsamianie niepełnosprawności z brakiem kwalifikacji, brakiem motywacji do pracy, nawykiem uzależnienia od innych osób;
- bariery architektoniczne i komunikacyjne .

Badacze wyróżniają dwa podstawowe źródła ograniczeń będących przyczyną problemów osoby z niepełnosprawnością w podjęciu pracy. Są to bariery wewnętrzne (psychiczne) oraz zewnętrzne (społeczne, instytucjonalne i fizyczne). Wewnętrzne i zewnętrzne przyczyny nie są jednak od siebie odizolowane, mogą wzajemnie na siebie oddziaływać.

Do barier zaliczyć powinno się utrudnienia architektoniczne i transportowe związane z mobilnością, złą sytuację finansową, bariery instytucjonalne, bariery ze strony pracodawców, niesprzyjające przepisy i regulacje prawne, bariery psychiczne (postawa fatalistyczna, mała motywacja do podejmowania działań), bariery społeczne (nadopiekuńczość ze strony rodziny a także brak kontaktów z innymi osobami).

Wyniki badania ankietowego z roku 2014 pt. Osoba niepełnosprawna aktywnym uczestnikiem życia społecznego i zawodowego, które objęło zakłady pracy chronionej oraz zakłady aktywności zawodowej ukazały najczęstsze problemy, z którymi zmagają się osoby z niepełnosprawnością w swoim codziennym życiu i które wpływają na ich aktywność społeczną i zawodową. Największy odsetek respondentów stanowiły osoby z niepełnosprawnością sprzężoną, tj. osoby, u których stwierdzono więcej niż jeden rodzaj niepełnosprawności – stanowiły one 30% ogółu respondentów. Znaczną część ankietowanych stanowiły osoby z upośledzeniem narządu ruchu – 27% ogółu respondentów. Badanie wykazało, że problemy towarzyszące osobom z niepełnosprawnością są zróżnicowane i w dużej mierze zależą od rodzaju niepełnosprawności oraz wiążących się z nią ograniczeń ogólnej sprawności organizmu, a także od rodzaju stopnia uszkodzenia konkretnych narządów.

Badanie wykazało, że największą trudność sprawia osobom z niepełnosprawnościami przemieszczanie się poza domem – odpowiedź tę najczęściej wskazywały osoby z upośledzeniem narządu ruchu, prawie jedną czwartą spośród osób, które wskazały tę odpowiedź stanowiły osoby z chorobami neurologicznymi.

Druga najczęściej wskazywana w badaniu odpowiedź dotyczyła innych problemów, wśród których najczęściej wymieniano prace fizyczne, w tym dźwiganie, komunikację oraz kontakty z innymi ludźmi, załatwianie spraw urzędowych i przygotowywanie dokumentów oraz ból, złe samopoczucie. Do czynników utrudniających osobom niepełnosprawnym dostęp do różnych aspektów życia społecznego respondenci zaliczali: brak pracowników odpowiednio przeszkolonych do kontaktu z osobami niepełnosprawnymi, ograniczoną ofertę kulturalną, sportową, turystyczną skierowaną do osób z niepełnosprawnością oraz brak sprzętu oraz wyposażenia w placówkach oświatowych dostosowanego do potrzeb osób z niepełnosprawnością.

W 2017 roku PFRON opublikował raport „Badanie potrzeb osób niepełnosprawnych”. Wynika z niego, że **większość takich osób rejestruje się w urzędach pracy, ale w rzeczywistości nie chce podjąć zatrudnienia.** Wśród osób objętych badaniem **aż 84% przyznało wprost, że nie poszukuje aktywnie pracy.** Głównym powodem są **ograniczenia związane ze stanem zdrowia i niepełnosprawnością takich osób.**



Inna przyczyna to **ich niskie kompetencje i wykształcenie. Prawie ¼ bezrobotnych osób z niepełnosprawnościami zarejestrowanych w Powiatowych Urzędach Pracy (dalej: PUP) w 2020 roku nie miało żadnych kwalifikacji, a wyższe wykształcenie uzyskało tylko 8%**. Taka sytuacja zwykle wiąże się z **niską samooceną takich osób**. W wielu przypadkach niepełnosprawni nie poszukują pracy, **bo im się to po prostu nie opłaca**: zdarza się, że osoby te **są utrzymywane przez rodzinę, pracują „na czarno” albo obawiają się zmniejszenia lub utraty świadczeń socjalnych w związku z podjęciem pracy**. Sytuacji z niepełnosprawnością na rynku pracy nie ułatwia też wiek. W 2020 roku **ponad połowa takich osób zarejestrowanych w PUP miała ponad 50 lat**.

- !** Dużym ograniczeniem jest **niedostosowanie miejsc pracy do potrzeb osób z niepełnosprawnością, bariery architektoniczne czy transportowe**. Spośród niemal 56 tys. z niepełnosprawnością zarejestrowanych jako bezrobotni w 2020 roku **ponad 1/3 mieszkała na wsiach, gdzie częstym problemem jest brak lub niewystarczający transport publiczny**. W tej sytuacji **dojazdy do pracy stanowią duże wyzwanie dla takich osób**. Nie wszystkie miejsca pracy zatrudniały też tłumacza języka migowego.

Z drugiej strony **pracodawcy niechętnie zatrudniali osoby z niepełnosprawnością, zwłaszcza starsze, mimo że takie zatrudnienie dawało pracodawcom szereg korzyści**. Mogli oni np. uzyskać dofinansowanie wynagrodzeń i składek na ubezpieczenie społeczne osób z niepełnosprawnościami, zwrot kosztów przygotowania ich miejsc pracy czy dofinansowanie z Unii Europejskiej. Jednocześnie **Najwyższa Izba Kontroli zauważyła, że część pracodawców traktuje osoby z niepełnosprawnością jak tanią siłę roboczą: zatrudniają je na czas uzyskiwania z tego tytułu refundacji i finansowań i zwalniają po zakończeniu okresu zatrudnienia, po czym pozyskują do pracy kolejne osoby skierowane przez urząd pracy.**

Problem stanowiły też **stereotypy i uprzedzenia po stronie pracodawców**. Zgodnie z obiegowymi opiniami osoby z niepełnosprawnością są bowiem znacznie mniej wydajne w pracy niż osoby sprawne, są też często mniej samodzielne i wymagają pomocy innych ludzi. Część osób zatrudniających osoby z niepełnosprawnością obawiała się ich wysokiej absencji związanej ze złym stanem zdrowia czy z niepełnosprawnościami.

Wpływ transportu na aktywność osób z niepełnosprawnościami w dotychczasowych badaniach

Analiza desk research wskazuje na brak opracowań poświęconych wpływowi transportu publicznego na aktywność osób z niepełnosprawnościami. Dostępne publikacje dotyczą różnych aspektów funkcjonowania osób z niepełnosprawnością – od warunków niskiej aktywności i niskiego zatrudnienia po rozwiązania zwiększające dostępność transportu. Niemniej w żadnym nie poddano analizie korelacji pomiędzy transportem i aktywnością, nie mówiąc już o powiązaniu z realizacją projektów transportowych finansowanych z funduszy UE. W dalszej części znajduje się analiza kluczowych wniosków płynących z badań prowadzonych przez instytucje publiczne.



Wniosek

Znaczący wpływ na istotnie niższą aktywność zawodową osób z niepełnosprawnością, w porównaniu z resztą społeczeństwa, mają funkcjonujące stereotypy dotyczące osób z niepełnosprawnościami. Wizerunek tychże osób, jako jednostek niezdolnych do pracy zarobkowej powoduje, że osoby z niepełnosprawnościami z reguły nie mają szansy na zaistnienie na rynku pracy. Jednocześnie istotną barierę (co potwierdzają nasze badania ilościowe i jakościowe) stanowić może transport.



Badanie ankietowe potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami

Rozdział ten koncentruje się na prezentacji wyników badania ankietowego, które miało na celu zrozumienie wpływu transportu na aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami. Badanie zostało przeprowadzone w celu uzyskania informacji od osób z niepełnosprawnościami oraz od ich opiekunów. Wyniki badania mają znaczenie dla oceny sytuacji tych osób oraz dla analizy projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Struktura respondentów według cech demograficznych

Osoba z niepełnosprawnością, osoba opiekująca się osobą z niepełnosprawnością

Ankiety mogły wypełniać osoby z niepełnosprawnością lub opiekunowie / opiekunki niesamodzielnych osób z niepełnosprawnością. Dzięki temu zapewniliśmy możliwość uwzględnienia głosu osób z niepełnosprawnością, które nie były w stanie samodzielnie wypełnić ankiety.

Większość osób badanych stanowiły osoby z niepełnosprawnością: 92%. Osoby opiekujące się niesamodzielną osobą z niepełnosprawnością stanowiły 8% osób badanych.

Płeć

Kobiety stanowiły nieco więcej niż połowę osób ankietowanych: 58% a mężczyźni 42%.

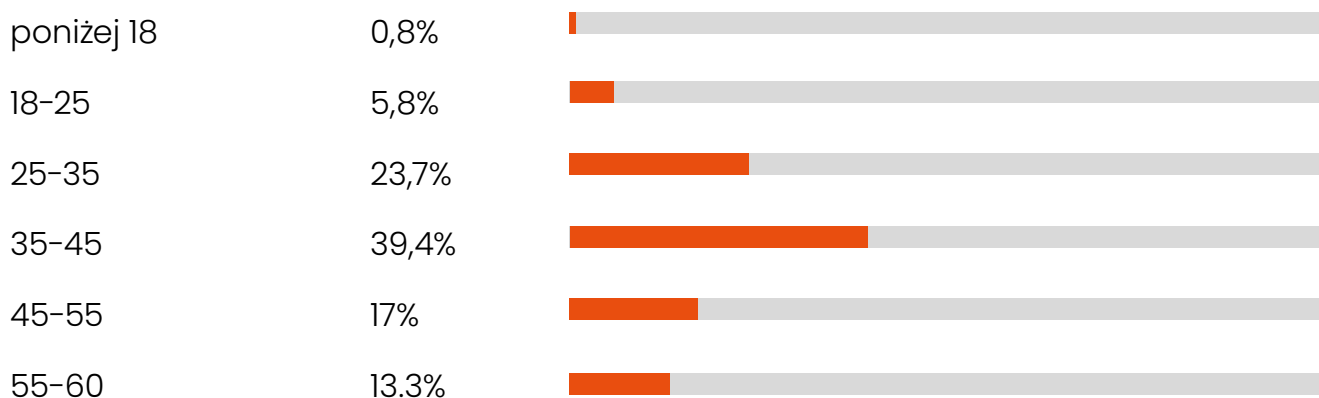
Wiek

Osoby badane były w wieku od 15 do 60 lat. Populacja badanych osób została podzielona na 6 grup wiekowych (przedziały lewostronnie domknięte): pon. 18 lat, 18-25 lat, 25-35 lat, 35-45 lat, 45-55 lat, 55-60 lat.

Średnia wieku wynosiła 40 lat (mediana: 39). Najliczniej reprezentowaną grupą wiekową jest grupa 35-45 lat (39,4%), następnie grupa 25-35 lat (23,7%). Mniejszy udział mieli przedstawiciele grupy 45-55 lat (17%), grupy 55-60 (13,3%). Najmniej licznie reprezentowane są najmłodsze grupy wiekowe: 18-25 lat (5,8%), pon. 18 lat (0,8%). Wyniki przedstawia poniższy wykres.



Wiek respondentów (n=241).



Źródło: opracowanie własne

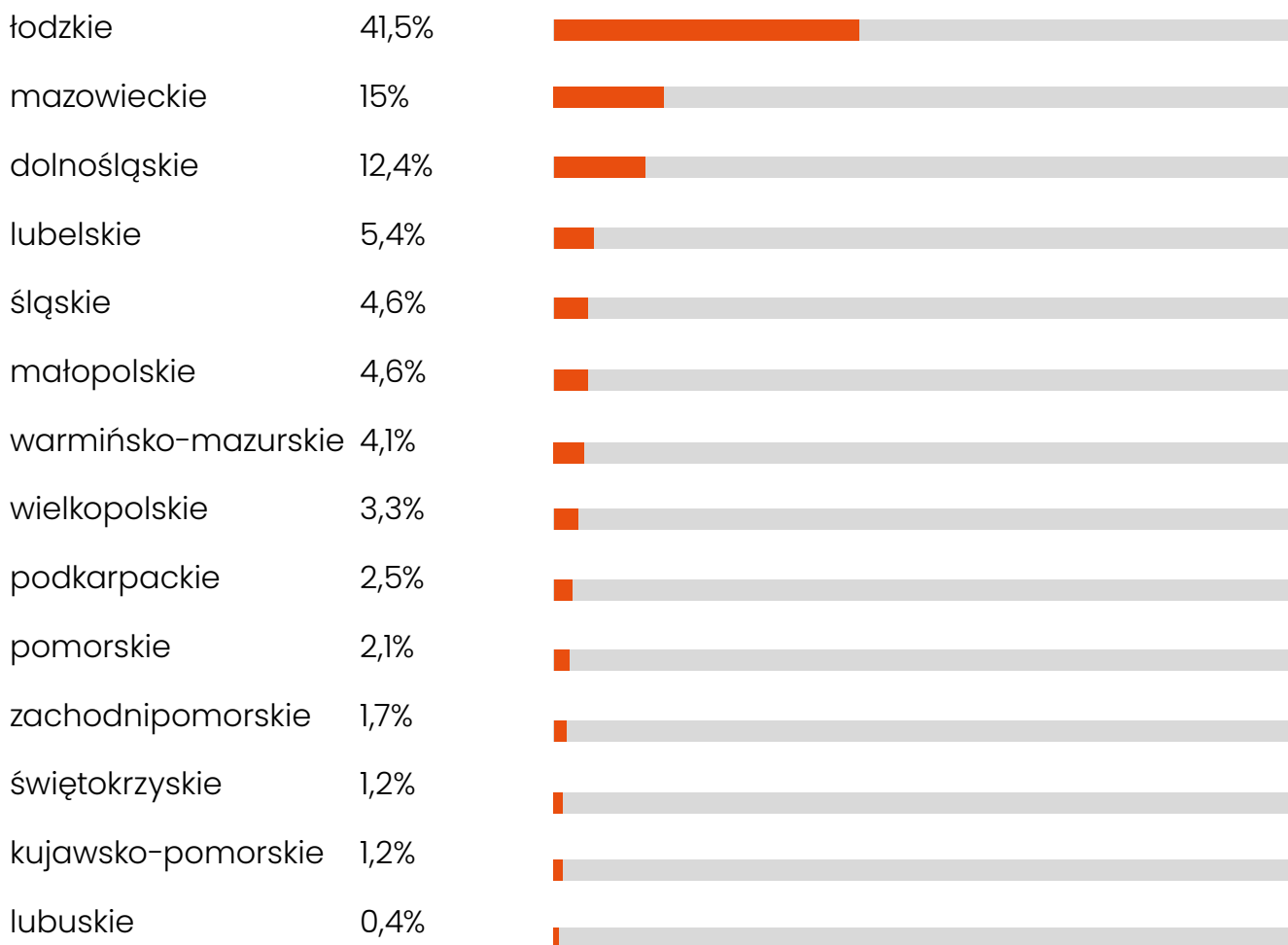
Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania osób ankietowanych zbadaliśmy na 3 sposoby: według województw, według rodzaju gminy, według liczby ludności miejsca zamieszkania.

Według województw

Najliczniej reprezentowane jest województwo łódzkie (41,5%), następnie województwo mazowieckie (15%) i dolnośląskie (12,4%). Mniejszy udział w ogólnej liczbie badanych mają osoby z województwa lubelskiego (5,4). Pozostałe województwa mają udział poniżej 5% (województwa: opolskie, podlaskie nie są reprezentowane). Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Miejsce zamieszkania respondentów według województw (n=241).

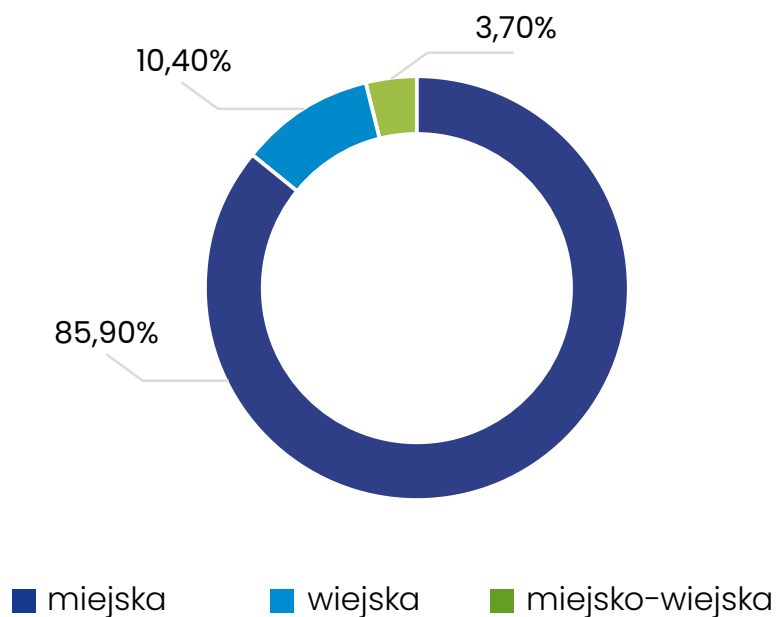


Źródło: opracowanie własne.

Według rodzaju gminy

Osoby ankietowane deklarowały miejsce zamieszkania na terenie gminy: wiejskiej lub miejsko-wiejskiej lub miejskiej. Najwięcej osób badanych mieszka na terenie gminy miejskiej: 85,9%. Na terenie gminy wiejskiej mieszka 10,4%, a na terenie gminy miejsko-wiejskiej mieszka 3,7% osób badanych. Wyniki przedstawia wykres poniżej.

Miejsce zamieszkania respondentów według rodzaju gminy (n=241).



Źródło: opracowanie własne.

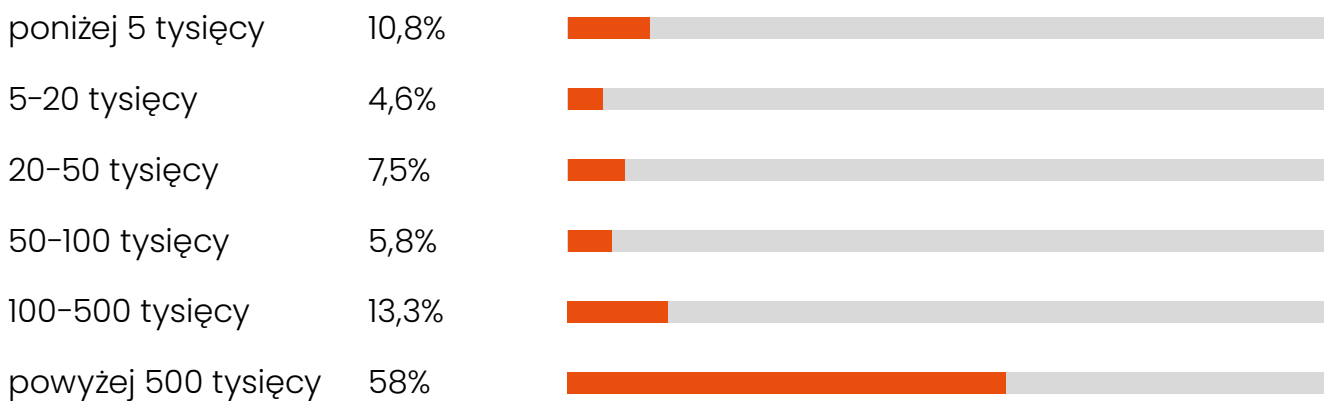
Według liczby ludności miejsca zamieszkania

Miejscowości zamieszkania respondentów przeanalizowaliśmy także pod względem wielkości, wyrażonej liczbą ludności danej miejscowości. Wyróżniliśmy 6 grup miejscowości zamieszkania respondentów (przedziały lewostronnie domknięte): poniżej 5 tys. mieszkańców, 5-20. tys., 20-50 tys., 50-100 tys., 100-500 tys. i powyżej 500 tys. mieszkańców.

Najwięcej osób badanych mieszkało w miejscowościach powyżej 500 tys. mieszkańców (58%). Ponad 10-procentowy udział w badanej grupie miały osoby mieszkające w miejscowościach o liczbie ludności 50-100 tys. (13,3%) oraz poniżej 5 tys. (10,8%).

Udział pozostałych grup miejscowości wynosił poniżej 10%. Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Wielkość miejsca zamieszkania respondentów według liczby ludności (n=241).



Źródło: opracowanie własne.

Rodzaj niepełnosprawności

Wśród osób ankietowanych najwięcej było osób z niepełnosprawnością ruchu (30,3%). Liczny był także udział osób z niepełnosprawnością wzroku i słuchu (po 24,5%). Znacznie mniejszy udział był osób z niepełnosprawnością związaną z doświadczeniem choroby psychicznej (8,7%) oraz z niepełnosprawnością intelektualną (5,4%).

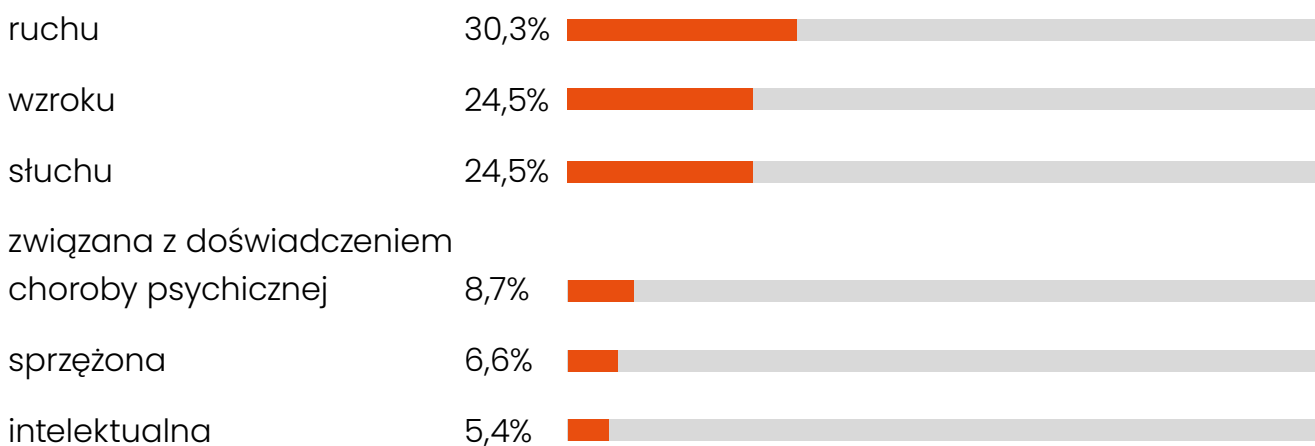
Mniejsza reprezentacja tych grup może być związana m.in. z wciąż obecnymi w społeczeństwie stygmatyzującymi opiniami na temat osób z doświadczeniem kryzysu lub choroby psychicznej. Pomimo anonimowości ankiet, osoby mogły podjąć decyzję o niezdzieleniu się swoim doświadczeniem.

Ankieta miała wersję także tekstu łatwego do czytania i rozumienia (ETR), by była możliwa do wypełnienia przez osoby z niepełnosprawnością intelektualną. Niemniej nie było możliwe pełne dostosowanie treści ankiety z jednoczesnym zachowaniem standaryzacji kwestionariusza (pytania i odpowiedzi musiały brzmieć na tyle podobnie, by wyniki ankiet w wersji podstawowej i ETR można było analizować łącznie, nie rozdzielając na dwie grupy respondentów). Stąd ankieta mimo wszystko mogła stanowić trudność, zwłaszcza że grupą docelową (zgodnie z założeniami badania) miały być osoby ze stopniem niepełnosprawności umiarkowanym lub znacznym. Osoba z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu znacznym może nie być w stanie wykonać samodzielnie zadania wypełnienia ankiety, nawet w tekście łatwym do czytania i zrozumienia. Dlatego też ankietę mogły wypełniać osoby opiekujące się osobą z niepełnosprawnością, by ich głos i perspektywa

również wybrzmiała. Być może zasadne byłoby przeprowadzić rozpoznanie potrzeb osób z niepełnosprawnością intelektualną i osób opiekujących się osobami z niepełnosprawnością intelektualną w formie dedykowanego badania, tym bardziej, że potrzeby osoby opiekującej się / asystującej może się różnić od potrzeb osoby z niepełnosprawnością.

Wśród osób badanych była także grupa osób z niepełnosprawnością sprzężoną (dwa lub więcej rodzajów niepełnosprawności) – stanowiła ona 6,6% ogółu respondentów. Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Respondenci według rodzaju niepełnosprawności (n=241).



Źródło: opracowanie własne.

Stopień niepełnosprawności

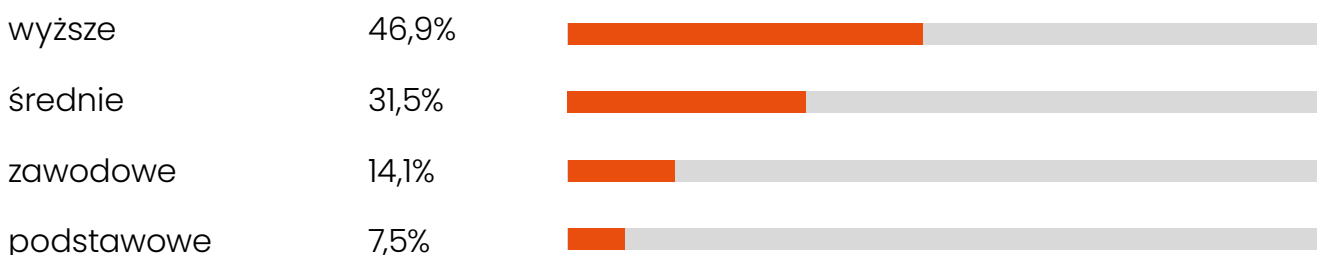
Prawie 60% osób badanych posiadała umiarkowany stopień niepełnosprawności. Stopień znaczny posiadało ok. 40% respondentów.

Poziom wykształcenia

Osoby ankietowane deklarowały także poziom wykształcenia (podstawowe, zawodowe, średnie, wyższe). Prawie połowa osób miała wykształcenie wyższe (46,9%), wykształceniem średnim legitymowała się 1/3 osób (31,5%). Niższy udział miała grupa osób z wykształceniem zawodowym (14,1%) oraz podstawowym (7,5%).

Struktura poziomu wykształcenia wśród osób badanych nie odzwierciedla struktury poziomu wykształcenia dla populacji osób z niepełnosprawnościami w Polsce (zob. [Sytuacja osób z niepełnosprawnościami w Polsce](#)). Różnice mogą wynikać z faktu, że osoby zaktywizowane mają większą podatność na udział w badaniach oraz zabieranie głosu w swojej sprawie, ponadto łatwiej zdobywają informacje oraz chętniej podejmują działania. Wyniki przedstawia wykres poniżej.

Poziom wykształcenia respondentów (n=241).



Źródło: opracowanie własne.

Status na rynku pracy

Badane osoby zostały poproszone o określenie swojego statusu na rynku pracy.

Do wyboru były następujące opcje: „pracuję / uczestniczę w formach aktywności zawodowej, np. Warsztaty Terapii Zajęciowej”, „nie mam pracy i szukam pracy”, „nie mam pracy i nie szukam pracy” oraz „uczę się / studiuje”.

Ponad połowa respondentów była osobami pracującymi (63,5%). Zostały tu uwzględnione wszelkie formy aktywności zawodowej, w tym również uczestniczenie np. w Warsztatach Terapii Zajęciowej. Osoby nie pracujące i poszukujące pracy stanowiły 14,5% badanych, osoby nie pracujące i nie szukające pracy stanowiły 12,9% badanych. Niespełna 10% badanych była w trakcie nauki (osoby uczące się / studiujące).

Struktura zatrudnienia osób badanych nie odzwierciedla struktury zatrudnienia wśród populacji osób z niepełnosprawnościami w Polsce. Różnice mogą wynikać z faktu, że osoby zaktywizowane zawodowo, chętniej uczestniczą w różnego rodzaju przedsięwzięciach (np. badaniach) niż osoby bierne zawodowo. Przyczyną może być też niechęć do określania siebie w kontekście bierności lub aktywności zawodowej i związana z tym mniejsza motywacja wzięcia udziału w badaniu.

Status respondentów na rynku pracy (n=241).

pracuję / uczestniczę
w formach aktywności
zawodowej (np. Warsztaty
Terapii Zajęciowej)

63,5%



nie pracuję
i szukam pracy

14,5%



nie pracuję
i nie szukam pracy

12,9%



uczę się / pracuję

9,1%



Źródło: opracowanie własne.

Charakter pracy

Spośród osób, które zadeklarowały status osoby pracującej (153 osoby), większość pracowała stacjonarnie (60,1%). Osoby pracujące częściowo stacjonarnie i częściowo zdalnie (tzw. hybrydowy charakter pracy) stanowiło 21,6% badanych. Najmniejszy odsetek badanych stanowiły osoby pracujące zdalnie (18,3%).

Charakter pracy (n=153).

praca stacjonarna 60,1%



praca hybrydowa 21,6%



praca zdalna 18,6%



Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie struktury respondentów

Większość osób badanych to osoby z niepełnosprawnością. w badaniu miał jedynie niewielki udział osób opiekujących się. Nieco ponad połowę stanowiły kobiety. Najliczniej reprezentowaną grupą wiekową była grupa 35-45 lat (39,4%), następnie grupa 25-35 lat (23,7%).

Najliczniej reprezentowane województwa to: łódzkie, mazowieckie, dolnośląskie (w sumie prawie 70% badanych mieszkało w tych województwach). Najwięcej przedstawicieli mieszkańców gmin miejskich (85,9%). Prawie 60% badanych to mieszkańcy dużych miast z liczbą ludności powyżej 500 tys.

Najwięcej osób posiadało niepełnosprawność ruchu, słuchu i wzroku. Także 6,6% to osoby z niepełnosprawnością sprzężoną. Prawie 60% osób posiadało umiarkowany stopień niepełnosprawności, ok. 40% stopień znaczny.

Najwięcej ankietowanych posiadało wykształcenie wyższe (46,9%) oraz średnie (31,5%). Ponad połowa osób badanych to osoby pracujące (63,5%). Większość z nich pracuje w sposób stacjonarny (60,1%).

Struktura osób respondenckich nie jest typowa dla populacji osób z niepełnosprawnościami w Polsce, stąd też zalecamy ostrożność w interpretacji uzyskanych danych ilościowych. Wyniki analizy są prawdziwe dla badanej grupy, nie należy jednak przekładać ich na ogół populacji osób z niepełnosprawnościami.

Potrzeby transportowe w kontekście aktywności zawodowej i społecznej.

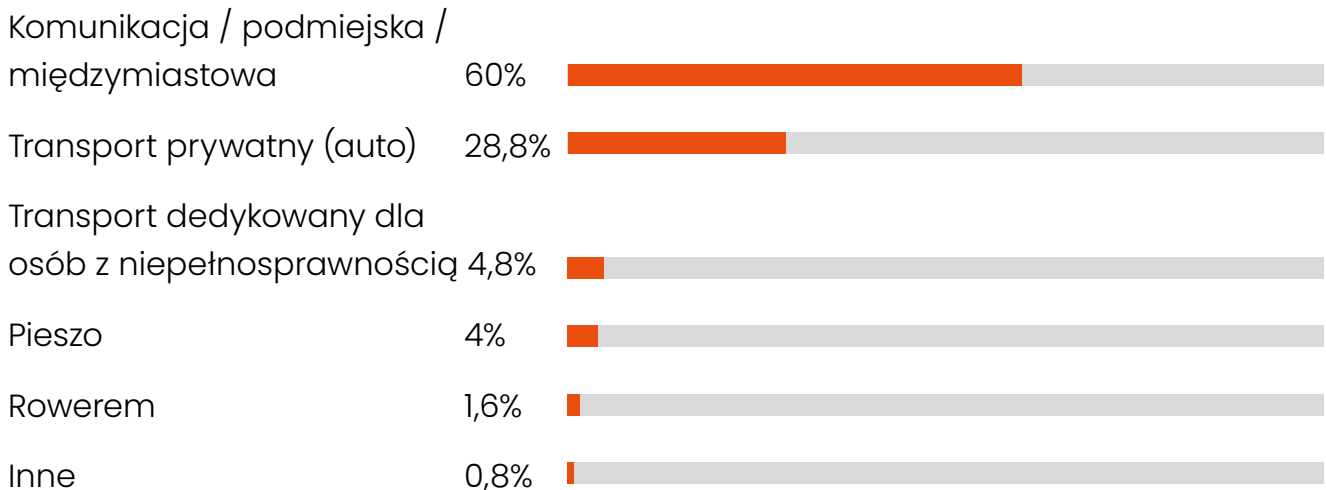
Docieranie do pracy

Osoby, które zadeklarowały, że pracują zostały poproszone o określenie w jaki sposób najczęściej docierają do pracy. Mieli do wyboru następujące opcje: komunikacja miejska / podmiejska / międzymiastowa, transport prywatny (auto), transport dedykowany osobom z niepełnosprawnością, pieszo, rowerem oraz inna odpowiedź (z możliwością wpisania odpowiedzi). Pytanie było jednokrotnego wyboru, czyli każda osoba mogła wybrać tylko jedną odpowiedź.

Ponad połowa (60%) ankietowanych osób zadeklarowała, że najczęściej dociera do pracy komunikacją zbiorową. Niespełna 30% osób najczęściej wybiera transport prywatnym autem. Były to głównie osoby z niepełnosprawnością ruchu i słuchu. Pozostałe sposoby docierania do pracy, takie jak transport dedykowany dla osób z niepełnosprawnością, pieszo, rowerem, miały znacznie mniejszy udział w ogólnej liczbie wskazań. Jedna osoba wskazała, że dojeżdża transportem pracowniczym.

Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Jak najczęściej docierasz do pracy? (n=125).



Źródło: opracowanie własne.

Szukanie pracy

Respondenci, którzy w chwili badania byli w trakcie poszukiwania pracy stanowili około 15% badanych. Zapytaliśmy ich jakie czynniki biorą pod uwagę podczas poszukiwania pracy. Zaproponowaliśmy następujące kategorie czynników: wynagrodzenie, dostosowane miejsce pracy, dogodny transport do pracy, elastyczny czas pracy, opinie o pracodawcy, możliwość rozwoju, możliwość pracy zdalnej, bliskość miejsca pracy od miejsca zamieszkania, inne czynniki. Respondenci mieli za zadanie każdemu z tych czynników przypisać wpływ, jaki ma na decyzję o podjęciu pracy (mogli przypisać brak wpływu, niewielki wpływ, średni wpływ, duży wpływ, decydujący wpływ).

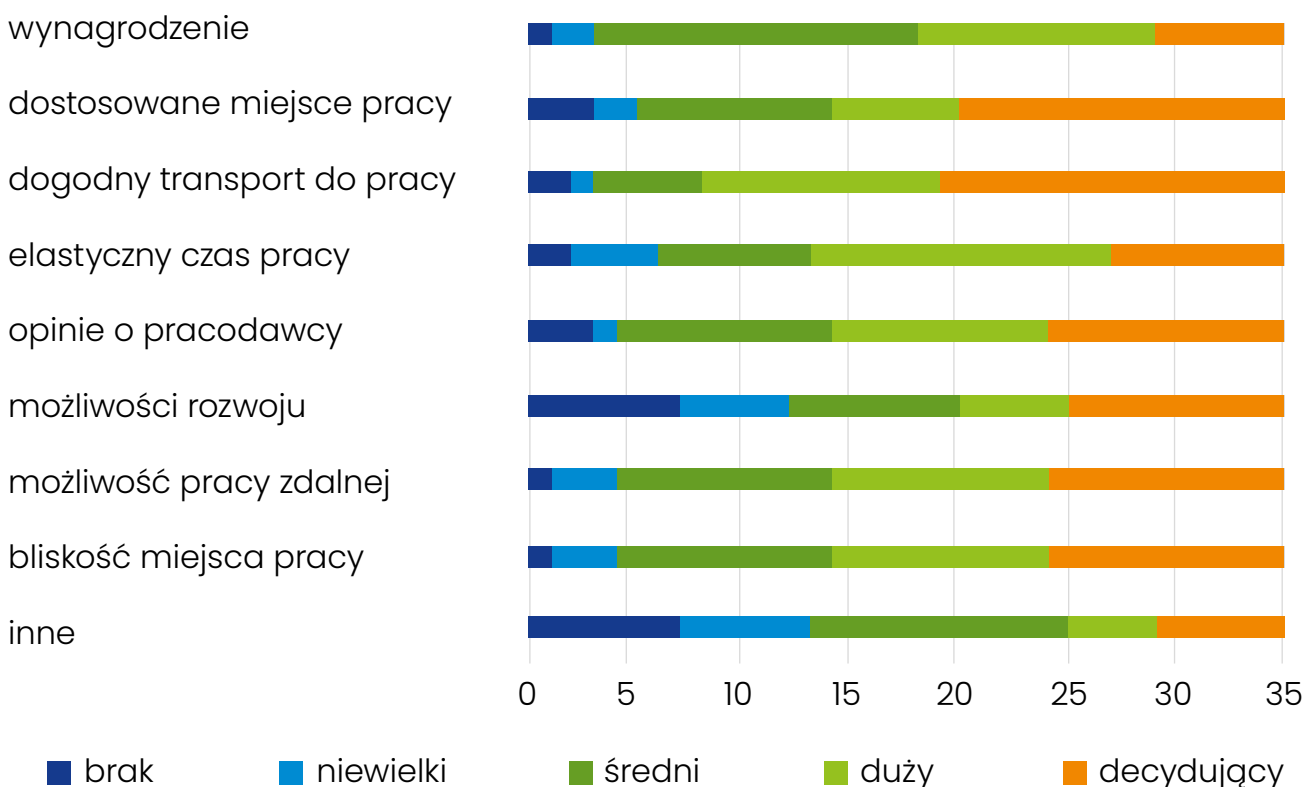
Decydującymi czynnikami dla badanych osób okazały się: dogodny transport do pracy i dostosowane miejsce pracy. Ważne też były: elastyczny czas pracy, możliwość rozwoju oraz bliskość miejsca pracy od miejsca zamieszkania.

Warto zauważyć, że możliwość pracy zdalnej była czynnikiem z największą liczbą wskazań braku wpływu lub niewielkiego wpływu na decyzję o podjęciu zatrudnienia. Wprawdzie liczba osób odpowiadających na to pytanie jest niewielka, ale ta tendencja koresponduje z wypowiedziami osób uczestniczących w wywiadach indywidualnych i grupowych. Niektóre osoby podkreślały

chęć pracowania stacjonarnie w miejscu pracy. Jest to związane z potrzebą wychodzenia z domu, przebywania wśród ludzi i możliwością nawiązywania kontaktów, czego nie zapewnia praca zdalna.

Wyniki przedstawia poniższy wykres. Ze względu na niewielką liczbę badanych (poszukujących pracy było 35 osób), dane zostały przedstawione w postaci liczby wskazań, nie jako udział procentowy.

Wpływ wybranych czynników na decyzję o podjęciu pracy (n=35).



Źródło: opracowanie własne. Alternatywny sposób przedstawienia danych znajduje się w załączniku nr 1.

Docieranie do szkoły. Planowanie podjęcia studiów

W chwili badania 22 osoby były w trakcie nauki, z czego 5 osób uczyło się, a 17 osób studiowało.

Osoby uczęszczające do szkoły zadeklarowały, że najczęściej docierają do szkoły komunikacją zbiorową (3) ora prywatnym autem – są zawożeni przez rodziców (2).

Jedna osoba zadeklarowała, że planuje podjęcie studiów. Wśród czynników, które będą miały wpływ na wybór uczelni, za najważniejsze uznała: przyszły zawód / profesja oraz oferta programowa uczelni (decydujący wpływ). Ważna też będzie dostępność uczelni (rozumiana jako wsparcie dla osób z niepełnosprawnościami) oraz dogodny transport na uczelnię (duży wpływ). Mniejszą wagę będą miały takie czynniki jak: renoma uczelni, koszty, bliskość uczelni od miejsca zamieszkania, opinia rodziny / znajomych / doradców / specjalistów (średni wpływ). Osoba uznała także, że ważne będą także inne czynniki które nie zostały wymienione w kwestionariuszu (duży wpływ).

Pozostałe osoby zadeklarowały, że nie planują podjęcia studiów (2) lub nie są na razie zdecydowane (2).

Docieranie na uczelnię. Wybór uczelni

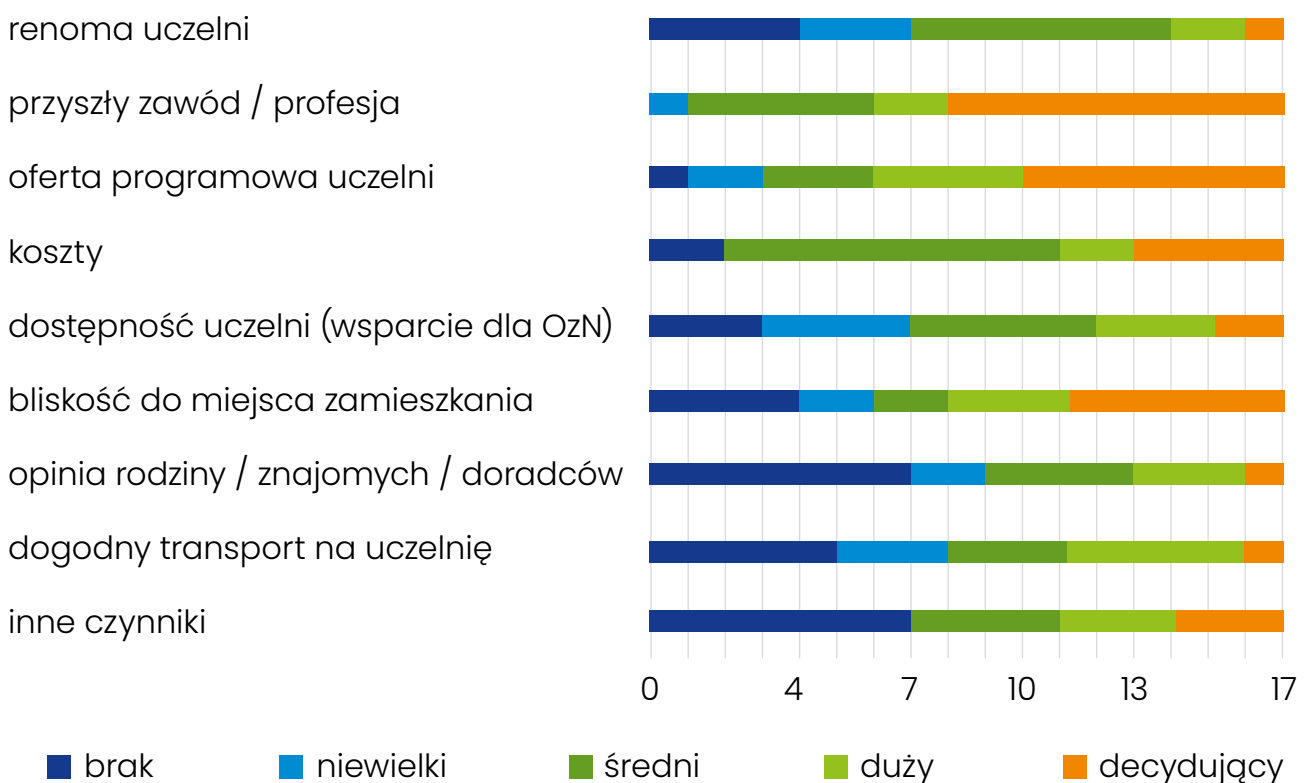
17 osób w chwili badania posiadało status studenta / studentki. Na pytanie, w jaki sposób najczęściej docierają na uczelnię, 9 osób wskazało komunikację zbiorową, 4 osoby prywatne auto, 3 osoby zadeklarowały, że docierają pieszo, a 1 osoba, że korzysta z taksówki.

Osoby badane odpowiadały też na pytanie o czynniki, jakie miały wpływ na ich wybór uczelni. Wśród czynników wymienione były: renoma uczelni, przyszły zawód / profesja, oferta programowa uczelni, koszty, dostępność uczelni (rozumiana jako wsparcie dla osób z niepełnosprawnościami), bliskość uczelni od miejsca zamieszkania, opinia rodziny / znajomych / doradców / specjalistów, dogodny transport na uczelnię, inne czynniki.

Czynnikami istotnymi okazał się przede wszystkim przyszły zawód profesja, jaką można uzyskać po zakończeniu edukacji wyższej oraz oferta programowa uczelni. Dogodny transport na uczelnię nie okazał się istotnym czynnikiem – było stosunkowo wiele wskazań przypisujących mu brak wpływu lub niewielki wpływ na wybór uczelni.

Wyniki obrazuje poniższy wykres. Ze względu na niewielką liczbę badanych (osób studiujących było 17), dane zostały przedstawione w postaci liczby wskazań, nie jako udział procentowy.

Wpływ wybranych czynników na wybór uczelni (n=17).



Źródło: opracowanie własne. Alternatywny sposób przedstawienia danych znajduje się w załączniku nr 2.

Kompetencje zawodowe

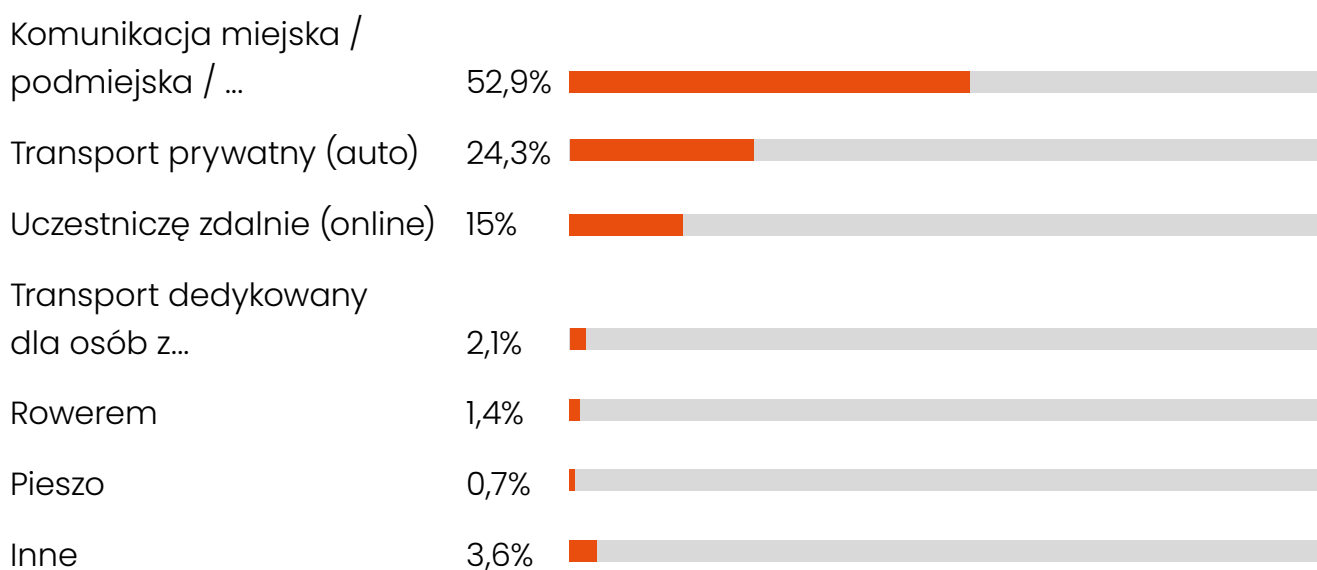
Wszyscy respondenci zostali zapytani czy podnoszą swoje kompetencje – w formie kursów, szkoleń, uczestnictwa w wydarzeniach indywidualnych lub grupowych związanych z rozwojem zawodowym.

Spośród badanych 140 osób (58%) odpowiedziało że podnosi swoje kompetencje zawodowe, a 101 osób (42%) odpowiedziało, że nie.

Osoby, które zadeklarowały podnoszenie kompetencji odpowiadały na pytanie, w jaki sposób najczęściej docierają na miejsce podnoszenia kompetencji. Do wyboru mieli takie sposoby jak: komunikacja miejska / podmiejska / międzymiastowa, transport prywatny (auto), transport dedykowany dla osób z niepełnosprawnością, pieszo, rowerem, uczestnicząc zdalnie (online), inna odpowiedź (możliwość wpisania odpowiedzi). Każda osoba mogła wybrać tylko jedną odpowiedź.

Najczęściej wskazywanym sposobem była komunikacja miejska / podmiejska / międzymiastowa (52,9%), następnie transport prywatnym autem (24,3%). Często wybraną opcją było uczestniczenie w kursach / szkoleniach zdalnie (15%). Rzadziej wskazywane były takie sposoby jak: transport dedykowany dla osób z niepełnosprawnością, pieszo, rowerem, inne. Wśród innych sposobów osoby ankietowane wymieniały: „mieszany, w zależności od miejsca szkolenia”, „jeśli jest taka możliwość to komunikacja miejska, ale czasem ktoś mnie zawozi autem”, „busem pracowniczym”. Jedna osoba zadeklarowała, że dostaje się w te miejsca wszystkimi sposobami oprócz roweru i jedna stwierdziła, że uczestniczy zarówno zdalnie, jak i jeździ do innych miast na szkolenia / kursy. Wyniki przedstawia wykres poniżej.

W jaki sposób najczęściej docierasz do miejsc, gdzie podnosisz swoje kompetencje zawodowe? (n=140)



Źródło: opracowanie własne.

Wsparcie zawodowe

Wszystkie ankietowane osoby zapytaliśmy „Czy korzystasz w swoim rozwoju zawodowym ze wsparcia instytucji (np. Urząd Pracy), organizacji pozarządowych, firm (np. agencja zatrudnienia)?”

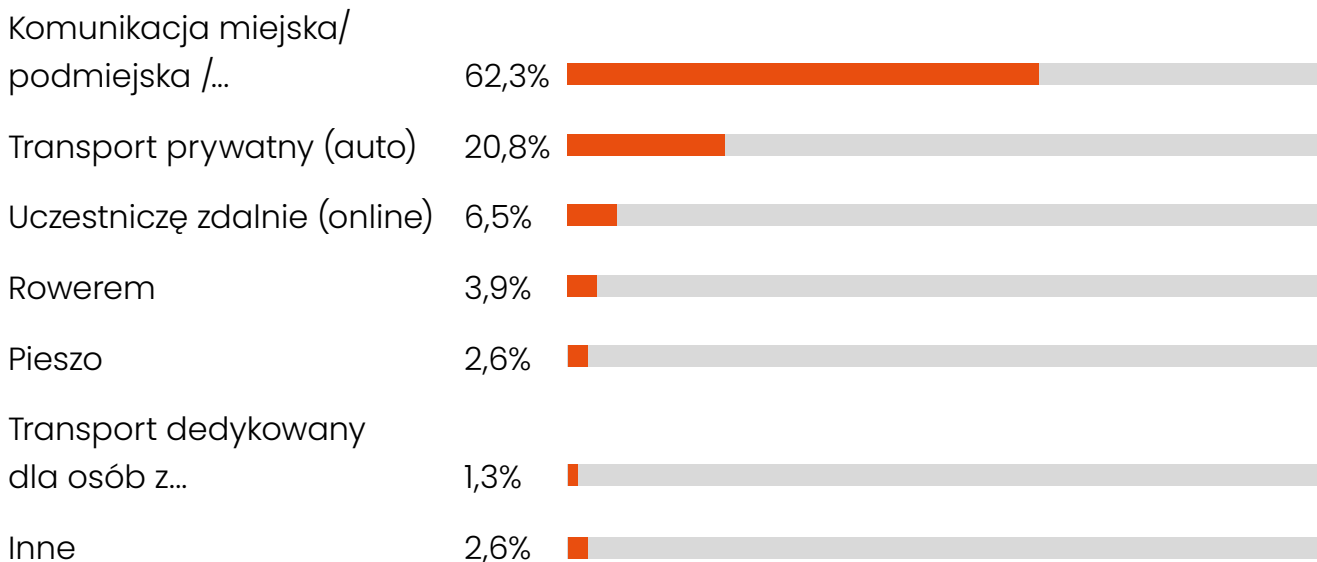
Na to pytanie twierdząco odpowiedziało 77 osób (32%), a przecząco 164 osoby (68% badanych).

Osoby, które zadeklarowały, że korzystają ze wsparcia zawodowego, zapytaliśmy w jaki sposób najczęściej docierają do miejsc, gdzie korzystają z takiego wsparcia

Najczęściej wskazywana była komunikacja miejska / podmiejska / międzymiastowa (62,3%), następnie transport prywatnym autem (20,8%) oraz uczestnictwo nie wymagające przemieszczania się, czyli zdalne (6,5%). Ta struktura odpowiedzi jest bardzo podobna do struktury odpowiedzi z poprzedniego pytania o sposoby docierania na miejsce podnoszenia kompetencji zawodowych.

Rzadziej wskazywane były takie sposoby przemieszczania się jak: rowerem (3,9%), pieszo (2,6%) oraz transport dedykowany dla osób z niepełnosprawnością (1,3%). Dwie osoby wskazały inne niż wymienione środki transportu i były to: „Transport publiczny i online równocześnie” oraz „Taxi Bolt”. Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Jak najczęściej docierasz do tych miejsc, gdzie korzystasz ze wsparcia zawodowego? (n=77).



Źródło: opracowanie własne.

Korzystanie z miejsc / form aktywności pozazawodowej

Wszyscy respondenci zostali zapytani o częstotliwość korzystania z różnych miejsc czy też form aktywności pozazawodowej. Respondenci określali jak często korzystają z takich miejsc / form aktywności jak: sklep, obiekty kulturalne (np. kino, teatr,

muzeum), urząd / administracja publiczna, obiekty sportowe (np. basen, siłownia, fitness), restauracja / kawiarnia / pub, biblioteka, przychodnia lekarska, wyjazdy turystyczne, spotkania ze znajomymi, imprezy / wydarzenia (np. festyny, koncerty).

Dla każdego miejsca / formy aktywności osoby badane przypisywały częstotliwość korzystania: minimum 1 raz w tygodniu, minimum 1 raz w miesiącu, minimum 1 raz w roku, rzadziej niż 1 raz w roku, nie korzystam.

Spośród miejsc / form aktywności, z których respondenci korzystają najczęściej (minimum 1 raz w tygodniu) najwięcej wskazań miały: sklep (89,2 % respondentów), spotkania ze znajomymi (40,2%). Nieco mniej wskazań miały obiekty sportowe (23,3%), restauracja / kawiarnia / pub (18,3%).

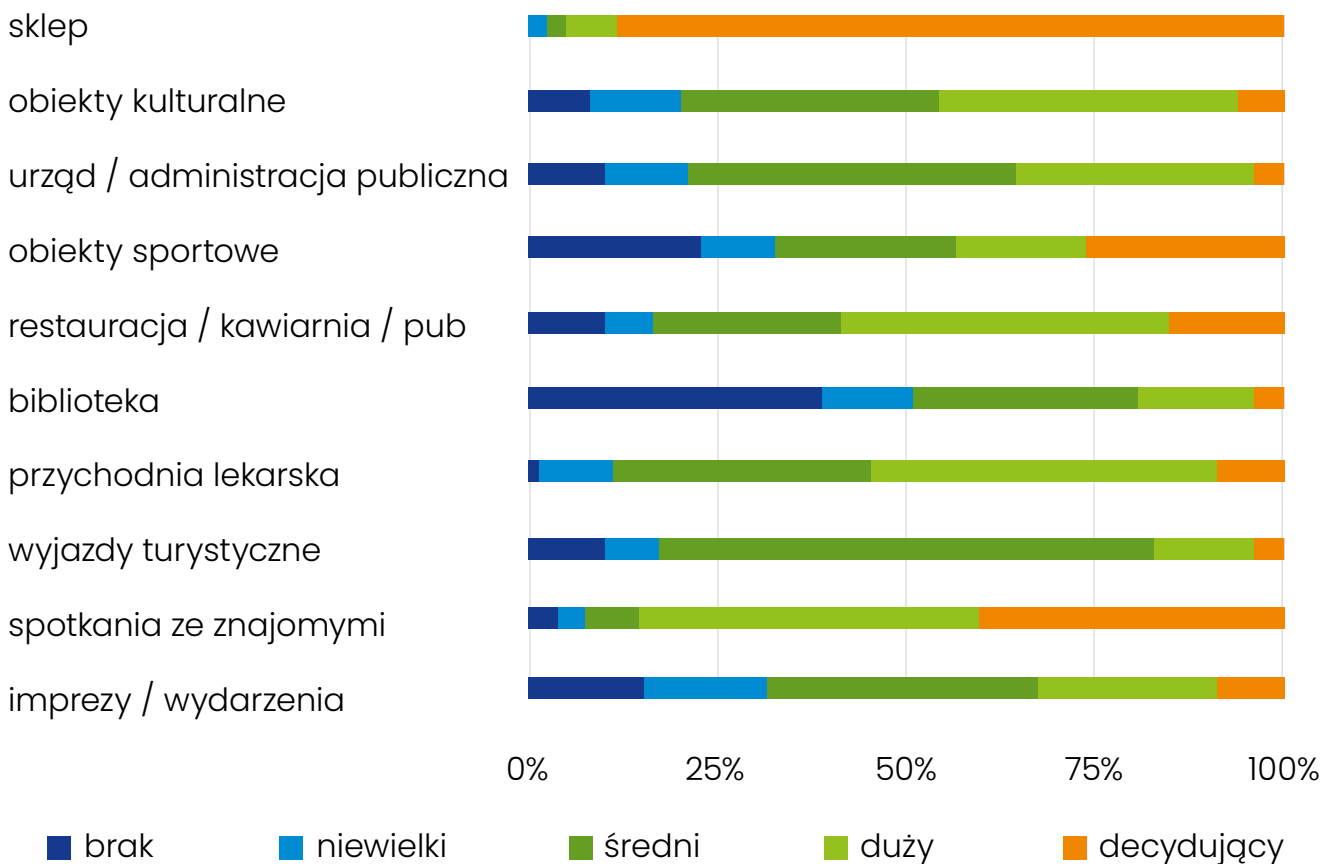
Jeśli chodzi o miejsca odwiedzane minimum 1 raz w miesiącu, respondenci określili, że są to przede wszystkim: restauracja / kawiarnia / pub (42,3%), spotkania ze znajomymi (42,3%), przychodnia lekarska (42%) oraz obiekty kulturalne (38,6%). w dalszej kolejności były to: urząd / administracja (29,9%), imprezy / wydarzenia (24,1%), obiekty sportowe (20,3%).

Minimum raz w roku najwięcej respondentów korzysta z wyjazdów turystycznych (58,9%), urzędu / administracji (47%), imprez / wydarzeń (39,4%), obiektów kulturalnych (39%), przychodni lekarskiej (34,9%). Nieco mniej osób badanych korzystało z takich miejsc jak: biblioteka (25,7%), restauracja / kawiarnia / pub (25,3%), obiekty sportowe (23,8%).

Kategoria „korzystam rzadziej niż 1 raz w roku” miała ogólnie niewielką liczę wskazań (w porównaniu do pozostałych kategorii). Najwięcej respondentów uznało że rzadziej niż 1 raz w roku korzysta z: imprez / wydarzeń (14,9%), biblioteki (11,6%), wyjazdów turystycznych (11,6%). Mniej wskazań miały takie miejsca jak: obiekty kulturalne, urząd / administracja, obiekty sportowe, przychodnia lekarska (po 9,5%).

Osoby ankietowane określały też miejsca z których nie korzystają. Najwięcej osób wskazało, że nie korzysta z biblioteki (39%) oraz obiekty sportowe (23,2%). Nieco mniej osób wskazało: imprezy / wydarzenia (13,3%), urząd / administracja, restauracja / kawiarnia / pub, wyjazdy turystyczne (po 9,5%). Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Jak często korzystasz z różnych miejsc / form aktywności? (n=241).



Źródło: opracowanie własne. Alternatywne przedstawienie danych znajduje się w załączniku nr 3.

W kolejnych pytaniach respondenci wskazywali, w jaki sposób najczęściej docierają do miejsc, z których korzystają.

Następnie też wymieniali przyczyny, dla których nie korzystają (lub korzystają rzadko) z danych miejsc czy form aktywności.

Docieranie do miejsc aktywności pozazawodowej

Respondenci mogli zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź na to pytanie. Wymienione w poprzednim pytaniu miejsca / formy aktywności, były bardzo różnorodne, co mogło wpływać na sposób docierania, dlatego respondenci mieli możliwość wybrania wielu opcji transportu (suma wskazań to 342).

Połowa badanych wskazała, że docierając do miejsc, z których korzysta wybiera komunikację zbiorową (51%), prawie 1/3 osób wskazała transport prywatnym

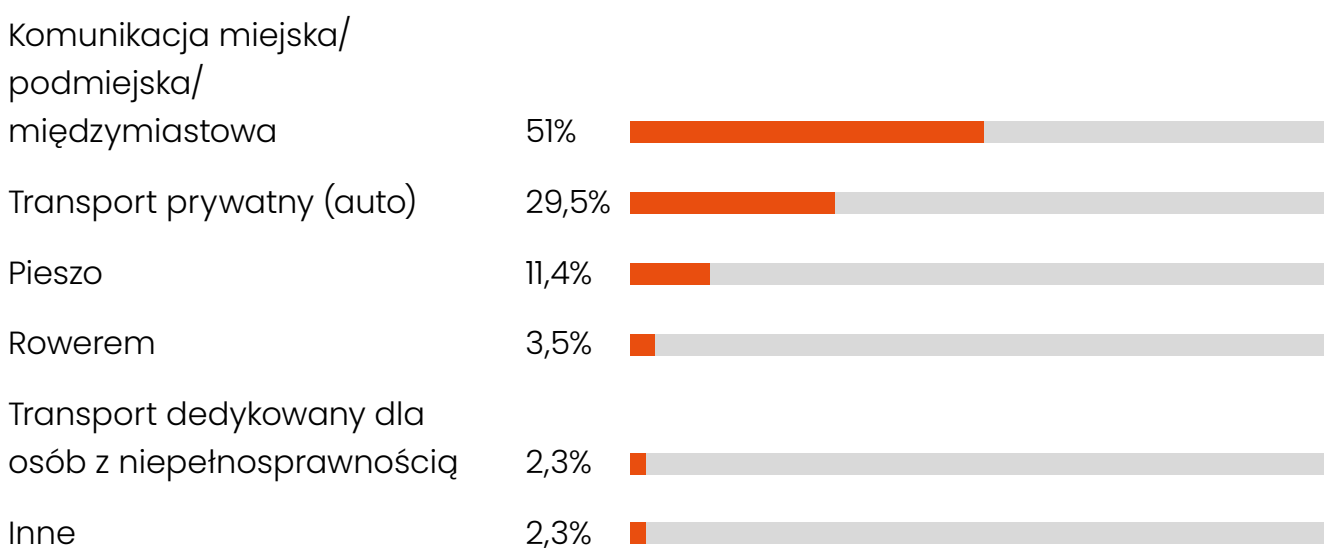
autem (29,5%). Następnymi w kolejności liczby wskazań były takie sposoby jak: docieranie pieszo (11,4%), rowerem (3,5%), transportem dedykowanym dla osób z niepełnosprawnością (2,3%) oraz inne sposoby (2,3%).

Wśród innych sposobów przemieszczenia się wymieniono (8):

- „mieszane rozwiązanie”,
- „zabierają mnie znajomi”,
- „Zależy od tego, gdzie jadę, jak daleko jest to miejsce. Wtedy decyduję czy jadę transportem publicznym, autem, na piechotę, albo jak jest ładna pogoda to rowerem”,
- „Taxi” (2),
- „Czasami jest opcja łączona do jakiegoś punktu docieram transportem prywatnym i przesiadam się na autobus lub pociąg”,
- „Hulajnoga elektryczna”,
- „Jestem zależna od mojego partnera, który ma samochód. w mojej miejscowości nie ma komunikacji miejskiej. Dlatego jeździmy wszędzie samochodem, a gdy jest cieplej to jeżdżę rowerem”.

Wyniki pokazuje poniższy wykres.

Najczęstsze sposoby docierania do miejsc aktywności pozazawodowej (n=324).



Źródło: opracowanie własne



Przyczyny rzadkiego korzystania z miejsc aktywności pozazawodowej

Następnie respondenci odpowiadali na pytanie, dlaczego nie korzystają lub jedynie rzadko korzystają z miejsc / form aktywności, wskazanych we wcześniejszym pytaniu. Opcje odpowiedzi były następujące: są za drogie, nie mogę dotrzeć do tych miejsc, dane miejsca mnie nie interesują, miejsca nie są przystosowane do moich potrzeb, dotarcie do nich to za duży wysiłek, inna odpowiedź (z możliwością wpisania swojej odpowiedzi). Każda osoba na to pytanie mogła wybrać więcej niż 1 odpowiedź (ze względu na różnorodność miejsc i form aktywności, których odpowiedzi dotyczyły). Ogólna liczba wskazań odpowiedzi wyniosła 356.

Najczęściej wskazywaną przyczyną był brak zainteresowania danymi miejscami (29% wskazań). Kolejnymi przyczynami były: koszty korzystania z danych miejsc (23%) oraz brak przystosowania tych miejsc do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (17,1%). Przyczyny związane z transportem były wskazywane względnie rzadziej – brak możliwości dotarcia (12,4%) i zbyt duży wysiłek związany z dotarciem do danych miejsc (11,8%). Warto zwrócić uwagę na rozróżnienie tych odpowiedzi – „brak możliwości dotarcia” oznacza, że nie ma sposobu, dzięki któremu osoba może się dostać w dane miejsce, natomiast „zbyt duży wysiłek” oznacza, że sposób / sposoby transportu są możliwe, ale skorzystanie z nich może być dla danej osoby zbyt trudne. Jeśli potraktować te odpowiedzi łącznie, osiągają 24,2% wskazań. Stanowią zatem drugą pod względem odsetka wskazań przyczynę, dla której badane osoby nie korzystają z wybranych miejsc (lub rzadko).

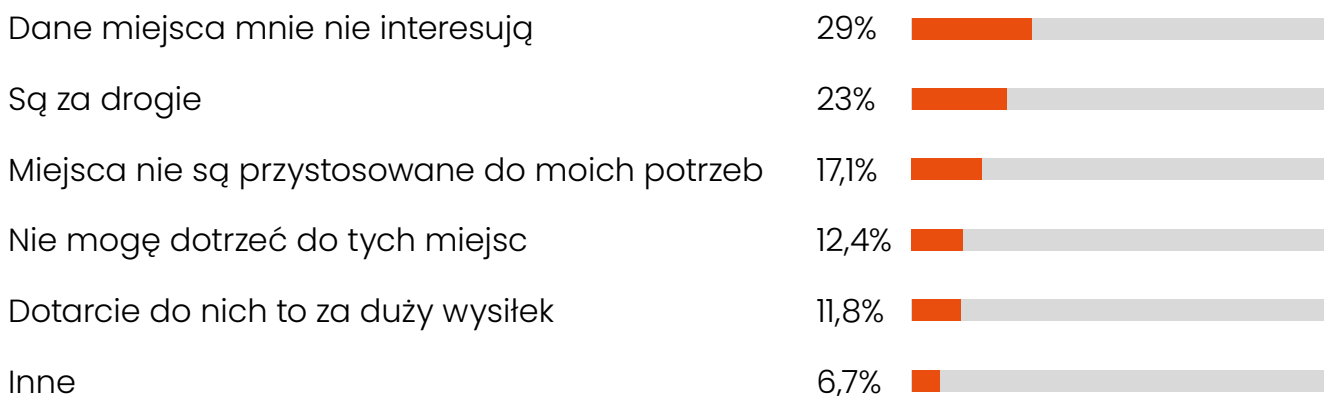
Odpowiedzi „Inne” stanowiły 6,7% wszystkich odpowiedzi (24 wskazania). Respondenci wymieniali tu np.: brak czasu (7), brak potrzeby (3), brak osoby towarzyszącej / asystenckiej (6). Pojawiło się też kilka rozbudowanych wypowiedzi, m.in.:

- „Zdarza się, że wydarzenia, np. w teatrze kończą się późno i nie mam transportu powrotnego do domu. Koncertów, festynów nie lubię” (1),
- „Niedostosowany peron, korki. Brak informacji od innych z którego przystanku jedzie autobus / tramwaj” (1),
- „Brak czasu lub brak interesującej oferty” (1),
- „Korzystanie z wielu spośród wymienionych miejsc odczuwam jako coś nienaturalnego, krępuję się będąc tam” (1),
- „Złe samopoczucie” (1).

Z punktu widzenia potrzeb transportowych, uwagę zwracają komentarze o niedostosowanym peronie oraz o braku transportu w późnej porze.

Wyniki pokazuje poniższy wykres.

Z czego wynika, że nie korzystasz / korzystasz rzadko z niektórych miejsc / form aktywności? (n=356).



Źródło: opracowanie własne.

Udział w wyborach prezydenckich

Jednym ze wskaźników aktywności społecznej jest udział w wyborach prezydenckich, dlatego respondenci odpowiadali na pytania czy brali udział w ostatnich takich wyborach: Odpowiedzi twierdzącej udzieliło 81,% badanych, przeczącej 18,7%

Osoby, które nie brały udziału w wyborach prezydenckich, zapytaliśmy o przyczyny (możliwe były trzy opcje do jednokrotnego wyboru: Nie interesuję się polityką, Nie miałam / nie miałem ukończonych 18 lat / inne powody prawne, z powodu barier).Większość badanych odpowiedziała, że nie interesuje się polityką (28 osób, 62%), Kolejna grupa osób nie miała ukończonych 18 lat w czasie wyborów lub nie mogła głosować z innych powodów prawnych(14 osób, 31%). Tylko 3 osoby wybrały odpowiedź, że nie wzięły udziału w wyborach z powodu barier (6,7%) i wskazały następujące bariery: brak informacji (2), brak możliwości dojazdu (1).

Korzystanie z publicznego transportu zbiorowego międzymiastowego. ocena dostępności.

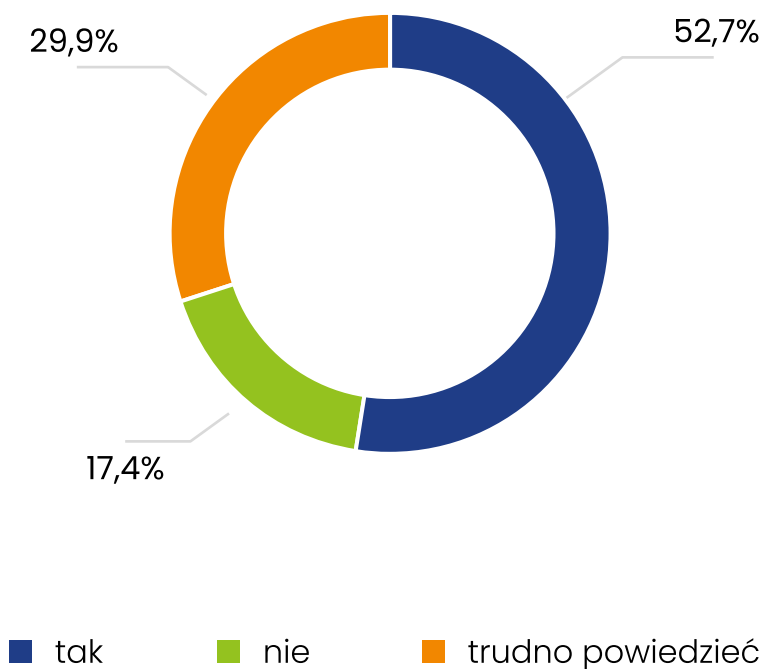
Chcieliśmy zbadać opinię badanych osób o dostępności transportu zbiorowego międzymiastowego (tj. pociągi, autobusy dalekobieżne), w tym celu najpierw zapytaliśmy czy z niego korzystali w ostatnich 5 latach przynajmniej 1 raz. Twierdząco odpowiedziało 92,9% badanych (224 osoby), przecząco 7,1% (17 osób).

Osoby, które nie korzystały ze zbiorowego transportu międzymiastowego zapytaliśmy o powód. 12 osób opowiedziało, że nie ma takiej potrzeby, a 5 osób, że taki transport nie jest dla nich dostępny.

Osobom, które korzystały z takiego transportu zadaliśmy pytanie o ocenę dostępności środka transportu: „Czy środek transportu był dostosowany do Twoich potrzeb, wynikających z niepełnosprawności?”. Nieco ponad połowa (52,7%) badanych stwierdziła, że środek transportu był dostosowany do ich potrzeb. Przecząco odpowiedziało 17,4% badanych. Prawie 1/3 respondentów trudno było to jednoznacznie stwierdzić (29,9%). Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Czy środek transportu zbiorowego międzymiastowego był dostosowany do Twoich potrzeb wynikających z niepełnosprawności? (n=224).

Opinia o dostosowaniu środka transportu międzymiastowego do potrzeb OzN (n=224)



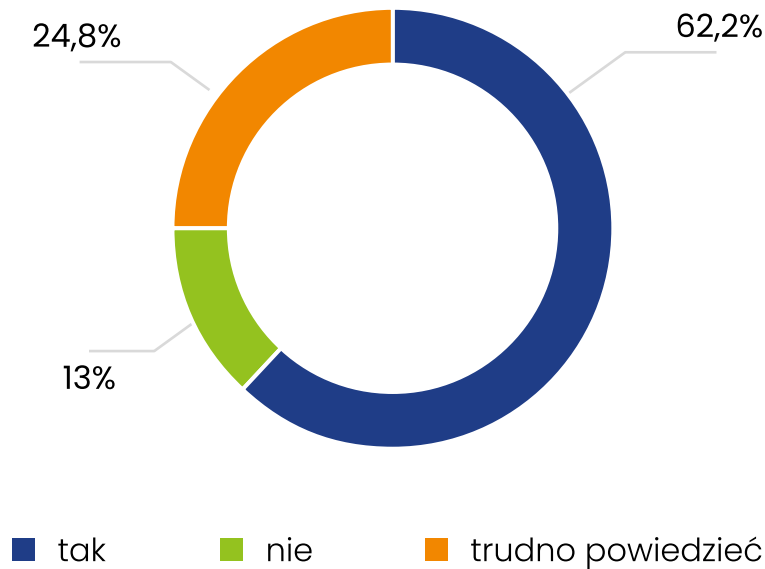
Źródło: opracowanie własne.

Korzystanie z publicznego transportu miejskiego. Ocena dostępności

Analogicznie zbadaliśmy kwestię transportu zbiorowego miejskiego. Osoby ankietowane odpowiadały najpierw na pytanie czy w ostatnich 5 latach przynajmniej raz skorzystały z transportu miejskiego (np. tramwaje, autobusy, trolejbusy). Odpowiedź „Tak” wybrało 95,4% badanych (230 osób), odpowiedź „Nie” 4,6% (11 osób). Osoby, które nie korzystały z takiego transportu, jako powody podały: „Nie mam takiej potrzeby” (8 osób), „Taki transport nie jest dla mnie dostępny” (3 osoby).

Spośród osób, które korzystały z publicznego transportu miejskiego 62,2% uważa, że środek transportu był dostosowany do ich potrzeb, 13% badanych uważało, że nie był dostosowany do ich potrzeb, a 24,8% nie miało na ten temat jednoznacznej odpowiedzi.. Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Czy środek transportu miejskiego był dostosowany do Twoich potrzeb wynikających z niepełnosprawności? (n=230).



Źródło: opracowanie własne

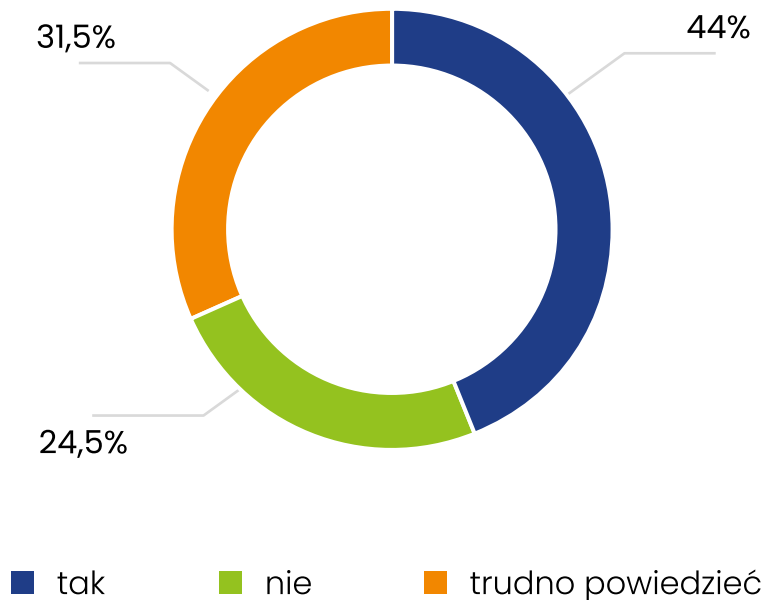
Zauważalność finansowania rozwoju transportu publicznego z funduszy Unii Europejskiej

Zbadaliśmy czy badane osoby zauważają informację o finansowaniu rozwoju transportu publicznego z funduszy Unii Europejskiej.

Okazało się, że 44% respondentów zauważa taką informację, natomiast 54% nie zauważa lub nie są pewni (nie zauważam: 24,5%; trudno powiedzieć: 31,5%).

Wydaje się, że raczej należy się skłaniać do interpretacji, że ponad połowa badanych nie kojarzy informacji o finansowaniu ze środków unijnych projektów mających na celu rozwój i dostosowanie transportu. Wyniki przedstawia poniższy wykres.

Czy zauważasz finansowanie transportu publicznego z funduszy Unii Europejskiej?
(n=241).



Źródło: opracowanie własne.



Wniosek

Z badania kwestionariuszowego wynika, że transport publiczny odgrywa dużą rolę w aktywności społecznej i zawodowej badanych osób z niepełnosprawnościami.

Ponad połowa osób badanych wskazywała transport publiczny jako najczęstszy sposób przemieszczania się do miejsc związanych z aktywnością zawodową (praca, podnoszenie kompetencji zawodowych, korzystanie ze wsparcia zawodowego) a także z aktywnością społeczną (np. spotkania ze znajomymi, wyjścia do restauracji, wyjazdy, korzystanie z oferty kulturalnej). Ta obserwacja jest zbieżna z wynikami wywiadów indywidualnych i grupowych.



Wniosek

Komunikacja miejska została lepiej oceniona pod kątem dostępności niż komunikacja międzymiastowa. Kwestia oceny dostępności transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami została pogłębiona w badaniach jakościowych.

Zauważalność informacji o finansowaniu projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej była wśród badanych raczej niska. Tę obserwację potwierdzają także wyniki badań jakościowych.



Wpływ transportu na aktywność społeczną osób z niepełnosprawnościami

Rozdział ten skupia się na analizie wyników wywiadów indywidualnych i grupowych przeprowadzonych w celu zrozumienia wpływu transportu na aktywność społeczną osób z niepełnosprawnościami. Te głębsze interakcje umożliwiły zebranie bardziej szczegółowych opinii, ich zwyczajów oraz potrzeb w kontekście podróżowania. Przytoczone fragmenty wypowiedzi rzucają światło na nadal istniejące trudności w transporcie osób z niepełnosprawnościami, mimo obserwowanych zmian w ostatnich latach.

Dostępność transportu a sposoby przemieszczania się

Wśród badanych osób, z którymi przeprowadzono wywiady były zarówno osoby korzystające z transportu publicznego, jak i korzystające z transportu prywatnego (własne auto, taksówki).

Osoby korzystające z transportu publicznego stanowiły większość w badaniu i były to przede wszystkim osoby, które z różnych względów nie mogą prowadzić i / lub posiadać samochodu (np. z powodów zdrowotnych, niepełnosprawności). Dla wielu osób to w zasadzie jedyna dostępna opcja przemieszczania się, zapewniająca niezależność od osób trzecich.

„Ogólnie to potrzebuję tej komunikacji i nie mam możliwości poruszania się samochodem na przykład. Mogę się jeszcze rowerem przemieszczać, no to faktycznie też jest jakaś opcja.”

„Ja mieszkam sama, więc wszystkie sprawy urzędowe czy choćby zwykłe zakupy czy spotkanie ze znajomymi czy po prostu wyjście do kina, to wszystko robię za pomocą komunikacji miejskiej. No i oczywiście wózka [elektrycznego – przyp.]”

W grupie osób, nieposiadających prawa jazdy, samochodu, były też osoby korzystające z transportu prywatnego. w sytuacji, kiedy np. osoba bliska (partnerka / partner, rodzice) posiadała prawo jazdy i samochód, było to alternatywą dla komunikacji zbiorowej.

Głównymi powodami, dla których osoby mające wybór między transportem publicznym a prywatnym, wybierały ten drugi, były utrudnienia, takie jak: konieczność pokonania dużej odległości (np. między miejscowościami), brak transportu publicznego docierającego blisko miejsca docelowego, konieczność przesiadania się, konieczność dodatkowego dojazdu do najbliższej stacji transportu publicznego z miejsca zamieszkania. Warto zwrócić uwagę, że respondenci podkreślają, że starają się jednak w miarę możliwości korzystać z komunikacji publicznej.



Moderator: - Rozumiem, że z domu to tylko bus. a międzymiastowo samochód. Dlaczego nie korzysta Pani na przykład z pociągów jeżdżąc międzymiastowo?

Respondentka: - Bo to jest też kwestia przesiadek, bo musiałabym do pociągu dojechać też po prostu, gdzieś dalej ze swojego miejsca zamieszkania. To też jest problematyczne."

Podczas przemieszczania się osoby badane, korzystały również z asystentury. Osoba asystencka dysponująca autem, wspierała osobę z niepełnosprawnością w docieraniu do celu.

„Respondent: - Najczęściej jest to mój wybór, bo mogę skorzystać właśnie tutaj z pomocy żony, która jest kierowcą i jeździmy samochodem, a czasami jak jest program Aktywny asystent [program pn. „Asystent osobisty osoby niepełnosprawnej” – przyp.], to mogę też skorzystać z pomocy pani asystentki.

Moderator: - Co to jest za program?

Respondent: - Asystent osoby niepełnosprawnej z PCPR-u [Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie – przyp.]

Programem, o którym wspominali respondenci, jest Program Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej pod nazwą „Asystent osobisty osoby niepełnosprawnej”, finansowany z Funduszu Solidarnościowego. Możliwość otrzymania takiego wsparcia jest zależna od terminu naboru wniosków do Programu, który ogłaszają Powiatowe Centra Pomocy Rodzinie. Utrudnieniem może zatem być brak ciągłego naboru wniosków o przyznanie tego wsparcia.

Niektóre osoby decydowały się na korzystanie z taksówek, zwykle w określonych okolicznościach (np. gdy nie było innego transportu, nie znaty miasta, przebiegu trasy, nie miały wystarczających informacji na temat dostępnego transportu publicznego). Przeszkodą w częstym korzystaniu z taksówek jest kwestia kosztów, zwłaszcza na większych odległościach. Jedna osoba poruszająca się na wózku wskazała, że utrudnieniem są też niejasne przepisy korporacji taksówkowych w kwestii przewozu wózka. Niektóre korporacje narzucają obowiązek uiszczenia dodatkowej opłaty za przewiezienie wózka. Wózek jako sprzęt usprawniający nie powinien być traktowany jako dodatkowy bagaż.

„(...) taksówką byłoby łatwiej w sensie logistycznym, samodzielnego poruszania się etc. No ale próbuję tak wszystko zorganizować, żeby wcześniej na przykład ktoś mi pokazał, gdzie jest przystanek i tam jak z przystanku do jakiegoś obiektu, budynku dojść. Muszę wiedzieć, jak trasa wygląda. No i wtedy oczywiście już wybieram tramwaj albo autobus. Jeżeli nie znam trasy w ogóle z przystanku, no to oczywiście wtedy innej opcji nie ma, tylko taksówka”

Respondenci zwrócili też uwagę, że rozwiązaniem pośrednim między transportem zbiorowym a taksówkami, powinien być transport dedykowany osobom z niepełnosprawnościami typu door-to-door, czyli od drzwi do drzwi, finansowany lub dotowany ze środków publicznych. Według osób badanych takiego rozwiązania brakuje i gdyby istniało, na pewno by z niego korzystali, zwłaszcza tam, gdzie siatka połączeń nie jest wystarczająca.

„Też prawda jest taka, że właśnie takie rzeczy wieczorne, nocne [kino, pub – przyp.] czy tam, gdzie jest mała siatka połączeń, to powinno być trochę podbudowane transportem door-to-door, którego brakuje we Wrocławiu. Wiele miast to ma, a niestety Wrocław w tej chwili bardzo kuleje. Kiedyś było, potem zniknęło i teraz po prostu tworzą się jakieś dziwne pomysły i walki, żeby to wrócić, ale na razie nie ma takiej perspektywy terminowej, żeby to wróciło. Niestety jest bardzo zubożałe dla miasta, właśnie dla tej grupy, która potrzebuje czasami door-to-door przejechać i byłoby to idealnym uzupełnieniem właśnie komunikacji zbiorowej. Niestety tego nie ma.”

Osoby, które posiadają prawo jazdy i swój samochód z reguły wybierają właśnie transport prywatny. Jest to kwestia nie tylko szybkości i większej wygody, ale także większego bezpieczeństwa niż w transporcie publicznym.

Ponadto zapewnia niezależność, która dla niektórych osób jest priorytetem.

„Poruszam się na wózku. i od 13 lat poruszam się tylko i wyłącznie własnym samochodem. (...) i nie wyobrażam sobie takiego aktywnego funkcjonowania mojej osoby, gdybym musiała się poruszać transportem publicznym, dlatego, że jestem czynnym zawodnikiem kadry Polski w łucznictwie i mam masę zgrupowań, które są rozsiane i po całej Polsce, również po całym świecie wyjeżdżamy i gdybym miała poruszać się na przykład busami, autobusami, bądź też pociągiem, to praktycznie bardzo mocno by mnie to ograniczało.

(...) wydaje mi się, że na moim etapie życia irytowałyby mnie te ograniczenia, które miałabym w transporcie publicznym. Ja tak bardzo przyzwyczyłam się do tej wygody prywatnego auta, że w którym momencie chcę, to wsiadam, w którym chcę, to wysiadam. Nie potrzebuję pomocy osób trzecich. (...)

Bo jedyną sytuacją, którą jestem zmuszona podróżować z transportem publicznym, to jest lot samolotem. i bardzo nie lubię tego (...)

Zdarza się jednak, że osoby mające do dyspozycji transport prywatny (swoją lub kogoś z rodziny), decydują się na transport publiczny, ze względów ekonomicznych czy społecznych. Potwierdzili to zjawisko również eksperci podczas panelu dyskusyjnego.

„Chodzi też o sprawy finansowe, nie chcę wydawać na paliwo, więc dlatego wybieram transport publiczny. Też lubię podróżować, jeżeli chodzi o autobusy. Też jeżeli chodzi o ten spacer, to mogę się przesiadać, mogę spacerować, a w samochodzie się jest stale w odcinku czasowym, dlatego wolę na przykład po prostu sobie usiąść w autobusie, później wysiąść i nie używam wtedy samochodu. Ale jest tak, że to jest mój wybór, to zależy ode mnie, że lubię jedno i drugie, czyli mogę i prywatnie samochodem, i mogę też chociażby rowerem, też hulajnogą. Więc korzystam sobie i wybieram to, co chcę.”

W wywiadzie uczestniczyły również osoby, które na co dzień od lat poruszają się prywatnym samochodem i zdecydowały się w ostatnich latach skorzystać z transportu publicznego (pociągu). Jedna osoba była pozytywnie zaskoczona komfortem jazdy oraz czasem podróży.



„Jak jechałem do Warszawy, gdzie przez dłuższy okres czasu pociągiem nie poruszałem się, no to po pierwsze zaskoczyło mnie, że i tabor jest wymieniony no i jak gdyby sam komfort tej jazdy, np. dostęp do gniazdka, do stolika, wygląd tego pojazdu. No to nie ukrywam, że mnie pozytywnie zaskoczyło.

No i czas oczywiście, tak samo. No tu akurat to był wyjazd do Warszawy, więc jeżeli jechałem samochodem, no to czasowo zakładam 2 godziny. a tutaj bez problemu 1 godzina 15 min i to jest z dworca Łódź Fabryczna na dworzec Warszawa Centralna. Więc to też jest pozytywne.”

Druga osoba opisała swoją podróż pociągiem z przesiadką. Pierwsza część podróży była doświadczeniem negatywnym i zniechęcającym do ponownego skorzystania z transportu publicznego. Natomiast druga część podróży okazała się pozytywnym doświadczeniem – badana stwierdziła, że tak dostosowanym transportem (gdyby był standardem), mogłaby podróżować częściej.

„Pamiętam, była ta linia Lublin–Warszawa, w remoncie, uzgodniłam tam wszystko, panowie mi pomogli wsiąść oczywiście na księżniczkę tak zwaną. Tak, wnieśli mnie i taki zonk, bo już posadzili mnie jakby między wagonami, co jest ta przestrzeń i ja nie mogłam wjechać do przedziału, tam drugiej klasy, to był stary skład z przedziałami. i się okazało, że nie mogłam wjechać jakby do przedziałów, więc musiałam siąść na podłogę, ściągając jedno koło, tak samo wejść do przedziału, później tak samo wysiąść.

Ale później w Warszawie przysiadłam się już na Pendolino. i muszę powiedzieć, tam byłam bardzo pozytywnie, nie wiem czy to dobre określenie, zaskoczona, ale zupełnie inne odczucia, zupełnie inny komfort, fajna łazienka, jakby można wtedy naprawdę super podróżować i gdyby wszystkie pociągi były tak jak Pendolino, dostosowane do osób poruszających się na wózkach bądź też osób z niepełnosprawnością ruchową, to naprawdę bym podróżowała.”

Wybierane rodzaje transportu publicznego – komunikacja miejska

Jeśli chodzi o komunikację miejską, osoby badane miały bardzo różne preferencje korzystania z dostępnych środków transportu. Należy przy tym wziąć pod uwagę ofertę transportową miast, w których mieszkają respondenci, np. w Lublinie nie jeżdżą tramwaje, tylko autobusy i trolejbusy. Z kolei w żadnej innej miejscowości, z których pochodzili respondenci, nie jeździły trolejbusy. W mniejszych miejscowościach zwykle była tylko komunikacja autobusowa.

Najczęściej decyzja o wyborze danego środka transportu podyktowana była dostosowaniem do potrzeb danej osoby z niepełnosprawnością oraz siatką połączeń. Przy kwestii dostosowania transportu należy wziąć także pod uwagę różnice między miejskimi przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w danych miastach.

Osoby, które wybierały częściej tramwaje, argumentowały to większą dostępnością tego środka transportu niż autobusów. Najczęściej pojawiły się takie kwestie jak:

- lepsze nagłośnienie komunikatów pasażerskich wewnątrz tramwajów (częściej występuje, jest lepiej słyszane),
- przestrzeń w pojeździe (rozmieszczenie uchwytów, więcej miejsca, kontrastowa kolorystyka, oświetlenie),
- rozmieszczenie przystanków (równoległe rozmieszczenie przystanków ułatwia ich odnajdywanie),
- autobusowe przystanki „na życzenie” (trudność dla osób z niepełnosprawnością wzroku),
- szybszy transport (autobusy częściej stoją w korkach).

„Tramwaje są troszeczkę lepsze niż autobusy. Autobusy mają zdecydowanie mniej nagłośnienia i jest ono słabsze. To co jakby decyduje w sumie w ogóle, o tym czy chcę wsiąść i się nimi przemieszczać, to przystanki, które w przeciwieństwie do większości tramwajów, mają jakby nie równolegle, nie po drugiej stronie ulicy, nawet nie po drugiej stronie krzyżówki, tylko zupełnie na przykład na dwóch innych ulicach i trzeba bardziej szukać autobusów niż tramwajów, które są w miarę możliwości na logikę.

No i plus nie ma tramwajów „na życzenie” a autobusy dalej są, jest tego dużo, no i zawsze jest ryzyko – ja nie widzę, jak nadjeżdża autobus, jak już będzie koło mnie przejeżdżał, to będzie za późno – ani pomachać, ani wyjść na środek ulicy, żeby zatrzymać, no po prostu nie ma opcji. a mogę równie dobrze machać na każdy autobus, który słyszę i będę zatrzymywała kilka wcześniejszych zanim przyjedzie ten mój właściwy, więc po co jakby stresować siebie i drugą stronę. (...)

Sam fakt, że w autobusach po prostu się zabijam absolutnie o wszystko: wystające części fotela, rurki, które są na środku, jak są poczwórne siedzenia, to jedna z tych jakby ławek, to nazwijmy, z podwójnych siedzeń jest owinięta jakąś tam poręczą z tym słupkiem, z tą rurką do trzymania, więc jestem w stanie się na tym przewiesić, po prostu rozbijam sobie głowę o kasowniki, co rzadziej mi się zdarza w tramwaju.

W tramwaju zwyczajnie bywają, jeżeli chodzi o mój słaby wzrok, większe na przykład kontrasty, podświetlenia. w autobusie też tego brakuje. Częściej niż w tramwajach, w autobusach bywa, że wszystko jest w miarę możliwości jednolite kolorystycznie [brak kontrastów – przyp. FADO]. Więc dlatego rzadziej autobusy.”

Problemem było też to, że w przypadku autobusów częściej (niż w przypadku tramwajów) zdarza się podjeżdżanie jednocześnie na przystanek dwóch lub trzech pojazdów.

„Zwłaszcza nocą lubią się trzy autobusy za sobą zatrzymać albo na osiedlach typowo autobusowych, żeby jak najwięcej ścisnąć, jak najszybciej przejechać. Ja nie mam takiej reakcji. Ja ze swoim wzrokiem nie widzę końca autobusu, a co dopiero zobaczyć za nim drugi albo jeszcze trzeci i za ludźmi całe to następstwo, żeby wsiąść do odpowiedniego. To jest bardzo szybka reakcja.

Tramwaj stoi dłużej, czeka na pasażerów, aż wsiądą, wysiądą, a autobus, cyk, cyk, dwie sekundy i jedziemy dalej. No i plus korki, więc na to wszystko się składa, że autobusy absolutnie nie.

Osoby preferujące autobusy stwierdzały, że tramwaje co prawda są szybsze, ale autobusy mają niezbędną dostępność (tabor niskopodłogowy) lub zapewniają większy komfort jazdy.

„Pod względem szybkości i punktualności wolę tramwaje, ale pod względem dostępności lepsze są autobusy, a dla mnie niestety dostępność musi być priorytetem. Co z tego, że będzie szybszy i punktualniejszy tramwaj, jak do niego nie wsiądę. W Łodzi 100 proc. taboru [przyp. – autobusowego] jest taborem niskopodłogowym z platformą, a w tramwajach niestety tak nie ma. Znacząco jest lepiej niż nawet te kilka lat temu, ale dalej jednak potrzeby są bardzo duże. (...)

[Przyp. – W autobusie] przede wszystkim jest ta platforma, bo ja bez platformy nie wsiądę. To jest wózek elektryczny, więc nie da się zrobić tzw. balansu, podbić koła i wsiąść. a różnica między poziomem tramwaju a chodnikiem jest zbyt duża, żeby samodzielnie to pokonać. a wózek ze mną to waży ponad 100 kg, nie da się tak po prostu podnieść.

(...) jak jedzie autobus, to mam pewność, że on przyjedzie taki, do którego ja się dostanę, a z tramwajami bywa różnie. Teraz Łódź kilka lat temu kupiła niskopodłogowe tramwaje i one są niby niskopodłogowe, ale bez platformy. Dałabym radę wsiąść na przystanku w Centrum, tam bym dała radę wsiąść i wysiąść. Ale co z tego, że na przykład tam wsiądę, jak nie będę w stanie wysiąść na innym przystanku.

Niektóre osoby wybierały między tramwajem a autobusem kierując się głównie kwestią rozkładu jazdy i czasem podróży do danego miejsca. Istotną też była odległość z przystanku do miejsca docelowego, w tym konieczność pokonywania terenu, który może sprawiać trudność (rozbudowane skrzyżowania, hałas, itp.).



Wybierane rodzaje transportu publicznego – komunikacja międzymiastowa

W przypadku komunikacji międzymiastowej, przeważał wybór pociągów nad autobusami dalekobieżnymi.

„Gdzieś w dalsze trasy to pociąg, rzadziej bus albo autobus. Wolę pociąg ze względu na to, że zawsze mogę poprosić o asystę dla osoby niepełnosprawnej. Czuję się bardziej bezpiecznie niż w busie”.

„Zazwyczaj wybieram pociągi. Może nawet dlatego, że dworzec bardzo dobrze znam we Wrocławiu, tam miałem zajęcia z instruktorem orientacji przestrzennej (...). Jeżeli czasem też autobusami, to znacznie rzadziej.”

Niektóre osoby nie korzystały z autobusów na dłuższych trasach z powodu negatywnych doświadczeń.

„Zanim się dowiedziałam, że są dostosowane pociągi, to raz podróżowałam Polskim Busem. Teraz to się chyba nazywa Flixbus. Ja wspominał tę podróż bardzo źle. Ja niby zrobiłam wszystko tak, jak ten Polski Bus mi wtedy kazał – zgłosiłam mój przejazd, kupiłam bilet. Niby wszyscy wszystko wiedzieli, jak to

ma być, ale pan kierowca był wielce oburzony, bo trzeba było wymontować fotel, żebym ja mogła wjechać moim wózkiem [elektrycznym – przyp.].

Pojechałam, ale pan miał wielkiego focha, że musi ten fotel wymontować. i to była moja pierwsza i ostatnia podróż z tym Polskim Busem. Teraz się zmieniło na Flixbusa. Może jest lepiej, ale ja mam taki uraz, że już wolę pociągi.”



Transport publiczny w małych miejscowościach

Respondenci wyraźnie wskazywali na potrzebę rozwoju transportu w małych miejscowościach, poza dużymi ośrodkami miejskimi. Chodziło zarówno o zwiększenie liczby i częstotliwości połączeń, jak i zwiększanie dostępności taboru i infrastruktury (np. peronów).

„W ogóle nie wiem czy autobusy, takie podmiejskie od miejscowości A do miejscowości B, są w ogóle w jakiś sposób dostosowane. Ale dobrze by było, żeby jakieś były, bo tych połączeń jest chyba więcej niż połączeń pociągowych, zwłaszcza do mniejszych miejscowości.”

„Jeżeli ktoś jest w dużym mieście, jest na miejscu to jeszcze... Ale jak się mieszka w małej miejscowości, to ta kwestia dojazdów jest istotna.”

„Mamy w ogóle peron z 1900 któregoś roku (...), kostki są nierówne, peron niski, w opłakanym stanie. (...) i niestety moje prośby o to, żeby peron był podniesiony, nie zostały wysłuchane [petycja mieszkańców do PKP PLK, operatora peronu, wysłana przed planowanym remontem – przyp.]. (...) Byliśmy 4 lata w programie przystankowym i zostaliśmy z niego wywaleni. Przez to, że trzeba się starać o tzw. decyzje środowiskowe, ten argument dyskwalifikuje. Tyle udało mi się wywalczyć, że poprawili kosmetycznie te kostki. (...)

Nie jestem w stanie sama wjechać na peron, pomimo mieszkam blisko dworca. Ktoś musi mi po prostu pomóc. (...) Na drugim peronie był taki piach, potem wysypali jakiś żwiropiach, nie wiem, co to jest. W momencie, gdy jest jakieś błoto pośniegowe czy deszcz pada, to robi się miękkie i nawet przez to, że mam koła terenowe, nie dość, że mam brudne, to jeszcze powierzchnia się zapada. (...)

To jest dla mnie nie do pomyślenia. Wiem, że PKP ma jakiś wskaźnik pasażerów średnią wyliczając, ile pasażerów wsiada rocznie i mówię, że przykre, jest to, że coś się robi w dużych miastach, a całkowicie się zapomina o osobach z małych miejscowości, które też muszą jeździć.”

Dotyczyło to również wspomnianej już wcześniej, konieczności docierania z małej miejscowości do najbliższej stacji transportu publicznego.

„Chyba dwa razy dosłownie korzystałem z pociągów, bo mam dosyć daleko do pociągu, kilkanaście kilometrów. (...) Jest to rozważane, że być może zostanie uruchomione przedłużenie tych linii, czyli autobusy na przykład, że faktycznie będą to rozważać w ciągu, powiedzmy, dwóch najbliższych lat, jakby się środki znalazły. Żeby, powiedzmy, taki specjalny autobus dostosowany zbierał osoby na przykład z Bełchatowa, czy z innego miasta pobliskiego i po prostu faktycznie dowoził tam, gdzie jest dworzec, taki najbliższy.”



Wpływ rozwoju narzędzi aktywności zdalnej na potrzeby transportowe

Część badanych osób miała możliwość wykonywania pracy zdalnie. Nie zawsze było to związane z preferencjami osoby, ale z kwestią trudności w przemieszczaniu się oraz większej oferty pracy w dużych miejscowościach (oddalonych od miejsca zamieszkania).

Co istotne, pojawiały się głosy, że respondenci woleliby pracować stacjonarnie, ale forma pracy zdalnej była dla nich po prostu bardziej dostępna w danym momencie. Podkreślali, że rekompensują sobie brak kontaktu z ludźmi w miejscu pracy, innymi rodzajami aktywności (spotkania towarzyskie, aktywności sportowe, kulturalne, itp.).

„Może bardziej jestem skłonny pojechać w miejsce nawet transportem jakimkolwiek niż prowadzić spotkania online.”

„Jeżeli chodzi o pracę, to zdalnej pracy w ogóle nie biorę pod uwagę. Ja potrzebuję bezpośredni kontakt „face to face”. Więc zdalna praca w ogóle nie wchodzi w grę, (...) w ogóle nie w moim temacie.”

Podobnie z uczestnictwem w pozazawodowych formach aktywności – tutaj również zaznacza się wśród osób badanych chęć uczestniczenia w wydarzeniu osobiście.

„Moderatorka: – Zdarza się, że korzysta Pani z jakichś wydarzeń czy aktywności online, właśnie z tego powodu, żeby transport odpadł?”

Respondentka: – Nie, ogólnie nie lubię takich rzeczy. Jeśli są, to korzystam, jeśli jest ciekawe i nie ma innej opcji, bo jest tylko online. To okej, niech będzie. Ale raczej lubię być poza domem.”

Jak wskazano wcześniej, w większości przypadków, podejmowanie aktywności w formie zdalnej wynikało nie tyle z preferencji, co konieczności związanej np. z brakiem siatki połączeń czy też brakiem możliwości uczestnictwa w formie stacjonarnej.

„(...) zaczęłam się zastanawiać, jak ja tam dojadę i się okazało, że z transportem jest naprawdę kiepsko. I już zaczęłam tak sobie myśleć, że faktycznie lepiej chyba wybrać te studia online, no bo w weekendy transport jest kiepski stąd do Lublina. W sobotę jeszcze bym miała dojazd, ale w niedzielę już nie. Po pandemii te kursy zostały obcięte po prostu do minimum chyba. (...) Musiałabym nocować po prostu co zjazd, żeby móc uczęszczać na zajęcia stacjonarne.

Więc teraz studiuje online i w tym momencie to jest lepsza opcja po prostu pod względem takim, że nie ma jak dojechać.”

Należy zatem stwierdzić, że rozwój narzędzi i możliwości podejmowania aktywności w trybie zdalnym jest potrzebny, ale większą rolę w podnoszeniu aktywności społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami ogrywa zwiększanie dostępności transportu publicznego. Potwierdzają to też opinie eksperckie wyrażone podczas dyskusji panelowej.

Wpływ transportu publicznego na aktywność osób z niepełnosprawnością

- Wpływ transportu publicznego na aktywność zawodową i pozazawodową został przez osoby badane oceniony wysoko. Dla niektórych osób, dostosowanie transportu do ich potrzeb było wręcz czynnikiem warunkującym podejmowanie aktywności społecznej i zawodowej.

Dotyczy to przede wszystkim osób, które nie mają możliwości poruszania się prywatnym transportem.

„W ogóle jak się dowiedziałam, że są pociągi dostosowane, to pierwszy raz byłam w życiu w Warszawie. To była dla mnie taka podróż życia, naprawdę. Teraz się z tego śmieję, ale było takie: wow, jadę do innego miasta, do tej wielkiej Warszawy. To było 4 lata temu, to była moja pierwsza podróż do innego miasta.”

„Ależ to jest oczywiste. Można w ciemno jakby taką tezę założyć [brak dostępności transportu ma wpływ na aktywność osób z niepełnosprawnościami przyp.], że to jest też proporcjonalne do tego. Jeżeli jest transport, jeżeli ja mogę wyjechać z domu o 18 a wrócić o 2 w nocy, bo chcieliśmy wyjechać na piwo i tyle, to wtedy to robię. a jeżeli nie, to wracam o 22, bo transport, bo ostatni autobus, bo ostatni tramwaj. Albo kombinuję w inny sposób, nie wiem, że ktoś mnie podrzuci albo będę musiał wziąć inny wózek i wziąć taksówkę itd. Ale niestety jest to duża determinanta, bo jeżeli jest transport to można więcej, mówiąc wprost.”

„Oczywiście, że tak. Bo transport ważną rolę odgrywa w życiu każdego człowieka i oczywiście, gdyby tutaj we Wrocławiu te tramwaje czy tam autobusy byłyby w ogóle niedostępne, czy by stwarzały jeszcze większe ryzyko, to bym musiał rezygnować z różnych aktywności. (...) Oczywiście to są rzeczy takie współzależne.

I tak samo z podróżami do innego miasta. Gdybym wiedział, że na dworcu nikt nie pomoże, że ochrona dworca się nie skontaktuje itd., no to bym musiał albo szukać osoby, która by zaprowadziła na dworzec, albo musiałbym rezygnować

z tej podróży. Bo dworzec, to po pierwsze tam jest strasznie dużo ludzi, po drugie tam jest jednak miejsce takiego podwyższonego jednak ryzyka, więc tam samemu to nie zawsze tak komfortowo.

Zdarzało się też, że osoby deklarowały rezygnowanie z danej aktywności, jeżeli nie miały transportu dostępnego pod względem ich potrzeb.

Czynnik dogodnego transportu był też istotny podczas poszukiwania pracy, co jest zbieżne z wynikami badania kwestionariuszowego.

„Sprawdzam, gdzie ta firma się mieści. (...) Czy daleko jest ta praca, przyszła praca od miejsca zamieszkania, i do której godziny, bo żeby z powrotem dojechać i odebrać dziecko z żłobka. Uważam, że to jest ważne.”

Dla osób dysponujących swoim środkiem transportu (autem własnym lub osoby bliskiej czy asystenckiej), wpływ transportu publicznego nie był aż tak istotny.

„Mam tutaj wybór jechać z żoną samochodem albo z panią asystentką z programu z PCPR-u. Ta poprawiająca się jakość i dostępność transportu, nie ma aż tak dużego wpływu na wybór transportu u mnie, akurat w moim przypadku.”

Osoby badane odpowiadały też na pytanie czy transport publiczny odgrywa większą rolę w aktywizacji osób z niepełnosprawnościami niż w aktywizacji osób bez niepełnosprawności. Z opinii wynika, że pod pewnymi względami transport publiczny może być bardziej istotny dla osób z niepełnosprawnościami.

„Tak, szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami. Żeby nie ten transport publiczny, no to często wiele osób niepełnosprawnych by nie zdecydowało się gdzieś wyjść, pojechać, coś zwiedzić, odwiedzić.”

„Jak odkryłam, że te pociągi są jednak dostosowane, to rzeczywiście moje życie się zmieniło. Rzeczywiście udało mi się zwiedzić kilka miast. i teraz wybieram się do Gdańska pierwszy raz, zobaczyć morze.”

„Może transport ma większe znaczenie pod tym względem, że jeżeli ja już znam trasę z przystanku do miejsca, w którym chcę być, to ja tam jadę. Na przykład tramwajem, tak? Jeżeli coś tam nie działa, komunikacja miejska z jakiegoś powodu nie funkcjonuje, no to generalnie oznacza, że w tym miejscu mnie nie będzie, bo ja jakby z buta tam nie dojdę, nie dobiegnę.”



„I ogólnie rzecz biorąc, dla mnie jest to bardzo istotne. To nie chodzi nawet o moje jakieś lenistwo, bo jak najbardziej lubię spacerki, ale trudno jest pamiętać trasę, nie widząc czy słabo widząc, niż jak się widzi doskonale (...). Ja jestem w stanie sobie pójść do paru miejsc, do których sobie opracowałam trasę, ale są miejsca, które wolę zdecydowanie ominąć.

I mam tak, że wolę przyjechać pół Wrocławia tramwajem, żeby dotrzeć do jakiegoś miejsca, do którego bym mogła dotrzeć w zupełnie inny, krótszy, łatwiejszy sposób.

Ale dla mnie w ten sposób objazd tramwajem jest łatwiejszy, bo omijam np. jakieś straszne skrzyżowania albo miejsca zatłoczone, przez które zwyczajnie boję się przejść, bo jest głośno, hałaśliwie, ciasno, przejścia są pod kątem, są nieoznaczone dźwiękowo itd., itd.”

W powyższym kontekście kwestia dostępności transportu jest kluczowa – jeśli jej nie ma korzystanie z transportu staje się bardzo trudne lub wręcz niemożliwe.

„Jeżeli nagle nastąpi awaria i założmy tramwaj się zatrzyma, co lubi, na samym środku drogi, bo oczywiście nie można dojechać już do przystanku, tylko trzeba wyrzucić ludzi na jezdni, a najlepiej jeszcze jezdni ogrodzonej z chodnikiem łańcuchami albo klombami, żeby się przez to przewrócić, to zaczyna być problem, bo ja znam tylko trasę od przystanku gdzieś w głowie do mojego punktu, a nie od losowego miejsca w ulicy do mojego punktu.

I nagle niby jestem na ulicy, której nazwę znam, ale w zupełnie obcym miejscu, więc dla mnie komunikacja miejska ma bardzo duże znaczenie”.

„Według mnie również więcej na pewno czynników jest takich, na które osoby niepełnosprawne w transporcie zwracają uwagę. Osoby pełnosprawne nie aż tak, może pełnosprawne, jako rodzice z dziećmi z wózkami na pewno na więcej też rzeczy zwracają uwagi, ale osoby niepełnosprawne mają tutaj dużo czynników, na które patrzą: czy są tablice właśnie, czy są komunikaty, czy ich nie ma. Bo jeżeli jadę też autobusem, a na przykład się zdarza taki autobus, gdzie komunikatów nie ma i już nie wiem, albo sobie liczę sama przystanki, albo też kogoś muszę pytać, który to przystanek, jak gdzieś tam nie daj Bóg się człowiek zagapi zamyśli, no to już można się zgubić łatwo.

Więc jest dużo takich rzeczy, na które osoby niepełnosprawne zwracają uwagę, a nie jest to już tak istotne dla osób pełnosprawnych.”

Ponadto pojawiały się też opinie, że korzystanie z transportu przez osoby z niepełnosprawnością wymaga od nich większego wysiłku niż od osób bez niepełnosprawności.

„Moim zdaniem ogólnie transport jest dla wszystkich ważny, zwłaszcza dla osób, które nie mogą sobie pozwolić na samochód. Ale faktycznie, jeżeli patrząc pod kątem, jak to jest dla osób z niepełnosprawnościami, to myślę, że my musimy właśnie, chociażby przez zgłoszenie asysty wcześniej, podjąć większy wysiłek. Bo ja na przykład zazdroszczę moim rodzicom, że po prostu kiedy chcą, to sobie jadą, a ja po prostu wszystko muszę zgłosić.”

! **Jeśli transport jest niedostępny, pojawia się problem zależności od innych osób, proszenia o pomoc. Brak dostępnego transportu powoduje również konieczność rezygnowania z różnych form aktywności.**

Jednak z opinii respondentów transport i jego dostępność należy w ogóle rozpatrywać w kontekście rozwoju społecznego bez względu na sprawność czy możliwości fizyczne czy sensoryczne.

„Moim zdaniem transport publiczny, transport zbiorowy jest tak samo ważny dla osób niepełnosprawnych, jak i dla osób zupełnie zdrowych.

Spotykam się na co dzień z sytuacją, gdzie osoba zupełnie zdrowa, widząca, sprawna w każdym aspekcie, porusza się komunikacją z powodu zwyczajnej oszczędności. Mając nawet samochód, woli te pieniądze zaoszczędzić, które wydałaby na paliwo, kupić bilet miesięczny i do tej pracy, czy do miejsca, do którego dojeżdża cyklicznie cały czas, dojeżdżać sobie komunikacją ze zwykłej oszczędności.”

„Po prostu to na pewno ułatwia codzienne życie, czy nawet w załatwianiu jakichkolwiek spraw. Więc uważam, że jednak ten transport powinien być cały czas modyfikowany, ulepszany, żeby jednak te osoby zdecydowanie łatwiej i prościej mogły to życie prowadzić.

Ale nawet też dla osób już powiedzmy sprawnych przy tym całkowitym rozwoju cywilizacji okazuje się, że to już nie tylko oszczędności, ale zdecydowanie szybciej w pewne miejsce można się dostać, poruszając się transportem zbiorowym. (...)

Zresztą nawet mogę przytoczyć sytuację, to chyba było rok czy dwa lata temu, jak była taka ślizgawica gdzieś tam w grudniu, to transport normalnie jakby nazwijmy to trochę przyblokował, ale funkcjonował, natomiast reszta miasta była sparaliżowana.”

„No ja też się zgadzam właśnie, że transport publiczny jest tak samo ważny i dla osób niepełnosprawnych i pełnosprawnych. Nie ma tak, że dla niepełnosprawnych jest bardziej ważny, po prostu dla niektórych niepełnosprawnych jest niezbędny. Ale ważny jest tak samo dla wszystkich”.

Z badania wynika, że transport publiczny i jego dostępność odgrywa ważną, a czasem wręcz kluczową rolę w zwiększaniu aktywności społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami. Ponadto dostępność transportu publicznego jest wyznacznikiem rozwoju społecznego, ponieważ służy ogółowi społeczeństwa.

Dostępność transportu publicznego versus potrzeby osób z niepełnosprawnościami

W czasie wywiadów osoby z niepełnosprawnością były pytane o dostępność transportu pod kątem ich potrzeb. W wypowiedziach wyłoniło się kilka obszarów tematycznych, które zostały opisane poniżej.

- ▮ **W ocenie stanu dostępności transportu bardzo ważnymi wątkami są: informacja pasażerska (wewnątrz i na zewnątrz pojazdów),**
- **infrastruktura przystankowa, dostępność taboru, obsługa pasażerska (w tym usługa asysty) oraz siatka połączeń.**

Ważną kwestią jest, że osoby pytane o dostępność z reguły wykazywały się znajomością tego pojęcia. Niewiele osób potrzebowało wyjaśnienia terminu „dostępność” – większość osób, w odpowiedzi na pytanie o dostępność transportu publicznego wymieniały dostosowania w transporcie, których potrzebują.

- ▮ **Niemniej należy zwrócić uwagę na fakt, że większość osób nie wiedziała, skąd brać informacje o wdrażanych rozwiązaniach**
- **dostępnościowych w transporcie.**

Niektóre osoby były osobiście zainteresowane tematem dostępności czy ogólnie transportu, więc taką wiedzę posiadały – np. brały udział w konsultacjach społecznych, kontaktowały się z przedstawicielami władz samorządowych, miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych czy przewoźników. Natomiast często zdarzało się, że osoby dowiadywały się o wdrożonych rozwiązaniach dostępnościowych na przykład przypadkowo na nie natrafiając lub śledząc media społecznościowe.

- ▮ **Wynika z tego, że informacja o dostępności w transporcie – zarówno planowanych jak i wdrażanych rozwiązaniach – powinna być**
- **bardziej upowszechniana i ukierunkowana, tak by trafiała do osób z różnorodnymi potrzebami.**

Badane osoby oceniały stan dostępności transportu publicznego. Najczęściej pojawiała się opinia, że w ostatnich latach zwiększyła się dostępność transportu, jednocześnie zostaje jeszcze wiele do zrobienia.

„Ogólnie rzecz biorąc jestem bardzo zadowolona. Biorąc pod uwagę to, jak wyglądała ta komunikacja miejska w czasach, kiedy ja dojeżdżałam do liceum, bo do liceum też dojeżdżałam na drugi koniec miasta, to wtedy były naprawdę ciężkie czasy, gdzie nawet autobusy to przychodziły po prostu pojedyncze sztuki niskopodłogowych.

Nawet jak było kilka lat temu, gdzie teraz tramwajów jest mało, ale jest już więcej niż było kiedyś. Naprawdę widać różnicę na przestrzeni nawet tych kilku lat, że się zmienia na lepsze. Jeszcze do zmiany bardzo dużo potrzeba, ale widać już plusy, że idziemy w dobrą stronę.”

Z wypowiedzi badanych osób można wyodrębnić kilka ważnych obszarów dostępności transportu:

1. informacja pasażerka wewnątrz pojazdu,
2. informacja pasażerska na zewnątrz pojazdu,
3. infrastruktura i organizacja przystanków,
4. dostępność taboru,
5. awarie i remonty infrastruktury transportowej,
6. obsługa,
7. usługa asysty podczas podróży,
8. siatka połączeń,
9. zakup biletu,
10. transport door-to-door.

Osoby wskazywały, co jest już w transporcie dostępne i działa prawidłowo oraz co jeszcze należy poprawić lub wdrożyć. Posługiwały się przy tym zarówno przykładami z komunikacji w swoim miejscu zamieszkania, jak i doświadczeniami z podróży i odwiedzania innych miast w Polsce.



Informacja pasażerska wewnątrz pojazdu

System informacji pasażerskiej (dalej: SIP) to informacje głosowe oraz tekstowe o bieżącym i następnym przystanku. To rozwiązanie bardzo często pojawiało się w wypowiedziach respondentów, jako bardzo potrzebne i ułatwiające korzystanie z transportu. Dla osób z niepełnosprawnością wzroku daje ono możliwość samodzielnego podróżowania, bez proszenia o pomoc innych osób. Niemniej osoby z innymi potrzebami, również wskazywały, że jest to bardzo wspierające rozwiązanie, zwłaszcza w sytuacji rozproszonej uwagi, poruszania się po obcym mieście lub po zmroku.

Większość osób zauważa, że jest to rozwiązanie coraz częściej stosowane w transporcie publicznym, co było oceniane pozytywnie. Niemniej badane osoby wskazywały również na problemy z tym związane, takie jak np. brak SIP we wszystkich pojazdach, niewystarczające nagłośnienie, a w przypadku nieplanowanej zmiany trasy informacja nie jest na bieżąco aktualizowana, co wprowadza podróżujących w błąd. W przypadku pociągów brakuje też informacji o opóźnieniach, zmianach i bieżącej lokalizacji w przypadku nieplanowanego postoju.

„Najczęściej te komunikaty działają prawidłowo i głośność też jest odpowiednia, chociaż czasami zdarza się, że albo są bardzo ściszone i trudno usłyszeć, albo są wyłączone. Też spotkałem się parę razy, że komunikat o zapowiedzianym przystanku nie odpowiadał w rzeczywistości przystankowi, na który podjeżdżaliśmy, także to też trzeba zachować czujność, bo można wysiąść jeden, czy dwa przystanki później, ale najczęściej to bardzo pomaga i działa prawidłowo.”

W przypadku osób Głuchych problemem jest częsty brak informacji w formie tekstowej.

„Były kiedyś takie sytuacje, jak jeździłam z Lublina do Warszawy, często były opóźnienia. Słyszący mieli wygodnie informację głosową i wiedzieli, że np. opóźnienie 10 minut albo godzina, a Głusi nie mieli informacji, nie wiedzieli. Powinna taka informacja zawsze się pojawiać wyświetlana.”

Zwłaszcza jest to problematyczne w sytuacji np. awarii czy zmiany trasy. Taką informację zwykle przekazuje osoba kierująca pojazdem wychodząc do pasażerów. Informacja mówiona nie jest dostępna dla wszystkich, więc należy zadbać, by również pojawiała się w formie wyświetlanej (np. na monitorach w pojazdach).

„Jeżeli chodzi o tramwaje, to jest jedyny problem, że np. coś się dzieje, tramwaj staje, motorniczy wysiada i coś mówi, czego ja nie słyszę. I ludzie nagle wysiadają, nie wiem co robić, pytam o co chodzi. Ludzie piszą mi na kartkach, że on nie jedzie prosto, nie wiem, co on tam pokazuje i tak dalej. To jest jeden problem. Jeżeli tramwaj się zepsuje, czy tam jest środek komunikacji [zastępczej] i ogłasza to motorniczy słownie.”

Informacja pasażerska na zewnątrz pojazdu

To rozwiązanie polegające na tym, że pojazd podjeżdżając na przystanek, ma uruchamiany komunikat głosowy z informacją o numerze linii i kierunku docelowym. Pozwala to osobie z niepełnosprawnością wzroku, zorientować się czy jest to numer linii, którym chce jechać.

Respondenci zwracali w wywiadach uwagę, że jest to niezbędny element dostępności transportu miejskiego. Dzięki niemu osoba z niepełnosprawnością jest niezależna od pomocy innych osób (czekających na przystanku czy kierujących pojazdem).

„Dopiero w momencie, kiedy straciłam wzrok, to faktycznie było rzeczą istotną, że mogą podjeżdżać te autobusy, a ja właściwie nie wiem, który to mój.

Wiem, że są miasta, które mają jakieś tam piloty, że coś mówi niewidomym, który to jest ten autobus, który właśnie aktualnie podjechał. U nas w Lublinie tego nie ma niestety, więc trzeba chyba trochę liczyć na pomoc innych ludzi i się po prostu dopytywać, który autobus jest.”

Respondenci oceniają, że taka informacja zewnętrzna jest coraz częstsza, ale niestety w niektórych pojazdach wciąż jej brakuje (np. w starszym taborze) lub nie jest w pełni prawidłowo zastosowana.

Ponadto bardzo ważne jest, aby informację dźwiękową miały również pojazdy nauki jazdy, przejazdy techniczne i pojazdy uszkodzone. Osoba niewidoma czy słabowidząca, nie mając tej informacji dźwiękowej, może próbować wsiąść do pojazdu. Jest to niebezpieczne zwłaszcza na przystankach z wsiadaniem i wysiadaniem na jezdni.

Ważne jest, aby taka informacja spełniała kilka warunków. Pierwszym jest to, aby była dobrze słyszalna. Istotne jest umieszczenie głośników, z których dobiega komunikat oraz jego nagłośnienie (zwłaszcza na przystankach przy ruchliwych ulicach, gdzie może być wysoki poziom hałasu). Kolejna sprawa to odpowiedni moment podania informacji. Zdaniem respondentów zdarza się usłyszeć informację o numerze linii w chwili, gdy drzwi pojazdu już się zamykają przed odjazdem.

„Bo jak stoję na przystanku, nadjeżdża tramwaj, komunikat głosowy, która to linia, on się pojawia teraz bardzo często w tym momencie, gdy drzwi już się zamykają. A wynika to z tego, że jak nam tłumaczyli, że na przystankach jest

tam coś zainstalowanego, jakieś tam urządzenia, które jakby podpowiadają tramwajowi, że tutaj jest ten przystanek, on wtedy mówi.

I dlatego jak sam jestem na przystanku i słyszę, że obok ktoś jest, to tramwaj nadjeżdża i ja po prostu od razu pytam, nawet nie czekam, czy tam tramwaj jakby ma komunikat o sobie, czy nie ma w ogóle. Po prostu pytam ludzi."

Informacja pasażerska na przystankach, peronach

Tablice informacyjne, tzw. flagi elektroniczne, z rozkładem jazdy są oceniane jako bardzo trafne i potrzebne rozwiązanie. Korzysta z nich bardzo wiele osób, bez względu na niepełnosprawność.

„W Lublinie jest informacja na tablicach elektronicznych, na przykład za ile minut autobus przyjedzie, czy jest opóźnienie czy nie ma opóźnienia, numery linii. Jest to wygodne, mam informację, nie muszę ludzi pytać czy był już autobus, odjechał czy jeszcze nie było."

Na tablicach oprócz numerów linii i godziny przyjazdu są czasem dodatkowe informacje, np. o zmianie trasy lub remontach, co również jest potrzebnym rozwiązaniem. Niskopodłogowe pojazdy są też oznaczane w rozkładzie jazdy symbolem osoby poruszającej się na wózku.

Tutaj jednak pojawiła się uwaga, że jeśli pojazd nie jest wyposażony w platformę, osoba poruszająca się na wózku, nie będzie w stanie swobodnie wsiąść i wysiąść (z powodu braku podwyższonych przystanków), więc taka informacja może być myląca.

„Na tych tablicach elektronicznych od niedawna pojawiło się oznaczenie. Przy niby takich dostosowanych [tramwajach] pojawia się ludzik taki na wózku. i to jest też bardzo fajne, bo wygodniej to zobaczyć niż na takim drobnym druczku na przystanku."

Ale to też bywa mylne, bo przyjeżdża ten niskopodłogowy tramwaj, ale czasami przyjeżdża ten bez klapy. Dlatego wybieram autobusy, bo jeżeli jestem umówiona i sobie jadę na zakupy, to jeszcze spoko. Ale jeżeli się umawiamy na jakieś ważne spotkanie, tak jak np. robię szkolenia dla ŁKA [Łódzka Kolej Aglomeracyjna – przyp.] czy do kina na seans ze znajomymi, to nie mogę sobie pozwolić na takie duże opóźnienie."



Niezbędnym rozwiązaniem dla osób z niepełnosprawnością wzroku jest możliwość włączenia odczytania głosowej informacji z tablicy. Zwykle można je włączyć za pomocą przycisku na słupie lub pilota.

„Na przystankach często mamy tablice informacyjne. Takie ekrany, które pokazują rozkład jazdy. Ja tego ekranu nie zobaczę. Owszem, ja obsługuję aplikację, ale umówmy się, nie każda powiedzmy 75-letnia pani czy pan ma smartfon z aplikacją i jest w stanie to obsłużyć.

Dlatego moim zdaniem na każdym przystanku powinien być, jak w wielu miejscach jest, taki słupek albo gdziekolwiek umieszczony przycisk jakoś oznaczony, żeby był łatwy do zlokalizowania. i za jego pomocą można wyłączać odczytanie tej listy przyjazdów, odjazdów, opóźnień, jeżeli takowe się pojawiają. (...) Za mało tego jest, moim zdaniem powinno to być standardem”.

Jako dobry przykład podany został m.in. Kraków, gdzie przyciski są coraz powszechniejsze oraz wyposażone są w naprowadzanie dźwiękowe, co ułatwia odnalezienie przycisku osobie niewidomej. Naprowadzane dźwiękowe polega na tym, że przycisk wydaje miarowe dźwięki, dzięki którym osoby niewidome mogą zorientować się, w którym miejscu znajduje się przycisk. w poniższym cytacie, osoba badana opisuje specyfikę tych dźwięków.



Ta sama kwestia dotyczy także peronów. Badani wskazywali, że wszędzie powinny już znajdować się tablice elektroniczne nad peronem z informacją o pociągu, nie tylko w dużych miastach. Ważne, żeby tablica zawierała także informacje o ewentualnym opóźnieniu.

Jednak często brakuje na tablicach takich informacji, jak np. o zmianie peronu, na co szczególnie zwracają uwagę osoby Głuche i niesłyszące. Komunikat o zmianie peronu dla danego pociągu często jest podawany tylko głosowo, co wyklucza z informacji osoby niesłyszące. Głucha stwierdziła, że na peronach gdzie nie ma wyświetlanej pełnej informacji, próbuje radzić sobie za pomocą aplikacji zamieniającej mowę na tekst. Skuteczność tej metody bardzo zależy od jakości i poziomu nagłośnienia komunikatów głosowych na peronach (zdarzają się błędy w rozpoznawaniu mowy przez aplikację).

Utrudnieniem jest także konieczność trzymania telefonu z włączoną aplikacją przez cały czas, bo nie wiadomo, kiedy jest nadawany komunikat o właściwym pociągu. Szukanie tego typu rozwiązań po stronie użytkowników, świadczy o wyraźnej potrzebie rozwiązania systemowego po stronie transportu publicznego, uwzględniającego konieczność wyświetlania wszystkich komunikatów głosowych na tablicach informacyjnych.

Ważne jest też, aby zwrócić uwagę, że chodzi o wyświetlaną informację w postaci tekstu także podczas podróży, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych, np. konieczności podstawienia transportu zastępczego.

Informacja głosowa na peronach również dla osób słyszących bywała problematyczna ze względu na jakość nagłośnienia.

„Czasami takie informowanie pasażerów, jeśli chodzi o takie komunikaty na stacjach PKP, no to czasami ta głośność jakby tych osób, które mówią właśnie przez te głośniki, to uważam, że to często jeszcze gdzieś tam szwankuje, bo ja np. bardzo często nie słyszę w ogóle tych komunikatów. w sensie ten dźwięk jest jakoś taki, że gdzieś tam do mnie to nie dociera i po prostu nie słychać wyraźnie tego.”

Infrastruktura i organizacja przystanków

Analiza skupiła się na takich elementach infrastruktury jak: oznaczenia przystanków, widoczność przystanków po zmroku), miejsca oczekiwania dla osoby z niepełnosprawnością / wózkiem dziecięcym, organizacja (np. przystanki podwójne).

Ważne jest oznaczenie przystanków, żeby były dobrze widoczne i łatwo rozpoznawalne także po zmroku. Respondenci wskazywali, że ważne jest oświetlenie wiaty, wyraźna i podświetlana nazwa przystanku, oznaczenia fakturowe.

W niektórych miastach pojawiają się na przystankach wydzielone na chodniku miejsca dla osoby z niepełnosprawnością. Jest to pomysł budzący wątpliwości wśród osób z niepełnosprawnościami. Po pierwsze, aby w ogóle takie osoby wiedziały o istnieniu takich miejsc, konieczne jest zastosowanie wypukłych oznaczeń (faktura, farba fakturowa, kontrast kolorystyczny w stosunku do nawierzchni przystanku). Po drugie, miejsca te czasem znajdują się poza wiatą przystankową, w związku z tym przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych nie mają żadnej ochrony.

Ponadto nie ma jasności jak wydzielone miejsca mają się do pól wsiadania na przystankach oraz do zaleceń, że osoby ze szczególnymi potrzebami powinny stawać na początku pojazdu, żeby osoba kierująca mogła je dostrzec. Z drugiej strony trzeba też zwrócić uwagę na różne potrzeby w tym zakresie. Osoby z niepełnosprawnością ruchu potrzebują wsiadać środkowymi drzwiami ze względu na miejsce w pojeździe dedykowane osobom poruszającym się na wózkach, natomiast osoby z niepełnosprawnością wzroku potrzebują wsiadać drzwiami bliżej kierowcy ze względu na potrzebę uzyskania np. informacji od osoby kierującej pojazdem.



Problematyczna jest też kwestia podwójnych przystanków komunikacji miejskiej, czyli takich na których mogą zatrzymać się dwa pojazdy komunikacji miejskiej w tym samym czasie. Takie rozwiązanie stanowi utrudnienie np. dla osób z niepełnosprawnością wzroku, ale także dla osób z trudnościami w poruszaniu się.

Dostępność taboru

Dostępność taboru była przede wszystkim określana jako możliwość wsiadania i wysiadania. Było to oceniane bardzo różnie, przede wszystkim z powodu braku jednolitości taboru w tym zakresie oraz infrastruktury przystanku.

Tabor niskopodłogowy

Zarówno w komunikacji miejskiej, jak i międzymiastowej ważną rolę odgrywa tabor niskopodłogowy.

„W autobusach jest taka większa przestrzeń, mogłabym powiedzieć z jednej strony. Wolę autobusy nawet z tego względu, że łatwiej się wchodzi do nich, mimo tego, że jestem sprawna fizycznie, ale ogólnie czasem do tych tramwajów się trudniej wchodzi. One są takie węższe i te schodki czasami są też mało wygodne. Jak np. masz jakiś dłuższy płaszcz czy kurtkę, to też pod tym kątem”.

„Nieraz takie sytuacje się zdarzały, że widzę, że na przystanek podjeżdża autobus, który nie jest niskopodłogowy, no to stoję z wózkiem, tak, z wózkiem i dzieckiem, no i czekam na następny, tak.”

Co jest jednak istotne, samo zapewnienie niskopodłogowego taboru nie jest jedynym potrzebnym rozwiązaniem. Jeśli przystanki nie są podniesione (tzw. wiedeńskie), dla części osób samo zapewnienie niskopodłogowych pojazdów, nie poprawia sytuacji. Należy zatem wziąć pod uwagę oba te elementy w procesie zapewnienia dostępności transportu, co w opinii niektórych respondentów jest planowane.

To samo dotyczy wsiadania do pociągów, co zgłaszają nie tylko osoby z niepełnosprawnością ruchu, ale także wzroku. Jeśli chodzi o samą platformę, osoby poruszające się na wózkach zwróciły uwagę, że wolą rozkładaną ręcznie, niż wysuwaną automatycznie. Powodem jest zawodność platform rozkładanych automatycznie. Respondenci woleli wsiadać za pomocą rozkładanej rampy, ponieważ mieli doświadczenia, że platforma się zacięła.

Osoby badane zwracały uwagę także na inne elementy dostępności pojazdów, np. zapewnienie kontrastów, przestrzeń w pojeździe, odnajdywanie drzwi, odnajdywanie przycisków do otwierania drzwi, wypukłe oznaczenia.

Zapewnienie kontrastów

Zapewnienie kontrastowych oznaczeń w pojazdach jest na różnym poziomie. Badani wskazywali, że częściej lepsze oznaczenia kolorystyczne mają tramwaje niż autobusy. Ważne jest kontrastowe oznaczanie uchwytów, stopni czy siedzeń.

„To jak traciłam wzrok na przestrzeni tych czterech lat, bo u mnie to jest akurat siatkówka, to wiem, że te elementy takie żółte to jest dosyć istotna rzecz i to nawet pod kątem właśnie osób słabowidzących, takie żółte, żarówiaste, to jest rzecz naprawdę bardzo przydatna, jeżeli ktoś jeszcze ma tam resztki wzroku.

I to, co ja tego nie rozumiem, na przykład u siebie w szpitalu na okulistyce, że zawsze te przestrzenie są robione jasno, biało, a dla ludzi na przykład, którzy mają problemy z siatkówką, najlepsze są kontrasty. Czyli coś np. jakaś jasna komunikacja na ciemnym tle, bo to akurat w takim przypadku.

Czyli jakieś wyłożenie siedzeń, tu jaśniejsze, tu ciemniejsze. Co drugie na przykład inne, że nie wszystkie takie same. To już też inaczej można sobie gdzieś tam na pewno trafić. (...) Żeby to też nie było wszystko takie ujednolicone.”

Wypukłe oznaczenia

Ważną kwestią jest też stosowanie wypukłych oznaczeń, np. przycisków otwierania drzwi lub numerów siedzeń w pociągach.

„Chyba od samego początku, jak we Wrocławiu mieszkam, że teraz coraz więcej w autobusach, w tramwajach są te napisy, w sensie takie tabliczki małe brajlowskie tam, gdzie przycisk, żeby wysiąść i tak dalej, żeby drzwi się otworzyły i tak dalej.

A w pociągach już od kilku lat w niektórych wagonach to widziałem, a teraz coraz więcej chyba o tym nawet czytam, że nowe te zakupili już wagony takie, czy tam zamontowali te tabliczki. To też bardzo fajne rozwiązanie, bo często też pociągami podróżuję sam.

Zwłaszcza kiedyś to byłoby przydatne, jakby były te tabliczki brajlowskie z numerami siedzeń, bo będąc na studiach bardzo często brałem udział w konferencjach i po prostu co miesiąc gdzieś wyjeżdżałem i sam jeździłem.

No i wtedy musiałem albo liczyć te w ogóle siedzenie, albo znowuż kogoś pytać, a tak teraz sam jak jadę to spoko, można gdzieś pójść. Wracam sobie, odczytuję i znajduję. Fajne rozwiązanie, bardzo przydatne.”

We wrocławskiej komunikacji miejskiej pojawiły się miejsca dedykowane dla osób z psami asystującymi. Brakuje informacji pasażerskiej o takich siedzeniach, żeby podróżni wiedzieli, że są takie miejsca dla nich przeznaczone. Również samo miejsce w pojeździe nie jest oznaczone w sposób wypukły, który pozwoliłby osobie niewidomej na samodzielne odnalezienie miejsca (np. naklejka na szybie jest informacją tylko dla osób widzących). Pojawia się też pytanie czy to rozwiązanie było konsultowane ze społecznością osób poruszających się z psami asystującymi i wynikało z rozpoznania ich potrzeb w tym zakresie oraz czy organizacja tego miejsca, odpowiada na te potrzeby (np. zapewnia bezpieczne miejsce dla psa asystującego).

Odnajdywanie i otwieranie drzwi do pojazdu

Kolejną sprawą jest odnajdywanie i otwieranie drzwi do pojazdu. Odnalezienie przycisku bywa problematyczne. Przede wszystkim powodem problemu jest różne umieszczenie przycisków w różnych pojazdach, nawet w komunikacji w obrębie jednego miasta. Bywają umieszczone na drzwiach lub obok nich, po prawej lub po lewej stronie. Na pewno ułatwieniem byłoby stosowanie jednolitego sposobu umieszczenia i oznaczania przycisków, niezależnie od rodzaju pojazdu czy jego modelu.

Badane osoby zwracały także uwagę na drzwi w pociągach – w starszych modelach zdarzają się wciąż drzwi otwierane ręcznie. Jest to problematyczne, ponieważ wymaga użycia siły. Stosowanie wszędzie przycisków do otwierania drzwi jest oczekiwanym rozwiązaniem.

Przyciski do otwierania drzwi

Przyciski do otwierania drzwi wewnątrz pojazdów również nie są jednolicie oznaczone i umieszczone. Jeśli nie jest to określone w warunkach zamówienia, wiele zależy od producenta taboru. Przyciski mogą znajdować się na ścianach pojazdu, na uchwytych, na drzwiach. Ponadto mają różne kształty i kolory, co utrudnia odnajdywanie ich. Ważne jest też odpowiednie umieszczenie przycisku, którym osoba z niepełnosprawnością zgłasza osobie kierującej, że chce wysiąść na danym przystanku – zdarza się, że przycisk jest umieszczony za wysoko lub za nisko i osoba poruszająca się na wózku, ma trudność z dosięgnięciem przycisku.

Brak określenia tej kwestii ze strony jednostki dokonującej zakupu taboru, może skutkować tym, że producent w ogóle nie uwzględni przycisku dla osoby z niepełnosprawnością w pojeździe lub zrobi to nieprawidłowo.

Wysokość siedzeń

Znaczenie ma także wysokość siedzeń. Na przykład dla osoby posiadającej sztuczne biodra, siedzenie musi mieć taką wysokość, żeby kolana osoby nie były wyżej od bioder. Ważna jest świadomość społeczna, że osoby zajmujące konkretne miejsca w pojazdach transportu publicznego, mogą to robić ze względu na swoje konkretne potrzeby, nawet jeśli nie są to miejsca oznaczone jako miejsce dla osoby z niepełnosprawnością (może ono akurat nie być dostosowane do potrzeb danej osoby). Dotyczy to zwłaszcza osób z tzw. niewidoczną niepełnosprawnością.



Oznaczenia miejsc dedykowanych

Jeszcze jedną ważną kwestią jest oznaczenie miejsc dla osoby poruszającej się na wózku lub dla osoby z wózkiem dziecięcym. Według opinii respondentów, pasażerowie nie zwracają uwagi, że zajmują takie miejsca i nie zwalniają go w momencie, gdy pojawi się osoba, dla której jest ono przeznaczone. Potrzebne są wyraźne oznaczenia oraz zwiększanie świadomości społecznej na temat miejsc dedykowanych.

„Jeszcze raz ten właśnie czynnik ludzki. Tak po prostu, jak właśnie te autobusy, tak? Jest tam miejsce wydzielone, tak? Dla wózka. Dla dzieci, które w wózku, tak? Stoją tam albo osoby starsze, albo osoby młode z telefonami. Okej, dobrze. Już ile razy tak przeprosiłem i tak przepraszam (...)

I żeby był to komunikat dla osób pełnosprawnych, że to jest miejsce dla dzieci i dla osób niepełnosprawnych. i tyle. a tutaj nieraz było zdziwienie, że ja wjeżdżam wózkiem... ”

Obsługa pasażerska

W wypowiedziach respondentów można odnotować pełną rozpiętość ocen obsługi personelu transportowego – od ocen bardzo pozytywnych, do bardzo negatywnych.

Co istotne, można odnieść wrażenie, że badane osoby starały się jednak znajdować dobre przykłady, doceniać starania załogi, nawet jeśli coś nie zadziało poprawnie oraz wykazywać się wyrozumiałością np. na ludzki błąd czy brak wiedzy. Należy wziąć pod uwagę, że nie muszą tego robić – osoby z niepełnosprawnościami mają takie samo prawo do właściwej obsługi, jak wszyscy.

Można wyróżnić kilka obszarów opinii osób badanych na temat obsługi w transporcie:

- Odmowa przejazdu osobie z niepełnosprawnością.
- Brak świadomości personelu – niestosowne, czasem wręcz dyskryminujące komentarze, brak znajomości przepisów prawa nt. psów asystujących.
- Reagowanie (lub brak reakcji) na pasażera / pasażerkę z niepełnosprawnością.
- Problem z komunikacją (brak możliwości komunikacji w języku migowym).

Jedna z osób przytoczyła przykłady, kiedy odmówiono jej przejazdu komunikacją miejską. Kierowca wykazał dyskryminującą postawę wobec osoby poruszającej się na wózku elektrycznym – uznał bowiem, że mając taki wózek, nie potrzebuje ona jechać komunikacją publiczną. Sprawa została wyjaśniona po złożeniu skargi przez pasażerkę. Zdarzają się wciąż jednak sytuacje, kiedy osoby kierujące odmawiają przejazdu osobie poruszającej się na wózku elektrycznym z powodu błędnych przekonań o zbyt dużym obciążeniu czy niebezpieczeństwie, związanym z akumulatorami wózka.

Opinie na temat reakcji obsługi transportu na pasażera / pasażerkę z niepełnosprawnością były bardzo różne. Wynika z nich, że zależy to po prostu od uprzejmości danej osoby, a nie ogólnie przyjętych standardów obsługi pasażerów z niepełnosprawnością.

Z wypowiedzi wielu osób wynika, że dużym problemem jest brak świadomości na temat niepełnosprawności (stereotypizujące, dyskryminujące zachowania obsługi) oraz nieznaną przepisy m.in. dotyczących psów asystujących:

Osoby Głuche zwróciły uwagę, że kontrolerzy, konduktorzy mają problem ze skomunikowaniem się z osobą posługującą się językiem migowym. Pojawiła się sugestia nauki podstaw języka migowego z zakresu objętego obsługą pasażera. Innym rozwiązaniem mógłby być dostęp do wideotłumacza na tablecie czy telefonie osoby sprawdzającej bilety.

Zdarzały się także pozytywne opinie, doceniające starania załogi.

„Poza tym w wagonach nie zawsze jest podawana informacja o następnej stacji, czego też niekiedy mi brakuje, ale zauważyłem, że konduktor widząc mnie, osobę niepełnosprawną, bo pokazujemy legitymację osoby niepełnosprawnej, konduktor robił wszystko, aby ta informacja o następnej stacji, o stacji, do której się zbliżamy, w tym konkretnym wagonie, w którym siedziałem, działała.

Nie zawsze te starania odnosiły skutek, aczkolwiek widać było, że tam drużyna konduktorska staje na głowie, żeby jakkolwiek poinformować niewidomego pasażera o tym, jaka będzie powiedzmy następna stacja, ewentualnie i z tym się spotykałem najczęściej, pytają, gdzie pan wysiada, dokąd pan jedzie i wtedy ja mówię, jadę tu i tu i wtedy odpowiednio wcześniej ktoś przychodzi. Aczkolwiek ja niezależnie też w telefonie za pomocą nawigacji mniej więcej jestem w stanie się zorientować, gdzie jestem”.

Usługa asysty

Usługa asysty na dworcu i w pociągu była przez respondentów uznawana za bardzo potrzebną i ułatwiającą, a czasem wręcz umożliwiającą korzystanie z transportu publicznego.

Jednocześnie dość często zdarzały się sytuacje, że asysta nie była świadczona w sposób prawidłowy. Zdarzały się sytuacje, że informacja o zgłoszeniu przejazdu osoby z niepełnosprawnością (zgłoszeniu w wymaganym terminie), nie była przekazana do osób mających udzielić asysty.

Problematyczne jest też zgłaszanie potrzeby skorzystania z asysty z wyprzedzeniem. Osoby z niepełnosprawnościami wskazywały na sytuacje, w których podróż wypada nagle lub nie są w stanie przewidzieć, ile potrwa pobyt w innym mieście (np. wizyta u lekarza).

Kolejnym problemem, zaznaczonym w jednej z wypowiedzi, jest sam proces zgłaszania potrzeby skorzystania z asysty poprzez formularz na stronie internetowej. Zdarza się, że formularze nie spełniają wymagań dostępności cyfrowej, co utrudnia lub uniemożliwia taką drogę zamówienia asysty.



Siatka połączeń

Przede wszystkim mieszkańcy mniejszych miejscowości wskazywali, że siatka połączeń jest niewystarczająca, głównie w kontekście połączenia z większymi miejscowościami. Osoby mieszkające w dużych ośrodkach miejskich uważały, że na terenie miejscowości połączenia są wystarczające. Niemniej konieczność przesiadania się była czynnikiem negatywnym, powodującym nawet rezygnację z podjęcia podróży (zarówno miejskiej jak i międzymiastowej).

„Na pewno jeżeli linia autobusowa jest połączona bez przesiadek to dużo chętniej gdzieś się wybieram.”

Zakup biletu

Część osób, ze znacznym stopniem niepełnosprawności, ma bezpłatne przejazdy komunikacją miejską, ale korzysta z zakupu biletów na przejazdy międzymiastowe. Pozostałe osoby kupują bilety zarówno w komunikacji miejskiej, jak i międzymiastowej. Wiele osób korzysta z możliwości zakupu biletu przez internet, za pomocą aplikacji. Dla niektórych osób jest to bardzo wygodne. Jednak dla części osób kupowanie biletów przez internet bywa problematyczne. Zgłaszane są uwagi dotyczące dostępności takiego procesu zakupu.

„Jeżeli chodzi o taką obsługę, żebym sobie sama mogła na przykład bilet zakupić, to dla mnie to niekoniecznie jest ta strona internetowa jakoś dostępna albo po prostu jakoś tak za bardzo nie umiem sobie z nią radzić. Ja wiem, że tam są wszystkie opcje, ale wybieranie tych ulg, wagonów, miejsc, czasami niekoniecznie mi się dobrze uda zakupić, więc raczej proszę kogoś o pomoc w zakupie takiego biletu.

(...) ja korzystam z czytnika ekranu. i tam próbuję tymi tabulatorami przechodzić, zawsze coś mi przekliknie, coś się źle wczyta. Mi się wydaje, że ja zaznaczam dobrą ulgę, gdzieś potem coś czy strzałką, czy tabulatorem przejdę i już się kliknie inna ulga, coś mi z tym nie idzie.”

Problematyczne okazuje się również kupowanie biletów na zniżkę dla osób z niepełnosprawnościami, np. u kierowcy czy konduktora. Dotyczy to również niejasności w regulaminie przewozów. Ten wątek został także poruszony przez osoby eksperckie – w swoich komentarzach odnieśli się do tego, że transport podmiejski typu busy, świadczony przez prywatnych przewoźników, wymyka się regulaminom dotyczącym praw pasażerskich.

Transport „od drzwi do drzwi”

Taksówki są najwygodniejszą formą transportu, ale po pierwsze są bardzo drogie (co w kontekście niskiego poziomu zatrudnienia osób z niepełnosprawnością w Polsce, sprawia, że dla większości osób może nie być możliwe korzystanie w miarę potrzeb). Po drugie nie są one dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – zapewnianie dostępności może być jedynie dobrą wolą korporacji taksówkowej.

Zatem pojawia się potrzeba funkcjonowania transportu samochodowego, najlepiej finansowanego ze środków publicznych, który będzie dla osób z niepełnosprawnościami bezpłatny lub tańszy niż prywatne przejazdy taksówką z korporacji (np. na zasadzie puli środków do wykorzystania lub limitu liczby przejazdów miesięcznie) oraz dostosowany (np. pod względem obsługi osób z niepełnosprawnościami czy przewozu osób poruszających się na wózkach).

„A jeżeli chodzi o taksówki, jest to oczywiście najwygodniejsza forma, ale niestety najdroższa, bo na PKP mamy duże zniżki, w transporcie miejskim mamy przejazdy darmowe, taksówki kosztują nas tyle samo, ile innych. Jest oczywiście tańszy Uber, Icar, Bolt i inne jakieś podobne z aplikacji. Nie jestem w stanie skorzystać z tej aplikacji. Głównie bazuje to na mapce, na wpisaniu czegoś drobną czcionką na białym tle jest to ciężkie do obsługi i niekoniecznie kompatybilne z aplikacją czytającą. Dodatkowo nie można tam w żaden sposób poinformować albo wybrać opcji, chyba, że to już się zmieniło, dawno nie korzystałam, że jest to przejazd z psem albo jest to przejazd osoby z niepełnosprawnością. z takiej opcji oczywiście korzystałam w Warszawie i w Krakowie, ale we Wrocławiu jeszcze się z tymi spotkałam.

I kolejną rzeczą to jest bariera językowa. Jeżeli już jest opcja, że taksówkarz z Ubera, Bolta czy innej sieci przyjmie moje zgłoszenie, zazwyczaj za pomocą pomocy, próbuję zadzwonić, żeby poinformować, że jestem osobą z niepełnosprawnością z psem, to albo nie odbiera, albo nie rozumie [jest osobą obcojęzyczną – przyp.]”

Jest to ważne w tym kontekście, że nie do wszystkich miejsc dociera komunikacja publiczna i to powoduje wykluczenie osób z niepełnosprawnościami, które z różnych względów nie mogą posiadać czy prowadzić samochodu. Należy też w tym kontekście pamiętać o sytuacji społeczno-ekonomicznej osób z niepełnosprawnościami w Polsce – chodzi o mniejsze szanse na znalezienie i utrzymanie pracy, na zdobycie wysokich kwalifikacji, pozwalających na zdobycie wysokopłatnej pracy, itp.

Innym rozwiązaniem jest program asystentury, o którym wspominały także osoby w wywiadach indywidualnych. Jednak musiałby to być program ogólnopolski, obejmujący osoby z małych i dużych miejscowości, żeby mógł być traktowany jak transport „od drzwi do drzwi”.

Awarie, remonty, pora zimowa

Osoby badane odniosły się również do sytuacji problemowych związanych z awariami sprzętów wspomagających wsiadanie.

„Taka właśnie najświeższa sprawa, dzisiaj się właśnie spóźniam na spotkanie [wywiad fokusowy – przyp.], bo miałam jechać z Wrocławia Mikołajowa, ale po prostu tam dwie platformy przyschodowe się zepsuły i z tego powodu musiałam jechać do Wrocławia Głównego. Ostatnio też tam chciałam jechać z Wrocławia Mikołajowa, też się dwie platformy zepsuły, zrobiłam aferę, zgłosiłam skargę do urzędu. (...) Tam pomimo, że jest ochroniarz, to on nie obsługuje platform, tylko mają jakąś firmę, serwisową, którą ściągają z drugiego końca miasta.

(...) Pomimo, że była ochrona wcześniej powiadomiona, to rano nie działała jedna platforma, a druga się zepsuła właśnie, jak miałam pociąg powrotny, bo tam są jakby dwa perony, pojechałam chyba tylko 4 schodki i ta platforma ze mną się zepsuła. Musieli mnie rodzice z tym jednym ochroniarzem jakoś tam wyciągać spod tej platformy, bo nie można jej było otworzyć i wnosić po schodach.”

Utrudnienia w poruszaniu się występują częściej w okresie zimowym z powodu braku odśnieżania. w czasie rozmowy o podjeździe prowadzącym na perony, osoby poruszyły kwestię korzystania z niego w czasie opadów śniegu.



Ocena rozwoju dostępności transportu w ostatnich latach

Poprawa dostępności w transporcie zdecydowanie jest zauważalna przez respondentów. Zwracali oni uwagę na to, że jeszcze kilka lat temu w zasadzie większości wdrażanych dziś rozwiązań jeszcze nie było lub pojawiały się sporadycznie.

Niektóre osoby deklarowały, że wcześniej również korzystały z transportu, ale było to dużo trudniejsze niż dziś i częściej wymagało wsparcia innych osób. Dla niektórych osób jednak dopiero pojawienie się dostosowań, otworzyło możliwość podróżowania.

Samo tempo zmian było oceniane różnie, często wyrażane opinią, że „jest jeszcze wiele do zrobienia”. Respondenci zaznaczali także, że kierunek zmian jest generalnie dobry, ale wdrażane zmiany nie zawsze są wystarczająco konsultowane z osobami z niepełnosprawnościami.

„Ogólnie, no niby gdzieś tam coś się dzieje, ale tak niespecjalnie zważając na nasze potrzeby. (...) Ludzie się starali przykładowo o lepsze nagłośnienie w tramwajach i w autobusach, a pojawiły się na przykład miejsca dla osób z psami przewodnikami.”

„Oczywiście, znaczy nie są to jakieś, powiedziałbym, super szybkie, zastraszające zmiany, ale powolutku, sukcesywnie brnie ku lepszemu.

Wiadomo, że tutaj przeszkodą też są różne kwestie finansowe, przetargi, architektura dworca niekiedy, czy zwyczajnie brak środków na wymianę taboru, tak? Ale mam wrażenie, że idziemy ku lepszemu.”

Uwagę zwracają opinie, w których pojawia się poczucie, że potrzeby osób z niepełnosprawnościami nie są wystarczająco brane pod uwagę w rozwoju transportu.

„(...) tutaj widzę główny problem taki, że nie tylko się, bo nie rozmawia się z osobami z niepełnosprawnością, ale też się nie pyta obsługi, która po prostu pomaga i też widzi pewne problemy. Także generalnie w mojej opinii nasze potrzeby nie są brane pod uwagę.”

Często pojawiającą się opinią było to, że poprawa w zapewnieniu dostępności w transporcie następuje i kierunek zmian jest pozytywny, natomiast tempo zmian jest w ich odczuciu powolne. Przy czym respondenci wykazywali się zrozumieniem, że wolne tempo zmian wynika z wielu przyczyn, np. proceduralnych czy finansowych.

„Tak, zdecydowanie, zmieniła się na lepsze. Owszem, jest jeszcze dużo pracy, jeszcze dużo rzeczy powinno się zmienić, ale naprawdę widać, że idziemy w dobrą stronę.”

W wypowiedziach można zauważyć oczekiwanie na dalsze zmiany w kierunku zwiększenia dostępności transportu.

„Na pewno jest to proces, który świetnie na przestrzeni lat widać i który postępował od wielu, wielu lat.

Jeszcze 15 lat temu jeździły tutaj Ikarusy, które były totalnie niedostępne dla wózków, a teraz we Wrocławiu jest 2/3 tramwajów i 100% autobusów dostępnych, więc łatwiej trafić na niskopodłogowy niż nie trafić, więc to prawdopodobieństwo jest dużo większe.

Jest lepiej, ale oczywiście jeszcze nie jest idealnie. To idealnie dla mnie jest wtedy, kiedy jest 100% taboru dostępne. Tak jeszcze nie jest, ale ten proces trwa i pewnie za x lat, czy to będzie 4, 5, 7, pewnie w zależności od finansowania



unijnego albo po prostu polityki, pewnie dotrzemy we Wrocławiu do tych 100% również tramwajów, które będą dostępne.”

Jeśli chodzi o komunikację międzymiastową, to zmiana była różnie oceniana – czasem nieco gorzej od komunikacji miejskiej. Jednak były także pozytywne opinie.

„Tu już bywa różnie, bo o ile gdzieś te pociągi na trasie np. Lublin–Kraków, wszystkie są raczej takie niskopodłogowe i jest w porządku, ale gdzieś do Wrocławia jechałam w tamtym roku, to już był ten też taki przedział, gdzie trzeba było się po tych schodkach powspinać. Ale jest lepiej. Na przestrzeni 10 lat też mogę stwierdzić, że jest jakaś ta poprawa.

Od kiedy weszły te takie wagony niskopodłogowe i te takie bezprzedziałowe, to tutaj, jak dla mnie, pod względem mojej wady wzroku, to jest to jakieś rozwiązanie trochę lepsze, jakieś takie bezpieczniejsze. Jest ta przestrzeń, jest więcej ludzi, zawsze gdzieś tam można się kogoś podpytać.

Jest dużo łatwiej też wsiąść, wysiąść. To na pewno. Ale nie wszystkie takie składy jeszcze, więc czasami człowiek może się niemiło zaskoczyć.”

Wśród przeszkód w prawidłowym wdrażaniu dostępności, respondenci wymieniali także brak świadomości osób decyzyjnych, że są to rozwiązania służące wszystkim, nie tylko osobom z niepełnosprawnością i że należy je planować z wyprzedzeniem.

- ▮ **Podsumowując dostępność transportu według badanych osób rozwija się, wciąż jednak brakuje rozwiązania istotnych kwestii. Wracał także**
- **wątek różnicy w zapewnianiu dostępności między dużymi a małymi miejscowościami.**

„Generalnie widać, że małe miejscowości najbardziej cierpią na ten brak dostępności. Tutaj jest dużo takich aspektów, jak szary człowiek gdzieś tam nie zawalczy... Bo osoby decyzyjne nie zawsze o tym mówią, myślą, czy się właśnie wykręcają przepisami lub brakiem pieniędzy, ale zawsze jest łatwo komuś powiedzieć, jeżeli ta osoba ma samochód. Nie każda osoba może go mieć, czy nawet by chciała.”

Informacja o dostępności transportu

- ▮ **Bardzo ważną kwestię jest też docieranie do osób**
- **z niepełnosprawnościami o wdrażanych rozwiązaniach dostępnościowych w transporcie publicznym. Wiele osób takiej wiedzy nie miało.**

Często pojawia się opinia, że trzeba szukać takiej wiedzy, powszechnej, łatwo dostępnej informacji raczej według nich nie ma. Najczęściej badani twierdzili, że dowiadawali się o rozwiązaniach dostępnościowych już w czasie korzystania z transportu, nierzadko przypadkowo

„Nigdy, szczerze powiedziawszy, nie słyszałam.”

„Jak ktoś obserwuje takie wiadomości, to stąd się dowiaduje. a tak zwykle jakoś nie ma takich informacji.”

Osoby, które deklarują, że tego typu informacje do nich docierają, jako źródło wiedzy wskazują media społecznościowe, monitory wewnątrz pojazdów oraz zawodowe zainteresowanie dostępnością.

„Moim zdaniem nie. Jeżeli po prostu nie dowiem się czegoś z Facebooka, ktoś mi tego nie powie, w sensie nie wykażę sama inicjatywy, to ja po prostu nic nie wiem.”

Pojawiła się też opinia, że informacje o dostępności niekoniecznie odzwierciedlają rzeczywiście tę dostępność w transporcie.

„Teoretyczna tak, praktyczna połowicznie. Teoretyczna to znaczy wychwalenie się na Facebooku, w mediach wszelkiego rodzaju, social mediach jest, no bo warto się pochwalić, tym bardziej trzeba podkreślić, że to właśnie tutaj jest, z funduszy europejskiej albo z innych. OK, to tutaj jest, to faktycznie nie musi być plakat, może być powiedziane, napisane. Praktyczna: albo podjedzie ten tramwaj, o którym się chwalili, albo jakiś złom, albo w ogóle nie zauważam, żeby kiedykolwiek podjechał ten, o którym mówią.”

Wiedza na temat finansowania projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej

Wiedza na temat finansowanie projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej była raczej niewielka.

„Nawet nie wiem, z czego projekty są finansowane, bo takich informacji, jak to, nie posiadam.”

„Nie, nie. Gdzieś tam tylko się, ale to bardzo mało. No ale, że skąd z jakichś środków? Nie, nie. No bo widziałam, że drogi, tak? Ale nie zauważyłam w autobusach.”

Największą wiedzę miały osoby zajmujące się dostępnością (ogólnie lub konkretnie w transporcie) lub osoby zainteresowane tematem transportu. Takich osób było niewiele. Ten wynik koresponduje z wynikiem badań ilościowych (ankiet kwestionariuszowych), który został przedstawiony wcześniej.

„Po pierwsze, ja też pracuję w stowarzyszeniach, w NGO, więc raz, że ja to widzę, bo się tym interesuję, dwa, że to widać na tablicach słynnych, które są przy każdym projekcie, szczególnie infrastrukturalnych, widoczne.

Więc ewidentnie jest to proces, wiadomo, że miasto daje z innych środków, ale wsparcie Unii Europejskiej jest widoczne, jest zauważalne tabliczkowo, ale też po prostu w życiu.”

Część osób miała informację, że np. gmina czy miasto zakupiło nowy tabor, niekoniecznie jednak wiedziało z jakich środków.

„Domyślam się, że ze środków unijnych, ale nie jestem tego pewna na 100%. No w większości odnośnie niepełnosprawnych finansuje właśnie Unia, ewentualnie PFRON, ale PFRON bardziej w indywidualne osoby niż grupowo. a grupowo to bardziej Unia, tak? Ewentualnie jeszcze trochę miasto, ale miasto też musi mieć fundusze z czegoś.”

Problematyczne było także samo przekazywanie informacji – osoby, które wiedziały o sfinansowaniu jakiegoś projektu z UE, miały tę wiedzę z tabliczek czy naklejek, które znajdowały się w pojazdach lub na dworach czy przystankach. Jest to informacja dostępna dla osób widzących.

„Prawdopodobnie jest od Unii Europejskiej, bo są czasami zawieszane [naklejki, tabliczki – przyp.]. Nie wiem, czy na pewno, czy dobrze mówię, ale widzę czasami, że zauważam, że to jest z Unii Europejskiej.”

„Tak, tak, jest na przystankach, w autobusach są nalepki, że to jest finansowane z Unii Europejskiej.”

Dla osób z niepełnosprawnością wzroku taka informacja nie jest dostępna.

O ile śledzą np. strony gminy czy miasta, czasem w informacji o jakiejś inwestycji natrafiają na wzmiankę o finansowaniu.

„Pod względem osób niewidomych to niestety nie da się tego jak gdyby zauważyć. Wiem, zdaję sobie na pewno sprawę, że one muszą być gdzieś tam, czy dany autobus, czy cokolwiek, poopisywane. My tego nie widzimy.

Ale czasami się zdarza właśnie, jeżeli przeglądam strony np. gdzieś urzędu miasta, czy jakieś takie informacyjne, jeżeli chodzi o wydarzenia lokalne od siebie z Lublina, no to wiem, że np. dane trolejbusy zostały z jakichś tam środków zakupione, czy jakieś tam bardziej nowoczesne autobusy, czy bardziej energooszczędne.

To się słyszy, więc nie wiem jak z, szczerze powiedziawszy, z pociągami. Czy tutaj też jest jakiś wpływ środków unijnych? Czy faktycznie my mamy jakieś tam tabory zakupywane z środków unijnych?”

„Nie, bo nawet jeżeli by mi walnęli olbrzymi plakat, to będzie to dalej plakat z kolorową plamą, który jeszcze może zasłoni szyby w tramwaju.”

Część osób twierdziła także, że taka informacja nie jest im potrzebna, dlatego jej nie śledzą, po prostu zauważają, że pojawiają się dostosowania dla osób z różnymi potrzebami.



Zalecenia osób z niepełnosprawnościami dotyczące kierunków rozwoju transportu publicznego

W tym rozdziale przedstawione zostały rekomendacje i zalecenia zgłoszone przez osoby z niepełnosprawnościami w kontekście rozwoju transportu publicznego. Wypowiedzi respondentów podczas rozmów dostarczyły istotnych informacji na temat ich oczekiwań i potrzeb. Rekomendacje mają służyć jako wskazówki dla przyszłych projektów i działań mających na celu poprawę dostępności i jakości transportu dla tej grupy społecznej.

Badane osoby zostały poproszone o wskazanie jaki byłby dla nich idealny transport, właściwie dostosowany do ich osobistych potrzeb. Propozycje nie musiały być ograniczone realiami, ale najczęściej takie właśnie były. Rzadko zdarzały się odpowiedzi trudne do zrealizowania (np. metro) lub futurystyczne (autonomiczny samochód) czy humorystyczne (prywatny helikopter). Zaraz po nich, respondenci podawali, czego naprawdę oczekują od transportu publicznego w najbliższej przyszłości.

Wraz z odpowiedziami na pytanie o rekomendację, jakie by dali osobom realizującym projekty transportowe, powstała lista tego, co powinno być wdrażane już teraz oraz w dłuższej perspektywie czasu, docelowo.

Dostępny tabor i przystanki / perony

Stanem docelowym jest zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami równości w korzystaniu z transportu. Można to osiągnąć poprzez m.in. zwiększanie dostępności taboru, brak konieczności zgłaszania chęci skorzystania z asysty z wyprzedzeniem, brak konieczności korzystania z dodatkowych sprzętów. Docelowo transport publiczny powinien wszystkim pasażerom zapewniać bezpieczeństwo, komfort podróżowania, oraz niezależność funkcjonowania.

„No kiedy na przykład nie muszę tego złożyć z wyprzedzeniem, tylko po prostu jadę sobie, kiedy chcę, nie muszę używać tych wind, platform, bo też nie każdy może mnie dźwigać. Tylko po prostu sobie jadę i nikt nie robi z tego wielkiego wydarzenia, tylko po prostu korzystam z tego jak inni.”

Tabor powinien być w 100% niskopodłogowy z rozkładanymi platformami, co zapewni swobodę wyboru między środkami transportu publicznego. Tam, gdzie to możliwe, należy zapewniać także przystanki wiedeńskie, niwelujące różnicę między miejscem wsiadania a podłogą pojazdu.

„(...) żeby ja na moim wózku, była w stanie z niego skorzystać. (...) Mogłoby być więcej dostępnych tramwajów [niskopodłogowych z platformą – przyp.]. Albo przynajmniej więcej przystanków takich, które są wysoko, tak jak na przystanku w centrum [przystanków wiedeńskich – przyp.]. Wtedy bym nie potrzebowała tej platformy, bo byłabym w stanie wsiąść sama, tak? Wtedy byłoby też osobom z dziećmi w wózkach, albo osobom na zwykłych wózkach łatwiej. Czy nawet osobom starszym, którzy mają już problemy z poruszaniem się, też jest łatwiej wsiąść z takiego wysokiego przystanku.”

To samo dotyczy peronów i wsiadania do pociągów.

„W takim idealnym świecie dla mnie, wszyscy przewoźnicy powinni budować perony na jednym poziomie, żeby już nie było tych sprzętów pomocniczych (...), żebym ja już nie musiała nikogo prosić, tylko mogę sobie tak jak wszyscy, jechać pociągiem wtedy, kiedy chcę.”

Ważna jest dalsza modernizacja dworców, peronów i przystanków, w tym uwzględnianie montażu ścieżek prowadzących dla osób niewidomych.

Zwiększanie dostępności transportu publicznego powinno też obejmować m.in.:

- powszechne stosowanie kontrastów (siedzeń, uchwytów, przycisków, strefy wsiadania);
- ujednoczenie umiejscowienia oraz oznaczenia przycisków;
- powszechne stosowanie wypukłych oznaczeń (np. numerów miejsc, oznaczenia miejsc dedykowanych osobom z niepełnosprawnością wzroku);
- jasność przepisów dotyczących miejsc wsiadania osób z niepełnosprawnością do komunikacji miejskiej (m.in. określenie, w którym miejscu na przystanku powinna oczekiwać osoba z niepełnosprawnością, by osoba kierująca pojazdem mogła odpowiednio zareagować – z uwzględnieniem różnorodności potrzeb wśród osób z niepełnosprawnościami, w tym osób z niepełnosprawnością niewidoczną).

Dostępna informacja pasażerska

Wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej i podmiejskiej powinny być wyposażone w systemy informacji pasażerskiej – zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu.

Wraz z rozwojem technologii warto wprowadzać równolegle rozwiązania tej kwestii, np. za pomocą aplikacji. Ważne jednak, żeby pamiętać, aby nie było to jedyne rozwiązanie, ponieważ nie wszystkie osoby korzystają z aplikacji. Dlatego komunikaty w pojazdach to podstawa, ale równolegle można wprowadzać dodatkowe rozwiązania dla użytkowników aplikacji.

Standardem powinno być stosowanie elektronicznych tablic informacyjnych z rozkładem jazdy komunikacji miejskiej z możliwością głosowego odczytania informacji. Taką możliwość należy zapewniać poprzez stosowanie przycisków wyposażonych w naprowadzanie dźwiękowe i kontrastowe oznaczenie. Piloty uruchamiające dźwiękową informację są również dobrym rozwiązaniem, ale problemem może być kompatybilność pilotów z tablicami w różnych miastach (jest to zależne od dostawcy rozwiązania w danym mieście).

Ponadto dla osób niesłyszących informacja powinna być zawsze także w postaci tekstu, zarówno w pojazdach komunikacji miejskiej, jak i międzymiastowej oraz na tablicach elektronicznych na przystankach i peronach. Chodzi zarówno o standardową informację o przystankach, godzinach odjazdu czy ewentualnych opóźnieniach, jak i o informację w przypadku nagłych zdarzeń (awarii, zmiany trasy, zmiany peronu, komunikacji zastępczej, itp.).

Dodatkowo dla osób Głuchych, dla których polski język migowy jest językiem ojczystym, idealnym rozwiązaniem byłoby przetłumaczenie komunikatu na język migowy. To jest zwłaszcza ważne właśnie przy nieprzewidzianych sytuacjach (np. awaria, konieczność przesiadania się do komunikacji zastępczej, zmiana trasy). Na przykład mogłoby to się odbywać za pomocą połączenia z wideotłumaczem, którego obraz osoba kierująca pojazdem, wyświetliłaby na ekranie wewnętrznym (gdzie zwykle jest informacja pasażerska oraz reklamy). Innym rozwiązaniem mogłaby być wyświetlenie takiej informacji w aplikacji telefonu Głuchej osoby.

„Potrzebny jest też tłumacz języka migowego, w jakimś okienku, na przykład na monitorze [wewnątrz pojazdu – przyp.]”

„Obowiązkowe muszą być napisy, (...) żeby to było takie wspólne życie, razem, na równi. No i znajomość języka migowego kontrolerów, konduktorów.”

„Żeby było trochę wygodniej, milej a nie tak, że kontroler mówi coś do mnie a ja nie rozumiem. Tylko, żeby troszeczkę przemigał i żeby ta dostępność napisów też była.”

Pojawił się jeszcze pomysł, żeby w autobusach czy tramwajach rozbudować informację pasażerską o komunikaty dotyczące remontów na drogach oraz niedostępnych w związku z tym przystankach:



„(...) żeby chociaż komunikować w tramwaju oraz na rozkładach jazdy, że dany przystanek jest niedostępny, bo tego nie ma, tej wiedzy. Jeśli ktoś nie wie, no to po prostu się obudzi <o, ja tu nie wysiądę> albo powie mu o tym motorniczy dopiero, że są remonty, coś się tworzy, coś się buduje. Nie ma niestety tej informacji, a szkoda.”

Informacja pasażerska obejmuje również możliwość uzyskania potrzebnej informacji nt. podróży w dogodny dla danej osoby sposób. Jedna osoba wniosła uwagę, że korzysta z kontaktu telefonicznego.

Transport „door-to-door” (od drzwi do drzwi)

Bardzo często powracającym tematem był transport od drzwi do drzwi, jako idealnego uzupełnienia dostępnej komunikacji miejskiej. Taki transport ma wpływ na zwiększenie niezależności funkcjonowania osoby z niepełnosprawnością. Gdy podróż transportem publicznym nie jest możliwa, pojawia się problem proszenia o pomoc, angażowania bliskich itp. w dotarciu w potrzebne miejsce. Zwykłe taksówki to duży koszt, poza tym nie są przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnością, a kierowcy nie są przeszkoleni w kwestii asystowania osobie z niepełnosprawnością.

Dodatkowa asysta w pociągach na długich trasach

Kilkakrotnie pojawił się pomysł dodatkowej asysty w komunikacji międzymiastowej oraz miejskiej. Chodzi o możliwość otrzymania wsparcia, nie przypadkowej osoby podróżującej, ale od osoby mającej wiedzę, jak tego wsparcia udzielić i dla której byłaby to praca. Na dłuższych trasach np. osoby konduktorskie mogłyby zwrócić uwagę na osobę z niepełnosprawnością i co jakiś czas sprawdzać czy czegoś potrzebuje (np. dotrzeć do toalety i wrócić na swoje miejsce – gdy nie ma wypukłych oznaczeń, jest to bardzo trudne, czasem wręcz niemożliwe).

„Może jacyś asystenci osób niewidomych, bo też dużo osób niewidomych spotykam i też nie wiedzą, gdzie wsiąść i gdzie wysiąść. Pytają ludzi po prostu. Też powinny być takie osoby, może w autobusie na przykład, które by gdzieś tam nawigowały te osoby niewidome i starały się pomagać. To też jest ważne. Też się muszą czuć gdzieś tam zagubieni w tym wszystkim. Zwłaszcza jeszcze jak nie ma tych komunikatów głosowych, o których żeśmy rozmawiali.”

„A jeżeli chodzi o tą asystę to faktycznie przydałoby się, żeby czasami troszkę częściej ta osoba się pojawiła, gdzieś zakomunikowała, zapytała się, czy jest jakiś problem, czy nie ma, czy wszystko jest w porządku, czy podróż przebiega ok.”

Zwiększanie połączeń, szybkości, obniżanie kosztów

Wśród zaleceń znalazło się również zwiększanie siatki połączeń, szybkości transportu oraz niższych kosztów podróży.

„Obniżenie kosztów, rzecz jasna. Bezpieczeństwo i większa możliwość dojazdu do miejsca tam, gdzie trzeba dochodzić pieszo. Czyli większa siatka połączeń. Większa siatka połączeń, mniejsza ceny. No i bezpieczeństwo też, rzecz jasna.”

„Na pewno pociągi i gdyby one naprawdę były dostosowane dla wózka, dla osoby poruszającej się na wózku i były te tańsze bilety w Pendolino, to myślę, że częściej byśmy korzystali.”

W kwestii kosztów podróży pojawiła się też uwaga, że nie ma zniżki dla osób z niepełnosprawnościami na przejazdy 1 klasą.

Oprócz powyższych wypowiedzi, pojawiły się także sugestie, żeby wprowadzać więcej buspasów (pasów ruchu tylko dla autobusów), żeby przyspieszyć komunikację autobusową (ominięcie korków).

Szkolenia personelu transportowego

Jednym z najmocniej podkreślanych zaleceń było prowadzenie szkoleń personelu każdego szczebla z dostępności, z udziałem osób z niepełnosprawnościami. Dotyczy to zarówno osób decyzyjnych, jak i bezpośrednio obsługujących pasażerów.

„(...) żeby wzrastała taka świadomość, jeżeli chodzi o Głuchych, żeby jeżeli ktoś spotka sobie Głuchą, żeby nie uciekł. Bo ja traktuję każdego na równi, normalnie. Wiem, że każdy może być miły, też żeby to było z wzajemnością. Ja nie jestem jakiś inny człowiek z innego świata. Żeby to był wspólny świat.

(...) żeby byli świadomi ludzie, że głusi porozumiewają się językiem migowym, a nie tak, żeby ignorowali nas. Na przykład, jeżeli kupuję bilet, a osoba w kasie, widać, że jest zniechęcona na twarzy, ma taką mimikę twarzy, jakby mówiła „o Boże, kto to jest, Głuchy i co ja mam teraz zrobić?” No, a ja jestem zwykły człowiek, który chce zwykły bilet kupić, zwykła sprawa. Także, żeby nie było takich humorów i żeby ta świadomość ludzi wzrosła.”

W wypowiedziach respondentów pojawiła się również sugestia przechodzenia przez obsługę transportu szkoleń z zakresu pojęć odnoszących się do niepełnosprawności, sprzętów i psów asystujących (np. przepisów dotyczących uprawnień osoby z psem asystującym).

Podczas jednego z wywiadów grupowych, osoby uczestniczące dyskutowały nad sposobami uświadamiania osób decyzyjnych w transporcie na temat potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jedna z osób zaproponowała szkolenia z elementami tzw. symulacji niepełnosprawności, podczas których osoba bez niepełnosprawności porusza się na wózku, zakłada okulary symulujące niepełnosprawność wzroku lub porusza się przy pomocy laski z zawiązanymi oczami. Takie zadania osoba wykonywałaby przy udziale osoby z daną niepełnosprawnością.

Niektóre osoby zgadzały się z tym pomysłem, ale nie wszystkie uznały, że jest to trafne rozwiązanie. Kontrargumentem było, że np. osoba widząca, której zawiąże się oczy, nie zrozumie za pomocą tego doświadczenia, jak porusza się i funkcjonuje osoba niewidoma. Pomija się bowiem cały etap nauki orientacji przestrzennej, który może przejść osoba niewidoma. z tego powodu, doświadczenie może nie mieć wartości podnoszącej świadomość osoby bez niepełnosprawności na temat realnych potrzeb osób z daną niepełnosprawnością.

Pojawił się jednak także inny pomysł, polegający na tym, że osoby decyzyjne w projektach transportowych np. przez tydzień poruszają się tylko transportem zbiorowym.

„- (...) zgadzam się z tym, co powiedzieli moi przedmówcy, że rzeczywiście, chyba najlepiej, żeby takie osoby decyzyjne spróbowały, jak to jest. (...) nie wiem, na przykład że przez tydzień żyć bez samochodu i tylko spróbować załatwiać wszystkie rzeczy transportem miejskim, nie? i to już wtedy nawet człowiek się przekona... jak się funkcjonuje.”

Jedną z sugestii było także słuchanie opinii osób z obsługi pociągów, którzy poprzez swoje doświadczenia mogą mieć wiedzę, jakie rozwiązania się sprawdzają w rzeczywistości, a jakie nie.

„I też tak zauważyłam, żeby może częściej słuchać też opinii właśnie obsługi, w sensie nie wiem, konduktorów, bo oni też widzą pewne rzeczy jako, przynajmniej ja mam takie odczucie, że ich się tylko traktuje jako takich pracowników, ale jako osoby, które muszą rozkładać te sprzęty stare, no to albo nie wiem, czy zwiększyć szkolenia.”



Zwiększanie świadomości nt. dostępności

Z wypowiedzi respondentów wynika, że istnieje też potrzeba zwiększania świadomości społeczeństwa na temat dostępności w transporcie.

„Jeżeli chodzi już o ten publiczny transport, no to taki, który zważa na potrzeby osób z niepełnosprawnościami i ze szczególnymi potrzebami, który jest w stanie nie tylko zrobić to dostosowanie według potrzeb, ale jest jeszcze w stanie zrobić kampanię, która uświadomi nieświadomych, dlaczego tak jest i bez absurdów.”

Uświadamianie społeczeństwa nt. potrzeb wdrażania rozwiązań dostępnościowych pojawiło się też w kontekście informacji pasażerskiej w pojazdach komunikacji miejskiej. Chodzi o argument, że osobom widzącym i słyszącym komunikaty o przystankach mogą przeszkadzać. w odpowiedzi na to pojawił się pomysł dodawania informacji do komunikatów – np. dlaczego ich poziom głośności jest istotny.

Samo rozwiązanie, jako zwiększanie świadomości społecznej na temat dostępności jest potrzebne. Jednak należy zwrócić szczególną uwagę, żeby przed ewentualnym wdrożeniem go, szeroko skonsultować pomysł ze społeczności osób z niepełnosprawnościami. Istnieje bowiem ryzyko stygmatyzacji osób z niepełnosprawnościami w przestrzeni publicznej.

Jednak pojawienie się pomysłu tego typu rozwiązania, wskazuje na dużą potrzebę uświadamiania społeczeństwa na temat potrzeb osób z niepełnosprawnościami, co w obszarze transportu publicznego, powinno być jednym z zadań osób realizujących projekty transportowe.

Pojawiły się też bardzo znaczące wypowiedzi, dotyczące wspólnego funkcjonowania osób z i bez niepełnosprawności w jednej przestrzeni społecznej.

„I chodzi o takie rozwiązania systemowe, żeby nie traktowano niepełnosprawnych jak gorszy świat, że my mamy swój świat, a wy macie swój świat. Nie, po prostu jest jeden świat, w którym żyjemy wspólnie.”

„Nie potrzebuje współczucia, potrzebuje tylko zrozumienia i tyle.”

Włączanie osób z niepełnosprawnościami na wszystkich etapach realizacji projektów transportowych

Najmocniej zaznaczonym tematem było włączanie osób z niepełnosprawnościami do realizacji projektów transportowych na wszystkich etapach realizacji (od planowania, po odbiór). Każda grupa osób z daną niepełnosprawnością powinna być reprezentowana przez kilka osób (np. 4-5 osób), ponieważ w danej grupie jest bardzo duże zróżnicowanie, jeśli chodzi o sposób funkcjonowania, potrzeby i możliwości.

„W komunikacji publicznej ogólnodostępnej – słuchanie o potrzebach i niewymyślanie własnych rozwiązań, tylko korzystanie z sugerowanych.”

Ważne jest także zapraszanie osób z niepełnosprawnościami do udziału w różnego rodzaju spotkaniach, dyskusjach nt. dostępności transportu w roli ekspertów i ekspertek.

Oprócz zbierania potrzeb w ramach konsultacji społecznych oraz włączenia osób z niepełnosprawnościami w etap projektowania, należy też pamiętać o tym, by odbiór realizacji również odbywał się z udziałem osób z niepełnosprawnościami (zawsze po kilka osób z danej grupy).

Jako podsumowanie listy zaleceń respondentów nt. rozwoju transportu publicznego niech posłużą następujące wypowiedzi badanych:

„No chyba taka rzecz zasadnicza, to jest ta, żeby zawsze pamiętali po co ten transport w ogóle istnieje, że główny cel, no to żeby ludziom skuteczniej, efektywniej, łatwiej się funkcjonowało w miastach, no i też w innych środkach transportu, żeby te podróże międzymiastowe też odbywały się szybciej itd., nie po to, żeby jeździł i sprzedawać bilety, tylko żeby ludzie mogli skutecznie, efektywnie funkcjonować itd.”

„Uważam, że w dobie tej szeroko pojętej dostępności staramy się o to, żeby dostępne były instytucje, żeby dostępne były strony internetowe. Również transport powinien być dostępny, taki czy inny, do osób z niepełnosprawnością i to nie ulega żadnym wątpliwościom.”

„No i moim marzeniem jest projektowanie uniwersalne, bo wtedy te dwa światy znikają, problem niepełnosprawności w ogóle znika.”



Wnioski z badania wpływu transportu na aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami

Informacje zebrane w ramach metod ilościowych i jakościowych zostały zweryfikowane podczas panelu eksperckiego. Należy wskazać, że większość wniosków przekazanych przez osoby z niepełnosprawnościami została potwierdzona przez ekspertów i ekspertki. Główne bariery podejmowania aktywności zawodowej wśród osób z niepełnosprawnościami, które wymieniły osoby eksperckie, były bardzo zbieżne z wypowiedziami respondentów i respondentek. Zwrócono uwagę na m. in. trudności w korzystaniu z transportu, ale także w samym dotarciu do stacji czy przystanków, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach.

Eksperti wskazali także problemy związane pośrednio z transportem, jak np. utrudniony dostęp do edukacji wyższej dla osób z niepełnosprawnościami, co skutkuje niższymi kwalifikacjami i mniejszą szansą na odnalezienie się na rynku pracy. Ponadto pojawił się także wątek potrzeby uwzględniania kwestii transportu w planowanych inwestycjach.

Bardzo mocno został także podkreślony problem braku włączania osób z niepełnosprawnościami w proces realizacji projektów transportowych w roli ekspertów i ekspertek, co również zdecydowanie wybrzmiało wśród badanych osób z niepełnosprawnościami.

Na podstawie zebranych informacji jakościowych i ilościowych oraz po konsultacji z ekspertami a także na bazie przeprowadzonej analizy desk research można wysnuć następujące wnioski.

Rola transportu publicznego

- ▮ **Transport publiczny odgrywa bardzo dużą rolę w funkcjonowaniu osób z niepełnosprawnościami. Jest częściej wybierany niż**
- **transport prywatnym autem. Dla osób, które z różnych względów (niepełnosprawności, ekonomicznych czy zdrowotnych) nie mogą prowadzić i posiadać samochodu, transport publiczny jest kluczowy w podejmowaniu aktywności społecznej i zawodowej.**

Dla osób korzystających ze swoich samochodów, transport publiczny nie ma aż tak zasadniczego znaczenia, ale również jest ważny, ponieważ zapewnia swobodę wyboru między transportem prywatnym a publicznym. Taki wybór jest warunkowany na przykład tym, że poruszanie się transportem publicznym jest tańsze oraz niekiedy szybsze, niż poruszanie się swoim samochodem.

- ▮ **Dostępność transportu publicznego warunkuje możliwość**
- **samodzielnego funkcjonowania osób z niepełnosprawnościami – jeśli dostępność nie jest zapewniona w pełni, pojawia się czynnik zależności od innych osób i konieczność proszenia o pomoc.**

Dlatego zapewnianie dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami jest jednym z najważniejszych zadań społecznych. Tym bardziej, że – jak zwracają uwagę osoby z niepełnosprawnościami, a także osoby eksperckie – dostępność transportu jest wyznacznikiem rozwoju społecznego. i w taki też sposób należy traktować zwiększanie dostępności w transporcie publicznym.

Wybór środków transportu publicznego

Jeśli chodzi o wybór konkretnych środków transportu publicznego, to w przypadku komunikacji międzymiastowej, osoby badane wybierały zdecydowanie pociągi.



Transport autobusowy dalekobieżny jest niedostępny dla osób z niepełnosprawnościami i to jest zasadniczy powód takiego wyboru.

W komunikacji miejskiej wybór środka transportu jest związany ze stopniem zapewnienia jego dostępności dla danej grupy osób z niepełnosprawnościami. Widać różnicę między regionami kraju w sposobie i poziomie zapewniania dostępności danych środków transportu. Dla niektórych osób dostępnejsze są tramwaje, dla innych raczej autobusy. Wynika to z obecności takich dostosowań jak: pojazdy niskopodłogowe z platformami, zastosowanie systemu informacji pasażerskiej, czy też organizacja przystanków podwójnych. Czasem nawet w obrębie jednego ośrodka miejskiego nie ma zapewnionej np. informacji pasażerskiej zastosowanej we wszystkich pojazdach (z prawidłowym nagłośnieniem).

W zasadzie można zauważyć, że osoby z niepełnosprawnościami nie mają swobodnego wyboru między środkami komunikacji miejskiej – wybierają ten, który w ogóle umożliwia skorzystanie lub zapewnia większą dostępność. Docelową sytuacją jest taka, kiedy osoba z niepełnosprawnością wybiera między tramwajem lub autobusem bez ograniczeń, kierując się swoimi preferencjami, szybkością czy dogodniejszą siatką połączeń (czyli jak inni pasażerowie).

Dostępność transportu publicznego w małych miejscowościach

Wyniki badań pokazują, że różnica w zapewnianiu dostępności transportu publicznego w małych i dużych miastach jest ogromna. W dużych ośrodkach miejskich, co prawda rozwiązania dostępnościowe nie są powszechnie i jednolicie stosowane, ale są zauważalne pozytywne zmiany w tym zakresie. Tymczasem w małych miejscowościach te zmiany nie następują w takim tempie lub nie następują wcale. W badaniu były osoby, które wskazały nawet pogorszenie sytuacji w tym zakresie w małych miejscowościach, z którymi są związane.

Ogromnie ważnym wyznacznikiem w rozwoju transportu powinno być wyrównywanie poziomu zapewnienia dostępności transportu publicznego między dużymi i małymi miejscowościami (obszarami wiejskimi). Tym bardziej, że z badania wynika, że właśnie na obszarach wiejskich aktywność społeczna i zawodowa osób z niepełnosprawnościami jest niska. Zapewnianie dostępności transportu publicznego w małych miejscowościach jest jednym z czynników umożliwiającym podnoszenie aktywności społecznej i zawodowej ogólnie mieszkańców tych obszarów, a w szczególności osób z niepełnosprawnościami.

Zdalne formy aktywności a transport publiczny

Z badania bardzo jasno wynika, że zdalne formy podejmowania aktywności przez osoby z niepełnosprawnościami, nie są czynnikiem warunkującym zwiększenie tej aktywności. Bardzo wiele osób z niepełnosprawnościami deklaruje, że potrzebuje wyjeżdżać, spotykać się ludźmi, nawiązywać relacje społeczne, czego praca zdalna nie zapewnia. Potwierdziły to też opinie eksperckie.

Rozwój narzędzi zdalnych do podejmowania aktywności powinien postępować, ale nie należy traktować go jako najważniejszego czynnika zwiększającego aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami. Zdecydowanie to dostępność transportu publicznego odgrywa tutaj ważniejszą rolę. Jego rozwój jest priorytetem, ponieważ w pełni dostępny transport publiczny zapewnia swobodę wyboru w zakresie sposobu podejmowania aktywności. Innymi słowy – zdalnie pracują te osoby, które tego chcą i potrzebują, natomiast osoby preferujące stacjonarną formę aktywności, nie są ograniczone możliwościami transportowymi.

Ocena dostępności transportu publicznego i zdiagnozowane problemy

Dostępność transportu publicznego w ocenie osób badanych, nie jest na zadowalającym poziomie. Owszem, zauważają one poprawę w zapewnianiu dostępności w ostatnich latach, jednak najczęściej pojawiającą się opinią była taka, że „jest jeszcze bardzo wiele do zrobienia.”

Problemem jest to, że wdrażane rozwiązania nie są jeszcze powszechne, stosowane konsekwentnie, a ponadto często nie działają prawidłowo. Co więcej, często są wprowadzane bez rozpoznania potrzeb i konsultacji osób z niepełnosprawnościami, podczas gdy jest to warunkiem wdrażania i rozwoju prawidłowych rozwiązań dostępnościowych.

Z badania wynika, że pozytywnie jest oceniane zapewnianie niskopodłogowego taboru z platformami, stosowanie systemu informacji pasażerskiej (dźwiękowej oraz tekstowej), stosowanie flag elektronicznych na przystankach, stosowanie kontrastowych oznaczeń uchwytów, przycisków, siedzeń oraz stosowanie wypukłych oznaczeń (np. numerów siedzeń) oraz usługa asysty. Warto zaznaczyć, że dostosowania są pozytywnie oceniane przez większość badanych osób, nie tylko przez osoby, którym dane rozwiązanie jest „dedykowane”.

Tabor niskopodłogowy

Jednocześnie zdiagnozowanymi problemami w przypadku taboru niskopodłogowego są: brak platformy, bez której wsiadanie osób poruszających się na wózkach nie jest możliwe, zacinające się platformy automatycznie rozkładane, brak podwyższonych przystanków, zapewnianie niskopodłogowych pojazdów tylko wybranej części taboru (np. tylko autobusy, tabor kursujący w niedzielę i święta).

System informacji pasażerskiej

System informacji pasażerskiej jest oceniany jako bardzo potrzebne rozwiązanie, wspierające nie tylko osoby z niepełnosprawnością wzroku. Jednak problemem jest brak powszechnego stosowania tego rozwiązania we wszystkich pojazdach, często słaba jakość nagłośnienia, brak aktualizowania trasy przejazdu w przypadku trasy zastępczej. Ponadto rzadko jest stosowany system informacji na zewnątrz pojazdu, a jeśli jest, nie zawsze komunikat jest uruchamiany w momencie zapewniającym swobodne wsiadanie (jest uruchamiany za późno).

Brakuje także zapewnienia informacji np. o awarii czy zmianie trasy w postaci wyświetlanego tekstu, co jest wykluczające dla osób niesłyszących.

Stosowanie flag elektronicznych na przystankach i wyświetlaczy na peronach, jest przez badane osoby oceniane jako niezbędne dla zapewnienia pełnej i dostępnej informacji pasażerskiej. Jednak flagi elektroniczne nie zawsze są wyposażone w możliwość odczytania głosowej informacji z tablicy. Tymczasem wyświetlacze na peronach nie zawsze mają pełną informację, jaka jest przekazywana głosowo (np. o zmianie peronu).

Organizacja przystanków

W badaniu pojawił się także problem z organizacją przystanków, w tym przystanków podwójnych i na żądanie. Jednym z problemów jest brak jasności, w jakim miejscu przystanku powinna oczekiwać osoba z niepełnosprawnością. Osoby z niepełnosprawnością ruchową mają w tym zakresie inne potrzeby niż osoby z niepełnosprawnością wzroku. Ponadto w niektórych miastach na przystankach pojawiają się oznaczone na chodniku miejsca dedykowane osobom z niepełnosprawnością i / lub osobom z wózkiem dziecięcym. Dla badanych osób jest to rozwiązanie wprowadzające zamieszanie, pomijając już fakt umieszczenia tych miejsc poza wiatami przystankowymi oraz brak oznaczeń wypukłych dla osób niewidomych.

Wsiadanie do komunikacji miejskiej jest dla osób z niepełnosprawnościami szczególnie trudne w przypadku przystanków podwójnych. Brak pewności czy osoba kierująca pojazdem zatrzyma się na przystanku ponownie, powoduje stres i dezorientację. Obowiązujący przepis, że kierujący pojazdem powinien się zatrzymać ponownie, w przypadku zauważenia osoby z niepełnosprawnością nie

jest wszędzie stosowany. Ponadto trzeba zwrócić uwagę, że niepełnosprawność pasażera może nie być widoczna, co nie wyklucza potrzeby, żeby pojazd zatrzymał się ponownie na podwójnym przystanku.

Usługa asysty

Usługa asysty jest bardzo potrzebnym rozwiązaniem, ułatwiającym a niektórym osobom z niepełnosprawnością, wręcz umożliwiającym korzystanie z transportu. Jednak badane osoby wskazują na potrzebę poprawy świadczenia tej usługi – od zgłaszania (różne sposoby, np. dostępne formularze online), przez otrzymywanie potwierdzenia zgłoszenia, po przekazywanie informacji obsłudze dworca i pociągu o zamówionej usłudze. Wciąż problematyczne pozostaje konieczność zgłaszania przejazdu przez osobę z niepełnosprawnością z wyprzedzeniem.

Obsługa pasażerska

Z wypowiedzi badanych osób wynika, że jest zauważalna zwiększająca się świadomość obsługi pasażerskiej na temat dostępności i obsługi osób z niepełnosprawnością. Jednak pojawiały się też bardzo negatywne opisy sytuacji, gdzie osoby z niepełnosprawnością doświadczały stereotypizujących a czasem wręcz dyskryminujących zachowań obsługi. Jak podsumowała to jedna z badanych osób, „jest to kwestia losowa” jak zachowa się obsługa na widok osoby z niepełnosprawnością. Całkowicie niedopuszczalne są sytuacje dyskryminujące czy lekceważąca.

Niemniej brakuje też standardów obsługi pasażera z niepełnosprawnością, żeby nie dopuścić też do sytuacji braku reakcji lub nieprawidłowej reakcji obsługi. Na przykład w przypadku, kiedy nie działa zewnętrzny system informacji pasażerskiej, osoby kierujące pojazdem, powinny udzielić osobie niewidomej informacji o numerze linii i kierunku jazdy. Prawidłowa obsługa osób z niepełnosprawnościami powinna być standardową częścią szkolenia z obsługi pasażerskiej.

Podsumowując należy podkreślić, że na współczesnym etapie rozwoju społecznego, rolą transportu jest zapewnienie niezależności i samodzielności poruszania się osób, bez względu na ich poziom sprawności.

Zauważalność finansowania projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej

Większość badanych osób zadeklarowało, że nie ma informacji o finansowaniu projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej. Dla osób niewidomych i słabowidzących informacja ta jest przekazywana w niedostępnej dla nich formie – np. w postaci plakatów, tabliczek czy naklejek. Takie osoby zwykle pozyskują informacje z tekstu odczytywanego czytnikiem ekranu – o ile śledzą informacje na temat rozwoju transportu w swoim regionie. Część osób, które deklarowały, że pozyskują informacje o finansowaniu z Unii Europejskiej, jako źródło wskazywały media społecznościowe oraz monitory wewnątrz pojazdów, gdzie wyświetlają się ogłoszenia. z badania wynika, że niektóre osoby wprost stwierdzają, że nie potrzebują takich informacji, więc ich nie poszukują i nie zwracają na nie uwagi w przestrzeni publicznej.



Wskazówki na przyszłość

Ten rozdział wychodzi poza tradycyjne podsumowanie i skupia się na analizie potencjalnych możliwości i strategii zwiększania dostępności w transporcie. Kluczowym elementem jest uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami we wszystkich aspektach projektowania i rozwijania systemu transportowego. Konsultacje z tą grupą osób przynoszą korzyści zarówno dla twórców projektów, jak i dla podróżujących, poprzez tworzenie dostępnego środowiska transportowego dla wszystkich.

Dalsze zwiększanie dostępności transportu

Dalsze zwiększanie dostępności w transporcie powinno być prowadzone z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami. w tym celu należy prowadzić konsultacje społeczne z udziałem grup osób z różnymi niepełnosprawnościami. Umożliwia to bowiem zbieranie opinii pasażerów na temat funkcjonujących rozwiązań i tego czy działają one prawidłowo czy należy je poprawić, itp.

Na podstawie takiej informacji zwrotnej należy rozwijać stosowanie rozwiązań, które są oceniane przez osoby z niepełnosprawnościami jako potrzebne. z badania jasno wynika, że wiele rozwiązań badane osoby uznały za ważne i potrzebne, zwracają jednak uwagę, że nie zawsze działają prawidłowo lub są zbyt rzadko stosowane.

Tabor niskopodłogowy

Do działań mających na celu zwiększanie dostępności w transporcie należy zaliczyć m.in.: zwiększanie liczby pojazdów niskopodłogowych z platformami umożliwiającymi wsiadanie osobom poruszającym się na wózkach. Docelowo wszystkie pojazdy transportu publicznego powinny być niskopodłogowe.

Wraz z tym powinna się zwiększać dostępność przystanków i peronów, poprzez stosowanie odpowiedniej ich wysokości. Docelowo poziom miejsca wsiadania powinien być zrównany z poziomem podłogi pojazdu.

Informacja pasażerska

W tym zakresie należy dążyć do zapewnienia pełnej dostępności informacji pasażerskiej, czyli:

- stosowania systemu informacji pasażerskiej zewnętrznej i wewnętrznej we wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej;
- zapewnienia stosowania systemu informacji pasażerskiej we wszystkich pojazdach komunikacji międzymiastowej;
- informacja pasażerska powinna być zawsze zapewniona w dwóch formach: dźwiękowej – odczytywanej głosowo oraz wyświetlanej w postaci tekstu.

Dotyczy to również informacji o awariach, zmianie trasy, komunikacji zastępczej. Dla osób Głuchych należy poszukiwać rozwiązań przekazywania takiej informacji także w tłumaczeniu na polski język migowy;

- zapewnienia synchronizacji informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdu w przypadku zmiany trasy;
- oznaczenie dźwiękową informacją zewnętrzną pojazdów komunikacji miejskiej typu nauka jazdy, przejazd techniczny, itp.;
- zapewniania informacji pasażerskiej na wszystkich przystankach w postaci flag elektronicznych, z możliwością uruchomienia odczytywania głosowego informacji za pomocą przycisku – przycisk powinien mieć kontrastowe oznaczenie i naprowadzanie dźwiękowe;
- zapewniania informacji pasażerskiej na wszystkich peronach w postaci wyświetlaczy z pełną informacją, jaka jest przekazywana głosowo, np. o zmianie peronu, opóźnieniach itp.;
- głośność informacji pasażerskiej powinna być dostosowana do panujących warunków akustycznych, np. zwiększana w godzinach szczytu, a zmniejszana w porze wieczornej czy nocnej.

W niektórych miastach do włączania odczytywania głosowego tablicy elektronicznej na przystanku, można używać przeznaczonych do tego pilotów. Należy jednak zwrócić uwagę, że byłoby to uniwersalne rozwiązanie, gdyby każdy pilot był kompatybilny ze wszystkimi tablicami w różnych miastach. Tak nie jest, ponieważ jest to zależne od dostawcy rozwiązania w danej miejscowości. Należy szukać możliwości ujednoczenia tego systemu, jednak póki co można to rozwiązanie traktować jako uzupełniające. Podstawą powinny być przyciski umieszczone na słupie flagi elektronicznej.

Usługa asysty

W przypadku asysty należy zwrócić uwagę na dwa aspekty: zamawianie usługi oraz przekazywanie informacji o zamówionej usłudze obsłudze dworca i pociągu.

Zamawianie asysty jest dostępne poprzez kontakt telefoniczny, jednak według badanych osób nie jest w pełni dostępne przez formularze zgłoszeniowe na stronach przewoźników. Wszelkie strony internetowe i formularze powinny być zgodne ze standardem dostępności cyfrowej WCAG 2.1.

Często zgłaszanym problemem był brak przekazania informacji o zamówionej usłudze asysty do obsługi dworca i pociągu. Należy koniecznie poprawić system przekazywania informacji.

Ponadto problematyczna jest też kwestia konieczności zamawiania asysty z wyprzedzeniem. Nie zawsze da się zaplanować podróż z wyprzedzeniem czy też przewidzieć, ile potrwa wizyta w danym mieście. Należy pracować nad rozwiązaniami, umożliwiającymi osobom z niepełnosprawnościami podróżowanie na zasadzie równości ze wszystkimi, czyli bez potrzeby planowania i dostosowywania się do wymagań przewoźników. Dopóki nie będzie to w pełni możliwe, należy w szkoleniach dla personelu uwzględniać tę kwestię. Chodzi o to, by osoby udzielające asysty starały się zrealizować usługę, dokładając wszelkich starań, bez względu na wcześniejsze zgłoszenie czy jego brak.

W szkoleniach z obsługi pasażera należy także zwracać uwagę na potrzeby osób z niepełnosprawnościami, zwłaszcza podczas długiej trasy. Osoby badane podkreślały, że usługa asysty powinna także obejmować częstszy kontakt z obsługą pociągu, np. w celu upewnienia się czy osoba z niepełnosprawnością potrzebuje dodatkowego wsparcia podczas trasy.

Wdrażanie kolejnych rozwiązań dostępnościowych w transporcie

Wszelkie dalsze planowanie wprowadzania rozwiązań dostępnościowych w transporcie powinno być również szeroko konsultowane z osobami z niepełnosprawnościami. Osoby biorące udział w badaniu, jasno wskazywały, że mają swoje konkretne postulaty dotyczące potrzebnych rozwiązań. Należy je poznawać i wdrażać, tak by osoby bez niepełnosprawności nie decydowały za osoby z niepełnosprawnościami, jakie będą kierunki rozwoju transportu.

Przykładami potrzeb poszukiwania rozwiązań, wynikających z badania, jest ujednoczenie przepisów dotyczących miejsc wsiadania dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasad organizacji przystanków podwójnych. Należy też poszukiwać rozwiązania dla stosowania komunikatów głosowych na zewnątrz pojazdu, informujących o linii i kierunku jazdy. Jeśli na przystanek podjadą dwa pojazdy i oba jednocześnie podadzą komunikat, nie będzie on zrozumiały.

Kolejną kwestią jest rozwiązanie pozwalające zapewnić pełną informację pasażerską osobie Głuchej w polskim języku migowym (np. na monitorach wewnętrznych pojazdu). Jest to szczególnie ważne w przypadku sytuacji awaryjnych na trasie.

Transport door-to-door

Należy rozwijać publiczny dostępny transport „door-to-door”, czyli „od drzwi do drzwi”, jako uzupełnienie komunikacji zbiorowej. Taki transport jest bardzo potrzebny osobom z niepełnosprawnościami, jeśli potrzebują się dostać w miejsce, gdzie nie dociera komunikacja zbiorowa lub kiedy jest ona zbyt skomplikowana (np. konieczność wielu przesiadek).

Transport indywidualny „od drzwi do drzwi” powinien być finansowany lub dotowany ze środków publicznych, tak żeby nie był zbyt dużym obciążeniem finansowym dla osób z niepełnosprawnościami (jak w przypadku korporacji taksówkarskich). Może być to rozwiązane za pomocą puli środków lub limitów bezpłatnych przejazdów do wykorzystania np. w miesiącu przez daną osobę. Powinien być także w pełni dostępny dla osób z różnymi niepełnosprawnościami w zakresie przewozu oraz obsługi pasażerskiej.

Zwiększanie dostępności transportu w małych miejscowościach

Konieczne jest zwrócenie uwagi na rozwój i zwiększanie dostępności transportu w małych miejscowościach. w badaniu bardzo często pojawiały się uwagi, że zapewnianie dostępności w miastach jest na wyższym poziomie, niż w miejscowościach poza dużymi ośrodkami miejskimi.

Rozwój dostępnego transportu w mniejszych miejscowościach jest kluczowy w aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami. Potrzebne jest zwiększanie dostępności taboru i infrastruktury transportowej oraz zwiększanie siatki połączeń z innymi miejscowościami.

Włączanie osób z niepełnosprawnościami

Niezbędne w dalszych działaniach rozwoju transportu jest włączanie przedstawicieli osób z daną niepełnosprawnością. Powinien być to standardowy etap realizacji każdego projektu transportowego i projektowania nowych rozwiązań w transporcie.

Ważne jest, aby poznawać opinie wielu osób z daną niepełnosprawnością, ponieważ w obrębie jednej grupy są osoby o różnych potrzebach i możliwościach funkcjonowania. Na przykład osoby z niepełnosprawnością wzroku mogą być osobami słabowidzącymi, którzy mają inne potrzeby niż osoby niewidome. w przypadku osób niewidomych istotne jest czy osoba jest niewidoma od urodzenia czy utraciła wzroku na późniejszym etapie życia, ponieważ warunkuje to np. znajomość zasad orientacji przestrzennej czy umiejętności czytania w alfabecie Brajla.

Włączanie osób z niepełnosprawnościami w proces rozwoju transportu powinno mieć postać prowadzenia konsultacji, zapraszania tych osób w roli ekspertek i ekspertów do dyskusji na temat kierunków rozwoju transportu, a także prowadzenia szkoleń z zakresu dostępności z udziałem osób z niepełnosprawnościami.

We włączaniu osób z niepełnosprawnościami w proces rozwoju transportu, należy kierować się zasadami samorzecznictwa. Istotne jest, aby pamiętać, że osoby z niepełnosprawnościami nie mają „obowiązku” edukować społeczeństwa czy osób decyzyjnych na temat potrzeb zwiększania dostępności. Oznacza to,

że należy poszukiwać osób gotowych i godzących się na występowanie w roli ekspertów w ramach swojej pracy, za którą należy się wynagrodzenie (jak za każde specjalistyczne konsultacje).

W tym celu warto nawiązywać współpracę ze środowiskami aktywistycznymi, organizacjami działającymi na rzecz osób z niepełnosprawnościami, w których takie osoby pracują, a także z niezależnymi konsultantami i konsultantkami dostępności.

Odpowiedzialność za włączanie głosu osób z niepełnosprawnościami w proces rozwoju transportu, leży po stronie osób decyzyjnych w obszarze transportowym.

Poszerzanie świadomości społecznej na temat dostępności

Bardzo ważną potrzebą jest szerokie informowanie społeczeństwa na temat dostępności transportu. z badania wynika, że osoby z niepełnosprawnościami nie mają łatwego i swobodnego dostępu do informacji o zwiększającej się dostępności w transporcie publicznym. Osoby deklarowały, że o niektórych dostosowaniach dowiedziały się przypadkiem np. z mediów społecznościowych, od znajomych czy już podczas korzystania z transportu.

Mając na uwadze, że dostępność jest w Polsce względnie nową dziedziną wiedzy, można założyć, że ogół społeczeństwa ma jeszcze mniejszą świadomość na temat rozwoju dostępności w transporcie niż osoby z niepełnosprawnościami. Stąd czasem pojawiające się uwagi od osób badanych, że pewne rozwiązania są wycofywane lub rzadko stosowane, np. ściszenie komunikatów głosowych wewnątrz pojazdów, z powodu skarg osób słyszących i widzących.

Innym przykładem są miejsca w pojazdach dedykowane dla osób poruszających się na wózkach lub osób z wózkami dziecięcymi. z wypowiedzi respondentów wynika, że spotykają się oni czasem z brakiem świadomości, uważności innych pasażerów, że miejsce to należy zwolnić, gdy pojawi się osoba, dla której zostało ono przygotowane.

Budowanie świadomości społecznej, że dostępność jest potrzebna i służy wszystkim, powinno być także jednym z zadań realizatorów projektów transportowych. Chodzi o popularyzowanie wiedzy na temat pojawiających się rozwiązań dostępnościowych oraz uzasadnienie, dlaczego są one potrzebne, komu służą.

Docieranie z informacją o rozwoju dostępności w transporcie do szerokiego grona odbiorców, zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami, ma ogromny wpływ na zwiększanie aktywności społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami. z jednej strony zachęca do korzystania z transportu osoby z niepełnosprawnościami. z drugiej strony buduje świadomość społeczną potrzeby zwiększania dostępności, jako czynnika rozwoju społecznego.

Zwiększanie dostępności i powszechności informacji o finansowaniu projektów transportowych ze środków unii europejskiej

Informacja o finansowaniu rozwoju transportu ze środków unijnych powinna być zapewniana w różnych formach, tak aby była dostępna dla osób z różnymi niepełnosprawnościami. Oprócz informacji wizualnych (plakaty, tabliczki, informacje wyświetlane na monitorach wewnątrz pojazdu), powinny być też zapewnione informacje głosowe. Ponadto informacje zamieszczane w mediach społecznościowych czy portalach internetowych muszą spełniać warunki dostępności cyfrowej, czyli jeśli informacja o finansowaniu jest w postaci graficznej (np. logotypy), musi posiadać opisy alternatywne; należy także zapewnić odpowiednią informację w tekście. Wydaje się, że najczęstszymi źródłami wiedzy o środkach unijnych w transporcie były media społecznościowe oraz monitory wewnątrz pojazdów. Warto zatem upowszechnić pożądaną informację tymi kanałami, a także dbać o różnorodną formę przekazu.

Szkolenia z zapewniania dostępności

Dla wszystkich osób realizujących projekty transportowe na wszystkich etapach realizacji tych projektów, należy prowadzić szkolenia z zapewniania dostępności w transporcie. Jak już wcześniej wspomniano, takie szkolenia powinny być prowadzone przy udziale osób z niepełnosprawnościami, występującymi w roli samorzeczników i ekspertów.

Ponadto zdecydowanie należy prowadzić dalej i zwiększać liczbę takich szkoleń dla załogi komunikacji miejskiej i międzymiastowej z obsługi pasażerów z niepełnosprawnością. Szkolenia tego typu powinny wejść do standardowego przeszkolenia pracowników obsługi pasażerów.

Wypracowanie oraz ujednoczenie standardów zapewnienia dostępności w transporcie

Przewoźnicy komunikacji miejskiej powinni stosować jednolite rozwiązania zwiększające dostępność transportu. Chodzi o takie rozwiązania jak na przykład: umiejscowienie i oznaczanie przycisków w pojeździe, stosowanie kontrastowych oznaczeń siedzeń oraz uchwytów czy informacji pasażerskiej. Ważne jest, żeby osoby z niepełnosprawnością nie musiały uczyć się różnie wdrożonych rozwiązań w każdym mieście lub nawet w różnych modelach pojazdów w danym mieście. To samo dotyczy komunikacji międzymiastowej, zarówno przewoźników regionalnych, jak i ogólnopolskich.

Stosowanie standardów dostępności w transporcie powinno być obowiązkiem osób realizujących projekty transportowe, nie jedynie zaleceniami czy dobrymi praktykami. Kontrola stosowania standardów powinna mieć miejsce już na etapie specyfikacji zamówienia i odbioru zamówienia. Prowadzenie wizyt studyjnych czy audytów już po etapie realizacji zamówienia czy wdrożeniu rozwiązania, nie jest wystarczające, ponieważ wykazane nieprawidłowości na tym etapie są trudne do poprawienia czy skorygowania. To z kolei wpływa na tempo wdrażania dostępności w transporcie publicznym, które w badaniu zostało ocenione jako wciąż zbyt wolne i niewystarczające.

Prowadzenie dalszych badań pogłębiających tematykę wpływu transportu na poszczególne aspekty życia osób z niepełnosprawnościami

W czasie badania wiele osób stwierdziło, że prowadzenie tego typu badań jest bardzo istotne i potrzebne. Jednym z zaleceń badanych było także prowadzenie więcej i częściej badań potrzeb transportowych, nie tylko w kontekście niepełnosprawności, ale ogólnie potrzeb pasażerskich.

Warto również rozważyć przeprowadzenia badania potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnością intelektualną oraz osób opiekujących się lub asystujących osobom z niepełnosprawnością intelektualną. Badanie takie powinno być w pełni dostosowane do potrzeb i możliwości tych osób. Chodzi o przeprowadzenie uproszczonego badania kwestionariuszowego oraz pogłębiającego dla osób z niepełnosprawnością intelektualną, które są w stanie samodzielnie wziąć udział w takim badaniu. Badanie powinno być współtworzone i współprowadzone przez osoby (lub organizacje) specjalizujące się w pracy z osobami z niepełnosprawnością intelektualną. Ponadto w przypadku osób z niepełnosprawnością intelektualną, które nie są w stanie samodzielnie wziąć udziału w badaniu i nie poruszają się samodzielnie transportem publicznym, badanie powinno uwzględniać potrzeby osób opiekujących się lub asystujących tym osobom. Zapewni to możliwość zbadania potrzeb transportowych osób opiekujących się, które mogą się znacznie różnić od potrzeb osób z niepełnosprawnością intelektualną.

Warto kontynuować prowadzenie badań potrzeb, także badań pogłębionych, np. ze szczególnym uwzględnieniem osób mieszkających poza dużymi ośrodkami miejskimi czy z rozdzieleniem rodzajów transportu (na komunikację miejską i międzymiastową).

Bibliografia

1. D. Kukla, Poradnictwo zawodowe i praca zawodowa jako integralny proces rewalidacji zawodowej osób z niepełnosprawnością, „Edukacja Ustawiczna Dorosłych”, 2004, nr 4
2. Konstytucja RP z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz.U. z 1997 Nr 78, poz. 483)
3. Konwencja Organizacji Narodów Zjednoczonych z 13 grudnia 2006 roku o prawach osób z niepełnosprawnością
4. Older people and Public Transport. Challenges and Chances of an Ageing Society, Rupprecht Consult, August 2007
5. Osoba niepełnosprawna aktywnym uczestnikiem życia społecznego i zawodowego. Rzeszów: Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej ROPS. 2014
6. Prognoza ludności na lata 2014–2050, Główny Urząd Statystyczny
7. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020
8. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020
9. Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020
10. Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020
11. Uchwała Sejmu RP z dnia 1 sierpnia 1997 roku – Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. z 1997 Nr 50, poz. 475)
12. Ustawa z 4 kwietnia 2019 roku o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz.U. z 2019, poz. 848)
13. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 Nr 5 poz. 13)
14. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 roku o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 2010 Nr 214, poz. 1407)

15. Ustawa z 19 lipca 2019 roku o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. z 2019 poz. 1696)
16. Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014–2020

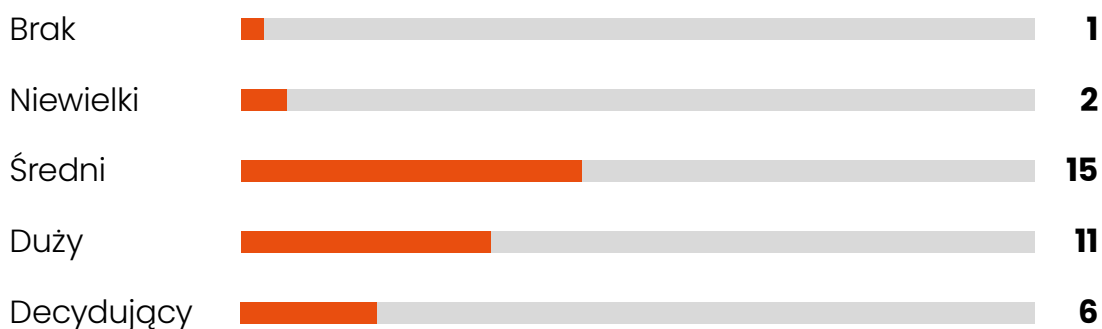
Załącznik nr 1

Wybrane czynniki brane pod uwagę przy poszukiwaniu pracy (n=35)

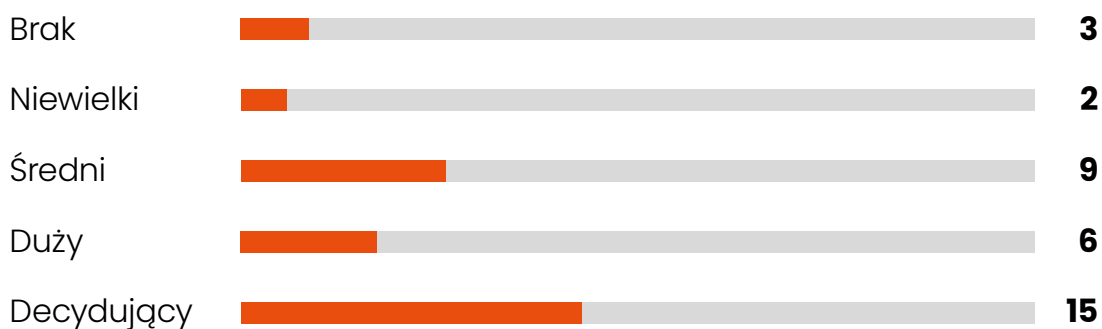
Czynnik	Brak wpływu	Niewielki wpływ	Średni wpływ	Duży wpływ	Decydujący wpływ
Wynagrodzenie	1	2	15	11	6
Dostosowane miejsce pracy	3	2	9	6	15
Dogodny transport do pracy	2	1	5	11	16
Elastyczny czas pracy	2	2	8	12	11
Opinie o pracodawcy	2	4	7	14	8
Możliwość rozwoju	3	1	10	10	11
Możliwość pracy zdalnej	7	5	8	5	10
Bliskość miejsca pracy od miejsca zamieszkania	1	3	10	10	11
Inne czynniki	7	6	12	4	6

Źródło: opracowanie własne

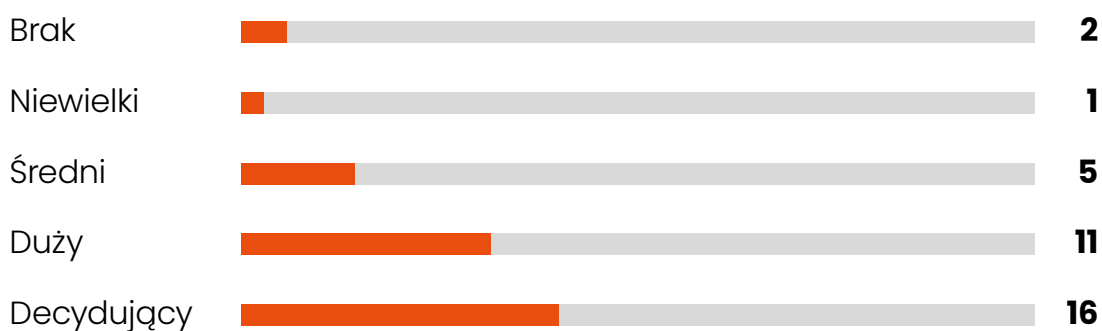
Wpływ wynagrodzenia:



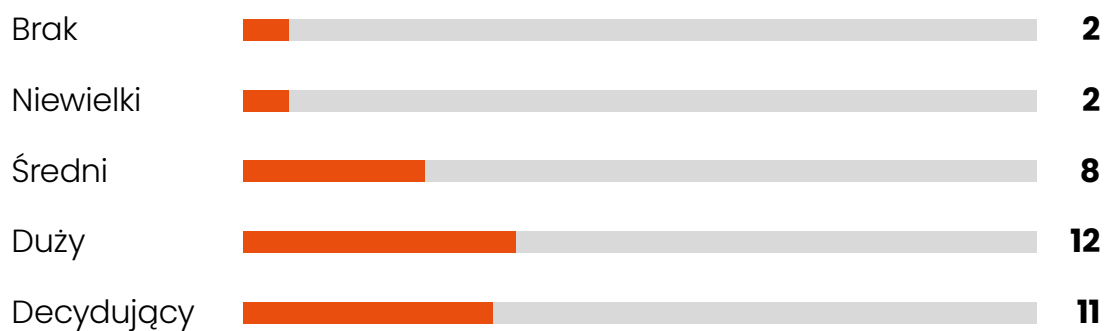
Wpływ dostosowania miejsca pracy:



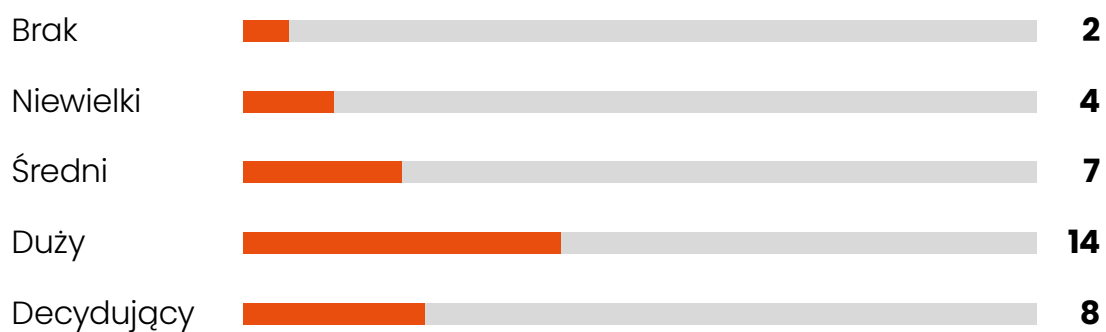
Wpływ dogodnego transportu do pracy:



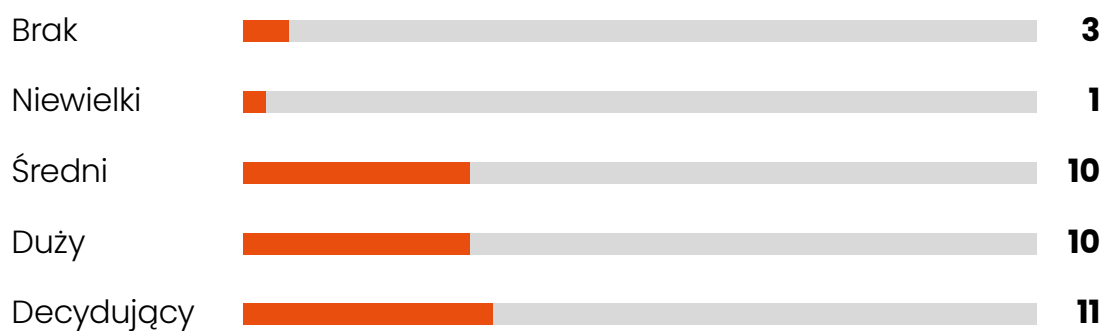
Wpływ elastycznego czasu pracy:



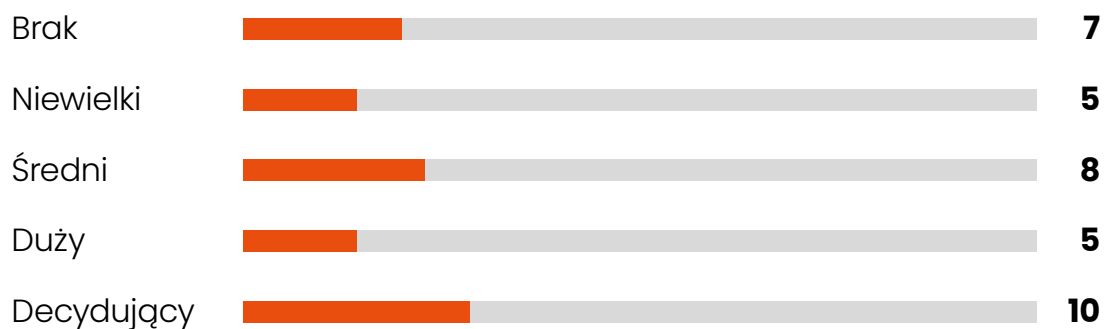
Wpływ opinii o pracodawcy:



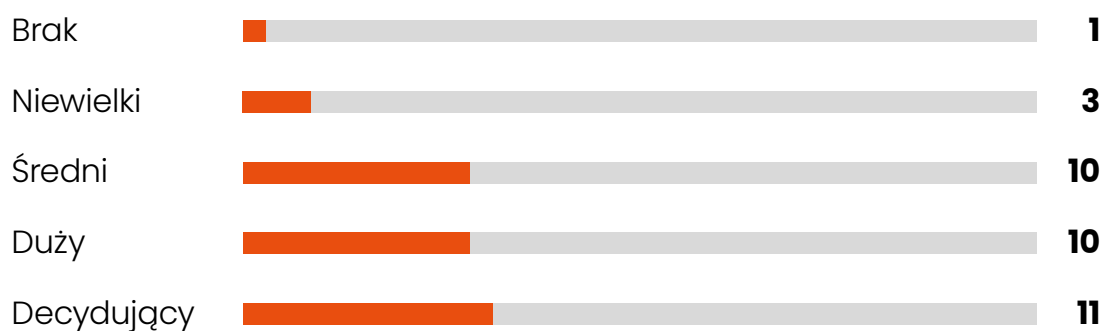
Wpływ możliwości rozwoju:



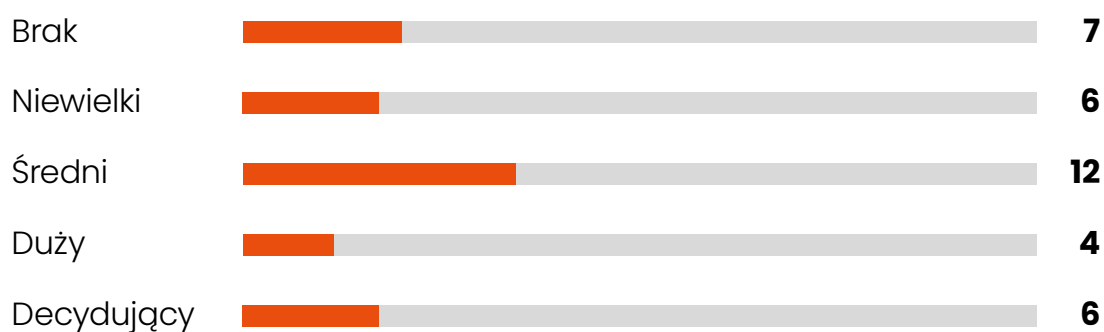
Wpływ możliwości pracy zdalnej:



Wpływ bliskości miejsca pracy od miejsca zamieszkania:



Wpływ innych czynników:



Źródło: opracowanie własne

Załącznik nr 2

Wpływ wybranych czynników na wybór uczelni

Czynnik	Brak wpływu	Niewielki wpływ	Średni wpływ	Duży wpływ	Decydujący wpływ
Renoma uczelni	4	3	7	2	1
Przyszły zawód / profesja	0	1	5	2	9
Oferta programowa uczelni	1	2	3	4	7
Koszty	2	0	9	2	4
Dostępność uczelni (wsparcie dla osób z niepełnosprawnościami)	3	4	5	3	2
Bliskość od miejsca zamieszkania	4	2	2	3	6
Opinia rodziny / znajomych / doradców / specjalistów	7	2	4	3	1
Dogodny transport na uczelnię	5	3	3	5	1
Inne czynniki	7	0	4	3	3

Źródło: opracowanie własne

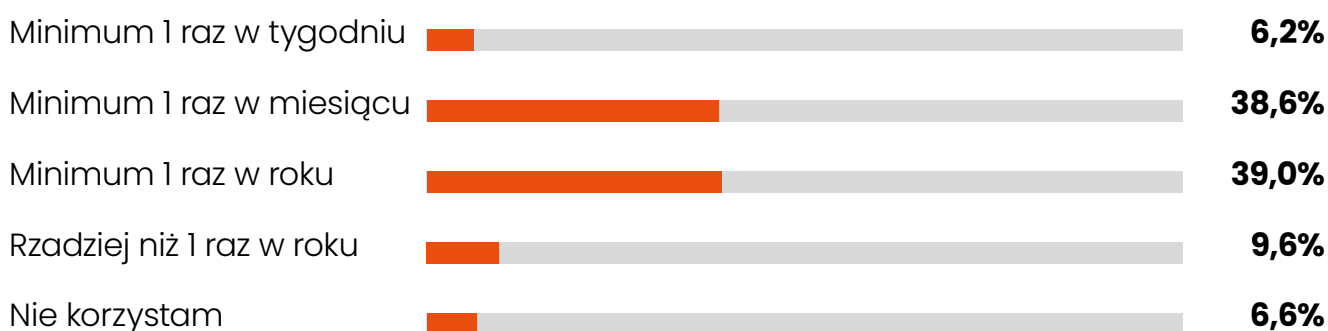
Załącznik nr 3

Częstotliwość korzystania z miejsc / form aktywności – wykresy w podziale na miejsca (n=241)

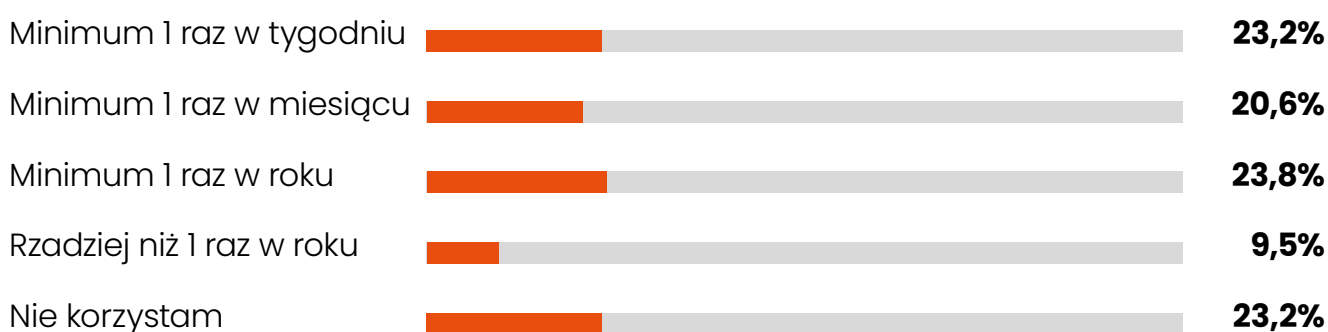
Sklep:



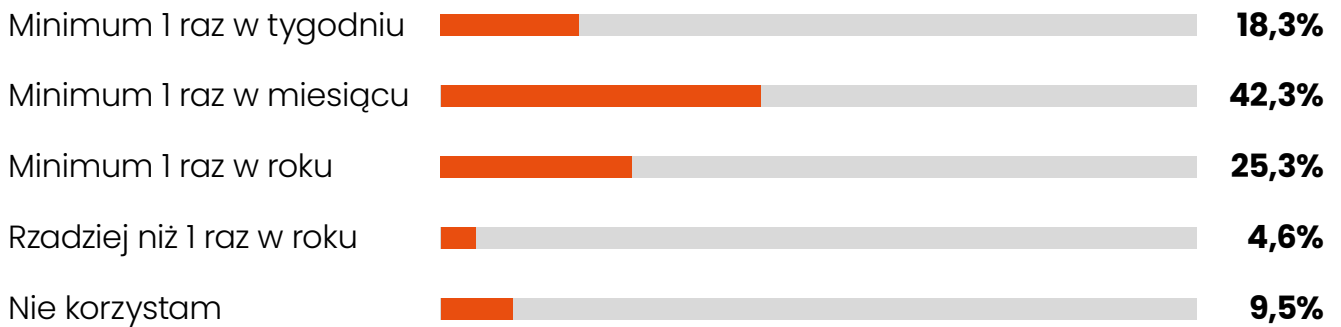
Obiekty kulturalne:



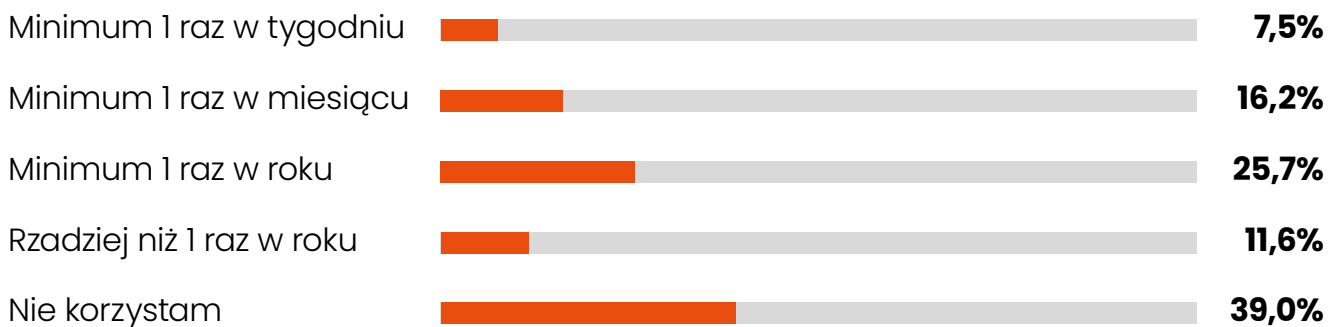
Obiekty sportowe:



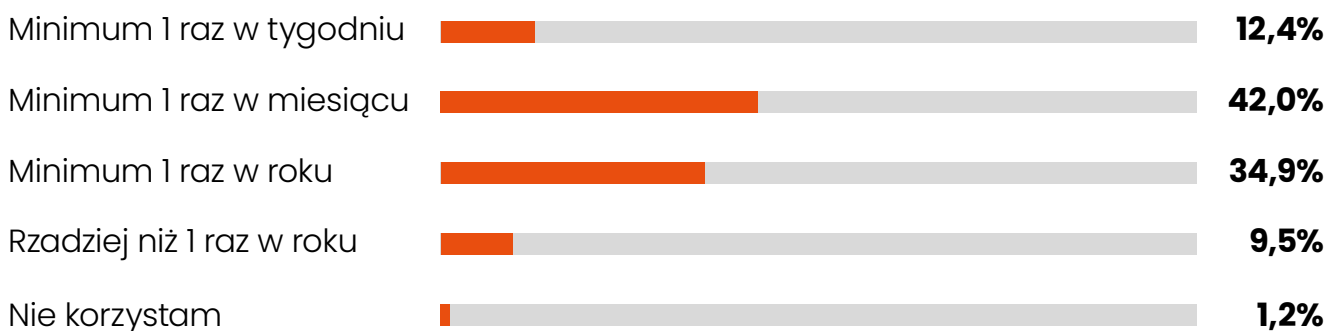
Restauracja/kawiarnia/pub:



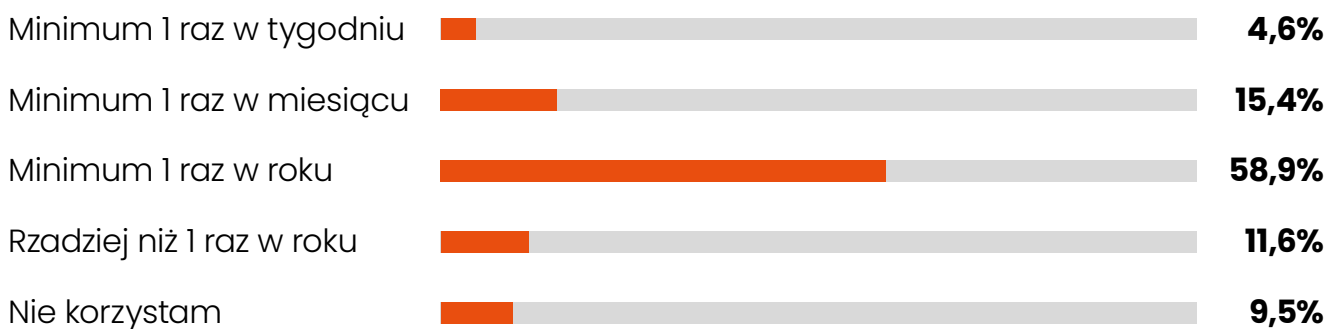
Biblioteka:



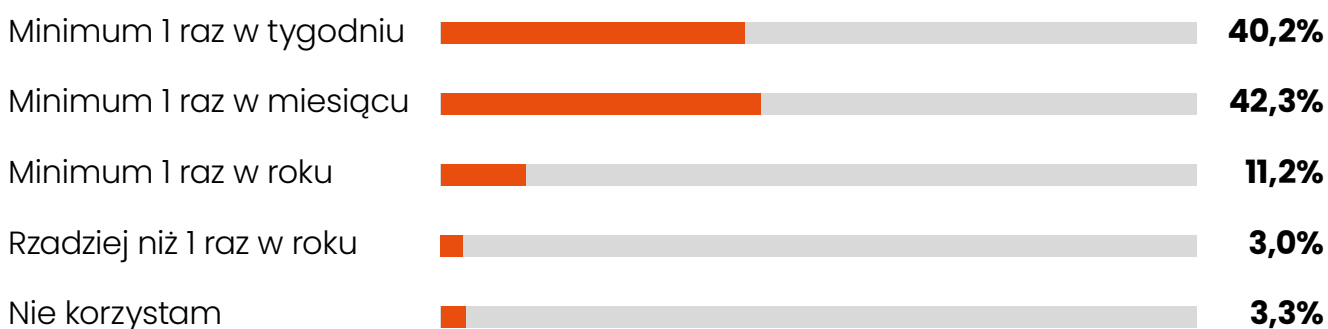
Przychodnia lekarska:



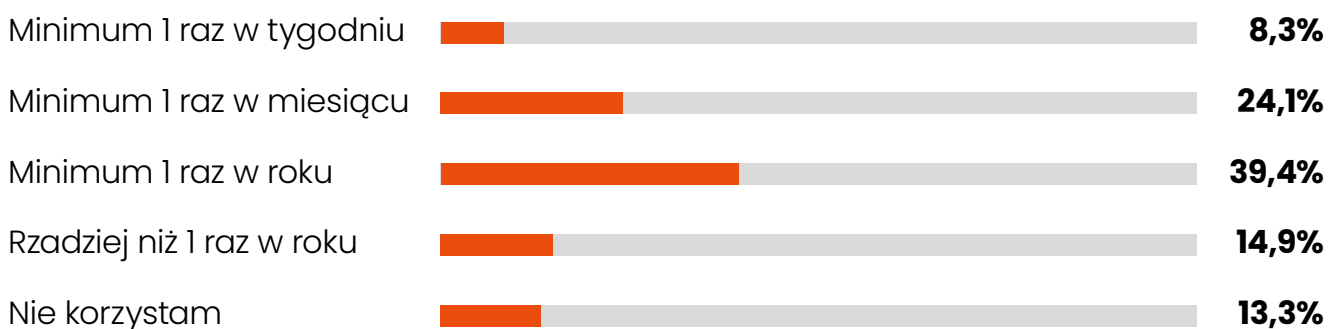
Wyjazdy turystyczne:



Spotkania ze znajomymi:



Imprezy/wydarzenia:

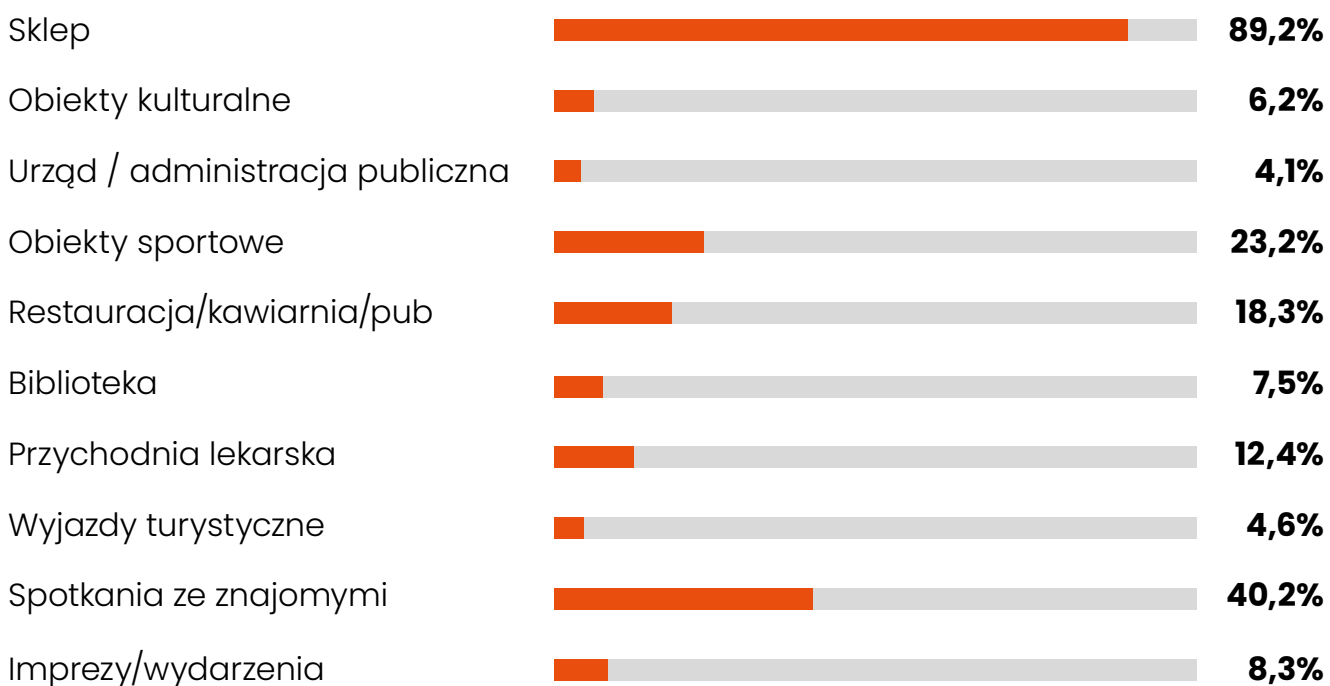


Źródło: opracowanie własne

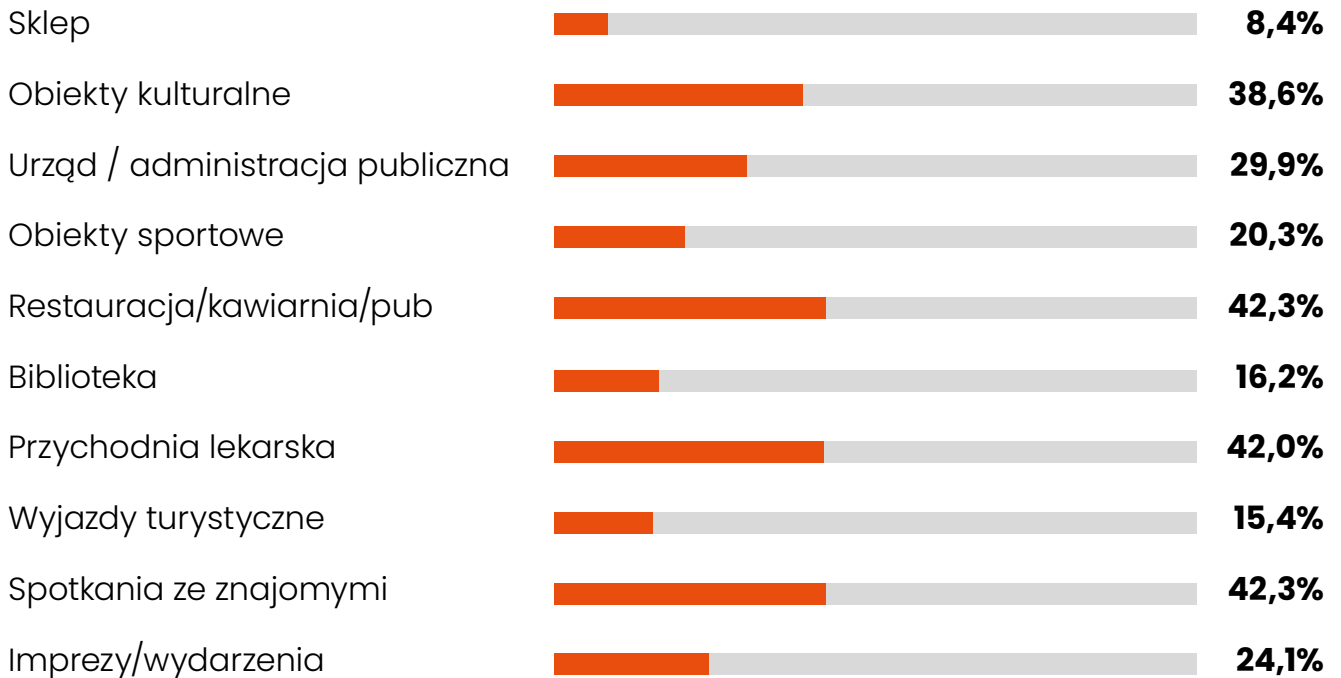
Częstotliwość korzystania z miejsc / form aktywności – wykresy w podziale częstotliwości (n=241)

Wartości udziałów procentowych na danym wykresie nie sumują się do 100%, ponieważ są one przeliczone w odniesieniu do 241 respondentów, a nie liczby wskazań dla danej częstotliwości.

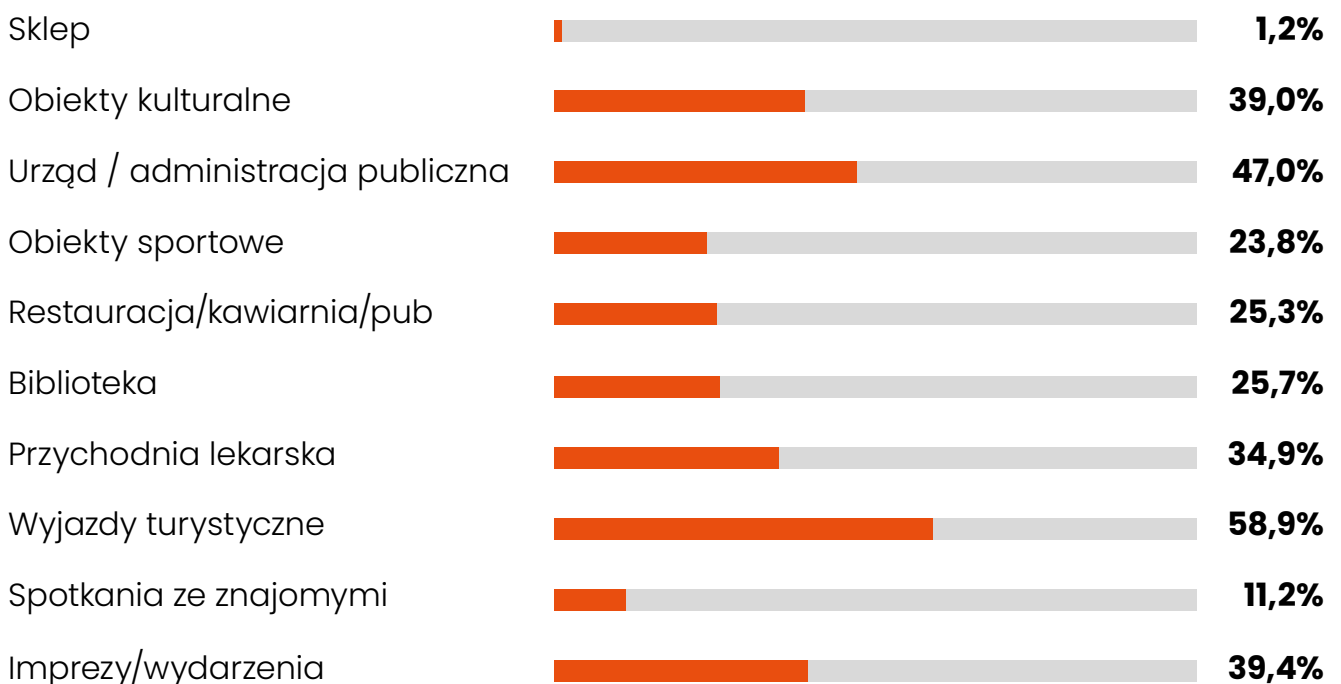
Minimum 1 raz w tygodniu:



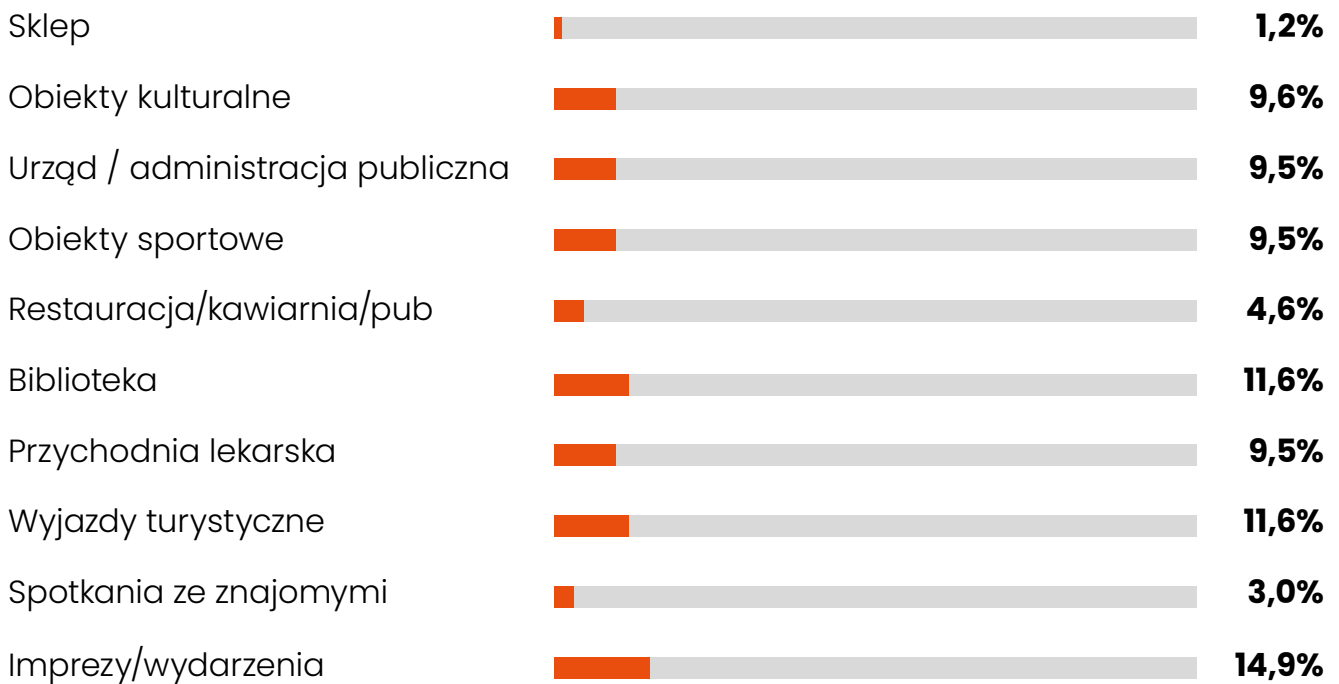
Minimum 1 raz w miesiącu:



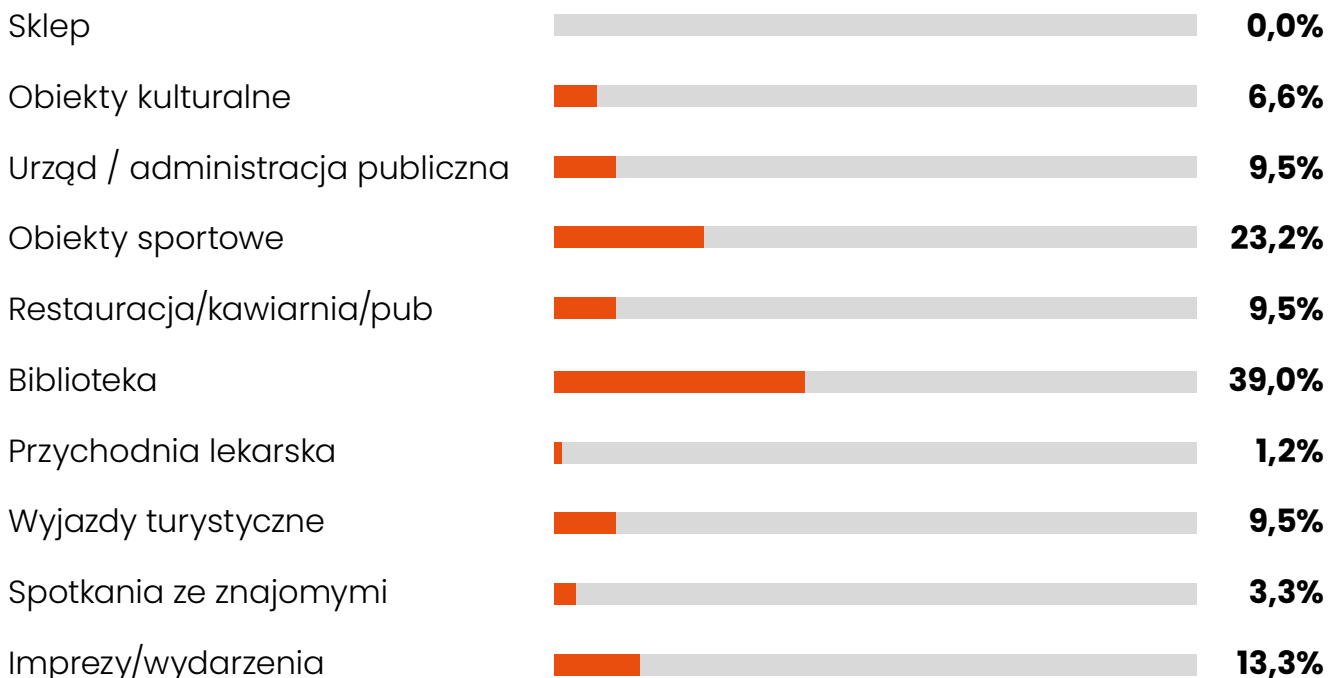
Minimum 1 raz w roku:



Rzadziej niż 1 raz w roku:



Nie korzystam:



Źródło: opracowanie własne



Warszawa, maj 2023

cupt.gov.pl