



Bariery architektoniczne: Warszawski Węzeł Kolejowy

Adam Piotr Zając

Instytut Socjologii UW, EUROREG, SISKOM

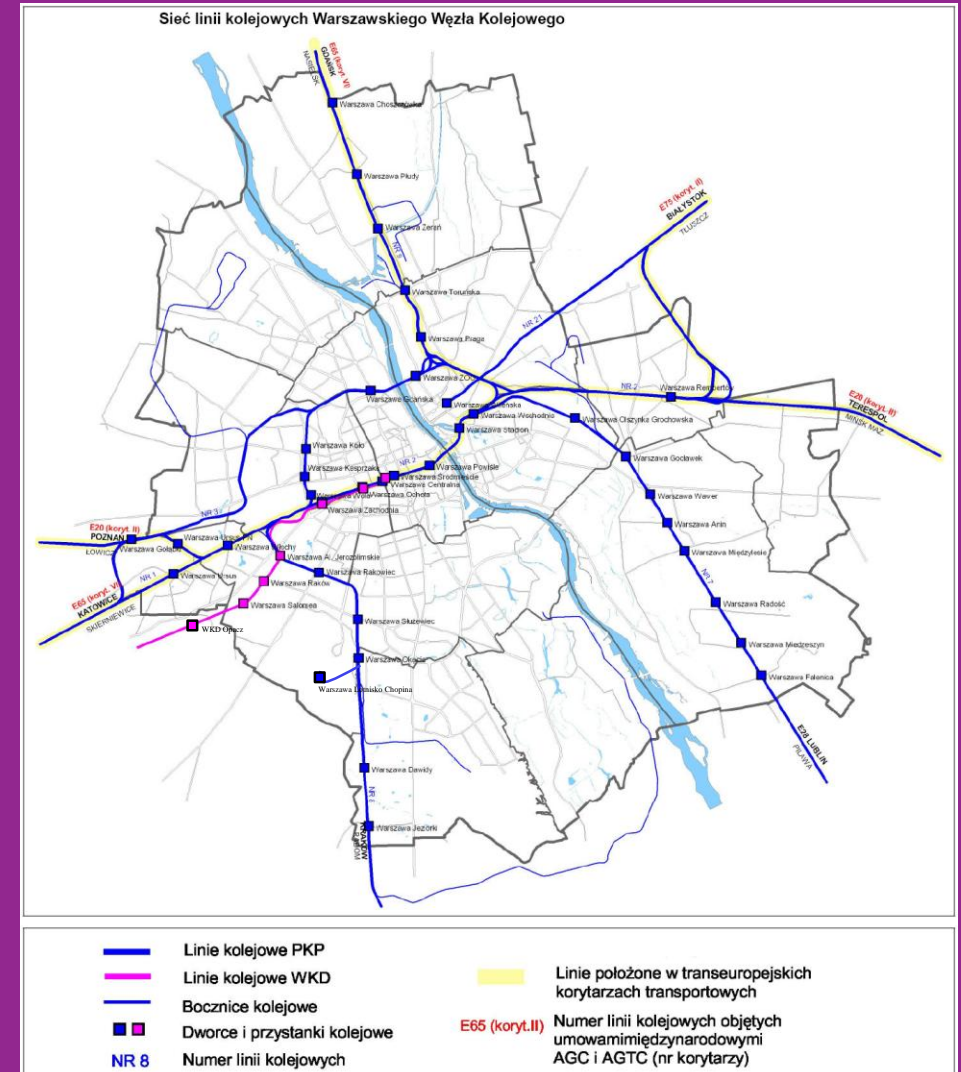


Plan prezentacji

- Warszawski Węzeł Kolejowy
- Grupy użytkowników
- Dotychczasowe diagnozy dostępności
- Koncepcje dostępności
- Analizy ilościowe
- Mapa dostępności
- Klasyfikacja barier architektonicznych
- Wnioski

Warszawski Węzeł Kolejowy

- 48 przystanków kolejowych w ramach I strefy biletowej
 - 8 przystanków WKD
 - 40 przystanków kolejowych PKP
- Właściciele
 - PKP PLK (40)
 - WKD (8)
 - Do niedawna także PKP Dworzec Polski
- Przewoźnicy
 - Kolej Mazowieckie
 - SKM
 - PKP Intercity
 - PKP Przewozy Regionalne
 - WKD



Grupy użytkowników

- Piesi
- Podróżni (z bagażem)
- Turyści
- Rodzice z wózkami dziecięcymi
- Rowerzyści
- Osoby z niepełnosprawnością ruchową
- Osoby niewidome
- Osoby niedosłyszące
- Osoby mieszkające/ pracujące w pobliżu
- KAŻDA Z GRUP POTRZEBUJE INNYCH ROZWIĄZAŃ, KTÓRE ZAGWARANTUJĄ JEJ BEZPROBLEMOWY DOSTĘP I KORZYSTANIE Z POCIĄGÓW



Dotychczasowe diagnozy dostępności kolei

RPO, 2011: *Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnością. Analiza i zalecenia.*

- Odwołanie do wielu dokumentów poświęconych projektowaniu przestrzeni

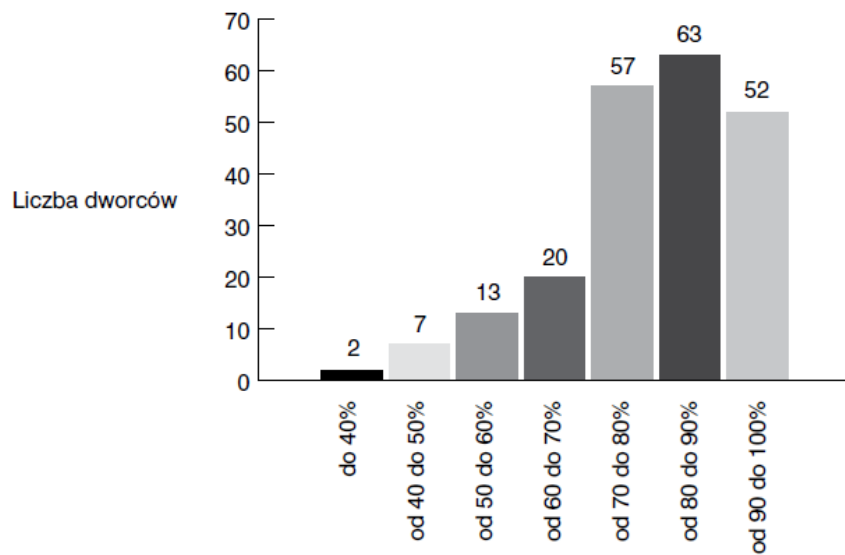
Możliwość użytkowania przez wszystkich ludzi powinna być traktowana jako punkt wyjścia przy projektowaniu. Produkty i otoczenie powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby mogły być one użytkowane przez osoby w każdym wieku, z różnymi możliwościami, umiejętnościami i stopniem sprawności przy uwzględnionych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

NIK, 2008 : *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*

1. Zarządcy kolejowej infrastruktury dworcowej – PKP S.A. i PKP PLK S.A. – nie utrzymywali dworców w należyтым stanie technicznym,
2. PKP S.A. i PKP PLK S.A. oraz najważniejsi kolejowi przewoźnicy pasażerscy nie zorganizowali na dworcach kolejowych kompleksowej i rzetelnej obsługi pasażerów. Nie zapewnili im również godnych warunków pobytu na dworcach. Nie zagwarantowali osobom niepełnosprawnym swobodnego dostępu do obiektów dworcowych i pociągów, poprzez likwidację barier architektonicznych.

Koncepcje dostępności

Wykres. Przedziały niespełnienia kryteriów dostosowania dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych.



Źródło: NIK (2008), n=223

Nie ma dostępności częściowej. Dostępność częściowa = brak dostępu

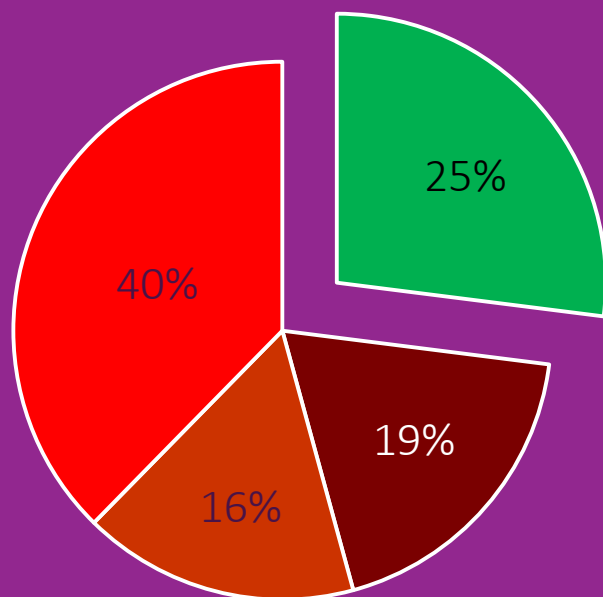
Dla użytkowników wymagających specjalnego projektowania przestrzeni jedna przeszkoda oznacza najczęściej **brak dostępu do danego obiektu.**

Przeszkody: krawężnik, winda, zbyt wąskie przejście, zbyt stromy podjazd, nierówny chodnik

Aby mówić o **pełnej dostępności**, należy zagwarantować możliwość samodzielnego poruszania się oraz wykonywania wszystkich czynności, w tym kupna biletu, dostępu do toalety, dostania się do pociągu, możliwości przesiadki na transport miejski.

Analizy ilościowe

Dostępność przystanków kolejowych w granicach I strefy biletowej



■ dostępne ■ niesprawne windy ■ zniszczone przejazdy ■ niedostępne

o Stacje WKD są w lepszym stanie – 37,5% (3 z 8) dostępne, 12,5% (jedna) ma niesprawne podnośniki.

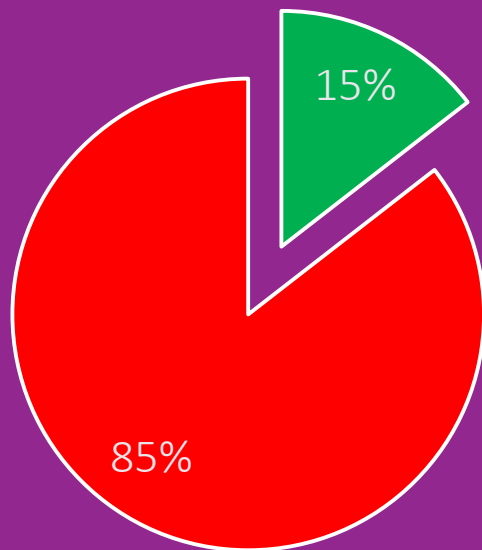
o Dla samych stacji PKP - 22,5% obiektów można uznać za dostępne a 77,5% jest niedostępne, w tym 17,5% (7) to niesprawne windy. Na 8 stacjach problemem są zniszczone przejazdy


o Spośród 4 dworców dalekobieżnych 2 są dostępne, w dodatku Dworzec Centralny nie jest w pełni dostępny. **Wszystkie przeszły remonty związane z EURO 2012.**

o Koleje Mazowieckie: 46% stacji dostępnych, 6% dostępnych częściowo, 48% stacji niedostępnych

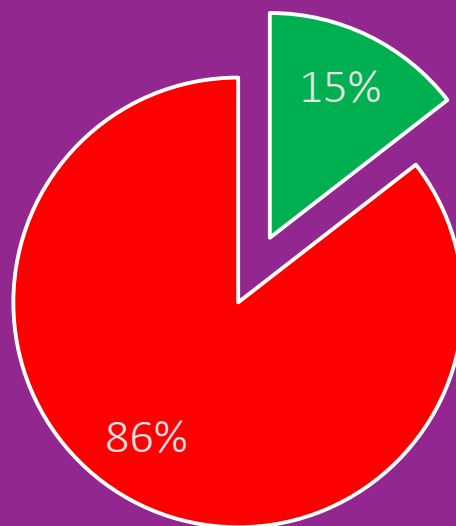
Analizy ilościowe cd.

Udogodnienia dla rodziców z dziećmi



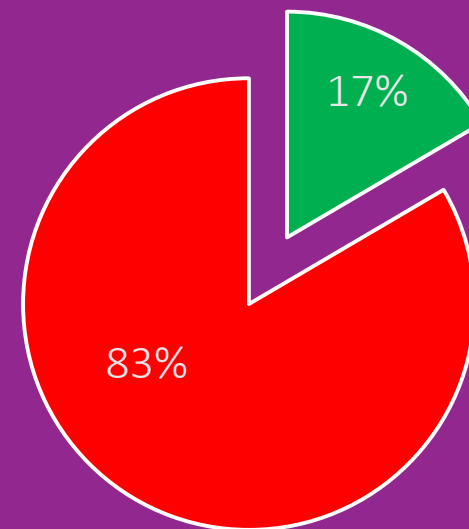
 Miejsca do karmienia piersią i/lub przewijak

Bezpieczne stojaki rowerowe



 Obecność stojaków w pobliżu

Ścieżki i/lub wypustki ostrzegawcze dla osób niewidomych

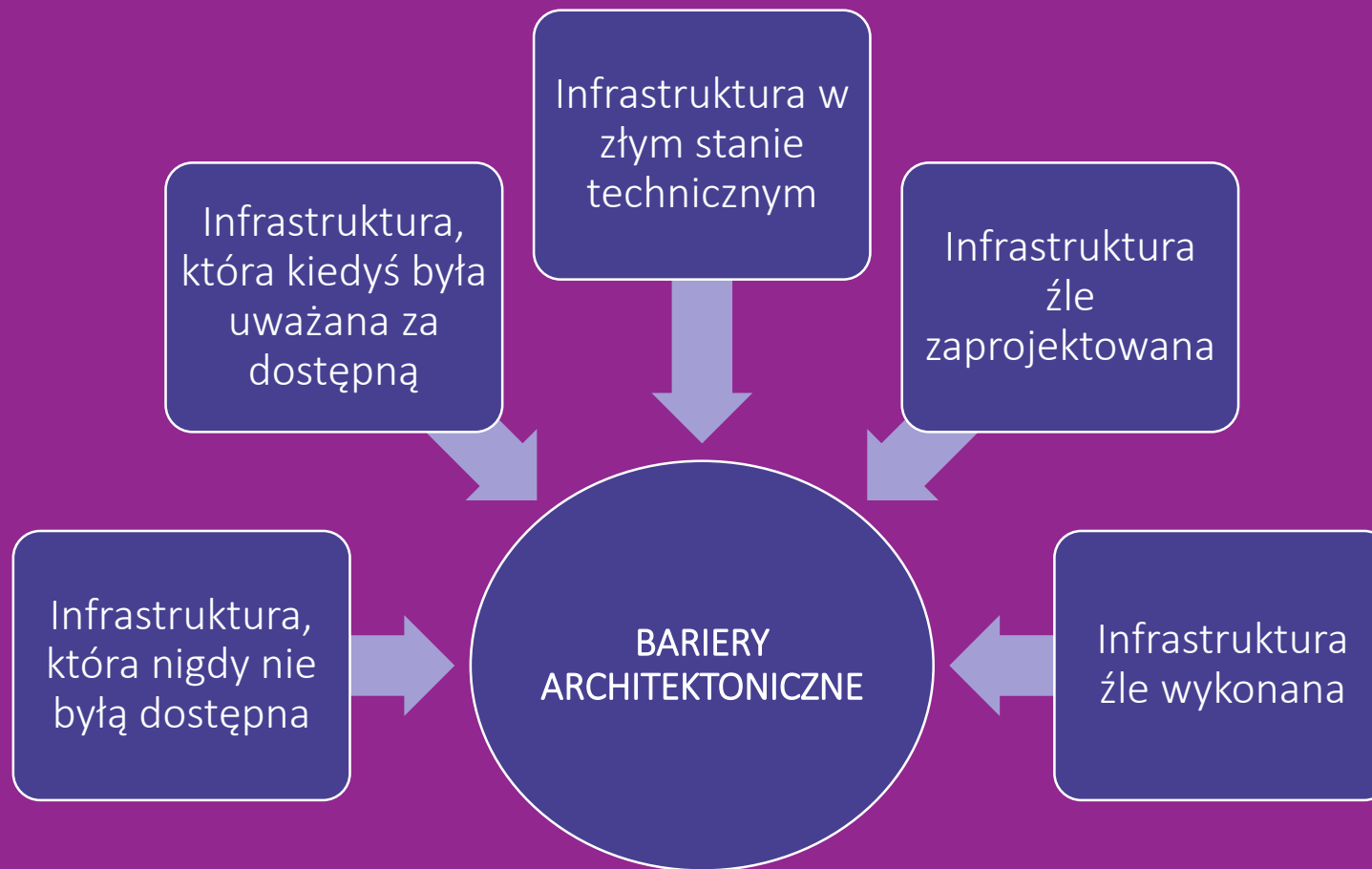


 Elementy wypukłe dla osób niewidomych

Wybrane bariery – windy i przejazdy



Klasyfikacja barier architektonicznych



Wnioski

1. Podróżowanie pociągiem po Warszawie jest możliwe praktycznie tylko dla osób, które są w stanie korzystać ze schodów.
2. Widoczna poprawa dostępności wystąpiła tylko w przypadku gruntownych remontów, zakładających kompleksową modernizację. Małe remonty nie poprawiają sytuacji.
3. Znacząca część utrudnień wynika ze złego stanu technicznego i braku serwisowania urządzeń na stacjach.
4. Stan techniczny obiektów kolejowych wymaga szybkiej modernizacji, nie tylko w celu poprawy dostępności. Skomplikowana struktura właścicielska potęguje problemy.
5. Spółki kolejowe nie zapewniają wiarygodnej i wyczerpującej informacji o utrudnieniach.
6. Nowoczesny tabor wymaga także dostosowania stacji (wysokość peronów, likwidacja barier architektonicznych).
7. W celu poprawy sytuacji potrzebne jest wnikliwe rozpoznanie potrzeb użytkowników oraz osobna strategia działania.
8. Kolej to jedna z aren wykluczenia przestrzennego i zarazem najmniej dostępny środek transportu publicznego.

Literatura cytowana

- 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>
- Biuletyn Rzecznika Praw Obywatelskich (2011, nr 5): *Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnością. Analiza i Zalecenia*, dostęp: <http://www.rpo.gov.pl/pliki/13269665950.pdf>

Dziękuję za uwagę



zajac@siskom.waw.pl



mapabariet.siskom.waw.pl



www.facebook.com/WarszawskaMapaBarier

