

# (nie)Dostępność transportowa usług społecznych



Sylwia Michalska, IRWiR PAN



## Różne wymiary niedostępności transportowej – infrastrukturalna

- Brak transportu prywatnego czy publicznego (autobusy, busy, pociągi),
- brak dostosowania środków transportu do potrzeb osób starszych: niskie podłogi, komunikaty głosowe, duże wyświetlacze;
- braki w infrastrukturze „naziemnej” – przystanki bez ławek, zadaszeń, jednolitych graficznie, wyraźnych, zabezpieczonych, wiszących w widocznym miejscu rozkładów jazdy, stojaków na rowery, chodników prowadzących do przystanków (położonych w pobliżu centrum wsi),
- brak oświetlenia przejść dla pieszych, oświetlenia ulic,
- brak ławek mogących służyć do odpoczynku,
- brak poboczy i chodników w wielu miejscowościach,
- ścieżki rowerowe „zawłaszczone” przez wyczynowców

## Różne wymiary niedostępności transportowej – systemowa

- Brak jednolitych, uwzględniających potrzeby seniorów rozwiązań dotyczących korzystania z autobusów szkolnych,
- brak jasnego systemu zniżek czy zniesienia opłat za przejazdy dla seniorów,
- brak jasnych wytycznych komu przysługują usługi door to door w przypadku gminnych taksówek,
- brak elastyczności przepisów, np. kwestia udostępniania busów zakupionych ze środków PFRON dla potrzeb zdrowych seniorów
- rozwiązania dotyczące odpłatności w transporcie międzygminnym (konieczność kupowania kolejnych biletów w kolejnej gminie),
- niecierpliwość przy testowaniu nowych rozwiązań, szybkie kończenie programów pilotażowych
- wysokie koszty rozwiązań alternatywnych
- *obawy przed koniecznością sprawdzania możliwości kierowania pojazdami*

## Różne wymiary niedostępności transportowej – jednostkowa

- zdrowie,
- (nie)sprawność,
- brak motywacji do wyjścia z domu,
- brak sieci wsparcia,
- brak prawa jazdy, samochodu, możliwości finansowych utrzymania samochodu
- sytuacja rodzinna i towarzyska

Warto zwrócić uwagę na różnice związane z płcią oraz wiekiem wśród mieszkańców wsi.

Kreowanie „pozytywnych” powodów do przemieszczania się – rola rodziny, instytucji czy samych jednostek?



## Przykłady dobrych praktyk

- Zniżki (lub likwidacja opłat) na przejazdy dla seniorów w komunikacji gminnej,
- lokowanie przystanków przy ważnych instytucjach,
- koordynacja rozkładów jazdy,
- dostępność „analogowej”, dostosowanej do ograniczeń zdrowotnych informacji o rozkładach, trasach itp..
- uwzględnianie w planowaniu tras przejazdów autobusów miejscowości położonych peryferyjnie,
- dbanie o drobną infrastrukturę: obniżone krawężniki, podjazdy, ławki, chodniki, zadaszenia, stojaki rowerowe, przejścia dla pieszych, oświetlenie
- miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami lub osób je dowożących
- tworzenie międzygminnych lub powiatowych związków przewozowych, negocjujących trasy, częstość kursów i ustalających opłaty czy wykorzystywanie funduszy państwowych na wsparcie komunikacji publicznej.

# Wnioski

- Nie odnaleziono prawidłowości w organizacji i stanie transportu publicznego w zależności od typu gmin
- Dostrzeganie potrzeby ułatwień dla seniorów i wspierania komunikacji publicznej zależy raczej od poglądów (a więc zapewne doświadczeń i wiedzy) przedstawicieli gminnych władz i instytucji oraz możliwości finansowych gmin
- Istotna jest również znajomość dostępnych programów oraz kompetencje i zasoby, by móc z nich korzystać
- Prywatny transport samochodowy nadal jest najczęściej wykorzystywanym i najlepiej ocenianym sposobem przemieszczania się seniorów, może uzależniać od pomocy innych
- Transport zbiorowy cieszy się powodzeniem jeśli jest wygodny, dostosowany do potrzeb osób z trudnościami w poruszaniu się, dobrze zorganizowany, regularny a przede wszystkim – nieodpłatny

Działania podejmowane w celu poprawy transportu publicznego powinny być kompleksową, a nie „wyspową” modernizacją. Nawet dostosowany do potrzeb osób z ograniczeniami ruchu przystanek nie będzie spełniał swojego zadania, jeśli nie będzie sposobu, by wygodnie i bezpiecznie do niego dotrzeć. A modernizacja przystanku i jego otoczenia nie będzie miała sensu, jeśli nie będzie się z niego można odjeżdżać w wielu kierunkach, wygodnymi i często kursującymi pojazdami.

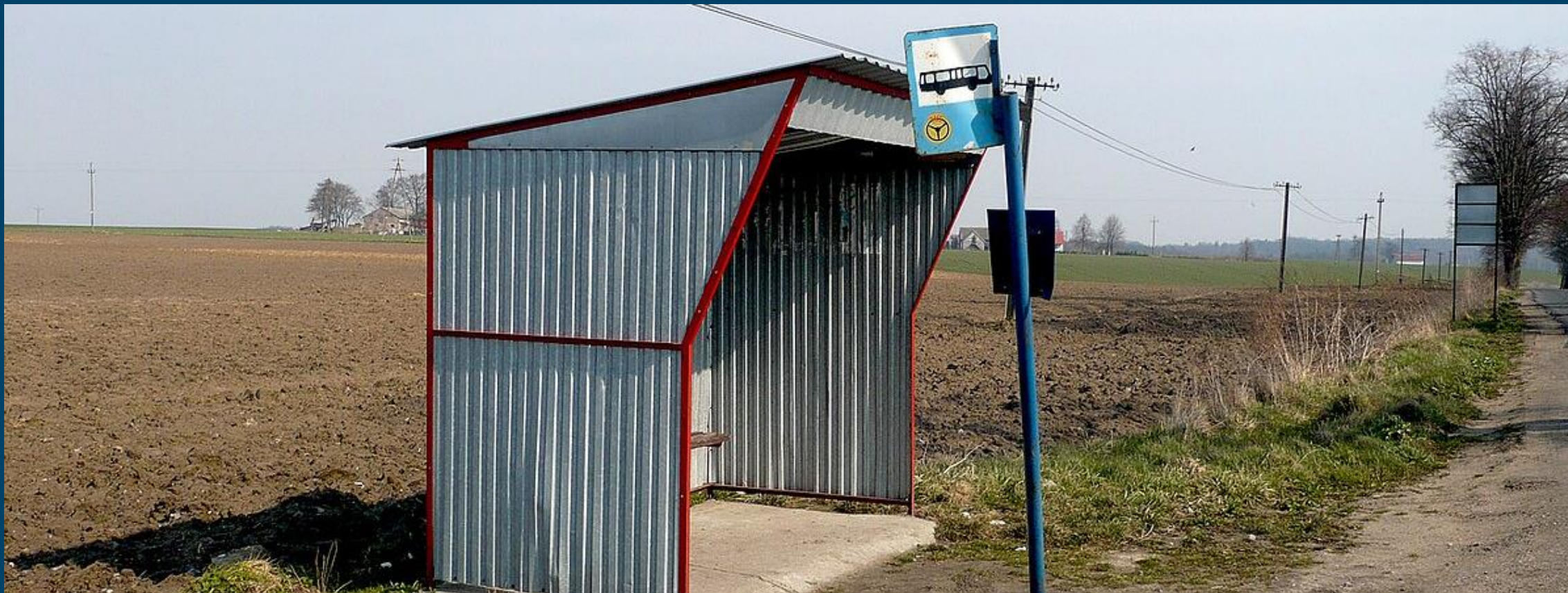


Foto: Kudak [File:Przystanek autobusowy słup.jpg - Wikimedia Commons](#)

Dziękuję za uwagę