

Parkuj i Jedź przyjazny niepełnosprawnym

Krzysztof Kaperczak

Artykuł niniejszy poświęcony jest problemowi korzystania z systemu *Parkuj i Jedź* przez osoby niepełnosprawne. Wyjaśnia prawdopodobne przyczyny obecnie niewielkiego zainteresowania osób niepełnosprawnych powyższym systemem (parkowaniem). Następnie szczegółowo opisuje rozwiązania poszczególnych elementów parkingów których przyjęcie może przyczynić się do zmiany tej postawy.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 09.07.2013

data akceptacji do druku: 20.11.2013



mgr inż.
Krzysztof Kaperczak
Instytut Badawczy Dróg
i Mostów
kkaperczak@ibdim.edu.pl

Jednym z celów polityki transportowej przyjętej w wielu miastach jest upłynnienie ruchu i zmniejszenie zakorkowania miast. Realizowanej poprzez zmianę dotychczasowych sposobów korzystania z systemu transportowego, a więc rezygnacji lub ograniczenia poruszania się samochodem osobowym na rzecz innych środków transportu (pieszo, rowerem, komunikacją zbiorową)[1]. A co w rezultacie ma przynieść zmniejszenie liczby wjeżdżających i parkujących samochodów osobowych w najbardziej newralgicznych – centralnych obszarach miast.

Czynnikiem który legł u podstaw powstania tej polityki stał się stale rosnący koszt społeczny, jaki ponosi społeczeństwo z tytułu przeznaczenia najbardziej atrakcyjnych i najintensywniej wykorzystywanych przez pieszych terenów śródmiejskich na zwiększone cele komunikacyjne, wymuszone postępującym stopniem jego zmotoryzowania. Szczególnie dotyczy to miejsc przeznaczonych na cele parkingowe. „Traconych” z tytułu ich zajmowania przez parkujące pojazdy i to przez nawet 95% całości czasu użytkowania samochodu (podczas gdy na ruch pojazdów przypada tylko 5%) [2]. Czyli wykorzystywanych mniej efektywnie w porównaniu z drogami, gdzie ruch odbywa się ciągle i przez to służy wielu pojazdom. A które to tereny i tak po jakimś czasie stają się niewystarczające z powodów narastającego zatłoczenia.

Wprowadzenie zaś powyższej polityki pozwala zatrzymać ten proces, a nawet go odwrócić. „Odzyskać” część tego terenu i prze-

znaczyć na inne bardziej „bliskie” człowiekowi potrzeby, jak: zieleńce, deptaki, skwery, pasáže handlowo-usługowe. Poprawiające atrakcyjność i przyjazność życia człowieka w tych najbardziej zurbanizowanych obszarach.

Temu „odzyskaniu” służy system *Parkuj i Jedź* (Park and Ride). Zachęcający do rezygnacji z wjeżdżania do centrum własnym samochodem. Na rzecz pozostawienia pojazdu w wybranym miejscu-parkingu, zlokalizowanym poza centralnym obszarem i stamtąd kontynuowania dalszej podróży środkiem komunikacji zbiorowej.

Ponieważ jednak system ten jest sztuczny musi być więc odpowiednio wspomagany. Przez zespół restrykcji w połączeniu z zachętami. Z jednej strony zmuszający do ponoszenia opłat z tytułu zajmowania miejsca parkingowego (np. parkometry), a nawet dodatkowo za prawo wjazdu do centrum (np. Londyn, Sztokholm). Z drugiej – promujący przemieszczanie transportem zbiorowym dzięki jego wysokiemu komfortowi i korzystnej cenie biletów. Wspomagane przez różnego rodzaju rozwiązania inżynierii ruchu, jak jednokierunkowość ulic czy wyznaczanie stref przeznaczonych tylko dla ruchu pieszego, dodatkowo utrudniających poruszanie się własnym samochodem.

O ile jednak mieszkańcom centralnych oraz około centralnych dzielnic łatwo jest poddać się tej zmianie sposobu podróżowania (z racji bliskości i gęstości linii transportu zbiorowego), to osobom, które mieszkają w większym oddaleniu, już nie. Nie wszędzie bowiem komunikacja zbiorowa „dochodzi”. Zwłaszcza w warunkach rozlewania się miast i mieszkania coraz większego odsetka osób we własnych domach na peryferiach. Dla tych osób kwestia posiadania własnego samochodu i codziennego dojeżdżania nim do pracy czy szkoły nie ma bowiem alternatywy.

Dlatego system *Parkuj i Jedź* jest adresowany przede wszystkim do tych osób. Dzięki niemu mogą trasę dotychczas odbywa-

ną w całości samochodem podzielić na dwa etapy. Pierwszy – na odcinku, na którym komunikacja nie jest prowadzona – pokonać jak dotychczas samochodem. Lecz nie kontynuować podróży (jak dotychczas) do centrum, tylko do najbliższego większego przystanku – pętli komunikacji zbiorowej (autobusowej, tramwajowej stacji kolei, przystani promowej). A stamtąd rozpocząć etap drugiej. Po pozostawieniu samochodu na specjalnie do tego celu przygotowanym parkingu odjechać do centrum środkiem komunikacji zbiorowej.

Jednak powyższy system mimo swych zalet jest bardzo dolegliwy, a nawet niemożliwy do zaakceptowania dla niektórych osób – osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się (niepełnosprawnych, starszych, rodziców z małymi dziećmi). Dla nich poruszanie się indywidualnym środkiem transportu z racji swych chorób czy ograniczeń jest nie tylko najwygodniejszym, ale niekiedy jedynym możliwym sposobem dotarcia do określonego miejsca. A zmuszanie ich do ponoszenia z tego powodu dodatkowych opłat (z tytułu wjazdu i parkowania w centrum), których tak naprawdę nie mają szans uniknąć, byłoby wysoce niewłaściwe i nieakceptowalne. Dlatego system w różny sposób musi to uwzględniać poprzez np. bezpłatne prawo wjazdu do centrum i parkowanie na „kopertach” z określonym limitem czasu lub bez limitu. Mimo wszystko jednak system ten musi być także gotowy na przyjęcie takich osób pod względem infrastruktury parkingowej.

Parkuj i Jedź a niepełnosprawni

Każdy, a tym bardziej niepełnosprawny, patrząc na system *Parkuj i Jedź* zadaje sobie zasadnicze pytanie czy warto z niego skorzystać, a więc:

- czy stan zdrowia i indywidualne możliwości (lub ewentualnie asystenta/opiekuna) pozwalają na skorzystanie z systemu, a więc zatrzymanie się na parkingu, doj-

ście do przystanku, (ewentualne) kupno biletów, przejazd komunikacją (z ewentualnymi przesiadkami i dojście pieszo) pod wybrany obiekt i powrót oraz związane z tym wszystkim niedogodności i utrudnienia, i czy będzie to wszystko korzystniejsze (wygodniejsze, szybsze i tańsze) aniżeli dojazd własnym samochodem?

I z pozoru wydawałoby się, że pytanie to nie odbiega od pytania zadawanego przez każdego innego podróżnego – więc co ma do tego niepełnosprawność? Tymczasem ilość „małych” pytań składających się na to pytanie zasadnicze oraz waga odpowiedzi jest zupełnie inna – cięższa. Gdyż w przypadku uzyskania negatywnych odpowiedzi znacznie mniejsza jest możliwość elastycznego rekompensowania ich skutków. Do najważniejszych z tych „małych” pytań można zaliczyć:

- czy parkingi mają wydzielone miejsca „koperty”, a ich parametry techniczne czyli wielkość, nawierzchnia są odpowiednie, a czy może są zadane, a w zimie odśnieżane (gdyż to umożliwi wystawienie np. wózka inwalidzkiego i samodzielne nim przejście, a nie bycie przenoszonym),
- czy parkingi oraz zlokalizowane tam „koperty” nie są zbyt oddalone od przystanków komunikacji (tak aby „wystarczyło” sił na samodzielne dojście, a nie konieczne było proszenie innych osób o „wspomaganie”),
- czy chodniki od parkingów do przystanków komunikacji oraz tabor komunikacji są na tyle dostosowane, że pozwolą na bezpieczne dojście do nich wejście i wyjście oraz przejazd (pozwolą na samodzielne poruszanie się czy znów uzależnią od „wspomagania”),
- czy parkingi są strzeżone/monitorowane (gdyż utrata dostosowanego samochodu jest o wiele kłopotliwsza i droższa niż w przypadku innego samochodu osoby sprawnej, bo wiąże się to dodatkowo z utratą specjalistycznego oprzyrządowania)
- czy niepełnosprawność wymaga posiadania stale przy sobie (lub w bezpośredniej bliskości) większego bagażu (np. lekarstwa, materiały higieniczne, opatrunkowe) którego nie można zabrać ze sobą idąc (i jadąc) „pieszo”,
- ile kosztuje postój samochodu i przejazd komunikacją w porównaniu z ceną paliwa potrzebnego na dotarcie tam samochodem (ceny biletów, rodzaje zniżek w porównaniu z ceną paliwa sprzedawanego zawsze w pełnej cenie i opłatą za parkowanie w przypadku limitowanego czasu bezpłatnego postoju).

Ponadto tak jak w przypadku każdej osoby, a niepełnosprawnej w szczególności, która nie jest mieszkańcem i jest tutaj okazjonalnie (turystycznie lub służbowo)

i przez krótki czas dochodzą jeszcze pytania dodatkowe:

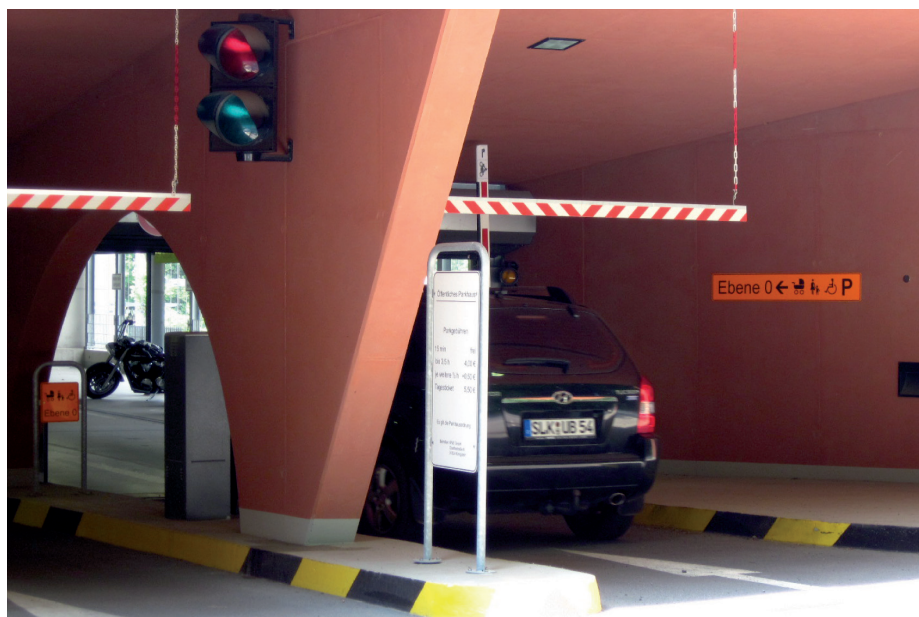
- czy warto wjeżdżać do centrum miasta którego się nie zna, ryzykując konieczność stałego orientowania się co do aktualnego położenia (mapa, GPS), „czytania” skrzyżowań-organizacji ruchu w warunkach pełnego oraz nietypowego wynikającego z jego miejscowej specyfiki ruchu ulicznego (szczególnie dolegliwego dla turysty zagranicznego, dla którego wszystko jest inne) oraz gdy jest się po prostu „słabszym” kierowcą, bo niepełnosprawność może dodatkowo obniżyć indywidualne możliwości prowadzenia pojazdu (np. zeszywnienie kręgosłupa szyjnego zmniejsza obrót głowy) podobnie specjalistyczne oprzyrządowanie (np. dłuższy czas reakcji urządzeń oprzyrządowania),
- czy warto zatem (z powodów wymienionych powyżej) narażać się na większe prawdopodobieństwo stłuczki lub po-

ważniejszego zdarzenia skutkujące wyłączeniem pojazdu z ruchu, gdy otrzymanie pojazdu zastępczego dla osoby niepełnosprawnej jest o wiele trudniejsze (dłuższe czekanie) lub nawet niemożliwe, a jeśli nawet, to być może będzie to pojazd z innym oprzyrządowaniem, którego się nie zna i bezpieczne kontynuowanie podróży w warunkach normalnych od razu nie jest możliwe (potrzeba nauczania się nowego urządzenia).

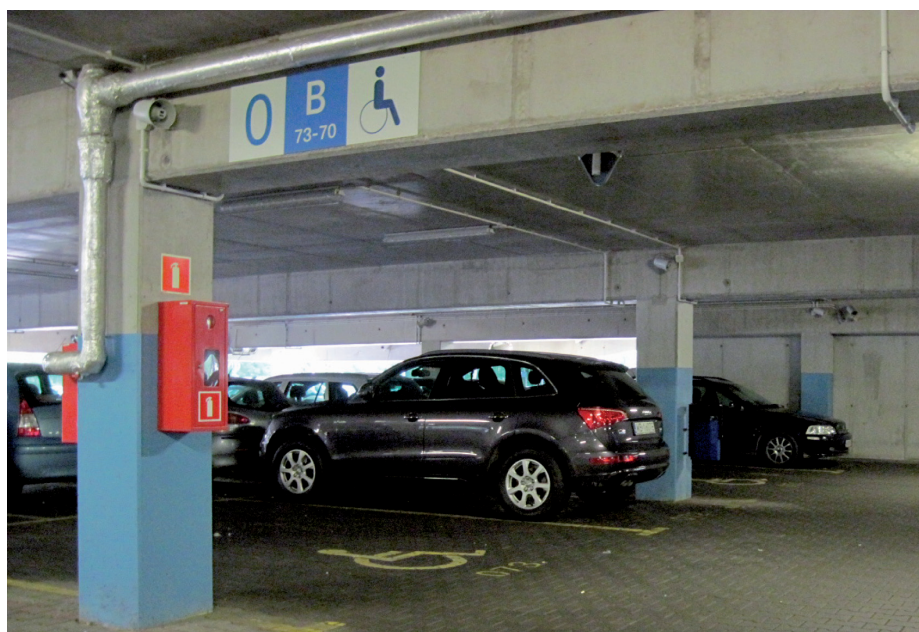
Bez indywidualnego udzielenia sobie jasnych i wyczerpujących odpowiedzi na każde z powyższych „małych” pytań (i to najlepiej pozytywnych) osoba niepełnosprawna nie zdecyduje się z systemu *Parkuj i Jedź* skorzystać. I dlatego system musi podjąć działania stymulujące ich uzyskanie. Tak, aby nie tylko (wszystkie) były pozytywne, ale i wyrażone przez maksymalnie jak największą możliwą ilość osób niepełnosprawnych – czyli potencjalnych użytkowników.



1. Tablica ze schematem sytuacyjnym parkingu powinna być zawieszona na niższej wysokości umożliwiającej jej odczytanie także osobie niższego wzrostu oraz siedzącej na wózku inwalidzkim.



2. Tablice z informacją o specjalnych miejscach do parkowania umieszczone po obu stronach wjazdu na parking ...



3. ... i bezpośrednio na miejsca postojowe ułatwiają ich odnalezienie.



4. Miejsce postojowe wyznaczone na tyłach pomieszczenia ochrony parkingu sprzyja udzieleniu pomocy przez obsługę.

Dostosowanie parkingów ma także swe uzasadnienie w dłuższej perspektywie czasowej. W być może bliżej nieokreślonej przyszłości nastąpią zmiany polegające na zmniejszeniu liczby „kopert” w centralnych rejonach miasta [3]. Być może działania te będą połączone z wprowadzeniem nowych przepisów zmieniających dotychczasowe zasady przydzielania niebieskich kart (pozwalających parkować na „kopertach”) w tym tylko dla „najbardziej” niepełnosprawnych. Połączone z bardziej szczegółową i wnikliwą weryfikacją ich przydzielania [4]. W wyniku czego ilość osób niepełnosprawnych dotąd wjeżdżających do centrum zmaleje chociaż ich niepełnosprawność nie zniknie. Będą zatem musieli z konieczności korzystać z parkingów systemu *Parkuj i Jedź* i te muszą być na to przygotowane.

Przystosowanie parkingu *Parkuj i jedź*

Wśród informacji umieszczanych na stronie internetowej lub ulotkach opisujących każdy z parkingów powinno być wspomniane, czy jest on przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (i ewentualnie innych). Zwłaszcza jest to istotne, jeśli parking nie jest dostosowany. W informacji tej można zawrzeć liczbę miejsc parkingowych – „kopert”, ich lokalizację (np. poziom lub numer kondygnacji), sposoby przemieszczania się (pochylniami, dźwigami osobowymi) oraz istnienie przystosowanej toalety, a może nawet odległość od przystanków komunikacji itd. Podobnie w informacjach dot. zasad parkowania. Jeśli pewne zasady są dla osób niepełnosprawnych nieco inne (np. parkowanie bezpłatne) niż dla pozostałych osób, warto to zaakcentować. Pomocnym może być zamieszczenie np. planów parkingów z odpowiednimi symbolami oznaczającymi miejsca postojowe, dźwigi, toalety na tablicach ściennych (fot. nr 1) oraz w internecie. To zapobiegnie wielu pytaniom (telefonom, e-mail’om) dla tzw. „upewnienia” się [5].

Ale informacja szczególnie praktyczna to ta umieszczana bezpośrednio przy wjeździe na parking. Dzięki niej każdy wjeżdżający może od razu skierować się na miejsca przeznaczone do parkowania dla niego (fot. nr 2). Podobnie jak przy wjeździe bezpośrednio na stanowiska (fot. nr 3).

Miejsca do parkowania należy starać się wyznaczać w miejscach najmniej oddalonych od wejść/wyjść (i przystanków komunikacji) jednak nie jest to najważniejsze. Lepiej bowiem, jeśli będą one wyznaczone w miejscach sąsiadujących z ciągami komunikacyjnymi, po których poruszają się inni korzystający z parkingu, chociaż za to oddalone, niż bliższe, ale za to na uboczu. Nie należy się tutaj sugerować kilkunasto-

ma/kilkudziesięcioma metrami do pokonania. Bo jeśli niepełnosprawny zdecydował się na zaparkowanie tutaj samochodu więc tym samym czuje się na tyle sprawny, aby poruszać się na większych odległościach i ta właśnie dodatkowa odległość nie powinna robić różnicy (inaczej przecież nie korzystałby z parkingu tylko pojechałaby wprost samochodem pod właściwe miejsce).

Sąsiedztwo ciągów pieszych pozwala za to w razie potrzeby (szczególnie osobom jeżdżącym w pojedynkę) na łatwiejsze ewentualne skontaktowanie się z innymi osobami i poproszenie ich o pomoc. Zwłaszcza przy czynnościach wymagających siły i dużej sprawności takich jak: wsiadanie/wysiadanie lub włożenie/wyciągnięcie wózka inwalidzkiego z bagażnika. Z tego też powodu w przypadku, gdy parking jest strzeżony pożądanym rozwiązaniem jest usytuowanie tych miejsc bezpośrednio (bądź w niewielkiej odległości) od pomieszczenia obsługi czy ochrony (fot. nr 4).

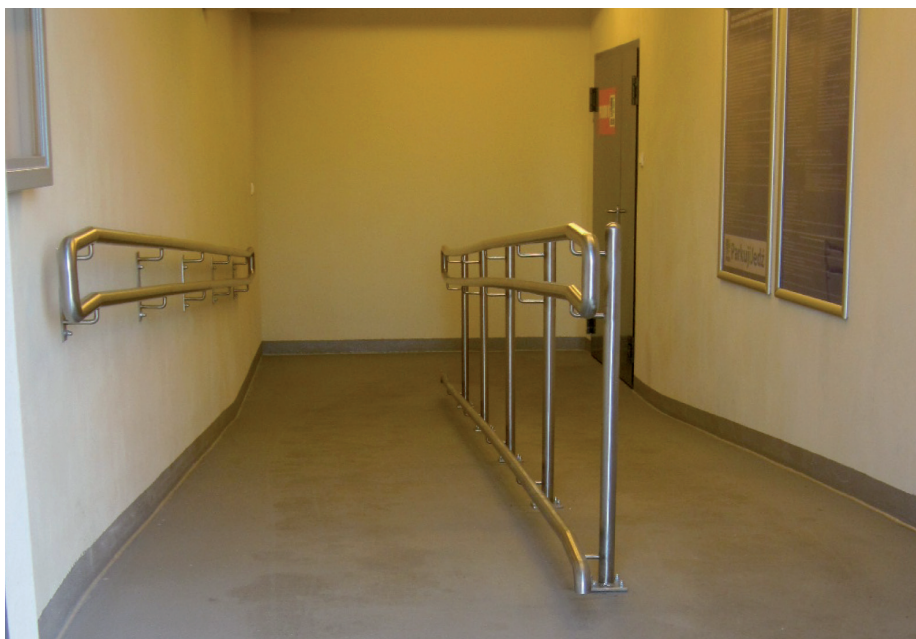
Miejsca te powinny oczywiście charakteryzować się odpowiednimi parametrami. A więc być przede wszystkim szersze. To ułatwia dostęp do i z samochodu (dodatkowe miejsce na szerokie otwarcie drzwi i wystawienie wózka inwalidzkiego, balkonika czy wózka dziecięcego). Powinny być najlepiej utwardzone. A w przypadku parkingu placowego (jednopoziomowego) o nawierzchni gruntowej utwardzona powinna być przynajmniej „koperta” (fot. nr 5). To z kolei pozwala wykonywać manewry wózkiem inwalidzkim wokół samochodu (np. zawracanie w miejscu) bez niebezpieczeństwa „zakopania” się w grząskim gruncie czy śniegu.

Na parkingach kubaturowych (wielopoziomowych) preferowanymi kondygnacjami dla wyznaczania tych miejsc są te położone w poziomym terenie lub na najbardziej do niego zbliżonych. Tak, aby niepotrzebnie nie wymuszać pokonywania różnic wysokości. Jeśli „koperty” rozmieszczone są także na innych kondygnacjach to dostęp do nich musi być zapewniony obok schodów poprzez pochylnie lub dźwigi osobowe. I tam najlepiej, gdy te „koperty” będą wyznaczone w ich okolicach.

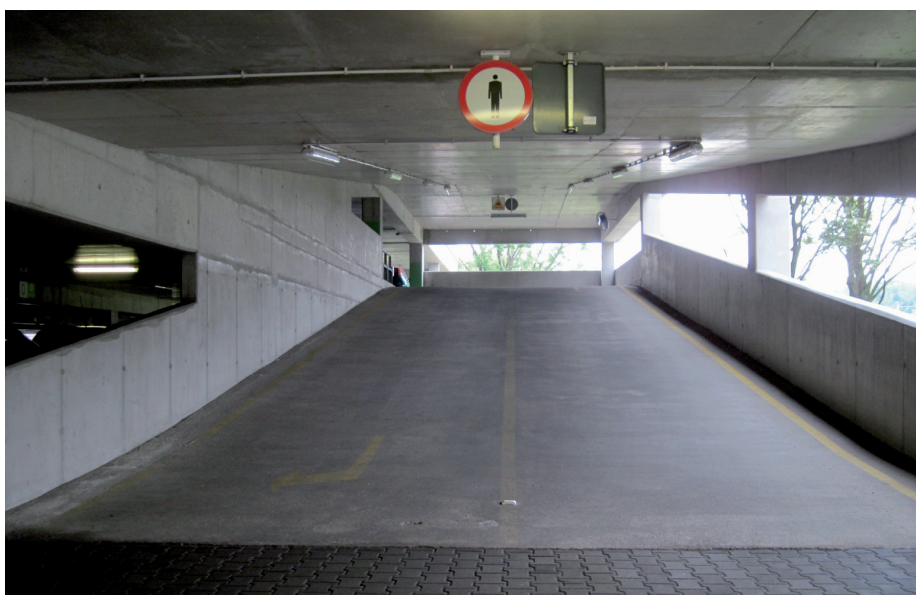
Zazwyczaj lepszym rozwiązaniem niż dźwigi (a tym bardziej podnośniki) są pochylnie (fot. nr 6). Są bowiem bezawaryjne i odporne na dewastację. Lecz tutaj ze względu na charakter obiektów (ochrona, monitoring) dźwigi są pod większą „opieką” i dlatego mogą być montowane. A w przypadku awarii lub wyłączenia dźwigu, funkcje pochylni mogą pełnić ciągi komunikacyjne po których poruszają się samochody (fot. nr 7). Oczywiście przy pomocy i zabezpieczeniu obsługi parkingu. Pochylnie powinny spełniać wymagania zawarte w od-



5. Utwardzone miejsce postojowe dla osoby niepełnosprawnej może być dodatkowym elementem ułatwiającym jego odszukanie.



6. Pochylnia w przypadku małych różnic wysokości oraz ustronnych miejsc jest rozwiązaniem najprostszym i najtańszym.



7. W razie konieczności za pochylnię można uznać także jezdnię parkingu.

powiednich przepisach [6], których wymagania na dzień dzisiejszy są akceptowane przez niepełnosprawnych. Podobnie dźwigi osobowe, które w odniesieniu do osób niepełnosprawnych powinny spełniać obowiązujące europejskie wymagania [7].

Istotnym, a często zapomnianym, dostosowaniem schodów do potrzeb osób niedowidzących jest oznakowanie kontrastowe pierwszych i ostatnich krawędzi każdego biegu. To ułatwia zauważenie początku i końca każdej „wspinaczki” także wszystkim pozostałym (fot. nr 8).

Jeśli na parkingu przewiduje się przemieszczanie pieszo po chodnikach to ich parametry dotyczące dostępności dla osób niepełnosprawnych muszą być spełnione podobnie jak na każdych innych chodnikach. Są one ogólnie znane i respektowane (i dotyczą m.in. szerokości, maksymalnego pochyleń, rodzajów nawierzchni oraz różnic wysokości). Pojawić się natomiast może pytanie, czy obok dostosowań dla osób niepełnosprawnych ruchowo (bývają samodzielnie kierowcami), powinny być także specjalne udogodnienia dla osób niesprawnych wzrokowo? Przecież wiadomości nie prowadzą samodzielnie pojazdów, a niedowidzący tylko niektórzy, więc ci pierwsi przyjadą i tak w towarzystwie kogoś kto je poprowadzi, a ci drudzy – jeśli mogą prowadzić samodzielnie samochód (co sugeruje, że mają nienajgorszy wzrok) – to tym bardziej sobie poradzą. Więc czy jest sens stosować te same udogodnienia (np. nawierzchnie dotykowe), które stosujemy na chodnikach? W świetle powyższego wydaje się, że nie, a zatem oprócz dostosowania dźwigów osobowych i oznakowania schodów, inne udogodnienia dla tych osób (czyli wspomniane nawierzchnie dotykowe) raczej nie są potrzebne (fot. nr 9).

Jeśli natomiast po parkingu ruch pieszy ma być prowadzony wraz z samochodowym (bez chodników), to mimo, że zazwyczaj rozwijane prędkości są i tak niewielkie, może okazać się zasadnym zamontowanie na drogach manewrowych progów zwalniających – śpiących policjantów. Tym bardziej wtedy można je zamontować w okolicach „kopert”. Jednak tak, aby pozwalały się one objechać wózkami bez konieczności przejeżdżania po nich.

Istotnym elementem mogącym mieć wpływ na zwiększenie frekwencji korzystania z parkingu przez osoby niepełnosprawne jest możliwość skorzystania przy tej okazji z dostosowanej toalety. Jej zgodna z przepisami wielkość oraz znajdujące się w nich pomoce (np. uchwyty) pozwalają skorzystać praktycznie każdej osobie niepełnosprawnej. Co nie zawsze i wszędzie jest możliwe. Zwłaszcza, że w odróżnieniu od pozostałych, nie mają one alternatywy w załatwieniu swoich potrzeb fizjologicz-



8. Wyraźne oznakowanie krawędzi schodów może być także elementem poprawiającym estetykę przestrzeni.



9. Pochylnie przy zejściach na jezdnię bez pasów ostrzegawczych mogą być stosowane tylko w niektórych miejscach.

nych czy higienicznych w tzw. „krzaczkach”. Toaletę taką najlepiej gdyby oczywiście posiadały wszystkie parkingi (fot. nr 10).

Niekiedy korzystający z parkingu muszą przechodzić przez klatki schodowe, a więc i otwierać drzwi. W tym te ciężkie ognioodporne. Niektórzy z osób niepełnosprawnych (np. poruszający się na wózkach elektrycznych, balkonikach) z racji słabości fizycznej (śladowy ruch pełną ręką, ale bez palców lub tylko niektórymi palcami) nie potrafią sobie samodzielnie z tym poradzić. Rozwiązaniem może być otwieranie

drzwi za pomocą przycisków, ale te muszą być odpowiednio umieszczone. Dotyczy to szczególnie strony na którą drzwi się otwierają. Tak, aby stojący przy przycisku był odpowiednio oddalony – poza zasięgiem strefy (zasięgu) otwierania się drzwi. Oczywiście jest to rozwiązanie wygodne i potrzebne (wskazane) zwłaszcza w przypadku zwiększonej frekwencji osób niepełnosprawnych.

Chodniki łączące parkingi z otaczającym terenem oraz przystankami komunikacji zbiorowej powinny uwzględniać potrze-



10. Toaleta dostosowana dla osób niepełnosprawnych
to toaleta uniwersalna dostępna dla wszystkich.

by ruchowe osób niepełnosprawnych. Także osób z uszkodzonym wzrokiem. Bo przecież mogą się oni tutaj pojawić niekoniecznie mając jakikolwiek związek z parkingiem. A pojawiające się różnice wysokości pomiędzy parkingami a otaczającym terenem należy bezwzględnie pokonywać tylko pochylniami.

Wnioski

Na dzień dzisiejszy zdecydowana większość osób niepełnosprawnych raczej nie korzysta z systemu *Parkuj i Jedź* (tak wynika z przeprowadzonych przez autora rozmów z osobami niepełnosprawnymi oraz obserwacjami przekazanych przez obsługę parkingów). A szkoda, bo zarówno lokalizacja, jak i dostosowanie parkingu może być korzystne także i dla nich. Być może w trakcie kampanii promujących nie zadbano należycie o trafienie z właściwym przekazem do tej grupy osób, bądź też istniejące udogodnienia oraz korzyści z takiego parkowania są zbyt małe i nieadekwatne do oczekiwań i możliwości tej grupy osób. I wciąż mimo wszystko bardziej „opłaca” się imjechać do centrum własnym samochodem.

Na usprawiedliwienie jednak należy podkreślić, że pozytywnie na taki apel mogą odpowiedzieć tylko ci, którzy czują się rzeczywiście na siłach. Przede wszystkim „najsilniejsi i najsprawniejsi” spośród niepełnosprawnych. I chyba to do nich w pierwszej kolejności taki przekaz powinien być adresowany. Jako do tych mających na tyle sił i sprawności, aby podołać

tym wszystkim opisywanym (i innym ujawniającym się w trakcie użytkowania) niedogodnościom. I to oni powinni w pierwszej kolejności odpowiedzieć pozytywnie na taki apel. Tak aby inni, którzy nie mają takich możliwości mieli dzięki temu więcej wolnych niezajętych „kopert”.

Dlatego pomocna w propagowaniu korzystania z systemu może być szczegółowa wiedza o zakresie i sposobie dostosowania. A która odpowiednio wykorzystana zachęci niepełnosprawnych do chociażby podjęcia próby skorzystania z systemu, a w przypadku sukcesu, do stania się jego normalnym użytkownikiem. Z niewątpliwą korzyścią dla wszystkich.

I dlatego mimo dotychczasowych niesatysfakcjonujących doświadczeń w korzystaniu z parkingów *Parkuj i Jedź* przez osoby niepełnosprawne proces ich dostosowania powinien być kontynuowany. I oczywiście ulepszany w miarę postępu technicznego. I nie powinno to zrażać osób odpowiedzialnych za funkcjonowanie systemu (projektantów, wykonawców, zarządzających). Zwłaszcza, że przyszłość jest nieznana i co dziś wydaje się niepotrzebne i niecelowe jutro może okazać się posunięciem jak najbardziej dalekowzrocznym, bo przewidującym. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (<http://strategiatransportowa.um.warszawa.pl/book01.html> - dostęp: 18.03.2013 r.)
- [2] Uzdalewicz Z.: Czy parkowanie pojazdów musi być płatne? Europarking Polska, nr 1/13 s.14-18
- [3] Dudek K.: Od stref płatnego parkowania nie uciekniemy. Polskie Drogi, nr 11/2012, s.40-43
- [4] Przybyszewski T.: Karty parkingowe już nie dla osób z lekkim stopniem niepełnosprawności? (strona internetowa: http://www.niepelnosprawni.pl/ledger/x/163536?utm_source=biuletyn&utm_medium=email&utm_campaign=07.03.2013 - dostęp: 17.03.2013 r.)
- [5] Strona internetowa Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie (<http://www.ztm.waw.pl/?c=135&l=1> - dostęp: 17.03.2013 r.)
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20020750690> - dostęp: 25.03.2013 r.)
- [7] Norma PN-EN 81-70:2005 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Szczególne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych – Część 70: Dostępność dźwigów dla osób, w tym osób niepełnosprawnych