



Warszawa, dnia 29 grudnia 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

BR-5/R-0701/08/ Nr 7224

**Szanowny Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

W odpowiedzi na pismo z dnia 6 listopada 2008 r., znak: BPS/DSK-043-1023/08 w sprawie oświadczenia senatora Grzegorza Wojciechowskiego, złożone na 20 posiedzeniu Senatu w dniu 30 października 2008 r., dotyczące istniejących barier budowlanych dla osób niedowidzących i niewidomych w związku z tragicznym wypadkiem studenta dziennikarstwa w metrze warszawskim oraz w nawiązaniu do mojej odpowiedzi w piśmie z dnia 26 czerwca 2008 r., znak: BR-5/R-0701/08/Nr 3630, uprzejmie informuję.

Zapewne zaistniały tragiczny wypadek w metrze warszawskim implikuje smutną rzeczywistość dotyczącą istniejących barier budowlanych dla osób niedowidzących i niewidomych w przestrzeni polskich miast, w szczególności w zakresie dostępu takich osób do obiektów i środków transportu publicznego.

Według informacji Zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o. proces inwestycyjny budowy I linii metra został przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi przepisami. Projekty budowlane stacji metra były opiniowane i uzyskały uzgodnienia Państwowej Straży Pożarnej, Państwowej Inspekcji Pracy, Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

Odbiory końcowe obiektów metra odbywały się przy udziale projektanta i inwestora. Kontrolę obiektów, przed dopuszczeniem do użytkowania, przeprowadzili inspektorzy Państwowej Straży Pożarnej, Państwowej Inspekcji Pracy, Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

Decyzje o pozwoleniu na użytkowanie metra zostały wydane przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

Projektant metra przedstawiając propozycje możliwych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo poruszania się w rejonie krawędzi peronu, zastrzegł, że zastosowane elementy nie mogą stwarzać niebezpieczeństwa potknięcia ani poślizgnięcia się, zarówno w warunkach suchej posadzki, jak i mokrej, zalecając szerokie konsultacje z przedstawicielami osób niepełnosprawnych, Państwową Inspekcją Pracy i specjalistami w dziedzinie Bezpieczeństwa i Higieny Pracy.

Organizacje zrzeszające i reprezentujące osoby niepełnosprawne nie wypracowały dotychczas wspólnego stanowiska, jakie rozwiązania byłyby najlepsze z punktu widzenia różnych, czasem rozbieżnych potrzeb osób niewidomych i osób niepełnosprawnych ruchowo.

Przedstawiciele środowiska niewidomych prezentują czasem sprzeczne opinie i oceny w odniesieniu do niektórych kwestii związanych z bezpieczeństwem.

Według informacji Zarządu Metra Warszawskiego, na posiedzeniu Komisji Rady Miasta st. Warszawy ds. polityki społecznej i przeciwdziałania patologiom, które odbyło się w dniu 14 października 2008 r., dyrektor Zarządu Głównego Polskiego Związku Niewidomych i pełnomocnik rektora Uniwersytetu Warszawskiego ds. osób niepełnosprawnych, zajęli odmienne stanowiska, jaki typ peronu (wyspawy czy boczny) jest lepszy i bardziej bezpieczny dla niewidomych pasażerów metra.

Wśród osób niepełnosprawnych ruchowo występują opinie, że stosowane na chodnikach i przejściach pasy z wypukłymi guzami, w niektórych miejscach stanowią istotne utrudnienie dla osób na wózkach inwalidzkich.

Traktując odpowiedzialnie i priorytetowo kwestie bezpiecznego funkcjonowania metra, uważamy, że decyzja o wprowadzeniu nowych rozwiązań konstrukcyjnych, mających na celu ułatwienie korzystania z metra przez osoby niewidome, powinna być poprzedzona przeprowadzeniem badań i testów przez wyspecjalizowany ośrodek badawczo-naukowy, w zakresie wpływu poszczególnych rozwiązań na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników metra, w szczególności osób niepełnosprawnych ruchowo, a następnie, w oparciu o wyniki tych badań określenie szczegółowych warunków technicznych zapewnienia dostępności obiektów użyteczności publicznej i systemów transportu kolejowego dla osób niewidomych i niedowidzących.

Niezależnie od powyższego Metro Warszawskie podejmuje szereg działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa niepełnosprawnych pasażerów metra.

Już w 2005 r. Metro Warszawskie przekazało Urzędowi Miasta Stołecznego Warszawy opracowanie pod nazwą „Koncepcja modernizacji systemu urządzeń transportu pionowego na stacjach od A1 do A11 w celu poprawy obsługi osób niepełnosprawnych”.

W 2006 r. Polski Związek Niewidomych ustosunkował się do propozycji zawartych w ww. opracowaniu.

Również w 2006 r. z inicjatywy Metra Warszawskiego opracowana została koncepcja oznakowania dróg dojścia do wind stacji metra. Na podstawie tej koncepcji Zarząd Transportu Miejskiego w 2007 r. wykonał ww. oznakowanie.

Także w 2007 r. Metro Warszawskie w ramach modernizacji środków trwałych, stanowiących własność spółki wykonało modernizację wind polegającą na zastosowaniu głosowego powiadamiania o przystankach i wprowadziło w windach kasety sterujące przystosowane dla potrzeb osób niedowidzących.

Upadek niewidomego pasażera z peronu na torowisko, jaki miał miejsce na stacji „Centrum” w dniu 17 września 2008 r., był jedynym tego rodzaju tragicznym zdarzeniem w kilkunastoletniej historii metra. Zarząd Spółki sprawę tę potraktował z ogromną uwagą i troską.

Podjęto decyzję o wprowadzeniu w metrze dodatkowych sygnałów dźwiękowych, informujących o wjeździe pociągu na stację. Na monitorach ekranowych zainstalowanych w wagonach, co kilka minut wyświetlany jest apel do podróżnych o zwracanie uwagi i udzielanie pomocy niepełnosprawnym pasażerom.

Natomiast, zgodnie z „Protokołem kontroli” Najwyższej Izby Kontroli przeprowadzonej w Ministerstwie Infrastruktury w okresie od 25 września 2007 r. do 30 listopada 2007 r. związanym z problematyką dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych stwierdzono, że w projekcie „Polityki Transportowej Państwa 2007-2020” jednym z priorytetowych celów jest „Dostępność transportu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej”.

Spodziewanymi efektami powinno być, że „Z uwagi na okres przyjętych działań wynikających z niniejszego dokumentu, zakłada się osiągnięcie do 2020 r. dostosowania transportu miejskiego i aglomeracyjnego do pełnej obsługi podróżnych niepełnosprawnych we wszystkich relacjach”. Jednakże aktualnie dostosowanie występuje jednostkowo i jeszcze

w niepełnym zakresie. Realizacja projektu następuje etapowo zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi i jest wykonywana przez odpowiedzialne organizacje podległe organom samorządów terytorialnych i rządowych.

W zakresie dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich eliminowanie barier dla osób niepełnosprawnych jest wprowadzane na bieżąco tak, aby obiekty i urządzenia w pasie drogowym, przeznaczone dla uczestników ruchu zapewniały bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również osobom niepełnosprawnym np. aby na chodniku, podpory znaków drogowych i słupy oświetleniowe nie utrudniały użytkowania chodnika; aby na przejściach dla pieszych sygnalizacja świetlna była łączona z sygnalizacją dźwiękową i/lub wibracyjną, informującą osoby z dysfunkcją wzroku lub wzroku i słuchu o rodzaju nadawanych sygnałów oraz zgodnie z nakazem łącznego stosowania obu rodzajów sygnalizacji w przypadku lokalizacji przejść dla pieszych odosobnionych i w obszarze skrzyżowań oraz w pobliżu ośrodków dla osób niepełnosprawnych lub gdzie istnieje prawdopodobieństwo korzystania przez takie osoby z przejść dla pieszych; aby rampy łączące perony tramwajowe z przejściami dla pieszych w poziomie jezdni były z pasami nawierzchni z wypukłościami dla osób niewidomych; aby w każdym zespole stanowisk postojowych dla samochodów osobowych były zapewnione nie mniej niż dwa stanowiska postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych specjalnie oznakowane i usytuowane blisko wejść do budynków użyteczności publicznej itd.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ostatnich kilku latach realizowała „Program budowy chodników”. Środki finansowe na budowę chodników przydzielane były Oddziałom GDDKiA proporcjonalnie do sieci dróg krajowych przez nie zarządzanych w oparciu o wskaźniki uwzględniające natężenie ruchu panującego na tych drogach oraz wskaźniki dot. wypadków z pieszymi tzw. wskaźniki ofiarochłonności wg liczby zabitych i rannych. Program realizowany był przy współpracy jednostek samorządowych co pozwoliło na zwiększenie liczby odcinków dróg, na których wybudowano nowe lub wyremontowano istniejące ciągi piesze. Obecnie budowa lub remont chodników realizowane są w ramach programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego „Drogi zaufania”.

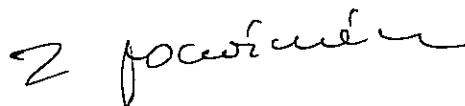
Zatem należy mieć na względzie, że proces zmian w infrastrukturze kolejowej i drogowej jest jednak długotrwały, gdyż jest związany z postępującą modernizacją istniejących obiektów budowlanych i środków transportu i stopniowo widoczne są już efekty przebudowy dworców kolejowych oraz dróg i chodników zapewniających tak pożądaną dostępność dla osób niepełnosprawnych w szczególności osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz niedowidzących i niewidomych.

Pomijając detaliczne osiągnięcia w omawianej sprawie uprzejmie informuję Pana Senatora, że Ministerstwo Infrastruktury stwierdza postępującą zwiększoną działalność organów nadzoru budowlanego, drogowego i kolejowego dążącą do wyeliminowania barier architektonicznych i technicznych zapewniających odpowiednie warunki do funkcjonowania w społeczeństwie osobom niepełnosprawnym z różnymi niepełnosprawnościami.

Ponadto Ministerstwo bierze czynny udział w konsultacjach projektu ustawy antydyskryminacyjnej – „Ustawy o wyrównywaniu szans osób z niepełnosprawnością”, opracowanej przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, która uzyskała bardzo przychylnie stanowisko Rządu wyrażone przez Pana Premiera w dniu 3 grudnia 2008 r. z okazji dnia osób niepełnosprawnych.

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych
Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
2. Biuro Ministra Infrastruktury



Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Olgierd Dziekoński
Podsekretarz Stanu