

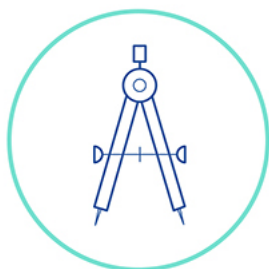
Na dworcach łatwiej, ale nie bez barier

2019-03-20 07:00:00



Modernizacja obiektów kolejowych poprawiła ich dostępność dla osób niepełnosprawnych. W żadnym ze skontrolowanych obiektów stwierdzone przeszkody nie wykluczały możliwości korzystania z transportu kolejowego przez osoby z niepełnosprawnością. Nie uwzględniono jednak wszystkich potrzeb niepełnosprawnych. Najwięcej barier napotykały osoby z wadami wzroku. Najmniej – z wadami słuchu. Wciąż niektóre utrudnienia powodują konieczność korzystania ze wsparcia osób towarzyszących albo asysty personelu dworca.

Większość problemów z dostępnością kolejowych obiektów obsługi podróżnych powstało na etapie projektowania tych obiektów, gdy nie uwzględniono wszystkich potrzeb osób z niepełnosprawnością.



61%

utrudnienia związane
z projektowaniem



23%

utrudnienia związane
z organizacją lub
eksploatacją dworca



16%

utrudnienia spowodowane
nieprawidłowym
wykonaniem robót

Opis grafiki

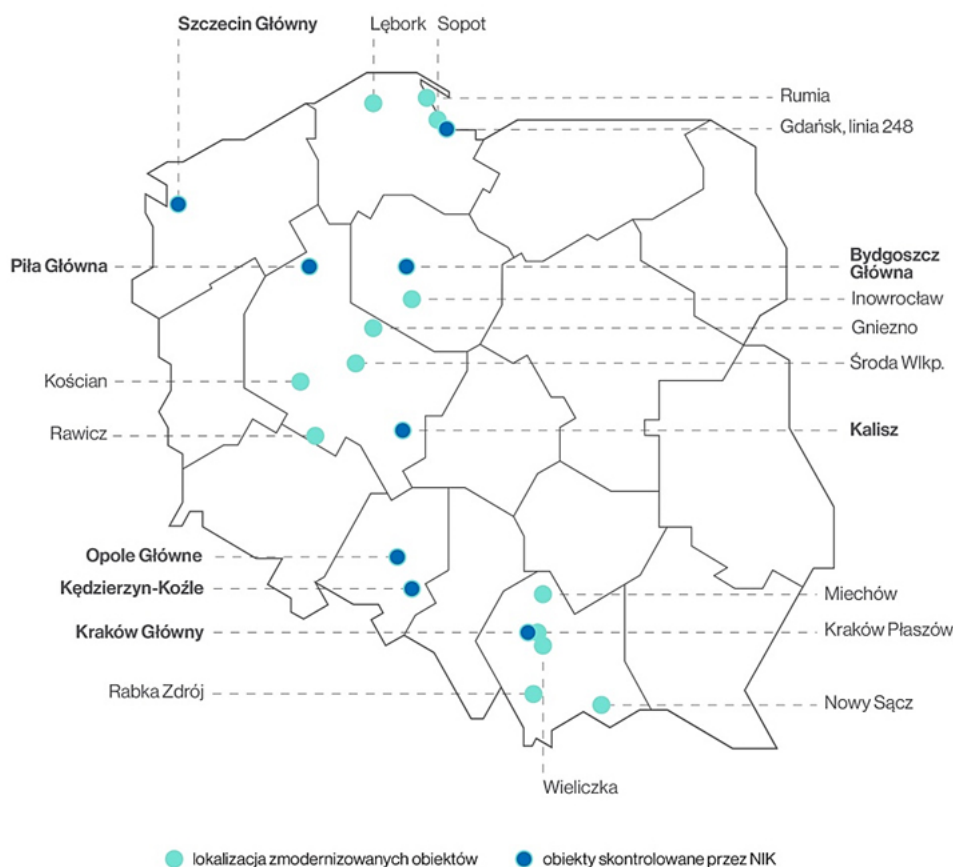
Rodzaj utrudnień wskazanych w trakcie kontroli NIK:

- 61% utrudnienia związane z projektowaniem,
- 23% utrudnienia związane z organizacją lub eksploatacją dworca,
- 16% utrudnienia spowodowane nieprawidłowym wykonaniem robót.

Bariery w dostępie do transportu mogą istotnie przyczyniać się do wykluczenia z życia społecznego osób z niepełnosprawnością. Zawężają możliwość swobodnego przemieszczania się, podejmowania pracy, edukacji, korzystania z leczenia i rehabilitacji czy z oferty kulturalnej. Przyczyniają się także do uzależnienia tej grupy osób od pomocy innych, pełnosprawnych osób, np. członków rodziny lub pracowników instytucji wyspecjalizowanych.

W latach 2014-2017 PKP S.A. przeprowadziła modernizację 20 spośród 632 czynnych dworców kolejowych. Jej celem była poprawa jakości obsługi podróżnych, w tym także poprawa dostępności dworców dla osób z niepełnosprawnością. Kontrolą NIK objęto cztery duże dworce (Bydgoszcz Główna, Kraków Główny, Opole Główne, Szczecin Główny) oraz trzy mniejsze (Kalisz, Kędzierzyn-Koźle, Piła Główna). Skontrolowano także dostępność peronów na linii kolejowej nr 248 Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa oraz peronów przy dwóch skontrolowanych dworcach: Kraków Główny oraz Szczecin Główny.

Lokalizacja dworców kolejowych zmodernizowanych w latach 2014-2017, w tym obiektów skontrolowanych przez NIK



Opis grafiki

Lokalizacja dworców kolejowych zmodernizowanych w latach 2014-2017, w tym obiektów skontrolowanych przez NIK.

Zmodernizowane obiekty skontrolowane przez NIK:

- Bydgoszcz Główna
- Gdańsk, linia 248
- Kalisz
- Kędzierzyn-Koźle
- Kraków Główny
- Opole Główny
- Piła Główna
- Szczecin Główny
- Pozostałe zmodernizowane obiekty:
- Gniezno
- Inowrocław
- Lębork
- Kościan
- Kraków Płaszów
- Miechów
- Nowy Sącz
- Rabka Zdrój
- Rawicz
- Rumia
- Sopot
- Środa Wielkopolska

- Wieliczka

Efekt inwestycji, współfinansowanych zarówno z budżetu państwa, jak i z budżetu Unii Europejskiej, miało być stworzenie odpowiednio skonstruowanej, oznaczonej i wyposażonej drogi wolnej od przeszkód, umożliwiającej osobie z niepełnosprawnością niezakłócone przemieszczenie się przez teren dworca i peronu do pociągu.

Kontrola NIK objęła trzy istotne aspekty dostępności dworców kolejowych i peronów dla osób z niepełnosprawnością:

- dostępność dla osób z deficytem wzroku,
- dostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową,
- dostępność dla osób z deficytem słuchu.

Zidentyfikowane utrudnienia w większości stanowiły bariery dla osób z deficytem wzroku, obejmując 55% stwierdzonych przeszkód. Utrudnienia dla osób z ograniczeniami ruchowymi stanowiły 39% stwierdzonych przeszkód. Natomiast 6% przypadków dotyczyło utrudnień dla osób z deficytem słuchu.

Stwierdzone utrudnienia w podziale na poszczególne rodzaje ograniczeń



Źródło: dane z kontroli NIK

Opis grafiki

Stwierdzone utrudnienia w podziale na poszczególne rodzaje ograniczeń, w podziale na rodzaj ograniczeń:

- **44%** utrudnienia dostępu dla osób z **ograniczeniami ruchowymi**
- **41%** utrudnienia dla osób z **deficytem wzroku**
- **10%** utrudnienia organizacyjne, **nie związane z modernizacją obiektów**
- **5%** utrudnienia dostępu dla osób z **deficytem słuchu**

Źródło: dane z kontroli NIK

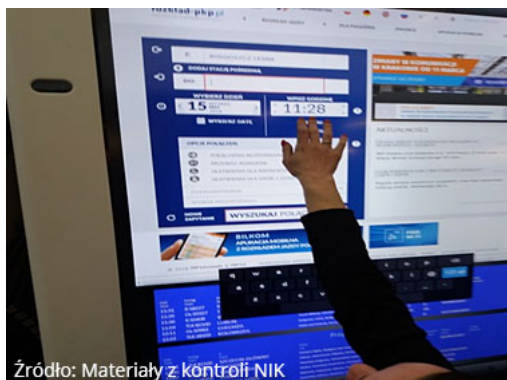
Problemy z dostępnością dla osób z deficytem wzroku



Źródło: Materiały z kontroli NIK

Problemy w dostępności obiektów dla osób z deficytem wzroku kontrolerzy NIK wykryli na 6 z 7 skontrolowanych dworców. Ograniczenia dostępności dworców dla tych osób związane były z: brakiem lub usterkami tras wolnych od przeszkód (w tym ścieżek dotykowych dla osób niewidomych), niewyposażeniem wind w system informacji głosowej, słabą słyszalnością komunikatów głosowych. Inne tego typu problemy to brak informacji pismem Braille'a o sposobie wzywania pomocy w windzie, a także brak wyposażenia toalet dla osób z niepełnosprawnością w oznaczenia pismem Braille'a.

Problemy z dostępnością dla osób z niepełnosprawnością ruchową



Źródło: Materiały z kontroli NIK

Utrudnienia w dostępności obiektów dla osób z niepełnosprawnością ruchową stwierdzono również na 6 dworcach. Najczęstsze problemy dotyczyły braku lub niedokładnego oznakowania tras dojścia do poszczególnych stref dworca kolejowego oraz niewyposażenia schodów w obustronne podwójne poręcze oraz żółte pasy ostrzegawcze. Częstym problemem było umieszczanie tablic informacyjnych oraz urządzeń, takich jak automaty biletowe i infomaty, zbyt wysoko. Utrudniało to ich wykorzystanie przez osoby poruszające się na wózku inwalidzkim, dzieci albo osoby niskiego wzrostu.

Problemy z dostępnością dla osób z deficytem słuchu

Utrudnienia związane z dostępnością badanych obiektów dla osób z deficytem słuchu były spowodowane brakiem zainstalowania, oznakowania albo poprawnego działania pętli indukcyjnych. Przypadki takie stwierdzono na 4 dworcach kolejowych.

Dobre praktyki

Najistotniejsze dobre praktyki



Opis grafiki

Najistotniejsze dobre praktyki:

- tłumacz języka migowego online w punkcie obsługi klienta
- poczekalnia dla osób z dziećmi
- wyznaczone miejsca oczekiwania osoby z niepełnosprawnością na asystę pracownika dworca
- tablice tyflograficzne z oznaczeniami kolorystycznymi i informacją głosową
- pomieszczenie dla chorego oczekującego na przyjazd Pogotowia Ratunkowego
- kolumny systemu przywoławczo-alarmowego udostępnione poprzez ścieżki dotykowe oraz wyposażone w urządzenie wzmacniające słuch

Stwierdzone dobre praktyki obejmowały takie elementy, jak: zapewnienie usługi tłumacza języka migowego online w punktach obsługi klienta, wyznaczenie dla osób z niepełnosprawnością miejsca oczekiwania na obsługę dworca, zapewnienie pomieszczenia, w którym osoba z nagle pogorszonym stanem zdrowia oczekuje na przyjazd Pogotowia Ratunkowego. Było to także udostępnienie dróg dojazdowych do wszystkich peronów dla pojazdów służb ratunkowych, wydzielenie miejsca oczekiwania dla osób z dziećmi, wyposażenie kolumn systemu przywoławczo-alarmowego w urządzenie wzmacniające słuch oraz wyznaczenie ścieżek dotykowych prowadzących do tych urządzeń.

W celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym lepszych warunków korzystania z publicznego transportu zbiorowego, należałoby - zdaniem NIK - wprowadzić obowiązek stosowania zasad uniwersalnego projektowania obiektów budowlanych o użyteczności publicznej. Taki obowiązek byłby też wypełnieniem ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

Dworzec Bydgoszcz Główna



Głównym celem inwestycji pn. „Budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Bydgoszczy” była poprawa atrakcyjności budynku dworca i jego otoczenia. Celem była także likwidacja barier dla osób z niepełnosprawnością. Inwestycję realizowano w latach 2014-2015, a jej wartość wyniosła 192,0 mln zł.

Wyniki kontroli wykazały, że realizacja inwestycji przyczyniła się do poprawy jakości obsługi pasażerów, w tym również osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się. Kontrola zidentyfikowała jednak szereg problemów, mających wpływ na dostępność dworca Bydgoszcz Główna dla osób z niepełnosprawnością.

Nieodpowiednio wykonano miejsca parkingowe przeznaczone dla uprawnionych osób z niepełnosprawnością. Automaty do sprzedaży biletów i infomaty nie były przystosowane dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Osobom z ograniczeniami ruchowymi nie zapewniano dostępu do tarasu widokowego w głównym budynku. Nieprawidłowo działały tzw. pętle indukcyjne. Urządzenia te umożliwiają poprawę słyszalności komunikatów głosowych u osób słabosłyszących, posługujących się aparatami słuchowymi. Zwrócono również uwagę na zastosowanie elementów małej architektury w kolorach, które nie kontrastowały z tłem, a także na brak zastosowania na schodach (na krawędzi pierwszego stopnia w górę i pierwszego stopnia schodów w dół) żółtych pasów ostrzegawczych.

Dworzec Kraków Główny



Zakres rzeczowy inwestycji pn. „Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym” przewidywał poprawę warunków obsługi podróżnych, poprawę ich bezpieczeństwa, a także zwiększenie dostępności budynku dworca dla osób z niepełnosprawnością. Inwestycja była realizowana w latach 2010-2014, zaś jej wartość wyniosła 127,3 mln zł.

Realizacja inwestycji przyczyniła się do poprawy jakości obsługi pasażerów, w tym również osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się. Kontrola zidentyfikowała także

szereg problemów mających wpływ na dostępność dworca dla osób z niepełnosprawnością.

I tak na przykład, komunikaty przekazywane przez system informacji głosowej w kabinach dźwigów osobowych były słabo słyszalne. Z kolei w windach brak było informacji pismem Braille'a o sposobie wzywania pomocy. Zidentyfikowano także liczne uchybienia w przebiegu ścieżek prowadzących, niezbędnych dla osób niewidomych. Na planach stacji oraz przy oznaczaniu kierunków dojść brakowało spójnych, jednolitych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji pasażerskich, adresowanych do osób z niepełnosprawnością. Stwarzało to ryzyko dezorientacji pasażerów korzystających z dworca.

Dworzec Opole Główne



Modernizacja dworca kolejowego Opole Główne, obejmowała m.in. zwiększenie dostępności budynku dla osób z niepełnosprawnością. Inwestycja ta była realizowana w latach 2012-2014, zaś jej wartość wyniosła 18,5 mln zł.

Wyniki kontroli NIK wykazały, że realizacja inwestycji przyczyniła się do poprawy jakości obsługi pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się.

Uchybienia mające wpływ na dostępność dworca dla osób niepełnosprawnych dotyczyły m.in. ścieżek prowadzących, w których stwierdzono liczne ubytki oraz wprowadzające w błąd wykonanie. Ponadto schody (m.in. prowadzące na perony nr 3-5 oraz w korytarzu prowadzącym do toalet) nie posiadały krawędzi kontrastujących z kolorem posadzki. Brak też było - na całej szerokości schodów - pasa rozpoznawalnego dotykiem, kontrastującego z powierzchnią posadzki. Kabin dźwigów osobowych nie posiadały systemu informacji głosowej oraz oznaczeń dotykowych dla osób niewidomych. Pomieszczenie higieniczno-sanitarne, znajdujące się na poziomie (-) 1 głównego budynku dworca z wyznaczoną ścieżką dotykową było zamknięte. Klucz do tej toalety znajdował się w pomieszczeniu obsługi, do którego prowadziły schody. Stwierdzono również, że rozkłady jazdy zostały zawieszone na wysokości utrudniającej ich odczytanie osobom słabowidzącym. W budynku dworca nie zapewniono osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich kasy biletowej z obniżonym blatem. Miejsca parkingowe dla uprawnionych osób z niepełnosprawnością były nieprawidłowo oznakowane. Na żadnym stanowisku kasowym dworca kolejowego Opole Główne nie zainstalowano pętli indukcyjnej lub innego urządzenia wzmacniającego słuch.

Dworzec Szczecin Główny



Źródło: PKP S.A.

Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową była realizowana w latach 2015-2016. Wartość inwestycji - w części dotyczącej dworca kolejowego - wyniosła 102,0 mln zł.

W ramach realizacji inwestycji zastosowano rozwiązania służące likwidacji barier architektonicznych oraz poprawie dostępności obiektów dworca i stacji Szczecin Główny dla potrzeb osób z niepełnosprawnością. Przy przebudowie dworca nie ustrzeżono się jednak uchybień. W efekcie powstały ograniczenia w dostępie i możliwości korzystania z obiektów dworca przez osoby z ograniczeniami ruchowymi oraz z deficytami wzroku i słuchu.

Kontrola wykazała, że nie zapewniono spójnych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji pasażerskich dla osób z ograniczeniami ruchowymi na temat kierunków dojść do odpowiednio przystosowanych przejść do części obiektów dworcowych. Automaty do sprzedaży biletów nie były przystosowane dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Kontrola wykazała ograniczenia w dostępności do dworcowej toalety, a także ustawianie przenośnych barier na ścieżce prowadzącej. W sposób nieprawidłowy oznakowano miejsca parkingowe dla uprawnionych osób z niepełnosprawnością. Na peronach stwierdzono przypadki wytyczenia ścieżek prowadzących dla osób niewidomych w bezpośrednim sąsiedztwie przeszkód, bez zachowania odpowiedniej skrajni poprzecznej, koniecznej do bezkolizyjnego poruszania się przy użyciu laski dla niewidomych. Pętla indukcyjna zainstalowana pod blatem okienka kasowego, przystosowanego do obsługi osób niedosłyszących nie działała.

Dworzec Piła Główna



Źródło: Materiały z kontroli NIK

Jednym z celów inwestycji pn. „Przebudowa dworca kolejowego Piła Główna” było zwiększenie dostępności budynku dworca dla osób z niepełnosprawnością. Inwestycja była realizowana w latach 2014-2015, a jej wartość wyniosła 23,0 mln zł.

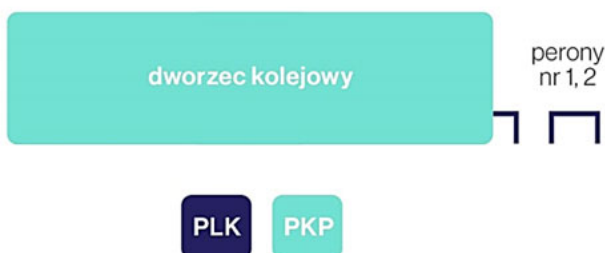
Inwestycja przyczyniła się do poprawy jakości obsługi pasażerów, w tym również osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się. Stwierdzono jednak, że wejście do

budynku dworca od strony parkingu, ze względu na znajdujące się tam dwa stopnie, było niedostępne dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim. W czterech miejscach utrudnione było wyjście z budynku dworca na perony. Wyjścia te były bowiem wyposażone w dwuskrzydłowe drzwi wahadłowe, a ich otwarcie sprawiało trudność osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim. Wejście do budynku dworca, zlokalizowane najbliżej parkingu z miejscami dla pojazdów osób z niepełnosprawnością, było zamknięte. Automaty do sprzedaży biletów, były niedostosowane do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Stwierdzono także brak części ścieżek prowadzących na perony. W istniejących występowały liczne, istotne ubytki i uszkodzenia. Brak było także właściwego oznakowania przeszkód przezroczystych. Nie działały urządzenia wzmacniające słuch.

Dworzec w Kaliszu

Realizacja inwestycji przyczyniła się do poprawy jakości obsługi podróżnych, w tym osób niepełnosprawnych. Kontrola wykazała jednak problemy mające wpływ na dostępność dworca dla osób z niepełnosprawnościami. I tak, na przykład nie zapewniono spójnych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji pasażerskich na planach dworca z wypukłą grafiką dla niewidomych. Rzeczywisty układ ścieżek prowadzących nie odpowiadał układowi wskazanemu na planach, a wśród informacji zawartych na planach brak było oznaczenia miejsca toalety dla osób z niepełnosprawnością. Rozkłady jazdy i informacje skierowane do pasażerów zawieszono na wysokości uniemożliwiającej ich odczytanie osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim. Oznaczenia dróg ewakuacyjnych w budynku dworca rozmieszczono w sposób niegwarantujący ich pełnej widoczności dla osób niedowidzących oraz osób poruszających się na wózku inwalidzkim.

Obiekty obsługi podróżnych związane z dworcem Kalisz



Źródło: materiały z kontroli NIK

Opis grafiki

Obiekty obsługi podróżnych związane z dworcem Kalisz:

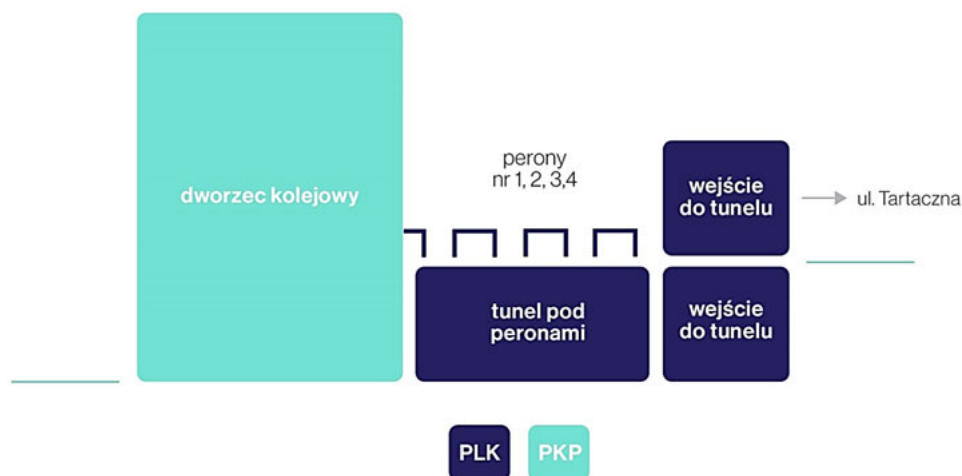
- Dworzec kolejowy (w gestii PKP)
- Perony nr 1, 2 (w gestii PLK)

Źródło: materiały z kontroli NIK

Dworzec w Kędzierzynie-Koźlu

Przebudowa dworca kolejowego Kędzierzyn-Koźle wraz z modernizacją placu przydworcowego kosztowała 14,5 mln zł. Inwestycja była realizowana w latach 2014-2015.

Obiekty obsługi podróżnych związane z dworcem Kędzierzyn-Koźle



Źródło: materiały z kontroli NIK

Opis grafiki

Obiekty obsługi podróżnych związane z dworcem Kędzierzyn-Koźle:

- W gestii PKP
- Dworzec kolejowy
- W gestii PLK
- Perony nr 1, 2, 3, 4
- Tunel pod peronami
- Wejścia do tunelu (w tym w kierunku ul. Tartacznej)

Źródło: materiały z kontroli NIK

Wyniki kontroli wskazują, że polepszeniu uległa dostępność dworca dla pasażerów z niepełnosprawnością. Kontrola wykazała jednak, że dworzec nie był wyposażony w urządzenia zapewniające informację głosową. Nie wykonano także ścieżek prowadzących z budynku dworca kolejowego do miejsca parkingowego dla osób z niepełnosprawnością, a także do przystanku komunikacji miejskiej oraz ogólnodostępnego parkingu. Na części schodów brakowało obustronnych poręczy. Stwierdzono także brak wizualnego oznakowania tras dojścia do poszczególnych stref terenu dworca kolejowego, takich jak postój taksówek, ogólnodostępny parking, czy miejsca postojowe dla pojazdów przewożących uprawnione osoby z niepełnosprawnością. Wyznaczono tylko jedno miejsce parkingowe dla uprawnionej osoby z niepełnosprawnością.