



Fundacja Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR

70-893 Szczecin, ul. Czwojdzńskiego 5; tel. 0517392265
www.hussar.szczecin.pl, fundacja.hussar@gmail.com

Bank BGŻ 78 2030 0045 1110 0000 0158 3390
KRS 0000314744; NIP 955-22-44-383; REGON 320578263

Czy Swing jest dla wózkowiczów?

Wnioski po przetestowaniu tramwaju SWING przez osobę niepełnosprawną
poruszającą się na wózku inwalidzkim

Marta Murawska

Mariusz Tomasz Klimowicz

Szczecin, marzec 2011 r.

Dnia 4 marca 2011 r. jako przedstawiciele Fundacji Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR przyjrzelśmy się jednemu z sześciu nowym tramwajów typu SWING. Przetestowanie odbyło się w zajezdni Pogodno w Szczecinie oraz na trasie pomiędzy zajezdnią, a pętlą tramwajową przy j. Głębokim. Naszym celem było sprawdzenie dostosowania Swingów do potrzeb pasażerów z niepełnosprawnością ruchową. Nasze wnioski dotyczą przede wszystkim pasażerów poruszających się na wózkach inwalidzkich. Są różne niepełnosprawności, sprawiające różne utrudnienia i nie chcielibyśmy wypowiadać się za wszystkie osoby niepełnosprawne. Nie możemy na pewno wypowiadać się w imieniu pasażerów niewidomych oraz słabowidzących, ponieważ żadne z nas nie zmagają się z tego typu niepełnosprawnością.

1. OZNAKOWANIE. W całym tramwaju przeznaczono po jednym miejscu na wózek inwalidzki oraz wózek dziecięcy. Obydwa miejsca znajdują się przy drugim wejściu (licząc od przodu). Na skrzydle tych drzwi znajdują się naklejka z piktogramem osoby niepełnosprawnej, ale nie ma już naklejki z wózkiem dziecięcym. Ktoś kto nie zna tego tramwaju, nie będzie wiedział, przy którym wejściu się ustawić (a jest ich 6). Jeśli rodzic wjedzie wraz z wózkiem dziecięcym przez niewłaściwe drzwi może w efekcie zablokować przejście dla pozostałych pasażerów. Podobnie może być w przypadku osoby niepełnosprawnej. Naklejka (z wózkiem inwalidzkim) jest na tyle mała, że może nie zostać dostrzeżona (zwłaszcza przez osoby o słabszym wzroku), a niepełnosprawny obawiając się, że tramwaj odjedzie, postanowi wjechać przez pierwsze lepsze drzwi, i w efekcie utrudnić przechodzenie innym pasażerom.

Wnioski: proponujemy doklejenie naklejki z piktogramem wózka dziecięcego oraz zamianę istniejącej naklejki z wózkiem inwalidzkim na większą.



2. PRZYCISKI otwierające drzwi, które znajdują się na zewnątrz jak i w środku znajdują się na odpowiedniej wysokości. Osoba na wózku inwalidzkim nie powinna mieć problemów z dosięgnięciem. Dobrym rozwiązaniem są przyciski, które informują motorniczego, iż niepełnosprawny chciałby wsiąść lub wysiąść.

Wnioski: nie zgłaszamy zastrzeżeń.



3. **PODJAZD.** Znajduje się przy drugim wejściu. Aby osoba niepełnosprawna, poruszająca się na wózku inwalidzkim mogła wjechać do tramwaju, osoba sprawna powinna opuścić klapę, po której będzie ułatwiony wjazd. Z tego względu, iż platformy na przystankach są zbyt niskie po spuszczeniu klapy jest duży kąt nachylenia wjazdu do tramwaju i słabiej poruszająca się osoba niepełnosprawna potrzebowałaby pomocy osoby sprawnej (np. motorniczego), aby dostać się do środka tramwaju lub z niego wyjechać.

Wnioski: rozumiemy, że istnieją techniczne ograniczenia jak bardzo tramwaj (czy autobus) może być niskopodłogowy, dlatego oprócz inwestowania w nowy tabor, należy także dalej modernizować przystanki (Im mniejsza różnica będzie pomiędzy poziomem podłogi w tramwaju, a poziomem przystanku, tym łatwiej będzie wsiadać i wysiadać). Gdy przystanki tramwajowe zostaną zmodernizowane i klapa będzie na wysokości podłogi tramwajowej lub też minimalnie pochylona, wjazd do tramwaju lub też wyjazd z niego nie będzie problemem dla osoby niepełnosprawnej, ale także rodziców z dziećmi w wózkach oraz dla osób starszych, których w społeczeństwie starzejącym się będzie przybywać.



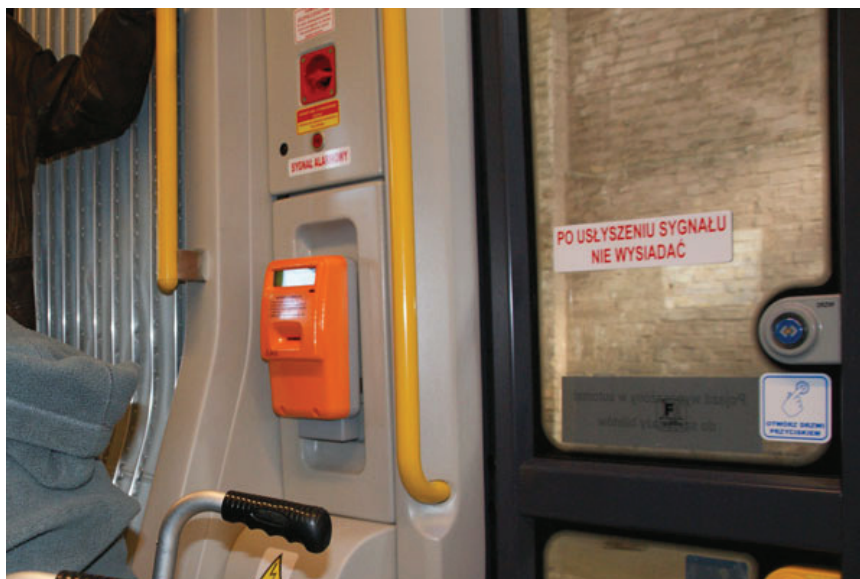


4. AUTOMAT DO SPRZEDAŻY BILETÓW znajdują się za wysoko. O ile skorzystanie z panelu na automacie jest utrudnione, to już samodzielne wrzucenie monet w odpowiednie miejsce jest uniemożliwione (wrzutnik na monety znajduje się na samym szczycie automatu). Inną sprawą jest to, że sam dojazd do automatu sprawia trudność, albowiem znajduje się przy wzniesieniu (w miejscu w którym podłoga zaczyna się podnosić). Te trudności prawdopodobnie będą powodować, iż niepełnosprawni na wózkach będą prosić innych pasażerów o pomoc w tej sprawie.
- Wnioski: łatwiej byłoby korzystać z automatu gdyby był trochę niżej umieszczony, albo gdyby chociaż automat pozostał na tej samej wysokości, ale sam wrzutnik na monety umiejscowiono niżej.



5. KASOWNIK przy miejscu dla wózka inwalidzkiego jest na tyle nisko, że osoba niepełnosprawna jest w stanie samodzielnie skasować bilet.

Wnioski: nie zgłaszamy zastrzeżeń.



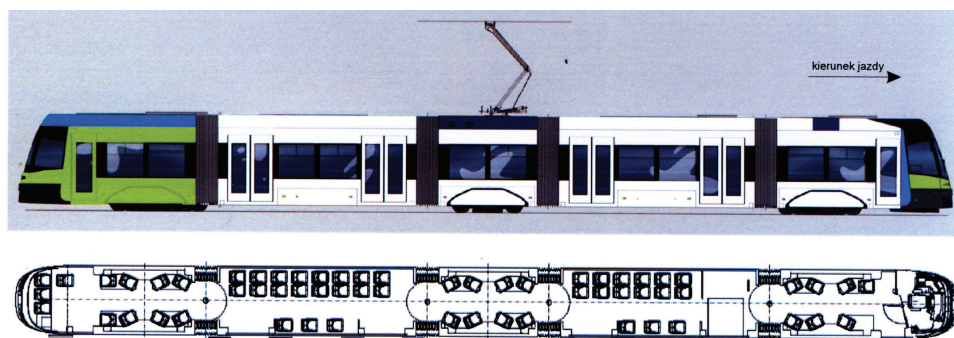
6. PASY. Osoba na wózku inwalidzkim ma możliwość aby była przypięta pasami podczas jazdy. Choć sama idea pasów jest dobra, to prawdopodobnie część niepełnosprawnych nie będzie w stanie sama (bez pomocy innych) zapiąć się.

Wnioski: samodzielne korzystanie z pasów przez osobę niepełnosprawną jest trudne, jednak nie mamy pomysłów (pod względem technicznym) jak można by to poprawić.



7. ILOŚĆ MIEJSC. Miejsc siedzących jest 61, a stojących 150. W pierwszym punkcie, wspomnieliśmy, iż zaprojektowano tylko po jednym miejscu na wózek inwalidzki oraz dziecięcy. Uważamy, że to jest za mało. Jeśli Szczecin chce być nie tylko przyjazny dla osób z niepełnosprawnością ruchową, ale także być miastem „prorodzinnym”, to powinno się pamiętać o udogodnieniach zarówno dla pasażerów poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz o rodzicach z dziećmi w wózkach.

Wnioski: jeśli jest to możliwe, to proponujemy usunięcie część foteli, aby zrobić więcej miejsc dla wózków. Jeśli nie ma już takiej możliwości, to chcielibyśmy, aby o tej kwestii pamiętano gdy będą zamawiane kolejne tramwaje (oraz autobusy). Nie każdy mieszkaniec jest niepełnosprawny, ale zdecydowana większość była, jest lub będzie rodzicami (lub świeżymi dziadkami), którzy chcieliby dojechać ze swoimi dziećmi (wnukami) w wózkach w różne rejony miasta za pomocą komunikacji publicznej.



8. MOTORNICZY. Mamy pozytywne wrażenia po spotkaniu z motorniczym, który zaprezentował dla nas możliwości tramwaju SWING. Jeśli każdy pracownik spółki Tramwaje Szczecińskie posiada takie umiejętności oraz podobną życzliwość wobec niepełnosprawnych, jak ten Pan to trudno mieć jakieś zastrzeżenia (jesteśmy zadowoleni). Jednak jednocześnie mamy świadomość, że tramwaje SWING obsługują tylko najlepsi z pracowników. Mamy nadzieję, że pozostali nie odbiegają mocno od standardów, które nam zaprezentowano.

Wnioski: bez względu jak bardzo pozytywnie motorniczy (czy kierowca) jest nastawiony do niepełnosprawnych, to nie będzie do końca rozumiał „w czym rzecz”, jeśli sam nie spróbuje jeździć na wózku inwalidzkim. Proponujemy aby w ramach szkoleń do obsługi tramwajów (nie tylko SWING), pracownicy jeździli na wózkach inwalidzkich i spróbowali sami wsiąść do pojazdu. Pozwoli to motorniczym i kierowcom autobusów na lepsze zrozumienie tego typu problemów.

WNIOSKI KOŃCOWE: Nasze ogólne wrażenia są pozytywne, zwłaszcza w porównaniu z tramwajami starszej generacji, jednak liczymy na współpracę władz miasta z organizacjami niepełnosprawnych, gdy w przyszłości będzie określana specyfikacja kolejnych pojazdów kupowanych przez Szczecin.

Fundacja Niepełnosprawnych Osób
Marta Murawska
Vice-prezes Fundacji HUSSAR

Mariusz Klimowicz
Mariusz Tomasz Klimowicz



Fundacja Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR

70-893 Szczecin, ul. Czwojdziańskiego 5; tel. 0517392265
www.hussar.szczecin.pl, fundacja.hussar@gmail.com

Bank BGŻ 78 2030 0045 1110 0000 0158 3390
KRS 0000314744; NIP 955-22-44-383; REGON 320578263