INFORMACJA PRASOWA

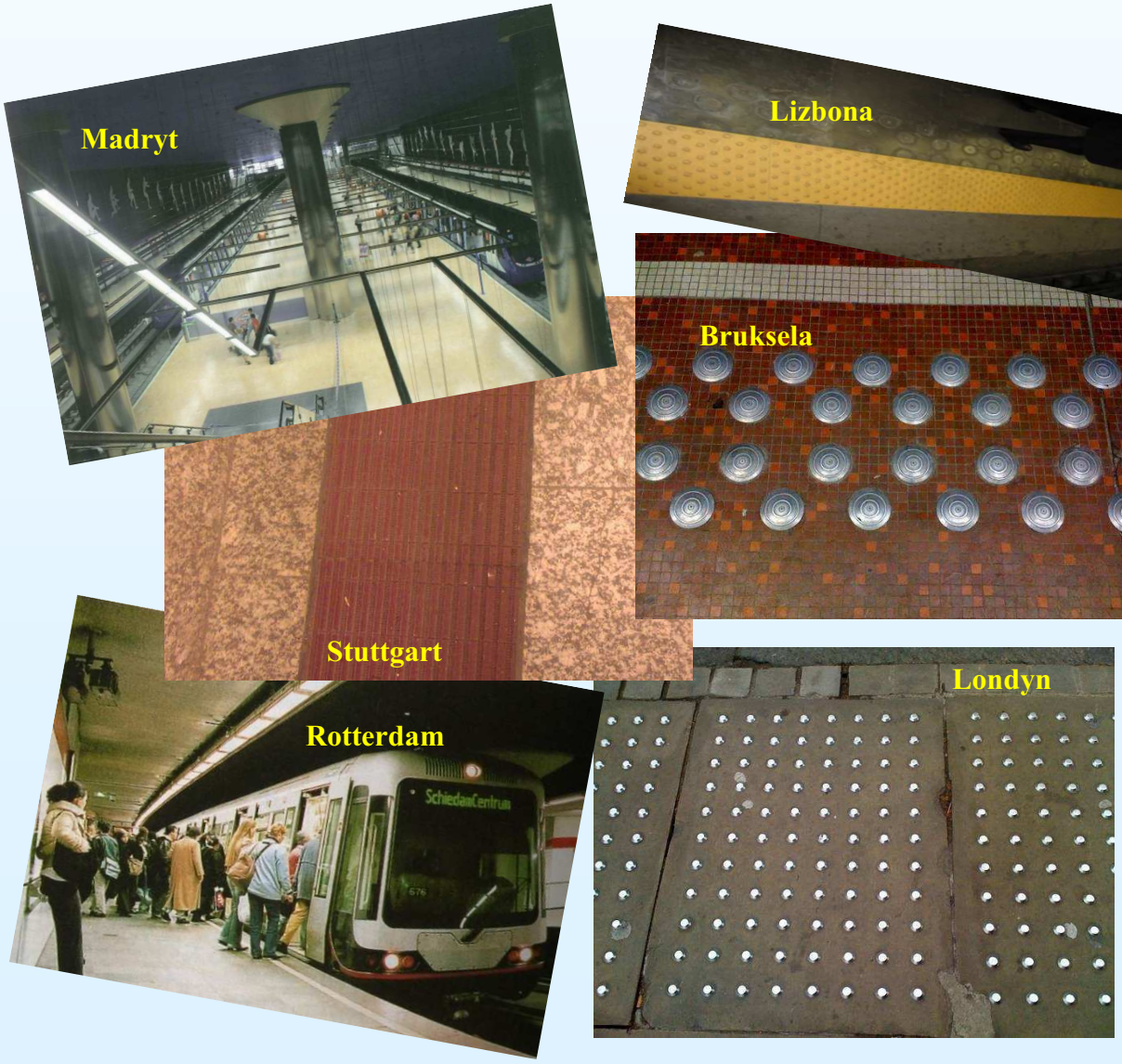
METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.

CNTK CENTRUM NAUKOWO TECHNICZNE KOLEJNICTWA

STANDARDY OZNAKOWANIA DOTYKOWEGO W PODZIEMNYCH OBIEKTACH KOMUNIKACYJNYCH

TEST OZNAKOWANIA - MAJ 2009

(METRO KABATY, METRO PLAC WILSONA, PKP DWORZEC CENTRALNY)



Przykłady rozwiązań w Europie: brak jednolitego standardu oznakowania

Kalendarium wprowadzania regulacji prawnych w zakresie dostosowania transportu publicznego do potrzeb niepełnosprawnych:

1965 – Japonia, pierwsza koncepcja ostrzegawczego oznakowania nawierzchniowego;

1989 – Francja, powstała norma oznakowania we NF P 98-351,1989;

1991 – powstała norma oznakowania w Wielkiej Brytanii;

1997 – Włochy;

1997 – Austria, powstała norma oznakowania V2102;

1999 – opublikowano standard ISO/TC173 wyznaczający ramowe parametry oznakowania;

1999 – 17 krajów europejskich podpisało wspólny dokument COST 335, który jest opisem dobrych praktyk w zakresie dostępności kolei dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych;

2000 – Niemcy, powstała norma oznakowania DIN 32984;

2004 – Szwecja, badania i opracowanie normy oznakowania dotykowego.

grudzień 2007 – Decyzja Komisji Europejskiej dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i europejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/164/WE): „*4.1.2.19 […] Granica strefy zagrożenia położona najdalej od krawędzi peronu po stronie toru, musi być oznaczona wizualnymi i dotykowymi znakami ostrzegawczymi. Oznaczenia dotykowe będą zgodne z przepisami krajowymi*".

marzec 2008 – Raport wykonany na zlecenie Agencji Wykonawczej ds. Badań Naukowych Komisji Europejskiej *„Accessible public transport. A view of Europe today – Policie, laws and guidelines"* wymienia Polskę wśród nielicznych krajów europejskich, które nie posiadają stosownych standardów i procedur w zakresie oznakowania obiektów komunikacji publicznej pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa osobom niepełnosprawnym.

styczeń 2003 – rozpoczęło działanie Metro Warszawskie Spółka z o.o.

kwiecień 2003 – wystąpienie Metra Warszawskiego Sp. z o.o. w sprawie wydania rozporządzenia dotyczącego warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać stacje metra

LUTY 2009 – Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło stanowisko dotyczące kwestii warunków technicznych dla metra oraz standardów stosowania znaków dotykowych w obiektach infrastruktury transportowej: *„W związku z sygnalizowanym przez Metro Warszawskie Sp. z o.o. problemem dotyczącym braku odpowiednich przepisów wykonawczych w zakresie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać linie metra i ich usytuowanie oraz standardów stosowania oznakowania dotykowego dla osób niepełnosprawnych w obiektach infrastruktury transportowej, a także w związku z ciążącym na Ministrze Infrastruktury obowiązku uregulowania powyższych problemów, zadecydowałem o powołaniu Zespołu do spraw warunków technicznych i usytuowania linii metra, którego zadaniem będzie opracowanie odpowiednich materiałów bazowych i przygotowanie przepisów wykonawczych".*

Fragment Raportu KE na temat stanu unormowań prawnych w kwestii zabezpieczeń dla osób niepełnosprawnych w Europie – strona 56

Table 5: Countries answers as to whether they have standards and guidelines that require accessibility of public transport for all/disabled people.[166]

Standards and guidelines for…	No	In progress	Yes
vehicles (bus, taxi, trains etc.)	Hungary, Iceland, Poland	Belgium, Cyprus, France, Slovakia	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Lithuania, Luxembourg, Malta, Norway, Portugal, Spain, Sweden, the Netherlands, UK
infrastructure (roads, sidewalks etc.)	Iceland	Belgium, Norway, Slovakia	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Lithuania, Malta, Portugal, Sweden, Spain, the Netherlands, UK
bus stops, terminals etc.	Cyprus, Hungary, Iceland, Poland	Belgium, Lithuania, Slovakia	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Malta, Norway, Portugal, Spain, Sweden, the Netherlands, UK
ticketing (how easy it is to buy a ticket)	Belgium, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Norway, Poland, Slovakia, Sweden	France, Ireland, Lithuania, Portugal	Austria, Bulgaria, Czech Republic, Spain, the Netherlands, UK
information (if the information is available for all)	Austria, Cyprus, Germany, Hungary, Iceland, Poland, Slovakia, Sweden	Belgium, France, Lithuania, Portugal	Bulgaria, Czech Republic, Estonia, Finland, France, Greece, Ireland, Spain, the Netherlands, UK
making the public transport system understandable for all	Austria, Finland, Germany, Greece, Iceland, Norway, Poland, Slovakia, Sweden	Belgium, France, Portugal	Bulgaria, Czech Republic, Ireland, Lithuania, Spain, the Netherlands, UK
"the whole journey"	Belgium, France, Germany, Greece, Iceland, Lithuania, Portugal, Poland, Slovakia, Sweden	Norway	Austria, Bulgaria, Finland, Ireland, Spain, the Netherlands, UK

The representatives of the countries were also asked to submit information on the documents and describe how accessibility for all or disabled people to public transport is provided for. Information for countries that provided additional information is described in the following part.

4.3.1 Austria

There are several recommendations which are not compulsory for operators or the builders of infrastructure. The documents could be taken into account in a competitive tendering contest.

166 The table is based on the countries' own valuation. Information on Cyprus, Estonia, Hungary and Luxembourg is from the PTaccess questionnaire. We have no information on Denmark, Italy, Latvia, Romania or Slovenia in this table.

Copyright © Institute of Transport Economics and Euro Access, 2008

Accessible public transport—A wiew Europe today—policies, laws and guidelines ; Oslo March 2008

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 10 września 1998 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414, z 1996 r. Nr 100, poz. 465, Nr 106, poz. 496 i Nr 146, poz. 680, z 1997 r. Nr 88, poz. 554 i Nr 111, poz. 726 oraz z 1998 r. Nr 22, poz. 118 i Nr 106, poz. 668) zarządza się, co następuje:

Dział I

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie ustala warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe oraz ich usytuowanie, przy zachowaniu przepisów Prawa budowlanego, odrębnych ustaw i przepisów szczególnych, a także ustaleń Polskich Norm.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

1) linii tramwajowych,
2) dróg szynowych służących do transportu wewnątrzzakładowego w obszarze zamkniętym i nie mających połączenia z liniami i bocznicami kolejowymi,
3) dróg szynowych na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów,
4) transportowych urządzeń linowych i linowo-terenowych,
5) wyciągów narciarskich.

3. Warunki techniczne budynków znajdujących się na obszarze kolejowym określają odrębne przepisy.

4. Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać linie metra, określają przepisy szczególne.

TESTY ZABEZPIECZEŃ W METRZE WARSZAWSKIM – MAJ 2009 r.

W styczniu 2009 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. po raz kolejny zwróciło się do Ministra Infrastruktury z inicjatywą wydania szczegółowych przepisów określających warunki zapewnienia dostępności dla osób niepełnosprawnych w systemach komunikacji publicznej. W celu przyspieszenia procesu legislacyjnego Metro Warszawskie zaproponowało, że na warunkach określonych przez Ministerstwo Infrastruktury jest gotowe przeprowadzić w metrze stosowne badania i testy, nadzorowane przez ośrodek badawczo-naukowy.

19 stycznia wystąpienie Pani Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz do Ministra Infrastruktury Pana Cezarego Grabarczyka w sprawie wydania przepisów technicznych, jakim powinny odpowiadać linie metra, w szczególności w zakresie wprowadzenia oznakowania dotykowego.

20 stycznia spotkanie z przedstawicielami Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury w sprawie problematyki wydania stosownych przepisów. Wstępna akceptacja dla działań proponowanych przez Metro

6 lutego: spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury z udziałem podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusza Engelhardta i podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Olgierda Dziekońskiego; wyznaczono termin zakończenia prac na jesień 2009 roku.

3 lutego 2009 na spotkaniu z Panem Jarosławem Dudą Pełnomocnikiem Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych – Sekretarzem Stanu, nasz projekt wzbudził duże zainteresowanie Pana Ministra i otrzymaliśmy obietnicę wsparcia dla tej inicjatywy.

Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa podjęło się przeprowadzenia całego procesu badawczego i konsultacji społecznych w zakresie prac nad opracowaniem oznakowania dotykowego.

W kwietniu 2009 roku podczas spotkania w CNTK projekty oznakowania poddano konsultacjom ze środowiskami osób niepełnosprawnych – Polskiego Związku Niewidomych oraz Stowarzyszenia Integracja.

4 lutego br.: spotkanie z Dyrektor Biura Zarządu Głównego Polskiego Związku Niewidomych Panią Małgorzatą Pacholec, Przewodniczącą Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych m.st. Warszawy oraz z Panią Anną Woźniak - Szymańską Prezes Polskiego Związku Niewidomych.

16 marca Departament Kolejnictwa poinformował Metro Warszawskie o akceptacji Karty Programowej.

17 marca została uzgodniona treść umowy pomiędzy Centrum Naukowo Technicznym Kolejnictwa a Metrem Warszawskim i PKP SA Oddział Dworce Kolejowe w sprawie realizacji pracy pt.: „Opracowanie projektu przepisów określających warunki techniczne stosowania elementów dotykowych dla obiektów infrastrukturalnych transportu szynowego (metro, kolej)”. W ramach porozumienia Metro Warszawskie Sp. z o.o. przyjęło na siebie finansowanie przedsięwzięcia.

18 marca podpisanie umowy pomiędzy Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa a Metrem Warszawskim Sp. z o.o. i PKP SA Oddział Dworce Kolejowe w sprawie realizacji pracy pt. „Opracowanie projektu przepisów określających warunki techniczne stosowania elementów dotykowych dla obiektów infrastrukturalnych transportu szynowego (metro, kolej)”. .

24 marca odbyło się pierwsze spotkanie robocze zespołu CNTK, Metra Warszawskiego i PKP SA w celu omówienia trybu realizacji pierwszego etapu pracy.
20 kwietnia w siedzibie CNTK odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli Polskiego Związku Niewidomych - Zarząd Główny i Oddział Mazowiecki oraz Stowarzyszenia Przyjaciół Integracji, Metra Warszawskiego i PKP SA Oddział Dworce Kolejowe. W trakcie spotkania przedstawiciele środowisk niepełnosprawnych testowali i zatwierdzili rozwiązania do testowania.

Termin zakończenia realizacji umowy został wyznaczony na **31.07.2009 r**.
Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa w oparciu o materiał przygotowany przez Metro Warszawskie opracowało Kartę Programową Przedsięwzięcia p.t. „*Wydanie przepisów określających warunki techniczne dla metra oraz standardy stosowania znaków dotykowych w obiektach infrastruktury transportowej”*. Karta programowa określa warunki realizacji prób i testów oznakowania dotykowego w podziemnych obiektach komunikacyjnych.
Podobną metodą opracowywane były standardy oznakowania ścieżek prowadzących w Szwecji:

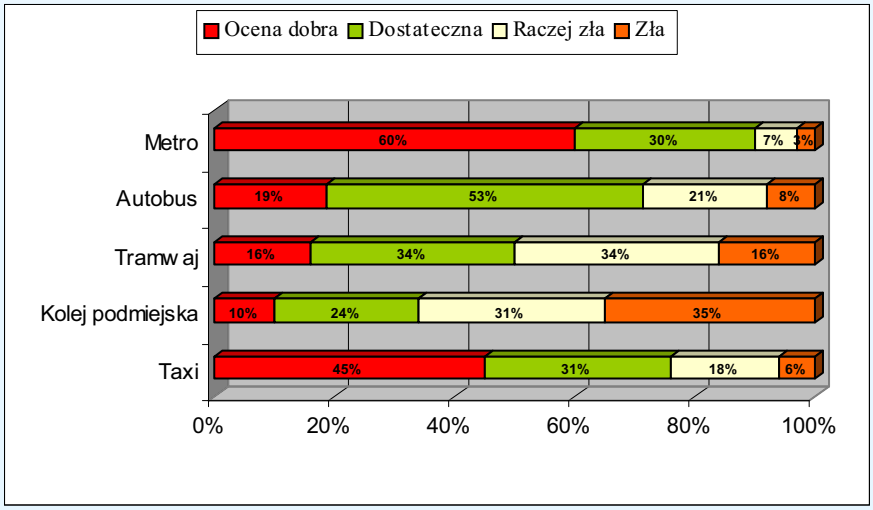


Testy oznakowania ścieżki prowadzącej w Szwecji

Informacje dodatkowe:

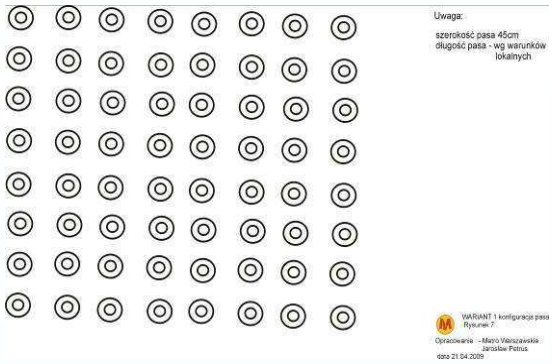
2006 – Metro Warszawskie Sp. z o.o. opracowało projekty zabezpieczeń dla osób niewidomych i niedowidzących na stacjach metra.
2007 – przystosowanie wind w metrze do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym: zainstalowanie przycisków z oznakowaniem braillowskim, uruchomienie komunikatów dźwiękowych w windach, dostosowanie szerokości wyjść i rozmieszczenia poręczy.
2007 – początek przebudowy Systemu Informacji Pasażerskiej w metrze.
2008 – System Informacji Pasażerskiej w metrze rozpoczął działanie na stacjach odcinka bielańskiego,
od stycznia 2009 roku – na stacjach z peronami bocznymi, w tym na stacji Centrum, system ostrzega o kierunku nadjeżdżającego pociągu. Dodatkowo wyświetlane są komunikaty i informacje o zbliżającym się pociągu.
2008 – Politechnika Warszawska opublikowała opracowanie „Dostępność transportu i przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych – analiza stanu istniejącego w Warszawie” (autorzy: L. Niewiadomski, P. Olszewski, P. Olszewski).

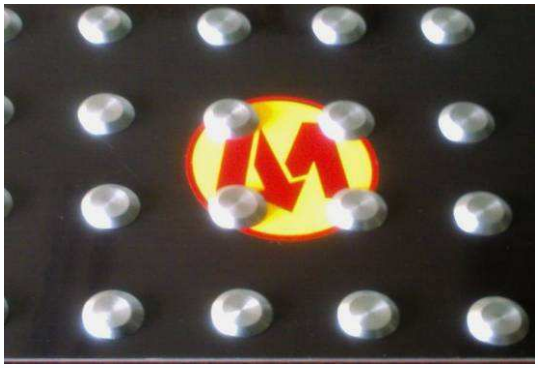
Ocena dostosowania transportu publicznego w Warszawie do potrzeb osób niepełnosprawnych



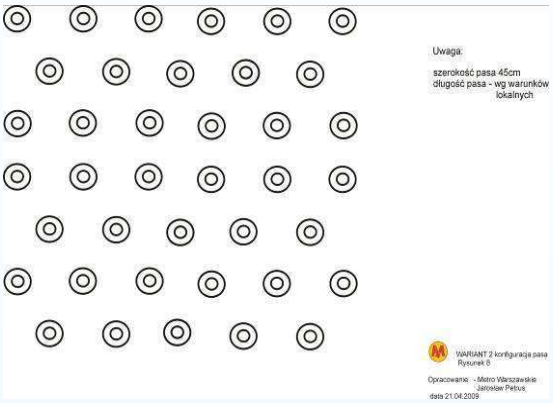
Wzory układów testowych. Układy 1 i 3 będą testowane na stacji Kabaty, 2 i 4 na stacji Plac Wilsona.

Wariant 1



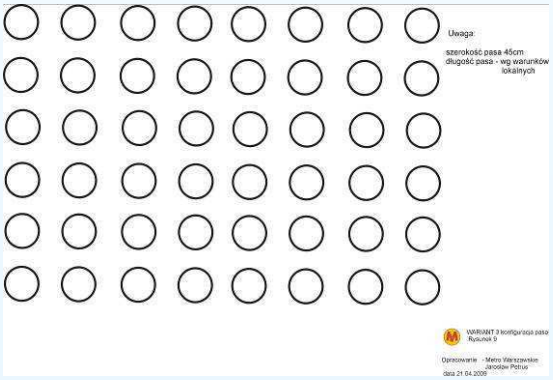


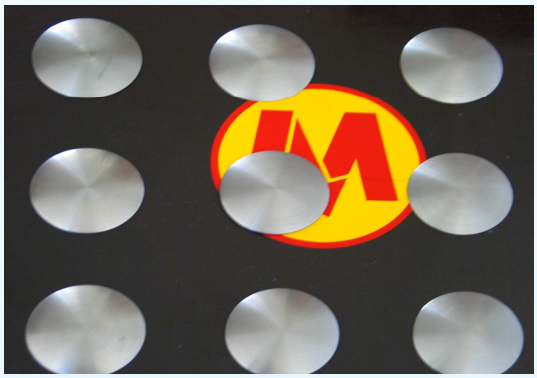
Wariant 2



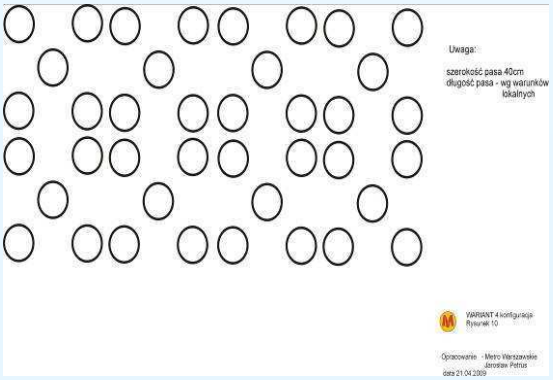


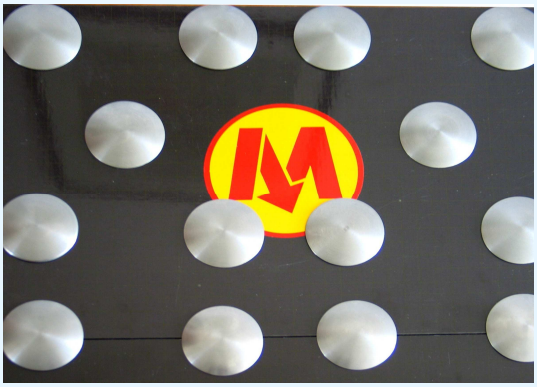
Wariant 3



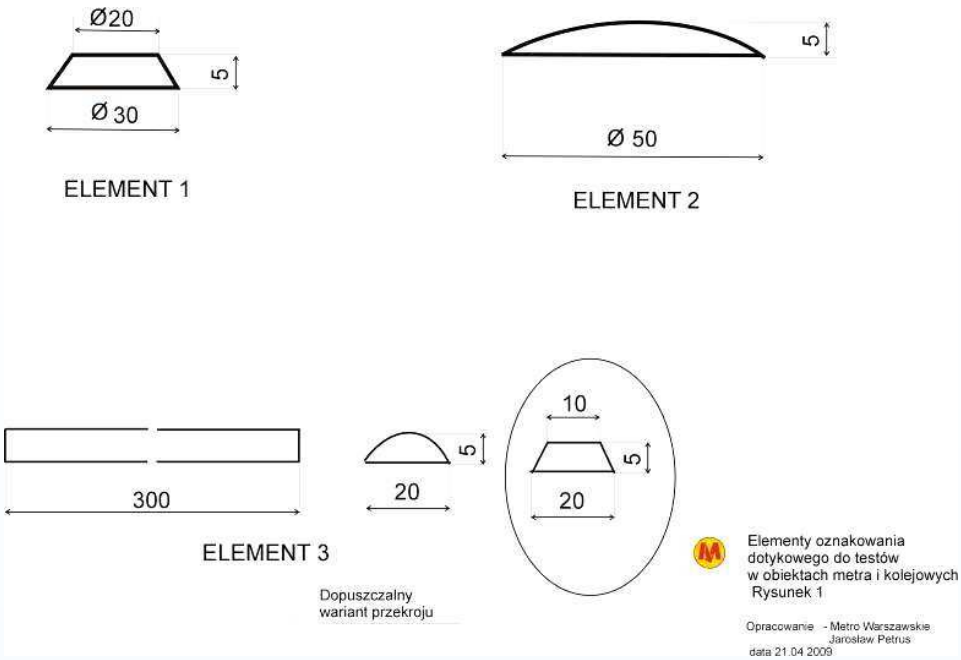


Wariant 4





Przekroje i wymiary elementów testowych: „grzybków” i linii prowadzącej



Zapotrzebowanie elementów na 1 mb pasa oznakowania:

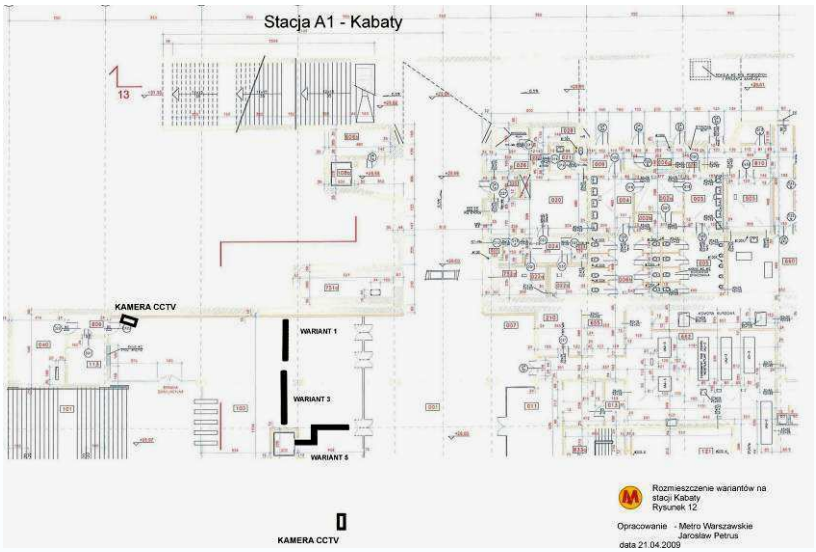
Wariant oznakowania	Nazwa elementu	Sposób rozmieszczenia elementów	Szerokość pasa oznakowania	Ilość elementów/1mb pasa oznakowania
WARIANT 1	Element 1	elementy rozmieszczone równolegle	45 cm	136 szt.
WARIANT 2	Element 1	elementy rozmieszczone skośnie	45 cm	120 szt.
WARIANT 3	Element 2	elementy rozmieszczone równolegle	45 cm	78 szt.
WARIANT 4	Element 2	elementy rozmieszczone skośnie	40 cm	60 szt.
WARIANT 5	Element 3	elementy rozmieszczone równolegle	10 cm	9 szt (0,9 mb.)

Minimalne zapotrzebowanie elementów dla potrzeb testów:

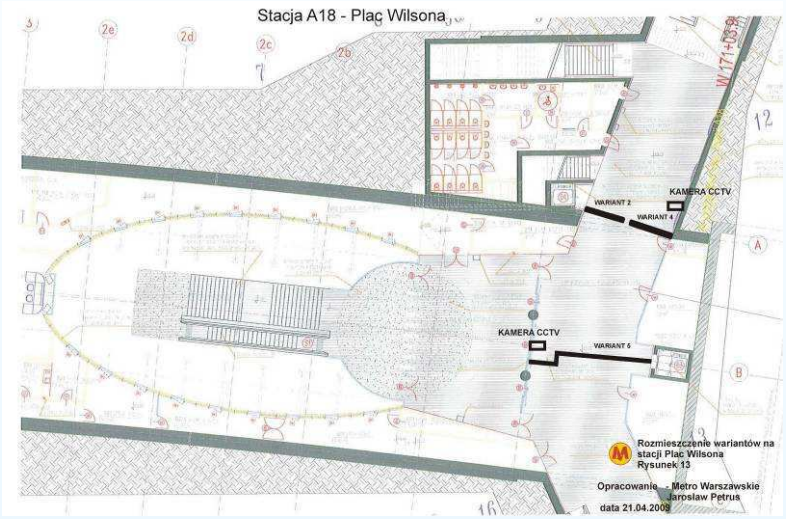
Wariant oznakowania	Metro Warszawskie (dwie stacje)	PKP SA (Dworzec Centralny)	Rezerwa (10%)	RAZEM
Element 1	1536	768	230	2534
Element 2	828	414	124	1366
Element 3	180	90	27	294

Schematy realizacji prac:

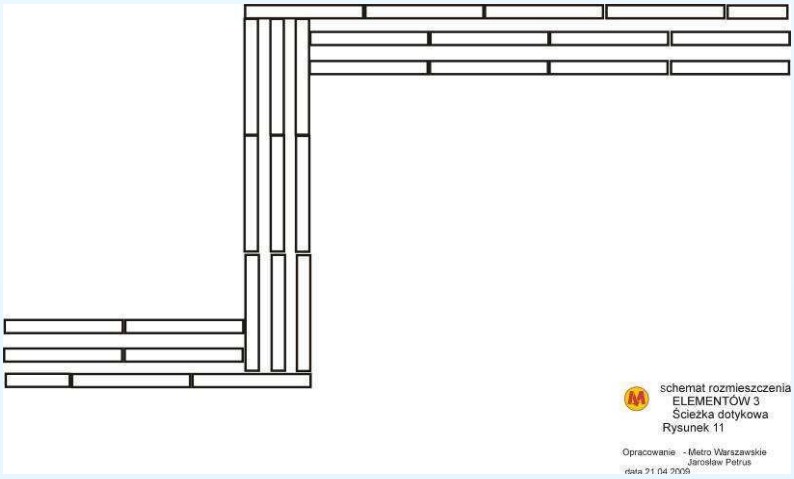
Usytuowanie strefy testów na stacji Kabaty



Usytuowanie strefy testów na stacji Plac Wilsona



Linia prowadząca



Uwagi dotyczące testowanego oznakowania dotykowego prosimy kierować na adres : *testy@ metro.waw.pl*