

**A. NAUKA TRANSPORTOWA**

**A.20. OSOBY O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH W TRANSPORCIE**

dr hab. inż. arch. Marek Wysocki

**PANEL: A.20. OSOBY O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH W TRANSPORCIE**

Zmiany prawne np. uchwalenie Ustawy o zapewnianiu dostępności (2019), ale też procesy demograficzne ostatnich lat zwiększają zainteresowanie problematyką mobilności osób ze szczególnymi potrzebami. Nakładają się na to aspekty społeczne, kulturowe i ekonomiczne. Rok 2012 był tym rokiem przełomowym, gdy Polska ratyfikowała Konwencję ONZ o prawach osób

niepełnosprawnych, ale też rok 2012 ogłoszony był Europejskim Rokiem Aktywnego Starzenia i Solidarności Międzypokoleniowej, co w sumie dało impuls do głębszych rozważań o roli osób z niepełnosprawnościami i ludzi starszych w zmieniającym się demograficznie społeczeństwie.

Wiele konferencji poświęcono mobilności osób ze szczególnymi potrzebami i dyskusjom nad rozwiązaniami w zakresie usuwania barier dla realizacji idei inkluzyjnego społeczeństwa. Idea inkluzji opiera się na realizacji równości w dostępie do środowiska zbudowanego mając na uwadze potrzeby wszystkich użytkowników, a celem jest możliwość rozszerzenia ich aktywności. Wykluczenie

społeczne mocno powiązane jest z wykluczeniem transportowym, ograniczając też aktywność zawodową. Elementem realizacji inkluzji jest niewątpliwie transport, które stwarza możliwość przemieszczania się ludzi na mniejszych lub większych odległościach.

Skala wykluczenia transportowego urosła do rangi kwestii o strategicznym znaczeniu dla wielu krajów, w tym również Polski. Z jednej strony nastąpiło wydłużenie czasu trwania życia, co należy przypisać osiągnięciom cywilizacyjnym – rozwojowi medycyny, a z drugiej strony zmienił się model funkcjonowania osób z niepełnosprawnościami. Co raz lepszy dostęp do edukacji, zwiększa

wykształcenie tych osób i jednocześnie przekłada się na większe aspiracje i chęć zmian miejsca zatrudnienia, ale też zapotrzebowanie na różne formy aktywności – np. turystykę. Dotyczy to również środowiska seniorów, których aspiracje i aktywność jest powiązana z możliwościami przemieszczania się.

Dużą populacją wśród osób ze szczególnymi potrzebami są seniorzy. Według prognoz Departamentu Spraw Ekonomicznych i Społecznych ONZ Polska będzie w 2060 najstarszym krajem europejskim, gdzie odsetek ludzi 60+ będzie wynosił 36,2% (*Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat, World Population Prospect, the 2008 Revision*). Światowa Organizacja Zdrowia definiuje „aktywne starzenie się” jako proces optymalizacji szans w sferze zdrowia, aktywnego uczestnictwa oraz bezpieczeństwa w celu poprawy jakości życia osób starzejących się (*Active Ageing: A Policy Framework, WHO 2002*).

Każdy człowiek ma prawo do samodzielnego i niezależnego życia. Coraz więcej osób z niepełnosprawnością i w podeszłym wieku mieszka samotnie, często wynika to z konieczności, ale

także coraz częściej jest świadomym wyborem. Aby móc realizować swoje cele i aspiracje dostępność przestrzeni jest wymogiem koniecznym, a rozwój dostępnego transportu staje się niezbędnym warunkiem aktywności tych osób i niezależności.

Mobilność jest więc jednym z podstawowych kryteriów rozwoju społecznego i gospodarczego. Dostępność środków transportu i towarzyszącej temu infrastruktury staje się wyzwaniem dla współczesnej gospodarki w ujęciu społecznym i ekonomicznym.

Rozważając dostępność transportu należy mieć świadomość potrzeb potencjalnych użytkowników. Ograniczenia w mobilności wynikają z obniżonej sprawności fizycznej, percepcji zmysłów: słuchu, wzroku. Dużym wyzwaniem dla operatorów środków transportu i infrastruktury jest spełnienie wymagań osób z niepełnosprawnością intelektualną, w co wpisują się również osoby starsze.  
Na

przykład choroby geriatryczne, w tym wpływ demencji u osób starszych znacząco obniża możliwości funkcjonalne w przemieszczaniu się. Te wyzwania wymagają szczególnego podejścia w rozwoju nowych form transportu i przygotowania operatorów do obsługi coraz większej grupy osób z tej grupy. Należy zaznaczyć jednocześnie, że grupa osób ze szczególnymi potrzebami to również kobiety w ciąży, opiekunowie małych dzieci, osoby niskorosłe, otyłe, ale też osoby z neuroróżnorodnością.

Aby spełnić te wszystkie wymagania konieczne jest zwrócenie uwagi na zmianę paradygmatów w projektowaniu środowiska zbudowanego i rozwoju transportu, jako elementu poszerzającego mobilność osób ze szczególnymi potrzebami. Na znaczeniu nabiera idea projektowania uniwersalnego nakierowanego na spełnienie potrzeb jak największej liczby użytkowników. Definicja projektowania uniwersalnego zawarta jest w Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych

(KPON 2012, art. 2. Dz. U. 2012 poz. 1169). Projektowanie uniwersalne wskazuje na konieczność

takiego projektowania, aby środowisko zbudowane, produkty, programy i usługi były projektowane w taki sposób, „by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania”. Projektowanie uniwersalne jest oparte na 7+1 zasadach wypracowanych przez Uniwersytet Północnej Karoliny i Konrada Kaletscha.

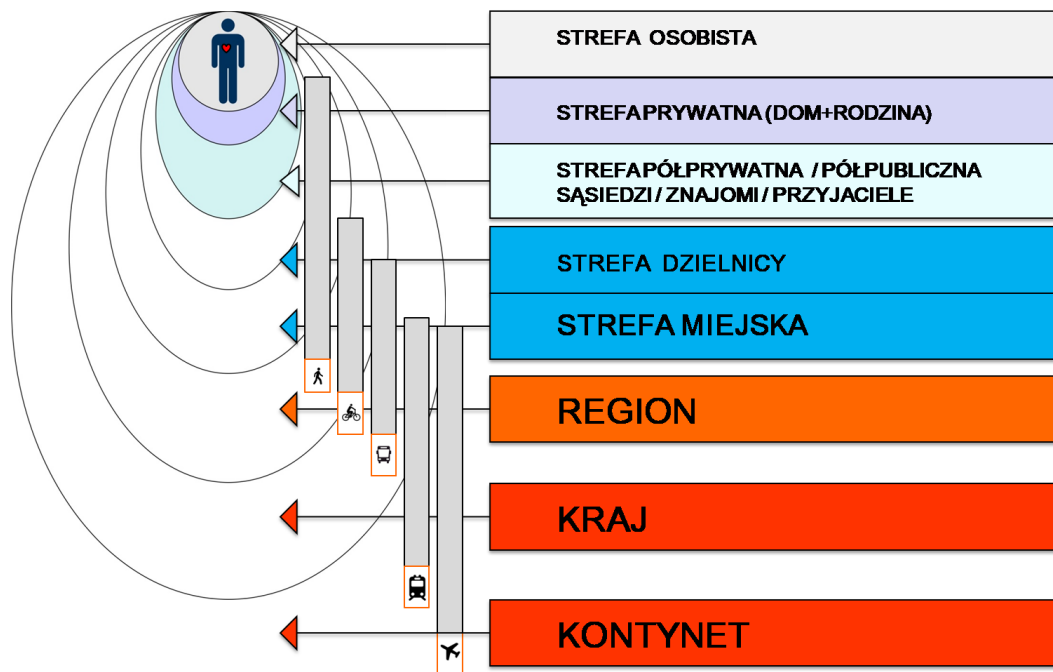
Panel A.20. „Osoby o szczególnych potrzebach w transporcie” poświęcony jest rozważaniom i dyskusji w jaki sposób należy zaplanować rozwój transportu, aby zwiększyć mobilność osób ze

szczególnymi potrzebami. Przedstawiony poniżej diagram obrazuje strefy aktywności człowieka w powiązaniu dostępnymi środkami transportu. To od dostępności środków transportu zależy

społeczna aktywność użytkowników, ich niezależność i możliwości realizacji swoich praw.

Dostępność zaczyna się od strefy zamieszkania i możliwości jego opuszczenia, przez dostępne ciągi piesze,

przystanki komunikacji zbiorowej, dworce kolejowe po porty lotnicze i morskie, aby spełnić wymagania do samodzielnego przemieszczania na różnych obszarach.



Ryc.1. Oddziaływanie stref na aktywność człowieka z wykorzystaniem środków transportu (oprac. własne).

W tym wszystkim ważną rolę odgrywają punkty węzłowe tzw. zintegrowane węzły przesiadkowe. Tematowi dostępności terminali przesiadkowych poświęcony był projekt badawczy realizowany w ramach funduszy NCBiR przez konsorcjum Akademię WSB w Dąbrowie Górniczej, Politechnikę Gdańską oraz Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie. W ramach projektu powstała monografia „Przesiadka bez Barrier” pod redakcją prof. Marka Sitarza), gdzie omówiono stan prawny obowiązujący w Polsce w obszarze transportu, ale też stan organizacyjny w zakresie planowania, projektowania, budowy/przebudowy oraz eksploatacji węzłów przesiadkowych w dużych miastach. W monografii uwzględniono szeroko potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami w zakresie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.

Podczas Panelu A.20 przedstawione zostaną podejścia eksperckie w realizacji mobilności z wykorzystaniem różnych potrzeb użytkowników, które przedstawią ekspertki, reprezentujące instytucje badawcze z konsorcjum projektowego. Obszar transportu kolejowego omówi dr inż. Iwona Krzyżewska, o transporcie drogowym w ujęciu również komunikacji i dostępności tras dla pieszych przedstawi dr inż. arch. Romanika Okraszewska, a zagadnienia dostępności transportu lotniczego dr inż. Justyna Tomaszewska.

Realizacja dostępnego transportu wymaga rozpowszechnienia jednolitych standardów dostępności. W ramach grantu Politechnika Gdańska opracowała standard dostępności zintegrowanych węzłów przesiadkowych opartych w dużej mierze na standardach wypracowanych przez Centrum Projektowania Uniwersalnego, które od lat wdraża standardy w polskich miastach. O znaczeniu standardów i rozwoju nowych technologii w poprawie mobilności podróżnych w USA i Unii Europejskiej przedstawi Maria Kozłowska-Marszałek. W panelu potrzeby użytkownika przedstawi Roman Roczeń, który również wskaże oczekiwania osób niewidomych w zakresie zwiększania samodzielności tej grupy w funkcjonowaniu na równych prawach z innymi w różnych formach transportu.

Panel przewiduje dyskusję z publicznością, aby móc również odnieść się do celów rozwoju transportu zarówno lokalnego, jak i ponad regionalnego w kontekście koniecznych zmian legislacyjnych i technologicznych w Polsce i na świecie.

Przygotował:

dr hab. inż. arch. Marek Wysocki, prof. Politechniki Gdańskiej,

członek Rady Dostępności I i II kadencji oraz Komitetu Monitorującego Funduszy Europejskich na rzecz Infrastruktury, Klimatu i Środowiska 2021-2027.