

Cykl „Dostępność LAB”

Spotkanie 5:

Dostępny węzeł przesiadkowy wzmocnieniem dla projektów finansowanych z funduszy UE

24 listopada 2022 r.

W czwartek, 24 listopada 2022 roku odbyło się piąte spotkanie – w formie webinarium, w ramach cyklu – Dostępność LAB. Spotkanie tym razem dotyczyło dostępnych węzłów przesiadkowych oraz usprawnień w zakresie multimodalności, a tym samym umożliwienia pasażerom zmianę środka transportu, w jak najkrótszym czasie i w wygodny sposób.

Spotkanie rozpoczęło się od powitania Pana Konrada Galińskiego ze Spółdzielni Socjalnej FADO, która realizuje dla CUPT usługi doradztwa w zakresie dostępności. Prowadzący spotkanie przedstawił zebranych prelegentów oraz pokrótce program spotkania, który uległ zmianie w ostatniej chwili. Zauważył też, że przesiadanie się jest nieodłącznym elementem transportu i zwykle przyspiesza czas przejazdu.

Pierwszym prelegentem była pani Magdalena Jochemczyk, pracowniczka Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii. Pani Magdalena przygotowała prezentację dotyczącą węzła przesiadkowego pod dworcem w Katowicach. Swoje wystąpienie przedstawiła z perspektywy użytkownika (nie tylko użytkownika z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się) korzystającego z podziemnego dworca autobusowego. Prezentacja zaczęła się jednak od scharakteryzowania umiejscowienia dworca PKP na planie Katowic. Następnie Pani Magdalena zauważyła, że w przejściu podziemnym dworca odbywa się pieszy ruch tranzytowy. Dzięki udostępnionym zdjęciom przebyliśmy drogę z peronów, przez handlową część stacji aż do przystanków autobusowych. Podczas tego wirtualnego przesiadania się, zwróciliśmy uwagę na trudności w odnalezieniu wejścia oraz zawiłości organizacyjne na przystanku podziemnym. W momencie opowiadania

**Transport
dla wszystkich**



o trudnościach, które spotykają pasażerowie, otrzymaliśmy garść informacji w jaki sposób poprawić dostępność w każdym z mijanych elementów.

Kolejną prezentację przedstawił Pan Jakub Cichosz z Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Charakter linii kolejowej łączącej Gdańsk Wrzeszcz z Gdynią jest od początku ukierunkowany na możliwości przesiadania się. Podczas prezentacji Pan Jakub pokazał kilka węzłów przesiadkowych, w tym Gdańsk Brętowo, na którym pociąg i tramwaj spotykają się na jednym peronie. Zauważył również, że zabudowa mieszkaniowa zbliżyła się do linii PKM. Dlatego pasażerowie chętnie korzystają z tego środka transportu. Pociągi w porannym szczycie muszą jeździć w wielokrotnionej trakcji. Prelegent opowiedział również jakie zmiany w zakresie dostępności zostały wprowadzone przez 7 lat funkcjonowania PKM. Przykładem było oznaczenie stopni na klatkach schodowych. W ramach innowacyjnych rozwiązań dla dostępności Pan Jakub opowiedział o systemie informującym pasażerów z jakiego kierunku nadjeżdża pociąg. Zwrócił też uwagę, że w świecie gdy ludzie masowo korzystają ze smartfonów to rozwiązanie choć dedykowane osobom niewidomym i słabowidzącym, jest przydatne dla każdego.

Następnie głos zabrał pan Aleksander Kaczorowski, reprezentujący Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu. Przedstawił nowatorskie rozwiązania dotyczące przesiadania się w systemie „drzwi w drzwi”. Służy do tego odwrócony kierunek tramwaju. Ekspert zwrócił uwagę na atuty i zagrożenia/utrudnienia, które pojawiają się przy takich rozwiązaniach. Wśród zalet wskazał między innymi: wzrost liczby pasażerów, minimalizację barier i wzrost bezpieczeństwa pasażerów, Zaś jako wady wymienił możliwość przepełnienia pasażerów na wspólnej platformie przystankowej oraz zmniejszenie przepustowości pętli tramwajowej z uwagi na dłuższy postój tramwaju na wspólnym przystanku.

Po przerwie przenieśliśmy się do „stajni dla jednorożców”, jak nazywany jest potocznie dworzec tramwajowy, który znajduje się w centrum Łodzi. Prezentację z ramienia Urzędu Miasta Łodzi przedstawił pan Tomasz Bużalek. Prezentacja dotyczyła historii powstawania przystanku. Zaczęliśmy od pokazania sytuacji przesiadkowej na dwóch głównych osiach transportowych w mieście. Kolejnym etapem było przedstawienie obserwacji jakie zebrali społecznicy z innych

**Transport
dla wszystkich**



europejskich lokalizacji. Dowiedzieliśmy się, że były brane pod uwagę różne koncepcje ułożenia peronów takie jak 2 perony wyspowe oraz 2 perony skrajne i jeden wyspowy. Ostatecznie zdecydowano się na 4 perony jednotorowe, ale pasażerowie mogą poruszać się pomiędzy przystankami w sposób dowolny. Wiąże się to z częstym używaniem dzwonka przez motorniczych. Jednak jak wskazał pan Tomasz w obrębie dworca nie doszło do żadnego wypadku od początku istnienia dworca.

Ostatnia prezentacja była przedstawiana przez zespół pana dr hab. Inż. arch. Prof. Politechniki Gdańskiej Marka Wysockiego razem z panią dr inż. arch. Romaniką Okraszewską. Prezentacja dotyczyła realizowanego grantu ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju pod tytułem Przesiadka Bez Barrier. Słuchacze dowiedzieli się, że podczas realizacji zostały przeprowadzone audyty dostępności różnych centrów przesiadkowych w całym kraju. Zespół opracował też standardy dostępności tych miejsc. Kolejnym etapem będzie stworzenie bazy danych dostępnych miejsc przesiadkowych i umieszczenie ich w aplikacji mobilnej.

W spotkaniu udział wzięło ponad 60 osób, w tym głównie przedstawiciele beneficjentów funduszy UE i CUPT.

**Transport
dla wszystkich**

