

Stoi na stacji lokomotywa... Test dostępności Dworca Łódź Fabryczna

15

Od 11 grudnia 2016 r. łodzianie mogą cieszyć się oddanym (w końcu) do użytku dworcem kolejowym „Łódź Fabryczna”. Ze względu na to, że jego budowa przysporzyła niemało emocji, a po modernizacji stał się jednym z najnowocześniejszych i 3 pod względem wielkości w Europie, zdecydowaliśmy się przeprowadzić test dostępności. Oto co mają do przekazania nasi studenci...



Jakub Klimczak

Dzień, który wybrałem nie okazał się łaskawy pod względem pogody (śnieg i mróz – zima w pełnej okazałości), niemniej była to okazja do sprawdzenia jak radzą sobie służby porządkowe na miejscu. I okazało się, że nie jest najgorzej. Chodniki były całkowicie lub przynajmniej częściowo odśnieżone. Dochodząc z północnej strony ulicy Kilińskiego już z daleka w oczy rzuca się ogromna połać o charakterystycznym kształcie. W tle widoczny jest modernistyczny budynek zabytkowej EC1 – śmiało można powiedzieć już symbolu Łodzi. Dla tych, którzy nie mogą cieszyć się sprawnym wzrokiem, zainstalowano oznaczenia poziome – płyty prowadzące, a także w miejscach szczególnych jak np. przy przejściach dla pieszych - płyty ostrzegawcze. Ma to znaczenie, ponieważ po drodze mija się kompleksowy węzeł komunikacyjny, z którego podróżni mogą udać się w dowolną część Łodzi. Na placu, bezpośrednio przed wejściem głównym, zrezygnowano ze znanego w innych częściach miasta koloru żółtego na rzecz szarego, który komponuje się z otaczającą nawierzchnią.

W przyszłości, idąc tą drogą będziemy mijali Bramę Miasta. Z założenia ma to być jeden z najważniejszych budynków w okolicy, który swoją architekturą będzie zwracał uwagę wszystkich przechodniów. Świadczyć może o tym chociażby śmiała koncepcja zaprojektowana przez pochodzącego z Łodzi Daniela Libeskinda, światowej sławy architekta. Dziś już wiemy, że budynek w takiej formie nie powstanie. I chociaż nowy inwestor ma już swoją koncepcję i nawet rozpoczął już roboty budowlane, to nie zdradził jeszcze jak ma wyglądać City Gate Łodz.

Wracając jednak do czasów obecnych, gdzie nie w przyszłości, ale już teraz mam do dyspozycji całą, wielką halę dworcową, niespiesznym krokiem podążam przed siebie. W oczy rzuca się rząd tablic, na których wielkimi literami wyświetlają się aktualne przyjazdy i odjazdy. Nie sposób przeoczyć interesującego nas połączenia.

Podobne tablice, jednak już mniejsze, znajdują się także przy każdym zejściu na poszczególne perony. Rozwiązanie bardzo przydatne, o czym wie każdy, kto w dużym pośpiechu szukał właściwego pociągu. Droga w podziemia oczywiście jest bardzo komfortowa. Trzy poziomy dworce są połączone 24 schodami ruchomymi oraz 14 windami.

Ostatni element, który przyznam szczerze mnie zaskoczył, to komunikaty głosowe. Po charakterystycznym sygnale spodziewałem się zapowiedzi, z której da się wyłowić dwa pierwsze słowa, zanim głos zacznie odbijać się od ścian szerokim echem, czyniąc ją niemal całkowicie niezrozumiałą. Właśnie tak odbieram to na wszystkich dworcach, jakie zdarza mi się odwiedzić. Nic takiego nie miało tutaj miejsca. Ogłoszenie było głośne i wyraźne. Jak widać, rozmieszczenie głośników oraz sama akustyka pomieszczenia została starannie przemyślana. Zmierzając już ku wyjściu, miły, kobiecy głos, bardzo zrozumiale oznajmił, że najbliższy pociąg „przyjedzie z opóźnieniem 57 minut” oraz „opóźnienie może ulec zmianie”.

Można powiedzieć, że mimo ogromu wiedzy, pracy i pieniędzy, jakie zostały włożone w to miejsce, niektóre rzeczy się nie zmieniły. Czas przejazdu między Łodzią, a stolicą jest niewiele krótszy niż przedwojennej Luxtorpedy, a obiecana niecała godzina podróży ciągle jest odwlekana. Niemniej zawsze to milej oczekiwać na połączenie w nowoczesnym, wręcz futurystycznym dworcu.



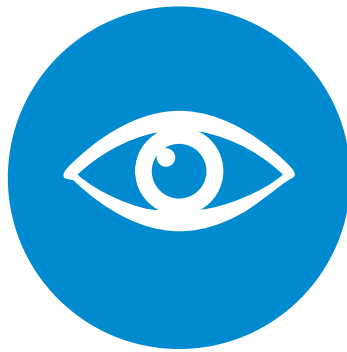
Katarzyna Kufel

Budowa Dworca Fabrycznego trwała aż 5 lat. W dniu jego otwarcia na miejsce przybyło kilkaset osób, żeby zobaczyć „nowe чудо” inżynierii. Ja nie jestem zwolenniczką tłumów, więc wybrałam nieco spokojniejszy dzień na zwiedzanie. Był to słoneczny, ale mroźny poranek. Kiedy po modernizacji po raz pierwszy zobaczyłam dworzec, przyznaję, że zrobił na mnie ogromne wrażenie! Uważam, że stał się wizytówką naszego miasta. Po remoncie wygląda pięknie. Budynek jest schludny i pachnie nowoczesnością. Chodniki są odśnieżone i posypane piaskiem, by się nie poślizgnąć. Widać, że personel dba o porządek i bezpieczeństwo odwiedzających. Na dworcu jest ciepło i przyjemnie, co jest miłym zaskoczeniem, bo na dworcach, gdzie bywałam przeważnie było zimno. W środku są małe knajpki, gdzie można na szybko coś przekąsić lub napić się czegoś ciepłego. W nowoczesną bryłę zostały zmyślnie wkomponowane elementy dawnego budynku dworca. Perony znajdują się pod ziemią. Można tam zjechać ruchomymi schodami lub windą. Windy są dostosowane dla osób niepełnosprawnych. Poczekalnie oraz hale są zadaszone i przeszklone. Komunikaty głosowe, które informują o najbliższym pociągu są bardzo wyraźne i głośne. Będąc w różnych miejscach na dworcu doskonale słychać wszystkie informacje podawane przez głośnik, a to moim zdaniem największa zaleta dworca. W budynku



jest bezpiecznie. Co jakiś czas można spotkać dwuosobowe patrole ochroniarskie, które pilnują porządku. Panie sprzedające bilety są bardzo sympatyczne i udzielają wszystkich informacji dotyczących przyjazdów bądź odjazdów. Nie miałam żadnych problemów z usłyszeniem, co Pani do mnie mówi. Jedyne zastrzeżenia, jakie mam to utrudnienia w komunikacji miejskiej i problem ze znalezieniem miejsca do zaparkowania samochodu.

Uważam, że dworzec jest świetną inwestycją i mam nadzieję, że stanie się symbolem Łodzi. Będzie przyciągać nowych turystów, a łodzianie będą o nim opowiadać z dumą.



Adrian Peliszko

Póki co prace trwają, a początek już mamy w postaci rzekomo najnowocześniejszego dworca w Polsce i jednego z największych i najnowocześniejszych w Europie. Piszę „rzekomo najnowocześniejszego”, ponieważ w dalszej części artykułu postaram się udowodnić, że około 1,7 miliarda złotych, jakie pochłonęła ta inwestycja, nie do końca sprawiły, że dworzec posiada wybitnie nowoczesne rozwiązania dostępności dla potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Ostatecznie zamknięcie starego dworca nastąpiło w połowie października 2011 roku, dając jednocześnie zielone światło do wyburzenia starego budynku, wraz z towarzyszącą infrastrukturą i kopania ogromnej dziury pod nową inwestycję.

Pierwotnie zakładano, że dworzec przyjmie pierwszych pasażerów w marcu 2015 roku, ale ze względu na pojawiające się trudności z niezidentyfikowaną soczewką, czy brakiem porozumienia na wyłączenie jednej z firm, oddanie inwestycji opóźniło się o ponad półtora roku.

Nowa Era

Ostatecznie dworzec otwarto 11 grudnia 2016 roku, tym samym rozpoczynając nową erę w dziejach transportu pasażerskiego w Łodzi.

W tym ważnym dla naszego miasta momencie nie mogło zabraknąć oficjeli oraz zwykłych obywateli, którzy z dumą wypowiedzieli się o nowym dworcu. Faktycznie, sama stacja robi ogromnie pozytywne wrażenie. Olbrzymi, wręcz monumentalny budynek, schowany pod ziemią, bardzo nowoczesny, z detalami, które zostały przeniesione ze starego dworca w celu przypomnienia o historii tego miejsca.



Na dworcu miałem okazję być już (albo dopiero) dwa razy, za każdym razem przyglądając się rozwiązaniom, które miały pomóc osobom z różnymi niepełnosprawnościami bezpiecznie przemieszczać się na dworcu. Skoro na inwestycje wydaje się 1,7 miliarda złotych, to mamy prawo oczekiwać rozwiązań z najwyższej półki i przy tym bardzo funkcjonalnych, prawda?

O ile za pierwszym razem byłem zachłyśnięty nowym dworcem i przez to nie zwróciłem uwagi na szereg rozwiązań, to drugi raz pozwolił mi bliżej przyjrzeć się dostępności w bardziej krytyczny sposób.

Niestety okazało się, że coś, co jest ładne, nowoczesne, nie zawsze jest przyjazne dla osób z różnymi dysfunkcjami.

Zacznę od tego, że o wyglądzie dworca i pewnych dostosowaniach, rozmawiałem już na etapie budowania ścian szczelinowych, czyli wtedy, kiedy dworzec był w tzw. powijakach.

Wówczas urzędnicy nie potrafili mi zbyt dużo powiedzieć, bo pewnie sami niewiele lepiej wiedzieli, jak to będzie wyglądać. Dostałem zapewnienie od jednego z urzędników (na potrzeby artykułu nazwiska nie wymienię), że będzie tam wszystko. Próbowałem drążyć kwestię, co to znaczy „wszystko”, jednak w dalszym

ciągu satysfakcjonującej odpowiedzi nie otrzymałem.

Połączyłem siły z jedną z łódzkich fundacji i razem przygotowaliśmy pismo, które zostało wysłane do różnych przedstawicieli partycypujących w budowie i kosztach, ale i tym razem dostaliśmy wyłącznie ogólne założenia. Szkoda, że nie dane nam było uczestniczyć w audycie dworca i skontrolować jego dostępności, bo można było na etapie budowy wprowadzić kilka rozwiązań, które podniosłyby jego funkcjonalność

Koniec teoretycznych rozważań, pora przejść do konkretów

Na dworzec wchodziłem wejściem od przystanków tramwajowych, które znajdują się wzdłuż starej ul. Składowej, między POW a Kilińskiego, funkcjonalnie podobnych do Piotrkowskiej Centrum. Do dworca schodzi się po równi pochyłej, na której zostały ułożone prowadnice dla osób niewidomych. Na samym dworcu jest też sporo różnych nachyleń, które ułatwiają poruszanie się osobom z niepełnosprawnością ruchową. Pierwszy problem, na jaki natrafiłem, to brak wypukłego planu dworca, z którego niewidomy mógłby się dowiedzieć, gdzie obecnie się znajduje i jak wygląda jego topografia. Przy okazji, gdyby oznaczyć plan różnymi kolorami, to mógłby on służyć jako informacja dla osób widzących. Za to nie brakuje informacji graficznej, tak bardzo niedostępnej dla osób z dysfunkcją wzroku.

Kolejny mankament na jaki zwróciłem uwagę, to brak informacji w braille przy zejściach na perony, na jaki peron obecnie zjeżdżamy. Podobno windy są poznaczane pismem punktowym, ale na zewnątrz nie mogłem odnaleźć informacji, na jakim poziomie się znajdują.

Na terenie dworca ustawiono wiele słupków z przyciskami do wzywania pomocy, czy obsługi dworca. Znajdują się one zarówno na peronach 16 m pod ziemią, jak i na poziomie -8 m w części komercyjnej. Niestety, na żadnym słupku, przy żadnym przycisku, nie ma brajlowskiego oznaczenia do czego przycisk ten służy. Ponadto wysokość, na której są umieszczone, każe wątpić w to, czy osoba na wózku będzie mogła go dosięgnąć i w miarę potrzeby wezwać pomoc. Ktoś uzna, że się czepiam i po części będzie miał rację, bo staram się działać zapobiegawczo i w przypadku zagrożenia pożarowego, osoba stojąca najbliżej słupka z przyciskami, nie będzie wiedziała, który przycisk jest adekwatny do zaistniałej sytuacji.

Na pochwałę zasługuje nagłośnienie dworca, które jest dobrze słyszalne w każdej jego części. Wygłoszona informacja jest zrozumiała, w przeciwieństwie do innych łódzkich dworców, gdzie jest tragicznie.



Na perony dworca możemy się dostać ruchomymi

schodami, oraz windami, przy których znajdują się ostrzeżenia guzkami, takimi samymi jak przy krawędziach peronów. Dodatkowo, przy każdym torze są prowadnice, które ułatwiają poruszanie się osobom niewidomym.

No i już na sam koniec chcę się „przyczepić” do bankomatu jednej z sieci, który znajduje się na poziomie zero od strony Kilińskiego. „Brawa” dla tej sieci oraz zarządcy dworca, że go umieścili. Nie dość, że bankomat jest nieudźwiękowiony, to pozbawiono go fizycznych przycisków, które zostały zamienione na ekran dotykowy, przez co osoba niewidoma została pozbawiona jakiegokolwiek możliwości wypłacenia pieniędzy. Rozumiem nowoczesność i wszelkie ułatwienia dla osób widzących, ale po raz kolejny zostały poszkodowane osoby niewidome. Na nieszczęście innego bankomatu nie mogłem znaleźć. Ogromną wadą jest również brak oznaczeń przy wyjściach. Na jaką ulicę się wychodzi, tego nie wiadomo. Są jedynie szczątkowe oznaczenia, że do EC1 w prawo, a na tramwaj w lewo. Sprawia to problem nawet łodzianom, którzy znają miasto jak własną kieszeń. Jednak trzeba pamiętać, że okolica zmieniła się nie do poznania, więc to co było 5, czy 6 lat temu jest nieaktualne.

Reasumując

Niewątpliwie dworzec Łódź Fabryczna jest potrzebny. Jeżeli w przeciągu zakładanego czasu powstanie tunel łączący go z dworcami Kaliskim i Żabieńcem, to będzie pełen sukces. Budowla na pewno jest bardziej przyjazna osobom z różnymi niepełnosprawnościami, jednak do pełnej satysfakcji troszkę brakuje.