

Poprawa dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Tematyka podjęta w artykule dotyczy zagadnienia dostępności transportowej, ze względu na szczególne potrzeby osób dotkniętych różnymi rodzajami niepełnosprawności. Niepełnosprawność, związaną nierozdzielnie ze stanem zdrowia, przedstawiono liczbowo i udziałowo dla populacji Europy, świata i Polski, z uwzględnieniem występujących dysfunkcji. Zaprezentowane wartości wskazują na istotny rozmiar problemów, których nie można pomijać lub bagatelizować, w kontekście prowadzonej polityki równego traktowania wszystkich obywateli.

Na tle europejskich i polskich regulacji prawnych, opisano kwestie dostępności transportu kolejowego w zakresie spełniania wymagań ujętych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności. Przedstawiono szczegółowo warunki określone w TSI PRM, związane z podsystemami „Infrastruktura” i „Tabor”, w tym obowiązek utworzenia rejestrów: infrastruktury kolejowej i taboru oraz wymagania w zakresie opracowania dokumentów strategicznych, jakimi są krajowe plany wdrażania oraz strategie dostępu do infrastruktury pasażerskiej i strategie dostępu do taboru pasażerskiego. Za Krajowym Planem Wdrażania TSI PRM, przytoczono diagnozę stanu i ocenę dostępności kolei polskich dla osób z niepełnosprawnościami, a także zaprezentowano funkcjonujące zasady i działania podejmowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, służące eliminacji występujących barier.

W artykule wspomniano również o prowadzonym w Zakładzie Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa projekcie własnym, dotyczącym opracowania metody ułatwiającej sporządzenie strategii gwarantującej pełną dostępność infrastruktury pasażerskiej, zgodnie z wymaganiami TSI PRM. Zaproponowana metoda wykorzystuje kwestionariusz ankiety obiektu, obejmujący wszystkie aspekty związane z dostępnością stacji kolejowej dla osób z niepełnosprawnościami. Projekt ten jest ofertą dla zarządców infrastruktury kolejowej, zobowiązanych do dysponowania strategią dla każdej stacji pasażerskiej oraz wpisuje się w realizowaną politykę państwa w zakresie poprawy dostępności przestrzeni publicznej.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, dostępność, techniczne specyfikacje interoperacyjności, podsystem PRM (osoby z ograniczoną mobilnością)

1. Wstęp

W raporcie GUS „Stan zdrowia ludności Polski za rok 2014” [23], niepełnosprawność określono jako jeden z najważniejszych aspektów stanu zdrowia. Oczywiście jest, że w życiu każdego człowieka pojawiają się okresy mniejszych lub większych niedyspozycji lub ograniczeń fizycznych. Problem niepełnosprawności nie jest kojarzony wyłącznie z wiekiem i nie dotyczy tylko osób starszych. Może on wystąpić także wśród osób młodych, a nawet małych dzieci, wskutek wad wrodzonych, przewlekłych chorób, urazów lub wypadków. Bez względu na przyczyny, niepełnosprawność jest poważnym problemem społecznym.

Na świecie żyje ponad miliard osób niepełnosprawnych, które stanowią 15% całej światowej populacji [10]. Częstość występowania zjawiska niepełnosprawności jest wyższa dla krajów rozwijających się. Niemal jedna piąta szacowanej populacji osób z dysfunkcjami (czyli od 110 do 190 mln) doświadcza znacznych ograniczeń sprawności (World Bank, 2016). Według EHIS (europejskie ankietowe badanie zdrowia)², statystyka osób niepełnosprawnych w wieku 15 lat i więcej dla krajów Unii Europejskiej³ podaje w 2012 roku, liczbę przeszło 73 mln osób, natomiast odsetek niepełnosprawnych waha się od 12,0% na Malcie do 24,8% na Węgrzech [1]. Za wspomnianym raportem [23], pod koniec 2014 r. w Polsce prawne orzeczenie o niepełnosprawności lub

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

² Badanie mające na celu monitorowanie stanu zdrowia ludności Unii Europejskiej. W Polsce ostatnie takie badanie przeprowadzono w 2014 r.

³ 27 krajów, bez Chorwacji.

równoważne miało ponad 3,8 mln mieszkańców, czyli statystycznie co dziesiąty Polak.

Wyróżnia się trzy główne rodzaje dysfunkcji: fizyczne, umysłowo-psychiczne oraz pozostałe i bliżej nieokreślone. Poza wymienionymi, istnieją jeszcze sprzężone schorzenia psychofizyczne określające stopień niepełnosprawności (lekki, umiarkowany i znaczny). Inny podział, charakteryzujący osoby niepełnosprawne, uwzględnia rodzaj ich schorzeń. Przyjmując tę systematykę, najliczniejszą grupą w Polsce są osoby, u których przyczyną niepełnosprawności są uszkodzenia i choroby narządu ruchu (3989,5 tys. osób), jak również schorzenia układu krążenia (3280,3 tys. osób). W następnej kolejności, znaczącą populacją wśród osób niepełnosprawnych są osoby z uszkodzeniami i chorobami narządu wzroku (osoby niewidome i słabowidzące – 2403,7 tys. osób), a także osoby z uszkodzeniami i chorobami narządu słuchu – 1127,0 tys. osób, w tym ponad 470 tys. osób niesłyszących [7].

W porównaniu z niepełnosprawnością prawną, dwukrotnie więcej osób (blisko 7,7 mln) deklarowało, iż z powodu problemów zdrowotnych miały ograniczoną zdolność wykonywania różnych czynności, przy czym w badaniu uwzględniono poważne i mniej poważne ograniczenia (tzw. niepełnosprawność biologiczna). Przytoczone liczby świadczą, że problem niepełnosprawności dotyka nawet 20% ludności Polski.

2. Uprawnienia osób z niepełnosprawnością

Celem państwa i prawodawstwa jest umożliwienie osobom z dysfunkcjami zdrowotnymi pełnienia ról społecznych, rodzinnych i zawodowych oraz przeciwdziałanie ich społecznej marginalizacji. W ostatnich latach nastąpiła szczególna aktywność legislacyjna na rzecz osób z niepełnosprawnościami. Wprowadzono wiele norm, poprawek oraz regulacji prawnych, mających na celu poprawę życia i społecznego funkcjonowania osób niepełnosprawnych.

W Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej [6] znajdują się przepisy, nakazujące władzom publicznym szczególną troskę o niektóre grupy społeczne, w tym osoby z niepełnosprawnością. Artykuł 69 w brzmieniu „Osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z ustawą, pomocy w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej”, pomimo że nie konkretyzuje ani zadań organów publicznych, ani praw osób niepełnosprawnych, ma jednak ogromne znaczenie dla poszanowania i urzeczywistniania zasady równości i przeciwdziałania dyskryminacji tych osób.

Jednym z dokumentów, regulujących kwestię praw osób niepełnosprawnych, jest zatwierdzona uchwałą sejmu Karta Praw Osób Niepełnosprawnych [26]. Służy ona ochronie tych osób przed dyskryminacją oraz

ma na celu zapewnienie im prawa do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia. Obejmuje ona prawa osób z niepełnosprawnościami między innymi do:

- dostępu do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym,
- dostępu do leczenia i opieki medycznej, rehabilitacji i edukacji leczniczej,
- życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych,
- swobodnego przemieszczania się i korzystania ze środków transportu,
- pełnego uczestnictwa w życiu publicznym, społecznym, kulturalnym, artystycznym, sportowym oraz rekreacji i turystyce, odpowiednio do swych zainteresowań i potrzeb.

Uprawnienia te wskazują na potrzebę stworzenia odpowiednich warunków ułatwiających samodzielne korzystanie przez osoby niepełnosprawne z komunikacji publicznej oraz eliminację istniejących barier w zakresie dostępności transportowej. Lepszy dostęp do usług transportowych zwiększa mobilność tych osób i jest ważnym czynnikiem w redukcji ich dyskryminacji. Większa szansa na przemieszczanie się, wpływa na wzrost ich aktywności zawodowej i społecznej.

Dostępny transport jest szczególnie istotny dla osób niepełnosprawnych, ale przynosi także korzyści dla innych grup pasażerów, np. podróżnych z małymi dziećmi bądź z dużym bagażem. Należy pamiętać, że zgodnie z ustawą o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych [27], definicja osoby niepełnosprawnej wskazuje na osobę, „której stan fizyczny, psychiczny lub umysłowy trwale lub okresowo utrudnia, ogranicza bądź uniemożliwia wypełnianie ról społecznych, a w szczególności ogranicza zdolności do wykonywania pracy zawodowej”. Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej 2008/164/WE [2], do osób o ograniczonej możliwości poruszania się zaliczono następujące osoby:

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

Jeszcze inne określenie „osoby niepełnosprawnej” lub „osoby o ograniczonej sprawności ruchowej” znajduje się w rozporządzeniu nr 1371/2007 [11]. Według tego dokumentu, mianem takich osób oznacza się każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (umysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności 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. W wielu krajach do grupy osób niepełnosprawnych o ograniczonych możliwościach ruchowych zalicza się także osoby otyłe.

3. Zapewnienie dostępności do transportu

W zakresie transportu, głównym celem polityki Unii Europejskiej jest m.in. utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego przez poprawę wzajemnych powiązań oraz interoperacyjności krajowych sieci kolejowych, a także dostępu do nich. Cel ten jest realizowany za pomocą określanych i ogłaszanych przez Komisję Europejską technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI – ang. *Technical Specifications for Interoperability*). Wśród technicznych specyfikacji interoperacyjności jest TSI PRM, dotycząca aspektu dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Pierwsze techniczne specyfikacje interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, określono w Decyzji Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. (2008/164/WE) [2]. Celem tego dokumentu, opisanym w punkcie 9., było „... ujednolicenie przepisów, które należy przyjąć na rzecz osób o ograniczonej możliwości poruszania się podróżujących jako pasażerowie systemem kolei konwencjonalnych i systemem kolei dużych prędkości. Pociągi, stacje i odpowiednie fragmenty infrastruktury, zgodnie z rozwiązaniami przewidzianymi w TSI, będą umożliwiać interoperacyjność i zapewnią zbliżony poziom dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w całej sieci transeuropejskiej. Przedmiotowa TSI nie zabrania państwom członkowskim wprowadzania dodatkowych ułatwień dostępu pod warunkiem, że nie będą one miały negatywnego wpływu na interoperacyjność, ani nie będą stanowiły nadmiernego obciążenia finansowego dla przedsiębiorstw kolejowych. Ułatwienia dostępu do taboru kolejowego i stacji dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się mogą przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów

o osoby, które obecnie są zmuszone do korzystania z innych środków transportu”.

Oprócz zwiększenia dostępności transportu kolejowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, celem TSI była także poprawa dostępności przestrzeni publicznej infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem problemów powstających na styku peron – pociąg oraz potrzeb ewakuacji w sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu. Dokument ten obejmuje podsystemy infrastruktury oraz taboru pasażerskiego i określa:

- zakres zastosowania (część sieci albo taboru, podsystem albo jego część);
- zasadnicze wymagania dla każdego rozpatrywanego podsystemu oraz jego interfejsów z innymi podsystemami;
- parametry funkcjonalne oraz techniczne, którym musi odpowiadać podsystem i jego interfejsy z innymi podsystemami, a także wymagania w zakresie kwalifikacji zawodowych personelu, a także warunki bezpieczeństwa i higieny pracy dla eksploatacji i utrzymania podsystemu, jak również dla wprowadzania w życie TSI;
- składniki interoperacyjności oraz interfejsy, które muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normy europejskie, które są niezbędne do osiągnięcia interoperacyjności wewnątrz transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych;
- w każdym z rozważanych przypadków procedury, które mają zastosowanie do oceny zgodności lub przydatności do stosowania, co w szczególności obejmuje moduły zdefiniowane w decyzji 93/465/EWG lub – w stosownych przypadkach – konkretne procedury, które mają zastosowanie do oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, jak również do weryfikacji WE podsystemów;
- strategię wprowadzania w życie TSI, w tym etapy pośrednie w celu stopniowego przejścia od istniejącej sytuacji do stanu docelowego, a także szczególne przypadki odstępstw dla kolei krajowych.

Zgodnie z wymaganiami dla podsystemu „Infrastruktura”, zarządca infrastruktury lub zarządca stacji powinien dysponować strategią w formie pisemnej, mającą na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom o ograniczonej możliwości poruszania się przez cały czas pracy stacji. Także postanowienia TSI PRM dla podsystemu „Tabor” nakładają na przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek dysponowania strategią dostępną w formie pisemnej, mającą na celu zagwarantowanie dostępu do taboru pasażerskiego przez cały czas jego pracy osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z wymaganiami technicznymi TSI. Strategie takie powinny być zgodne z procedurą każdego przedsiębiorstwa kolejowego, które pragnie korzystać z obiek-

tów i urządzeń dostępnych na stacjach i peronach lub odpowiednio z procedurą zarządcy infrastruktury i zarządcy stacji. Wdrożenie strategii, obejmującej przepisy ruchowe dla określonych sytuacji, odbywa się przez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie. Dodatkowo, w zapisach Decyzji 2008/164/WE przewidziano utworzenie rejestru infrastruktury oraz rejestru taboru wraz z podaniem wymaganego zakresu informacji.

Od 2015 roku zaczęło obowiązywać 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 (TSI PRM) [13]. Dokument ten ma zastosowanie do podsystemów „Infrastruktura”, „Ruch kolejowy”, „Aplikacje telematyczne” i „Tabor”.

W tym rozporządzeniu powtórzono wymagania wobec zarządców infrastruktury oraz zarządców stacji, a także przedsiębiorstw kolejowych, dotyczące dysponowania strategiami dostępu do infrastruktury pasażerskiej oraz taboru pasażerskiego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zakres informacji ujętych w przepisach ruchowych strategii dostępu przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1

Zakres przepisów ruchowych ujętych w strategiach dostępu [13]

Strategia dostępu do infrastruktury pasażerskiej	Strategia dostępu do taboru pasażerskiego
• Dostęp do stacji; • Stacje bez personelu obsługi – wydawanie biletów pasażerom niedowidzącym; • Kontrola biletów – kołowrotki; • Oświetlenie peronów; • Informacje wizualne i mówione – osiągnięcie spójności przekazu; • System mówionej informacji pasażerskiej na żądanie; • Peron – strefa funkcjonowania urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach; • Bezpieczeństwo ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich; • Pomoc przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego; • Strzeżone jednopoziomowe przejścia przez tory.	• Dostęp do miejsc uprzywilejowanych i ich rezerwacja; • Przewóz psa przewodnika; • Dostęp do miejsc na wózek inwalidzki i ich rezerwacja; • Dostęp do uniwersalnych przedziałów do spania i ich rezerwacja; • Uruchamianie drzwi zewnętrznych przez obsługę pociągu; • Urządzenie do wzywania pomocy w miejscu na wózek inwalidzki, toaletach uniwersalnych lub przedziałach z miejscami do spania dostępnych dla wózków inwalidzkich; • Dźwiękowe instrukcje bezpieczeństwa w nagłych przypadkach; • Informacje wizualne i dźwiękowe – kontrola reklam; • Systemy informacji – ręczna korekta informacji nieprawdziwych lub wprowadzających w błąd • Zasady zapowiadania stacji końcowej i następnego przystanku; • Zasady dotyczące układu wagonów umożliwiającego użycie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach zgodnie z planem peronów; • Bezpieczeństwo ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich; • Pomoc przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego; • Awaryjny sposób uruchomienia ruchomych stopni; • Funkcjonalne połączenia taboru zgodnego i niezgodnego z TSI; • Formowanie pociągów z poszczególnych pojazdów zgodnych z TSI.

Tablica 2

Wspólne specyfikacje związane z osobami niepełnosprawnymi i osobami o ograniczonej możliwości poruszania się

Rejestr infrastruktury kolejowej	Rejestr taboru
• Kod zarządcy infrastruktury; • Identyfikacja peronu; • Klasyfikacja peronu TEN; • Długość użytkowa peronu; • Wysokość peronu; • Istnienie urządzenia na peronie służącego do uruchamiania pociągu; • Strefa przeznaczona dla urządzeń wspomagających wsiadanie na peronie.	• Liczba stałych miejsc do siedzenia*; • Liczba toalet*; • Liczba miejsc do spania*; • Liczba uprzywilejowanych miejsc do siedzenia; • Liczba miejsc dostosowanych do wózków inwalidzkich; • Liczba toalet dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania; • Liczba miejsc do spania dostępnych dla osób na wózkach inwalidzkich; • Wysokości peronów, do których przystosowany jest pojazd; • Opis wszelkiego rodzaju zintegrowanych urządzeń wspomagających wsiadanie (o ile występują); • Opis wszelkiego rodzaju przenośnych urządzeń wspomagających wsiadanie, jeżeli uwzględniono je w projekcie pojazdu w celu spełnienia wymagań TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”.

* Punkty otwarte dla pojazdów trakcyjnych (ta grupa dotyczy również ezt) i ciągnionych pojazdów pasażerskich, dane te mogą, ale nie muszą być ujawnione w zezwoleniu dla typu pojazdu kolejowego; opracowanie własne na podstawie [3, 4].

W porównaniu do Decyzji 2008/164/WE [2], w znowelizowanej TSI PRM uwzględniono również wymagania, dotyczące informacji z zakresu dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, które należy umieszczać i aktualizować w rejestrze infrastruktury (RINF) i rejestrze pojazdów (ERATV), tablica 2.

Zmianie uległy również specyfikacje funkcjonalne i techniczne dotyczące podsystemów „Infrastruktura” i „Tabor”. Trudno ocenić wprowadzone Rozporządzeniem 1300/2014 zmiany w kontekście zapewnienia większej dostępności w porównaniu z postanowie-

niami Decyzji 2008/164/WE. Na korzyść przemawia odmienne użycie w obu dokumentach sformułowań w polskiej wersji – z kierunku dążenia (czyli pewnych zaleceń – „powinny”), do obowiązku zapewnienia (czyli wymóg – „muszą”).

W kontekście porównania parametrów można stwierdzić, że niektóre zapisy zostały złagodzone (zliberalizowane) przez usunięcie niektórych właściwości i ich wartości lub po prostu zmienione. Przykłady występujących różnic zawarto w tablicy 3.

Kluczową nowością wprowadzoną Rozporządzeniem 1300/2014 [13] jest konieczność opracowania

Tablica 3

Porównanie wymagań wybranych parametrów [2, 13]

Parametr	Decyzja Komisji z 21 grudnia 2007 [2]	Rozporządzenie Komisji nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 [13]
	Trasa wolna od przeszkód	
Oznaczenie trasy	Jeśli wolnej od przeszkód, w przebiegu trasy wolnej od przeszkód prowadzącej na peron, w zasięgu ręki znajdują się poręcze lub ściany, na tylnej części poręczy lub na ścianie na wysokości od 850 mm do 1 000 mm powinny być umieszczone krótkie informacje (na przykład numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille’a lub pismem wypukłym. Jedyne dozwolone piktogramy rozpoznawane dotykiem to liczby i strzałki (pkt. 4.1.2.3.2).	Jeśli w przebiegu trasy pozbawionej przeszkód, prowadzącej na peron, znajdują się w zasięgu ręki poręcze lub ściany, na poręczy lub na ścianie na wysokości od 145 cm do 165 cm muszą być umieszczone krótkie informacje (na przykład numer peronu lub oznaczenie kierunku) w alfabecie Braille’a lub pismem wypukłym (pkt. 4.2.1.2.3).
Drzwi i wejścia	Drzwi i wejścia powinny mieć minimalną dostępną szerokość po otwarciu 800 mm oraz dostępną wolną przestrzeń o wysokości 2100 mm (pkt. 4.1.2.4).	Drzwi muszą posiadać wolny od przeszkód prześwit szerokości 90 cm i musi istnieć możliwość ich obsługi przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (pkt. 4.2.1.3).
Meble i urządzenia wolnostojące	Elementy na wspornikach, umieszczone poniżej wysokości 2100 mm, które wystają na więcej niż 150 mm, powinny być oznaczone, przeszkodą na maksymalnej wysokości 300 mm , którą może rozpoznać osoba niewidoma korzystająca z laski. Na wysokości poniżej 2100 mm , nie mogą znajdować się żadne wiszące elementy (pkt. 4.1.2.8).	Meble i urządzenia wolno stojące (w tym elementy na wspornikach i elementy zawieszone) znajdujące się na terenie stacji, muszą być rozmieszczone w miejscach, gdzie nie przeszkadzają osobom niewidzącym lub osobom niedowidzącym, lub w sposób umożliwiający ich rozpoznanie przez osobę korzystającą z długiej laski (pkt. 4.2.1.7).
Parametr	Perony	
Szerokość peronu i krawędź peronu	Minimalna, wolna od przeszkód szerokość peronu powinna odpowiadać wyższej z następujących wartości: – szerokość strefy zagrożenia plus szerokość dwóch przeciwnych tras o szerokości 800 mm (1600 mm) lub 2500 mm dla peronu jednostronnego bądź 3300 mm dla peronu wyspowego (wymiar ten może się zmniejszać do 2500 mm na końcach peronu (pkt. 4.1.2.19).	Minimalna wolna od przeszkód szerokość peronu musi być równa szerokości strefy zagrożenia oraz szerokość dwóch przeciwnych tras o szerokości 80 cm (160 cm). Wymiar ten może się zmniejszać do 90 cm na końcach peronu (pkt. 4.2.1.12).
Koniec peronu	Koniec peronu powinien być oznaczony znakami wizualnymi i dotykowymi (pkt. 4.1.2.20).	Na końcu peronu należy zamontować barierę uniemożliwiającą swobodny dostęp lub umieścić oznakowanie wizualne i wyczuwalne stopami wskaźniki na powierzchniach, po których przemierzają się osoby, z wzorem ostrzegawczym wskazującym na zagrożenie. (pkt. 4.2.1.13).

przez każde państwo członkowskie UE, krajowego planu wdrożenia TSI PRM, w celu wyeliminowania stwierdzonych barier związanych z dostępnością transportu kolejowego. Takie dokumenty miały być zgłoszone Komisji do 1 stycznia 2017 roku. Krajowe plany wdrożenia muszą zawierać strategię, w tym zasadę ustalania priorytetów, określającą kryteria i priorytety dla stacji i jednostek taboru, które mają być przeznaczone do odnowienia lub modernizacji. Strategię tę należy opracować we współpracy z zarządcami infrastruktury, zarządcami stacji, przedsiębiorstwami kolejowymi⁴ oraz, w razie potrzeby, z innymi władzami lokalnymi (w tym z lokalnymi organami ds. transportu). Należy przeprowadzać konsultacje ze stowarzyszeniami reprezentującymi użytkowników, w tym osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Nie można pominąć Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [11]. W rozdziale V tego dokumentu, przewidziano przepisy dotyczące osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości ruchowej, które regulują: prawo tych osób do przewozu, zagadnienia informacji i dostępności⁵, warunki i udzielanie pomocy na stacjach kolejowych oraz w pociągu, a także odszkodowanie za ewentualne zniszczenie sprzętu osób o ograniczonej możliwości ruchowej lub innego specjalistycznego sprzętu. Załącznik II: „Minimalny zakres informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów”, zobowiązuje te podmioty do zapewnienia następujących informacji dostarczanych przed podróżą: informacji o dostępności, warunkach dostępu i dostosowaniu pociągu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W załączniku III, określenie zakresu pomocy świadczonej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, ujęto jako jeden z obszarów informacji w „Minimalnych normach jakości obsługi” pasażerów.

4. Poziom dostępności kolei i działania w kierunku jej poprawy

Uregulowania prawne na szczeblu wspólnotowym, służące spójności i jednolitości europejskiej sieci kolejowej, uwzględniające także prawa i potrzeby osób

niepełnosprawnych związane z dostępem do usług transportowych, obligują polską stronę do implementowania postanowień w prawodawstwie krajowym. Oprócz wydawanych ustaw i rozporządzeń, transponowanie prawa europejskiego odbywa się również w innych dokumentach, mających postać standardów, wytycznych lub podręczników dobrych praktyk. Jako przykłady można wymienić:

- rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 2013 roku: „Obsługa osób o ograniczonej możliwości poruszania się na rynku pasażerskich usług kolejowych” [8],
- „Warunki dostępności przewozów kolejowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w umowach o świadczenie usług publicznych” [28],
- „Ekspertyzę w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania się” [5],
- poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa uwzględniający koncepcję uniwersalnego projektowania „Standardy dostępności budynków dla osób z niepełnosprawnościami” [24],
- instrukcję spółki PKP PLK S.A. – Ipi-1. „Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych” [31].

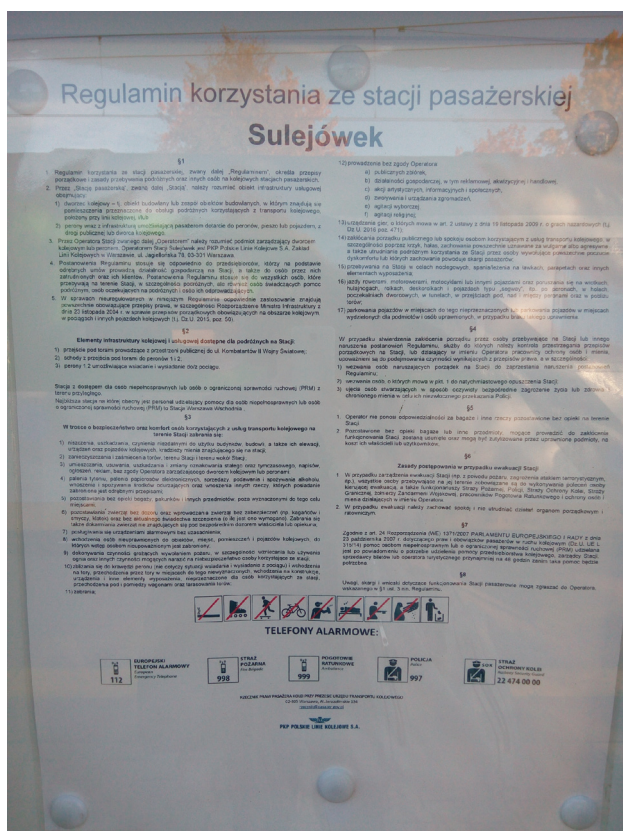
W ostatnich latach można zauważyć stopniową zmianę w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, dotyczącą poprawy stanu infrastruktury kolejowej, w tym parametrów eksploatacyjnych i podnoszenia prędkości na liniach kolejowych, modernizacji dworców, stacji i przystanków osobowych oraz wzrostu jakości podróży przez wymianę i zakup nowego taboru. Działania te mają podnieść konkurencyjność transportu kolejowego i być odpowiedzią na rosnące oczekiwania rynku. Poza tym wynikają z założeń zrównoważonej polityki rozwoju transportu, zakładającej dominację kolei w tych segmentach rynku, w których są generowane największe korzyści gospodarcze i społeczne. Realizowane projekty infrastrukturalne i taborowe w kompleksowy sposób uwzględniają postulat poprawy dostępności transportowej dla osób z niepełnosprawnościami.

Według Krajowego Planu Wdrażania TSI PRM [7], w zakresie infrastruktury punktowej zlikwidowano wiele barier architektonicznych, zainstalowano windy oraz wybudowano tunele z pochylniami, a na krawędziach peronowych zamontowano płyty antypoślizgowe.

⁴ Oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo świadczące usługi transportu towarów i / lub pasażerów koleją, z wyłączeniem przedsiębiorstwa, których jedyną działalnością jest świadczenie usług w zakresie transportu pasażerów metrem, tramwajem i / lub koleją miejską [12].

⁵ Do 3 grudnia 2019 r. jest wyłączony ze stosowania art. 21 ust. 1 w zakresie zapewnienia dostępności taboru kolejowego i infrastruktury zgodnie z wymaganiami TSI PRM [15].

Spółka PKP PLK S.A. będąca zarządcą infrastruktury kolejowej, udostępnia na swojej stronie internetowej [36] aktualne informacje o wyposażeniu stacji i przystanków w urządzenia i udogodnienia, a także o zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym. W gablotach informacyjnych na stacjach i przystankach osobowych są wywieszane regulaminy korzystania z danej stacji pasażerskiej / przystanku osobowego (rys. 1), w których wymieniono m.in.: elementy infrastruktury kolejowej i usługowej dostępne dla podróżnych, podano informację o dostosowaniu obiektu dla osób niepełnosprawnych lub wskazano najbliższą stację z pełną dostępnością i stację, na której można uzyskać pomoc personelu stacji, a także kontakt telefoniczny do podmiotu świadczącego pomoc (rys. 2). Dane dotyczące dostosowania dworców kolejowych pozostających w zarządzie PKP S.A. są również dostępne na stronie internetowej [37] tej spółki.



Rys. 1. Przykład regulaminu korzystania ze stacji pasażerskiej [fot. I. Wróbel]

Według danych Krajowego Planu Wdrażania TSI PRM [7], stopień dostosowania dworców kolejowych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej

możliwości ruchowej sięga 17,2%, natomiast udział eksploatowanych stacji i przystanków wyposażonych w udogodnienia przedstawia się następująco:

- 29,6% punktów ma zapewniony dostęp na peron za pomocą pochylni / podjazdu,
- 2,4% punktów zapewnia dostęp na peron za pomocą platformy przyschodowej,
- 5,2% punktów zapewnia dostęp na peron za pomocą windy lub platformy pionowej,
- 56,6% punktów zapewnia dojście na peron w poziomie szyn z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej,
- 14,3% punktów umożliwia dojście na peron z pomocą pracownika stacji, a 2,4% obiektów gwarantuje pomoc pracownika ochrony stacji.



Rys. 2. Przykład informacji dotyczącej udzielania pomocy podróżnym [fot. I. Wróbel]

Tabor pasażerski jest silnie zróżnicowany pod względem rodzaju i wynikającej z tego charakterystyki użytkowo-eksploatacyjnej oraz pod względem stanu technicznego, na który najbardziej wpływa wiek taboru. Zastosowanie przez przewoźnika określonego rodzaju taboru, wynika przede wszystkim z przeznaczenia taboru do obsługi danego segmentu przewozów pasażerskich (przewozy: międzygłomeryacyjne, międzywojewódzkie, regionalne i aglomeracyjne) oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, po których on kursuje. Od kilkunastu lat zaobserwowano pozytywny trend zmian w zakresie doskonalenia jakości usług transportowych, wygody i komfortu podróżowania. W taborze pasażerskim standardowo wyznacza się i oznacza piktogramami miejsca dla osób uprzywilejowanych (rys. 3): kobiet w ciąży, osób podróżujących z małymi dziećmi, poruszających się na wózkach inwalidzkich i niepełnosprawnych. W niektórych rodzajach taboru wyznacza się miejsca dla osób przewożących większy bagaż lub rower.

⁶ Dane obejmują 10 przewoźników pasażerskich.



Rys. 3. Przykłady oznaczeń miejsc uprzywilejowanych w pociągach pasażerskich; źródła: a, b – [13], c – [5], d – [32]

Według Krajowego Planu Wdrażania TSI PRM, udział eksploatowanego taboru dostosowanego do przewozu osób na wózkach inwalidzkich⁶ wynosi 27,6%, natomiast w odniesieniu do poszczególnych rodzajów wynosi:

- 4,9% – wagony pasażerskie 1 i 2 klasy,
- 56,5% – elektryczne zespoły trakcyjne,
- 95,5% – spalinowe pojazdy silnikowe.

W odniesieniu do pasażerskiej infrastruktury kolejowej oraz taboru przewozowego, wartości te określają skalę występujących problemów w aspekcie zapewnienia dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wskazują także na konieczność kontynuacji realizacji projektów inwestycyjnych w zakresie eliminacji istniejących barier związanych z transportem oraz inicjowania kolejnych działań w kierunku poprawy dostępności.

Jak podaje spółka PKP Intercity S.A. – przewoźnik z udziałem 51,13% w rynku według pracy przewozowej w 2017 roku [22] – w trakcie realizacji strategii taborowej na lata 2016–2020 (przewidywany budżet wynosi ponad 7 mld zł), zostanie zakupionych 185 nowych wagonów, 19 elektrycznych zespołów trakcyjnych i 2 składy typu *push-pull* oraz będą zmodernizowane: 700 wagonów i 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Tabor ten będzie przystosowany do potrzeb

osób z niepełnosprawnościami – poruszających się na wózkach i osób niewidzących lub niedowidzących – wyposażony w Wi-Fi, wygodne fotele, klimatyzację oraz udogodnienia dla rodzin i rowerzystów [35].

Należy również wspomnieć o „Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023”, realizowanym w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)” [33], dzięki któremu będzie unowocześnionych 188 obiektów na terenie całego kraju. Efektem końcowym będą standaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością, dostosowanie do potrzeb pasażerów i energooszczędne dworce kolejowe, umożliwiające poprawę poziomu obsługi osób niepełnosprawnych, z uwzględnieniem powiązań z innymi środkami transportu i rozwojem lokalnych funkcji społecznych.

Kolejowi przewoźnicy pasażerscy, wypełniający wymogi prawa wspólnotowego [11] i krajowego [14] w zakresie uprawnień pasażerów z niepełnosprawnościami, umożliwiają nieodpłatną pomoc w organizowaniu przejazdu pociągami, w tym:

- zgłoszenie (telefoniczne lub za pomocą formularzy on-line) zamiaru podróży przez osoby wymagające udzielenia pomocy, standardowo na 48 godzin przed terminem wyjazdu; niektórzy przewoźnicy, np. Łódzka Kolej Aglomeracyjna dopuszcza krótszy okres powiadomień do 24 godz.).
- udzielenie pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu oraz zajęciu miejsca w pociągu,
- sprzedaży biletu w pociągach, bez ponoszenia dodatkowych opłat.

Eliminacji barier służą również inne działania podejmowane przez przewoźników, służące doskonaleniu oferty. Należy do nich zaliczyć: wyposażanie punktów obsługi pasażera i kas biletowych w pętle indukcyjne i umożliwienie skorzystania z usługi wideo-tłumacza, oznakowanie wnętrza pociągów informacjami w alfabecie Braila, dostosowanie stron internetowych do standardów WCAG2.0.⁷, opracowanie standardów i wypracowanie procedury obsługi osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności, a także cykliczny system szkoleń i pouczeń personelu, mającego bezpośredni kontakt z podróżnymi.

Zapewnienie kompleksowej obsługi udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym w korzystaniu z transportu kolejowego wymaga wewnętrznych uzgodnień i porozumień ze strony zarządców obiektów infrastrukturalnych i przewoźników. Przykładem jest Centrum Wsparcia Klienta (CWK), czyli zespół zainicjowany przez spółki: PKP Intercity, PKP S.A. i PKP Polskie Linie Kolejowe, zapewniający pasażerom

⁷ WCAG (Web Content Accessibility Guidelines) Wytyczne dotyczące ułatwień w dostępie do treści publikowanych w Internecie.

rom całodobową pomoc na każdym etapie podróży. Poza świadczoną pomocą osobom niepełnosprawnym, CWK interweniuje także w przypadkach kryzysowych zakłóceń w ruchu pociągów, organizując komunikację zastępczą bądź posiłki. Właściwa współpraca wielu podmiotów wpływa na sprawność procesu organizacji pomocy, realizację całej podróży (w tym pomoc i wsparcie w przypadkach skomunikowania pociągów) i monitorowanie jej przebiegu.

5. Oferta Instytutu Kolejnictwa w realizacji kolejnych działań poprawiających dostępność transportową

Zapewnienie pełnej dostępności do transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, jest procesem złożonym, wieloaspektowym i długoterminowym. Instytut Kolejnictwa angażuje się od ponad trzydziestu lat w działalność na rzecz poprawy dostępności transportowej, projektowania uniwersalnego, zwiększenia swobody i ułatwień w przemieszczaniu podróżnych. W tym okresie, w różnych grupach roboczych, nawiązywano współpracę i podejmowano wiele działań oraz inicjowano kierunki zmian w transporcie, mających na celu reorientację na zaspokojenie potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W wyniku realizacji tematów dla podmiotów i spółek rynku kolejowego, powstało wiele opracowań dotyczących likwidacji barier i wprowadzenia nowych rozwiązań oraz ulepszeń w zakresie obiektów i elementów infrastruktury kolejowej, taboru oraz obsługi, informacji i organizacji przewozów. Ekspertzy Instytutu Kolejnictwa są aktywnie angażowani także w tworzenie dokumentów strategicznych, m.in. w wielokrotnie powoływany w artykule, Krajowy Plan Wdrażania TSI PRM [7]. Szczegółową informację z działalności Zakładu Dróg Kolejowych i Przewozów IK w zakresie poprawy dostępności transportowej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się przedstawia [9]. Należy oczekiwać, że realizacja zakładanych obecnie projektów infrastrukturalnych i taborowych [7], umożliwi w 2023 roku osiągnięcie poziomu dostępności w odniesieniu do:

- dworców kolejowych – 46,6%⁸,
- peronów – 51,6% (35,8% peronów będzie wyposażone w oznaczenia dotykowe i ścieżki prowadzące dla osób niewidomych),
- kolejowego taboru przewozowego (wielkość uśredniona dla wszystkich rodzajów taboru wyko-

rzystywanego w przewozach osób) – 35,0%, w tym dla:

- wagonów pasażerskich: 7,9%,
- spalinowych pojazdów silnikowych: 95,7%,
- elektrycznych zespołów trakcyjnych: 67,7%,
- elektrycznych pojedynczych wagonów silnikowych: 100%.

W 2018 roku wdrożono program rządowy „Dostępność Plus” [25], mający na celu podniesienie jakości życia i zapewnienie niezależności życia wszystkich obywateli, w tym osób starszych i osób z trwałymi lub czasowymi ograniczeniami. Wpłyne on na poprawę dostępności przestrzeni publicznej, produktów i usług w aspekcie architektonicznym, informacyjnym i komunikacyjnym.

Blok tematyczny o budżecie 20 mld zł, związany z dostępnością transportu publicznego i prywatnego, będzie dotyczył pięciu działań:

- działanie 5 – Dostępny transport kolejowy;
- działanie 6 – Remont i przebudowa 200 dworców kolejowych;
- działanie 7 – Dostępny transport publiczny;
- działanie 8 – Szkolenia dla pracowników sektora transportu;
- działanie 9 – Aplikacja „Czy dojadę?”.

Piąte i szóste działania, dedykowane stricte kolei, są ukierunkowane na poprawę infrastruktury i taboru przewozowego (suprastruktury), zgodnie z wymaganiami TSI PRM. Od 2018 roku Program zakłada także opracowanie strategii dostępu do infrastruktury pasażerskiej i taboru przewozowego przez cały czas jego pracy wszystkim osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się wraz z przepisami ruchowymi i wdrożenie przez odpowiednie procedury i szkolenia personelu.

Wychodząc naprzeciw istniejącym od przeszło dekady wymaganiom prawnym ujętym w TSI PRM [13] i realizowanej polityce państwa, w Zakładzie Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa, podczas realizacji projektu własnego [29], opracowano metodę badawczą wykorzystującą kwestionariusz ankiety obiektu, w którym zawarto dokładne parametry mające wpływ na dostępność wraz z ich oceną wynikającą z przepisów prawa wspólnotowego. Więcej informacji na temat celów i efektów końcowych wspomnianego projektu własnego, znajduje się w informacji o pracach, zamieszczonej w czasopiśmie Prace Instytutu Kolejnictwa [30].

Zaproponowany kwestionariusz ankiety obiektu zawiera ponad 200 pytań, umożliwiających szczegółową

⁸ Planowana wielkość do uzyskania w 2021 roku.

charakterystykę stacji i jej poszczególnych elementów, z punktu widzenia dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zakres informacji i danych ujętych w projekcie arkusza, podzielono na następujące bloki tematyczne:

- 1) A. Informacje ogólne dotyczące stacji pasażerskiej,
- 2) B. Wykorzystanie stacji pasażerskiej,
- 3) C. Charakterystyka stanu obiektu,
- 4) D. Dostęp do stacji pasażerskiej,
- 5) E. Perony,
- 6) F. Informacja pasażerska,
- 7) G. Trasa wolna od przeszkód,
- 8) H. Stacje bez personelu obsługi,
- 9) I. Pomoc personelu przy wsiadaniu do pociągu i wysiadaniu z niego,
- 10) J. Pozostałe informacje.

Tak usystematyzowane informacje o danych punktach eksploatacyjnych, ułatwiają opracowanie strategii dla stacji pasażerskich, a także umożliwiają określenie przepisów ruchowych, uwzględniających istniejące warunki miejscowe. Warto zauważyć, że dodatkowym atutem uporządkowanego zbioru informacji, będzie możliwość sporządzenia szczegółowej bazy danych o kolejowych obiektach obsługi podróżnych w Polsce. W skład opracowania z realizacji projektu wchodzi również:

- propozycja konstrukcji dokumentu strategii dla stacji pasażerskiej,
- definicje osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz słownik ważniejszych pojęć,
- arkusz charakterystyki stacji pasażerskiej,
- przykłady części opisowych dokumentu strategii dla stacji pasażerskiej.

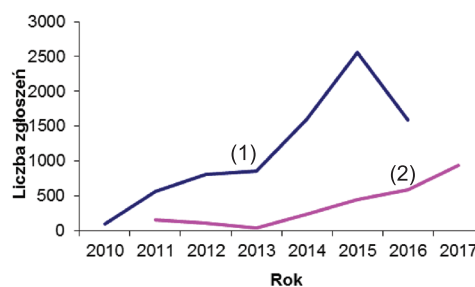
Założeniem opisanego projektu własnego jest oferta podjęcia współpracy Instytutu Kolejnictwa z zarządcami infrastruktury kolejowej, celem pomocy w przygotowaniu dokumentów strategii dostępu. Należy podkreślić, że zarządcy infrastruktury kolejowej powinni dysponować dokumentami strategii w formie pisemnej, opracowanymi odrębnie dla każdej stacji pasażerskiej.

6. Podsumowanie

Infrastruktura transportowa jest elementem przestrzeni publicznej, a korzystanie z usług przewozowych wynika z podstawowych potrzeb życiowych człowieka. Stąd kreowanie obu tych czynników wpływa na aktywność życiową i mobilność społeczeństwa.

Pomimo prawnego usankcjonowania poprawy dostępności transportowej dla wszystkich obywateli, w tym ze szczególnym uwzględnieniem specjalnych

grup społecznych jakimi są osoby z niepełnosprawnościami oraz dużego postępu w zakresie dostosowania dóbr i usług publicznych dla wszystkich obywateli, wciąż jest jeszcze wiele do zrobienia w zakresie eliminacji przeszkód i barier dotyczących dostępności transportu kolejowego. Wiele realizowanych zadań, uwzględniających rozwiązania uniwersalne, umożliwia zwiększenie poziomu samodzielnego funkcjonowania i udziału tych osób w różnych sferach życia. Uwzględniając rosnący udział populacji borykającej się z czasowymi bądź stałymi dysfunkcjami zdrowotnymi, a także wzrastającą z roku na rok liczbę zgłoszeń w zakresie udzielenia pomocy w podróży (rys. 4), należy dążyć do przyjęcia wszystkich możliwych rozwiązań zwiększających dostępność transportową. Poza kontynuacją realizacji projektów związanych ze standaryzacją infrastruktury i taboru przewozowego, oczekiwane jest pilne podjęcie działań w zakresie opracowania procedur i przepisów ruchowych, uwzględniających warunki miejscowe oraz gwarantujących podróżnym pełną dostępność do obiektów infrastrukturalnych i taboru.



Rys. 4. Zarejestrowana liczba zgłoszeń w zakresie potrzeb udzielenia pomocy osobom niepełnosprawnym w przewozach kolejowych: 1) Spółka Przewozy regionalne, 2) łącznie: Koleje Mazowieckie, PKP SKM w Trójmieście, Koleje Dolnośląskie (od 2012 r.), Koleje Śląskie (od 2014 r.), ŁKA (od 2014 r.); opracowanie własne na podstawie [16–21]

Literatura

1. Antczak R., Grabowska I., Polańska Z.: *Podstawy i źródła danych statystyki osób niepełnosprawnych*, Wiadomości Statystyczne Rok LXIII 2 (681) 2018.
2. 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 (2008/164/WE) (Dz.U. L 64/72 z 7.3.2008).
3. Decyzja Wykonawcza Komisji z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (notyfikowana jako dokument nr C(2014) 8784) (2014/880/UE).

4. Decyzja Wykonawcza Komisji z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji 2011/665/UE (Dz.U. L 264 z 08.10.2011).
5. Ekspertyza w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania; UTK, Warszawa 2017.
6. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483).
7. 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, dostępny na WWW <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/rail-nip/nip-prm-tsi-poland.pdf> [dostęp 23.08.2018].
8. Obsługa osób o ograniczonej możliwości poruszania się na rynku pasażerskich usług kolejowych; UTK, Warszawa 2013.
9. Poliński J., Ochociński K.: *Wkład Zakładu Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa w poprawę dostępności transportu kolejowego dla osób niepełnosprawnych*, Prace Instytutu Kolejnictwa, 2018 z. 157.
10. Popiel M.: *Innowacje służące poprawie dostępności transportu miejskiego dla osób niepełnosprawnych – wybrane przykłady*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2016, 19(3), 46–56.
11. Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.
12. Rozporządzenie (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz.U. L 14 z 21.1.2003).
13. 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 (Dz.U. L 356/110 z 12.12.2014).
14. 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).
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20 listopada 2014 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. z 2014 r., poz. 1680).
16. Sprawozdania z realizacji norm jakości obsługi – Koleje Dolnośląskie, dostępny na WWW <http://www.kolejedolnoslaskie.4bip.pl/index.php?id-g=6&id=94&x=2> [dostęp 28.09.2018].
17. Sprawozdania z realizacji norm jakości obsługi – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, dostępny na WWW <http://www.skm.pkp.pl/dla-pasazera/aktualnosci-pkp-skm/> [dostęp 28.09.2018].
18. Sprawozdania z realizacji norm jakości obsługi – Przewozy Regionalne, dostępny na WWW <https://polregio.pl/media/> [dostęp 28.09.2018].
19. Sprawozdania z realizacji norm jakości usług – Koleje Mazowieckie: <https://www.mazowieckie.com.pl/pl/sprawozdanie-z-realizacji-norm-jakosci-uslug> [dostęp 28.09.2018].
20. Sprawozdania z realizacji norm jakości usług – Koleje Śląskie, dostępny na WWW <http://kolejeslaskie.com/bip-2/ogloszenia/> [dostęp 28.09.2018].
21. Sprawozdania z realizacji norm jakości usług – Łódzka Kolej Aglomeracyjna, dostępny na WWW <https://lka.lodzkie.pl/o-spolce/Dokumenty/> [dostęp 28.09.2018].
22. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017 r.; Urząd Transportu Kolejowego, 2018.
23. Stan zdrowia ludności Polski za rok 2014, GUS, Warszawa, 2016.
24. Standardy dostępności budynków dla osób z niepełnosprawnościami, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2017.
25. Uchwała Nr 102/2018 Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Dostępność Plus (RM-111-89-18).
26. Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. – Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P.50.475).
27. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. 2011, Nr 127, poz. 721 z późn. zm.).
28. Warunki dostępności przewozów kolejowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w umowach o świadczenie usług publicznych, UTK.
29. Wróbel I., Poliński J.: *Opracowanie metody niezbędnej do sporządzenia strategii gwarantującej pełną dostępność infrastruktury pasażerskiej zgodnie z wymaganiami TSI PRM*, Temat 8730/11, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów IK, lipiec 2018 r.
30. Wróbel I.: *Strategie dostępności do infrastruktury pasażerskiej według TSI PRM*, Prace Instytutu Kolejnictwa, Zeszyt nr 159/2018.
31. Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1; Załącznik do

uchwały nr 1283/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 27 grudnia 2017 r.

Źródła internetowe

32. <https://dziennikzachodni.pl/pkp-intercity-wprowadzilo-przedzial-dla-matki-z-dzieckiem-oznaczenia/ga/916268/zd/2042940> [dostęp 28.09.2018].
33. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-inwestycji-dworcowych-na-lata-2016-2023> [dostęp 28.09.2018].
34. <http://www.ikolej.pl/httpikolejplsyyovrrhtml/> [dostęp 28.09.2018].
35. <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/pkp-intercity-kolej-duzych-inwestycji-7-mld-zlotych-inwestycji-w-komfort-naszyc-pasazerow.html> [dostęp 28.09.2018].
36. <https://www.plk-sa.pl/niepelnosprawni/> [dostęp 28.09.2018].
37. <https://www.pkp.pl/pl/bez-barier/> [dostęp 28.09.2018].