



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Zespół do spraw wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych

Problematyka dostępności przestrzeni publicznej
i transportu

Warszawa 13 maja 2014

Transport kolejowy



Komisja Europejska decyzją nr 2008/164/WE z 21 grudnia 2007 r. zatwierdziła techniczną specyfikację interoperacyjności (TSI PRM, *Technical Specification Accessibility for People with Reduced Mobility*) **dotyczącą dostosowania kolei we wszystkich krajach członkowskich do potrzeb osób z ograniczonymi możliwościami w poruszaniu się oraz określiła minima, jakie należy spełnić podczas modernizowania i remontowania dworców, peronów i wagonów.**

Realizacja wymogów wskazanych w TSI PRM umożliwi uzyskanie zbliżonego poziomu dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się do europejskiej sieci kolejowej.

Dostępność przestrzeni publicznej i infrastruktury na obszarze kolejowym, kontrolowana przez:

- **przedsiębiorstwa kolejowe;**
- **zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji czy dworca;**
- **licencjonowanych przewoźników kolejowych w zakresie taboru pasażerskiego.**

W związku z tym podjęto szereg działań dostosowawczych, pozwalających w maksymalny sposób zniwelować bądź usunąć występujące bariery, zarówno po stronie właściciela dworców, zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i po stronie przewoźników.

TSI PRM stosuje się od dnia 1 lipca 2008 r.



Do osób o ograniczonej możliwości poruszania się TSI PRM zalicza:

- ✓ osoby na wózkach inwalidzkich (osoby, które z powodu osłabienia lub niepełnosprawności wykorzystują wózek inwalidzki do poruszania się);
 - ✓ osoby cierpiące na upośledzenie kończyn;
 - ✓ osoby mające trudności z chodzeniem;
 - ✓ osoby z dziećmi;
 - ✓ osoby z ciężkim lub nieporęcznym bagażem;
 - ✓ osoby starsze;
 - ✓ kobiety w ciąży;
 - ✓ osoby niedowidzące;
 - ✓ osoby niewidzące;
 - ✓ osoby niedosłyszające;
 - ✓ osoby głuche;
 - ✓ osoby z upośledzeniem w zakresie komunikacji (w tym np. osoby z zagranicy, które nie znają języka miejscowego, osoby upośledzeniem psychicznym lub intelektualnym);
 - ✓ osoby niskiego wzrostu (w tym dzieci).
- Transport bagażu ponadwymiarowego i rowerów nie jest objęty TSI PRM.



- Realizacja zapisów TSI PRM ma zapewnić udogodnienia dla osób niepełnosprawnych na terenie obiektów infrastrukturalnych, obiektów dworcowych i peronów oraz umożliwić pokonanie bariery peron-wagon, a także pozwoli na wygodną i bezpieczną podróż w wagonie. W specyfikacji TSI PRM przedstawione są warunki, które muszą być spełnione w celu osiągnięcia zgodności z tzw. wymaganiami zasadniczymi.
- W Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia na budowę nowej infrastruktury kolejowej oraz modernizację istniejącej infrastruktury, jak również zakup nowego taboru oraz na modernizację istniejącego taboru, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi powinni uwzględniać wymagania TSI PRM.
- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju dokonując weryfikacji wniosków PKP S.A. w zakresie dofinansowania przebudowy dworców kolejowych, zwraca uwagę na konieczność zapewnienia, w ramach publicznej części realizowanych projektów, zwiększenia dostępności obiektów dworcowych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z zapisami TSI PRM.

Ocenia się, że proces pełnego wdrożenia TSI PRM w Polsce będzie trwał około 30 - 40 lat.



1. Od dnia 13 sierpnia 2011 roku obowiązuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. **w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie**.

Przedmiotowe rozporządzenie jest pierwszym, które dokonało szczegółowej regulacji wymagań technicznych dotyczących kwestii zapewnienia dostępności obiektów obsługi podróżnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Aktem tym wprowadzono szereg technicznych rozwiązań ułatwiających osobom niepełnosprawnym korzystanie z obiektów metra.

2. W dniu 7 listopada 2013 roku zostało opublikowane Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. **w sprawie interoperacyjności systemu kolei** (Dz. U. 2013 poz. 1297).

W załączniku nr 2 do rozporządzenia zostały dodane zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (**TSI PRM**) w celu umożliwienia tym osobom dostępu na równych zasadach z innymi osobami do stacji kolejowych, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń.



3. W roku 2013 zakończono prace nad projektem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. **w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie**, które służyć ma dostosowaniu stanu prawnego do aktualnego stanu wiedzy technicznej w budownictwie kolejowym.

Zakończony został krajowy etap prac legislacyjnych i został notyfikowany Komisji Europejskiej dnia 3 lutego 2014 roku.

Projekt wprowadza między innymi zmiany w zakresie projektowania i budowy peronów przez określenie parametrów technicznych strefy zagrożenia, dotykowego pasa ostrzegawczego, czy trasy wolnej od przeszkód, które to rozwiązania zapewnią będą bezpieczeństwo poruszania się podróżnym, w szczególności niepełnosprawnym ruchowo, niedowidzącym i niewidzącym.

Projekt był konsultowany ze środowiskiem osób niepełnosprawnych.



PKP SA jako zarządca infrastruktury punktowej (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym) prowadzi działania inwestycyjne związane z zarządzaną przez siebie infrastrukturą dworcową.

Oprócz modernizacji obiektów dworcowych działania te dotyczą szeroko rozumianej niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, tj.

- poczekalni dla podróżnych,
- kas biletowych,
- toalet,
- peronów i ich wyposażenia,
- wiat peronowych,
- dróg dojścia podróżnego do peronu i pociągu,

a ich celem jest poprawa dostępności do infrastruktury kolejowej.

Przy realizacji postępowań związanych z modernizacją infrastruktury dworcowej i kolejowej w dokumentacji przetargowej umieszcza się stosowne zapisy, obligujące wykonawcę do realizowania zamówienia w sposób gwarantujący spełnienie wymogów stawianych przez przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie dotyczącym dostępności infrastruktury kolejowej dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się.



PKP S.A. zarządza ponad 2,5 tysiąca dworcami kolejowymi, z czego na 597 obsługuje ruch pasażerski (stan na 22 października 2013 roku).

Realizowane przez PKP S.A. od 2010 roku inwestycje w punktową infrastrukturę kolejową, polegające na przebudowie dworców kolejowych w ramach *Umowy o dofinansowanie ze środków budżetu państwa*, spełniają warunki zgodności inwestycji z wymogami Decyzji Komisji Europejskiej nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 roku dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu **„Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości”**.

Istotny w tym aspekcie jest fakt dostosowania dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się między innymi: okienek kasowych, informacyjnych lub automatów biletowych w przebudowywanych dworcach, toalet i stanowisk przewijania dzieci.

Umowa dotycząca przebudowy dworców **obejmuje 99 lokalizacji, z czego 59 dworców** oddano już do użytkowania.

Ponadto PKP S.A. realizuje inwestycje w trybie deweloperskim. Zakończone: Katowice, Poznań. W przygotowaniu: Warszawa Gdańska, Wrocław Świebodzki. W trakcie realizacji: Warszawa Zachodnia.



Działania inwestycyjne prowadzone przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwzględniają wymagania osób o ograniczonej możliwości poruszania się przyczyniają się do poprawy dostępności infrastruktury kolejowej.

Działania te dotyczą drogi kolejowej, obiektów inżynieryjnych, urządzeń trakcji elektrycznej, sterowania ruchem pociągów, oraz szeroko rozumianej **infrastruktury towarzyszącej**.

Modernizacji linii kolejowych wraz z przystankami osobowymi uwzględnia jednocześnie:

- **budowę pochylni lub wind o różnych konstrukcjach - przy przejściach pod torami;**
- **budowy zejść i zjazdów z peronów, o pochyleniu dostępnym np. dla wózków inwalidzkich;**
- **przebudowy istniejących peronów;**
- **modernizacji i budowy nowych przejść podziemnych;**
- **budowy podjazdów;**
- **propozycji wprowadzania właściwego oznakowania np. piktogramów,**
- **informacji dla podróżnych.**



Działania inwestycyjne prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod kątem spełnienia wymagań wynikających z TSI PRM na dzień 31 grudnia 2013 roku kształtują się następująco:

- **na 5 553 perony zarządzane przez PKP PLK S.A., 2 228 zostało poddane modernizacji,**
- **1284 peronów wyposażonych zostało w wizualne znaki ostrzegawcze - pas bezpieczeństwa,**
- **94 perony zostały wyposażone w dotykowe znaki ostrzegawcze – pas bezpieczeństwa,**
- **na 1101 peronach z dojściem jednopoziomowym zabudowano pochylnie,**
- **na 99-ci peronach zamontowano windy,**
- **na 31 peronach zamontowano podnośniki (platformy),**
- **na 71 peronach z dojściem dwupoziomowym zabudowano pochylnie,**
- **dostosowano 810 przejść technologicznych w poziomie szyn, przez które osoba niepełnosprawna może przejść samodzielnie,**
- **Informacja (światlna, dźwiękowa) dla osób niewidomych lub głuchoniemych dostępna na 6 peronach.**



Umowy o świadczenie usług publicznych PKP Intercity S.A.

Umowy, na podstawie których z budżetu państwa dofinansowane są przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe:

- **określają wymogi jakościowe jakie powinny spełniać przewozy;**
- **w tym standardy obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną sprawnością ruchową;**
- **wykaz pociągów prowadzących wagony przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich.**





Wymagania szczegółowe:

- dostosowanie pojazdów do potrzeb osób na wózkach inwalidzkich (drzwi automatyczne, platforma wjazdowa, dostosowanie korytarza, przedziałów oraz WC)
- system informacji dostosowany do potrzeb osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku – wewnętrzne nagłośnienie i tablice informacyjne





Zakupione bądź zmodernizowane w ramach POIiŚ 2007-2013 elektryczne zespoły trakcyjne oraz składy zespolone ED250 są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych poprzez m.in.:

- wyznaczenie specjalnych miejsc przeznaczonych dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (zgodnie z TSI PRM),
- przystosowanie toalet do obsługi osób niepełnosprawnych ruchowo (zgodnie z TSI PRM),
- zastosowanie rozwiązań ułatwiających wjazd do pociągu osobom na wózkach,
- zastosowanie systemów rozgłoszeniowych (informacja dla osób niedowidzących) i wizualnych (informacja dla osób niedosłyszących).

Analogiczne rozwiązania stosowane są w modernizowanych bądź kupowanych przez PKP Intercity SA wagonach konwencjonalnych.

W przypadku wagonów przyjęto zasadę, że w składach złożonych ze zmodernizowanych bądź nowych wagonów będzie znajdował się przynajmniej jeden wagon w pełni przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych.



Inwestycje taborowe

Nazwa projektu w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-13	Zakres rzeczowy
PKP Intercity S.A.	
Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych - Etap I	Zakup 20 składów zespołowych
Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemyśl – Szczecin	Modernizacja 68 wagonów
Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemyśl-Szczecin - Etap II	Modernizacja 150 wagonów
Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Wrocław – Gdynia	Zakup 25 wagonów
Zakup taboru dla PKP Intercity S.A. do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich	Zakup 20 EZT
Odnowa taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich	Zakup 20 wagonów
Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla PKP Intercity S.A. - Etap II	Zakup 20 EZT
Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji łączącej aglomerację łódzką z aglomeracją warszawską	Zakup 10 EZT piętrowych
Przewozy Regionalne sp. z o.o.	
Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych	modernizacja 21 szt. EZT
Modernizacja wagonów osobowych wraz z zakupem i modernizacją lokomotyw elektrycznych	modernizacja 18 wagonów osobowych
Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie	
Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina	zakup 13 szt. EZT
Zwiększenie możliwości przewozowych Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach	zakup 10 szt. EZT



"Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o.	
Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej	zakup 16 szt. EZT
Zakup 20 sztuk nowych piętrowych wagonów oraz 2 sztuk nowych wagonów sterowniczych i 2 sztuk nowych lokomotyw do składów pociągów w systemie push-pull	zakup 20 wagonów
Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych do kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym i w obrębie aglomeracji warszawskiej	modernizacja 77 szt. EZT
Koleje Dolnośląskie S.A.	
Dojazdowe Koleje Dolnośląskie – zakup taboru kolejowego do obsługi ruchu pasażerskiego w aglomeracji wrocławskiej	zakup 5 szt. EZT
Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.	
Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	zakup 20 szt. EZT
Projekty samorządowe	
Zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie	zakup 19 szt. EZT
Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie	zakup 14 szt. EZT
Zakup i modernizacja kolejowego taboru pasażerskiego o napędzie elektrycznym, do obsługi połączeń międzyregionalnych na obszarze co najmniej dwóch województw (Woj. Pomorskie)	zakup i modernizacja 8 szt. EZT
Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City (Woj. Kujawsko-Pomorskie)	zakup 5 szt. EZT
Zakup taboru do obsługi połączeń pasażerskich w aglomeracji krakowskiej (Woj. Małopolskie)	zakup 10 szt. EZT
Zakup 10 spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Trójmieście (Woj. Pomorskie)	zakup 10 szt. SZT



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Dziękuję za uwagę
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl



W zakresie podsystemu „Infrastruktura” TSI PRM wymaganiami zasadniczymi objęte są:

- ✓ parkingi dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się
- ✓ trasy wolne od przeszkód
- ✓ drzwi i wejścia
- ✓ posadzki
- ✓ przeszkody przezroczyste
- ✓ toalety i stanowiska przewijania dzieci
- ✓ meble i urządzenia wolnostojące
- ✓ kasy biletowe, punkty informacyjne i punkty obsługi klienta
- ✓ oświetlenie
- ✓ drogowskazy, piktogramy, informacja dynamiczna
- ✓ informacje mówione
- ✓ wyjścia ewakuacyjne, alarmy
- ✓ geometria kładek dla pieszych i przejść podziemnych
- ✓ schody
- ✓ poręcze
- ✓ podjazdy, schody ruchome, windy, chodniki ruchome
- ✓ wysokość peronu i odległość peron-oś toru
- ✓ szerokość peronu i krawędź peronu
- ✓ koniec peronu
- ✓ urządzenia wspomagające wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich
- ✓ przejścia przez tory na stacjach



W zakresie podsystemu „Tabor” TSI PRM wymaganiami zasadniczymi objęte są:

- ✓ siedzenia
- ✓ miejsca na wózki inwalidzkie
- ✓ drzwi (zewnątrzne i wewnętrzne)
- ✓ oświetlenie
- ✓ toalety
- ✓ przejścia
- ✓ informacje dla pasażerów (w tym oznakowanie i piktogramy)
- ✓ zmiany wysokości
- ✓ poręcze
- ✓ przedziały do spania dostępne dla osób na wózkach inwalidzkich
- ✓ położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego (w tym urządzenia wspomagające wsiadanie)