

Dostępność transportu publicznego w województwie śląskim dla osób ze zróżnicowanymi potrzebami

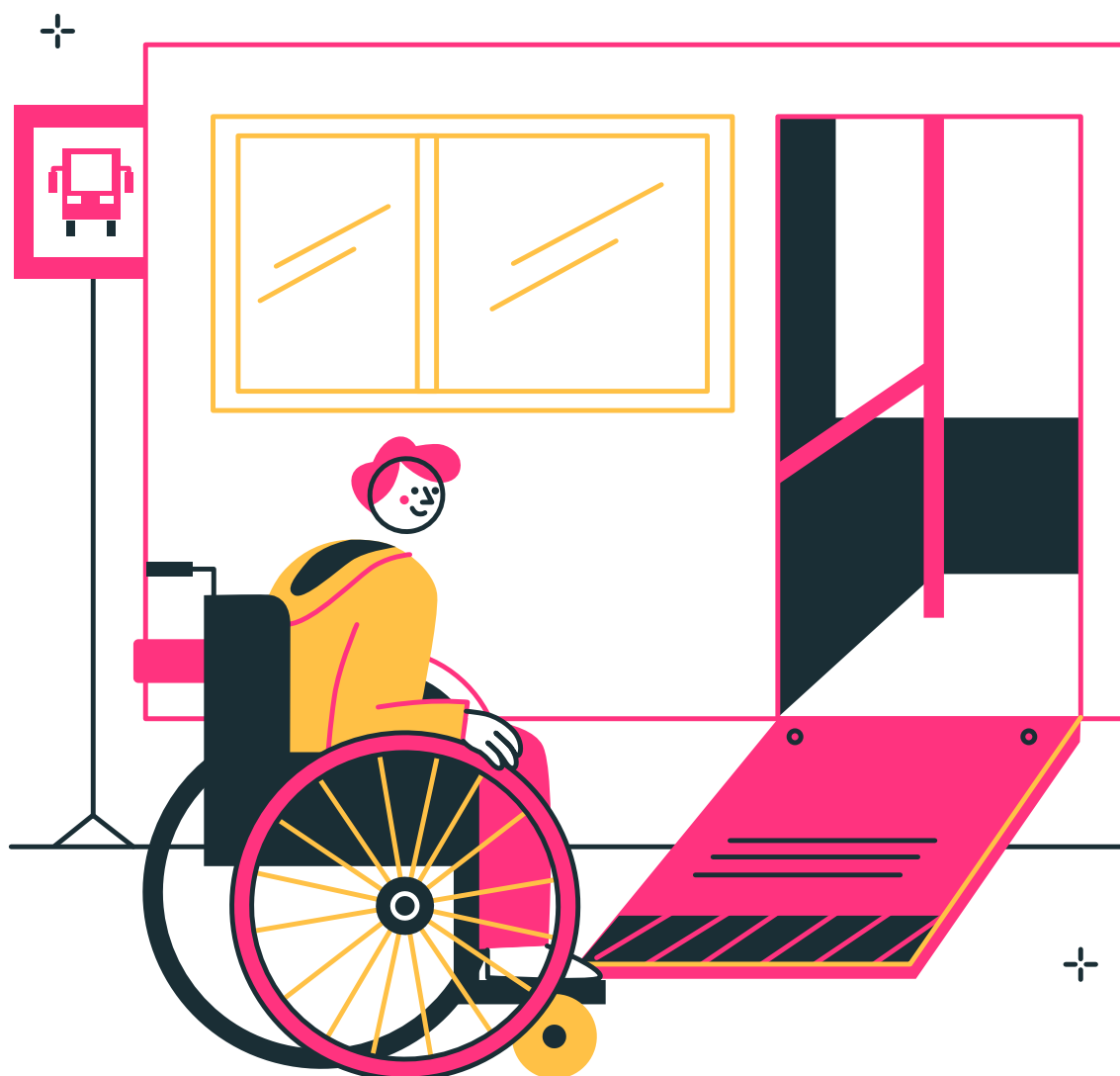
Autorzy:

KAROLINA GINEJKO

KRZYSZTOF WOSTAL

GRZEGORZ WÓJKOWSKI

Grudzień 2024



Spis treści

1. Wstęp	3
2. Cel raportu	4
3. Osoby ze zróżnicowanymi potrzebami, czyli kto?	4
4. Zakres i metoda badawcza	5
5. Narzędzie badawcze	6
6. Dostępność stron internetowych i aplikacji mobilnych	7
7. Dostępność przystanków komunikacji miejskiej	9
8. Perony kolejowe	23
9. Tabor	30
10. Podsumowanie	45
11. Wytyczne	46
11.1 Wytyczne w zakresie dostępności stron internetowych i aplikacji mobilnych	46
11.2 Wytyczna w zakresie dostępności przystanków komunikacji miejskiej	46
11.3 Wytyczne w zakresie dostępności peronów kolejowych	47
11.4 Wytyczne w zakresie dostępności taboru	49
12. Załączniki	51

1. Wstęp

Raport Stowarzyszenia Aktywności Obywatelskiej Bona Fides, stworzony w ramach projektu „Transport zbiorowy w województwie śląskim dostępny dla osób z niepełnościami” sfinansowanego ze środków Narodowego Instytutu Wolności - Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018–2030 PROO, przedstawia wyniki badania dostępności transportu publicznego w wybranych miejscowościach województwa śląskiego, przeprowadzonego od maja do września 2024 roku. Celem badania było sprawdzenie, na jakim etapie znajduje się dostępność transportu publicznego dla osób ze zróżnicowanymi potrzebami.

Badanie objęło transport kolejowy, tramwajowy, trolejbusowy oraz autobusowy, a przeprowadzono je w Częstochowie, Myszkowie, Zawierciu, Katowicach, Tychach, Lublińcu, Żywcu, Bielsku-Białej, Tarnowskich Górach oraz Jaworznie. Zbadano dostępność dwunastu przewoźników (ich pełna lista znajduje się w załączniku), przy czym pamiętano, że niektórzy organizatorzy nie są odpowiedzialni za infrastrukturę przystankową, która leży w gestii gmin, co nie pozwala na standaryzację w tym obszarze nawet w obrębie jednego organizatora.

Zespół badawczy składał się z trzech osób, w tym jednej z niepełnościami, co pozwoliło na uzyskanie szerszej perspektywy i uwzględnienie różnych potrzeb pasażerów. Badanie opierało się na metodzie obserwacji uczestniczącej i na wcześniej opracowanym narzędziu badawczym. W każdym z badanych miast oceniono co najmniej cztery przystanki, cztery pojazdy oraz wykonano co najmniej cztery przejazdy, z których każdy trwał przynajmniej sześć minut. Badania przeprowadzono w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych.

Równolegle do oceny infrastruktury transportowej i taboru, badano także dostępność i użyteczność informacji pasażerskiej na stronach internetowych oraz w aplikacjach mobilnych organizatorów transportu. Testy te przeprowadzono przy pomocy komputera z systemem operacyjnym Windows 11, przy użyciu programów wspomagających dostępność, takich jak JAWS i NVDA, a także na smartfonie z systemem iOS 17, wyposażonym w technologie wspomagające, takie jak VoiceOver oraz Zoom.

2. Cel raportu

Celem niniejszego raportu jest dokonanie szczegółowej analizy dostępności transportu publicznego z perspektywy pasażera, szczególnie w kontekście osób ze zróżnicowanymi potrzebami.

Jednym z głównych celów raportu było zidentyfikowanie, na jakim etapie znajduje się obecnie dostępność transportu publicznego w analizowanych obszarach. W szczególności autorom zależało na ukazaniu zarówno postępów, jakie zostały już osiągnięte, jak i wyzwań, które wciąż wymagają rozwiązania.

Kluczowym założeniem raportu jest także przedstawienie praktycznych wniosków dotyczących koniecznych zmian. Przeprowadzone obserwacje uczestniczące pozwoliły na zwrócenie uwagi na te elementy, które nadal stanowią barierę w korzystaniu z transportu publicznego przez osoby o zróżnicowanych potrzebach

3. Osoby ze zróżnicowanymi potrzebami, czyli kto?

Osoby o zróżnicowanych potrzebach to szeroka grupa ludzi, których codzienne funkcjonowanie wymaga uwzględnienia specyficznych wymagań, różniących się w zależności od sytuacji, wieku, stanu zdrowia czy okoliczności. To nie tylko osoby z niepełnościami, takie jak osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, niewidome czy niesłyszące, ale także seniorzy, dla których nawet proste czynności mogą być wyzwaniem z uwagi na ograniczoną mobilność, słabnący wzrok czy zmniejszoną siłę fizyczną. W krąg tych osób wchodzi również rodzice i opiekunowie małych dzieci, którzy muszą radzić sobie z wózkami dziecięcymi, przewijaniem czy opieką w miejscach, które nie zawsze są przystosowane do ich potrzeb.

Należy pamiętać, że zróżnicowane potrzeby mogą mieć również osoby tymczasowo ograniczone przez swoje warunki fizyczne, na przykład ktoś z nogą w gipsie, kto porusza się o kulach, lub ktoś z ciężką kontuzją, wymagającą ostrożnego poruszania się. W tym gronie znajdują się również podróżni, obciążeni dużymi walizkami czy plecakami, dla których schody bez windy mogą być barierą trudną do pokonania, a brak miejsca do przechowania bagażu dodatkowym problemem.

Wspólnym mianownikiem wszystkich tych sytuacji jest potrzeba tworzenia przestrzeni i rozwiązań, które są dostępne, elastyczne i uwzględniają różnorodność ludzkich

możliwości i ograniczeń. Udogodnienia takie jak windy, podjazdy, miejsca siedzące w komunikacji publicznej, czy specjalne strefy dla rodzin z dziećmi lub osób starszych w miejscach publicznych, to przykłady działań, które mogą uczynić codzienność łatwiejszą. Świadomość istnienia tych potrzeb i chęć ich zrozumienia stanowią pierwszy krok ku społeczeństwu bardziej wrażliwemu i dostępnemu dla każdego, niezależnie od etapu życia czy chwilowych trudności.

4. Zakres i metoda badawcza

Jednym z założeń badania było odejście od analizy teoretyczno-prawnej na rzecz dogłębnego zbadania realnych doświadczeń pasażerów w kontekście codziennego korzystania z transportu publicznego. Aby skupić się przede wszystkim na bezpośrednim doświadczeniu użytkowników transportu i na rzeczywistych problemach, jakie napotykają oni na co dzień. Pasażer, szczególnie ten o zróżnicowanych potrzebach, rzadko zwraca uwagę na to, w jaki sposób dostępność jest regulowana prawnie. Liczy się dla niego przede wszystkim to, aby mógł bez przeszkód i w sposób komfortowy korzystać z oferowanych usług.

W ramach badania przeprowadzono audyt pasażerski metodą obserwacji uczestniczącej, audytorzy wcielali się w rolę pasażerów z różnymi ograniczeniami – osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi, sensorycznymi, osoby starsze oraz opiekunowie z dziećmi. Ważnym elementem zespołu badawczego była obecność osoby głuchoniewidomej, jednocześnie posiadającej wykształcenie z zakresu zarządzania dostępnością. Dzięki tej perspektywie możliwe było zbadanie dostępności z kilku różnych punktów widzenia – osoby niewidomej, osoby słabosłyszącej oraz osoby głuchej.

Podczas każdej podróży analizowano szereg kluczowych aspektów związanych z dostępnością:

1) Dostępność taboru: Audytorzy oceniali, czy pojazdy są przystosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, np. czy posiadają odpowiednią przestrzeń dla wózków inwalidzkich, dziecięcych lub innych urządzeń pomocniczych. Zwracano również uwagę na rozmieszczenie i oznaczenia miejsc siedzących przeznaczonych dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz osób z dziećmi.

2) Dostępność infrastruktury: Obserwowano, czy przystanki i perony są dostosowane do potrzeb osób o zróżnicowanych potrzebach. Oceniano, czy są odpowiednio wyposażone w rampy, podjazdy, windy oraz schody ruchome, a także czy te elementy infrastruktury są sprawne i łatwe w użyciu. Zwracano również uwagę na dostępność miejsc siedzących na przystankach oraz na ewentualne przeszkody architektoniczne, takie jak zbyt wąskie przejścia czy wysoki stopień wejścia do pojazdu.

3) Systemy informacyjne i elementy dotykowe: elementem audytu była analiza dostępności informacji zarówno wizualnych, jak i dotykowych, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną percepcją wzrokową i słuchową. Sprawdzano, czy systemy informacyjne (zarówno wizualne, jak i dźwiękowe) są czytelne i zrozumiałe dla osób z różnymi ograniczeniami sensorycznymi. Ważnym aspektem badania było również sprawdzenie dostępności elementów dotykowych, takich jak tabliczki informacyjne w alfabecie Braille'a, oznaczenia dotykowe na poręczach i schodach. Badano także funkcjonowanie systemów zapowiedzi głosowych oraz łatwość korzystania z informacji dostępnych w aplikacjach mobilnych organizatorów transportu publicznego.

5. Narzędzie badawcze

W ramach prowadzonych badań nad dostępnością transportu publicznego w województwie śląskim zastosowano specjalnie opracowaną matrycę badawczą, która była jednakowa dla wszystkich badanych miast.

Matryca badań obejmowała następujące elementy:

1. Przedmiot badań – odnosił się do konkretnych aspektów transportu publicznego, takich jak dostępność taboru, infrastruktury przystankowej i peronowej, a także systemów informacyjnych.

2. Wymagania – każdy badany aspekt był oceniany pod kątem szczegółowych wymagań dotyczących dostępności. Te wymagania obejmowały zarówno fizyczne dostosowania (np. rampy, podnośniki, miejsca dla wózków), jak i elementy informacyjne (np. czytelność rozkładów jazdy, obecność komunikatów głosowych, oznaczenia Braille'a). Szczególną uwagę zwrócono na potrzeby informacyjne osób głuchych, słabosłyszących oraz niewidomych.

3. Rekomendacje – dla każdego badania opracowano rekomendacje, które wskazywały działania niezbędne do poprawy istniejących standardów dostępności. Zalecenia mogły dotyczyć zarówno wdrożenia nowych elementów infrastruktury (np. montaż dodatkowych oznaczeń dotykowych), jak i poprawy systemów informacyjnych, aby były bardziej przystępne dla osób z niepełnosprawnościami sensorycznymi.

4. Ocena spełnienia wymagań – każda pozycja w matrycy była oceniana pod kątem stopnia spełnienia wymagań. Badano, czy dana funkcjonalność była w pełni dostępna, czy tylko częściowo spełniała standardy, czy też nie była spełniona w ogóle. W szczególności oceniano, czy tabor i infrastruktura spełniają wymagania informacyjne, takie jak widoczność i słyszalność komunikatów oraz dostępność informacji dotykowych.

5. Uwagi – badacze mieli możliwość zapisania dodatkowych obserwacji, które dotyczyły specyficznych problemów lub braków w infrastrukturze. Uwagi mogły obejmować zarówno aspekty techniczne (np. awarie windy), jak i związane z systemami informacyjnymi (np. brak zapowiedzi głosowych na przystankach).

6. Dostępność stron internetowych i aplikacji mobilnych

Wytyczne, które powinny zostać spełnione: patrz rozdział 11.1 (s. 46)

Podczas monitoringu sprawdzano dostępność stron internetowych. Pierwszym elementem, na który zwracano uwagę była deklaracja dostępności. Jest to dokument, w którym instytucje publiczne oraz inne zobowiązane podmioty informują o poziomie dostosowania swoich stron internetowych, aplikacji mobilnych, a także infrastruktury fizycznej do potrzeb osób z różnorodnymi wymaganiami. Choć jej głównym celem jest opisanie dostępności cyfrowej, uwzględnia również aspekty dostępności fizycznej, takie jak przystosowanie budynków czy przestrzeni do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, seniorów, rodziców z dziećmi czy innych użytkowników o szczególnych potrzebach. Dokument ten musi zawierać informacje o spełnianiu określonych standardów, takich jak WCAG (Web Content Accessibility Guidelines), opis barier, które mogą jeszcze występować, a także sposoby zgłaszania problemów z dostępnością oraz możliwości wnioskowania o treści w formach alternatywnych.

Deklaracja dostępności jest niezwykle ważna, ponieważ stanowi narzędzie transparentności i umożliwia osobom wykluczonym cyfrowo lub fizycznie dostęp do informacji, usług i przestrzeni, które w innym przypadku mogłyby być dla nich niedostępne. Jej obecność pokazuje zaangażowanie instytucji w budowanie społeczeństwa inkluzywnego, gdzie każdy, niezależnie od swoich ograniczeń, ma prawo do pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i publicznym. Uwzględnienie dostępności fizycznej w tym dokumencie jest kluczowe, ponieważ wiele osób napotyka bariery nie tylko w świecie wirtualnym, ale także w codziennym funkcjonowaniu w przestrzeni publicznej. Dzięki deklaracji użytkownicy mogą dowiedzieć się, czy budynek posiada podjazdy, windy, odpowiednio przystosowane toalety czy miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami. To narzędzie, które nie tylko informuje, ale także motywuje do stałego ulepszania zarówno środowiska cyfrowego, jak i fizycznego, czyniąc je bardziej dostępnym i przyjaznym dla wszystkich.

Deklaracja dostępności, która spełnia wymogi wytycznych z 2024 roku ministerstwa odpowiedzialnego za cyfryzację była tylko na stronie internetowej **Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie**. Jest ona też bardzo szczegółowa, choć również zawiera błędy, o czym będzie mowa poniżej.

Szczegółowe deklaracje były też na stronach internetowych: **Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej, Zakładu Komunikacji Miejskiej w Zawierciu, Zarządu Transportu Metropolitalnego w Katowicach, Kolejach Śląskich** oraz **Polregio** jednak wymagają one aktualizacji do spełnienia wymogów z 2024 roku.

Deklaracje na stronach internetowych **Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Jaworznie; Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Żywcu; Wydziału Komunikacji, Drogownictwa i Transportu w Starostwie Powiatowym w Lublińcu** nie są szczegółowe oraz nie spełniają wymogów z 2024 roku.

W trakcie monitoringu nie znaleziono deklaracji na stronach internetowych: **Związku Powiatowo-Gminnego pn. „Jedźmy razem” z siedzibą w Myszkowie; w Tramwajach Śląskich** oraz w **Tyskich Liniach Trolejbusowych**.

Podobnie jest na stronie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie, gdzie informacje zawierają błędy. Dotyczą one głównie opisów alternatywnych dla grafik oraz oznaczeń wariantów jazdy dla linii, które są przedstawione wyłącznie za pomocą koloru niebieskiego. Poza tym informacje o zmianach tras czy zawieszeniach przystanków lub inne komunikaty powinny być dokładniejsze. Obecnie niektóre z nich są trudne do zrozumienia dla osób nieznanymi miastami.

W trakcie badania w Częstochowie nie kursowały tramwaje. Na stronie internetowej przedsiębiorstwa nie znaleziono jednak na ten temat informacji (co więcej, nie było ich także na samych przystankach „Dworzec PKS” i „Dworzec Główny PKP”), co spowodowało, że członkowie zespołu badawczego bezskutecznie przez 20 minut oczekiwali na przyjazd tramwaju.

W przypadku stron internetowych **Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Żywcu oraz Zakładu Komunikacji Miejskiej w Zawierciu**, choć informacje na temat rozkładów jazdy są publikowane, ich czytelność pozostawia jednak wiele do życzenia, co ogranicza ich praktyczną użyteczność. Dodatkowo, konieczność pobierania plików PDF z rozkładami jazdy jest nieintuicyjna, a same pliki są mało przejrzyste i trudne w obsłudze.

Trochę lepiej jest na stronie **Związku Powiatowo-Gminnego pn. „Jedźmy razem” z siedzibą w Myszkowie** gdzie informacje są w miarę dostępne. Cała strona wymaga jednak poprawy, aby osiągnąć zgodność z wytycznymi zawartymi we WCAG 2.2.

Na stronie **Tyskich Linii Trolejbusowych** nie znaleziono informacji o rozkładach jazdy i schematach linii. Brak też informacji, gdzie ich szukać.

Dobrymi przykładami są strony internetowe: **Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Jaworznie; Komunikacji, Drogownictwa i Transportu w Starostwie Powiatowym w Lublińcu; Zarządu Transportu Metropolitalnego w Katowicach, Kolejach Śląskich oraz Polregio**, gdzie informacje są dostępne.

Żaden z powyższych podmiotów nie ma jednak do dyspozycji użytecznej i w pełni dostępnej aplikacji mobilnej na systemy iOS oraz Android, która zawierałaby rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej oraz która spełnia normy dostępności.

W przypadku **Zarządu Transportu Metropolitalnego w Katowicach, Tramwajów Śląskich** oraz **Tyskich Linii Trolejbusowych** pasażerowie mają do dyspozycji dostępną aplikację mobilną „Time4Bus” na systemy iOS oraz Android zawierającą rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej, która spełnia normy dostępności. Aplikacją tą jednak zarządza podmiot zewnętrzny.

Podobna sytuacja ma miejsce również z **Kolejami Śląskimi** oraz **Polregio**, które mają aplikację ułatwiającą dostęp. Rozkłady jazdy można znaleźć bowiem w aplikacji „Portal Pasażera” – zarówno na system Android, jak i iOS. Nie ma większych problemów z jej dostępnością. Z drugiej strony aplikacja dedykowana stricte „Polregio” posiada niezaetykietowane przyciski, a część etykiet na przyciskach zaetykietowanych jest w języku angielskim.

7. Dostępność przystanków komunikacji miejskiej

Wytyczne, które powinny zostać spełnione: patrz rozdział 11.2 (s. 46-47)

We wszystkich badanych miastach przystanki komunikacji miejskiej nie są ujednolicone, a różnice między nimi bywają bardzo duże, co ma znaczący wpływ na komfort korzystających z nich mieszkańców. W większości miast znaleziono zarówno przystanki wyposażone w miejsca siedzące, w miejsca dla wózków inwalidzkich czy elektroniczne tablice z wizualnymi zapowiedziami (w tym przypadku wyjątkiem był Myszków i Zawiercie) oraz oznaczenia dedykowane wzdłuż krawężników (nie natrafiono na nie na żadnym z monitorowanych przystanków w Myszkowie, Zawierciu i Lublińcu), jak i przystanki pozbawione wymienionych powyżej udogodnień. Zauważono także, że generalnie czym bliżej centrum znajduje się przystanek, tym większa szansa, że będzie on wyposażony w różne udogodnienia.

W trakcie monitoringu sprawdzano dostępność znajdujących się na przystankach rozkładów jazdy. W tym przypadku również w każdym mieście przynajmniej na jednym z badanych przystanków znajdowały się one na odpowiedniej wysokości. Często jednak były umieszczane zbyt wysoko, a czasem także zbyt nisko, co utrudniało lub wręcz uniemożliwiało ich odczytanie osobom poruszającym się np. na wózkach inwalidzkich.

Na koniec warto podkreślić, że wszystkie badane przystanki, pomimo nieraz znacznych różnic, są oznakowane w sposób widoczny z odległości co najmniej 20 metrów.



Zdjęcie 1: Lubliniec, przystanek koło dworca PKP. Przystanek jest wyposażony w miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich. Rozkład jazdy znajduje się za wysoko.

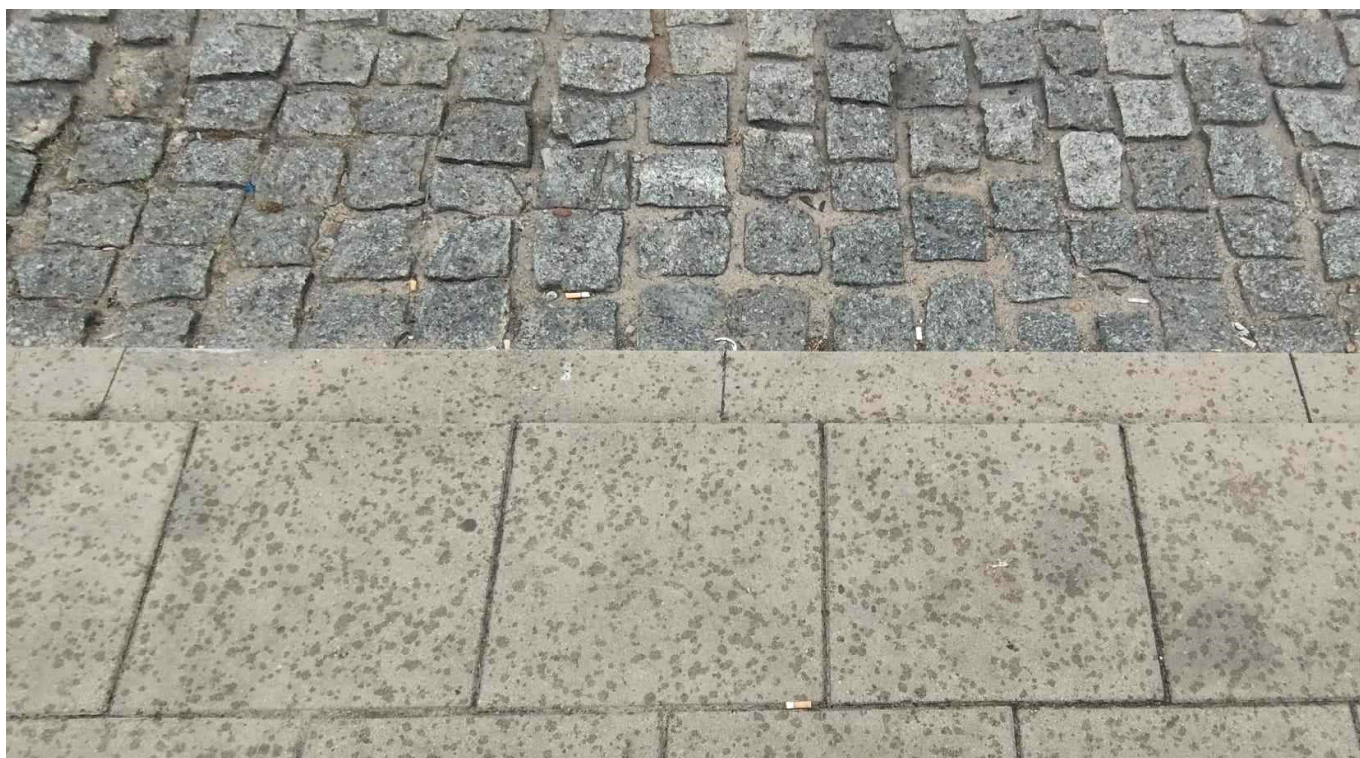


Zdjęcie 2: Przystanek Częstochowa ul. Jana III Sobieskiego. Przystanek posiada miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich, brakuje jednak na nim rozkładu jazdy.

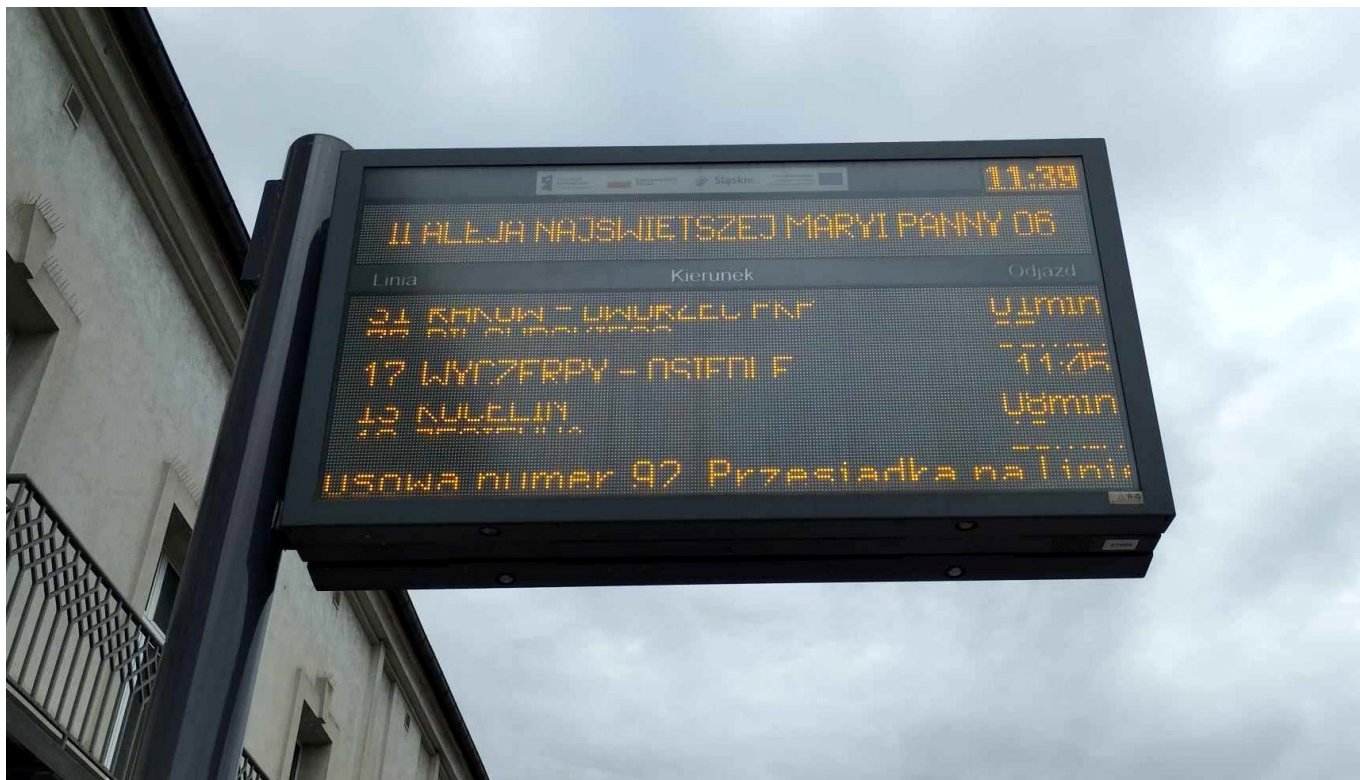
DOBRE PRAKTYKI



Zdjęcie 3: Tablica informacyjna na przystanku w Lublińcu. Przystanek jest wyposażony w tablicę informującą, o której i dokąd pojedzie autobus.



Zdjęcie 4: Przystanek Częstochowa ul. Jana III Sobieskiego. Równa nawierzchnia przy przystanku oraz podwyższony krawężnik, ułatwiający wejście do autobusu.



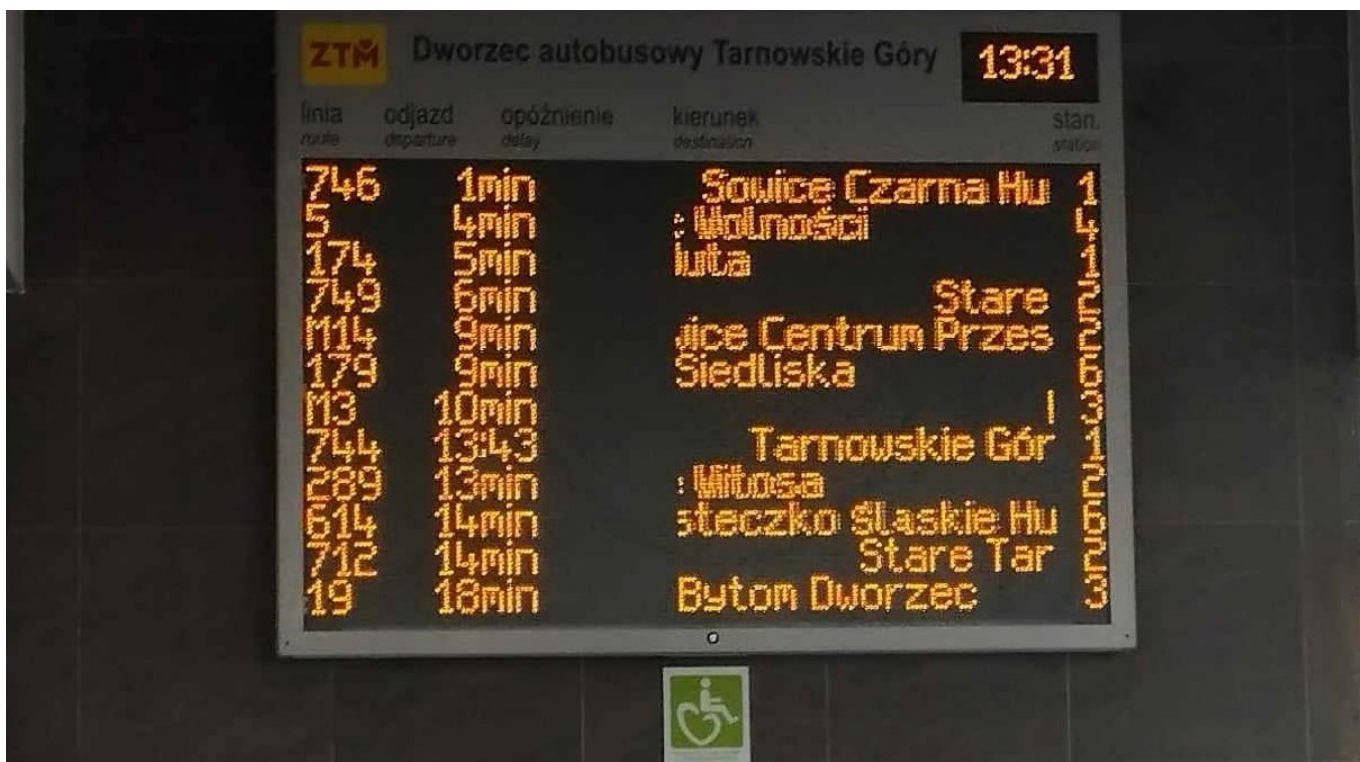
Zdjęcie 5: Tablica na przystanku w Częstochowie. W Częstochowie na przystankach, na których zespół badawczy natrafił na elektroniczną tablicę z zapowiedziami głosowymi, były one nadawane z dwóch głośników, co znacząco poprawia komfort odsłuchu.



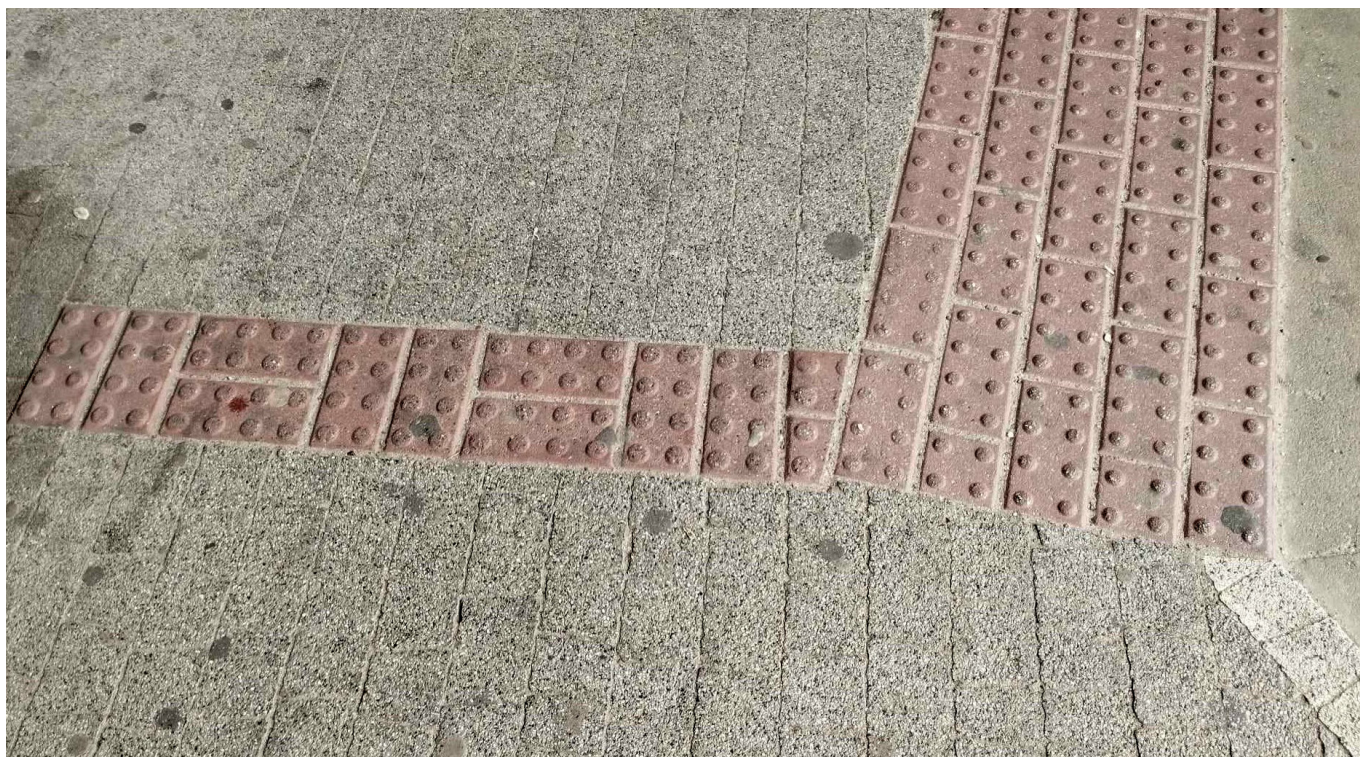
Zdjęcie 6: Przystanek Tychy Bielska. Przystanek jest wyposażony w miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich.



Zdjęcie 7: Bielsko Biala przystanek Piastowska Lubertowicza. Przystanek jest wyposażony w miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich.



Zdjęcie 8: Tablica informacyjna na dworcu autobusowym w Tarnowskich Górach. Przystanek ma tablice informującą, o której i dokąd pojedzie autobus.



Zdjęcie 9 : Linia prowadząca na dworcu autobusowym w Tarnowskich Górach. Linia prowadząca zrobiona jest w taki sposób, że informuje gdzie kończy się jedno stanowisko, a zaczyna kolejne.

ZŁE PRAKTYKI



Zdjęcie 10: Zawiercie Powstańców Śląskich. Przystanek nie jest wyposażony w miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich. Rozkład jazdy znajduje się za wysoko.



Zdjęcie 11: Myszaków przystanek Plac Dworcowy. Co prawda stworzono miejsce dla osób na wózkach inwalidzkich, ale postawiono na nim kosz na śmieci.



Zdjęcie 12: Myszków przystanek Plac Dworcowy. Nawierzchnia przy przystanku jest nierówna, co jest niebezpieczne.



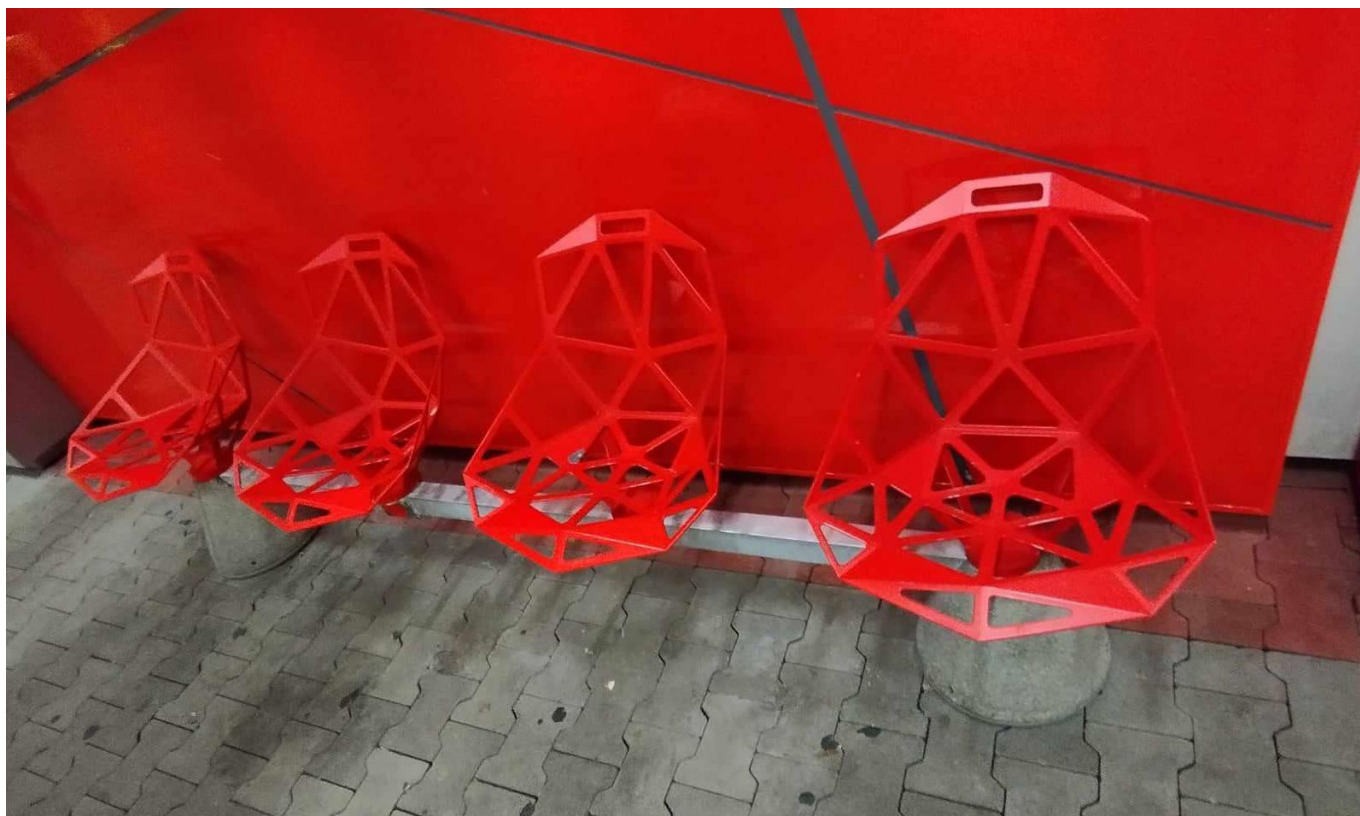
Zdjęcie 13: Jaworzno przystanek Szczakowa Dworzec PKP. Przystanek jest wyposażony w miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich, jednak fatalna nawierzchnia uniemożliwia wjechanie na nie.



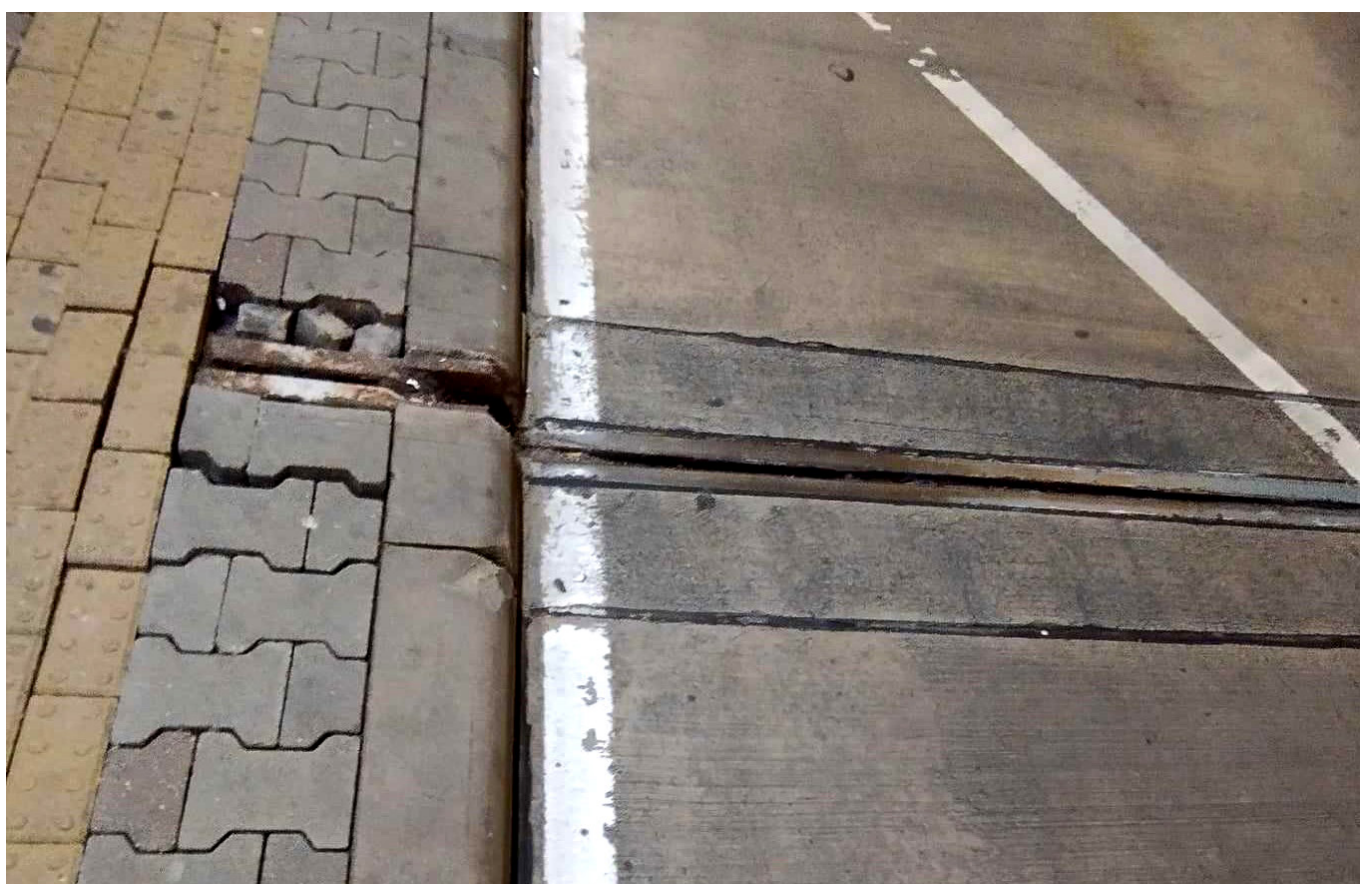
Zdjęcie 14: Żywiec przystanek ul. Leśnianka. Przystanek bez miejsc siedzących oraz wiaty.



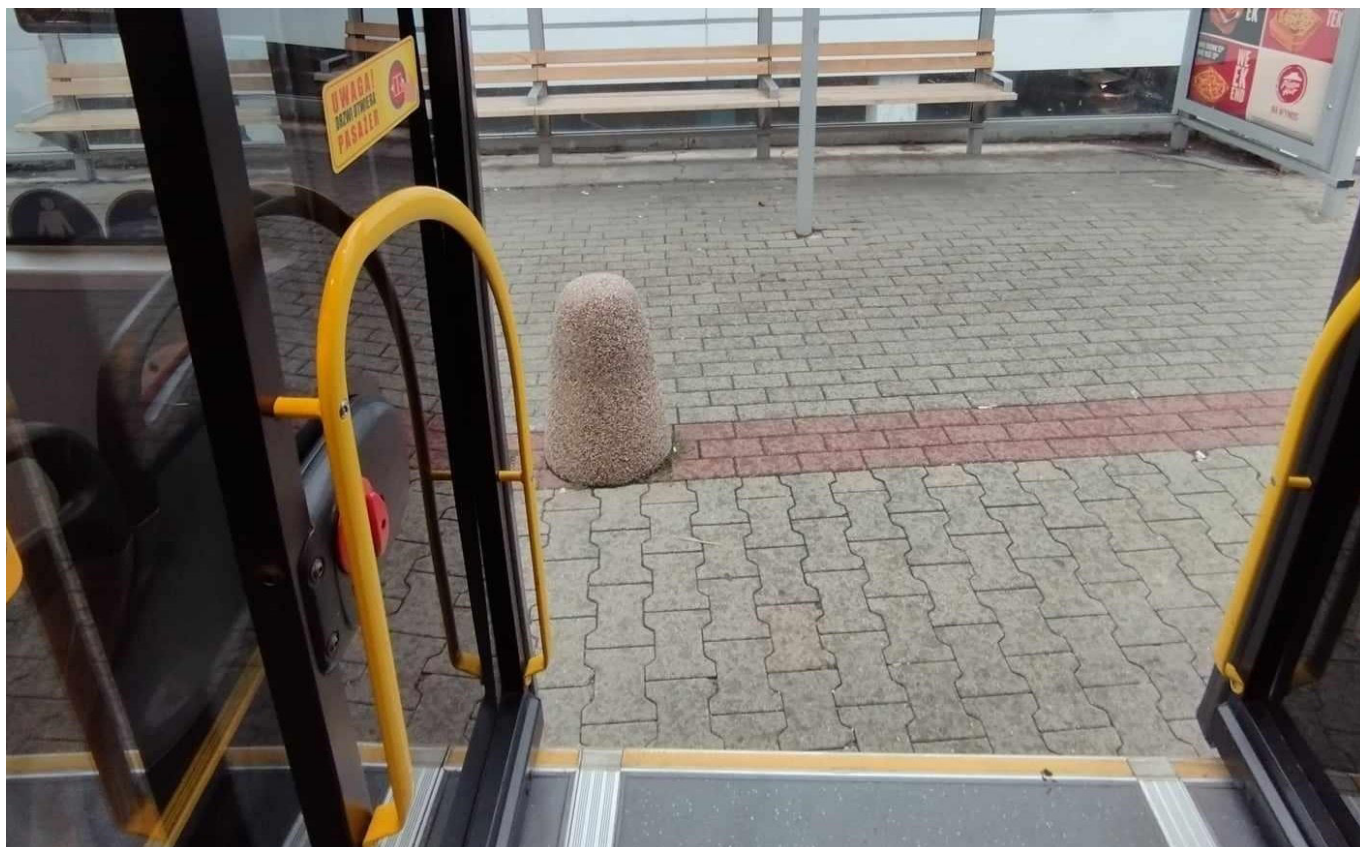
Zdjęcie 15: Przystanek Katowice Dworzec PKP. Przystanek na środku ma słup z rozkładem jazdy, co powoduje, że osoba idąca linią prowadzącą może się o niego uderzyć.



Zdjęcie 16: Miejsca siedzące na przystanku Katowice Dworzec PKP. Miejsca bez podłokietników, przez co ciężko się z nich wstaje. Brak miejsc dla osób na wózkach inwalidzkich.



Zdjęcie 17: Nawierzchnia na przystanku podziemnym Katowice Dworzec PKP. Nawierzchnia nierówna, dodatkowo przechodzi przez nią linia prowadząca co może być niebezpieczne.



Zdjęcie 18: Wyjście z autobusu na przystanku Osiedle Paderewskiego Trzy Stawy w Katowicach. Autobus zatrzymuje się na przystanku w ten sposób, że osoby wysiadające muszą omijać betonowy słupek, który stoi na przystanku.



Zdjęcie 19: Linia prowadząca na przystanku Osiedle Paderewskiego Trzy Stawy w Katowicach. Na linii prowadzącej znajdują się betonowe słupy, co jest niebezpieczne dla osób niewidomych.



Zdjęcie 20: Przystanek tramwajowy Sobieskiego Katowice.

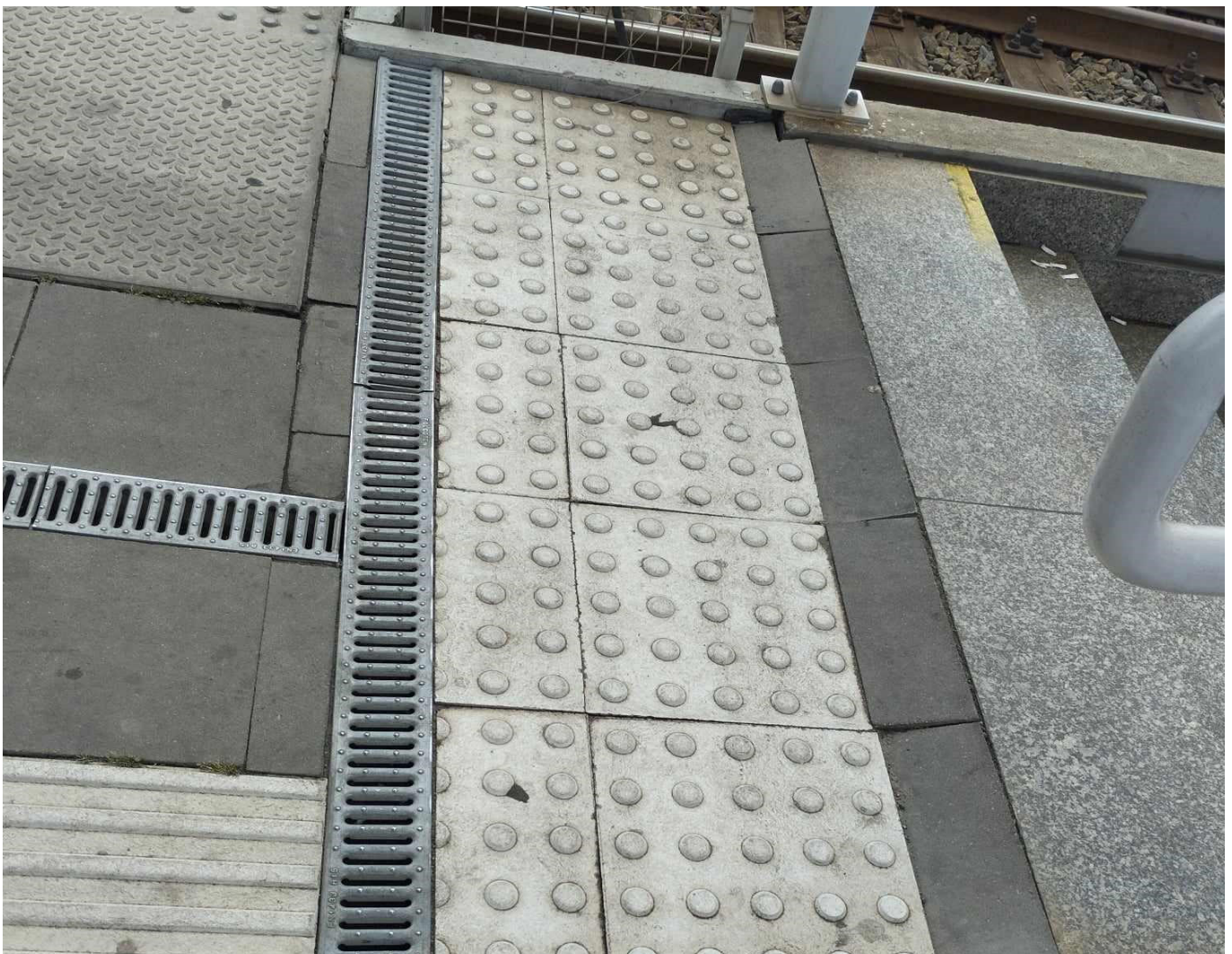
W przypadku Tramwajów Śląskich niektóre przystanki tramwajowe zaprojektowano tak, że tramwaje zatrzymują się na środku jezdni, co stwarza zagrożenie dla wysiadających pasażerów. Pozytywnym aspektem jest jednak wprowadzenie komunikatów głosowych w tramwajach informujących: „Uwaga, wysiadanie na jezdnię,” co zwiększa świadomość pasażerów i poprawia ich bezpieczeństwo.

8. Perony kolejowe

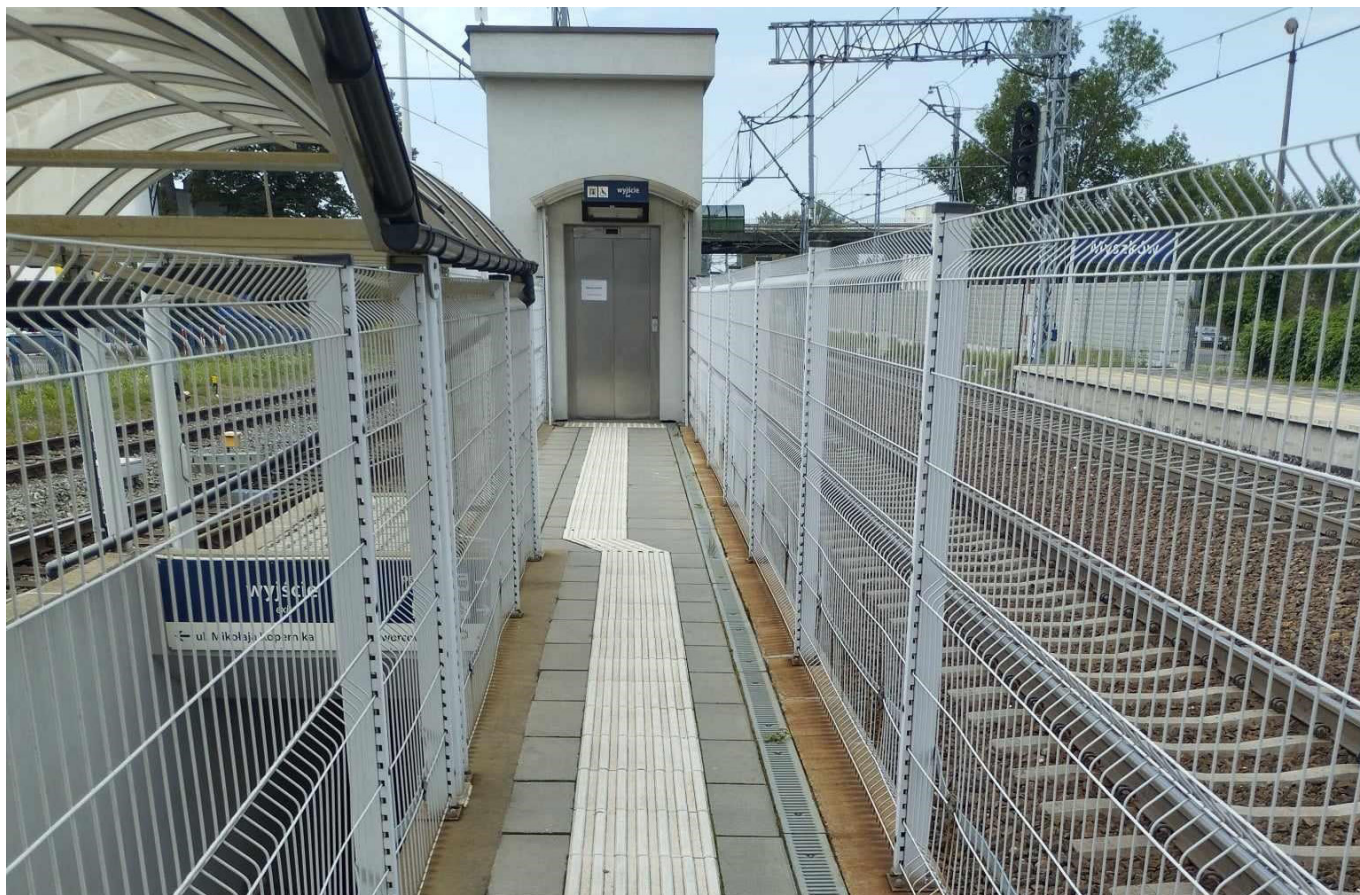
Wytyczne, które powinny zostać spełnione: patrz rozdział 11.3 (s. 47 - 48)

Zespół badawczy jest świadomy, że przewoźnik kolejowy nie jest odpowiedzialny za infrastrukturę dworców i przystanków kolejowych, w tym za perony i ich wyposażenie. Jednakże raport został opracowany z punktu widzenia pasażera, który często nie zdaje sobie sprawy z tego podziału odpowiedzialności. W związku z tym badaniem objęto także perony kolejowe, aby w pełni odzwierciedlić doświadczenia użytkowników transportu publicznego. Ponadto zespół zdaje sobie sprawę, że choć przewoźnik nie ma bezpośredniego wpływu na infrastrukturę peronową, może jednak wnioskować do jej zarządcy o wprowadzenie określonych rozwiązań.

DOBRE PRAKTYKI



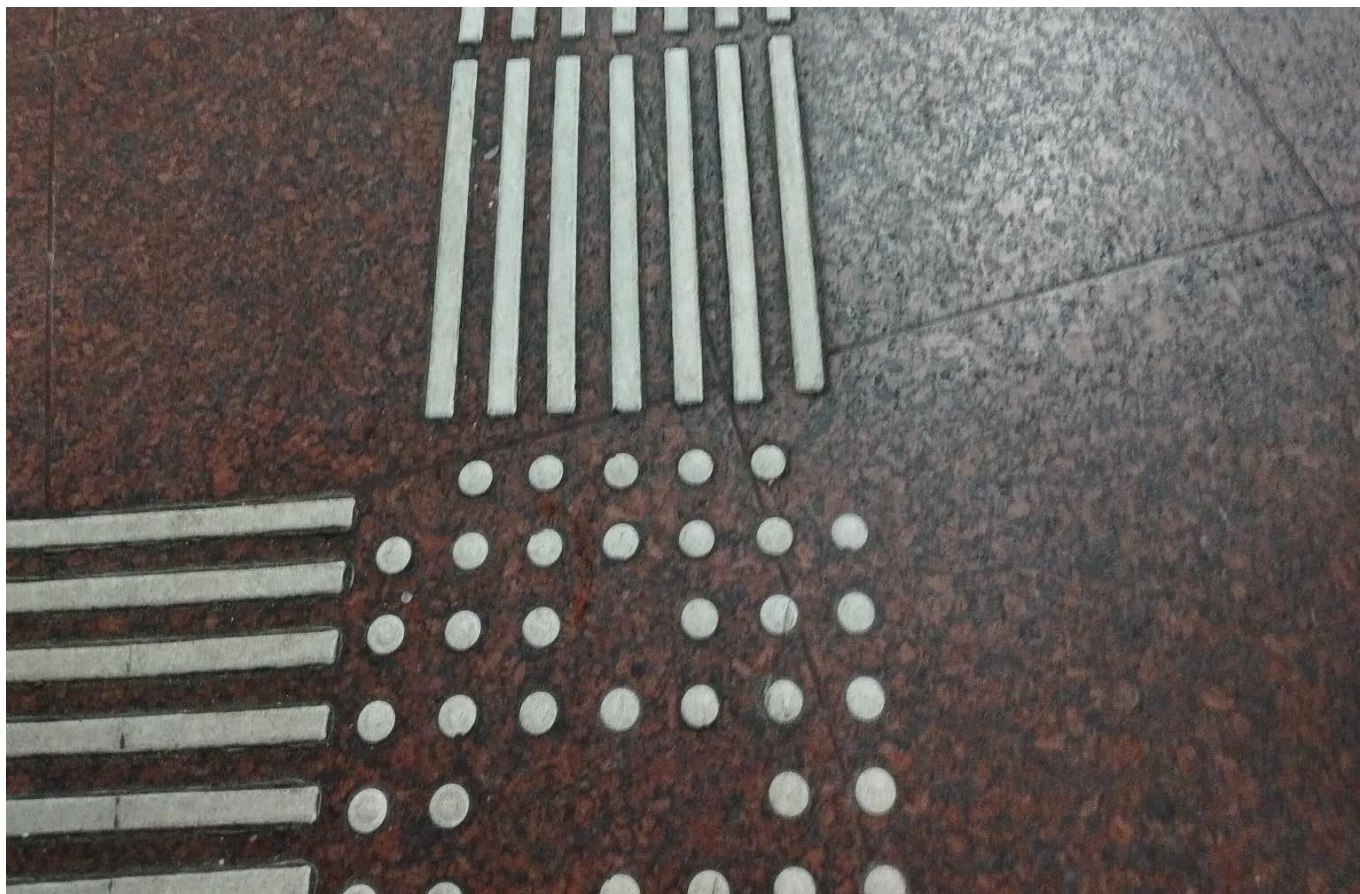
Zdjęcie 21: Dworzec PKP w Myszkowie. Pole uwagi.



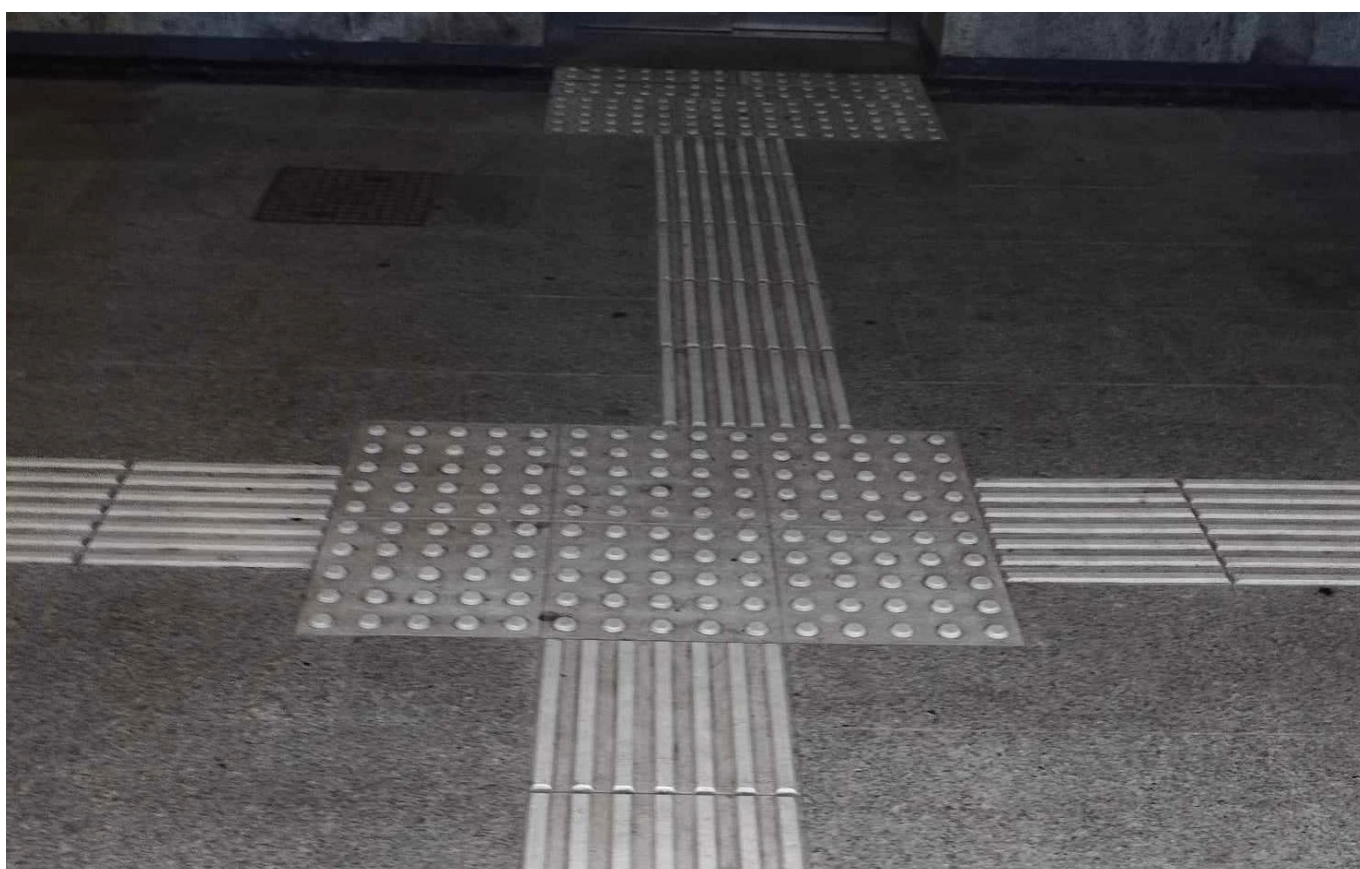
Zdjęcie 22: Dworzec PKP w Myszkowie - linia prowadząca do windy.



Zdjęcie 23: Poręcz ułatwiająca wjazd wózkiem na dworcu w Myszkowie.



Zdjęcie 24: Linia prowadząca i pole uwagi na stacji kolejowej w Myszkowie.



Zdjęcie 25: Linia prowadząca i pole uwagi na dworcu w Zawierciu. Pod peronami zarówno w Myszkowie i Zawierciu znajduje się linia prowadząca z polami uwagi, która pomaga zorientować się w przestrzeni.



Zdjęcie 26: Wiata na dworcu w Zawierciu wyposażona w miejsca dla osób z wózkami inwalidzkimi i ławki.



Zdjęcie 27: Napis w alfabecie Braille'a na poręczy na dworcu w Zawierciu.

ZŁE PRAKTYKI



Zdjęcie 28: Linia prowadząca na stacji kolejowej Myszków ułożona jest do góry nogami.



Zdjęcie 29: Nieczynna winda na dworcu w Myszkowie.



Zdjęcie 30: Na dworcu w Myszkowie na poręczach prowadzących na perony znajdują się tabliczki z napisem w alfabecie Braille'a. Niestety są one umieszczone do góry nogami.

9. Tabor

Wytyczne, które powinny zostać spełnione: patrz rozdział 11.4 (s. 49-50)

U żadnego z przewoźników poddanych monitoringowi tabor autobusów i mikrobusów nie był dostępny jednakowo. Nawet w obrębie pojazdów tego samego modelu zdarzają się różnice. Podobnie jest jeśli chodzi o zatrzymywanie się pojazdów na przystankach. Zdarza się bowiem nieraz, że pojazdy nie zatrzymują się przy krawężniku przystanku, lecz nawet kilkadziesiąt centymetrów od niego, co może powodować, że np. seniorzy czy osoby na wózkach inwalidzkich nie zdążą do nich wejść, a osoby niewidome czy nawet słabowidzące mogą w ogóle nie zorientować się, że autobus, na który czekają właśnie podjechał.

W większości przypadków autobusy oraz trolejbusy miały informację wizualną z przodu, z boku oraz z tyłu pojazdu. Negatywnym wyjątkiem był Lubliniec gdzie takich opisów nie było.

Podczas badania sprawdzano także zapowiedzi głosowe w pojazdach. Warto zwrócić uwagę, że wszystkie pojazdy powinny być wyposażone zarówno w zewnętrzną, jak i wewnętrzną informację głosową zgodną z wizualną, skonfigurowaną tak, by unieemożliwić jej wyłączenie. System musi być dostosowany do działania w głośnym otoczeniu miejskim, zapewniając wyraźny i zrozumiały przekaz.

W Bielsku-Białej żaden z autobusów, którymi przemieszczano się w trakcie monitoringu nie posiadał zewnętrznej informacji głosowej, a wewnętrzna była ustawiona zbyt cicho. W Częstochowie oraz Jaworznie co prawda były zapowiedzi zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu, ale nie były słyszalne w ulicznym hałasie.

W Żywcu, w Zawierciu, a także w Tramwajach Śląskich i trolejbusach tylko część pojazdów wyposażona była w zewnętrzną informację głosową, dodatkowo często była ona zbyt cicho.

Najgorzej sytuacja pod tym względem wygląda w Myszkowie i Lublińcu, gdzie w monitorowanych pojazdach w ogóle nie było zewnętrznej ani wewnętrznej informacji głosowej. Stanowi to istotny problem nie tylko dla osób niewidomych lub niedowidzących, ale również dla osób nie znających tych miast. Z drugiej strony w pociągach Kolei Śląskich i Polregio, którymi odbyto podróże w trakcie badania, wewnętrzna informacja głosowa działała bez zarzutu, gwarantując pasażerom pełną dostępność w tym obszarze.

W pojazdach transportu publicznego powinny także znajdować się dedykowane, wyraźnie oznaczone miejsca siedzące dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, kobiet w ciąży oraz opiekunów z małymi dziećmi. Takich miejsc nie znaleziono w Częstochowie, a także w Lublińcu.

W tym drugim mieście osobom starszym w ogóle trudno wejść do busa, a o miejscu na wózek inwalidzki czy dziecięcy w ogóle nikt nie pomyślał.

Warto także wspomnieć o Jaworznie, Kolejach Śląskich oraz Polregio, gdzie takie dedykowane miejsca co prawda są, ale słabo oznaczone.

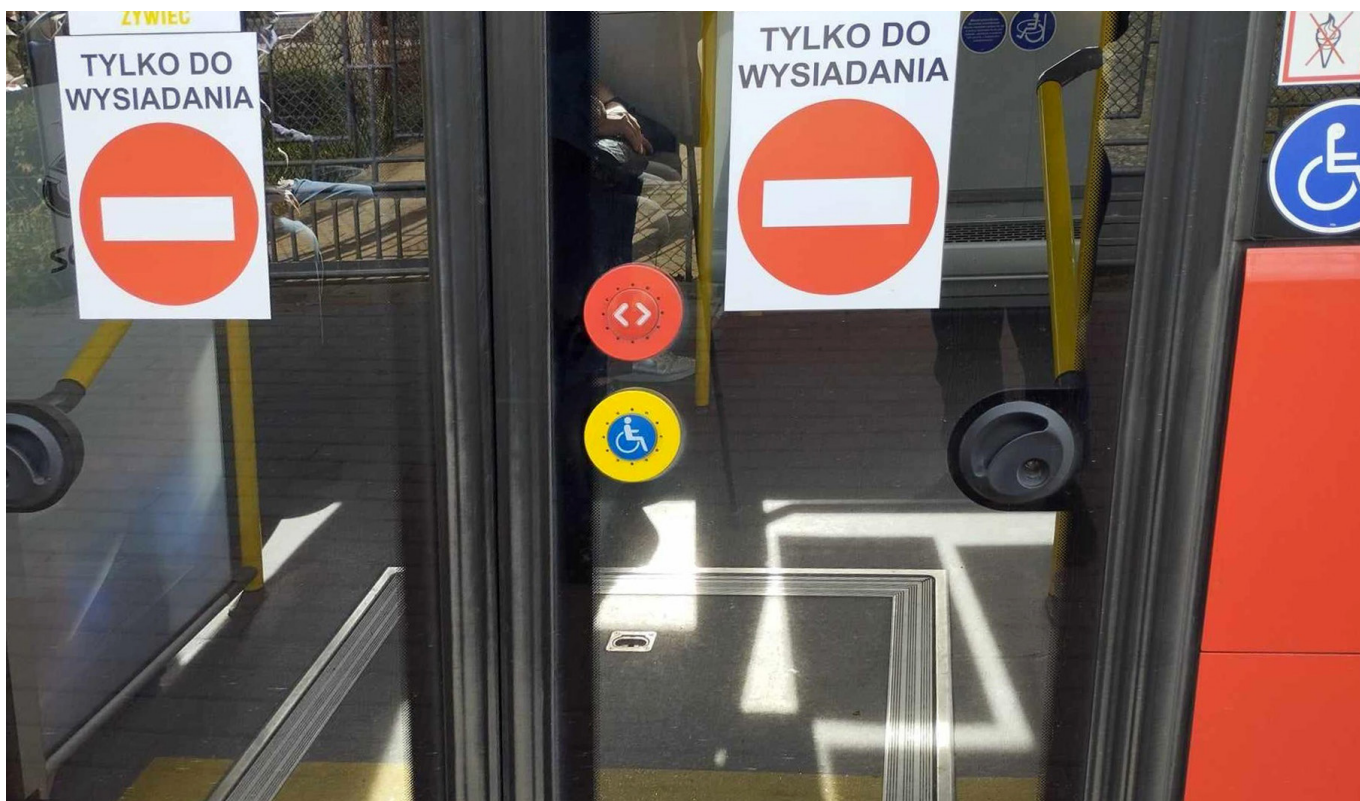
Kolejnym sprawdzanym obszarem były uchwyty i poręcze w pojazdach. Powinny się one wyróżniać kolorystycznie na tle pozostałego wyposażenia, aby osoby z problemami ze wzrokiem mogły je bez trudu zauważyć. W większości pojazdów tak właśnie było, co znacznie ułatwia osobom słabowidzącym ich lokalizację. Wyjątkiem były tu poręcze w pociągu Kolei Śląskich, które zlewały się z otoczeniem, ale z drugiej strony warto podkreślić, że posiadały one antypoślizgową fakturę, co zwiększa bezpieczeństwo chwytających je pasażerów.

Opisy przycisków w pojeździe muszą być jednoznaczne i czytelne dla osób z różnymi potrzebami, w tym z ograniczeniami wzroku i słuchu. Przykładem mogą być przyciski oznaczone dotykowymi i widocznymi piktogramami, a także napisami w alfabecie Braille'a, na które natrafiono w części pojazdów Zarządu Transportu Metropolitalnego oraz w Bielsku Białej.

Kolejnym istotnym elementem jest tzw. „ciepły guzik”, który powinien być podświetlany zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz pojazdu, tak aby był łatwo dostrzegalny. Taka sytuacja miała miejsce w większości sprawdzanych pojazdów. Wyjątkiem był tu Lubliniec, gdzie drzwi do pojazdu otwiera kierowca.



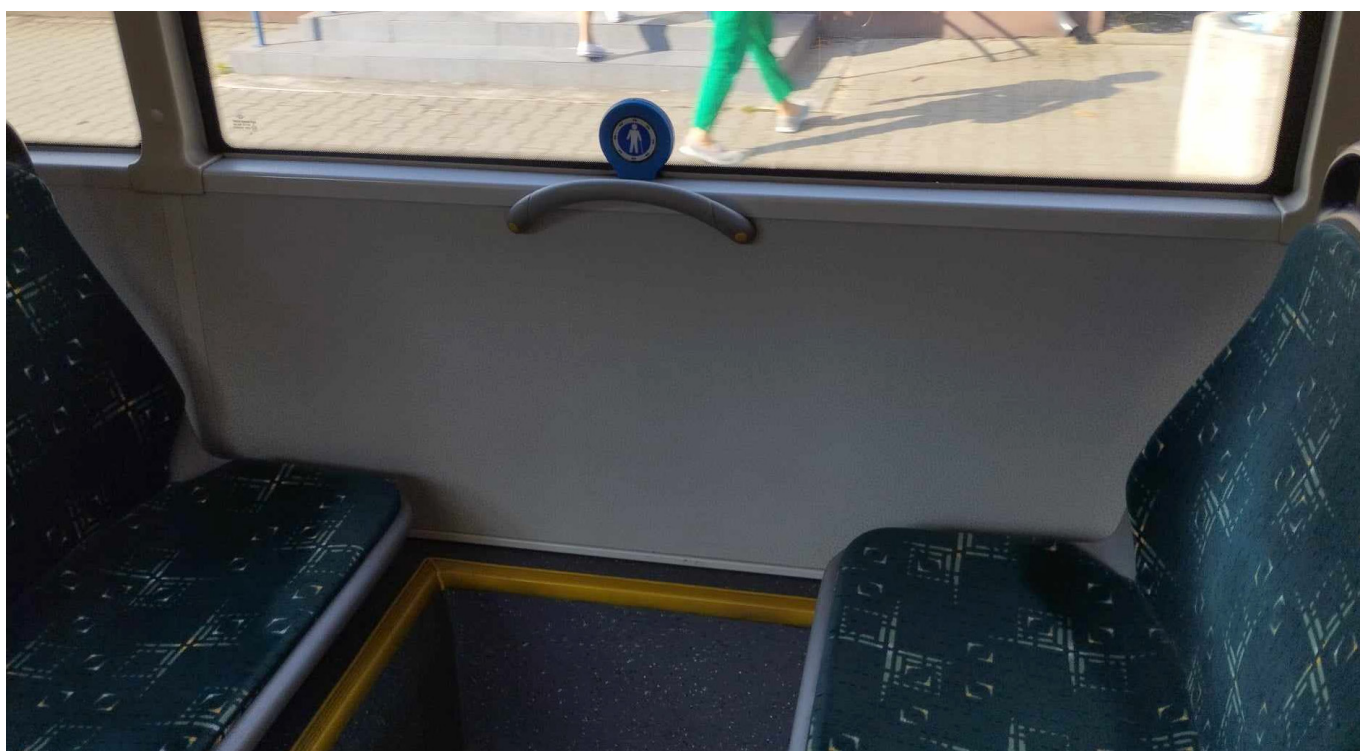
Zdjęcie 31: Rurki w pociągu w Kolejach Śląskich, które zlewają się z otoczeniem, posiadają jednak także antypoślizgową fakturę.



Zdjęcie 32: Podświetlany przycisk do otwierania drzwi w autobusie w Żywcu.



Zdjęcie 33: Podświetlany przycisk do otwierania drzwi w pociągu Polregio.



Zdjęcie 34: Słabo oznakowane miejsca dla osób z niepełnosprawnością i osób starszych w Jaworznie.



Zdjęcie 35: Słabo oznakowane miejsca dla osób z niepełnosprawnością i osób starszych w Polregio.

DOBRE PRAKTYKI



Zdjęcie 36: Informacja z boku pojazdu w Myszkowie.



Zdjęcie 37: Informacja z tyłu pojazdu w Bielsku Białej.



Zdjęcie 38: Informacja z tyłu pojazdu w Częstochowie.



Zdjęcie 39: Informacja z przodu pojazdu w Bielsku Białej.



Zdjęcie 40: Informacja z przodu pojazdu w Zawierciu.

ZŁE PRAKTYKI



Zdjęcie 41: Brak informacji z boku pojazdu w Lublińcu.



Zdjęcie 42: Brak informacji z tyłu pojazdu w Lublińcu.



Zdjęcie 43: Brak informacji z przodu pojazdu w Lublińcu.

DOBRE PRAKTYKI



Zdjęcie 44: Miejsca dla osób z niepełnosprawnością oraz osób starszych w Zawierciu.



Zdjęcie 45: Miejsca dla osób z niepełnosprawnością oraz osób starszych w Myszkowie.

ZŁE PRAKTYKI

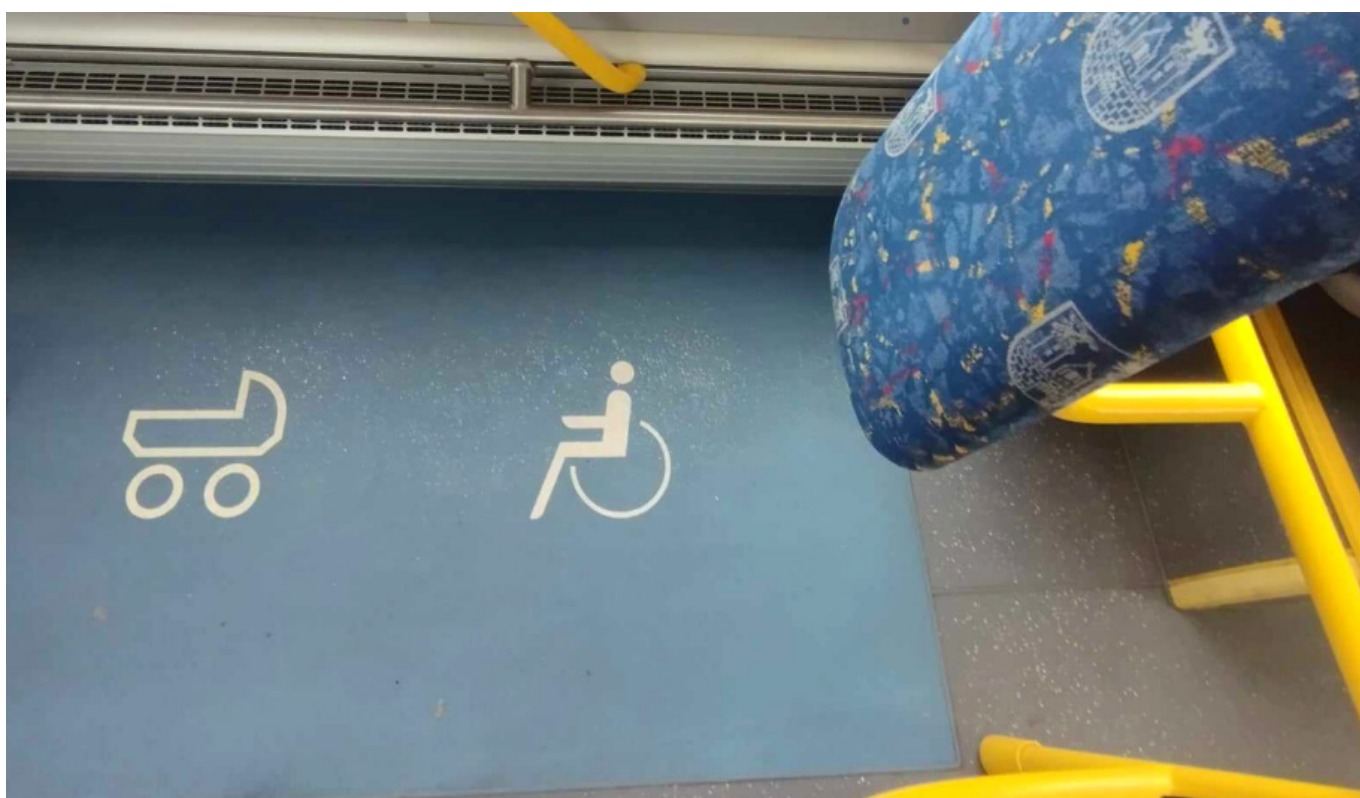


Zdjęcie 46: Brak miejsc dla osób z niepełnosprawnością w autobusie w Częstochowie.

DOBRE PRAKTYKI



Zdjęcie 47: Miejsce dla wózków inwalidzkich i opiekunów z dziećmi w autobusie ZTM.



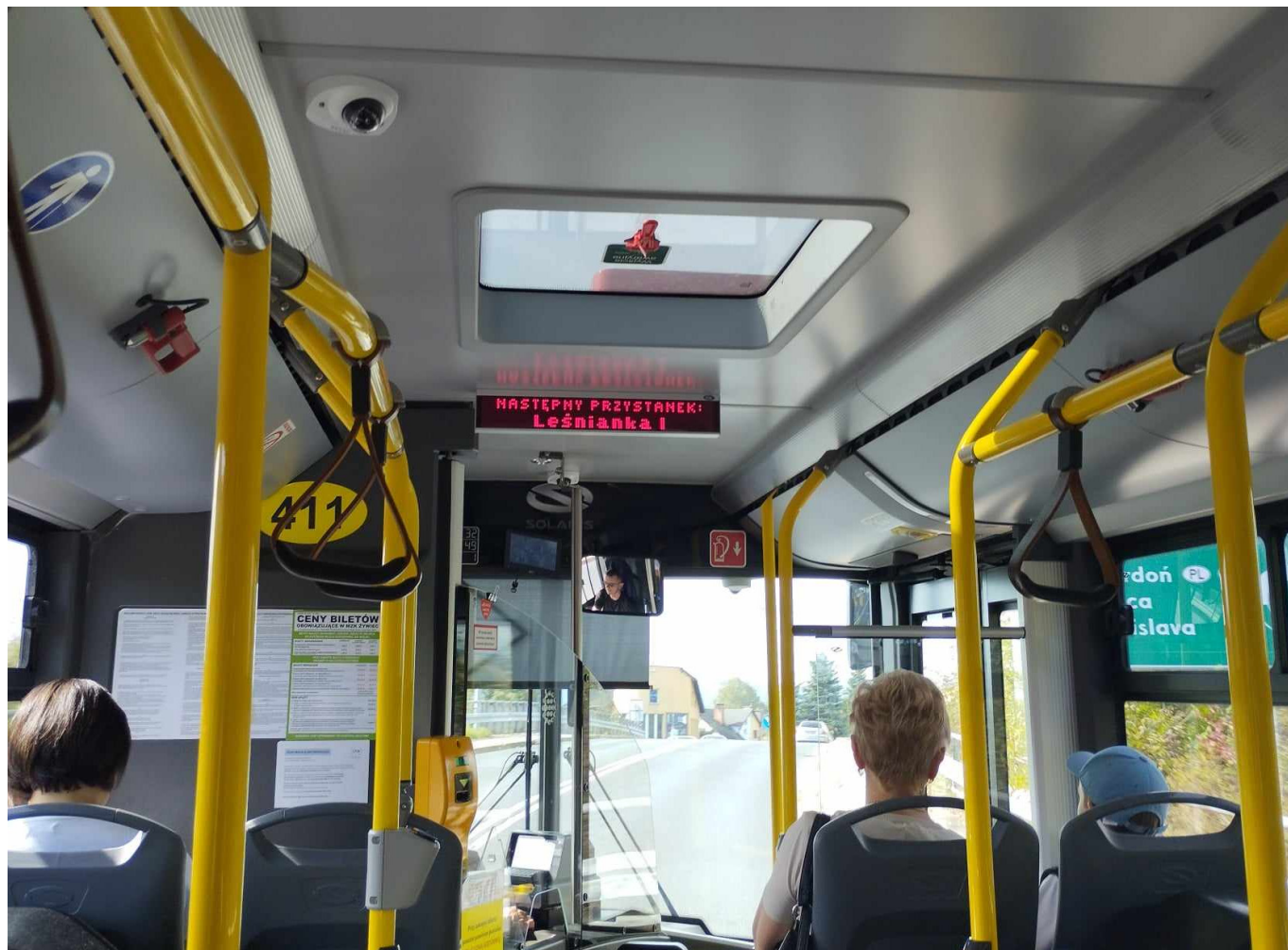
Zdjęcie 48: Miejsce dla wózków inwalidzkich i opiekunów z dziećmi w autobusie w Częstochowie.

ZŁE PRAKTYKI



Zdjęcie 49: Wejście do busa w Lublińcu utrudniające lub wręcz uniemożliwiające wejście do środka osobom z problemami z mobilnością.

DOBRE PRAKTYKI



Zdjęcie 50: Rurki w autobusie w Żywcu, łatwe do zauważenia przez osoby niedowidzące.

10. Podsumowanie

Raport Stowarzyszenia Aktywności Obywatelskiej Bona Fides, przygotowany w ramach projektu „Transport zbiorowy w województwie śląskim dostępny dla osób z niepełnosprawnościami”, dotyczył oceny dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, opiekunów z dziećmi oraz innych pasażerów o zróżnicowanych potrzebach. Badania przeprowadzono w kilku miastach województwa śląskiego, obejmując transport kolejowy, tramwajowy, trolejbusowy i autobusowy.

W wyniku obserwacji uczestniczącej oraz analizy infrastruktury przystankowej i taboru, zidentyfikowano zarówno pozytywne, jak i negatywne aspekty dostępności. Warto podkreślić, że tam, gdzie były niskopodłogowe pojazdy, nie stwierdzono większych problemów z wsiadaniem i wysiadaniem osób, które tego potrzebują. Jednakże problemy pojawiały się, gdy pojazdy nie zatrzymały się bezpośrednio przy krawężniku lub kiedy przystanki były oddalone od jezdni, na przykład znajdowały się na środku drogi, co znacząco utrudniało dostęp.

Warto podkreślić wysiłki części organizatorów transportu w zakresie poprawy dostępności, szczególnie w zakresie dostępnych udogodnień, takich jak czytelne oznakowanie oraz systemy informacyjne dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną percepcją wzrokową i słuchową. Jednakże wciąż pozostaje wiele do zrobienia, aby transport publiczny był w pełni dostępny dla wszystkich grup pasażerów. Zaleca się, aby organizatorzy kontynuowali starania i wprowadzali dodatkowe udogodnienia, takie jak montaż odpowiednich elementów dotykowych, zwiększenie dostępności do zdalnie uruchamianych zapowiedzi głosowych oraz poprawa dostępności informacji na stronach internetowych i w aplikacjach mobilnych.

Należy pamiętać, że dostępność transportu publicznego jest kluczowym elementem w zapewnieniu równych szans i komfortu podróży dla wszystkich pasażerów. Mimo widocznych postępów, istnieje nadal wiele wyzwań, które wymagają rozwiązania, aby transport był bardziej przyjazny i bezpieczny dla osób o zróżnicowanych potrzebach.

11. Rekomendacje

11.1 WYTYCZNE W ZAKRESIE DOSTĘPNOŚCI STRON INTERNETOWYCH I APLIKACJI MOBILNYCH

- 1.** Na stronie internetowej podmiotu powinny znajdować się dane kontaktowe oraz informacje dotyczące procedur składania skarg na brak dostępności, zgodnie z wymaganiami standardu WCAG 2.2.
- 2.** Deklaracja dostępności powinna być aktualna, aby spełniała wymogi wytycznych z 2024 roku ministerstwa odpowiedzialnego za cyfryzację.
- 3.** Informacje zamieszczone na stronie, takie jak rozkłady jazdy i schematy linii, powinny być dostępne dla użytkowników oprogramowania do odczytu ekranu. Zaleca się, aby były zgodne ze standardem dostępności WCAG 2.2, co najmniej na poziomie AA.
- 4.** Pasażerowie powinni mieć do dyspozycji użyteczną i w pełni dostępną aplikację mobilną na systemy iOS oraz Android zawierającą rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej, która spełnia normy dostępności. Zaleca się, aby nie udostępniać rozkładów jazdy w aplikacjach, które nie spełniają tych wymogów.

11.2 WYTYCZNE W ZAKRESIE DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

- 1.** Przystanki powinny być jednolite. Jednolitość oznakowania, niezależnie od lokalizacji, jest kluczowa dla łatwego odnajdywania przystanków przez wszystkich pasażerów, w tym osoby z niepełnosprawnościami. Transparentne elementy wiat przystankowych powinny być oznakowane kolorami kontrastującymi z otoczeniem, co ułatwi ich dostrzeżenie osobom z niepełnosprawnościami wzroku i powinni mieć formę dwóch pasów lub innych elementów dekoracyjnych o szerokości 10-20 cm, umieszczonych na wysokości 140-180 cm oraz 80-100 cm nad poziomem posadzki.
- 2.** Przystanki komunikacji zbiorowej powinny być wyniesione względem jezdni, co pozwala na łatwiejszy dostęp do pojazdów komunikacji miejskiej. Wysokość peronów powinna być dostosowana do poziomu pojazdów obsługujących dany obszar, a zalecany wymiar wynosi od 16 do 22 cm. Ważne jest, aby różnica poziomów między peronem a strefą pieszą była zniwelowana rampami lub łagodnymi spadkami terenu o nachyleniu nieprzekraczającym 6%.
- 3.** Powierzchnia oczekiwania na pojazd na przystanku powinna być wolna od przeszkód i mieć wymiary co najmniej 1,5 x 1,5 m, co umożliwi swobodne korzystanie z niej osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi, w tym poruszającym się na wózkach inwalidzkich. W strefie wiaty należy dodatkowo zapewnić miejsce dla wózków inwalidzkich o minimalnej szerokości 90 cm.

4. Pod wiatą przystankową powinny znajdować się miejsca siedzące. Ławki na przystankach muszą spełniać odpowiednie wymagania: wysokość od 45 do 50 cm, głębokość od 40 do 45 cm oraz podłokietniki i oparcia (podłokietniki powinny być umieszczone na wysokości 26 cm +/- 2 cm powyżej siedzenia).

5. Dla osób niewidomych i słabowidzących wymagane jest oznaczenie strefy zagrożenia poprzez zastosowanie dwóch pasów: żółtego o szerokości 10 cm wzdłuż krawędzi peronu oraz dotykowego o szerokości 40 cm, umieszczonego w odległości 50-70 cm od krawężnika przystanku.

6. Na przystankach komunikacji zbiorowej powinny znajdować się wizualne zapowiedzi na tablicach elektronicznych. Informacje pasażerskie muszą być jasne, zrozumiałe i pozbawione regionalnych skrótów lub określeń, chyba że są one stosowane w całym systemie informacji. Dla osób słabowidzących tabliczki z rozkładem jazdy powinny być umieszczone na wysokości 130-160 cm nad poziomem posadzki, a czcionka powinna być powiększona, bezszeryfowa i kontrastowa.

7. Wizualna informacja pasażerska powinna być uzupełniona o komunikaty głosowe, które muszą być zgodne z informacjami wizualnymi. Na przystankach wyposażonych w System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) należy zapewnić oznakowania ułatwiające odnalezienie przycisku uruchamiającego zapowiedzi głosowe. Zaleca się rezygnację z sygnałów dźwiękowych rozdzielających komunikaty o odjazdach kolejnych linii, ponieważ wydłużają one czas potrzebny na uzyskanie informacji. Warto również umożliwić odsłuchiwanie kolejnych komunikatów bez konieczności wysłuchania poprzednich do końca, poprzez ponowne naciśnięcie przycisku na słupku z rozkładem.

8. Przycisk uruchamiający zapowiedzi głosowe SDIP powinien być umieszczony na wysokości 90-110 cm nad poziomem podłoża.

9. Zaleca się, aby przystanki komunikacji zbiorowej były wyposażone w dodatkowe udogodnienia dla osób z niepełnosprawnością, takie jak oznaczenie miejsc oczekiwania przy pomocy zróżnicowanych kolorów i faktur. W przypadku przystanków podzielonych na stanowiska, należy je wyróżniać w sposób niewizualny, np. poprzez zmianę nawierzchni, co ułatwi orientację osobom niewidomym i słabowidzącym.

11.3 WYTYCZNE W ZAKRESIE DOSTĘPNOŚCI PERONÓW KOLEJOWYCH

1. Zaleca się, żeby perony kolejowe były oznakowane w sposób, który zapewni ich widoczność z co najmniej 50 metrów. Linie naprowadzające, prowadzące do wejścia na peron, muszą być zarówno dobrze wyczuwalne dla osób niewidomych (dzięki odpowiednim oznaczeniom dotykowym), jak i wyraźnie widoczne dla wszystkich użytkowników. Ważne jest, aby te ścieżki dostępu były wolne od jakichkolwiek przeszkód, co umożliwi płynne i bezpieczne poruszanie się po nich na całej długości peronu.

2. Perony powinny być wyniesione względem główki szyny na wysokość 55 cm lub 76 cm, w zależności od rodzaju taboru kolejowego, aby zapewnić pasażerom komfortowe wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Ponadto, odległość między krawędzią peronu a składem pociągu nie powinna przekraczać 17 cm, co minimalizuje ryzyko wypadków i ułatwia dostęp osobom o ograniczonej mobilności.

3. W sytuacji, gdy różnica poziomów między peronem a otaczającą strefą komunikacji pieszej wynosi do 1 metra, należy ją zniwelować przy pomocy ramp o nachyleniu nie większym niż 6%. W przypadku różnicy poziomów przekraczającej 1 metr, zaleca się wyposażenie peronów w schody, ale także w windy lub podnośniki, które umożliwią bezpieczne korzystanie z infrastruktury osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

4. Poręcze przy schodach i podjazdach powinny być wyposażone w wypukłe oznaczenia informacyjne w alfabecie łańskim oraz brajlowskim, które wskazują numer peronu i kierunki komunikacji. Oznaczenia te muszą znajdować się zarówno na dole, jak i na górze biegu schodów, aby zapewnić dostępność dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Niedopuszczalne jest montowanie oznaczeń na odwrót „do góry nogami”.

5. Na całej długości peronu powinna być umieszczona wypukła linia prowadząca o szerokości co najmniej 40 cm, która ułatwi orientację osobom niewidomym. Numer peronu musi być dobrze widoczny zarówno z jadącego pociągu, jak i z miejsc, z których pasażerowie wchodzą na peron, takich jak schody czy windy.

6. Dodatkowo, perony powinny być zadaszony na co najmniej 70% swojej długości i 95% szerokości, aby chronić pasażerów przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Na peronie powinno znajdować się przynajmniej jedno wolne od przeszkód miejsce o wymiarach co najmniej 2x2 metry, które zapewni pasażerom bezpieczne oczekiwanie na pojazd. Ważne jest także, aby pod wiatą znajdowały się miejsca do siedzenia, które będą dostępne dla wszystkich pasażerów, w tym osób starszych i o ograniczonej mobilności. Ławki powinny mieć wysokość 45-50 cm, głębokość 40-45 cm, oparcie oraz podłokietniki umieszczone na wysokości około 26 cm powyżej siedziska, co zapewnia wygodę i bezpieczeństwo użytkownika.

7. W zadaszony strefie peronu powinno być również wyznaczone miejsce dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich o minimalnej szerokości 90 cm. Elementy wiat, które są przezroczyste, powinny być oznaczone kontrastowymi pasami lub symbolami, które zapobiegają kolizjom i będą widoczne zarówno dla osób słabowidzących, jak i dla pozostałych użytkowników.

8. Na peronach nie może zabraknąć elementów infrastruktury dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością słuchu. Należy zadbać o dostępność wizualnych zapowiedzi na tablicach elektronicznych. W przypadku obecności zapowiedzi głosowych, peron powinien być wyposażony w pętlę indukcyjną spełniającą normę PN EN 60118-4 z 2015 roku, odpowiednio oznaczoną i zapewniającą prawidłowe działanie.

9. Informacja głosowa musi być słyszalna i zrozumiała na całej długości peronu, zarówno w ciszy, jak i w sytuacji, gdy przy nim znajduje się pojazd. Ważne jest także, aby sygnał akustyczny poprzedzający zapowiedzi głosowe był cichszy niż same zapowiedzi, co poprawi komfort ich odbioru.

10. Wizualne informacje pasażerskie muszą być czytelne także dla osób słabowidzących. Tablice rozkładowe powinny być umieszczone na wysokości 130-150 cm, z wykorzystaniem powiększonej, kontrastowej czcionki bezszeryfowej. Informacje te muszą być uzupełnione komunikacją głosową, a treści głosowe powinny być zgodne z tymi wizualnymi.

11. Na krawędzi peronu należy umieścić oznaczenie strefy zagrożenia w formie dwóch pasów: żółtego o szerokości 10 cm umieszczonego wzdłuż krawędzi peronu oraz dotykowego o szerokości 40 cm, umieszczonego w odległości 50-70 cm od tej krawędzi, co zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników.

11.4 WYTYCZNE W ZAKRESIE DOSTĘPNOŚCI TABORU

1. Autobusy i mikrobusy powinny zatrzymywać się na wysokości wiaty przystankowej, a w przypadku jej braku – na wysokości słupka z rozkładem jazdy. Ma to na celu umożliwienie łatwego wsiadania i wysiadania osobom z ograniczoną mobilnością, osobom starszym, rodzicom z małymi dziećmi oraz osobom z niepełnosprawnościami, zwłaszcza ruchowymi i wzrokowymi.

2. Informacja wizualna na autobusach i mikrobusach powinna być widoczna i kontrastowa z przodu, z boku oraz z tyłu pojazdu. Należy zaprojektować ją z myślą o osobach z problemami ze wzrokiem, uwzględniając odpowiednią wielkość czcionki i kontrast. Informacja ta musi być jednoznaczna i zrozumiała również dla osób niesłyszących.

3. Pojazdy powinny być wyposażone w zewnętrzną informację głosową, która będzie tożsama z wizualną. Informacja ta powinna być skonfigurowana w sposób uniemożliwiający jej wyłączenie oraz dostosowana tak, by była dobrze słyszalna i zrozumiała nawet w hałaśliwym otoczeniu, co jest szczególnie istotne w środowiskach miejskich. Powinna także dawać możliwość zdalnego uruchamiania oraz powtórzenia komunikatu na żądanie.

4. Wewnętrzna informacja głosowa w pojazdach również musi odpowiadać wizualnej, nie być możliwa do wyłączenia, a jej dźwięk powinien być odpowiednio wzmocniony, aby był słyszalny także przy hałasie wewnątrz pojazdu.

5. W pojazdach muszą znajdować się dedykowane, wyraźnie oznaczone miejsca siedzące dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, kobiet w ciąży oraz opiekunów z małymi dziećmi. Siedzenia te powinny być rozmieszczone w sposób spójny we wszystkich pojazdach, co pozwoli użytkownikom na łatwe ich odnalezienie, niezależnie od rodzaju pojazdu.

6. Uchwyty i poręcze w pojazdach powinny kontrastować z resztą wyposażenia, co umożliwi ich łatwą lokalizację osobom słabowidzącym. Opisy przycisków w pojeździe muszą być jednoznaczne i czytelne, uwzględniając potrzeby osób z ograniczeniami wzroku i słuchu. Mogą to być przyciski oznaczone dotykowymi i widocznymi piktogramami oraz napisami w alfabecie Braille'a.

7. Przyciski tzw. „ciepłego guzika” powinny być podświetlane zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz pojazdu, co ułatwi ich dostrzeżenie. Powinny być umiejscowione i oznaczone tak, aby osoby niewidome mogły je z łatwością zlokalizować i obsłużyć, szczególnie w trudnych warunkach pogodowych. Dobrym rozwiązaniem byłaby możliwość ich zdalnego uruchamiania lub obowiązek kierowcy otwierania drzwi, gdy zauważy on na przystanku osobę z widoczną niepełnosprawnością.

8. Oświetlenie wewnątrz pojazdu, zarówno naturalne, jak i sztuczne, powinno być rozmieszczone w taki sposób, aby nie tworzyło „wysp cienia”. Takie rozwiązanie zapobiegnie trudnościom w poruszaniu się po pojeździe, zwłaszcza dla osób starszych, słabowidzących lub z innymi ograniczeniami.

12. Załączniki

Spis monitorowanych podmiotów:

1. Koleje Śląskie
2. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie
3. Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej
4. Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu
5. Polregio
6. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie
7. Tramwaje Śląskie
8. Tyskie Linie Trolejbusowe
9. Wydział Komunikacji, Drogownictwa i Transportu w Starostwie Powiatowym w Lublińcu
10. Zakład Komunikacji Miejskiej w Zawierciu
11. Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach
12. Związek Powiatowo-Gminny pn. „Jedźmy razem” z siedzibą w Myszkowie

Raport zrealizowano w ramach zadania „Transport zbiorowy w województwie śląskim dostępny dla osób z niepełnosprawnościami” sfinansowanego ze środków Narodowego Instytutu Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018–2030 PROO