

Dostępność

zielone światło dla wszystkich

Nr 1/2023



Redakcja:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Paweł Engel

Publikacja została sfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

Copyright by Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Spis treści



Prawo na rzecz dostępności w transporcie

Dostępność w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej.....	7
Europejski Akt Dostępności – EAA	9
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 – TSI PRM – wejście w życie 1 stycznia 2015	15
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – weszło w życie 7 czerwca 2023	18
Rozdział V – osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się	18
FEnIKS – Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027	20
Działania na rzecz równości, integracji i niedyskryminacji	24
Podsumowanie.....	25



Nowoczesne technologie

Trendy w projektowaniu urządzeń/interfejsów związanych z transportem w kontekście dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami..... 27

Wstęp.....	28
Bruksela.....	30
Trondheim.....	32
Łódź.....	35
Wiedeń.....	38
Portugalia.....	40
Manchester.....	42
Appleford.....	43
Podsumowanie.....	44



Blaski i cienie projektowania i wdrażania dostępności w transporcie

Blaski i cienie dostępności transportu w Krakowie.....46

Wywiad z Rafałem Świerczyńskim, prezesem zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.....	47
---	----



Dostępność w projektach finansowanych z funduszy Unii Europejskiej

Dostępność u naszych beneficjentów 51

„Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez inwestycje infrastrukturalne, m. in. utworzenie węzła integracyjnego Gdynia Chylonia”	52
„Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru”	56



Dostępne podróże małe i duże

Lazurowe Wybrzeże na wózku inwalidzkim - co warto zobaczyć? 60

Wstęp.....	61
Lazurowe Wybrzeże - jak dostać się z Polski?	61
Podróż samochodem z niepełnosprawnością - dostępność infrastruktury przy drogach...62	
Riwiera francuska - co warto zobaczyć na lazurowym wybrzeżu w trakcie urlopu?...62	
Nicea i okolice - jak zwiedzać Lazurowe Wybrzeże?.....	63
Komunikacja miejska w Nicei.....	64
Lazurowe Wybrzeże - jak poruszać się po okolicy?.....	64
Cannes - miasto celebrytów	64
Co warto zobaczyć w Monako?.....	66
Mentona - brama Lazurowego Wybrzeża	66
Saint-Tropez z Nicei - jak się dostać?	66
Lazurowe Wybrzeże - co jeszcze warto zobaczyć?.....	68
O autorce.....	68



Obowiązkowa lektura dostępnościowa

„Nie widzę przeszkód” 70



Prawo na rzecz dostępności w transporcie

Dostępność w nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej

Polityki lub inaczej zasady horyzontalne to priorytetowe kierunki rozwoju społecznego i gospodarczego Unii Europejskiej. Dotyczą trzech podstawowych obszarów: zrównoważonego rozwoju, równości szans i niedyskryminacji oraz równości płci. Wokół tych trzech zasad zbudowany został porządek prawny obowiązujący przy realizacji projektów finansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Szczególną rolę zajmują w nim dokumenty regulujące kwestie zapewnienia dostępności produktów i usług (w tym transportowych) dla osób z niepełnosprawnościami. W rozdziale przybliżono ostatnie zmiany uregulowań.

Autorka:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Nowa perspektywa to nowe wyzwania. Przez najbliższe lata krajobraz polskiego transportu publicznego kształtować będą w dużej mierze fundusze nowej perspektywy finansowej. Na projekty związane z transportem w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (dalej; FENiKS) – zastępującym Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko) przeznaczono prawie 16 mld euro. Ważnym elementem projektów realizowanych w ramach FENiKСа będzie dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym o ograniczonej możliwości poruszania się. W grupie tej są osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby doświadczające trwałych lub czasowych ograniczeń funkcjonalnych.

Wraz z nową perspektywą finansową do obiegu prawnego wejdą nowe przepisy obejmujące swym zakresem dostępność. Są to m.in. Europejski Akt o Dostępności (z ang. European Accessibility Act (dalej: EAA) oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. EAA określa wymagania dostępności dla sprzętu komputerowego oraz urządzeń takich jak biletomaty, terminale płatnicze i bankomaty. Obejmuje również usługi łączności oraz strony internetowe przewoźników. Rozporządzenie 2021/782 odnosi się m.in. do obowiązku posiadania niedyskryminujących przepisów przez przewoźników, czy do obowiązku zapewniania pomocy na stacjach kolejowych i w pociągach.

EAA jest dyrektywą co oznacza, że zostanie wdrożony do polskiego prawodawstwa ustawą. Projekt ustawy wdrażającej jest procedowany. Zgodnie z jego założeniami nowe przepisy będą obowiązywały od czerwca 2025 roku.

W kolejnych częściach poddano analizie EAA, Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1300/2014 – TSI PRM, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 oraz program FENiKS wybierając najważniejsze zapisy określające kontekst prawny dla dostępności.

Europejski Akt Dostępności – EAA

Co podlega EAA?



Produkty wytworzone po 28 czerwca 2025:

- Konsumenckie komputery ogólnego przeznaczenia (tj. komputery, tablety, laptopy) oraz systemy operacyjne dla tych systemów sprzętowych,
- Terminale płatnicze (np. w sklepach lub restauracjach),
- Terminale samoobsługowe związane z usługami objętymi dyrektywą (bankomaty, automaty biletowe, automaty do odprawy, interaktywne terminale samoobsługowe dostarczające informacji, z wyłączeniem terminali zainstalowanych jako zintegrowane części pojazdów transportowych, samolotów, statków lub taboru kolejowego),
- Konsumenckie urządzenia końcowe z możliwością wykonywania obliczeń interaktywnych, wykorzystywane do usług łączności elektronicznej (smartfony, tablety zdolne do wykonywania połączeń),
- Konsumenckie urządzenia końcowe z interaktywną zdolnością obliczeniową, używane do dostępu do audiowizualnych usług medialnych (np. sprzęt telewizyjny, np. smart TV, obejmujące usługi telewizji cyfrowej),
- E-czytniki książek.



Usługi świadczone na rzecz konsumentów po 28 czerwca 2025 r:

- Usługi komunikacji elektronicznej (na przykład usługi telefoniczne).
- Usługi zapewniające dostęp do audiowizualnych usług medialnych (na przykład, strony internetowe lub aplikacje kanałów telewizyjnych oraz platformy wideo na żądanie takie jak Netflix),
- Następujące elementy usług transportu pasażerskiego (z wyjątkiem usług miejskich, miejskich, podmiejskich i regionalnych, dla których stosuje się wyłącznie elementy wymienione w pkt 5):

1. Strony internetowe
 2. Aplikacje mobilne
 3. Bilety elektroniczne i usługi związane z biletami elektronicznymi
 4. Dostarczanie informacji o usługach transportowych, w tym informacji o podróży w czasie rzeczywistym informacje o podróży w czasie rzeczywistym
 5. Interaktywne terminale samoobsługowe, z wyjątkiem zainstalowanych jako zintegrowane części pojazdów
- Usługi bankowości konsumenckiej (np. wypłacanie pieniędzy, przelewy, bankowość internetowa, otwarcie rachunku bankowego),
 - E-booki,
 - Handel elektroniczny (czyli strony internetowe lub aplikacje mobilne, za pośrednictwem których firmy sprzedają swoje produkty lub usługi online).

Wyłączenia spod EAA:

- Terminale samoobsługowe zainstalowane jako zintegrowane części środków transportu, samolotów, statków lub taboru kolejowego,
- Strony internetowe, aplikacje mobilne, bilety elektroniczne i usługi sprzedaży biletów elektronicznych oraz dostarczanie informacji o usługach transportowych, w tym informacji o podróży w czasie rzeczywistym usług transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego,

Usługi bankowe są ograniczone do usług konsumenckich.

Obowiązki usługodawców:

1. Usługodawcy zapewniają, aby ich usługi były projektowane i świadczone zgodnie z wymogami dostępności określonymi w EAA,
2. Usługodawcy wyjaśniają, w jaki sposób usługi spełniają mające zastosowanie wymogi dostępności. Informacje podawane są do wiadomości publicznej w formie pisemnej i ustnej, w tym w sposób dostępny dla osób z niepełnosprawnościami. Usługodawcy przechowują te informacje przez cały okres świadczenia danej usługi,

3. Usługodawcy zapewniają, by istniały procedury służące zachowaniu zgodności świadczenia usług z mającymi zastosowanie wymogami dostępności. Usługodawcy należycie uwzględniają zmiany dotyczące okoliczności świadczenia usługi, zmiany mających zastosowanie wymogów dostępności oraz zmiany w normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych, na podstawie których deklaruje się zgodność usługi z wymogami dostępności,
4. W przypadku niezgodności usługodawcy przyjmują środki naprawcze niezbędne do doprowadzenia do zgodności danej usługi z mającymi zastosowanie wymogami dostępności. Ponadto, w przypadku gdy dana usługa nie spełnia mających zastosowanie wymogów dostępności, usługodawcy niezwłocznie informują o tym właściwe organy krajowe państw członkowskich, w których usługa ta jest świadczona, podając szczegółowe informacje, zwłaszcza na temat niezgodności oraz zastosowanych środków naprawczych,

Na uzasadnione żądanie właściwego organu usługodawcy udzielają mu wszelkich informacji koniecznych do wykazania zgodności danej usługi z mającymi zastosowanie wymogami dostępności. Na żądanie tego organu współpracują oni z nim w zakresie działań podejmowanych w celu zapewnienia zgodności z tymi wymogami.

Obowiązki podmiotów gospodarczych zajmujących się obrotem produktami:

EAA obejmuje producentów i ich upoważnionych przedstawicieli, importerów i dystrybutorów. Muszą oni zapewnić, że na rynek UE wprowadzane są wyłącznie produkty dostępne. Producenci muszą przeprowadzić procedurę oceny zgodności z EAA i umieścić na produktach oznakowanie CE jako gwarancję.

Importerzy muszą upewnić się, że przeprowadzono ocenę zgodności z EAA i że produkt jest opatrzony oznakowaniem CE przed przywozem jakiegokolwiek produktu.

Dystrybutorzy są zobowiązani sprawdzić, czy dystrybuowany przez nich produkt jest opatrzony oznakowaniem CE.

Jeżeli w którymkolwiek momencie podmiot gospodarczy stwierdzi, że produkt nie spełnia wymogów dostępności zawartych w EAA, musi on podjąć natychmiastowe działania naprawcze lub wycofać produkt z rynku.

Producenci i importerzy (art. 9.8) muszą prowadzić rejestr produktów, które nie są zgodne z EAA i dostarczyć wszystkie informacje techniczne organowi krajowemu, który o nie wystąpi.

Producenci, importerzy i dystrybutorzy muszą współpracować z organami nadzoru rynku w celu dostosowania produktu do wymagań EAA.

Producenci i importerzy muszą wskazać jeden punkt kontaktowy. Dane kontaktowe muszą być podane w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

Producenci, importerzy i dystrybutorzy muszą również zapewnić, aby do produktu dołączone były instrukcje obsługi oraz informacje dotyczące bezpieczeństwa w języku łatwym do zrozumienia dla użytkowników końcowych.

Procedura postępowania na szczeblu krajowym w przypadku produktów niespełniających mających zastosowanie wymogów dostępności:

W przypadku, gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego mają wystarczające powody, by uważać, że dany produkt objęty zakresem stosowania niniejszej dyrektywy nie spełnia wymogów dostępności, dokonują one oceny tego produktu pod kątem spełnienia wszystkich wymogów określonych w EAA. W tym celu odpowiednie podmioty gospodarcze w pełni współpracują z organami nadzoru rynku.

W przypadku, gdy w toku oceny, organy nadzoru rynku stwierdzą, że dany produkt nie spełnia wymogów, niezwłocznie zobowiązują odpowiedni podmiot gospodarczy do podjęcia wszystkich określonych przez te organy stosownych działań naprawczych w celu zapewnienia zgodności produktu z tymi wymogami w rozsądnym terminie, współmiernie do charakteru niezgodności.

Organy nadzoru rynku zobowiązują odpowiednie podmioty gospodarcze do wycofania danego produktu z obrotu w dodatkowym rozsądnym terminie, jedynie jeżeli odpowiedni podmiot gospodarczy nie podejmie adekwatnych działań.

Zgodność usług:

1. Państwa członkowskie ustanawiają, wdrażają i okresowo aktualizują odpowiednie procedury w celu:
 - a. sprawdzania zgodności usług z wymogami określonymi w EAA,
 - b. rozpatrywania skarg lub sprawozdań dotyczących kwestii odnoszących się do niezgodności usług z wymogami dostępności określonymi w EAA,
 - c. sprawdzania, czy dany podmiot gospodarczy podjął niezbędne działania naprawcze.
2. Państwa członkowskie wyznaczają organy odpowiedzialne za wdrożenie procedur, w odniesieniu do zgodności usług. Państwa członkowskie zapewniają, aby społeczeństwo było informowane o istnieniu, obowiązkach, nazwie, pracach i decyzjach tych organów. Organy te udostępniają na żądanie te informacje w formatach dostępnych.

Egzekwowanie przepisów:

1. Państwa członkowskie zapewniają istnienie odpowiednich i skutecznych środków zapewniających przestrzeganie EAA.
2. Środki, o których mowa w ust. 1, obejmują:
 - a. przepisy, na podstawie których konsument może wnieść skargę na mocy prawa krajowego do sądu lub właściwego organu administracyjnego, aby zapewnić stosowanie krajowych przepisów transponujących przepisy EAA,
 - b. przepisy, na podstawie których organy publiczne lub prywatne stowarzyszenia, organizacje lub inne podmioty prawne, które mają uzasadniony interes w zapewnieniu zgodności z niniejszą dyrektywą, mogą występować na mocy prawa krajowego do sądu lub właściwego organu administracyjnego w imieniu skarżącego, albo dla wsparcia go, za jego zgodą, w ramach dowolnego postępowania sądowego lub administracyjnego dotyczącego egzekwowania obowiązków określonych w EAA.



Sankcje:

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji nakładanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie EAA i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia.
2. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Muszą im też towarzyszyć skuteczne działania zaradcze w przypadku niezapewnienia zgodności przez podmiot gospodarczy.
3. Państwa członkowskie bezzwłocznie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie powiadamiają ją o każdej późniejszej zmianie, która ich dotyczy.
4. Sankcje uwzględniają zakres niezgodności, w tym jej wagę oraz liczbę niezgodnych z przepisami produktów lub usług, jak również liczbę dotkniętych nimi osób.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 – TSI PRM – wejście w życie 1 stycznia 2015

Zakres objęty TSI



Podsystem „Infrastruktura”:

TSI ma zastosowanie do wszystkich stref publicznych stacji przeznaczonych do transportu pasażerów, które są kontrolowane przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji.

Powyższe obejmuje dostarczanie informacji, zakup biletu, jego kasowanie, w razie potrzeby, oraz możliwość czekania na pociąg:

- Parkingi dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- Trasy pozbawione przeszkód,
- Drzwi i wejścia,
- Posadzki,
- Sygnalizacja przeszkód przezroczystych,
- Toalety i stanowiska przewijania dzieci,
- Meble i urządzenia wolno stojące,
- Kasy i automaty biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta,
- Oświetlenie,
- Informacje wizualne: drogowskazy, piktogramy, informacja drukowana lub dynamiczna,
- Informacje mówione,
- Szerokości peronów i krawędzie peronów,
- Koniec peronu,
- Urządzenia wspomagające wsiadanie znajdujące się na peronach,
- Jednopoziomowe przejścia przez tory.



Podsystem „Tabor”:

TSI ma zastosowanie do taboru, który wchodzi w zakres TSI „Lokomotywy i tabor pasażerski” i który jest przeznaczony do przewozu pasażerów:

- Siedzenia,
- Miejsca na wózki inwalidzkie,
- Drzwi,
- Oświetlenie,
- Toalety,
- Przejścia,
- Informacje dla pasażerów,
- Zmiany wysokości,
- Poręcze,
- Przedziały do spania dostępne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- Położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego.



Podsystem „Ruch kolejowy”:

TSI dotyczy procedur umożliwiających spójną eksploatację podsystemów „Infrastruktura” i „Tabor”, gdy pasażerowie są osobami niepełnosprawnymi lub osobami o ograniczonej możliwości poruszania się.



Podsystem „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”:

TSI ma zastosowanie do systemów informacji wizualnej i dźwiękowej dla pasażerów, umieszczonych na stacjach i w taborze:

1. Aplikacje dla przewozów pasażerskich, w tym systemy informowania pasażerów przed podróżą i w czasie jej trwania, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu;
2. Aplikacje dla przewozów towarowych, w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – weszło w życie 7 czerwca 2023

Rozdział V – osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się

Prawo do przewozu:

Obowiązek posiadania niedyskryminujących przepisów dotyczących przewozu PRM oraz oferowania biletów bez dodatkowych opłat.

Informacje dla osób z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się:

Obowiązek informowania o dostępności stacji i taboru (również w dostępnych formatach).

Pomoc na stacjach kolejowych i w pociągu:

Zasady udzielania pomocy PRM:

- asystent osobisty może podróżować według specjalnej taryfy lub nieodpłatnie, w miarę możliwości obok osoby, której asystuje. Jeśli przewoźnik wymaga by PRM podróżowały z asystentem wówczas asystent jest uprawniony do podróży bezpłatnej w miarę możliwości obok osoby, której asystuje;
- umożliwianie podróży z psem asystującym zgodnie z przepisami krajowymi;
- w pociągach, w których nie ma personelu, zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z pociągu. Pomoc powinna być realizowana przez przeszkolony personel pełniący służbę na stacji;

- podczas odjazdu ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przesiadania się na takiej stacji lub przyjazdu na nią zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc w taki sposób, aby osoba ta była w stanie wsiąść do pociągu, przesiąść się w celu skorzystania z kolejnego połączenia, na którą posiada bilet, lub wysiąść z pociągu pod warunkiem obecności wyszkolonego personelu na służbie. W przypadku gdy o potrzebie pomocy powiadomiono z wyprzedzeniem zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia udzielenie pomocy zgodnie z wnioskiem;
- na stacjach kolejowych, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z niego, jeżeli w pociągu znajduje się wyszkolony personel;
- w przypadku braku wyszkolonego personelu w pociągu i na stacji zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowe podejmują wszelkie rozsądne starania w celu umożliwienia osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się dostępu do podróży kolejją;
- obowiązek podejmowania działań zmierzających do zapewnienia PRM takich samych usług jak pozostałym pasażerom w przypadku gdy osoby te nie mogą mieć dostępu do tych usług w sposób niezależny i bezpieczny.

Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się.

Urządzenia wspomagające i psy towarzyszące:

Obowiązek pokrycia kosztów naprawy uszkodzonego sprzętu lub zastąpienia psa w przypadku jego śmierci w sytuacji spowodowanej przez przewoźnika.

Szkolenie personelu:

Obowiązek zapewnienia szkolenia personelu z zakresu udzielania pomocy PRM

FEnIKS – Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021–2027

Priorytet III: Transport miejski

Podstawowym celem wsparcia będzie dążenie do stworzenia warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego nisko i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób ze szczególnymi potrzebami).

Wsparcie finansowe będzie przeznaczane dla inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego,

- węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast),
- miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszo-rowerowego),
- rozwiązania IT,
- działania związane z obsługą i integracją usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności),
- dostosowanie systemu sprzedaży biletów i systemu informacji pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami),
- przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Priorytet IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności

Głównym celem jest dokończenie do 2030 r. sieci bazowej TEN-T.

Realizowane w tym celu szczegółowym będą projekty budowy i przebudowy dróg na krajowej sieci drogowej, uzupełniające brakujące elementy ciągów zaliczonych do sieci bazowej TEN-T.

Priorytetem w sektorze kolejowym TEN-T będzie zapewnienie stosownej infrastruktury dla płynnego i bezpiecznego ruchu kolejowego, uzupełnienie odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, usprawnienie połączeń między siecią bazową a sieciami transportowymi państw trzecich, wdrożenie efektywnych systemów zarządzania ruchem, w szczególności ERTMS. W celu wsparcia ruchu towarowego dofinansowane będą projekty na rzecz poprawy infrastruktury w trzech korytarzach towarowych RFC (North Sea-Baltic, Baltic-Adriatic, Amber).

Dofinansowana zostanie infrastruktura obsługi pasażerów w tym przystanków, stacji oraz dworców kolejowych. W ramach programu przewiduje się dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych wraz z terenem przyległym z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań w aspekcie ich konserwacji oraz budowę nowych dworców (w tym stanowiących zintegrowane węzły przesiadkowe).

Priorytet V: Wsparcie sektora transportu z EFRR

Cel szczegółowy 3.1 – rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T – dokończenie sieci kompleksowej TEN-T

W ramach celu szczegółowego przewiduje się wsparcie w ramach TEN-T: budowy i przebudowy dróg w sieci kompleksowej, portów morskich i infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (z wyłączeniem RIS).

Projekty drogowe będą ukierunkowane na poprawę dostępności głównych centrów administracyjnych i gospodarczych kraju oraz dostępności zewnętrznej kraju. Niezbędne jest także powiązanie głównych multimodalnych węzłów komunikacyjnych z istniejącą siecią drogową oraz zwiększenie przepustowości istniejącej sieci na newralgicznych odcinkach. Finansowane będą także projekty

budowy obwodnic miast na ww. sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) w TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg, a także uwzględnione w zawartych Kontraktach Programowych drogi w miastach na prawach powiatu. Wszystkie budowane drogi będą dostosowane do nacisku 11,5 tony/oś (115 kN/oś).

Wspierane będzie także rozmieszczenie infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnymi paliwami alternatywnymi.

W zakresie transportu morskiego wsparcie z funduszy UE uzyskają inwestycje w portach morskich w sieci bazowej TEN-T. Wsparcie przeznaczone będzie również na inwestycje w dostęp od strony morza do portu leżącego w sieci kompleksowej TEN-T.

Przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej w TEN-T. Finansowane będą projekty służące przywróceniu obowiązującej klasy żeglowności oraz ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, a także, w miarę dostępności środków, wsparcie służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej.

Cel szczegółowy 3.2 - rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej

W ramach celu szczegółowego przewiduje się wsparcie infrastruktury transportu drogowego, kolejowego oraz wodnego śródlądowego poza TEN-T, a także bezpieczeństwa ruchu drogowego, kolei miejskich, taboru kolejowego i transportu intermodalnego zarówno w sieci jak i poza TEN-T.

Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane poprzez budowę kluczowych obejść miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym.

Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TEN-T obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych).

W sektorze kolejowym projekty na liniach poza siecią TEN-T będą dotyczyły budowy i modernizacji linii kolejowych i węzłów transportowych dla przewozów o charakterze ponadregionalnym. Kontynuowana będzie elektryfikacja linii kolejowych. Typy projektów (infrastruktura liniowa i punktowa, projekty multilokalizacyjne, infrastruktura obsługi pasażerów) będą analogiczne jak w przypadku realizowanych na sieci TEN-T.

Kontynuowane będą działania w celu unowocześniania pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego do obsługi sieci TEN-T jak i poza nią, obejmujące zakup nowego taboru, w tym specjalistycznego sprzętu technicznego oraz modernizację istniejącej bazy.

Zadania w sektorze IT na kolei koncentrować się będą na wdrażaniu systemów monitoringu, aktywnym podejmowaniu działań w zakresie cyberbezpieczeństwa oraz wdrażaniu nowych technologii usług i systemów teleinformatycznych. Ponadto, istotnym stanie się powiązanie usług cyfrowych, obsługujących podmioty działające na tym rynku.

W celu poprawy bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług oraz szeroko rozumianej poprawy dostępności kolei, dofinansowanie otrzymają projekty umożliwiające wdrażanie systemów sterowania dotyczące realizacji systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów służących jej integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności, zintegrowany systemy biletowy (w tym Wspólnego Biletu), jak i systemy poprawiające bezpieczeństwo przewożonych towarów itp.

Planowane jest również finansowanie działań na rzecz upowszechniania mobilności multimodalnej, w tym zapewnienia dostępu do informacji o podróżach multimodalnych oraz budowy systemów, np. informatycznych, do obsługi ww. informacji.

Planowana jest m.in. budowa centralnego systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zakup specjalistycznego sprzętu technicznego czy likwidacja miejsc niebezpiecznych.

Finansowane będą mogły być także projekty o charakterze edukacyjno-promocyjnym, skierowane do różnych grup społecznych oraz wiekowych mające na celu podnoszenie świadomości obywateli w zakresie zagrożeń i eliminację nieprawidłowych zachowań na obszarach kolejowych.

Priorytetem w zakresie transportu intermodalnego będzie budowa i przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych oraz dedykowanej infrastruktury kolejowej (m. in. bocznice) / portowej /drogowej, niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ sieć transportu wodnego, zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, zakup lub modernizacja taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych oraz zakup lub modernizacja systemów teleinformatycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym.

Działania na rzecz równości, integracji i niedyskryminacji

Wdrażanie wsparcia odbywać się będzie z poszanowaniem fundamentalnych praw człowieka określonych w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej, w tym m.in.: Ochroną danych osobowych, Wolnością wyboru zawodu i prawem do podejmowania pracy, Wolnością prowadzenia działalności gospodarczej, Prawem własności, Równością wobec prawa, Niedyskryminacją, Równością kobiet i mężczyzn, Integracją osób niepełnosprawnych, Ochroną środowiska, Prawem do dobrej administracji, Prawem dostępu do dokumentów, Prawem do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu, możliwości zwracania się do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich w przypadkach niewłaściwego administrowania w działaniach instytucji, organów i jednostek organizacyjnych Unii, z wyłączeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykonującego swoje funkcje sądowe. W całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów będą uwzględniane zasady transparentności, równości szans kobiet i mężczyzn, przeciwdziałania dyskryminacji z jakichkolwiek przesłanek prawnie niedozwolonych, a także zrównoważonego rozwoju, zgodnie z art. 9 Rozporządzenia UE 2021/1060 oraz Załącznikiem III do Rozporządzenia UE 2021/1060.



Podsumowanie

Każdy z analizowanych dokumentów obejmuje inny zakres rzeczowy. EAA skupia się na urządzeniach elektronicznych i usługach realizowanych poprzez te urządzenia. TSI PRM określa wymagania techniczne dla infrastruktury i taboru. Rozporządzenie 2021/782 odnosi się do praw uczestników transportu. Natomiast FENIKS określa obszary dofinansowania.

Wraz z wejściem w życie nowych przepisów na uczestników rynku transportu zbiorowego nałożone zostaną nowe obowiązki. Dzięki temu podniesie się ogólny poziom dostępności transportu. Część wprowadzanych nowymi przepisami wymagań w pewnym zakresie była już objęta funkcjonującymi w Polsce aktami prawa. Dostępność cyfrowa (zakres EAA) ma swoje podstawy w Ustawie o dostępności cyfrowej. Dostępność infrastruktury i taboru od 2002 roku określa TSI PRM. Obowiązki wynikające z Rozporządzenia 2021/782 można było wywodzić z Ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami czy Konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami.

Nowe przepisy tworzą bardziej precyzyjny katalog produktów i usług, które zostały objęte wymaganiami dostępnościowymi. Wskazują wprost na elementy otoczenia (urządzenia płatnicze, biletomaty, terminale samoobsługowe), które muszą spełniać wymagania dostępności. Dzięki temu już na etapie wprowadzania urządzeń na rynek będą one musiały odpowiadać wymaganiom dostępnościowym. Rozwiązanie takie umożliwi poprawę dostępności w tych obszarach, które

wcześniej mogły „wymykać się” przepisom dostępnościowym. Znak CE na produktach objętych np. przepisami EAA poświadczał będzie spełnienie wymagań przepisowych. Organizatorzy transportu zyskają dzięki temu dodatkową możliwość upewniania się, że kupowane przez nich produkty są dostępne.

Znak CE może rodzić niebezpieczeństwo zaprzestania sprawdzania dostępności przez przewoźników. Możliwa jest bowiem sytuacja, gdy dbałość o dostępność sprowadzi się do ustalenia czy producent/dostawca/usługa posiada znak CE. Istotne zatem pozostaje utrzymywanie wysokiego priorytetu dla dostępności w transporcie – stałe uwrażliwianie wszystkich uczestników procesu w zakresie analizowania i testowania rozwiązań proponowanych przez rynek. Tym bardziej, że producenci sami będą odpowiadać za dostępność swoich produktów, a w systemach, w których twórca jest jednocześnie audytorem istnieje wyższe ryzyko obniżenia standardów.

Co ważniejsze przewoźnicy od wielu lat wdrażają rozwiązania wykraczające poza TSI PRM czy Rozporządzenie 2021/782.

Choć wydatkowanie środków w nowej perspektywie będzie wymagało od wszystkich interesariuszy procesu zapoznania się z nowymi przepisami to w rzeczywistości w obszarze dostępności ich wdrażanie nie powinno rodzić istotnych trudności.



Nowoczesne technologie



Trendy w projektowaniu urzędzeń/interfejsów związanych z transportem w kontekście dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami

W ostatnich latach mamy do czynienia niejako z „modą” na dostępność. Jest to zjawisko o tyle pozytywne, o ile działa na rzecz osób z niepełnosprawnościami i umożliwia samodzielne korzystanie z komunikacji publicznej. Ułatwiony dostęp do usług transportowych i większa mobilność są ważnymi czynnikami w redukcji ich dyskryminacji. W tej części czasopisma będziemy prezentować wybrane przykłady dobrych praktyk z krajów europejskich.

Autor:

Konrad Galiński

Wstęp

Jak wspomniano w poprzednim rozdziale Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług wprowadza wymogi skierowane do firm. Dokument ma na celu ujednoczyć rynek wewnątrz Unii Europejskiej pod względem stosowania dostępności. Pełna zgodność produktów i usług wchodzi w życie 28 czerwca 2025 r. Szczegółowe wytyczne dostępności, które powinniśmy zastosować w produktach i usługach znajdziemy w Załączniku nr 1 do podanej wyżej dyrektywy. Przykłady stosowania dostępności w zakresie interfejsów w biletomatach i innych urządzeniach przedstawionych w tym dokumencie możemy przypisać do grupy terminali samoobsługowych. Pokrótce przedstawię kilka wymogów, jednakże zachęcam zajrzeć do europejskiego dokumentu, gdyż przedstawia on tematykę w sposób bardzo szczegółowy.

Każdy produkt będzie musiał posiadać instrukcję obsługi, a jej treść będzie:

- udostępniana za pomocą więcej niż jednego kanału sensorycznego;
- przedstawiona w sposób zrozumiały;
- przedstawiona użytkownikom w formie umożliwiającej ich odbiór;
- przedstawiona za pomocą czcionki o odpowiednim rozmiarze i kształcie, z uwzględnieniem przewidywalnych warunków użytkowania oraz z zastosowaniem wystarczającego kontrastu i regulowanych odstępów między literami, wierszami i akapitami.

W przypadku urządzeń omawianych poniżej, instrukcje obsługi będą musiały znajdować się na nich. Terminale samoobsługowe będą musiały być tak zaprojektowane, aby osoby z niepełnosprawnością mogły je obsłużyć kanałem alternatywnym względem posiadanej niepełnosprawności, na przykład interfejs biletomatu będzie musiał być udźwiękowiony, tak, aby osoby niewidome mogły wykorzystać słuch zamiast wzroku. Szczegółowe zasady projektowania znajdziemy w załączniku nr 1 Europejskiego Aktu o Dostępności.

Interfejs w urządzeniach przeznaczonych do sprzedaży biletów musimy podzielić na dwie części. Po pierwsze na elementy do wyboru konkretnego biletu, a po drugie, do realizacji płatności. Są to przyrządy zarówno do płatności gotówkowej, jak i płatności kartą oraz innymi instrumentami płatniczymi, które w różnych krajach są nieco inne. Natomiast jeśli chodzi o słupki SOS – to punkty zgłaszania pomocy znajdujące się w przestrzeni publicznej. Forma kolumny jest kompaktowa i jednocześnie może być łatwa do zauważenia przez różne grupy pasażerów. Dlatego poziom skomplikowania narzędzi do obsługi przez użytkownika musi być maksymalnie uproszczony. Tak, aby w sytuacjach niebezpiecznych, można było z niego skorzystać w sposób intuicyjny. Biorąc pod uwagę inne przeznaczenie obydwu rodzajów urządzeń, nie można ich porównywać do siebie. Zatem rozważymy osobno biletomaty oraz osobno słupki SOS. Mnogość maszyn, które sprzedają bilety, jest ogromna, szeroka jest również forma generowanych biletów. Warto również rozważyć w jaki sposób rozumiemy biletomat. Dziś to już nie tylko maszyna, która sprzedaje różnorodne bilety w formie papierowej. Dziś to maszyna, która pozwala na zakup biletu bez konieczności skupiania się na tym, jaki bilet potrzebujemy.



Bruksela

Jako pierwszy przykład pokażemy rozwiązanie zastosowane w Brukseli. Każdy, kto posiada kartę płatniczą z możliwością płatności zbliżeniowych, a to oznacza, że może być to również karta wirtualna, wykorzystująca płatności NFC – w smartfonie lub zegarku, może zakupić bilet. Co ciekawe interfejs zaczyna i kończy się w momencie przyłożenia karty do urządzenia walidującego. Zielone diody zasygnalizują akceptację transakcji. Oczywiście w sytuacji gdy korzystamy z metra trzeba zeskanować kartę przy wchodzeniu i wychodzeniu, bo system jest odpowiedzialny również za otwieranie bramki. Jednak w innych pojazdach wystarczy raz zeskanować kartę po wejściu do pojazdu. System sam ocenia, czy wykorzystamy bilety jednorazowe, ważne 60 minut, czy uzbieraliśmy przejazdy do wartości biletu dobowego. Istotny tutaj jest fakt, że ingerencja pasażera sprowadza się jedynie do przyłożenia karty, a pole na to przeznaczone jest na tyle duże, że każdy bez specjalnego celowania może je obsłużyć. W metrze możemy znaleźć również skaner kart STIBI, jednak różnią się one kolorami. Te do płatności kartą są niebieskie, a w przypadku pomyłki można łatwo zmienić urządzenie płatnicze, gdyż są one zainstalowane obok siebie.



Źródło: stopklatka z filmu pod adresem:

<https://www.youtube.com/watch?v=EvEqGYQxAT8>



Trondheim

W norweskim Trondheim zainstalowano około 30 biletomatów wyposażonych nie tylko w duże i wygodne ekrany do zakupu biletów, ale również w gniazdko mini-jack 3,5 mm do włożenia słuchawek. Osoby niewidome i słabowidzące mogą dzięki temu skorzystać z pełnego udźwiękowania maszyny. Dzięki temu zakup biletów dla tej grupy użytkowników staje się możliwy. Ze względu na to, że nie posiadamy fotografii w odpowiedniej jakości, zamieszczam podobne rozwiązanie stosowane w bankomatach. Gniazdko ma dodatkowy guzik, który umożliwia zmianę głośności komunikatów. Dostawcą norweskich biletomatów jest polski producent Mera Systemy sp. z o.o. i między innymi to on dostarcza tego rodzaju rozwiązania. Biorąc to pod uwagę może śmiało zapisywać w dokumentach przetargowych wymóg stosowania udźwiękowania. Myślę, że pozostali producenci szybko dostosują swoje maszyny gdyż będą musieli wyrównać przewagę konkurencyjną, a osoby niewidome korzystają z płatnych biletów w komunikacji dalekobieżnej. Kilka lat temu Olsztyn próbował wprowadzić bilet dla tej grupy ludzi, jednak zapomniał, że nie ma dostępnego systemu sprzedaży biletów i wrócono do oferty bezpłatnej.





Fotografie: Monika Baranowska
(materiały udostępnione przez Spółdzielnię Socjalną FADO).



Łódź

Powiedzieliśmy już o nowym biletomacie z Norwegii oraz o jego możliwości obsługi interfejsu za pomocą udźwiękowionych komunikatów. Teraz pokażemy interfejs z biletomatu, który jest już stosowany w Polsce. Chodzi o dodatkowy tryb ciemny. Wtedy całkowicie zmienia się kontrast. W efekcie na ekranie jest ciemne tło i jasne litery. Między innymi takie rozwiązanie ma Łódzka Kolej Aglomeracyjna w swoich pociągach typu Impuls 2. Funkcja zmiany kontrastu znajduje się obok wyboru języka, a po skończonej transakcji biletomat wraca do pierwotnych ustawień, tak, aby następny klient mógł wybrać parametry odpowiednie dla siebie. Niestety, tworząc poszczególne funkcje, zapomniano o jednej, bardzo ważnej. A dokładnie, o odpowiedniej jasności ekranu, która pozwoliłaby większej grupie ludzi korzystać z automatu. Pewną innowacją zastosowaną w tej maszynie, jest fizyczny długopis dotykowy. Pozwala on przejść przez całą transakcję nie dotykając ekranu palcem. Ponadto ludzie mają dłonie o różnej grubości i sprawności. Chociaż wydaje się, że umieszczenie w biletomacie rysika nie jest jakąś nowością, to jednak można pokusić się o stwierdzenie, że dobre praktyki widziane w jednych miejscach, mogą być zastosowane w innych. O ile rysiki zostały praktycznie wyeliminowane z urządzeń osobistych (poza Samsungiem serii Note i kilkoma mniej znaczącymi modelami) to w urządzeniach do sprzedaży biletów raczej nigdzie się ich nie spotyka, chociaż byłoby to naprawdę dobre rozwiązanie.





Fotografie: Konrad Galiński
(materiały udostępnione przez Spółdzielnię Socjalną FADO).



Wiedeń

Kolejny przykład to transport publiczny w austriackim Wiedniu. Tutaj możemy zaobserwować maszynę, która nie tylko potwierdza skuteczne kliknięcie zmianą koloru użytego przycisku na dotykowym ekranie, ale również każde kliknięcie jest sygnalizowane dźwiękiem. Znowu, wydaje się, że to nic wielkiego, a zmienia postać odbioru i komfortu użytkowania maszyny.

Jeśli chodzi o trend związany z projektowaniem interfejsu na ekranach dotykowych, to przytłaczająca większość urządzeń posiada mniej lub bardziej widoczne kafelki oraz klawiaturę w układzie QWERTY (jej nazwa pochodzi od układu liter w pierwszym rzędzie na klawiaturze komputerowej), wyświetlaną na ekranie. W przypadku gdy mamy np. dużo stacji do wyboru, to rozwiązanie po prostu może być jedyną opcją. Choćby gdyby pojawiało się wpisywanie głosowe, może dałoby się tego uniknąć lub zastosować jako rozwiązanie alternatywne. Natomiast zauważam dużą dowolność w stosowanych interfejsach. Dlatego część z nich jest łatwa w odczytaniu, a część,

niestety – nie. Funkcjonalność zakupu różnorodnych biletów również jest inna. Najlepiej pokazuje to film³, na którym wskazano 5 najlepszych maszyn pod kątem zakupu różnych rodzajów biletów. Przy okazji możemy zauważyć, że białe litery na czerwonym tle widać słabo, zwłaszcza przy literach o małym rozmiarze. Znacznie lepiej zauważalne są te, które zaprojektowano jako białe na tle granatowym.

Innym elementem interfejsu, o którym wspomniałem na samym początku tego dokumentu, są elementy płatnicze. Rozmieszczenie PIN-pada do płatności kartą oraz slotu na kartę jest bardzo różne. Często możemy zauważyć również oddzielne miejsce do płatności zbliżeniowych. Zarówno w automatach stacjonarnych jak i mobilnych. W pojazdach możemy, a raczej musimy posiadać te funkcje. Czymś innym jest płatność gotówką, która stopniowo znika z maszyn stosowanych wewnątrz pojazdów komunikacji zbiorowej. W ostatnich latach płatności zbliżeniowe nabrały większego znaczenia. Te maszyny, które mają oddzielne pole dla tego rodzaju płatności, oraz są cały czas aktywne, nie wymagają klikania dodatkowych przycisków, kilkakrotnych dotknięć kartą, a także posiadają świetlne potwierdzenie płatności są po prostu wygodniejsze w użyciu i lepiej oceniane przez końcowych użytkowników. Tak samo nie bez znaczenia jest wielkość pola, do którego trzeba przyłożyć kartę. Jeśli ono ma powierzchnię odpowiadającą szerokości karty, to również coraz popularniejsze płacenie telefonem będzie łatwiejsze i wygodniejsze.



Portugalia

Gdy we wprowadzeniu wspominałem o słupkach SOS, mówiłem o ich prostocie. Rzeczywiście ich przeznaczenie determinuje, żeby ich obsługa była bardzo intuicyjna. Taka, która nie wymaga zbędnego myślenia. Jednak zauważyć możemy kilka rodzajów słupków. Jednym z nich jest wyposażony w wiele elementów SOS Point pochodzący z Portugalii. Znajdziemy w nim następujące elementy:

- gaśnica,
- telefon,
- defibrylator AED,
- wifi,
- podczerwień,
- intuicyjne przyciski.

Wszystko to zostało zabudowane w jednej konstrukcji. Jest to urządzenie bardzo intuicyjne i łatwe do odnalezienia. Przy okazji wszystkie potrzebne sprzęty możemy znaleźć w jednym miejscu. A w przypadku zagrożenia szukamy jednego punktu, w którym znajdziemy je wszystkie. Całość została oznakowana jaskrawym, żółtym malowaniem, które zarówno dla ludzi bez niepełnosprawności, jak i tych, które są słabowidzące, jest łatwe w odnalezieniu. Duże przyciski pozwalają na to, aby każdy mógł je przycisnąć. Wyświetlacz może wskazywać różne ważne informacje lub operatora, z którym można się połączyć.



Źródło: stopklatka z filmu pod adresem:

<https://www.youtube.com/watch?v=RpPJdTxxxzU>

Manchester

Inny rodzaj maszyny do wzywania pomocy możemy znaleźć na przykład w Manchesterze. Jednakże cechy, które posiada, nie są stricte dostępnością. Proszę zauważyć na jakiej wysokości znajdują się przyciski. Głośnik w tej maszynie również jest bardzo wysoko.



Źródło: stopklatka z filmu pod adresem:

<https://www.youtube.com/watch?v=NvMtQeaGnrA>

Appleford

Ciekawy słupek znajdziemy w Appleford w Wielkiej Brytanii⁶. Mamy oczywiście przyciski fizyczne. Są one dostępne dla wielu różnych użytkowników. Maszyna jest również wyposażona w pętlę indukcyjną dla osób słabosłyszących. Jest to przykład na to, że można maksymalnie uprościć interfejs. Znajdują się tam tylko 3 przyciski:

- Zielony – do wzywania pomocy.
- Niebieski – do uzyskania informacji.
- Żółty – wygłasza komunikat o najbliższych pociągach.

Taki zestaw przycisków pozwala skorzystać również osobom, które mogą mieć problem z usłyszeniem komunikatów na peronie lub tym, które na stację weszły pomiędzy nimi. Jednocześnie interfejs jest maksymalnie prosty, a więc nie ma problemu z jego obsługą. Urządzenie jest wyposażone w duży głośnik, który widać na filmie. Zastosowano również barwy kontrastujące pomiędzy sobą.



Źródło: stopklatka z filmu pod adresem:

<https://www.youtube.com/watch?v=zFVdfa4tdB8>

Podsumowanie

Podsumowując, możemy zauważyć trend, który odchodzi od stosowania biletomatów drukujących bilety. Już dziś możemy zapłacić za bilet kartą i sprawdzić bilety za pomocą tej samej karty. Zobaczyliśmy system, praktycznie bezobsługowy, wymagający jedynie przyłożenie karty do urządzenia walidacyjnego. Po rozmowach z producentami maszyn do sprzedaży biletów, wiem, że drukowanie biletów w 2030 roku będzie zbyt drogie. Wszystko wskazuje na to, że świat będzie dążył do pobierania opłat za bilety bez korzystania z wersji papierowej i dodatkowego drukowania. Być może całkowicie zrezygnujemy z maszyn sprzedających bilety i przeniesiemy się do maszyn, które automatycznie będą weryfikowały gdzie pasażer się znajduje. Możliwe jest również, że nie będziemy potrzebowali zewnętrznych urządzeń. Już dzisiaj możemy dokonać zakupu biletów za pomocą aplikacji mobilnych. Przykładem w Polsce może być KOLEO, które pamięta jakie przysługują nam ulgi, pozwala zapisać wielu różnych pasażerów, z przeróżnymi zniżkami i przy obliczaniu ceny biletu uwzględnia komunikację pośpieszną lub zwykłą, dobiera także najkorzystniejszą ofertę dla pasażera pod względem cenowym. Jeśli ten i inne projekty będą rozwijane, to za 8 lat możemy całkowicie zapomnieć o biletach papierowych w biletomatach. Interfejs takich maszyn również ewoluuje. Zaczynaliśmy bowiem od urządzeń podobnych do automatów z kawą, a dziś mamy już w pełni interaktywne komputery, które pozwalają w sposób graficzny i przestrzenny wybierać produkty, niemal z taką łatwością, jak produkty w sklepach internetowych. Co ciekawe, wartościowe w tym wszystkim stają się dodatkowe elementy umieszczane na automatach, a innowacją jako taką nie są. Przykładem może być ten rysik z biletomatów ŁKA. Co prawda nie jest on przygotowany dla osób leworęcznych, gdyż jest na sznurku umieszczonym z prawej strony, więc używanie go lewą ręką jest niewygodne. Jednak wystarczyłoby to dopracować i zapewnić również dostępność dla osób leworęcznych.

Odwrótne natomiast jest sytuacja w kolumnach alarmowych. Tutaj im mamy mniej skomplikowane elementy, tym lepiej. W sytuacjach zagrożenia życia łatwiej będzie obsłużyć proste urządzenie od skomplikowanego. Pojawiają się już rozbudowane systemy z wieloma elementami, jako takie centrum SOS. To z kolei pozwala na wprowadzenie prostoty. Pasażer nie musi się zastanawiać, gdzie na dworcu jest defibrylator AED, jeśli jest on w każdym słupku alarmowym. A jeśli możemy połączyć się z obsługą, to również można spodziewać się instrukcji obsługi takiego urządzenia w sytuacji stresowej. Zatem, kończąc, można powiedzieć, że warto wprowadzać kolumny alarmowe dostępne dla każdego i nie tylko jako systemy ratunkowe, ale również jako systemy informacyjne dla różnych pasażerów. Jeśli pozwolimy pasażerom na odsłuchanie nagrań w innych językach, to uniwersalność rozszerzymy również na obcokrajowców, których w obecnych czasach jest coraz więcej w naszym kraju.



Blaski i cienie projektowania i wdrażania
dostępności w transporcie



Blaski i cienie dostępności transportu w Krakowie

W tej części Czasopisma Edyta Boratyńska Karpiej (Koordynatorka ds. zasad równościowych i dostępności w CUPT) rozmawia z Rafałem Świerczyńskim, prezesem zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie w kontekście blasków i cieni wdrażania dostępności w krakowskim transporcie publicznym.

Wywiad z:

Rafałem Świerczyńskim

Prezesem Zarządu

Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie



Wywiad z Rafałem Świerczyńskim, prezesem zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Edyta Boratyńska-Karpiej: Czy transport w Krakowie jest dostępny dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się?

Rafał Świerczyński: Zdecydowanie tak. Co istotne jest opinia osób z ograniczoną mobilnością, którzy w Krakowie każdego dnia podróżują naszymi nowoczesnymi tramwajami i autobusami. To z myślą o tej grupie naszych pasażerów od wielu lat inwestujemy w nowoczesne pojazdy wyposażone w różnego rodzaju rozwiązania poprawiające dostępność, bezpieczeństwo i komfort podróży tramwajami i autobusami.



Jakie rozwiązania Państwo stosują, aby każdy na równych zasadach mógł skorzystać z transportu publicznego w Krakowie?



Nasze pojazdy są wyposażone w wiele udogodnień, które ułatwiają podróż osobom z ograniczoną mobilnością, a więc m.in. osobom poruszającym się na wózkach, niewidomym i słabowidzącym, a także seniorom i opiekunom dzieci, podróżującym z wózkami. Już od wielu lat wszystkie nasze autobusy są niskopodłogowe. Obecnie niską podłogę ma także ok. 83 proc. tramwajów. W 2023 roku ten udział będzie jeszcze większy, bo wtedy ma się zakończyć dostawa aż 60 nowoczesnych tramwajów Lajkonik II. Kolejny ważny element wyposażenia pojazdów to głosowe zapowiadanie przystanków dla osób niewidomych i słabowidzących. Taki system działa w Krakowie w zdecydowanej większości autobusów nie tylko wewnątrz, ale także na zewnątrz pojazdu. Dzięki temu osoby niewidome lub słabowidzące oczekujące na przystanku dowiadują się jaki numer linii ma podjeżdżający autobus i w jakim kierunku jedzie. W wewnętrzny system zapowiadania przystanków są też wyposażone niemal wszystkie krakowskie tramwaje, a w wielu z nich również funkcjonuje system zapowiedzi zewnętrznych. Tramwaje i autobusy są także wyposażone w inne elementy i systemy, które pomagają w komfortowej podróży osobom z ograniczoną mobilnością, m.in. odpowiednio rozmieszczone przyciski do otwierania drzwi przez pasażerów (także tych poruszających się na wózkach), poręcze przy każdych drzwiach, wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i osób podróżujących z wózkami dziecięcymi oraz wydzielone miejsca siedzące dla rodziców z małymi dziećmi (w tym także dla kobiet w ciąży). Z myślą o osobach słabowidzących poręcze w naszych pojazdach są specjalnie podświetlane. W części tramwajów jest także specjalnie wydzielona przestrzeń do przewozu rowerów oraz większego bagażu.



Czy Kraków ma standardy dostępności? Jak głęboko regulują one kwestie transportu?



Tak, Kraków ma dokument „Standardy Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków”, który został przyjęty zarządzeniem prezydenta miasta. Dokument jest zbiorem wytycznych ujednociających rozwiązania techniczne i przestrzenne opracowane z myślą o osobach z niepełnosprawnościami, osobach starszych i opiekunach z dziećmi w wózkach. Te nowe standardy mają na celu ujednoczenie działań różnych podmiotów, które biorą udział w kształtowaniu przestrzeni miasta, na przykład w zakresie między innymi dróg, chodników, parków, instytucji kultury czy nowych inwestycji. Wytyczne ujednociające te rozwiązania dotyczą także transportu m.in. przystanków komunikacji miejskiej w zakresie ich lokalizacji, zadaszenia czy też nawierzchni platformy przystankowej.



Czy konsultują Państwo rozwiązania dedykowane osobom z niepełnosprawnościami bezpośrednio z tymi osobami?



Robimy to już od wielu lat. Jako przykład mogę podać naszą bardzo dobrą współpracę z Zespołem Szkół i Placówek Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie. To właśnie opinie uczniów, wychowawców i absolwentów tego ośrodka miały decydujący wpływ na niektóre elementy wyposażenia naszych pojazdów. Tak było na przykład wtedy, gdy podejmowaliśmy decyzję, jaki kolor powinny mieć litery i cyfry na wyświetlaczach. To osoby słabowidzące zdecydowały, że są one obecnie w kolorze bursztynowym, który jak się okazało jest najlepiej widoczny w różnych warunkach pogodowych, także wtedy gdy świeci mocno słońce. Bardzo ściśle współpracujemy także z pełnomocnikiem prezydenta Krakowa ds. osób z niepełnosprawnościami i koordynatorem ds. dostępności, który sam porusza się na wózku.



Co jest największym utrudnieniem przy zapewnianiu dostępności transportu?



Obecnie największym wyzwaniem jest dla nas zdobycie odpowiednich środków finansowych na dokończenie wymiany taboru tramwajowego, dzięki czemu z ulic Krakowa moglibyśmy wycofać wszystkie wysokopodłogowe wagony. Wyzwaniem jest także odpowiednia koordynacja inwestycji, tak aby nowe chodniki i przystanki umożliwiały jak najłatwiejsze korzystanie z komunikacji miejskiej. Ale w tym mają pomagać wspomniane wcześniej standardy dostępności.



Jakie plany na najbliższą przyszłość w kontekście rozwoju dostępnego transportu publicznego w Krakowie?



W tym roku zakończą się dostawy 60 nowoczesnych tramwajów Lajkonik II. To pojazdy, w których zaplanowano więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach. W planach mamy ogłoszenie kolejnego przetargu na zakup nowych tramwajów. Jeżeli uda się pozyskać odpowiednie środki zewnętrzne na realizację tej inwestycji w pełnym zakresie, to za trzy lata wszystkie tramwaje w Krakowie będą posiadać niską podłogę. A to jest najbardziej oczekiwany przez osoby z ograniczoną mobilnością element wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej. Kraków systematycznie rozbudowuje sieć tramwajową. Już w tym roku zostanie oddana trasa do Górki Narodowej, która będzie obsługiwana przez nowoczesne, niskopodłogowe wagony. Rozpoczną się także prace przy budowie kolejnej linii – do Mistrzejowic.



Zachęcamy do obejrzenia odcinka TOBcastu, w którym rozmawiamy z Jackiem Kołodziejem (MPK Kraków) na terenie zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie, ul. Ujstek.



Dostępność w projektach finansowanych
z funduszy Unii Europejskiej



Dostępność u naszych beneficjentów

W tej części Czasopisma będziemy przedstawiać wdrażane przez naszych beneficjentów projekty dofinansowane z funduszy UE, ze szczególnym wyróżnieniem rozwiązań pro-dostępnościowych.

„Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez inwestycje infrastrukturalne, m. in. utworzenie węzła integracyjnego Gdynia Chylonia”

Projekt został współfinansowany z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Umowa o dofinansowanie pomiędzy Gminą Miasta Gdyni a Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawarta została w dniu 3 sierpnia 2017 roku.



Cele projektu:

Główne cele realizacji projektu obejmowały: rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni, rozwój oraz integrację przestrzenną i funkcjonalną podsystemów publicznego transportu zbiorowego, zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego, zmniejszenie negatywnego wpływu transportu pasażerskiego na środowisko oraz zwiększenie udziału osób z niepełnosprawnościami w życiu kulturalnym i społecznym.



Przedmiot projektu:

1. Utworzenie węzła integracyjnego Gdynia Chylonia w północnej części Miasta, w oparciu o istniejącą stację Szybkiej Kolei Miejskiej Gdynia Chylonia:
 - podziemny parking park&ride na około 140 miejsc postojowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą i budynkiem toalet,
 - miejsca postojowe naziemne,
 - parking bike&ride na około 48 miejsc postojowych,
 - ciągi piesze i rowerowe,
 - niezbędna infrastruktura obsługi pasażerów oraz ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami.

2. Utworzenie buspasów na wybranych odcinkach ulicy Morskiej w Gdyni – łączna długość przebudowywanych odcinków w obu kierunkach – do i z centrum Miasta wyniesie około 1,7 km.
3. Przebudowa 30 zatok komunikacji miejskiej wraz z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz montaż 41 tablic informacji pasażerskiej w dzielnicach: Chylonia, Pustki Cisowskie-Demptowo, Leszczynki, Obłuże, Śródmieście, Grabówek, Działki Leśne, Witomino-Radiostacja, Redłowo, Orłowo, Mały Kack, Karwiny, Dąbrowa, w tym m.in.:
 - wymiana nawierzchni wytypowanych zatok na nawierzchnię betonową,
 - budowa odpowiednich systemów prowadzących dla osób niedowidzących oraz zastosowanie specjalnych polimerobetonowych krawężników profilowanych, ułatwiających wsiadanie i wysiadanie z autobusów/trolejbusów osobom na wózkach inwalidzkich, przebudowę peronów i ciągów pieszych,
 - wykonanie tablic informacyjnych zmiennej treści.



Efekty wdrożenia projektu:

Realizacja projektu przyniosła szereg korzyści społecznych i środowiskowych, takich jak: oszczędność czasu przejazdu, redukcja emisji zanieczyszczeń i hałasu, zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych.



Okres realizacji:

III kwartał 2017 roku – II kwartał 2022 roku



Dane finansowe:

Wartość projektu i wysokość dofinansowania:

Wartość projektu ogółem:

94 246 773,25 PLN



Wydatki kwalifikowane w projekcie:

55 056 973,94 PLN



Dofinansowanie ze środków UE (Fundusz Spójności):

46 438 430,00 PLN



Zastosowane rozwiązania na rzecz dostępności:

- budynek toalet przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- winda prowadząca na parking podziemny;
- fakturowy system oznakowania kierunkowego, w tym:
- naścienny plan tyflograficzny oraz słupki informacyjne z planem tyflograficznym i informacją w alfabecie Braille'a, tabliczki dotykowe,
- płyty prowadzące ryflowane dla osób z dysfunkcją wzroku na posadzce w tunelu (przejście na perony SKM);
- Pl. Dworcowy – chodniki z płyt oznakowania kierunkowego;
- 9 miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami.



gdynia.pl

Fotografia: Marcin Mielewski
(zdjęcie użyte przez Urząd Miasta Gdynia).

„Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru”

Projekt został zrealizowany z dofinansowaniem przyznany w ramach Działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach (Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach) Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.

Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0008/16-00 pomiędzy Gminą Miasta Gdyni a Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawarta została w dniu 30 czerwca 2017 roku.



Cel projektu:

Głównym celem realizacji projektu było zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Gdyni i gmin ościennych. Cel ten został zrealizowany poprzez zakup nowoczesnych energooszczędnych trolejbusów i ekologicznych autobusów spełniających najbardziej rygorystyczną normę emisji spalin Euro 6D. Wprowadzenie nowo zakupionych pojazdów do obsługi linii komunikacyjnych w Gdyni i sąsiadujących gminach zwiększyło atrakcyjność czystego, bezpiecznego i efektywnego transportu publicznego.



Efekty realizacji projektu:

W ramach projektu zakupiono 85 pojazdów komunikacji miejskiej, w tym 30 trolejbusów (16 przegubowych i 14 standardowych) oraz 55 autobusów (32 przegubowych i 23 standardowych). Oprócz baterii trakcyjnych na wyposażeniu nowo zakupionych trolejbusów projekt obejmował również zakup 21 dodatkowych baterii akumulatorowych w celu doposażenia posiadanych trolejbusów.

Zakup nowoczesnego taboru w miejsce wyeksploatowanych pojazdów przyczynił się do zminimalizowania emisji zanieczyszczeń powietrza przez pojazdy transportu zbiorowego w Gdyni oraz do zmniejszenia zanieczyszczenia hałasem środowiska miejskiego.

Wyposażenie trolejbusów w baterie litowe stworzyło nowe możliwości rozwoju połączeń trolejbusowych do osiedli nieobjętych siecią trolejbusową. Ponadto pomocnicze źródła energii wykorzystywane są do jazdy awaryjnej trolejbusów w wypadku niemożności zasilania ich z sieci górnej (zerwanie sieci, remont, wypadek drogowy, objazd, itp.).

Zrealizowana w wyniku projektu modernizacja taboru pozwoliła na sprawniejsze poruszanie się pojazdów komunikacji miejskiej w sieci drogowej Miasta oraz na zmniejszenie częstotliwości awarii, co przyczyniło się do oczekiwanego przez mieszkańców zwiększenia punktualności komunikacji miejskiej. Znaczące podniesienie komfortu podróży poprzez zakup nowego taboru stanowi dodatkową zachętę do wykorzystywania transportu publicznego w podróżach codziennych.



Okres realizacji projektu:

III kwartał 2017 roku – III kwartał 2019 roku



Wartość projektu:

Całkowita wartość projektu – 171 086 481,00 PLN

Wydatki kwalifikowane – 139 094 700,00 PLN

Dofinansowanie ze środków UE (Fundusz Spójności) – 117 324 307,29 PLN

Zastosowane rozwiązania rzeczu dostępności:

- wszystkie pojazdy są niskopodłogowe i wyposażone w rampę ułatwiającą wjazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich lub dziecięcych,
- w każdym pojeździe są miejsca dla wózków z pasem bezpieczeństwa i oparciem dla pasażera na wózku inwalidzkim
- wyposażenie w przycisk żądania wyłożenia rampy oraz żądania „przykłąku” w zasięgu osoby na wózku inwalidzkim
- wszystkie przyciski oznaczone alfabetem Brailla oraz wyposażone w podświetlenie LED informujące zmianą koloru o stanie gotowości lub potwierdzeniu aktywacji funkcji przycisku
- tablice systemu informacji pasażerskiej w kolorze białym o wysokiej rozdzielczości (udogodnienie dla osób słabo widzących)
- system informacji głosowej z komunikatami o głośności 72 dB – 74 dB
- sygnalizację dźwiękową, ostrzegającą w sposób automatyczny na 1-3 sekundy przed zamknięciem każdych drzwi o zamiarze ich zamknięcia uzupełnioną sygnałami świetlnymi widocznymi przynajmniej od wewnątrz pojazdu





Fotografie: Michał Puszczewicz
(zdjęcia użyczone przez Urząd Miasta Gdynia)



Dostępne podróże małe i duże



Lazurowe Wybrzeże na wózku inwalidzkim – co warto zobaczyć?

Dostępne podróże małe i duże pokazują, że osoby z niepełnosprawnością również podróżują i to niejednokrotnie bardzo daleko. Cykl felietonów pokaże jak podróżuje się w innych krajach za pomocą różnych środków transportu.

Autorka:
Sylwia Błach

Wstęp

150 kilometrów linii brzegowej, morze o niespotykanej lazurowej barwie, średniowieczne miasteczka i około 260 dni słonecznych – te charakterystyczne cechy Lazurowego Wybrzeża przyciągają turystów przez okrągły rok! w 2022 roku przyciągnęły i mnie. Razem z partnerem podjęliśmy decyzję: pakujemy laptopy i ruszamy na Riwierę Francuską!

Riwiera Francuska, czyli południowo-wschodnie wybrzeże Francji, oferuje atrakcje dla każdego, niezależnie od upodobań i stopnia sprawności. Znajdują się tutaj długie trasy spacerowe o różnym stopniu trudności, modne bary i restauracje, piaszczyste plaże idealne dla rodzin z dziećmi i zaciszne luksusowe kurorty. Kilkudniowy urlop, na pewno nie pomieści wszystkich atrakcji, które oferuje La côte d'azur. Nam zwiedzenie Lazurowego Wybrzeża zajęło niecały miesiąc, a i tak żyjemy w poczuciu, że jeszcze wiele zakamarków zostało nieodkrytych. Ta różnorodność kultur, architektury i doświadczeń ma swoje zalety – to region Francji, do którego chce się wracać!

Lazurowe Wybrzeże – jak dostać się z Polski?

Na Lazurowe Wybrzeże najłatwiej dostać się samolotem, choć bezpośrednich lotów z Polski jest niewiele. w okolice Nicei – miasta nazywanego stolicą Riwierę Francuską – tanimi liniami można dolecieć z Krakowa i Warszawy. Osoba z niepełnosprawnością musi pamiętać o wcześniejszym zgłoszeniu lotu, w szczególności jeśli potrzebuje asysty na lotnisku oraz będzie przewozić swój sprzęt, na przykład wózek inwalidzki. Każda z linii lotniczych ma na swojej stronie zakładkę, w której dokładnie opisano procedury.

Inną opcją, by dostać się bezpośrednio na Riwierę Francuską jest skorzystanie z własnego samochodu. Trasa z Polski zajmie około 2-3 dni z przystankami i noclegami. To opcja, na którą się zdecydowaliśmy.

Po drodze można zwiedzić Niemcy, Włochy, Austrię, Czechy albo inne rejony Francji. Czy warto? Tak, jeśli zależy nam na mobilności na miejscu. Warto jednak pamiętać, że główna autostrada wzdłuż Riwierę Francuską jest płatna, a próby jej ominięcia zwykle kończą się dwukrotnym wydłużeniem czasu przejazdu.

Podróż samochodem z niepełnosprawnością – dostępność infrastruktury przy drogach

Podróżując przez Europę warto wcześniej wybrać miejsca, w których będziemy nocować. We Francji najtańsze są hotele sieci FI oraz Premiere Classe, często znajdujące się przy autostradach i na obrzeżach miast. w każdym, w którym spałam, znajdowała się przystosowana łazienka, choć ich standard jest naprawdę niski. To idealne miejsca na szybki nocleg w trasie, nic więcej.

Problemem wielu osób z niepełnosprawnościami jest też korzystanie z toalety w podróży. Moja rada to rozglądanie się za stacjami benzynowymi dużych sieci. We Francji popularne są toalety bez deski sedesowej, nawet te przystosowane. Ponadto na zwykłych, przydrożnych miejscach postoju dla kierowców, nie widziałam przystosowanych toalet.

Podróżując przez Niemcy możemy natomiast się bardzo pozytywnie zaskoczyć – toalety na stacjach benzynowych często mają też komfortkę (przewijak dla osób dorosłych). Natomiast we Włoszech łazienki zwykle są bardzo małe, ledwo mieszczące elektryczny wózek inwalidzki. z drugiej strony bardzo popularna jest słuchawka prysznicowa przy toalecie pozwalająca się podmyć. Oczywiście nic z tego nie jest regułą i jeśli mamy szczególne potrzeby związane z dostępnością łazienki, rozważmy czy jednak lot samolotem – krótszy i wygodniejszy – nie jest lepszym rozwiązaniem.

Riwiera francuska – co warto zobaczyć na Lazurowym Wybrzeżu w trakcie urlopu?

Podróżowanie z wózkiem inwalidzkim, gdy niepełnosprawność definiuje hotelowe wybory, nie jest najprostsze. Choć mieliśmy zacząć zwiedzanie rejonu od Marsylii, ostatecznie wylądowaliśmy na drugim końcu wybrzeża – w Mentonie, tuż przy granicy z Włochami. Jeśli jednak zdecydujesz się na przylot do Nicei, zostań tam. To najlepszy punkt wypadowy do zwiedzania całej okolicy!

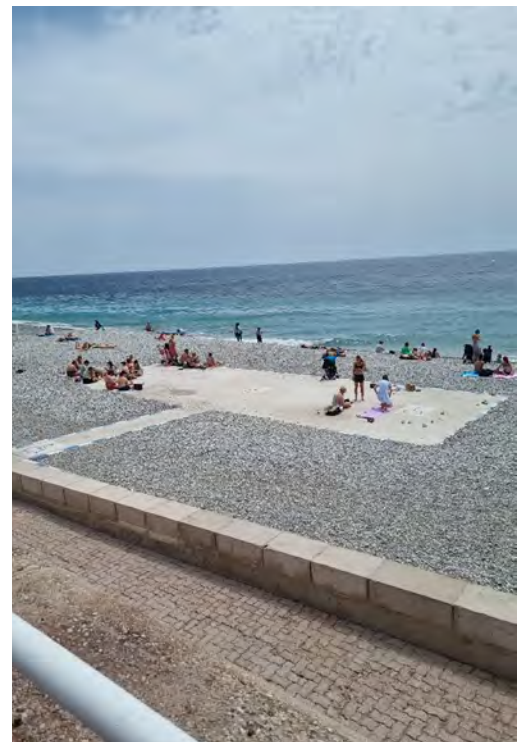
Nicea i okolice – jak zwiedzać Lazurowe Wybrzeże?

W Nicei łatwo się zakochać: to miasto, które łączy historię z nowoczesnością. Spacerując po Promenadzie Anglików, siedmiokilometrowej trasie wzdłuż morza, człowiek czuje się jak na planie filmowym. Wzdłuż promenady ciągną się stare, luksusowe hotele, przepiękna architektura otoczona jest palmami i kwitnącymi krzewami. To tutaj przychodzą mieszkańcy, by korzystać z uroków plaży i jeździć na wrotkach i deskorolkach. Opaleni, uśmiechnięci i wysportowani mężczyźni, grupy imprezujących przyjaciół i całe rodziny niespiesznie pokonują kolejne kilometry ciesząc się spacerem.

To właśnie przy Promenadzie Anglików znajdują się plażowe bary. By się do nich dostać trzeba pokonać schody, ale wiele lokali ma zamontowane platformy schodowe, umożliwiające zejście osobie na wózku. Znajdziesz też tutaj przystosowane plaże – betonowe place z łatwym dostępem.

To luksusowy rejon, w którym wieczorami można natknąć się na imprezy zamknięte, a drink z widokiem na morze kosztuje zdecydowanie więcej niż w centrum.

Promenada Anglików ciągnie się praktycznie od lotniska, aż do Wzgórza Zamkowego, najlepszego punktu widokowego Nicei. Na wzgórzu można wjechać windą, należy jednak dokładnie sprawdzić godziny otwarcia. Choć byliśmy na godzinę przed oficjalnym zamknięciem, wjazd już nie był możliwy. Warto jednak pozostać w tym rejonie i niespiesznie spacerować wąskimi uliczkami. Gdziekolwiek natrafimy na bruk i schody, ale poruszanie raczej nie sprawia trudności. To właśnie u podnóża Góry Zamkowej rozpościera się port, a także Stare Miasto.



Choć w dzień są tu tłumy, prawdziwe życie zaczyna się dopiero nocą, gdy spadną temperatury. Otwarte o północy lodziarnie i kolejki do najmodniejszych klubów na dwie godziny czekania?

To normalny widok w mieście, które nigdy nie zasypia.

Komunikacja miejska w Nicei

Po Nicei można poruszać się tramwajem, który częściowo chowa się pod ziemią. Charakterystyczne dla Francji są tramwaje, które wypadają równo z chodnikiem, praktycznie bez żadnej szczeliny i progów. Nie ma tutaj ramp ani specjalnych podjazdów – osoba na wózku swobodnie wsiada i wysiada kiedy chce.

Lazurowe Wybrzeże – jak poruszać się po okolicy?

Nicea leży w dobrze skomunikowanej okolicy. Nawet jeśli przyjedziesz samochodem, najlepiej zostawić go w mieście i przesiąść się na autobus i pociągi. Podróżowanie autobusami jest możliwe, wiele linii jest niskopodłogowe i ma rampy. Zdecydowanie jednak polecam pociąg TER – francuską regionalną kolej, znaną z niezapomnianych widoków. Trasa wiedzie wzdłuż morza, miejscami linia kolejowa wydaje się przyklejona do skały, a z okien można podziwiać widoki na lazurową wodę.

Korzystanie z pociągu, gdy jeździ się na wózku jest łatwe. Wystarczy pojawić się na dworcu i powiedzieć, że potrzebuje się rampy. Niektóre wagony mają wbudowane rampy, do innych musi przyjść obsługa ze specjalną platformą. Nigdy nie czekałam dłużej niż pół godziny, a wygoda pojawienia się na dworcu i spontanicznego podjęcia decyzji o kierunku podróży wciąż w Polsce pozostaje marzeniem.

Cannes – miasto celebrytów

Będąc w Nicei koniecznie trzeba odwiedzić Cannes, miasto oddalone o pół godziny jazdy pociągiem. Kiedyś mała rybacka wioska, dziś znana jest z corocznego festiwalu filmowego odbywającego się od 1946 roku. Będąc tu w maju natknęłam się na ulicy na Kate Moss i mogłam podziwiać przejście Julie Roberts po czerwonym dywanie. Fascynujący jest tłum ludzi i obserwowanie pracy paparazzich, którzy

ciągną za sobą ogromne wózki ze sprzętem nagraniowym i biegają za gwiazdami, byleby zdobyć najlepsze ujęcie. Ale Cannes to nie tylko Pałac Festiwalowy i gwiazdy. To też promenada La Croisette wzdłuż której znajdują się najstojniejsze francuskie hotele: Majestic, Carlton, Martinez. To właśnie tutaj przez cały rok możesz wypatrzeć gwiazdy kina i muzyki. Niedaleko znajduje się też port z zachwycającymi jachtami i lądowisko dla helikopterów. Mając kilkaset wolnych euro w kieszeni, można wykorzystać helikopter jak taksówkę, choć nie widziałam nic wskazującego na dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.



Co warto zobaczyć w Monako?

Będąc w Nicei warto też pojechać w stronę włoskiej granicy i odwiedzić Monako, państwo zajmujące 2 kilometry kwadratowe. Na zwiedzanie Monako na wózku warto przeznaczyć minimum pół dnia – drogi są strome, a chodniki śliskie. Przejście trasy Formuły 1 – Circuit de Monaco – jednego z najstarszych torów na świecie, może sprawić trudności. Zwłaszcza, jeśli będziesz tuż przed wyścigami, a chodniki w całym mieście będą ogrodzone metalowymi zaporami.

Mimo tych trudności warto się zmęczyć! w Monako znajdziesz znane z filmów kasyno Monte Carlo, odwiedzisz Pałac Księżęcy, Ogród Japoński, rozarium Księżnej Grace i wiele innych atrakcji związanych z panującą od 700 lat rodziną Grimaldich.

W mieście jeżdżą autobusy, jednak teren jest tak mały, że nie warto z nich korzystać. Natomiast warto patrzeć na mapki znajdujące się na przystankach autobusowych: oprócz tras zaznaczone są na nich... windy. Monako to pionowe miasto na skale i wiele odległości zamiast chodnikami można pokonać miejskimi windami.

Mentona – brama Lazurowego Wybrzeża

Będąc w Monako warto podjechać kawałek dalej do Mentony, miasta nazywanego bramą Lazurowego Wybrzeża. To niewielka miejscowość, znana głównie z corocznego święta cytrusów. Zabytkowe, średniowieczne miasto ma piękną promenadę wzdłuż plaży. Leży tuż przy granicy z Włochami i czuć tu włoskie wpływy. z Mentony wyruszają autobusy – w większości niskopodłogowe i z platformami – do okolicznych niewielkich miasteczek w górach. Choć nie ma tu zbyt wielu zabytków, to doskonałe miejsce na leniwy dzień na plaży i rozkoszowanie się francusko-włoskim klimatem.

Saint-Tropez z Nicei – jak się dostać?

To właśnie tam Brigitte Bardot opalała się na plaży Pampelone, a pewien filmowy żandarm biegał za nudystami. Ciężko mówić o zwiedzaniu Lazurowego Wybrzeża i pominąć Saint-Tropez, choć wyprawa do tej miejscowości może sprawić trudności. Saint-Tropez leży 100 kilometrów od Nicei i najłatwiej dojechać do niego własnym lub wynajętym samochodem. Można też spróbować przy płynącej promem,

który kursuje z Nicei i Cannes w sezonie wakacyjnym. Czy warto?

Saint-Tropez to malutkie miasteczko, na którego zwiedzanie pół dnia to aż za dużo. Przypomina ogromną galerię handlową na otwartym powietrzu – na każdym kroku wpada się na butiki dużych domów mody. Dior ma tu swoją kawiarnię, a celebryci cumują jachty. Saint-Tropez ma swój urok – miasteczko, choć niewielkie, jest pełne uroczych zakamarków, a kolorowe krzewy kwitną na każdym kroku. Ceny zniechęcają do zostania na dłużej, choć warto spróbować Tarte tropéziennes. To ciastko z kremem jest robione zgodnie z... przepisem polskiego cukiernika Aleksandra Micka! Sprawdziłam, przepyszne.



Saint-Tropez może się jednak okazać rozczarowaniem, jeśli głównym celem wyprawy mają być znane z filmów plaże. Na przykład Pampelonne z „I Bóg stworzył kobietę” oddalone jest o sześć kilometrów od miasteczka i nie ma tam żadnej trasy, którą można by bezpiecznie pokonać pieszo.

Będąc w Saint-Tropez warto też znaleźć czas na zwiedzenie mniej znanej atrakcji – Port Grimaud to prowansalska Wenecja, niewielkie miasto na wodzie powstałe według projektu architekta François Spoerry. Dostać się można do niego samochodem, choć zdecydowanie przyjemniej będzie przepłynąć promem. Na wózku warto podejść wcześniej i zgłosić swoją podróż – promy mają rampy dla osób poruszających się na wózkach (podobne do tych znanych z polskiego PKP), ale nie o każdej godzinie.

Lazurowe Wybrzeże – co jeszcze warto zobaczyć?

To zaledwie kilka miejsc, które warto odwiedzić na Lazurowym Wybrzeżu. Wśród polskich turystów popularnym kierunkiem jest Saint-Raphael, jedna z nielicznych miejscowości z pięknymi, piaszczystymi plażami, typowy wakacyjny kurort. Będąc w okolicy warto odwiedzić Frejus, miasto powstałe jako Forum Julii w 49 r p.n.e.

Blżej Nicei leży Théoule-sur-Mer, mała miejscowość z piękną plażą. To popularny kierunek na górskie wycieczki – Théoule-sur-Mer leży tuż przy masywie Esterel znanym z boksytowych skał o gliniastym kolorze.

O autorce

Sylwia Błach – rocznik 1991. Pisarka, dziennikarka, felietonistka, blogerka. Zadebiutowała zbiorem opowiadań „Strach” w 2010 roku. W 2012 wydała pierwszą powieść „Bo śmierć to dopiero początek”. w 2015 roku wydała zbiór opowiadań „Trzy lata strachu”. w 2017. roku wydała powieść „Syndrom Riddocha. Tom pierwszy. Lepszego świata nie będzie” oraz leksykon fantastycznych stworzeń dla dzieci „Wampiry, potwory, upiory i inne nieziemskie stwory”. w 2023 roku ukaze się jej najnowsza powieść „Kobieta w żółtej sukience”.

Jej opowiadania pojawiały się w licznych antologiach. Pisze zarówno opowiadania, jak i artykuły. Jej opowiadania ukazały się w Czechach. Od 2020 portal Audioteka nagrywa jej opowiadania, w formie audio ukazała się także jej powieść „Syndrom Riddocha”. Publikuje w magazynie „Integracja” i na portalu Homodigital.

Zawodowo programistka Unity3D. Tworzy strony w Wordpressie. Udziela się w wydarzeniach technologicznych i pisze o technologii na swojej stronie. w wolnym czasie relaksuje się prowadząc profil na Instagramie VamppiV poświęcony literaturze, podróżom i życiu na wózku inwalidzkim.

1 ze 100 najbardziej inspirujących osób z niepełnosprawnością w Polsce wg Fundacji Integracja, 1 z 6 kobiet na świecie będących wzorem do naśladowania wg Panache Lingerie. Ambasadorka DigitalEU z ramienia Komisji Europejskiej. Więcej informacji: sylwiablach.pl, [instagram.com/VamppiV](https://www.instagram.com/VamppiV), [facebook.com/blach.sylwia](https://www.facebook.com/blach.sylwia)



Fotografie: wszystkie zdjęcia w tym artykule zostały użyte przez jego autorkę.



Obowiązkowa lektura
dostępnościowa

SN
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON



„Nie widzę przeszkód”

W tej części Czasopisma będziemy przedstawiać subiektywnie wybrane książki, które w różny sposób podchodzą do tematu niepełnosprawności i dostępności. Będą tutaj przedstawiane subiektywnie wybrane książki dotyczące tematu niepełnosprawności i dostępności m.in. transportu i w transporcie. W każdym numerze będziemy zamieszczać recenzję książki związanej z zasadami równości szans i niedyskryminacji.

Autorzy:

Jakub Białek
Marcin Ryszka

Wydawnictwo:

Sine Qua Non

Marcin Ryszka – niewidomy paraolimpijczyk, kapitan reprezentacji Polski w blind footballu, dziennikarz Wieszło FM, pracownik Akademii Górniczo-Hutniczej. Prywatnie mąż i ojciec. Prezes fundacji Nie widząc przeszkód.

Jakub Białek – jest dziennikarzem i twórcą programów o polskiej piłce nożnej związanym z serwisem Wieszło. Prowadzi poranki i komentuje mecze, przeprowadza wywiady i przygotowuje reportaże, podróżując po całym świecie.

Książka pokazuje, że mimo utraty wzroku jej autor i bohater żyje normalnie, pracuje zawodowo, imprezuje, wychowuje syna i zwiedza świat. Korzysta również między innymi z transportu publicznego i indywidualnego (w tym z taksówek). Jego książka stanowi zerwanie z przedstawieniem osoby niepełnosprawnej jako słabej, potrzebującej stałej pomocy na rzecz wizerunku osoby realizującej się, podchodzącej do życia z dystansem i humorem. Autor ma problemy takie same jak każdy, a brak wzroku nie ułatwia ich rozwiązywania ale też nie zakazuje korzystania z życia pełnymi garściami. W książce znajduje się mnóstwo zabawnych anegdot z życia bohatera związanych z życiem osób niewidomych i niepełnosprawnych, a także opowieść o realiach, w których żyją. Dodatkowo opisana jest historia blind footballu w Polsce ale i na świecie.

Tylko dzięki tej książce czytelnik ma możliwość przeczytania o tym, jak ślepy zgubił kulawego albo złamał białą laskę na złodzieju. Tylko tutaj ma możliwość zastanowić się nad dylematem głównego bohatera: zgubić protezę oka czy płynąć po życiowy rekord. Te i wiele innych opowieści z życia mężczyzny, który utracił wzrok poznamy dzięki jego książce. Naprawdę warto.



„Zdaję sobie sprawę, że jedna książka nie załatwi problemu. Ale jeśli dołoży do zbudowania pewnej normalności choćby małą cegiełkę, to dlaczego nie? Dzięki niniejszej lekturze poznacie niepełnosprawność od środka. Jej najdrobniejsze szczegóły. Jej wszystkie oblicza. (...) A przy tym – mam nadzieję! – parę razy się uśmiechniecie. Bo wiercie mi – także niepełnosprawność może być źródłem przekomicznych historii.”



Publikacja z cyklu Dostępność
nr 1/2023, czerwiec 2023

Wszystkie publikacje dostępne na:
cupt.gov.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

