

TẠO RA SỰ TIẾP CẬN

THÚC ĐẨY VÀ LẬP KẾ HOẠCH
GIAO THÔNG CHO MỌI NGƯỜI

Ấn Phẩm của
Cơ Quan Trao Đổi
Quốc Tế về
Tiếp Cận



TẠO RA SỰ TIẾP CẬN

(MAKING ACCESS HAPPEN)

Tài liệu hướng dẫn
cho những người vận động và lập kế hoạch
trong lĩnh vực này

CÁCH THỨC THỨC ĐẨY VÀ LẬP KẾ HOẠCH TIẾP CẬN
CHO NGƯỜI TÀN TẬT VÀ NGƯỜI CAO TUỔI
ĐỐI VỚI Ô TÔ BUÝT, TÀU HOẢ, TAXI
VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI KHÁC



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

(LƯU HÀNH NỘI BỘ)

MỤC LỤC

GIỚI THIỆU	3
NHỮNG AI ĐƯỢC THỤ HƯỞNG LỢI ÍCH TỪ HỆ THỐNG GIAO THÔNG TIẾP CẬN	4
THỨC ĐẨY GIAO THÔNG TIẾP CẬN	5
Thức đẩy có hiệu quả: Khi nào?	6
Thức đẩy có hiệu quả: Ai?	7
Thức đẩy có hiệu quả: Bằng cách nào?	9
Câu chuyện điển hình	13
Mỗi người cần trở thành một nhà vận động cho giao thông tiếp cận	16
Sự thúc đẩy từ các tổ chức khác có liên quan	16
Chính phủ	16
Bộ Giao thông và các cơ quan quản lý	16
Những người lái xe buýt, phụ xe, những cán bộ ngành đường sắt	16
Câu chuyện điển hình	17
Những nhà sản xuất và bán hàng	18
Các viện nghiên cứu và các nhà học giả	18
Các kiến trúc sư	18
Các nguồn tài trợ	18
LẬP KẾ HOẠCH GIAO THÔNG TIẾP CẬN	19
Lập kế hoạch một cách hiệu quả: Ai lập?	20
Câu chuyện điển hình	22
Lập kế hoạch có hiệu quả: Thế nào?	23
Một số bước để bắt đầu quá trình lập kế hoạch	23
Những hoạt động để triển khai kế hoạch	23
Câu chuyện điển hình	24
Trong quá trình lập kế hoạch, có thể gặp phải những sự phản đối	28
Curitiba, Brazil. Một quá trình lập kế hoạch thành công	29
CÁC NGUỒN THAM KHẢO	30

GIỚI THIỆU

Mục đích của tập tài liệu hướng dẫn này là để hỗ trợ những cá nhân và cơ quan trên thế giới cùng phối hợp với nhau để thiết kế các hệ thống giao thông công cộng cho hành khách là người tàn tật có thể tiếp cận sử dụng.

♦ “Hành khách tàn tật”, bao gồm người bị tật vận động như người sử dụng xe lăn, nạng, gậy và khung hỗ trợ hoặc những người bị những dạng tàn tật mà không thể nhận biết được như những người bị bệnh thấp khớp. Hành khách bị tàn tật có thể bị những khiếm khuyết về cảm xúc/giác quan (như những người bị mù hoặc khiếm thị hoặc những người bị điếc, nghễnh ngãng hoặc khiếm thính) hoặc những người tàn tật về nhận thức.

♦ “Giao thông công cộng” bao gồm việc đi lại bằng xe buýt, xe tải, tàu hỏa, taxi và các loại xe nhỏ, cũng như các phương tiện vận chuyển hàng hải hoặc hàng không được sử dụng tại các khu vực đô thị hoặc nông thôn hoặc giữa thành phố với các vùng quê. Những phương tiện vận tải như vậy sẽ mang tính “tiếp cận” khi được thiết kế và vận hành theo một cách thức mà những hành khách ở các độ tuổi khác nhau, giới tính khác nhau, khổ người khác nhau và khả năng khác nhau đều có thể sử dụng được hệ thống giao thông công cộng đó.

♦ Mọi người và cơ quan hữu quan cần phải phối hợp với nhau để xây dựng một hệ thống giao thông mang tính tiếp cận được cho tất cả mọi hành khách. Những bên “đối tác” khác nhau này sẽ thúc đẩy và lập kế hoạch tiếp cận đối với hệ thống giao thông công cộng. Họ sẽ tạo ra được sự thay đổi về khả năng tiếp cận của người tàn tật với các công trình công cộng cũng như hệ thống giao thông công cộng. Những cá nhân và cơ quan đó bao gồm người tàn tật, tất cả các hành khách hưởng lợi từ việc thiết kế toàn diện, những công ty xe buýt và những công ty vận tải các loại, lái xe buýt và xe tải loại vừa và nhân viên bán vé, nhân viên đường sắt và cán bộ công nhân viên trong ngành vận tải hoặc các công trình công cộng hoặc các Bộ, cơ quan có chức năng lập kế hoạch. Rất nhiều cá nhân và các tổ chức khác có tham gia trong lĩnh vực

này và cần tiến hành các hoạt động để làm sao các hệ thống giao thông công cộng ngày càng có thể sử dụng được hơn đối với mọi người.

Chúng tôi thấy rằng nội dung của tài liệu này sẽ hữu ích cho tất cả các bên có liên quan. Những người vận động/tham vấn trong lĩnh vực này cần hiểu hơn quá trình lập kế hoạch, và những nhà lập kế hoạch cũng như những viên chức trong ngành giao thông vận tải cần biết được nhiều hơn về cách thức họ có thể cùng tham gia trong quá trình thúc đẩy sự tiếp cận giao thông công cộng cho mọi người.

Các quốc gia trên thế giới đều có những đặc điểm khác nhau về sự phát triển, điều kiện địa lý, khí hậu, hệ thống đường giao thông, quy mô và loại hình các phương tiện vận tải. Cũng như thế, cấu trúc của những hệ thống giao thông công cộng và các quy định có liên quan cũng khác nhau, tạo nên sự đa dạng trong điều kiện đi lại, sự tiện nghi và độ an toàn. Trong khi một cuốn sách hướng dẫn như thế này có thể cung cấp những thông tin giới thiệu hữu ích về vấn đề tiếp cận, chúng tôi cũng biết rằng mỗi quốc gia đều có những hoàn cảnh và điều kiện khác nhau. Nếu một số mục trong cuốn hướng dẫn này không phù hợp với điều kiện áp dụng của một nước nào, chúng tôi hy vọng rằng những phần còn lại sẽ hữu ích với điều kiện ở quốc gia đó.

Cuốn sách hướng dẫn này đề cập đến nhiều ý tưởng cho việc thúc đẩy và lập kế hoạch xây dựng hệ thống giao thông tiếp cận. Tuy nhiên, xin lưu ý rằng, các bên liên quan sẽ có những trách nhiệm khác nhau trong công việc này. Những ý tưởng trong cuốn sách hướng dẫn này không có nghĩa là cần phải được áp dụng ngay lập tức, hoặc bởi tất cả các bên liên quan nói trên. Ở đây, đòi hỏi phải có việc phối hợp cùng với nhau. Người dân, nhà lập kế hoạch, những nhà quản lý trong lĩnh vực giao thông vận tải phải phối hợp với nhau. Điều quan trọng là không được nản chí trước những giai đoạn khác nhau trong việc thúc đẩy và lập kế hoạch tiếp cận cho mọi người, tuy nhiên, nên tiến hành dần dần, từng bước một.

Tài liệu hướng dẫn này chỉ là phần giới thiệu. Để hiểu thêm thông tin về từng lĩnh

vực cụ thể, hãy xem phần Nguồn tham khảo/hỗ trợ ở trang từ 26 - 29. Phần này sẽ giúp các bạn biết được nguồn tham khảo/hỗ trợ để giúp đỡ các bạn “tạo ra sự thay đổi trong tiếp cận” tại đất nước của bạn.

Tổ chức trao đổi tiếp cận quốc tế (AEI) là một tổ chức phi chính phủ, phi lợi nhuận được thành lập tại Mỹ. AEI có trụ sở ở San Francisco, tiểu bang California và có trên 12 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực thúc đẩy giao thông tiếp cận cho tất cả mọi người trên toàn thế giới. AEI chú

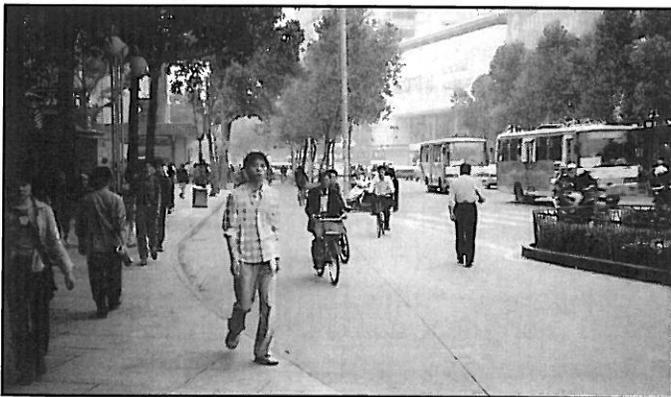
trọng đặc biệt vào những khu vực mà gần đây bắt đầu triển khai các hoạt động hướng tới việc thiết kế tiếp cận cho hệ thống giao thông công cộng ở nước đó. Do đó, chúng tôi tập trung vào khu vực Châu á, châu Mỹ La tinh, Đông Âu và châu Phi hơn là các nước ở Tây Âu và Bắc Mỹ nơi mà họ đã có một hệ thống giao thông tương đối mang tính tiếp cận cho tất cả mọi người.

Tác giả của quyển sách hướng dẫn này là Tom Richkert, Giám đốc điều hành của AEI. Trước khi thành lập tổ chức AEI, tác giả đã từng là Nhà quản lý các dịch vụ tiếp cận của Cơ quan vận tải công cộng San Francisco.

NHỮNG AI ĐƯỢC HƯỞNG LỢI TỪ HỆ THỐNG GIAO THÔNG TIẾP CẬN

Trong những năm gần đây, ngày càng có nhiều sự quan tâm chú ý trên toàn thế giới về lĩnh vực giao thông tiếp cận. Có rất nhiều lý do cho xu hướng toàn cầu này, nhưng có lẽ lý do quan trọng nhất là những yếu tố thiết kế đa dạng và các cách thức vận hành có lợi cho người tàn tật thì cũng có xu hướng có lợi cho mọi người khác.

◆ Việc phân chia các làn đường bằng các đường ranh giới trên phố giữa người đi bộ, người đi xe đạp và xe cơ giới đều mang lại sự an toàn hơn cho việc sử dụng chúng. Việc này có lợi cho tất cả mọi người, nhưng đặc biệt là nó hỗ trợ cho người đi bộ là người tàn tật.



Hình 1: Các làn dành riêng cho xe có động cơ và xe không động cơ tại Foshan Trung Quốc, giúp bảo đảm an toàn cho mọi người.

◆ Khi một người lái xe buýt nhỏ (Trong tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 7271-2003 về phân loại ô

tô, loại xe này có tên là xe buýt nhỏ) hoặc taxi dừng xe và chờ một hành khách sử dụng gậy lên xe và tìm một chỗ ngồi, người lái xe đó đã tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách tàn tật đó được sử dụng phương tiện. Không những thế, tất cả hành khách khác trên xe cũng được hưởng lợi từ thái độ nhã nhặn, lịch sự và cảm giác an toàn từ phía người lái xe.



Hình 2: Hành khách đang lên hệ thống Xe buýt Nhanh (BRT) tại Curitiba, Brazil.

◆ Khi một người lái xe buýt thông báo những điểm dừng quan trọng nhất cho hành khách, người mù được hưởng lợi nhiều nhất, nhưng các hành khách khác cũng được thông báo về thông tin quan trọng đó.

◆ Khi một người đi xe lăn lên xe buýt có sàn thấp/ngang với mặt đường, họ có thể lên được

xe/sử dụng phương tiện một cách dễ dàng, trong khi có thể họ không lên xe được ở xe có đường có dốc. Không chỉ có họ, các hành khách khác cũng có thể lên/xuống xe buýt một cách nhanh chóng hơn và thuận tiện hơn.

- ◆ Các tay vịn trên xe buýt, tàu hoả được sơn màu vàng sáng sẽ đặc biệt có lợi cho hành khách bị khiếm thị, nhưng nó cũng có lợi cho tất cả hành khách khác muốn nhanh chóng tìm được chỗ để bám tay khi lên ô tô hoặc tàu hoả.
- ◆ Những biển báo đặt đúng chỗ có thể đặc biệt hữu dụng trong việc hướng dẫn một người khiếm

thính lên xe buýt hoặc lên tàu hoả tại ga chính, nhưng nó cũng rất quan trọng đối với du khách hoặc những người nào chưa quen thuộc với ga chính đó.

Nói cách khác, mọi người đều có lợi. Nhiều khi lợi ích xuất phát từ một **qui định vận hành**: xe buýt đỗ một cách an toàn tại điểm dừng, hoặc thông báo (tên) các điểm dừng quan trọng trên tuyến đường. Nhiều khi lợi ích xuất phát từ đặc điểm **thiết kế tiếp cận**: như việc sơn các tay nắm bằng màu sáng, phản quang, tạo ra đường dốc/hoặc đóng xe buýt có sàn thấp, hoặc lắp đặt những biển báo đúng, với chữ in to tại những địa điểm thuận tiện.

THỨC ĐẨY GIAO THÔNG TIẾP CẬN

Giao thông tiếp cận không chỉ đơn thuần là việc thay đổi một số nội dung thiết kế của phương tiện giao thông. **Để thực sự tiếp cận được, các phương tiện giao thông công cộng cần phải an toàn, tin cậy và có giá cả hợp lý cho người có nhu cầu sử dụng.** Sự tiếp cận vật thể, độ an toàn, độ tin cậy và giá cả phù hợp phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác. Ví dụ, nó phụ thuộc vào các quyết định về chính sách ở địa phương, như các chính sách khuyến khích sử dụng vận tải công cộng hơn là phương tiện cá nhân, hoặc nó quyết định về mức độ phục vụ trên xe buýt hay giá vé. Môi trường vật thể là một yếu tố khác, bao gồm các vấn đề mật độ giao thông, tắc nghẽn, và địa lý. Và lãnh đạo của các cơ quan giao thông vận tải sẽ đóng vai trò quyết định rất lớn vì họ có thể tạo ra (hoặc không) sự lãnh đạo/quản lý tốt ngành của mình, giúp đào tạo/bồi dưỡng nhân lực và đưa ra cách thức cũng như chất lượng của dịch vụ.

Tất cả các yếu tố trên dẫn đến một phạm vi lớn hơn, trong đó phải có quy định về thiết kế tiếp cận và các đặc điểm tiếp cận. Do đó, **“Sự đi lại cho mọi người”** là một khái niệm có thể thu hút sự quan tâm của công chúng khi chính phủ và ngành giao thông cố gắng cải thiện vấn đề đi lại cho mọi người dân, chứ không riêng gì người bị tàn tật.

Ví dụ, cách thức vận hành một hệ thống giao thông cũng quan trọng như thiết kế phương tiện

giao thông như thế nào. Để tận dụng các đặc tính tiếp cận như: sàn xe thấp hoặc có tay vịn sơn màu sáng, điều cũng cần thiết là các xe buýt cần được vận hành một cách an toàn, dừng lại một cách an toàn tại các điểm dừng xe buýt để hành khách lên và xuống xe. Các đặc điểm thiết kế tiếp cận sẽ không giúp ích gì được cho hành khách nếu họ phải lên xe bằng cách nhảy lên khi nó đang chạy hoặc vượt qua những làn đường đầy xe cộ để có thể lên được xe. Những xe buýt vận hành một cách an toàn không chỉ giúp cho tiếp cận dễ hơn, mà còn giúp giảm số vụ tai nạn hoặc ca chấn thương và cuối cùng là giảm đáng kể số lượng người bị tàn tật do tai nạn giao thông gây ra.



Hình 3: REDI, một liên minh của các nhà vận động chính sách tại Buenos Aires, Brazil.

Hệ thống giao thông công cộng an toàn, đáng tin cậy và giá cả phải chăng sẽ tăng khả năng tiếp cận cho người bị tàn tật đồng thời

đó cũng tạo điều kiện cho phụ nữ, trẻ em và người cao tuổi sử dụng những phương tiện này. Vì lý do trên, các tổ chức phi chính phủ hỗ trợ người tàn tật cần phối hợp với các bên liên quan, bao gồm những tổ chức đang hỗ trợ cho người có thu nhập thấp, phụ nữ hoặc trẻ em có nhu cầu đi lại tới trường học. Họ cũng cần phối hợp với những người ủng hộ giao thông không trang bị động cơ (như là đi bộ an toàn hay xe đạp) để có những làn đường an toàn, dễ tiếp cận hơn từ nhà đến điểm dừng xe buýt.

Và các tổ chức NGO về người tàn tật cần phối hợp với những người ủng hộ “giao thông bền vững”, là những người ưu tiên phát triển, sử dụng giao thông công cộng hơn là xây dựng những con đường xa lộ dành cho những người khá giả hơn và có ô tô riêng. Tại rất nhiều nước, hệ thống giao thông công cộng đang giảm đi vì nguồn lực được chuyển qua xây dựng đường xa lộ, cao tốc. Giao thông sẽ ngày càng trở nên tắc nghẽn hơn và lưu thông chậm (cùng với tất cả các loại giao thông khác), trong khi đó thì người nghèo, bao gồm cả người tàn tật nghèo, phải ra sống xa dần các khu trung tâm và do đó phải di chuyển xa hơn và mất nhiều thời gian hơn để đến chỗ làm.

THỨC ĐẨY HIỆU QUẢ: KHI NÀO?

◆ Lúc nào cũng cần thúc đẩy vấn đề tiếp cận cho mọi người. Tuy nhiên có một số dịp rất thuận lợi để cân nhắc vấn đề thiết kế tiếp cận cho các hệ thống giao thông công cộng hoặc các đường đi tiếp cận dành cho khách bộ hành (lề đường dành cho khách bộ hành, dốc trượt cho xe lăn tại các ngã tư v.v...). Sau đây là một số dịp như thế:

◆ Khi thông qua/ban hành khung pháp lý hoặc luật quốc gia, các cấp địa phương cần yêu cầu, hoặc tối thiểu là khuyến khích đưa người tàn tật vào nhóm đối tượng/khách hàng của hệ thống giao thông công cộng.

◆ Khi cần tăng thêm các qui định về giao thông công cộng. Tại rất nhiều quốc gia, việc thiếu quy định dẫn tới lương của lái xe buýt được lấy trực tiếp từ tiền vé của hành khách, điều này làm các lái

xe thực hiện công việc với độ an toàn thấp. Việc giải quyết được vấn đề đi lại an toàn cho hành khách tàn tật tạo ra cơ hội để giải quyết các vấn đề lớn hơn là đưa ra những quy định tốt hơn về giao thông cho mọi hành khách.

◆ Khi dự định xây dựng các cơ sở hạ tầng tiên nghi mới. Cần phải nêu ra một số câu hỏi sau đối với bất cứ kế hoạch hoặc dự án nào: Liệu nó có kế hoạch làm các đường đi bộ tiếp cận được, an toàn và đầy đủ, hay có làn đường dành riêng cho người đi bộ? Liệu nó có làm cho giao thông công cộng trở thành một lựa chọn thay thế tốt cho những ô tô cá nhân? Liệu nó có thúc đẩy việc sử dụng các loại hình giao thông không có động cơ, như là xe đạp hoặc đi bộ? Liệu các công trình hạ tầng tiên nghi mới có tiếp cận được với mọi người?

Những dự án như vậy có thể bao gồm:

a. Các dự án của Chính phủ như là hệ thống đường ray, đường bộ thông thường hoặc xa lộ cần có các phần đường cho người đi bộ và những điểm dừng hoặc những bến cuối cùng có khả năng tiếp cận. Những ví dụ khác như các dự án xây dựng mới hoặc cải tạo vỉa hè và đường dành cho người đi bộ hoặc xây lại đường trong thành phố với mục đích làm giảm tốc độ cao nguy hiểm của xe.

b. Các công trình về thương mại như các siêu thị/cửa hàng mới hoặc các dự án nhà ở. Khách hàng là người cao tuổi hoặc người tàn tật có thể không tiếp cận và mua sắm tại các cửa hàng này được nếu như nó không có đường tiếp cận cho họ.



Hình 4: Cầu Vượt đường tàu hỏa không tiếp cận được.

c. Những dự án được tài trợ bởi các ngân hàng phát triển lớn hoặc các tổ chức quốc tế như là Ngân hàng Thế giới, Ngân hàng phát triển liên Mỹ, hoặc Ngân hàng Phát triển á châu. Đây là những dự án về các cơ sở hạ tầng và các hệ thống giao thông.

Ví dụ: Ngân hàng Phát triển liên Mỹ đã giúp tài trợ cho Curitiba, Brazil hệ thống xe buýt tốc hành (BRT) hoàn toàn có thể tiếp cận được (và được nhân rộng tại Quito, Ecuador và Bogota, Cô-lôm-bi-a). Ngân hàng liên Mỹ đã cho Bang Sao Paulo, Brazil vay số tiền là 120 triệu đô la Mỹ để thực hiện những dự án bao gồm xây dựng hoặc nâng cấp 80 bến xe buýt với những điều kiện cho người tàn tật tiếp cận. Và Ngân hàng Thế giới cũng đã bắt đầu nhìn nhận những vấn đề liên quan đến người tàn tật trong các chính sách giao thông đô thị của mình.

◆ Khi đến thời điểm thay thế hoặc phát triển đoàn xe buýt, toa tàu hoả, taxi, xe buýt giá rẻ, xích lô có động cơ và các phương tiện khác. Các dự án trang bị phương tiện giao thông mới để thay thế cái cũ, để giảm ô nhiễm hoặc tắc đường, hoặc để nâng cấp hệ thống giao thông công cộng nhằm giảm mức độ lệ thuộc vào ô tô trong đi lại.

◆ Khi hệ thống xe buýt được xác định cần hoạt động hiệu quả hơn, ví dụ làm giảm thời gian lên xe của hành khách bằng cách yêu cầu xe buýt phải có sàn thấp và không có bậc thang.

◆ Khi Chính phủ quyết định thúc đẩy phát triển ngành du lịch của nước mình bằng việc tạo điều kiện để ngày càng nhiều người cao tuổi hoặc người tàn tật đến du lịch, thăm quan thắng cảnh của đất nước. Một trường hợp đặc biệt là các dịp Thế vận hội thể thao và Thế vận hội dành cho người tàn tật (Paralympic), các điểm thi đấu cần được tiếp cận hoàn toàn đối với vận động viên và khán giả.

◆ Khi các tiêu chuẩn xây dựng được ban hành hoặc sửa đổi. Đây là thời điểm tốt để đưa vào các yếu tố tiếp cận, như đường đi bộ với chi phí thấp và trong nhiều trường hợp không tốn gì cả để người tàn tật tiếp cận và sử dụng các công trình xây dựng.

◆ Khi chính phủ hoặc các tổ chức xã hội nhận thức được về sự cần thiết phải giảm chi phí của việc cung cấp dịch vụ cho những người không thể đi ra

khỏi nhà, hoặc các chi phí cho việc nuôi dưỡng, chăm sóc người tàn tật tại các trung tâm nuôi dưỡng mà họ có thể, trên thực tế, được tuyển dụng làm những công việc có hiệu quả, có sản phẩm nếu họ có thể tiếp cận và sử dụng các phương tiện giao thông cũng như các công trình công cộng.



Hình 5: Một thợ hàn đang làm việc trong xưởng ở Mêhicô.

THỨC ĐẨY HIỆU QUẢ:

AI LÀM?

Để thúc đẩy có hiệu quả, cần phải có sự tham gia của các bên liên quan.

Trong quá trình vận động để thúc đẩy giao thông tiếp cận, cần phải tập hợp ý kiến, sự tham gia của nhiều nhóm người tàn tật khác nhau. Ví dụ, những người bị liệt nửa người cần phối hợp với những người sử dụng xe lăn, người mù và người điếc, các dạng tật khác cũng như người tàn tật về nhận thức. Thông qua việc phối hợp với người tàn tật, các tổ chức NGO có thể vận động hoặc tham vấn một cách hiệu quả hơn. Việc này cũng sẽ giúp các viên chức trong ngành giao thông vận tải hiểu được nhu cầu đi lại của người tàn tật, tránh được sự mâu thuẫn trong thông tin có thể gây nhầm lẫn đối với những nhà lập kế hoạch mà nó có thể dẫn tới việc không đạt được kết quả gì.

Các tổ chức phi chính phủ hoạt động ở một nước nào đó có thể có những mục tiêu giống nhau nhưng cách để đạt được những mục tiêu đó sẽ khác nhau. Những sự khác nhau như vậy cần được tôn trọng miễn là tất cả những bên liên quan đang tìm cách để đạt được sự cải thiện được xác định rõ ràng và có thể đo được, trong trường hợp này là sự tiếp cận trong giao thông công cộng.

Trong các nỗ lực vận động, cần thống nhất sự tham gia và ý kiến của người tàn tật cùng các bên liên quan khác. Những bên liên quan này có thể bao gồm người cao tuổi cũng như những bà mẹ có con nhỏ, những người dù không bị tật, nhưng có thể cũng không sử dụng được các phương tiện giao thông công cộng nếu không được thiết kế và có các đặc điểm tiếp cận mà người tàn tật có thể tiếp cận sử dụng được. Những cơ quan y tế công cộng và những tổ chức phục hồi chức năng cũng nên được coi là những đồng minh tự nhiên của nhau.

Các tổ chức phi chính phủ quan tâm tới vấn đề công bằng xã hội và quyền dân sự có thể cũng muốn theo đuổi mục tiêu hướng tới một hệ thống giao thông công cộng an toàn, tiếp cận được đối với tất cả mọi hành khách. Tại các nước đang phát triển, các tổ chức vì phúc lợi của người tàn tật có thể phối hợp với các NGO để thực hiện những chương trình xoá đói giảm nghèo. Người ta đã xác định rằng rào cản trong đi lại đối với người tàn tật đã là một nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng nghèo đói, và điều này lý giải tại sao tàn tật và nghèo đói thường có mối liên hệ chặt chẽ với nhau trên toàn thế giới này.

Ví dụ từ Buenos Aires: Những nhà vận động vì quyền lợi của người tàn tật đang phối hợp với những nhóm người nghèo để cải thiện hệ thống giao thông hiện tại nhằm giải quyết vấn đề quá tải về hành khách khiến đa số khách hàng tiềm năng khó có thể tiếp cận sử dụng các phương tiện giao thông công cộng.

Vấn đề về bình đẳng xã hội thường có ý nghĩa lớn đối với những tổ chức có nguồn gốc tôn giáo. Các tổ chức này cũng góp phần trong việc tạo điều kiện để người tàn tật, phụ nữ, trẻ em và người nghèo đến được các nhà cầu nguyện, lễ đường và tham gia các hoạt động của các tôn giáo khác nhau ở mỗi nước.

Ví dụ của Sierra Leone: Sara Barreri là một tín đồ tại một nhà thờ thuộc Hội giám lý. Nhà thờ này không có đường dốc tiếp cận để tạo điều kiện cho chị có thể đến hành lễ trên chiếc xe lăn của mình. Chị đã đấu tranh và đề nghị giới chức trách của nhà thờ ủng hộ ngân sách mua vật liệu xây dựng và sau đó các tín đồ của nhà thờ đã tự nguyện tham gia xây dựng một đường dốc tiếp cận. Nhờ quyết tâm của chị, những tín đồ bị tật nguyên như chị giờ đây có thể cùng tham dự các buổi cầu nguyện và các buổi lễ tại nhà thờ.

Các cơ quan/công ty phục vụ du khách rất nhiều người trong số các du khách là người cao tuổi - cũng có thể trở thành đồng minh của các NGO trong lĩnh vực hỗ trợ người tàn tật.

Các bên liên quan khác có thể bao gồm những người ủng hộ giao thông bền vững, những người đấu tranh vì mục tiêu một hệ thống giao thông công cộng có chất lượng cao hơn, những làn đường dành riêng, an toàn hơn cho người đi xe đạp cũng như cho khách bộ hành. Những nhà vận động cho vấn đề giao thông tiếp cận này đã khuyến khích phương pháp “trật tự giao thông” hướng tới môi trường giao thông có tính nhân văn hơn, an toàn hơn. Họ thúc đẩy việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng, coi đây là một biện pháp để giải quyết vấn đề tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm môi trường do việc phụ thuộc quá đáng vào những phương tiện đi lại tư nhân. (xem kinh nghiệm từ Malaysia ở trang 10 và những địa chỉ liên hệ để chia sẻ, tham khảo các nguồn dữ liệu). Những ủng hộ này đã thành công trong việc đề xuất Ngân hàng Thế giới chú trọng nhiều hơn vào việc xây dựng những làn đường dành riêng cho khách bộ hành, và thiết kế tiếp cận trong các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng với vốn vay từ Ngân hàng. Với những chính sách như vậy, người tàn tật tất yếu sẽ được hưởng.

Ví dụ của tiểu bang Colorado, Hoa Kỳ: Năm 2002, nhờ vào vận động của Liên minh đấu tranh vì quyền lợi của người tàn tật tại Colorado cùng với những nhà vận động khác, ngành lập pháp của tiểu bang đã chấp thuận chi tiền từ ngân sách tiểu bang để mua sắm các phương tiện giao thông công cộng, đây là lần đầu tiên quyết định như vậy được đưa ra. Trước đây, ngân sách của bang chỉ được sử dụng trong

việc xây dựng đường xá và cầu cống. Liên minh nói trên đã phối hợp với những nhà hoạt động về môi trường, cộng đồng doanh nghiệp, các cơ quan y tế công, các cơ quan du lịch và các nhóm có quan tâm khác. Kết quả là: Người ta hy vọng rằng chính quyền sẽ chi nhiều ngân khoản hơn đối với hệ thống giao thông công cộng tại các khu vực nông thôn, với các phương tiện tiếp cận.



Hình 6: Quán Cafe Internet ngoài trời tại Tokyo.

Cuối cùng, những nhà hoạt động trong lĩnh vực thúc đẩy quyền lợi của người tàn tật cần phải phối hợp với các tổ chức mới được thành lập, thường là với mục tiêu giải quyết các vấn đề quan trọng tác động tới người dân và các cộng đồng nghèo, những người ngày càng dễ lâm vào hoàn cảnh khó khăn do những thay đổi nhanh chóng về kinh tế xã hội. Mọi người cần phải phối hợp với nhau để giải quyết các vấn đề cùng quan tâm. Trên toàn thế giới, giao thông công cộng cũng là một trong những vấn đề cần sự quan tâm như vậy.

THỨC ĐẨY HIỆU QUẢ: BẰNG CÁCH NÀO?

Các bên có liên quan sẽ có các biện pháp khác nhau để thúc đẩy hoạt động này một cách hiệu quả. Chúng ta hãy bắt đầu với nỗ lực từ những tổ chức của và vì người tàn tật. Sau đó sẽ là sự tham gia của các bên có liên quan khác.

Vận động từ cơ sở do những tổ chức NGO trong lĩnh vực hỗ trợ người tàn tật tiến hành

◆ Trong hầu hết các trường hợp, yếu tố quan trọng nhất của việc thúc đẩy có hiệu quả là sự ủng hộ từ “cấp cơ sở” của các tổ chức phi chính phủ và các nhóm ủng hộ tương tự, đại diện cho những người tàn tật và bè bạn của họ. Những tổ chức này có thể là các NGO chính thống (ví dụ, các tổ chức được thành lập hoặc được công nhận theo luật pháp), hoặc các NGO không chính thức, có thể được thành lập vì những mục đích cụ thể nhằm thúc đẩy giao thông tiếp cận hoặc cho một dự án cụ thể về giao thông tiếp cận.

Dưới đây là một số phương pháp được áp dụng trên thế giới đối với các tổ chức phi chính phủ và các tổ chức tại cộng đồng khác mong muốn thúc đẩy giao thông tiếp cận.

◆ *Lập một danh sách các cá nhân và tổ chức khác nhau có thể hỗ trợ thúc đẩy vấn đề giao thông công cộng tiếp cận.* Danh sách này có thể được lưu giữ trên máy tính hoặc trong hồ sơ lưu, bao gồm thông tin về các cơ quan, người liên hệ và địa chỉ liên hệ. Khi lập danh sách này, cần cân nhắc quy mô của các cơ quan, tổ chức tham gia cũng như khả năng của họ. Cũng cần xét đến những thành công trước đây của họ trong việc vận động đòi quyền lợi cho các thành viên của họ. **Bật mí:** Hãy sử dụng những công cụ tìm kiếm trên Internet như là “Google” khi mà muốn tìm những đồng minh tiềm năng, như là “các cơ quan y tế” hoặc “nhóm người cao tuổi”.

◆ *Kế hoạch tổ chức các cuộc họp:* Luôn luôn có một chương trình cụ thể và tập trung vào những vấn đề quan trọng. Bắt đầu cuộc họp đúng giờ. Không kéo dài quá hai giờ đồng hồ cho mỗi cuộc họp, nếu ngắn hơn thì càng tốt. Trước tiên phải có báo cáo tóm tắt. Giao nhiệm vụ, công việc cho mọi người. Trong chương trình cần có những phần tạo ra sự sáng tạo hoặc hài hước. Có một người chủ trì cụ thể. Dành thời gian cho những cuộc tiếp xúc vào cuối buổi họp. Tránh tình trạng quan liêu.

◆ *Xây dựng một chiến lược rõ ràng.* Mục đích là dành cho các mục tiêu ngắn hạn và dài hạn có thể đánh giá được. Trong khi những mục tiêu dài hạn tập trung vào việc cải thiện toàn bộ hệ thống các làn đường dành cho khách bộ hành và giao thông công cộng, thì chiến lược ngắn hạn có thể tập trung vào những lĩnh vực quy mô nhỏ hơn, dễ nhìn thấy hơn về cải thiện trong tiếp cận. Việc này đem

đến sự công khai tốt và sẽ khuyến khích các bên có liên quan và cán bộ nhà nước làm được nhiều việc hơn. Một khi chiến thuật của bạn dẫn đến kết quả “đôi bên cùng thắng (win-win)” và tất cả mọi người đều hài lòng, thì việc thay đổi chiến thuật, cách thức để tạo ra thành công lớn hơn của chương trình sẽ dễ dàng hơn.

◆ *Sử dụng phương tiện thông tin đại chúng*, như là báo, đài và các kênh truyền hình để giải thích, tuyên truyền về sự cần thiết của vấn đề tiếp cận trong giao thông công cộng. Trên thực tế, khi tổ chức một sự kiện nào đó hoặc công bố các kế hoạch mới thì tin tức này đều được đăng tải trên các phương tiện thông tin đại chúng. Các sự kiện có thể là việc nhóm/tổ chức của bạn được thành lập, giới thiệu kết quả một cuộc điều tra hoặc báo cáo cho một viên chức chính phủ, hoặc trình chiếu về một địa điểm giao thông không tiếp cận được. Nếu có thể được, bạn nên có những mối liên hệ cá nhân với phóng viên có tâm huyết đối với lĩnh vực này đang làm việc cho các báo, đài hoặc các kênh truyền hình. Thêm vào đó, bạn cũng có thể gửi thư tới các nhà biên tập chương trình, họ cũng có thể giúp gây ảnh hưởng tới quan điểm và nhận thức của công chúng trong lĩnh vực này.



Hình 7: Các bậc thang là những trở vật cho tiếp cận.

◆ *Chụp những bức hình* cho thấy người tàn tật gặp khó khăn như thế nào để vượt qua các cản trở trong giao thông công cộng. Một khi mà bạn chụp được những tấm hình gây ấn tượng về những rào cản đối với người tàn tật trong đi lại, khi xem, mọi người có thể bình luận rằng “Ồ xem này, thật là tệ bịch làm sao khi lại có những rào cản này!”.

Ví dụ, những bức vẽ cảnh người tàn tật không thể leo được các bậc thang hoặc vượt qua các rào cản đã được sử dụng một cách có hiệu quả trong tờ “Thời báo Nhật Bản”.

◆ Một phương pháp mới là sử dụng phương pháp tuyên truyền vận động thông qua thư điện tử, đôi khi (nếu phong trào có quy mô lớn) nhận được sự tham gia của những người tuyên truyền vận động trên toàn thế giới.

Từ Thái Lan: Một cuộc vận động bằng thư điện tử nhằm vào các phương tiện thông tin đại chúng và các cán bộ chính phủ đóng một vai trò quan trọng dẫn tới việc năm 1999, cơ quan có thẩm quyền tại Băng cốc đã quyết định xây dựng đường tiếp cận dành cho người tàn tật tại 5 trong số các nhà ga tàu điện mới của họ.



Hình 8: Dịch vụ vận tải đưa đón tàn tật tại Kuala Lumpur

◆ *Xây dựng một phong trào quần chúng* bằng việc hình thành các liên minh trong số những tổ chức của người tàn tật và các bên đối tác khác có liên quan. Như một nhà tuyên truyền vận động người tàn tật Malaysia đã nói “chúng tôi đã kết hợp các vấn đề của mình với những mối quan tâm chung trong xã hội. Điều này giống như việc lên một con tàu lớn và giúp nó đi theo đúng hướng”.

◆ *Tiến hành nghiên cứu riêng của bạn để có thể củng cố lập luận và quan điểm của bạn với những chứng cứ rõ ràng.* Khi thời gian cho phép, tìm hiểu thêm về thiết kế của các hệ thống giao thông công cộng địa phương. Nếu có một hệ thống đường tàu điện ngầm hoặc tàu hỏa, thì hệ thống đó thuộc sở hữu của tư nhân hay nhà nước. Liệu có kế hoạch để xây dựng những nhà ga mới không? Cơ quan nào sẽ điều hành hệ thống nhà ga này? Họ báo cáo tới ai? Nếu mà họ báo cáo tới một viên chức được bầu, khi nào thì đến lần bầu cử tiếp theo? Nếu thành phố của bạn chỉ có các loại xe nhỏ (xe buýt nhỏ, xe taxi, xe xích lô máy v.v) thì có bao nhiêu phương tiện như thế? Chủ sở hữu là những ai? Có nhiều xe do chính chủ vận hành hay không? Liệu những chủ xe thành lập hiệp hội các chủ xe không? Động cơ tích cực hoặc tiêu cực đối với người lái xe trong việc lái xe an toàn? Có kế hoạch thay thế các phương tiện giao thông hiện tại không? Nếu có, họ có cần nhắc nhở việc cải tiến các phương tiện này để người tàn tật có thể tiếp cận sử dụng không?

Nếu có thể, tìm hiểu về cơ cấu tài chính đối với hệ thống giao thông công cộng tại quốc gia, khu vực hoặc cộng đồng của bạn. Liệu chính quyền có cấp ngân sách chính thức cho hệ thống giao thông công cộng nhà nước hoặc tư nhân không? Ai là người đưa ra các quyết định về ngân sách về việc này. Ai đưa ra các quyết định về ngân sách cho việc xây dựng đường xá, các làn đường dành cho khách bộ hành? Khi nào thì năm tài chính bắt đầu? Quá trình lập ngân sách hàng năm và khi nào thì đưa ra quyết định về phân bổ ngân sách? Những thông tin này có thể cần thiết đối với bạn trong việc đưa ra những đề xuất, khuyến nghị đúng thời điểm duyệt ngân sách hàng năm dành cho việc vận hành hoặc cải thiện hệ thống giao thông công cộng.

◆ *Cần biết những người chủ chốt.* Xây dựng mối quan hệ cá nhân với viên chức của chính phủ ví dụ các cán bộ đã được bầu chọn, những nhà lập kế hoạch, cán bộ trong ngành giao thông vận tải. Tìm hiểu quan điểm của họ cũng như cơ cấu tổ chức của các cơ quan mà bạn đang phối hợp. Tìm ra những đồng minh cũng như những người có thể phản đối ý kiến của bạn. Cố gắng tìm ra một “người có ảnh hưởng lớn nhất” từ phía chính phủ, từ cơ quan thông tin đại chúng hoặc từ trường đại học.

◆ *Các buổi tập huấn tạo cảm thông* cho các viên chức trong ngành giao thông vận tải và

những nhà lập kế hoạch, những người sẵn sàng trải nghiệm những rào cản mà hành khách tàn tật gặp phải. Có thể họ sẽ sử dụng xe lăn để đi đến những điểm dừng xe buýt hoặc sử dụng gậy dành cho người mù để trải nghiệm thực tiễn những vấn đề mà người mù gặp phải khi đi lại. Thông qua hình thức này, một số cán bộ nhà nước có thể trở thành đồng minh của ta. Nhưng cần nhớ rằng thời gian và địa điểm tổ chức sẽ do các cán bộ có liên quan quyết định.

◆ *Phải kiên trì.* Thành công thường phụ thuộc vào sự tiếp tục một cách kiên nhẫn những nỗ lực vận động của mình.

◆ *Ghi nhận những sự đóng góp tích cực.* Khi một quyết định được đưa ra để ủng hộ cho giao thông tiếp cận, chúng ta cần công khai biểu dương các cấp, các cán bộ hữu quan.

Ngoài ra, những nhà vận động cho quyền lợi của người tàn tật và các tổ chức của họ có nhiều cách khác nhau để thúc đẩy sự tiếp cận dành cho tất cả mọi người. Sau đây là một số ví dụ:

◆ *In và phân phát các tài liệu của bất kỳ văn bản pháp luật hiện hành nào, những quy định, quy tắc và các tài liệu khác về thực thi hoặc thúc đẩy tiếp cận trong giao thông, các làn đường dành riêng cho khách bộ hành.* Những văn bản pháp lý như vậy cần phải được phân phối một cách hệ thống, bằng hình thức dễ hiểu và có thể tiếp cận được.

Ví dụ từ Costa Rica: Hội đồng quốc gia về Phục hồi chức năng và Giáo dục đặc biệt và Văn phòng Tổng thống, với sự hỗ trợ từ Cơ quan hợp tác quốc tế của Tây Ban Nha, đã phát 5.000 bản Luật quốc gia số 7.600 của Costa Rica, trong đó giao nhiệm vụ về tiếp cận cho ngành giao thông vận tải và các ngành khác có liên quan. Tiếp đó là việc phát hành ấn phẩm khác về những bình luận đối với Luật này.

◆ *Thành lập các nhóm trọng tâm theo độ tuổi và sự tàn tật,* như là những người cao tuổi, người khiếm thị, nhóm người mù, người điếc và người tàn tật vận động. Cho dù cần chú trọng vào nhu cầu của tất cả các nhóm tàn tật, chúng ta cũng cần đảm bảo rằng mọi người đều hiểu được về nhu cầu

của những người đa tật. Và, bằng việc đáp ứng các nhu cầu của hành khách với nhiều dạng tật, những nhà lập kế hoạch trong ngành giao thông sẽ xây dựng hệ thống giao thông thuận tiện cho cả những hành khách không bị tàn tật, những hành khách mang theo hành lý công kênh hoặc dắt theo trẻ nhỏ và vì thế xét về một chừng mực nào đó, họ cũng có thể được xem là những người tàn tật vận động. Do đó, “Thiết kế tiếp cận” cho hành khách là người tàn tật, sẽ khuyến khích thiết kế dành cho tất cả mọi hành khách.

Một nhóm trọng tâm gồm những người tàn tật, am hiểu và họ sẽ thông tin chi tiết về những rào cản trong đi lại mà bản thân họ đang phải đối mặt khi đi từ nhà tới bến xe buýt, lên xe buýt tới điểm đến. Khuyến nghị của những nhóm này có thể được gửi tới chính phủ và các cơ quan về giao thông vận tải và đây là những sự đóng góp có giá trị khi họ lập kế hoạch để cải thiện, nâng cấp các dịch vụ của họ. Nếu chính phủ đang tiến hành một cuộc vận động trong lĩnh vực này, thì khuyến nghị của những nhóm trọng tâm có thể là đề tài quan tâm nóng hổi của giới báo chí. Những nhóm trọng tâm hoạt động rộng rãi trên toàn thế giới. Họ giúp đỡ cộng đồng các doanh nghiệp tìm hiểu nhu cầu thực sự của khách hàng và cần ghi nhớ rằng người tàn tật cũng là hành khách của các phương tiện giao thông công cộng.

Từ Malaysia: Một tổ chức phi chính phủ ở Kuala Lumpur với các nhóm trọng tâm riêng biệt gồm người cao tuổi, các bà mẹ có trẻ nhỏ, người mù và những người tàn tật vận động, để tổ chức một hội thảo về giao thông tiếp cận vào năm 2000.

◆ *Phát hành danh mục về các cơ sở hoặc các phương tiện giao thông có thể tiếp cận được* nhằm khuyến khích những người có quyết tâm thúc đẩy vấn đề giao thông tiếp cận cho tất cả mọi người. Điều này sẽ có tác động tốt trong việc biểu dương các tổ chức đi đầu trong việc thiết kế, xây dựng các cơ sở, công trình mà có thể tiếp cận được. Ví dụ có thể xuất bản một cuốn sách hướng dẫn tiếp cận vào các công trình công cộng, các cửa hàng, nhà hàng, nhà hát, nhà cầu nguyện và các công trình công cộng khác để nhấn mạnh những thực tiễn tốt và khuyến khích cộng đồng cùng tham gia.

Ví dụ từ Châu Mỹ La Tinh: Một tài liệu hướng dẫn tiếp cận nhà hàng và các công trình đã được tổ chức Libre Acceso ở thành phố Mê hi-cô xuất bản. CONADIS và các cơ quan khác tại Lima, Peru đã xuất bản một tài liệu hướng dẫn về tiếp cận vào các nhà hát. Trung tâm sống độc lập của Rio de Janeiro đã xuất bản tài liệu hướng dẫn giao thông tiếp cận và các công trình tiếp cận được ở khu vực thị trấn Rio. Đôi khi, những tài liệu hướng dẫn như vậy được một cơ quan của Chính phủ phối hợp cùng một tổ chức phi chính phủ có chuyên môn trong vấn đề này đồng xuất bản.

◆ *Tiến hành kiểm tra về tình trạng tiếp cận của các cơ sở giao thông, công trình giao thông công cộng.* Đây là đợt đánh giá kỹ thuật để tìm ra chính xác những điều cần phải làm. Đợt kiểm tra này trả lời những câu hỏi ví dụ như “có đường tiếp cận từ ngoài bến vào nhà ga và tại địa điểm nơi đợi tàu dừng bánh không?”. Kết quả của điều tra này có thể được gửi cho các cơ quan thông tin công chúng cũng như những nhà chức trách trong lĩnh vực giao thông công cộng.

Ví dụ từ Ấn Độ: Các thành viên của Xã hội vì các cơ hội bình đẳng cho người tàn tật ở Hyderabad đã trình bày một báo cáo đánh giá tiếp cận chi tiết tại 16 ga xe lửa trong hệ thống giao thông ngoại ô. Báo cáo gồm thông tin về tiếp cận với bãi đỗ xe, lối vào nhà ga, sân ga, nhà tắm, chỗ gọi điện thoại công cộng, chỗ bán vé, chỗ uống nước, chỗ bán đồ ăn, khu vực thông tin công cộng. Mỗi nhà ga đều được đánh giá riêng biệt.

Số liệu từ các đánh giá này có thể được sử dụng trong việc nâng cấp các công trình cơ sở hạ tầng dành cho khách bộ hành như các tuyến phố, lối đi dành cho người đi bộ, các lối đi. Thông tin này cũng có thể được sử dụng trong quá trình lập kế hoạch để xác định các cản trở và khiếm khuyết chính yếu về tiếp cận của các công trình. Những đánh giá này có thể về chính sách, quy định, mức giá vé, thái độ đối xử của nhân viên, các phương tiện giao thông vận tải cũng như là các công trình cơ sở hạ tầng.

Hướng dẫn đánh giá tiếp cận là cần thiết để đảm bảo rằng công việc này được thực hiện một

Câu chuyện điển hình

Malaysia: Các tổ chức phi chính phủ hoạt động trong lĩnh vực người tàn tật ở Penang tiếp cận các bên có liên quan.

Tổ chức người tàn tật Penang (SDPP) là một tổ chức phi chính phủ của người tàn tật được thành lập năm 1988 với 250 thành viên chủ yếu là người có thu nhập thấp từ tất cả các nhóm dân tộc chính. Tổ chức này nhận thấy giao thông công cộng là một mối quan tâm cơ bản của người tàn tật và đã tìm biện pháp nhằm thúc đẩy khả năng tiếp cận các phương tiện giao thông vận tải đối với người tàn tật kể từ khi tổ chức được thành lập. Do sự phản hồi chậm của các cơ quan chính phủ, tổ chức SDPP cảm thấy rất cần phải có những sự vận động bổ sung vào nỗ lực nhằm xây dựng một hệ thống giao thông vận tải có thể tiếp cận được cho người tàn tật.

Sự vận động, tuyên truyền của SDPP là rất đa dạng và đã thu được những thành công bước đầu. Năm 1998, SDPP và các nhà lãnh đạo là người tàn tật đã phối hợp với đại diện của các tổ chức phi chính phủ của những người khiếm thị, khiếm thính và các tổ chức phi chính phủ khác đã trình bày trước Hội đồng địa phương đảo Penang về những nhu cầu của họ. Sau đó, tuy rằng đã có một con đường được cải tiến ngay lập tức, các nỗ lực tiếp theo đã không được thực hiện. Các nỗ lực tham vấn, vận động của SDPP vẫn được tiếp tục thông qua các cơ quan thông tin đại chúng tại Penang.

SDPP cũng tăng cường các nỗ lực của mình bằng cách phối hợp với các nhóm vận động về giao thông công cộng tại địa phương khác. SDPP cũng tham gia STEP, cơ quan về môi trường giao thông bền vững của Penang, cùng phối hợp với những người đi bộ, người sử dụng các phương tiện giao thông công cộng, người đi xe đạp và những người dân ở địa phương tìm kiếm các biện pháp cải tiến giao thông tiếp cận cho người đi bộ. Ngoài thông tin liên quan đến việc tham gia giao thông của người tàn tật, SDPP còn tìm hiểu các vấn đề về đi lại/giao thông của các bên có liên quan khác. Do đó, các NGO vận động cho vấn đề giao thông an toàn cho người đi xe đạp và khách bộ hành đã bắt đầu quan tâm, hỗ trợ những mối quan tâm trong đi lại của những người tàn tật vận động.

Vào năm 2000, SDPP đồng tổ chức một tập huấn với sự tham gia của một chuyên gia người Anh trong lĩnh vực tiếp cận. Rất nhiều người tham dự tập huấn gồm viên chức hàng đầu từ các cơ quan chính phủ, các bệnh viện đa khoa, cảnh sát giao thông, Hội đồng Thành phố Đảo Penang, kiến trúc sư, những nhà quy hoạch đô thị và đại diện các nhóm của người tàn tật. Báo, đài của địa phương đã cung cấp thông tin chi tiết về các vấn đề giao thông tiếp cận cho tất cả mọi người tới người dân của vùng Đảo Penang, những thông tin mà trước đây họ chưa từng biết. SDPP cũng đã xuất bản một cuốn sách về môi trường không tàn tật và đã dịch hướng dẫn của Tổ chức Trao đổi quốc tế về tiếp cận "Sự đi lại dành cho mọi người", sang tiếng Hoa và tiếng Malay.



Hình 9: Lối băng qua đường tiếp cận được tại Penang.

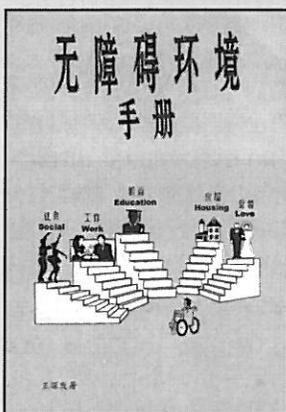
Penang vẫn là một thành phố chưa mang tính tiếp cận đối với người tàn tật do họ chưa quan tâm, chú trọng đến vấn đề đi lại của người tàn tật. Tuy nhiên, vấn đề nhận thức tại địa phương về các vấn đề tiếp cận đã được cải thiện rất nhiều. SDPP thấy rằng đã đến lúc cần tập trung lại vào các nỗ lực vận động Chính phủ trung ương, vì vấn đề giao thông là một vấn đề đang được quan tâm chú ý tại Malaysia. Các nhà lãnh đạo của SDPP cho biết có những chương trình đang được triển khai để giáo dục, đào tạo và tuyển dụng người tàn tật làm việc và có những văn bản luật pháp đang có hiệu lực để bảo đảm rằng người tàn tật có thể tiếp cận các công trình xây dựng. Tuy nhiên, họ cũng nhận thấy rằng, thiếu sự tiếp cận trong giao thông cũng ảnh hưởng rất nhiều tới nỗ lực của người tàn tật để có được một cuộc sống độc lập.

cách công bằng, và có kiến thức dựa trên những hướng dẫn, tiêu chuẩn hoặc tiêu chí khách quan và có thể đo được. Hướng dẫn này đã được xuất bản ở nhiều nước để giúp trong việc quyết định mức độ tiếp cận tại các công trình và cơ sở.

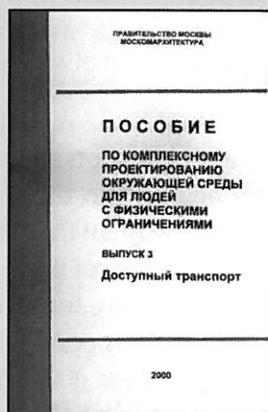
Ví dụ từ Mê-hi-cô: Tổ chức Libre Acceso đã phối hợp với các viên chức của thành phố Mê-hi-cô xuất bản một hướng dẫn để đánh giá và chứng nhận các công trình xây dựng tiếp cận được đối với người tàn tật.

◆ *Xuất bản một sách hướng dẫn tiếp cận với các quy chuẩn, những hướng dẫn mô tả các tiêu chuẩn quốc tế tiêu biểu về tiếp cận các đường phố, toà nhà và phương tiện.* Việc này đang được thực hiện trên toàn thế giới. Những ấn phẩm như vậy có thể dẫn tới việc ban hành những quy định mang tính chính thống hơn tại một quốc gia. Những ấn phẩm này đều có bằng văn bản và/hoặc đăng tải trên mạng.

Từ châu Á và Nga: Tổ chức Xã hội vì người tàn tật của Penang đã xuất bản một hướng dẫn gồm có các quy tắc về tiếp cận với hè đường, đường đi bộ, và các công trình công cộng. Tại Mat-xơ-va, Hội đồng kiến trúc ở đây đã xuất bản một loạt các hướng dẫn đối với môi trường bên ngoài, tới các công trình xây dựng, toà nhà và tới các công trình giao thông công cộng.



Hướng dẫn của SDPP



Hướng dẫn của Nga

Từ Châu Mỹ La Tinh: Tổ chức CONADIS (Ecuador) đã xuất bản các tiêu chuẩn tiếp cận. Tổ chức APRODDIS ở Pê-ru đã xuất bản các hướng dẫn về tiếp cận. Chính quyền thành phố Mê-hi-cô đã xuất bản một tài liệu hướng dẫn chính thức về việc tiếp cận với những thuật ngữ

Từ Châu Mỹ La Tinh: Tổ chức CONADIS (Ecuador) đã xuất bản các tiêu chuẩn tiếp cận. Tổ chức APRODDIS ở Pê-ru đã xuất bản các hướng dẫn về tiếp cận. Chính quyền thành phố Mê-hi-cô đã xuất bản một tài liệu hướng dẫn

◆ Tại nhiều nước, các nhà vận động, ủng hộ là người tàn tật đã tổ chức những cuộc diễu hành tại nơi công cộng, thường là tại các công trình giao thông mà người tàn tật không tiếp cận được, để lôi cuốn sự quan tâm chú ý của công chúng và giới truyền thông đại chúng về những mối quan tâm của họ. Cho dù tình huống khác nhau, nhưng những cuộc diễu hành như vậy nên chú trọng vào những vấn đề liên quan tới rào cản trong giao thông công cộng và những giải pháp khả thi hơn là chú trọng vào việc chỉ trích viên chức trong ngành giao thông vận tải hoặc các cán bộ nhà nước có liên quan.

◆ ***Khi tất cả các nỗ lực đều không thành công, hãy tiến hành các hành động trong khuôn khổ pháp luật để đảm bảo rằng pháp luật được thực thi.***

Ví dụ từ Brazil: Trung tâm Sống độc lập của thành phố Rio de Janeiro, đã phối hợp với Toà án một cách thành công trong việc đảm bảo thực thi bộ luật quy định các nhà ga xe điện ngầm phải có thiết kế tiếp cận cho hành khách tàn tật.

◆ *Tổ chức các khoá tập huấn, hội thảo hoặc hội nghị vùng, khu vực, quốc gia và quốc tế.* Những sự kiện như vậy sẽ thu hút sự tham gia của các bên có liên quan cùng học hỏi, trao đổi về các thực tiễn tốt nhất từ các nước trên thế giới cũng như việc áp dụng tại địa phương và quốc gia. Những sự kiện như vậy nhằm đạt được nhiều mục đích. Thông qua sự tham gia đông đủ của các nhà lãnh đạo trong cộng đồng người tàn tật, mọi người có cơ hội làm quen với nhau, hiểu biết nhau tốt hơn. Những cơ hội như vậy sẽ là dịp để cung cấp các thông tin về kỹ thuật và giới thiệu những khái niệm cơ bản trong tiếp cận cho mọi người. Thậm chí nếu có sự tham gia và trình bày của nhà tư vấn bên ngoài, cần đề nghị và mời các viên chức chủ chốt của chính phủ cùng tham gia các hoạt động này.



Hình 10: Hội thảo về Giao thông tiếp cận tại El Salvador

Ví dụ:

Tại cấp toàn cầu, hội nghị TRANSED đã trình bày những nghiên cứu mới nhất về việc đi lại và tình hình giao thông cho người cao tuổi và người tàn tật.

Tại cấp khu vực, Ủy ban kinh tế xã hội khu vực châu á - Thái Bình Dương (UNESCAP) đã tài trợ những tập huấn tại Băng cốc, Thái lan, tại Shenzhen và Hồng Kông, Trung Quốc liên quan đến vấn đề tiếp cận các môi trường xây dựng và giao thông công cộng. Viện Quy chuẩn Kỹ thuật Uruguay đã tài trợ tổ chức một hội thảo cho các nhà hoạt động của khu vực Châu Mỹ La tinh tại Montevideo. Và Ngân hàng phát triển liên Mỹ đã tài trợ một hội thảo về các vấn đề liên quan đến tiếp cận ở Châu Mỹ La tinh tại Santiago, Chile.

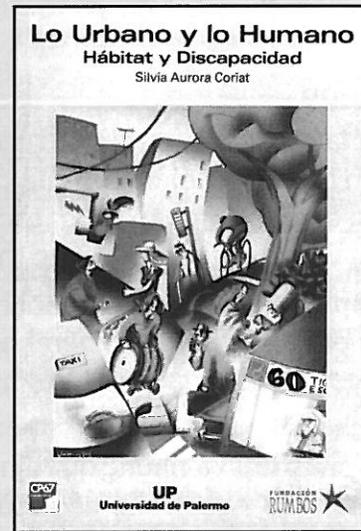
Tại cấp quốc gia, các hội thảo đã được tài trợ tại tất cả các nước Tây Âu và Bắc Mỹ, tại Mê-hi-cô, Argentina, Costa Rica, El Salvador, Peru, Uruguay, Nam Phi, Trung Quốc, Malaysia, Thái Lan và nhiều nước khác.

Tại cấp thành phố, các khóa tập huấn hoặc những sự kiện tương tự như vậy đã được tổ chức tại các nước trên toàn thế giới.

♦ Ở bất kỳ nơi nào có thể, cho dịch các tài liệu hướng dẫn, tham khảo sang tiếng bản ngữ. Phần các nguồn tham khảo trong quyển hướng dẫn này cung cấp thông tin về các tài liệu sẵn có để có thể dịch, với sự cho phép của nhà xuất bản. Ví dụ, hướng dẫn của AEI về giao thông toàn diện/tiếp cận, *Đi lại dành cho mọi người: Giao thông tiếp cận trên toàn thế giới* đã được dịch sang tiếng Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha, Nhật Bản, Trung quốc cũng như một số ấn phẩm khác đang trong quá trình dịch thuật.

♦ Những nước kém phát triển có thể có chuyên môn liên quan đặc biệt để đóng góp cho kinh nghiệm quốc tế ngày càng nhiều. Ví dụ, xem phần các nguồn lực để đánh giá một báo cáo từ dự án quốc tế với tên gọi *Tiếp cận được tăng cường cho người tàn tật sống ở khu vực đô thị*, dựa trên kinh nghiệm của khu vực châu Mỹ la tinh, châu á và Châu Phi.

Từ Argentina: Silvia Coriat, một kiến trúc sư làm việc cho tổ chức Fundacion Rumbos tại Buenos Aires là tác giả của cuốn *Lo Urbano y lo Humano: Habitat y Discapacidad*.



Đây là một tài liệu rất hay cho những độc giả nói tiếng Tây Ban Nha về những kiến thức sâu rộng liên quan đến thiết kế toàn cầu tại khu công cộng và môi trường xây dựng. Tài liệu được xuất bản gần đây này là một ví dụ về tác động tích cực mà các nhà kiến trúc sư ở một số nước kém phát triển có thể đóng góp.

Trên thực tế, nhiều nước trên thế giới đang áp dụng những kinh nghiệm từ nước khác vào tình hình thực tiễn tại nước mình. Những chiếc xe buýt có sàn thấp đầu tiên được giới thiệu tại Đức và các tuyến xe phục vụ cộng đồng ở Thụy Điển. Những chiếc xe taxi có đường dốc tiếp cận đầu tiên được giới thiệu tại Anh quốc trong khi Nhật bản là nước đi đầu trong việc tiếp cận các làn đường dành cho bộ hành. Khởi đầu với Brazil, các nước châu Mỹ la tinh đã giới thiệu Hệ thống vận tải xe buýt nhanh tiếp cận được cho mọi người mà hiện nay đang được đề xuất tại các nước khác trên toàn thế giới.

**Mỗi người cần trở thành một nhà vận động cho
giao thông tiếp cận**
**SỰ THỨC ĐẨY TỪ CÁC TỔ CHỨC KHÁC
CÓ LIÊN QUAN**

Việc thúc đẩy giao thông tiếp cận để tất cả hành khách đều có thể tiếp cận, không chỉ giới hạn đối với trách nhiệm của các tổ chức phi chính phủ và các tổ chức của người tàn tật. Nhiều hoạt động cần được các bên khác liên quan cùng tiến hành. Đó là một mô hình chung, các hoạt động cần thiết có thể khác nhau tùy thuộc vào tình huống khác nhau. Các hành động này được thảo luận trong phần lập kế hoạch giao thông tiếp cận.

Các Chính phủ

- ◆ Xem xét lại tiêu chuẩn thiết kế hiện hành của các nước trên toàn thế giới về tiếp cận các toà nhà, cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ, các điểm dừng xe công cộng và các phương tiện giao thông.
- ◆ Thành lập một cơ quan điều phối hoặc các cơ chế khác để bảo đảm rằng các bên khác nhau có liên quan được tham khảo ý kiến khi xây dựng khung pháp lý.
- ◆ Thực thi pháp luật và những quy định chi tiết về “tiếp cận cho mọi người” tại các toà nhà công cộng, các công trình hạ tầng cơ sở và các phương tiện giao thông vận tải, cũng như thực hiện cải tạo với chi phí thấp để thiết kế thêm những đường tiếp cận vào các công trình và các phương tiện giao thông hiện hữu. Những quy định pháp lý như vậy cần ngăn cấm sự phân biệt đối với người tàn tật trong thiết kế các loại hình dịch vụ, các cơ chế về giá cả, và các thủ tục vận hành. Luật pháp cũng có thể yêu cầu tiến hành công tác đào tạo cán bộ, nhân viên để cải thiện các dịch vụ cung cấp cho tất cả hành khách, bao gồm cả những hành khách là người tàn tật.

Các chính quyền địa phương (hoặc bang, tỉnh, hoặc khu vực)

- ◆ Tiến hành việc lập kế hoạch, ưu tiên xoá bỏ rào cản trong công trình cơ sở hạ tầng và giao thông công cộng, và thành lập các kế hoạch để thiết kế các hệ thống giao thông phục vụ tất cả mọi hành khách, trong đó có người tàn tật. (Những bước này không cần thiết phải đợi sự thông qua của pháp luật quốc gia, mà nó có thể có lợi từ kinh nghiệm thu được từ chính quyền địa phương).



Hình 11: Các nhà đi đầu về giao thông tiếp cận trên thế giới dự hội thảo TRANSED

Bộ Giao thông và các cơ quan quản lý

- ◆ Cần thực thi luật địa phương và quốc gia và các quy định có liên quan cũng như tham gia vào quá trình lập kế hoạch để triển khai hệ thống giao thông tiếp cận cho mọi người.
- ◆ Các cơ quan quản lý phương tiện giao thông cần đàm phán và có thoả thuận với những người điều hành các phương tiện giao thông vận tải và khuyến khích họ vận hành, bảo dưỡng các đặc điểm tiếp cận.
- ◆ Những cơ quan quản lý cần giám sát để đảm bảo rằng pháp luật, quy định được thực thi.

Các cơ quan khác của địa phương (sở kế hoạch, công ích và cảnh sát giao thông v.v.)

- ◆ Cần phối hợp với Bộ Giao thông và các cơ quan quản lý phương tiện giao thông vận tải để bảo đảm các đường đi bộ tiếp cận, những điểm dừng xe có điểm tiếp cận, được kết hợp phục vụ với các phương tiện giao thông công cộng tiếp cận và luật giao thông được tăng cường thực thi. Ví dụ, cảnh sát giao thông cần tăng cường thực thi quy định cấm xe ô tô tư nhân không được đỗ ở các điểm dừng xe buýt công cộng.
- ◆ Nếu không có các cơ quan của chính quyền địa phương, các tổ chức cộng đồng và NGO cần phối hợp trực tiếp với những người điều hành phương tiện giao thông công cộng để khuyến khích họ có thiết kế tiếp cận và điều hành các phương tiện giao thông của họ.

Những người sở hữu hoặc điều hành dịch vụ giao thông công cộng

Câu chuyện điển hình

Nhật bản: Vận động cho một hệ thống giao thông không vật cản dành cho mọi người

Hiện nay ở Nhật bản, những nhà vận động cho giao thông tiếp cận đã cùng phối hợp với các bên liên quan như: người cao tuổi, những người bị đột quỵ, những phụ nữ mang thai đang đẩy xe, người đi xe đạp, những nhà sản xuất, chính trị gia và những nhà chuyên môn.

Công tác vận động được tiến hành dưới nhiều hình thức ở Nhật Bản: trên đường phố và tại các nơi điều hành, tuần hành công cộng, ngoại giao chính trị nhằm thúc giục chính phủ trung ương và chính quyền địa phương thông qua pháp luật về tiếp cận không vật cản, các nỗ lực giáo dục công, hợp tác quốc tế với các cơ quan của Liên hiệp quốc như là ESCAP (Ủy ban Kinh tế - Xã hội Châu Á - Thái Bình Dương), các tổ chức phi chính phủ/phi lợi nhuận ở cấp cơ sở, các tổ chức quốc gia và địa phương, trong môi trường rộng lớn hơn như là Tổ chức người tàn tật quốc tế (DPI), các Trung tâm Sống độc lập (ILC).

“Tiếp cận không vật cản” đã trở thành một chủ đề chính tại Nhật Bản như đã được đề cập trong tài liệu hướng dẫn của AEI về Tiếp cận dành cho tất cả mọi người, được xuất bản bằng tiếng Nhật do Trung tâm Thông tin Sống Độc lập Wakakoma, Tokyo Toritsu Daigaku (Trường đại học Thành phố Tokyo) và Tổ chức Người tàn tật Quốc tế phối hợp thực hiện. Đây là một ví dụ về việc sử dụng thông tin tại nơi làm việc như là một công cụ mang tính giáo dục và chính trị để mô tả khái niệm giao thông tiếp cận cho những bên liên quan.

Một ví dụ nữa về thông tin tại nơi làm việc là một mạng thông tin: Tiếp cận ở Nhật Bản. Một tài liệu hướng dẫn cho những người sử dụng xe lăn. Trung tâm Thông tin Sống Độc lập Wakakoma có địa chỉ trên mạng: <http://www.wakakoma.org/aj/> đăng tải các thông tin hữu ích về du lịch cho người đi xe lăn ở Nhật Bản. Đây là địa chỉ mạng thông tin đầu tiên tại Nhật Bản về lĩnh vực du lịch và đi lại, cung cấp các thông tin bằng tiếng Nhật và tiếng Anh về khả năng tiếp cận ở các điểm du lịch, ăn ở và đi lại tại những khu vực chính của Nhật Bản.

Ngoài ra, còn có một nhóm vận động có uy tín khác ở Nhật Bản trực thuộc Hiệp hội Chăm sóc con người (Human Care Association), là một tổ chức đi đầu trong việc khởi xướng phong trào các Trung tâm Sống Độc lập dành cho người tàn tật ở Tô-ky-ô. Một trong những nhà lãnh đạo có ảnh hưởng nhất của tổ chức là ông Shoji Nakanishi, Chủ tịch của Hội Chăm sóc Con người. Chính bản thân ông cách đây hơn 15 năm đã nỗ lực đặc biệt trong việc thiết lập những dịch vụ dành cho người tàn tật do người tàn tật tiến hành. Ông Nakanishi là người tàn tật đi xe lăn do một tai nạn từ khi ông còn là sinh viên. Những nỗ lực ban đầu của ông đã dẫn tới việc thành lập 104 Trung tâm Sống độc lập trên toàn Nhật Bản. Ông nói rằng “Tất cả những nỗ lực đau thương, những vấn đề tưởng như không thể, thiếu tiền bạc, đã xoắn lấy nhau và tạo nên sự thành công, và thành quả lớn nhất chính là sự đền đáp xứng đáng với tất cả nỗi đau đớn mà tôi đã chịu đựng”. Ông Nakanishi, một trong những nhà tổ chức hoạt động biểu tình tuần hành nhằm ủng hộ vấn đề giao thông tiếp cận của tổ chức Người tàn tật quốc tế, giờ đây lại tập trung vào diễn đàn quốc tế thông qua việc hợp tác với Ủy ban Kinh tế-Xã hội khu vực châu á - Thái bình dương của Liên hiệp quốc (UN-ESCAP) và các tổ chức phi chính phủ hoạt động trong lĩnh vực hỗ trợ người tàn tật tại các quốc gia châu á khác.

Cộng đồng người tàn tật đang đi đầu trong việc thúc đẩy cải thiện tiếp cận với xe lửa, xe buýt, tàu thủy, máy bay, đường đi bộ, các phố xá, cửa hàng, văn phòng cơ quan nhà nước, khách sạn, cửa hàng, khu vui chơi và các đền chùa. Dẫn đầu phong trào rộng lớn này là tổ chức Người tàn tật quốc tế của Nhật Bản do ông Ryo Misawa làm Tổng thư ký. Ông Misawa khuyên rằng “Điều đó không xảy ra tức thì được; chúng tôi bắt đầu các nỗ lực theo hướng này trong vòng hơn 15 năm qua. Cuộc tuần hành năm nay về chủ đề Giao thông tiếp cận là cuộc tuần hành lần thứ 14 và chúng tôi ngày càng trở nên mạnh hơn và mạnh hơn. Cơ bản mà nói, đó là một ngày tuần hành tập trung tại các địa điểm không tiếp cận được ở hệ thống giao thông công cộng tại Tokyo. Những đại biểu tham gia bao gồm hàng trăm nhà hoạt động là người tàn tật trên xe lăn, cùng với những người tham gia tuần hành, thân nhân và bạn bè của họ và thậm chí cán bộ cơ quan nhà nước và những nhà chính trị. Sự kiện này thường được tổ chức vào Ngày người tàn tật vào tháng 11 hàng năm. Những nỗ lực như vậy đã khuyến khích và góp phần cho việc thông qua Luật Giao thông không rào cản toàn diện của Nhật Bản vào năm 2000.

- ◆ Cần phối hợp với những nhà quản lý và chính quyền để bảo đảm rằng họ thảo luận và thống nhất trên cơ sở bình đẳng về vấn đề giao thông tiếp cận.
- ◆ Cần đào tạo cán bộ của họ, bảo trì các trang thiết bị và tiếp thị các dịch vụ cho hành khách là người tàn tật phù hợp với các thoả thuận giữa họ với các cơ quan quản lý.
- ◆ Cần cụ thể hoá quy định về việc thiết kế tiếp cận đối với các phương tiện giao thông hiện tại cũng như sửa đổi, cải tạo các phương tiện hiện có, lắp đặt các thiết kế tiếp cận với chi phí thấp (ví dụ như những biển báo chữ to, tay vịn sơn màu vàng sáng).

Những người lái xe buýt, phụ xe, cán bộ ngành đường sắt

Người lái xe và các tổ chức của họ cần được tham khảo ý kiến chuyên môn. Cần có cơ chế tiếp thu ý kiến góp ý của họ để cải thiện các dịch vụ.

Những người lái xe được khuyến khích có những thái độ lịch sự, nhã nhặn đối với những hành khách là người tàn tật.

Những nhà sản xuất phương tiện giao thông vận tải

- ◆ Chính phủ nên có quy định yêu cầu những công ty sản xuất ô tô vận tải cần đưa những đặc điểm tiếp cận vào xe của công ty mà những đặc điểm này sẽ mang lại lợi ích cho những hành khách là người tàn tật cũng như những hành khách khác.
- ◆ Những nhà sản xuất cần phải đi đầu trong việc đề nghị các nhóm của người tàn tật cùng tham gia và tham khảo ý kiến của họ về việc làm cách nào để cải tiến các sản phẩm với những thiết bị mà nó sẽ thúc đẩy sự tiếp cận và nâng cao mức độ an toàn.

Các viện nghiên cứu và các nhà học giả

- ◆ Cần tiến hành các nghiên cứu liên quan tại các nước đang phát triển, gồm nghiên cứu về đặc tính tiếp cận đối với hành khách bị tàn tật về nhận thức, về giác quan cũng như người tàn tật vận động.
- ◆ Cần tập huấn cho các kiến trúc sư, kỹ sư và những cán bộ khác có liên quan để họ có thể trở thành những nhà vận động cho thiết kế tiếp cận,



Hình 12: UN ESCAP và Chính phủ Trung Quốc tài trợ cho Hội nghị quốc tế về Giao thông tiếp cận.

cho các công trình cơ sở hạ tầng tiếp cận và hệ thống phương tiện giao thông công cộng dành cho mọi người.

Các kiến trúc sư

- ◆ Cần đi đầu trong việc thúc đẩy thiết kế tiếp cận tại các tòa nhà và khu vực công cộng.

Các nguồn tài trợ

- ◆ Những món vay và các khoản viện trợ không hoàn lại cho các dự án phát triển hệ thống giao thông công cộng từ Ngân hàng Thế giới, Ngân hàng phát triển Liên Mỹ hoặc Ngân hàng Phát triển Châu á. Những nguồn quỹ khác xuất phát từ các tổ chức viện trợ của Chính phủ, các tập đoàn và các nguồn khác.
- ◆ Những nhà tài trợ cần đi đầu trong việc yêu cầu các nước đang phát triển, muốn được nhận các khoản vay và viện trợ để thực hiện các dự án về giao thông công cộng, cần bảo đảm thiết kế tiếp cận tạo điều kiện cho người tàn tật sử dụng cũng như các dịch vụ có liên quan sẽ được vận hành đúng mực để tạo thuận lợi cho họ sử dụng.
- ◆ Những cơ quan tài trợ cần điều chỉnh tiêu chí xét duyệt của họ để có thể hỗ trợ nhiều hơn cho các dự án nghiên cứu và thí điểm để áp dụng các giải pháp với chi phí thấp nhằm thúc đẩy giao thông tiếp cận tại các nước đang phát triển.

Các chuyên gia phụ trách các lĩnh vực giao thông vận tải và phát triển xã hội của các tổ chức

tài trợ cần phối hợp với nhau để đảm bảo rằng yếu tố giao thông tiếp cận không “lọt qua được” lĩnh vực chuyên môn do họ phụ trách.

Công tác vận động cần bảo đảm rằng nỗ lực của công tác này sẽ dẫn tới các cam kết cụ thể, như việc ban hành luật địa phương và quốc gia, quy định, quy tắc, quy chuẩn, hướng dẫn, chính sách và tiêu chí tài trợ mà nó là nền tảng cơ bản cho những kế hoạch cụ thể để đảm bảo sự tiếp cận sẽ được thực hiện. Nhưng những cam kết này sẽ chỉ trên giấy mà thôi nếu trên thực tế hệ thống giao thông công cộng không được cải thiện. Có rất nhiều quốc gia và các tổ chức có chính sách giao thông tiếp cận mà trên giấy thì rất tốt, nhưng không đưa đến sự thay đổi thực tế.

Nhằm bảo đảm cho những thay đổi trong lĩnh vực giao thông tiếp cận sẽ được thực hiện, việc thúc đẩy giao thông tiếp cận cần được kết hợp với một quá trình lập kế hoạch. Phần sau của tài liệu sẽ thảo luận về vấn đề quá trình này.



Hình 13: Ngân hàng Thế giới và Ngân hàng Liên Mỹ gặp với các bên liên quan tại thủ đô Hoa Kỳ.

LẬP KẾ HOẠCH GIAO THÔNG TIẾP CẬN

Cho dù một quốc gia, một khu vực hoặc một thành phố nghèo hay giàu thế nào đi nữa, những người dân của nơi đó vẫn cần phối hợp với nhau để đưa ra những mục tiêu hợp lý và để lập kế hoạch cho tương lai. Người ta có thể lập một lộ trình từ nơi bạn đang đứng đến những nơi bạn muốn đi tới trong tương lai. Lập kế hoạch là một con đường được sắp xếp có trật tự để đạt được những mục tiêu này, thông qua việc đặt ra các mục tiêu thực tế và cụ thể, ta có thể dần dần đạt được các mục đích.

Tại hầu hết các quốc gia, việc lập kế hoạch đầu tiên được xem là nhiệm vụ của các viên chức chính phủ và những nhà quản lý hệ thống giao thông công cộng. Nhưng quá trình lập kế hoạch cũng cần có sự phối hợp với nhiều bên có liên quan khác, bao gồm đại diện của quần chúng, tư nhân và các tổ chức phi chính phủ. Sự tham gia thành công của các bên có liên quan trong quá trình lập kế hoạch thường thể hiện những đặc điểm dưới đây:

- ◆ Họ thiết lập những mục tiêu cả hai bên đều nhất trí.

- ◆ Họ đưa ra được những nhu cầu của hành khách, bao gồm hành khách là người tàn tật, và các nguồn lực để đáp ứng các nhu cầu đó.

Có sự tham gia của các bên khác nhau trong quá trình lập kế hoạch (không ai muốn bị ngạc nhiên hoặc bị gạt ra ngoài).

- ◆ Họ hiểu về các vấn đề về tài chính.
- ◆ Họ đưa ra các kế hoạch triển khai cụ thể, chi tiết để đạt được những tiến triển cụ thể.
- ◆ Họ theo dõi và đánh giá kết quả của các bước chính thức.
- ◆ Họ giữ thông tin liên lạc với nhau và với các bên có liên quan.
- ◆ Họ tích cực tham gia vào việc thúc đẩy các dịch vụ giao thông tiếp cận đối với hành khách là người tàn tật.

Ngoài ra, việc lập kế hoạch cần có những đặc điểm và yếu tố sau.

- ◆ Là một quá trình *liên tục*, mà qua đó mọi người biết được những bước cần thiết được tiến hành.
- ◆ Là một quá trình cần có *sự minh bạch* và thống nhất. Những người tham gia cần biết được điều gì đang xảy ra và tin tưởng lẫn nhau (bất kỳ hình thức tham nhũng nào cũng gây tổn hại cho quá trình lập kế hoạch này).
- ◆ Là một quá trình mà cần có *tính trách nhiệm* của các viên chức có liên quan được phân công, chỉ định và các cơ quan có nhiệm vụ rõ ràng trong thực hiện kế hoạch, theo dõi và đánh giá về cải thiện các dịch vụ.
- ◆ Là một quá trình *thực tế* liên quan tới việc giải quyết tất cả những vấn đề phức tạp có liên quan.
- ◆ Là một quá trình *học hỏi lẫn nhau*, bao gồm kinh nghiệm có liên quan tại các thành phố khác và các nước khác trên toàn thế giới.

LẬP KẾ HOẠCH MỘT CÁCH HIỆU QUẢ

AI LẬP?

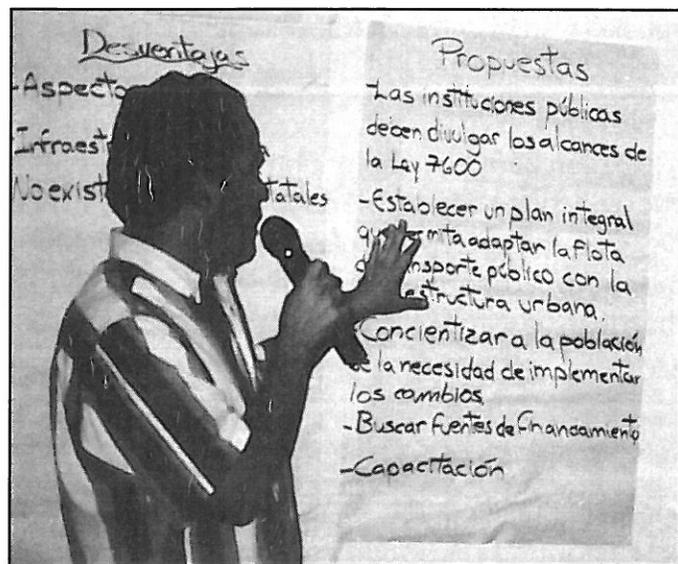
Lập kế hoạch là một hoạt động kết hợp. Nó liên quan đến tất cả các bên tham gia chính trong một dự án cụ thể. Trong một số trường hợp, chỉ có một số bên có liên quan có thể tham gia, như ví dụ dưới đây.

Ví dụ về quy mô nhỏ: Nếu có 2 tổ chức NGO hoạt động trong lĩnh vực người tàn tật và 3 cơ quan dịch vụ xã hội, mỗi cơ quan đều có một xe ô tô có thể tiếp cận được và họ muốn phối hợp các dịch vụ với nhau, họ có thể quyết định cùng lập kế hoạch để sử dụng có hiệu quả hơn những phương tiện vận chuyển của họ để cung cấp dịch vụ từ cửa-tới-cửa (tận nhà), không chỉ tới địa chỉ của 3 cơ quan dịch vụ xã hội, mà còn tới các địa điểm khác nữa. Các phương tiện giao thông có thể chở nhiều hành khách hơn nếu họ đón thêm hành khách hoặc những thành viên khác, điều này sẽ giúp giảm chi phí và tạo điều kiện cho nhiều hành khách được đi lại. Việc lập kế hoạch chung này đòi hỏi phải có sự tin tưởng lẫn nhau giữa các NGO, và các cơ quan khác. Sự phối hợp này có thể sẽ có hiệu quả nhất nếu việc vận hành phương tiện vận tải nói trên được giao cho chỉ một trong số các tổ chức NGO

này hoặc cơ quan nói trên hoặc cả 5 cơ quan sẽ ký hợp đồng thuê một công ty tư nhân thực hiện.

Ví dụ về quy mô lớn: Thường thì việc lập kế hoạch là với quy mô lớn. Chúng ta hãy nói đến trường hợp điển hình của một thành phố lớn ở Nam phi hoặc Châu á mà họ mong muốn cải thiện vấn đề tiếp cận cho hành khách đối với xe buýt và hệ thống tàu điện ngầm. Sau đây là danh sách một số bên có liên quan tham gia:

1. Rõ ràng, một vài nhà *vận động trong lĩnh vực người tàn tật* có thể tham gia ví dụ, đại diện từ Trung tâm Sống Độc lập của thành phố, các tổ



Hình 14: Một nhà lập kế hoạch Costa Rica tại hội thảo giao thông tiếp cận

chức người tàn tật khác và đại diện của Trung tâm thiết kế phổ biến thuộc chi nhánh của một Trường đại học quốc gia tại thành phố đó.

2. *Các cơ quan hữu quan của thành phố* (các Bộ) sẽ cần có đại diện, (nếu họ được tổ chức theo cách này) bao gồm:

- ◆ Sở Kế hoạch (nếu là một cơ quan độc lập)
- ◆ Sở Giao thông vận tải hoặc các Bộ, cơ quan khác mà kiểm soát hoặc quản lý các nhà cung cấp dịch vụ vận tải tư nhân.
- ◆ Sở Công trình công cộng/Giao thông công chánh (giám sát hệ phố và lễ đường)
- ◆ Cảnh sát giao thông.

◆ Sở dịch vụ xã hội và Sở Y tế (nếu có các cơ quan như vậy)

Lưu ý, ngoài Sở Giao thông, cần có sự tham gia của các cơ quan hữu quan khác. Sở Công trình công cộng cần thiết nếu họ phụ trách công tác xây dựng và duy tu, bảo dưỡng đường và hệ phố, nhằm để bảo đảm rằng hành khách bị tàn tật có thể tiếp cận điểm dừng xe. Cảnh sát giao thông để ngăn cấm ô tô tư nhân và những người bán hàng rong không được cản trở đường giao thông và cản trở những điểm dừng xe. Cảnh sát giao thông tăng cường sự an toàn cho phụ nữ, những hành khách tàn tật, người cao tuổi và mọi người khác mà đối với họ sự mất an toàn làm cho họ không dám sử dụng các phương tiện giao thông công cộng. Và các cơ quan hữu quan về y tế và dịch vụ xã hội sẽ gợi ý về những địa điểm cần có sự phục vụ của các phương tiện giao thông tiếp cận.

3. Những công ty giao thông vận tải cần có đại diện tham gia. Giả sử rằng có một công ty dịch vụ tư nhân đang vận hành hệ thống tàu điện ngầm (Dưới sự đồng ý của thành phố) và hệ thống xe buýt được vận hành bởi nhiều công ty giao thông vận tải tư nhân trong một hiệp hội, sự tham gia của đại diện công ty vận hành tàu điện ngầm và hiệp hội xe buýt là cần thiết, và lý tưởng là có thêm đại diện từ các công ty xe buýt lớn khác nữa. (tương tự như vậy đối với các nhà điều hành taxi hoặc các phương tiện giao thông công cộng cỡ nhỏ khác).

4. Ngoài ra, các cơ quan dịch vụ xã hội có thể hỗ trợ công tác này với sự tham gia của mình, gồm có: các bệnh viện, trường học và các cơ quan khác có chung mong muốn cải thiện sự đi lại, tham gia giao thông của khách hàng, bệnh nhân, học sinh của mình.

Những bên có liên quan đó sẽ quyết định gặp nhau, có lẽ là mỗi tháng một lần, để lập kế hoạch hướng tới giao thông tiếp cận cho mọi người. Họ có thể coi chính họ là Ban Giao thông Tiếp cận (như tại Rio de Janeiro) hoặc Nhóm công tác về giao thông tiếp cận (như tại thành phố Mê-hi-cô) hoặc những cái tên tương tự như vậy. Các nhóm công tác này có chức năng như nhau. Tuy nhiên, người đứng đầu các nhóm này sẽ khác nhau. Trong một số trường hợp, người này có thể là một nhà lãnh đạo nổi tiếng trong cộng đồng người tàn tật

và trong trường hợp khác lại là một người nổi tiếng trong lĩnh vực giao thông tiếp cận, từ một cơ quan của Chính phủ, một cơ quan về dịch vụ xã hội hoặc một cộng đồng tôn giáo nào đó.

Cần giao nhiệm vụ phối hợp hoặc chỉ đạo công việc lập kế hoạch cụ thể cho một cá nhân hoặc một tổ chức. Đây có thể là một người có uy tín trong lĩnh vực tiếp cận hoặc đại diện của một Bộ chủ chốt hoặc một cơ quan có trách nhiệm trong lĩnh vực thúc đẩy tiếp cận cho mọi người.

Tại Hồng Kông, Kuala Lumpur, thành phố Mê hi cô và rất nhiều thành phố khác trong khu vực châu Á và Châu Mỹ la tinh, một người “đứng đầu” tận tâm trong lĩnh vực giao thông tiếp cận là động lực thúc đẩy cho việc hình thành các hệ thống giao thông đưa đón tận cửa (từ cửa-tới-cửa). Những “người đứng đầu” này đều có những sự đóng góp tích cực và hiệu quả vì khả năng và cương vị của họ và ngoài ra, họ còn nhận được sự tham gia của những cơ quan hữu quan khác trong việc triển khai công việc của mình.

Câu chuyện điển hình

Thành phố Mê-hi-cô: Các cơ quan của Thành phố tham khảo ý kiến của các tổ chức phi chính phủ khi họ lập kế hoạch xây dựng mạng lưới cơ sở hạ tầng và giao thông tiếp cận

Một trong những tổ chức vận động có uy tín nhất trong khu vực Châu Mỹ la tinh là Libre Acceso (hay là Tiếp cận tự do), một tổ chức phi chính phủ có trụ sở tại thành phố Mê-hi-cô. Người sáng lập ra tổ chức này đã điều phối một nhóm công tác thúc đẩy giao thông tiếp cận gồm đại diện các cơ quan hữu quan của thành phố như Sở Giao thông và Đường cao tốc, Hệ thống Dịch vụ vận tải thành phố, Sở Dịch vụ và Xây dựng và gần đây nhất là Mạng lưới Giao thông hành khách cũng như phối hợp với các cơ quan dịch vụ xã hội và các tổ chức phi chính phủ khác.

Nhóm công tác bắt đầu với việc đánh giá hệ thống giao thông công cộng tiếp cận và dự án tiếp cận cho một số nhà ga tàu điện ngầm được chọn lựa. Hai trong số 10 tuyến xe điện ngầm được lựa chọn, với những đặc điểm tiếp cận được thiết kế tại 4 nhà ga chính nối với một nhà ga trung tâm tại thành phố Mê-hi-cô.

Sau đó, tổ chức này tham gia vào việc đánh giá thiết kế của các dốc lề đường và xem xét lại thiết kế. Hiện nay, mỗi năm nhóm công tác cùng phối hợp lập kế hoạch để thực hiện hơn 3500 dốc lề đường mới (để hỗ trợ những người đi xe lăn) ở những tuyến phố, đại lộ chính, kiểm tra việc tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế và ưu tiên thiết kế các làn đường dành cho khách bộ hành tiếp cận 5 nhà ga tàu điện ngầm tiếp cận mới xây dựng. Họ cũng xuất bản hướng dẫn về thiết kế tiếp cận để hỗ trợ công tác đánh giá các toà nhà và công trình hạ tầng cơ sở cần được cải thiện về điều kiện tiếp cận. Tổ chức này cũng chỉ ra rằng chi phí dành cho việc thiết kế tiếp cận tại các khu nhà, công trình mới xây dựng sẽ thấp hơn nhiều so với việc cải tạo, nâng cấp các công trình cũ để người tàn tật có thể tiếp cận.

20 ô tô buýt và 4 xe điện bánh hơi trang bị thang nâng đã được đưa vào sử dụng cách đây một vài năm trên các tuyến đường có mật độ hành khách đông. Gần đây nhất, 50 xe buýt đã được trang bị thang nâng và các thiết bị tiếp cận khác, để phục vụ 5 tuyến đường miễn phí mà được nối với những tuyến đường và nhà ga tàu điện ngầm có thiết kế tiếp cận. Kết quả là mạng lưới liên kết này (làn đường đi bộ, xe buýt, xe điện bánh hơi và tàu điện ngầm) là kết quả sự tham gia của người tàn tật cũng như các bên khác có liên quan trong quá trình lập kế hoạch. Điều này sẽ giúp đạt được hiệu quả cao nhất trong điều kiện ngân sách hạn chế.

Ảnh hưởng của tổ chức Libre Acceso không chỉ giới hạn tại thủ đô Mê-hi-cô. Sau khi bầu cử Tổng thống mới, người ta đã thành lập một văn phòng vấn đề liên quan đến người tàn tật thuộc chính phủ trung ương Mê-hi-cô. Lãnh đạo Văn phòng này là một người tàn tật. Văn phòng có nhiều người tàn tật làm việc, trong đó có một kiến trúc sư. Văn phòng phối hợp với tổ chức Libre Acceso để tiến hành công tác tư vấn.



Hình 15: Nhóm công tác giao thông tiếp cận



Hình 16: Khánh thành xe buýt tiếp cận ở Mehico

LẬP KẾ HOẠCH MỘT CÁCH HIỆU QUẢ

THẾ NÀO?

Công tác lập kế hoạch là một phần của một quá trình lớn hơn để thực hiện một cách thực sự các thiết kế và đặc điểm giao thông tiếp cận. Phần này giới thiệu một số hoạt động để bắt đầu quá trình lập kế hoạch. Sau đó, là các bước chuẩn bị cho kế hoạch cụ thể (trong trường hợp này là các dịch vụ xe buýt tiếp cận) và đưa ra một danh sách các hoạt động cụ thể, để triển khai kế hoạch.

Những hoạt động này có thể được sử dụng để lập kế hoạch cho việc tiếp cận đối với xe buýt nhỏ, taxi, xe điện, hoặc các loại hình phương tiện vận tải khác khi được đưa vào sử dụng trên các tuyến đường cố định.

Trong khi nguyên tắc đối với các dịch vụ vận tải từ-cửa-tới-cửa nhằm phục vụ người tàn tật là như nhau, thì trên thực tế, các bước cần thiết để chuẩn bị và triển khai kế hoạch lại khác nhau theo từng trường hợp. Ví dụ, việc lập kế hoạch cho các dịch vụ vận tải từ-cửa-tới-cửa không cần thiết phải chú trọng nhiều vào việc tiếp cận các làn đường dành cho khách bộ hành. Không giống như vận hành xe buýt tại các tuyến đường cố định, việc lập kế hoạch cho dịch vụ vận tải từ-cửa-tới-cửa cần tập trung vào số lượng hành khách là người tàn tật trên một chuyến xe nhằm tăng cường số lượng khách được phục vụ và giảm chi phí.

Cần lưu ý rằng mỗi trường hợp đều khác nhau. Một số hoạt động được đề cập ở dưới đây có thể đã được tiến hành và những trường hợp khác có thể không cần thiết. Có thể đối với tình hình cụ thể tại nước của bạn thì phải tiến hành một số hoạt động khác nữa để đạt được sự cải thiện mong muốn.

Một số bước để bắt đầu quá trình lập kế hoạch

◆ Hãy lắng nghe và học hỏi từ các hành khách tàn tật. Đây là một điều hoàn toàn cơ bản đối với việc thiết kế các dịch vụ và vận hành một cách

thuận lợi cho người sử dụng. Nếu bước này không được tiến hành thì chất lượng của dịch vụ sẽ bị ảnh hưởng.

◆ Hình thành một ban tư vấn gồm những người có kiến thức, là người tàn tật các dạng. Thành viên của ban tư vấn cần có nhiều kinh nghiệm trong việc đi lại trên các phương tiện giao thông vận tải để bảo đảm rằng sự tư vấn của họ có thể hỗ trợ các viên chức trong ngành giao thông cũng như những nhà lập kế hoạch, những người có thể không hiểu thấu đáo về vấn đề này. Điều quan trọng đối với các viên chức là họ không nên nghĩ là mình hiểu thấu đáo các vấn đề liên quan đến người tàn tật.

◆ Tìm kiếm sự tham gia và đóng góp của cộng đồng. Tổ chức các cuộc họp tại cộng đồng, các nhóm trọng tâm và/hoặc kiểm tra về tình hình tiếp cận để thu thập thông tin liên quan đến những rào cản trong giao thông công cộng.

◆ Tiếp nhận sự hỗ trợ của những viên chức chủ chốt, như cán bộ nhà nước, những nhà quản lý trong ngành giao thông vận tải, các tổ chức có liên quan khác cũng như những tổ chức phi chính phủ. Cố gắng để có được sự thoả thuận bằng văn bản nếu được.

◆ Nếu có thể, giao nhiệm vụ và tiến hành đào tạo những cán bộ để phối hợp trong công tác lập kế hoạch và trong quá trình triển khai kế hoạch.

◆ Xây dựng mối liên hệ hợp tác giữa các cơ quan hữu quan của chính phủ và các Bộ. Khuyến khích những viên chức có liên quan lập kế hoạch cho chuỗi du lịch tiếp cận từ các điểm đến, điểm dừng xe cũng như là trên các phương tiện giao thông.

Các bước chuẩn bị cho một kế hoạch cụ thể:

Đầu tiên, hãy bắt đầu với việc chuẩn bị một kế hoạch quốc gia, khu vực hay của thành phố để triển khai thiết kế tiếp cận và các nguyên tắc để vận hành.

Câu chuyện điển hình

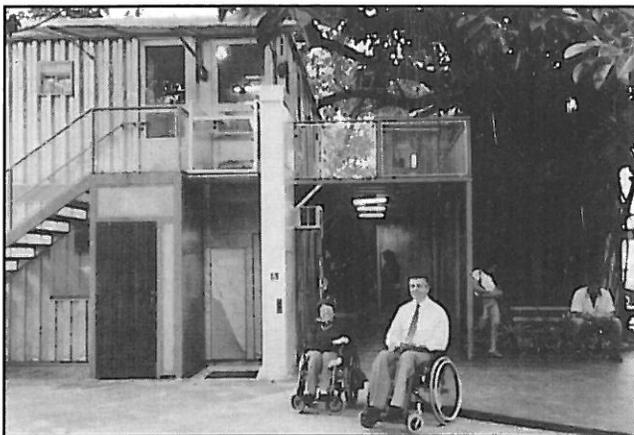
Rio de Janeiro: Một Trung tâm Sống Độc lập (ILC) giúp triển khai kế hoạch tổng thể xây dựng những làn đường tiếp cận dành cho khách bộ hành

Tại Rio de Janeiro, quá trình phục hồi lại các khu đô thị được khởi xướng dựa trên những nguyên tắc của “thiết kế phổ biến”. “Dự án Thành phố Rio” được chính quyền thành phố triển khai vào năm 1994, kết hợp những yêu cầu về thiết kế tiếp cận không vật cản do Trung tâm Sống Độc lập tại Rio de Janeiro đề xuất. Đây là một tổ chức phi chính phủ đã tích lũy nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực này.

Hệ thống vé toàn bộ trong thành phố được lựa chọn, bao gồm cả những tuyến phố quan trọng trong 14 quận. Người ta đã tổ chức một cuộc tuyển chọn các dự án kiến trúc để giải quyết những vấn đề chung giữa các khu vực lân cận. Điều này đã tạo ra một sự chuyển đổi với một thành phố trước đây hoàn toàn không thể tiếp cận được. Trong dự án này, tổ chức CVI-Rio giám sát việc triển khai thiết kế tiếp cận thông qua các buổi họp hàng tuần, hàng ngày đi thăm các địa điểm xây dựng, và báo cáo cho Chính quyền thành phố.

Khi Dự án thành phố Rio được triển khai, mục tiêu là tập trung vào thiết kế tiếp cận có tính đến cho mọi người sử dụng, bất kể khả năng của bản thân họ, dựa trên những tính toán rằng, hầu hết các công trình cơ sở hạ tầng được thiết kế trên toàn thế giới không phù hợp sử dụng cho hơn một nửa số dân. Dựa trên cơ sở này, các giải pháp toàn diện bao gồm thiết kế đường dốc dành cho tất cả khách bộ hành tại các phần đường, cũng như những giải pháp chuyên môn hơn như những đường đi bộ có hướng dẫn để chỉ đường cho người khiếm thị.

Trong Dự án thành phố Rio, tổ chức CVI-Rio đã phải thừa nhận sự hạn chế trong việc tiến hành sửa đổi các công trình giao thông công cộng hiện tại của thành phố. Điều này rất khác so với việc thay đổi về tiếp cận trong thiết kế nguyên bản (gốc) của thành phố. Dù vậy, dự án vẫn là một dấu mốc cho công tác tiếp cận ở Brazil, được các cán bộ chuyên môn từ các khu vực khác trong nước đến tham khảo và học tập. Người tàn tật đã bắt đầu đến và sống tại thành phố được thiết kế tiếp cận này. Tuy nhiên, chưa có nơi nào được điều chỉnh về mặt tiếp cận mà được coi là tiếp cận vĩnh cửu. Vẫn có những yếu tố bên ngoài gây ảnh hưởng và do đó, cần được theo dõi sát sao. Do đó, những nỗ lực ủng hộ thiết kế tiếp cận có thành công hay không lại phụ thuộc trực tiếp vào việc cam kết bảo dưỡng, tuyên truyền công khai trên thông tin đại chúng và giám sát, theo dõi.



Hình 17: Trung tâm sống độc lập tại Rio sử dụng các container vận chuyển trong các sáng kiến và tại trụ sở chính của mình.

Một cơ sở hạ tầng tiếp cận cũng làm tăng khả năng tiếp cận trong giao thông công cộng. Việc Rio de Janeiro mở rộng hệ thống đường tàu điện ngầm là một ví dụ. CVI-Rio hỗ trợ kỹ thuật cho một uỷ ban giám sát việc cải tiến điều kiện tiếp cận ở các nhà ga điện ngầm ở Rio. Những đặc điểm tiếp cận mới bao gồm: thang nâng cho những người đi xe lăn, tuy không đại diện cho các nguyên tắc “thiết kế phổ biến”, nhưng nó có thể cải thiện khả năng tham gia giao thông của người tàn tật đi xe lăn cũng như những người tàn tật vận động khác.



Hình 18: Một số thành viên của Ủy ban giao thông tiếp cận Rio - Brazil

1. Điểm lại tình hình hiện tại

Thu thập số liệu liên quan đến các dịch vụ hiện tại, bao gồm các công ty vận tải có liên quan và đội ngũ phương tiện giao thông của họ, số lượng các tuyến đường, số lượng các điểm dừng, sức chở của các xe buýt và nhu cầu về sức chở trên từng tuyến đường. Hãy thu thập số liệu về thiết kế tiếp cận trên các xe buýt. Cần điểm lại tình hình tiếp cận tại các điểm dừng xe buýt và tuyến đường dành cho người đi bộ tới các điểm dừng.

2. Dự tính nhu cầu của hành khách tàn tật đối với dịch vụ giao thông

Cách tốt nhất là tiến hành điều tra về người tàn tật trong cộng đồng. Kết quả của số mẫu hành khách có thể được sử dụng để tính tác động của thiết kế tiếp cận đối với việc tăng sử dụng trên các tuyến xe buýt. Đây có thể là một việc khó khi nhiều người tàn tật không có khả năng lên được xe buýt do những rào cản. Ta có thể thay phương pháp này bằng việc lập kế hoạch những tuyến đường tiếp cận để có thể phục vụ “những nơi có đông hành khách” như là những khu vực dân cư, trường học, và trung tâm mua sắm. Khi không chú trọng vào các tuyến đường có đông người tàn tật (như là đi qua các trung tâm chính hình và phục hồi chức năng), thì các tuyến đường được sử dụng nhiều nhất cũng có thể là tuyến đường mà hành khách tàn tật hay sử dụng nhất.

3. Xác định các tuyến xe buýt đáp ứng nhu cầu cao nhất của người tàn tật

Số liệu được thống kê ở bước 2 nói trên cần được sử dụng để xác định các tuyến đường thường xuyên được sử dụng để có thể thiết kế các dịch vụ tiếp cận. Bước này cần được tiến hành với sự hợp tác của các nhóm hành khách khác nhau, những người sẽ được lợi từ thiết kế tiếp cận trong giao thông, như người cao tuổi, hoặc những bà mẹ có con nhỏ.

4. Đánh giá nhu cầu cần tiến hành để các tuyến đường dành cho người đi bộ tiếp cận được với các tuyến xe buýt, các điểm dừng trên tuyến đường được lựa chọn

Tại một số khu vực, những tuyến đường này có thể ở trong điều kiện tốt. Tại những khu vực khác, có thể có nhu cầu trong việc dọn vệ sinh, lắp các ổ gà, xây dựng các đường dốc v.v.

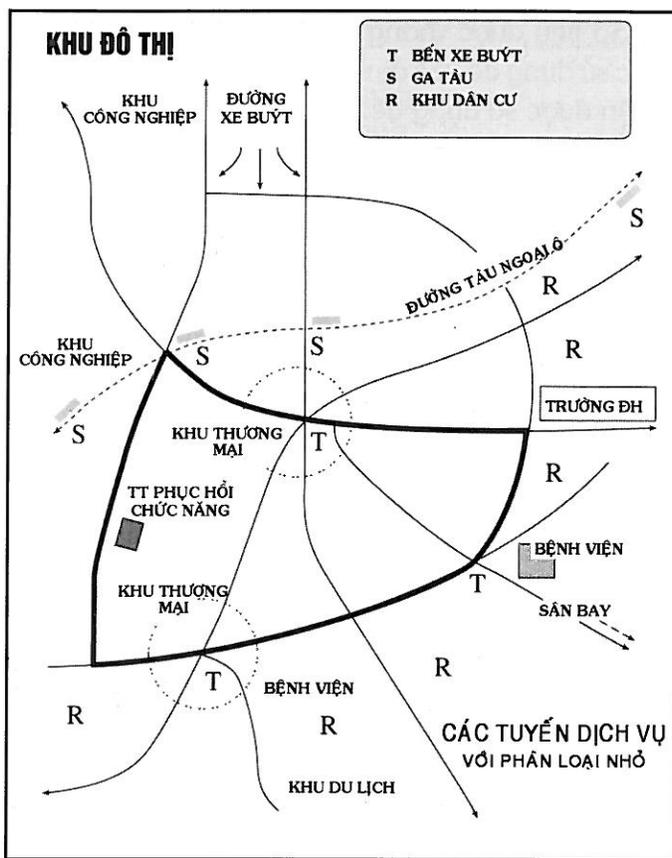


Hình 19: Một xe buýt tiếp cận mẫu tại Bangkok.

5. Kết hợp đồng bộ ô tô buýt tiếp cận với các điểm dừng tiếp cận

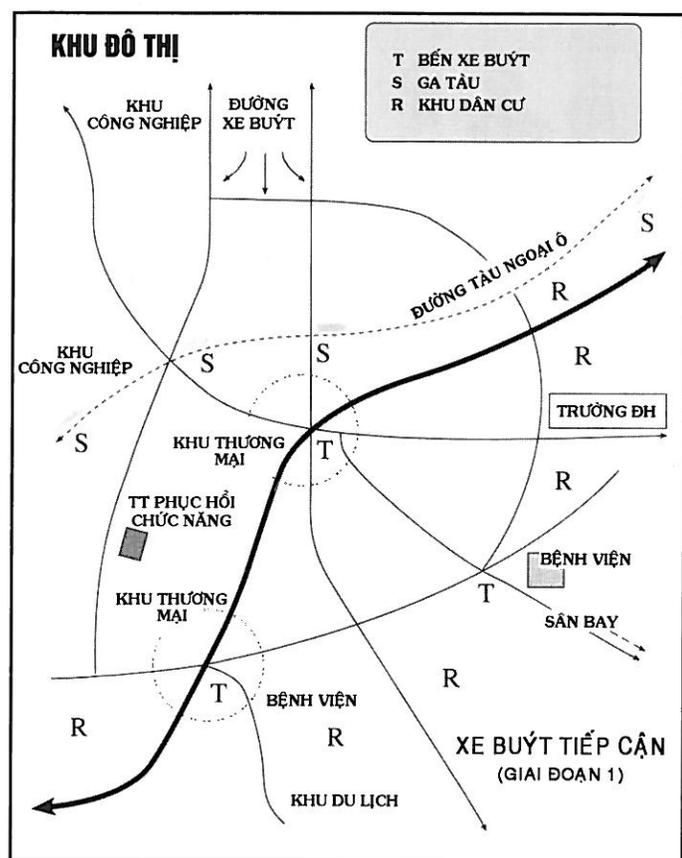
Bước này gồm việc lập kế hoạch triển khai đồng bộ các xe buýt tiếp cận cao trên các tuyến có đường tiếp cận cho khách bộ hành. Kế hoạch cần được xây dựng để:

- ◆ Nâng cấp các làn đường tiếp cận dành cho khách bộ hành (ví dụ: Vào ngày 30 tháng 6, các dốc lề đường sẽ được thiết kế tại các ngã tư của Phố



Hình 20: Khu đô thị, tuyến phục vụ với phương tiện nhỏ.

Một thành phố có thể thực hiện từng bước dịch vụ tiếp cận trong quá trình xây dựng hệ thống giao thông tiếp cận hơn đối với hành khách là người tàn tật và người cao tuổi. Ta có thể bắt đầu với “các tuyến đường phục vụ” sử dụng xe buýt hoặc xe khách nhỏ có thang nâng hoặc cầu dốc lên xe để kết nối các điểm với nhau như thể hiện trong hình vẽ. Điều này đã được tiến hành tại Puebla, Mêhicô, Medellin, Colombia, and Durban, Nam Phi.



Hình 21: Khu đô thị, tuyến xe buýt tiếp cận, giai đoạn 1.

Một sự lựa chọn khác là khởi xướng những dịch vụ tiếp cận trên những tuyến xe buýt chính, sử dụng những xe buýt có sàn thấp (như là tại Hồng Kông và Buenos Aires) hoặc xây dựng một hệ thống vận tải xe buýt tốc hành như mô hình của Châu Mỹ La tinh, với những xe buýt có sức chở lớn, sàn cao được phục vụ bởi những sân ga có thang nâng với các cầu dẫn lên xe tại các điểm dừng. Cả hai cách này cho phép người tàn tật có thể lên xe một cách dễ dàng mà không phải leo bậc thang. Điều này giúp tăng cường công suất phục vụ đối với các hành khách.

A và phố B gần điểm dừng của tuyến xe buýt số 3 tại trường học X hoặc bệnh viện nào đó”.

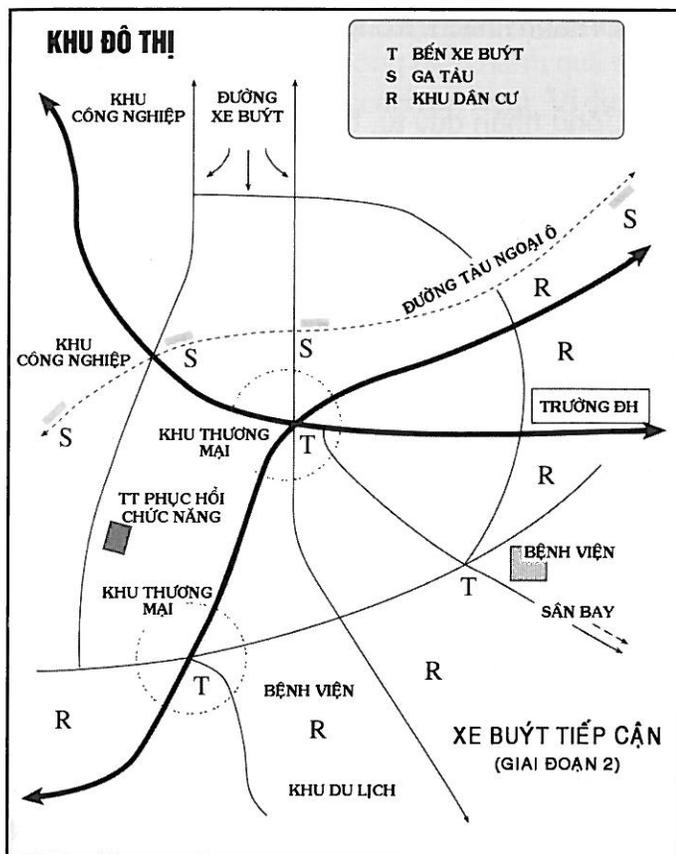
- ◆ Nâng cấp các điểm dừng xe bằng các đặc điểm tiếp cận (ví dụ vào ngày 30 tháng 6, các bụi cây mà cản trở việc đỗ xe tại trường học X hoặc bệnh viện sẽ bị dỡ bỏ để điểm dừng xe có chiều rộng 2 mét tính từ bờ hè hoặc lề đường).

- ◆ Đưa vào sử dụng các yếu tố tiếp cận trên các phương tiện vận chuyển. Ví dụ (Yêu cầu lái xe buýt thông báo những điểm dừng/bến xe chính đối với hành khách là người khiếm thị sẽ được thực hiện

trong vòng 30 ngày tới, những biển báo nơi đến với phông chữ to và sơn màu sáng sẽ được lắp đặt trong vòng 60 ngày).

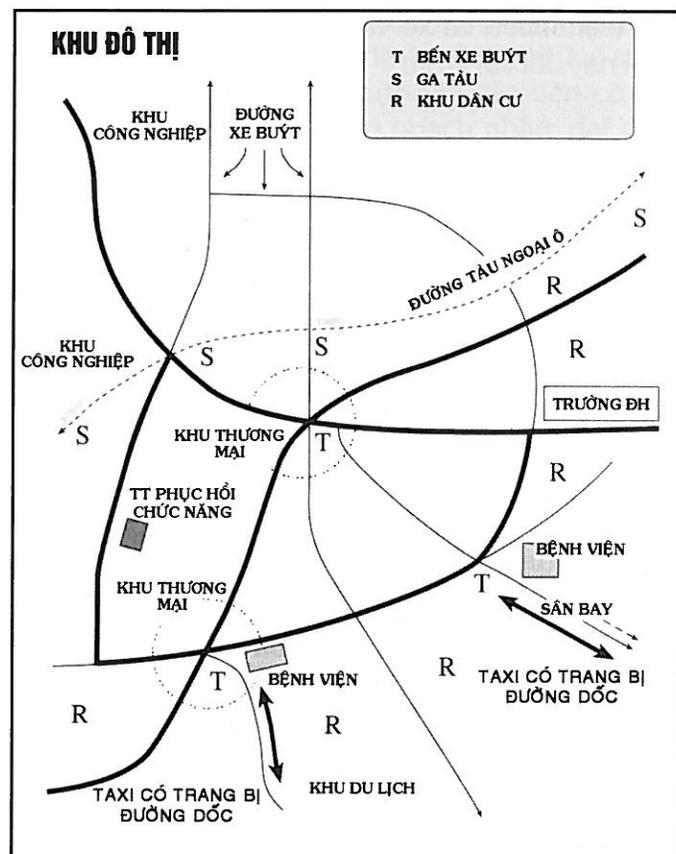
- ◆ Quyết định mức độ các dịch vụ (ví dụ thông báo “xe buýt tiếp cận sẽ đón trả khách tại điểm dừng này cứ nửa giờ một chuyến”).

- ◆ Xác định khu vực để phục vụ. Ví dụ (dịch vụ xe buýt sẽ bắt đầu vào tuyến A vào ngày 1.1 và tuyến B vào ngày 1.6). Việc này bao gồm xác định các mục đích ngắn hạn (ví dụ, trong vòng 30 ngày), những mục tiêu trung hạn (ví dụ trong vòng 1 năm)



Hình 22: Khu đô thị, tuyến xe buýt tiếp cận, giai đoạn 2.

Thành công của các tuyến xe buýt sức chở cao, tiếp cận được ban đầu có thể khiến các nhà lập chính sách quyết định mở rộng hệ thống vận tải. Điều này đã xảy ra với hệ thống xe ở các thành phố lớn ở Châu Mỹ La tinh. Những hệ thống như vậy giờ đây được thực hiện tại Curitiba, Brazil, Quito, Ecuador; và Bogota, Columbia; với kế hoạch hướng tới ở Lima, Peru, San Salvador, El Salvador. Các hệ thống vận tải xe buýt tốc hành khác được đề xuất cho khu vực Châu Mỹ La tinh và các thành phố khác ở châu Á.



Hình 23: Khu đô thị, tuyến taxi có thanh trượt cho xe lăn.

Các xe chở khách loại vừa (xe tải) và taxi tiếp cận được có thể cung cấp dịch vụ được ưa thích như dịch vụ vận chuyển từ cửa tới cửa, như được thực hiện tại Sao Paulo, Brazil, Hong Kong, Trung Quốc, Cape Town, Nam Phi và Kuala Lumpur, Malaysia. Xe taxi với cầu dẫn có độ dốc có thể đặc biệt hữu dụng cho việc phục vụ tại sân bay địa phương hoặc những điểm thu hút du khách. Đây có thể là một sự bổ sung quý báu vào hệ thống dịch vụ vận tải bao gồm các tuyến đường dịch vụ với xe buýt tiếp cận.

và những mục tiêu dài hạn (ví dụ một quyết định để thiết kế xe buýt có sàn thấp trong khi chờ để thay thế đội ngũ xe thuộc loại cũ, có sàn cao).

6. Hoàn thành công tác chuẩn bị kế hoạch

Phần chính sách sẽ thông tin về những quy định, hướng dẫn và các chính sách khác mà kế hoạch được đề xuất sẽ được thực hiện.

Phần tài chính sẽ thông tin về nguồn kinh phí và các nguồn tài trợ trong thời gian ngân sách nhất

định (ví dụ, năm tài chính) để tài trợ cho những dự án cụ thể nhằm nâng cấp bến xe buýt và các phương tiện giao thông công cộng.

Các bước hành động để thực hiện các vấn đề trong bước 5, và cũng thực hiện:

- ◆ Việc mua những phương tiện vận tải mới hoặc thay thế các phương tiện hiện tại hoặc kế hoạch để nâng cấp các xe buýt hiện tại với thiết kế tiếp cận.
- ◆ Các vấn đề quản lý đội ngũ xe buýt (gara, độ an toàn, công tác bảo dưỡng v.v...).

- ◆ Việc tuyển lái xe và đào tạo, và việc giám sát hiện nay đối với lái xe.

- ◆ Tiếp thị về dịch vụ cho người sử dụng (hành khách).

Những bước này có thể gồm các kế hoạch công việc riêng rẽ để gắn với một kế hoạch tổng thể hơn. Chúng ta cần giao cho các cán bộ chuẩn bị kế hoạch công việc, triển khai kế hoạch hoặc ký hợp đồng với các cơ quan dịch vụ bên ngoài thực hiện công việc, và để bảo đảm tiến độ công việc. Trong kế hoạch triển khai công tác, cần đề cập rõ hoạt động cụ thể là gì và ai, cơ quan nào chịu trách nhiệm. Nếu cần thiết, trong kế hoạch triển khai cũng nên có các thông tin về nguồn quỹ và số tiền được duyệt.

7. Phổ biến và nhận sự phản hồi về kế hoạch

Các bên tham gia khác nhau cần có góp ý của họ về kế hoạch hành động. Sau đó nếu cần thiết, điều chỉnh hoặc sửa đổi kế hoạch cho phù hợp.

Những hoạt động để triển khai kế hoạch

Dưới đây là một số hoạt động được đề xuất để hình thành được các dịch vụ xe buýt tiếp cận:

- ◆ **Tiến hành nâng cấp** các làn đường dành cho khách bộ hành và các điểm dừng xe, để nâng cao tính tiếp cận như xác định trong kế hoạch.

- ◆ **Trang bị phương tiện giao thông tiếp cận** hoặc nâng cấp đội ngũ xe hiện tại với các chi phí thấp (những đặc điểm này đề cập ở phần giới thiệu của tài liệu này, Đi lại dành cho mọi người).

- ◆ **Đưa vào sử dụng đội ngũ xe tiếp cận** theo các giai đoạn trong kế hoạch.

- ◆ **Tiến hành đào tạo** và đào tạo lại theo định kỳ đối với:

- ◆ Đội ngũ lái xe và những người thu vé liên quan đến việc vận hành, phục vụ trên xe buýt tiếp cận

đãi với hành khách, trong đó có người tàn tật.

- ◆ Công nhân duy tu, bảo trì và các cán bộ khác trong việc duy trì các đặc điểm thiết kế tiếp cận theo đúng trật tự của nó.

- ◆ Những nhà quản lý để bảo đảm rằng các chính sách và thủ tục cần thiết sẽ thực sự mang lại lợi ích đối với người tàn tật.

- ◆ Định kỳ, tiến hành công tác duy tu bảo dưỡng các phương tiện vận tải, cũng như đường đi bộ dẫn tới các điểm dừng xe.

- ◆ Thiết lập và theo dõi các chỉ số để kiểm tra tiến triển trong công tác đào tạo cán bộ, nhân viên, cung cấp các dịch vụ một cách lịch sự và an toàn, cũng như việc duy tu bảo dưỡng xe cộ theo lịch trình. Nếu có thể, bố trí một số điện thoại hoặc một cách thức nào đó để khách hàng có thể góp ý về chất lượng dịch vụ giao thông công cộng.

- ◆ Phát triển những dịch vụ được cải thiện. Bước này có thể bao gồm công tác đào tạo về du lịch (hướng dẫn về du lịch cho cá nhân hành khách) đối với hành khách là người tàn tật, những người mà trước đây chưa từng bao giờ sử dụng được các dịch vụ vận tải.

Trong quá trình lập kế hoạch, có thể gặp phải những sự phản đối sau

“Chúng ta đều biết nhu cầu là như thế, do đó tại sao lại phải tiến hành các biện pháp này”

Lý do chính là nhu cầu cần ưu tiên hoá các dịch vụ để bảo đảm rằng các bước đầu tiên càng hữu ích càng tốt và tác động với càng nhiều người càng tốt. Tác động của các thay đổi dự kiến đó cần phải đo được để có thể thúc đẩy quá trình. Về khía cạnh chính trị mà nói, thực tế càng cụ thể bao nhiêu đối với vấn đề giao thông tiếp cận, thì sự thay đổi tích cực sẽ càng mạnh mẽ bấy nhiêu.

“Việc lập kế hoạch này trên lý thuyết là tốt, nhưng các phương tiện giao thông công cộng “quá đông” và hành khách tàn tật không thể sử dụng”.

Những hành khách tàn tật có thể có tiếng nói quyết định nếu hệ thống giao thông hiện hành quá tải và họ không thể sử dụng một cách an toàn. Ví dụ, nếu người tàn tật được tham gia vào quá trình lập kế hoạch cho việc tiếp cận các hệ thống xe buýt ở thành phố, điều đó là bởi vì họ được thuyết phục là họ có thể sử dụng hệ thống kể cả trong trường hợp đông quá, hoặc bởi vì họ dự định sử dụng các phương tiện này vào những thời điểm và ở những nơi mà mật độ giao thông ít hơn. Họ phải đối mặt với những vấn đề tương tự như phụ nữ, trẻ em và hành khách là người cao tuổi. Các tổ chức phi chính phủ trong lĩnh vực người tàn tật trên toàn thế giới thấy rằng người tàn tật thường không kém những hành khách khác, cho dù họ bị tàn tật. Họ không muốn được mọi người thương hại. Họ muốn được tiếp cận với các dịch vụ giao thông vận tải. Một khi người tàn tật không thể sử dụng những hệ thống giao thông công cộng, thông thường họ sẽ vận động để có được các dịch vụ vận chuyển từ cửa-tới-cửa hoặc các tuyến dịch vụ vận tải cộng đồng để giúp đáp ứng được những yêu cầu của họ.

“Nhưng nếu các cơ quan của chính phủ không tham gia, hoặc thiếu khả năng để lập kế hoạch và điều hành hệ thống giao thông công cộng thì điều gì sẽ xảy ra?”

Tất nhiên, đây là một tình huống nan giải và hàng triệu người phải đối mặt với vấn đề này. Đây là thời điểm cho tất cả người dân địa phương trong đó có người tàn tật cùng với nhau, tổ chức chính họ, và yêu cầu có những quy định hợp lý hơn và cần đưa ra kế hoạch hữu hiệu hơn trong lĩnh vực giao thông vận tải. Trong một số trường hợp, có thể huy động sự tham gia lao động tình nguyện của người dân hoặc kêu gọi đóng góp về ngân quỹ để xây dựng những làn đường dành cho bộ hành mà người tàn tật có thể tiếp cận cũng như phối hợp với những cơ quan cung cấp dịch vụ giao thông vận tải ở địa phương để thúc đẩy dịch vụ giao thông tiếp cận đối với nhiều hành khách. Thậm chí trong những điều kiện khó khăn, cũng cần phải đặt các mục tiêu và tiến hành từng bước một để lập kế hoạch và triển khai các hoạt động để đáp ứng các mục tiêu này, trong đó sử dụng những nguyên tắc chung đề cập ở phần trên.

Cải thiện tiếp cận được tiến hành trên toàn thế giới vì ngày càng có nhiều người ủng hộ và thúc đẩy

những mục tiêu như vậy, bảo đảm rằng họ hiểu điều gì cần được tiến hành để đạt được những sự cải thiện này. Sau đó, phối hợp với các bên có liên quan khác thực hiện các kế hoạch nhằm đạt được sự cải thiện cần thiết. Giao thông tiếp cận, đối với người tàn tật và những hành khách khác không phải là một trường hợp ngoại lệ. Chúng tôi hy vọng bạn sẽ cùng tham gia với những người có liên quan để tạo ra sự tiếp cận trong vấn đề này ở nước của bạn.

Curitiba, Brazil. Một quá trình lập kế hoạch thành công

Sự thành công của việc lập kế hoạch tại Curitiba được đánh giá cao. Điều gì đã tạo nên sự thành công này? Sau đây là một số yếu tố:

- Giao thông công cộng là một phần của một chương trình lập kế hoạch đô thị hợp nhất lớn hơn.
- Curitiba có một “gia đình các dịch vụ” gồm xe buýt chạy trong một khu vực nhỏ, các tuyến đường nhánh, đường cao tốc, xe buýt phục vụ khách du lịch, và những chiếc xe buýt có thang nâng.
- Một giá vé thống nhất cho toàn hệ thống làm cho nó dễ hơn trong việc di chuyển từ một tuyến đường này sang tuyến đường khác và cung cấp một sự khuyến khích không sử dụng ô tô tư nhân.
- Chính quyền thành phố đang quản lý và điều hành chặt chẽ những công ty vận tải tư nhân.
- Các công ty vận tải được trả theo quãng đường mà họ vận hành, không phải trả theo đầu khách phục vụ. Điều này có nghĩa là sẽ có ít áp lực hơn đối với lái xe và họ sẽ phục vụ một cách nhã nhặn, lịch sự và hào hiệp hơn đối với hành khách.
- Curitiba sử dụng những sân ga bằng phẳng tại các điểm đỗ của các tuyến xe buýt tốc hành. Hành khách trả tiền vé khi họ vào nhà ga và mọi người, trong đó có người tàn tật đi xe lăn và các loại tàn tật khác, nhanh chóng lên xe trên những cầu dẫn nối giữa xe và sân ga.

Tóm lại, ví dụ của Curitiba đã cho thấy những chuẩn mực, thực tế tốt nhất về thiết kế cho mọi người sử dụng được.

CÁC NGUỒN THAM KHẢO

Trong nhiều năm qua, các nguồn tham khảo sẵn có đã được cải thiện đáng kể về số lượng và chất lượng để hỗ trợ các bên có liên quan trong việc vận động, lập kế hoạch, triển khai giao thông tiếp cận được trên toàn thế giới. Những nguồn được lựa chọn dưới đây được thể hiện trong phong chữ in nghiêng mà nó tập trung vào việc nâng cấp phương tiện vận chuyển tiếp cận. Nó có nghĩa là toàn thể dân chúng có thể truy cập và tải từ trên mạng xuống. Các xuất bản phẩm khác có thể được đặt hàng. Những trang mạng này thường chứa đựng nhiều đặc điểm khác nhau của mỗi quan tâm. Đây không phải là một danh sách hoàn chỉnh và chúng tôi xin lỗi nếu có những thiếu sót gì. Số fax và địa chỉ để gửi thư cũng có ở hầu hết các địa chỉ.

CÔNG TÁC VẬN ĐỘNG

Một vài tổ chức đại diện được thể hiện, đề cập trong số rất nhiều tổ chức vận động thành công được thông tin trong khu vực và ở mỗi quốc gia. Các cơ quan cho rằng họ có chính sách vận động cho giao thông tiếp cận.

www.dpiap.org

Tổ chức người tàn tật quốc tế: Văn phòng khu vực Châu á, Thái bình dương, thúc đẩy giao thông tiếp cận và các đường đi tiếp cận cho đi bộ ở trong khu vực

Fax: (662) 984-1007

Email: rdo@dpiap.org

325 Bondstreet Road, Muangthong Thani

Bangpood, Pakkred

Nonthaburi 11120, Thailand

www.rumboss.org.ar

Fundacion Rumbos (tại Tây Ban Nha)

Giới thiệu nhiều lý thuyết và thực tiễn của thiết kế toàn diện có thể được đặt hàng tại địa chỉ này

Fax: (5411) 4706-2769

Địa chỉ: Cabildo 2720-5 y6D

Buenos Aires 1428

Argentina

www.handicap-international.org

Tổ chức tàn tật quốc tế: Văn phòng khu vực nam Á

Thúc đẩy giao thông tiếp cận trong khu vực châu á

Fax: (9111) 2465-8093

Email: hisarorc@vsnl.net

Địa chỉ: K-3 South Extension Part 1

P.O.Box 3837, Andrews Ganj

New Delhi 110049

India

www.itdp.org

Viện chính sách phát triển và giao thông.

Vận động cho các chính sách giao thông bền vững bao gồm giao thông có động cơ và các tuyến xe buýt có tiếp cận được

Xuất bản phẩm định kỳ: Giao thông bền vững

Fax: 1 (212) 629-8033

Địa chỉ: 115 West 30th Street, Suite 1205,
New York, NY 10001, USA

www.independenceliving.org

Viện sống độc lập (Thụy Điển). Vào trang này và tải phiên bản tiếng Anh và tiếng Tây ban nha của tài liệu tiếp cận cho mọi người: giao thông tiếp cận trên toàn thế giới. Hướng dẫn của AEI đối với giao thông tiếp cận cho mọi người tàn tật và người cao tuổi ở các quốc gia trên toàn thế giới.

www.iidisability.org

Viện nghiên cứu về vấn đề người tàn tật liên Mỹ (bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban nha và tiếng Bồ đào nha)

Fax: 1 (301) 9\ 838-3029

Địa chỉ: 711 Brent Rd.,

Rock ville, Maryland 20850, USA

www.libreacceso.org

Libre Acceso (Mexico)

Những thông tin hữu ích về kiểm tra về tiếp cận ở Tây Ban Nha.

www.miusa.org

Tổ chức Di chuyển USA. Những đào tạo cho

người lãnh đạo, trao đổi quốc tế. MIUSA có thể được liên hệ để đặt hàng

Xây dựng một cộng đồng phát triển toàn diện: Một tài liệu về bao gồm người tàn tật trong phát triển quốc tế.

Fax: 1 (541)343-6812.

Địa chỉ: P.O.Box 10767, Eugene, Oregon.
97440 USA.

openword@sepia.ocn.ne.jp

Một thế giới mở/SATH

Đối với thông tin về vận động giao thông tiếp cận ở Đông Nam Á, liên hệ với Walter Spillum.

Fax: (814) 2644-9566

Địa chỉ: 4-10-16-103 Myojin-cho

Hachioji-shi.

Tokyo 192-0046, Japan.

psreddy@rnd.bhelco.in

Tổ chức về cơ hội bình đẳng đối với người tàn tật

Thúc đẩy giao thông tiếp cận ở bang Andhra Pradesh

Địa chỉ: 1-4-879/60, SBI Officers Colony

Gandhi nagar

Hyderabad 500800, India

www.disabledpersonspenang.org

Tổ chức người tàn tật Penang. Phiên bản bằng tiếng Hoa và tiếng Malay của tài liệu Tiếp cận cho tất cả mọi người: Giao thông tiếp cận trên toàn thế giới, có thể đặt hàng miễn phí từ nguồn này

Fax: (60-4) 228-1058

Địa chỉ: Kompleks Masyarakat Penyayang

Co-19-GF Jalan Utama

10450 Penang, Malaysia

www.geocities.com/custranet

Sustran: Mạng lưới hoạt động giao thông tiếp cận khu vực châu á và thái bình dương

Các bước: Hướng dẫn hành động tại cộng đồng trọng tâm vào con người, giao thông đô thị bền vững và bình đẳng (tiếng Anh).

LẬP KẾ HOẠCH

www.ncsu.edu

Trung tâm thiết kế toàn cầu (Trường đại học tiểu bang North Carolina)

Những nguyên tắc của thiết kế toàn cầu

Fax: 1 (919) 515-3023

Địa chỉ: Box 8613

219 Oberlin Road

Raleigh, North Carolina 27695-8613 USA

www.fta.dot.gov/ntl/planning

Cơ quan giao thông liên bang (Mỹ)

Hướng dẫn lập kế hoạch cho việc điều phối giữa tiểu bang và các dịch vụ vận tải chuyên biệt địa phương. Một danh sách của các yếu tố về lập kế hoạch được đề cập ở Chương 5

www.rpd.es

Một tài liệu tuyệt vời hướng dẫn đối với việc chuẩn bị một kế hoạch tiếp cận của thành phố, với một chương về lập kế hoạch trong vấn đề giao thông ở Tây Ban Nha).

Fax: (43-1) 914-115-502

Địa chỉ: Calle Serrano, 140

Madrid 2, Spain

www.tc.gc.ca/tdc

Trung tâm phát triển giao thông

Các xuất bản phẩm về giao thông tiếp cận bao gồm:

Tạo điều kiện cho giao thông tiếp cận: Hướng dẫn kế hoạch của Canada

Tiếp cận các hệ thống giao thông và dịch vụ: Điểm lại tình hình quốc tế (bằng tiếng Anh và tiếng Pháp)

Thông tin về cải thiện tình hình giao thông: hướng dẫn về thiết kế để tạo điều kiện cho du lịch không vật cản.

Fax: 1 (514) 360-1560

Địa chỉ: 800 Rene Levesque Blvd. W., Suite 600 Montreal, Quebec H3B 1X9

Canada

www.vtppi.org

Viện Chính sách phát triển Giao thông Victoria

Bách khoa toàn thư Quản lý nhu cầu Giao thông với các phần quan tâm đặc biệt với thiết kế toàn cầu và TMD tại các nước đang phát triển

Fax: 1(250)360

Địa chỉ: 1250 Rudlin Street

Victoria, BC V8V 3R7

Canada

TRIỂN KHAI GIAO THÔNG TIẾP CẬN, CÁC CÔNG TRÌNH, VÀ CÁC LÀN ĐƯỜNG ĐI BỘ

www.globalride-sf.org

Cơ quan trao đổi thông tin tiếp cận quốc tế

Tiếp cận được tăng cường cho người tàn tật ở khu vực đô thị (báo cáo của dự án tiếp cận giao thông quốc tế tập trung vào Châu phi, châu á, và Châu mỹ la tinh do Vụ Phát triển quốc tế của Anh tài trợ).

Tiếp cận cho tất cả mọi người: Giao thông tiếp cận trên toàn thế giới (liên hệ với AEI để nhận được những tài liệu miễn phí bằng tiếng Anh hoặc tiếng Tây Ban Nha. Xem phần địa chỉ để có được những tài liệu này)

Fax: 1 (415) 661-1543

Địa chỉ: 112 San Pablo Avenue

San Francisco, California 94127, USA

www.trans.gov.ab.ca/Content/doctype369/production/pedaaccdesigng.pdf

Giao thông và sử dụng ở Alberta

Hướng dẫn thiết kế cho việc tiếp cận tại các phần đường dành cho khách bộ hành, bao gồm cả sơ đồ thiết kế các bến xe buýt.

Fax: 1 (403) 427-0783

Địa chỉ thư tín: 4999-98th Avenue

Edmonton, Alberta T6B 2X3

Canada

www.access-board.gov

Luật người tàn tật Hoa Kỳ

Hướng dẫn tiếp cận của Luật về người tàn tật Hoa Kỳ (các đường dành cho khách bộ hành, các cơ sở, phương tiện giao thông). Đây là quy định tiêu chuẩn của Mỹ.

Fax: 1 (202) 272-5447

Địa chỉ thư tín: 1331 "F" Street, NW,
Suite 1000

Washington DC 20004 USA

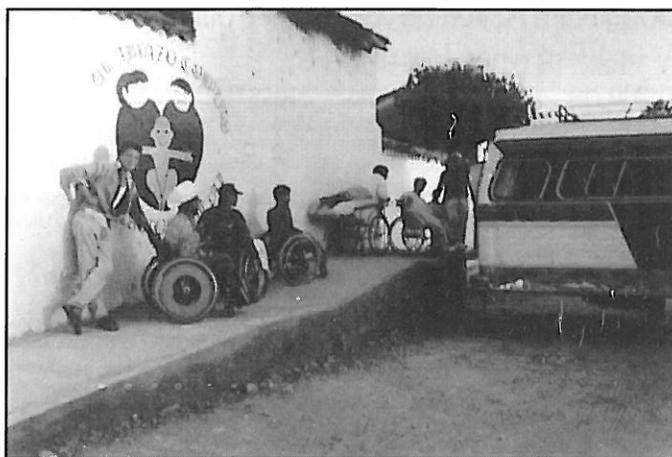
www.un.org/esa/socdev/enable/guiadd/aproddi.s.htm

Một hướng dẫn với hình vẽ mô tả về kiểm tra về tiếp cận và thiết kế tiếp cận, bằng tiếng Tây Ban Nha.

Fax: (51-1)225-7945

Địa chỉ thư tín: Calle 2 #689

Urb Corpac, San isidro Lima 27, Peru



Hình 24: Dân trong làng đã tự làm thêm lên xe buýt tại Mê hi cô

www.coliac.cnt.fr

Coliac (tài liệu tham khảo chủ yếu bằng tiếng Pháp)

Email: cristiane.izel@cnt.fr

Fax: (33-1) 5323-8580

Địa chỉ thư tín: 34, Avenue Marceau, 75008
Paris, France

cventer@csir.co.za

Người liên hệ: TS. Christo Venter, về các báo cáo về dự án giới thiệu giao thông tiếp cận ở Nam Châu Phi và Ấn Độ.

Fax: (27-12) 841-4054

Địa chỉ thư tín: P.O. Bô 395 Pretoria 0001,
Nam Phi

www.mobility-unit.dft.gov.uk

Bộ Giao thông: Đi lại và bộ phận toàn diện. Xuất bản phẩm từ nguồn chính của Anh gồm:

Hướng dẫn sử dụng Bề mặt vỉa hè

Các đặc điểm tiếp cận đối với xe lửa, xe buýt, taxi. Giao thông tiếp cận. Hướng dẫn những thực tiễn về tiếp cận đối với các đường dành cho khách bộ hành và cơ sở hạ tầng giao thông.

Fax: (44-207) 944-6102

Địa chỉ thư tín: Zone 1/18

76 Marsham Street

London Sw1P 4DR

United Kingdom

www.easrs.org

Dịch vụ tư vấn tiếp cận môi trường (Hong Kong)

Với những sự kết nối hữu dụng đối với các nguồn tham khảo bằng tiếng Trung hoặc tiếng Anh về các hình thức giao thông công cộng tiếp cận ở Hồng Kông. Phần này cũng có bao gồm các mô hình của những thành phố khác.

www.oecd.org/CEM/pub/pubfree.htm

Hội nghị Bộ trưởng Giao thông của Châu Âu

Cải thiện giao thông cho người tàn tật vận động. Hướng dẫn thực thi (miễn phí).

Giao thông và Việc già đi của dân số

Fax: (33-1) 4524-9742

Địa chỉ thư tín: 2, rue Andre Pascal

75775 Paris, Cedex 16 France

www.unit.org.uy

Instituto Uruguayo de Normas Tecnicas

Phát triển các thông lệ về tiếp cận cho khu vực Châu Mỹ La tinh (bằng tiếng Tây Ban Nha)

Fax: (596-2) 6003572

Địa chỉ thư tín: Coordinator, Ct 143
COPANT Plaza Independencia 812 11100
Montevideo,

Uruguay

www.iadb.org/pub

Ngân hàng phát triển liên Mỹ

Để đặt hàng cuốn Facilitando o Transporte para Todos (bằng tiếng Bồ Đào Nha, trong đó có bản dịch tài liệu của AEI, Tiếp cận dành cho mọi người. Giao thông tiếp cận trên toàn Thế giới) hoặc để đặt

hàng cuốn Facilitando o Transporte para Todos (bằng tiếng Tây Ban Nha).

Fax: 1 (202) 623-1709

Địa chỉ thư tín: IDB Bookstore

1300 New York Avenue, NW

Washington, DC 20577 USA

www.icat-ciat.org

Trung tâm Giao thông tiếp cận Quốc tế

(bằng tiếng Anh và tiếng Pháp, thúc đẩy hệ thống giao thông tiếp cận toàn cầu).

Fax: 1 (514) 396-3378

Địa chỉ thư tín: 425, Viger Avenue Weet,
suite 520 Montreal, Quebec H2Z 1X2

Canada

101326.2263@compuserve.com

Lời khuyên về các thực tiễn tốt nhất và tiêu chuẩn, các bài trình bày và tập huấn về giao thông tiếp cận.

Fax: (44-1252) 815920

Địa chỉ thư tín: 17 Tavistock Road Fleet,
Hampshire Gu 13 8Eh

United Kingdom

www.un.org/esa/socdev/enable/designm

Phòng chính sách xã hội và Phát triển của Liên Hiệp Quốc

Hướng dẫn thiết kế cho môi trường không vật cản (tiếng Anh)

www.unescap.org/decade

Ủy ban kinh tế xã hội khu vực châu Á Thái bình dương của Liên Hiệp Quốc. Trong số các ấn phẩm có liên quan. Thúc đẩy môi trường vật chất không vật cản cho người tàn tật.

Fax: (662) 288 1030

Địa chỉ thư tín: Rajdamnern Avenue
Bangkok 10200,

Thailand

www.worldbank.org/sp

Ngân hàng Thế Giới (vào mục “disability”, sau đó là “document on line” và sau đó là “World Bank

“documents” và biểu tượng tài liệu cần tìm “Tiếp cận cho người nghèo bị tàn tật” (do AEI soạn thảo). Giao thông, nghèo đói và tàn tật trong các nước đang phát triển.

Những ấn phẩm liên quan đến các mô hình giao thông.

www.dptac.gov.uk/pubs/smallbus2001

Ban Tư vấn giao thông cho người tàn tật

Các đặc điểm về tiếp cận cho những xe buýt loại nhỏ được thiết kế để chở từ 9 đến 22 hành khách (tiếp cận).

Www.cordis.lu/cost-transport/home.htm

Văn phòng các ấn phẩm chính thức của Cộng đồng Châu Âu (Luxemburg)

COST322: Những chiếc xe khách có sàn thấp.

COST 335: Tiếp cận của hành khách tới hệ thống tàu hỏa.

Các hiệp hội quốc gia và quốc tế những nhà cung cấp dịch vụ giao thông vận tải.

(tài liệu về giao thông tiếp cận thường có sẵn trên các mạng này hoặc được kết nối)

www.apta.com

Hiệp hội giao thông công cộng Mỹ

www.CommunityTransport.com

Hiệp hội Giao thông công đồng (Anh quốc)

www.ctaa.org

Hiệp hội Giao thông công đồng Mỹ

www.uitp.com

Hiệp hội quốc tế về giao thông công cộng (Pháp)

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

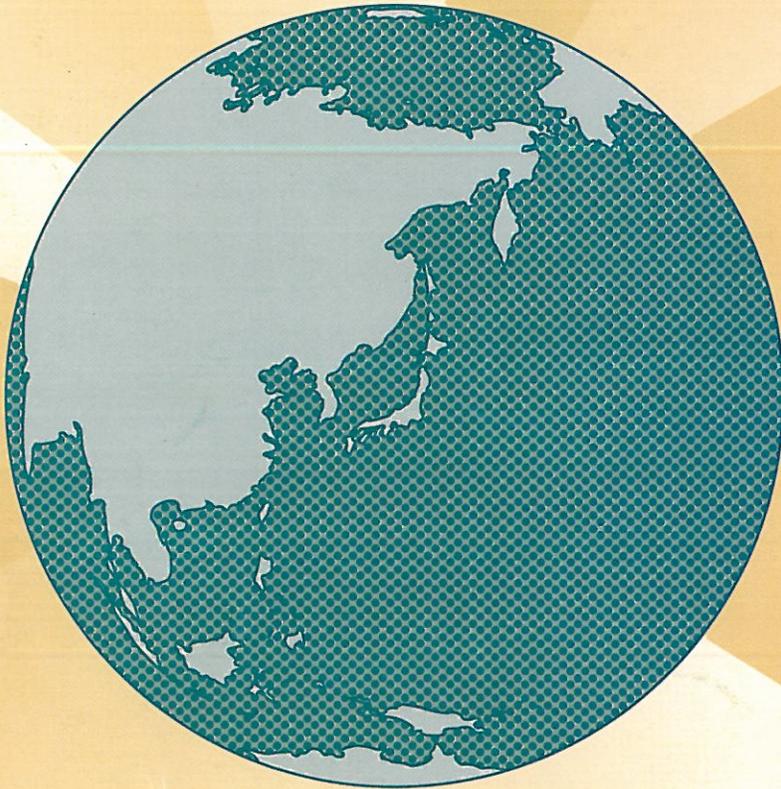
www.globalride-sf.org

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 