ĐI LẠI CHO MỌI NGƯỜI

GIAO THÔNG TIẾP CẬN TRÊN TOÀN THẾ GIỚI

ĐI LẠI CHO MỌI NGƯỜI

(MOBILITY FOR ALL)

Tài liệu hướng dẫn tạo ra giao thông tiếp cận cho những người khuyết tật và người già trên toàn thế giới

Biên soạn: Tom Rickert
Giám đốc điều hành
Cơ quan Trao đổi Quốc tế về Tiếp cận (AEI)

Điều phối: Rev. Kathy Reeves
Các Bộ y tế và Phúc lợi
Ban phụ trách chung của các Bộ
Nhà thờ Methodist United

(LƯU HÀNH NỘI BỘ)

MỤC LỤC

GIỚI THIỆU 1

VIỆC TỔ CHỨC 2

ĐI TỚI MỘT ĐIỂM DỪNG XE 4

Tiếp cận đường phố và ngõ 4

Tiếp cận chỗ đỗ xe 6

Tiếp cận các điểm dừng xe buýt 7

Nơi chờ xe có mái che và khu vực chờ 8

Điểm dừng xe buýt cho tất cả mọi người: Câu chuyện điển hình ở Brazil 9

LÊN XE 10

Tiếp cận xe buýt 10

Tiếp cận tàu hoả và tàu điện ngầm 14

Các loại xe nhỏ dành riêng cho dịch vụ tận nhà và các tuyến dịch vụ. 16

Taxi trang bị đường dốc 18

Tiếp cận môtô, xe ngựa và các loại hình giao thông khác 18

TIẾP CẬN CÁC ĐÍCH ĐẾN CỦA CHUYẾN ĐI 21

TÀI LIỆU THAM KHẢO 24

GIỚI THIỆU

Người khuyết tật và người già cần các phương tiện giao thông để đi làm, tới trường học, tới nơi vui chơi giải trí, tới các cơ sở y tế (bệnh viện, trạm y tế...) và để thực hiện tất cả các hoạt động khác của đời sống hàng ngày. Giao thông công cộng cần phải tiếp cận được đối với người mù những người khiếm thị, những người bị khuyết tật vận động hoặc thiểu năng trí tuệ và những người bị khiếm thính hoặc bị nghễnh ngãng. Người khuyết tật và người già cần sự chuyên chở của xe buýt, tàu hỏa, xe tải, taxi và các phương tiện giao thông khác.

Phần đầu của ấn phẩm này bàn về công tác vận động cho giao thông tiếp cận trên toàn thế giới còn phần hai sẽ giới thiệu một số khía cạnh của việc tiếp cận các đường phố, các lối đi bộ, các khu vực chờ và các điểm dừng xe buýt. Phần 3 sẽ đề cập đến tới sự tiếp cận các phương tiện vận chuyển. Tiếp theo là phần thảo luận tóm tắt về tiếp cận với các tòa nhà công cộng và các quan điểm về vai trò của luật pháp và quy định. Cuối phần chỉ dẫn này là các nguồn tham khảo về giao thông tiếp cận. Độc giả tham khảo phần này để có thêm thông tin về rất nhiều chủ đề được giới thiệu trong ấn phẩm này.

Ấn phẩm này đã được gửi tới rất nhiều người ở nhiều nước trên thế giới. Ấn phẩm này sẽ giúp giới thiệu cho người khuyết tật và bạn bè của họ về các dạng giao thông có thể tiếp cận được khác nhau. Nó cũng sẽ giúp các chuyên gia giao thông, những người làm dịch vụ xã hội và các nhân viên chính phủ xem xét lại các phương pháp khác nhau đối với sự tiếp cận hệ thống giao thông. Đồng thời nó cũng giúp các tăng lữ, những người theo đạo, các thành viên của các tổ chức tín ngưỡng và những người khác ủng hộ giao thông tiếp cận tại cộng đồng của họ. Chúng tôi hy vọng rằng, ấn phẩm này sẽ đặc biệt hữu ích cho những người ở các nước chưa có phúc lợi xã hội nơi mà còn cả một chặng đường dài trước mắt để có thể đạt tới.

* * * *

Ấn phẩm này do các Ban phụ trách chung của các Bộ y tế và phúc lợi xã, Nhà thờ Methodist United xuất bản. Các ấn phẩm khác về liên quan đến tiếp cận có thể tìm thấy trong phần Tài liệu nguồn của ấn phẩm.

Ấn phẩm này do Tom Rickert, Giám đốc điều hành, Cơ quan Trao đổi Quốc tế về Tiếp cận (AEI) - một tổ chức hoạt động phi lợi nhuận ở San Francisco, California, USA viết. Trước khi AEI được thành lập, Tom Rickert là Trưởng phòng phụ trách các vấn đề về tiếp cận, Cơ quan Đường sắt thành phố San Francisco. Đây là một cơ quan về giao thông công cộng ở San Francisco.

Hình 1: Kiểm tra thiết kế tiếp cận của xe buýt và tàu điện ngầm ở San Francisco, USA. Người khuyết tật đánh giá từng dự án trong giai đoạn thử nghiệm do vậy những góp ý của họ có thể có ích cho chính sách và giao thông tiếp cận.

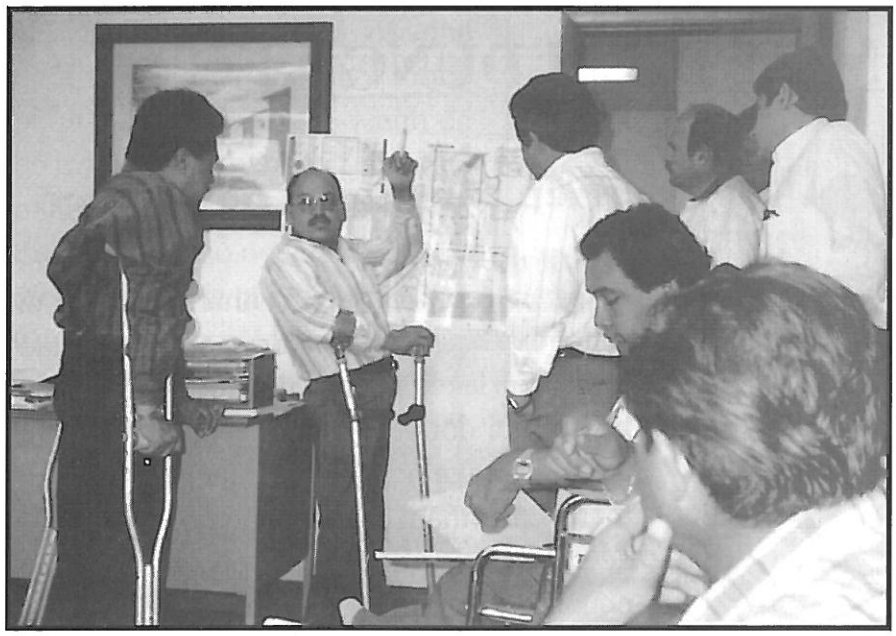
VIỆC TỔ CHỨC

Đi lại cho mọi người nghĩa là sự tiện lợi cho mọi người. Phần lớn những cải thiện nhằm giúp đỡ người khuyết tật cũng là nhằm giúp đỡ tất cả những người khác. Nếu một người khuyết tật có thể tới được điểm dừng xe buýt và lên xe dễ dàng thì điều đó cũng có nghĩa rằng những hành khách khác cũng sẽ dễ dàng trong việc sử dụng giao thông công cộng.

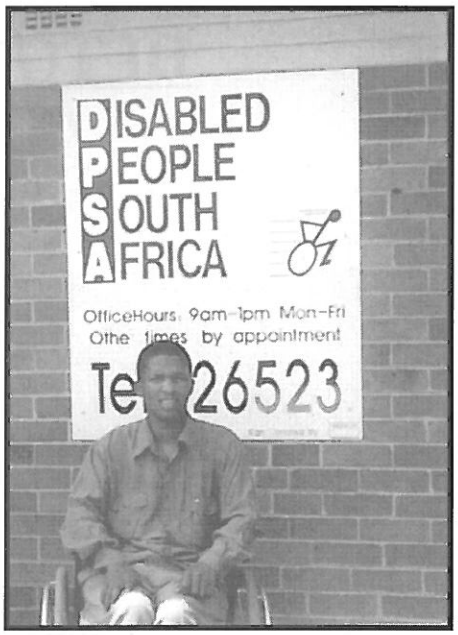
Chẳng hạn, mọi người được hưởng lợi từ những lối đi bộ và các đường phố không có ổ gà, từ những khu vực chờ an toàn của điểm dừng xe buýt an toàn, từ các biển báo đích đến có chữ cỡ to dễ đọc, từ những tay vịn ở cửa lên xuống xe buýt và từ những lời báo điểm dừng xe buýt của lái xe. Nhưng trong khi những hành khách không bị khuyết tật có thể nhận thấy khó khăn hơn khi đi trên xe buýt mà không có những điều kiện thuận lợi trên thì người khuyết tật lại có thể bị ngăn cản khỏi việc sử dụng xe buýt. Và nếu không đi lại được, những người khuyết tật không thể đến được nơi làm việc hoặc trường học hoặc tham gia các hoạt động khác.

Vì vậy, người khuyết tật và bạn bè của họ cần tự thành lập tổ chức để vận động cho việc tiếp cận đối với giao thông công cộng. Và vì, mục đích của họ sẽ giúp các thành phần khác trong xã hội hiểu về giao thông tiếp cận nên họ cần phải làm việc với những người và những tổ chức và những đối tượng sẽ được hưởng lợi từ sự tiếp cận tốt với giao thông công cộng. Những người ủng hộ có thể bao gồm cha mẹ và bạn bè của những người khuyết tật, những quan chức trong ngành giao thông, những người hoạt động xã hội, các tổ chức y tế, các nhà quy hoạch đô thị, những người lái xe buýt và các phương tiện truyền thông như báo, đài, TV. Những người có khó khăn khi di chuyển, đi lại nên làm việc cùng với những người bị mù hoặc khiếm thị và những người bị các dạng khuyết tật khác để cho việc vận động của họ hiệu quả hơn.

Vận động không có nghĩa là "trở thành kẻ thù". Một vài hình thức vận động tốt nhất đã được thể hiện bằng các cuộc gặp thân mật với các quan chức và thông qua các lá thư, các cuộc điện thoại những phương tiện chỉ ra được những tiện lợi của sự tiếp cận cho tất cả mọi người đối với giao thông công cộng. Sự vận động thành công sẽ là những "bước đầu tiên đối với sự tiếp cận bao



Hình 2: Các nhà lãnh đạo khuyết tật họp với các quan chức ngành giao thông Mehico ở Ciudad Obregón, bang Sonora.



Hình 3: Một nhà lãnh đạo là người khuyết tật của Nam Phi.

Hình 4: Các nhà lãnh đạo của phong trào người khuyết tật và các bạn của họ ở San Jose, Costa Rica.

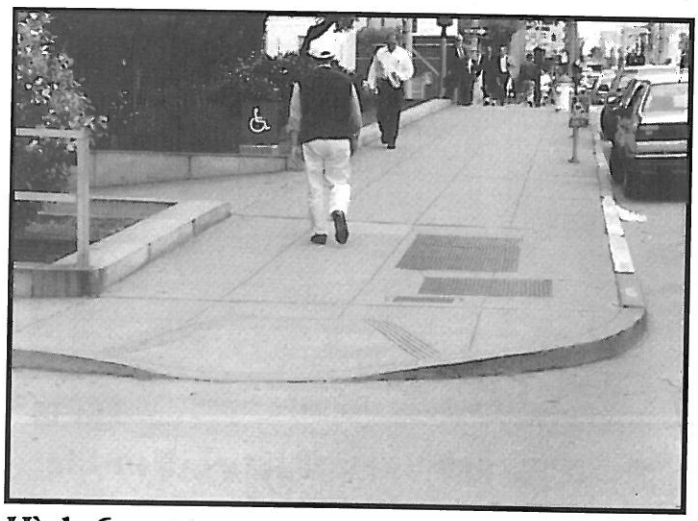
gồm việc xây đường dẫn lên hè tại các góc phố, đường cho xe lăn ở các công trình công cộng, những cải thiện với chi phí thấp như việc lắp biển báo có chữ to tại các điểm dừng xe buýt, hoặc khởi đầu dịch vụ tận nhà đối với các điểm đến chính như trường học hoặc các trung tâm phục hồi chức năng. Các biện pháp đầu tiên này có thể dẫn tới sự quảng bá tốt đối với mọi người, kể cả các quan chức trong ngành giao thông. Tiếp theo là các biện pháp đầu tiên này có thể hình thành cơ sở cho việc cải thiện hơn nữa nhằm đóng góp cho quá trình tạo ra các hệ thống vận chuyển có thể tiếp cận được. Đến lượt mình, các công ty vận tải cần tới sự ủng hộ của đại chúng khi họ tìm kiếm thêm quỹ cho các dịch vụ của công ty. Với tinh thần ủng hộ, các tổ chức của người tàn tật cần ủng hộ hơn nữa giao thông công cộng cho mọi người

Hình 5: Các đại diện của các tổ chức khuyết tật và xã hội họp ở Mát-cơ-va Nga để điều phối dịch vụ xe tải tận nhà ở Mát-cơ-va.

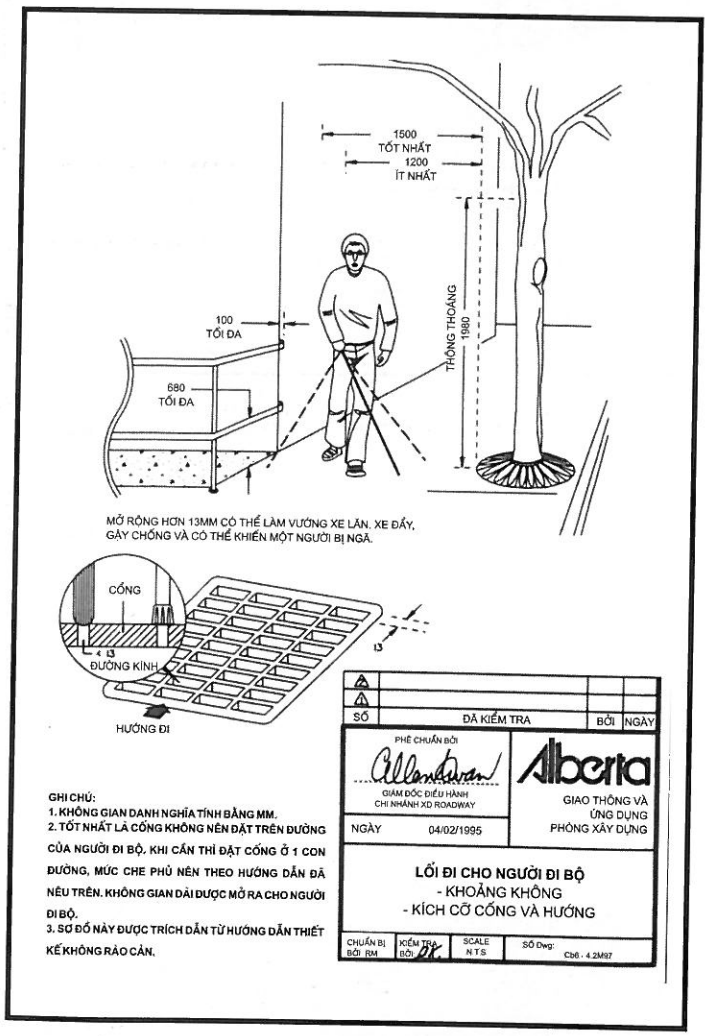
Vận động cho giao thông tiếp cận cần phải thực hiện thông qua các tổ chức của người khuyết tật để đạt được công tác vận động thành công hơn.

ĐI TỚI MỘT ĐIỂM DỪNG XE

Tiếp cận đường phố và ngõ



Hình 6



Sơ đồ 1 (ở Canada) cho thấy người mù hưởng lợi ra sao khi có một bề mặt bằng phẳng để đi lại, cây bên đường đã bị chặt hết cành ở tầm thấp, nắp cống lộ thiên có kích thước nhỏ (hoặc tốt hơn là không có) và không có các trở ngại khác gây cản trở lối đi.

Tiếp cận giao thông không những là vấn đề đi lại trên xe buýt hoặc tàu hoả mà tiếp cận giao thông còn là những thay đổi trong thái độ của mọi người đối với người khuyết tật. Những thành kiến với người khuyết tật sẽ cản trở sự thành công thậm chí là những nỗ lực tốt nhất để cải thiện sự tiếp cận. Đồng thời, những người có khó khăn về di chuyển, đi lại có thể cần tới những trợ giúp có tính thực tiễn, giá thành rẻ và dễ sửa chữa bao gồm xe lăn, gậy chống, khung tập đi và nạng chống.

Nhưng thậm chí với các thái độ tốt, các phương tiện trợ giúp di chuyển và tiếp cận với phương tiện vận chuyển dễ dàng thì người khuyết tật vẫn cần lối đi bộ mà không có vật cản để có thể tới được điểm dừng xe buýt hoặc nhà ga tàu hoả. Các vật cản có thể bao gồm lề đường, các ổ gà, các ngõ lầy lội, cống thoát nước, đống phế thải, những phần vỉa hè hoặc lối đi bộ bị đục phá hoặc nắp cống lộ thiên quá to mà có thể kẹt bánh xe lăn hoặc gậy chống. Vào mùa lạnh, các đống tuyết cũng có thể là một vật cản.

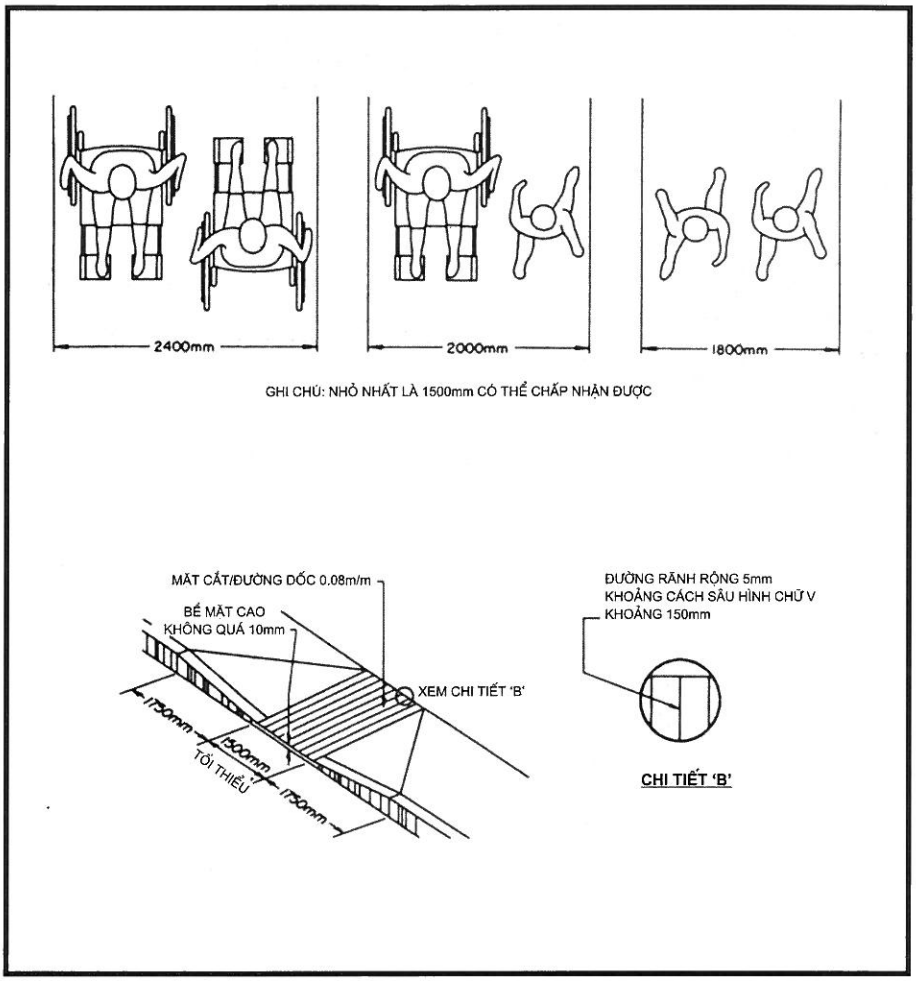
Tất cả các nước và tất cả các cấp chính quyền cần có những chương trình để người đi bộ không phải đi trên lòng đường giao thông dành cho các phương tiện. Trên thế giới, hàng chục ngàn người bộ hành đã bị chết hoặc bị thương tật do không có lối đi bộ riêng.

Các nhà quản lý giao thông cần làm việc với các ban ngành thành phố chịu trách nhiệm về đường phố và lối đi dành cho người đi bộ nhằm đảm bảo rằng tất cả hành khách có thể tới các điểm dừng xe buýt hoặc các nhà ga tầu hoả một cách dễ dàng.

Những sự hợp tác như vậy sẽ đảm bảo các lối đi bộ dẫn tới các điểm dừng của tuyến giao thông có chất lượng tốt, không bị phá vỡ . Các lối đi và các khu vực chờ đợi cần phải rõ ràng.

Các dấu hiệu của xe buýt, các ghế ngồi và các mái che phải tương phản với mọi thứ xung quanh để hỗ trợ tất cả các hành khách, kể cả những người khiếm thị. Nếu có thể, cần tạo chỗ ngồi tại các điểm dừng xe buýt để giúp đỡ người già và những người khác những người cảm thấy khó khăn khi phải đứng để chờ xe của họ.

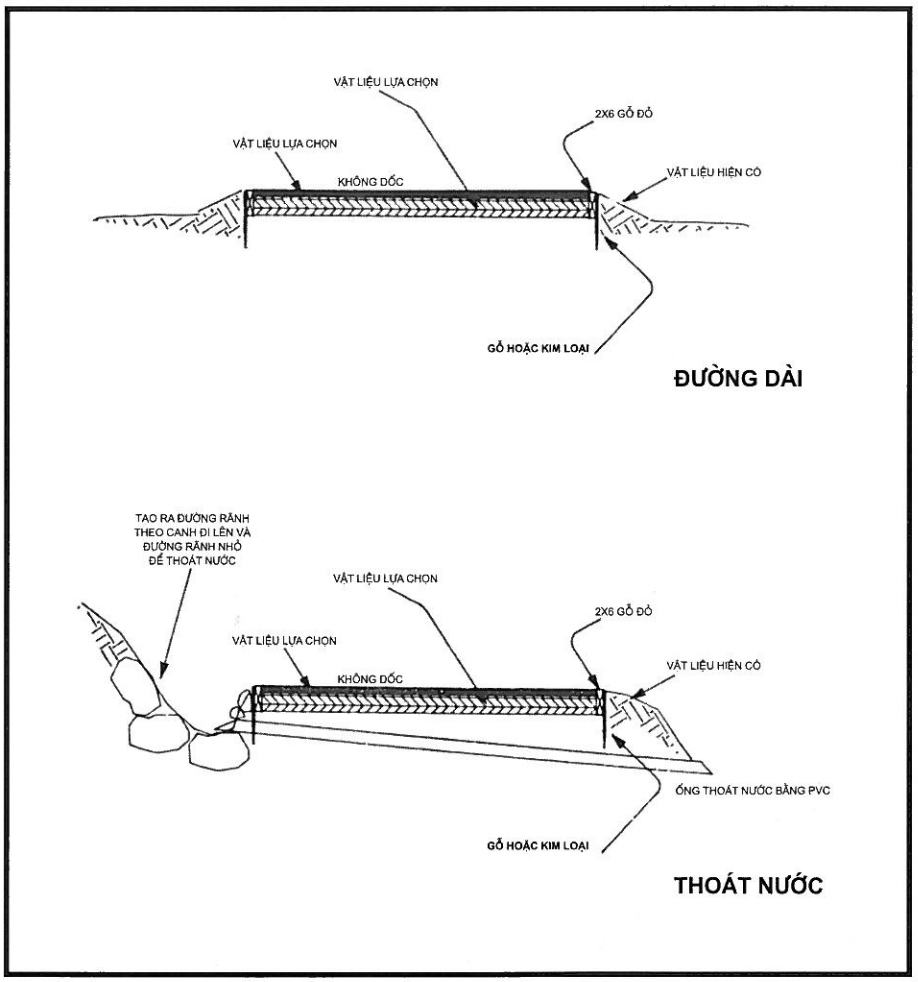
(Trong sử dụng thực tế ở bất kỳ thành phố nào hoặc một nước nào, các điều kiện và các quy định của địa phương sẽ xác định các loại vật liệu xây dựng và các tiêu chuẩn an toàn. Các ảnh và các sơ đồ trong ấn bản này không nhất thiết giới thiệu các tiêu chuẩn hiện hành ở Mỹ- nơi ấn bản này được viết).



Sơ đồ 2

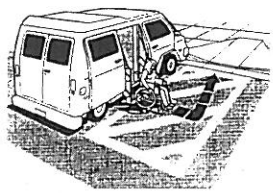
Sơ đồ 2 (ở Canada) cho thấy bề rộng lý tưởng cho phép người sử dụng xe lăn đi lại tự do với các quy định cụ thể đối với các đường dẫn lên vỉa hè.

Sơ đồ 3 chỉ dẫn về việc xây dựng hợp lý lối đi bộ không có vỉa hè, được thiết kế để thoát nước tốt. Đất đắp cần phải ổn định. Các chính quyền mà không thể làm được vỉa hè cho người đi bộ cần có một chương trình để duy trì lối đi bộ trong điều kiện tốt nhất có thể.



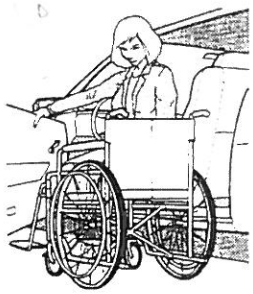
Sơ đồ 3

Tiếp cận chỗ đỗ xe



Hình 7

Nơi đỗ xe có thể tiếp cận được là rất cần thiết cho những lái xe sử dụng xe lăn hoặc có khó khăn về đi lại. Nơi đỗ xe như vậy là đặc biệt cần thiết khi ở gần những bến xe chính nơi trung chuyển từ xe riêng sang hệ thống xe buýt hoặc tàu hoả. Sơ đồ 4 và 5 minh họa những tiêu chuẩn kỹ thuật cho nơi đỗ xe có thể tiếp cận được ở Mỹ.

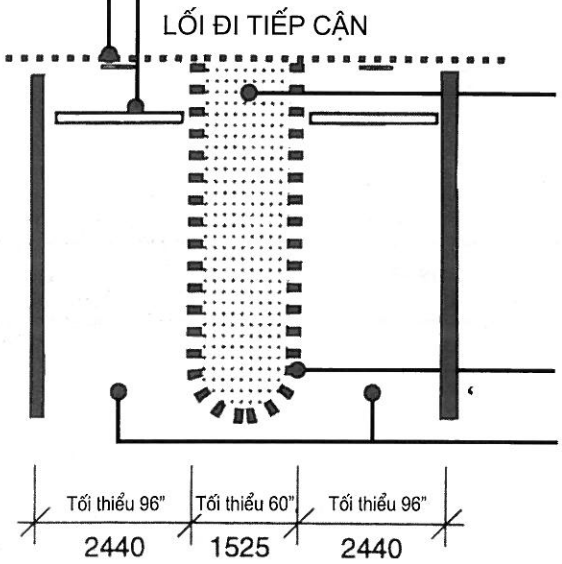


Hình 8

Đặc điểm của những chỗ đỗ ôtô có thể tiếp cận

Biển báo với ký hiệu quốc tế về khả năng tiếp cận được phải được treo đủ cao để người lái xe có thể nhìn thấy trong khi đang đỗ xe - Hình 7

Nếu lối tiếp cận nằm ở phía trước nơi đỗ, phải lắp cái chặn bánh xe để giữ cho các xe không bị giảm bề rộng dưới 915mm - Sơ đồ 4

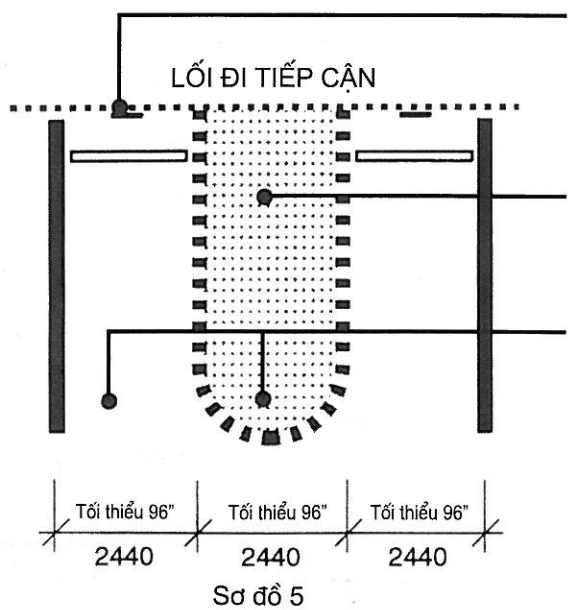


Sơ đồ 4

Lối đi giữa phải rộng tối thiểu 1525mm, bề mặt phải láng phẳng (độ dốc lớn nhất là 1/50 theo mọi hướng), phải có cùng chiều dài như của nơi đỗ bên cạnh và phải liên kết với lối đi có thể tiếp cận dẫn tới toà nhà. Các đường dẫn không được phép kéo dài "lẹm" vào lối đi giữa.

Biên của lối đi giữa này cần phải được đánh dấu. Đầu cuối phải có dạng vuông hoặc tròn. Hai nơi đỗ xe có thể chung nhau một lối đi giữa.

Ba đặc điểm bổ sung đối với nơi đỗ xe tải tiếp cận được



Sơ đồ 5

Biển báo xe tải có thể tiếp cận và ký hiệu quốc tế về khả năng tiếp cận cần được treo đủ cao để người lái xe có thể nhìn thấy khi chuẩn bị đỗ xe.

Lối đi giữa rộng tối thiểu 2440 mm, láng phẳng (độ dốc tối đa là 1:50 theo mọi hướng), nằm bên cạnh nơi đỗ xe tải.

Khoảng không thông thuỷ cao tối thiểu 2500mm ở nơi đỗ xe tải, lối đi giữa và lối đến và đi khỏi nơi đỗ xe - Sơ đồ 5.

Tiếp cận các điểm dừng xe buýt

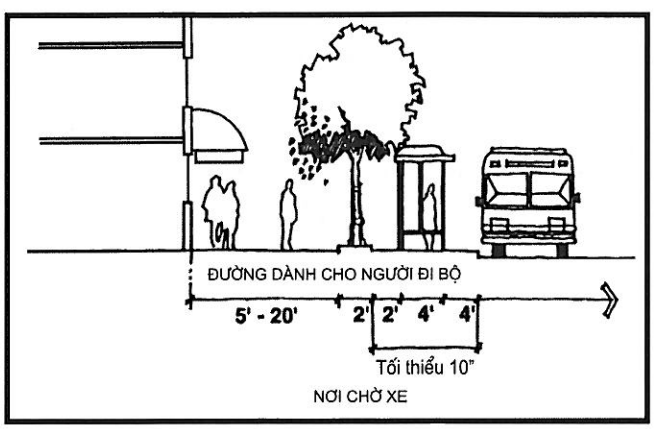
Tất cả các hành khách được hưởng lợi từ các điểm dừng xe và các bến cuối an toàn và có thể tiếp cận được. Các đường dẫn tới các điểm dừng cần phải được lát phẳng. Các vỉa hè cần có đường dẫn lên để dễ tiếp cận và các thềm/ke cho tàu điện hoặc tàu hoả cũng cần tạo dốc. Hai Hình 9 và 10 minh họa sự tiếp cận điểm dừng xe buýt và bến tàu điện ở San Francisco.

Hình 9

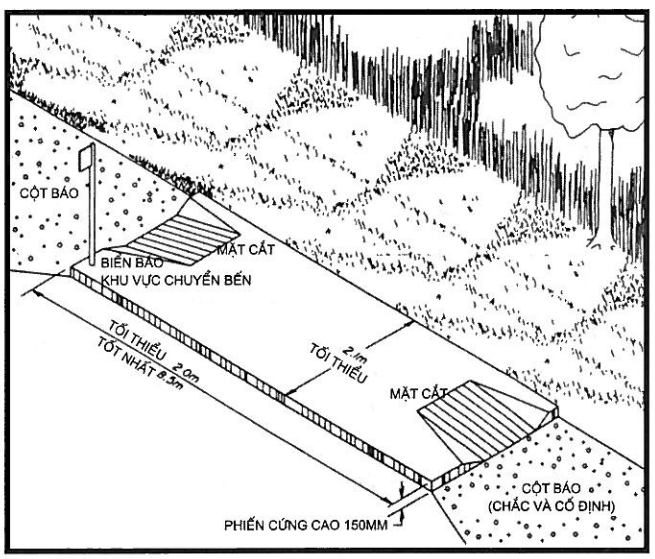
Sơ đồ 6 ở Canada minh họa sự tiếp cận với các điểm dừng xe ở khu vực nông thôn hoặc ở những nơi đường sá chưa được lát vỉa hè. Chỗ nào có thể, điểm dừng xe buýt sẽ được lát vỉa hè với các đường dốc dẫn lên cho những người gặp khó khăn khi di chuyển. Nếu không làm điều đó thì ít nhất, điểm dừng cần phải tách hẳn đường giao thông để cho hành khách có thể chờ xe của họ một cách an toàn. Thậm chí, nếu không có vỉa hè đi bộ, một vỉa nổi dài từ 2m trở lên bố trí giữa đường và khu vực chờ của hành khách có thể tạo ra sự an toàn hơn nhiều, giúp đỡ những người khuyết tật vận động có thể bước lên bậc lên xuống đầu tiên của xe buýt hoặc hỗ trợ định hướng cho người mù hoặc người khiếm thị.

Hình 10

Các điểm dừng cần được đánh dấu với các biển báo có chữ in to để giúp đỡ những hành khách khiếm thị. Các thông tin về tuyến và lịch trình cũng cần phải thể hiện rõ cho tất cả các hành khách. Lý tưởng nhất là các điểm dừng xe được cách biệt với khu vực chờ cho hành khách mà không làm vướng cản lối đi bộ gần đó - Sơ đồ 7.

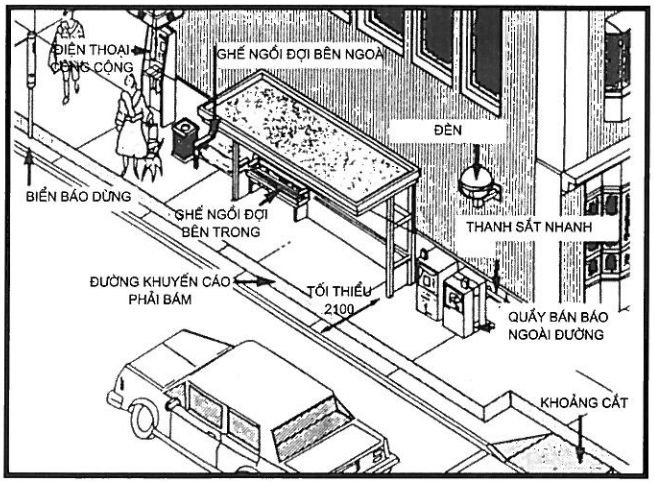


Sơ đồ 6



Sơ đồ 7

Hình 11



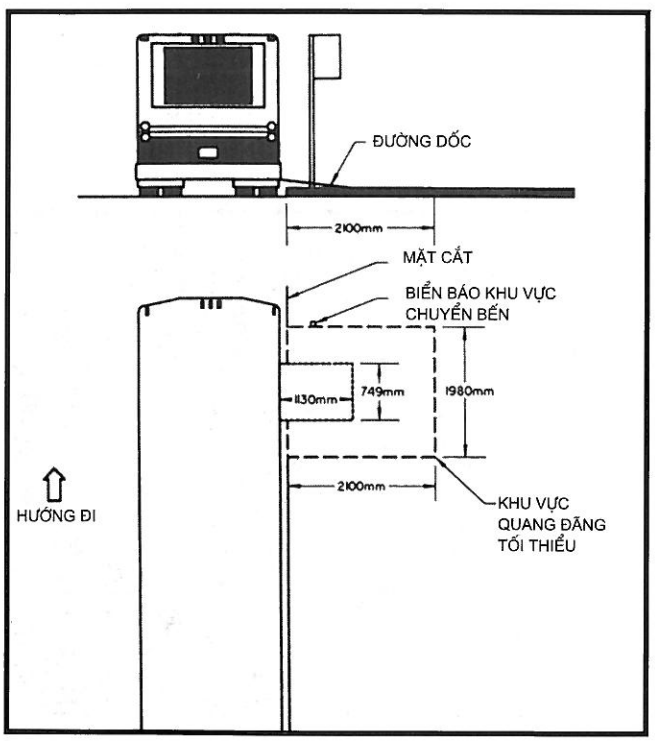
Sơ đồ 8

Nơi chờ xe có mái che và khu vực chờ

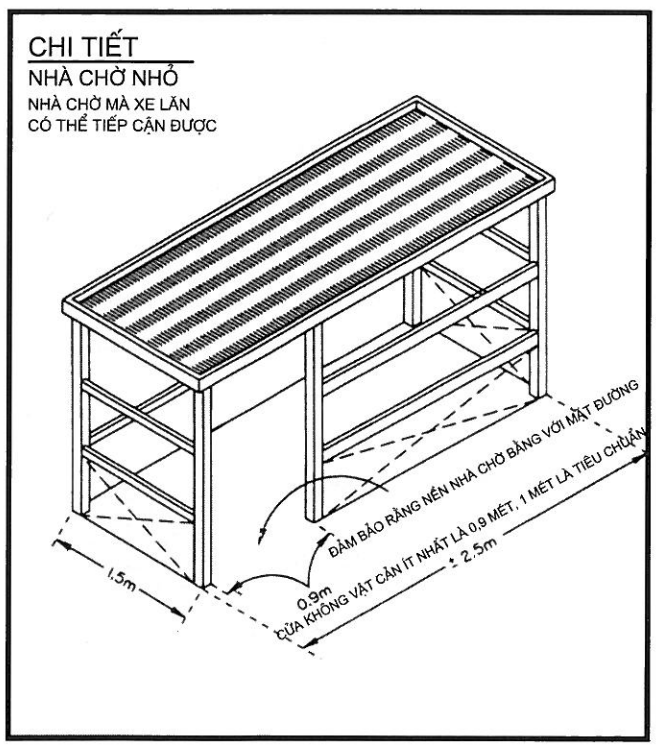
Nơi chờ xe có mái che (của các điểm dừng xe) và khu vực chờ có thể tiếp cận được cũng có lợi cho mọi hành khách. Những người đi lại có sự trợ giúp có thể dễ dàng vào nơi chờ xe có mái che như trong ảnh ở San Francisco - Hình 11.

Sơ đồ 8 ở Canada cho thấy một vài điểm đặc trưng có thể trợ giúp người khuyết tật. Các điểm đặc trưng này bao gồm chỗ ngồi cho hành khách, vệt cảnh báo có thể sờ mó được để hỗ trợ người mù đang chờ xe cùng con chó dẫn đường, một chỗ lề đường cắt vào vỉa hè để giúp hành khách băng qua đường để tới điểm dừng xe buýt, và các biện pháp khác ngăn ngừa, các hộp đựng báo và các vật cản khác cản trở sự tiếp cận điểm dừng. Thông tin về tuyến và lịch trình cũng được thể hiện.

Nơi chờ xe nhỏ có mái che giá rẻ, có thể tiếp cận được cho người sử dụng xe lăn - Sơ đồ 9. Sơ đồ 10 yêu cầu khoảng thông thoáng cần thiết để người sử dụng xe lăn có thể lên được xe buýt có trang bị thang nâng hoặc các đường dốc đặc biệt.



Sơ đồ 9



Sơ đồ 10

Điểm dừng xe buýt cho tất cả mọi người:
Câu chuyện điển hình ở Brazil

Hình 12

Hình 13

Curitiba, Braxin
Một thành phố cam kết sử dụng giao thông tiếp cận được

Những người tàn tật có thể vào những " ống chờ xe buýt " cùng với những hành khách bình thường nhờ thang nâng nhỏ -Hình 12 và 13. Các ống chờ xe buýt này cải thiện sự tiếp cận, bảo vệ tất cả các hành khách và cho phép lên xe nhanh vì các hành khách đã trả tiền vé ngay từ khi vào các ống chờ xe buýt để chờ xe của mình.

Các xe buýt nối toa trên các tuyến chính của Curitiba dừng lại dọc theo các ống chờ xe buýt.

Lái xe buýt sẽ hạ thấp các cầu đặc biệt lên phần nhô ra của sàn ống chờ để tạo ra lối vào dễ dàng cho những người sử dụng xe lăn và tất cả những người khác - Hình 14 và 15. Ngoài ra, 4 tuyến xe buýt được trang bị thang nâng nối với các tuyến chính và các taxi được trang bị thang nâng để phục vụ những yêu cầu đặc biệt của người tàn tật .

Hình 14

Hình 15

Hình 16

Hình 17

LÊN XE

Tiếp cận xe buýt

Các xe buýt phục vụ phần lớn giao thông công cộng trên toàn thế giới. Sự tiếp cận cho người sử dụng xe lăn thường được hỗ trợ bằng các thang nâng hoặc đường dốc. Chẳng hạn, thành phố Mêhicô gần đây đã đưa vào sử dụng những xe buýt được trang bị thang nâng (đóng trong nước) và các ô tô điện bánh lốp ở các tuyến phố chính - Hình 16

Một số nhà sản xuất trên thế giới chuyên chế tạo các thang nâng chất lượng cao sẵn có cho việc sử dụng trên các xe buýt sản xuất trong nước - Hình 20. Các xe buýt còn có thiết bị nâng hạ cho phép người lái xe hạ thấp được lối vào trước (hoặc lối vào khác) để giảm chiều cao bậc lên xuống đầu tiên của xe buýt trên bề mặt của điểm dừng xe buýt.

Xe buýt cần được trang bị các tay vịn dễ dàng vịn được để lên xe và xuống xe và càng có nhiều cột đứng cho hành khách đứng càng tốt. Chúng đặc biệt cần thiết cho những hành khách bị bệnh đau lưng hoặc có vấn đề về đi lại. Hình 17 cho thấy "một rừng" các

Hình 18

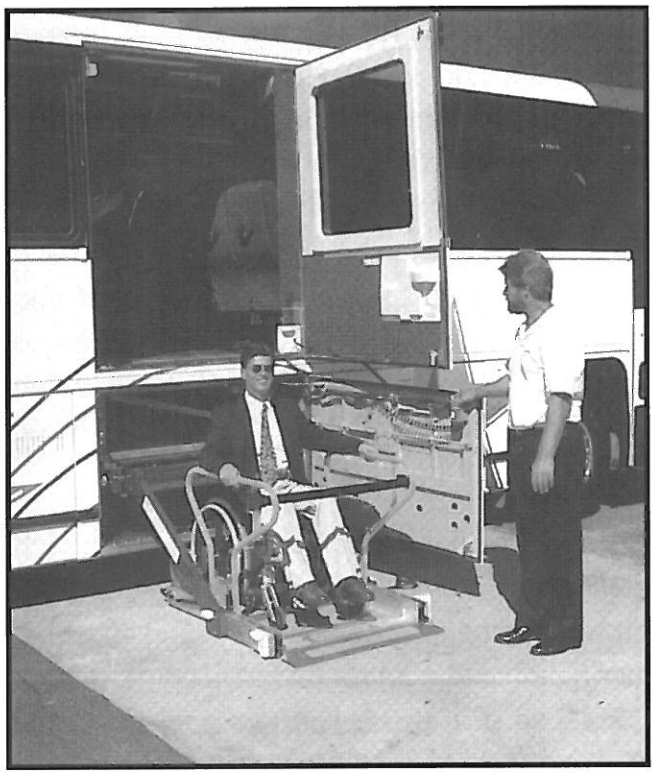
Hình 19

cột bám cho xe buýt ở San Francisco.

Hình 18 cho thấy ký hiệu chỗ dành riêng cho người già và những người khuyết tật trên xe buýt ở rất nhiều nước.

Việc sơn màu sáng cho các tay vịn và các bậc lên xuống (ở nhiều nước thường là màu vàng) là rất có ích. Các biển báo đích đến của xe buýt cũng cần phải lớn với các chữ cái có độ tương phản cao để giúp đỡ tất cả các hành khách, đặc biệt là những người khiếm thị. Số xe có thể được ghi ở phía trong xe bằng loại chữ nổi Brai để giúp đỡ những người khiếm thị hoặc bị mù những người có thể nhận xét về dịch vụ của xe buýt đó - Hình 19.

Đặc biệt, khi bắt đầu dịch vụ xe buýt tiếp cận, các công ty vận tải cần xem xét việc tổ chức một tuyến xe buýt riêng cho người sử dụng xe lăn tiếp cận hơn là cứ hai ba chuyến mới có một chuyến tiếp cận. Đó là vì dịch vụ này có thể tin cậy mới là quan trọng. Người khuyết tật phải mất hàng tháng mới quen được giao thông công cộng tiếp cận. Độ tin cậy của dịch vụ sẽ tạo niềm tin cho tất cả các hành khách về dịch vụ này, qua đó, việc sử dụng dịch vụ sẽ tăng lên.



Hình 20

Xe buýt sàn thấp: Dễ dàng tiếp cận cho tất cả mọi người

Xe buýt sàn thấp đang ngày càng trở nên thông dụng ở Châu âu và Bắc mĩ. Xe buýt sàn thấp cho phép người sử dụng xe lăn có thể lên xe từ hè phố đã được nâng cao. Một số loại xe buýt sàn thấp khác thì được trang bị đường dốc gấp ở phía bên ngoài ví dụ xe buýt ở Canada - Hình 21. Một số khác thì được trang bị đường dốc trượt ví dụ xe buýt ở Luân-đôn - Hình 22.

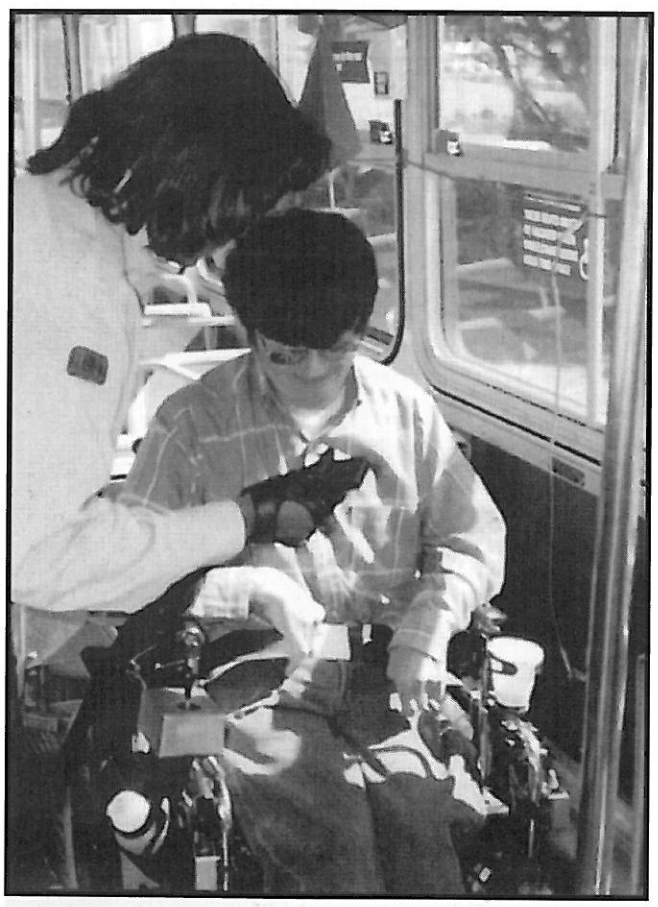
Hình 21

Hình 22

Trong rất nhiều trường hợp, sự định hướng, thường được gọi là "đào tạo đi lại" có thể được đưa ra để trợ giúp những hành khách mới những người trước đó chưa bao giờ đi xe buýt. Khi có thể, thông tin về đi lại sẽ có sẵn với nhiều dạng như tài liệu in chữ khổ to cho hành khách khiếm thị và chữ nổi hoặc băng cát-xét cho người mù. Thông tin về đi lại cũng nên sẵn có cho người điếc, người nặng tai hoặc nghễnh ngãng qua máy fax, thiết bị điện tử, phụ thuộc vào điều kiện từng địa phương.

Ngoài ra, các công ty vận tải phải có chính sách về việc các phương tiện vẫn phải dừng trong quá trình hành khách lên xuống xe và rằng người tàn tật ổn định chỗ ngồi rồi thì xe mới được đi tiếp. Các lái xe phải thông báo cho hành khách về các đích đến, điều này đặc biệt có ích cho người mù hoặc người khiếm thị.

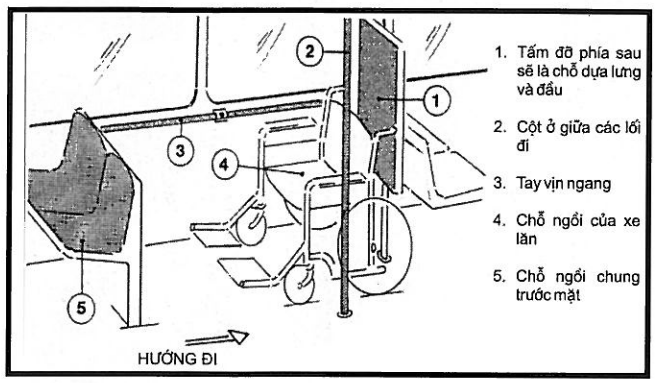
Hình 23



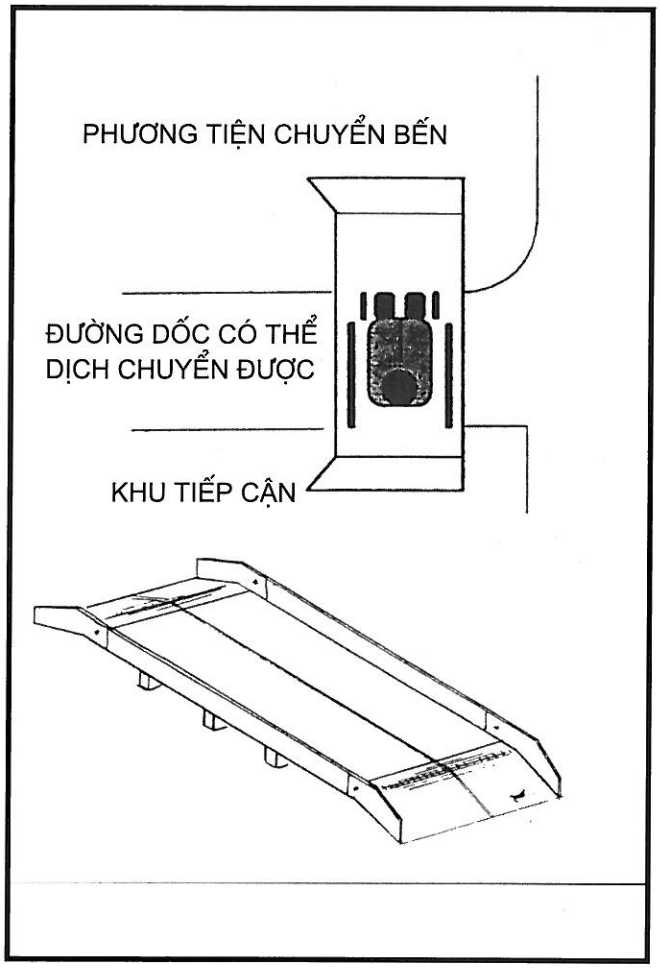
Hình 24

Xe lăn an toàn - Các phương pháp của Mĩ và Châu âu

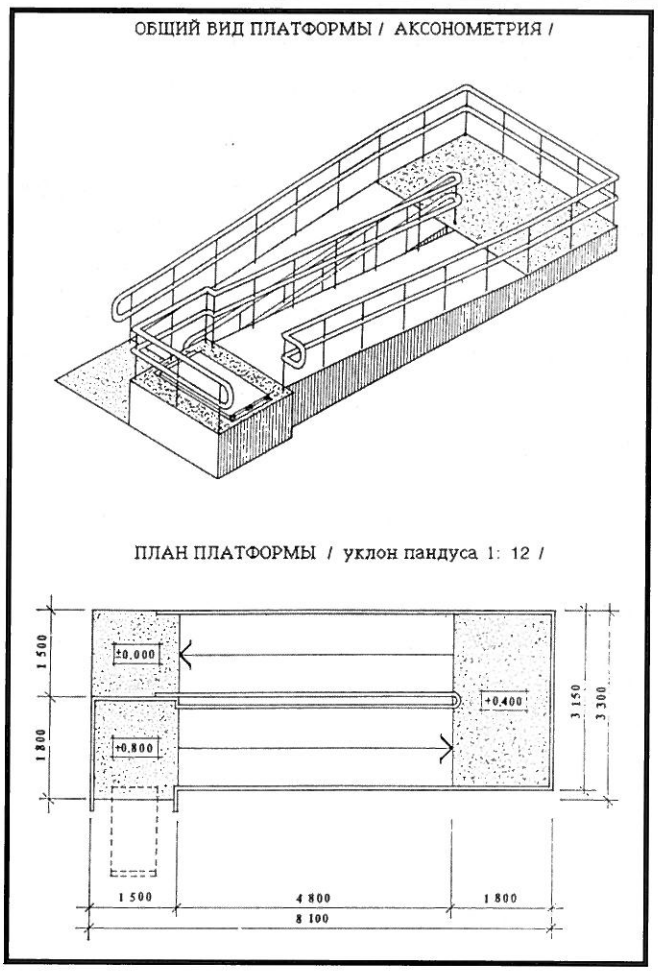
Ở Mĩ, các hành khách sử dụng xe lăn thường quay mặt về phía trước vì vậy xe lăn an toàn là xe có trang bị kẹp hoặc dây an toàn. Như vậy người sử dụng sẽ được đảm bảo an toàn khi sử dụng - Hình 24. Ở Châu Âu, người sử dụng xe lăn có thể đi lại mà không bị hạn chế, họ có thể ngồi dịch về phía sau với loại xe lăn có thiết kế tấm đỡ mềm ở phía sau - Sơ đồ 11



Sơ đồ 11



Sơ đồ 12



Sơ đồ 13

Tiếp cận xe buýt tại những điểm chính

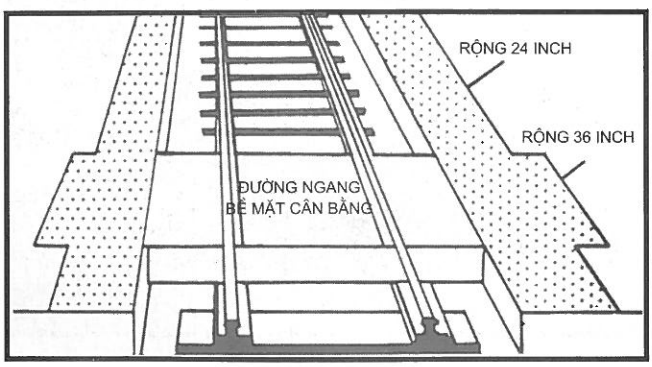
Ở những nước thiếu xe buýt tiếp cận, việc tiếp cận của những hành khách, không thể bước lên các bậc được, có thể thực hiện bằng sử dụng các sàn tiếp cận tại các điểm chính. Theo đề nghị của AEI, một tấm cầu dẫn xách tay, được lắp cố định vào sàn hoặc để phía sau chỗ ngồi của người lái xe, có thể bắc cầu giữa sàn xe buýt và sàn tiếp cận. Chiếc cầu dẫn do Kevin Ball và Trent Inglesby ở trường Đại học bang Oregon (Mỹ) thiết kế - Sơ đồ 12, còn chiếc nguyên mẫu thì do Angela Archangelskaya ở Moscow thiết kế - Sơ đồ 13. Hình 25 và 26 bên dưới cho thấy việc thử nghiệm các sàn tiếp cận có dốc ở Mỹ *(Hình 25)* và Nga *(Hình 26)*. Nếu được định vị đúng, một sàn như vậy có thể tạo ra sự tiếp cận với chi phí thấp, phụ thuộc vào các điều kiện địa phương.

Hình 25

Hình 26

Hình 27

Hình 28



Sơ đồ 14

Tiếp cận tàu hoả và tàu điện ngầm

Tiếp cận tàu hỏa hay tàu điện ngầm cho người tàn tật là một phần quan trọng của việc tạo ra giao thông công cộng tiếp cận. Những người vận động cần nhấn mạnh tầm quan trọng của việc xây dựng các toa tàu mới với cửa đi đủ rộng để người sử dụng xe lăn hoặc các thiết bị hỗ trợ đi lại có thể lọt qua được. Còn phần bên trong cần đủ rộng để người ngồi xe lăn có thể chuyển sang ghế ngồi thông thường hoặc vẫn ngồi trên xe lăn. Nói chung, các đặc thù khác nhau về tiếp cận xe buýt (xem các hình ở các trang trước về xe buýt tiếp cận) cũng đồng thời áp dụng cho việc tiếp cận tàu hỏa. Tuy nhiên sự tiếp cận tàu hoả được đơn giản hóa bởi hai sự khác biệt:

1. Có ít ga tàu hỏa hơn bởi hành trình của tàu hỏa thường dài hơn hành trình xe buýt.

2. Thường mỗi tầu hỏa chỉ cần có sự tiếp cận cho xe lăn trên một toa tàu.

Có 2 phương pháp chung cho tiếp cận tàu hỏa từ các sân ga mặc dù từng phương pháp có một vài khác biệt. Cả hai phương pháp đang được sử dụng rộng rãi ở Bắc Mỹ và châu âu:

1. Qua việc sử dụng các thiết bị nâng được điều khiển bằng tay - Hình 27

2. Qua việc sử dụng các sân ga cao cho phép các hành khách lên xuống tầu trên cùng một bề mặt - (sàn tàu và ke bằng nhau) Hình 28

Sơ đồ 14 minh hoạ việc sử dụng dải cảnh báo để trợ giúp tất cả các hành khách ở gần mép sân ga. Tại rất nhiều nước, dải này thường rộng khoảng 24 inch (khoảng 600mm). Dải cảnh báo này có nhiều màu (chủ yếu là màu vàng sáng) và có thể "cảm nhận"được (dải thông báo này cần cảm ứng được với các loại tiếp xúc như bàn chân hoặc đầu gậy của người mù). Sơ đồ này cũng minh hoạ đường đi qua đường ray để đến được đúng sân ga cần bằng phẳng như thế nào.

Tiếp cận sân ga đường sắt có thể rất khác nhau giữa các nhà ga hoặc giữa các thành phố và các nước khác nhau. Hình 29 minh hoạ việc sử dụng đường dốc để tạo sự tiếp cận cho người sử dụng xe lăn và các hành khách khác với sân ga

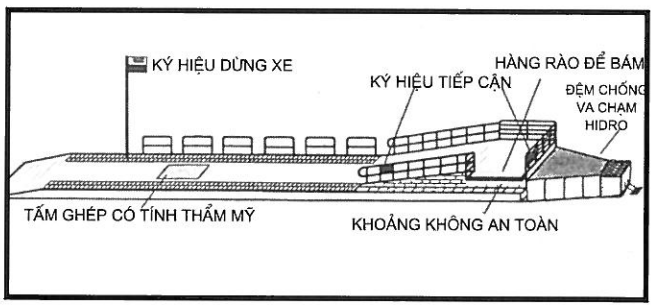
tầu điện ngầm ở San Francisco. Tuy nhiên, rất nhiều ga tàu điện ngầm ở sâu dưới lòng đất và đòi hỏi phải có nhiều thang máy tới sân ga để tạo được sự tiếp cận cho người tàn tật. Trong những trường hợp như vậy, các ga chính cần phải được xác định với sự hợp tác của các cố vấn về người tàn tật để có thể thực hiện những cải tiến như vậy theo từng giai đoạn. Trên hết, các ga tàu điện ngầm hoặc tàu hỏa xây mới trên toàn thế giới cần phải tiếp cận được đối với người tàn tật. Những công trình mới như vậy luôn luôn ít chi phí hơn nhiều so với việc sửa đổi nâng cấp lại các công trình cũ. Trên thực tế, thường tốn ít hoặc không có chi phí phát sinh khi xây dựng các cơ sở mới có phương tiện tiếp cận cho người già hoặc người khuyết tật.

Hình 29

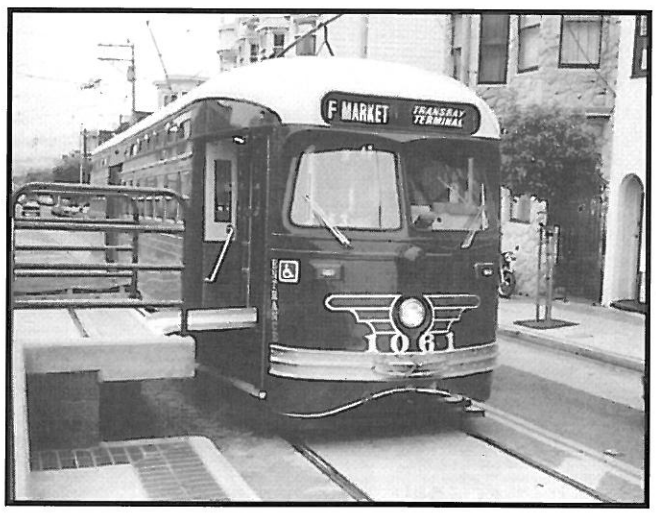
Hình 30

Những thềm ga nâng cao tại các điểm dừng chính

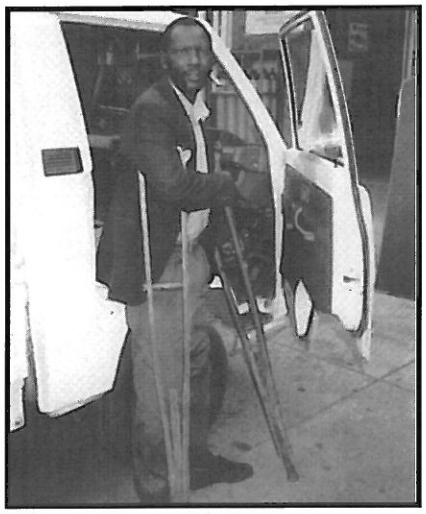
Các sân ga phụ có quy mô nhỏ tại các điểm dừng chính là tiếp cận được khi sử dụng tàu điện và tàu điện ngầm, ví dụ như ở San Francisco - Hình 30. Sơ đồ 15 và Hình 31 minh hoạ khả năng tiếp cận với đường tàu ở San Francisco khi sử dụng thềm sân ga phụ có quy mô nhỏ. Một chiếc cầu có thể di chuyển được một chiếc xe khách mang theo và được người lái xe đặt vào đúng chỗ. Chiếc cầu bắc ngang này được giữ ở trong khoang của người lái xe.



Sơ đồ 15



Hình 31



Hình 32: Một hành khách xe khách nhỏ ở Johannesburg, Nam Phi.

Hình 33: Xe khách được trang bị thang nâng ở Mehicô do Quỹ vì người khuyết tật điều hành.

Các loại xe nhỏ dành riêng cho dịch vụ tận nhà và các tuyến dịch vụ.

Thường thì một trong những bước đầu tiên trong việc tạo ra giao thông công cộng tiếp cận là đưa vào sử dụng một hệ thống tiếp cận bao gồm các xe khách nhỏ, xe buýt nhỏ hoặc taxi. Tại rất nhiều nước, các hệ thống như vậy được điều hành bởi các công ty dịch vụ công ích để phục vụ hành khách. Trong những năm 1970, các hệ thống này bắt đầu phục vụ tất cả những người khuyết tật ở Thụy Điển, Vương quốc Anh và một vài nơi ở châu Âu. Không lâu sau, hệ thống này lan tới Bắc Mỹ và bây giờ có thể tìm thấy chúng ở một số thành phố trên toàn cầu.

Các loại xe nhỏ này thường được sử dụng trong dịch vụ tận nhà được gọi là "dịch vụ vận chuyển NKT" ở Bắc Mỹ. Loại dịch vụ như vậy ở Mỹ do Hiệp hội người khuyết tật Liên bang Mỹ điều hành. Các dịch vụ loại này thường được phục vụ tận nhà để vận chuyển người khuyết tật, bao gồm cả người già từ nhà đến nơi họ muốn. Các chi phí thường được các quỹ của chính quyền địa phương hay bang trợ giá.

Hình 34: Người cao tuổi đi lại bằng xe ở Mát-cơ-va, Nga.

Phương pháp chủ yếu thứ hai là sử dụng "tuyến dịch vụ" vốn được phát kiến ở Thụy Điển. Các tuyến dịch vụ thường theo một tuyến cố định được thiết kế riêng để đi ngang qua nhà của người khuyết tật hay người già cũng như các đích đến chính như khu vực buôn bán, trường học và các trung tâm phục hồi chức năng. Trong một số trường hợp, các tuyến dịch vụ cho phép các lái xe đi chệch tuyến một quãng ngắn để đón người đã đăng ký dịch vụ này qua điện thoại từ nhà riêng. Tại các nước có mạng lưới điện thoại thưa, loại dịch vụ này làm việc tốt nhất đối với các chuyến đi định kỳ. Chẳng hạn như các chuyến thường diễn ra vào cùng một thời điểm trong cùng một ngày trong tuần.

Cả hai dịch vụ tận nhà và tuyến dịch vụ đều cung cấp các dịch vụ ăn uống tại bất cứ tuyến xe buýt hay nhà ga tầu hỏa tiếp cận nào.

Bởi vì các loại xe nhỏ thường được điều hành bởi các công ty dịch vụ công ích hoặc các trung tâm của người khuyết tật không có nhiều kinh nghiệm trong giao thông vận tải, nên hết sức thận trọng nhằm đảm bảo rằng các loại xe nhỏ này đều được bảo dưỡng định kỳ và có lịch đón

khách hiệu quả. Thường thì chi phí sẽ tăng khi thực hiện các dịch vụ giao thông vận tải như vậy đối với tất cả mọi người, không chỉ riêng với người khuyết tật. Điều này đặc biệt đúng với các tuyến dịch vụ.

Tuy nhiên, các dịch vụ vận chuyển người khuyết tật và các tuyến dịch vụ đang được thực hiện bởi các công ty giao thông công cộng, đang tăng sử dụng lái xe riêng của mình hoặc hợp đồng với các công ty dịch vụ công ích hoặc tư nhân để thực hiện các dịch vụ này.

Với bất cứ ai thực hiện dịch vụ này, các lái xe cần được đào tạo để thích ứng với mọi nhiệm vụ của họ. Một điều rất quan trọng là các lái xe cần được đào tạo nhằm đảm bảo rằng họ sẽ nhạy cảm với các nhu cầu của người khuyết tật. Những khoá đào tạo như vậy bao gồm cả các cách giúp đỡ người khuyết tật sử dụng xe lăn lên xe và bảo vệ họ. Đào tạo lái xe cũng cần tập trung vào khía cạnh lái xe an toàn.

Những vấn đề khác cần xem xét khi tổ chức dịch vụ đưa đón tận nhà và tuyến dịch vụ bao gồm:

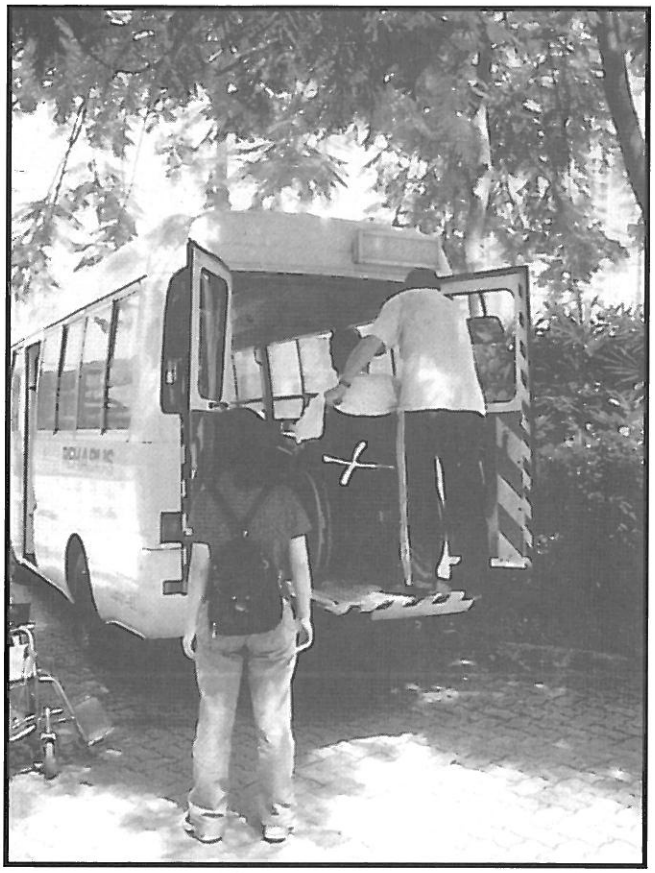
- Xây dựng các chính sách xác định khả năng thích hợp của hành khách, các chính sách đặt chuyến và thu phí hành khách.

- Xây dựng các chính sách nhân sự cho các lái xe ăn lương và tình nguyện và các nhân viên khác.

- Thiết kế dịch vụ và lập kế hoạch nhằm đảm bảo rằng các hành khách được đón một cách hiệu quả nhất. Sẽ có nhiều hành khách hơn được chuyên chở với chi phí thấp hơn cho từng chuyến đi nếu các điểm đón được "tập trung" hơn trong cùng khu vực hoặc dọc theo tuyến.

- Cần có các kế hoạch về tình trạng khẩn cấp nhằm đảm bảo mọi người đều biết phải làm gì trong trường hợp xảy ra tai nạn hoặc các trường hợp khẩn cấp khác. Kế hoạch cần có các hành động trong trường hợp xảy ra hoả hoạn, lũ lụt hoặc động đất.

- Đánh giá việc thực hiện bao gồm xác định các mục tiêu, thu thập và diễn giải thông tin nhằm xác định làm thế nào để cải thiện dịch vụ.



Hình 35: Một trong 74 xe buýt nhỏ có thể tiếp cận do Hội Phục hồi chức năng Hongkong điều hành ở 51 tuyến đường đã chọn.

Hình 36: Bậc thang phụ của xe tải phục vụ người khuyết tật giúp những hành khách bị khuyết tật có thể đi lại được.

Hình 37

Hình 38

Taxi trang bị đường dốc

Tại rất nhiều nước, thích hợp hơn là có hệ thống giao thông phục vụ tất cả các loại hành khách thay vì các hệ thống riêng biệt nhằm phục vụ các hành khách bình thường hoặc khuyết tật. Một ví dụ là taxi trang bị đường dốc. Loại phương tiện vận chuyển này có thể phục vụ mọi đối tượng hành khách nhưng cũng có thể điều chỉnh để ưu tiên người khuyết tật.

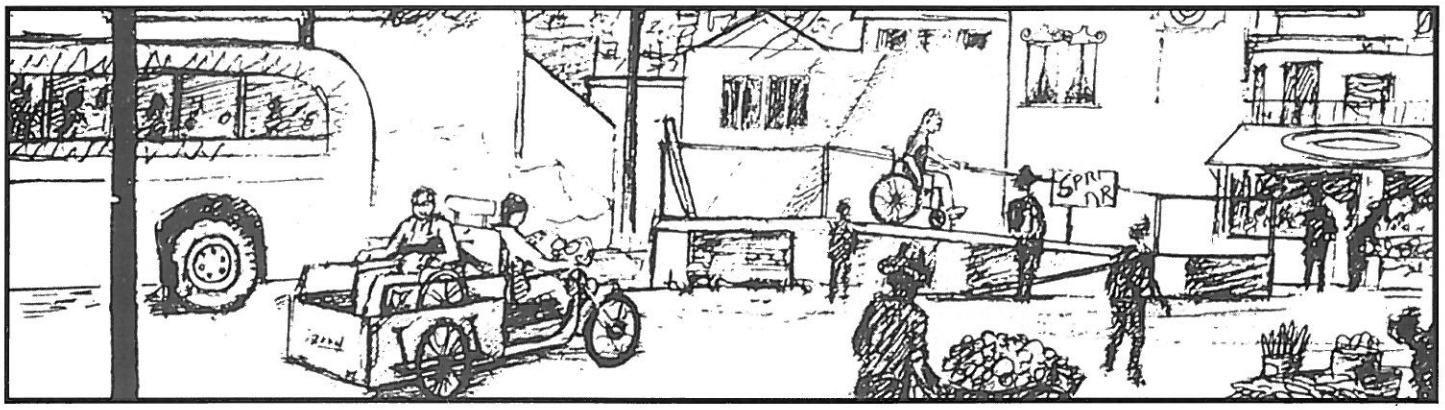
Hình 37 cho thấy một chiếc taxi trang bị đường dốc hoạt động ở San Francisco, Mỹ trong khi Hình 38 cho thấy một trong số 10.000 taxi trang bị đường dốc ở Luân Đôn, Anh. Taxi trang bị đường dốc có lẽ là biện pháp giao thông chính cho người khuyết tật ở Luân Đôn. Những loại phương tiện vận chuyển như vậy thường được sử dụng ở châu Âu, châu Á, Trung và Nam Mỹ.

Taxi trang bị đường dốc có thể phục vụ nhanh chóng ngay khi có điện thoại yêu cầu. Nếu có thể, chính quyền nên trợ giá cho người khuyết tật.

Hình 39

Tiếp cận môtô ba bánh

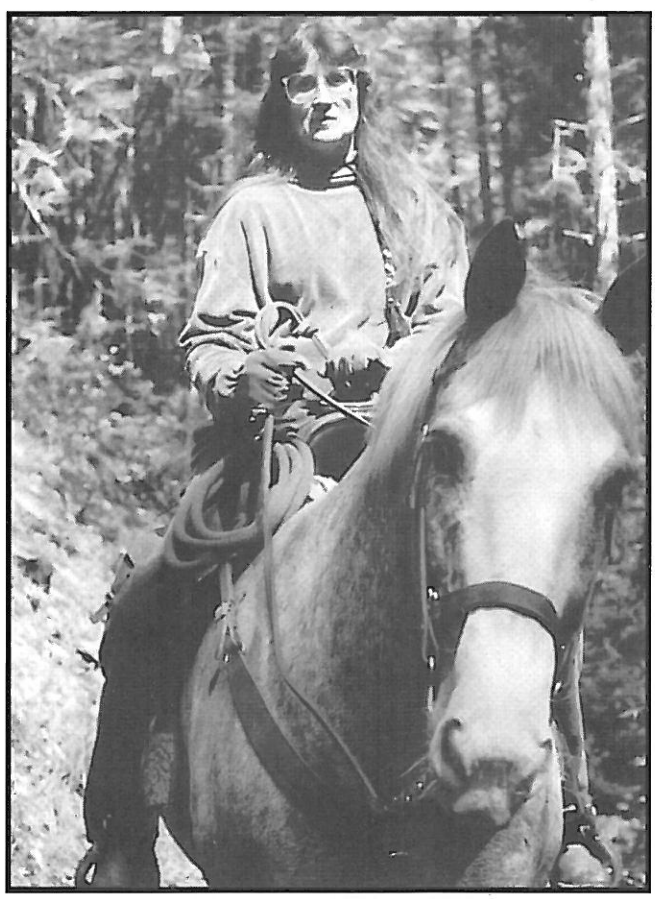
Hình 39 cho thấy các môtô ba bánh đã được cải tạo để người gặp khó khăn về đi lại có thể sử dụng. Các xe này được hãng Kepha Motorbikes ở Nairobi, Kenya chế tạo. Người ta dự định sửa đổi các môtô này hơn nữa để người sử dụng xe lăn có thể lên ngồi ngay phía sau người lái mà không cần phải chuyển sang chỗ ngồi thông thường. Các loại môtô như vậy có thể phục vụ dịch vụ đưa đón tận nhà với giá rẻ.



Hình 40: Quan điểm của nghệ sỹ về phương tiện ba bánh chuyên chở người khuyết tật liên tưởng tới điểm đỗ xe buýt có thể tiếp cận được.

Tiếp cận với ngựa

Trong một số trường hợp, sự sửa đổi yên cương có thể giúp những người có khó khăn trong di chuyển có thể cưỡi ngựa một cách dễ dàng. Hình 41 và 42 do một người sử dụng xe lăn tên là Joyce Blatherwick ở vùng nông thôn bang Montana, Mỹ chụp. Hình 41 cho thấy bà đang cưỡi ngựa với chiếc yên cương được thiết kế đặc biệt, còn hình 42 cho thấy một số điểm đặc biệt của chiếc yên cương này. Cần lưu ý rằng, chiếc yên cương này rất võng để tạo không gian cho đệm ngồi của người cưỡi ngựa. Các khoá dán loại Velcro ở các đai và phía dưới chỗ để chân sẽ giữ cho chân ở yên vị trí. Một tay quai được thêm vào phía sau chiếc yên để giúp cho việc trèo lên dễ dàng.



Hình 41

Hình 42

Luật và các hướng dẫn

Hình 43

Các nước trên thế giới đang bắt đầu có những hướng dẫn và quy định để hưởng ứng quá trình vận động của người khuyết tật. Hình 43 là trang bìa minh hoạ hướng dẫn bằng tiếng Tây Ban Nha và tiếng Nga cho việc tiếp cận với môi trường sẵn có do Viện An sinh xã hội Mê-hi-cô và Uỷ ban kiến trúc Mát-cơ-va phát hành. Hình 44, từ Santiago Chilê, công bố về Bộ Luật cho người khuyết tật trong đó bao gồm một số điều về giao thông tiếp cận. Tất cả các nước nên cân nhắc những bộ luật quy định về yêu cầu tiếp cận cho các trang thiết bị giao thông công cộng. Điều này sẽ là xuất phát điểm cho khung pháp lý toàn diện yêu cầu các phương tiện giao thông và môi trường sẵn có không có trở ngại gì đối với người khuyết tật.

Hình 44

Tiếp cận các loại hình giao thông khác

Xe buýt, ôtô ray hoặc các phương tiện đi lại nhỏ hơn chiếm phần lớn trong giao thông công cộng ở nhiều nước. Hướng dẫn này chỉ đề cập tới một số lĩnh vực khác mà người ta đang tìm cách tạo ra loại giao thông có thể tiếp cận được hơn.

- Các loại xe không có động cơ bao gồm xe đạp, xích lô , tất cả đều có thể được chế tạo để có thể tiếp cận hơn với người khuyết tật. Việc này có thể bao gồm cả sửa đổi kết cấu của bản thân xe hoặc lắp thêm phần rơ-moóc.

- Sân bay ngày càng trở nên tiếp cận được hơn tại nhiều nước trên thế giới, bao gồm cả sự gia tăng rất nhanh các biện pháp giúp đỡ người khuyết tật khi lên máy bay. Hình 45 minh họa việc sử dụng thang nâng loại nhẹ để giúp đỡ người khuyết tật sử dụng xe lăn để lên máy bay.

- Tàu phà và các loại tàu thuỷ chở khách khác cũng cần được tiếp cận hơn. Cần phải thiết kế lại lối lên tàu phà để loại bỏ các trở ngại và thiết kế lại cầu tàu cho đỡ dốc hơn khi thuỷ triều lên xuống.

Hình 45

TIẾP CẬN CÁC ĐÍCH ĐẾN CỦA CHUYẾN ĐI

Các đích đến của chuyến đi cần phải tiếp cận được để người già và những người khuyết tật có thể tiếp cận mà không bị phụ thuộc nhiều. Điều này có nghĩa là cần có các lối đi tiếp cận được từ điểm dừng xe tới các toà nhà hoặc các công trình công cộng khác.

Các toà nhà như vậy bao gồm các văn phòng cơ quan Nhà nước, tòa nhà thương mại, điểm dừng xe buýt và ga tàu hoả cuối cùng, trường học, các cơ sở y tế, nơi giải trí, nhà thờ. Khi đã tiếp cận được với toà nhà, cần có lối đi tiếp cận được qua cửa ra vào để đến được nơi cần đến bên trong toà nhà bao gồm phòng khán giả, thánh đường, văn phòng, nhà tắm, điện thoại công cộng, máy nước và các tiện ích công cộng khác.

Nhìn chung, các nguyên tắc áp dụng cho lối đi dẫn tới các điểm dừng xe có thể áp dụng cho phần bên trong toà nhà. Hình 46 cho thấy sự tiếp cận từ đường phố tới lối vào toà nhà ở San Francisco, Mỹ còn Sơ đồ 16 minh họa đường dốc bên trong nhà thờ. Trong mọi trường hợp, các đường dốc như vậy không được phép vượt quá độ dốc 1:12.

Các tiêu chuẩn sau được lựa chọn từ các quy định chi tiết của Đạo luật về người tàn tật của Mỹ. Chúng phản ánh việc sử dụng hiện nay nói chung tại Bắc Mỹ và đại đa phần các nước châu Âu:

Liên quan tới đường đi lại cho người sử dụng xe lăn và những người gặp khó khăn khi đi lại:

815mm: bề rộng tối thiểu để một chiếc xe lăn có thể đi qua (như cửa ra vào chẳng hạn), với lối đi rộng 915mm.

1525mm: bề rộng tối thiểu cho hai chiếc xe lăn cùng đi qua

1525mm: đường kính khoảng trống cho xe lăn quay được 180 độ

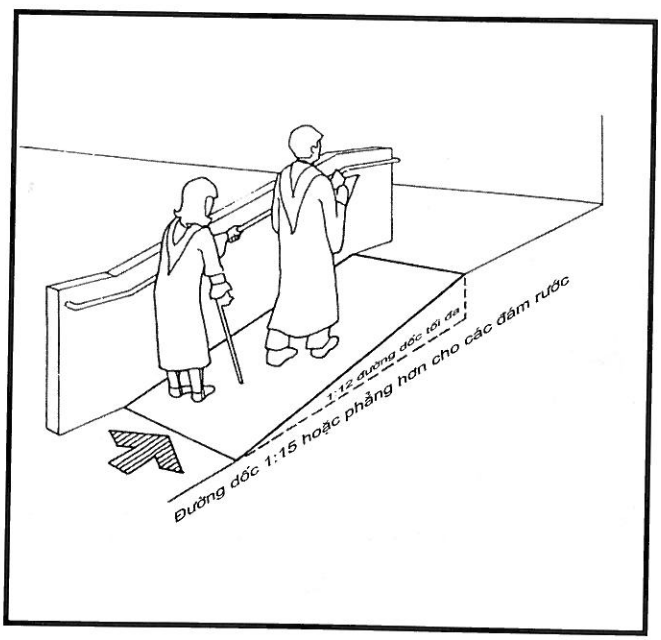
2030mm: khoảng thông thuỷ theo chiều thẳng đứng giữa đường đi và vật cản phía trên đầu (đặc

Hình 46

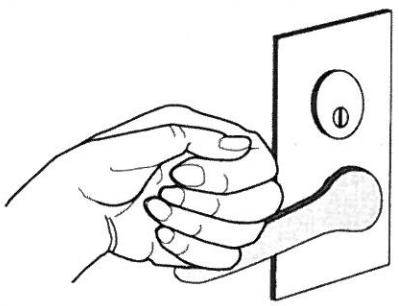
biệt quan trọng đối với người mù hoặc khiếm thị)

Các đường dốc phải có độ dốc không vượt quá 1:12. Chiếu nghỉ tại cuối hoặc đầu đường dốc cần phải bằng phẳng. Nếu đường dốc quá dài thì cần có chiếu nghỉ giữa chừng sau mỗi lần đi lên cao không quá 750mm. Mặt phẳng nghiêng của đường dốc cần có một bề mặt có màu tương phản và một bề mặt không bị trượt có thể nhận ra được. Các đường dốc cần có tay vịn bảo vệ.

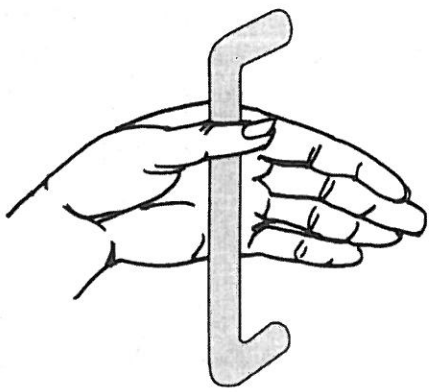
Đường dốc và các hành lang dẫn tới các toà nhà hoặc bên trong toà nhà không bị các vật cản nhô ra gây cản trở cho người mù hoặc người khiếm thị hoặc những người có khó khăn về đi lại.



Sơ đồ 16

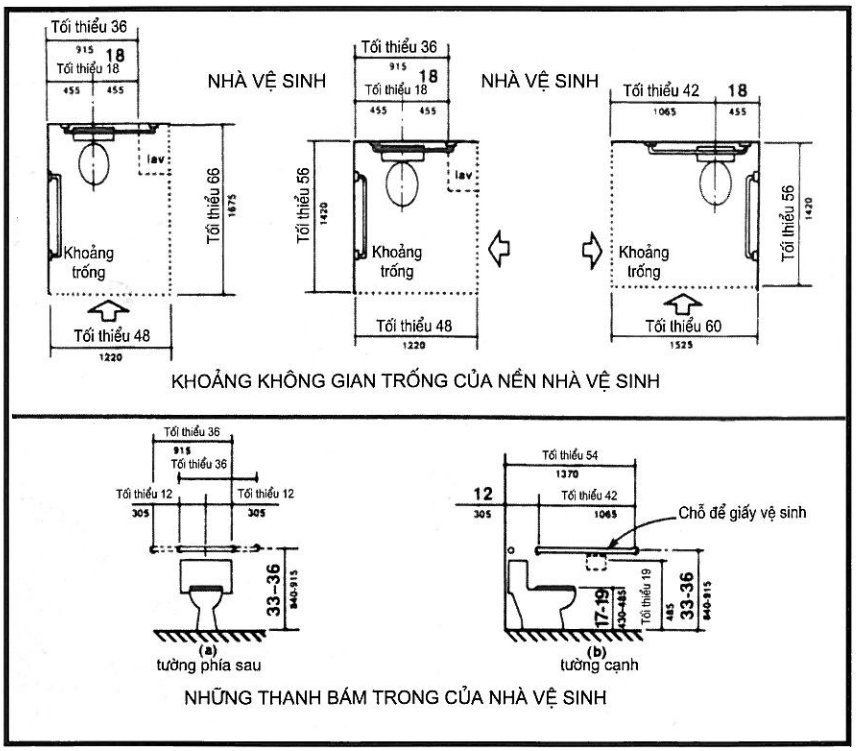


TAY NẮM NÀY CÓ THỂ TIẾP CẬN ĐƯỢC VÌ NÓ CÓ THỂ HOẠT ĐỘNG MÀ KHÔNG CẦN PHẢI NẮM CHẶT, KÉO MẠNH HOẶC XOÁY MẠNH



NẮM TAY NÀY CÓ THỂ TIẾP CẬN ĐƯỢC VÌ NÓ CÓ THỂ HOẠT ĐỘNG MÀ KHÔNG CẦN PHẢI NẮM CHẶT, KÉO MẠNH HOẶC XOÁY MẠNH

Sơ đồ 17



Sơ đồ 18

Liên quan tới buồng tắm

Sơ đồ 17 trích từ "Chỉ dẫn tiếp cận đối với công trình nhà và cơ sở hạ tầng" thuộc Đạo luật về người tàn tật của Mỹ (1991). Số to là đơn vị insơ còn số nhỏ là đơn vị mm. Nhìn chung, giá treo khăn tắm và để xà phòng cần cao cách mặt sàn không quá 1000mm. Cửa phòng tắm cần mở một cách dễ dàng.

Liên quan đến các biển báo và thông tin:

Các biển báo chữ to tương phản với nền và dễ đọc là vô cùng quan trọng đối với những người khiếm thị. Biển báo cần phải đặt cách mặt sàn một khoảng không đổi trong khoảng từ 1370mm đến 1675mm. Cần lưu ý tới các thông báo bằng âm thanh để giúp đỡ những người mù hoặc những người khiếm thị. Thông tin cũng cần phải ở nhiều dạng khác nhau bao gồm ngôn ngữ ký hiệu, máy telex dành cho người điếc, nghễnh ngãng hoặc khiếm thính, hoặc chữ nổi trên các biển báo để giúp đỡ những người mù hoặc những người khiếm thị.

Liên quan đến cửa và lối ra vào

Cửa ra vào cần mở dễ dàng để người sử dụng xe lăn hoặc những người tàn tật khác có thể thao tác được. Tay nắm cửa cần phải to và dễ nắm.

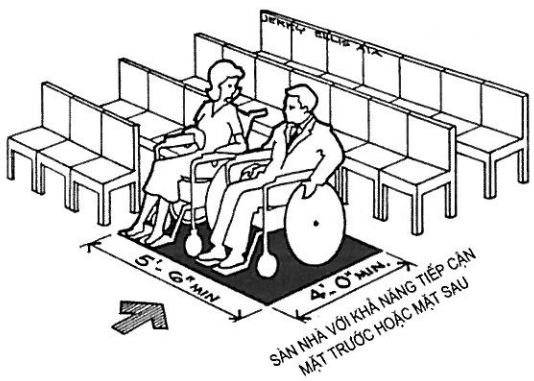
Sơ đồ 18 minh họa hai loại tay nắm cửa tiếp cận: dạng công xon hoặc vòng móc. Lối vào với cửa quay bé sẽ ngăn cản người tàn tật trừ khi có cổng hoặc lối đi tiếp cận.

Liên quan tới giáo đường hoặc phòng nghe nhạc

Giáo đường và những nơi làm lễ cũng như các phòng nghe nhạc cần phải có lối vào tiếp cận được với lối đi giữa các hàng ghế phải rộng tối thiểu là 915mm. Vị trí chỗ ngồi cho xe lăn cần bố trí rải rác trên toàn mặt bằng. Nếu sử dụng ghế ngồi, một số hàng nên bớt ghế dành không gian cho xe lăn như minh hoạ trong Sơ đồ 19. ít nhất một số

chỗ ngồi cần có đệm tựa dành cho những người có vấn đề với lưng và viêm khớp. Cần có một khu vực được thông gió tốt cho những người bị dị ứng với các mùi hoá chất.

Phần này đã cung cấp thông tin ngắn gọn về tiếp cận các toà nhà công cộng, nhà thờ- những nơi đến thường xuyên của phần lớn dân chúng trên toàn thế giới. Cùng với các phần khác của hướng dẫn này, các trang này chỉ giới thiệu vấn đề. Bạn đọc nên tìm hiểu các tài liệu tài liệu tham khảo in ở cuối sách để có thêm thông tin.



Sơ đồ 19

Hình 47: Đường tiếp cận trong khuôn viên một bệnh viện lớn ở thủ đô Mê-hi-cô giúp người khuyết tật vận động có thể đi tới ga tàu điện ngầm gần nhất.

Hình 48: Đường tiếp cận tạm thời ở trụ sở chính của Quận tây bắc Mát-cơ-va.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Về việc tổ chức

Có rất nhiều tổ chức của người tàn tật trên quy mô quốc tế, quốc gia ở hầu khắp các nước trên thế giới.. Có 3 tổ chức quốc tế nổi tiếng là:

Disabled Peoples' International

101-7 Evergreen Place

Winnipeg, Manitoba R3L 2T3, Canada

Fax: (204) 453-1367

Email: dpi@dpi.org

Mobility International USA

P.O Box 10767

Eugene, Oregon 97440, USA

Fax: (541) 343-6812

Email: info@miusa.org

Web: www.miusa.org

World Institute on Disability

510-16th Street Suite 100

Oakland, California 94612, USA

Fax: (510) 763-4109

Email: wid@wid.org

Web: www.wid.org

Tiếp cận vỉa hè và lối đi bộ

Một số minh họa được trích từ "Chỉ dẫn thiết kế lối đi bộ tiếp cận". Để xin bản in, liên hệ:

Mike Clulow

Alberta Transportation and Utilities

Twin Atria Building, tầng 2

4999-98th Avenue

Edmonton, Alberta T6B 2X3, Canada

Fax: (403) 427 0783

Email: mclulow@tu.gov.ab.ca

Để có thêm thông tin về lối đi không lát vỉa, liên hệ với:

Whole Access

517 A Lincoln Avenue

Redwood City, Caliornia 94016, USA

Fax: (650) 369-5242

Email: Waccess@aol.com

Waccess@usa.net

Để có thông tin về ổn định đất đắp, liên hệ với:

Julie Stasinowski

P.O.Box 641

Pleasant Grove, California 95668, USA

Fax: (916) 383 6014

Email: jstasino@hmh.com

Thông tin về các hội thảo quốc tế về xây dựng đường giao thông, liên hệ với:

World Road Association, PIARC

Le grande Arche Paroi Nord, niveau 8

92055 La Defense cedex, France

Fax: (33-1) 49 00 02 02

Email: piarc@pratique.fr

Tiếp cận điểm dừng xe và xe

Độc giả có thể xin bản tóm tắt của C.G.B.Mitchell's về các công trình giao thông tiếp cận, với địa bàn tập trung là Bắc Mỹ và châu Âu, có tựa đề "Tiếp cận hệ thống giao thông và dịch vụ: sự soát xét trên bình diện quốc tế." Một ấn phẩm khác của Tom Geehan có tựa đề "Cải thiện thông tin giao thông: Chỉ dẫn thiết kế đối với giao thông tiếp cận" thảo luận về hệ thống thông giao thông tin nghe nhìn có thể giúp đỡ người khuyết tật. Có thể lấy hai ấn phẩm này qua địa chỉ sau:

Barbara A.Smith

Transportation Development Centre

800 René, Lévesque Blvd. West, 6th floor

Montreal, Quebec H3B 1X9, Canada

Fax: (514) 283-7158

Email: smithb@tc.gc.ca

Hệ thống bán hàng các loại phương tiện đi lại tiếp cận, thiết bị và các dịch vụ

Community Transportation Association of America (CTAA)

1341 G Street, NW, Suite 600

Washington, DC 20005, USA

Fax: (202) 737 -9197

Email: ctaa@ctaa.org

Web: www.ctaa.org

Community Transport Association UK

Highbank, Halton Street, Hyde

Cheshire SK14 2NY, United Kingdom

Fax: (44-161) 366-6685

Email: cta.man@dial.pipex.com

Dành cho các viện nghiên cứu ở các nước quan tâm tới cải thiện giao thông tiếp cận cũng như một danh sách các nhà bán hàng gồm phương tiện giao thông tiếp cận, thiết bị tiếp cận ở Vương quốc Anh và Tây Âu, liên hệ:

C G B (Kit) Mitchell

17 Tavistock Road

Fleet, Hampshire GU13 8EH, United Kingdom

Fax: (44-1252) 815-920

Email: 101326.2263@compuserve.com

Thông tin về tài liệu giao thông tiếp cận ở Canada, liên hệ với:

Ling Suen

ICSA Inc

8 Riverside Drive, Suite 1004

St. Lambert, Quebec J4S 1Y5, Canada

Fax: (450) 466-4305

Email: suenlicsa@aol.com

Thông tin tình hình ở Mêhicô, liên hệ với:

Maria Eugenia Antunez

Cerrada de Cortés #86-1

Colonia Tlacopac San Angel

01040 México, D.F., México

Fax: (52-5) 661-49-09

Email: maruantu@mail.internet.com.mx

Về thang nâng, liên hệ với:

Ricon Corporation (nhà sản xuất thang nâng và phương tiện đi lại có đường dốc)

12450 Montague Street

Pacoima, California 91331, USA

Fax: (818) 890-3354

Web: www.riconcorp.com

Về xe buýt sàn thấp, liên hệ với

Ann Frye

Mobility Unit

Department of Environment, Transport and the Regions

Great Minster House

76 Marsham Street

London SW1P 4DR, United Kingdom

Fax: (44-171) 890-6102

Email: frye.mu.detr@gtnet.gov.uk

Hoặc với:

Maryvonne Dejeammes

INRETS

25 avenue Francois Mitterand, Case 24

69675 Bron Cedex, France

Fax: (33-4) 72142360

Email: maryvonne.dejeammes@inrets.fr

Thông tin về sử dụng sân ga cho một số tiếp cận đặc biệt, xin liên hệ:

Access Exchange International (AEI)

112 San Pablo Avenue

San Francisco, California 94127, USA

Tel: (415) 661-1543

Email: globalride-sf@worldnet.att.net

Hoặc ở Nga:

Valeria Sviatkina

Konakovskii proezd 6-1-58

125439 Moscow, Russia

Fax: (7-095) 452-30-92

Thông tin về thang nâng loại nhẹ cho tiếp cận tàu hoả và máy bay, xin liên hệ:

Chari Smith

Adaptive Engineering Ltd

3604 Burnsland Road, S.E

Calgary, Alberta T2G 3Z2, Canada

Fax: (403) 243-9455

Email: lift@adaptive.ab.ca

Thông tin tiếp cận hệ thống tầu hoả, xin liên hệ:

Paul Fichera

San Francisco Municipal Railway

949 Presidio Avenue

San Francisco, CA 94115, USA

Fax: (415) 923-6307

Email: mvillena@puc.sf.ca.us

Ấn bản về giao thông tiếp cận với điểm nhấn về các dịch vụ "vận chuyển NTT" tận nhà, liên hệ với:

Project ACTION

700-13th Street NW, Suite 200

Washington, DC 20005, USA

Fax: (202) 347-4157

Web: projectaction.org

Thông tin về các tuyến dịch vụ, liên hệ **Access Exchange International** (ở trên)

Thông tin thêm về giao thông tiếp cận ở Hồng Kông, xin liên hệ:

Joseph Kwan

Environmentat Advisory Service

ReHabAid Center, G/F, Core S

Hong Kong Polytechnic University

Hunghom, Kowloon, Hong Kong, PRC

Fax: (852) 2364-3327

Email: rcha@hklink.net

Thông tin về taxi có cầu dẫn ở Luân Đôn, xin liên hệ:

Barry Widdowson

London Taxis International

Holyhead Road

Coventry, W.Midlands CV5 8JJ, United Kingdom

Fax: (44-1203) 572-001

Thông tin về tiếp cận xe ba bánh, xin liên hệ

Kepha Motobikes

P.O.Box 7627

Nairobi, Kenya

Fax: (254-2) 44-60-65

Thông tin về yên cương tiếp cận, xin liên hệ

Joyce Blatherwick

16485 Roman Creek Road

Frenchtown, Montana 59834, USA

Fax: (406) 523-4371

Thông tin về giao thông đường thuỷ tiếp cận, xin liên hệ:

Katherine McGuinness

KMA/TAMS Inc

38 Chauncy Street

Boston, Massachusetts 02111, USA

Fax: (617) 482-0642

Email: kmcguinness@tamconsultants.com

Tiếp cận đích đến các chuyến đi

Thông tin về tiếp cận nhà và cơ sở hạ tầng, độc giả có thể xin bản Chỉ dẫn tiếp cận ADA theo địa chỉ:

US Architectural and Transportation Barriers

Compliance Board

1331 "F" Street, NW, Suite 1000

Washington, DC 20004, USA

Fax: (202) 272-5447

Ghi chú: Bản tiếng Anh của cuốn tài liệu này có thể tìm trên trang Web:

www.globalride-sf.org

Tài liệu hướng dẫn bằng tiếng Việt được xuất bản với sự đồng ý của AEI & hỗ trợ của

HỘI TRỢ GIÚP NGƯỜI TÀN TẬT VIỆT NAM - VNAH/USAID

Địa chỉ: 51C VĂN MIẾU - HÀ NỘI

ĐT: 04 747 3000 - Fax: 04 823 7444 - E-mail: vnah3@vnn.vn

USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

VNAH&