

Oczami niewidomego: dostępny chodnik, parking i przejście dla pieszych

Data publikacji: 18.07.2021 9:00

Od dłuższego czasu mówi się więcej oraz pisze w światowej prasie i polityce o problematyce uczestniczenia osób niepełnosprawnych w życiu gospodarczym i ich pełnej integracji ze społeczeństwem. Jest to nie tylko wyraz coraz wyższego poziomu cywilizacyjnego i względów humanitarnych, lecz także obawy przed nadmiernym obciążeniem państw kosztami utrzymania tej, coraz liczniejszej, grupy osób.



Andrzej Koenig. Fot: arc.ox.pl

Schody, krawężniki, przejścia dla pieszych - miejsca które dla osób w pełni sprawnych nie stanowią większego zagrożenia, dla osób z dysfunkcją są obszarem krytycznego zagrożenia życia. podstawowym działaniem w celu włączenia osób niewidomych w życie społeczne jest zlikwidowanie barier poprzez wprowadzenie w przestrzeń publiczną elementów dotykowych.

DROGI PUBLICZNE i chodniki muszą spełniać warunki techniczne umożliwiające korzystanie z nich przez osoby z różnymi dysfunkcjami. Dotyczące tego faktu zapisy zawiera Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

Zgodnie z tym Rozporządzeniem pochylenie podłużne chodnika lub samodzielnego ciągu pieszego nie powinno

przekraczać 6%. Urządzenia na chodniku, w szczególności podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe należy tak usytuować, aby nie utrudniały użytkownika chodnika, w tym przez osoby niepełnosprawne. Użytkownika chodników nie może też utrudniać usytuowanie drzew w pasie drogowym

Wskazane jest aby podczas remontów ciągów pieszych (chodniki) lub budowy nowych w okolicach przejść dla pieszych były zamontowane dotykowe płytki „jezyki” wyczuwalne przez dysfunkcją wzroku ale również osobę starszą, że zbliża się do początku przejścia dla pieszych. Miejsca takie pojawiają się coraz częściej na terenie naszego powiatu.

Osoba niewidoma chcąc bezpiecznie przejść np. na dworcu kolejowym z poczekalni na peron lub do kasy samodzielnie może to uczynić jeżeli zostaną zamontowane dotykowe pasy naprowadzające – najczęściej są to specjalne rynienki w które zakładana jest biała laska i prowadzi niewidomego w odpowiednie miejsce.

Oznaczeniom dotykowym powinny towarzyszyć pasy kontrastowe, które stanowią informację wizualną dla osób niedowidzących. Są one wykonywane z taśm lub farb odblaskowych, najczęściej w kolorze żółtym lub pomarańczowym. Tymi taśmami oznakowuje się nie tylko krawędzie peronów, przystanków, pierwsze i ostatnie stopnie w biegu, ale również poręcze czy szklane powierzchnie (np. wejścia, przystanki autobusowe).

Zgodnie z Ustawą o ruchu drogowym, w strefie płatnego parkowania muszą być wyznaczone miejsca dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową. Oraz wyznaczając na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i w strefach ruchu miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza się stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, przy czym ich liczba nie może być mniejsza niż:

1. 1 stanowisko – jeżeli liczba stanowisk wynosi 6–15;
2. 2 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 16–40;
3. 3 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 41–100;
4. 4% ogólnej liczby stanowisk jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100.

Porównując dostępność ciągów komunikacyjnych, przejść dla pieszych oraz miejsc postojowych jaka jest w stosunku do okresu sprzed 10 lat sytuacja jest „o niebo” lepsza. Dobrą praktyką byłoby, aby przy projektowaniu oraz wykonawstwie zapytać osoby niepełnosprawne np. poruszające się na wózku, z białą laską czy z balkonikiem czy to co projektujemy czy wykonujemy jest na pewno bezpieczne i dostępne dla nas niepełnosprawnych.

Andrzej Koenig