



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Badanie dostępności przebudowywanego dworca PKP Olsztyn Główny

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Badanie zostało zrealizowane w latach 2021-2022 przez zespół Warmińsko-Mazurskiego Sejmiku Osób Niepełnosprawnych w składzie:

- Sebastian Grochowski,
- Radosław Juszczyk,
- Piotr Miś,

przy wsparciu Tomasza Przybysza-Przybyszewskiego z Polskiego Forum Osób z Niepełnosprawnościami (mentora w ramach projektu), a także ekspertów: Ilony Radziwon-Kamińskiej (ekspertki ds. prawnych) i Krzysztofa Kotyniewicza (eksperta ds. dostępności).

Działanie odbyło się w ramach projektu „Strażnicy dostępności”, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego, realizowanego przez Polski Związek Głuchych w partnerstwie z Polskim Forum Osób z Niepełnosprawnościami.

**

Warmińsko-Mazurski Sejmik Osób Niepełnosprawnych istnieje od 1993 roku. Jest związkiem stowarzyszeń zarejestrowanym i działającym na podstawie przepisów ustawy Prawo o stowarzyszeniach. Od 2005 roku jest również organizacją pożytku publicznego.

W skład Sejmiku mogą wchodzić organizacje pozarządowe o osobowości prawnej, statutowo zajmujące się problematyką osób z niepełnosprawnościami.

Sejmik jest organizacją:

- autonomiczną, niezależną od organów administracji państwowej, organów samorządowych oraz organizacji politycznych,
- apolityczną i neutralną światopoglądowo,
- dobrowolną i otwartą dla wszystkich stowarzyszeń i fundacji działających na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, zajmujących się problematyką osób z niepełnosprawnościami.

Udział w Sejmiku pozostawia członkom pełną autonomię działania i stowarzyszenia się z innymi krajowymi, zagranicznymi i międzynarodowymi organizacjami.

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Wprowadzenie

Opis problemu

Dworzec kolejowy PKP Olsztyn Główny jest jednym z najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w mieście, to jedna z jego wizytówek. Niestety, stan obiektu od lat budzi wiele emocji wśród mieszkańców Olsztyna i odwiedzających region turystów.

Pierwszy budynek dworca powstał w 1872 roku. 30 lat później wydrążono tunel pod torami i peronami. Budynek spłonął podczas walk w 1945 roku, odbudowano go po trzech latach, jednak już w zmienionej formie. Pod koniec lat 60. stwierdzono, że nie spełnia ówczesnych wymogów. Budynek rozebrano, a w 1971 roku oddano do użytku jego nową wersję. Przez lata podróżni korzystali więc z elementów stacji (budynek dworca, perony, przejście podziemne itd.), pochodzących z różnych epok, będących mieszanką stylów architektonicznych.

Niestety, po 50 latach od budowy dworzec Olsztyn Główny już tylko straszył swym wyglądem, był brudny i zaniedbany. Nie spełniał też wymogów dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Podjęto decyzję o zburzeniu starego dworca i budowie nowego. Po wielu latach, w połowie 2022 r. rozpoczęto prace.

Budowa nowego dworca to tak naprawdę dwie inwestycje, realizowane przez dwie spółki. PKP S.A. w listopadzie 2021 r. rozstrzygnęło przetarg na wykonanie nowego budynku dworca wraz z przyległym do niego peronem 1, natomiast PKP PLK dwa miesiące wcześniej wybrało wykonawcę przebudowy peronów, torów i przejścia podziemnego, które prowadzić będzie także na osiedle Zatorze.

Opis stanu prawnego

Dostępność dworców kolejowych dla osób ze szczególnymi potrzebami nie jest nowym tematem. Potwierdzają to zapisy Programu rządowego Dostępność Plus 2018-2025, w których czytamy, że: „Warunki świadczenia usług transportu kolejowego zostały już kilka lat temu określone przez Komisję Europejską w postaci rozporządzenia (TSI PRM) nr 1300/2014/EU. Rozporządzenie stanowi jak musi wyglądać infrastruktura i tabor kolejowy w krajach Unii Europejskiej pod kątem zapewnienia ich dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności. Rozporządzenie weszło w życie od 1 stycznia 2015 roku i ma zastosowanie dla nowego taboru i nowo powstającej infrastruktury” (s. 31).

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Autorzy poradnika „Projektowanie uniwersalne w transporcie jest na +”, wykonanego na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych precyzują, że: „W transporcie kolejowym infrastruktura i tabor kolejowy mają ściśle określone wymogi dostępności – Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności odnoszące się do dostępności systemu kolei Unii Europejskiej dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (kolejno: decyzja 2008/164/WE, decyzja 2010/48/WE, decyzja 2012/464/UE uchylona aktualnie obowiązującym rozporządzeniem 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się) – (...) zwane TSI PRM” (s. 21).

Także zdaniem doradcy dostępnościowego to właśnie rozporządzenie zwane TSI PRM jest kluczowe przy ocenie dostępności nowej infrastruktury kolejowej, a do takiej należy gruntownie remontowany – a w zasadzie burzony i stawiany od nowa – dworzec PKP Olsztyn Główny.

Jednocześnie jednak Ilona Radziwon-Kamińska, ekspertka ds. prawnych projektu „Strażnicy dostępności”, określiła jako „bardzo wysoki” sam stopień trudności monitoringu, prowadzonego przez zespół Warmińsko-Mazurskiego Sejmiku Osób Niepełnosprawnych. Przede wszystkim, „remont dworca PKP Olsztyn Główny a remont stacji PKP Olsztyn Główny to dwa odrębne zagadnienia. Związane jest to z różnym przedmiotem umowy, różnymi wykonawcami, różnymi procedurami zamówień publicznych”. Trudność stanowi m.in. odnalezienie dokumentów z procedury zamówień publicznych, a dokładniej opisu przedmiotu zamówienia oraz Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla powyższych przedsięwzięć.

Jak podkreśliła ekspertka ds. prawnych: „W tych dokumentach powinny być uwzględnione kwestie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami”. Zdobyć tych dokumentów wymagać jednak może zwrócenia się o udzielenie informacji publicznej do PKP S.A., a w przypadku braku odpowiedzi – do Ministerstwa Infrastruktury. Wiąże się z tym jednak ryzyko: „Z uwagi na to, że PKP S.A. jest spółką, to to przedsiębiorstwo obowiązują nieco inne zasady, niż ustanowione w stosunku do organów administracji publicznej w zakresie udzielania informacji publicznej – podkreśliła ekspertka. – Mowa tu chociażby o tajemnicy przedsiębiorstwa. Spółka może nie udzielić informacji także z uwagi na ochronę informacji niejawnych”.

Opis stanu faktycznego

Trudno brać pod uwagę stan faktyczny dostępności dworca Olsztyn Główny, ponieważ obiekt z lat 70., wraz z innymi elementami z poprzednich epok, nie był przyjazny osobom z niepełnosprawnościami. Wynik audytu dostępności architektonicznej większości dworców z

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

tamtych lat byłyby pewnie podobnie nieciekawy. Inaczej powinno być w przypadku stacji zmodernizowanych, a zwłaszcza tych, które praktycznie postawiono na nowo. Niestety, także i tu nie zawsze jest różowo.

Pewien pogląd na sprawę daje raport NIK z 2018 roku pn. „Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się”. W raporcie pokontrolnym czytamy, że „NIK sprawdziła, czy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności poruszania się zapewniono dostęp do kolejowych obiektów obsługi podróżnych (dworców oraz peronów), które zostały zmodernizowane w ostatnich latach. Celem tych modernizacji było w szczególności zapewnienie dostępności tych obiektów dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji” (s. 6).

Wyniki nie są zachwycające.

„Przeprowadzone w latach 2014–2017 modernizacje skontrolowanych obiektów kolejowych (dworców i peronów) nie zapewniły osobom z niepełnosprawnością – na równych zasadach z innymi pasażerami – dostępu do przewozów kolejowych. We wszystkich badanych przypadkach, w wyniku modernizacji, nastąpiła jednak wyraźna poprawa dostępności tych obiektów, w szczególności dla osób z ograniczeniami ruchowymi oraz z deficytem słuchu. W żadnym ze skontrolowanych obiektów stwierdzone przeszkody nie wykluczały możliwości korzystania z transportu kolejowego przez osoby z niepełnosprawnością. Niektóre z utrudnień powodowały jednak konieczność wsparcia ze strony osób towarzyszących albo asysty personelu dworca” (s. 7).

Zdarzało się, że błędy popełniano jeszcze zanim rozpoczęto prace budowlane: „Stwierdzono (...) przeszkody w dostępności badanych obiektów, które powstały na etapie przygotowania inwestycji. Najczęściej utrudnienia te dotyczyły braku lub błędów w budowie ścieżek dotykowych dla osób niewidomych i słabowidzących, a także braków w wizualnym oznakowaniu tras dojścia do miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnością. Wskazane wyżej rodzaje utrudnień wystąpiły na sześciu spośród siedmiu skontrolowanych dworców” (s. 7). Okazuje się więc, że warto pilnować dostępności inwestycji już na etapie planów architektonicznych.

Opis badania

Założenia badania

Planowany monitoring miał na celu weryfikację stosowania zasad projektowania uniwersalnego (zgodnie z ww. rozporządzeniem TSI PRM) w przypadku dwóch inwestycji w obrębie dworca PKP Olsztyn Główny: budowy nowego budynku dworca oraz przebudowy peronów i przejścia podziemnego. Zespół projektowy zdecydował się na weryfikację na samym początku inwestycji – póki jeszcze jest na to czas i możliwe są ewentualne poprawki i uzupełnienia.

Wyniki badania

Członkowie zespołu projektowego skupili się więc na próbie odnalezienia w internecie planów architektonicznych obu inwestycji. W momencie „poszukiwań” wiadomo było, że PKP S.A. w listopadzie 2021 r. rozstrzygnęło przetarg na wykonanie nowego budynku dworca wraz z przyległym do niego peronem 1, natomiast PKP PLK dwa miesiące wcześniej wybrało wykonawcę przebudowy peronów, torów i przejścia podziemnego, które prowadzić będzie także na osiedle Zatorze.

O ile dość szybko na stronie Platformy Zakupowej PKP PLK udało się znaleźć pełną dokumentację projektową przejścia podziemnego, to niemożliwe okazało się odnalezienie dokumentacji projektowej samego budynku dworca. Przedstawiciele Warmińsko-Mazurskiego Sejmiku Osób Niepełnosprawnych zwrócili się więc do PKP S.A. drogą mailową z pytaniem o plany dotyczące dostępności nowego budynku dworca Olsztyn Główny. W odpowiedzi przyszła następująca wiadomość:

„W odpowiedzi na Pańskie zapytanie, dotyczące dostępności nowego budynku dworca kolejowego Olsztyn Główny dla osób ze szczególnymi potrzebami, uprzejmie informuję, że na etapie opracowania koncepcji dla tej inwestycji przeprowadzone zostały konsultacje społeczne w postaci warsztatów kreatywnych. Warsztaty kreatywne to pierwszy etap konsultacji społecznych, realizowany jeszcze przed przystąpieniem do prac projektowych. Na spotkania zapraszani są przedstawiciele lokalnych społeczności, organizacji pozarządowych, grupy interesariuszy oraz władze samorządowe. PKP S.A. jest wówczas reprezentowana m.in. przez osoby bezpośrednio odpowiedzialne za projektowanie i realizację inwestycji. Warsztaty prowadzone są w taki sposób, aby uczestnicy mogli swobodnie przedstawić swoje oczekiwania i uwagi dotyczące planowanych modernizacji w celu optymalnego dostosowania dworców do potrzeb wszystkich grup pasażerów oraz lokalnych społeczności. Takie warsztaty, dotyczące identyfikacji potrzeb w ramach inwestycji Olsztyn Główny odbyły się w

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

grudniu 2016 roku, a w spotkaniu udział wzięło niemal 40 uczestników. Następnie opracowana została dokumentacja projektowa, uwzględniająca wszystkie wymogi i zgodna z zasadami projektowania uniwersalnego. Po zakończeniu robót budowlanych dla inwestycji niezbędne jest uzyskanie deklaracji zgodności, dotyczącej dostępności obiektu”.

To oczywiście krzepiące słowa, jednak przedstawiciele Warmińsko-Mazurskiego Sejmiku Osób Niepełnosprawnych wysłali pismo ws. udostępnienia dokumentacji projektowej, by móc sprawdzić, czy faktycznie zastosowano zasady projektowania uniwersalnego. W odpowiedzi, spółka PKP S.A. przesłała link do pełnej dokumentacji projektowej obu inwestycji, dodając w piśmie: „Jednocześnie informuję, że opracowana dokumentacja projektowa uwzględnia wszelkie wymogi i jest zgodna z zasadami projektowania uniwersalnego, tak aby zapewnić pełną dostępność obiektu dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami”.

Rzeczywiście, na pierwszy rzut oka można było odnieść wrażenie, że dokumentacja projektowa zapewnia dostępność dworca, peronów i przejścia podziemnego dla osób z niepełnosprawnościami. Jednak przedstawiciele Warmińsko-Mazurskiego Sejmiku Osób Niepełnosprawnych zdecydował się skorzystać ze wsparcia eksperta, tj. doradcy dostępnościowego, który w pełni profesjonalnie oceniłby zgodność projektów z rozporządzeniem TSI PRM.

W wyniku zapytania ofertowego do wsparcia w tym zakresie zgłosił się Piotr Czarnota, jedyny w Polsce ekspert Europejskiego Forum Osób Niepełnosprawnych ds. Transportu, zawodowo przez wiele lat związany z PKP Intercity, gdzie nadzorował proces organizacji przejazdów osób z niepełnosprawnościami oraz podejmował działania mające na celu poprawę jego jakości. Przeanalizował dokumentację projektową i zaprezentował „Analizę dostępności zadania inwestycyjnego pn. „Budowa dworca Olsztyn Główny wraz z modernizacją układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej w ramach projektu pn. Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo-Olsztyn”. Swoją ekspertyzę oparł na:

1. Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dn. 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
2. publikacji „Wytyczne architektoniczne dla infrastruktury pasażerskiej Ipi-1”, PKP PLK, Warszawa 2020,
3. „Ekspertyzie w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania”, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2017,

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

4. publikacji „Biała księga. Niepełnosprawni a transport kolejowy – aktualny stan dostępności kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się”, Railway Business Forum, Warszawa 2015.

Opracowanie podzielił na kilka obszarów:

- perony,
- przejście podziemne,
- budynek dworca,
- budynek tymczasowy dworca,
- nowy układ drogowy.

PERONY

„W wyniku prac modernizacyjnych zostaną podniesione wysokości peronów. Obecnie wysokości peronów są zróżnicowane. Podjęcie kroków ku ujednoczeniu wysokości jest zgodne z standardami zawartymi w TSI PRM. Niemniej TSI PRM dopuszcza dwie wysokości peronów, tj. 550 mm oraz 760 mm. Z punktu widzenia osób o ograniczonej możliwości poruszania się wysokość 760 mm jest lepsza z uwagi na pokonanie mniejszej różnicy poziomów pomiędzy peronem a progiem wejścia do pociągu.

1. Projektant na stacji Olsztyn Główny zaprojektował wysokość krawędzi peronów na wysokości 760 mm. Perony zostaną wyposażone w system oznakowania dotykowego i wizualnego w poziomie nawierzchni, a także na elementach małej architektury oraz pochwytywów od schodów.
2. Z uwagi na fakt, iż wiaty na peronach 2, 3 oraz 4 wraz z balustradami schodów z przejścia są wpisane do rejestru zabytków, co za tym idzie nie spełniają obowiązujących przepisów dotyczących dostępności zawartych w TSI PRM. Schody stałe mają być wyposażone w podwójne poręcze na wysokości 0,75 m oraz 0,9 m z oznakowaniem w alfabecie Braille’a na początku i końcu poręczy”.

PRZEJŚCIE PODZIEMNE

„Ważnym elementem przebudowy jest budowa przejścia podziemnego dla pieszych wraz z infrastrukturą. Przejście podziemne zaczyna się od strony placu Konstytucji 3 Maja, przechodzi pod peronami i kończy się po drugiej stronie stacji od strony ul. Zientary-Malewskiej w dzielnicy Zatorze. Dzięki temu powstaje przejście łączące dwie strefy miasta, do tej pory podzielone i nawzajem niedostępne.

3. Inwestor przewidział budowę wind o wymiarach 150x210 cm, co ciekawe, z dokumentacji projektowej wynika, iż wymiary wind z budynku dworca do przejścia

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

podziemnego będą wynosić 210x150 cm, najprawdopodobniej jest to omyłka, jednak należy doprecyzować, czy windy będą posiadały identyczne wymiary.

4. Ważnym podkreśleniem jest fakt, iż inwestor w dokumentach projektowych używa terminu „winda”, co z perspektywy osób o ograniczonej sprawności daje pewność, iż nie zostaną zamontowane „platformy przyschodowe” lub „podnośniki pionowe”. Niemniej jednak ważne jest, aby montowane windy były o jednakowych parametrach oraz zapewniały odpowiednie wymiary.
5. Dodatkowo inwestor w przesłanych dokumentach zwraca uwagę, iż przejście zostanie dostosowane dla osób o ograniczonej sprawności poruszania się, a także dla osób z dysfunkcją wzroku. Rozumie przez to zamontowanie systemów oznakowania dotykowego w poziomie posadzki, a także na elementach takich, jak pochwytory oraz przyciski wind (ważne jest, aby wymóc na inwestorze konieczność zapewnienia głosowej informacji w windzie).
6. Brak w dokumentacji informacji, czy przy wejściu od ul. Zientary-Malewskiej będzie się znajdować mapa multisensoryczna”.

BUDYNEK DWORCA

„Budynek do obsługi podróżnych w dokumentacji jest jednym z elementów stacji kolejowej Olsztyn Główny i jest ściśle powiązany z przejściem podziemnym. Z dokumentacji projektowej wynika, iż z budynku do przejścia będzie można dostać się za pomocą windy, schodami ruchomymi oraz schodami.

7. Niemniej z projektu nie wynika, czy jedna z 3 wind na dworcu będzie dawała możliwość dostania się na kondygnację 2. Ważne jest doprecyzowanie tej informacji, ponieważ kondygnacja 2 dworca będzie przeznaczona dla pomieszczeń biurowych, co może mieć znaczenie przy ewentualnym zatrudnianiu osób z niepełnosprawnością. W budynku jest przewidziane miejsce do ulokowania toalet, niemniej nie ma w nim mowy, czy toalety służbowe również będą miały toalety przystosowane dla osób z niepełnosprawnością.
8. Niestety, z projektu nie wynika, czy montowane windy będą posiadały informację dźwiękową.
9. Niestety, z informacji zawartych w dokumentacji nie wynika także, czy dworzec zostanie wyposażony w pętle indukcyjne (jak to ma miejsce np. na dworcu w Bydgoszczy), czy tylko kasy zostaną w nie wyposażone”.

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

BUDYNEK TYMCZASOWY DWORCA

10. „Z informacji zawartych w dokumentacji wynika, że projektowany budynek tymczasowy nie gwarantuje obsługi pasażerów z niepełnosprawnością. Budynek ma powstać z gotowych elementów, w których znajdzie się również toaleta, niestety brak jest informacji, czy znajdzie się w budynku tymczasowym toaleta przystosowana dla tej grupy pasażerów”.

NOWY UKŁAD DROGOWY

11. „Projektowany układ drogowy przy tymczasowym budynku do obsługi podróżnych nie zapewnia miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością. Docelowo takie miejsca przewiduje się dopiero na przebudowanym parkingu, niestety nie podano ich liczby. Te informacje należy uszczegółowić i dopilnować, aby ich liczba była zgodna z Ustawą prawo o ruchu drogowym”.

Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Wnioski i rekomendacje

Z badania wynika, że projektanci nowego budynku dworca PKP Olsztyn Główny, wraz z peronami i przejściem podziemnym, generalnie uwzględnili zasady projektowania uniwersalnego, powinni jednak zwrócić uwagę na kilka elementów, które pozwolą zapewnić pełną dostępność dla osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami. Wymienić należy przede wszystkim dostępność pomieszczeń biurowych, co pozwoli na zatrudnianie osób z niepełnosprawnościami, a także dostępność tymczasowego budynku dworca, powstałego na czas budowy.

Rekomendacje obejmują więc następujące obszary:

- Należy zapewnić nie tylko pełną dostępność przestrzeni służącej obsłudze podróżnych, ale także przestrzeni biurowej i zaplecza. Pozwoli to bez przeszkód zatrudniać na dworcu osoby z niepełnosprawnościami.
- Powstały na czas budowy nowego dworca budynek tymczasowy także powinien być dostępny dla osób z niepełnosprawnościami. Dotyczy to w szczególności poczekalni oraz toalety, a także zapewnienia miejsc parkingowych przed budynkiem. Budowa dla wszystkich pasażerów będzie czasem wyrzeczeń, nie może jednak oznaczać wykluczania osób z niepełnosprawnościami.
- Należy podkreślić, że używany w dokumentach projektowych termin „winda” oznacza dźwig osobowy, a nie podnośnik pionowy. Słusznie, ponieważ są to urządzenia o zupełnie innej specyfice i różnym przeznaczeniu. Windy muszą być jednak także udźwiękowione (tj. zapewniać informację głosową) oraz wyposażone w oznaczenia w alfabecie Braille'a.
- Warto zadbać o wyposażenie dworca (nie tylko samych kas) w pętle indukcyjne dla osób słabosłyszących, korzystających z aparatów słuchowych.
- Warto też raz jeszcze pochylić się nad dostępnością elementów inwestycji, wpisanych do rejestru zabytków, by także one spełniały normy rozporządzenia TSI PRM.