



fot. archiwum autora

PODRÓŻE MAŁE I DUŻE

Zmodernizowany wagon klasy 2 w pełni przystosowany do przewozu ON. Pociąg IC Wyspiański, Kraków Główny dnia 23.10.2010 r.

Od kilku lat wiele podróżuję koleją po Polsce różnymi kategoriami pociągów i niestety zauważam, że większość wagonów i EZT-ów (Elektryczny Zespół Trakcyjny) jest niedostosowanych do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i niewidomych

Niestety nasz tabor, a szczególnie najpopularniejsze polskie wagony typu 111A, są zupełnie nieprzystosowane do podróży osób na wózkach, mimo że kiedy dawno temu rozpoczęto ich produkcję (w 1969 roku) spełniały ówczesne normy UIC (Międzynarodowy Związek Kolei). Głównym mankamentem 111A są za małe drzwi wejściowe, wąskie korytarze i zupełnie nieprzystosowane toalety.



fot. archiwum autora

Miejsce dla przewodników osób niepełnosprawnych w specjalnie przystosowanym przedziale w pociągu IC Wyspiański

PIERWSZE KOTY ZA PŁOTY, CZYLI PROGRAM OPERACYJNY UE SPOT

Podjęto próby zmodernizowania serii wagonów 111A za pieniądze UE, ale jest to kropla w morzu potrzeb. Takie wagony kursują w pociągu TLK38100, dawny Światowid. Z środków PKP IC zostało zmodernizowanych kilka wagonów PKP IC dla ruchu ekspresowego, kursujących na kilku ekspresach Kraków-Warszawa i Warszawa-Berlin.

Wagony przeszły gruntowną renowację przez zmianę zwykłych wąskich korytarzy wagonowych na szerokie, odpowiednie dla wózka inwalidzkiego, zabudowę odpowiednio przystosowanej łazienki z całymi udogodnieniami, wygospodarowanie jednego przedziału przystosowanego do podróży dwóch osób niepełnosprawnych i przewodników.

PRZEWOZY REGIONALNE, CZYLI INTERREGIO

Trochę lepiej jest z inną serią piętrowych wagonów osobowych produkowanych pod koniec lat 80-tych XX wieku przez NRD-owskie zakłady Waggonbau-Görlitz. Wagony typu Bdhpmn posiadają już trochę nowocześniejszą zabudowę i praktyczne rozwiązania dla ON. Seria wagonów posiada bardzo duże drzwi wejściowe. Drzwi wejściowe na dolny pokład pasażerski umożliwiają bezproblemowy wjazd. Niestety bardzo poważnym problemem jest niska podłoga, która częściowo ułatwia wjazd do wagonu na stacjach z niskimi peronami takich jak Stalowa Wola Rozwadów, ale bardzo utrudnia życie na stacjach

o wysokich peronach występujących w Krakowie Głównym i Warszawie Centralnej. Poważną wadą jest także toaleta, która jest zdecydowanie za mała (przewidziana do ruchu regionalnego), znajdująca się na półpiętrze, na które należy dostać się po kilku stromych schodkach.

Niektóre egzemplarze tej serii z racji swojego stosunkowo młodego wieku i bardzo dobrych walorach trakcyjnych, można poddać gruntownej modernizacji przez zabudowę rozsuwanych wjazdów, toalety znajdującej się na dolnym pokładzie. Takiej kompleksowej modernizacji podjęli się aktualnie Rumunii, którzy stali się pionierami na skalę światową w recyklingu starego taboru. Muszę zaznaczyć, że wychodzi im to świetnie!



fot. archiwum autora

Miejsce na wózek inwalidzki w pociągu Wypiański

POCIĄGI REGIO, CZYLI OSOBOWE

Ostatnią grupą pojazdów są Elektryczne Zespoły Trakcyjne i szynobusy. Nowe szynobusy, mimo swoich pewnych wad, mają, na całe szczęście, w standardzie udogodnienia dla ON i myślę, że nie ma potrzeby rozwodzenia się nad tą grupą taboru. W popularnych EN57 pierwszej, drugiej, trzeciej i czwartej serii zostały zabudowane dwa duże przedsionki na obu końcach składu (kiedyś przedziały służbowe) i duże automatyczne drzwi, które umożliwiają swobodny wjazd do wagonu. Niestety w niezmodyfikowanych pojazdach nie ma wind, które, szczególnie przy niskich peronach, poważnie utrudniają ON życie. Zmodernizowane nowe składy serii EN57 posiadają już zupełnie inny układ wnętrza

w wagonie oznaczonym literą „R”. Takie pociągi dysponują bardzo dużą wolną przestrzenią, dostosowanymi łazienkami, odpowiednimi przyciskami wejściowymi, windami na obu końcach składu i oczywiście kilkoma miejscami na wózek inwalidzki.

Na modernizacjach skorzystali także zwykli pasażerowie, ponieważ niewykorzystywane miejsca na wózek inwalidzki można wykorzystać do przewozu rowerów lub nart. Duże przestrzenie mogą pełnić rolę luku bagażowego.

OD PRZYBYTKU GŁOWA NIE BOLI

Zmodernizowanych wagonów jest zdecydowanie za mało, aby rozwiązać problem. Niestety dużą przeszkodą jest brak kompatybilności z niemodernizowanym taboru tej serii, który mógłby szybko załatwić sprawę przez lepszą i efektywniejszą gospodarkę małą ilością takiego taboru.

JEST ŹŁE I BĘDZIE NADAL ŹŁE

Końcowy wniosek nasuwa się sam. Polski tabor kolejowy nie jest jeszcze dostosowany dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Duże koszty modernizacji i niemożliwość jednorazowego tak dużego zakupu nowych wagonów powoduje wieloletnie opóźnienia w tej materii.

Dobrym rozwiązaniem jest wymiana starego taboru małymi krokami jak ma to miejsce w Czechach, gdzie przynajmniej jeden tak dostosowany wagon kursuje w pociągu dalekobieżnym. Myślę, że także w Polsce jest to możliwe.



fot. archiwum autora

Ubikacja dostosowana dla ON w pociągu IC Wypiański

Michał Bis (AGH)