

## Metodyka opracowania strategii obsługi osób niepełnosprawnych na stacji pasażerskiej

Janusz POLIŃSKI<sup>1</sup>, Krzysztof OCHOCIŃSKI<sup>2</sup>

### Streszczenie

W ostatnim dziesięcioleciu przeznaczono znaczące środki finansowe na modernizację stacji pasażerskich w celu ich dostosowania do potrzeb wszystkich podróżnych. Dzięki uwzględnianiu w projektach zasad projektowania uniwersalnego, a także technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności kolei dla osób niepełnosprawnych, w wielu obiektach zapewniono pełną dostępność poszczególnych elementów infrastruktury wykorzystywanej przez podróżnych. Pomimo tego procesu, stacje nie mają opracowanych strategii dostępu, wraz z przepisami ruchowymi, czego wymaga obowiązujące prawo Unii Europejskiej oraz prawo krajowe. W artykule nawiązano do, opracowanej w Instytucie Kolejnictwa, metody zebrania niezbędnych danych do przygotowania takiego dokumentu dla każdej stacji pasażerskiej. Nawiązano także do przyjętego w czerwcu 2019 r. przez Radę Ministrów projektu ustawy o zapewnieniu dostępności osobom wymagającym szczególnej troski. Dotychczasowe wysiłki kolei w zakresie poprawy dostępności tej gałęzi transportu wpisują się w wymagania wynikające z tej ustawy.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, osoba niepełnosprawna, dostępność, trasa wolna od przeszkód

### 1. Wstęp

Infrastruktura transportu kolejowego, przeznaczona dla podróżnych tej gałęzi transportu, powinna uwzględniać potrzeby wszystkich osób w zakresie dostępności i bezpieczeństwa w osiąganiu celów przestrzennych. Z tego względu, podczas budowy, rozbudowy, modernizacji lub rewitalizacji stacji pasażerskich, stosowane są zasady projektowania uniwersalnego (*Universal Design*) [5].

Proces zapewnienia dostępności dla wszystkich podróżnych jest związany z dostosowaniem infrastruktury kolejowej do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Podczas tworzenia reguł gwarantujących równy dostęp do usług kolejowych niezbędne jest wyraźne wskazanie i przyjęcie jednoznacznej definicji osoby niepełnosprawnej, jak również osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się<sup>3</sup>.

### Osoba niepełnosprawna

Definicja osoby niepełnosprawnej jest zawarta w ustawie z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji za-

wodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 2011 r. nr 127, poz. 721, z późn. zm.). Ustawa ta definiuje trzy stopnie niepełnosprawności: znaczny, umiarkowany i lekki, które orzekają komisje w przypadku osób powyżej szesnastego roku życia, natomiast osoby do szesnastego roku życia otrzymują orzeczenia o niepełnosprawności. Należy dodać, że osobami niepełnosprawnymi w rozumieniu tej ustawy są osoby z ważnym orzeczeniem zaliczającym do jednej z trzech grup inwalidzkich, wydanym przed dniem 1 stycznia 1998 r.

Najistotniejszym dokumentem międzynarodowym, określającym katalog uprawnień osób niepełnosprawnych, jest Konwencja Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych (UNCPRD<sup>4</sup>), uchwalona wraz z tzw. Protokołem Fakultatywnym 13 grudnia 2006 roku przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych. Polska jest stroną konwencji. W zakresie prawa krajowego należy przytoczyć Uchwałę Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 roku, zawierającą Kartę Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. z 13.08.1997 r. nr 50, poz. 475).

<sup>1</sup> Dr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: jpolinski@ikolej.pl.

<sup>2</sup> Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: kochocinski@ikolej.pl.

<sup>3</sup> W wielu publikacjach na ten temat używa się także sformułowania „osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych”.

<sup>4</sup> UN *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*.

### Osoba o ograniczonej możliwości poruszania się

Termin ten ujęto w Decyzji Komisji Europejskiej 2008/164/WE [1]. Grupę podróżnych, uznawanych za osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, tworzą:

- osoby na wózkach inwalidzkich lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej (mające trudności z chodzeniem na skutek urazów lub złamania kończyn),
- osoby podróżujące z małymi dziećmi,
- osoby z ciężkim lub nieporęcznym bagażem,
- osoby starsze,
- kobiety w ciąży,
- osoby niewidome i słabowidzące,
- osoby głuche i słabosłyszące,
- osoby mające trudności w komunikowaniu się z otoczeniem (mające problemy z komunikowaniem się lub rozumieniem języka pisanego albo mówionego – w tym osoby z zagranicy, które nie znają miejscowego języka),
- osoby niepełnosprawne psychicznie lub intelektualnie,
- osoby niskiego wzrostu (w tym dzieci).

W tej grupie znalazły się osoby z ograniczeniami ruchowymi trwałymi i czasowymi. Należy przy tym podkreślić, że za osobę o ograniczonej możliwości poruszania się należy także uznać opiekuna podróżującego z małym dzieckiem lub / oraz z dzieckiem w wózku dziecięcym. Osobom tym należy się pomoc ze strony przewoźnika lub zarządcy dworca kolejowego w planowanej podróży, a także miejsce w przedziale, w którym opiekun bez przeszkód może podróżować z dzieckiem w rozłożonym wózku dziecięcym, nie utrudniając podróży innym osobom. To uprawnienie nie jest respektowane przez wszystkich przewoźników. Należy pomóc i zrozumienie ze strony przewoźnika lub zarządcy dworca powinny otrzymać również osoby z czasowym ograniczeniem ruchowym (np. złamaną kończyną), a także osoby starsze.

W wielu krajach, do grupy osób niepełnosprawnych o ograniczonych możliwościach poruszania się zaliczane są również osoby otyłe. Tę problematykę nie uwzględnia wspomniana specyfikacja interoperacyjności. W tej kwestii przedsiębiorstwa przewozowe różnych gałęzi transportu, w tym kolei, zaczynają mieć problemy, np. z przygotowaniem odpowiednich miejsc dla takich podróżnych.

W znowelizowanym, obowiązującym rozporządzeniu TSI-PRM (1300/2014) [9] w pkt. 2.2, definicja osoby niepełnosprawnej i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się brzmi: „Osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości porusza-

nia się oznacza każdą osobę dotkniętą trwałym lub czasowym upośledzeniem fizycznym, umysłowym, intelektualnym lub sensorycznym, które to upośledzenie może utrudniać takiej osobie – w konfrontacji z różnymi barierami – pełne i skuteczne korzystanie ze środków transportu na równi z innymi pasażerami, lub której możliwość poruszania się przy korzystaniu z transportu jest ograniczona z powodu wieku”.

### Osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich

Na wózkach inwalidzkich najczęściej poruszają się osoby, które wskutek choroby bądź wypadku nie mogą samodzielnie chodzić. Zaliczają się do nich na przykład osoby po urazie kręgosłupa lub chore na SM<sup>5</sup>, które mogą być całkowicie lub częściowo sparaliżowane (z niedowładem rąk i nóg). Wśród nich zdarzają się osoby, które nie są w stanie samodzielnie chodzić, jak i te, które o własnych siłach lub z pomocą osób drugich są w stanie przejść kilka kroków.

Osoby zaliczane do tej grupy korzystają z różnych typów i rodzajów wózków inwalidzkich. Mogą to być wózki napędzane siłą rąk (często bardzo lekkie i zwrotne) lub wózki elektryczne, które charakteryzują się większą masą i gabarytami (wózek elektryczny może ważyć nawet 100 kg). Osoby używające takiego sprzętu doskonale wiedzą jak z niego korzystać i w jaki sposób należy udzielać im pomocy.

### Osoby głuche i słabosłyszące

Osoby głuche odbierają informacje głównie zmysłem wzroku. Ich środkiem porozumiewania się jest język migowy. Mają często trudności w kontaktach z ludźmi słyszącymi, co jest podstawowym problemem w komunikacji. Niektóre osoby głuche potrafią odczytać mowę z ruchu ust.

Osoby słabosłyszące słyszą w stopniu niewystarczającym i posługują się mową. Często mówią niewyraźnie, np. wymawiają nie wszystkie głoski (np. sz, ć, ch, k). Mowa słabosłyszących jest zaburzona, ale osoby słyszące mogą ją zazwyczaj zrozumieć i nawiązać dialog. Odbiór informacji słownej jest pełniejszy przy zastosowaniu aparatu słuchowego. Osoby głuche (młodzi i starsi) i słabosłyszące (młodzi) czasami mają problemy z gramatyką i zrozumieniem tekstu pisanego.

### Osoby niewidome i słabowidzące

Osoby niewidome to takie, które nic nie widzą lub mają tylko odczucie światła. Osoby te poznają świat za pomocą innych zmysłów, takich jak: słuch, dotyk, węch, smak, ruch. W codziennym funkcjonowaniu najtrudniejsze dla nich jest samodzielne przemieszczanie się i docieranie do celu. Najczęściej w poru-

<sup>5</sup> Stwardnienie rozsiane (łac. *sclerosis multiplex*, SM).

szaniu pomaga im biała laska lub pies przewodnik. Osoby niewidome często proszą o pomoc widzących przewodników. Osoby te czytają teksty pisane alfabetem Braille'a lub korzystają z audiobooków.

Osoby słabowidzące widzą w różnym stopniu. Do tej grupy zalicza się osoby z:

- obniżoną ostrością widzenia, zawężonym polem widzenia (tzw. widzenie tunelowe),
- mroczkiem w centralnym polu widzenia (w centrum widzenia znajduje się czarna lub szara plama),
- mroczkami rozsianymi (widzenie jest zmienne, a mroczki mogą poruszać się i zmieniać kształt),
- trudnościami w odróżnianiu kolorów (daltoniści).

W zależności od stopnia widzenia, osoby te mają różne trudności w codziennym funkcjonowaniu, takie jak: problemy z czytaniem i pisaniem, przemieszczaniem, rozpoznawaniem twarzy i spostrzeganiem szczegółów. Z tego powodu można spotkać osoby słabowidzące, poruszające się z białą laską, które są w stanie przeczytać np. duży druk [4].

Mając na względzie potrzeby wymienionych grup podróżnych, obowiązujące prawo nakazuje, aby każdy obiekt kolejowej infrastruktury pasażerskiej miał strategię dostępu podróżnych zawierającą przepisy ruchowe. Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie problemów dostępu podróżnych do stacji pasażerskiej, a także zakresu informacji, które powinny być zawarte w strategii. Będą opisane narzędzia ułatwiające przygotowanie tego dokumentu. Zastosowana metoda opiera się na wykorzystaniu szczegółowej ankiety obiektu infrastruktury pasażerskiej. Zawarto w niej zbiór wielu parametrów ściśle identyfikujących obiekt infrastruktury oraz jego wyposażenie, mających wpływ na poziom dostępności i bezpieczne poruszanie się w obrębie stacji pasażerskiej osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

## 2. Ważniejsze akty prawne regulujące problemy dostępności

System kolei wymaga interoperacyjności, czyli zgodności technicznej poszczególnych podsystemów, w celu osiągnięcia spójności sieci transportowej Unii Europejskiej. Dokumentami obowiązującymi i mającymi zastosowanie wobec krajów członkowskich są rozporządzenia, dyrektywy i decyzje.

Pierwsze techniczne specyfikacje interoperacyjności w zakresie „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, zostały określone w Decyzji Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. (2008/164/WE) [1].

Na początku 2015 roku weszło w życie Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności [9]. Dokument ten zastąpił Decyzję Komisji z 2007 roku i ma zastosowanie do podsystemów „Infrastruktura”, „Ruch kolejowy”, „Aplikacje telematyczne” i „Tabor”. Ważne dla podróżnych jest także Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [8].

Rozdział V dokumentu [9] zawiera przepisy dotyczące osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości ruchowej, które regulują: prawo tych osób do przewozu, kwestię informacji i dostępności, warunki i udzielanie pomocy na stacjach kolejowych i w pociągu, a także odszkodowanie za sprzęt osób o ograniczonej możliwości ruchowej lub inny specjalistyczny sprzęt.

W załączniku II dokumentu [9] zamieszczono minimalny zakres informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów, w tym informacji o dostępności, warunkach dostępu i dostosowaniu pociągu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

W załączniku III dokumentu [9] zawarto m.in. zakres pomocy świadczonej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej (minimalne normy jakości obsługi podróżnych). Spośród krajowych aktów prawnych, problematyka konieczności opracowania strategii dostępu do stacji pasażerskich została wskazana w rozporządzeniu [10]. Obecnie Rada Ministrów zatwierdziła projekt ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami [7]. Warto przytoczyć ważniejsze elementy tego dokumentu.

W myśl zapisów ustawy, pod pojęciem osoby ze szczególnymi potrzebami rozumie się „każdą osobę, która ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na równi z innymi osobami” [7]. „Celem projektowanej ustawy jest przyspieszenie procesu dostępności, dzięki której osoby z niepełnosprawnościami w sposób możliwie samodzielny i na zasadzie równości z innymi będą mogły korzystać z przestrzeni publicznej, środków transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych” [3].

Zgodnie z art. 6 dokumentu [7], minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, obejmują w zakresie dostępności architektonicznej:

- zapewnienie wolnych od barier przestrzeni komunikacyjnych poziomych i pionowych budynków,

- instalację urządzeń lub zastosowanie środków technicznych i rozwiązań architektonicznych w budynku, które umożliwiają dostęp do wszystkich pomieszczeń, z wyłączeniem pomieszczeń technicznych,
- zapewnienie informacji na temat rozkładu pomieszczeń w budynku, co najmniej w sposób wizualny i dotykowy lub głosowy,
- zapewnienie wstępu do budynku osobie korzystającej z psa asystującego, o którym mowa w art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 2018 r. poz. 511).

Za koordynację działań formalno-prawnych na rzecz zapewnienia dostępności określonych w ustawie odpowiada minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego. Koordynacja polega w szczególności na monitorowaniu zapewniania dostępności, inicjowaniu zmian przepisów prawnych w zakresie dostępności, wyznaczaniu kierunków i prowadzeniu działań informacyjno-promocyjnych dotyczących dostępności.

Na mocy ustawy tworzy się Radę Dostępności, która będzie organem opiniodawczo-doradczym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Do zadań Rady należy:

- opiniowanie projektów aktów prawnych i innych dokumentów dotyczących dostępności,
- rekomendowanie sposobu realizacji zadań określonych w programach mających na celu wsparcie działań na rzecz dostępności,
- formułowanie rekomendacji w przedmiocie zmiany przepisów w zakresie dostępności,
- opiniowanie kryteriów dostępu dla podmiotów ubiegających się o akredytację,
- opiniowanie przedkładanych Radzie dokumentów dotyczących dostępności,
- rekomendowanie potrzeby podejmowania działań w zakresie dostępności przez organy administracji publicznej,
- wyrażanie opinii i zajmowanie stanowisk, w szczególności w zakresie realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz działań na rzecz poprawy świadomości społecznej w zakresie dostępności oraz przygotowanie rocznego sprawozdania z działalności Rady.

Podmioty realizujące zdania na rzecz dostępności, w tym w szczególności podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 2 i ust. 3 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, statutowo działające na rzecz osób niepełnosprawnych i spełniające określone kryteria dostępu, mogą ubiegać się o status podmiotu akredytowanego w zakresie certyfikowania dostępności. Akredytacja jest udzielana przez Prezesa Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON) na wniosek

podmiotu ubiegającego się o akredytację. Dokumentem potwierdzającym udzielenie podmiotowi akredytacji jest certyfikat akredytacji. Podmioty akredytowane przez PFRON są uprawnione do certyfikowania dostępności architektonicznej, cyfrowej i komunikacyjnej. Certyfikacja dostępności ma na celu weryfikację, czy dany podmiot, w zakresie prowadzonej działalności, zapewnia dostępność na warunkach określonych w ustawie.

Należy zaznaczyć, że dokument wprowadza konieczność sporządzania raportów o stanie zapewniania dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w danym podmiocie i opublikowania ich na swojej stronie Biuletynu Informacji Publicznej, jak również przesłania ich do ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego lub właściwego miejscowo wojewody. Wprowadza także dla obiektów publicznych konieczność uzyskiwania certyfikatów dostępności, które będą wydawane przez podmioty dokonujące certyfikacji na okres czterech lat.

Przytoczona ustawa nie dotyczy pasażerskiej infrastruktury kolejowej, która w zakresie dostępności jest objęta techniczną specyfikacją interoperacyjności TSI PRM [9], w Polsce jest jednak ważnym rozwiązaniem o charakterze systemowym, określającym środki służące zapewnieniu dostępności dla osób niepełnosprawnych. Jego zasadniczym celem jest poprawa dostępności przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych, przez umożliwienie im udziału w życiu społecznym na zasadzie równości z innymi osobami. Realizacja tego celu nastąpi w drodze wdrożenia rozwiązań proponowanych w ustawie. Zawarte w niej wymagania w zakresie dostępności uzupełniają lukę prawną m.in. odnoszącą się do otoczenia stacji pasażerskich, w zakresie pełnego dostosowania przestrzeni publicznej dla wszystkich osób.

### 3. Stacja pasażerska dostępna dla wszystkich podróżnych

Stacja pasażerska dostępna dla wszystkich podróżnych jest obiektem, którego składowe elementy infrastruktury zostały zaprojektowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego. To jest także obiekt wykonany według obowiązujących standardów, norm i wskazań, wynikających z dobrych praktyk określanych także przez podróżnych niepełnosprawnych i osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych. Wśród istotnych elementów składających się na efekt pełnej dostępności należy wskazać:

- parking ze stanowiskami dla osób niepełnosprawnych na placu przeddworcowym,
- dostosowanie drzwi i wejść (brak progów i stopni),
- zastosowanie antypoślizgowych posadzek, pozbawionych nierówności,

- oznakowanie przezroczystych przeszkód,
- dostosowanie toalet dla osób niepełnosprawnych, zwłaszcza podróżnych korzystających z wózków inwalidzkich,
- dostosowanie okienek kasowych do osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich i odpowiednio wyposażonych (pętla indukcyjna – osoby niedosłyszące, wideotłumacz – osoby głuchonierdziej, papier, smartfon, tablet – osoby głuche),
- udogodnienia przy zakupie biletów,
- oznakowanie kolorystyczne stopnia początkowego i końcowego schodów,
- zastosowanie poręczy przy schodach i pochylniach,
- wyposażenie ciągów pieszych w windy, schody ruchome, pochylnie, podnośniki przyschodowe,
- zastosowanie piktogramów ułatwiających poruszanie,
- podawanie informacji pismem dotykowym,
- wykorzystanie systemów dynamicznej informacji pasażerskiej (wizualnej i dźwiękowej) odpowiednio zsynchronizowanej,
- umieszczanie na obszarze stacji planów obiektu i schematów tyflograficznych,
- zastosowanie elementów dotykowych dla osób niewidomych i słabowidzących (ścieżki prowadzące, pola uwagi, pasy ostrzegawcze),
- zastosowanie odpowiedniego oświetlenia, z jednoczesnym przyjęciem rozwiązań chroniących przed olśnieniem,
- dostosowanie małej architektury dla wszystkich grup podróżnych,
- wykorzystywanie do sprawnego przemieszczania się drogi wolnej od przeszkód, umożliwiającej osobie niepełnosprawnej niezakłócone przemieszczenie się przez teren dworca i peronu do pociągu.

Należy także dodać, że niepełnosprawny podróżny, na specjalne życzenie powinien uzyskać pomoc od pracownika kolei (usługi asystenckie dostępne z mniejszym niż 48 godz. wyprzedzeniem czasowym). Z tego względu personel wspomagający podróżnego powinien być systematycznie szkolony, co wpływa z jednej strony na wzrost kompetencji, a z drugiej jest bardzo pozytywnie oceniane przez osoby niepełnosprawne.

#### **4. Wymagania w zakresie konieczności opracowania strategii dostępu do infrastruktury stacji pasażerskiej wynikające z obowiązującego prawa**

Konieczność opracowania strategii dostępu do każdej stacji pasażerskiej po raz pierwszy zamieszczono w Decyzji Komisji [1] już w 2007 roku. Dokument

nakładał, na zarządcę infrastruktury lub zarządcę stacji, obowiązek przygotowania przepisów ruchowych (pkt. 4.1.4.), określających poziom dostępności stacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych. Wskazano w nim, że „Zarządca infrastruktury lub zarządca stacji powinien dysponować dostępną w formie pisemnej strategią mającą na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji i zgodnie z wymaganiami technicznymi niniejszej TSI. Dodatkowo strategia ta powinna być zgodna z procedurą każdego przedsiębiorstwa kolejowego, które pragnie korzystać z takich obiektów i urządzeń. Strategia ta zostanie wdrożona poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie”.

Konieczność dysponowania przez każdą stację pasażerską strategii w formie pisemnej, określającej dostępność infrastruktury dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, została powtórzona w znowelizowanym dokumencie, tj. w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014, punkt 4.4.1 [9]. Zgodnie z obowiązującym dokumentem, zakres strategii musi zawierać przepisy ruchowe dla następujących sytuacji:

- dostęp do stacji – „Przepisy ruchowe muszą zapewnić dostęp do informacji dotyczących poziomu dostępności wszystkich stacji” [9];
- stacje bez personelu obsługi – wydawanie biletów pasażerom niedowidzącym – „Należy opracować i wdrożyć przepisy ruchowe dotyczące stacji bez personelu obsługi, na których bilety wydawane są przez automaty biletowe. (...) W takich przypadkach zawsze należy zapewnić alternatywny sposób wydawania biletów, dostępny dla pasażerów niedowidzących, np. możliwość zakupu na pokładzie pociągu lub w docelowym miejscu podróży” [9];
- kontroli biletów za pomocą kołowrotek;
- oświetlenia peronów – „Dopuszczalne jest wyłączenie oświetlenia na peronach, w przypadku gdy nie przewiduje się przyjazdu żadnego pociągu.” [9];
- informacji wizualnych i mówionych, w tym informacji pasażerskiej na żądanie – „Należy wdrożyć przepisy ruchowe, które zapewnią spójność podstawowych informacji wizualnych i mówionych”. (...) „W przypadkach, w których informacje mówione nie są podawane przez system rozgłoszeniowy na stacji (...), należy wdrożyć przepisy ruchowe gwarantujące funkcjonowanie alternatywnego systemu informacyjnego, za pomocą którego pasażerowie mogą uzyskać na stacji te same informacje w formie mówionej, np. telefoniczny serwis informacyjny, obsługiwany przez personel lub automatyczny.” [9];
- peron – strefa funkcjonowania urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach – „Przedsiębiorstwo kolejowe oraz zarządca infrastruktury lub za-

rządca stacji muszą wspólnie określić strefę lub strefy na terenie peronu, gdzie wspomniane urządzenia będą najprawdopodobniej stosowane, uwzględniając różne warianty zestawienia składu. Należy wdrożyć przepisy ruchowe w celu określenia, w miarę możliwości, punktu zatrzymania pociągu w zależności od lokalizacji takiej strefy lub takich stref” [9];

- bezpieczeństwa ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich – „Należy wdrożyć przepisy ruchowe dotyczące obsługi przez personel stacji urządzeń wspomagających wsiadanie. Należy wdrożyć przepisy ruchowe dotyczące korzystania przez personel z ruchomej bariery ochronnej w podnośnikach na wózki inwalidzkie. Należy wdrożyć przepisy ruchowe pozwalające personelowi na bezpieczną obsługę podjazdów dla wózków inwalidzkich, w tym ich rozłożenie, zabezpieczenie, podnoszenie, opuszczanie i składowanie.” [9];
- pomocy pracownika kolei przy wsiadaniu / wysiadaniu z pociągu – „Należy wdrożyć przepisy ruchowe mające na celu uświadomienie personelowi, że osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się mogą potrzebować pomocy przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego, oraz zapewniające udzielenie przez personel takiej pomocy w razie potrzeby”. Warunki, na których udziela się pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, określono w rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007” [8];
- korzystania ze strzeżonych jednopoziomowych przejść przez tory – „Jeśli strzeżone jednopoziomowe przejścia przez tory są dozwolone, należy wdrożyć przepisy ruchowe, które zapewnią odpowiednią pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się ze strony personelu na strzeżonym jednopoziomowym przejściu przez tory, łącznie ze wskazaniem, kiedy można bezpiecznie pokonać tory” [9].

Po opracowaniu dokumentu, musi on być wdrożony przez: przekazanie odpowiednich informacji personelowi związanemu z obsługą podróżnych na konkretnym obiekcie, opracowane procedury działań i szkoleń.

Według zapisów prawa, strategia konkretnej stacji pasażerskiej musi być zgodna z procedurą każdego przedsiębiorstwa kolejowego, które pragnie korzystać z jego obiektów i urządzeń. W związku z tym, podmioty zobligowane do opracowania strategii, zarządcy infrastruktury i operatorzy stacji pasażerskich, powinny podjąć w tym celu współpracę z przewoźnikami kolejowymi lub operatorem publicznego transportu zbiorowego, których pociągi mają planowe postoje handlowe na rozpatrywanym obiekcie infrastruktury

pasażerskiej. Trzeba przy tym jeszcze raz zaznaczyć, że wspomniana **strategia w formie pisemnej powinna być opracowana odrębnie dla każdej stacji pasażerskiej**.

W polskich aktach prawnych, wielokrotnie wskazywano na konieczność dopełnienia obowiązku wynikającego z zapisów zarówno Decyzji Komisji z 2007 roku, jak i Rozporządzenia 1300/2014, w zakresie konieczności opracowania takiego dokumentu i posługiwania się nim podczas obsługi osób niepełnosprawnych i podróżnych z ograniczeniami ruchowymi na konkretnej stacji pasażerskiej. W Rozporządzeniu [10], w punkcie 6.4 określono, że „każda stacja powinna dysponować takim dokumentem, uwzględniającym właściwe dla niej uwarunkowania infrastrukturalne i techniczne. W przypadku braku takiej strategii, **musi być ona uzupełniona w terminie do 31 grudnia 2017 roku**”.

Krajowy Plan Wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM) [2], sygnowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, w rozdziale 6.1 porusza także to zagadnienie. W dokumencie wskazano na:

- Konieczność opracowania strategii – „Trzeba przy tym zaznaczyć, że wspomniana strategia w formie pisemnej powinna być opracowana odrębnie dla każdej stacji pasażerskiej”;
- Konieczność respektowania pkt. 6.4. znowelizowanego rozporządzenia dotyczącego Planu Transportowego – „Każda stacja powinna dysponować takim dokumentem, uwzględniającym właściwe dla niej uwarunkowania infrastrukturalne i techniczne. W przypadku braku takiej strategii musi być ona uzupełniona w terminie do 31 grudnia 2017 roku. Aktualnie są prowadzone prace w celu przygotowania strategii do ww. terminu”.

W dalszej części dokumentu zapisano: „Należy zaznaczyć, że pomimo braku tych dokumentów są zrealizowane działania z zakresu poprawy dostępności (dotychczas na 101 dworcach), świadczenia pomocy (61 dworców) i szkolenia personelu”.

W marcu 2018 roku Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju opublikowało i skierowało do konsultacji społecznych program rządowy „Dostępność PLUS” [6]. Przewiduje on w latach 2018–2025 realizację inwestycji o wartości 23 mld zł, związanych z poprawą dostępności w ośmiu obszarach: architektura, transport, cyfryzacja, edukacja, zdrowie, kultura, konkurencyjność, koordynacja. W działaniach 5 (Dostępny transport kolejowy) i 6 (Remont i przebudowa 200 dworców kolejowych) przeznaczonych na potrzeby kolei, przewiduje się m.in. działania ukierunkowane na poprawę infrastruktury, zgodnie z wymaganiami

mi TSI PRM. Od 2018 roku Program zakłada m.in. opracowanie strategii dostępu do infrastruktury pasażerskiej dla wszystkich osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, wraz z przepisami ruchowymi dla każdego dworca kolejowego i wdrożenie przez odpowiednie procedury i szkolenia personelu.

Według rozpoznania autorów niniejszego artykułu, stacje pasażerskie w dalszym ciągu nie mają strategii dostępu.

## 5. Metoda sporządzenia strategii wraz z przepisami ruchowymi dla stacji pasażerskiej

Instytut Kolejnictwa, wspomagający resort transportu przy opracowywaniu dokumentów dla kolei o strategicznym charakterze, w ramach prac własnych wykonał opracowanie [11], w którym zaproponowano metodę ułatwiającą sporządzenie strategii dostępu do każdej stacji pasażerskiej wszystkim podróżnym, w tym osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, z wykorzystaniem szczegółowych informacji o konkretnym obiekcie infrastruktury. Wszystkie istotne informacje dotyczące opracowywanej strategii podzielono na 12 bloków tematycznych. Zakres merytoryczny poszczególnych zbiorów informacji zawiera ankieta, przygotowana w celu sporządzenia fotografii istniejącego stanu stacji pasażerskiej. Poszczególne bloki tematyczne zawierają następujące informacje:

### A. Informacje ogólne dotyczące stacji pasażerskiej.

Ten obszar informacji dotyczy danych identyfikacyjnych takich, jak: nazwa stacji, dane adresowe, telefoniczne oraz adres e-mail, położenie administracyjne i usytuowanie na sieci linii kolejowych oraz względem obsługiwanej miejscowości i jej status, rangę stacji, a także wymienia się zarządcę/ów (operatora) obiektu. W tym obszarze pod hasłem „inne dane” mogą być umieszczane informacje, np. dotyczące objęcia obiektu nadzorem konserwatora zabytków, co może skutkować nieco odmiennym podejściem do spełnienia wymagań wynikających z TSI PRM.

**B. Wykorzystanie stacji pasażerskiej.** Obszar zawiera informacje dotyczące bieżącego wykorzystania stacji kolejowej przez przewoźników kolejowych i operatorów publicznego transportu zbiorowego, przy realizacji rozkładu jazdy pociągów. Wymienia się przewoźników kolejowych, których pociągi mają na stacji postoje handlowe. Wskazuje się również zawarte porozumienia pomiędzy zarządcą stacji i przewoźnikami oraz wielkość obciążenia obiektu poszczególnymi rodzajami pociągów pa-

sażerskich i ich liczbą. Odnotowuje się także okresy występujących szczytów przewozowych, a także realizację skomunikowań wewnątrzgałęziowych oraz integracji międzygałęziowej.

**C. Charakterystyka stanu technicznego stacji pasażerskiej.** W tym obszarze podawane są informacje z zakresu stanu technicznego i funkcjonalnego stacji pasażerskiej. Odnoszą się one m.in. do zrealizowanych lub planowanych prac modernizacyjnych dotyczących całego obiektu lub jego elementów (np. hali głównej, peronów). W tej części jest diagnozowana dostępność poszczególnych elementów obiektu, a także występujących ograniczeń i związanych z tym potrzeb poprawiających dostępność do transportu kolejowego dla podróżnych niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Zakres danych uwzględnia certyfikat Weryfikacji WE podsystemu.

**D. Dostęp do stacji pasażerskiej.** W tym obszarze jest określany sposób oraz możliwości dostępu i dojścia do stacji pasażerskiej. Te parametry dotyczą m.in. usytuowania placu przeddworcowego, lokalizacji parkingu, liczby miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, liczby dojazdów, ich usytuowania i przebiegu, a także możliwości korzystania przez osoby niepełnosprawne. Ta część zawiera również charakterystykę poszczególnych dojazdów i np. wyposażenie nawierzchni w elementy dotykowe ułatwiające dostęp do stacji pasażerskiej. Należy tu także wymienić wszelkiego typu przeszkody infrastrukturalne ograniczające dostępność.

**E. Drzwi wejściowe do budynku dworcowego.** Obszar charakteryzuje i parametryzuje drzwi wejściowe, w tym m.in.: rodzaj, sposób otwierania, oznakowanie, możliwość otwierania przez podróżnych niepełnosprawnych i osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych.

**F. Infrastruktura dedykowana podróżnym po przekroczeniu drzwi wejściowych.** Obszar zawiera informacje i dane związane z elementami infrastruktury przeznaczonymi dla podróżnych. Opis uwzględnia wyposażenie obiektu w elementy dotykowe ułatwiające korzystanie i poruszanie się podróżnych niewidomych i słabowidzących oraz systemy wspomaganie słuchu. Charakterystyka i parametryzacja z punktu widzenia dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach ruchowych obejmuje następujące stanowiska i obiekty:

- kasę biletową,
- automat biletowy (biletomat),
- punkty informacyjne i punkty obsługi podróżnych,
- toaletę,
- poczekalnię,
- punkty usługowe i handlowe.

- G. Informacja pasażerska.** Obszar zawiera odrębną charakterystykę trzech grup informacji, tj.: wizualną, akustyczną (głosową) i dotykową. Zakres danych dotyczy m.in. prezentacji rozkładów jazdy pociągów, zapowiedzi megafonowych i sposobów wyświetleń, jednoznaczności podawanych informacji i ich spójności oraz systemów wspomagania słuchu i oznaczeń wykorzystywanych przez osoby niewidome i słabowidzące, jak ścieżki prowadzące, pasy ostrzegawcze, mapy tyflograficzne, zastosowanie opisów w języku Braille'a, np. na poręczach schodów.
- H. Trasa wolna od przeszkód.** Obszar charakteryzuje ciągi komunikacyjne pozbawione przeszkód i umożliwiające swobodne przemieszczanie podróżnych, w tym osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz oznakowanie tras i ich wyposażenie w urządzenia ułatwiające dostęp, jak: podnośniki przyschodowe i windy. W tym obszarze wyodrębniono także strzeżone, jednopoziomowe przejścia przez tory, uwzględniające: spełnianie parametrów określonych w TSI PRM, odpowiednie oznakowanie, nadzorowanie przez personel i wykorzystanie przez osoby niepełnosprawne w celu dojścia na perony.
- I. Perony.** Obszar dotyczy charakterystyki wszystkich czynnych i eksploatowanych peronów znajdujących się na stacji pasażerskiej / przystanku osobowym. Podawane informacje obejmują właściwości peronu, takie jak: jego rodzaj, wysokość, rodzaj powierzchni, wyposażenie w system informacji pasażerskiej i elementy małej architektury, a także urządzenia i elementy ułatwiające dostęp, oświetlenie, podział na sektory i określenie miejsc zatrzymywania się taboru umożliwiającego przewóz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.
- J. Stacje bez personelu obsługi.** Opis obszaru koncentruje się na alternatywnej możliwości zakupu biletu przez osoby niewidome lub słabowidzące w przypadku dostępności do automatu biletowego (biletomatu).
- K. Pomoc personelu przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego.** W tym obszarze identyfikuje się możliwość pomocy personelu w dostępie do usług transportu kolejowego i dostępie do informacji o tego typu usłudze. W szczególności: kto pełni te obowiązki oraz jakie kompetencje ma personel w zakresie udzielania pomocy osobom z różnymi dysfunkcjami zdrowotnymi.
- L. Pozostałe informacje.** Obszar dotyczy kwalifikacji i szkoleń pracowników obsługi oraz stosowania przez nich procedur określających zasady korzystania z udogodnień istniejących na stacji pasażerskiej. W przypadkach, kiedy stację pasażerską charakteryzują ograniczenia w zakresie dostępności, należy podać, w jakim terminie będą usunięte. Mogą to być planowane terminy modernizacji obiektu, jego przebudowy lub remontu.

Na podstawie informacji zebranych w ankiecie, przystępuje się do opracowania strategii, której podstawowym elementem są przepisy ruchowe, związane z dostępnością obiektu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

## 6. Podsumowanie

Dotychczasowe działania na rzecz poprawy dostępności infrastruktury kolejowej służącej podróżnym, zyskały dodatkowe wzmocnienie zapisami nowej ustawy [10], dzięki której przestrzeń otaczająca każdą stację pasażerską będzie dostępna dla wszystkich. Zagwarantowanie dostępności infrastruktury użytku publicznego w Polsce będzie powszechnym obowiązkiem, co jednoznacznie przesądziło dotychczasowe wątpliwości niektórych jej właścicieli lub zarządców. Zgodnie z obowiązującym prawem, każda stacja pasażerska powinna dysponować strategią obsługi, osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, wraz z przepisami ruchowymi.

Instytut Kolejnictwa opracował narzędzie ułatwiające opracowanie takiego dokumentu dla każdej stacji pasażerskiej, bez względu na jej wielkość. Opisano to w rozdziale 5 niniejszego artykułu. Jest to tym ważniejsze, że każdego roku przybywa obiektów, które dzięki prowadzonym pracom inwestycyjnym stają się dostępne dla wszystkich podróżnych. W ciągu kilku następnych lat pełna dostępność będzie zapewniona na kolejnych 200 stacjach pasażerskich. Będzie to dotyczyło także obiektów objętych nadzorem konserwatora zabytków. Pojawią się także nowe rodzaje obiektów w postaci dworców systemowych, gdzie zagadnienia dostępności dla wszystkich stanowią podstawę ich projektowania.

## Literatura

1. Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (notyfikowana jako dokument nr C (2007) 6633) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (2008/164/WE) (Dz.U. L 64/72 z 7.3.2008).
2. Krajowy plan wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM). Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, 2017 r. <https://ec.europa.eu/>

- transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-prm-tsi-poland.pdf [dostęp: 26.06.2019].
3. Opinia Rady Legislacyjnej z 22 lutego 2019 r. o projekcie ustawy o dostępności <https://radalegisacyjna.gov.pl/dokumenty/opinia-z-22-lutego-2019-r-o-projekcie-ustawy-o-dostepnosci> [dostęp: 27.06.2019].
  4. Poliński J.: *Elementy dotykowe dla niewidomych – rodzaje, rozwiązania i wymagania ogólne*, Kolejo-wa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2012.
  5. Poliński J.: *Projektowanie uniwersalne – dostosowanie kolei do przewozu osób niepełnosprawnych*, Instytut Kolejnictwa, Warszawa 2012.
  6. Polska bardziej przyjazna. Ruszyły konsultacje programu Dostępność Plus. Ministerstwo inwestycji i Rozwoju 15.03.2018, <https://www.mii.gov.pl/strony/aktualnosci/polska-bardziej-przyjazna-ruszyly-konsultacje-programu-dostepnosc-plus/> [dostęp: 26.06.2019].
  7. Projekt ustawy o dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. Rządowe centrum legislacji 13 czerwca 2019 r. <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12319302/katalog/12575748#12575748> dostęp: 27.06.2019 (Projekt Ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzeba-mi. Wersja projektu z dnia 13.06.2019 r. Rządowe Centrum Legislacji).
  8. Rozporządzenie (WE) NR 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315/14 z 3.12.2007).
  9. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 356/110 z 12.12.2014).
  10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016, poz.1996).
  11. Wróbel I., Poliński J.: *Opracowanie metody niezbędnej do sporządzenia strategii gwarantującej pełną dostępność infrastruktury pasażerskiej zgodnie z wymaganiami TSI PRM*, Instytut Kolejnictwa, Praca nr 8730/11, Warszawa 2018.