

Pavol Korček

BEZBARIÉROVOSŤ VYBRANÝCH DRUHOV DOPRAVNÝCH STAVIEB

Železničné a autobusové stanice

Stojíme na začiatku nového tisícročia, v čase keď technologický rozvoj udáva tempo nášmu životu. Informačné technológie prenášajú globálne informácie v reálnom čase, dopravné prostriedky prekonávajú veľké vzdialenosti v krátkych časových intervaloch, s ich zvyšujúcou rýchlosťou získavame pocit zmenšovania sa našej planéty. Cestovanie sa stalo neodmysliteľnou a každodennou súčasťou nášho života, cestujeme za prácou, za vzdelaním a za relaxom. Pohybujeme sa po zemi, po vode a vo vzduchu.

Je dôležité uvedomiť si, že cestovanie a aktivity s ním súvisiace nie sú pre všetkých ľudí samozrejmom a triviálnou činnosťou. Viacerí užívatelia sa pri cestovaní stretávajú s prekážkami a problémami, ktoré im túto činnosť komplikujú v niektorých prípadoch znemožňujú. Jedná sa o *zdravotne postihnutých* ľudí, aj keď tento termín (v nasledujúcom texte bude presnejšie definovaný), nezahŕňa všetkých cestujúcich, ktorým existujúce bariéry sťažujú dopravu.

Existencia fyzických bariér úzko súvisí so súčasným stavom dopravných stavieb. Väčšina budov bola postavená podľa typológie noriem a predpisov, ktoré so spomenutou skupinou cestujúcich nepočítali. Aj keď v dnešných legislatívnych predpisoch sú požiadavky a typologické pravidlá na tvorbu bezbariérového prostredia obsiahnuté, hoci je otázne či v dostatočnom rozsahu, existujúce dopravné stavby čaká proces premeny na bezbariérové objekty, ktoré by vyhovovali väčšine užívateľov. Významnú úlohu v tomto procese by mali zohrať architekti a projektanti. Vzhľadom na rozmanitosť a rozsah problémov v dopravných stavbách, ide o veľmi náročnú úlohu a jej zvládnutie si vyžaduje rozsiahle vedomosti v oblasti *bezbariérového* (univerzálneho) *navrhovania*.

Nájsť, definovať a systematizovať existujúce bariéry v dopravných stavbách na jednej strane a na strane druhej ukázať možnosti a spôsoby ich odstránenia a správnu aplikáciu základných typologických pravidiel univerzálneho

navrhovania je nosnou témou tejto práce. S ohľadom na širokú škálu typologických druhov dopravných stavieb bolo nutné cieľovú skupinu posudzovaných budov zúžiť. Vybrané boli stavby súvisiace so železničnou a autobusovou dopravou, konkrétne budovy, ktoré slúžia širokej verejnosti – železničné a autobusové stanice. Výber bol determinovaný najmä faktom, že v Slovenskej republike patrí železničná a autobusová doprava s výnimkou individuálnej dopravy k najrozšírenejším a najviac používaným formám cestovania. Dôležitú úlohu zohrala aj ich typologická príbuznosť.

Pre komplexné a správne pochopenie princípov bezbariérového navrhovania je potrebné definovať a poznať cieľovú skupinu užívateľov. V slovenskej legislatíve je táto skupina definovaná ako „*osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie*“. Svetová zdravotnícka organizácia v súvislosti so zdravotne postihnutými ľuďmi používa nasledovné definície :

- *porucha* je akékoľvek poškodenie alebo anomália psychologickej, fyziologickej alebo anatomickej štruktúry alebo funkcie
- *postihnutie* je akékoľvek obmedzenie alebo strata (vyplývajúca z poruchy) schopnosti vykonávať činnosť, ktorá je pre ľudský život bežnou
- *handicap* je nevýhoda pre jedinca, vyplývajúca z poruchy alebo postihnutia, ktorá mu obmedzuje alebo bráni vykonávať funkciu, ktorá je bežná (v závislosti na veku, pohlaví a sociálnych a kultúrnych faktoroch) pre zdravého jedinca

Ak by sme to mali zhrnúť, termín zdravotné postihnutie je medicínskym pojmom, ktorý vyjadruje zdravotný stav osoby, zatiaľ čo pojem handicap označuje sociálne a spoločenské aspekty postavenia týchto ľudí v spoločnosti, ktorí sú v mnohých oblastiach znevýhodnení a istým spôsobom vyčleňovaní.

Požiadavky a nároky na kvalitu bezbariérového prostredia závisia od povahy a rozsahu postihnutia, a preto je dôležité poznať jednotlivé kategórie postihnutia.

Rozoznávame tri hlavné skupiny postihnutých osôb :

- s telesným postihnutím,
- so zmyslovým postihnutím
- s mentálnym postihnutím.

Osoby s telesným postihnutím rozdeľujeme do troch skupín : mobilní, čiastočne mobilní a imobilní. Pohybová schopnosť mobilných osôb nie je vážne poškodená, môžu sa pohybovať bez použitia vonkajších ortopedických pomôcok. U čiastočne mobilných je schopnosť pohybu obmedzená v takom rozsahu, že musia používať vonkajšie pomôcky pre chôdzu. Imobilné osoby musia používať invalidný vozík, pretože ich pohybová schopnosť je natoľko narušená, že nemôžu, alebo len zriedka môžu chodiť a stáť samostatne.

Do kategórie osôb so zmyslovým postihnutím patria ľudia s postihnutím zraku, ľudia s postihnutím sluchu a ľudia s kombinovaným postihnutím zraku a sluchu.

Ďalšiu skupinu zdravotne postihnutých ľudí tvoria starší ľudia po 55. roku života, u ktorých sa začína prejavovať prirodzené starnutie ľudského organizmu. Podľa demografických štúdií sa početné zastúpenie tejto skupiny užívateľov v rámci spoločnosti bude zvyšovať v súvislosti s očakávaným predĺžovaním ľudského života. Ale už v súčasnosti tvoria nezanedbateľnú časť populácie a zvyšujú potrebu a dôležitosť procesu debariérizácie.

Poslednú a často opomínanú skupinu možno charakterizovať ako skupinu užívateľov s dočasným handicapom, do ktorej patria napríklad ľudia po úraze alebo po chorobe, tehotné ženy a osoby s detským kočíkom.

Základným predpokladom pri odstraňovaní fyzických bariér v dopravných stavbách je ich analýza a následná definícia. Je zrejmé, že v stavebnej praxi sú tieto postupy

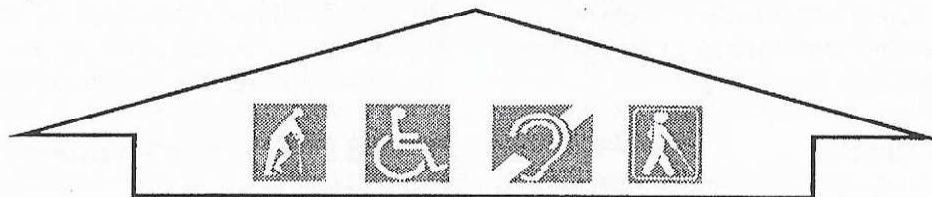
potrebné aplikovať na konkrétne stavby v konkrétnych podmienkach. Vzhľadom na počet existujúcich dopravných stavieb a obmedzený rozsah tejto práce nie je možné podrobiť všetky stavby analýze, preto bol zvolený opačný postup. Na základe rozboru niekoľkých typických železničných a autobusových staníc a následného porovnania nájdených bariér, boli výsledky pretransformované do všeobecnej roviny a zoradené do uceleného systému, vyplývajúceho z pohybu cestujúcich. Spomenuté zovšeobecnenie bolo možné s ohľadom na zistenú podobnosť a opakovanie nájdených problémových miest v jednotlivých stavbách (pozri priložené schému). Čiastkové výsledky sú uvedené v nasledujúcom texte.

Urbanistické väzby

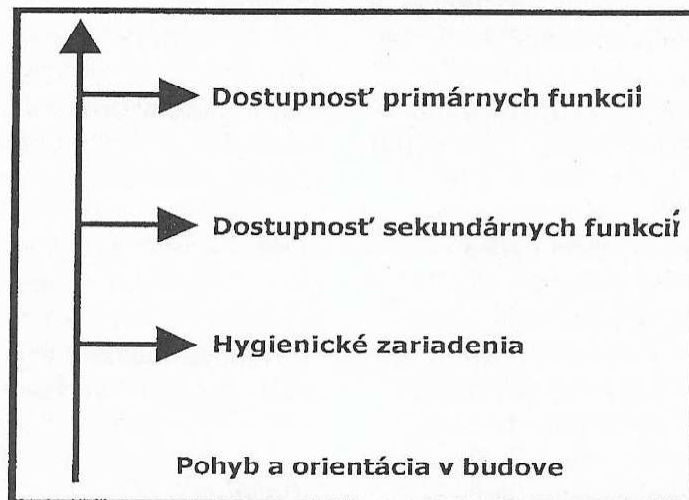
V prvom kroku boli stavby posudzované v širších urbanistických súvislostiach. Z analýzy vyplynulo, že najtypickejším problémom je dopravné napojenie v rámci organizmu mesta. Bola posudzovaná dostupnosť mestskou dopravou, individuálnou dopravou a peším pohybom. Pri mestskej doprave sa ako bariérová prejavila vzdialenosť a poloha zastávok MHD vo vzťahu k posudzovanej stavbe, ale aj samotné riešenie zastávky. Z hľadiska automobilovej dopravy bola problémom absencia vyhradených parkovacích stojísk pre zdravotne postihnutých, ich dostatočné rozmery a vzdialenosť od vstupu do budovy. V prípade členitejšieho okolitého terénu boli stavby sprístupnené schodiskami, ktoré tak tvorili prakticky neprekonateľnú bariéru pre niektorých užívateľov. Problematickým sa ukázalo aj riešenie niektorých spevnených plôch určených pre chodcov. Nevyhovujúce boli kríženia peších a cestných komunikácií – prechody pre chodcov.

DOPRAVNÝ PROSTRIEDOK

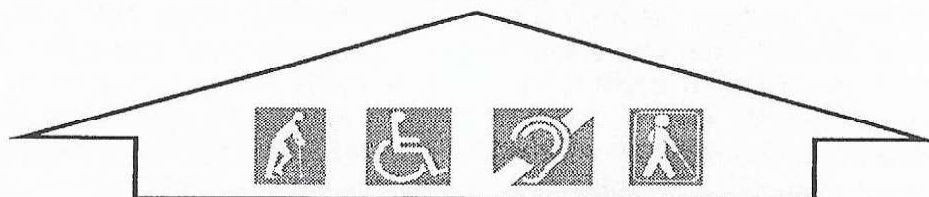
Nástup do dopravného prostriedka



Prístup k nástupištiam



Vstup do objektu



Dostupnosť dopravnej stavby v urbanistickej štruktúre z hľadiska dopravného napojenia

MESTO

Obr. Schématické vyjadrenie bariér v dopravných stavbách

Vstup do objektu

Najfrekventovanejším problémom bol výškový rozdiel medzi okolitým terénom a úrovňou podlahy objektu vyrovnaný jedným alebo viacerými schodiskovými stupňami, vytvárajúci tak bariérový prvok, ktorý sťažuje pohyb cestujúcich. Značne problematickými boli šírka a spôsob otvárania dverí, existencia prahu a hĺbka zádveria. Ako nedostačujúce sa ukázalo aj označenie hlavného vstupu, a to najmä pre zrakovo postihnutých ľudí.

Pohyb a orientácia v budove

Zásadným bariérovým determinantom bolo riešenie budov na niekoľkých výškových úrovniach v rozsahu niekoľkých stupňov až celého podlažia, vo väčšine prípadov prekonávané schodiskami. Aj v prípade, že sa v budove nachádzali výťahy, boli v mnohých prípadoch pre potreby zdravotne postihnutých ľudí len ťažko použiteľné, najmä vzhľadom na ich rozmery, šírku a otváranie dverí a vnútorné vybavenie. Problematická bola aj úprava

povrchov podláh. Ako nedostačujúce respektíve absentujúce možno hodnotiť aj informácie o priestore a dispozičnom usporiadaní objektu stanice pre zrakovo postihnuté osoby, pre ktoré je to vo väčšine prípadov neznáme prostredie.

Dostupnosť funkcií

Hodnotenie jednotlivých objektov sa týkalo aj využiteľnosti obsiahnutých funkcií z pohľadu handicapovaných cestujúcich. Tie boli z hľadiska dôležitosti rozdelené na primárne a sekundárne. Do skupiny primárnych funkcií boli zaradené predaj cestovných lístkov, úschova batožiny, príjem a výdaj spešín a informácie. Spoločným problémom spomenutých služieb bola výška a úprava výdajného pultu, nedostatočné manipulačné plochy, chýbajúce označenie jednotlivých funkcií pre zrakovo postihnutých a absencia zariadení slúžiacich na podporu komunikácie sluchovo postihnutých. Medzi sekundárne funkcie boli zaradené doplnkové služby ako stravovacie zariadenia a zariadenia obchodu a služieb. Keďže sa jedná o široké spektrum prevádzok, nie je možné podrobnejšie sa venovať všetkým objaveným bariéram. K najčastejším problémom patrilo riešenie vstupov do jednotlivých prevádzok (pozri vstup do objektu), nedostatočné priestorové dimenzie a úprava interierových prvkov - výdajné pulty a podobne.

Hygienické zariadenia

Najvýraznejším problémom bola absencia vyhovujúcich hygienických priestorov, to znamená s dostatočnými dimenziami, šírkou a otváraním dverí, vnútorným vybavením a správnym osadením zdravotníckych predmetov. Opäť bolo nedostatočné označenie týchto zariadení.

Prístup k nástupištiam

V posudzovaných objektoch bol prístup k nástupištiam riešený tromi spôsobmi : na úrovni terénu, pod úrovňou terénu alebo nad terénom. V princípe bol prístup na úrovni terénu najmenej problémový, ako bariérové boli hodnotené najmä miesta kríženia dráh cestujúcich a dopravných prostriedkov. Pri mimoúrovňových riešeniach prístupu bolo najproblémovnejším prekonanie výškového

rozdielu (pozri pohyb v budove), ktoré tu nabralo duplicitnú podobu – cestujúci sú nútení výškové rozdiely prekonať dvakrát. Do tejto časti bolo zaradené aj posúdenie samotných nástupišť, kde sa ako bariérové ukázali ich dimenzie a celková úprava.

Nástup do dopravného prostriedku.

Aj keď táto časť nie je architektonickým problémom, z hľadiska komplexnosti analýzy bola do hodnotenia zahrnutá. Možno tu však nájsť analógiu s architektúrou, keď cestujúci je opäť nútený prekonávať výškový rozdiel medzi úrovňou nástupišťa a úrovňou podlahy dopravného prostriedku.

Výsledky analýzy potvrdili základnú premisu o náročnosti a komplexnosti návrhu bezbariérových úprav a z toho pre architekta vyplývajúce požiadavky na hĺbkové štúdium problematiky univerzálneho navrhovania.

Literatúra

1. VYHLÁŠKA 532/2002 Z.z. Ministerstva životného prostredia SR.
2. IMPROVING Transport for People with Mobility Handicaps. Paris, ECMT1999.
3. HOLMES – SIEDLE, J.: Barrier-free Design. Oxford 1996.

Resumé

In present time travelling is common and daily part of our life. We are travelling in the work, in the school or we are travelling for the rest. It is very simple activity. But it is important to know, there are people who have to pass many barriers and problems, when they want to travel – disabled (handicapped) people. Now we are confronting the problem, how to make transport buildings more accessible and more comfortable for disabled people. This is role for architects, they have to know and be able to apply basic principles of the barrier-free (universal) design. The basic premise for design of barrier-free environment is to analyse and define existing barriers and problems in the transport buildings, what is also the main topic of this text.