

Nasze zapytania do Metra Warszawskiego i odpowiedzi

Warszawa, 12.10.2017 r.

Pan Jerzy Lejk
Prezes Zarządu
Dyrektor Generalny
Metro Warszawskie Sp. z o.o.
ul. Wilczy Dół 5
02-798 Warszawa

L.dz. CR-227/VII/2017

Szanowny Panie Prezesie,

Doceniamy dotychczasowe starania, aby stacje metra były bezpieczne i dostępne dla wszystkich. Stawia to warszawskie metro jako wzór na skalę światową.

W trosce o komfort i bezpieczeństwo wszystkich podróżnych korzystających z warszawskiego metra Polski Związek Niewidomych chciałby zgłosić uwagi co do zastosowanych rozwiązań szczególnie na II linii metra, które wpłynęły do nas ostatnio od niewidomych i słabowidzących użytkowników. Piszemy nasze uwagi również w trosce o projekty kolejnych stacji metra.

Prosimy uprzejmie o informację czy i w jakim zakresie możliwe jest przyjęcie do realizacji zgłoszonych przez nas uwag. Możemy też zorganizować spotkanie w tej sprawie. Poniżej uwagi:

1. Wejścia na stacje II linii metra z poziomu ulicy osłonięte są szklanymi płaszczyznami w kształcie litery M, które nie dochodzą do poziomu chodnika. Idąc chodnikiem równoległe do biegu schodów, muru i szklanej płaszczyzny, można uderzyć w jego krawędź, ponieważ laska mieści się pod nim, a mur jest na tyle odsunięty, że sięgając laską na boki można go nie odnaleźć. Takie zderzenie może prowadzić do dotkliwej kontuzji. Nawet idąc prostopadłe do szklanej płaszczyzny można w nią uderzyć, ponieważ laska wchodzi pod nią.
2. W jednym z typów wagonów metra monitory są umieszczone w taki sposób, że idąc wzdłuż ściany można uderzyć głową w monitor (szczególnie wyższe osoby).
3. Na peronach II linii metra jest zbyt dużo wypukłych elementów w podłodze. Chodzi o podłużne lampy podświetlające, które nie są osadzone zupełnie płasko w podłodze co stanowi utrudnienie, gdyż poruszając się z laską techniką stałego kontaktu (zalecaną w takich miejscach) nieustannie napotyka się na przeszkodę. Powoduje to znaczne zmniejszenie komfortu i poczucia bezpieczeństwa. Elementy wypukłe powinny oznaczać tylko istotne dla bezpieczeństwa elementy a ich nadmiar sam w sobie jest niebezpieczny ponieważ powoduje dezorientację. Dodatkowo lampy emitują rażące światło, przed którym osoby wrażliwe na ośnienia nie mają jak się ochronić.
4. Na peronach znajdują się stojaki informacyjne, np. z planem stacji i z nazwami stacji umieszczone równoległe do peronu. Konstrukcje te umieszczone są na dwóch słupkach a plansza znajduje się w dłuższej odległości (wysoko) od poziomu posadzki. Chcąc przejść z jednej strony peronu na drugą, człowiek idący z laską może wejść pod tablicę i uderzyć w nią głową. Tablica taka jest np. na peronie I linii metra stacji Świętokrzyska, na jego południowym końcu blisko schodów prowadzących do stacji II linii metra.
5. Problemem jest też zła aranżacja przestrzeni niektórych stacji np. Centrum Nauki Kopernik, gdzie filary i inne elementy architektury na peronie znacznie ograniczają możliwości przemieszczania się po peronie i w efekcie tego podróży muszą poruszać się blisko krawędzi peronu a często nawet w strefie niebezpiecznej peronu. Filary często wykonane są z materiału podobnego kolorystycznie do podłogi co dodatkowo utrudnia ich omijanie osobom z obniżoną ostrością wzroku.

6. Zgłaszano nam też uwagi co do informacji wizualnych umieszczonych na stacjach. Osoby z różnymi problemami wzroku skarżyły się na odbłaski i zbyt małe litery.

Będziemy wdzięczni za ustosunkowanie się do naszych propozycji.

Warszawa 24 listopada 2017 r.

Małgorzata Pacholec
Dyrektor Instytutu Tyflogicznego
Polskiego Związku Niewidomych
ul. Konwiktorska 9
00-216 Warszawa

PRO.071.3.2017.KM.2

W nawiązaniu do pisma nr L.dz.1526/CR-227/VII/2017 z dnia 12 października 2017 r., Metro Warszawskie Sp. z o.o. uprzejmie dziękuje za przesłaną opinię na temat rozwiązań zastosowanych na centralnym odcinku II linii metra. Odnosząc się do problemów przedstawionych w Państwa piśmie informujemy, co następuje:

1. Konstrukcja zadaszeń nad wejściami do stacji została określona w Wielobranżowym Projekcie Koncepcyjnym odcinka centralnego II linii metra. Wskazany w Państwa wystąpieniu problem wymaga analizy i wypracowania rozwiązań, które pozwoliłyby na usunięcie ewentualnego zagrożenia. Ponieważ wskazane miejsca znajdują się poza obszarem administrowanym przez naszą Spółkę może być konieczne wystąpienie do gestorów terenu w celu nawiązania współpracy.
2. Metro Warszawskie Sp. z o.o. otrzymywało już wcześniej sygnały o problematycznym położeniu monitorów w pociągach serii Inspiro. W związku z tym podjęliśmy działania w celu opracowania sposobu zabezpieczenia tego miejsca. Wymaga to współpracy z producentem taboru. Obecnie jesteśmy w trakcie testowania rozwiązań zaproponowanych przez konsorcjum Siemens-Newag i mamy nadzieję na rozwiązanie problemu w niedługim terminie.
3. W procesie dostosowywania infrastruktury komunikacyjnej centralnego odcinka II linii metra do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, duży nacisk położono na jej dostępność dla osób niewidomych i słabowidzących. Nowym rozwiązaniem będącym elementem systemu ostrzegania, prowadzenia, informowania są podświetlane oznaczenia w podłodze peronu, prowadzące od schodów do miejsc gdzie podejżdżają pociągi. Dotychczas nie dotarły do nas sygnały, aby to rozwiązanie utrudniało poruszanie się którejs z grup pasażerów. Przeanalizujemy problem w celu usunięcia przeszkód, jakie mogą stanowić oprawy. Wspólnie z właścicielem infrastruktury - Zarządem Transportu Miejskiego postaramy się przygotować propozycje rozwiązania tego problemu.
4. Stojaki informacyjne na stacjach II linii metra są konstrukcyjnie podobne do tych na I linii metra. Być może niektóre z zastosowanych rozwiązań wymagają analizy. W tej sprawie wystąpimy do Zarządu Transportu Miejskiego, który jest w ostatnim czasie autorem kilku istotnych rozwiązań dedykowanych osobom niewidomym i niedowidzącym takich, jak linie prowadzące czy tablice tyflograficzne na stacjach.
5. Postaramy się również we współpracy z ZTM poprawić widoczność kolumn na stacjach II linii. W tej sprawie będziemy proponować wystąpienie do projektanta stacji w celu opracowania sposobu wyróżnienia kolumn z tła, np. poprzez naklejenie kontrastujących pasów.
6. Informacja wizualna na stacjach metra jest elementem całościowej strategii informacji komunikacyjnej opracowanej przez ZTM. Szczególne warunki oświetleniowe na stacjach metra mogą mieć znaczenie dla widzialności tablic. Uwagę tę również prześlemy do ZTM w celu wykorzystania w planowaniu systemu informacji.

Jeszcze raz dziękujemy za uwagi. Dołożymy starań, aby we współpracy z właścicielem infrastruktury wypracować i stopniowo eliminować te rozwiązania, które mogą utrudniać korzystanie z metra naszym Pasażerom.