

LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO
Į S A K Y M A S

**DĖL SPECIALIŲJŲ POREIKIŲ TURINČIŲ ŽMONIŲ SUSISIEKIMO GERINIMO
LIETUVOS RESPUBLIKOJE GEROSIOS PRAKTIKOS VADOVO PATVIRTINIMO**

2013 m. liepos 23 d. Nr. 3-403
Vilnius

Vadovaudamasis Nacionalinės neįgaliųjų socialinės integracijos 2013–2019 metų programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. lapkričio 21 d. nutarimu Nr. 1408 (Žin., 2012, Nr. [137-7021](#)), 13.1.3 ir 19 punktais ir atsižvelgdamas į Nacionalinės neįgaliųjų socialinės integracijos 2010–2012 metų programos įgyvendinimo priemonių plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2010 m. gegužės 17 d. įsakymu Nr. A1-194 (Žin., 2010, Nr. [58-2854](#)), 3.10 punktą:

1. T v i r t i n u Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisieikimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovą (pridedama).

2. Į p a r e i g o j u valstybės įmonę Tarptautinį Vilniaus oro uostą, valstybės įmonę Tarptautinį Palangos oro uostą, valstybės įmonę „Kauno aerouostas“, valstybės įmonę Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkciją, akcinę bendrovę „Lietuvos geležinkeliai“, akcinę bendrovę „Smiltynės perkėla“ vadovautis šiuo įsakymu patvirtintu Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisieikimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovu pritaikant transporto infrastruktūrą ir teikiant paslaugas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms.

3. S i ū l a u savivaldybėms ir ūkio subjektams, vykdančioms keleivių vežimus tolimojo ir reguliariojo susisieikimo maršrutais, vienkartiniais reisais ir valdančioms autobusų stotis, vadovautis šiuo įsakymu patvirtintu Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisieikimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovu pritaikant transporto infrastruktūrą ir teikiant susisieikimo paslaugas specialiųjų poreikių turintiems žmonėms.

SUSISIEKIMO MINISTRAS

RIMANTAS SINKEVIČIUS

SUDERINTA

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos
2013 m. birželio 27 d.
raštu Nr. (13-2)-D8-5410

SUDERINTA

Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir
darbo ministerijos
2013 m. birželio 28 d.
raštu Nr. (25.2-34) SD-4602

SPECIALIŲJŲ POREIKIŲ TURINČIŲ ŽMONIŲ SUSISIEKIMO GERINIMO LIETUVOS RESPUBLIKOJE GEROSIOS PRAKTIKOS VADOVAS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovo (toliau – vadovas) tikslas – siekiant veiksmingai plėtoti neįgaliųjų socialinės integracijos procesą ir skatinti judumą, nustatyti specialiųjų poreikių turinčių žmonių (toliau -SPTŽ) susisiekimo kelių, geležinkelių, oro ir vandenų transportu, taip pat kelių transportu miestuose ir gyvenvietėse gerinimo kryptis.

2. Šis vadovas parengtas vadovaujantis Nacionaline neįgaliųjų socialinės integracijos 2013-2019 metų programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. lapkričio 21 d. nutarimu Nr. 1408 (Žin., 2012, Nr. [137-7021](#)), ir atsižvelgiant į Nacionalinės neįgaliųjų socialinės integracijos 2010-2012 metų programos įgyvendinimo priemonių plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2010 m. gegužės 17 d. įsakymu Nr. A1-194 (Žin., 2010, Nr. [58-2854](#)), 3.10 punktą.

3. Šis vadovas taikomas Lietuvos Respublikos transporto infrastruktūros valdytojams ir vežėjams, siekiant užtikrinti, kad SPTŽ būtų suteiktos kokybiškos ir prieinamos susisiekimo paslaugos.

4. Šiame vadove vartojamos sąvokos:

Specialiųjų poreikių turintis žmogus – žmogus, kurio judėseną yra ribota dėl fizinės (sensorinės arba motorinės, nuolatinės arba laikinos), intelekto ar kitos negalios arba sutrikimo, amžiaus ir kuriam dėl jo būklės reikia skirti reikiamą dėmesį, taip pat prie kurio specialiųjų poreikių reikia pritaikyti visiems keleiviams teikiamas paslaugas.

Paratransporto paslauga – specialiųjų poreikių turinčių žmonių vežimo specialiai pritaikytomis transporto priemonėmis be iš anksto nustatyto maršruto ir tvarkaraščio paslauga, teikiama kaip alternatyva viešajam transportui.

5. Kitos šiame vadove vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme (Žin., 1991, Nr. [30-804](#); 2002, Nr. [29-1034](#)) ir kituose teisės aktuose.

II. ESAMOS SITUACIJOS APŽVALGA

6. Lietuvoje kelių, geležinkelių, oro ir vandenų transporto infrastruktūra ir transporto priemonės tik iš dalies pritaikytos SPTŽ. Keleivių atvykimo keliai, stotys, tualetai, aikštelės stotyse ir viešojo transporto stotelės, automobilių kelių struktūriniai elementai (sankryžų, šaligatvių danga ir kt.) taip pat pritaikyti tik iš dalies, dėl to jais dažnai sunku naudotis. Netgi eksploatuojami, nauji ir rekonstruojami transporto infrastruktūros objektai ir jų aplinka ne visuomet pritaikoma SPTŽ. Salyje nėra bendros transporto sistemos, kurioje transporto priemonės ir jų maršrutai būtų prieinami visoms keleivių grupėms, įskaitant SPTŽ. SPTŽ pritaikyta aplinka (visuomeninės paskirties pastatai, gatvės, keliai, transportas ir jo infrastruktūra – autobusai, troleibusai, traukiniai, taip pat stotys, viešojo transporto stotelės) – tai sąlygos, kurios turi užtikrinti SPTŽ dalyvavimą visuomenės gyvenime, tačiau tik kai kuriose savivaldybėse važinėja žemagrindžiai autobusai, tik dalies autobusų, traukinių stočių ir viešojo transporto stotelių aplinka pritaikyta SPTŽ.

7. Yra keletas priežasčių, kodėl transporto paslaugas teikiantys vežėjai turėtų pagerinti jų teikiamų paslaugų prieinamumą.

Pirma, gerinti paslaugų prieinamumą yra naudinga verslui, kadangi keičiasi viešojo transporto keleivių santykis (ir potencialūs keleiviai). Lietuvoje didėja vyresnio amžiaus gyventojų dalis, taip pat daugėja SPTŽ, besinaudojančių viešuoju transportu. SPTŽ prieinamos paslaugos pritrauks daugiau keleivių, kurie anksčiau nebūtų naudojęsi viešuoju transportu.

Antra, teisės aktai užtikrina nediskriminavimo principą naudojantis paslaugomis, įskaitant transportą.

Trečia, projektuojant transporto infrastruktūrą ir teikiant viešojo transporto paslaugas visiems keleiviams turėtų būti skiriamas vienodas dėmesys.

8. Siekiant pagerinti transporto paslaugų prieinamumą SPTŽ, būtina įvertinti visų rūšių transporto priemonių ir transporto infrastruktūros elementų esamą situaciją, jų atitiktį SPTŽ poreikiams ir pritaikymo SPTŽ galimybes mažinant jų socialinę atskirtį naudojantis transportu.

9. Oro transportas.

9.1. Lietuvoje galioja 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgaliųjų asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL 2006 L 204, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 1107/2006), kuris nustato neįgaliųjų ir ribotos judėsenos asmenų apsaugos ir pagalbos jiems teikimo taisykles, kuriomis siekiama apsaugoti tokius asmenis nuo diskriminacijos keliaujant oro transportu ir užtikrinti, kad jie gautų kvalifikuotą pagalbą.

9.2. Vadovaudamiesi Reglamentu Nr. 1107/2006, visi Lietuvos tarptautiniai oro uostai yra parengę informaciją keleiviams apie oro uoste teikiamą pagalbą SPTŽ, kuri yra skelbiama oro uostų interneto svetainėse, pritaikytose neįgaliųjų poreikiams. Vykdam Reglamento Nr. 1107/2006 reikalavimus, tarptautiniuose Vilniaus, Palangos ir Kauno oro uostuose visiems atvykstantiems ir išvykstantiems SPTŽ yra sudarytos sąlygos naudotis pagrindinėmis oro uoste teikiamomis paslaugomis. Šiaulių oro uostas nėra tinkamai pasirengęs aptarnauti SPTŽ, tačiau šiame oro uoste nevykdomas reguliarusis oro susisiekimas.

9.3. Vilniaus, Palangos ir Kauno oro uostų infrastruktūra iš dalies pritaikyta judėti žmonėms su specialia judėjimo įranga nuo viešojo transporto stotelių ir automobilių aikštelių iki terminalų ir terminalų viduje. Automobilių stovėjimo aikštelėse įrengtos skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ pažymėtos neįgaliųjų automobiliams stovėti skirtos vietos.

9.4. Visuose oro uostų terminaluose įrengti liftai, kurie patogūs naudotis keliaujantiems su specialia judėjimo įranga. Liftuose informacija žmonėms su regėjimo negalia pateikiama Brailio raštu. Oro uostuose įrengti specialūs tualetai, pritaikyti SPTŽ. Keleivių terminaluose įrengtos SPTŽ pritaikytos specialiais ženklais pažymėtos sėdėjimo vietos. Prie Vilniaus oro uosto esančioje traukinio stotelėje įrengtas dvipusis liftas.

9.5. Visuose oro uostuose yra įrengtos SPTŽ atvykimo vietos, kuriose tokie keleiviai gali pranešti apie savo atvykimą į oro uostą ir paprašyti pagalbos. Tarptautiniame Vilniaus oro uoste įrengtos trys tokios atvykimo vietos: viena priešais atvykimo terminalą, kita – ant estakados priešais išvykimo terminalą, o trečioji yra įrengta priešais atvykimo terminalą esančioje automobilių stovėjimo aikštelėje. Tarptautiniame Palangos oro uoste tokia vieta įrengta terminalo viduje, Kauno oro uoste yra įrengtos dvi tokios vietos: viena – automobilių stovėjimo aikštelėje, o antra – priešais terminalą.

9.6. Vilniaus oro uostas yra nustatęs pagalbos SPTŽ teikimo standartus, patvirtintus Tarptautinio Vilniaus oro uosto generalinio direktoriaus 2008 m. rugpjūčio 20 d. įsakymu Nr. 1R-203, kuriais yra vadovaujama teikiant pagalbą SPTŽ. Kitiems oro uostams tokie standartai pagal Reglamentą Nr. 1107/2006 yra neprivalomi, tačiau Kauno oro uostas taip pat turi nustatęs pagalbos SPTŽ teikimo standartus, patvirtintus VĮ „Kauno aerouostas“ generalinio direktoriaus 2008 m. liepos 10 d. įsakymu Nr. V-157, kuriais vadovaujantis teikiama pagalba SPTŽ.

9.7. Vilniaus, Palangos ir Kauno oro uostuose pagalba SPTŽ teikiama pagal Reglamentą Nr. 1107/2006 reikalavimus, jeigu tokie keleiviai atvykę į oro uostą paprašo

pagalbos. Visa pagalba SPTŽ teikiama nemokamai. Visuose trijuose oro uostuose pagalbos teikimas SPTŽ iš dalies arba visiškai perduotas antžeminių paslaugų teikėjams, dirbantiems atitinkamuose oro uostuose. Palangos ir Kauno oro uostai iš dalies teikia pagalbą SPTŽ ir savarankiškai,

9.8. Vilniaus oro uoste dirbantys antžeminių paslaugų tiekėjai keleiviams su judėjimo įranga įlaipinti į lėktuvą ir išlaipinti iš jo, kai laipinama ne per lanksčiąją keleivių galeriją, naudoja specialų automatinį vežimėlį. Antžeminių paslaugų tiekėjai, kurie neturi specialios įrangos, keleivius su judėjimo negalia į lėktuvus, stovinčius perone, ne prie lanksčiųjų keleivių galerijų, įneša ir išneša iš jų rankomis,

9.9. Kauno oro uoste SPTŽ į lėktuvus įnešami ir iš jų išnešami rankomis,

9.10. Palangos oro uostas 2013 metais įsigijo specialų automatinį vežimėlį SPTŽ įlaipinti į lėktuvą ir išlaipinti iš jo,

9.11. SPTŽ skirta informacija apie oro uoste jiems teikiamas paslaugas pagal Reglamento Nr. 1107/2006 I priedą, taip pat kontaktai, kuriais SPTŽ gali pranešti apie reikalingą pagalbą, ir kontaktai, kurias galima pateikti skundą oro uostui arba Reglamento Nr. 1107/2006 įgyvendinimo priežiūrą vykdančiai Civilinės aviacijos administracijai, yra skelbiami oro uostų interneto svetainėse www.vilnius-airport.lt, www.kaunas-airport.lt ir www.palanga-airport.lt. Tokia informacija skelbiama lietuvių ir užsienio kalbomis, kuriomis pateikiama ir kita oro uosto informacija. Internete skelbiama ir silpnaregiams pritaikyta minėtos informacijos versija,

9.12. Pagal Reglamento Nr. 1107/2006 reikalavimus visas oro uoste dirbantis personalas, turintis tiesioginį kontaktą su keleiviais, turi būti išmokytas nediskriminuojamo elgesio su SPTŽ, o personalas, teikiantis pagalbą SPTŽ oro uoste ir lėktuve, mokėti suteikti pagalbą SPTŽ. Oro uostą valdančios įmonės ir oro linijų bendrovės yra atsakingos už tokių mokymų organizavimą ir žinių atnaujinimą. Visuose oro uostuose tokie mokymai buvo organizuoti, pasitelkiant neįgaliųjų organizacijų, medicininės reabilitacijos centrų ir Vytauto Didžiojo universiteto atstovus,

10. Geležinkelių transportas.

10.1. Šiuo metu Lietuvoje galioja 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL 2007 L 315, p. 14) (toliau – Reglamentas Nr. 1371/2007), kuris, be kitų reikalavimų, taip pat nustato SPTŽ apsaugos ir pagalbos jiems teikimo taisyklės keliaujant geležinkelių transportu,

10.2. Remiantis Reglamentu Nr. 1371/2007 buvo parengtos Prieigos taisyklės, taikomos vežant neįgalius ir ribotos judėsenos asmenis (toliau – taisyklės), patvirtintos AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2009 m. lapkričio 27 d. įsakymu Nr. Į-900. Taisyklių tikslas – užtikrinti lygias ir nediskriminacines SPTŽ galimybes keliauti geležinkelių transportu, skirti ypatingą dėmesį informacijos, kuri susijusi su geležinkelių paslaugų pritaikymu, su galimybe patekti į traukinius ir naudotis juose esančiais patogumais, teikimui,

10.3. Pagal šias taisykles SPTŽ turi gauti visą informaciją apie maršrutus, traukinių pritaikymą jų specialiesiems poreikiams, tvarkaraščius, teikiamas paslaugas, nuolaidas ir lengvatas. Informacija teikiama telefonu, interneto svetainėje www.litrail.lt ar geležinkelio stotyse. Informacija kelionės metu, priklausomai nuo traukinio tipo, perduodama monitoriuose, garsiniu būdu, užrašais Brailio raštu. Informaciją gali suteikti ir traukinio personalas. Žmonėms, judantiems su neįgaliojo vežimėliu, ar kitų judėjimo sutrikimų turintiems žmonėms rekomenduojama pagalbą, kurios reikės kelionės metu įlaipinant ir išlaipinant, užsakyti iš anksto,

10.4. Žmogui su regėjimo negalia informavus iš anksto apie pagalbos poreikį stotyje, suteikiama visa reikalinga pagalba: pasitinkama informacijos teikimo vietose, palydima iki kasų ir padedama įsigyti bilietą, suteikiama dominanti informacija ir įsodinama į traukinį,

10.5. Klausos sutrikimų turintiems asmenims perkant bilietą Vilniaus geležinkelio stoties kasose, kurios pažymėtos neįgaliųjų ženklu, galima reguliuoti garsiakalbių skleidžiamo garso aiškumą ir stiprumą. Jeigu šiomis priemonėmis pasinaudoti nepavyktų ar jų nepakaktų,

stoties personalas pageidaujama informaciją suteiktų raštu. Vaizdo ekranai didžiosiose geležinkelio stotyse informuoja keleivius apie traukinių atvykimą ir išvykimą, kelio numerį, vėlavimus,

10.6. Dalis AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivinių vagonų, dyzelinių ir elektrinių traukinių yra pritaikyti SPTŽ. Tokių traukinių nuolat daugėja, nes, atliekant modernizavimo darbus arba įsigyjant naujus traukinius, yra atsižvelgiama į SPTŽ poreikius. 2008-2012 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ įsigijo 6 naujus dviaukščius elektrinius traukinius (važiuoja maršrutu Vilnius-Kaunas-Vilnius). Šiuose traukiniuose yra įrengtos specialiai SPTŽ pritaikytos vietos, tualetai, įdiegtos naujos keleivių informavimo sistemos. Žmonėms su regėjimo negalia skirti informaciniai užrašai Brailio raštu, įrengtos techninės priemonės, padedančios žmonėms su neįgaliojo vežimėliais patogiai įvažiuoti į traukinį. Taip pat yra eksploatuojama 12 naujų 2008-2011 m. įsigytų automotrisių, 2009 m. pradėti naudoti 4 modernizuoti keleiviniai vagonai, kurių durys yra paplatintos, vagonuose įrengtos vietos SPTŽ, taip pat pritaikyti tualetai,

10.7. 2012 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ parengė keleivių aptarnavimo standartą, kuriame ypatingas dėmesys yra skiriamas SPTŽ. Keleivius aptarnaujantis personalas su šiuo dokumentu yra supažindintas ir periodiškai pagal jį instruktuojamas,

10.8. Klaipėdoje 2010 m. liepos mėnesį pradėtas eksploatuoti naujas pėsčiųjų tiltas per geležinkelį. Šis tiltas yra pritaikytas ir SPTŽ – ant tilto kas 9 metrai įrengtos aikštelės, kuriose jie gali pailsėti. Kadangi tiltas yra šildomas, tai ir šaltuoju metų laiku judėti juo yra saugu. Baigtos remontuoti Klaipėdos geležinkelio stoties keleivių rūmų (Priestočo g. 1) bilietų kasos – dabar SPTŽ gali patogiai patekti į keleivių rūmus, pritaikius bilietų kasas, gali patys įsigyti traukinio bilietą, gauti išsamią informaciją apie keleivinių traukinių eismą.

10.9. 2010-2012 m. rekonstruojant ir renovuojant Naujosios Vilnios, Varėnos, Bezdonių, Pabradės, Kazlų Rūdos, Radviliškio, Kretingos, Plungės, Telšių, Vaičiūnų ir Marcinkonių geležinkelio stotis ir peronus SPTŽ patogumui pritaikytos bilietų kasų patalpos, viešieji tualetai, sudarytos sąlygos SPTŽ įvažiuoti į laukiamąją salę, įrengtos nuvažos iš perono į peroną. Šiaulių geležinkelio stotyje atliekami SPTŽ tualetų įrengimo darbai, įrengtas SPTŽ keltuvas, apsauginiai turėklai, reikalingi SPTŽ įvažiuoti į laukiamąją salę. 2012 m. pabaigoje baigti rekonstrukciniai darbai Jašiūnų stoties perone. Šioje stotyje regimaisiais ir liečiamaisiais įspėjamaisiais ženklais pažymėta pavoingosios zonos riba.

11. Vandenių transportas.

11.1. 2012 m. gruodžio 18 d. įsigaliojo 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenių keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL 2010 L 334, p. 1), kuriuo nustatomos taisyklės dėl keleivių, įskaitant SPTŽ, nediskriminavimo.

11.2. Šiuo metu AB „Smiltynės perkėla“ yra iš dalies pasirengusi aptarnauti SPTŽ. Naujojoje perkėloje Klaipėdoje įrengtas naujas tualetas, atitinkantis šiuolaikinius higienos reikalavimus, prie bilietų kasų įrengti pakilimo ir nusileidimo takeliai su turėklais, šalia bilietų kasų įrengti varteliai, pro kuriuos gali pravažiuoti žmogus su neįgaliojo vežimėliu, keltų pagrindiniuose deniuose ant laivapriekio ir laivagalio dešiniojo borto denio specialiai įrengtos vietos SPTŽ, keleivių vaikų vežimėliams, keleivių salone įrengtos vietos, skirtos SPTŽ, nuo pagrindinio kelto denio į keleivių saloną padaryti specialūs pakilimo ir nusileidimo tilteliai, kuriais žmogus su neįgaliojo vežimėliu gali įvažiuoti ir išvažiuoti, kelto pakeliamuosiuose tilteliuose padaryti takeliai įvažiuoti (išvažiuoti) į (iš) keltą (-o).

12. Kelių transportas.

12.1. 2013 m. kovo 1 d. įsigaliojo 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL 2011 L 55, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 181/2011). Reglamentas Nr. 181/2011 numato vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais taisyklės dėl keleivių nediskriminavimo, keleivių teises mirties ar kūno sužalojimo arba bagažo dingimo ar jo sugadinimo atveju, nediskriminavimo ir

privalomos pagalbos SPTŽ ir riboto judumo asmenims, taip pat keleivių teises atšaukus kelionę ar vėluojant ją pradėti ir kt.

12.2. Šiuo metu Vilniaus mieste eksploatuojami 222 žemagrindžiai autobusai ir 47 žemagrindžiai troleibusai. Šios transporto priemonės pritaikytos žmonėms, turintiems judėjimo negalią. Juose prie įlipimo durų ir prie vietų, skirtų SPTŽ, įrengti mygtukai, kuriais SPTŽ gali atkreipti į save vairuotojo dėmesį. Žemagrindėse transporto priemonėse yra rampos, skirtos keleiviams su neįgaliojo vežimėliais įlaipinti / išlaipinti, salonuose įrengtos vietos su saugos diržais žmonėms su neįgaliojo vežimėliais fiksuoti transporto priemonėje važiavimo metu. Žemagrindžių transporto priemonių atvykimo grafikai viešojo transporto stotelių informaciniuose stenduose ir savivaldybės įmonės „Susisiekimo paslaugos“ interneto svetainėje www.vilniustransport.lt pažymėti geltona spalva.

12.3. Keleiviams su regėjimo negalia visuose Vilniaus miesto 320 troleibusų įrengta speciali pranešimų sistema su išoriniais garsiakalbiais, kuriuos aktyvuoja keleiviai su pulteliais.

12.4. Kauno mieste kiekvieną dieną keleivius veža 107 žemagrindžiai autobusai ir 42 žemagrindžiai troleibusai. Šiose transporto priemonėse yra sumontuotos specialios platformos, kurios nusileidžia ant šaligatvio, ir žmogus su įprastu neįgaliojo vežimėliu gali savarankiškai įvažiuoti į autobusą ar troleibusą. Interneto svetainėje www.kvt.lt ir viešojo transporto stotelėse skelbiamuose tvarkaraščiuose geltonu fonu pažymėti maršrutai, kuriais važiuoja žemagrindžiai autobusai ir troleibusai, pritaikyti SPTŽ. Autobusuose ir troleibusuose įrengta garsinė įranga, kurią naudojant pranešama apie maršrutą ir viešojo transporto stotelę. Viešojo transporto stotelėse įrengtos 43 švieslentės, kuriose nurodomas maršruto numeris, transporto priemonės rūšis (žemagrindė ar ne), kryptis ir atvykimo į viešojo transporto stotelę laikas.

12.5. Klaipėdos mieste vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais keleivius veža 81 žemagrindis autobusas, kuris yra pritaikytas vežti SPTŽ. Visuose 149 autobusuose yra sumontuota ir veikia garso sistema, pranešanti viešojo transporto stotelių, maršrutų ir kitą informaciją. Vietinio (priemiesčio) susisiekimo maršrutais keleivius veža 2 žemagrindžiai mikroautobusai ir 5 nežemagrindžiai autobusai, kurie yra pritaikyti vežti SPTŽ.

12.6. Šiaulių mieste visas keleivių vežimo paslaugas teikia UAB „Busturas“. Iš viso yra eksploatuojami 94 vietinio (miesto) susisiekimo maršrutiniai autobusai, iš jų 36 žemagrindžiai.

12.7. Panevėžio miesto savivaldybė keleiviams vežti turi 68 autobusus, iš kurių 67 yra žemagrindžiai. Be to, visų žemagrindžių autobusų vidurinės durys yra išplatintos (dvivėrės) ir pritaikytos įvežti vaikiškus ar neįgaliojo vežimėlius, o autobusų salonuose yra aikštelės jiems pastatyti. Apie 25 proc. eksploatuojamų autobusų veikia kėbulo lygio galimo pakrypimo į perono pusę funkcija ir yra atlenkiami (išleidžiami) įvažiavimo tilteliai.

III. BENDRIEJI PRINCIPAI

13. Bendrieji principai, kurių turi būti laikomasi užtikrinant susisiekimą SPTŽ, yra šie:

13.1. Vežant SPTŽ vietinio ir tolimojo susisiekimo autobusais:

13.1.1. vietinio ir tolimojo susisiekimo autobusų vežėjai turi užtikrinti, kad SPTŽ turės panašias galimybes naudotis paslaugomis kaip ir kiti keleiviai ir nebus diskriminuojami;

13.1.2. SPTŽ turi būti teikiama visa svarbi informacija apie kelionę ir paslaugas SPTŽ prieinamais alternatyviais būdais – stambiu šriftu, aiškia kalba, Brailio raštu, elektroniniais pranešimais, kuriuos galima perskaityti naudojant pritaikomas technologijas, arba garso įrašu;

13.1.3. pirkdamas bilietą SPTŽ bilietų pardavimo operatoriui turi pranešti, kokių konkrečių poreikių turės ir kokios pagalbos jam reikės. Bilietų pardavimo operatorius turi per ne mažiau kaip 36 valandas informuoti vežėją apie SPTŽ reikalingą pagalbą. Jeigu

pranešimas nepateikiamas, vežėjai turi imtis visų įmanomų priemonių, kad SPTŽ būtų suteikta pagalba;

13.1.4. visose stotyse turi būti įrengtos vietos, kuriose SPTŽ gali pranešti apie savo atvykimą į stotį ir paprašyti pagalbos;

13.1.5. stotyse turi būti suteikiama ši SPTŽ reikalinga pagalba:

13.1.5.1. padedama nuvykti į registracijos vietą, laukimo salę ir įlaipinimo vietą;

13.1.5.2. padedama įlipti į transporto priemonę, jeigu reikia, naudoti keltuvus, kurie turėtų būti pritaikyti žmonėms neįgaliojo vežimėlyje;

13.1.5.3. padedama įkelti / iškelti bagažą;

13.1.5.4. padedama atsisėsti į vietą;

13.1.5.5. autobuse, SPTŽ paprašius, turėtų būti suteikiama informacija apie kelionę;

13.1.6. visas stotyje dirbantis personalas, tiesiogiai bendraujantis su keleiviais, turi mokėti elgtis su SPTŽ, o personalas, teikiantis pagalbą SPTŽ stotyje ir autobusuose, turi mokėti suteikti pagalbą SPTŽ. Informacija apie personalo mokymus pateikiama šio vadovo IX skyriuje.

13.2. Vežant SPTŽ geležinkelių transportu:

13.2.1. geležinkelių transporto operatoriai turi užtikrinti, kad SPTŽ bus suteikiamos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos ir SPTŽ nebus diskriminuojami;

13.2.2. turi būti didinamas stočių ir jų prieigų, peronų, riedmenų ir kitų įrenginių prieinamumas SPTŽ;

13.2.3. SPTŽ, pirkdamas bilietą, bilietų pardavimo operatoriui turi pranešti, kokios konkrečios pagalbos jam reikės atvykus į geležinkelio stotį. Šią informaciją bilietų pardavimo operatoriai turi pranešti geležinkelių transporto vežėjams prieš 48 valandas nuo išvykimo pradžios, jeigu kelionė yra į užsienį. Jeigu kelionė yra Lietuvoje, geležinkelių transporto vežėjams turi pranešti prieš 24 valandas iki kelionės pradžios;

13.2.4. SPTŽ atvykus į geležinkelio stotyje esančią nustatytą vietą, iš kurios SPTŽ gali pranešti apie atvykimą ir išsikviesti pagalbą, turi būti suteikta visa reikalinga pagalba (registravimas, įlaipinimas, išlaipinimas, bagažo pakrovimas ir iškrovimas ir kita);

13.2.5. jeigu nepateikiamas joks pranešimas apie vykstantį SPTŽ, geležinkelių transporto vežėjai deda visas pagrįstas pastangas, kad būtų suteikta visa įmanoma pagalba.

13.3. Vežant SPTŽ orlaiviais:

13.3.1. pirkdamas oro transporto bilietus SPTŽ turi pranešti oro vežėjui ar kelionių agentui, kokios konkrečios pagalbos jam reikės kelionėje. Šią informaciją bilietų pardavimo operatorius turi pranešti oro vežėjui prieš 48 valandas iki išvykimo pradžios. Pirkdamas bilietą SPTŽ gali užsisakyti norimą vietą lėktuve. Informacija apie tokios pagalbos būtinumą turi būti pažymėta ir patvirtinta skrydžio biliete. Pagalba SPTŽ oro uoste ir lėktuve turi būti nemokama;

13.3.2. skrydis gali turėti įtakos kai kurių SPTŽ (keleivių po neseniai atliktų operacijų; keleivių, turinčių metalinius implantus, protezus, širdies stimulatorius) sveikatai, todėl rekomenduojama tokiems keleiviams prieš skrydį pateikti galiojančią medicininę pažymą, o besilaukiančioms moterims nuo tam tikros nėštumo savaitės pateikti oro vežėjui galiojančią medicininę pažymą. Medicininė pažyma gali būti reikalaujama tik tam tikrais išimtiniais atvejais ir esant tam tikroms aplinkybėms, apie kurias oro vežėjas privalo pateikti informaciją įprastais ir alternatyviais būdais savo interneto svetainėje ir vežimo taisyklėse;

13.3.3. jeigu SPTŽ skrydžio metu bus reikalinga tam tikra medicininė įranga (išskyrus judėjimo įrangą), tokiu atveju SPTŽ turi 48 valandas prieš skrydį arba perkant bilietą pranešti oro vežėjui arba kelionių agentui apie skrydžio metu reikalingą medicininę įrangą ir, jei reikalinga, gauti oro vežėjo patvirtinimą. Oro vežėjas turi teisę iš SPTŽ pareikalauti medicininės pažymos arba kitų dokumentų dėl medicininės įrangos gabenimo. Apie reikalavimus medicininei įrangai oro vežėjas privalo pateikti informaciją įprastais ir alternatyviais būdais savo interneto svetainėje ir vežimo taisyklėse;

13.3.4. jeigu SPTŽ naudojami akumulatoriumi valdoma (elektrine) judėjimo įranga, apie tai ne mažiau kaip prieš 48 valandas turi pranešti oro vežėjui arba kelionių agentui (nurodant akumulatoriaus tipą, įrangos svorį) ir gauti oro vežėjo patvirtinimą. Nepranešus apie tokią judėjimo įrangą, oro vežėjas turi teisę atsisakyti vežti įrangą, jeigu jos transportavimas turėtų įtakos skrydžio saugumui;

13.3.5. jeigu SPTŽ turi vežtis skystas medicinines priemones didesnėse nei 100 ml talpyklose, reikalingas naudoti kelionės metu dėl medicininių priežasčių arba specialioms mitybos poreikiams patenkinti, įskaitant kūdikių maistą, medicininės pažymos pateikti nereikia, tačiau saugumo patikros metu SPTŽ gali būti paprašytas įrodyti skystos medicininės priemonės autentiškumą;

13.3.6. SPTŽ, kuriems reikalinga pagalba, į lėktuvą įsodinami pirmiausia ir iš lėktuvo yra išlaipinami paskiausiai. Jei SPTŽ nori išlipti iš lėktuvo greičiau, kad galėtų spėti į kitą lėktuvą, jis turi prašyti lėktuvo palydovų, kad jam būtų suteikta tokia pagalba;

13.3.7. šunys vedliai vežami lėktuvo salone, jeigu tai leidžia oro vežėjo vežimo taisyklės; tokie šunys yra vežami be papildomo mokesčio.

13.4. Vežant SPTŽ vandenų transportu:

13.4.1. uosto terminaluose turi būti teikiama visa svarbi informacija ir SPTŽ prieinamais būdais – naudojami užrašai Brailio raštu, garso, vaizdo įrašai ir elektroninės priemonės;

13.4.2. pirkdamas bilietą SPTŽ bilietų pardavimo operatoriui turi pranešti, kokių konkrečių poreikių turės ir kokios pagalbos jam reikės. Bilietų pardavimo operatorius turi per ne mažiau kaip 48 valandas informuoti uosto terminalą apie SPTŽ reikalingą pagalbą;

13.4.3. visuose jūrų ar vidaus vandenų uostų terminaluose turi būti įrengtos SPTŽ atvykimo vietos, kuriose tokie keleiviai gali pranešti apie savo atvykimą į uosto terminalą ir paprašyti pagalbos;

13.4.4. atvykusiam į uosto terminalą SPTŽ turi būti suteikta ši pagalba:

13.4.4.1. padedama nuvykti į registracijos vietą, užsiregistruoti ir užregistruoti bagažą;

13.4.4.2. padedama nuvykti iki laivo, atlikti reikalingas migracijos ir saugumo tarnybų tikrinimo procedūras;

13.4.4.3. padedama įlipti į laivą ir pasibaigus kelionei išlipti iš jo; jeigu reikia, turi būti naudojamas automatinis keltuvas, kuris turėtų būti pritaikytas žmogui su neįgaliojo vežimėliu;

13.4.4.4. padedama judėti laive, nuvykti iki sėdimų vietų, tualetų patalpų;

13.4.4.5. padedama atsiimti bagažą ir atlikti reikalingas migracijos ir saugumo tarnybų tikrinimo procedūras;

13.4.4.6. nuvykti į nustatytą išėjimo vietą;

13.4.5. jeigu SPTŽ lydi šuo vedlys, jis nemokamai priimamas į laivą, tačiau apie tai turi būti pranešta iš anksto;

13.4.6. visas uosto terminale dirbantis personalas, tiesiogiai bendraujantis su keleiviais, turi mokėti elgtis su SPTŽ, o personalas, teikiantis pagalbą SPTŽ uosto terminale ir laive, turi, be to, mokėti suteikti pagalbą SPTŽ. Informacija apie personalo mokymus pateikiama šio vadovo IX skyriuje.

IV. INFORMACIJOS PRIEINAMUMAS

14. Vežėjai, teikiantys paslaugas SPTŽ, pirmiausia turi įvertinti savo teikiamą informaciją ir pritaikyti ją SPTŽ vadovaudamiesi šiame skyriuje pateiktomis rekomendacijomis.

15. Kiekvienoje įmonėje, teikiančioje transporto paslaugas keleiviams, turi būti paskirti atsakingi asmenys, galintys suteikti SPTŽ visą informaciją, kurios jiems reikia. Papildomai šie atsakingi asmenys turi gebėti pateikti reikalingą informaciją tokiais būdais, kurie priimtini skirtingą negalią turintiems SPTŽ, ir žinoti specifinius SPTŽ poreikius. Tai pasiekti padės specifinis personalo mokymas, aprašytas šio vadovo IX skyriuje.

16. Išskiriami keturi pagrindiniai kelionės etapai, kuriuose visiems keleiviams, įskaitant SPTŽ, reikalinga informacija: planuojant kelionę, esant viešojo transporto stotelėse, geležinkelio stotyse, jūrų uoste ar oro uoste, esant transporto priemonėje ir po kelionės, atvykus į viešojo transporto stotelę, stotį, geležinkelio stotį, jūrų uostą ar oro uostą.

17. Planuojant kelionę reikalinga ši informacija:

17.1. tvarkaraščių informacija (maršrutai, datos, laikas ir kita);

17.2. apie paslaugų prieinamumą SPTŽ;

17.3. apie jungtis su kitomis transporto rūšimis;

17.4. apie patalpų prieinamumą SPTŽ (lifthus, tualetus, parduotuves ir kt.);

17.5. apie galimą pagalbą ir kaip ją pasinaudoti;

17.6. apie bilietų įsigijimo būdus.

18. Autobusų stotyje, geležinkelio stotyje, jūrų uoste ir oro uoste reikalinga ši informacija:

18.1. vaizdinė ir garsinė tvarkaraščių informacija (atvykimas ir išvykimas, maršrutai) (1 paveikslėlis):



1 paveikslėlis. Informaciniai ženklai.

18.2. nurodymai, kaip gauti pagalbą;

18.3. apie bilietų įsigijimo būdus;

18.4. apie saugų vežimą, išlaipinimą ir laukimą;

18.5. apie skundų pateikimo tvarką;

18.6. vaizdinė ir garsinė informacija apie vėlavimą, įskaitant informaciją, kiek bus vėluojama;

18.7. instrukcijos apie tai, ką daryti tuo atveju, jei yra kelionės sutrikimų;

18.8. naudingi telefono numeriai.

19. Transporto priemonėje reikalinga ši informacija:

19.1. matoma informacija apie maršrutą;

19.2. nurodymai, kaip gauti pagalbą;

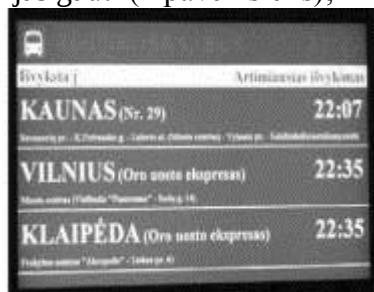
19.3. vaizdinė ir garsinė informacija apie kiekvieną viešojo transporto stotelę;

19.4. vaizdinė ir garsinė informacija apie vėlavimus, įskaitant informaciją, kiek bus vėluojama;

19.5. nurodymai, kaip elgtis avarijos atveju.

20. Po kelionės reikalinga ši informacija:

20.1. apie aktualias ir prieinamas susisiekimo paslaugas (traukinius, autobusus ir taksi) ir kaip jas gauti (2 paveikslėlis);



2 paveikslėlis. Informacija apie aktualias ir prieinamas susisiekimo paslaugas.

20.2. nurodymai, kur kreiptis norint pateikti skundą ar pasiūlymus;

20.3. apie SPTŽ pritaikytą viešąjį transportą (autobusus, troleibusus ir kt.), įrenginių ir įrangos pasikeitimus (tualetai, nuovažos, liftai, prieinami telefono aparatai, bilietų užsakymas, sėdimųjų vietų rezervavimas), lengvatinius tarifus, specialius pagalbos telefono numerius. Ši

informacija galėtų būti pateikiama interneto svetainėse ir lankstinukuose, kurie turėtų būti išsamūs, kompaktiški ir pritaikyti SPTŽ.

21. Tam, kad būtų patenkinti visų keliaujančiųjų, tarp jų ir SPTŽ, poreikiai, vaizdinės informacijos, informacijos, pateikiamos ženklais, telefonu ar bet koku kitu būdu, teikimo kriterijai yra šie:

21.1. Aiškumas:

21.1.1. visi informaciniai užrašai turi būti suprantami, skaičiai ir raidės turi būti tinkamo dydžio, kad informaciją būtų galima įžiūrėti iš didesnio atstumo (3 paveikslėlis);



3 paveikslėlis. Pateikiamos informacijos aiškumas.

21.1.2. ženklai, kuriuose pateikiama informacija, turi būti tinkamai apšviesti ir išdėstyti žmogaus akių lygyje, tačiau tose vietose, kur būna daugiau žmonių, turėtų būti iškelti aukščiau, kad žmonės juos pastebėtų; ženkluose pateikiama informacija turi būti aiški, lengvai įskaitoma, parenkamas tinkamas kontrastas. Geriausias kontrastas yra juodos ar tamsiai mėlynos spalvos šriftas ir baltas fonas arba baltos ar geltonos spalvos šriftas ir juodas fonas;

21.1.3. ženkluose, kuriuose pateikiama kačiioji informacija, teksto eilutė turi būti rodoma ne mažiau kaip dešimt sekundžių arba šiek tiek ilgiau, dinaminiai ženklai turi turėti neatspindintį stiklą ir būti apsaugoti nuo tiesioginių saulės spindulių. Rekomenduojama statant ar rekonstruojant ženklus nenaudoti blizgių paviršių, naudoti matinę ženklo paviršiaus apdailą;

21.1.4. tvarkaraščiai ir informaciniai lankstinukai turi būti spausdinami naudojant mažiausiai 14 dydžio, pageidautina 19 dydžio šriftą;

21.1.5. žodiniai skelbimai ir pranešimai turi būti pateikti suprantama kalba ir kartojami keletą kartų. Žodinė ir tekstinė informacija turi būti sakoma ir rodoma vienu metu;

21.1.6. sutrikusio intelekto asmenims informacija apie tvarkaraščius, įrangą, bilietų kasas ir orientavimąsi pastate turėtų būti pateikiama naudojant iliustracijas ir kuo paprastesnius sutartinius ženklus.

21.2. Glaustumas:

21.2.1. gana daug informacijos turi būti įvertinama judant pėsčiomis arba važiuojant transporto priemone. Laikas, per kurį reikia pamatyti, perskaityti ir suprasti pateikiamą informaciją, yra labai trumpas, todėl pateikiama informacija turi būti kuo glaustesnė, tokia, kuri padėtų susiorientuoti sutrikusio intelekto asmenims;

21.2.2. pateikiant informaciją rekomenduojama naudoti kuo daugiau simbolių, kurie turėtų būti nedviprasmiški; pradedant naudoti naujus simbolius su jų reikšmėmis iš anksto turi būti supažindinama visuomenė.

21.3. Tikslumas ir pateikimas laiku. Pirminė informacija turi būti tiksli ir teikiama tuo laiku, kuriuo ji yra reikalinga. Tiksli informacija nuolat turi būti atnaujinama (4 paveikslėlis).



4 paveikslėlis. Informacijos tikslumas ir pateikimas laiku.

21.4. Turi būti užtikrinta, kad interneto svetainėse pateikiama informacija galės naudotis SPTŽ (įdiegti ekrano skaitytuvai ir kt.).

21.5. Rekomenduojama, kad vežėjai teiktų internetu kelionių planuotojo „nuo durų iki durų“ paslaugas, kurios apimtų viso viešojo transporto sektoriaus maršrutų planavimą, tvarkaraščių ir maršrutų, pritaikytų SPTŽ, informaciją.

21.6. Rekomenduojama įdiegti informacinę sistemą, kurios paskirtis; teikti telefonu informaciją SPTŽ apie tvarkaraščius, maršrutus, transporto priemonių prieinamumą, viešojo transporto stotelių ir stočių, tualetų ir pagalbos suteikimo SPTŽ galimybes.

21.7. Savivaldybėms rekomenduojama miesto viešosiose erdvėse įrengti pagalbos vietas, kuriose SPTŽ galėtų gauti informacijos apie kelionę ar išsikviesti skubią pagalbą. Šios pagalbos vietos turėtų būti suprojektuotos taip, kad atitiktų SPTŽ poreikius ir naudojimasis tokia pagalbos vieta būtų suprantamas sutrikusio intelekto asmenims.

21.8. Dažnai kelionės apima daugiau nei vienos rūšies transportą, todėl rekomenduojama kuriant ir teikiant išsamias transporto sistemos informacijos paslaugas stengtis įtraukti informaciją apie skirtingų transporto rūšių jungtis ir kt. Informacija apie šį įvairiarūšį keliavimo būdą yra tokia pat svarbi kaip ir viešojo transporto prieinamumas.

V. TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

22. Būtina pritaikyti transporto infrastruktūrą, kad SPTŽ galėtų saugiai ir užtikrintai naudotis viešojo transporto paslaugomis.

23. Infrastruktūros valdytojams rekomenduojama pirmiausia atlikti išsamų esamos infrastruktūros pritaikymo SPTŽ poreikiams įvertinimą, nustatyti visas nepritaikytas teritorijas, įrenginius ir konstrukcijas ir parengti infrastruktūros pritaikymo SPTŽ poreikiams planus.

24. Aplinkos, miestų, miestelių ir kaimų teritorijos.

24.1. Projektuojant miestų, miestelių, kaimų teritorijas, visuomeninės paskirties pastatus transporto reikmėms svarbu taikyti universalaus dizaino principą. Vadovaujantis šiuo principu, viešosios erdvės turi būti projektuojamos taip, kad jose būtų patogų judėti ir orientuotis visiems žmonėms, įskaitant SPTŽ. Daugeliu atvejų tai progresyvus principas, nes tai, kas tinka SPTŽ, dažniausiai tinka ir sveikam žmogui. Tačiau šį principą visada reikia taikyti kūrybiškai, atsižvelgiant ne tik į sveikųjų ir SPTŽ poreikius, bet ir į skirtingas SPTŽ galimybes (5 paveikslėlis).

24.2. Projektuojant ar rekonstruojant miestų, miestelių, kaimų teritorijas, viešąsias erdves, miesto gatves, tiltus, viadukus, sankryžas, automobilių stovėjimo aikšteles, perėjas, aikštes, takus, viešojo transporto stoteles, persėdimo ir galutinius punktus ir kitus transporto infrastruktūros elementus turi būti vadovaujamas universalaus dizaino principu, statybos techniniu reglamentu STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2001 m. birželio 14 d. įsakymu Nr. 317 (Žin., 2001, Nr. [53-1898](#); 2010, Nr. [52-2582](#)) (toliau – STR 2.03.01:2001), statybos techniniu reglamentu STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1999 m. kovo 2 d. įsakymu Nr. 61 (Žin., 1999, Nr. [27-773](#)) (toliau – STR 2.06.01:1999), ir statybos techniniu reglamentu STR 2.02.02:2004 „Visuomeninės paskirties statiniai“, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2004 m. vasario 27 d. įsakymu Nr. D1-91 (Žin., 2004, Nr. [54-1851](#)), taip pat šiame vadove pateiktomis rekomendacijomis.



5 paveikslėlis. Universalaus dizaino principas.

25. Automobilių stovėjimo aikštelės ir garažai.

Be jau minėtų statybos techninių reglamentų, papildomai rekomenduojama taikyti šiuos reikalavimus:

25.1. Stovėjimo vieta, skirta neįgaliojo transporto priemonei, turi būti ne mažiau kaip 3,6 metro pločio, kad neįgalusis iš transporto priemonės galėtų persėsti į neįgaliojo vežimėlį.

25.2. Stovėjimo vieta gatvėje lygiagrečiai su kelkraščiu turi būti 6,6 metro ilgio, kad būtų galima prieiti iš transporto priemonės galinės dalies.

25.3. Policija ir kitos teisės aktais įgaliotos institucijos turėtų užtikrinti, kad stovėjimo vietose, kurios skirtos neįgaliajam ir kurios pažymėtos ženklų „Neįgalusis“, nebūtų statomos kitos transporto priemonės (6 paveikslėlis).

25.4. Rekomenduojamas neįgaliųjų transporto priemonių stovėjimo vietų skaičius gali skirtis, nes tai priklauso nuo aikštelės dydžio. Priimant sprendimą dėl minėtų stovėjimo vietų skaičiaus skyrimo prie pastatų, reikia nepamiršti, kad besinaudojančių transporto priemonėmis neįgaliųjų skaičius didėja.

25.5. Kiti neįgaliųjų transporto priemonių stovėjimo aikštelių, garažų, stovėjimo vietų skaičiaus, atstumų, nuolydžių ir lygių, dangų paviršiaus ir kiti reikalavimai yra pateikti STR 2.03.01:2001.

25.6. Rekomenduojama miestų savivaldybėms teikti išsamią informaciją apie prie visuomeninės svarbos pastatų, prekybos centrų, gydymo įstaigų ir kitur esančias neįgaliųjų transporto priemonių stovėjimo vietas. Interneto svetainėje turėtų būti skelbiamas žemėlapis su aikštelių adresais.



6 paveikslėlis. Atitinkamais kelių ženklais ir horizontaliuoju ženklinimu pažymėtos neįgaliojo transporto priemonės stovėjimo vietos.

26. Pateikimas į pastatus ir pastatų elementai.

26.1. Įėjimas į transporto infrastruktūros pastatus turi būti lengvai randamas, išsiskiriantis iš bendro fono. Įėjimo paviršius turi būti kontrastingų spalvų ir skirtingo reljefo plytelių ar kitos dangos.

26.2. Prie įėjimo į pastatus durų neturėtų būti reklaminių skydų, informacinių stendų ir kt.

26.3. Neįgaliesiems pritaikyti transporto infrastruktūros pastatai ir teritorijos, patalpos ir kiti elementai (takai, automobilių stovėjimo vietos, įėjimai į pastatus, tualetų kabinos ir kt.), kurie taip pat tinka naudotis ir SPTŽ, turi būti pažymėti ženklų „Neįgalusis“.

26.4. Informaciniai ženklai, nuorodos, užrašai, schemas turi būti įrengti 1500-1500 mm nuo grindų ar šaligatvio paviršiaus. Prie durų šie ženklai turi būti tvirtinami ant sienos iš tos pusės, kur yra durų rankena.

26.5. Pakabinti informaciniai ženklai neturi sumažinti SPTŽ judėjimo trasų mažiausių leistinų pločių ir aukščių, manevrams skirtų aikštelių mažiausių plotų ar kitaip kliudyti SPTŽ.

26.6. Informaciniai ženklai, nuorodos, užrašai, schemų raidės, skaičiai, piešiniai turi būti kontrastingi (šviesūs tamsiame fone arba atvirkščiai), ženklų paviršius matinis, neblizgus.

26.7. Šriftas turi būti aiškus ir gerai įskaitomas. Raidžių ir skaitmenų, skirtų skaityti iš 10 m atstumo, aukštis turi būti 120-150 mm, skaitomų iš 20 m atstumo – 200-250 mm, skaitomų iš 40 m -500-600 mm.

26.8. Informaciniai ženklai turi būti ne mažesni kaip 150 x 150 mm. Informaciniuose ženkluose, įrengtuose SPTŽ pasiekiamumo zonoje, esanti informacija turi būti pateikta ir taktiline forma – Brailio raštu.

26.9. Durys turi būti automatinės ir turėti judesio jutiklius, kurie turi būti montuojami virš durų. Lauko durys, jeigu jos ne automatinės, turi atsidaryti į išorę. Durų plotis turi būti pakankamas įeiti visiems, įskaitant ir žmones su neįgaliojo vežimėliais, judėjimo pagalbininkais ar dviviečiais vaikiškais vežimėliais.

Rekomenduojamas minimalus durų plotis – 1200 mm. Ten, kur durys yra dvigubos, kiekvienos varčios minimalus plotis turi būti ne mažesnis kaip 800 mm, pageidautina 830-900 mm. Stiklinės durys turi būti iš atsparaus stiklo, pažymėtos ryškiomis spalvomis, stiklas neturėtų būti žemiau kaip 400 mm nuo grindų paviršiaus. 1200-1600 mm aukštyje stiklas turėtų būti pažymėtas ryškia išpėjama juosta. Jei naudojamos besisukančios durys, šalia turi būti įrengtos ir paprastos durys, nes daugumai žmonių, besinaudojančių neįgaliojo vežimėliais, besisukančios durys yra sunkiai arba beveik neįveikiamos.

26.10. Neįgaliesiems pritaikytų nuovažų, turėklų, laiptų, kurie taip pat tinka naudotis ir SPTŽ, įrengimo reikalavimai išsamiai aprašyti STR 2.03.01:2001 (7, 8 paveikslėlis).

26.11. Papildomai rekomenduojama, kad laiptai į pusrūsiuose įrengtas parduotuves ar kitos paskirties viešąsias vietas būtų aptverti tvorelėmis. Įrengiant naujus ar rekonstruojant senus laiptus būtina, kad jie būtų su turėklais, laiptų pakopos būtų vienodo pločio ir aukščio. Svarbu, kad kontrastingomis spalvomis būtų pažymėtas pirmasis ir paskutinis laiptelis. Kontrasto linija turėtų būti mažiausiai 5 cm pločio. Rekomenduojamas variantas – tamsūs laiptai ir šviesi kontrastinga linija.

26.12. Prieš kiekvieną laiptų laiptatakį turi būti įrengti liečiamieji išpėjamieji paviršiai, kuriuos lengva užčiuopti kojomis (9 paveikslėlis).

26.13. Laiptai turi būti gerai apšviesti.



7 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytas patekimas į pastatus.



8 paveikslėlis. Žmogui su neįgaliojo vežimėliu pritaikyta nuovaža pastatuose.



9 paveikslėlis. Liečiamieji įspėjamieji paviršiai prieš laiptatakį.

27. Liftai.

27.1. Transporto infrastruktūros pastatuose, kuriuose erdvės yra skirtinguose lygiuose (aukštuose), rekomenduojama įrengti liftus (10 paveikslėlis).

27.2. Liftų įrengimo reikalavimai yra pateikti STR 2.03.01:2001.

27.3. Papildomai rekomenduojama taikyti šiuos reikalavimus:

27.3.1. liftų dydžių matmenys gali būti nuo 1100 mm pločio ir 1400 mm gylio (vienam žmogui su neįgaliojo vežimėliu) iki 2000 mm pločio ir 1400 mm gylio (vienam žmogui su neįgaliojo vežimėliu ir keletui kitų žmonių). Rekomenduojama, kad ten, kur erdvė leidžia, minimalus lifto gylis būtų 1500-1800 mm, o plotis bent 1400 mm, pageidautina 2000 mm;

27.3.2. ten, kur lifto durys užsidaro iš abiejų pusių, minimalus durų plotis turėtų būti 900 mm, vidinis aukštis 2300 mm, o ten, kur durys ištisinės, plotis turėtų būti 1100 mm;

27.3.3. kad būtų lengviau orientotis žmonėms su regėjimo negalia, prie lifto iškvietimo ir valdymo prietaisų esanti informacija ir ženklai turi būti pateikti ir taktiline forma – Brailio raštu (11 paveikslėlis), o esant galimybei lifte įrengta garsinės informacijos sistema.



10 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytas liftas.

27.4. Kelias lifto link turi būti pažymėtas liečiamąja įspėjamąja linija.



11 paveikslėlis. Informacijos pateikimas Brailio raštu.

28. Eskalatoriai (12 paveikslėlis).

28.1. Transporto infrastruktūros pastatuose įrengti eskalatoriai tinka visiems SPTŽ, išskyrus SPTŽ su šunimis vedliais ir žmones su neįgaliojo vežimėliais.

28.2. Rekomenduojamas eskalatoriaus plotis yra nuo 600 mm iki 1100 mm, laiptelio aukštis ne daugiau kaip 240 mm arba 210 mm, jei eskalatorius naudojamas kaip stacionarus avarinis išėjimas.

28.3. Rekomenduojamas eskalatoriaus greitis 0,5 m/s.



12 paveikslėlis. Eskalatorius.

29. Judėjimas pastato viduje.

29.1. Pastato vidaus liečiamųjų išpėjamųjų paviršių, judėjimo trasoje esančių kliūčių, durų, slenksčių, langų, elektros jungiklių ir patalpų struktūros reikalavimai yra pateikti STR 2.03.01:2001.

29.2. Papildomai rekomenduojama taikyti šiuos reikalavimus:

29.2.1. labai svarbu, kad pastatuose, ypač dideliuose, būtų tinkamai įrengti ženklai, kurie turi būti lengvai matomi, įskaitomi ir suvokiami sutrikusio intelekto asmenims;

29.2.2. telefono automatai, prekybos automatai, bankomatai, sėdimosios vietos, šiukšlių dėžės ir kiti pastatų elementai turi būti įrengti taip, kad juos būtų galima lengvai pamatyti, pasiekti ir kad jie nepatektų į pėsčiųjų takų zonas;

29.2.3. liečiamieji išpėjamieji paviršiai nuo gretimų paviršių turi skirtis savo kietumu, tamprumu ar garsu, sklindančiu nuo jų paviršiaus;

29.2.4. nuo pagrindinio įėjimo iki strategiškai svarbiausių punktų (informacijos langelio, lifto, eskalatoriaus) turi vesti liečiamoji išpėjamoji linija.

29.3. Rekomenduojama transporto infrastruktūros pastatų, kuriuose yra stačių laiptų, viduje įrengti keltuvus, pritaikytus žmonėms su neįgaliojo vežimėliais ir kitiems riboto judėjimo SPTŽ (13 paveikslėlis).



13 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytas keltuvas.

30. Paslaugos stotyse, oro uostuose, jūrų terminaluose ir prieplaukose.

30.1. Bilietų pirkimas. Turi būti bent viena SPTŽ pritaikyta bilietų pirkimo vieta, kurioje stalo aukštis turėtų būti 750-850 mm, turi būti įrengti turėklai, kad keleiviai, kuriems sunku stovėti, galėtų atsiremti.

30.2. Projektuojant automatines bilietų kasas reikia įvertinti, kad jomis taip pat naudosis ir žmonės su neįgaliojo vežimėliais, todėl monetų įmetimo ir bilietų paėmimo lizdai, valdymo mygtukai turi būti ne aukščiau kaip 1200 mm. Valdymo mygtukai turi būti 19-20 mm skersmens ir pakankamai išsikišę. Automatinis bilietų pardavimo automatas turi būti

kontrastingų spalvų, gerai apšviestas (200 liuksų), rekomenduojama, kad automato mygtukų informacija taip pat būtų pateikiama ir Brailio raštu.

30.3. Instrukcija, kaip naudotis automatine bilietų kasa, turi būti paprasta ir lengvai suprantama. Rekomenduojama, kad bilieto pirkimo procesą sudarytų trys etapai: bilieto pasirinkimas, kainos pasirinkimas ir bilieto paėmimas. Informacija ir naudojimosi instrukcija turi būti pateikiama simboliais ir iliustracijomis ne mažesniu kaip 14 dydžio šriftu (pageidautina 19 dydžio šriftu), laikantis kontrasto principo.

30.4. Rekomenduojama vengti sensoriniu būdu valdomų automatinių bilietų pardavimo aparatų. Žmonės su regėjimo negalia negali jais naudotis.

31. Lėktuvų, traukinių ir autobusų laukimas.

31.1. Stotyse, uostuose ir oro uostuose turi būti įrengtos aiškios ir gerai matomos informacinės rodyklės, nurodančios, kur yra kasos, tualetai, informacijos tarnyba ir panašiai.

31.2. Priesti prie informacinių stendų, autobusų, traukinių tvarkaraščių turi būti nesudėtinga, tvarkaraščiai turi būti gerai matomi, jeigu reikia, apšviesti.

31.3. Terminaluose kas 50-60 metrų turi būti įrengtos sėdimosios vietos. Sėdimųjų vietų pasostės turi būti pritaikytos skirtingus poreikius turintiems neįgaliesiems (14 paveikslėlis).

31.4. Stotyse, oro uostuose, prieplaukose rekomenduojama įrengti uždarus laukiamuosius tiems SPTŽ, kuriems reikia ilgai laukti kelionės.



14 paveikslėlis. Neįgaliesiems pritaikyta sėdėjimo vieta.

32. Maitinimo paslaugos. Stočių, oro uostų, prieplaukų kavinės, restoranai ar barai turi būti suprojektuoti taip, kad jais galėtų naudotis SPTŽ. Tarpas tarp stalų, jeigu įmanoma, turėtų būti 1300 mm. Stalai žmonėms su neįgaliojo vežimėliais turi būti 700 mm aukščio, po stalu turi būti 500 mm gylis ir 600 mm pločio laisva erdvė. Didžiausias stalo aukštis – apie 730 mm.

33. Tualetai.

33.1. Terminaluose, stotyse ir kituose transporto infrastruktūros pastatuose turi būti įrengti SPTŽ pritaikyti tualetai. Neįgaliesiems pritaikyti tualetai tinka visų SPTŽ poreikiams (15 paveikslėlis).

33.2. Rekomenduojama, kad kiekviename transporto infrastruktūros pastato aukšte būtų įrengtas bent vienas SPTŽ pritaikytas (atskirai vyrams ir moterims arba vienas, skirtas tik SPTŽ) sanitarinis mazgas. Tualetų durys turi būti plačios, lengvai atidaromos, ne mažiau kaip 925 mm prošvaisos, iš išorės pažymėtos plačia ryškia juosta. Tualete turi būti pakankamai erdvės, kad žmonės su neįgaliojo vežimėliais galėtų judėti viduje. Turi būti pakankama erdvė aplink unitazą, praustuvės ir rankų džiovinimo įrengimai turi būti įrengti taip, kad žmogus galėtų juos pasiekti sėdėdamas neįgaliojo vežimėlyje.

33.3. Išsamūs neįgaliesiems pritaikytų tualetų įrengimo reikalavimai pateikiami STR 2.03.01:2001.



15 paveikslėlis. SPTŽ pritaikyti tualetai.

34. Kita infrastruktūra.

34.1. Viešojo transporto stotelės:

34.1.1. rekomenduojama, kad viešojo transporto stotelės būtų uždarnos, kad keleiviai būtų apsaugoti nuo blogo oro, gerai apšviestos ir įrengtos taip, kad laukiantys keleiviai galėtų pamatyti atvykstančią transporto priemonę;

34.1.2. eismo tvarkaraščiai turėtų kabėti 1000-1500 mm aukštyje;

34.1.3. rekomenduojama eismo tvarkaraščiuose naudoti daugiau simbolių ir iliustracijų, kad jie būtų suprantami sutrikusio intelekto asmenims.

34.2. Įlipti į transporto priemonę rekomenduojama naudoti specialias įvažas, kurios transporto priemonėse būna surenkamos rankiniu būdu, atlenkiamos „knygos puslapio tipo“ ir elektrinės.

34.3. Naujas ar rekonstruojamas viešojo transporto stoteles rekomenduojama įrengti taip, kad ant šaligatvių neliktų metalinių šiukšliadėžių ir stovų su viešojo transporto stotelės ženklu. Šie įrenginiai turėtų būti įrengti prie viešojo transporto stotelės ar ant jos sienų. Viešojo transporto stotelės pradžia ir pabaigą turi žymėti liečiamieji išpėjamieji paviršiai – reljefinės linijos ar kitos formos šaligatvio plytelės, jei viešojo transporto stotelė yra prie pėsčiųjų takų ar šaligatvių (16 paveikslėlis).



16 paveikslėlis. SPTŽ pritaikyta viešojo transporto stotelė.

34.4. Geležinkelių transportas:

34.4.1. stočių infrastruktūra, pritaikyta neįgaliesiems, taip pat tinka visų SPTŽ poreikiams. Stotčių infrastruktūros pritaikymas neįgaliesiems yra reglamentuotas 2007 m. gruodžio 21 d. Komisijos sprendimu Nr. 2008/164/EB dėl transeuropinės paprastųjų ir greitųjų geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikacijos „žmonės su judėjimo negalia“ (OL 2008 L 64, p. 72) (toliau – Komisijos sprendimas Nr. 2008/164/EB);

34.4.2. prie geležinkelio perono krašto turi būti įrengta liečiamoji išpėjamoji apsauginė juosta;

34.4.3. perono kraštas turi būti aiškiai pažymėtas kontrastingomis spalvomis, dažniausiai balta arba geltona (17 paveikslėlis);

34.4.4. perono paviršius turi būti neslidus.



17 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytas geležinkelio peronas.

34.4.5. smulkios kliūtys (apšvietimo stulpai, trumpi suolai, šiukšliadėžės ir kt), mažesnės kaip 1000 mm ilgio, perone turi būti įrengtos taip, kad nuo jų iki perono krašto būtų 1600 mm;

34.4.6. tarp dviejų mažų kliūčių atstumui esant mažesniau kaip 2400 mm, jos laikomos viena didele kliūtimi;

34.4.7. kliūtys, ilgesnės kaip 1000 mm, bet ne didesnės kaip 10 000 mm (liftai, laiptai, ilgi suolai ir kt.), turi būti įrengtos taip, kad nuo jų iki perono krašto būtų 2000 mm;

34.4.8. kliūtys, kurių ilgis didesnis kaip 10 000 mm, turi būti įrengtos taip, kad nuo jų iki perono krašto būtų 2400 mm;

34.4.9. rekomenduojama, kad stotyse būtų įrengti liečiamieji žemėlapiai, skirti orientuotis žmonėms su regėjimo negalia,

34.4.10. Keleivių įlaipinimo vietos turi būti gerai apšviestos:

34.4.10.1. SPTŽ judėjimo trasa stoties pastato viduje, einanti nuo SPTŽ tinkamo įėjimo į pastatą iki prieigos vietos perone, apšviečiama mažiausiai 100 lx apšvieta matuojant apšvietimo stiprumą prie grindų;

34.4.10.2. pagrindinis įėjimas, laiptai ir nuovažų galai apšviečiami mažiausiai 100 lx apšvieta;

34.4.10.3. jeigu tokiai apšvietai užtikrinti reikia dirbtinio apšvietimo, bendras apšvietos lygis turėtų būti bent 40 lx didesnis už natūralų aplinkos apšvietimą ir šviesa turi būti šaltiesnių spalvų;

34.4.10.4. peronams ir kitoms keleiviams skirtoms išorinėms stoties zonoms leidžiama mažiausia vidutinė apšvieta yra 20 lx, o mažiausia apšvieta – 10 lx;

34.4.10.5. jeigu pateiktai informacijai skaityti reikia dirbtinio apšvietimo, tokios vietos ryškiau apšviečiamos sukuriant skirtingos spalvos bent 15 lx didesnę apšvietą nei gretimose zonose,

VI. KELIAI, GATVĖS IR PĖSČIŪJŲ ZONOS

35. Keliai, gatvės ir pėsčiųjų zonos turi būti įrengti taip, kad jais be kliūčių galėtų naudotis SPTŽ:

35.1. danga turi būti neslidi, gerai prižiūrima;

35.2. pėsčiųjų takų paviršiai turi būti lygūs, kieti, pakankamai šiurkštūs, neslidūs, neklampūs, iš nebirių (ne smėlio, ne žvyro) medžiagų;

35.3. pėsčiųjų tako minimalus plotis 1500 mm, pageidautina 2000 mm; plotis turi būti didesnis prieš viešojo transporto stoteles (ne mažiau kaip 3000 mm) ir prieš parduotuves (3500 mm ar daugiau), išskyrus atvejus, kai tokio pločio tako negalima įrengti dėl arti esančių pastatų;

35.4. dangos iš plokščių ar trinkelų turi būti lygios, siūlės tarp plytelių ne platesnės kaip 15 mm;

35.5. šulinių dangčių ir grotelių paviršius turi būti neslidus ir pralaidus vandeniui;

35.6. sėdimosios vietos urbanizuotose teritorijose esančiose pėsčiųjų zonose turi būti įrengtos 100 metrų intervalu;

35.7. pėsčiųjų takai turi būti atitinkamai paženklinėti, įrengti SPTŽ priimtini nuolydžiai, šiurkštūs paviršiai;

35.8. pėsčiųjų takai, perėjos, nuovažos, laiptai ir kiti SPTŽ judėjimo trasose esantys elementai tamsiuoju paros metu turi būti gerai apšviesti;

35.9. pėsčiųjų takų paviršiai, šaligatviai, laiptai, nuovažos turi būti tvarkingi, tinkamai prižiūrimi ir įrengti taip, kad ant jų nesikauptų vanduo ir kad jie neapledėtų;

35.10. vandens nutekėjimo latakai turi būti ne gilesni nei 10 mm;

35.11. žmonėms su regėjimo negalia orientuotis išilgai trasos rekomenduojama įrengti kontrastingų spalvų ir paviršių juostas;

35.12. rekomenduojama, kad pėsčiųjų ir dviračių takus skirtų veja, tačiau jeigu pėsčiųjų ir dviračių takai nutiesti šalia vienas kito ir tarp jų nėra žaliosios vejės ar kitų skiriamųjų ženklų, tokių takų paviršiaus faktūra turi aiškiai skirtis, skiriamųjų linijų nepakanka. Siekiant užtikrinti saugesnį eismą SPTŽ pėsčiųjų ir dviračių taku, rekomenduojama pėsčiųjų ir dviratininkų srautus atskirti gerai juntamos tekstūros juosta (18 paveikslėlis),



18 paveikslėlis. Pagal universalaus dizaino principą įrengti dviračių ir pėsčiųjų takai, kuriuos skiria veja

36. Kiti pėsčiųjų takų, poilsio aikštelių, įspėjamųjų takų paviršių įrengimo reikalavimai pateikti STR 2.03.01:2001.

37. Jeigu šaligatvis ir gatvės važiuojamoji dalis yra vieno lygio, jų riba turi būti pažymėta skirtingos faktūros ir skirtingų spalvų liečiamuoju įspėjamuoju paviršiumi arba atskirta tvorelėmis arba apsauginių kelio atitvarų sistemomis,

38. Rekomenduojama tiesiant naujus šaligatvius ar juos rekonstruojant pasirūpinti, kad visos kliūtys: medžiai, apšvietimo stulpai, šiukšlių dėžės ir kt. būtų vienoje linijoje, kad nebūtų į šaligatvį išsikišusių reklaminių skydų, iškabų ir panašių elementų,

39. Jeigu šaligatvyje yra laipteliai į pusrūsį, iš šonų jie turi būti aptverti apsaugine tvorele. Tai ypač aktualu žmonėms su regėjimo negalia,

40. Nuo pagrindimo šaligatvio ar artimiausios viešojo transporto stotelės link pagrindinio įėjimo į transporto pastatus turi vesti liečiamoji įspėjamoji linija.

41. Šaligatviai ties perėjomis turi būti kontrastingų spalvų, turėti liečiamąjį įspėjamąjį paviršių ir būti nuožulnūs.

42. Šaligatvis turėtų būti 5-7 cm iškilęs virš gatvės paviršiaus, ten, kur reikia, įrengti nuolydžiai. Šaligatviai turi būti lygūs, juose negali būti papildomų kliūčių.

43. Prieš perėjas ant šaligatvio krašto turėtų būti tvirtinamos metalinės juostelės su apvaliais iškilimais (19, 20 paveikslėlis).



19 paveikslėlis. Liečiamieji įspėjamieji paviršiai.



20 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytų pėsčiųjų perėjų pavyzdžiai.

44. Liečiamieji įspėjamieji paviršiai turi būti pakloti per visą perėjos plotį ir turi būti ne siauresni nei 50-60 cm. Jie turi būti pakankamai kieti ir grubūs, kad žmogus su regėjimo negalia galėtų juos pajusti, tačiau jie neturėtų būti per grubūs, kad nesukeltų sunkumų pėstiesiems ir žmonėms su neįgaliojo vežimėliais.

45. Vykdamas remonto, kasinėjimo ar kitus darbus, būtina aptverti teritoriją apsaugine tvorele, kurios aukštis ne mažesnis nei 1 m. Tvorelės turi būti pažymėtos įspėjamosiomis ryškių spalvų juostomis. Būtina užtikrinti, kad nebus palikti atviri kanalizacijos ar kitos paskirties šuliniai (21 paveikslėlis).

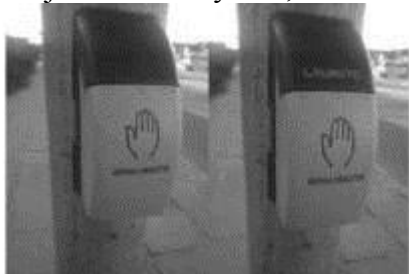


21 paveikslėlis. Apsauginė tvorelė su įspėjamąja juosta.

46. Šviesoforai, kuriuose įrengtas garsinis pėsčiųjų perspėjimo signalas, reikalingi ne tik akliems, bet ir silpnaregiams ar senyvo amžiaus žmonėms, todėl rekomenduojama įrengiant naujus ar rekonstruojant senus šviesoforus įmontuoti garsinių signalų sistemą. Ypač svarbu, kad garsiniai šviesoforai veiktų prie autobusų ir traukinių stočių, miestų centruose, prie didžiųjų prekybos centrų, poliklinikų ir kitų visuomeninių pastatų.

47. Jeigu šviesoforas valdomas signalo jungtuku, būtina, kad apie jo įsijungimą ar išsijungimą informuotų papildomas iš aplinkos triukšmo išsiskiriantis garso signalas: spragtelėjimas, pypsėjimas ar pan.

48. Šviesoforai, kuriuose įrengtas garsinis pėsčiųjų perspėjimo signalas, turi būti įrengti ir reguliuojamose sankryžose, kuriose eismą sustabdo pats pėsčiasis (22 paveikslėlis).

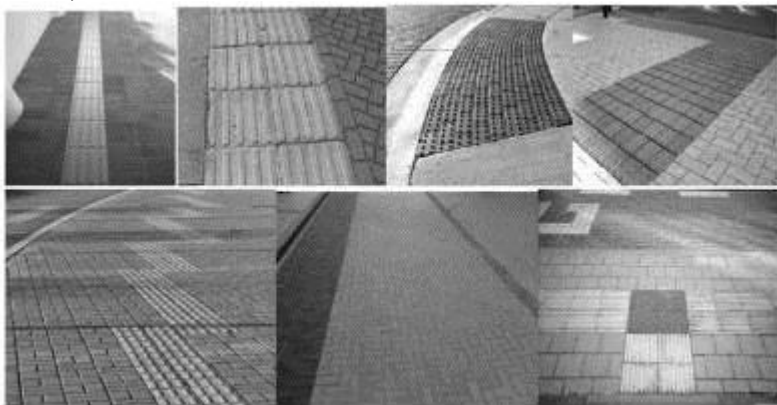


22 paveikslėlis. Šviesoforo signalo jungtukas.

49. Kiti panašūs įrenginiai turi būti įrengiami ne žemiau kaip 1200 mm virš tako paviršiaus. Ant pėsčiųjų takų ar šaligatvių neturi būti grotų, dangčių, tarpų ir kliūčių, kyšančių aukščiau ar įleistų giliau kaip 10 mm nuo tako paviršiaus.

50. Žmonėms su regėjimo negalia gerais orientyrais gali tapti viešojo transporto stotelės. Viešojo transporto stotelės pradžią ir pabaigą turi žymėti liečiamieji įspėjamieji paviršiai – reljefinės linijos ar kitokios faktūros šaligatvio plytelės, jei viešojo transporto stotelė yra prie pėsčiųjų takų ar šaligatvių.

51. Galimi ir kiti liečiamieji įspėjamieji paviršiai: reljefinės, besiskiriančios nuo kitų savo paviršiumi šaligatvio plytelės, tam tikro dydžio akmenukai ar jų imitacijos (23 paveikslėlis).



23 paveikslėlis. Skirtingo reljefo liečiamieji įspėjamieji paviršiaus pavyzdžiai.

52. Stendai, iškabos, skirti žmonėms su regėjimo negalia, turi būti tokių spalvų: baltas ar geltonas simbolis ar užrašas juodame, violetiniame, mėlyname, žaliame ar raudoname fone arba juodas ar mėlynas simbolis ar užrašas baltame fone.

VII. TRANSPORTO PRIEMONĖS

53. SPTŽ asmeniniais automobiliais naudojasi gana retai, todėl viešojo transporto prieinamumas yra labai svarbus šios grupės žmonėms.

54. Siekdami užtikrinti, kad viešasis transportas būtų prieinamas SPTŽ, vežėjai, sudarydami ilgalaikes transporto priemonių parko atnaujinimo programas, turėtų numatyti transporto priemonių parko pritaikymo SPTŽ priemones.

55. Troleibusai, vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo autobusai.

55.1. Rekomenduojama, kad visi įsigijami nauji miesto autobusai, troleibusai būtų pritaikyti SPTŽ.

55.2. Transporto priemonės turi būti aprūpintos specialia įranga, kuri padeda įlaipinti / išlaipinti judėjimo negalią turinčius žmones.

55.3. Autobusų, troleibusų grindų paviršiai turi būti neslidūs, turėklai ir atraminiai stovai tinkamai įrengti ir apšviesti.

55.4. Autobusų, troleibusų grindys turi būti pažemintos ir turi būti įrengta nuovaža (24 paveikslėlis).



24 paveikslėlis. Žemagrindžiai autobusai, pritaikyti SPTŽ.

55.5. Reikia siekti, kad priemiestinio ir tolimojo susisiekimo autobusai taip pat būtų pritaikyti žmonėms su neįgaliojo vežimėliais (turėtų keltuvus). Keltuvas turi būti vientisa transporto priemonės dalis su nuleidžiama nuovaža (25 paveikslėlis).



25 paveikslėlis. Tolumojo susisiekimo autobuso pritaikymo SPTŽ pavyzdys.

55.6. Tam, kad būtų lengviau orientuotis žmonėms su regėjimo negalia, transporto priemonės turi būti paženklintos informaciniais ženklais, turėklai, atraminiai stovai, sėdimosios vietos turi būti kontrastingų spalvų. Maršrutas turi būti nurodytas dideliu kontrastingu šriftu žmogaus akių lygyje.

55.7. Autobusuose ir troleibusuose rekomenduojama įrengti garsinių pranešimų apie viešojo transporto stoteles sistemą. Garsiniai pranešimai turi būti aiškūs, informatyvūs.

55.8. Viešajame transporte įdiegus elektroninio bilieto ir keleivių informavimo sistemas taptų įmanoma minėtas sistemas papildyti modernia žmonių su regėjimo negalia keliones palengvinančia priemone – transporto priemonės išorine garsine informavimo sistema. Naudodamasis pulteliu SPTŽ galėtų iš anksto įjungti atvykstančios transporto priemonės išorinę garsinę sistemą ir taip informuoti vairuotoją, kad viešojo transporto stotelėje laukia SPTŽ, kuriam reikės pagalbos įlipant į transporto priemonę ar suteikiant papildomos informacijos. Garsinės informavimo sistemos perduodamas garsas sklinda ne tik autobuso ar troleibuso viduje, bet ir lauke, jo garsą gali girdėti ir kiti viešojo transporto stotelėje laukiantys SPTŽ. Šios informavimo sistemos – pagal elektroninės užrašų knygelės principą veikiantys įrenginiai, kuriuose įgarsinti viešojo transporto maršrutų pavadinimai ir maršrutų numeriai.

55.9. Rekomenduojama miesto autobusuose ir troleibusuose įrengti vaizdo ekranus, kuriuose būtų skelbiama kelionės viešuoju transportu informacija.

55.10. Žmonėms su neįgaliojo vežimėliais vietos turi būti įrengtos 750 mm nuo įėjimo.

56. Taksi paslaugos.

56.1. Kad taksi paslaugos būtų prieinamos SPTŽ, rekomenduojama savivaldybėms sudarant su taksi paslaugų teikėjais paslaugų teikimo sutartis nustatyti reikalavimą, kad bent vienas iš paslaugas teikiančios įmonės taksi automobilių būtų specialiai skirtas neįgaliesiems (26 paveikslėlis).

56.2. Neįgaliesiems skirti taksi automobiliai, kurie tinka visų SPTŽ poreikiams, turėtų atitikti šiuos reikalavimus:

56.2.1. durų angos, per kurias turėtų patekti žmogus su neįgaliojo vežimėliu, turi būti mažiausiai 1595 mm aukščio ir 850 mm pločio;

56.2.2. pakopos aukštis turi būti 100 mm;

56.2.3. minimali keleiviui su neįgaliojo vežimėliu skirta erdvė turi būti 1300 mm pločio ir 1340 mm ilgio;

56.2.4. pasostės aukštis turi būti 430-460 mm;

56.2.5. taksi automobilis galėtų turėti nuovažą.



26 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytas taksi.

57. Traukiniai.

57.1. Rekomenduojama, kad traukinyje būtų bent vienas SPTŽ pritaikytas vagonas (27 paveikslėlis).

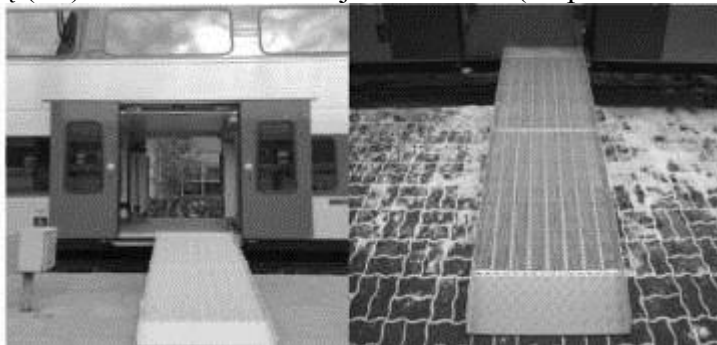


27 paveikslėlis. SPTŽ pritaikytos vietos traukinyje.

57.2. Tokių vagonų durys turi būti paplatintos, laiptelis pažemintas, esant galimybei turi būti įrengtas keltuvas. Vagone turi būti pakankamai vietų žmonėms su neįgaliojo vežimėliais, jos turi būti tinkamai įrengtos.

57.3. Rekomenduojama, kad traukiniai būtų žemagrindžiai, jų pirmajame ir paskutiniajame vagonuose turėtų būti įrengtos išskleidžiamosios nuovažos keleiviams su

neįgaliojo vežimėliais (arba turintiems kitą judėjimo negalią) įvažiuoti (išvažiuoti) į (iš) traukinį (-io) arba turi būti naudojami keltuvai (28 paveikslėlis).



28 paveikslėlis. Išskleidžiamos nuovažos traukiniuose žmonėms su neįgaliojo vežimėliais.

57.4. Pagrindiniai ir svarbiausi užrašai traukinyje turėtų būti pateikiami ir Brailio raštu.

57.5. Bent vienas tualetas turi būti pritaikytas SPTŽ. Tualete turi būti pakankamai vietos judėti su vežimėliu. Tualetų įrengimo reikalavimai:

57.5.1. durys į tualetų kabiną turi būti ne mažiau kaip 800 mm pločio;

57.5.2. turi būti pakankamai vietos viduje, kad vežimėlį būtų galima pastatyti priešais unitazą ar šalia jo taip, kad nuo jo būtų galima persėsti ant unitazo sėdynės iš priekio arba iš šono;

57.5.3. nuleidus unitazo sėdynę, jos paviršius turi būti 450-500 mm virš grindų lygio;

57.5.4. tualetų kabina turi būti įrengta taip, kad asmuo, sėdėdamas ant unitazo, neatsistojęs turėtų galimybę nusiplauti ir nusišluostyti rankas;

57.5.5. tualetų patalpoje turi būti įrengti du valdymo įtaisai, kuriais SPTŽ galėtų išsikviesti pagalbą nelaimės atveju; vienas valdymo mygtukas turėtų būti ne aukščiau kaip 450 mm virš grindų paviršiaus, kitas 800-1200 mm virš grindų paviršiaus.

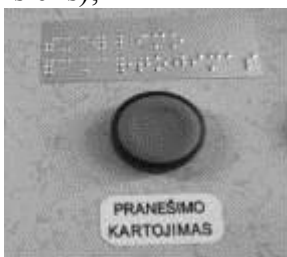
57.6. Traukinyje turi būti pritaikyti ir tinkamai sumontuoti turėklai, įskaitant turėklus tualetų zonoje ir neįgaliojo vežimėlio vietoje.

57.7. Tam, kad būtų lengviau orientuotis traukinyje:

57.7.1. turi būti aiškūs informaciniai ženklai;

57.7.2. turi būti naudojamos kontrastingos salono, stovų, sėdynių spalvos;

57.7.3. rekomenduojama įrengti garsinių pranešimų apie stoteles sistemą (29 paveikslėlis);



29 paveikslėlis. Garsinių pranešimų sistema.

57.7.4. rekomenduojama įrengti vaizdo ekranus, kuriuose būtų pateikiama kelionės informacija.

57.8. Kiti traukinių pritaikymo SPTŽ reikalavimai yra pateikti Komisijos sprendime Nr. 2008/164/EB.

58. Orlaiviai.

58.1. Orlaivyje turi būti numatytos vietos SPTŽ.

58.2. Oro vežėjas turi užtikrinti, kad būtų laikomasi taikytinų saugumo reikalavimų, nustatytų tarptautinėje, Europos Sąjungos ar nacionalinėje teisėje, arba skrydžių saugos reikalavimų, nustatytų valdžios institucijos, išdavusios oro vežėjui vežėjo pažymėjimą.

58.3. Oro vežėjas negali atsisakyti į lėktuvą įlaipinti ir skraidinti SPTŽ, išskyrus atvejį, kai dėl orlaivio dydžio arba jo durų dydžio SPTŽ fiziškai negali būti įlaipintas ir skraidinamas.

58.4. Jeigu atsisakoma įlaipinti į lėktuvą ir skraidinti SPTŽ, jam nedelsiant turi būti pranešta apie tokių veiksmų priežastis ir padedama surasti kitą keliavimo būdą.

58.5. Neįgaliojo vežimėliai gali būti saugiai vežami lėktuvo salone tik tam tikro tipo lėktuvuose. Nemokamai galima vežtis tik vieną neįgaliojo vežimėlį. Oro vežėjas atsako už neįgaliojo vežimėlio sugadinimą ar praradimą.

58.6. SPTŽ gali iš anksto užsisakyti tinkamiausią vietą lėktuve. Jeigu vieta rezervuojama tik registruojantis skristi, prioritetas sėsti į patogias vietas į eilę, kurioje yra daugiau vietos kojoms, turi būti skiriama SPTŽ. SPTŽ skirtos vietos turi turėti atlenkiamus porankius. Pagal skrydžių saugos reikalavimus SPTŽ negali būti siūlomos vietos prie durų ir atsarginių išėjimų ar prie avarinės įrangos. SPTŽ turi būti pasodinti taip, kad prireikus nekliudytų vykdyti avarinę evakuaciją.

58.7. Žmonėms su neįgaliojo vežimėliais įlaipinti į lėktuvą ir išlaipinti iš jo rekomenduojama naudoti keltuvus (30 paveikslėlis).



30 paveikslėlis. Žmonėms su neįgaliojo vežimėliais pritaikyti keltuvai.

59. Keltai ir laivai.

59.1. Keltai ir keleiviniai laivai pagal galimybes turi būti pritaikyti SPTŽ.

59.2. Keltuose ir keleiviniuose laivuose turi būti pritaikyti tualetai, kajutės, įrengti neslidūs paviršiai ir kitos priemonės, būtinos SPTŽ saugiai ir komfortiškai kelionei.

59.3. Kaip ir kitose transporto priemonėse, keltuose ir laivuose turi būti aiškus ženklavimas, bent viena iš 100 keleivių vietų turi būti skirta žmogui su neįgaliojo vežimėliu, 4% visų vietų turi būti specialiai pritaikytos SPTŽ, turi būti skelbiami informaciniai garsiniai pranešimai.

59.4. Žmonėms su neįgaliojo vežimėliais įlaipinti į keltą ar laivą ir išlaipinti iš jo rekomenduojama naudoti keltuvus.

VIII. INOVATYVIOS TRANSPORTO PASLAUGOS

60. Individualus transportas.

60.1. Savivaldybės pagal galimybes turėtų siekti plačiau panaudoti individualaus transporto galimybes ir įdiegti naujas paslaugų formas, kurios padėtų užtikrinti SPTŽ kelionę „nuo durų iki durų“.

60.2. Šias paslaugas galima suskirstyti į tris grupes:

60.2.1. savanoriškas dalijimasis automobiliu;

60.2.2. pasiekiamas taksi;

60.2.3. paratransporto paslaugos (31 paveikslėlis).

60.3. Savanoriško dalijimosi automobiliu paslauga, kai SPTŽ vežamas savanorio nuosava transporto priemone, užsienyje dažniausiai naudojamas pasiekti gydymo įstaigas. Savivaldybė padengia savanoriui išlaidas už degalus. Ši paslauga SPTŽ teikiama nemokamai. Tokios paslaugos būtų labai naudingos, ypač kaimo vietovėse, kur kitos transporto paslaugos sunkiai prieinamos.

60.4. Pasiekiamo taksi paslaugomis gali pasinaudoti kiekvienas SPTŽ, jei tik vietovėje, kurioje jis gyvena, yra SPTŽ reikmėms pritaikytų taksi automobilių. Pagrindinė problema – didesnis mokestis už kelionę. Savivaldybės turėtų apsvarstyti galimybę kompensuoti kelionės numatytais maršrutais (į gydymo įstaigas, valstybės institucijas ir kt.) išlaidas.

60.5. Paratransporto paslaugos galėtų padėti užpildyti spragą tarp viešojo transporto ir privačių automobilių. Ši paslauga paremta tuo, kad keleivis pateikia užklausą apie kelionę centro, teikiančio paratransporto paslaugą, dispečeriui, kuris nustato galimus kelionės variantus, priklausančius nuo keleivio buvimo vietos ir pageidaujamos kelionės tikslo. Maršrutas organizuojamas taip, kad vienos kelionės metu paslauga būtų suteikta optimaliam žmonių skaičiui. Dažniausiai vairuotojai, dirbantys tokio pobūdžio darbą, suteikia ne tik vežimo paslaugą, bet yra išmokyti padėti SPTŽ apsirengti, įkelti neįgaliojo vežimėlius į transporto priemonę ir kt. Paratransporto paslaugų teikėjai gali būti viešojo susisiekimo įstaiga, bendruomenės grupė, ne pelno siekiančios organizacijos arba pelno siekiančios įmonės ir organizacijos.

Ši paslauga teikiama Lietuvoje, tačiau turi šių trūkumų:

- teikiama ne visą parą;
- ribotos paslaugos teikimo galimybės (tik griežtai nustatytoms žmonių grupėms);
- didelė paslaugos kaina;
- paslaugą reikia užsisakyti iš anksto (prieš 3 dienas).

60.6. Rekomenduojama savivaldybėms toliau plėtoti paratransporto paslaugas, didinti naudojimosi jomis galimybes.



31 paveikslėlis. Transporto priemonės, kuriomis teikiama paratransporto paslauga.

IX. PERSONALO MOKYMAS

61. Viena būtinų darnaus susisiekimo įgyvendinimo priemonių yra visų rūšių transporto darbuotojų mokymas. Labai svarbu, kad transporto paslaugų sektoriaus darbuotojai mokėtų atpažinti įvairias negalios rūšis, nediskriminuotų SPTŽ, žinotų, kokios pagalbos jiems reikia, ir mokėtų ją suteikti. Svarbu, kad transporto sektoriaus darbuotojai suprastų SPTŽ poreikius ir tinkamai į juos reaguotų. Reikia lavinti transporto sektoriaus darbuotojų supratimą apie transporto prieinamumą ir įvairius jį lemiančius veiksnius.

62. Viešojo transporto operatoriai turėtų organizuoti arba užtikrinti savo darbuotojų dalyvavimą SPTŽ nediskriminavimo ir jų poreikių suvokimo mokymuose, stebėti ir tikrinti, ar efektyviai vykdomi tokie mokymai.

63. Įvairiose transporto sektoriaus organizacijose mokyti reikia pirmiausia:

63.1. vadovaujantį personalą;

63.2. naujai priimamus į darbą ir jau dirbančius darbuotojus, kurie teikia paslaugas SPTŽ.

64. Mokymus turi sudaryti:

64.1. Mokymai apie nediskriminuojamą elgesį su SPTŽ.

64.2. Pagrindinės žinios apie aplinkos kliūtis, skirtingas SPTŽ reikmes, judumo gerinimo būdus.

64.3. Praktiniai mokymai, kurių metu darbuotojai gali susitikti su įvairių SPTŽ grupių atstovais ir mokytis suteikti pagalbą arba paslaugas SPTŽ.

64.4. Įvairūs virtualieji treniruokliai.

65. Priimant į darbą viešojo transporto (autobusų, troleibusų, taksi) vairuotojus turėtų būti įvertinamas jų gebėjimas suprasti sunkumus, kylančius SPTŽ, ir padėti iškilus tam tikroms situacijoms.

X. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

66. Šio vadovo įgyvendinimą pagal kompetenciją koordinuoja ir kontroliuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija ir savivaldybės.
