



**Marcin Hencz**

Radny Rady Miejskiej w Łodzi

**Hanna Zdanowska**

Prezydent Miasta Łodzi

# INTERPELACJA

w sprawie polepszenia oznaczeń dla osób o ograniczonej możliwości ruchowej w przestrzeni Dworca Łódź Fabryczna.

Szanowna Pani Prezydent,

powstanie dworca Łódź Fabryczna jest dla naszego miasta ogromną szansą na polepszenie warunków komunikacyjnych łodzian zarówno w wymiarze krajowym, jak i lokalnym. Choć dworzec wraz z węzłem komunikacyjnym jest prawdopodobnie najbardziej przemyślaną przestrzenią publiczną pod kątem dostępności w Polsce, to podczas jego realizacji nie uniknięto drobnych błędów. Pozwolę sobie poniżej je przedstawić. Część z nich dotyczy naszego miejskiego fragmentu tej inwestycji, część leży po stronie PKP PLK. W przypadku tej drugiej będę wdzięczny za zaproponowanie wdrożenia tych rozwiązań managerowi dworca.

## **I. Przystanek przesiadkowy transportu zbiorowego**

1. Tablice przystankowe – witryny w których się znajdują są na tyle duże, że można bez problemu umieścić powiększone wersje rozpiski odjazdów. Będzie to dużo

Strona 1/5

**Marcin Hencz**

Radny Rady Miejskiej - Klub Koalicja Obywatelska

Piotrkowska 106, 90-004 Łódź  
+48 736 068 611 fb.com/MarcinHencz  
kontakt@hencz.pl hencz.pl



wygodniejsze zarówno dla osób niepełnosprawnych jak i starszych. To samo tyczy się informacji o taryfach. Rozmiary użytych czcionek są tak małe, że w trudno je odczytać z odległości większej niż kilkanaście centymetrów.

2. Mapa z układem komunikacji zbiorowej wokół dworca – układ przystanków oraz kierunków podróży jest mało intuicyjny i rozrzucony po bardzo dużym obszarze. Pasażer domyślnie po wyjściu z dworca trafia na główny przystanek komunikacji. Wyraźna mapa wskazująca lokalizacje przystanków przy Kilińskiego, krańcówki autobusowej, jak również linii 96 oraz kierunków dojścia do Piotrkowskiej oraz EC1. Dość czytelnie tego typu informacje miasto stawiało kilka lat temu w strefie Wielkowiejskiej. W tamtym przypadku była ona jednak ukierunkowana na zabytki, a nie transport zbiorowy.
3. Oznaczenia boczne peronów wraz z kierunkami miasta do których linie odjeżdżających z nich prowadzą. Obecnie przy zbliżaniu się do peronów nie widać żadnych wyraźnych oznaczeń. Jednocześnie duża powierzchnia peronów połączona z ulokowaniem tablic przystankowych pomiędzy nimi zmusza do dużego wysiłku, aby osoby nieznające tego przystanku prawidłowo obrały miejsce oczekiwania na pojazd.
4. Informacja na peronie o kierunku poruszania się do wind. Obecnie pasażer po opuszczeniu tramwaju widząc czasy dworca automatycznie się do niej kieruje. Trafia tym samym na schody, albo tuż przed nią, albo w niej. Co prawda może cofnąć się w stronę opadającej nawierzchni Placu Sałacińskiego, ale jest to nieintuicyjnie. Co warto zauważyć jest to również nie do końca słuszne sugerować korzystanie z niej. Powstała ona bowiem niezgodnie ze standardami. Kąt spadku na niej jest zbyt duży przy jednoczesnym braku zachowania co jakiś czas przestrzeni płaskiej. Zatem wózek czy to z niepełnosprawnym, czy dzieckiem w przypadku „ucieczki” z dużą prędkością zakończyłby zjazd na ścianie wejściowej. Na przystanku powinna dlatego znajdować się informacja o windach wraz z przybliżoną odległością do nich.

## **II. Ciąg pieszy łączący przystanek z windami**

1. Tabliczki informujące o kierunku poruszania się:



- (1) Przy pierwszych bocznych drzwiach wejściowych od przystanku przy ulicy Poznańskich. Jest to bowiem naturalne wejście do którego osoby ograniczonej możliwości poruszania się trafią napotykać tam na schody. Wyraźne oznaczenie zaoszczędzi im straconego czasu i szukania informacji o dalszym kierunku. Rozwiązaniem idealnym byłoby dobudowanie lekkiej windy w tym miejscu dworca. Jest to jednak oczywiście rzecz w pełni zależna od woli managera.
- (2) Na samym wejściu do windy. Rozmiar powinien być na tyle duży, aby oznaczenie było bardzo widoczne z daleka. W przypadku niemożności z powodów estetycznych stworzenia dużego oznaczenia można umieścić dodatkowy znak informacyjny pomiędzy czaszą dworca, a wejściem do windy.

### **III. Windy oraz wyjście z nich na dworzec**

1. Oznaczenia poziomów – przyciski windy mają dzisiaj tylko oznaczenie numerów pięter. Tym samym osoba, która korzysta z windy nie wie co musi wcisnąć, aby dostać się na dworzec. Skazana jest wysiadać na nieprawidłowych poziomach. Załączam jak wygląda tego typu informacja w Krakowie. Warto zauważyć, że użyto przy przyciskach nawet Braille. *(zdjęcia 1 i 2)*
2. Ogólna estetyka windy – winda jest pusta i słabo oświetlona. Można poprawić jej odbiór umieszczając lustro oraz podstawowe informacje dla podróżnego, który dotarł do Łodzi – choćby schemat układu komunikacji wokół
3. Przejście z części autobusowej do kolejowej – pasażer opuszczający szyb windy tak naprawdę nie ma jasnego komunikatu czy trafił na właściwy poziom dla dworca kolejowego. Ma przed sobą tylko puste perony autobusowe. Może zatem odnieść nawet wrażenie, że trafił poziom parkingu. Brakuje oznaczeń w postaci tabliczek. Można także wyznaczyć na podłodze błękitną linię z piktogramem i informacją słowną, prowadzącą w stronę kas i peronów.
4. Szyld „Wejście na dworzec autobusowy” - wisi on od strony części kolejowej. Jest na tyle mylący, że nie znajdują się na nim wyraźne informacje, że to również ścieżka do wyjścia z dworca dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Proponuje umieszczenie drugiego szyldu „Wyjście z dworca” ze znakiem windy i transportu



publicznego. Ewentualnie przerobienie obecnego. Po wejściu na teren dworca autobusowego brak informacji kierującej do wind.

#### **IV. Krańcówka autobusowa**

1. Schemat przystanków – krańcówka autobusowa składa się z ośmiu przystanków na których zatrzymują się autobusy. Każdy przystanek obsługuje różne od siebie linie. Są one rozrzucone na kilkusetmetrowym dystansie. Dodatkowo jeden z autobusów jakim jest linia 77 zatrzymuje się tylko z jednej strony. Osoba chcąc sprawdzić godziny odjazdów poszczególnych linii narażona jest na długi spacer. Nie wiadomo także na którym przystanku dany autobus się zatrzyma.
2. Widoczne z daleka oznaczenia linii – dzisiaj wydrukowane są kartki A4 z numerem linii włożone w boczną ścianę przystanku. Są one mało widoczne z daleka.
3. Stworzenie przystanku wspólnego dla wszystkich linii, który zbierał by przed odjazdem pasażerów przy jednym z wyjść. Główny przystanek przesiadkowy nie pełni takiej funkcji bowiem nie zatrzymują się na nim wszystkie linie.

Z wyrazami szacunku  
Marcin Hencz



Zdjęcie 1



zdjęcie 2