



Fundacja Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR

70-893 Szczecin, ul. Czwórdzińskiego 5; tel. 0517392265
www.hussar.szczecin.pl, fundacja.hussar@gmail.com

Bank BGŻ 78 2030 0045 1110 0000 0158 3390
KRS 0000314744; NIP 955-22-44-383; REGON 320578263

Czy dworzec kolejowy Szczecin Główny jest dla wózkowiczów?

Wnioski po przetestowaniu przez osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach
inwalidzkich dostępności dworca kolejowego

Tomasz Rabiński

Marta Murawska

Mariusz Tomasz Klimowicz

Szczecin, wrzesień 2012 r.

Tematem niniejszego opracowania jest dostosowanie dworca kolejowego Szczecin Główny do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo. Pod uwagę wzięto budynek główny dworca, perony oraz ciągi piesze od najbliższych przystanków tramwajowych. W testowaniu dworca oraz okolicy uczestniczyły dwie osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich.



Fot. nr 1. Budynek główny dworca kolejowego.

Osoby niepełnosprawne ruchowo, jak sama nazwa wskazuje, mają problemy w poruszaniu się. Są to osoby poruszające się nie tylko na wózkach inwalidzkich, ale także poruszające się przy pomocy kul, lasek lub balkoników. Choć wózkowiczom sprawia dużą trudność poruszanie się, to muszą oni pokonywać znacznie dłuższą trasę, aby dostać się do kas na dworcu. Jest to spowodowane brakiem pochylni dla wózków przy schodach wejścia głównego na dworzec. Na poniższej mapie zaznaczono trasę od wejścia głównego do kas IC, która jest pokonywana przez osoby „zdrowe” (kolor zielony) oraz poruszające się na wózkach (kolor czerwony). Brak tej pochylni to jedna z wielu barier znajdujących się na dworcu kolejowym Szczecin Główny.



źródło: opracowanie własne na podstawie mapy ze strony gis.um.szczecin.pl

1. OKOLICE DWORCA

1. Tramwaje. Na pobliskie przystanki tramwajowe nie podejźdza tabor niskopodłogowy.

PROPOZYCJA ZMIANY: Należy nadal wymieniać tabor na niskopodłogowy oraz modernizować infrastrukturę tramwajową tak, aby mogły z tej linii korzystać również tramwaje niskopodłogowe.

2. Ciągi pieszce od przystanków. Przejścia dla pieszych (krawężniki).



Fot. nr 2. Krawężnik przy przejściu przez torowisko tramwajowe.



Fot. nr 3. Aby dotrzeć z przystanków tramwajowych na dworzec należy pokonać wysokie krawężniki.

2. BUDYNEK GŁÓWNY DWORCA

1. Wejścia do budynku od frontu. Do wejścia głównego prowadzą 3 schodki. Nie ma pochylni dla wózków inwalidzkich. Otwory drzwiowe są na tyle szerokie, iż spokojnie mieszczą się w nich wózki. Do wejścia bocznego prowadzi 7 schodków. PROPOZYCJA ZMIANY: Powinna zostać wykonana pochylnia dla wózków przy głównym wejściu.



Fot. nr 4. Wejście główne nie jest dostępne dla wózkowiczów.



Fot. nr 5. Tunel, który prowadzi na poszczególne perony, jest całkowicie niedostępny dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.



Fot. nr 6. Przy wejściu bocznym jest jeszcze więcej stopni, niż przy głównym. Nie ma możliwości dostanie się do budynku od frontu. Należy znacznie wydłużyć drogę i wejść przez tylne drzwi.

2. Wejście od tyłu. Ponieważ wejście od frontu nie jest możliwe, trzeba korzystać z wejścia tylniego. Otwory drzwiowe są dostatecznie szerokie (wózek się mieści), a drzwi są uchylne.

PROPOZYCJA ZMIANY: Proponujemy wymienić drzwi uchylne na drzwi rozsuwane, które będą reagować na ruch. Takie drzwi zamontowane są przy wejściu frontowym.



Fot. nr 7. Aby wejść do budynku, należy pokonać po drodze sporo przeszkód.



Fot. nr 8. Jeden z wielu krawężników, który należy pokonać aby dostać się do środka. Wszystko przez brak prostej pochylni przy głównym wejściu.



Fot. nr 9. Po drodze do tylnego wejścia trzeba pokonać cztery krawężniki.



Fot. nr 10. Aby dotrzeć do tylnego wejścia, trzeba przejść dwukrotnie przez ulicę (a właściwie wjazd i wyjazd z placu manewrowego Poczty Polskiej).



Fot. nr 11. Pochylnia, która znajduje się daleko od wejścia głównego.



Fot. nr 12. Aby dostać się do środka budynku dworca, należy objechać cały budynek dookoła i wjechać przez wejście z tyłu. Wszystko przez brak pochylni przy głównym wejściu.



Fot. nr 13. Wyjście z poczekalni na pierwszy peron. Próg jest za wysoki.

3. Oznakowanie. Stojąc przy schodach do głównego wejścia na dworzec, osoba na wózku nie jest w żaden sposób informowana, w jaki sposób może się dostać do środka. Choć z boku dworca, kilkadziesiąt metrów dalej, znajduje się pochylnia, to nie ma informacji jak się do niej dostać. Nie ma informacji jak dotrzeć do obniżonych kas oraz toalet dostępnych dla niepełnosprawnych. Istniejące tabliczki informacyjne są za wysoko, a druk jest za mały, co utrudnia, a nawet uniemożliwia ich przeczytanie. Na niektórych tabliczkach są nieaktualne nr telefonów.

PROPOZYCJA ZMIAN: Przy głównym wejściu powinna wisieć jasna informacja jak wejść do budynku, gdy pasażer porusza się na wózku inwalidzkim. Informacja powinna zawierać instrukcje jak dojść do poszczególnych części dworca (obniżone kasy, toalety dla niepełnosprawnych, poszczególne perony) oraz kontakt do personelu, od którego można uzyskać pomoc w wejściu do pociągu. Informacja powinna wisieć przy głównym wejściu dopóki nie zostanie wykonana pochylnia. Po wykonaniu pochylni informacja ta może być umieszczona w holu głównym. Tabliczki nieczytelne oraz z nieaktualnymi nr tel. powinny być niezwłocznie wymienione.



Fot. nr 14. Tablica informacyjna jest za mała, umieszczona za wysoko, zbyt zniszczona oraz z nieaktualnymi danymi.



Fot. nr 15. Tablica informacyjna dobrze ilustruje stosunek do osób niepełnosprawnych. Jeden z dwóch numerów jest nieaktualny, a sama tablica jest od dawna zniszczona.



Fot. nr 16. Informacja na drzwiach.



Fot. nr 17. Informacja w holu głównym.



Fot. nr 18. Tablica informacyjna przy przejściu przez torowisko.

4. Kasy. Większość kas, a także punkt informacyjny, są umieszczone za wysoko. Osoba na wózku inwalidzkim nie jest widoczna z za „okienka”. W holu głównym wydzielono Centrum Obsługi Klienta. Personel jest umieszczony przy biurkach na wysokości dogodnej dla wózkowiczów. Choć kasy te są zorganizowane przez Intercity, to można w nich zakupić również bilety konkurencyjnych firm. Niestety kasy te są czynne od godz. 8:00 do 19:30.

PROPOZYCJA ZMIANY: Co najmniej jedna kasa w holu głównym (albo stoisko w Centrum Obsługi Klienta) dostępna dla niepełnosprawnych powinna być czynna całą dobę.



Fot. nr 19. Te kasy są dla wózkowiczów stanowczo za wysoko.



Fot. nr 20. Obniżone kasy IC są dużym udogodnieniem. Niestety czynne są tylko do godz. 19:30.

5. Toalety. Toaleta dostępna dla niepełnosprawnych znajduje się na zewnątrz. Jest ona zamykana na klucz. Aby dostać się do środka, należy udać się do personelu przy toaletach dla „zdrowych”. Otwór drzwiowy jest dostatecznie szeroki. Nie ma progu utrudniającego wjechanie. Przestrzeń w środku jest na tyle duża, iż można swobodnie manewrować wózkiem. Jest swobodny dostęp do muszli oraz umywalki. Na ścianach są zamontowane poręcze. Jednak poręcze przy muszli są niewłaściwe (brak długiej, uchylnej poręczy).

PROPOZYCJA ZMIANY: Toaleta dla niepełnosprawnych powinna znajdować się w środku budynku, a nie na zewnątrz. Najlepiej tuż przy toaletach dla „zdrowych”. Skoro udało się znaleźć pomieszczenia dla cukierni oraz punktu turystycznego, to nie powinno być problemów z wygospodarowaniem pomieszczenia dla toalety dla osób z ograniczoną sprawnością. Zanim dojdzie do przeniesienia toalety, to w obecnej powinny być wymienione poręcze przy muszlach (poręcze z lewej strony powinny być długie i uchylne). Przy drzwiach obecnej toalety dla niepełnosprawnych powinien znajdować się domofon albo dzwonek za pomocą, którego osoba niepełnosprawna poprosi o otwarcie toalety. Osoby niepełnosprawne ruchowo, jak sama nazwa wskazuje, mają problemy w poruszaniu się. Wyprawa po klucz oraz powrót mogą zabrać na tyle dużo czasu, że dojdzie do wstydlwego „wypadku”. (Ocena toalety była przeprowadzona przed planowanym remontem.)



Fot. nr 21. Informacja na drzwiach toalety dla niepełnosprawnych.

3. PERONY

1. Komunikacja między peronami. Między peronami można się przemieszczać poprzez przejście podziemne albo kładkę. Z uwagi na schody, obydwa sposoby są niedostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Aby dotrzeć na poszczególne perony wózkowicz musi dojechać do końca peronów, a następnie pod nadzorem pracownika PKP pokonać torowisko. Na poniższej mapie zaznaczono trasę od kas do peronu II, którą pokonuje osoba pełnosprawna (kolor zielony) oraz osoba na wózku (kolor czerwony). Osoba niepełnosprawna, która ma problemy w poruszaniu się musi pokonać o wiele dłuższy dystans od osoby sprawnej.



źródło: opracowanie własne na podstawie mapy ze strony gis.um.szczecin.pl

PROPOZYCJA ZMIANY: Powinny być zamontowane windy przy kładce lub przejściu podziemnym. Ewentualnie można rozważyć montaż w przejściu podziemnym platform przyschodowych.



Fot. nr 22. „Zwykli” pasażerowie do poruszania się między peronami korzystają z przejścia podziemnego albo z kładki. Obie drogi poruszania się są niedostępne dla osób na wózkach. Aby dostać się z jednego peronu na drugi, należy dojechać na sam koniec peronów.



Fot. nr 23. Przejście przez torowisko dla wózkowiczów znajduje się na samym końcu peronów.



Fot. nr 24. Fragment uszkodzonej nawierzchni przejścia przez torowisko.



Fot. nr 25. Kładka nie jest dostępna dla osób na wózkach inwalidzkich.

2. Nawierzchnia. Nawierzchnie na peronach są w dobrym stanie. Wyjątkiem jest posadzka betonowa na peronie pierwszym przy wyjściu z przejścia podziemnego.



Fot. nr 26. Fragment posadzki na peronie pierwszym przy wyjściu z przejścia podziemnego.

3. Wysokość peronów. Poszczególne perony mają różną wysokość. Na różnej wysokości są także wejścia do wagonów. Niestety, przy decydowaniu który pociąg ma się zatrzymać na jakim peronie, nie bierze się pod uwagę, że dla wózkowicza ważna jest jak najmniejsza różnica pomiędzy wysokością peronu a wejściem do wagonu.

PROPOZYCJA ZMIANY: Należy zadbać o to, aby pociągi nie zatrzymywały się byle gdzie, tylko na takim peronie, którego wysokość zapewni bezproblemowy wjazd i wyjazd wózkiem inwalidzkim.



Fot. nr 27. Zejście do przejścia podziemnego.

PODSUMOWANIE

Osobom niepełnosprawnym ruchowo szczególną trudność sprawia poruszanie się. Bardzo ważne jest, aby transport publiczny był pozbawiony barier. Nie chodzi tylko o niskopodłogowy tabor (autobusy, tramwaje, pociągi) ale także przystanki, stacje oraz budynki dworcowe bez barier architektonicznych.

- Pochylnia przy głównym wejściu ułatwiłaby dostanie się do środka. Obecnie osoby na wózkach inwalidzkich muszą nadrabiać masę drogi, aby dostać się do tylnego wejścia.
- Windy w przejściu podziemny lub przy kładce ułatwiłyby poruszanie się między peronami. Obecnie wózkowicze muszą udawać się na sam koniec peronów, i tam przechodzić przez torowisko.
- Obniżona kasa czynna całą dobę ułatwiłaby kupno biletów. Obecne kasy w holu są na tyle wysoko, iż wózkowicze nie są w stanie samodzielnie kupić biletu. Natomiast stanowiska w Centrum Obsługi Klienta czynne są tylko do godz. 19:30.
- Informacja oraz oznakowanie. Brak jasnej informacji jak poruszać się po terenie dworca (m.in. dojście do kas, perony, toalety dla niepełnosprawnych). Stojąc

przed schodami wejścia głównego, osoba na wózku inwalidzkim nie wie nawet jak się dostać do środka (brak pochylni oraz informacji o innym wejściu dostępnym dla wózkowiczów).

- Obniżone krawężniki w okolicy. Poza terenem dworca przy przejściach dla pieszych krawężniki są za wysokie. Utrudnia to dostanie się do dworca.
- Rozsuwane drzwi w tylnym wyjściu. Drzwi frontowe są rozsuwane oraz reagują na ruch. podobne drzwi powinny być zamontowane w wyjściu tylnym.
- Toaleta dostosowana dla osób niepełnosprawnych ruchowo nie powinna znajdować się na zewnątrz, tylko w środku, w holu głównym przy toaletach „normalnych”. Dostępna toaleta nie powinna być luksusem, tylko standardem w tak dużym mieście jak Szczecin.

Tomasz Rabiński
t.rabinski.prezes@gmail.com

Marta Murawska
marta.murawska.wiceprezes@gmail.com

Mariusz Tomasz Klimowicz
m.klimowicz@gazeta.pl



Fundacja Niezależnego Życia Osób Niepełnosprawnych HUSSAR

70-893 Szczecin, ul. Czwojdziańskiego 5; tel. 0517392265
www.hussar.szczecin.pl, fundacja.hussar@gmail.com

Bank BGŻ 78 2030 0045 1110 0000 0158 3390
KRS 0000314744; NIP 955-22-44-383; REGON 320578263