

Anna Kierecka

Absolwentka Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Jerzy Olszewski

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Wydział Ekonomii, Katedra Pracy i Polityki Społecznej

Autor do korespondencji: Jerzy Olszewski, jerzy.olszewski@ue.poznan.pl

DOSTOSOWANIE ZINTEGROWANEGO CENTRUM KOMUNIKACYJNEGO W POZNANIU DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Streszczenie: Problemem badawczym jest udzielenie odpowiedzi na pytania, jak kształtuje się dostosowanie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego (ZCK) w Poznaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wymagało to zbadania przestrzegania przepisów, zasad i procedur przez inwestora dotyczących dostosowania ZCK do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym zbadania, czy stosowane rozwiązania nie stwarzają sytuacji zagrożenia osób korzystających z obiektu. Do zweryfikowania problemu badawczego posłużyły: kwestionariusz ankiety oraz dortmundzka problemowa lista kontrolna. Badaniem objęto osoby niepełnosprawne korzystające z ZCK w Poznaniu. Próbę reprezentatywną stanowiły 83 osoby w różnym stopniu niepełnosprawności, w tym: 59 osób w stopniem lekkim, 21 osób niepełnosprawnych w stopniu umiarkowanym i 3 w stopniu znacznym. Do badania zostali zaproszeni respondenci – przypadkowe osoby niepełnosprawne korzystające z usług ZCK, które udzieliły odpowiedzi. Ankiety miały charakter anonimowy. Z analizy przeprowadzonych badań wynika, że osoby niepełnosprawne nie negują łączenia Galerii Handlowej z Dworcem Głównym, jednak podkreślają nieodpowiednie wykonanie obiektu pod względem architektoniczno-budowlanym. Badania wskazują również, że największą barierą dla osób niepełnosprawnych jest odległość, jaką muszą pokonać od kas do konkretnych peronów. Rozwiązaniem mogłoby być odpowiednie zagospodarowanie wolnej przestrzeni starego dworca, gdzie można usytuować kasy obsługujące wyłącznie osoby niepełnosprawne i ewentualnie ich opiekunów.

Słowa kluczowe: osoby niepełnosprawne, Zintegrowane Centrum Komunikacyjne.

Klasyfikacja JEL: I115, K32.

SUITABILITY OF THE INTEGRATED TRANSPORT HUB IN POZNAŃ WITH REGARD TO THE NEEDS OF DISABLED USERS

Abstract: The research problem addressed in this paper is to what extent the Integrated Transport Hub (ITH) in Poznań meets the requirements of disabled users. The research required analysis of the investor's compliance with regulations, rules and procedures concerning the hub's suitability with regard to the needs of disabled people, including whether the solutions in place might pose a danger to users of the site. The problem was investigated by means of a questionnaire-based survey and the Dortmund checklist. The study involved disabled users of the ITH in Poznań. A representative sample consisted of 83 persons with various degrees of disability, including 59 with slight disability, 21 with moderate disability and 3 with significant disability. The respondents invited to take part in the survey were randomly selected disabled people using the services of the ITH. Questionnaires were submitted anonymously. Analysis of the survey results showed that disabled users do not oppose the linking of the main rail station and the shopping mall but they draw attention to certain inappropriate architectural features. It was also found that the greatest barrier to disabled passengers is the distance that they need to travel from the ticket offices to certain platforms. A solution might be to make appropriate use of free space in the old station building, where ticket offices could be set up for the sole use of disabled customers and their carers.

Keywords: disabled people, Integrated Transport Hub.

Wstęp

Problemem badawczym jest udzielenie odpowiedzi na pytania, jak kształtuje się dostosowanie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego (ZCK) w Poznaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych. Do zweryfikowania problemu badawczego posłużyły: kwestionariusz wywiadu oraz dortmundzka problemowa lista kontrolna. Rozwiązanie problemu wymagało zbadania przestrzegania przepisów, zasad i procedur przez inwestora dotyczących dostosowanie ZCK do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym zbadanie, czy stosowane rozwiązania nie stwarzają sytuacji zagrożenia osób korzystających z obiektu.

Badaniem objęto osoby niepełnosprawne korzystające z ZCK w Poznaniu. Próbę reprezentatywną stanowiły 83 osoby w różnym stopniu niepełnosprawności, w tym: 59 osób w stopniu lekkim, 21 osób niepełnosprawnych w stopniu umiarkowanym i 3 w stopniu znacznym. Do badania zostali zaproszeni respondenci – przypadkowe osoby niepełnosprawne korzystające z usług ZCK, które udzieliły odpowiedzi. Ankiety miały charakter anoni-

mowy. Zestaw pytań ujęty w ankiecie miał na celu zbadanie satysfakcji oraz dokonanie obiektywnej oceny obiektu przez osoby niepełnosprawne.

1. Metoda badawcza

W badaniach zastosowano kwestionariusz wywiadu oraz problemową dortmundzką listę kontrolną. Zastosowana technika badawcza kwestionariusza wywiadu zawiera pytania zamknięte oraz pytania półotwarte. Pytania zamknięte należą do pytań z listy o pięciostopniowej skali. Kolejną metodą była dortmundzka lista kontrolna, która jest rozszerzoną formą ankiety stosowaną przede wszystkim w badaniach ergonomicznych. Ze względu na znaczną obszerność tej listy i w związku z trudnościami w praktycznym jej zastosowaniu, dokonano modyfikacji pod kątem badań, opracowując różne skrócone i uporządkowane tematycznie wersje, które mają charakter eksperckich list kontrolnych.

2. Determinanty ekonomiczno-społeczne ograniczania barier architektoniczno-budowlanych

Rozwiązania architektoniczne winny być dostosowane do potrzeb całego społeczeństwa, tak aby zaspokajać wszelkie potrzeby. Pojęcie niepełnosprawności w architekturze nie istnieje. Pod względem architektonicznym każdy jest niepełnosprawny i to w zależności od czasu, miejsca, a niekiedy nawet ubioru [Stasiniewska 2012, s. 284].

Z powodu wysokiego stopnia skomplikowania współczesnych obiektów architektonicznych, tworzenie rozwiązań przystosowanych do osób niepełnosprawnych wymaga dużej wiedzy projektantów, którzy wykorzystują najnowsze technologie i rozwiązania konstrukcyjne. Takie podejście spełnia postulat humanizacji, który jest priorytetowy w stosunku do kryteriów ekonomicznych i oparty na paradygmacie tzw. „nowego podejścia” (*new approach*). Paradygmat ten wspiera opinię, że efektywniejsze jest inwestowanie w nowe metody technologiczne i urządzenia niż inwestowanie w stan już istniejący. Takie inwestycje prowadzą do stworzenia specyficznych metod zwanych projektowaniem ergonomicznym [Tytyk 2001, s. 98].

Należy mieć na uwadze, że projektowanie i przystosowanie budynków do potrzeb osób niepełnosprawnych w praktyce nie jest proste i wy-

maga często redukcji komfortu dla chorych o jednym rodzaju dysfunkcji na rzecz chorego o całkiem innej niesprawności. Uzależnione jest to bardzo często od tego, czy jest to dysfunkcja psychiczna, fizyczna czy innego rodzaju. Obecnie podejmowanych jest wiele działań mających na celu coraz lepsze przystosowanie budynków do potrzeb osób o zwiększonych potrzebach [Olszewski 1997]. Ważne jest, aby pamiętać, że każdemu rodzajowi projektowania powinno towarzyszyć motto: „sztuka projektowania jest sztuką godzenia”.

Obecnie są podejmowane próby ułatwienia przystosowania budynków do potrzeb osób niepełnosprawnych, które są coraz częściej zauważane, przedstawiane jako grupy społeczeństwa szczególnej troski. Dla środowiska osób niepełnosprawnych bardzo ważnym źródłem wiedzy i informacji jest strona internetowa: www.niepelnosprawni.pl, na której została umieszczona publikacja o nazwie „Architekci zmian. Innowacje dla osób niepełnosprawnych”. Została ona stworzona przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji – Ashoka, Innowatorzy dla Dobra Publicznego. W zamieszczonym materiale podkreślono, jak wielką grupę społeczną stanowią osoby nie w pełni sprawne, co wiąże się z koniecznością wprowadzenia nowego myślenia i istotnych zmian.

Wszystko to spowodowało narodzenie się pojęcia „projektowanie uniwersalne” (*universal design*), którego inna nazwa to „projektowanie dla wszystkich” (*design for all*) czy projektowanie w cyklu życia (*lifespan design*). Myślenie w kategoriach uniwersalnego projektowania *universal design* jest szeroko rozpowszechnione i stosowane w Norwegii [Olszewski 2013]. Pojęcie to jest obecne zarówno w oficjalnych dokumentach norweskich, jak i w podstawach statutowych oraz normach technicznych.

Koncepcja uniwersalnego projektowania odegrała ważną rolę w kształtowaniu pojęcia funkcjonalności. Jest dostępna dla wszystkich użytkowników i przynosi korzyść członkom społeczeństwa. Projektowanie uniwersalne przyczynia się do promowania równego dla wszystkich dostępu do dóbr i usług, z uwzględnieniem potrzeb tych użytkowników, których funkcjonowanie jest w pewnym stopniu ograniczone [Projektowanie uniwersalistyczne]. Ten rodzaj projektowania nie jest stylem projektowania ani tym bardziej stylizacją, jest natomiast swoistą filozofią, która u początku każdego projektu i w jego centrum umieszcza użytkownika, bierze odpowiedzialność za niego w ramach przestrzeni i przedmiotów, które mu udostępnia [Błaszak i Przybylski 2010, s. 54].

3. Przedmiot działalności

Analizowany obiekt łączy w sobie dworce zarówno Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS), jak i Polskich Kolei Państwowych Spółki Akcyjnej. Oprócz dworców inwestycja obejmuje: parking wielokondygnacyjny na 1500 aut, nowy układ komunikacyjny i drogowy powiązany z siecią dróg miejskich oraz nowoczesne centrum handlowe. Powierzchnia zabudowy wynosi 51 714,66 m². Natomiast powierzchnia użytkowa 13 7368,7 m².

Dworzec Poznań Główny stanowi integralną część wielofunkcyjnego zintegrowanego centrum komunikacyjnego. Funkcje zintegrowanego transportu w rejonie stacji uzupełnia inwestycja miejska – przystanek Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Zintegrowane Centrum Komunikacyjne to projekt, który powstał w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Na podstawie umowy prywatny inwestor wybudował na terenie PKP S.A. dworzec oraz centrum handlowe wraz z infrastrukturą drogową i parkingiem.

Budynek dworca kolejowego Poznań Główny, mieszczący się przy ulicy Dworcowej, zaczął obsługiwać podróżnych w 1879 roku. Obecnie jest to trzypoziomowy obiekt, zbudowany nad peronami dworca. Głównym przedmiotem działalności analizowanego obiektu jest transport publiczny. Jest on połączony z Galerią Handlową City Center, obiektem wyposażonym w 250 sklepów i dwie strefy z restauracjami i kawiarniami. Galeria Handlowa prowadzi działalność handlową oraz wszelkiego rodzaju działalność usługową. Jest to spółka komandytowo-akcyjna.

4. Diagnoza ergonomiczna ZCK

Przeprowadzone badania miały na celu dokonania diagnozy w zakresie dostosowania Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Poznaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych. W tym celu przeprowadzono ankietę wśród respondentów, co pozwoliło na:

- zbadanie przestrzegania przepisów, zasad i procedur dotyczących ergonomicznego dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych ZCK w Poznaniu, w tym zbadania, czy stosowane rozwiązania nie stwarzają okoliczności powodujących zagrożenia;
- ocenę prawidłowości i rzetelności nadzoru nad infrastrukturą techniczną;
- ocenę wybranych zagadnień związanych z obszarami podwyższonego ryzyka lub obszarów o szczególnym znaczeniu.

Stworzona ankieta została opracowana na podstawie publikacji wydanej przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji dotyczącej dostosowania budynków do potrzeb osób niepełnosprawnych *Projektowanie bez barier – wytyczne* autorstwa K. Kowalskiego [2012].

Dobrze zaprojektowany dworzec kolejowy jest zarówno węzłem przesiadkowym, na którym spotykają się różne środki transportu (z samochodami osobowymi włącznie), jak i jednym z punktów węzłowych przestrzeni ruchu pieszego [Wykowska 2009]. Wygodny węzeł przesiadkowy charakteryzuje się przede wszystkim możliwie najkrótszymi i najwygodniejszymi drogami, które trzeba pokonać podczas przesiadek. Dodatkowo, ze względów urbanistycznych, dworzec taki jest miejscem, gdzie strukturalne powiązania miasta (przejścia piesze, ulice, osie usługowe) przekraczają pas linii kolejowej, łagodząc efekt bariery przestrzennej, często wywoływany przez infrastrukturę kolejową [Wesołowski 2008, s. 124]. Przeprowadzone badania będą podstawą do ergonomicznego dostosowania ZCK do potrzeb osób niepełnosprawnych, i pozwolą na wyciągnięcie wniosków dotyczących porównania stanu rzeczywistego ze stanem oczekiwanym. Do głównych ograniczeń ankiety należy przede wszystkim trudność dostępu do osób z wysokim stopniem niepełnosprawności oraz zniekształcenie wyników badań z powodu przewagi respondentów z lekkim stopniem niepełnosprawności.

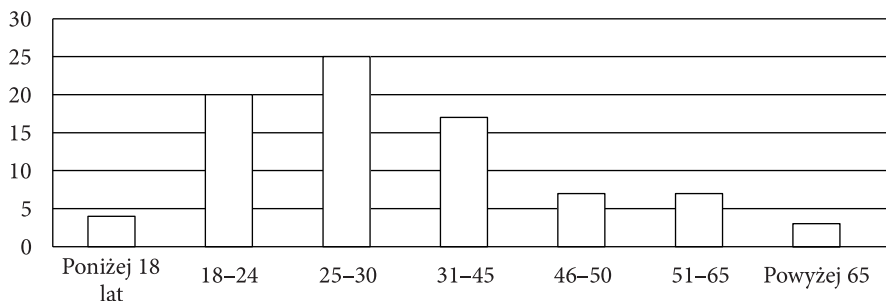
Badaniem objęto osoby niepełnosprawne korzystające z ZCK w Poznaniu. Próbę reprezentatywną stanowiły 83 osoby w zróżnicowanym stopniu niepełnosprawności, w tym: 59 osób w stopniu lekkim, 21 osób niepełnosprawnych w stopniu umiarkowanym i 3 w stopniu znacznym. Do badania zostały zaproszone przypadkowe osoby niepełnosprawne korzystające z ZCK oraz osoby z różnymi rodzajami dysfunkcji, którym ankieta została polecona przez członków stowarzyszeń „Inwestycje dla Poznania” oraz „Stowarzyszenia na tak”.

Zestaw pytań w ankiecie pozwolił na zbadanie satysfakcji osób niepełnosprawnych ze świadczonych usług przez ZCK. Pytania nie były skomplikowane, aby swoją budową nie zniechęcały do wypełnienia ankiety.

Pierwszą częścią ankiety jest metryczka. Pozwala ona na zbadanie profilu osób ankietowanych. Wszystkie analizowane punkty są pytaniami zamkniętymi z możliwością wyboru jednej odpowiedzi (oprócz kwestii dotyczącej rodzaju niepełnosprawności). Kobiety stanowiły 61% wszystkich ankietowanych, natomiast mężczyźni 39%. Na rysunku 1 został przedstawiony rozkład wieku ankietowanych.

Najbardziej liczną grupą byli respondenci w wieku 25–30 lat, najmniejszą natomiast w wieku powyżej 65 i poniżej 18 lat. Posiadanie wykształce-

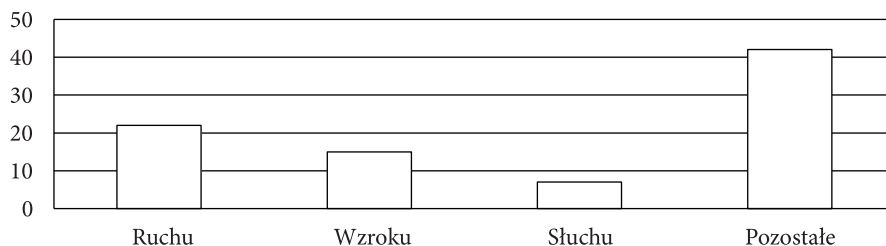
nia wyższego deklaruje 42% respondentów, średnie ogólnokształcące 24%, średnie zawodowe 22%, zasadnicze zawodowe 8% i podstawowe 4%.



Rysunek 1. Struktura wiekowa respondentów biorących udział w badaniu (liczba osób w %)

Źródło: Na podstawie przeprowadzonych badań

Kolejną ważną kwestią w przeprowadzanych badaniach jest rodzaj niepełnosprawności (rysunek 2).



Rysunek 2. Rodzaj niepełnosprawności respondentów biorących udział w badaniu (liczba osób w %)

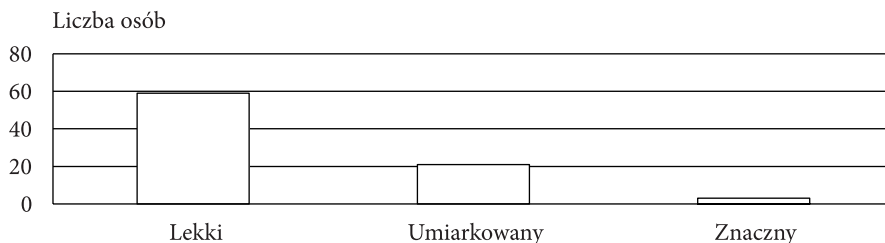
Źródło: Jak w rysunku 1

W analizowanym pytaniu możliwe były do wybrania cztery rodzaje niepełnosprawności. Respondenci z niepełnosprawnością wzroku mieli ograniczony dostęp do badania, ponieważ ankiety zostały udostępnione wyłącznie w wersji elektronicznej i papierowej.

W przeprowadzonym badaniu 26% respondentów cechuje się niepełnosprawnością ruchową, 17% wzrokową, 8% słuchową, a 49% pozostałą. W przypadku tego pytania liczba odpowiedzi jest większa niż 83, ze względu na to, że było to pytanie wielokrotnego wyboru, gdyż dana osoba mogła charakteryzować się więcej niż jednym z wymienionych w ankiecie rodzajów dysfunkcji. W tym miejscu należy podkreślić, że do udziału w badaniu

zgłaszały chęć również osoby pełnosprawne, według których analizowany obiekt nie jest dostosowany do ich potrzeb.

Co do stopnia niepełnosprawności to rozkład respondentów ilustruje rysunek 3. Lekkim stopniem niepełnosprawności cechuje się 71% ankietowanych, 25% stopniem umiarkowanym, 4% stopniem znacznym.



Rysunek 3. Stopień niepełnosprawności respondentów biorących udział w badaniu

Źródło: Jak w rysunku 1

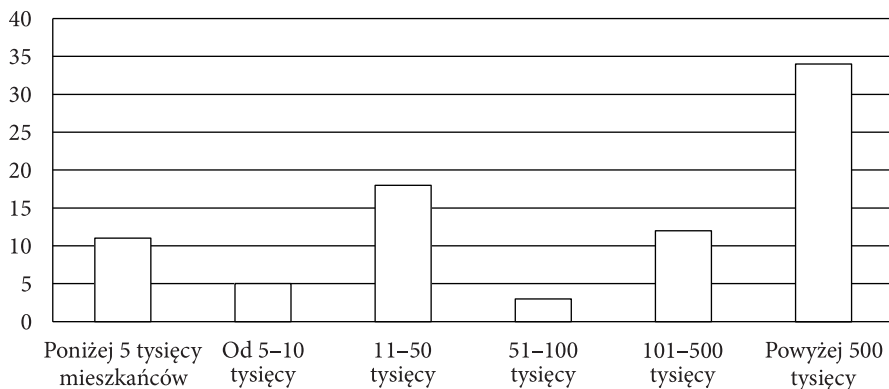
Najwięcej spośród analizowanych osób (41%) mieszka w miejscowości powyżej 500 tysięcy mieszkańców. Nasuwać się może wniosek, że większość badanych jest mieszkańcami miasta Poznania. Około 1/5 osób zamieszkuje miasta liczące od 11 do 50 tysięcy mieszkańców. Kształtowanie się wielkości miast, które zamieszkują respondenci przedstawia rysunek 4.

Podsumowując tę część ankiety – metryczkę – możemy wnioskować, że w badaniu przeważają kobiety, respondentki mające od 18 do 45 lat, mieszkające w mieście liczącym powyżej 500 tysięcy mieszkańców, z wykształceniem wyższym w lekkim stopniu niepełnosprawności.

Pierwsza część ankiety obejmuje badanie dostępności osób niepełnosprawnych do budynku. W tym celu wykorzystano pięciostopniową skalę Likerta. Pozwala ona na wybranie jednej z pięciu ocen, gdzie liczba 1 oznacza bardzo źle; 2 – źle; 3 – ani tak, ani nie; 4 – dobrze i 5 – bardzo dobrze. Rysunek 5 ilustruje ocenę dostępności osób niepełnosprawnych do obiektu.

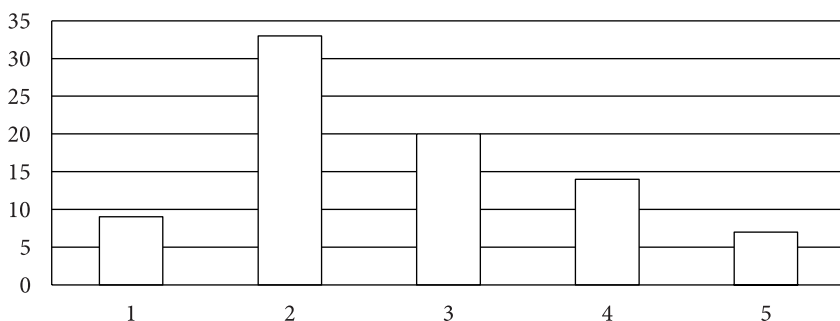
Spośród wszystkich ankietowanych 40% ocenia dostępność całego budynku na 2, co oznacza źle. Tylko 8% wystawia notę 5. Lepiej respondenci ocenili obiekty sanitarne, 46% z nich nie miało zdania, natomiast 8% oceniło ich funkcjonalność jako bardzo dobrą – nota 5.

Kolejne pytanie dotyczyło oceny przystępności obiektów gastronomicznych. Z badań wynika, że ocenę 3 dało 39%, a ocenę 5–11% responden-



Rysunek 4. Liczebność mieszkańców miast, w których mieszkają badani respondenci

Źródło: Jak w rysunku 1

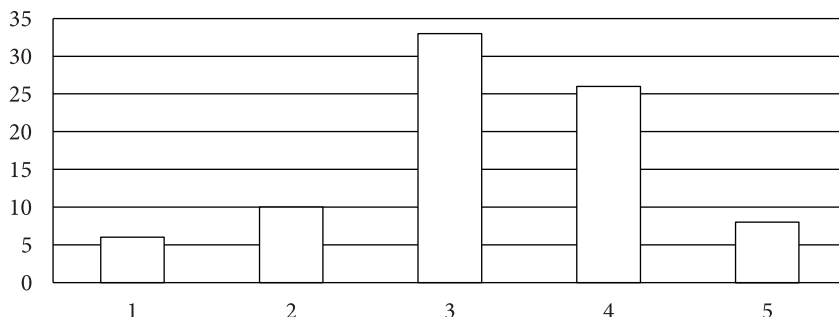


Rysunek 5. Ocena dostępności dla osoby niepełnosprawnej do całego analizowanego obiektu (liczba osób w %)

Źródło: Jak w rysunku 1

tów. Kolejne pytanie skierowane do respondentów dotyczyło połączenia ZCK z galerią handlową City Center. Według wielu użytkowników analizowanego budynku połączenie to ma na celu zwiększenie liczby klientów galerii. Ponad połowa niepełnosprawnych (55%) biorących udział w badaniu deklaruje, że podczas podróży nie korzysta z usług świadczonych przez City Center (por. rysunek 6).

Warunkiem korzystania z usług Dworca Głównego jest posiadanie biletu umożliwiającego przejazd. Dlatego też bardzo ważne jest dla osób podróżujących dobrze zorganizowany dostęp do kas biletowych w celu sprawnego dokonania zakupu biletu na przejazd. W pytaniu ujęto takie kwestie,

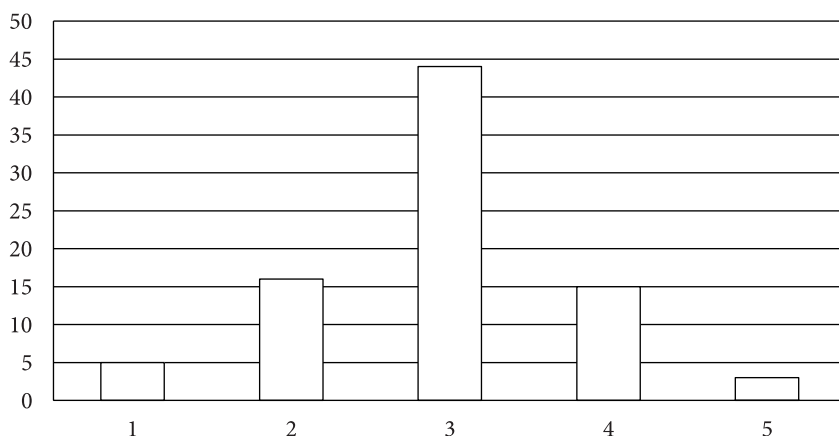


Rysunek 6. Ocena połączenia galerii handlowej City Center z Dworcem Głównym (liczba osób w %)

Źródło: Jak w rysunku 1

jak: rozkład i liczba kas, dostępność i liczba automatów biletowych oraz konieczność istnienia kasy obsługującej wyłącznie osoby niepełnosprawne. Według 66% ankietowanych powinna funkcjonować kasa przeznaczona dla osób niepełnosprawnych.

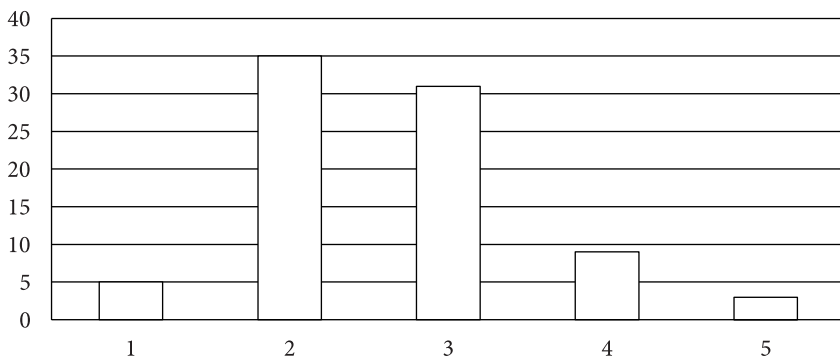
Z przeprowadzonych badań wynika, że 4% respondentów ocenia rozkład kas na 5, 6% na 1, 15% na 2, a 53% na 3 (rysunek 7). Spośród badanych 39% deklaruje konieczność powstania większej liczby kas. Dodatkowym rozwiązaniem, oprócz funkcjonujących kas, są automaty biletowe. Ich liczba na terenie Dworca Głównego wynosi 3, a ich dostępność 63% ankietowanych ocenia pozytywnie.



Rysunek 7. Ocena rozkładu kas (liczba osób w %)

Źródło: Jak w rysunku 1

Kolejnym ważnym elementem każdego budynku, w szczególności obiektów publicznych, są pomieszczenia i urządzenia higieniczno-sanitarne. Na rysunku 8 przedstawiono opinię respondentów na temat jakości obiektów sanitarnych na terenie ZCK.



Rysunek 8. Ocena jakości obiektów sanitarnych na terenie ZCK (liczba osób w %)

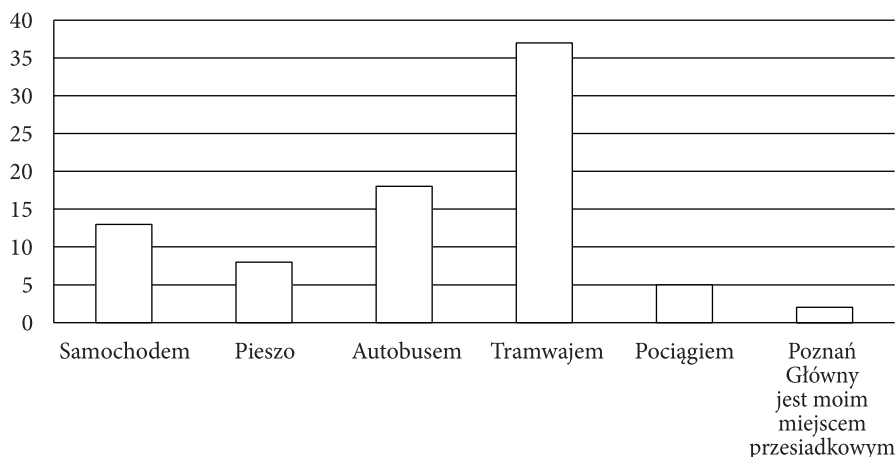
Zródło: Jak w rysunku 1

Najwięcej ankietowanych (42%) oceniło jakość obiektów sanitarnych na 1 i 2. Oznacza to złe przystosowanie obiektów sanitarno-higienicznych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Tematem wzbudzającym wiele kontrowersji, nie tylko wśród osób niepełnosprawnych, ale także osób bez dysfunkcji, jest sposób dotarcia na Dworzec Główny. Respondenci określili, jakim środkiem komunikacji dostali się na teren Dworca Głównego. Rysunek 9 przedstawia odpowiedzi respondentów.

Największa część spośród badanych osób dostała się na teren Dworca Głównego tramwajem, autobusem i samochodem. Droga, jaka prowadzi z każdego przystanku tramwajowego, charakteryzuje się utrudnionym i długim dojściem. Potwierdzają to uzyskane odpowiedzi dotyczące oceny sposobu dotarcia. Ponad połowa ankietowanych sposób dotarcia ocenia na 2, czyli złe, 23% na 3, a 2% respondentów na 5.

Na dworcu Głównym wydzielono sześć peronów, z czego perony 4., 5. i 6. znajdują się po drugiej stronie budynku, w którym mieścił się Stary Dworzec Główny. Udanie się z miejsca, gdzie są kasy na Dworcu Głównym na peron 5. i 6. stanowi znaczne utrudnienie dla podróżnych w pełni sprawnych, a tym bardziej dla osób cechujących się różnego rodzaju dysfunkcjami. W tej kwestii nikt z respondentów nie przyznał maksymalnej oceny 5, tylko 2% badanych oceniło na 4, a aż 61% osób przyznało ocenę bardzo złe.



Rysunek 9. Sposób dostania się na teren Dworca Głównego (liczba osób w %)

Źródło: Jak w rysunku 1

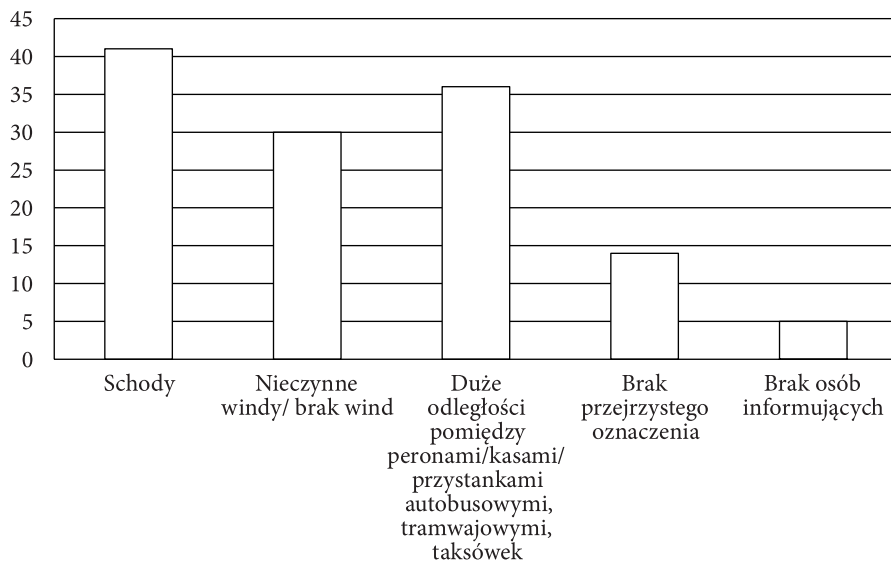
Respondenci pytani o ograniczenia w przemieszczaniu się po terenie Dworca Głównego najczęściej wymieniają schody, znaczne odległości między poszczególnymi punktami, brak wind (często windy są nieczynne) oraz brak informacji graficznej bądź słownej (rysunek 10).

Dostępność do ruchomych wind lub schodów 73% respondentów oceniło obecny stan jako zły i bardzo zły.

Ankietowani zostali także poproszeni o wymienienie barier, jakie napotykały osoby z niepełnosprawnością wzrokową. Wymienione zostały następujące przeszkody: brak sygnałów dźwiękowych, słupki przy schodach ruchomych, utrudnione dojście do peronów 4., 5., 6., brak punktów orientacyjnych, znaczne odległości, dużo schodów, za mało komunikatów głosowych, krawężniki, brak rozkładu jazdy w języku Braila lub informacji głosowych, nierówny chodnik, progi, brak informacji przeznaczonych dla osób niewidomych.

Najczęstszymi barierami dla osób z niepełnosprawnością słuchową, wymienionymi w ankietach, są: niespójność informacji wizualnych z głosowymi, nieaktualne komunikaty zapowiadające odjazdy pociągów, brak kompetentnych osób porozumiewających się na migi, brak jasnych oznaczeń.

Do barier, na które napotykały osoby o niepełnosprawności ruchowej, należy zaliczyć przede wszystkim: brak wind, trudności z przedostaniem się z nowej do starej części budynku, schody ruchome, mała liczba wind, duże odległości, liczne progi/krawężniki, brak możliwości dostania się na



Rysunek 10. Ograniczenia przemieszczania się po terenie Dworca Głównego (liczba osób w %)

Źródło: Jak w rysunku 1

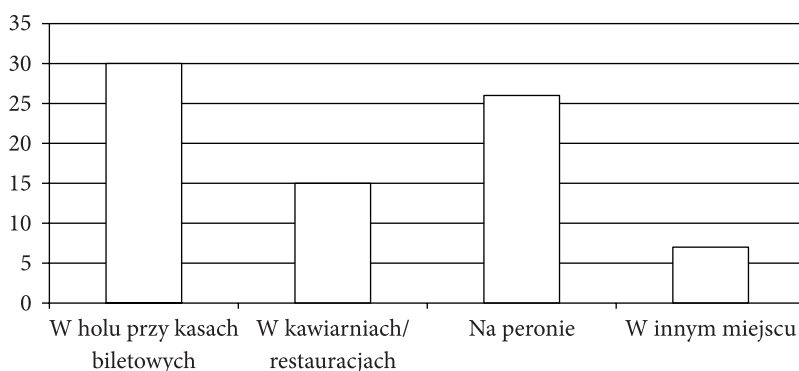
peron 4., 5., 6., duża odległość między dworcem a peronami 5., 6., czekanie na windę, gdy korzystają z niej pełnosprawni ludzie, brak dwustronnych schodów ruchomych, za dużo schodów, brak ruchomych schodów prowadzących do peronów 5. i 6., ciasnota.

Podsumowując, największymi barierami dla osób niepełnosprawnych są: duże odległości, oraz brak możliwości swobodnego poruszania się po peronach. Biorąc pod uwagę sytuacje, kiedy ma miejsce nagła zmiana rozkładu jazdy, względnie miejsca przyjazdu/odjazdu pociągów, osoba z dysfunkcjami, czy nawet z bagażem, może mieć utrudnione punktualne dotarcie do konkretnego pociągu, co w konsekwencji przeradza się w stres, opóźnienia w odjazdach etc.

Temperatura panująca na terenie dworca wydaje się być kwestią mało istotną dla ankietowanych, ponieważ ocenę 3 przydzieliło jej 65%, 6% badanych przyznało najwyższą notę, 2% najniższą. Badanie było przeprowadzane w okresie wiosennym, w którym temperatura była umiarkowana – około 20°C.

Respondenci udzielili również odpowiedzi na temat wyświetlanych w automatach biletowych znaków tekstowych i graficznych, Oceniono je powyżej 3, jedynie zdaniem 23% respondentów są one poniżej oceny 3.

Jednym z podstawowych elementów każdego dworca jest odpowiednio przystosowana poczekalnia. Podróżni podkreślają, że na nowym Dworcu Głównym w Poznaniu brak jest miejsca, w którym można spędzać czas, oczekując na pociąg. Na pytanie, gdzie spędza Pan/Pani czas oczekując na przyjazd środka transportu, wyniki przedstawia rysunek 11. Oczekiwanie na terenie Dworca Głównego deklaruje 49%, z kolei na terenie Galerii Handlowej – 45%, 6% osób oczekuj poza terenem Dworca.



Rysunek 11. Miejsce oczekiwania przez korzystających z Dworca Głównego na środek transportu (liczba osób w %)

Źródło: Jak w rysunku 1

Osoby korzystające z miejsc parkingowych zostały poproszone o opinię na temat dostępności i przystosowania do ich potrzeb tego obiektu. Dostępność miejsc parkingowych – 77% respondentów ocenia jako wystarczającą, 23% natomiast nieodpowiednio. Z kolei ocenę bardzo dobrą wystawiło 5% badanych, ocenę dobrą 41%, złą 13% i bardzo złą 1%.

6. Wnioski z przeprowadzonej analizy

Z analizy przeprowadzonych badań wynika, że osoby niepełnosprawne nie negują łączenia Galerii Handlowej z Dworcem Głównym, jednak podkreślają nieodpowiednie wykonanie obiektu pod względem architektoniczno-budowlanym. Ważnym postulatem jest utworzenie kas obsługujących wyłącznie osoby niepełnosprawne i ewentualnie ich opiekunów. Liczba obecnie funkcjonujących kas jest zbyt mała, a te, które są, winny być lepiej przystosowane do ich potrzeb. Dodatkowym rozwiązaniem są obecnie

funkcjonujące automaty biletowe, których jest zbyt mało. Rozwiązaniem mogłoby być odpowiednie zagospodarowanie wolnej przestrzeni starego dworca, gdzie można usytuować odpowiednio wyposażone kasy przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych,

Przeprowadzone badania wskazują, że największą barierą dla osób niepełnosprawnych jest odległość, jaką muszą pokonać od kas do konkretnych peronów. Kolejnym wyzwaniem jest droga na peron 5., który znajduje się po drugiej stronie starego dworca. Na peron 4., gdzie jest równy poziom trasy, można dostać się samodzielnie, dalej, aby dostać się na perony 5. i 6., niepełnosprawni muszą korzystać z pomocy ochrony straży kolei. Pokonanie drogi z kasy na peron trwa 45 minut. Respondenci zastanawiają się, jak wyglądałaby ich przeprawa na perony 5. i 6., gdyby dodatkowo byli wyposażeni w ciężkie bagaże lub gdyby nie otrzymali pomocy od obsługi dworca

Należy dążyć do utworzenia zwyczajnego przejścia z sygnalizacją świetlną dla osób niepełnosprawnych, osób w starszym wieku i pieszych łączącego nowy przystanek tramwajowy z południową stroną Mostu Dworcowego. Przejście powstałoby wówczas na zachodnim krańcu przystanku, wykorzystując fakt, że peron ma około 50 m długości. Takie rozwiązanie mogłoby skrócić i ułatwić drogę dojścia osób niepełnosprawnych z dworca kolejowego do tramwaju, a jednocześnie nie powodowałoby strat czasowych dla tramwajów oraz samochodów w ciągu ul. Matyi. Zbadano czas przejścia pasażera z walizką (5 km/h) drogi liczącej 216 m. Czas przejścia wyniósł 2 minuty 36 sekund. Natomiast na przejście 448 m potrzebne jest 5 minut 23 sekundy, w przypadku osoby niepełnosprawnej wielokrotnie więcej. Należy dodać, że analizując sytuację osób niepełnosprawnych, wersja pierwsza zakłada łagodne podejście, natomiast druga – trzy zmiany poziomów.

Podsumowując wyniki ankiet, zauważa się istotny problem dostosowania Dworca Głównego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Należy podkreślić jednak, że osoby podróżujące z walizką, z torbą czy chociażby z małymi dziećmi mają problemy ze swobodnym poruszaniem się. Większość osób w wieku 50 lat i więcej nie ma już takiej witalności, jak osoby młodsze, dla których przejście dodatkowych 300 m nie jest problemem. Dworzec Główny ma być przede wszystkim miejscem funkcjonalnym, upraszczającym codzienną komunikację.

Wymogi współczesnego planowania urbanistycznego nakazują utrzymywanie lub przywracanie bezpośredniej łączności między układem przestrzeni społecznej centrum a budynkiem dworca, ponieważ obecne rozwią-

zanie tego nie zapewnia. Na tę sprzeczność nakłada się jeszcze tendencja do ukrywania dworca, pozbawiania go charakterystycznych cech architektonicznych poprzez komercyjne nadbudowy. W efekcie kolej znika z pola widzenia, usuwana jest na margines, a korzystanie z niej staje się udręką uciążliwych dojazdów i nieprzyjaznych dojeżdż dla społeczności korzystającej z jej usług, w tym osób niepełnosprawnych.

Przeprowadzone badania winny być wykorzystane w podejmowaniu decyzji przez polityków społecznych, działaczy samorządowych i władze miasta Poznania w celu zmniejszenia dyskryminacji osób niepełnosprawnych i w starszym wieku poprzez ograniczenie barier architektoniczno-budowlanych i organizacyjnych.

Bibliografia

- Błaszak, M., Przybylski Ł., 2010, *Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalistycznego projektowania*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kowalski, K., 2012, *Projektowanie bez barier – wytyczne Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji*, Warszawa, www.integracja.org/wp-content/uploads/2014/05/projektowanieBB21.pdf [dostęp: wrzesień 2014].
- Olszewski, J., 1997, *Podstawy ergonomii i fizjologii pracy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Olszewski J., 2010, *Ergonomic Conditions for Social Integration of the Disabled*, w: Vink, P., Kantola, J. (eds.), *Advances in Occupational, Social, and Organizational Ergonomics*, CRC Press Taylor & Francis Group, Boca Raton, London, New York.
- Olszewski, J., 2013, *System pracy w warunkach globalnego społeczeństwa informacyjnego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- Pacholski, L., 1977, *Metodologia diagnozowania ergonomicznego w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Rozprawy nr 81, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, s. 1–148.
- Projektowanie uniwersalistyczne, www.universell-utforming.miljo.no [dostęp: 24.05.2014].
- Stasiniewska, M., 2012, *Architektura dla wszystkich a ekonomia przestrzeni*, *Czasopismo Techniczne*, vol. 109, nr 26, s. 283–292.
- Tytyk, E., 2001, *Projektowanie ergonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa – Poznań.
- Wesołowski, J., 2008, *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.

Wykowska, M., 2009, *Ergonomia jako nauka stosowana*, AGH Uczelniane Wydawnictwa Naukowo-Dydaktyczne, Kraków.
www.universell-utforming.miljo.no [dostęp: 24.05.2014].