**A közösségi közlekedés akadálymentességének javítása az egyetemes termtervezés koncepciójának felhasználásával**

**Az utóbbi években egyre nagyobb figyelem összpontosul a közösségi közlekedés és a közösségi terek akadálymentességére. A fokozott érdeklődés az Európai Unió közlekedéspolitikáján is látszik, amely a korlátozott mobilitású utasok biztonsághoz való jogát célozza. Jelentős különbségek tapasztalhatók a közösségi terek és a közlekedési infrastruktúra tervezésére vonatkozó helyi szabványok terén. Ráadásul, egyes városok eltérő stratégiákat alkalmaznak a közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítására.**

Az “Akadálymentes város mindenkinek – a tömegközlekedés akadálymentességének javítása az egyetemes termtervezés koncepciójának felhasználásával” című tanulmány, amelyet a Varsói Egyetem Szociológiai Intézet készített, ismerteti az Európai Unió jelenlegi közlekedés-politikájának kilátásait a korlátozott mobilitású utasokra vonatkozólag. Ezen túlmenően bemutat egy olyan programtervezetet, amely négy integrált tevékenységből tevődik össze.

A tanulmány keretét az egyetemes tervezés koncepciója képezi, melyet elsőként az Észak Karolinai Állami Egyetem Egyetemes Tervezés Központja írt le. Ez a dolgozat a Varsó akadálymentesítésének javítását célzó esettanulmányra épül.

1. **Bevezetés**

A közösségi közlekedés akadálymentessége fontos problémává válik, különösképpen a várostervezők és a közösségi közlekedés szakemberei számára. Ezt a témakörrel az Európai Bizottság is kiemelten foglalkozik (COM 2011/ 898), amely az utas jogok tekintetében három sarokkövet különböztet meg, az akadálymentességgel szoros összefüggésben:

* antidiszkrimináció
* pontos, időbeni, hozzáférhető információ
* azonnali ,megfelelő segítségnyújtás
1. **A hozzáférhető közlekedés dimenziói**

A közösségi közlekedés hozzáférhetőségét több dimenziós jelenségként kellene kezelni. A hozzáférhetőség alapvetően megfelelő tervezéssel és eljárásokkal biztosítható, amelyek a lehető legszélesebb felhasználói kör szükségleteit támogatják anélkül, hogy a korlátozott mobilitású vagy fogyatékos utasok számára többlet költséggel járna. Az alacsonypadlós villamosok és buszok bevezetése például a megfelelő felszerelésekkel lehetővé teszi a közösségi közlekedés használatát a szélesebb utazóközönség, így például a kerekesszékes, vagy babakocsis utasok számára is.

Egy másik jelentős tényező az idő. A tervezésre vonatkozó szabályozók módosulása és a szisztematikus változások olyan helyzetet teremtenek amelyben a jelenlegi megoldások sokkal komplexebbek, mint a múltbeliek. Manapság a köztereken közterületeken rámpával vagy liftekkel látják el a lépcsőket, melyiknek az a legfőbb funkciója, hogy alternatív útvonalat biztosítson azoknak, akik a lépcsőket nem tudják használni. Mindazonáltal, még a legnagyobb közlekedési rendszerek sem teljesen akadálymentesek a korlátozott mobilitású emberek számára. A teljes infrastruktúra a jelenlegi normákhoz való igazítása, vagy nagyon drága, vagy esetleg lehetetlen is a helyhiány miatt, vagy azért, mert problémát jelent az olyan történelmi létesítmények adaptálása mint a vasút, vagy a metróállomások. Ráadásul, az alkalmazott megoldások összerendezettsége szükséges ahhoz, hogy biztosítva legyen egy bizonyos szintű szolgáltatás.

 A harmadik aspektus a közlekedést kísérő infrastruktúrák különböző részeire vonatkozó egységes és következetes minták hiánya. Bár az utóbbi évek folyamán az utas jogok tekintetében az EU minden közlekedési ágazatot ( légi vesző vasúti , vízi , közúti – autóbusz és személy gépjármű ) szabályozott, a tervezési kérdések még mindig nincsenek szabályozva. Erre a kérdésre a megfelelő választ, egy a közterületek tervezésére vonatkozó szabvány globális végrehajtása lenne, úgy mint például az ISO szabványok ( ISO 21542: 2011 ) Épület tervezés – az épített környezet hozzáférhetősége és használhatósága, ISO23599:2012 Támogató termékek a vak és látássérült személyek számára – taktilis jelzések a járó felületen ) , amelyek sajnálatos módon Lengyelországban még nem kötelezőek. A fenti normák helyett a tervezők számára rendeletekben foglalt szabályozók léteznek , amelyek országos szinten a 90-es évek végén léptek hatályba. Ezért az akadálymentesség javítására irányuló törekvések nem párusoulnak szakértői tudással, valamint nem állnak rendelkezésre azok az egyetemes specifikációk, melyeket a helyi szabályozás szintjén pontosan meg kell határozni.

1. **A közterek és a közlekedés felhasználói csoportjai**

Az Európai Bizottság 2001 óta dolgozik az összes közlekedési ágazat utasainak védelmét szolgáló intézkérdések bevezetésén. Mint ahogy az már említésre került, a korlátozott mobilitású utasokkal foglalkozó szabályozók -e dokumentum lényeges elemét képezik. A 10 lefektetett utasjog közül a diszkriminációellenesség és a mobilitáshoz való jog volt az első kettő. Ez odavezetett, hogy meghatározásra került, hogy ki a korlátozott mobilitású utas. Az erre irányuló első próbálkozást a (TSI PRM-Európai Bizottság 2008: 84) átfogónak jellemezték.

 *Korlátozott mobilitású személy ( angolul PRM ) minden olyan személy, akinek nehézséget okoz a vasút, vagy a hozzátartozó infrastruktúra használata . Ide az alábbi kategóriák tartoznak :*

* *Kerekesszékesek ( azok a személyek akik erőtlenség , vagy fogyatékossága következtében a helyváltoztatáshoz kerekesszéket használnak)*
* *Egyéb mozgássérültségek :*
* *láb sérült emberek ;*
* *nehezen járó emberek;*
* *gyerekekkel utazók ;*
* *nehéz, vagy nagy csomaggal utazók;*
* *idős emberek;*
* *várandós nők;*
* *látássérült emberek ;*
* *vak emberek;*
* *hallássérült emberek ;*
* *siket emberek;*
* *nehezen kommunikáló emberek;*
* *kistermetű emberek (beleértve a gyerekeket).*

 *Ugyanannak az EU rendeletnek az újabb változatában (Európai Bizottság 2014: 118) sokkal egyszerűbb definíció szerepelt, amely nem sorol fel konkrét csoportokat :*

 *Fogyatékosnak és korlátozott mobilitásúnak minősül minden olyan személy, akinek állandó, vagy ideiglenesen jelleggel olyan fizikai, mentális, intellektuális, vagy érzékszervi sérültsége van, amely a különböző akadályokkal való szembesülés esetén hátráltathatja a közlekedés a többi utassal egyenlő mértékű teljes és hatékony igénybevételében , vagy akinek a mobilitása a közlekedés igénybevétele esetén a kora miatt korlátozott.*

Hasonló látásmód figyelhető meg, egy másik rendelet esetében, amely kifejezetten a korlátozott mobilitású utasok jogaival foglalkozik a buszos és távolsági buszos közlekedésben. (Európai Bizottság 2011: 3 cikk.) :

 *Fogyatékos személynek, vagy korlátozott mobilitású személynek minősül minden olyan személy, akinek a mozgása a közlekedés használata során korlátozott bármilyen fizikai fogyatékosság (szenzoros ,vagy mozgásszervi, állandó vagy ideiglenes), értelmi akadályozottság, vagy sérülés, illetve bármilyen okból eredő, vagy a korból fakadó fogyatékosság következtében, tovább, akinek a helyzete fokozott figyelmet és alkalmazkodást igényel, illetve azt, hogy a többi utas számára biztosított szolgáltatás alkalmazkodjon az egyedi igényeihez.*

 Amennyiben a felhasználói csoportoknak koherens definítciót adunk, biztosítjuk, hogy minden az infrastruktúrában és szabályozásban szükséges módosítás megtörténjen. Az új meghatározások kétségtelenül egyszerűbbek és könnyebben érthetőek. Mindazonáltal az egykori TSI PRM (2008) rendelet jobban eligazít a tekintetben, hogy ki sorolható a korlátozott mobilitási utasok közé. Bár a fenti rendeletek nem fedik le teljes mértékben a teljes városi közösségi közlekedést (különböző közlekedési módozatokra vonatkozó rendeletek), de megfelelő specifikációnak tekintendők a korlátozott mobilitású utasokkal kapcsolatban. Ezek a meghatározások a közösségi közlekedés szervezői számára is kulcsfontosságúak, mivel meghatároznak olyan további tevékenységeket , mint a járművek minősítése a meglévő infrastruktúra átépítése, valamint az új elemeinek a fejlesztése.

E tekintetben a felhasználói csoportok egyértelmű és egyséeges meghatározása kulcsfontosságú egy teljeskörű szolgáltatási szint biztosításához.

1. **Egyetemes tervezés a közösségi közlekedésben**

 A közösségi közlekedés hozzáférhetősége szorosan összefügg a köztér és a közösségi közlekedési infrastruktúra olyan elemeinek tervezésével, mint a megállók,az állomások, valamint a közlekedési csomópontok. Az alacsonypadlós villamosoktól és buszoktól eltekintve a megfelelő állomások lépcsőmentes megközelíthetősége kulcsfontosságú a korlátozott mobilitású utasok helyváltoztatása szempontjából. Valójában minden a hozzáférhetőség javítását célzó tevékenységbe közvetlenül be kellene vonni a korlátozott mobilitású embereket és az érdekeiket képviselő szervezeteket! (UITP 2014 : 26 ). Lényeges tehát, hogy ebben a cikkben helyet kapjon az egyetemes tervezéssel kapcsolatos megközelítés ismertetése.

Az egyetemes tervezés egy olyan épület, termék és környezet tervezési mód, amely eleve a hozzáférhetőséggel számol, nemcsak az ép emberek, hanem a fogyatékosok számára is, ide értve az időseket és még sok más olyan embert, akiket a hagyományos tervezés kirekeszt. Mint ahogy E.Ostroff (2011:1,5) rámutatott az egyetemes tervezés egy kibontakozóban lévő paradigmaként értelmezendő, amely a világ különböző régióiban egymástól függetlenül bukkant fel. Noha ennek a szemléletmódnak az alakulása országonként különböző, a hasonlóságok sokkal inkább szembetűnőek, mint a különbségek.

A teljes koncepció hét alapelv mentén írható le, ezeket az elveket az Észak Karolinai Állami Egyetem Egyetemes Tervezés Központja gyűjtötte össze 1997-ben:

* egyenlő használat
* rugalmas használat
* egyszerű és intuitív
* érzékelhető információ
* nagy hibatűrő képesség
* kis fizikai erőfeszítés igénybevétele
* hely és tér a megközelítéshez és a használathoz

Az elvek olyan további útmutatásoknak képezik az alapját, amelyek meghatározzák a különböző fogyatékossággal élő emberek számára alkalmas tervezés követelményeit.

 Fontos megjegyezni, hogy az egyetemes tervezés filozófiája sokkal népszerűbb a tervezők és az építészek, mint a közlekedési szakemberek körében. Mint ahogy E.Steinfeld (2011: 19.6) észrevételezte, számos az épület tervezésben elsajátított lecke alkalmazható a közlekedési rendszerek esetében. Ráadásul egyértelmű, hogy megfelelő tértervezés hiányában nincs lehetőség a a közösségi közlekedés hozzáférhetőségének fejlesztésére. E.Steinfeld szerint a legfontosabb pontoknak a terminál tervezésnek, az utas információs rendszernek, a jármű és a peron közötti szintkülönbségnek, továbbá a jármű tervezésnek kellene lenniük. Mindazonáltal a hagyományos gondolkodásmód szerint az egyetemesen tervezett projektek a kisebbségnek azaz, a fogyatékos, vagy sérült embereknek készülnek. Így a projektek által generált többlet költségek miatt társadalmi-gazdasági szempontból veszteségesek, mivel a kivitelezési költségekhez viszonyítva a haszon kicsi (Odeck,Hagen,Fearnley 2010 : 304 ).Ezzel szemben tulajdonképpen minden utas számára hasznosak az egyetemes tervezésből fakadó megoldások, mivel bizonyos tevékenységek kevesebb fizikai erőfeszítést igényelnek, ilyen például az alacsonypadlós villamosok és buszok esetében a fel és leszállás ellentétben a nem alacsonypadlós változatokkal,( gyorsabb az utasok kicserélődése). Vagy a kontrasztos korlátok a járműveken belül jobban láthatók a nem látássérült emberek számára is. Továbbá az utasok többsége nem csak egyetlen utas csoportot képvisel. Erre példa, az a személy aki minden hétköznap busszal jár munkába, ugyanakkor használja a tömegközlekedést, hogy a gyermekét babakocsival elvigye az óvodába kétszer egy héten, és alkalomadtán ugyanazzal a busszal nehéz bőrönddel utazik a repülőtérre. Más szóval azoknak az uaktasoknak, akiknek az esetek többségében semmi problémájuk nincsen a meglévő infrastruktúra használatával, adott esetben szükségük lehet az igényeikhez való további alkalmazkodásra. Ebben az összefüggésben a közösségi közlekedés egyetemes hozzáférhetősége nemcsak a mozgássérült emberek társadalmi befogadásának fontos része, hanem egy olyan további jellegzetesség, amely bizonyos helyzetekben másoknak is hasznos.

1. **A közösségi közlekedés hozzáférhetősége fejlesztésének módozatai**

 Mivel egyre több a közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítását célzó rendelkezés és stratégia, ezért fontos hogy az egymással összefüggő intézkedéseknek legyen egy pontos programja. A fő problémát a kötelező sztenderdek kivitelezése és az elméleti útmutatások gyakorlatba helyezése jelenti. A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása városonként más múltra tekint vissza.

 A varsói esettanulmányt felhasználva az alábbiakban 5 a hozzáférhetőség javítását célzó akciót mutatunk be.

* 1. *A közösségi közlekedés járműveinek fokozatos fejlesztése*

A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása terén az első és legfontosabb lépés az alacsonypadlós járművek bevezetése. Varsó először részben alacsonypadlós buszokat 1994-ben alacsonypadlós villamosokat 1998-ban szerzett be (1994-ben került bemutatásra az első prototípus.) Az utóbbi 20 évben a járművekre vonatkozó műszaki specifikáció lényegileg módosult ideértve az olyan eszközöket, mint az elektronikusan nyitható rámpa ,a vak utasok jelzése,ajtónyitó gombok, hangalapú és vizuális információ, rendszerek. A járművek szisztematikus cseréjének eredményeképpen 2014-re elérték, hogy a buszok 100%-a, a villamosok 35 %-a alacsonypadlós. Az általam bemutatott táblázat a varsói alacsonypadlós buszok és villamosok részarányának növekedését ábrázolja. Napjainkban összesen 1753 buszról és 761 villamosról beszélünk. Gyakorlatilag az új beszerzések 100 %-a alacsonypadlós jármű bőven elegendő tartozékkal. További városi közlekedési eszközök a metró és az elővárosi vonatok ; vannak olyan közlekedési eszközök,amelyek zömmel lépcsőmentes hozzáféréssel rendelkeznek. A kocsik cseréjének elhúzódása miatt azonban jelentős különbségek figyelhetők meg a járművek között, ami gondot okozhat elsősorban a mozgássérült utasok (korlátozott mobilitású utasok) számára.

A továbbiakban tervezett beszerzések fokozatosan fejlesztik majd a hozzáférhető közlekedés egészét. Ezidáig a meglévő járművek esetében az alábbiakban mutatkoznak különbségek:

* A rámpa nyitás vonatkozásában eltérő technológiák :manuális kontra elektromos ( a 2007 után beszerzett alacsonypadlós villamosok, illetve a legújabb Siemens Inspiro metrószerelvények esetében).
* Utasoknak szánt nyomógombok különböző elhelyezése, alakja és megjelenése (például ajtónyitás) A továbbiakban tervezett beszerzések fokozatosan fejlesztik majd a közlekedés hozzáférhetőségének égészét.
* Különböző színű belső korlátok és oszlopok.a kontrasztos színek különösen a látássérült utasok számára hasznosak.
* Vegyes fizetési módok és szoftverek jegykiadó automaták esetében ( érmék vagy kártyás fizetés a járművökön kontra mindkét fizetési mód a kültéri terminálokon).

**Alacsonypadlós villamosok és buszok megoszlása Varsóban 2009-2014**



1. **Ábra : A varsói alacsonypadlós villamosok és buszok megoszlása. Az adatok forrása : Varsói Közlekedési Hatóság és a lengyelországi Központi Statisztikai Hivatal**

*5.2. A peronok hozzáférhetőségének javítása*

 A hozzáférhetőség következő lényeges eleme a peronok tervezése. Alapkövetelmény, hogy a közvetlen környezetből a peronra lépcsőmentes legyen a feljutás. Mindazonáltal ez esetben sokkal nagyobb körültekintésre van szükség. További követelmények többek között : a peron magassága (egy szintben legyen a jármű padló magasságával), a peron szélessége, taktilis jelzések a padlón,utas információs rendszer,stb. Jelen pillanatban nincsen a peronok hozzáférhetőségére vonatkozó adatbázis. A SISKOM Szövetség 2013-ban készített egy jelentést, amelyben elemezte a varsói közterek legfőbb építészeti akadályait , melyet a varsói akadályokat feltérképező projekt és a terep felülvizsgálatok adatai alapján tett meg. A nem akadálymentes peronok becsült száma 292 volt. Mindazonáltal ahogy ezt a szerzők jelezték, a valós szám ennél vélhetően nagyobb, tekintettel a korlátozott számú összegyűjtött adatra (a közel 1700 peron közül nem mindegyiket vizsgálták).

A SISKOM a publikációjában a varsói közösségi közlekedési peronok esetében a következő problémákat jelezte:

* túl keskeny és túl rövid peronok,
* peronhoz lépcsők vezetnek rámpa nincs,
* nincs járda kapcsolat a peronhoz és nincs lebetonozott peron,
* a nem szabványos buszkiállók miatt a járművek nem tudnak rendesen megállni.

A SISKOM adatbázisa értelmében 2015 decemberében a különböző közösségi közlekedési eszköz 473 peronját vizsgálták, ebből 56-ot minősítettek rendben lévőnek , amely általában a hozzáférhetőség fejlesztésére vonatkozik, olyan értelemben hogy biztosítva van a lépcsőmentes hozzáférés.

 A fenti 1. számú táblázat részletesebb információval szolgál a szóban forgó csoportok részarányáról. A legjelentősebb hányadot a buszmegállók képviselik (78 % ), ezt követik a villamosmegállók (13 %), majd a vasúti megállók/ állomások (9 %). Továbbá a buszmegállók számítanak a legproblematikusabbnak,mivel itt a legnagyobb a nem akadálymentes peronok részaránya. Ezzel ellentétben,talán a vasúti peronok tekinthetők a legutasbarátabbaknak. A Varsóban található összesen 46 peronból, 17 biztosít lépcsőmentes hozzáférést, ami 37 %-ot jelent.

1. Táblázat Egyes varsói közösségi közlekedési eszközök nem akadálymentes peronjai. Forrás: SISKOM adatbázis

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Közlekedési Összes eszköz | % | Nem akadálymentes peron | % | Stabil | % |
| Busz. | 366 |  78% |  341 |  81% |  25 |  44% |
| Villamos |  61 |  13% |  48 |  11% |  13 |  23% |
| Vonat |  46 |  9% |  29 |  8% |  17 |  33% |
| Összes | **473** | **100%** |  **417** |  **100%** |  **56** | **100%** |

 A Varsói Közlekedési Hatóság más közhivatalokhoz hasonlóan következetesen átépíti a peron hálózatot és eltávolítja az akadályokat. További eszközök is telepítésre kerülnek, köztük Kassel típusú szegélykő és a látássérült utasok számára taktilis jelzések a buszmegállókhoz. Mindazonáltal a peronokra vonatkozó teljeskörű adatok hiányában nem lehet egy a peronok akadálymentességének fejlesztését célzó integrált programot bevezetni. Az utasok szemszögéből azért is üdvös lenne egy ilyen dokumentáció, mert lehetővé tenné a hatékonyabb akadálymentes útvonaltervezést.

*5.3. A nagyléptékű infrastruktúrák modernizációja*

 A felül- és aluljárók jelenlegi szabványok szerinti modernizációja feltételezhetően a legbonyolultabb és legköltségesebb a hozzáférhetőség javítását célzó tevékenység típus. A SISKOM(2013: 12) nem akadálymentes aluljárók számát 69-re, a felüljárókét 47-re becsülte. Minden ilyen típusú létesítmény a hozzáférhetőség javítása céljából külön átépítési projektet igényel. Mindazonáltal időnként előfordul, hogy ez a megoldás közlekedésbiztonsági okokból kivitelezhetetlen. Alternatív megoldásként rámpák és liftek könnyíthetik meg a mozgáskorlátozottak számára a hozzáférést. Ráadásul a lépcsőknél taktilis jelzésekre van szükség.

 Bár az infrastruktúrát szisztematikusan fejlesztik, mégis fontos számba venni a nagyléptékű infrastrukturális létesítmények vonatkozásában a hozzáférhetőség fő kérdéseit:

* Az épület és a liftek megfelelő üzemeltetése.
* Taktilis jelzések elhelyezése és ellenőrzése különös tekintettel a mintázatokra.
* Alternatívaként enyhe lejtésű rámpák elhelyezése (az ISO 21542:2011) szerint maximum 1: 16 a korlátozott mobilitású emberek számára.
* Egyértelmű irányjelzések biztosítása bonyolult földalatti és földfelszíni létesítmények vonatkozásában.

 Mivel sok jelentős infrastrukturális létesítmény nem felel meg a jelenlegi előírásoknak, ezért városi szinten szisztematikus intézkedésekre és a jövőbeni intézkedések szisztematikus megtervezésére van szükség. A teljes modernizáció gyakran több lift, vagy rámpa telepítését teszi szükségessé a helyi körülmények függvényében. Ebben a tekintetben lényeges, hogy megbízható és világos információk álljanak rendelkezésre azokkal a helyekkel kapcsolatban, ahol több felhasználónak is problémája lehet a mozgással, mert így lehetősége van alternatív útvonalat tervezni.

*5.4. Kis léptékű beruházások a helyi akadályok felszámolása érdekében*

A hozzáférhető város biztosítása szempontjából a nagy volumenű projektek mellett a kis léptékű beruházások is létfontosságúak. A rengeteg utca és más jellegű közterület miatt lehetetlenség rövid időn belül olyan mindenre kiterjedő változásokat eszközölni mint például; az összes járdaszegély lekerekítése a gyalogátkelőhelyeknél, vagy a taktilis jelzések bevezetése a vakok számára. Általában, hosszas várakozást igényel egy a felhasználók számára nem elfogadható térség teljes modernizációja. Ezért a “Fix my street" (Hozd rendbe az utcám) megközelítés , ahol a felhasználók formálhatják a követeléseiket és az igényeiket, jó hozadéka egy nagyléptékű beruházásnak.

 A varsói városvezetés 2014 óta többlet forrásokat biztosított a kisebb, a gyalogosforgalom feltételeinek javítását célzó beruházások számára. A problémákkal kapcsolatos információk legfőbb forrása a SISKOM Szövetség által biztosított adatbázis, amely a varsói akadály térkép (Warsaw Map of Barriers) projekten alapul,amely magában foglal a lakosoktól származó felülvizsgált jelzéseket is. 2014-ben 209 kisebb akadály felszámolása történt meg 1 millió zloty (PLN) értékben. 2015-ben a helyzet javul 331 helyszín van tervbe véve , 400 ezer zloty költséggel. Szabvány szerinti fejlesztéshez tartoznak; a járdaszegélyre kerekítések a gyalogátkelőhelyeknél , a helyi járdák javítása és kiszélesítése. 2014 előtt az ilyen jellegű tevékenységeket az egyes önkormányzati hivatalok végezték általában a létező infrastrukturális elemek karbantartásának minősítve, és nem került külön nyilvántartásba. Miután egyesítettek bizonyos éppen zajló folyamatokat, ez lehetővé tette a jobb ellenőrzést és az egyes tevékenységek költséghatékonyságának fokozását. Végülis biztosított a lakosság teljes körű információ ellátása ideértve; a helyszíneket, a költségeket és a foganatosított intézkedéseket is.

1. **Összegzés**

Mint, ahogy ezt már a tanulmányban jelztük, a közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javításában kulcsszerepet játszik az Európai Unió közlekedés politikája. Ahhoz, hogy Európa szerte a mozgássérült utasoknak másokkal egyenlő csúcsminőségű megoldásokat biztosítsunk, úgy tűnik, hogy első lépésként több szabványra és rendeletre van szükség. Következő fontos lépés, hogy meg kell találni , a fenti rendeletek gyors végrehajtásának és a helyi viszonyokhoz való alakításának a módját. A tevékenységek alapját az egyetemes tervezésen alapuló megközelítés kell hogy képezze, mert az építészek jól ismernek és gyakran használnak az akadálymentes tervezés során.

 A cikk négy típusú, Varsó hozzáférhetőségének javítását célzó tevékenységet említ; a közösségi közlekedési járművek fokozatos fejlesztése, a peronok hozzáférhetőségének javítása, a nagyléptékű infrastrukturális létesítmények modernizálása, kisebb beruházások. Az egyetemes tervezéssel kapcsolatos megközelítés az egyes közintézmények részéről integrált intézkedések meghozatalát követeli meg. Manapság leginkább az lehetetleníti el a megtett intézkedések kiértékelését, hogy nem áll rendelkezésre elegendő adat. Alternatívaként a felhasználói tapasztalat fontos információ forrás lehet a dizájnerek és a tervezők számára. Minden,a hozzáférhetőség javítását célzó tevékenységről konzultálni kell az érintettekkel; beleértve a fogyatékos utasok képviselőit is. A tervezett intézkedésekről közvetlenül az érintettekkel folytatott hatékony,nyilvános konzultáció biztosítja hogy kevesebbet hibáznak és már a kezdetektől fogva biztosított a közvélemény támogatása. Végtére is, minden a hozzáférhetőséget biztosító megoldásnak az egyetemes tervezés szabványain kell alapulniuk, és a helyi különböző fogyatékossági csoportba tartozó embereknek kell tesztelniük azért, hogy biztosítva legyen a teljes hozzáférhetőség. Az ilyen jellegű folyamatok lehetőséget kínálnak arra, hogy az egyetemes szabványokat betartsák, és ha kell megtegyék a szükséges változtatásokat.

*(Összegzés az Akadálymentes város mindenkinek – a tömegközlekedés akadálymentességének javítása az egyetemes termtervezés koncepciójának felhasználásával c. tanulmány, Varsói Egyetem Szociológiai Intézet, Adam Piotr Zajac, alapján)*

2017. november 21.