



Dostępność warszawskich stacji i przystanków kolejowych

Raport SISKOM

Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji

WARSZAWA STADION



Dostępność warszawskich stacji i przystanków kolejowych

etap I

Diagnoza głównych barier w dostępie do infrastruktury

Raport Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji

Warszawa 2013

Raport powstał w ramach projektu Warszawska Mapa Barrier. Sfinansowano ze środków stowarzyszenia SISKOM uzyskanych w ramach statusu Organizacji Pożytku Publicznego. Akcję Warszawska Mapa Barrier objęli patronatami w 2011 roku Pełnomocnik Rządu do spraw Równego Statusu Kobiet i Mężczyzn, Elżbieta Radziszewska oraz Pełnomocnik Rządu do spraw Osób Niepełnosprawnych, Jarosław Duda.

Warszawska Mapa Barrier to projekt stowarzyszenia SISKOM, w ramach którego od 2011 roku mapowane są bariery architektoniczne na terenie Warszawy. Dzięki zebranych informacjom możliwe jest zabieganie o niezbędne przebudowy przestrzeni publicznej i dostosowanie jej do potrzeb wszystkich użytkowników. Projekt współtworzony jest wraz z szeregiem innych stołecznych organizacji pozarządowych, zabiegających o przestrzeń publiczną przyjazną dla użytkowników. Wśród najważniejszych można wymienić Fundację Mama, Towarzystwo Przyjaciół Szalonego Wózkowicza, Zielone Mazowsze oraz Fundację TUS.

Do dziś (dane na kwiecień 2013) zebranych zostało ponad 850 miejsc w Warszawie, podzielonych na 6 kategorii: problematyczne skrzyżowania, schody bez ułatwień w dostępie, niedostępne przejścia podziemne, niedostępne kładki, niedostępne przystanki komunikacji miejskiej oraz inne przeszkody.

Warszawska Mapa Barrier została wyróżniona kilkoma nagrodami, w tym nagrodą S3KTOR 2011 dla najlepszej warszawskiej inicjatywy pozarządowej w kategorii Przestrzeń miejska.

Warszawska Mapa Barrier

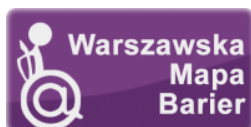
Strona www: <http://mapabarier.siskom.waw.pl/>

Email: mapabarier@siskom.waw.pl

SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji

Strona www: www.siskom.waw.pl

Email: siskom@siskom.waw.pl



**Biuro Pełnomocnika Rządu
ds. Osób Niepełnosprawnych**



PEŁNOMOCNIK RZĄDU DO SPRAW RÓWNEGO TRAKTOWANIA



KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW

Spis treści

Wstęp.....	6
Cel opracowania – diagnoza dostępności transportu kolejowego na terenie Warszawy	8
1. Informacje ogólne	9
1.1 Warszawski Węzeł Kolejowy – wprowadzenie	9
1.2 Stan informacji pasażerskiej	12
1.3 Grupy użytkowników	14
1.4 Dotychczasowe diagnozy i koncepcje dostępności	18
1.5 Opis badania	22
2. Główne problemy z dostępnością	24
2.1 Brak alternatywy dla schodów	25
2.2 Utrudnienia w dojściu na peron, dziurawe przejazdy i strome podjazdy	32
2.3 Obiekty dostępne	33
3. Inne utrudnienia	35
3.1 Brak rozwiązań lub rozwiązania niekompletne dla osób z niepełnosprawnością sensoryczną.....	35
3.2 Brak jednolitego systemu informacji wizualnej	38
3.4 Zły stan techniczny peronów	40
3.5 Różna wysokość peronów i podłogi taboru.....	43
3.7 Brak miejsc parkingowych w pobliżu stacji i przystanków	49
4. Mapy dostępności.....	54
5. Dobre praktyki z zagranicy	58
6. Podsumowanie	65
Bibliografia.....	68
O autorach	70
Opinie ekspertów o raporcie SISKOM	71

Wstęp

Transport kolejowy na terenie aglomeracji warszawskiej przeżywa w ostatnich latach zauważalny wzrost popularności. Dzięki nowym połączeniom oraz zakupie nowoczesnego taboru kolej aglomeracyjna zyskała na atrakcyjności, a wiele osób postanowiło się przesiąść do pociągów z własnych samochodów oraz autobusów należących do prywatnych przewoźników. Pomimo wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych dojazdy pociągami stały się niejednokrotnie realną alternatywą dla transportu indywidualnego, zarówno pod względem kosztów, jak i czasu przejazdu. Obiektami infrastruktury kolejowej, które wciąż wymagają modernizacji, są za to przystanki i stacje kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Niektóre z nich pamiętają czasy sprzed II wojny światowej i od tamtej pory nie były przebudowywane ani dostosowywane do współczesnych standardów projektowania. Problemy użytkowników z korzystaniem z infrastruktury kolejowej wynikają nie tylko z braku niezbędnych udogodnień, takich jak windy i podjazdy zapewniające dostępność peronów, ale również ze stopnia zużycia infrastruktury w obrębie nieremontowanych obiektów. Dlatego od pewnego czasu kolej znajduje się w ogniu krytyki płynącej ze strony organizacji pozarządowych oraz samych pasażerów, słusznie domagających się niezbędnych modernizacji i remontów. Stowarzyszenie SISKOM postanowiło sprawdzić stan techniczny i dostępność architektoniczną stacji i przystanków kolejowych w ramach I strefy biletowej. Niniejszy raport jest efektem przeprowadzonych przez stowarzyszenie jesienią 2012 roku badań terenowych obejmujących wszystkie 47 stacji i przystanków znajdujących się w pierwszej strefie biletowej.

Pomimo prowadzonych obecnie projektów inwestycyjnych, media regularnie donoszą o problemach, jakie mają poszczególne grupy użytkowników z korzystaniem z transportu kolejowego. W prasie oraz w telewizji publikowane są materiały na temat problemów z dostępnością obiektów kolejowych. Dotyczą one zwłaszcza stacji osobowych oraz przystanków kolejowych i prezentują na przykład problemy osób z niepełnosprawnością ruchową, które nie mogą dostać się do pociągu lub nawet na peron. Z reguły materiały prasowe dotyczą braku możliwości dotarcia na peron lub niesprawności wybranych elementów infrastruktury, takich jak windy czy podnośniki, które powinny ułatwić dostęp osobom niemogącym skorzystać ze schodów. Najwięcej uwagi w doniesieniach medialnych poświęcane jest osobom niepełnosprawnym ruchowo, jednak w rzeczywistości istnieje wiele grup użytkowników dotkniętych problemem niedostosowania infrastruktury kolejowej do ich specyficznych potrzeb. Brakuje także wyczerpującej i wiarygodnej informacji o tym gdzie na

przykład podróżny poruszający się na wózku będzie miał problemy z opuszczeniem peronu lub dostaniem się do pociągu. Wymienione powyżej kwestie wpływają negatywnie na wizerunek transportu kolejowego i zniechęcają do korzystania z tego ekologicznego i bardzo efektywnego środka transportu zbiorowego.

To, co typowy pasażer określa jednym słowem „kolej”, jest w rzeczywistości miejscem działania wielu spółek, posiadających w dodatku różnych właścicieli. Do 2001 roku spółką w całości odpowiedzialną za infrastrukturę oraz przewozy kolejowe były Polskie Koleje Państwowe. Od niedawna (od czasu likwidacji spółki PKP Dworzec Polski) za wszystkie stacje i przystanki odpowiadają PKP Polskie Linie Kolejowe a za główne dworce (budynki obsługi podróżnych) – PKP SA. Ponadto w ramach własnej linii zarządcą infrastruktury jest Warszawska Kolej Dojazdowa. Przewozy pasażerskie są zaś świadczone przez kilku przewoźników: Warszawską Kolej Dojazdową (WKD), Szybką Kolej Miejską (SKM), Koleje Mazowieckie (KM), Przewozy Regionalne oraz PKP Intercity. Trójka pierwszych przewoźników prowadzi przewozy aglomeracyjne, podczas gdy dwóch pozostałych obsługuje połączenia dalekobieżne.

Taka duża ilość podmiotów wymaga odpowiedniej koordynacji działań, zarówno w kwestii ustalenia dogodnych dla pasażerów rozkładów jazdy, jak i wypracowania wspólnych standardów, dotyczących między innymi wysokości peronów oraz wysokości podłogi w wagonach, a także wyposażenia stacji i przystanków. Jak wskazuje poniższe opracowanie, zarówno obecnie eksploatowany tabor jak i infrastruktura różnią się znacznie pomiędzy sobą, co utrudnia podróże pasażerom. Mamy nadzieję, że raport pomoże zidentyfikować problemy dotyczące transportu kolejowego wymagające rozwiązania i przyczyni się do przebudowy w przeszłości miejsc kłopotliwych dla podróżnych.

Raport został opatrzony dużą ilością zdjęć, dzięki którym można w zrozumiały i prosty sposób zaprezentować opisane problemy. Fotografie powstały w czasie przeprowadzonych przez członków stowarzyszenie audytów architektonicznych na poszczególnych stacjach i przystankach i dokumentują stan na jesień 2012.

Cel opracowania – diagnoza dostępności transportu kolejowego na terenie Warszawy

Głównym celem poniższego raportu jest zebranie w jednym miejscu wiedzy na temat wszelkiego typu utrudnień i barier architektonicznych występujących na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Obecnie brakuje jednego opracowania, które w sposób wyczerpujący przedstawiałoby obecną wiedzę na temat pułapek czekających na pasażerów i określiło w sposób jednoznaczny, z których obiektów mogą korzystać użytkownicy o ograniczonej dostępności ruchowej, a na których stacjach i przystankach napotkają na problemy w dostępie. Opracowanie pokazuje, jakie problemy napotykać użytkownicy kolei na terenie obiektów znajdujących się w pierwszej strefy biletowej. Prezentując dane na poziomie ogólnym można wskazać ogólne sposoby na zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla użytkowników, napotykających na różne przeszkody.

Dodatковым celem, który przyświecał autorom było sprawdzenie na ile ostatnie remonty i modernizacje infrastruktury kolejowej poprawiły dostępność architektoniczną. Mistrzostwa Europy Euro 2012 oraz projekty modernizacyjne przyczyniły się do poprawy sytuacji w wielu miejscach. Wciąż jednak słyhać głosy o niezadowolającej sytuacji na części obiektów oraz braku poprawy w przypadku niektórych realizacji. Dlatego zdecydowano się przebadac wszystkie 47 stacji i przystanków (w badaniu autorzy posługują się liczbą 49, co zostało wyjaśnione w podrozdziale 1.5) na terenie pierwszej strefy biletowej, aby ocenić na ile dotychczasowe przebudowy poprawiły wręcz beznadziejną dostępność obiektów kolejowych, o której Najwyższa Izba Kontroli alarmowała w swoim raporcie (NIK 2008).

Transport kolejowy może być przyjazny dla wszystkich pasażerów, w tym także osób wymagających konkretnych rozwiązań architektonicznych – wózkowiczów, rodziców z dziećmi czy osób niewidzących i niedosłyszących, a nawet osób starszych. Dowodzą tego doświadczenia krajów Europy Zachodniej, gdzie udało się wyeliminować większość problemów opisanych w niniejszym opracowaniu. Takie podejście bliskie jest ideom przyświecającym koncepcji uniwersalnego projektowania (Integracja 2005). W Polsce wciąż, pomimo wielu pozytywnych przykładów, podróż koleją wiąże się z wieloma przeszkodami, z którymi podróżny musi najczęściej uporać się sam. Dostosowanie całości infrastruktury oraz taboru do współczesnych standardów to zadanie na lata i będzie wymagało dużych nakładów finansowych. Dlatego należy także zastanowić się jak wyeliminować dotychczas popełniane błędy. Wierzymy, że dzięki temu opracowaniu uda się pokazać szerokiemu gronu odbiorców zakres potrzebnych zmian oraz uniknąć dotychczas popełnianych pomyłek.

1. Informacje ogólne

W poniższym rozdziale zaprezentowano podstawowe informacje dotyczące projektu. Na początku przedstawione zostały podstawowe informacje na temat Warszawskiego Węzła Kolejowego. Ponadto dokonano opisu stanu informacji, która jest dostarczana przez przewoźników pasażerom kolei. W dalszej części opisano istotne kwestie wzięte pod uwagę na etapie projektowania badania, jakim był niniejszy audyt architektoniczny. Celem tego fragmentu jest zwięzła prezentacja uwarunkowań, które miały wpływ na ostateczny kształt oraz realizację badania. Poniższe informacje mają umożliwić Czytelnikowi uzyskanie podstawowej wiedzy odnośnie transportu kolejowego w stolicy oraz problematyki ogólnodostępnej przestrzeni publicznej w obrębie obiektów kolejowych.

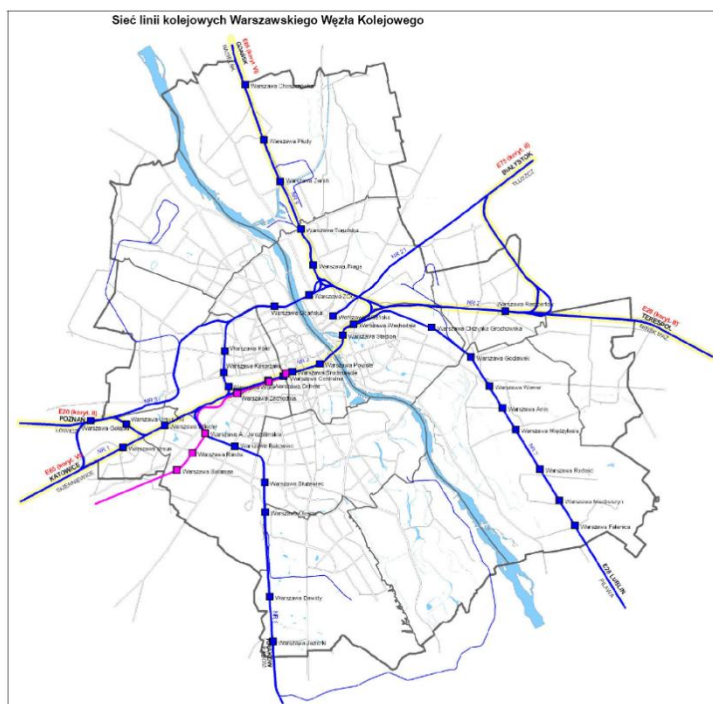
1.1 Warszawski Węzeł Kolejowy – wprowadzenie

Warszawski Węzeł Kolejowy jest istotnym elementem infrastruktury kolejowej, zarówno w skali Polski, jak i Europy. Sieć kolejowa w obrębie stolicy pełni bardzo istotną rolę zarówno w komunikacji dalekobieżnej (krajowej i zagranicznej), a także w przewozach aglomeracyjnych. W Warszawie krzyżują się trasy kolejowe zarówno o znaczeniu międzynarodowym, jak i regionalnym. Gęsto zamieszkały obszar aglomeracji warszawskiej tworzy bardzo duże i różnorodne potoki pasażerskie, wymagające odpowiedniego prowadzenia ruchu na poszczególnych liniach i koordynacji rozkładów. Dla pasażerów istotne jest również umożliwienie łatwych przesiadek do innych środków transportu, jak autobusy czy tramwaje.

W ramach pierwszej strefy biletowej funkcjonuje 47 stacji i przystanków kolejowych, z których 39 należy do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, natomiast 8 jest w posiadaniu Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Ponadto budynkami dworcowymi zarządza PKP S.A. Na terenie Warszawy przewozy są świadczone przez 5 przewoźników. Przyjmuje się, że Warszawski Węzeł Kolejowy to obszar ograniczony następującymi stacjami:

- Grodzisk Mazowiecki (linia nr 1 i 447),
- Mińsk Mazowiecki (linia nr 2),
- Sochaczew (linia nr 3),
- Tłuszcz (linia nr 6),
- Piława (linia nr 7),
- Czachówek Płd. (linia nr 8),

- Nasielsk (linia nr 9).¹



Rysunek 1 Schemat stacji i przystanków kolejowych w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego. źródło: siskom.waw.pl

Układ linii kolejowych w Warszawie i okolicach został ukształtowany przed wojną, zaś w okresie powojennym ulegał wielu przebudowom. Z tego powodu obiekty kolejowe charakteryzują się dużym zróżnicowaniem pod względem czasu budowy i odpowiadają różnym standardom projektowania. Najstarsze z nich istnieją w praktycznie niezmiennym kształcie od lat 30-tych XX wieku, podczas gdy inne, jak Warszawa Toruńska, są wciąż w trakcie modernizacji. Zarówno tak zwana mała architektura (kosze, ławki, zadaszenia), jak i dojścia do peronów różnią się w zależności od obiektu lub nawet na różnych peronach tej samej stacji. W tej dziedzinie można wskazać zarówno dobre, jak i złe przykłady przeprowadzonych modernizacji. Dodatkowym problemem są niedokończone projekty modernizacji, jak PKP Warszawa Wschodnia, gdzie przeprowadzony remont nie objął przejść podziemnych, w związku z czym wciąż jedynym dojściem na perony są strome schody.

¹ Źródło: <http://siskom.waw.pl/kp-kolej-WWK.htm>, dostęp 15/01/2013



Zdjęcie 1 Przystanek PKP Stadion po remoncie należy do najładniejszych i najbardziej dostępnych warszawskich przystanków kolejowych

W stolicy istnieją zarówno przykłady dobrze wykonanych modernizacji oraz remontów, jak i miejsca pilnie wymagające przebudowy i dostosowania do współczesnych standardów projektowania przestrzeni. Dla wizerunku systemu istotne są zwłaszcza zaniedbane obiekty, które zniechęcają pasażerów do podróżowania koleją. Najbardziej zaniedbana infrastruktura znajduje się na trasie nr 8 Warszawa – Radom oraz linii nr 7 Warszawa – Piława. Plany modernizacji tych linii wciąż odsuwane są na później. Odwleka to w czasie również niezbędne inwestycje, takie jak wymiana zużytych elementów czy dostosowanie budynków do potrzeb osób niepełnosprawnych. Obecnie większość z tych nieremontowanych od lat przystanków jest niedostępna, nie tylko dla osób poruszających się na wózkach, ale sprawia także problemy osobom podróżującym z wózkami dziecięcymi, osobom niewidomym, a nawet rowerzystom. W ten sposób bariery w dostępie znacząco ograniczają grupę potencjalnych pasażerów kolei.



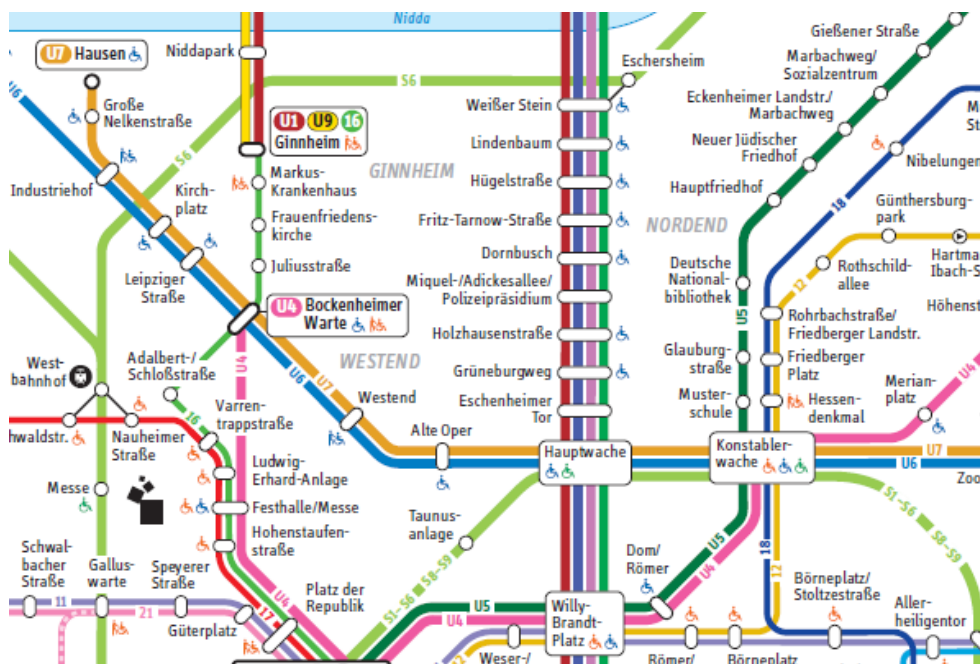
Zdjęcie 2 PKP Jeziorki nie posiada utwardzonego dojścia do peronu. Na środku dojścia znajduje się latarnia.

1.2 Stan informacji pasażerskiej

Dostęp do informacji jest jednym z kluczowych elementów wpływających na atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów. Podstawowymi elementami systemu informacji pasażerskiej są rozkłady jazdy oraz trasy przejazdu. Są to niezbędne elementy, dzięki którym podróżny jest w stanie zorientować się czy oferta przewozowa będzie odpowiadała jego potrzebom.

Obecnie uważa się, że informacja musi być zdecydowanie bardziej wyczerpująca niż kiedyś. Musi być również przekazywana pasażerom różnymi kanałami, nie tylko wizualnie, ale także głosowo. Informacje powinny być prezentowane nie tylko za pomocą tablic informacyjnych, ale także w formie elektronicznej. Z jednej strony właściwa informacja pasażerska powinna obejmować informację dynamiczną (tablice rozkładowe wskazujące rzeczywisty czas odjazdu autobusu bądź pociągu), ale także różnego rodzaju mapy, prezentujące siatkę połączeń. Pasażer powinien móc sprawdzić nie tylko przystanki na trasie, ale również, po wyjściu z pojazdu, dowiedzieć się jak zlokalizowana jest stacja bądź przystanek w odniesieniu do najbliższych ulic i ważnych punktów orientacyjnych w okolicy. Mając na uwadze dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnością ruchową w wielu europejskich miastach tworzy się ponadto ogólnodostępne mapy z zaznaczonym stopniem

dostosowania stacji do potrzeb osób z niepełnosprawnością. Takie mapy można łatwo ściągnąć na własny komputer i wydrukować, aby zawsze mieć je ze sobą.



Rysunek 2 Fragment mapy dostępności przystanków U-Bahn i S-Bahn we Frankfurcie nad Menem. Dostępność zaznaczona jest przy pomocy kolorowych ikon przy każdej stacji. Źródło: vgf.de

Także działający na terenie Warszawy przewoźnicy zamieszczają informacje o utrudnieniach w dostępie do przystanków na obsługiwanych przez siebie liniach. Brakuje jednak zebrania informacji w jednym miejscu, gdzie będą one przedstawione zgodnie z przyjętą metodologią i dzięki temu w pełni zrozumiałe dla zainteresowanych nimi użytkowników. W tej chwili informacje o dostępności poszczególnych stacji można znaleźć na stronach internetowych przewoźników:

- **Szybka Kolej Miejska:** <http://www.skm.warszawa.pl> Tabela z opisanymi ułatwieniami w dostępie do poszczególnych stacji i przystanków.
- **Koleje Mazowieckie:** <http://www.mazowieckie.com.pl> Schemat linii kolejowych wykonany w formie aplikacji flash, mapa zawiera błędy.
- **Warszawska Kolej Dojazdowa:** <http://wkd.com.pl> Przewoźnik nie udostępnia na stronie informacji o dostępności przystanków, jedynie ich krótki opis.



Zdjęcie 3 PKP Warszawa Żerań. Koleje Mazowieckie zalecają osobom niepełnosprawnym kontakt z infolinią najpóźniej 48 godzin przed rozpoczęciem podróży, co jest absurdem.

Każdy z przewoźników zaleca skontaktowanie się odpowiednio wcześniej za pośrednictwem telefonicznej infolinii (osobnej dla każdej ze spółek). Widać zatem, że osoby z niepełnosprawnością traktowane są jak pasażerowie specjalnej kategorii i ich przemieszczanie się jest bardzo utrudnione, gdyż wymaga wcześniejszego planowania. Można się wręcz zastanowić jak powinna zachować się osoba poruszająca się na wózku, która planuje codziennie dojeżdżać do pracy pociągiem? Dlaczego traktuje się ją gorzej niż osoby w pełni sprawne? Dlaczego podobna pomoc nie jest oferowana innym grupom użytkowników, na przykład opiekunom podróżującym z wózkami dziecięcymi?

1.3 Grupy użytkowników

Myśląc o transporcie publicznym często patrzymy jedynie z perspektywy racjonalnie działającego pasażera, który porusza się po mieście zgodnie z pewnymi z góry określonymi preferencjami. Takie podejście nie sprawdza się, kiedy chcemy mówić o dostępności transportu zbiorowego dla poszczególnych grup użytkowników i ich specjalnych potrzebach, które muszą zostać spełnione, aby mogli skorzystać z danego środka transportu. W rzeczywistości grupa pasażerów jest silnie zróżnicowana wewnątrz i składa się z przedstawicieli wielu grup, posiadających odmienne interesy. Preferencje poszczególnych grup pasażerów są oczywiście różne, często jednak nie mogą wybierać pomiędzy poszczególnymi środkami komunikacji,

gdyż wybór ograniczają istniejące bariery, na przykład architektoniczne. Dlatego osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich będą bardziej skłonne korzystać z zajmujących więcej czasu połączeń autobusowych niż bezpośredniego pociągu, gdyż mają do nich łatwiejszy dostęp.



Zdjęcie 4 PKP Warszawa Wschodnia. Z przejazdów koleją często korzystają także rowerzyści, np. przy okazji weekendowych wycieczek.

Nie ma jednej, pełnej klasyfikacji wszystkich grup pasażerów. Na potrzeby tego opracowania wyodrębniono następujące grupy pasażerów:

- piesi,
- podróżni (z bagażem),
- turyści,
- opiekunowie z wózkami dziecięcymi,
- rowerzyści,
- osoby starsze,
- osoby mieszkające/ pracujące w pobliżu,
- osoby z niepełnosprawnością ruchową,
- osoby z niepełnosprawnością sensoryczną (dysfunkcje narządów wzroku i słuchu).

Taka klasyfikacja nie wyczerpuje oczywiście wszystkich możliwości podziału mocno zróżnicowanej grupy, jaką stanowią pasażerowie. Pozwala jednak na wyodrębnienie pewnych specyficznych grup użytkowników, które wymagają specjalnych rozwiązań projektowych i już

teraz zgłaszają brak możliwości korzystania z przestrzeni publicznej oraz transportu do swoich potrzeb. W rzeczywistości potrzeby poszczególnych grup użytkowników przestrzeni oraz użytkowników transportu nie różnią się znacząco od siebie. Sposoby ich zaspokajania powinny jednak uwzględniać indywidualne charakterystyki wszystkich grup.

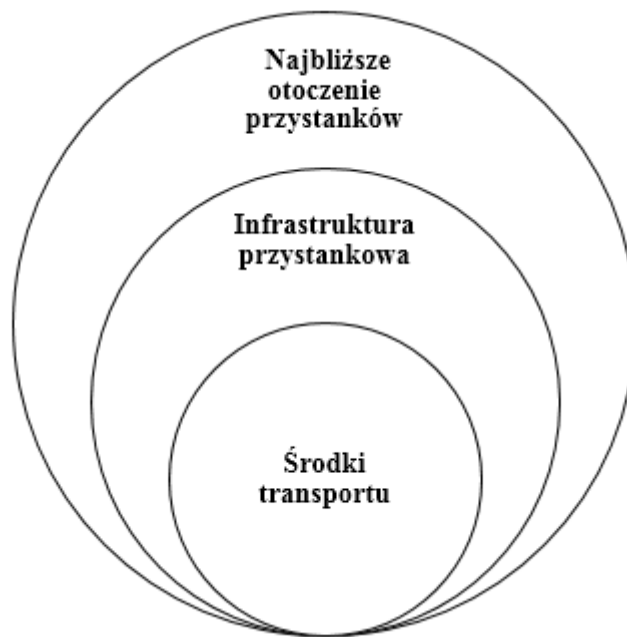
Nowoczesny transport publiczny nie może dyskryminować żadnej grupy użytkowników, nawet jeśli pełna dostępność oznacza dodatkowe koszty, na przykład wynikające z budowy specjalnej infrastruktury, jak windy, rampy czy ścieżki prowadzące. Prawo do korzystania z komunikacji publicznej jest uniwersalnym prawem, przynależnym wszystkim mieszkańcom danego terenu. Powinno być zagwarantowane na równi z dostępem do czystej wody czy prądu jako swoista zdobycz cywilizacyjna. W przeciwnym wypadku wyklucza się z życia publicznego znaczną grupę osób, co sprzyja dodatkowym problemom społecznym, jak bezrobocie czy ubóstwo. Łatwiej jest znaleźć pracę osobom, które nie mają problemów z poruszaniem się po mieście i są bardziej elastyczne na rynku pracy dzięki możliwości korzystania z transportu zbiorowego. Należy także zwrócić uwagę, że takie utrudnienia, jak na przykład wysokie krawężniki i schody ograniczają również aktywność osób starszych. Przestrzeń projektowana z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników jest zatem niezbędnym warunkiem pełnego uczestnictwa wszystkich grup mieszkańców w życiu społecznym,

Podejście prezentowane w niniejszym opracowaniu opiera się na zasadzie egalitaryzmu. Bert van Wee i Kart Geus (2011) twierdzą, że standardowym podejściem przy ocenie polityk transportowych jest utilitaryzm, czyli maksymalizacja użyteczności w ramach posiadanych zasobów. Z pewnych rozwiązań rezygnuje się ze względu na zbyt wysokie koszty ich wprowadzenia, cierpią na tym jednak użytkownicy. Holenderscy badacze postulują dodanie elementów, które mają zapewnić egalitarność transportu publicznego, a więc równość wszystkich grup użytkowników i równą dla nich dostępność. Takie podejście jest zgodne z głównym celem rozwoju transportu zbiorowego, a więc zwiększaniem dostępności rozumianej jako atrakcyjność komunikacji dla jak najszerszego grona odbiorców.

Postulat uniwersalnej dostępności infrastruktury nie jest łatwy do zrealizowania. Aby było to możliwe, projektanci muszą mieć możliwie pełną wiedzę o potrzebach określonych grup użytkowników i dostosować do nich odpowiednie rozwiązania. Dostępność transportu postrzega się często jedynie poprzez pryzmat niskiej podłogi w autobusach czy tramwajach, w rzeczywistości jednak problem ten jest znacznie szerszy i można go tłumaczyć błędnym rozpoznaniem potrzeb użytkowników, które powinno poprzedzać każdy proces projektowania przestrzeni (Bell i in. 2004: 467). Psychologowie środowiskowi podkreślają, iż projektanci

postrzegają projektowane przez siebie rozwiązania przez pryzmat własnej osoby. Dlatego projektują przestrzeń odpowiadającą przede wszystkim potrzebom osób zdrowych oraz pełnosprawnych i zapominają o ułatwieniach dla innych grup użytkowników. Z tego powodu konsultacje projektów infrastrukturalnych powinny objąć także przedstawicieli wszystkich grup pasażerów. Aby zapewnić możliwie szeroki dostęp użytkownikom, trzeba wziąć pod uwagę nie tylko dostępność pojazdów komunikacji miejskiej. Na rysunku 3 wyróżniono 3 sfery dostępności komunikacji miejskiej. W najwęższym rozumieniu możemy mówić o dostępności jedynie środków transportu, jednak wtedy może się okazać, że nie zadbano należycie o infrastrukturę przystankową. W szerszym rozumieniu uwzględniono zarówno środki transportu jak i infrastrukturę przystankową, pominięte jednak zostaje najbliższe otoczenie przystanków komunikacji zbiorowej.

W takiej sytuacji prawdopodobne jest, że pasażerowie będą mieli problemy z osiągnięciem celu swojej podróży, na przykład z powodu nieobniżonych krawężników albo urywającej się nagle ścieżki prowadzącej dla osób niewidomych i słabowidzących.



Rysunek 3 Sfery dostępności komunikacji miejskiej. Źródło: opracowanie własne

Uwzględnienie otoczenia przystanków pozwoli zagwarantować możliwie najszerszy dostęp dla wszystkich użytkowników. Niestety takie podejście jest bardzo utrudnione przez skomplikowaną strukturę właścicielską oraz brak koordynacji działań pomiędzy różnymi urzędami i zarządami, odpowiedzialnymi za swoją część przestrzeni publicznej. Z tego powodu mamy ciągle do czynienia z różnymi standardami i nieprzystającymi do siebie rozwiązaniami.

W tej sytuacji najbardziej poszkodowani są pasażerowie, którzy na codzień muszą stykać się z błędami projektowymi. Dotyczy to nowych inwestycji, którym można było zapobiec.

1.4 Dotychczasowe diagnozy i koncepcje dostępności

W ostatnich latach coraz więcej miejsca poświęca się dostępności przestrzeni publicznej oraz transportu publicznego. W stolicy prężnie działają liczne stowarzyszenia i fundacje, które biorą udział w konsultacjach społecznych oraz prowadzą własne projekty, mające na celu popularyzację wiedzy o istniejących barierach i lobbowanie na rzecz niezbędnych zmian. Z reguły organizacje pozarządowe reprezentują określoną grupę lub grupy użytkowników i starają się zabiegać o rozwiązania korzystne głównie dla nich.

Mieszkańcom Warszawy dość dobrze znany jest Marek Sołtys, *Szalony Wózkowicz*, który w internecie publikuje filmy pokazujące problemy związane z poruszaniem się na wózku inwalidzkim po stolicy. O interesy rodziców poruszających się po mieście z wózkami dziecięcymi walczy z kolei Fundacja Mama ze swoją kampanią *O Mamma Mia! Tu wózkiem nie przejadę!*. O ułatwienia głównie dla rowerzystów zabiega z kolei Zielone Mazowsze, które organizuje także Warszawską Masę Krytyczną, comiesięczny przejazd rowerzystów ulicami miasta. Poza tym należy wymienić Polski Związek Niewidomych reprezentujący interesy osób posiadających problemy z narządem wzroku. Nie należy zapominać, że istnieje także szereg innych fundacji i stowarzyszeń realizujących podobne projekty i dążących do zbliżonych celów. Wiele przydatnych materiałów, w tym dokładne zalecenia dla projektantów, zostało opracowanych i wydanych przez dobrze znaną Fundację Integracja.

Na stronach internetowych powyższych organizacji można się szczegółowo zapoznać z ich działalnością. Stowarzyszenie SISKOM od 2 lat prowadzi projekt *Warszawska Mapa Barier* (<http://mapabarier.siskom.waw.pl>), którego celem jest mapowanie barier architektonicznych na terenie Warszawy. Na co dzień SISKOM współpracuje z wyżej wymienionymi organizacjami w zakresie projektowania przyjaznej przestrzeni publicznej oraz zabiegania o niezbędne zmiany i likwidację utrudnień w poruszaniu się poszczególnych grup użytkowników.

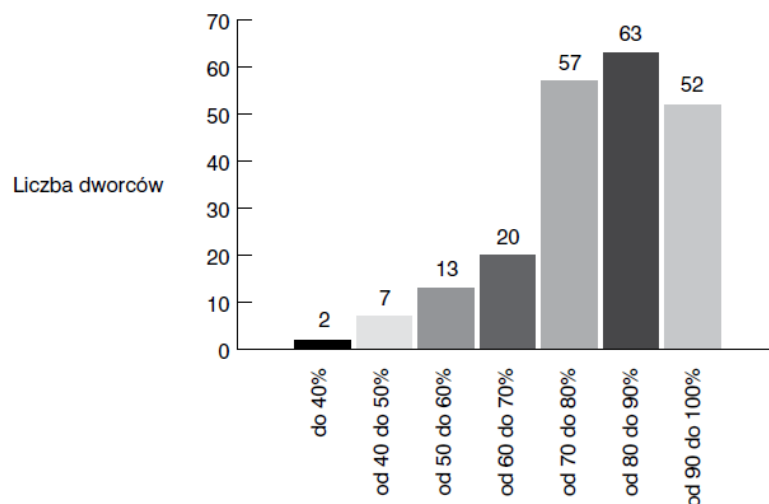
Także instytucje publiczne wydają dokumenty związane z problematyką dostępności. W 2007 roku Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa opublikowało *Wstępne Studium Wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”*, gdzie jedną z opisywanych kwestii była dostępność infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych. Wymieniono także niezbędne do wykonania modyfikacje, mające

zagwarantować możliwość przejazdów koleją osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Niestety pominięto inne grupy użytkowników, który także wymagają specjalnych rozwiązań, np. rowerzystów. Poprawa dostępności transportu publicznego jest także jednym z celów szczegółowych polityki transportowej Warszawy (*Strategia zrównoważonego rozwoju...* 2010: 31).

Najbardziej znanym dokumentem jest z pewnością raport wydany w 2008 przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów* oraz biuletyn Rzecznika Praw Obywatelskich (RPO) *Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnością. Analiza i Zalecenia*, wydany w 2011 roku. Oba dokumenty dostępne są w Internecie w formacie pdf. Dokumenty NIK i RPO podkreślają niedostosowanie komunikacji kolejowej do potrzeb osób z niepełnosprawnością. W pierwszym dokumentów możemy przeczytać, iż:

„Ustalenia kontroli wskazują, że Zarządy wymienionych spółek i jednostki im podległe, bezpośrednio administrujące dworcami kolejowymi (Oddział DK, Oddziały GN i Zakłady LK) nie podejmowały usystematyzowanych działań, które zapewniłyby likwidację barier architektonicznych, uniemożliwiających osobom niepełnosprawnym dostęp do kolejowej infrastruktury dworcowej. Przede wszystkim Zarządy nie opracowały jednolitej, spójnej dla obu podmiotów, metodyki oceny dostosowania obiektów dworcowych dla potrzeb osób niepełnosprawnych, uwzględniającej wszystkie składniki infrastruktury dworcowej.”

(NIK 2008: 37).



Rysunek 4 Przedziały niespełnienia kryteriów dostosowania dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych., stan na rok 2008; źródło: Raport NIK 2008

Z ustaleń kontroli przeprowadzonej przez NIK wynika, iż jedynie dwa dworce (w Lublinie i Białymstoku) były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Łącznie

skontrolowano 223 dworce, z których tylko 9 spełniało co najmniej 50% przyjętych w badaniu kryteriów dostępności. Należy podkreślić, iż od momentu wykonania kontroli wiele obiektów w największych polskich miastach zostało przebudowanych i powyższe wyniki są obecnie z pewnością o wiele lepsze.

W biuletynie wydanym przez RPO powtórzone zostały wyniki kontroli przeprowadzonej przez NIK. Warto jednak dodać, że dokument zbiera ponadto w jednym miejscu dorobek wielu instytucji zajmujących się dostępnością i pokazuje efekty ich działań oraz dobre praktyki. Ważna jest także prezentowana w dokumencie koncepcja uniwersalnego projektowania, zapożyczona z norweskiej publikacji *Projektowanie uniwersalne. Objaśnienie koncepcji* (2007):

Możliwość użytkowania przez wszystkich ludzi powinna być traktowana jako punkt wyjścia przy projektowaniu. Produkty i otoczenie powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby mogły być one użytkowane przez osoby w każdym wieku, z różnymi możliwościami, umiejętnościami i stopniem sprawności przy uwzględnionych czynnikach związanych ze zdolnością poruszania się, widzenia, słyszenia, pojmowania, a także wrażliwości na środowisko (np. astma lub alergie).(RPO 2011: 17)

Nasza koncepcja dostępności jest bliska powyższym dokumentom, uważamy jednak, że nie ma dostępności częściowej. Jeśli wyodrębnimy szereg kryteriów decydujących o przystosowaniu danego miejsca do potrzeb na przykład osób z niepełnosprawnością, to niespełnienie nawet jednego z nich rodzi niebezpieczeństwo, że któryś z użytkowników nie będzie w stanie pokonać takiej przeszkody. Innymi słowy niespełnienie jednego kryterium oznacza niedostępność. Ponadto powyższe grupy uwzględniają w zasadzie tylko jedną grupę użytkowników, nie wspominając o udogodnieniach dla innych grup.

Zapewnienie możliwości korzystania z transportu publicznego możliwie szerokiej grupie użytkowników jest ważne co najmniej z 2 powodów. Po pierwsze, we wszystkich dokumentach strategicznych miasto podkreśla potrzebę dalszego rozwoju komunikacji miejskiej, czego wynikiem powinien być rosnący udział podróży transportem zbiorowym w ogólnej liczbie podróży. Aby było to możliwe, komunikacja publiczna musi odpowiadać potrzebom jak najszerzego grona pasażerów, także pod względem zastosowanych udogodnień dla poszczególnych grup. Po drugie, obecne niedostosowanie infrastruktury oraz taboru do indywidualnych potrzeb poszczególnych grup sprzyja wykluczeniu przestrzennemu, szczególnej formie wykluczenia społecznego (Madanipour 2011). Osoby, które nie mogą korzystać z komunikacji miejskiej tracą możliwość łatwego i taniego przemieszczania się po

mieście, a ich interesy są dyskryminowane w stosunku do osób, które mogą korzystać z transportu publicznego.



Zdjęcie 5 PKP Warszawa Wileńska mimo dostosowania peronów o wysokości 760 mm do potrzeb osób niepełnosprawnych jest obsługiwana w całości taborem o podłodze na wyższym poziomie

W Warszawie istnieje jednak niewiele obiektów, które można z całą pewnością określić jako w pełni dostępne. Dlatego w niniejszym opracowaniu nacisk został położony na diagnozę głównych barier w dostępie i przedstawienie danych ilościowych. Stworzone zostały także 3 mapy dostępności (rozdział 4), która określają, jakie obiekty są na pewno niedostępne oraz gdzie występują poszczególne problemy. Zaznaczane na mapach są także miejsca dostępne, do których zaliczają się niektóre obiekty przebudowywane w ostatnich latach. Należy jednak pamiętać, że wciąż znaczna część taboru jest niekompatybilna pod względem wysokości podłogi z peronami, co uniemożliwia bądź też znacznie utrudnia dostęp do pojazdu. Można powiedzieć, że przed osobami chcącymi podróżować koleją w Polsce stoją dwa główne problemy:

- dotarcie na stację początkową i opuszczenie stacji docelowej,
- dostęp do pociągu z poziomu peronu.

1.5 Opis badania



Zdjęcie 6 PKP Goławek. Dziura na wschodnim przejściu przez tory ma ponad 15 cm szerokości

Badanie terenowe stacji i przystanków kolejowych zostało przeprowadzone we wrześniu i październiku 2012 roku przez zespół złożony z członków i sympatyków stowarzyszenia SISKOM. Każdy z 47 przebadanych obiektów został poddany audytowi zgodnie z przygotowanym uprzednio kwestionariuszem. Na potrzeby opracowania Warszawa Zachodnia została potraktowana jako 3 odrębne obiekty: PKP Warszawa Zachodnia, PKP Warszawa Zachodnia peron 8 (dawniej PKP Warszawa Wola) oraz WKD Warszawa Zachodnia. Głównym celem naszego badania była identyfikacja głównych barier w korzystaniu z komunikacji kolejowej na terenie Warszawy. Oprócz szczegółowego opisu występujących barier architektonicznych postanowiliśmy także sprawdzić szereg innych elementów, mających wpływ na atrakcyjność kolei. U podstawy naszych pytań leżało przekonanie, że kolej powinna być uniwersalnym środkiem transportu, dostępnym dla wszystkich grup użytkowników, a elementy wyposażenia mogą podwyższyć jej atrakcyjność i przyciągnąć nowych pasażerów.

Zebrane podczas audytów informacje pozwoliły na stworzenie bazy danych, którą uzupełnia obszerna dokumentacja zdjęciowa. Ponadto na badanych obiektach wykonywane były pomiary w celu określenia między innymi przybliżonej wysokości peronów. Jeśli w danym miejscu występowały windy bądź podnośniki, sprawdzany był również ich stan techniczny. Dodatkowo zebrano informacje na temat szeregu elementów wyposażenia,

znajdujących się w pobliżu stacji i przystanków, na przykład stojaków rowerowych czy miejsc parkingowych. Przeprowadzenie badania byłoby niemożliwe bez wcześniejszej współpracy z organizacjami, które poparły projekt Warszawskiej Mapy Barrier. Wspólne działania oraz spotkania pozwoliły dobrze rozpoznać swoje potrzeby nawzajem i uzyskać wiedzę na temat głównych problemów, jakie obecnie dotyczą różnych grup pasażerów. Podobne próby inwentaryzacji przeszkód i zabiegania o zmiany prowadzone są od dawna przez takie organizacje jak Towarzystwo Przyjaciół Szalonego Wózkowicza, Fundację Mama czy Zielone Mazowsze. Projekt starał się połączyć dotychczasowe pomysły i zastosować je na większą skalę, dzięki czemu uzyskano pełny obraz utrudnień w stolicy w dziedzinie transportu kolejowego.

Chociaż nie zawsze było to łatwe, starano się także w każdym przypadku określić potrzebne zmiany. Wypracowane rekomendacje zostaną przekazane odpowiednim urzędom w formie postulatów. Autorzy mają nadzieję, że przynajmniej część z sugestii, jak na przykład montaż brakujących stojaków rowerowych i biletomatów czy drobne prace remontowe, uda się przeprowadzić w szybkim czasie. Całościowa modernizacja infrastruktury kolejowej to kosztowne i skomplikowane przedsięwzięcie, którego nie da się raczej zrealizować w krótkim czasie. Należy jednak budować świadomość skali problemów w społeczeństwie, gdyż presja użytkowników może pomóc w ich szybszym rozwiązaniu.

Dla Warszawy największe znaczenie mają oczywiście stacje i przystanki położone w granicach miasta, gdyż to na ich otoczenie miasto powinno mieć bezpośredni wpływ i tym samym zabiegać o poprawę sytuacji. Z tego powodu audyt objął w całości pierwszą strefę biletową, jednak jego wnioski można próbować uogólnić na szerszy obszar. Zaobserwowane problemy mają charakter uniwersalny, a warszawskie stacje i przystanki nie różnią się znacznie od tych zbudowanych w okolicach stolicy. Należy także podkreślić, że miasto Warszawa nie jest właścicielem obiektów, w związku z czym nie ma bezpośredniego wpływu na ich stan techniczny. Może jednak czynnie działać na rzecz zwiększenia atrakcyjności przewozów kolejowych, wyznaczając parkingi przesiadkowe, tworząc linie dowozowe czy nawet samodzielnie oferując przewozy, tak jak robi to Szybka Kolej Miejska. Wskazana jest także szersza i bardziej intensywna współpraca z zarządcami infrastruktury, dzięki której najbardziej zniszczone obiekty powinny doczekać się rychłej modernizacji i poprawy dostępności.

2. Główne problemy z dostępnością

Napotkane podczas audytu architektonicznego problemy starano się sklasyfikować zgodnie z rodzajem utrudnień. Poniższa klasyfikacja jest propozycją kryteriów, według jakich można oceniać dostępność architektoniczną. Zakres zaobserwowanych utrudnień jest bardzo szeroki i wykracza znacznie poza kategorie związane jedynie z możliwością dostępu do peronu.



Zdjęcie 7 PKP Ursus Północny. Koleje Mazowieckie uznają ten przystanek za dostępny. W rzeczywistości na stację można dostać się podjazdem bez poręczy lub tradycyjnymi schodami. Podjazd jest zbyt stromy dla większości wózkowiczów.

Zgodnie z danymi spółki Koleje Mazowieckie 48% stacji i przystanków jest niedostępnych, 6% jest dostępnych częściowo, natomiast 46% to obiekty dostępne². Niestety na stronie brakuje szczegółowego opisu utrudnień dla każdego z przypadków oraz przyjętych kryteriów dostępności. Dodatkowo niektóre stacje i przystanki zostały naszym zdaniem mylnie ocenione, jak na przykład PKP Ursus Północny.

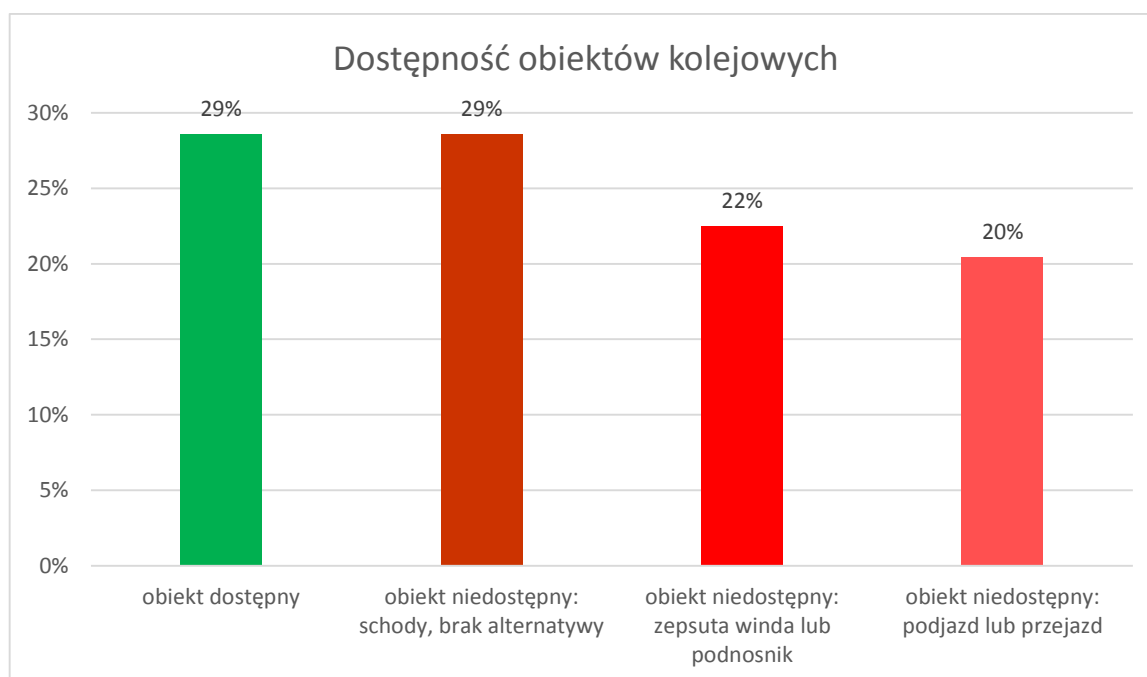
Informacje o ułatwieniach w dostępie zamieszcza na swojej stronie również Szybka Kolej Miejska. W tym przypadku znajdują się one w formie tabelki, nie są jednak w pełni aktualne. Budowa windy na PKP Warszawa Śródmieście zakończyła się już dawno temu, dalej jednak figuruje ona na stronie SKM jako trwająca inwestycja³. Niestety pasażerowie

² Na podstawie: <http://www.mazowieckie.com.pl/schemat-linii-kolejowych/>, dostęp 8.11.2012

³ http://www.skm.warszawa.pl/pl/menu_bok/informacja_dla_pasazerow/informacja_dla_osob_o_ograniczonej_sprawnosci_ruchowej.html dostęp 20.12.2012

wielokrotnie informowali o jej dużej awaryjności. Jej niesprawność stwierdzono także podczas audytu na potrzeby tego raportu.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że zaledwie 29% (14 obiektów) możemy określić jako dostępne, zaś 71% (35 obiektów) jest niedostępnych. Miejsca niedostępne podzielono według głównych przyczyn niedostępności i przedstawiono na rysunku 5. Najczęstszą przyczyną problemów jest brak alternatywy dla schodów (29%, 14 przypadków), oraz niesprawne windy lub podnośniki (22%, 11 przypadków). W 20% przypadków (10 obiektów) problemem jest zbyt stromy podjazd prowadzący na peron lub przejazd lub przejście przez tory w złym stanie technicznym. Należy pamiętać, że nie są to jedyne przyczyny niedostępności, a ponadto niektóre bariery mogą występować w ramach jednego obiektu. Usunięcie wyżej wymienionych ograniczeń ułatwiłoby zdecydowanie dostęp dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.



Rysunek 5 Główne przyczyny niedostępności obiektów kolejowych, n=49. Źródło: opracowanie własne

Poniżej zaprezentowano bardziej szczegółowe opisy głównych stwierdzonych przez nas problemów: niedostępnych schodów, niesprawnych wind i platform przyschodowych oraz utrudnień w dojściu na peron.

2.1 Brak alternatywy dla schodów



Zdjęcie 8 PKP Ursus. Przejścia podziemne przy przystanku kolejowym nie są w pełni dostępne z powodu schodów przy niektórych zejściach bez alternatywnych sposobów dostępu.

Większość stołecznych stacji i przystanków kolejowych zawiera rozwiązania przewidujące oddzielenie ruchu pieszego i ruchu kolejowego na różnych poziomach. Równie popularne są przejścia nad torami (kładki, wiadukty), jak i pod powierzchnią (przejścia podziemne, tunele). Niestety w momencie budowy z reguły nie zaplanowano miejsca dla alternatywnych sposobów pokonania różnic poziomów niż schody. Dlatego dostosowanie tych miejsc do potrzeb użytkowników, którzy nie mogą korzystać ze schodów, jest drogie i wymaga dużych zmian. Doświadczenia krajów zachodnich, gdzie także zabytkowe stacje i przystanki udało się uczynić w pełni dostępnymi, pokazują, że każdy obiekt może zostać dostosowany do współczesnych standardów.

W stolicy problemem są zarówno przejścia naziemne jak i podziemne. Pokonanie różnicy wysokości za pośrednictwem schodów wymaga wzmoczonego wysiłku fizycznego i może być problemem także dla osób starszych czy podróżujących z większym bagażem.

Separacja ciągów pieszych może rodzić także problemy z bezpieczeństwem osobistym podróżnych. Dużo łatwiej jest zaatakować osoby w ciemnym przejściu podziemnym lub niewidocznej z poziomu chodnika kładce. Dlatego dużą wagę powinno przykładać się do bezpieczeństwa osobistego, które można poprawić dzięki systemom monitoringu. Dodatkowym problemem jest wandalizm i nieatrakcyjny wygląd przejść podziemnych, często brudnych lub zamalowanych graffiti. Takie przejścia mogą odstraszać przechodniów oraz pasażerów kolei. Nie ma możliwości wyeliminowania schodów w obrębie obiektów

kolejowych. Przepisy regulują szybkość ruchu pociągów w zależności od segregacji ruchu pieszego i kolejowego. Można jednak zapewnić dostępność dla wszystkich użytkowników dzięki montażowi łagodnie nachylonych pochylni/podjazdów, wyposażonych w poręcze lub też montując windy. Te ostatnie wymagają jednak systematycznego sprzątania oraz konserwacji, co nie jest obecnie na terenie Warszawy przestrzegane. Ich koszty utrzymania są zatem zdecydowanie wyższe. Dlatego tam gdzie to możliwe, warto rezygnować z wind na rzecz zgodnych z wytycznymi pochylni podjazdowych.



Zdjęcie 9 PKP Rakowiec. Nieprzyjemne przejście podziemne pod Aleją Krakowską.

Dobrym przykładem zapewnienia alternatywy dla schodów jest chociażby stacja PKP Rembertów, gdzie pełną dostępność peronu uzyskano właśnie dzięki odpowiednim pochylniom funkcjonującym równoległe do schodów. Mogą z nich skorzystać nawet rowerzyści, a zarządca infrastruktury nie jest narażony na zwiększone koszty z powodu konserwacji.



Zdjęcie 10PKP Praga. Niedawno wyremontowana kładka nie posiada żadnych ułatwień w dostępie. Oprócz niej na stację można dostać się także przejściem podziemnym.

2.2 Niesprawne windy i platformy przyschodowe



Zdjęcie 11 PKP Praga. Niesprawna platforma przyschodowa w przejściu podziemnym prowadzącym na peron

Wielokrotnie podnoszonym i omawianym w stołecznych mediach problemem są nie działające podnośniki i windy, które mają pomóc dostać się na peron osobom, które nie są w stanie korzystać ze schodów. Urządzenia istniejące w stolicy charakteryzują się wysoką awaryjnością. Zgodnie z badaniem Zielonego Mazowsza z 2011 roku niesprawnych było 54% wind spośród 99 skontrolowanych jednego dnia na terenie całej Warszawy. Nikt nie sprawdzał stanu technicznego platform przyschodowych.



Zdjęcie 12 PKP Służewiec. Kartka na drzwiach informuje „Winda nieczynna. Przejście schodami”

W naszym badaniu na 15 stacji i przystanków, gdzie windami lub podnośnikami można dostać się bezpośrednio na peron, spośród wszystkich urządzeń sprawne były zaledwie 4, czyli jedynie 26%. Należy zauważyć, że niesprawność nawet jednego urządzenia uniemożliwia dostanie się do pociągu wielu pasażerom, którzy chcieliby ominąć schody lub skorzystać z przejścia podziemnego lub też naziemnego. Niesprawność urządzeń wynikała przede wszystkim z aktów wandalizmu, jednak na przykład na przystankach PKP Służewiec oraz PKP Toruńska, gdzie windy zostały wyłączone z powodu przebudowy obiektów drogowych, przebiegających nad przystankami wiaduktów, o czym nikt nie informował podróżnych, poza kartkami przyklejonymi na drzwiach. Także przewoźnicy nie poinformowali w żaden sposób o czasowej niedostępności tych obiektów. Innym wartym wspomnienia przykładem jest Dworzec Centralny, gdzie po fali krytyki organizacji pozarządowych wymieniono windy prowadzące na

perony, jednak zaledwie 3 spośród 4⁴. W efekcie osoby chcące dostać się na peron 3, które nie mogą skorzystać z podjazdu w galerii zachodniej, muszą dzwonić i prosić o pomoc ochroniarza. Teoretycznie z tej jednej windy mogą korzystać jedynie osoby niepełnosprawne.



Zdjęcie 13 PKP Żwirki i Wigury. Wejścia do szybów windowych są zasłonięte dyktą

Najbardziej niepokojący jest fakt, że stan techniczny niektórych wind jest tak zły, że można przepuszczać, iż od dawna nikt ich nie konserwuje i zarządcy zaakceptowali ich niesprawność. Na przystanku WKD Aleje Jerozolimskie zardzewiała kabina nie posiada szyb, a drzwi zostały zaspawane. Podobnie sytuacja wygląda na PKP Rakowiec (zablokowane drzwi) oraz PKP Żwirki i Wigury (wejścia do wind zasłonięte dyktą). Stacje PKP Aleje Jerozolimskie, PKP Rakowiec, PKP Żwirki i Wigury oraz PKP Służewiec były modernizowane stosunkowo niedawno, w ramach modernizacji tego odcinka linii kolejowej Warszawa- Radom. W trakcie przeprowadzania badania, na żadnym z przystanków nie działały jednak windy.

Wysoka awaryjność wind wynika jednak nie tylko z braku dozoru technicznego, ale również ze stosowania najtańszych rozwiązań, krytykowanych przez użytkowników za złe wykonanie i niefunkcjonalność. Na większości obiektów zamiast normalnych wind zamontowane zostały podnośniki lub platformy przyschodowe. Podnośniki są zdecydowanie tańsze niż tradycyjne windy i podlegają łagodniejszym przepisom prawa odnośnie przeglądów. Z reguły nie posiadają także niektórych rozwiązań standardowych dla wind, jak systemy

⁴ Ostatnia z wind zostanie wyremontowana w 2013 roku

wentylacji kabiny czy automatyczne drzwi. Osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim często nie jest w stanie samodzielnie otworzyć dużych i ciężkich drzwi prowadzących do windy. Dodatkową przeszkodą jest konieczność stałego naciskania na guzik w trakcie jazdy.



Zdjęcie 14 WKD Aleje Jerozolimskie. Zardzewiała kabina dźwigu, zaspawane drzwi i wybite szyby wskazują, że winda już od dawna jest niesprawna.

Platformy przychodowe z kolei posiadają ograniczoną nośność, z reguły 250 kg, która uniemożliwia korzystanie z nich części osób na wózkach elektrycznych, zdecydowanie cięższych od wózków ręcznych. Nie mogą z nich także korzystać pozostali użytkownicy mający problem z wchodzeniem i schodzeniem po schodach, jak opiekunowie z wózkami dziecięcymi czy osoby starsze.

Opisane powyżej problemy w użytkowaniu sprawiają, że urządzenia zaprojektowane, aby pomagać, głównie osobom niepełnosprawnym, są nieprzydatne. Często nie mogą z nich korzystać także inne grupy użytkowników, jak osoby starsze, rodzice z dziećmi czy nawet rowerzyści. Ponadto windy nie są traktowane jako podstawowy element wyposażenia, ale pewien dodatek, na którego konserwacji można oszczędzić bez większej straty dla pasażerów. Według autorów opracowania, takie postępowanie, przynosi zdecydowanie większą szkodę dla całego systemu transportu kolejowego i publicznego, niż korzyści wynikające z zaoszczędzonych pieniędzy. Skuteczne kontrole i nakładanie kar na zarządców infrastruktury

przez odpowiednie urzędy mogłyby zmusić ich do większej dbałości o należytą konserwację urządzeń.

2.2 Utrudnienia w dojściu na peron, dziurawe przejazdy i strome podjazdy



Zdjęcie 15 PKP Anin. Dziurawe przejście przez tory posiada 4 rodzaje nawierzchni

Znaczna część przystanków i stacji kolejowych w stolicy wciąż nie posiada rozwiązań gwarantujących właściwą segregację ruchu pieszego i kolejowego. Spośród 15 obiektów, gdzie występują przejazdy i przejścia przez tory, tylko 5 (33%) jest dostępnych. W tej grupie problemy wynikają głównie ze stopnia zużycia infrastruktury (przejazdy i przejścia kolejowe) oraz nieprawidłowego dokonywania napraw. Niedogodności związane z przejściami przez tory w złym stanie technicznym najbardziej odczuwają osoby, które poruszają się na gumowych kołach, zarówno rowerzyści jak i osoby na wózkach inwalidzkich. Wystające, metalowe elementy (w tym zbrojenie płyt betonowych – np. przystanek PKP Goławek) oraz duże odstępny pomiędzy szyną a elementami betonowymi mogą spowodować utknięcie koła lub jego przebicie i tym samym zwiększają niebezpieczeństwo związane z przechodzeniem przez tory. Należy zaznaczyć, że takie problemy nie dotyczą z reguły przejazdów kolejowych, obok których znajdują się przejścia dla pieszych, mimo iż są zarządzane przez ten sam podmiot. Z reguły są one częściej remontowane i utrzymane w lepszym stanie. Przykładem mogą być tutaj przejazdy i przejścia przez tory wzdłuż tak zwanej Linii Otwockiej.

Drugim rodzajem utrudnień są podjazdy służące pokonaniu różnicy pomiędzy peronem a chodnikiem. Choć są one wygodniejsze niż normalne schody, to nie spełniają wymagań dotyczących podjazdów: są zbyt stromo nachylone i nie są wyposażone w odpowiednie poręcze. Niestety, zarówno Koleje Mazowieckie, jak i Szybka Kolej Miejska na swoich stronach określają je jako ułatwienia w dostępie. Wskazuje to na słabe rozpoznanie potrzeb osób niepełnosprawnych przez te instytucje.



Zdjęcie 16 PKP Gołławek. Podjazd na peron jest w złym stanie technicznym, jego nachylenie jest zbyt strome, ponadto nie posiada odpowiednich poręczy.

2.3 Obiekty dostępne

Nie wszystkie obiekty kolejowe w stolicy są jednak niedostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością. W ostatnich latach zostało zmodernizowanych gruntownie kilka z nich i mogą one służyć jako pozytywne przykłady. Niestety zastosowano na nich różne rozwiązania i trudno wskazać jednoznacznie miejsce mogące uchodzić za wzór dla wszystkich następnych modernizacji i przebudów. Należy wymienić w tym miejscu przede wszystkim obiekty PKP Lotnisko Chopina oraz PKP Warszawa Stadion, które mogą służyć za pozytywny przykład jak powinny wyglądać obiekty przyjazne pasażerom. Dobrze prezentuje się również stacja PKP Warszawa Gdańska, jednak przebudowy wymaga wciąż stary budynek dworcowy. Mieszane uczucia budzi z kolei PKP Warszawa Centralna, gdzie gruntowny remont nie objął wymiany zużytych schodów ruchomych oraz wszystkich wind. Modernizacje PKP Warszawy

Wschodniej oraz Zachodniej objęły niestety tylko budynki dworcowe. Obszary stacji, zarządzane przez PKP PLK zostały poddane tylko powierzchniowemu remontowi, który został nazwany "estetyzacją". Przejścia podziemne i dojścia do peronów pozostały w takim samym stanie. Remonty te nie wpłynęły więc w żaden sposób na poprawę dostępności peronów. Były one jedynie działaniami na potrzeby ME Euro 2012. Przy okazji tego działania widać, iż zabrakło koordynacji działań spółki PKP S.A. oraz spółki PKP PLK, który ten problem powinny rozwiązać wspólnie.



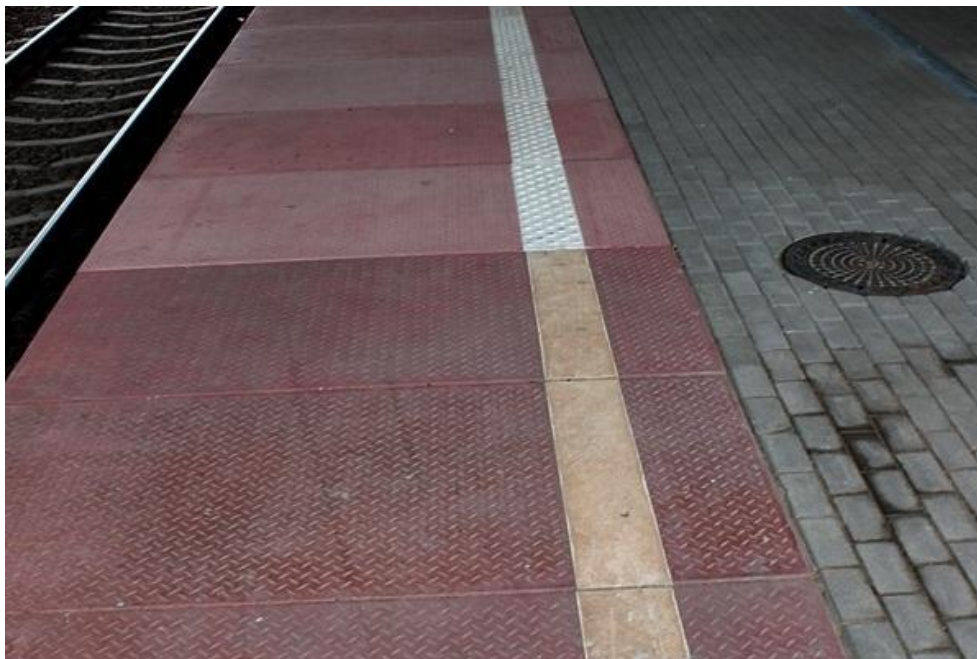
Zdjęcie 17 PKP Warszawa Gdańska. Dzięki modernizacji oraz należytej konserwacji urządzeń dźwigowych stacja jest pozytywnym przykładem modernizacji.

Poza tym w dość dobrym stanie są przystanki WKD, które nie posiadają dojścia po schodach, brakuje na nich jednak ścieżek prowadzących dla osób niewidomych. W przypadku WKD warto także pomyśleć o podwyższeniu peronów i dostosowaniu do poziomu podłogi nowych, niskopodłogowych składów.

3. Inne utrudnienia

Poza opisanymi powyżej barierami w dostępie do peronów warto także zwrócić uwagę na szereg innych kwestii, które nie zawsze wpływają bezpośrednio na dostępność przystanków i stacji kolejowych. Poruszone w tym rozdziale tematy i rozwiązania mają związek z jakością oferowanych przez przewoźników oraz właścicieli infrastruktury usług i ich brak czyni podróżowanie pociągiem trudniejszym. Niejednokrotnie rozwiązanie poniższych problemów jest łatwiejsze niż dostosowanie całych obiektów do współczesnych standardów dotyczących dostępności dla poszczególnych grup użytkowników. W dodatku często rezygnuje się z wprowadzenia tych drobnych inwestycji w imię oszczędności lub uproszczenia projektu modernizacji, odkładając je na odległą przyszłość.

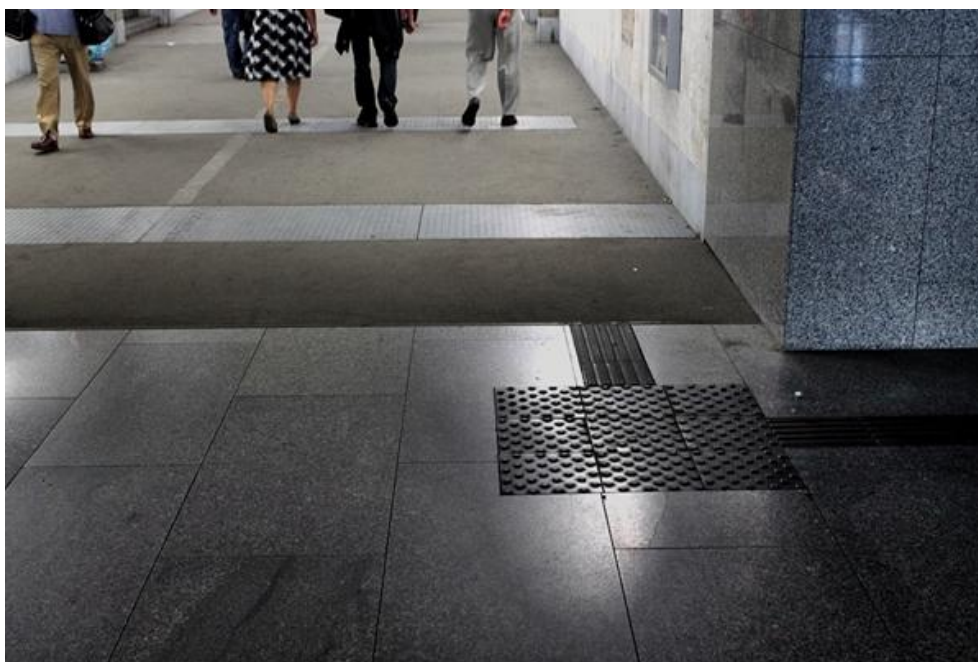
3.1 Brak rozwiązań lub rozwiązania niekompletne dla osób z niepełnosprawnością sensoryczną



Zdjęcie 18 PKP Płudy. Pas ostrzegawczy na peronie wykonano z 2 różnych rodzajów płyt.

Prowadzone w ostatnich latach modernizacje przystanków obejmowały w większości także montaż oznaczeń ułatwiających poruszanie się osobom niewidomym. Niestety, z powodu braku wypracowanych odpowiednio wcześniej jednoznacznych standardów projektowania (*Kurier Kolejowy* 2012), oznaczenia na poszczególnych stacjach i przystankach różnią się

znacząco od siebie. Pasy ostrzegawcze wyznaczają różną odległość od krawędzi peronu (PKP Warszawa Centralna 35 cm, PKP Warszawa Gdańska 80 cm), ich powierzchnia została wykonana także z różnego typu materiałów w zależności od stacji, co może dodatkowo utrudniać orientację. Zastosowane na Dworcu Centralnym ścieżki prowadzące, wykonane są z metalu, który gdy jest mokry, staje się bardzo śliski i może powodować upadek każdego, kto na nie nastąpi. Ponadto ścieżki często są niekompletne i nie stanowią spójnego systemu, który ułatwiłby na przykład przesiadki.

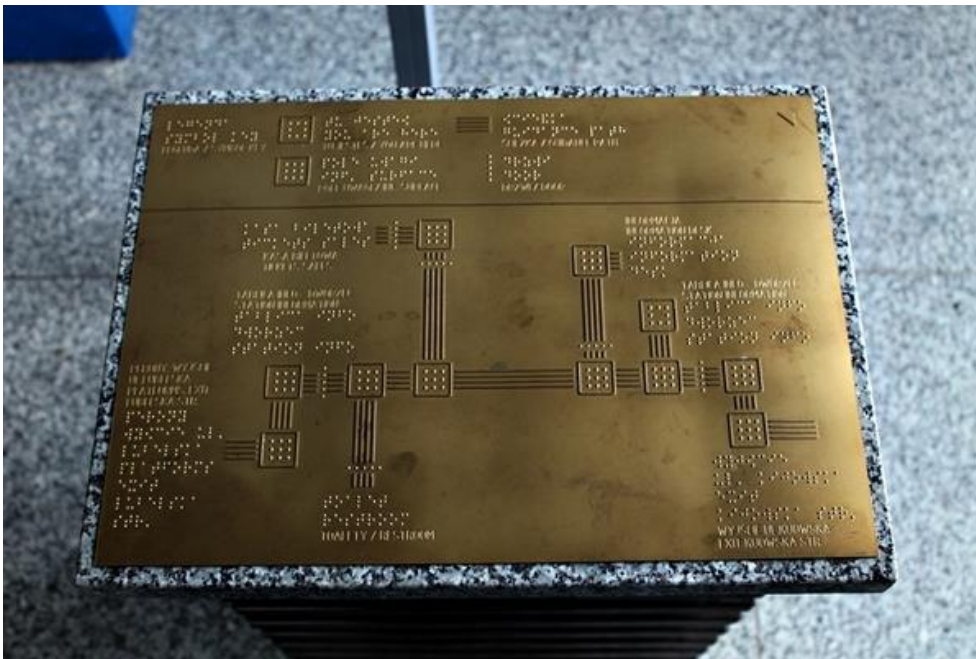


Zdjęcie 19 PKP Warszawa Wschodnia. Ścieżka prowadząca dla osób niewidomych urywa się przy przejściu podziemnym

Wśród stosowanych oznaczeń można wyróżnić 2 główne typy: pasy ostrzegawcze oraz ścieżki prowadzące. Pasy ostrzegawcze powinny znajdować się przede wszystkim na peronach i wyznaczać bezpieczną odległość od krawędzi peronowej. Docelowo taka forma oznakowania powinna znajdować się także przed górną krawędzią schodów, razem z jaskrawą linią, na przykład koloru żółtego. Z kolei ścieżki prowadzące powinny ułatwiać dojście i wydostanie się z peronu, prowadząc do ważnych punktów, jak na przykład okoliczne przystanki. Z przeprowadzonego audytu wynika, że spośród 49 obiektów tylko na 9 (18%) znajdowały się pasy ostrzegawcze na wszystkich peronach. Dodatkowo na stacji PKP Warszawa Wschodnia po modernizacji brakowało takich oznaczeń na 2 peronach przeznaczonych do ruchu aglomeracyjnego, zaś na przystanku PKP Płudy pas z wypustkami znajdował się tylko na krótkim odcinku, położonym bezpośrednio pod wiaduktem. Ścieżki prowadzące znaleziono

jedynie na 3 dużych, niedawno zmodernizowanych dworcach i przystankach: PKP Warszawa Centralna, PKP Warszawa Stadion oraz PKP Lotnisko Chopina. Na czwartej stacji, PKP Warszawa Wschodnia, były one niekompletne.

Jak pokazuje przykład stacji i węzła przesiadkowego PKP Warszawa Gdańska, w przypadku wielu sąsiadujących ze sobą zarządców infrastruktury i właścicieli, brak standaryzacji rozwiązań prowadzi do chaosu. Inaczej wyglądają pasy ostrzegawcze na peronach kolejowych, inaczej zaś na peronie stacji metra (które posiada standaryzowane oznaczenia, takie same na wszystkich stacjach). Dodatkowo w przejściu podziemnym od strony dworca zamontowano guzki ostrzegawcze, podczas gdy w części bliżej metra takich oznaczeń nie ma. Takie niekompletne rozwiązania w ramach jednego węzła przesiadkowego dezorientują użytkowników.



Zdjęcie 20 PKP Warszawa Wschodnia. Plan stacji z oznaczeniami dla osób niewidomych opisanymi Braillem

Należy także wspomnieć o instalowanych planach plastycznych, na których osoba niewidoma może wyczuć dotykiem, w którym kierunku powinna się udać. Taki plan znajduje się obecnie jedynie na stacji PKP Warszawa Wschodnia, sposób jego wykonania budzi jednak pewne zastrzeżenia ze względu na wysokie koszty przygotowania (grawerowana płyta metalowa) oraz brak kontrastowych oznaczeń. Plany w tej formie nie pojawią się raczej na większej liczbie stacji, gdyż metalowe elementy mogą stać się pokusą dla złodziei a ich przygotowanie jest dość kosztowne. Wskazane byłoby wdrożenie na przykład rozwiązań włoskich, opisanych szerzej w rozdziale *Dobre praktyki*.

W przypadku osób niesłyszących ważny jest przede wszystkim dostęp do zrozumiałej i wyczerpującej informacji wizualnej. Powinna ona przekazywać wszystkie komunikaty, które obecne są w formie dźwiękowej, w tym zapowiedzi o przyjeździe pociągu. Z takich zapowiedzi korzystają oczywiście wszyscy użytkownicy.

3.2 Brak jednolitego systemu informacji wizualnej



Zdjęcie 21 PKP Warszawa Wschodnia. Nowe tablice informacyjne zawierają informacje w 3 językach.

System informacji wizualnej różni się znacząco na poszczególnych stacjach, przystankach i dworcach. Co prawda przed turniejem Euro 2012 główne stacje i dworce uzyskały czytelny i estetyczny system informacyjny, ale wiele obiektów posiada wciąż jedynie papierowy rozkład jazdy pociągów, czasami zniszczony z powodu dewastacji. Dodatkowo zagraniczne przykłady wskazują, że należy w większym stopniu korzystać z uniwersalnych piktogramów, zrozumiałych także dla osób nieznających języka polskiego.

Na prawie wszystkich spośród przebadanych stacji i przystanków znajdował się rozkład jazdy, chociaż w przypadku PKP Warszawa Toruńska był to jedynie papierowy rozkład jazdy pociągów SKM, natomiast na PKP Ursus Północny rozkład został najprawdopodobniej skradziony (pusta gablota). Większość obiektów posiada 2 przeszklone gabloty, z których w jednej znajdują się informacje na temat pociągów SKM, w drugiej zaś o Kolejach Mazowieckich. Na linii WKD w gablotach znajdują się odpowiednio informacje o pociągach

tej spółki. Dodatkowo na 7 stacjach i przystankach znajdują się czytelne wyświetlacze elektroniczne o dużym kontraście, dzięki czemu komunikaty są dobrze widoczne. Niestety jedynie na 11 (22%) spośród 49 obiektów znajdowały się inne elementy systemu informacji wizualnej, jak na przykład oznaczenie wyjść czy plany sytuacyjne. W związku z tym podróżowanie pociągiem dla osób, które robią to pierwszy raz jest wciąż bardzo trudne i wymaga uprzedniego sprawdzenia wielu informacji. Brak spójnego systemu informacyjnego zniechęca pasażerów do częstszych przejazdów pociągami.



Zdjęcie 22 PKP Włochy. Historyczne tablice informacyjne nie spełniają współczesnych wymagań.

Warto zastanowić się jakie elementy informacyjne można w łatwy sposób udostępnić pasażerom i ułatwić im dzięki temu orientację w okolicy stacji i przystanków. Brakuje przede wszystkim czytelnych oznaczeń wyjść, na przykład z nazwą na ulicy. Ważne miejsca na stacjach, takie jak kasy czy toalety też są niedostatecznie oznaczone w przypadku mniejszych stacji i przystanków i ich odnalezienie może sprawiać problemy. Rozkłady jazdy często znajdują się tylko w jednym miejscu. A powinny być umieszczone przy każdym wejściu. Ponadto poza największymi dworcami nie ma dostępnych dla podróżnych planów sytuacyjnych, dzięki którym użytkownicy mogliby łatwo znaleźć na przykład przystanek komunikacji miejskiej.

Takie oznaczenia przydałyby się przede wszystkim na obiektach PKP, jednak także przystanki WKD nie posiadają obecnie wystarczających oznaczeń dla pasażerów. Negatywnym przykładem może być WKD Opacz, gdzie bardzo trudno jest znaleźć przystanek komunikacji

miejskiej, Zanim zainstalowane zostaną nowe tablice informacyjne warto zadbać o to, aby były one spójne, niezależnie ani od zarządcy infrastruktury ani od przewoźnika. Najlepszym rozwiązaniem byłoby wypracowanie jednakowych standardów, które będą dotyczyły ruchu aglomeracyjnego zarówno na dużych stacjach, jak i mniejszych obiektach. Wskazane jest by były one spójne z miejskim systemem informacji pasażerskiej.



Zdjęcie 23 PKP Warszawa Zachodnia, peron 8. Plan ułatwia orientację podróżnym. Znajdują się na nim zarówno perony dworca jak i okoliczne przystanki

3.4 Zły stan techniczny peronów

Od wielu lat w Polsce nie wykonywano wystarczającej liczby remontów, które pozwoliłyby utrzymać obiekty kolejowe w dobrym stanie. Obecnie wiele budynków, pomimo dużej historycznej wartości, wymaga pilnej modernizacji. Potrzeby inwestycyjne są bardzo duże i z pewnością modernizacja wszystkich obiektów to zadanie na lata. Widząc jednak niektóre przystanki nie sposób oprzeć się wrażeniu, że dla zarządcy infrastruktury czas w tych miejscach się zatrzymał. Nie prowadzi się małych prac remontowych, polegających na przykład na uzupełnieniu brakujących płytek okładzinowych.

Nieremontowane przez lata obiekty zniechęcają pasażerów do korzystania z transportu kolejowego, a części użytkowników wręcz to uniemożliwiają. Wśród głównych problemów można wymienić:

- ubytki w nawierzchni lub nierówna nawierzchnia,
- nierówne krawędzie peronowe,
- odpadające ze ścian elementy elewacji,
- skutki dewastacji i kradzieży



Zdjęcie 24 PKP Włochy. Zbudowane w latach 30. XX wieku przystanki kolejowe wymagają gruntownej przebudowy, jednak z zachowaniem ich oryginalnego charakteru

W niektórych przypadkach przeszkody są na tyle poważne, że mogą utrudniać poruszanie się po peronach osobom na wózkach inwalidzkich czy z wózkami dziecięcymi, gdyż nierówności blokują kółka. Nawierzchnię peronów można niejednokrotnie łatwo i stosunkowo niewielkim kosztem naprawić, często jednak bieżące naprawy odkładane są do momentu generalnej modernizacji, która opóźnia się nawet o kilka lat lub wręcz się z niej rezygnuje. Z drugiej strony inwestycje odtworzeniowe nie są również wykorzystywane do poprawy sytuacji, na przykład złagodzenia podjazdu prowadzącego na peron.

Należy pamiętać jednak, że duża część warszawskich przystanków i stacji, jak te na linii otwockiej, posiada oryginalną, przedwojenną architekturę, która powinna podlegać ochronie. Chociaż modernizacja takich obiektów może być droższa niż ich zburzenie i budowa nowych, to warto je zachować, gdyż stanowią dziedzictwo kulturowe i rozpoznawalne symbole okolicy, w której się znajdują. Muszą jednak zostać dostosowane do współczesnych standardów.



Zdjęcie 25 WKD Raków. Perony posiadają utwardzoną nawierzchnię jedynie w od strony krawędzi peronowej, poza tym mają nawierzchnię z ziemi.



Zdjęcie 26 PKP Zoo. Brakuje kraterk zabezpieczających odpływ wody z peronu

3.5 Różna wysokość peronów i podłogi taboru

Jednym z bardziej dotkliwych utrudnień dla wszystkich pasażerów jest różnica wysokości pomiędzy peronem a podłogą wagonu. Obecnie zarówno wykorzystywany przez kolejowe spółki tabor jak i same przystanki oraz stacje różnią się znacząco pod względem wysokości. Co więcej, przeprowadzone do tej pory modernizacje doprowadziły do sytuacji, że niejednokrotnie w ramach jednej linii kolejowej sąsiednie stacje mają różną wysokość, mimo iż były one modernizowane w krótkim odstępie czasowym.

Różnica wysokości sprawia, że pasażerowie muszą użyć większej siły, aby wsiąść lub wysiąść z pojazdu szynowego. Dodatkowo łatwo można się potknąć lub przewrócić, a nawet wpaść pod pociąg. Różnica poziomów może także uniemożliwić wjazd do pociągów osobom na wózkach inwalidzkich lub rodzicom z dziećmi. Sytuację nie zawsze są w stanie poprawić zamontowane w pojazdach rozkładane podjazdy, o czym donosił między innymi Marek Sołtys, zwany Szalonym Wózkowiczem⁵.



Zdjęcie 27 PKP Gocławek. Różnica poziomów pomiędzy peronem a podłogą SKMki oraz lokalizacja przystanku na łuku znacząco utrudniają wsiadanie pasażerów do pociągu.

Perony różnej wysokości występują zarówno w obiektach zarządzanych przez WKD jak i PKP, jednak w przypadku stacji i przystanków tej drugiej spółki problemy są zdecydowanie większe. Wynika to z faktu, iż WKD ukończy niedługo proces wymiany całego taboru na

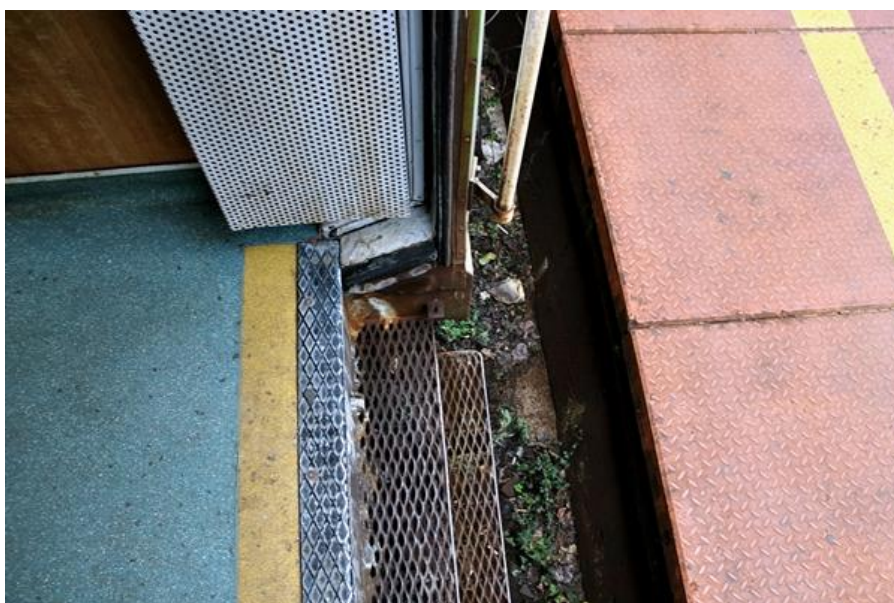
⁵https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=1_K8nOvZNJo, dostęp 02-02-2013

niskopodłogowy, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pociągów na niskie perony. Warto jednak doprowadzić do podwyższenia dotychczas niezmodernizowanych peronów.



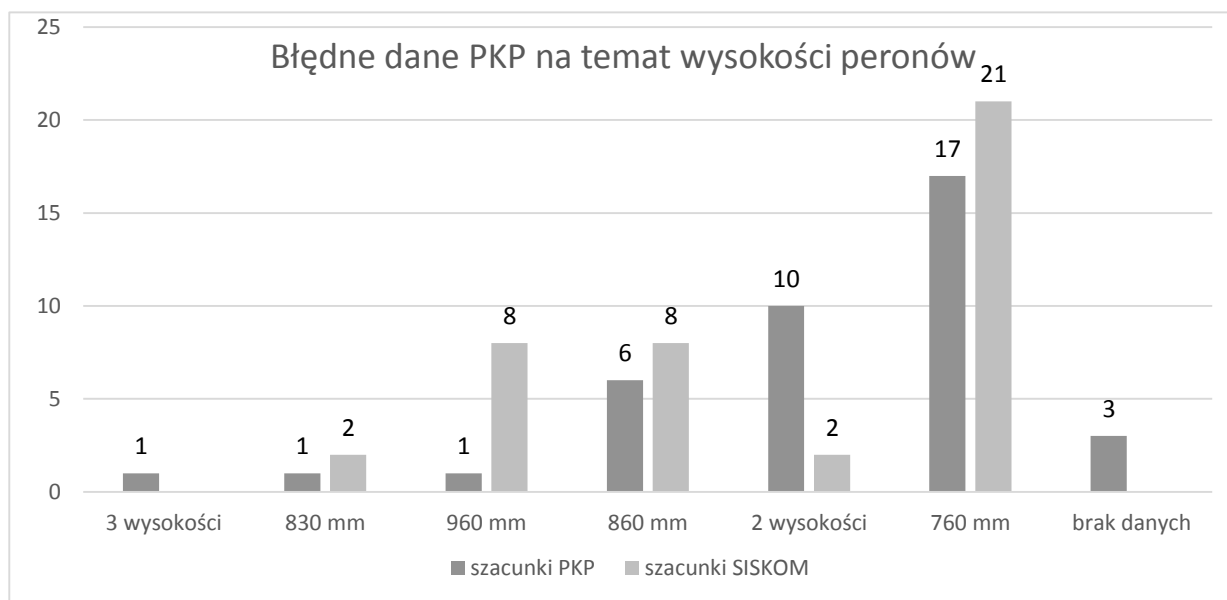
Zdjęcie 28 WKD Śródmieście. W nowych pociągach WKD zainstalowano rozkładane podjazdy, podobne do tych znajdujących się w autobusach.

Znacznie bardziej skomplikowana sytuacja jest na liniach, którymi zarządza PKP PLKS.A. Występują tutaj zarówno przypadki, kiedy podłoga pociągu znajduje się poniżej peronu, jak i na odwrót.



Zdjęcie 29 PKP Powiśle. Pomiędzy pociągiem Kolei Mazowieckich a peronem istnieje duża luka.

Zasadniczo w ramach Warszawskiego Węzła Kolejowego występują dwie wysokości peronów: 760 i 960 milimetrów. Wciąż jednak istnieją stare przystanki, gdzie wysokość peronu wynosi około 860 milimetrów, na przykład na linii otwockiej. Dodatkowo oficjalne dokumenty PKP PLK (*Regulamin przydzielania...* 2012) skłaniają czytelnika do wniosku, że dotrzymanie standardowej wysokości nie jest ważne dla zarządcy infrastruktury, pomimo jednoznacznych zaleceń wskazujących na potrzebę dostosowania wszystkich peronów do wysokości 760 mm, które znalazły się w publikowanych raportach (por. Brona i in. 2007: 14). W Regulaminie przydzielania tras pociągów znajdują się rażące błędy (wysokość przystanku PKP Powiśle po remoncie nie wynosi 760 mm, ale 960 mm), a niektóre obiekty posiadają całkowicie niestandardowe wysokości peronów, na przykład 830 (PKP Praga) czy też 900 mm (PKP Warszawa Wschodnia). Ponadto, zgodnie z danymi PKP, część stacji i przystanków, w ramach jednego peronu posiada różne wysokości krawędzi, na przykład PKP Okęcie (700 mm i 760 mm) oraz PKP Rakowiec (760 mm i 860 mm). Trzy obiekty (Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście oraz Warszawa Wileńska) nie zostały w ogóle zamieszczone w tym zestawieniu. W związku z tym postanowiliśmy na rysunku 3 zaprezentować także nasze szacunki. Są to jednak tylko wartości przybliżone, gdyż osoby audytujące obiekty nie mogły zejść na poziom torowiska i dokonać dokładniejszych pomiarów.



Rysunek 6 Różnica w danych na temat wysokości peronów w dokumentach PKP oraz w szacunkach SISKOM.
Źródło: opracowanie własne oraz dane PKP 2012

Powyższe dane pokazują, że samo PKP PLK nie wie, jakimi peronami dysponuje. Niepokojące jest, że przewoźnicy przydzielają tabor na konkretne trasy, na podstawie błędnych

danych PKP PLK, mogą zatem popełniać błędy. Niezrozumiałe jest także dlaczego w wykazie obiektów nie znalazły się 3 ważne stacje zlokalizowane na terenie stolicy.

Równie zróżnicowana jak wysokość peronów jest również wysokość podłogi w pociągach jeżdżących po stolicy. Najniższą podłogę posiadają niskopodłogowe pociągi WKD wyprodukowane przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., gdzie znajduje się ona na wysokości 500 mm ponad główką szyny w składach 33 WE oraz 600 mm w jednym pociągu 13 WE. Jest to od około 40 do 10 centymetrów wyżej od poziomu peronów znajdujących się na tej linii.

Wyższy poziom podłogi posiadają pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich, poruszające się na liniach, którymi zarządza PKP PLK S.A.. Wysokości podłogi w poszczególnych składach są w tym przypadku mocno zróżnicowane, w zależności od modelu. Najniższą wysokość wejścia mają szynobusy 214 Mb (KM – 570 mm) oraz piętrowe pociągi Bombardiera (600 mm – wejście w strefie niskiej podłogi). Elfy bydgoskiej Pesy (SKM i KM) oraz Flirty (KM) mają podłogę na poziomie 760 mm. W składach SKM 35 WE jest to 850 mm. Najwyższe poziomy podłogi wynoszą 1153 mm (należące do Kolei Mazowieckich EN 71 i EN 57), 1157 mm (Newagi SKM Warszawa 14 WE i 19 WE) do nawet 1180 mm (Składy Kolei Mazowieckich EW60). Sprowadzone z Niemiec szynobusy Kolei Mazowieckich posiadają zaś podłogę na poziomie ok. 1200 mm. Wjazd wózków do wagonów powinny umożliwić specjalne rampy i rozkładane podjazdy, w które wyposażone są nowe składy, jednak załoga pociągów ma często problemy z obsługą takich urządzeń, na co uwagę zwrócił Marek Sołtys⁶. Poza tym nawet najbardziej niezawodne podnośniki nie pomogą dostać się do wagonu pełnosprawnym pasażerom, którzy niejednokrotnie muszą pokonać różnicę poziomów pomiędzy podłogą pojazdu a peronu wynoszącą ponad 20 centymetrów. Innym problemem są "luki" między krawędzią peronu a podłogą, które stwarzają niebezpieczeństwo nawet dla osób w pełni sprawnych.

⁶http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34889,12923536,Podroz_na_wozku_na_lotnisko_w_Modlinie_Ile_pan_wazy_.html, dostęp 1/02/2012



Zdjęcie 30 PKP Ochota. Pociąg SKM Pesa ELF ma podłogę na poziomie niższym niż peron

Rozwiązaniem problemu byłoby stosowanie wypracowanych już standardów i przystosowanie zarówno peronów jak i taboru do wysokości 550 i 760 mm ponad główką szyny. Takie wartości znalazły się Technicznych Specyfikacjach dla Interoperacyjności, opracowanych przez Europejską Agencję Kolejową⁷.

3.6 Brak parkingów rowerowych

W wielu krajach Europy Zachodniej popularny jest model dojazdów do pracy zakładający dojazd do przystanku lub stacji bądź przystanku kolejowego rowerem a następnie pozostawienie go na parkingu oraz przesiadkę do pociągu. Takie kombinowane dojazdy mogłyby się sprawdzić także w przypadku Warszawy i okolicznych miejscowości. Niestety w okolicach przystanków wciąż brakuje bezpiecznych stojaków rowerowych, to znaczy takich, które umożliwiałyby przypięcie obydwu kół oraz ramy. Najczęściej takie stojaki mają kształt odwróconej litery „U”. Spośród 49 przebadanych przystanków i stacji, stwierdzono obecność takich obiektów zaledwie w 6 przypadkach (12%), podczas gdy w przypadku następnych 5 (12%) obiektów znajdowały się stojaki niespełniające wymagań odnośnie bezpieczeństwa (najczęściej umożliwiające przypięcie wyłącznie za jedno koło). Łącznie możliwość przypięcia roweru istniała jedynie na 11 przystankach (22%). W przypadku niektórych przystanków i

⁷ Wszystkie dokumenty można pobrać ze strony Urzędu Transportu Kolejowego:
http://www.utk.gov.pl/portal/pl/101/430/Techniczne_Specyfikacje_dla__Interoperacyjnosci.html

stacji, na przykład PKP Wawer, stojaki znajdowały się jedynie z jednej strony torów, co może stanowić dodatkowe utrudnienie.



Zdjęcie 31 PKP Choszczówka. Przykład niewłaściwego stojaka rowerowego. Znajdujące się obok miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych nie posiada właściwego dojścia.



Zdjęcie 32 PKP Warszawa Wschodnia. Bezpieczne stojaki rowerowe znajdują się po obydwu stronach torów, bezpośrednio przy przejściu podziemnym prowadzącym na perony.

O potrzebie instalacji dodatkowych stojaków może świadczyć fakt, iż na niektórych stacjach i przystankach napotykanne były rowery przypięte na przykład do siatki ogrodzeniowej lub barier. Takie zamocowanie roweru najczęściej w pełni nie chroni przed kradzieżą i może

również utrudniać innym pasażerom poruszanie się. Poza tym część rowerzystów rezygnuje z dojazdów na stację lub przystanek właśnie z powodu braku odpowiedniego miejsca parkingowego.

Odpowiednie stojaki rowerowe są stosunkowo niedrogą inwestycją, nietrudno znaleźć także odpowiednie miejsce do ich zainstalowania w pobliżu obiektu. Ponadto, aby zachęcić warszawiaków do częstszego korzystania z rowerów, warto instalować tego typu ułatwienia we wszystkich istotnych miejscach publicznych, także punktach przesiadkowych. Dlatego SISKOM będzie wnioskował o instalację bezpiecznych stojaków w obrębie wszystkich przystanków i stacji kolejowych.



Zdjęcie 33 PKP Wola Grzybowska. Rowery z powodu braku stojaków przypinane są do ogrodzenia.

3.7 Brak miejsc parkingowych w pobliżu stacji i przystanków

Polityka transportowa stolicy zakłada rozbudowę systemu parkingów „Parkuj i Jedź” (ang. *Park&Ride*) głównie w sąsiedztwie stacji metra, stacji i przystanków kolejowych oraz w rejonie ważniejszych węzłów tramwajowych (*Strategia zrównoważonego rozwoju... 2010: 17*). Docelowo system ma się składać z 35 parkingów.

Oprócz dużych parkingów, których budowa pochłania znaczne środki finansowe, warto jednak zadbać o niewielkie parkingi, które w wielu przypadkach można wyznaczyć niewielkim kosztem w pobliżu danego obiektu kolejowego. Dobrym przykładem może być podwarszawski Józefów, gdzie znajdujący się w pobliżu przystanku kolejowego parking cieszy się dużym

powodzeniem. Podczas przeprowadzonego audytu stwierdzono brak wyznaczonych miejsc do parkowania w przypadku 24 stacji i przystanków (49%). W przypadku kolejnych 5 istniały „dzikie” miejsca parkingowe, w których niejednokrotnie parkowane są auta niezgodnie z przepisami. Wyznaczone miejsca do parkowania istniały w obrębie 20 obiektów (40%), z czego w 2 przypadkach były to parkingi „Parkuj i Jedź” (parking Ursus-Niedźwiadek wciąż czeka na wybudowanie przystanku kolejowego). W obrębie przystanków zlokalizowane są jedynie 2 spośród 11 parkingów na terenie stolicy. Na terenie aglomeracji znajduje się kolejne 8 parkingów przesiadkowych, które należą do WKD lub Kolei Mazowieckich.



Zdjęcie 34 PKP Jeziorki. Przy samej stacji znajduje się dogodne miejsce na wyznaczenie niedużego parkingu "Parkuj i Jedź".

Dzięki właściwie zlokalizowanym parkingom przesiadkowym można ograniczyć liczbę samochodów wjeżdżających do centrum miasta. Niestety wciąż wiele parkingów pozostaje jedynie na etapie planowania⁸. W dodatku większość z prowadzonych inwestycji to parkingi wielopoziomowe, wyposażone w pełną infrastrukturę, co znacząco podnosi ich koszty budowy oraz utrzymania. To, że warto budować nieduże parkingi przy stacjach i przystankach kolejowych, pokazują Koleje Mazowieckie, sukcesywnie rozwijające sieć parkingów w mniejszych miejscowościach na Mazowszu. Wciąż natomiast brakuje wydzielonych miejsc parkingowych w stolicy. Podobnie jak w przypadku rowerzystów, kierowcy samochodów decydują się na pozostawianie aut na dziko w okolicach przystanku, często blokując chodnik

⁸ Szczegółową listę parkingów przesiadkowych można znaleźć tutaj: <http://siskom.waw.pl/kp-parkingi.htm>

lub rozjeżdżając trawniki. W interesie miasta jest uporządkowanie parkowania w obrębie stacji, co umożliwi zwiększenie popularności komunikacji kolejowej.



Zdjęcie 35 PKP Rembertów. Od strony południowej istnieją miejsca parkingowe, jednak dzięki ich uporządkowaniu można zwiększyć liczbę parkujących pojazdów.

3.8 Pozostałe napotkane problemy

Oprócz opisanych powyżej bardziej szczegółowo problemów, w trakcie przeprowadzania badania zauważono także szereg innych przeszkód. Wpływają one negatywnie na atrakcyjność kolei i powinny zostać, podobnie jak poprzednie utrudnienia, sukcesywnie likwidowane.



Zdjęcie 36 PKP Ursus Północny. Na przystanku nie ma żadnych miejsc siedzących, nie ma także możliwości zakupu biletów.

W obrębie 49 obiektów toalety występowały tylko na 15 (30 %), a niektórych zostały one wręcz usunięte, pomimo, iż istniały tam pierwotnie (na przykład PKP Wawer). Tylko w 7 przypadkach (14%) możliwy był swobodny dostęp wózkiem do toalety. Potrzeba lokalizacji toalety na każdej stacji lub przystanku może dziwić, ale jest jak najbardziej uzasadniona. Po pierwsze, wszystkie warszawskie stacje metra oraz część przejść podziemnych posiada toalety, przydatne w obliczu braku dużej ilości ogólnodostępnych punktów w mieście. Dodatkowo, duża część pociągów poruszających się po torach, przede wszystkim składy SKM, nie posiada własnych toalet na pokładzie. Wreszcie toalety mogą służyć nie tylko pasażerom, ale także zwykłym mieszkańcom. Nie muszą być to duże pomieszczenia, a w obecnych czasach możliwe jest nawet zainstalowanie toalet w pełni automatycznych, które będą w stanie nawet same się czyścić.

Podobnie źle wygląda sytuacja w przypadku miejsc do przewijania niemowląt. Zaobserwowano je w zaledwie 7 sprawdzonych lokalizacjach (14%). Dostęp do przewijaków jest istotnym ułatwieniem dla rodziców małych dzieci, którzy często muszą przewinąć swoich podopiecznych w drodze. Dlatego Fundacja Mama już od kilku lat zabiega o większą ilość dostępnych przewijaków w miejscach publicznych. Obecnie montowane są one także w nowych pociągach wyposażonych w toalety.

Innym istotnym zagadnieniem jest obecność kas i biletomatów na przystankach. W okolicy obiektów kolejowych w Warszawie brakuje często miejsc, gdzie można by było

nabyć bilet. Na 23 przystankach (46%) nie ma jakiegokolwiek możliwości kupna biletu, zaś na kolejnych 10 (20%) nie ma dostępu dla osób z niepełnosprawnością ruchową ze wszystkich peronów do kas lub automatów biletowych. Możliwość bezproblemowego zakupu biletu istnieje na 15 przystankach i stacjach (31%) w pierwszej strefie biletowej. W tym zestawieniu zdecydowanie lepiej wypada WKD, gdzie na każdej stacji lub przystanku znajduje się automat biletowy lub kasa, jednak na 2 spośród 8 przystanków (25%) nie ma możliwości dostania się z poziomu peronu do kasy, która znajduje powyżej lub poniżej poziomu peronów – WKD Warszawa Zachodnia oraz PKP Ochota.

Na niektórych spośród warszawskich przystanków wciąż brakuje miejsc do siedzenia dla oczekujących na pociąg podróżnych. Na 2 stołecznych przystankach (Warszawa Koło oraz Warszawa Ursus Północny) nie ma ani jednego miejsca do siedzenia, jednak na wielu innych obiektach są zainstalowane jedynie pojedyncze i niewygodne ławki, które już dawno powinny zostać wymienione na bardziej przyjazne dla pasażerów. Ponadto niektóre z nich nie posiadają żadnego zadaszenia. Wreszcie część ławek jest zdewastowana, jak te na PKP Żerań, i wymagają naprawy. Tym samym można powiedzieć, że większy komfort są niekiedy w stanie zapewnić pasażerom peryferyjne przystanki autobusowe, pomimo iż liczba pasażerów, którą obsługuje pojedynczy przystanek, jest w takim wypadku zdecydowanie mniejsza.



Zdziecie 37 PKP Żerań. Zdewastowane ławki.

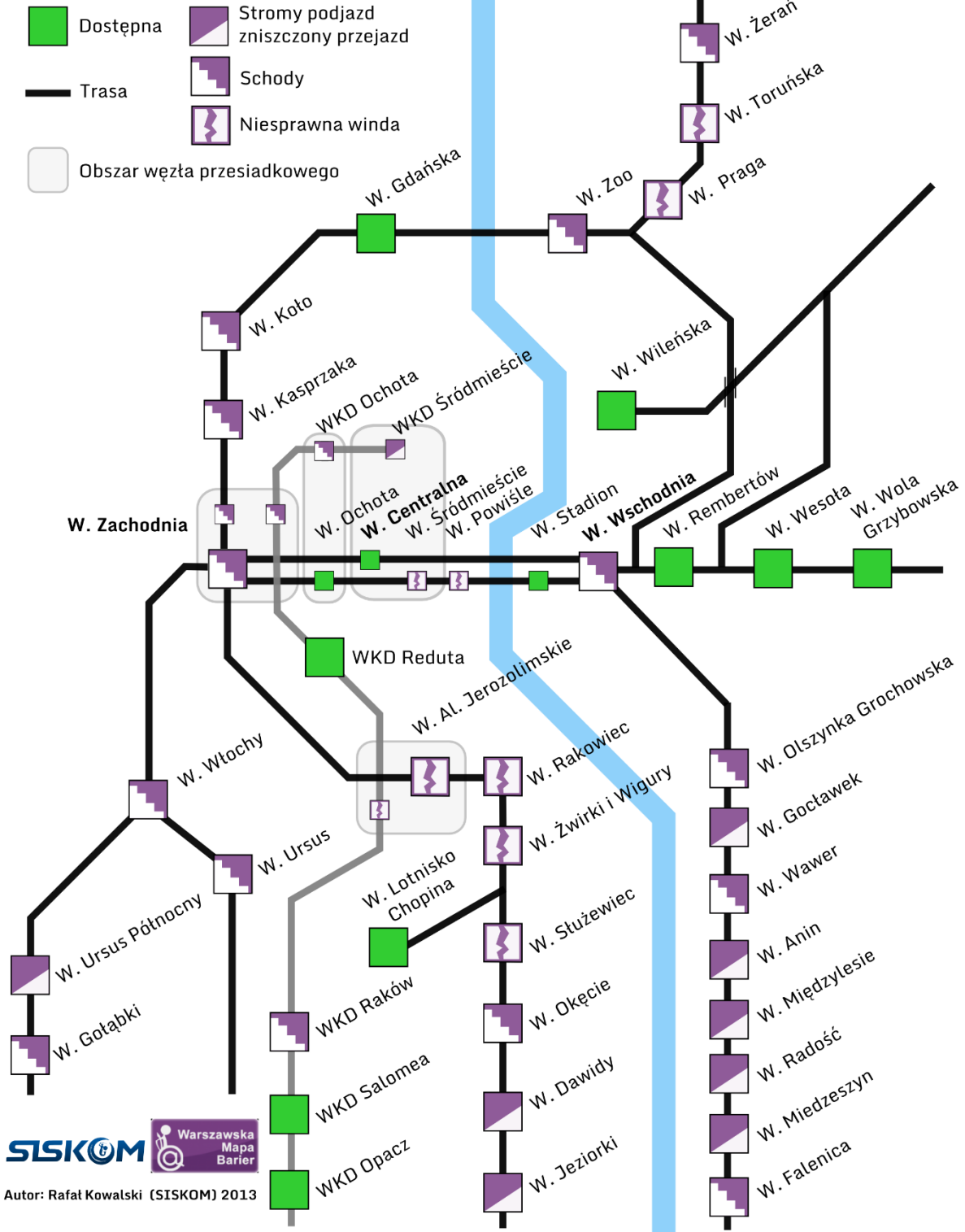
4. Mapy dostępności

Poniżej prezentujemy 3 mapy dostępności przebadanych obiektów kolejowych. Informacje na nich zawarte stanowią syntezę opisanych w raporcie utrudnień. Przedstawione poniżej grafiki są w rzeczywistości schematami tras kolejowych na terenie Warszawy i mają pomóc zorientować się pasażerom o czekających na nich utrudnieniach na poszczególnych stacjach i przystankach. Na rysunku 4 przedstawiono dostępność obiektów dla osób z niepełnosprawnością ruchową. W przypadku miejsc niedostępnych określono także główną przyczynę niedostępności, dzięki czemu Czytelnik może sprawdzić jakie pułapki czekają na niego w danym miejscu. Dane na temat niedostępności obiektów znajdują się także w internetowej wersji Warszawskiej Mapy Barrier (<http://mapabARRIER.siskom.waw.pl/warszawska-mapa-barrier/>), gdzie są one także na bieżąco aktualizowane.

Na rysunku 5 przedstawiono obecność ułatwień dla osób mających problemy z narządami wzroku. Wyróżnione zostały stacje posiadające ułatwienia w formie ścieżek prowadzących oraz pasów ostrzegawczych. Niestety zastosowane do tej pory oznaczenia zostały wykonane zgodnie z różnymi standardami

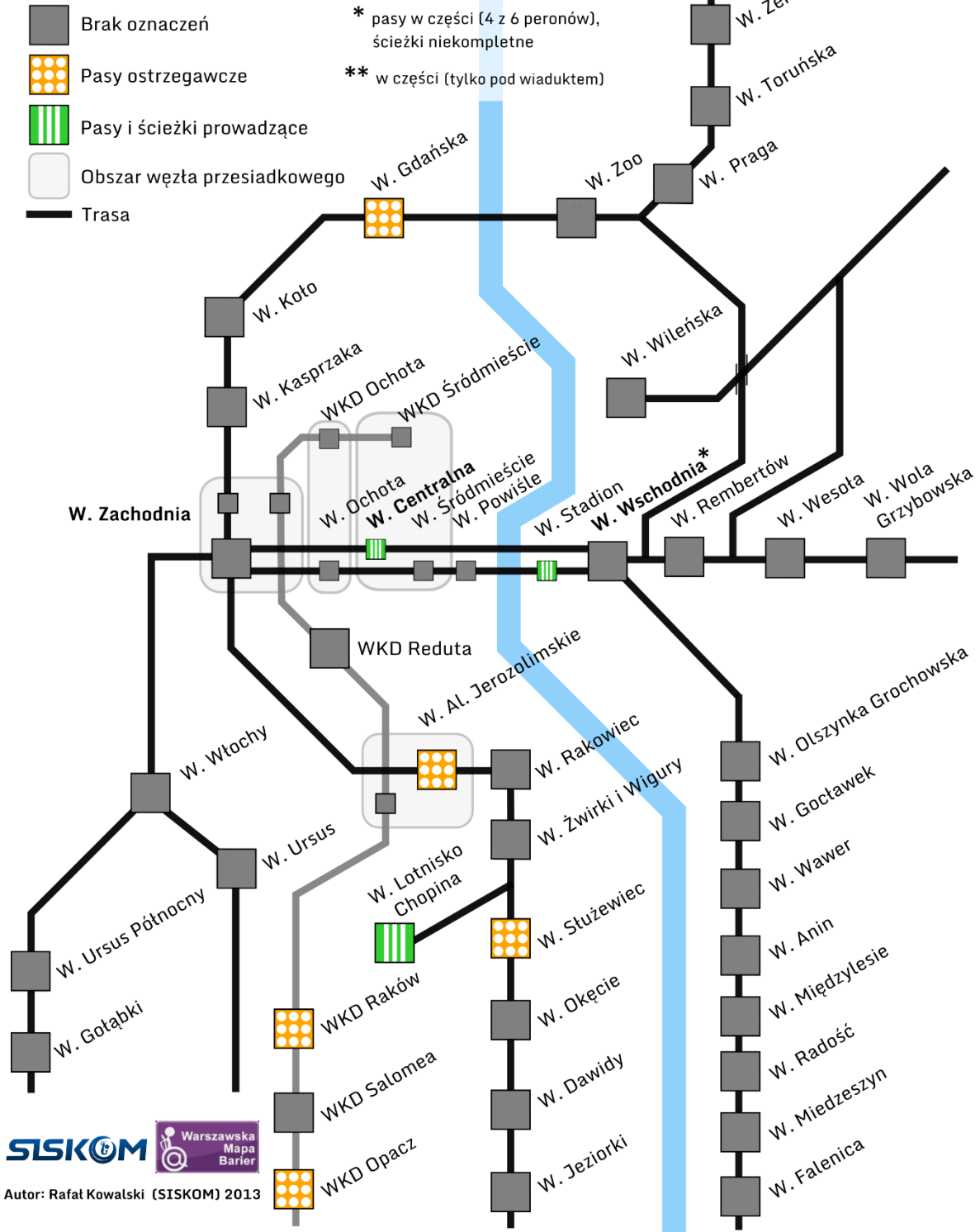
Rysunek 6 przedstawia orientacyjną wysokość peronów. Obecnie różne wysokości funkcjonują nawet na peronach w ramach jednej linii, co skutkuje niedopasowaniem wysokości podłogi taboru do wysokości peronu. Znaczna część obiektów posiada także niestandardowe wysokości.

Dostępność stacji i przystanków kolejowych w I strefie biletowej

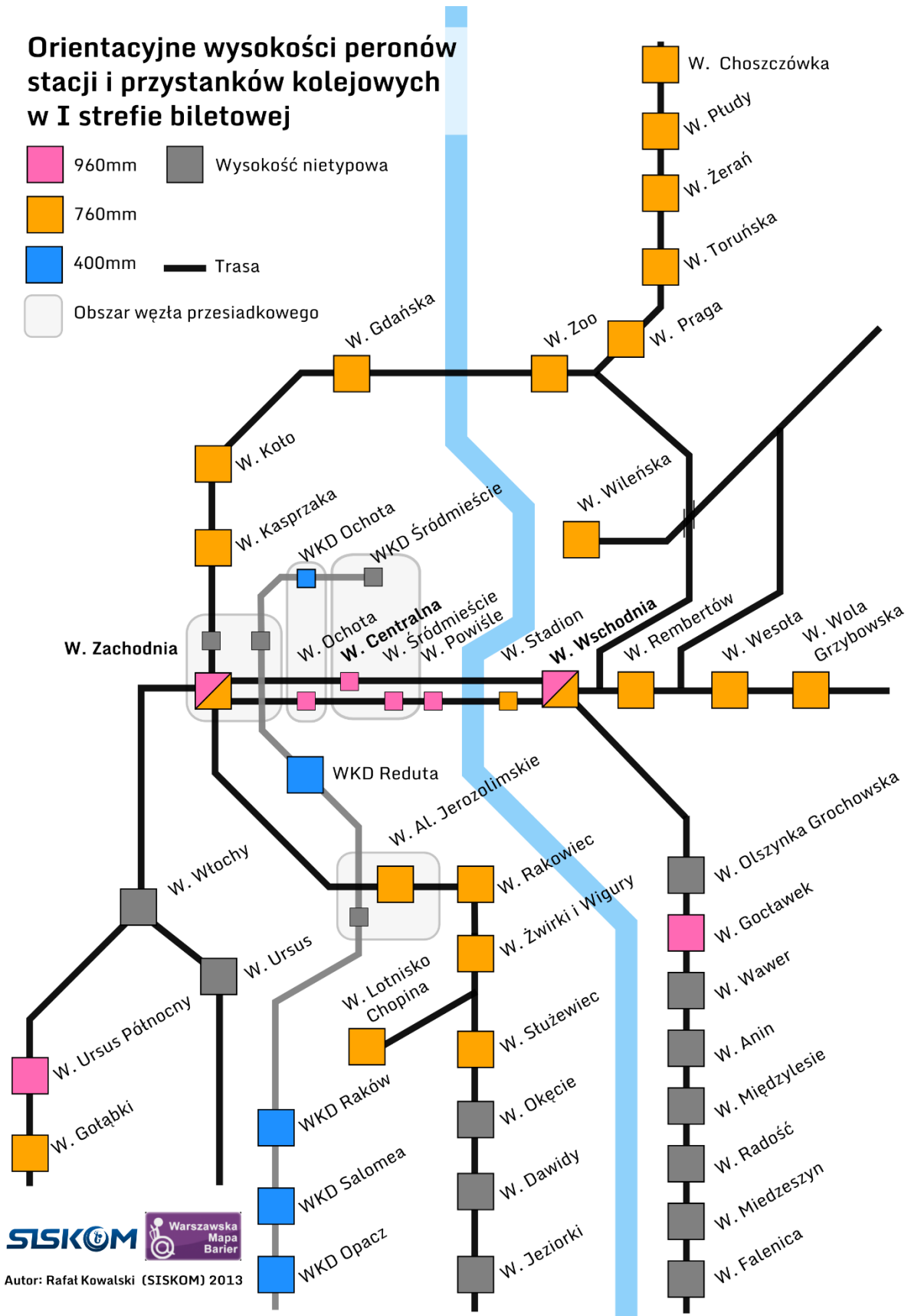


Rysunek 7 Dostępność obiektów kolejowych dla osób z niepełnosprawnością ruchową.

Dostępność stacji i przystanków kolejowych dla osób niewidomych w I strefie biletowej



Rysunek 8 Obecność ułatwień dla osób niewidomych i słabowidzących na stacjach i przystankach kolejowych



Rysunek 9 Orientacyjna wysokość peronów stacji i przystanków kolejowych w obrębie Warszawy

5. Dobre praktyki z zagranicy

Większość problemów, które zostały opisane w niniejszym raporcie, występuje nie tylko w Polsce. Dotyczą one lub dotyczyły w przeszłości transportu kolejowego także w innych krajach Europy. Dzięki zastosowaniu przemyślanych i niekoniecznie skomplikowanych rozwiązań można jednak znacznie zwiększyć dostępność stacji i przystanków kolejowych oraz atrakcyjność przejazdów koleją dla pasażerów. Poniżej zaprezentowano kilka wybranych rozwiązań, które mogą stać się inspiracją dla osób zajmujących się dostępnością transportu zbiorowego oraz zarządców infrastruktury.

Venezia Mestre, Włochy

Pomimo różnicy wysokości pomiędzy peronem a podłogą w niektórych pociągach, specjalny wózek umożliwia łatwy dostęp do każdego pociągu ze względu na regulowaną wysokość. Urządzenie obsługiwane jest przez personel stacji, a dzięki wykorzystaniu dźwigni mogą z niego korzystać nawet wózkowicze na wózkach elektrycznych.



Zdjęcie 38 Venezia Mestre, Włochy. Wózek ręczny ułatwiający wjazd do pociągu osobom na wózkach.

Darmstadt, Niemcy

Przestrzeń wokół Dworca Głównego w Darmstadt oddana została do użytku w całości pieszym i pasażerom transportu zbiorowego. Przesiadki pomiędzy pociągami i komunikacją miejską są szybkie i proste nawet dla osób, które przyjechały do miasta po raz pierwszy.



Zdjęcie 39 Darmstadt. Węzeł przesiadkowy przy Dworcu Głównym (Hauptbahnhof). Tramwaj zatrzymuje się bezpośrednio przy wejściu do hali dworcowej.

Graz, Austria

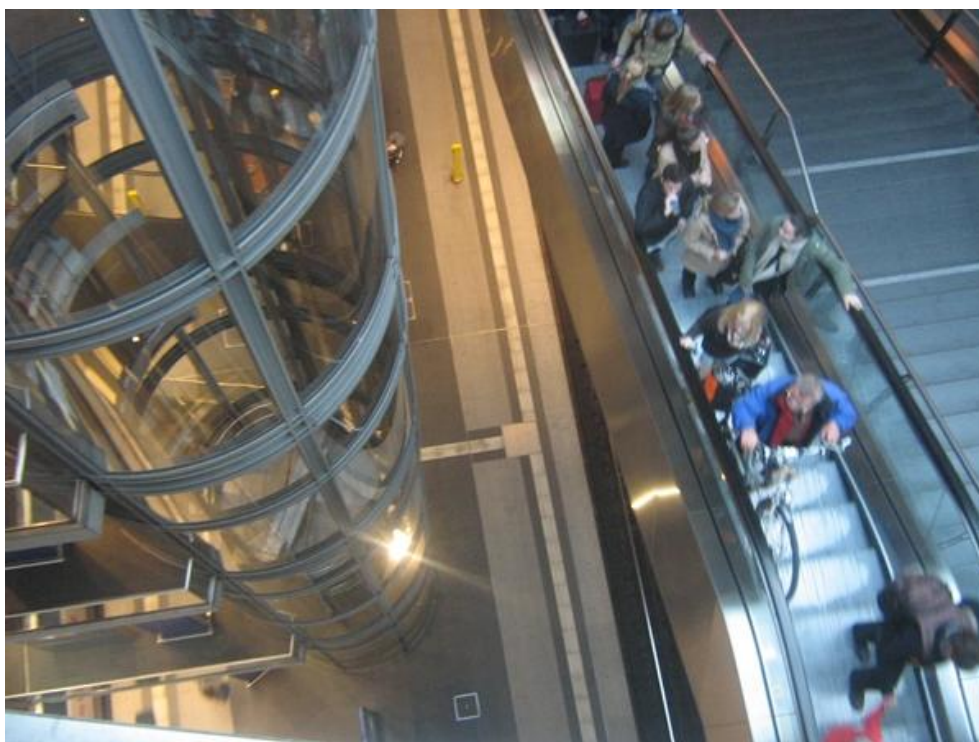
Parking rowerowy przy stacji Ostbahnhof w Grazu zbudowany jest w ten sposób, aby maksymalnie wykorzystać przestrzeń: stojaki znajdują się na 2 poziomach, dzięki czemu na ograniczonym terenie można pomieścić więcej jednośladów. Parking posiada zadaszenie.



Zdjęcie 40 Graz. Prosty w budowie, dwupoziomowy parking rowerowy. Posiada zadaszenie oraz monitoring.

Berlin, Niemcy

Dworzec Główny w Berlinie posiada perony kolejowe na 2 poziomach, w relacjach N-S i W-E. Aby ułatwić komunikację pasażerom zainstalowano windy, które umożliwiają bezpośrednie przesiadki między dwoma dowolnymi peronami na różnych poziomach. Poza windami wszystkie poziomy połączone są schodami ruchomymi oraz tradycyjnymi



Zdjęcie 41 Berlin. Windy na Hauptbahnhof służą sprawnej komunikacji w wielopoziomowym budynku.

Steinach, Niemcy

Niewielka stacja kolejowa w Bawarii posiada taśmociąg, które ułatwiają podróżnym z ciężkim bagażem dostanie się na peron z przejścia podziemnego na peron. Taśmociąg uruchamia się automatycznie po położeniu na nim walizki i umożliwia wciągnięcie bagażu na peron. Nie jest to z pewnością rozwiązanie, które poprawia dostępność peronu dla pasażerów niemogących korzystać ze schodów. Przy istniejącej równoległe windzie lub rampie taki taśmociąg ułatwia jednak przemieszczanie się podróżnym z walizkami i dużymi torbami, które może być ciężko dźwigać pasażerom po schodach.



Zdjęcie 42 Steinach. Taśmociąg do transportu bagażu ułatwia dostęp na peron.

Neapol, Włochy



Zdjęcie 43 Przylepne ścieżki prowadzące są dobrze widoczne i tańsze w wykonaniu niż inne rozwiązania

W podziemnej kolejce linowej w Neapolu można spotkać oznaczenia dla osób mających problemy z narządem wzroku, które zostały przymocowane na nawierzchni peronów i chodników. Dzięki temu udało się uniknąć wymiany istniejących dotychczas nawierzchni. Oznaczenia są dobrze widoczne i zestandaryzowane.

Neapol, Włochy



Zdjęcie 44 Plan orientacyjny stacji dzięki wypukłym elementom jest przyjazny także dla osób mających problemy ze wzrokiem

Na dużych włoskich stacjach kolejowych można spotkać dokładne plany stacji, użyteczne nie tylko dla osób niewidomych, ale także innych pasażerów. Dzięki dużemu kontrastowi pomiędzy czcionką a tłem oraz oznaczeniom w języku Braille'a pomagają sprawdzić rozkład ścieżek prowadzących osobom mającym problemy ze wzrokiem. Osobom mającym problemy ze wzrokiem orientację na planie ułatwiają wypukłe nadruki. Oprócz tego każdy podróżny może w łatwy sposób poznać plan dworca i sprawdzić rozmieszczenie interesujących go punktów.

6. Podsumowanie

Polska kolej wciąż nie jest wystarczająco dostosowana do potrzeb wszystkich pasażerów. Nawet niedawno zmodernizowane obiekty posiadają szereg utrudnień i przeszkód dla pasażerów, które ograniczają dostępność przewozów koleją wielu użytkownikom i tym samym zmniejszają ich popularność. Pomimo prowadzonych projektów modernizacyjnych sytuacja poprawia się bardzo powoli i wciąż istnieje wiele obiektów, gdzie jedyną drogą dostania się na perony są strome schody lub dojazd wózkami ogranicza nieremontowany od lat przejściem przez tory. Część z obiektów jest w tak złym stanie, że korzystanie z nich może zagrażać ich użytkownikom. Niechlubnym przykładem jest przystanek PKP Goławek, gdzie na przejściu kolejowym pomiędzy płyt betonowych wystają elementy zbrojenia.

Przeprowadzone przez SISKOM badania potwierdzają tezę o niedostosowaniu infrastruktury kolejowej do potrzeb użytkowników wymagających specjalnych rozwiązań. W ten sposób z grona pasażerów wykluczone są nie tylko osoby niepełnosprawne ruchowo oraz sensorycznie, ale także rodzice z dziećmi czy osoby starsze. Szereg innych pasażerów, na przykład rowerzyści, ma utrudnione korzystanie z kolei ze względu na brak udogodnień w postaci parkingów lub stojaków, które często można zainstalować niewielkim kosztem. Nie widać także woli wśród zarządców infrastruktury, aby wprowadzać małe zmiany, często postulowane przez użytkowników, które ułatwiłyby im korzystanie z transportu kolejowego.

Wśród niedostępnych obiektów można znaleźć przykłady udanych modernizacji, są one jednak stosunkowo nieliczne. Zdecydowanie najlepiej prezentuje się pod względem dostępności przystanek PKP Stadion, przebudowany przed Mistrzostwami Europy w piłce nożnej EURO 2012. Dość dobrze wygląda sytuacja na innych głównych stacjach w stolicy. Główne dworce i stacje (PKP Warszawa Gdańska, PKP Warszawa Centralna oraz PKP Warszawa Wschodnia) zostały zmodernizowane w sposób, który poprawił ich dostępność, jednak niewystarczającym stopniu. Tym samym osoby z niepełnosprawnością ruchową traktowane są jako specjalna grupa pasażerów i nie mogą korzystać z kolei w taki sam sposób jak osoby w pełni sprawnych. Oferowane przez zarządców możliwości pomocy osobom, które nie są w stanie skorzystać ze schodów są zaś bardzo ograniczone i obejmują jedynie część użytkowników. PKP S.A. oraz PKP PLK, a także przewoźnicy, nie zapewniają pomocy przedstawicielom innych grup mających problemy z niedostępными obiektami, jak osobom starszym czy rodzicom z dziećmi.

Głównym problemem jest brak jednoznacznych standardów projektowania obiektów kolejowych, które zagwarantowałyby na przykład stosowanie zestandaryzowanych oznaczeń dla osób mających problemy z narządem wzroku na wszystkich stacjach i przystankach. Idea uniwersalnego projektowania jest w Polsce tematem licznych publikacji, niestety wciąż nie widać, aby urzędnicy chcieli wcielać tę koncepcję w życie. Obecnie stosowane rozwiązania różnią się znacznie od siebie, poza tym nie są one stosowane w ramach każdej modernizacji, a jedynie przy inwestycjach priorytetowych.

Poza barierami związanymi z brakiem odpowiedniej infrastruktury osobną kategorię stanowią problemy związane z niedostosowaniem wysokości podłogi taboru. Zamawiany obecnie tabor posiada różne wysokości podłogi, co oznacza, że nawet w przypadku ujednolicenia wysokości peronów pasażerowie wciąż będą musieli się zmagać z różnicą wysokości wsiadając i wysiadając z pociągu. Zainstalowane w składach urządzenia, takie jak rampy i podnośniki są awaryjne, poza tym mają ograniczoną nośność i rozwiązują problemy tylko części pasażerów, najczęściej osób poruszających się na wózkach. Perony o niestandardowej wysokości bez gruntownej modernizacji nie mogą spełnić warunków wynikających z *Technicznych Specyfikacji dla Interoperacyjności* odnośnie wysokości nad główką szyny: 550 i 760 mm. Tym samym sieć kolejowa na terenie stolicy nie jest w całości kompatybilna z rozwiązaniami stosowanymi w innych krajach europejskich.

Wiele niezbędnych inwestycji odkładanych jest na później, bądź stosuje się w okrojonym stopniu z myślą o ograniczeniu kosztów. Z tego powodu przejścia podziemne są jedynie odmalowywane, ale nie myśli się o zapewnieniu alternatywy dla wybudowanych niegdyś schodów lub na przykład podniesieniu komfortu przez modernizację oświetlenia. Na taką sytuację zezwalają wadliwe przepisy prawa, pozwalające na wykonywanie inwestycji odtworzeniowych. W takim przypadku nie trzeba uzyskiwać odrębnej zgody i dzięki temu nie trzeba dostosowywać obiektów do obecnych standardów projektowania. Z reguły obiekty po takich remontach nie zwiększają swojej dostępności.

Problemy wynikające z różnic w przyjętych rozwiązaniach można rozwiązać opracowując oraz dotrzymując jednolitych standardów. Powinny one objąć nie tylko obiekty kolejowe, ale także tabor. Dzięki unifikacji rozwiązań będzie możliwe wyeliminowanie problemów wynikających z nieprzystawania do się określonych rozwiązań, jak na przykład różne odległości od krawędzi peronu i sposoby oznaczenia pasa ostrzegawczego. Pasażerowie zyskają zaś większą pewność oraz możliwość przepowiadania.

Należy jednak także wspomnieć o innych problemach wpływających na negatywną ocenę. Większość występujących ułatwień ma charakter jedynie miejscowy i kończą się

najczęściej wraz ze zmianą zarządcy terenu. Nie jest to jedynie wina zarządców kolejowych i wynika to z braku współpracy pomiędzy różnymi urzędami. Najlepszym rozwiązaniem byłaby taka kooperacja jak w przypadku budowy autostrad, gdzie wraz z budową nowej trasy modernizowane są także drogi dojazdowe, nawet jeśli należą do lokalnego samorządu. Podobnie powinna wyglądać współpraca miasta i spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, odpowiedzialnej za infrastrukturę kolejową.

Oczywiście usunięcie wszystkich barier wymaga czasu i dużych nakładów finansowych. Dlatego niezmiernie ważne jest zapewnienie łatwego dostępu do możliwie wyczerpującej informacji dla pasażerów, obejmującej nie tylko rozkłady jazdy, ale także ułatwiające orientację w terenie i przesiadki do innych rodzajów transportu zbiorowego. Bardzo ważną rzeczą w przypadku osób o ograniczonej sprawności ruchowej jest także informowanie o istniejących utrudnieniach i uwzględnianie w komunikatach także utrudnień czasowych, wynikających na przykład z prowadzonych remontów i modernizacji.

Postulowane w raporcie rozwiązania nie należą do rewolucyjnych. W większości funkcjonują one w europejskich krajach, gdzie zostały docenione przez użytkowników oraz rzeczywiście przyczyniły się do inkluzji społecznej pasażerów do tej pory wykluczonych z powodu braku dostępności transportu publicznego. Nie trzeba zatem wymyślać *koła na nowo*. Wystarczy, aby rozwiązania już istniejące w innych krajach lub nawet w niektórych miejscach w Polsce zostały docenione i dostosowane do polskiej specyfiki oraz potrzeb. W tym celu niezbędny jest szerszy dialog oraz współpraca nie tylko z zagranicznymi instytucjami, którą mogą podzielić się własnym doświadczeniem, ale również organizacjami reprezentującymi użytkowników przestrzeni i pasażerów w Polsce. Zwiększenie dostępności obiektów kolejowych powinno stać się odrębnym celem działania, a nie być jedynie dodatkowym skutkiem niezbędnych do przeprowadzenia inwestycji. Ważne jest także słuchanie głosu oraz współpraca z organizacjami pozarządowymi, które reprezentują interesy użytkowników oraz niejednokrotnie mogą podpowiedzieć najlepsze rozwiązania problemów trapiących daną grupę użytkowników.

Bibliografia

- Bell Paul A., Thomas C. Greene, Jeffrey D. Fisher, Andrew Baum (2004) *Psychologia środowiskowa*, Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Brona Przemysław i in. (2007) *Wstępne Studium Wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”, Etap III Identyfikacja istniejących i przewidywanych wąskich gardeł w ramach węzła (wersja 3)*, Warszawa: Centrum naukowo- techniczne kolejnictwa;
http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/WWK/etap_3.pdf, dostęp 1-02-2013
- Kuryłowicz Ewa (2005) *Projektowanie uniwersalne dla wszystkich*, Warszawa: Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji
- Madanipour Ali (2011) *Social Exclusion and Space w: The City Reader. 5th edition*, New York: Routledge.
- Piech Grzegorz 2010: *Perony – wysoka sprawa*, artykuł na portalu Inforail.pl,
<http://inforail.pl/text.php?id=34008>, dostęp 31-01-2013
- Wee Bert van, Karst Geurs (2011) *Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations*, w: *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, Issue 11(4).
- Wysocki Marek (2009) *Dostępna przestrzeń publiczna*, Kraków: Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego: dostęp: <http://www.niepelnospawni.gov.pl/dostepnosc-projektowanie-uniwer/>

Inne źródła

- Biuletyn Rzecznika Praw Obywatelskich (2011, nr 5): *Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnościami. Analiza i Zalecenia*, dostęp:
<http://www.rpo.gov.pl/pliki/13269665950.pdf>
- Kurier Kolejowy, Kolej bez barier Nr 6/3212* (2012)
- Miasto stołeczne Warszawa 2010: *Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego warszawy do 2015 roku i na lata kolejne. Synteza*,
http://strategiatransportowa.um.warszawa.pl/sites/default/files/pdfs/STRATEGIA_syn teza.pdf dostęp 1/02/2013

Norweskie Ministerstwo ochrony środowiska (2007): *Projektowanie uniwersalne -
Objaśnienie koncepcji. Raport tematyczny*, źródło:

<http://www.niepelnosprawni.gov.pl/dostepnosc-projektowanie-uniwer/>

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2012: *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rj 2012/2013 (w.2)*,

Raport Najwyższej Izby Kontroli (2008): *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, dostęp:

<http://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/kontrole,3654.html>, dostęp 5/02/2013

Raport Zielonego Mazowsza 2011: *Wielki test wind i podnośników w Warszawie 2011* ,
dostęp: <http://mapabariet.siskom.waw.pl/wp-content/uploads/2012/04/2011-Zielone-Mazowsze-test-wind-i-podno%C5%9Bnik%C3%B3w.pdf>, dostęp 1/02/2013

O autorach

Adam Piotr Zając

Członek zarządu SISKOM, w stowarzyszeniu od 2011 roku. Student studiów II stopnia w Instytucie Socjologii oraz Centrum Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG Uniwersytetu Warszawskiego. Na co dzień koordynuje projekt Warszawska Mapa Barrier. Koordynator projektu badawczego i główny autor raportu końcowego.

Piotr Kostrzewa

Członek SISKOM od 2011 roku. Absolwent Wydziału Zarządzania UW (licencjat) oraz student specjalności Sterowanie Ruchem Kolejowym na wydziale Transportu PW. W stowarzyszeniu zajmuje się transportem kolejowym, publicznym i rowerowym oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego. Współautor części raportu końcowego.

Rafał Kowalski

Członek zwyczajny SISKOM od 2009 roku, w stowarzyszeniu zajmuje się tworzeniem schematów i grafik oraz kreśleniem map w oparciu o GIS. Jest autorem zamieszczonych w opracowaniu map dostępności.

W audytach obiektów uczestniczyły ponadto:

Agnieszka Rak

Absolwentka kierunku gospodarka przestrzenna na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, specjalizacji planowanie strategiczne. W stowarzyszeniu SISKOM od 2012 roku, pomaga przy Warszawskiej Mapie Barrier.

Katarzyna Tomasiak

Członek SISKOM od 2012 roku. Studentka II stopnia Międzywydziałowych Studiów Ochrony Środowiska na Uniwersytecie Warszawskim.

Anna Pielaszek

Członek SISKOM od 2012 roku. Uczestniczy w projekcie Warszawskiej Mapy Barrier. Studentka studiów II stopnia Geomorfologii oraz Hydrologii na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych na Uniwersytecie Warszawskim.

Opinie ekspertów o raporcie SISKOM

Poniżej prezentowane są opinie ekspertów odnośnie niniejszego raportu. Autorzy poprosili przedstawicieli różnych dziedzin nauki zajmujących się dostępnością transportu zbiorowego o ocenę opracowania oraz przedstawienie swojej opinii. Autorami zawartych w tej części 4 opinii są:

- prof. dr. hab. Bohdan Jałowiecki – Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych Uniwersytetu Warszawskiego EUROREG,
- dr hab. inż. Piotr Olszewski, prof. PW oraz mgr Przemysław Olszewski – Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej,
- dr hab. psych. Adam Tarnowski, prof. WIML – Wydział Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego,
- Michał Dębiec – niezależny ekspert dostępności transportu publicznego z Krakowa.

Prof. dr hab. Bohdan Jałowiecki

Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych Uniwersytetu Warszawskiego
EUROREG

Autorzy opracowania zadają na wstępie pytanie: „Dlaczego traktuje się osoby niepełnosprawne gorzej niż osoby w pełni sprawne? Dlaczego podobna pomoc nie jest oferowana innym grupom użytkowników, na przykład opiekunom podróżującym z wózkami dziecięcymi?” Odpowiedź na to pytanie jest zarazem łatwa i trudna. Troska instytucji do tego powołanych jest funkcją zamożności danego społeczeństwa, ale ten czynnik, chociaż ważny, nie wyjaśnia wszystkiego. Istotnym czynnikiem są preferencje decydentów i alokacja środków. Nie jest przypadkiem, że najlepszą dostępność mają przystanki kolejowe „Stadion” i „Lotnisko”. Inwestycje te były związane z mistrzostwami Europy w piłce nożnej i chodziło o „pokazanie się”, typowy syndrom wioski potiomkinowskiej. Gdyby nie mistrzostwa to by wszystko było po staremu. Fakt, że jedynie 29% przystanków dostępnych jest lepiej lub gorzej dla osób niepełnosprawnych jest zawstydzający, co nawiasem było też wytknięte w raportach RPO i NIK. Sytuacja wynika po części także z chaosu organizacyjnego. W „świecie kolei” istnieje kilkanaście różnych spółek, zarządów, firm itd., które konkurują ze sobą i w tym chaosie prowadzenie racjonalnej polityki jest nie możliwe. Kolej, która obsługuje obszar metropolitalny jest eksterytorialna i władze gmin nie mają w tej sprawie nic do powiedzenia. W metropolii paryskiej kolej (RER i metro) zarządzana jest przez odrębne przedsiębiorstwo RATP.

Autorzy „Raportu” piszą, że „Prawo do korzystania z komunikacji publicznej jest uniwersalnym prawem, przynależnym wszystkim mieszkańcom danego terenu. Powinno być zagwarantowane na równi z dostępem do czystej wody czy prądu jako swoista zdobycz cywilizacyjna. W przeciwnym wypadku wyklucza się z życia publicznego znaczną grupę osób, co sprzyja dodatkowym problemom społecznym, jak bezrobocie czy ubóstwo”. Prawo do transportu jest częścią prawa do miasta. Prawo do miasta, o którym w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku pisał Henri Lefebvre to oczywiście coś więcej niż tylko o prawo mieszkańców do czystej wody i powietrza, sprawnego transportu i rozbudowanej sieci sklepów i usług, ale także prawo do godziwego mieszkania, do możliwości wypoczynku, do urządzonej przestrzeni publicznej, do współdecydowania o zagospodarowaniu miejskiej przestrzeni i jej funkcjonowaniu. Mimo postępu w niektórych prawach zbiorowych, prawo do miasta po niemal pół wieku od jego sformułowania nie zostało w najmniejszym nawet stopniu zrealizowane, a przeciwnie obserwować można regres. Hasło „prawo do miasta” było - jak pisze Harvey -

zarówno krzykiem jak i wymogiem. Krzykiem, ponieważ stało się wyrazem egzystencjalnego bólu wywołanego przez dewastujący kryzys codziennego życia w mieście i wymogiem stworzenia innego miasta. To zadanie jest na razie przed nami.

Omawiany „Raport” jest niewątpliwie pewną innowacją na gruncie socjologii, ponieważ dotychczas przedstawiciele tej dyscypliny interesowali się ogólnymi problemami mobilności przestrzennej nie łącząc swoich dociekań z problematyką techniczną. To interdyscyplinarne podejście prezentowane w tym „Raporcie” pozwala niewątpliwie nie tylko pogłębić analizę przypadków, ale także nawiązać dialog z technikami projektującymi i realizującymi różne rozwiązania. To znakomite opracowanie może także oświecić władze samorządowe, które tego światła bardzo potrzebują.

Dr hab. inż. Piotr Olszewski, prof. PW, mgr Przemysław Olszewski

Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej

Raport podejmuje bardzo ważny temat dostępności infrastruktury stacji i przystanków kolejowych w obrębie pierwszej strefy biletowej aglomeracji warszawskiej. Uwzględniono potrzeby praktycznie wszystkich grup użytkowników, dla których dostępność kolei może być ograniczona. W raporcie zawarte zostały wyniki audytu 47 przystanków i stacji oraz wskazane utrudnienia dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Wyniki zostały przedstawione w postaci map dotyczących poszczególnych grup osób niepełnosprawnych.

Inicjatywa Stowarzyszenia SISKOM jest bardzo cenna i może przyczynić się do poprawy sytuacji spowodowanej przez lata zaniedbań. Raport może pomóc nagłośnić problem niedostępności wielu obiektów i wskazać najważniejsze bariery i niedociągnięcia wymagające poprawy. Po ich zlikwidowaniu, z kolei będą mogli korzystać wszyscy zainteresowani pasażerowie, również ci, którzy obecnie są wykluczeni przez obecność barier. Przeprowadzony audyt może stać się wzorem postępowania dla innych miast.

Dr hab. psych. Adam Tarnowski, prof. WIML

Wydział Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego

Prezentowane opracowanie wykonane zostało starannie i stanowi istotny krok w walce o dostępność środków komunikacji publicznej dla osób z niepełnosprawnością. Z punktu widzenia psychologicznego należy szczególnie docenić kilka elementów.

Mapy i system informacyjny. Popularne powiedzenie stwierdza, że mózg też jest narządem ruchu. W każdej sytuacji, nawet jeśli fizyczna przestrzeń nie jest w pełni przystosowana, posiadanie dokładnej i aktualnej informacji jest kluczowe dla efektywnego przemieszczania się. Dla osoby z niepełnosprawnością pokonanie każdej nowej trasy wiąże się z koniecznością planowania, toteż dostępność informacji jest równie ważna jak istnienie udogodnień (aby z nich skorzystać trzeba o nich wiedzieć).

Kwestia bezpieczeństwa. Autorzy zwracają uwagę na możliwość występowania zagrożeń w przestrzeni publicznej związanych z rozwiązaniami architektonicznymi. Nie jest to częsty punkt widzenia - a zagadnienie to jest bardzo ważne z punktu widzenia osób będących często łatwym celem dla przestępców. Brak jest danych dotyczących napadów na osoby z niepełnosprawnością, i być może problem ten jest statystycznie marginalny. Głos Stowarzyszenia powinien jednak być brany pod uwagę w planowaniu rozwiązań w przyszłości.

Awaryjność urządzeń. Raport wskazuje na nagminną niesprawność wielu wybudowanych znacznym kosztem wind i platform. Wydaje się, że wskazana byłaby pogłębiona analiza. Po pierwsze awarie spowodowane przez wandalów wynikają często z lekceważenia elementu bezpieczeństwa opisanego w poprzednim punkcie i powinno to być wyraźnie uświadomione osobom je planującym. Po drugie budżety instytucji odpowiedzialnych za przestrzeń publiczną prawdopodobnie nie zapewniają należytych środków na konserwację urządzeń (a z pewnością rezerwy na wypadek nieprzewidzianych zniszczeń w wyniku aktów wandalizmu). Warto zwrócić uwagę na ten poziom działań. W innym przypadku znaczne środki zostaną trwale zmarnowane. Dane przytaczane przez Raport powinny być zostać potraktowane jako sygnał dla właściwych instytucji - w ich świetle zaniedbania na poziomie planowania budżetów można traktować jako przejaw niegospodarności.

Pewien niedosyt pozostawia analiza czynnika ludzkiego. Wiele udogodnień (np. platformy przyschodowe) wymaga pomocy personelu. Doświadczenie wskazuje że bardzo często problemem jest czas oczekiwania na pomoc oraz stosunek personelu do osób z niepełnosprawnością.

Moja ogólna opinia na temat raportu jest zdecydowanie pozytywna. Może on służyć osobom z niepełnosprawnością jako ważny poradnik użyteczny przy planowaniu przemieszczania się w przestrzeni publicznej. Raport powinien też być obowiązkową lekturą w instytucjach odpowiedzialnych za przestrzeń publiczną. Likwidacja barier jest bowiem nie tylko kwestią pieniędzy i techniki. Podstawowe znaczenie ma uświadomienie wszystkim prawa osób z niepełnosprawnością do pełnego korzystania z przestrzeni publicznej. Z punktu widzenia realizacji tego celu omawiany raport jest kamieniem milowym.

Michał Dębiec

Członek Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych w Krakowie, współpracownik Fundacji Instytut Rozwoju Regionalnego, członek komisji konkursowej konkursu na produkt roku w transporcie publicznym przyjazny osobom z niepełnosprawnością, autor bloga Moimioczami.pl.

Na pytanie „Czy infrastruktura dworców kolejowych jest dostępna dla pasażerów z niepełnosprawnością narządu wzroku?” odpowiadam zawsze nieco ogólnie i humorystycznie – dzięki nadludzkim mocom, ogromnej życzliwości ludzi i szóstemu zmysłowi proroka da się skorzystać bez problemu z dworca, pociągu i informacji pasażerskiej. Jeśli jednak okazuje się, że nie mamy w sobie tajemnych mocy, a ludzie okażą się nieco mniej życzliwi – podróż osoby z niepełnosprawnością wzroku jest w Polsce bardzo trudna. Powszechny brak ścieżek naprowadzających dla osób niewidomych, nieczytelna informacja na dworcach, brak dźwiękowych zapowiedzi w taborze, lub informacja dźwiękowa słabej jakości na dworcu potrafi skomplikować podróż do tego stopnia, że stanie się ona niebezpiecznym wyzwaniem dla wytrwałych. Znam osoby słabowidzące i niewidome, które spadały z nieoznaczonych peronów i schodów, sam wsiadłem kiedyś w niewłaściwy pociąg, przypadków nie trafienia na czas na odpowiedni peron, ze względu na słabe oznaczenia nie zliczę.

Cieszę się, że powstaje coraz więcej inicjatyw zmierzających do większej dostępności przestrzeni publicznej i transportu. Wynika to z coraz większej świadomości i aktywności samego środowiska osób niepełnosprawnych, ale też z pozytywnego odzewu od urzędników i inwestorów. Największym problemem jest to, że nawet jeśli ktoś chce wybudować obiekt dostępny i uniwersalnie zaprojektowany, nie zawsze trafi na właściwe źródła wiedzy i kompleksowe opracowania. Jestem zdania, że potrzebny jest usankcjonowany zbiór standardów i jego promocja. Raport „Dostępność warszawskich stacji i przystanków kolejowych” jest świetnym materiałem diagnostycznym, na bazie którego standardy mogą być ustanowione i poszerzane o kolejne rozwiązania, które wciąż są opracowywane w różnych częściach Europy i świata.