|  |
| --- |
| **MINISTERSTWO RODZINY I POLITYKI SPOŁECZNEJ** |
| BIURO PEŁNOMOCNIKA RZĄDU DO SPRAW OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH*ul. Nowogrodzka 1/3/5, 00-513 Warszawa, tel. +48 22 461 60 00, fax +48 22 461 60 02**www.gov.pl/rodzina; www.niepelnosprawni.gov.pl; e-mail: sekretariat.bon@mrpips.gov.pl* |

BON.V.5242.2.2021.AJ

# **Protokół z dwudziestego siódmego posiedzenia Zespołu do spraw wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które odbyło się w dniu 16 czerwca 2021 r. w formule online**

Posiedzenie dwudziestego siódmego posiedzenia Zespołu do spraw wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które odbyło się 16 czerwca 2021 r., poświęcone było kwestiom zwiększania mobilności osób z niepełnosprawnościami (w nawiązaniu do art.9 –dostępność oraz art. 20 – mobilność Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych) oraz zagadnień związanych z wdrażaniem Strategii na rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2021 – 2030.

Posiedzenie odbyło się pod przewodnictwem Pana Ministra Pawła Wdówika. Pan Minister poprosił swojego asystenta, Pana Michała Olenowicza, o zapowiedzi poszczególnych punktów agendy.

Na początku posiedzenia Pan Minister Paweł Wdówik podkreślił znaczenie konwencji jako narzędzia zmiany życia osób z niepełnosprawnościami oraz roli sprawnych działań administracji publicznej w celu wdrażania jej postanowień. Pan Minister zwrócił uwagę na nowatorskość programu Dostępność Plus oraz na podążające za nim ustawy, zwłaszcza na ustawę o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami[[1]](#footnote-1) oraz ustawę o  dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych[[2]](#footnote-2). Powyższe rozwiązania sytuują Polskę jako lidera w Europie w obszarze zapewniania rozwiązań prawnych. Jednocześnie zaznaczył, że rola niniejszego Zespołu oraz administracji publicznej polega na realnym zagwarantowaniu możliwości realizacji przyjętych ustawowo rozwiązań. Mimo że głównym tematem posiedzenia był transport samochodowy, Pan Minister zachęcał do patrzenia szerzej na to zagadnienie: jako na szeroko rozumiany transport i w ujęciu nie ograniczającym się jedynie do ograniczeń napotykanych przez osoby poruszające się na wózkach (analogicznie jak w ustawie o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami). Przyjmowane rozwiązania nie powinny ograniczać się jedynie do grupy osób z niepełnosprawnościami, ale przez uniwersalne projektowanie tworzyć przestrzeń dostępną dla wszystkich – także m.in. dla osób starszych. Pan Minister zwrócił również na kwestie związane z dostępnością cyfrową.

W dalszej części Pani Anna Iwańczyk, Naczelnik Wydziału Analiz i  Współpracy Międzynarodowej powitała w imieniu Pana Ministra i Pani Małgorzaty Paproty, Dyrektora Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych nowo powołanych członków Zespołu z ramienia Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Ministerstwa Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu oraz Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii. Przywitała również przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury – koordynatorów tematu wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych, przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, przedstawicieli PFRON oraz wszystkich obecnych.

Następnie Pan Michał Sułkowski, Dyrektor Departamentu Kontroli w Ministerstwie Infrastruktury (MI) wskazał na ciągłość prac Zespołu oraz Ministerstwa Infrastruktury odnośnie tematu dostępności infrastrukturalnej. Przypomniał, że w ramach działań zaplanowanych w Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021-2030[[3]](#footnote-3) Ministerstwo Infrastruktury koordynuje m.in. działanie dotyczące zwiększania dostępności transportu (kolejowego, drogowego i lotniczego) osób z niepełnosprawnościami realizowanego ze środków publicznych. MI obecnie opracowuje szczegółowe plany działań do poszczególnych działań wskazanych w Strategii.

W dalszej kolejności głos zabrał Pan prof. dr hab. inż. Marcin Ślęzak, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego (ITS)[[4]](#footnote-4). W ramach ITS od 2013 roku funkcjonuje Centrum Usług Motoryzacyjnych (CUM) dla osób niepełnosprawnych. ITS zajmuje się transportem osób niepełnosprawnych zarówno w obszarze naukowo badawczym, jak i wprowadzaniem rozwiązań w praktykę, przez co przyczynia się do aktywizacji zawodowej osób niepełnosprawnych.

Pani dr Beata Stasiak – Cieślak – Pełnomocnik Dyrektora ITS ds. Osób Niepełnosprawnych przedstawiła prezentację pt. „Kompleksowe wsparcie mobilności indywidualnej osób niepełnosprawnych”[[5]](#footnote-5). Zaczęła od podkreślenia znaczenia przyjęcia Strategii na rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2021-2030 jako sposobu realizacji Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, która tak naprawdę dotyczy każdej osoby, ponieważ każdy w swoim życiu na pewnym etapie doświadcza ograniczeń związanych z przemieszczaniem.

Kompleksowe wsparcie indywidualnej mobilności osób z niepełnosprawnościami jest wpisane jako jedno z działań Strategii, które koordynowane jest przez MI we współpracy z PIMOT[[6]](#footnote-6), ITS, Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, PFRON oraz Ministerstwem Zdrowia
i jest zbieżne z tym czym zajmuje się ITS. Jednym z etapów realizowania tego działania będzie analiza przepisów dotyczących mobilności i transportu, przeprowadzona w celu wyłonienia kierunku zmian tak aby akty prawne odpowiadały na realne potrzeby osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (częściowo takie zmiany już zachodzą, np. poprzez przyjęcie wyżej wspomnianej ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami).

Wśród tych przepisów poddanych analizie należy wymienić: Prawo o ruchu drogowym[[7]](#footnote-7), ustawę o kierujących pojazdami[[8]](#footnote-8), ustawę o drogach publicznych[[9]](#footnote-9), ustawę o Policji[[10]](#footnote-10), ustawę o służbie medycyny pracy[[11]](#footnote-11), rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami[[12]](#footnote-12),rozporządzenie w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców [[13]](#footnote-13).

Ponadto przeprowadzona będzie analiza potrzeb dotycząca zarówno transportu publicznego jak i indywidualnego. Podobne badania wykonał PFRON - „Badanie potrzeb osób niepełnosprawnych”[[14]](#footnote-14).

W tym aspekcie istotne wydaje się również określenie liczby interesariuszy (osób ograniczonych w możliwościach poruszania się). Oszacowanie tej liczby będzie mogło stanowić wskazówkę dla podmiotów gospodarczych chcących inwestować w rozwiązania z obszaru transportu i mobilności dedykowanych osobom z ograniczonymi możliwościami poruszania się. Dane dotyczące osób z niepełnosprawnościami pojawiają się w różnych systemach (GUS, ZUS, KRUS, NFZ, Zespoły ds. orzekania o niepełnosprawności), niebawem w systemie CEPIK pojawią się dane dotyczące wydanych kart parkingowych. Liczba wydanych praw jazdy z subkodami ograniczeń przez Państwową Wytwórnię Papierów Wartościowych - za pierwszą połowę roku 2017 wynosiła 333 (w tym osoby w okularach). Równocześnie osoby które uległy wypadkom nie widnieją w żadnych statystykach.

W latach 2018 - 2019 przeprowadzono badania ankietowe w trakcie szkolenia pt. Sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdu oprzyrządowanego oraz obsługa klienta z niepełnosprawnością przez Stacje Kontroli Pojazdów w Polsce, z udziałem ok. 200 diagnostów[[15]](#footnote-15).

Ponadto, aby wspierać osoby o ograniczonych możliwościach przemieszczania się zostaną powołane specjalne ośrodki kompleksowego wspomagania osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności: centralny w Warszawie i w 4 makroregionach wraz z przedstawicielami, którzy będą reprezentować środowisko osób z niepełnosprawnościami. Celem wprowadzenia tych ośrodków jest zapewnienie dostępu do wiedzy i doświadczenia w miejscu zamieszkania osoby z niepełnosprawnościami. Przedstawiciele regionalni byliby również wsparciem dla podmiotów, które realizują usługi i produkty dedykowane osobom z niepełnosprawnościami w zakresie mobilności.

Zadanie ośrodka polegające na wsparciu mobilności osób z niepełnosprawnościami będzie realizowane przede wszystkim poprzez wspieranie w zakresie: uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami, doskonalenia techniki jazdy, informowania o dostępnych narzędziach adaptacyjnych i adaptacji pojazdu, informowania o transporcie publicznym i indywidualnym, informowaniu o szkoleniach i egzaminowaniu, jak sobie poradzić w razie nieprzewidzianej sytuacji w trakcie egzaminu, zakupu pojazdu, dofinansowaniu ze wszelkich dostępnych źródeł, szkoleń dla lekarzy medycyny pracy, egzaminatorów, diagnostów w stacji kontroli pojazdów[[16]](#footnote-16), podmiotów gospodarczych zajmujących się osobami z niepełnosprawnościami.

ITS jako instytut naukowy opiera wszystkie swoje działania na badaniach naukowych na które pozyskuje finansowanie ze środków ministerialnych, własnych oraz zewnętrznych (np. Narodowego Centrum Badań i Rozwoju). Te badania również pomagają w określaniu kierunków zmian technologicznego wsparcia osób z niepełnosprawnościami .

Działania ITS podejmowane są w zgodzie z art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, tzn. celem ITS jest przede wszystkim ułatwienie mobilności w czasie wybranym przez osoby z niepełnosprawnościami i w przystępnej cenie.

CUM jest jedynym ośrodkiem informacyjno-szkoleniowo-badawczym dotyczącym osób z niepełnosprawnościami i problemami z przemieszczaniem się. CUM współpracuje z innymi instytucjami zajmującymi się tym obszarem (np. Politechniką Warszawską, Politechniką Poznańską i PFRON). W obrębie ITS CUM współpracuje z zakładem homologacji pojazdów oraz certyfikacji urządzeń, z centrum telematyki transportu, psychologii transportu. CUM jest również sygnatariuszem programu Dostępność plus. CUM uzyskał wiele nagród, m.in. w ramach międzynarodowych targów technologicznych , laur innowacyjności oraz laur za rower elektryczny.

Do zadań interdyscyplinarnego zespołu pracującego w ramach CUM należy doradztwo związane z doborem urządzeń adaptacyjnych. Ponadto CUM posiada 3 samochody (Skoda Yeti, Skoda Fabia oraz Peugeot Boxer) oraz 6 urządzeń stacjonarnych w celu subiektywnego sprawdzania przez osobę z niepełnosprawnościami umiejętności prowadzenia pojazdu. W posiadaniu CUM znajduje się również urządzenie do sprawdzania czasu reakcji kandydatów na kierowców: DTS (Drive Test Station).

ITS w ramach swojej działalności badawczo-naukowej opublikował kilkadziesiąt publikacji naukowych z różnych obszarów. Ponadto CUM przeprowadza na zlecenie różnych organów rządowych i samorządowych ekspertyzy i opinie nt. różnego rodzaju przepisów i standardów dostępności urządzeń.

Na koniec Pani Beata Stasiak – Cieślak podsumowując działalność ITS podkreśliła, że zapewnienie możliwości dostosowania pojazdów do potrzeb transportu indywidualnego jest niezbędne, a czasem jest koniecznością, by realizować możliwość transportu (gdy np. ograniczenia transportu zbiorowego powodują zupełne wykluczenie osób z niepełnosprawnościami ruchowymi).

Następnie Pani Anna Iwańczyk przedstawiła informacje nt. dalszego wdrażania zapisów Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami na lata 2021-2030. Poinformowała, że do wszystkich ministerstw koordynujących działania zapisane w Strategii powinno trafić już pismo dotyczące dalszych działań związanych z wdrażaniem Strategii. Zgodnie z pismem, koordynatorzy poszczególnych działań we współpracy z przypisanymi podmiotami współpracującymi mają za zadanie przygotować plany działań z harmonogramem oraz budżetem. Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych (BON) będzie koordynowało całość wkładów przekazanych przez poszczególnych koordynatorów.

Pan Przemysław Herman Zastępca Dyrektora Departamentu EFS w Ministerstwie Funduszy
i Polityki Regionalnej odwołując się do doświadczeń nabytych w trakcie realizacji programu Dostępność Plus uwrażliwił, że współpraca między podmiotami koordynującymi a współpracującymi nie zawsze przebiegała poprawnie i konieczność doprecyzowania planów będzie mogła finalnie spocząć na BON.

Pani Anna Iwańczyk zapewniła o dyspozycyjności w razie wszelkich pytań lub wątpliwości oraz potrzeby ułatwienia kontaktów z podmiotami współpracującymi. Pan Maurycy Pelajczyk z Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii zadał pytanie czy BON już przygotowało wzory sprawozdań z realizowania działań zawartych w Strategii. Pani Anna Iwańczyk uściśliła, że chodzi o dokument zwany planem działania. Pani Anna Iwańczyk podkreśliła otwartość na spotkania informacyjne odnośnie planów wdrażania Strategii.

Następnie miała miejsce dyskusja nt. prezentacji oraz spraw różnych. Pan Przemysław Herman podziękował za prezentację przygotowaną przez ITS odnośnie działań podejmowanych w zakresie transportu indywidualnego i podkreślił znaczącą rolę transportu publicznego. Nawiązując do wypowiedzi Pana Ministra Wdówika wskazał, że wiele jest do zrobienia aby przestrzeń publiczna rzeczywiście była dostępna dla każdego. Pan Dyrektor Herman przywołał spotkanie członków resortów odnośnie realizacji programu Dostępność Plus, podczas którego poruszana była m.in. kwestia kolejnictwa. Regulacje dotyczące dostępności na kolei to przede wszystkim specyfikacje interoperacyjności technicznej (TSI- PRM). Zgodnie z tymi normami przyjętymi na poziomie europejskim realizuje się także inwestycje kolejowe. Normy te są generalnie dobre, jednak obarczone są wadami ze względu na swój generalny charakter wynikający ze specyfiki braku szczegółowości norm prawa europejskiego. W związku z tym nie zawsze inwestycje odpowiadają oczekiwaniom, co pokazały kontrole NIK w już zrealizowanych inwestycjach dworcowych. Podkreślił, że można coś zrobić zgodnie z prawem, ale niezgodnie z potrzebami. Widoczna jest potrzeba edukacji w kontekście wiedzy nt. potrzeb osób niepełnosprawnych. Podniósł, że być może należy podejmować więcej działań edukacyjnych skierowanych do podmiotów znajdujących się na szczeblu pomiędzy poziomem europejskim a wykonawcą inwestycji, a częsty brak wystarczającego uwzględniania potrzeb osób z niepełnosprawnościami dotyczy nie tylko obszaru transportu, ale także dostępności architektonicznej i przestrzeni publicznej.

Pan Dyrektor Michał Sułkowski podkreślił, że Ministerstwo Infrastruktury stoi na stanowisku, że należy zwracać na potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz dążyć do likwidacji napotykanych przez nie barier w transporcie kolejowym. Zarówno w programie Dostępność Plus[[17]](#footnote-17) jak i w Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami[[18]](#footnote-18) znajdują się działania dedykowane transportowi kolejowemu. Ponadto 19 maja 2021 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę ws. ustanowienia Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025[[19]](#footnote-19). Jednym z głównych założeń programu jest eliminowanie barier na przystankach dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Pani Anna Iwańczyk, odnosząc się do dostępności transportu kolejowego, przywołała pismo od Pana Dyrektora Karola Kłosowskiego, z Urzędu Transportu Kolejowego, dotyczące prośby o uwagi do regulaminu jednej ze spółek kolejowych (PKP Intercity S.A.) w zakresie obsługi na stacjach kolejowych osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Pani Anna Iwańczyk przedstawiła przekazane przez BON do UTK stanowisko BON, że zapisy regulaminu w proponowanym kształcie przyczynią się do ograniczania dostępności osób z niepełnosprawnościami. UTK przekazało dokument, w którym PKP Intercity S.A. proponowało:

* wprowadzenie zapisów informujących, aby osoby z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się sprawdziły przed planowaną podróżą, czy stacja i peron, z których zamierzają skorzystać podczas swojej podróży, są dostosowane do ich potrzeb i umożliwią im bezpieczne skorzystanie z pociągu;
* wprowadzenie informacji o możliwości odmowy udzielenia pomocy osobie z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się w przypadku, gdy infrastruktura taborowa lub stacyjna nie jest dostosowana do potrzeb tych osób i tym samym nie pozwala na zapewnienie bezpiecznego przejazdu;
* wprowadzenie jednoznacznej informacji, że pomoc dla osób z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej możliwości poruszania się nie może polegać na przenoszeniu pasażera przy wykorzystaniu siły pracowników (drużyny konduktorskiej);
* wprowadzenie informacji, że wsparcie udzielane osobom z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej możliwości poruszania się w zakresie wniesienia do pociągu lub wyniesienia z niego oraz lokowania w przedziale bagażu jest możliwe tylko wówczas, gdy ciężar pojedynczego bagażu nie przekracza 12 kg (obecne kryterium dopuszczalnej masy bagażu osoby z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się wynosi 20 kg, co – jak wskazała Spółka –  jest niezgodne z przepisami BHP). W wypadku, gdy bagaż będzie cięższy, pomoc w tym zakresie może być ograniczona lub nie zostanie udzielona.

Pani Anna Iwańczyk wskazała, że w opinii BON są to zapisy sprzeczne z Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych i zwróciła się do MI z prośbą o przyjrzenie się sprawie.

Pani Małgorzata Radziszewska z PFRON zauważyła, że taki sposób regulacji przerzuca ciężar odpowiedzialności za dostępność na klienta (weryfikacji dostępności stacji/środków transportu), a pomija fakt że to przestrzeń ma być dostępna (na którym to założeniu opiera się zarówno program Dostępność Plus, ustawy dostępnościowe oraz Strategia). Pan Przemysław Herman podkreślił kwestie znaczenia wykonywania już przyjętych regulacji (m.in. przez architektów i projektantów) i nadzór nad ich wykonywaniem. Zaproponował podjęcie wspólnych działań przez MI i MFiPR oraz inne zainteresowane resorty w celu wspólnego oddziaływania na spółki kolejowe, które decydują o rozwiązaniach najbliżej klienta i pasażera. Zwrócił uwagę, że wykonanie przepisów odbiega często od zapisanych standardów, z pominięciem racjonalnych usprawnień oraz dostępu alternatywnego.

Pan Dyrektor Michał Sułkowski poprosił o przesłanie uwag do regulaminu przewozu oraz zauważył że przedstawiona sytuacja wskazuje na możliwość systemowego wykluczenia, co w oczywisty sposób nie powinno mieć miejsca. Zadeklarował otwartość na dalszą dyskusję nt. usuwania barier w dostępności. Zwrócił również uwagę na decydujące znaczenie czynnika ludzkiego (nieznajomość rozwiązań, niechęć do zmiany myślenia).

Pan Minister Paweł Wdówik podsumowując spotkanie podkreślił , że BON będzie podejmował dalsze działania w celu wyjaśnienia sytuacji związanej z przywołanym regulaminem spółki kolejowej. Wskazał również, że działania odnoszące się do zapewniania dostępności nie powinny być widziane jako działania o charakterze charytatywnym, ale jako standard pozwalający na równy dostęp do usług publicznych i niewykluczający.

*Paweł Wdówik*

Przewodniczący Zespołu

 Sekretarz Stanu

Pełnomocnik Rządu do Spraw

Osób Niepełnosprawnych

1. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 poz. 106z z późn. zmianami) [↑](#footnote-ref-1)
2. Ustawa z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz. U. 2019 poz. 848) [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://monitorpolski.gov.pl/M2021000021801.pdf> W dniu 25.02.2021 r. w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" pod pozycją 218 została opublikowana Uchwała nr 27 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcia dokumentu Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021–2030. Uchwała weszła w życie z upływem 14 dni od ogłoszenia [↑](#footnote-ref-3)
4. https://www.its.waw.pl/ [↑](#footnote-ref-4)
5. Link do prezentacji: https://docs.google.com/presentation/d/1F5YZkLTE7hWVQZLG\_WebdnfNuICQrRcH/edit#slide=id.p1 [↑](#footnote-ref-5)
6. Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT): https://pimot.lukasiewicz.gov.pl/ [↑](#footnote-ref-6)
7. ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) [↑](#footnote-ref-7)
8. ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.) [↑](#footnote-ref-8)
9. ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2020 r. poz. 470, z późn. zm.) [↑](#footnote-ref-9)
10. ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. 2020 r. poz. 360, z późn. zm.) [↑](#footnote-ref-10)
11. ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. 2019 r. poz. 1175) [↑](#footnote-ref-11)
12. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. 2016 poz. 702, z późn. zm.) [↑](#footnote-ref-12)
13. rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 29 sierpnia 2019 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. 2020 r. poz. 2213) [↑](#footnote-ref-13)
14. Link do analizy: https://www.pfron.org.pl/instytucje/badania-i-analizy-naukowe/raport-koncowy-z-badania-potrzeb-osob-niepelnosprawnych/ [↑](#footnote-ref-14)
15. Link do artykułu: http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-90261419-706e-42f5-b1c9-7af746ec0ab4 [↑](#footnote-ref-15)
16. Odbyło się do tej pory prawie 400 szkoleń pracowników stacji kontroli pojazdów pod patronatem ITS-u w obsłudze klienta z niepełnosprawnością. [↑](#footnote-ref-16)
17. W ramach obszaru „transport” MI koordynuje działanie 4. „Dostępny transport kolejowy” oraz działanie 5. „Remont i przebudowa 200 stacji pasażerskich” [↑](#footnote-ref-17)
18. W ramach priorytetu „mobilność” MI koordynuje działanie II.2.1. „Zwiększanie dostępności transportu osób z niepełnosprawnościami realizowanego ze środków publicznych [↑](#footnote-ref-18)
19. https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-lub-modernizacji-przystankow-kolejowych-na-lata-2021-2025 [↑](#footnote-ref-19)