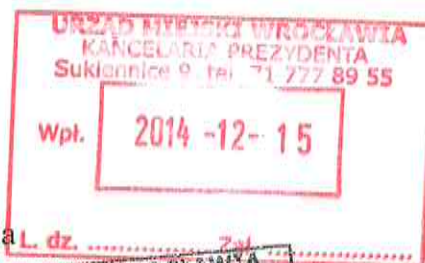
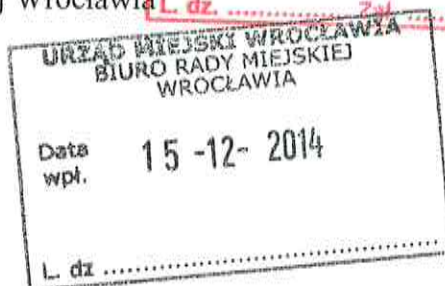


33 21 Q
Michał Piechel
Radny Rady Miejskiej Wrocławia



Wrocław, 15.12.2014r.

Pan Rafał Dutkiewicz
Prezydent Wrocławia

Zapytanie

Dot. Publiczna komunikacja zbiorowa – przewóz osób niepełnosprawnych

Szanowny Panie Prezydencie

Potrzeby oraz możliwości osób niepełnosprawnych i ich rodzin (opiekunów) w zakresie samodzielnego, lub z pomocą, przemieszczania się środkami komunikacji zbiorowej po Wrocławiu uzależnione są do wielu czynników. Są to czynniki, które mają znaczący wpływ na uznawanie (przyjmowanie do wiadomości) miasta jako przyjaznego środowiska niepełnosprawnym. Pragnę równocześnie zaznaczyć, że przedstawione spojrzenie na komunikację zbiorową we Wrocławiu, z której także mają prawo korzystać osoby niepełnosprawne (samodzielnie lub z przewodnikiem, asystentem, opiekunem), nie dotyczy grupy osób niepełnosprawnych poruszających się tylko samochodem (osobiście jako kierowca lub jako pasażer). Dla tej grupy osób wiele przedstawionych faktów będzie niezrozumiałych.

W zbiorowej komunikacji (tramwaje, autobusy) miasta Wrocławia wiele zmieniło się na lepsze. Dotyczy to również działań podejmowanych dla polepszenia (ułatwienia) warunków przejazdu osobom niepełnosprawnym. Przede wszystkim wymienia i dostosowuje tabor, który chociażby w części przyjazny byłby osobom niepełnosprawnym, a także zmienia się infrastrukturę przystanków, peronów i pętli do potrzeb i możliwości psychoruchowych osób niepełnosprawnych. Przygotowuje się (szkolenia) personel miejskiego przewoźnika (MPK) do usług i działań pomocowych wobec osób niepełnosprawnych związanych z przewozem takiej grupy pasażerów. Zaniedbań w tym zakresie było sporo, że nie powiem bardzo dużo, i ten fakt zdecydował, że w dalszym ciągu wiele spraw związanych z przewozem osób niepełnosprawnych wymaga zmian na lepsze, a to oznacza dostosowanie taboru i jego infrastruktury technicznej do możliwości ruchowych oraz możliwości komunikowania się tej grupy osób. Jest to podstawowy warunek bezpieczeństwa przewozu osób niepełnosprawnych (ruchowo, na wózkach, głuchych, niewidomych, itp.) z uszkodzeniami widocznymi i tymi niewidocznymi, które także mają znaczenie przy korzystaniu z tramwaju, autobusu, przystanku, gdyż dla stanowią istotne ograniczenie funkcji sprawności organizmu. Do najbardziej istotnych zagrożeń w transporcie osób niepełnosprawnych (i ich rodzin) należy zaliczyć przede wszystkim schody. Schody są zmorą w naszym społeczeństwie, a już w

środkach transportu szczególnie, gdyż są bardzo strome i wąskie. Po prostu *wózkowicz* nie ma szans samodzielnie skorzystać z takiego tramwaju lub autobusu. Także jest to trudny tor przeszkód dla matki lub ojca, który z dzieckiem (dorosłą osobą niepełnosprawną na wózku) musi skorzystać z takiego taboru. W tych wagonach (pojazdach) nie pomoże nawet motorniczy czy kierowca lub życzliwi pasażerowie. A co ma zrobić osoba niepełnosprawna? Czekać na inny tramwaj, autobus. Przenieść się na inny przystanek. Tylko dlaczego, czemu jest winna? Dlaczego jest wykluczona z życia społecznego? Innym zagrożeniem dla poprawnego funkcjonowania osoby niepełnosprawnej w komunikacji zbiorowej Wrocławia jest nie/odpowiedzialność osób decydujących o warunkach transportu i jego funkcjonalnego otoczenia. Bardzo dobrym przykładem są rozkłady jazdy, gdzie przy godzinach kursowania zawarty jest symbol określający rodzaj autobusu (np. N – niskopodłogowy). I tutaj zaczyna się problem, rozkład jazdy sobie a rodzaj autobusu taki, jaki był pod ręką dyspozytora w zajezdni. A w przypadku awarii autobusu w trasie i wysłania w jego miejsce autobusu zastępczego, to nikt już nie zwraca uwagi na fakt, że zgodnie z rozkładem jazdy miałby to być autobus niskopodłogowy. A co ma zrobić osoba niepełnosprawna podróżująca lub chcąc skorzystać z takiego autobusu zgodnie z informacją zawartą w rozkładzie jazdy? Odpowiedzi nie ma i nie będzie, także odpowiedzialności (nieodpowiedzialności) osób decydujących. Innym przykładem nie/odpowiedzialności są np. nowe przystanki tramwajowe przy ul. W. Stwosza („Kameleon”) i na pl. Grunwaldzkim („Rondzie Reagana”). Kto wymyślił takie rozwiązanie, to jedno, ale kto dopuścił do wykonania, to drugie. Nota bene w takim przypadku nieodzownym wydaje się stanowisko Pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. Osób Niepełnosprawnych, który opiniowały takie inwestycje pod względem przydatności dla osób niepełnosprawnych. Takich miejsc jest oczywiście bardzo dużo, ale w ten sposób stwarzane są nowe zagrożenia dla osób niepełnosprawnych i zamiast polepszać warunki transportu osób niepełnosprawnych w mieście, to jeszcze bardziej je pogarszamy. Piszę „bardzo dużo”, gdyż dotyczy to wszystkich przystanków tramwajowych, przy których tramwaje zatrzymują się na środku ulicy, a nie ma stosownej wysepki (peronu). Takie przystanki, to zhora nie tylko dla osób niepełnosprawnych, ale także osób w starszym wieku, które nie są już tak sprawne, żeby przy wsiadaniu do tramwaju ćwiczyć jak na treningu do biegu przez płotki. Po wielu latach zrozumiano (to już odpowiedzialność), że trzeba zmieniać takie rozwiązania usytuowania przystanków i trochę, ale to naprawdę tylko trochę poprawiono (szczególnie wówczas, gdy budowano nowy układ komunikacyjny ulicy, np. Pułaskiego). Wydaje się, że dobrym rozwiązaniem jest zmodernizowanie takich przystanków na tzw. przystanki wiedeńskie. Pierwszy taki przystanek we Wrocławiu funkcjonuje na ul. Piłsudskiego („Arkady”), ale wykonuje się także inne (np. ul. Trzebnicka). Jest to rozwiązanie niedrogie, które można zrealizować w przeciągu max 2 tygodni, a co najważniejsze dobrze służy pasażerom tramwajów. Jednak miejsc nieprzyjaznych dla osób niepełnosprawnych i starszych przystanków we Wrocławiu jest jeszcze naprawdę bardzo dużo i ten stan wymaga pilnego naprawienia błędów przeszłości, ale także ustrzegania się od tworzenia nowych złych rozwiązań (to już nieodpowiedzialność), które będą pokutować przez następne długie lata, np. pętla w Leśnicy; jeden tor posiada peron, a drugi, równoległy już tego peronu nie posiada. Wsiadanie na tym torze, to sztuka umiejętnego zeskoku, a z wózkiem...? Coraz bardziej widoczna jest już dbałość i pomoc kierujących pojazdami MPK o niepełnosprawnych pasażerów. Pomoc jest wyróżnikiem bezpieczeństwa dla podróżujących i wówczas osoby

niepełnosprawne czują się bezpiecznie. Widać pomoc motorniczych i kierowców, którzy pozytywnie reagują na sugestie i sygnały osób niepełnosprawnych. Niekiedy nie są w stanie pomóc, np. gdy w kierują pojazdem zastępczym (awaryjnym), a takim zlecił jechać dyspozytor. Największy mankament, to dojeżdżanie do krawężnika i pochylanie pojazdu (na poduszkach) do ułatwienia wejścia (wjazdu) na płytę podłogową. Same manewry autobusem, jak również dostosowanie infrastruktury peronu, wysepki lub chodnika do możliwości manewru autobusu wymagają poprawy, a dla kierowców szkolenia doskonalącego dla perfekcyjnego podejżdżania pod krawężnik.

Tematem do osobnego rozważenia i na pewno wprowadzenia zmian (poprawy) są systemy komunikowania pasażerów w środkach transportu i na przystankach. Generalnie są one opracowane dla osób zdrowych, w pełni sprawnych. Osoby niepełnosprawne mają z nimi wiele kłopotów, a brak możliwości uzyskania informacji słownej (np. dla osoby niewidomej) lub wydruku pismem wypukłym stanowi dla tej grupy osób poważne utrudnienie w samodzielnym podróżowaniu tramwajem lub autobusem po Wrocławiu.

Innym przewoźnikiem jest np. DLA, który obsługuje linie na obrzeżach miasta. Jednak ich tabor, a także przystanki, to kwestia na osobny artykuł, gdyż w warunkach ofertowych miasta o świadczeniu usług przewozu pasażerów, w tym niepełnosprawnych, nie ma chyba wzmianki o infrastrukturze przystankowej i możliwościach taboru.

Do wiadomości:

- Prezydent Wrocławia

Z wyrazami szacunku

Michał Piechel

