

Dostępność autobusowej komunikacji dalekobieżnej dla osób niedowidzących i niewidomych

Krzysztof Kaperczak

Artykuł przedstawia dworzec autobusowej komunikacji dalekobieżnych w miejscowości Pirna k. Drezna (Niemcy). Opisuje rozwiązania mające na celu jego dostosowanie dla osób niepełnosprawnych. Szczególnie skupia się na dostosowaniu do potrzeb osób z uszkodzonym wzrokiem. Pokazuje sposób trasowania nawierzchni dotykowych, materiał użyty do ich ułożenia oraz inne udogodnienia. Poddaje ocenie prawidłowość i przydatność poszczególnych rozwiązań.



mgr inż.
Krzysztof Kaperczak,
Instytut Badawczy Dróg
i Mostów w Warszawie,
Zespół ds. dróg
dla pieszych,

Pierwsze polskie prawne regulacje dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych w środkach transportu zbiorowego pojawiły się w Ustawie-Prawo przewozowe w roku 1984. Ustawodawca wyszedł naprzeciw oczekiwaniom osób niepełnosprawnych i aż bądź tylko zalecał przewoźnikom podejmowanie działań ułatwiających korzystanie ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom nie-

pełnosprawnym, w tym również poruszających się na wózkach inwalidzkich [1]. Jednak z braku wiedzy jak miałyby to w rzeczywistości funkcjonować, obawiając się kosztów i spodziewając problemów z wdrożeniem, a wreszcie nie będąc do końca przekonanym czy rzeczywiście taki zapis jest potrzebny, ustawodawca zabezpieczył się. Zapisał to w sposób miękki, poprzez użycie słowa „...powinien...”. Potwierdzeniem tych wątpliwości było niewydanie szczegółowych regulacji dotyczących tych działań obejmujących dostosowanie infrastruktury towarzyszącej: peronów przystanków, budynków związanych z prowadzeniem ruchu pasażerskiego oraz dojść do nich, jak również żadnych normatywów określających wyposażenie techniczne pojazdów, podnośników, ramp, czy chociażby szkolenia personelu w zakresie dotyczącym obsługi tych osób.

To znalazło swe odzwierciedlenie w codziennej praktyce. Brak szczegółowych re-

gulacji i miękkość zalecenia (a nie twardość obowiązku) spowodowała że szukano byle pretekstu aby niewiele w tej materii robić. Słusznie powołując się na znikomą liczbę osób niepełnosprawnych chcących podróżować, bo ci z kolei znając stan „dostosowania” rzeczywiście starali się unikać podróży. Wybierali raczej transport indywidualny albo medyczny. Nieliczni odważni bądź zmuszeni otrzymywali pomoc w sposób spontaniczny. Ręcznie. Bez użycia techniki. Wnoszeni/wynoszeni po schodach i do pojazdów. Podróżując czasem wbrew przepisom. W wagonach pocztowych zamiast w pasażerskich na korytarzu.

Nieliczne urządzenia techniczne (rampy, podnośniki) jeśli jakieś się gdzieś pojawiały to zazwyczaj były one rodzimej chałupniczej produkcji. Wykonane z inicjatywy pojedynczych ludzi w przykładowych warsztatach. Jednak kłopotliwa obsługa oraz jakość pozostawiająca sporo do życzenia, zniechęcały do ich używania. Import natomiast szczególnie za dewizy był wykluczony. Wygodniejsza i niezawodna zawsze była zatem pomoc ręczna i ona w zupełności zaspokajała istniejące w niewielkiej skali potrzeby. Na co przewoźnicy zawsze się powoływali.

Sytuacja zaczęła się zmieniać dopiero po 1989 r. Większa świadomość społeczna oraz nacisk opinii publicznej towarzyszący przemianom politycznym spowodował, że sprawy poprawy standardu życia osób niepełnosprawnych zaczęły być istotne. Także w transporcie znalazło to wyraz z nowelizowaniem ustawy „Prawo budowlane”. Na mocy której odtąd wszelkie budowy czy przebudowy chodników, peronów i budynków użyteczności publicznej (w tym budynków związanych z obsługą pasażerów) musiały już uwzględniać spełnienie kryterium dostępności dla osób niepełnosprawnych [2].

Przemiany gospodarcze, otwarcie granic sprawiły, że nastąpiła swoboda przepływu



1. Widok ogólny dworca autobusowego w miejscowości Pirna

ludzi, towarów, usług, myśli technicznej oraz urealnienie pieniądza. W początkowej fazie pozwoliło to na łatwy zakup zagranicznych, a następnie rozpoczęcie produkcji rodzimych podnośników czy dźwigów osobowych. Podobnie pojazdów niskopodłogowych nieposiadających ani przy wejściu ani wewnątrz schodów. Można też było rozpocząć opracowywanie a następnie doskonalenie wielu brakujących normatywów korzystając z bogatych doświadczeń innych krajów. Pojawiły się też szkolenia obsługi obejmujące swym zakresem sposób udzielania pomocy pasażerom o mniejszej sprawności przez obsługę.

Dzięki temu, mimo że wspomniani na wstępie zapis prawny dotyczący obowiązku przewoźników dot. osób niepełnosprawnych nie został zmieniony, to można było zacząć go należycie interpretować. W kierunku rzeczywistej chęci pełnego umożliwienia tym osobom korzystania ze środków transportu.

Z upływem lat ujawniły się jednak niedoskonałości wprowadzonych zapisów. Okazało się, że odnoszą się one przede wszystkim do osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. I rzeczywiście dla tych osób wiele zrobiono. Pochylnie, dźwigi osobowe, obniżone stoiska stały się powszechnie obowiązującym standardem. Natomiast inne niepełnosprawności szczególnie niewidomi i niedowidzący zostały nieco pominięte.

Dlatego niniejsza publikacja stara się tę lukę nadrobić. Opisuje podpatrzony sposób dostosowania dworca autobusowej komunikacji dalekobieżnej w miejscowości Pirna k. Drezna w Niemczech (fot. nr 1). Mogą stać się materiałem wyjściowym do opracowania rozwiązań krajowych. Tym bardziej, że jest on poddany komentarzowi przez autora. Opierającego się na wiedzy wyniesionej z kilkuletniej współpracy ze środowiskiem osób niewidomych i niedowidzących, a także obserwacji rozwiązań spotykanych w różnych krajach Europy.

Dlatego niniejsza publikacja stara się tę lukę nadrobić. Opisuje podpatrzony sposób dostosowania dworca autobusowej komunikacji dalekobieżnej w miejscowości Pirna k. Drezna w Niemczech (fot. nr 1). Mogą stać się materiałem wyjściowym do opracowania rozwiązań krajowych. Tym bardziej, że jest on poddany komentarzowi przez autora. Opierającego się na wiedzy wyniesionej z kilkuletniej współpracy ze środowiskiem osób niewidomych i niedowidzących, a także obserwacji rozwiązań spotykanych w różnych krajach Europy.

Dojście do dworca

Ze wszystkich sąsiednich ulic dojścia prowadzą chodnikami na których nie spotkamy barier typu: stopień, czy schody. To ułatwienie nie tylko dla osób na wózkach inwalidzkich. Także dla osób z uszkodzonym wzrokiem (nie potykają się). Dla łatwiejszego odnalezienia przez nie właściwej „drogi” do dworca i pojazdu w nawierzchni chodników ułożono nawierzchnie dotykowe (pasy prowadząco-informacyjne i pasy ostrzegawcze).

Pasy prowadząco-informacyjne mają za zadanie wyznaczać kierunek przemieszczania się osoby z uszkodzonym wzrokiem. Ich nawierzchnia z kostki bazaltowej (nierówna, nieco wystająca ponad pozostałą równo ułożoną nawierzchnię z kostki betonowej) pozwala stopie wyczuć różnicę pomiędzy obu nawierzchniami. Dodatkowo kontrast barw pomiędzy czernią pasa, a szarością pozostałego chodnika pozwala resztkom wzroku wspomóc stopy. Szerokość pasa to 30 cm.

Pasy ostrzegawcze są układane w miejscach bezpośrednio poprzedzających niebezpieczeństwo i wymagających większej uwagi (schody, jezdnia, drzwi). Składają się z kwadratowych płytek o szerokości boku 30 cm. Ich faktura to podłużne wyżłobienia skierowane prostopadle do kierunku przemieszczania się pieszego. Wyczuwana podpowiada stopom o konieczności zatrzymania się i dalej ostrożnego już poruszania się. Nawierzchnia ta jest również układana w pasach prowadząco-informacyjnych zastępstwie kostki bazaltowej. Oznacza miejsce gdzie następuje zmiana kierunku przebiegu pasa lub pojawia się możliwość wyboru drogi (tzw rozjazd/pole uwagi/strefa decyzji-funkcjonują różne nazwy używane przez środowisko osób niewidomych i niedowidzących) (fot nr 2) [3].

Jednak wytrasowania początków tych pasów we wspomnianych chodnikach, które ma odnaleźć niewidomy i niedowidzący, nie do końca są zrozumiałe. Od najważniejszego kierunku z centrum miasta pas prowadząco-informacyjny nieco tylko przekracza środek chodnika ulicy. W założeniu niewidomy i niedowidzący idąc nadeptuje na niego, wyczuwa różnicę w nawierzchniach i skręca. Nie może jednak poruszać się na części chodnika bliżej jezdni gdyż wtedy na niego nie natrafi bo pasa tam nie ma. Podobne trudności spotkają go jeśli będzie szedł od strony jezdni (i przejścia dla pieszych). Będzie musiał wiedzieć w którym miejscu ten pas się rozpoczyna, zamiast odnaleźć go jako połączonego z pasem ostrzegawczym. Pas powinien być zatem przeciągnięty przez całą szerokość chodnika, aż do pasa ostrzegawczego przy krawędzi jezdni przejścia dla pieszych, którego zresztą tutaj akurat nie ma (może będzie w przyszłości).

„Rozjazd” pośrodku chodnika w przypadku poruszania się do dworca jest niepotrzebny. Natomiast przydaje się w odwrotnym kierunku. Podpowiada o końcu pasa strefy dworcowej i możliwości wyboru kierunków dalszego poruszania się. Być może „odnogi” w kierunku chodnika powinny nakierowywać na obrzeża trawnikowe, które stanowią elementy ułatwiające orientację.

Szerokość pasa jest za mała. Powinna być powiększona do ok. 80cm. Tak aby idący niewidomy czy niedowidzący nie minął go idąc zamasywym krokiem (fot. nr 3).

Bardziej niezrozumiałą jest początek pasa ułożony na innym dojściu z innej ulicy. Schowany poza główną strefę poruszania się pieszego jest jeszcze trudniejszy do odnalezienia-nadeptnięcia (fot. nr 4).

Teren dworca autobusowego sąsiaduje z terenem dworca kolejowego. Przebudowa dworca autobusowego objęła także budowę ich połączenia - schodów i pochylni. Istnienie tego połączenia jest zasygnalizowane pasem prowadząco-informacyjnym który podprowadzony jest tylko pod poręcz schodów. Szkoda że nie dalej. Brakuje też połączenia z pasem ostrzegawczym ułożonym przed pierwszym stopniem schodów równoległe do jego krawędzi na całej jego szerokości, a którego nie ma. Być może będzie on ułożony w terminie późniejszym (fot. nr 5).

Pasy prowadząco-informacyjne zbliżając się do jezdni nie łączą się z pasami ostrzegawczymi układanymi na styku jezdni i chodnika. Czy nie poinformowanie w ten sposób niewidomego i niedowidzącego o schodzeniu z chodnika na ulicę jest bezpieczne? Kontynuacją pasów na jezdniach są lekkie sfrezowania nawierzchni jezdni. Czy to jednak jest wystarczający sygnał dla stóp w butach o grubszej podeszwie (fot nr 6)? Czy nawierzchnia pasa w jezdni nie powin-



2. Oznaczenie pola wyboru drogi za pomocą nawierzchni o innej fakturze



3. Pas nawierzchni o innej fakturze przy przejściu dla pieszych



4. Początek pasa prowadzącego

na być identyczna z nawierzchnią na chodniku? A może jego zamiennikiem na jezdni powinna stanowić jakaś nakrapiana masa o identycznej bądź zbliżonej do pasa fakturze przypominająca rozwiązania czeskie bądź szwajcarskie [4]?



5. Widok od dworca autobusowego w stronę dworca kolejowego



6. Pas prowadzący w formie sfrezowanej nawierzchni jezdni

Część pasów od chodników ulic sąsiednich prowadzi bezpośrednio na perony. Pozostałe kierują najpierw do wnętrza budynku, by później z innego już wejścia doprowadzić na inne perony.

Budynek dworca

Jest dostosowany wysokościowo do potrzeb osób na wózkach i z wózkami. Nie ma bowiem ani stopni czy progów. Jednak drzwi wejściowe (szkoda że nie są automatyczne) na tyle ciężko się otwierają, że osoba o częściowo sprawnych rękach samodzielnie tego nie zrobi. Pasy prowadząco-informacyjne do każdego z drzwi nie kończą się (a powinny) prostopadłym do siebie, a równoległym do drzwi pasem ostrzegawczym (fot nr 7). Wewnątrz znajduje się kasa biletowa, do której można swobodnie wjechać wózkiem, stojak z ulotkami informacyjnymi oraz dostosowana toaleta. W posadzce podłogi dworca brak jest natomiast nawierzchni dotykowych. Być może uznano, że w tak małym budynku nie są one potrzebne.

Od wyjścia prowadzącego na perony pas prowadząco-informacyjny biegnie obok tablicy elektronicznego systemu informacji pasażerskiej umieszczonej na ścianie dworca. Dostosowanego dla osób z uszkodzonym wzrokiem. Naciśnięcie bowiem przycisku powoduje podanie informacji wyświetlanych na tablicy w formie werbalnej przez głośnik (fot nr 8). Dlaczego zatem pas prowadząco-informacyjny (np. jako „sięgacz” od pasa zasadniczego) nie podprowadza pod przycisk? [3].

Perony

Ułożone nawierzchnie dotykowe od drzwi budynku dworca naprowadzają niewidomego na każdy peron za pomocą „sięgaczy” odchodzących od pasa zasadniczego (fot. nr 9). Zastanawiająca natomiast jest niekonsekwencja w zakończeniu tych sięgaczy bezpośrednio na peronie. Raz kończą się na krawężniku peronu (fot nr 10), raz w pewnej odległości (fot. nr 11). Czy nie powinny być one zakończone większą powierzchnią, np. o wym. 1m x 1m o nawierzchni jak pas ostrzegawczy, która by była miejscem oczekiwania osób niepełnosprawnych na pojazd? Dlaczego na żadnym z peronów nie ma pasa ostrzegawczego wzdłuż całej krawędzi peronu [4]?

Znaczna (może nawet wszystkie?) liczba pojazdów to pojazdy niskopodłogowe. Można zatem byłoby się pokusić o jeszcze większe podwyższenie wysokości peronów (np. w Warszawie przystanki tramwajowo-autobusowe 21 cm). Większe zrównanie obu wysokości: peronów i podłogi pojazdów ułatwiłoby znacznie wymianę pasażerów, a w niektórych przypadkach wyeliminowałoby nawet konieczność rozkładania ramp dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.



7. Pasy prowadzący do drzwi wejściowych

P+R

Pozornie wydawałoby się, że ten system "Parkuj i Jedź" nie powinien dotyczyć osób niepełnosprawnych. Wygodniej jest przecież poruszać się samochodem wprost do celu. Parkując bezpośrednio przy pożądanym obiekcie. Tym bardziej, że mając niebieską kartę parkingową są uprawnione do parkowania na miejscach dla niepełnosprawnych-„kopertach”.

Nie dla wszystkich jednak. Niektórzy jak np. osoby starsze mogą odczuwać obawy. Związane z wjazdem do ruchliwego miasta jakim jest Drezno, bądź przed krętymi drogami pagórkowatej południowej Saksonii. Możliwość zatem pozostawienia samochodu i kontynuowania dalszej podróży autobusem może stanowić dla nich pożądaną alternatywę. Podobnie dla tych, którzy samochodu nie posiadają i wyboru nie mają.

Na dzień dzisiejszy nie ma wybudowanego parkingu przeznaczanego celowo dla pasażerów komunikacji autobusowej. Być może teren pozostawiony z tyłu dworca jest przeznaczony na ten właśnie cel. Korzystając więc z parkingu przy sąsiednim dworcu kolejowym. Są tam wyznaczone specjalne miejsca przeznaczone do parkowania przez osoby niepełnosprawne-koperty. Czy powinny one być połączone nawierzchniami dotykowymi? Czy warto je wyznaczyć? Kierujących pojazdami to nie dotyczy z oczywistych względów. Jeśli osoby z uszkodzonym wzrokiem zostaną przywiezione jako pasażerowie mogą zawsze zostać odprowadzone przez kierującego. W omawianym przypadku nawierzchnie dotykowych prowadzących do parkingu nie ułożono.

Podsumowanie

Mimo pewnych niedociągnięć i niekonsekwencji powyższe niemieckie rozwiązanie przystosowania dworca autobusowej komunikacji dla osób niepełnosprawnych wzrokowo to dobry materiał wyjściowy dla opracowania polskich odpowiedników. Dostosowany dworzec w połączeniu z dostosowanym taborem (niskopodłogowym) może stanowić doskonały środek transportu dla osób niepełnosprawnych z mniejszych miejscowości, które wielokrotnie skarżą się na „odcięcie od świata”, będąc skazanymi wyłącznie na transport indywidualny. ◀

Literatura

- [1] Ustawa z dnia 15 listopada 1984r.-Prawo przewozowe <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20000500601> (dostęp: 27.05.2011)
- [2] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo Budowlane <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19940890414> (dostęp: 27.05.2011)
- [3] Kaperczak K. Nawierzchnie dotykowe (pasy prowadząco-informacyjne i ostrzegawcze) dla pieszych w szynowej komunikacji publicznej. Przegląd Komunikacyjny nr 4/2009 s. 27-40.
- [4] Kaperczak K. Nawierzchnie dotykowe-pasy prowadząco-informacyjne i ostrzegawcze na ciągach pieszych. Polskie Drogi cz.1 nr 9/2008, cz.2 nr 10/2008 cz.3 nr 11/2008.



8. Zbiorcza tablica informacyjna dostosowana dla osób niedowidzących



9. Przejścia na stanowiska postojowe z naprowadzaniem odgałęziającym się od pasa prowadzącego



10. Prowadzenie do samych drzwi autobusu



11. Inny rodzaj zakończenia pasa prowadzącego