



Aðgengi fatlaðs fólks að samgöngumannvirkjum

Ágrip

Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur - Norm ráðgjöf ehf. birna@norm.is

Harpa Cilia Ingólfssdóttir, byggingafræðingur - Aðgengi ehf. harpa@adgengi.is

I. Inngangur

Stefna stjórnvalda í samgöngumálum varðar hagsmuni fólks með fötlun miklu máli, enda getur skipt sköpum um möguleika á eðlilegu og innihaldsríku lífi að fólk með fötlun eigi möguleika á aðgengi að skipulögðum samgöngum til jafns við ófatlaða. Ófullnægjandi innviðir og óaðgengilegt umhverfi er meginástæða þess að fólk með fötlun getur ekki notfært sér skipulagðar samgöngur í sama mæli og ófatlaðir. Því verður við uppbyggingu samgöngukerfisins til framtíðar að taka mið af öllum þeim sem það nota, án tillits til líkamlegrar færni.

Í samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022, er mörkuð sú afgerandi stefna að aðgengi fatlaðra og hreyfihamlaða einstaklinga að mannvirkjum og þjónustu samgöngukerfisins verði tryggð.

Samgöngumannvirki gegna veigamiklu hlutverki í samgöngum á landi og þar hefst og lýkur að jafnaði ferð. Því er við hæfi að byrja á að skoða hvaða reglur gilda um aðgengi fólks með fötlun að samgöngumannvirkjum. Tekið skal fram að samgöngumannvirki sem varða flug og ferjur eru undanskilin umfjöllun þessari.

Verkefnið felst í því annars vegar að skoða lagaumhverfið og þróun þessara mála hér á landi á undanförunum árum og til framtíðar, meðal annars með hliðsjón af alþjóðlegum skuldbindingum sem Ísland mun undirgangast, en hins vegar með því að gera faglegar úttektir á fyrirfram ákveðnum stöðum, þar sem reynir á aðgengi fólks með fötlun að samgöngumannvirkjum og hvernig því er háttað.

Með þessari tvíþættu aðferðafræði við gerð verkefnisins er leitast við að fá heildstæða mynd af stöðu aðgengis fólks með fötlun að samgöngumannvirkjum hér á landi, hvað þarf að bæta og jafnframt að gera tillögur til úrbóta.

Í reglugerð ESB um réttindi fatlaðs fólks í hópferðabifreiðum sem vonandi verður leidd í lög hér á landi á yfirstandandi þingi segir, að reglurnar nái bæði til fatlaðs og hreyfihamlaðs einstaklings sem, að því er varðar notkun flutningatækja, hefur skerta hreyfigetu sem rakin verður til líkamlegrar fötlunar (skertrar skynjunar eða hreyfigetu, varanlegrar eða tímabundinnar), greindarskerðingar eða annars konar fötlunar eða aldurs, og býr við aðstæður sem krefjast þess að hann fái athygli og þjónustu, sem er sérstaklega sniðin að þörfum hans, þannig að hann fái sömu þjónustu og í boði er fyrir alla aðra farþega.



Segja má að samkvæmt þessari skilgreiningu eigi hefðbundin viðhorf til fötlunar ekki lengur við og að margir hópar fólks muni njóta góðs af reglum um aðgengi að samgöngum, mannvirkjum sem öðru þegar þær koma að fullu til framkvæmda. Samkvæmt upplýsingum frá Alþjóðaheilbrigðisstofnuninni frá árinu 2011 búa um einn miljarður jarðarbúa við fötlun, en þetta samsvarar um 15% af mannfjölda heimsins. Áætlað er að árið 2050 muni 20% jarðarbúa vera sextíu ára og eldri. Því er hér um sífellt stækkandi hóp fólks að ræða.

Íll. Samningur Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks

Í kjölfar samþykktar samnings Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks sem nú hefur verið fullgiltur af flestum ríkjum heims, hefur gríðarleg vitundarvakning átt sér stað í réttindamálum fólks með fötlun. Þess er vænst að samningnum verði veitt lagagildi hér á landi á yfirstandandi þingi.

Ein af meginstoðum samningsins er réttur fólks með fötlun til aðgengis, en í 9. gr. samningsins er fjallað um þær ráðstafanir sem stjórnvöld þurfa að grípa til svo að fólk með fötlun geti tekið fullan þátt í mannlífinu á öllum sviðum með því að ryðja úr vegi hindrunum og tálum sem hefta aðgengi fólks með fötlun. Í greininni er tvívegis rætt um aðgengi að samgöngum og sýnir það svart á hvítu hversu mikil áhersla er lögð á það svið.

III. Löggjöf í burðarliðnum

Í reglugerð ESB nr. 181/2011 eru að finna mikilvæg atriði sem tryggja réttindi fólks með fötlun til aðgengis að samgöngumannvirkjum og í farþegaflutningum á landi. Tvívegis hefur frumvarp til laga verið lagt fram á Alþingi sem ætlað er að lögbinda efni reglugerðarinnar en í hvorugt skiptið var málið útrætt. Nú verður frumvarpið lagt fyrir Alþingi á vorþingi og er vonandi að það verði þá að lögum.

Í viðauka I við ESB reglugerðina er fjallað um aðstoð og það fyrirkomulag sem er nauðsynlegt til að gera fötluðum og hreyfihömluðum einstaklingum kleift að láta vita af komu sinni á samgöngumiðstöð og biðja um aðstoð og að komast frá tilgreindum stað að innritunarborði, biðsal og brottfararymi.

Í viðauka II við sömu reglugerð er fjallað um þjálfun starfsfólks sem ætlað er að veita fötluðu fólki aðstoð og er undirstaða þess að kerfið virki til fulls. Hér er um að ræða nákvæma útlistun á þeirri færni sem starfsfólk þarf að hafa til að geta aðstoðað fólk með fötlun. Gert er ráð fyrir starfsfólk sitji námskeið til að nema fræðin.

IV. Vettvangskönnun á aðgengismálum að samgöngumannvirkjum

Í tengslum við verkefnið var hringferð farin um landið til að kanna aðstæður, myndir teknar við áningarstaði/stöðvunarstaði Strætó og mælingar framkvæmdar. Einnig voru áningarstaðir á vegum sem bifreiðar Reykjavík Excurcions og Sterna Travel fara um skoðaðir.

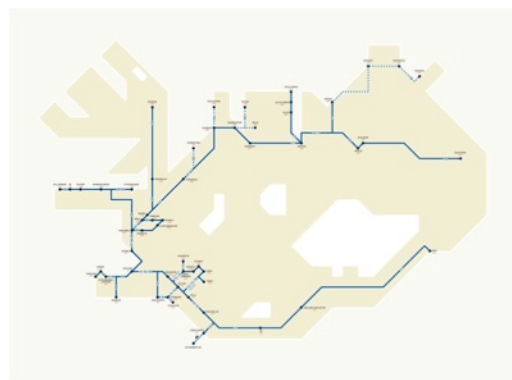
Skipta má áningarstöðunum upp í fernt eftir upplýsingum og þjónustustigi: a) staður með skilti með tímatöflu, b) staður með skilti með tímatöflu og biðskýli, c) staður með skilti með tímatöflu og þjónustukjarna (verslun/veitingar) og d) staður sem eru ómerktur. Síðasti liðurinn á þó í flestum tilfellum við um áningarstaði annarra þjónustuaðila en Strætó.



Aðstæður eru mjög misjafnar eftir landssvæðum og er vesturlandið einna best í stakk búið til að taka á móti og þjónusta farþega hópferðabifreiða.

Því næst var skoðað hvort áningarstaðirnir væru aðgengilegir og á það við um aðkomu að upplýsingaskiltum og tímatöflum, biðskýli ef það er á staðnum og svo þjónustubýggingum séu þær við áningarstaðinn. Allir staðir þar sem áætlunarbíll stansar samkvæmt tímatöflu og/eða öðrum auglýstum áningarstöðum, til að hleypa farþegum út eða inn ætti að vera aðgengilegur öllum.

Til að fólk með fötlun geti nýtt sér opinberar samgöngur þurfa áningarstaðirnir að vera aðgengilegir öllum. Á það við um allar biðstöðvarnar og þjónustuna þar sem stansað er í lengri tíma. Frá Reykjavík til Akureyrar er ein stutt áning í Borgarnesi, gefið er upp 5 mín í tímatöflu og eitt langt stopp í Staðarskála í um 30 mínútur samkvæmt tímatöflu. Vel er búið að farþegum á þessum stöðum.



Frá Reykjavík að Höfn í Hornafirði er stansað í 3 mínútur á Selfossi, 30 mínútur í Vík í Mýrdal og 5 mínútur á Kirkjubæjarklaustri. Enginn þessara áningarstaða er ásættanlegur með tilliti til aðgengis fyrir fólk með fötlun.

V. Horft til framtíðar

Þróun til framtíðar verður vonandi sú að réttur fólks með fötlun til aðgengis að samgöngumannvirkjum til jafns við ófatlaða verði að fullu tryggður. Sjálfstæður ferðamáti fólks með fötlun á eigin vegum, þjáfað starfsfólk sem veitir aðstoð, öruggar upplýsingar og ábyrg markaðssetning samgangna í þágu fólks með fötlun hlýtur að vera það sem koma skal.

Krafa um aðgengilegar samgöngur á landi helst í hendur við þá áskorun að litið verði á aukna þjónustu sem tækifæri frekar en kvöð. Vilji ferðaþjónustan varðveita og þróa gæði, sjálfbærni og samkeppnisforskot landsins er nauðsynlegt að styðja og stuðla að aðgengilegum samgöngum, því slíkt kemur öllum til góða, ekki síst ört vaxandi fjölda ferðamanna til landsins. Markmið stjórnvalda er að efla samkeppnishæfni landins í heild sem og einstakra svæða. Slíkt verður ma. gert með því að gera fólki með fötlun kleift að ferðast um landið á eigin vegum.

Ljóst er að litið verður til forystuhlutverks Vegagerðarinnar í framtíðinni að því er varðar að sjá till þess að fólk með fötlun hafi óheftan aðgang að samgöngumannvirkjum um land allt. Þar skiptir ekki síst máli að við útboð á hönnun og byggingu samgöngumannvirkja verði þess gætt að hagsmunum fólks með fötlun til aðgengis að samgöngumannvirkjum sé gætt í hvívetna.