



WDROŻENIE PRZEPISÓW PRAWNYCH UNII EUROPEJSKIEJ DETERMINANTĄ POPRAWY DOSTĘPNOŚCI KOLEI NA PRZYKŁADZIE AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ

ALAN BEROUD – PREZES ZARZĄDU
EWELINA GOLAŃSKA – PEŁNOMOCNIK ZARZĄDU

ZAKOPANE | PAŹDZIERNIK 2023

AGENDA PREZENTACJI

➤ 01 ➤

Definicje

➤ 02 ➤

Otoczenie prawne

➤ 03 ➤

Akty prawne w
zakresie praw i
obowiązków
pasażera

➤ 04 ➤

Techniczne
specyfikacje
interoperacyjności

➤ 05 ➤

Dostępność w
aglomeracji
warszawskiej

➤ 06 ➤

Podsumowanie

WSTĘP

Przygotowany referat:

- przybliża definicje związane z dostępnością wraz z analizą porównawczą zagadnienia w aktach prawnych
- opisuje uwarunkowania prawne w zakresie dostępności transportu kolejowego
- opisuje uwarunkowania prawne związane z interoperacyjnością transportu kolejowego
- podejmuje próbę przedstawienia głównych zmian prawnych dotyczących dostępności w okresie 20 lat
- opisuje funkcjonowanie transportu kolejowego w zakresie dostępności na przykładzie aglomeracji warszawskiej

DOSTĘPNOŚĆ

- Dostępność oznacza dostępność architektoniczną, cyfrową oraz informacyjno-komunikacyjną, co najmniej w zakresie określone przez minimalne wymagania, będącą wynikiem uwzględnienia uniwersalnego projektowania albo zastosowania racjonalnego usprawnienia.
- Bariery transportowe to m.in. niedostosowanie obiektów kubaturowych związanych z obsługą podróżnych, złe rozwiązania urbanistyczne ciągów transportowych, placów przed dworcami, a w niektórych przypadkach brak możliwości dostania się na peron.
- Osoby niepełnosprawne oraz o ograniczonej możliwości poruszania się mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia, dostępu do dóbr i usług umożliwiającym uczestnictwo w życiu społecznym.
- Ograniczenie dostępu do systemu transportu publicznego rodzi wykluczenie społeczne, uniemożliwiając dojazd do szkoły, pracy oraz normalne funkcjonowanie w życiu prywatnym.
- Nowoczesna kolej jest środkiem transportu dostępnym dla osób niepełnosprawnych, przy czym poziom dostępności jest uzależniony od taboru przewozowego i infrastruktury.
- Największy poziom dostosowania jest wymagany w stosunku do transportu kolejowego – określono ścisłe wymogi dostępności do infrastruktury i pojazdów kolejowych.

OTOCZENIE PRAWNE ZAKRESIE DOSTĘPNOŚCI KOLEI

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – przestało obowiązywać w 2023 r.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – obowiązuje od 2023 r.
- 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

OTOCZENIE PRAWNE W ZAKRESIE DOSTĘPNOŚCI KOLEI

- Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami – regulująca zapewnienie dostępności oraz obowiązki podmiotów publicznych w tym zakresie
- 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) - którego intencją jest stopniowe likwidowanie istniejących barier w zakresie dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się w dwóch zadaniach – analityczno-rozpoznawczym oraz strategicznym
- Przewodnik Europejskiej Agencji Kolejowej dotyczący stosowania TSI PRM
- Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych (w Polsce od 2012 r.)
- Program rządowy DOSTĘPNOŚĆ+ (od 2018 r.)

OTOCZENIE PRAWNE – ROZPORZĄDZENIE DOTYCZĄCE PRAW I OBOWIĄZKÓW PASAŻERÓW W RUCHU KOLEJOWYM



- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – przestało obowiązywać w 2023 r.

DEFINICJA: **osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej** oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skute jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niepełnosprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub na skutek wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – obowiązuje od 2023 r.

DEFINICJA: **osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej mobilności poruszana się** oznacza osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej mogącym w zetknięciu z różnymi barierami utrudniać tej osobie korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek wieku.

OTOCZENIE PRAWNE – ROZPORZĄDZENIE DOTYCZĄCE PRAW I OBOWIĄZKÓW PASAŻERÓW W RUCHU KOLEJOWYM



Rozporządzenie 1371/2007	Rozporządzenie 2021/782
Brak informacji w zakresie współpracy.	Pełna współpraca przedsiębiorstw kolejowych/zarządcy a organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne w celu poprawy jakości dostępu do usług, koordynacji informacji i pomocy
Zarządca dworców oraz przewoźnicy kolejowi mają zapewnić nieodpłatną pomoc osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się	Podmioty świadczące usługi przewozu na zmienionej trasie muszą zapewniać osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się porównywalny poziom pomocy i dostępności, proponując zastępcze środki transportu
Rezerwacja i bilety oferowane są bez dodatkowych opłat osobom z niepełnosprawnością	Rezerwacja i bilety oferowane są bez dodatkowych opłat osobom z niepełnosprawnością
Na żądanie osoby z niepełnosprawnością, zarządca infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje informacje na temat dostępności stacji i związanych z nią udogodnień i usług kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego	Na żądanie osoby z niepełnosprawnością, zarządca infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe przekazuje informacje na temat dostępności stacji i związanych z nią udogodnień i usług kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego

OTOCZENIE PRAWNE – ROZPORZĄDZENIE DOTYCZĄCE PRAW I OBOWIĄZKÓW PASAŻERÓW W RUCHU KOLEJOWYM



Rozporządzenie 1371/2007	Rozporządzenie 2021/782
Nieodpłatna pomoc. Zgłoszenie 48 h przed sytuacją	Nieodpłatna pomoc. Zgłoszenie 24 h przed sytuacją
Brak informacji odnośnie do psa towarzyszącego.	Podróż z psem towarzyszącym. Dodatkowo przedsiębiorstwa kolejowe powinny przeprowadzać testy z wykorzystaniem innych zwierząt towarzyszącym ułatwiających mobilność
Jeżeli przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne za całkowitą/częściową utratę albo uszkodzenie sprzętu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej służącego im do poruszania się lub innego specjalistycznego sprzętu używanego przez takie osoby, ograniczenia finansowe nie mają zastosowania	Uszkodzenie sprzętu medycznego osoby z niepełnosprawnością przez zarządcę infrastruktury/przedsiębiorstwa kolejowego ponoszą odpowiedzialność oraz wypłacają bez zbędnej zwłoki odszkodowanie. Dodatkowo mają obowiązek zapewnić tymczasowy sprzęt ułatwiający poruszanie się lub urządzenia wspomagające
Brak informacji w zakresie szkoleń.	Przedsiębiorcy kolejowi oraz zarządcy są zobowiązani do przeprowadzenia szkoleń personelu z zakresu udzielania bezpośredniej pomocy osobom z niepełnosprawnością.

OTOCZENIE PRAWNE – TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

(TSI PRM)



HISTORIA: w odniesieniu do transportu kolejowego wprowadzano następujące regulacje: decyzja 2008/164/WE, decyzja 2010/48/WE, decyzja 2012/464/UE zastąpione:

Rozporządzeniem 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, które we wrześniu 2023 r. uległo modyfikacji.

INFRASTRUKTURA	TABOR
PARKING, TRASY POZBAWIONE PRZESZKÓD, PERONY, JEDNOPOZIOMOWE PRZEJŚCIA PRZEZ TORY NA STACJACH	SIEDZENIA, MIEJSCA NA WÓZKI INWALIDZKIE, POŁOŻENIE STOPNIA PRZY WSIADANIU DO POJAZDU, URZĄDZENIA WSPOMAGAJĄCE WSIADANIE
DRZWI, WEJŚCIA, POSADZKI, SYGNALIZACJA PRZESZKÓD PRZEZROCZYSTYCH	DRZWI, TOALETY, PRZEJŚCIA, PORĘCZE, ZMIANA WYSOKOŚCI PODŁOGI
TOALETY, MEBLE, URZĄDZENIA WOLNOSTOJĄCE, KASY I AUTOMATY BILETOWEY, PUNKTY OBSŁUGI KLIENTA	INFORMACJA DLA PASAŻERÓW
OŚWIETLENIE, INFORMACJA WZIUALNA (PIKTOGRAMY, INFORMACJA DRUKOWANA/DYNAMICZNA, DROGOWSKAZY), INFORMACJA MÓWIONA,	

OTOCZENIE PRAWNE – TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

(TSI PRM)



- „Osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej możliwości poruszania 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.
- Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury mają obowiązek wykazać zgodność z wymogami operacyjnymi TSI w ramach swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem przy składaniu wniosku o jakikolwiek nowy lub zmieniony certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa.

OTOCZENIE PRAWNE – TECHNICZNE SPECYFIKACJE INTEROPERACYJNOŚCI

(TSI PRM)



1	2	3	4
Charakterystyka podlegająca ocenie	Faza projektowania i rozwoju		Faza produkcji
	Przegląd lub badanie projektu	Badanie typu	Badanie okresowe
Siedzenia			
Wymagania ogólne	X	X	
Siedzenia uprzywilejowane — wymagania ogólne	X		
Siedzenia zwrócone w jednym kierunku	X	X	
Siedzenia zwrócone do siebie	X	X	
Miejsca na wózki inwalidzkie			
Drzwi			
Wymagania ogólne	X	X	
Drzwi zewnętrzne	X	X	
Drzwi wewnętrzne	X	X	
Oświetlenie	Ocena podsystemu „Tabor” (zbudowanego i dostarczonego jako produkty seryjne)		X
Toalety			
Przejścia	X		
Informacje dla pasażerów			
Wymagania ogólne	X	X	
Oznakowanie, piktogramy i informacje dotykowe	X	X	
Dynamiczne informacje wizualne	X	X	
Dynamiczne informacje dźwiękowe	X	X	
Zmiany wysokości			
Poręcze	X	X	
Przedziały do spania dostępne dla osób na wózkach inwalidzkich	X	X	
Położenie stopnia przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego			
Wymagania ogólne	X		
Stopnie wsiadania/wysiadania	X		
Urządzenia wspomagające wsiadanie	X	X	X

Kasy biletowe

Kasy biletowe zlokalizowane na stacjach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Warszawa Śródmieście, Warszawa Gdańska i Warszawa Wileńska wyposażone są w pętle indukcyjne oraz tablety umożliwiające skorzystanie z usługi wideotłumacza języka migowego.

Pojazdy - usprawnienia dla osób z niepełnosprawnościami zależne są od typu pojazdu:

pojazdy EN57 – nie są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych;

pojazdy EN57AKM – podest / winda, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy EN57AL – podest, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy EW60 – podest, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy ER160 – rampa ręczna, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich, pętla indukcyjna dla osób niedostępujących;

pojazdy EN76 – winda / podnośnik, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy ER75 - winda / podnośnik, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy 45WE - winda / podnośnik, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, jedna kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy EN71 - winda / podnośnik, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy SA135 – rampa ręczna, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy SA222 – rampa ręczna, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

pojazdy VT627 – nie są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych;

pojazdy VT628 – nie są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych;

wagony sterownicze 316B - winda / podnośnik, dwa miejsca dla pasażerów na wózkach inwalidzkich, kabina WC dostosowana dla osób z niepełnosprawnością na wózkach inwalidzkich;

wagony środkowe 416B - nie są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych;

AGLOMERACJA WARSZAWSKA - SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W WARSZAWIE



- Tabor SKM – aktualnie 44 elektryczne zespoły trakcyjne – pojazdy kolejowe typu:
 - a. 14WE – 2 szt.
 - b. 19WE – 4 szt.
 - c. 27WE – 13 szt.
 - d. 35WE – 9 szt.
 - e. 31WEba – 6 szt.
 - f. 45WEa – 15 szt.
- Wszystkie pojazdy kolejowe pozostające w dyspozycji SKM to **jednoprzestrzenne, niskopodłogowe** elektryczne zespoły trakcyjne rozwiązaniami technicznymi umożliwiającymi **szybką i bezpieczną podróż bez rezygnacji z jakości**. Pojazdy kolejowe **przystosowane są do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami**. Pojazdy wyposażone są w dynamiczny system informacji pasażerskiej, monitoring.

- Proces dostosowywania kolei do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się i niepełnosprawnych jest kosztowny, a jego realizacja wymaga długiego czasu. Pomocne w opracowaniu systemowego wdrożenia dostępności jest wiedza o skali problemów oraz potrzeb.
- Multimodalność transportu dla osób o szczególnych potrzebach jest kluczowym czynnikiem wdrożenia dostępności w transporcie publicznym, w tym w transporcie kolejowym.
- Prowadzenie szkoleń dla personelu jest istotne nie tylko w bieżącej obsłudze pasażerów, ale także w udzielaniu pomocy przy dotarciu na peron, wsiadaniu/wysiadaniu z pojazdu kolejowego.



DZIĘKUJEMY