

Ujednolicona rezolucja Nr 2001/3 Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) w sprawie transportu dostępnego dla osób starszych i niepełnosprawnych

Rada Ministrów EKMT, na swoim 85. posiedzeniu (Lizbona, 29-30 maja 2001),

Zważywszy, że integracja osób starszych i niepełnosprawnych w życiu społeczno-zawodowym jest ściśle uzależniona od tego, czy osoby te mogą swobodnie i łatwo poruszać się w drodze do/z pracy i w każdym innym celu,

Zauważa, że:

- ✓ W krajach członkowskich i stowarzyszonych z EKMT w wyniku zmian demograficznych, w najbliższych latach nastąpi znaczny wzrost liczby osób w podeszłym wieku;
- ✓ Wśród osób starszych i niepełnosprawnych rośnie zapotrzebowanie na transport;
- ✓ Uczyniony został znaczny postęp w dziedzinie udostępniania transportu wszystkim zainteresowanym;
- ✓ Pomimo tego postępu, wiele pozostaje do zrobienia.

Zgadza się, że w celu nadania nowego rozmachu działaniom na rzecz poprawy sytuacji osób niepełnosprawnych we wszystkich krajach związanych z EKMT, pożyteczne będzie zawarcie w jednym akcie (załącznik) przyjętych do tej pory rezolucji EKMT w tej dziedzinie oraz wyników innych prac prowadzonych na ten temat w ramach EKMT.

Uznając, że

- ✓ Powszechna dostępność transportu stanowiąc istotny element w promocji transportu publicznego i wdrażaniu strategii zrównoważonego rozwoju w znacznym stopniu przyczynia się do dobrobytu całego społeczeństwa;
- ✓ Jakkolwiek trudności w poruszaniu się mogą być skutkiem niepełnosprawności trwałej (sensorycznej, fizycznej lub psychicznej), niepełnosprawności czasowej (ciąża, rekonwalescencja), wieku lub przyczyn zewnętrznych (opieka nad dzieckiem, bagaż), w niniejszej rezolucji używa się jednego określenia *osoby starsze i niepełnosprawne*, które obejmuje wszystkie wyżej wymienione kategorie niepełnosprawności;
- ✓ Dobrze zaprojektowane dostępne budynki, otoczenie, drogi i transport, tak publiczny jak prywatny umożliwiają osobom niepełnosprawnym ruchowo swobodne i samodzielne poruszanie się;

- ✓ Większa dostępność transportu dla osób niepełnosprawnych to większe szanse edukacji, zatrudnienia i rekreacji i mniejsze koszty ponoszone przez rządy oraz jednostki samorządu terytorialnego z tytułu opieki nad osobami niepełnosprawnymi;
- ✓ Dostępność transportu dla osób niepełnosprawnych to nie tylko kwestia socjalna, ale bardzo ważne zagadnienie gospodarcze; osoby niepełnosprawne ruchowo, o które tu chodzi stanowią duży potencjał gospodarczy; jest ich znacznie więcej niż osób niepełnosprawnych w ścisłym tego słowa znaczeniu.

Podkreśla następujące zasady:

- ✓ Wszelkie inicjatywy czy projekty z zakresu transportu i planowania przestrzennego powinny zawierać ocenę ich wpływu na bezpieczeństwo i dostępność dla osób starszych i niepełnosprawnych;
- ✓ Wszystkie ogniwa łańcucha transportowego powinny zapewniać poprawę dostępności środowiska; należy zwiększyć starania celem połączenia różnych rodzajów transportu w zintegrowany, bezpieczny i dostępny system transportowy;
- ✓ W szczególności, wszelkie nowe inwestycje transportowe powinny uwzględniać potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych zgodnie z postanowieniami Karty w sprawie dostępności usług i infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych, przyjętej podczas 83. posiedzenia Rady Ministrów EKMT (Warszawa, maj 1999);
- ✓ Istotne znaczenie ma ścisła współpraca pomiędzy rządami, instytucjami publicznymi, producentami, usługodawcami a osobami niepełnosprawnymi.

Stawia następujące zalecenia:

Rządy powinny:

Ogólnie

Odnosnie celów

- ✗ określić jasne, konkretne i wymierne cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa i dostępności transportu dla osób starszych i niepełnosprawnych, jak również program odpowiednich działań;

Odnosnie szkoleń

- ✓ współpracować z władzami oraz przedsiębiorstwami transportowymi, organizatorami przewozów, biurami podróży i innymi podmiotami w celu spowodowania, żeby, personel który ma bezpośrednio do czynienia z klientami miał świadomość problemów z jakimi borykają się osoby starsze i niepełnosprawne w czasie korzystania z usług oraz był na te problemy specjalnie wyczulony;

- ✓ zapewnić, że projektanci oraz decydenci związani ze wszystkimi dziedzinami transportu zostaną odpowiednio przeszkoleni w zakresie zasad i wymogów dostępności transportu dla osób starszych i niepełnosprawnych;

Odnosnie informacji oraz komunikacji

- ✓ wpływać na poprawę systemów informowania osób starszych i niepełnosprawnych oraz zapewnić, że wszystkie sprawy ich dotyczące są z nimi konsultowane;
- ✓ starać się zapewnić, by integralną częścią usług świadczonych przez władze, oraz przedsiębiorstwa transportowe, organizatorów przejazdów oraz biura podróży było informowanie osób starszych i niepełnosprawnych o ułatwieniach dla nich, w tym o różnych ogniwach łańcucha transportowego;
- ✓ kontynuować wysiłki w celu poprawy jednoznaczności systemów oznakowania i sygnalizacji oraz harmonizacji przepisów na szczeblu międzynarodowym, zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa;
- ✓ podejmować prace w zakresie wprowadzania dynamicznych, dźwiękowych oraz wizualnych systemów zapowiadania, dostarczających informacji w odpowiednim czasie;

Odnosnie badań

- ✓ starać się wzmacniać i rozwijać działalność naukowo-badawczą w zakresie udostępniania i bezpieczeństwa transportu w warunkach starzejącego się społeczeństwa;

Odnosnie planowania transportu

- ✓ podejmować prace w celu poprawy koordynacji działań pomiędzy właściwymi organami na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym w celu zapewnienia spójnego traktowania i rozwiązywania spraw bezpieczeństwa i dostępności infrastruktury transportowej oraz obiektów dla pieszych;
- ✓ opracować, wraz z innymi rządami oraz organizacjami międzynarodowymi, zestaw wytycznych dotyczących właściwych rozwiązań, w zakresie funkcjonowania oraz projektowania systemu drogowego, oświetlenia, skrzyżowań oraz urządzeń dla pieszych;

Samochody osobowe

Odnosnie parkingów

- ✓ umożliwić osobom o wysokim stopniu niesprawności ruchowej, mającym trudności z przemieszczaniem się oraz korzystaniem z transportu publicznego, parkowanie ich pojazdów w miejscach, gdzie parkowanie podlega ograniczeniom;
- ✓ w razie potrzeby zapewnić miejsca parkingowe dla tej kategorii osób stosując odpowiednie oznakowanie; miejsca te powinny być zaprojektowane zgodnie z uznawanymi kryteriami projektowymi;

- ✓ dostarczyć osobom uprawnionym odpowiedni identyfikator parkingowy zgodny ze wzorem ustalonym przez UE (dla państw członkowskich UE) lub do niego zbliżony (dla krajów spoza UE); minimum informacji podanych na identyfikatorze to międzynarodowy symbol osoby niepełnosprawnej oraz nazwisko uprawnionego posiadacza;
- ✓ przyznać ułatwienia parkingowe obywatelom innych państw członkowskich EKMT oraz państw stowarzyszonych z EKMT, którzy legitymują się wspomnianym dokumentem, takie same jak swoim obywatelom;
- ✓ podjąć konieczne kroki w celu zapewnienia, aby policja oraz inne władze sprawujące pieczę nad parkingami były w pełni poinformowane o tych zasadach;

Odnosnie obowiązku zakładania pasów bezpieczeństwa

- ✓ wzajemnie uznać zwolnienie z obowiązku zakładania pasów bezpieczeństwa przez osoby niepełnosprawne;

Odnosnie konstrukcji pojazdów

- ✓ ułatwiać i zachęcać do projektowania pojazdów uwzględniających potrzeby wszystkich, biorąc pod uwagę potrzeby starzejącego się społeczeństwa;
- ✓ współpracować z innymi rządami, EKMT oraz producentami w celu opracowania zbioru wytycznych w zakresie konstrukcji pojazdów;

Odnosnie praw jazdy

- ✓ prowadzić badania oraz opracować wytyczne w sprawie warunków przyznawania i odbierania praw jazdy starszym i niepełnosprawnym kierowcom;

Transport lotniczy

- ✓ poprawić dostępność transportu lotniczego poprzez:
 - wdrażanie wytycznych Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w sprawie usług transportu lotniczego oraz dostępu do portów lotniczych;
 - zwrócenie większej uwagi na poprawę dojazdu do portów lotniczych;

Kolej i inny transport szynowy

- ✓ ponawiać wysiłki w celu stymulowania większego dostępu do kolei i innego transportu szynowego poprzez:
 - wdrożenie wytycznych COST 335 w sprawie usług kolejowych krajowych i transgranicznych
 - zapewnienie, że wszystkie nowe systemy tramwaju konwencjonalnego i szybkiego są od samego początku budowane jako w pełni dostępne dla osób starszych i niepełnosprawnych;

Transport publiczny

Odnosnie autobusów

- kontynuowanie ułatwiania i popierania pozytywnych kierunków we wprowadzaniu autobusów w pełni dostępnych dla osób niepełnosprawnych ruchowo poprzez:

- ✓ wdrażanie zaleceń wynikających z raportu COST 322 w sprawie autobusów niskopodłogowych;
- ✓ współpracę z właściwymi władzami lokalnymi w zakresie wprowadzania rozwiązań wymuszających bezpośrednio podjeżdżanie do przystanków;
- ✓ kontynuowanie współpracy z niepełnosprawnymi oraz przemysłem w celu wdrażania odpowiednich rozwiązań satysfakcjonujących zarówno użytkowników wózków inwalidzkich jak i inne osoby niepełnosprawne i starsze;

Odnosnie autokarów

- ✓ skłaniać producentów oraz zarządzających do rozwijania, dostarczania i używania pojazdów przystosowanych do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych;
- ✓ zapewnić, by systemy klasyfikacji technicznej autokarów zawierały zestaw kryteriów określających poziomy zapewnianej dostępności dla osób starszych i niepełnosprawnych;

Odnosnie większej elastyczności usług transportu publicznego

- ✓ promować rozwój nowych usług pośrednich pomiędzy transportem publicznym a usługami specjalnymi jako odpowiadających zapotrzebowaniu na transport publiczny, które mogą być używane jako transport zbiorowy, ale są planowane w sposób szczególny zgodnie z potrzebami osób starszych i niepełnosprawnych;

Odnosnie specjalnych usług transportowych

- ✓ współuczestniczyć w zapewnieniu specjalnych usług transportowych typu "drzwi - drzwi" osobom o wysokim stopniu niepełnosprawności, które ze względu na szczególne trudności nie mogą korzystać ze środków transportu publicznego;

Taksówki

- ✓ wdrażać zalecenia ustalone przez wspólną grupę roboczą Międzynarodowej Unii Drogowej (IRU) oraz EKMT w sprawie usług taxi, a w szczególności:
 - zachęcać regionalne oraz lokalne władze do zapewnienia na obszarze ich działania usług taxi dostępnych dla osób starszych i niepełnosprawnych;
 - na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym zbadać potrzebę bezpośredniego oraz pośredniego subsydiowania przejazdów taksówkami w celu umożliwienia osobom niepełnosprawnym ruchowo korzystania z nich wszędzie tam, gdzie nie ma alternatywnego środka transportu;
 - na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym rozważyć możliwość stosowania zachęt (finansowych i/lub prawnych) do zakupu i używania przez przewoźników pojazdów dostępnych dla osób niepełnosprawnych;
 - we współpracy z innymi rządami oraz organizacjami międzynarodowymi, a także konsultując z przemysłem oraz zainteresowanymi środowiskami, opracować parametry projektowe dla taksówek dostępnych dla osób niepełnosprawnych ruchowo (na podstawie standardów ISO dla wymiarów wózków inwalidzkich);

Prosi:

Kraje członkowskie EKMT o:

- ✓ szerokie rozpowszechnienie niniejszej Rezolucji w swoich krajach;
- ✓ wdrożenie niniejszej Rezolucji oraz dokumentów z nią związanych, do których się ona odwołuje;
- ✓ składanie regularnych sprawozdań o postępie w zakresie wdrażania i ogólnej poprawy dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych ruchowo;

Kraje stowarzyszone z EKMT o:

- ✓ przyjęcie tak dalece jak to możliwe zasad i zaleceń zawartych w niniejszej Rezolucji;
- ✓ omawianie wdrażania i spraw dotyczących innych działań na rzecz dostępności transportu z krajami członkowskimi EKMT;

Komitet Zastępców o:

- ✓ kontynuowanie ścisłej współpracy z rządami, przemysłem oraz zainteresowanymi środowiskami w celu śledzenia postępu w zakresie wdrażania tych zaleceń;
- ✓ regularne uaktualnianie *Podręcznika dobrej praktyki* oraz innych sprawozdań;
- ✓ podejmowanie - zawsze tam, gdzie pojawi się potrzeba - nowych inicjatyw w zakresie transportu bezpiecznego i dostępnego dla osób starszych i niepełnosprawnych.

ZAŁĄCZNIK

*Poprzednie rezolucje EKMT zastąpione przez niniejszy ujednolicony tekst**

97/4 Wzajemne uznawanie identyfikatorów parkingowych dla osób niepełnosprawnych ruchowo

97/3 Ogólne zasady transportu osób niepełnosprawnych ruchowo

94/2 Dostęp do usług taxi dla osób niepełnosprawnych ruchowo

91/8 Informacja i komunikacja

90/4 Dostęp do autobusów, pociągów oraz autokarów dla osób niepełnosprawnych ruchowo

89/68 Dostęp dla pieszych

87/63 Transport dla osób niepełnosprawnych

85/54 Transport dla osób niepełnosprawnych

81/45 Transport dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich

78/38 Transport dla osób upośledzonych

* Teksty rezolucji dostępne pod adresem internetowym www.oecd.org/cem/resol/disabled/index.htm .

Inne dokumenty

Karta w sprawie dostępności do usług i infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych, przyjęta przez Radę Ministrów EKMT na swoim 83. posiedzeniu (Warszawa, maj 1999),

Poprawa dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych ruchowo. Podręcznik dobrej praktyki, ECMT Paryż 1999,

COST 322: Autobusy niskopodłogowe. System autobusów niskopodłogowych, EC DG VII, Bruksela 1995.

COST 335: Dostępność systemu kolejowego dla pasażerów, EC DG VII, Bruksela 1997.

Karta ECAC w sprawie praw pasażera (projekt).

Dokument ECAC w sprawie ułatwień w transporcie lotniczym, Doc nr 30, część 1, wydanie VII, 1998.

Wspólne studium IRU oraz EKMT nt ekonomicznych aspektów dostępności taksówek dla osób niepełnosprawnych.